

Niethammer, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.04.2024**

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.

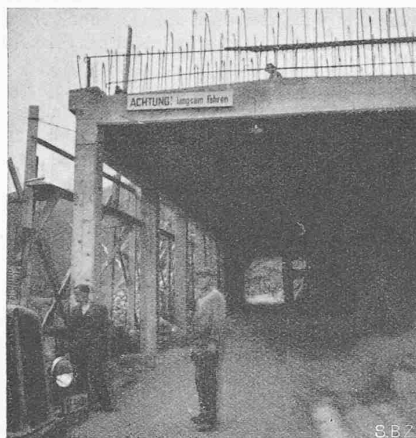


Abb. 6. Lawinengalerie der Oberalpstrasse oberhalb Tschamut

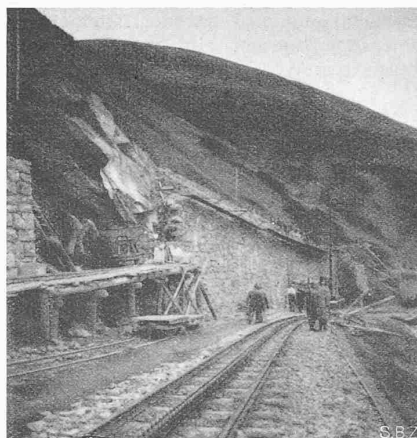


Abb. 4 und 5. Bau von Lawinengalerien der Furka-Oberalpbahn am Hang des Calmot, oberhalb der Station Tschamut

Sgraffito an der östlichen Giebelwand der kant. Turnhallen in Zürich. Ein für diese Aufgabe veranstalteter Wettbewerb wurde beurteilt von den Regierungsräten P. Corrodi und K. Hafner, den Malern A. Blailé, C. Clénin, H. Daniöth, V. Surbeck und A. Giacometti und den Architekten H. Peter und H. Fietz. Das Urteil dieses Preisgerichts lautet:

1. Rang (Ausführung): E. Häfelfinger (Zürich).
2. Rang (1200 Fr.): Vreni Meyer (Zürich).
3. Rang (600 Fr.): Konrad Schmid (Zürich).
4. Rang ex aequo (je 400 Fr.): Eugen Früh (Zürich), Cornelia Forster (Zch.), A. Leuthold (Zollikon), H. Huber (Sihlbrugg).

Zwei weitere Entwürfe sind zu je 300 Fr., fünf weitere für je 200 Fr. angekauft worden. Die Ausstellung der Entwürfe findet statt im ehemaligen Tierzuchthaus der LA am Hornbach. Sie ist geöffnet seit gestern bis und mit Sonntag, 3. November, täglich von 10 bis 17 h.

NEKROLOGE

† **Paul Niethammer** von Basel, geb. 30. Nov. 1877, Dipl. Maschineningenieur, E. T. H. 1897/01, ist am 30. Sept. in Graz gestorben. Er war nach Beendigung seiner Studien zuerst Assistent von Prof. Dr. Franz Pražil, anschliessend Ingenieur der Maschinenfabrik Andritz bei Graz, dann bei Ganz & Cie. in Leobersdorf. 1906/08 weilte er in U. S. A., in der Turbinenabteilung der Allis Chalmer Co. in Milwaukee. Nach seiner Rückkehr trat Niethammer 1908 als Ingenieur in die Dienste der Maschinenfabrik J. M. Voith in Heidenheim a. d. Brenz; 1913 rückte er zum Oberingenieur der Turbinenabteilung, später zum Direktor auf. Wer die hervorragenden Leistungen dieser Wasserturbinenbauanstalt kennt, wird ermessen können, dass dazu auch unser G. E. P.-Kollege Paul Niethammer Wesentliches beigetragen hat.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Bündner Ingenieur- und Architekten-Verein Exkursion auf die Oberalp vom 28. Sept. 1940

Bei nicht zu kaltem und nicht allzu trübem Wetter trat eine Schar von 25 Teilnehmern, von den jüngsten bis zu den ältesten Semestern, die lange Fahrt von Chur rheinaufwärts an. Während Aktuar P. J. Bener um seine administrativen Obliegenheiten bemüht war, sorgten alt Dir. G. Bener und der Senior der Sektion, Geometer A. v. Sprecher, aus dem reichen Schatz ihres Wissens und ihrer Erlebnisse für Belehrung, sodass die Station Oberalpsee — ab Sedrun im Extrazug der Furka-Oberalpbahn — sozusagen im Nu erreicht war. Gestärkt durch ein Mittagessen, das wir den an der Oberalp beschäftigten Unternehmern verdankten, stieg man zunächst hinauf zu den Lawinerverbauungen nördlich der nach Andermatt absteigenden Passstrasse (Abb. 1): aus grossen Granitquadern exakt gearbeitetes Trockenmauerwerk des Walliser Unternehmers Heinr. Burgener, der ausser seiner untadeligen Werkmannsarbeit auch Bindenfleisch und Fendant darbot, dass einem in der rauhen Luft ganz warm wurde. Vorbei an der Steinbrecheranlage, die das Betonmaterial liefert, gings zurück an

den Oberalpsee zur Besichtigung der Galerie für Bahn und Strasse, die hier beide auf über 700 m Länge nebeneinander geführt werden, bergseits die Strasse, seeseits die Bahn. Dieser Abschnitt wird ausgeführt von der Gemeinschaftsunternehmung Stuaug und Franz Murer. Die auf den Abbildungen 2 und 3 ersichtlichen Tragkonstruktionen werden eine Decke aufnehmen, die man noch mit Schutt überdeckt. Wie im allgemeinen heute üblich, werden auch hier alle von aussen sichtbaren Bauteile möglichst aus Bruchsteinmauerwerk ausgebildet. Am östlichen See-Ende, der Passhöhe zu, wird die weit ausholende Kurve abgeschnitten durch eine ganz flach verlaufende auf einem Damm, wozu das Material gerade nebenan, zum Teil aus den Baustellen am See, und teils aus dem Berghang gewonnen wird (Unternehmung Schafir & Mugglin). Hieran anschliessend erstellt Walo Bertschinger im Tagbau einen Scheiteltunnel für die Bahn von etwa 200 m Länge, der sie endgültig vor Schneeerwehungen schützen soll; die Strasse hingegen hält sich auf der Passhöhe und der Ostrampe an ihre heutige, eigene Tracéföhrung.

Bereits am Oberalpsee war uns eine elektrische Lokomotive der Visp-Zermattbahn aufgefallen. Zwar sollte man in unsern Tagen daran gewöhnt sein, Uniformen in Ländern zu sehen, wo sie nicht hingehören — aber trotzdem hat uns dies rote Visp-Zermatterkleid vor den Toren Graubündens überrascht¹⁾ und brachte uns zum Bewusstsein, dass bald die V. Z.- und F. O.-Triebfahrzeuge²⁾ vom Fuss des Matterhorns in die Wälder des Unterengadins durchlaufen können. Denn die bis zum See fertige Elektrifikation der Oberalpstrecke soll im Frühling bis Disentis ausgedehnt sein; die Masten stehen bereits. Die Exkursions Teilnehmer allerdings kamen nicht einmal blos mit Dampf, sondern sogar zu Fuss über das Tracé bis zu den Baustellen am steilen Hang des Calmot, wo Prader & Cie. Lawinengalerien in einer Gesamtlänge von rd. 1100 m erstellen. Abb. 4 u. 5 zeigen deren Bauart: bergseits eine Mauer, talseits eiserne Stützen, die ebensolche Träger aufnehmen werden, auf die ein hölzernes Dach gelegt wird.

Unweit dieser Baustellen besichtigte man zum Schluss die Eisenbetongalerien der Kantonstrasse, die von Sta. Brida bis zur Passhöhe Oberalp ausgebaut wird. Die Galerien sind ausgebildet als einhüftige Rahmen mit bergseits, je nach Geländeformation, zum Teil sehr breitem Fuss und talseitig freier Auflagerung auf den Stützen (Abb. 6, Unternehmer Caprez/Ilanz, Schädler/Chur und Brunold/Arosa). Dem Anschluss der Stirnseiten an das freie Gelände wird besondere architektonische Sorgfalt gewidmet. Kantonsoberring. D. A. Sutter, Präsident der Sektion Graubünden, der die Teilnehmer bereits am Mittagessen begrüsst hatte, gab hier die nötigen Erläuterungen und wird zu gegebener Zeit in der «SBZ» über seine Strassenverbauungen berichten. Entsprechendes beabsichtigt Bahningenieur P. Schneller der Furka-Oberalpbahn, der, zusammen mit den Bauführern der Unternehmungen, uns über seine Baustellen geführt hatte. Im ganzen leisten hier oben etwa 800 Arbeiter in langen Arbeitstagen ein strenges, aber gut bezahltes Pensum trotz beengter Unterkunft und hartem Klima — man hofft, mit etwas Wetterglück, die Arbeit noch nicht so bald einstellen zu müssen und jedenfalls nächstes Frühjahr fertig zu werden.

¹⁾ So soll ein BT-Triebwagen mit seiner grossen Aufschrift jüngst im Bahnhof Goldau einem biedereren Schwyzler die spontane Frage entlockt haben: «Wie kommt der fremde Fötzel hierher?» Man sieht, unser Kantonli-geist hat auch seine lebenswürdigen Seiten.

²⁾ Siehe «SBZ» Bd. 115, S. 44 und 167*, sowie Bd. 94, S. 193*.