

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69 (1951)  
**Heft:** 21

**Nachruf:** Keller, Paul

### **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:** 30.01.2025

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

welche ihn bewegen haben, eine enge Verbindung seines Untergrundbahnnetzes mit den Linien der Staatsbahnen anzustreben. Die wegen der fehlenden raschen und billigen Transportmöglichkeiten in einem relativ engen Kreis um den Domplatz herum zusammengedrückte Bevölkerung will er auf ein Gebiet, das sich auf 50 bis 60 km um den Dom herum zerstreut, in Wohngebiete mit ländlichen Verhältnissen verpflanzen. Diese Leute sollen für die täglichen Fahrten zu und von der Stadt nicht mehr Zeit brauchen und nicht mehr Geld ausgeben als heute bei Verwendung der Strassenverkehrsmittel im öffentlichen Dienst von ihrer engen und ungesunden Stadtwohnung aus. Technisch ist besonders wichtig das Eintreten des Verfassers für den Grossraumwagen für die Untergrundbahn von 20,23 m Länge bei 3,04 m Kastenbreite, wodurch er auch mit einem Vierwagenzug den grössten Verkehr mit nur 80 m Perronlänge in den Stationen bewältigen kann, mit 45 km/h Reisegeschwindigkeit und 30 000 Passagieren in der Stunde. Dabei kommt er mit einer Dotierung von 80 Stück Wagen aus, wovon stündlich 30 im Dauerdienste stehen.

**Kraftwerk Zervreila-Rabiusa.** Die Generalversammlung der Kraftwerke Sernf-Niedererbach A.-G. hat den Kredit für einen Teilausbau des Kraftwerkes Zervreila-Rabiusa bewilligt. Für die sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten am Stollen vom Valsertal ins Safiental hat der Verwaltungsrat die nötigen Massnahmen und Kredite beschlossen.

## NEKROLOGE

† **Alexander Schafir** wurde am 8. Oktober 1871 in St. Petersburg als Sohn eines begüterten Kaufmanns geboren. Die persönliche Bekanntschaft mit den Professoren Bebelupsky und L. v. Tetmajer veranlasste ihn, nach Zürich zu kommen, wo er 1892 die Aufnahmeprüfung am Eidg. Polytechnikum bestand. Das Studium schloss er 1896 mit einem hervorragenden Diplomexamen ab, und am nächsten Tage stellte ihn Professor C. Zschokke als Ingenieur an. So war er für kurze Zeit im Büro in Aarau tätig, wo in jenem Jahre die Projekte für das Hagneck-Werk in Arbeit waren, und 1897 im Frühjahr kam er nach Täuffelen, um in Hagneck beim Bau des Stauwehres und der Zentrale als Bauführer mitzuwirken. Dort gründete er dann seine Familie.

Nach seiner Verheiratung verliess Alexander Schafir sein Wirkungsfeld im Seeland und erhielt eine Anstellung beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, in welcher Stadt er dann das schweizerische Bürgerrecht erwarb. 1902 wurde er als Kantonsingenieur nach Zug gewählt. In dieser Zeit las er während eines Semesters am Polytechnikum an Stelle des erkrankten Prof. Ritter ein Kolleg über Brückenbau, und beim Abschluss wurde ihm die Uebernahme einer Professur angeboten. Schafir konnte sich nicht entschliessen, den Bauplatz mit dem Katheder zu vertauschen, er verliess sogar seinen sichern Posten, um sich in der Welt umzuschauen. Er fuhr nach Nordamerika und war einige Zeit bei der New York Central R. R. tätig, kam aber Ende 1904 wieder zurück, um als Obergeringieur der Bernischen Kraftwerke ein wichtiges Amt anzutreten. Unter Schafirs Leitung entstanden die Kraftwerke Kandergrund, Spiez und Kallnach, ferner die Vorprojekte zu den Anlagen Mühleberg und Grimsel.

Die alsdann einsetzende Periode der reinen Projektierung entsprach dem Tatendrang des bereits über eine reiche Erfahrung im Tiefbau verfügenden Ingenieurs nicht, und so tat er sich mit seinem Freunde Gottfried Müller, Inhaber der Bauunternehmung in Aarberg, zusammen. Die Bauunternehmung Schafir & Müller erhielt sogleich eine Anzahl bedeutender, finanziell allerdings mehr oder weniger dankbarer Bauten zugeteilt, so z. B.: Ein Los der Brienzseebahn; Biel-Täuffelen-Ins-Bahn; Langenthal-Melchnau-Bahn; KW Egglisau; Oberwasserkanal, Unterwasserkanal, Zentrale; Rheinshafen Kleinhüningen-Basel; Maschinenhaus in Bramois.

Als sich dann im Jahre 1921 Gottfried Müller aus der Firma zurückzog, gründete Alexander Schafir mit Gustav Mugglin<sup>1)</sup> die Bauunternehmung Schafir & Mugglin mit Sitz in Liestal, wo sie heute noch, 1945 in eine AG. umgewandelt, besteht. Diese Firma, von Alexander Schafir in treuer Zusammenarbeit mit seinem Teilhaber in überragender Art geleitet, hat im Laufe der Jahre eine ganze Anzahl bedeutender Werke ausgeführt, ja man darf wohl sagen, was Erdbewegungen, Erd- und Felsausbrüche, Baggerungen und Stollenbauten betrifft, die bedeutendsten Tiefbauarbeiten der Schweiz in der Neuzeit.

<sup>1)</sup> Nachruf siehe SBZ 1951, Nr. 11, S. 151\*.

Es seien hier nur die hauptsächlichsten erwähnt: Rangierbahnhöfe Muttenzerfeld und Winterthur; Stollenbauten am Kraftwerk Amsteg; Zentralen Mühlacker und Oberems; Unterwasserstollen und Ausgleichsbekken; Birsbrücken Basel SBB; Stausee am Kraftwerk Klingnau; Bauten am Etzelwerk; Dünnernkorrektur; Bahnhofserweiterung Liestal; Rheinshafen Birsfelden-Au; SBB-Tunnel Siskon-Flüelen; Staumauer Illsee-Turtmann; Los 1 Kraftwerk Ruppertswil; Los 3 am Juliawerk der Stadt Zürich; Unterirdische Magazine und Festungsbauten; Glattviadukt Zweidlen der SBB; Konsortialbauten Flughafen Klotten. In allerneuester Zeit



A. SCHAFIR  
INGENIEUR

1871

1951

hat die Firma die wohl grössten Erdbewegungen in Angriff genommen, die einer einzelnen Firma je anvertraut wurden: beim Bau des Kraftwerkes Wildeggen und beim Staudamm des Marmorera-Werkes in Graubünden. Dass diese grossen Erdbewegungen mit der alten Tatkraft und dem angestammten Organisationstalent des Meisters in Angriff genommen und bis heute mustergültig durchgeführt wurden, bildet die Krönung eines Lebenswerkes, das in der neuzeitlichen Kunst des Tiefbaues keinen Vergleich hat.

Von einer Erkrankung, meistens durch die stete Ueberanstrengung verursacht, suchte Schafir vor Monatsfrist Erholung in seinem geliebten St. Tropez, doch sollte der Klimawechsel statt einer Besserung gerade das Gegenteil bewirken. Nach einer plötzlichen, heftigen Attacke hat er in der Morgenfrühe des 18. April seine Augen für immer geschlossen.

So hat ein Leben, gewaltig an geleisteter Arbeit und erfüllt von reicher Befriedigung, dem wie immer Enttäuschungen und Schicksalsschläge nicht erspart blieben, sein Ende und Ziel gefunden. In der ganzen Fachwelt hatte seit Jahren der Name Schafir einen guten Klang; das bewiesen nicht nur zufriedene Bauherren und Expertisen von nationaler und internationaler Bedeutung: sein Name wird für immer mit den grossen Bauwerken verbunden bleiben, die unter seiner Leitung und Verantwortung entstanden sind, und der Name Schafir wird auch weiterleben in den Herzen seiner Mitarbeiter bis zum letzten Baggerführer, die zusammen mit seinen Freunden diesem genialen Repräsentanten der Ingenieur-Baukunst ein dankbares Andenken bewahren werden.

Hans Müller

† **Henry George**, Ing.-Chem., G. E. P., geb. am 29. August 1874, Eidg. Polytechnikum 1892—96, 1902 bis 1930 in der Zentralkonstruktion der «Publicitas S. A.» in Genf, ist am 6. Mai nach kurzer Krankheit gestorben.

† **Paul Keller**, El.-Ing. S. I. A., Direktor der Bernischen Kraftwerke, ist am 19. Mai im 73. Altersjahr einem Schlaganfall erlegen.

## LITERATUR

**Feldmessen I. Prüfung und Gebrauch der Messgeräte bei einfachen Längen- und Höhenmessungen.** Von H. Volquarts. Aufnahme und Darstellung von Lage- und Höhenplänen. 14. Auflage. Aus Teubners Fachbücher für Hoch- und Tiefbau. 17 × 24 cm, 78 S. mit 149 Abb. und 1 Tafel im Anhang. Leipzig 1950, B. G. Teubners Verlagsgesellschaft. Preis in Karton geb. USA-Dollar 1.05.

Das kleine Buch ist in vier Abschnitte geteilt: A) Einleitung; B) Lage- (Horizontal-) Messung unter Verwendung einfacher Hilfsmittel (Punktbezeichnung; Messen gerader Linien; Geräte zum Abstecken rechter und gestreckter Winkel; Aufnahme einzelner Grundstücke und kleiner Lagepläne; Auftragen der Aufnahme; Flächeninhaltsberechnungen, numerisch und graphisch, Polarplanimeter ohne Theorie); C) Höhenmessungen (Nivellieren); D) Vervielfältigen der Pläne.

Die Darstellung ist klar, einfach und korrekt. Ein Sach-