

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

Artikel: Die Norwegische Nordlandbahn
Autor: Gruner, Eduard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83859>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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

Im Bau befanden sich Ende 1945 die Speicherwerke Lucendro und Rossens, sowie die Hochdrucklaufwerke Tiefenkaasel an der Julia der Stadt Zürich, Obersaxen-Tavanasa am Tscharbach 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: Airola-Fiesso (Ticino); Ayer (Gougna 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 (Tscharbach); Plessurwerke (III. Stufe: Lünen-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 Franscinone); Moulin de Richelien (Versoix); Pintrun (Flembach); Rikon (Töss); Sennwald (Steinenbach); Zermatt (Gornerbach); Schaffhausen (Rhein).

2. *In Ueberprüfung*: a) Neubauten: Alpnach (Sarner-Aa); Gröne (Gougna und Navizence, 2. Projekt); Lienne III; Miéville (obere Salanfe, 2. Projekt); Mühla-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)

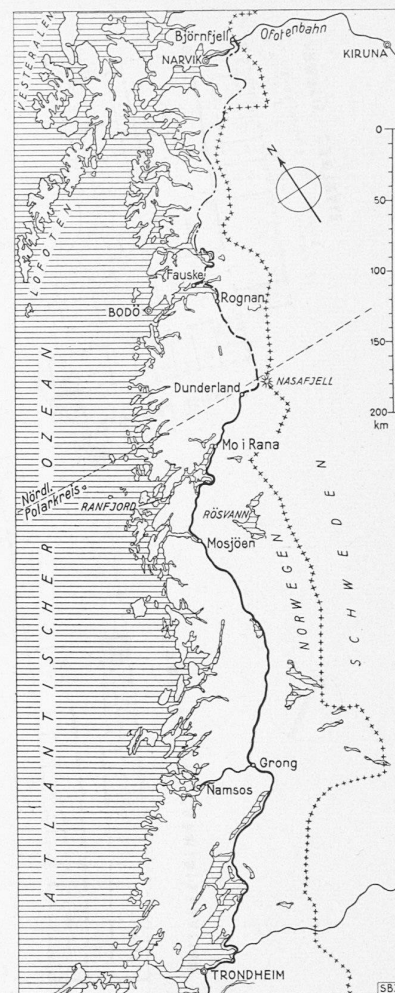
Die Norwegische Nordlandbahn

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 Björnefjell (210 km) besteht. Hier an der schwedischen Grenze sollte der Anschluss an die Erz- oder Ofotenbahn, 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 Rösivann, 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 Ofotenbahn und der Nordlandbahn, hat derjenige nach Nord-Norwegen die besten Aussichten, im Sommer eine ausgezeichnete Touristenbahn zu werden.

Eduard Gruner, Ing.



Die Nordlandbahn. Masstab 1 : 500 000

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 Frohnaltunnel, durchgeschlagen worden. Wiederum 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 Frohnaltunnels 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