

Schrafl, Anton

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 19

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Auch für dieses Projekt kann, da der Verfasser schon prämiert, eine Geldprämie nicht ausgesetzt werden; so rückt im 6. Rang nach das

Projekt Nr. 32. *Jugendborn*: Verfasser unbekannt, 1100 Fr. Bern, den 25. März 1916.

Das Preisgericht:

H. Lindt, Gemeinderat; *M. Haefeli*, Architekt;
Hans Bernoulli; *K. Schenk*, Gemeinderat;
Blaser, Stadtbaumeister.

† Anton Schrafl.

(Mit Tafel 31.)

Am Freitag den 28. April starb in Luzern nach langer Krankheit im Alter von 76 Jahren Ingenieur Anton Schrafl, gewesener Vizepräsident der Direktion der Gotthardbahn, ein hervorragender Techniker und reichbegabter Mensch, ein Mann, der bei seinen Fachgenossen und Mitbürgern in gleich hohem Ansehen stand.¹⁾

„Anton Schrafl wurde am 27. Januar 1841 in Bozen (Tirol) geboren, wo er die Stadtschulen und das Gymnasium besuchte. Dann absolvierte er die polytechnische Schule in Karlsruhe und trat zu Beginn der 60er Jahre als Eleve bei der Oberdirektion für Wasser- und Strassenbau in Karlsruhe in den Dienst des Grossherzoglich Badischen Staates. Mit einer kurzen Unterbrechung, während welcher er als Bauführer beim Bau der N. O. B.-Linie Romanshorn-Rorschach tätig war, blieb er im badischen Staatsdienste, zuerst beim Bau der Linie Karlsruhe-Maxau, dann als Ingenieur bei der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen beim Bau des Güter- und Werkstättenbahnhofes in Karlsruhe, bei der Wasser- und Strassenbauinspektion in Waldshut, beim Bau der Schwarzwaldbahn in Donaueschingen und Triberg, als Sektionsingenieur beim Bau der Rheinbahn Mannheim-Karlsruhe und der Bahn nach Pfullendorf.

Im Jahre 1872 berief ihn Oberingenieur Gerwig, unter welchem er beim Bau der Schwarzwaldbahn tätig gewesen war, zur Gotthardbahn, in deren Dienst er am 1. Mai 1872 als Sektionsingenieur für die Projektierung und den Bau der Linie Lugano-Chiasso mit Sitz in Lugano trat. Nach Vollendung und Betriebseröffnung dieser Linie am 6. Dezember 1874 befasste er sich, nachdem er im Frühjahr 1875 den von der österreichischen Nordwestbahn als Nachfolger für Gerwig berufenen Ingenieur Hellwag im Auftrage der Direktion in dessen technisches Wirkungsfeld eingeführt hatte, als Vorstand der neugebildeten Sektion Bellinzona, mit Projektstudien für die Cenere- und Pinolinie. Als das im Anfang 1874 von Hellwag publizierte Projekt der Gotthardbahn und dessen Vorschlagssumme zu der bekannten Finanzkrise führten, wurde es nötig, Projekt und Baukosten erheblich zu reduzieren, um die finanzielle Rekonstruktion und die Durchführung des Unternehmens zu ermöglichen. Als Vorstand der sogenannten südlichen Wartesektion hat der Verstorbene in den Jahren 1876 bis 1878 an der Revision der Projekte und der Baunormalien hervorragenden Anteil genommen. Auf Grund dieser Revision und eines reduzierten Bauprogrammes und vereinfachter Projekte kamen im Jahre 1878 neue internationale Staatsverträge, sowie das Bundesgesetz über die Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen zustande, sodass im Jahre 1879 mit dem Bau der Stammelinie Immensee-Pino, sowie der Cenere-Linie unter dem neuen Oberingenieur Bridel begonnen werden konnte. Als Vorstand der Bausektion Bellinzona brachte Schrafl die Linien Lavorgo-Biasca und Cadenazzo-Pino zur Ausführung. Mit Eröffnung des durchgehenden Betriebes am 1. Mai 1882 wurde ihm die Stelle als Bahningenieur für den zweiten Bezirk Erstfeld-Bellinzona übertragen.

Neben dieser, der Bahnaufsicht, dem Unterhalt und dem Ausbau der Bahn gewidmeten Tätigkeit brachte er auch von 1884 bis 1888 die Projektstudien und den Bau der Zentralwerkstätte zur Ausführung. Im Jahre 1887 ernannte ihn die Direktion zum Inspektor für den Bau des zweiten Geleises, welche überaus schwierige Arbeiten ohne Störungen des Betriebes unter seiner Leitung sukzessive auf den Strecken von Immensee-Brunnen und von Flüelen-Giubiasco durchgeführt wurden.²⁾ Nachdem sein Dienstdomizil schon

1888 von Bellinzona, wo er das Schweizerbürgerrecht erworben hatte, nach Luzern verlegt worden war, wurde er im Jahre 1890 an Stelle des zurückgetretenen Ingenieurs Bechtle zum Oberingenieur für Bau und Betrieb der Gotthardbahn gewählt. Als solcher hat er die Projektverfassung und den Bau der im Jahre 1897 eröffneten Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau geleitet und zahlreiche Stationsvergrößerungen, sowie die mit dem bedeutend vermehrten Betriebe notwendig gewordenen Verstärkungen des Oberbaues und der Brücken, desgleichen die Ventilationsanlage für den Gotthardtunnel (1900) zur Durchführung gebracht.

Im Jahre 1902 erfolgte seine Wahl als Direktor (an Stelle des verstorbenen Direktors Wüest) und im Jahre 1908 als Vizepräsident (an Stelle von Direktor Dietler, der für den verstorbenen Direktor Stoffel als Präsident gewählt wurde). Mit dem Uebergang der Gotthardbahn an den Bund am 1. Mai 1909 und mit der in den folgenden Jahren abgeschlossenen Liquidation dieses Unternehmens trat Schrafl in den Ruhestand. Leider konnte er sich dessen nicht lange erfreuen, da er bald von einer schleichenden Krankheit befallen wurde, von der er sich nicht mehr ganz erholen sollte.

Dieser kurze Abriss aus seinem beruflichen Leben zeigt, wie Ingenieur Schrafl von Stufe zu Stufe höher stieg, bis an die Spitze des grossen Verkehrsunternehmens, dem er die beste Zeit seines Lebens, sein technisches Wissen und seine ganze Arbeitskraft gewidmet hat.“

In Luzern erlebte Schrafl von 1888 an die Zeit der Entwicklung und des Aufschwunges, den die Stadt nach Eröffnung der Gotthardbahn genommen hat. Es entsprach der Natur des regsamen, arbeitsfreudigen Mannes, der schon in Bellinzona als Stadtrat seine Dienste der Allgemeinheit geliehen hatte, auch in Luzern sein reiches Wissen und seine Arbeitskraft dem städtischen Gemeinwesen zur Verfügung zu stellen. Im Grossen Stadtrat, den er 1900/01 präsidierte, besonders aber als langjähriger Vorsitzender der Baukommission desselben, hat er der Stadt grosse Dienste geleistet; so namentlich auch beim Bau des Elektrizitätswerkes, des Gaswerkes, der Erweiterung der Wasserversorgung und der städtischen Strassenbahn. Das Bedauern seiner Mitbürger war deshalb allgemein, als ihn im Jahre 1911 Gesundheitsrücksichten nötigten, auf diese Tätigkeit zu verzichten.

Wenn seine fast 40jährige Tätigkeit bei der Gotthardbahn Schrafls Andenken bei seinen Kollegen und Mitarbeitern als das eines hervorragenden Ingenieurs fortleben lässt, so hat sich der Verstorbene ein ganz besonderes Denkmal auch in den Herzen Aller gesetzt, die mit oder unter ihm arbeiten durften, durch die stets milde und ruhige Art seines Umgangs und durch das gütige Wesen, das einen Grundzug seines Charakters bildete.

Miscellanea.

Ueber die Tätigkeit des Starkstrominspektorates im Jahre 1915 macht der letzte Geschäftsbericht des schweizer. Eisenbahndepartements die folgenden Angaben: Die rege Bautätigkeit, die gegen das Ende des Jahres 1914 eingesetzt hatte, dauerte während des Jahres 1915 unverändert an, sodass gegenüber dem Vorjahr eine merkliche Zunahme der Vorlagen zu verzeichnen ist. Infolge des anhaltenden Petroleummangels werden nun auch vielfach elektrische Leitungen verlegt, die wenigstens für die nächste Zeit keine Rendite erwarten lassen. Dieser Umstand in Verbindung mit der Schwierigkeit der Beschaffung von Kupfer als Leitungsmaterial bewirkte, dass für annähernd die Hälfte der Gesamtlänge der im Berichtsjahr erstellten Hochspannungsleitungen verzinkter Eisendraht als Leitungsmaterial verwendet wurde. Die Niederspannungsleitungen sind dagegen fast ausschliesslich mit Kupferdraht erstellt worden.

Im Jahre 1915 wurden dem Starkstrominspektorat insgesamt 3448 Vorlagen eingereicht (gegen 2116 im Jahre 1914). Davon bezogen sich 2838 (1656) auf Leitungsanlagen und 610 (460) auf Maschinen-, Transformatoren- und Schaltanlagen, und von den ersteren 495 (354) auf Hochspannungsleitungen und 2305 (1286) auf Niederspannungsleitungen. Die im Jahre 1915 erstellten Hochspannungsleitungen haben eine gesamte Leitungslänge von 522 km (356 km). Unter den Vorlagen für Maschinenanlagen bezogen sich 3 (7) Vorlagen für neue Zentralen und 4 (4) für Erweiterung von solchen mit Leistungen über 200 kW. Zur Aufstellung kamen im Ganzen 613 (487) Transformatoren.

¹⁾ Wir folgen in diesem Nachruf einem von offenbar wohlunterrichteter Seite stammenden Artikel im Luzerner Tagblatt.

²⁾ Ueber diese Arbeiten hat der Verstorbene an der Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in Luzern am 24. September 1893 einen Bericht erstattet, der von zahlreichen Zeichnungen begleitet in der Schweiz. Bauzeitung Band XXII, Seite 87 u. ff. (30. September 1893) erschienen ist.



ANTON SCHRAFL
INGENIEUR
a. GOTTHARDBAHN-DIREKTOR

Geb. 27. Jan. 1841

Gest. 28. April 1916