

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 97/98 (1931)
Heft: 5

Nachruf: Morlot, A. v.

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

NEKROLOGE.

† Alfons Zollinger hat, wie wir bereits kurz berichtet, am 25. Oktober 1930 im hohen Alter von 78 Jahren seinen arbeitsreichen Lebenslauf beschlossen. Mit ihm ist einer der letzten alten „Gotthardbähnler“, ein ausgesprochener Gebirgsbahn- und Tunnelbauer dahingegangen. Er hat eine umfangreiche und sehr aufschlussreiche Niederschrift seiner Lebenserinnerungen hinterlassen, die uns freundlichst zur Verfügung gestellt worden ist und der wir folgende Angaben entnehmen.

Als Sohn des Seminardirektors und Naturforschers Heinrich Zollinger kam A. Zollinger am 26. Juli 1852 in Küsnacht (Zürich) zur Welt. Als er zwei Jahre alt war, übersiedelte die Familie nach Java, wo der Vater die Leitung einer Kokosplantage übernommen hatte, indessen schon nach wenigen Jahren tödlich verunglückte. In fünfmonatlicher Segelfahrt um das Kap der guten Hoffnung kehrte die Mutter mit dem achtjährigen Knaben und zwei Geschwistern nach Europa zurück und liess sich in Herzogenbuchsee, der alten Heimat, nieder. Hier besuchte Alfons die Volks- und Sekundarschule, und nach Abschluss seiner Mittelschulbildung an der kantonalen Industrieschule bezog er 1869 das Eidg. Polytechnikum, an dem er 1873 das Diplom als Bauingenieur erwarb.

Seine praktische Tätigkeit begann Zollinger unter Obering. R. Moser bei der N. O. B. am Bau der Bötzbahn (1873); mit Sitz in Rheinfelden war ihm der mit Sohlenstollen und Trichterabbau betriebene grosse Einschnitt zwischen Möhlin und Mumpf übertragen (wobei im sandigen Glazialthon ein Mammuthgerippe gefunden wurde). Im „Salmenbräu“, seinem Stammquartier, lernte der junge Ingenieur im Kreise der Familie Habich-Dietschy seine nachmalige Frau kennen. Im Jahre 1875 kam Zollinger an die Projektierung und den Bau der *Gotthardbahn*, welche Arbeit ihn ein volles Jahrzehnt beschäftigte. Zuerst war er unter Hellweg mit Projektbearbeitung in der Biaschina betraut; dann war er als Bauführer von 1877 bis 1879 im Gotthardtunnel Südseite und von 1879 bis 1883 auf der Strecke Airolo-Piotta tätig. Nach Inbetriebsetzung der Bahn hatte Zollinger die nötigen Rekonstruktionsarbeiten im grossen Tunnel u. a. m. zu leiten. Nachdem er dann während zweier Jahre als Stadtgenieur von St. Gallen geamtet, übertrug ihm die Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatsbahn den Bau des Fahrnauer Tunnels auf der Strecke Schopfheim-Säckingen, welche Arbeit bis 1890 dauerte.

Hierauf trat Alfons Zollinger (1890) in die Dienste der Jura-Simplonbahn, die ihn mit Vorstudien für den Simplon-Tunnel, mit Verstärkung eiserner Brücken und, seit 1893, mit der Stelle ihres Bureauchef in Lausanne betraute, in der er bis nach Vollendung und Eröffnung des Simplontunnels (1906) verblieb. Die Person Oberingenieur A. Zollingers ist somit aufs engste mit der denkwürdigen Baugeschichte des längsten und in mehrfacher Hinsicht einzigartigen *Simplontunnel* verknüpft; wir müssen uns hier begnügen, auf jene zu verweisen, die in den Spalten der „S. B. Z.“ umfassend zur Darstellung gelangt ist. Als Anerkennung seiner Verdienste hatte ihm 1906 die Universität Bern den Dr. phil. h. c. verliehen.

Dieser grossen Arbeit schloss sich unmittelbar an der Bau der *Lötschbergbahn*, zu deren Technischem Direktor A. Zollinger 1906 berufen wurde. In dieser Eigenschaft oblag ihm zunächst die Ueberprüfung der rivalisierenden Projekte zur Verbindung Berns mit dem Simplon (Lötschberg und Wildstrubel). Auch die Geschichte dieses Bahnunternehmens ist noch in so frischer Erinnerung, und zudem ebenfalls in der „S. B. Z.“ festgehalten, dass wir nicht näher darauf zurückzukommen brauchen; die Betriebseröffnung erfolgte am 1. Juli 1913. Ebenfalls als Direktor der Berner Alpenbahn-Gesellschaft, der B. L. S., leitete Zollinger Projektierung (1909/10) und

Bau (1911 bis 1915) der jurassischen Lötschberg-Zufahrt Münster-Lengnau mit dem *Grenchenbergtunnel*. Verschiedene unliebsame Ereignisse, auch persönlicher Art, hatten die Tätigkeit Zollingers im Dienste der B. L. S. zu einer nicht immer erfreulichen gestaltet und ihrerseits beigetragen zu einer Herzschwäche, zu deren Heilung er seinen dauernden Wohnsitz 1913 in den sonnigen Süden verlegte, nach Lugano, wo er seinen Lebensabend in Ruhe verbringen durfte.

Die grossen Erfahrungen Alf. Zollingers auf dem Gebiete des Gebirgsbahnbaues verschafften ihm auch verschiedene ehrenvolle

Berufungen als Gutachter, die wichtigste wohl 1911 als Experte der russischen Regierung, zusammen mit Hennings und Rothpletz, zur Begutachtung des Projektes eines Kaukasus-Tunnels, die ihn über Batum und Tiflis bis nach Wladikawkas führte.

† A. v. Morlot, gewesener Eidgen. Oberbauinspektor, ist am 21. Januar im hohen Alter von 85 Jahren zur ewigen Ruhe eingegangen.

† Herm. Fietz, seit 1896 zürcherischer Kantonsbaumeister, ist am 24. Januar, erst 62-jährig, einem Schlaganfall erlegen.



Dr. h. c. ALFONS ZOLLINGER

INGENIEUR

26. Juli 1852

25. Okt. 1930

wagen) eingehend und objektiv behandelt. Es sollte von jedem Fachmann, der sich mit dem Bau von Eisenbahntriebfahrzeugen oder mit den Fragen der Zugförderung abzugeben hat, gelesen werden; es wird ihm in vielen Fällen als nützlicher Ratgeber wertvolle Dienste leisten und ihn über die Vorteile des Triebwagens und über die Grenzen und den Umfang des Anwendungsgebietes an Hand eines reichen Materials und von interessanten Beispielen orientieren, die mit Zahlen und Kostenvergleichen belegt sind. Sehr begrüssen wird man auch die der Arbeit beigegebenen Kurvenblätter über die Entwicklung des Triebwagen- und Lokomotiv-Baues in der Nachkriegszeit, die spezifischen Fahrwiderstände, die Mittelwerte der Sitzplatzgewichte, die Betriebsleistungen der Triebwagenzüge verschiedener Systeme der D. R. G., den Arbeitsvorrat verschiedener elektrischer Speicherbatterien für Akkumulator-Triebwagen, den Fahrbereich des Akkumulator-Triebwagens, den spezifischen Arbeitsverbrauch eines Vergasermotor- oder Dieselmotor-Triebwagens und der Dampftriebwagen in Abhängigkeit von der Steigung, der Betriebsstoffkosten für Vergasermotor-Triebwagen usw. Das Buch enthält im fernern wichtige Hinweise für die weitere Entwicklung und für wirtschaftliche Ausnutzung dieser Wagen.

Diese Arbeit darf wegen ihrer Vollständigkeit und der Gründlichkeit, mit der die Bearbeitung des Stoffes durchgeführt wurde, wärmstens empfohlen werden.

R. Zehnder.

Vorlesungen über Maschinenelemente. Von Dipl. Ing. M. ten Bosch, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich. Berlin 1931. Verlag von Julius Springer. V. Heft: *Elemente der Kolbenmaschinen, Rohrleitungen*. Mit 153 Textabbildungen. Preis geh. 7 M.

Mit dem vorliegenden, 86 Seiten in Lexikonformat umfassenden Heft findet das neue Lehrbuch über Maschinenelemente des zürcherischen Dozenten für Maschinenelemente, Hebezeuge usw. an der Abteilung für Maschinen- und Elektroingenieure seinen Abschluss. Wie in den früheren Heften, deren Besprechung der Leser der „S. B. Z.“ auf Seite 257 von Band 94 (16. Nov. 1929) und