

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 25

## **Sonstiges**

### **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:** 06.02.2025

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

Im Bau befanden sich Ende 1945 die Speicherwerke Lucendro und Rossens, sowie die Hochdrucklaufwerke Tiefenkastel an der Julia der Stadt Zürich, Obersaxen-Tavanasa am Tscharchbach und Rusein am Ruseinbach der Patvag A.-G. für Biochemie und Dr. W. L. Oswald in Zürich, Plessur III der Stadt Chur, Erweiterung des Kraftwerks Zermatt der Gemeinde Zermatt. Ausserdem befanden sich auf Ende des Berichtjahres mehrere kleinere Werke im Umbau zwecks Erhöhung der Energieproduktion.

	Leistung PS	Arbeit in Mio kWh		
		Winter	Sommer	Jahr
In Betrieb gesetzte Kraftwerke	90 000	150	120	270
Im Bau befindliche Kraftwerke	140 000	210	260	470

Die Uebersicht über genehmigte und in Ueberprüfung befindliche Projekte für Wasserkraftanlagen bietet folgendes Bild:

1. *Genehmigt*: a) Neubauten: Airolo-Fiesso (Ticino); Ayer (Gougra und Navizence, 1. Projekt); Balm (Muota, 1. Ausbau); Ernen (Rhône); Fätschbach-Linth (zwei Konkurrenzprojekte); La Balmaz (obere Salanfe, 1. Projekt); Lavey (Rhône, Ersatz für Bois Noir); Les Clées II (Orbe); Obersaxen-Tavanasa (Tscharchbach); Plessurwerke (III. Stufe: Lülen-Sand); Rusein (Ruseinbach); Simmewerke (Simme, Zuflüsse und Stockenseen, 3 Simmestufen); Veytaux (Hongrin); Wassen (Reuss und Zuflüsse). — b) Umbauten: Bruggen-Sitterthal (Sitter); La Dernier (Orbe); Massagno (Cassarate und Frascinone); Moulin de Richelien (Versoix); Pintrun (Flembach); Rikon (Töss); Sennwald (Steinbach); Zermatt (Gornerbach); Schaffhausen (Rhein).

2. *In Ueberprüfung*: a) Neubauten: Alpnach (Sarner-Aa); Gröne (Gougra und Navizence, 2. Projekt); Lienne III; Miéville (obere Salanfe, 2. Projekt); Mühlau-Jonschwil (Thur, zwei Stufen); Plons (Schmelzibach, zwei Konkurrenzprojekte); Reichenau (Rhein); Schindellegi-Hütten (Sihl). — b) Umbauten: Cleuson-Stauwerk (Printze, Erweiterung des Dixencewerkes); Orsières (Arpette, Orny).

Die Projekte 1 und 2 weisen zusammen folgende Ausbauleistung und Energieerzeugung auf (bei Konkurrenzprojekten sind die höheren, bei Umbauten die zusätzlichen Werte eingesetzt worden, ferner bei Etappenprojekten diejenigen des ersten Ausbaues):

	Leistung PS	Arbeit in Mio kWh		
		Winter	Sommer	Jahr
1. a) Neubauten	550 000	660	890	1550
b) Umbauten	10 000	10	10	20
	560 000	670	900	1570
2. a) Neubauten	290 000	410	280	690
b) Umbauten	—	50	—	50
	290 000	460	280	740

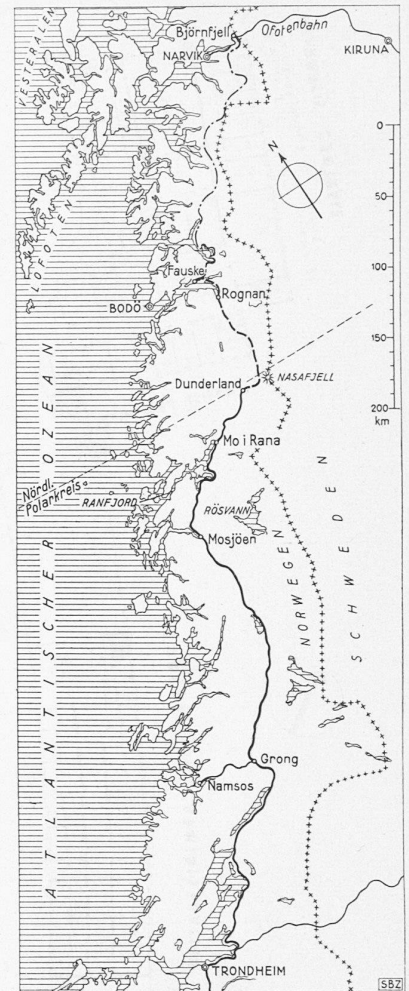
(Schluss folgt)

### Die Norwegische Nordlandbahn

In aller Stille ist der Schienenkopf der Nordlandbahn über den Polarkreis vorgetrieben worden. Sie ist eine weitere Strecke der «Trans-Norwegischen-Bahn», die von den Norges Statsbaner betrieben wird. Von Oslo ausgehend verläuft diese durchs Gudbrandsdal übers Dovrefjell nach Trondheim, Km. + 553. Ihre Fortsetzung um 220 km bis Grong wurde 1929 vollendet, von wo eine Zweigbahn (50 km) nach Namsos führt. Die weitere, 186 km lange Strecke bis Mosjøen stand 1939 im Betrieb. Vor kurzem wurde nun der reguläre Betrieb um weitere 117 km bis Dunderland ausgedehnt, sodass die Streckenlänge ab Oslo 1076 km beträgt. Der Oberbau reicht noch etwa 20 km weiter, also knapp über den nördlichen Polarkreis. Der Baufortschritt der folgenden Strecke im Saltdalen (bis Rognan 90 km) lässt eine Eröffnung in einem Jahr erhoffen. Hierauf soll die tunnelreiche Fjordstrecke bis Fauske, weitere 35 km, in vier Jahren bereit sein, während der Anschluss nach Bodö, 60 km, nur einfache Bodenbewegungen erfordern wird. An den weiter nördlich liegenden Strecken wurde von der deutschen Besatzungsmacht, 1942 bis 1944, mit grossem Einsatz gearbeitet, weshalb nun vielerorts schon Unterbau zwischen Fauske und Bjørnefjell (210 km) besteht. Hier an der schwedischen Grenze sollte der Anschluss an die Erz- oder Ofotensbahn, Lulea-Kiruna-Narvik, erfolgen. Eine Weiterführung um 110 km nach Nordkjosbotn (von da 70 km lange Stichbahn nach Tromsö) wurde ebenfalls geprüft, und für eine Verbindung nach Kirkenes (490 km oder ab Oslo + 2031 km) besteht das Projekt «Viking». Doch das ist vorläufig noch Zukunftsmusik.

Als Nordlandbahn gilt nur die Strecke von Grong bis Fauske. Nördlich Mo-i-Rana befährt sie die erweiterte Trasse einer vor 40 Jahren errichteten Werkbahn der Dunderland Iron Ore Co. Anschliessend folgen Rampen von 17‰ Steigung zur Wasserscheide beim Nasafjell. Dasselbst kann auf schwedischem Gebiete

eine weitere Erzgrube erschlossen werden. Abgesehen von den lokal zwischen Grube und Hafen begrenzten Erztransporten bezweckt aber die Bahn vor allem eine Erschliessung des langgestreckten, wegearmen Staates und eine nähere Verbindung unter seinen Bewohnern. Oslo wird von Bodö in 24 Stunden erreichbar sein, anstatt in 3 bis 5 Tagen mit dem Schiff. Somit kann der reiche Fischfang des Nordens ohne Zeitverlust nach Süden und Gemüse oder Obst ebenso rasch nach Norden befördert werden. Angesichts des Mangels an eigener Kohle wird auch an eine Elektrifizierung gedacht, der zwar vorläufig noch die geringe Zugsdichte im Wege steht. Wasserkräfte mit einfachen, grossen Speicherbecken sind vielerorts für den Ausbau vorhanden, so z. B. das Rövsvann, 374 m ü. M., südlich des Ranfjordes. Auf der neuerschlossenen Strecke wechseln waldige, einsame Täler mit felsigen Fjordpartien, während der Scheitelpunkt mit etwa 700 m ü. M. bereits in karger Einöde über der Baumgrenze liegt. Unter den vier polargerichteten Verkehrswegen, nämlich der Murmanskbahn, der Eismeerstrasse, der Ofotensbahn und der Nordlandbahn, hat derjenige nach Nord-Norwegen die besten Aussichten, im Sommer eine ausgezeichnete Touristenbahn zu werden.



Die Nordlandbahn. Masstab 1 : 500000

Eduard Gruner, Ing.

### MITTEILUNGEN

**Vom Bau des zweiten Gleises Brunnen-Sisikon (S. 24 lfd. Bds.).** Auf dieser Baustrecke ist am 4. Juni der letzte Tunnel der Gotthardbahn, der 2792 m lange Frohnalptunnel, durchgeschlagen worden. Wiederrum hat sich die Absteckung durch Geometer Spörri als sehr genau bewährt. Die SBB hatten zur Durchschlagsfeier etwa 100 Gäste geladen, die zuerst die Bauarbeiten beim Südportal des Frohnalptunnels besichtigten, wo die Axenstrasse über die Bahn überführt wird, sodass in Zukunft kein Niveauübergang mehr den Strassenverkehr aufhält. Diese Strassenverlegung erfordert den Bau eines kurzen Strassentunnels und ergibt einen schönen Aussichtspunkt über dem Portal des neuen, bergseits des ersten liegenden Bahntunnels für das zweite Gleis. Für die Fahrt zum Vorort, die u. a. Gelegenheit bot, eine Atlas-Lademaschine (s. S. 263\* lfd. Bds.) in Tätigkeit zu sehen, hatte die Unternehmung der Südseite, H. Hatt-Haller, einen Rollwagenzug komfortabel ausgerüstet. Die Brust des Vortriebes zeigte sich in tadelloser Glätte, fast wie eine Zimmerwand. Nachdem die Besucher sie besichtigt und durch ein bereits durchgehendes Bohrloch ihre Spässe mit der Nordseite ausgetauscht hatten, zogen sie sich um einige hundert Meter zurück und waren dann Zeuge der Betätigung der elektrischen Zündung durch Kreisdirektor C. Lucchini, der bald darauf einige Worte der Begrüssung an die Mannschaft der Nordseite richten konnte, wo die Unternehmung Stuaug & Suter tätig ist. Man begab sich nunmehr durch den Tunnel zum Nordportal und konnte sich auch hier von der Güte der geleisteten Arbeit überzeugen, der auch die geologischen Verhältnisse sehr erleichternd entgegen kommen. Im Vortrieb wurde ein maximaler Tagesfortschritt von 6,80 m erreicht; im Ganzen aber, sowie bei Vollausschub und Mauerung, wäre ein rascherer Baufortschritt möglich gewesen, wenn genügend Arbeiter zur Verfügung gestanden

hätten, was auch heute noch nicht der Fall ist. Trotzdem hofft man, den zweispurigen Betrieb — nachdem das zweite Gleis 1947 fertig sein wird, soll das erste für eine gründliche Revision längere Zeit ausser Betrieb gesetzt werden — im Frühling 1948 aufnehmen zu können. Am Mittagessen in Brunnen, das die Durchschlagsfeier abschloss, bewährte sich Kreisdirektor Luchini wiederum als allgemeingebildeter Techniker, der seine Rede sehr wohl abzustimmen wusste auf die kulturelle Sendung des Standes Schwyz, der durch Regierungsrat Bettschart vertreten war. Die Unternehmerfamilie Hatt liess ihre dritte Generation mit wohlgesetzten Versen zu Worte kommen, Schwyzer Trachten-töchter sangen und spielten, und Bahningenieur Wipf von Goldau trat sogar mit sechs Mann seiner Umgebung, lauter SBB-Leuten in blauer Blouse und Mütze, als Ländlerkapelle auf, in der er selber die verschiedensten Instrumente virtuos handhabte. Die ganze Veranstaltung zeugte von gutem Corpsgeist, und wir möchten nicht versäumen, in diesem Zusammenhang auch den senkrechten, alleseits hochgeschätzten Bauleiter der Neubaus-trecke, Sektionschef Ing. J. Wolf, noch zu erwähnen.

**Prof. Dr. P. Schläpfer 65 Jahre alt.** Am 19. Juni d. J. feierte Dr. Paul Schläpfer, Professor an der E. T. H., seinen 65. Geburtstag und gleichzeitig das Fest seiner 40-jährigen Tätigkeit im Dienste des Bundes. Ihm, dem zielbewussten Forscher, Lehrer und Freund der akademischen Jugend unserer Alma Mater, dem Organisator und Leiter der Hauptabteilung B der EMPA (allgemeine und technische Chemie), der er seit 1937 als Direktor vorsteht, dem Eidgenossen von lauterer Gesinnung, dem aufrichtigen Kollegen gelten unsere herzlichsten Glückwünsche. Seinem nie rastenden Geist verdanken wir zahlreiche Forschungsarbeiten auf dem weitverzweigten Gebiete der technischen Chemie, ganz besonders in den Kriegsjahren 1914 bis 1918 und 1939 bis 1945, zum Nutzen der Allgemeinheit und zum hohen Ansehen der schweizerischen Technik. Gründlich, wohlüberlegt und gewissenhaft, verband er mit seltenem Geschick die Erkenntnisse wissenschaftlicher Forschung mit der nützlichen Verwertung für die Praxis, insbesondere auf dem von ihm mit Vorliebe gepflegten Gebiet der Brenn- und Kraftstoffe, auf dem er als anerkannte Autorität von internationalem Ruf gilt. Industrie, Bauwesen und Gewerbe, die EMPA, der SVMT, seine Fachkollegen, seine Schüler und Freunde gedenken am Tage seines 65-jährigen Wiegenfestes und 40-jährigen Arbeitsjubiläums in Dankbarkeit und Treue des Chefs, des Vize-Präsidenten, des hochgesinnten Lehrmeisters, des Menschen Paul Schläpfer. M. Roß

**Englische Leichtmetall-Industrie im Krieg.** Ueber die ausserordentliche Produktionssteigerung hat das englische Flugministerium interessante Zahlen veröffentlicht. Sie sind auszugweise im «Engineering» vom 16. November 1945, S. 398 wiedergegeben. Während 1936 jährlich rd. 400 t Magnesium-Gusstücke hergestellt worden waren, stieg die monatliche Produktion von Bomben-Gehäusen, die aus Magnesium in Kokillen gegossen wurden, auf 4,3 Mio Stück oder rd. 2200 t, was zusammen mit den übrigen Gusstücken aus diesem Werkstoff eine Höchstproduktion von rd. 35000 t pro Jahr ergibt. Flugzeugräder wurden zur Hauptsache aus Magnesiumguss hergestellt, und zwar bis zu täglich 1000 Stück; die grössten für die Lincoln-Maschinen wogen 148 kg. Komplizierte Gusstücke aus vergüteten Leichtmetalllegierungen von hoher Festigkeit wurden in sehr grossen Mengen für die Flugzeugindustrie gefertigt und stellten zum Teil höchste Anforderungen an das technische Können und die organisatorischen Fähigkeiten der Giessereien. Die Produktion stieg hier von monatlich rd. 600 t im Sommer 1940 auf rd. 2500 t anfangs 1944. Die Zahl der Presstücke aus Aluminium wuchs von anfangs 1940 bis anfangs 1944 um das 2,6fache. Flugpropellerblätter wurden monatlich bis zu 15300 Stück (anfangs 1944) geschmiedet.

**Amerikanische Wohn- und Stadtbau-Technik 1939 bis 194x** ist der Titel einer *Ausstellung*, die vom 14. Juni bis 21. Juli im Grand Palais in Paris gezeigt wird. Sie bedeckt fast 2500 m<sup>2</sup> Fläche und ist dazu eingerichtet, um zerlegt und anderwärts wieder aufgebaut werden zu können. Ausser graphischen Darstellungen werden 90 Modelle gezeigt. Der Stoff gliedert sich folgendermassen: Wohnplanung vor dem Krieg, im Krieg und in Zukunft, technische Elemente der Wohnung, Städtebau und Regionalplanung, Bautechnik, Fabrikation von Wohnbauteilen und technische Ausrüstung der Wohnung, Dokumentation und Information. Ein Kino mit zwölf Filmen und eine Bibliothek von 400 Nummern vervollständigen die sehr aktuelle amerikanische Schau.

**Schweiz. Acetylenverein.** Anlässlich seiner 35. Jahresversammlung vom 29. Juni in St. Gallen wird der Verein die Saurerwerke in Arbon besichtigen. Nachher diskutiert er den bundesrätlichen Entwurf einer Acetylenverordnung und schliesst

nachmittags mit dem geschäftlichen Teil die Tagung ab; am Sonntag stehen Ausflüge ins Appenzellerland auf dem Programm.

**Internat. Elektrizitätskongress in Grenoble.** Anschliessend an die Conférence internationale des grands réseaux in Paris finden vom 8. bis 11. Juli in Grenoble hauptsächlich Besichtigungen von Werken und Baustellen statt. Nähere Auskunft erteilt die Commission du Congrès international de l'électricité, 9 quai Créqui, Grenoble (Isère).

**Das Kunstgewerbemuseum Zürich** zeigt bis am 18. August eine Ausstellung seiner Neuerwerbungen der letzten zehn Jahre.

## WETTBEWERBE

**Neues Bahnhofgebäude in Glion.** Ein Wettbewerb unter den Architekten von Montreux, beurteilt von Arch. Ch. Thévenaz, Arch. W. Baumann, Dir. Dr. R. Zehnder und Dr. L. Chessex, hatte folgendes Ergebnis:

1. Preis (1300 Fr.) Arch. A. Schorp

2. Preis (700 Fr.) Arch. L. Dumas, Mitarbeiter H. Schmid.

Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf wird zur Ausführung empfohlen.

**Schulhaus mit Turnhalle in Knonau, Kt. Zürich.** In diesem auf vier eingeladene Firmen beschränkten Wettbewerb hat das Preisgericht, dem als Fachleute Alfr. Oeschger, Arch., Zürich, und Hans Hächler, Arch., Zürich angehörten, in seiner Sitzung vom 14. Juni 1946 folgenden Entscheid gefällt:

1. Preis (1200 Fr.) Gebr. Pfister, Arch., Zürich

2. Preis (1000 Fr.) Gilio Cerutti, Arch., Affoltern a. A.

3. Preis (800 Fr.) Hch. Müller, Arch., Thalwil

Ausserdem erhielt jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von 750 Fr. Das Preisgericht empfiehlt der ausschreibenden Behörde, dem Verfasser des erstprämiierten Entwurfes den Auftrag zur Weiterbearbeitung zu erteilen. Die Pläne sind vom 20. bis 30. Juni im Gasthof zum «Adler» in Knonau ausgestellt, geöffnet werktags von 14 bis 18 h, sonntags von 10 bis 12 h und von 14 bis 18 h.

**Protestantische Kirchenbauten auf dem Wankdorffeld, Bern.** Der Wettbewerb wird von der Gesamtkirchengemeinde und dem Gemeinderat der Stadt Bern veranstaltet, sein Programm umfasst: Kirche, Kirchgemeindehaus, Pfarrhaus, Sigristenwohnung, Schulpavillon von sechs Klassen, Kindergarten von zwei Klassen. Teilnahmeberechtigt sind Architekten, die seit mindestens 1. Januar 1945 in Bern niedergelassen sind und der Landeskirche angehören. Verlangt werden: Bebauungsplanstudie 1:2000, Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, Innenperspektive der Kirche, Modell 1:500, Bericht. Anfragemermin 31. Juli, Ablieferungstermin 31. Oktober 1946. Fachleute im Preisgericht: Stadtbaumeister F. Hiller, Arch. H. Klausner, Baudirektor I. H. Hubacher, Stadtplaner E. Strasser, Arch. A. Oeschger (Zürich); Beratende Stimme: Baudirektor II E. Reinhard, Ersatzmann Arch. R. Winkler (Zürich). Für fünf bis sechs Preise stehen 15000 Fr., für Ankäufe 4000 Fr. zur Verfügung. Unterlagen gegen 20 Fr. Hinterlage auf der Kanzlei des Städtischen Hochbauamtes, Bundesgasse 38, Bern.

## NEKROLOGE

† **Hermann Sieber.** Am 2. Mai dieses Jahres haben Industrie und Volkswirtschaft der Schweiz einen bedeutenden Verlust erlitten. An diesem Tage erlag Dr. h. c. Hermann Sieber, Delegierter des Verwaltungsrates der Cellulosefabrik Attisholz bei Solothurn, mitten aus erfolgreichster Tätigkeit heraus einer Embolie. Schon in jungen Jahren durch den Tod seines Vaters an die Spitze des von diesem gegründeten Unternehmens gestellt, entwickelte sich der am 9. Juli 1881 geborene Hermann Sieber zu einem hervorragenden Industriellen, der in gleicher Weise die technischen wie die betrieblichen Probleme seiner Fabrik erfasste und zu lösen verstand. So führte er in dieser nicht nur alle Neuerungen ein, die die allgemeine Maschinen- und Verfahrenstechnik zeitigte, er gab vielmehr selber öfters den Anstoss zu wesentlichen Verbesserungen der Cellulosefabrikation und der Verwertung ihrer Abfallprodukte und schuf auch die dazu notwendigen Einrichtungen, wobei er die Genugtuung erfuhr, dass diese Anregungen auch von der Industrie des Auslandes dankbar aufgenommen wurden. So entwickelte sich das Werk in Attisholz unter seiner Leitung zu einem Musterbetrieb, der weit über die Grenzen des Landes hinaus den besten Ruf genoss.

Unter diesen Umständen ist es begreiflich, dass Hermann Sieber bald in der schweizerischen Papierstoff- und dann auch in der Papierindustrie eine bedeutende Rolle spielte und dass seine Mitarbeit in deren einzelnen Unternehmungen wie in den