

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 16

**Nachruf:** Schleüpf, Alfred

### **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:** 17.03.2025

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

(1946), während dessen ausführliche Wiedergabe verschoben wird, bis das Verfahren völlig ausgereift ist. Auf jeden Fall steht fest, dass man in der Schweiz durch Deringers Pionierarbeit dem Ziel der wirtschaftlichen Gasentgiftung, nach der mit Recht immer wieder gerufen wird, auf einem eigenen, vielversprechenden Weg wesentlich näher gekommen ist.

**Die Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau**, deren Sitz in Zürich ist und die im Jahre 1929 auf Initiative ihres heutigen Ehrenpräsidenten, Prof. Dr. A. Rohn, gegründet wurde, hielt nach einer ersten Fühlungnahme anfangs dieses Jahres in Paris ihre ersten Sitzungen des Vorstandes und des Ständigen Ausschusses nach dem Kriege in der Zeit vom 3. bis 5. Oktober in Brüssel ab. An diesen Sitzungen, die sich entsprechend den heutigen Verhältnissen auf Delegierte aus alliierten und neutralen Ländern beschränkten, zeigte sich einmütig der Wunsch und Wille zu einer Wiederaufnahme der internationalen Zusammenarbeit in den von der Vereinigung betreuten Fachgebieten. So wurde denn auch einstimmig beschlossen, im Jahre 1948 wieder einen internationalen Kongress für Brückenbau und Hochbau durchzuführen. Der Tagungsort in einem neutralen Land ist noch zu bestimmen. Auch die Herausgabe von wissenschaftlichen Abhandlungen, von denen bis zum Jahre 1944 sieben Bände erschienen waren, soll entsprechend den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln weitergeführt werden. Der geschäftsführende Vorstand am Sitz Zürich wurde wie folgt bestellt: Als Präsident wurde Prof. Dr. C. Andreae und als Generalsekretär für Stahlbau Prof. Dr. F. Stüssi bestätigt. Als Generalsekretär für Massivbau wurde an Stelle des verstorbenen Prof. Dr. M. Ritter sein Nachfolger an der E. T. H., Prof. Dr. P. Lardy, gewählt. Die Stelle des Sekretärs wurde mit Fräulein L. Gretener besetzt. Dem Gesamtverband gehören ausserdem an: als Vizepräsidenten Generalinspektor G. Pigeaud, Paris, E. S. Andrews, London, und Prof. F. Campus, Liège; als Technische Berater Dir. L. Cambournac, Paris, Dr. O. H. Ammann, New York, und Prof. P. P. Bijlaard, Bandoeng (Niederländisch-Indien)-Haarlem. Die nächste Tagung des Vorstandes und des Ständigen Ausschusses, deren Aufgabe hauptsächlich in der Vorbereitung des Kongresses 1948 bestehen wird, soll im Frühjahr 1947 im Haag stattfinden.

**Die Baukosten in Zürich.** Das Statistische Amt hat festgestellt, dass am 1. August 1946 die Baukosten gegenüber dem Juni 1939 um 76,6% gestiegen sind. Der nach den Normen des S. I. A. errechnete Kubikmeterpreis des Normalhauses (vgl. Bd. 117, S. 145) stellt sich am 1. August 1946 auf 89,05 Fr. gegen 50,25 Fr. im Juni 1939. Unter den einzelnen Arbeitsgattungen weisen diesmal vor allem die stark ins Gewicht fallenden Erd- und Maurerarbeiten eine grössere Erhöhung auf; ihr Index stieg seit Februar 1946 um 11,5%. Weitere Steigerungen von 10 und mehr % finden sich ferner bei den Gipserarbeiten, den Wand- und Bodenplattenarbeiten, bei Kochherd, Waschherd und Waschmaschine und bei Baureinigung. Bei den Gipserarbeiten und der Baureinigung sind die Erhöhungen wie bei den Erd- und Maurerarbeiten in erster Linie die Folge von Lohnsteigerungen, während die Zunahme der Kosten der Wand- und Bodenplattenarbeiten in der Hauptsache durch die Einfuhr teurerer ausländischer Produkte und die Verteuerung des Wascherdes durch die Wiederverwendung von Kupfer an Stelle von Eisenblech begründet ist. Unter den übrigen Kosten sind die Werkanschlüsse im Preise unverändert geblieben, und die Bauzinsen weisen infolge des Rückganges des Zinssatzes eine nur minimale Zunahme auf. Die Gesamtkosten der Lebenshaltung haben sich seit Juni 1939 nur um 49,6% verteuert.

**Ausstellung französischer Architektur.** Am 19. Oktober wird im Kunstmuseum Bern die Ausstellung französischer Architektur eröffnet, die unter dem Patronat des französischen Ministers für Wiederaufbau und Stadtplanung, der Association Française de l'Action Artistique und der schweiz. Fachverbände S. I. A., BSA, SWB und l'Oeuvre in Bern (bis 3. Nov.), im Gewerbemuseum Basel (23. Nov. bis 22. Dez.), im Helmhaus Zürich (11. Jan. bis 9. Febr. 1947), in Lausanne und Genf durchgeführt wird. Die Ausstellung umfasst etwa 100 Tafeln mit Arbeiten (Architektur, Planung usw.) der namhaftesten französischen Architekten. Parallel mit dieser Wanderausstellung werden vier Vorträge bekannter französischer Architekten und Ingenieure in den genannten Städten veranstaltet, und zwar in Verbindung mit den Ortsgruppen der patronierenden Verbände. Es werden sprechen M. Marcel Lods in Bern (21. Okt.), Zürich (22. Okt.), Basel (23. Okt.), Lausanne (24. Okt.) und Genf (25. Okt.). Dieser Vortrag über Wiederaufbau erhält seine besondere Bedeutung und Würde durch die gleichzeitige Anwesenheit von *Auguste Perret*, der zum ersten Mal in die schweizerische Öffentlichkeit tritt. Ende November wird *Le Corbusier* sprechen (in Zürich am 26. Nov.)

und Anfang Januar (Zürich am 14. Jan.) Ingenieur *E. Freyssinet*. Die Vortragstournee wird durch *René Herlitz* im April 1947 beschlossen.

**Der Trolleybus an Stelle der Strassenbahn in Biel.** Der Bieler Stadtrat genehmigte eine Vorlage, nach der auf den Hauptlinien der Trolleybus eingeführt werden soll, während das Mettfeld, das Seequartier, der Rebberg und der Friedhof Madretsch vorläufig noch durch Autobusse bedient werden sollen. Die Kosten für die Umstellung betragen 3,35 Mio Fr.; davon entfallen 1,68 Mio Fr. auf die Anschaffung von 14 Trolleybussen und 0,58 Mio Fr. auf den Bau der Fahrleitungen. Die Vorlage unterliegt noch der Gemeindeabstimmung.

**Eidg. Technische Hochschule.** Der Bundesrat hat Dr. John Eggert von Berlin, geboren 1891, zum ausserordentlichen Professor für Photographie gewählt. Prof. Eggert war ausserordentlicher Professor für physikalische Chemie an der Universität Berlin und früher Leiter des wissenschaftlichen Zentrallaboratoriums der I. G. Farben-Industrie Agfa in Berlin und Bitterfeld.

**Bund Schweizer Architekten.** Anstelle des zurückgetretenen Arch. E. Fatio (Genf) ist Arch. Alfred Gradmann (Zürich) zum Präsidenten des BSA gewählt worden.

## NEKROLOGE

† **Richard Coray** von Trins, daselbst geboren am 30. Juli 1869, ist am 3. Oktober 1946 in Wiesen gestorben. Als Mann eigener Kraft hat er sich seine Ausbildung am Technikum Winterthur in den Jahren 1889 bis 1892 geholt und dann mit dem Bau der Seilriese Breitenberg-Rongellen in der Viamala und dem Gerüst für die eiserne Brücke über das Versamer Tobel den Grund gelegt zu einer beruflichen Laufbahn von seltener Grösse. Gibt es doch seit Anfang des Jahrhunderts kaum einen bedeutenden Brückenbau in Graubünden und der übrigen Schweiz, bei dem nicht Richard Coray die verantwortliche Ausführung des Gerüsts übernommen hätte. Um nur einige zu nennen, sei erinnert an die Solisbrücke und den Wiesener Viadukt der Rh. B., die Gmündertobelbrücke, die Sitterbrücke der B. T., den Langwieser Viadukt, die Pérolles- und Zähringerbrücken im Kanton Fryburg, Pont Butin, das zarte Gerüst der Salginatobelbrücke, an dem bereits seine Söhne mitarbeiteten, deren ältester er seinerzeit noch unter dem Arm über den ersten Streckbalken des Wiesener Gerüsts getragen hatte! Auch im Ausland, besonders in Jugoslawien, wurde Corays Arbeit hoch geschätzt. Neben der Rusein- und den neuen Viamalabrücken sei zum Schluss noch jene über die Trientschlucht im Wallis genannt, die mit ihren 98 m Spannweite bei 192 m Höhe über Talsohle das kühnste Werk des wortkargen, aber standfesten Bündner Hünen darstellt. Wie vielen Ingenieuren ist Coray zum unentbehrlichen Berufskameraden geworden, sodass sie heute dankbar feststellen, dass sich der Wunsch G. Beners<sup>1)</sup> erfüllt hat: «Möge der rastlose Meister von seiner aussichtsreichen Laube in Wiesen noch manchen sonnenvergoldeten Herbstabend des achten Dezenniums geniessen im Gefühl, seine Zeit gut genutzt und der Bündner Baugilde ein glänzendes Vorbild gegeben zu haben».

† **Alfred Schleupfer** wurde am 29. Oktober 1875 in Hombrechtikon, Bergli, als Sohn des Johannes Schleupfer und der Elise, geb. Müller geboren. Sein Vater war Kleinbauer, daneben übte er auch den Beruf eines Coiffeurs aus. In bescheidenen Verhältnissen aufwachsend, durchlief Alfred Schleupfer vorerst die Schulen von Hombrechtikon. Alsdann trat er in das Institut Ryffel in Stäfa ein, wo er sich bereits durch seine besondere Tüchtigkeit auszeichnete. Eine technische Lehrstelle in der bekannten Maschinenfabrik Rüti bildete den Ausgangspunkt für seine spätere berufliche Tätigkeit. Beim Bau der Linie Zürich-Rapperswil kam er erstmals mit der Technik der Eisenbahnen in engere Berührung. Das eigentliche Rüstzeug für seine spätere berufliche Tätigkeit holte er sich alsdann am Technikum Winterthur. Nach einem glänzenden Studienabschluss arbeitete er während einigen Jahren in der bekannten Lokomotivfabrik Siemens & Halske in Berlin und vertiefte hierauf seine Kenntnisse durch einen mehrjährigen Aufenthalt bei der Société Franco-Belge in Belgien.

In die Schweiz zurückgekehrt, trat Schleupfer am 1. August 1903 als Werkführer der Werkstätte Rorschach in den Dienst der SBB, für die er später auch in den Werkstätten von Yverdon, Biel und Lausanne arbeitete. 1909 verehelichte er sich mit *Rachelle E. Junod*, einer Professorstochter. Aus der glücklichen Ehe ging im Jahre 1910 eine Tochter hervor. Ing. Schleupfer

<sup>1)</sup> In der vom Bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein herausgegebenen Festschrift «Gerüst- und Seilriesenbauer Richard Coray zu seinem erfüllten 70. Jahr», Chur 1939, Kommissionsverlag Bischofberger & Co.

verliess im September 1920 die Bundesbahnen, um während mehreren Jahren als Chefingenieur der Firma Sécheron in Genf tätig zu sein. Anschliessend trat er in die Dienste der Société Française des Forges et Acieries de la Marine et d'Homécourt, wo er bis zu seinem Tode als Oberingenieur der Traktionsabteilung wirkte.

Der Verstorbene hat sich durch seine rastlose Tätigkeit, Initiative und Unternehmungsfreude ausgezeichnet. Trotzdem er die grösste Zeit seines bewegten Lebens im Ausland zubrachte, blieb er doch ein treuer Sohn seiner Heimat. Mit besonderer Freude kam er jeweils bei seinen Geschäftsreisen, aber auch zu Ferientaufenthalten in die Schweiz. Ing. Alfred Schlepfer starb nach einem arbeits- und erfolgreichen Leben am 28. April 1945 in St. Cloud. Seine sterbliche Hülle wurde ein Jahr später in die Heimat verbracht und am 1. Mai 1946 auf dem Friedhof von Hombrechtikon zur ewigen Ruhe bestattet. Ehre seinem Andenken.

F. Steiner

## WETTBEWERBE

**Flugzeughallen in Genf-Cointrin.** Ein beschränkter Projekt-Wettbewerb unter zehn mit je 1000 Fr. honorierten Ingenieurfirmen wurde beurteilt von einem Preisgericht, dem als Fachleute angehörten Prof. E. Amstutz (Zürich), Prof. F. Hübner (Bern), Prof. A. Paris (Lausanne), Kant.-Ing. E. Lacroix, Arch. J. Camoletti (Genf), sowie als Ersatzmänner Kantonsbaumeister G. Lacote, Ing. A. Albrecht (Basel) und Prof. F. Panchaud (Lausanne). Das Urteil lautet:

1. Preis (9000 Fr.) S. A. Conrad Zschokke, Genf (Stahl)
2. Preis (7500 Fr.) Ing. L. Meisser, Genf (Eisenbeton)
3. Preis (6000 Fr.) Giovanola Frères, Monthey (Stahl)
4. Preis (4500 Fr.) Wartmann & Cie., Brugg (Stahl)
5. Preis (3000 Fr.) Ing. P. Soutter, Zürich (Eisenbeton)

Die Verfasserin des mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfes wird zur Ausführung der Arbeiten empfohlen.

Die Ausstellung der Entwürfe im Hotel Bellevue in Genf, Quai Wilson, ist täglich geöffnet von 9 bis 12 h und 14 bis 18 h; sie dauert noch bis am 27. Oktober.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastrasse 5, Tel. 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Fachgruppe der Architekten zur Pflege internationaler Beziehungen

25 Architekten, Vertreter von 18 verschiedenen Ländern, nahmen an einer Versammlung in London, vom 23. bis 28. September teil, die vom Central-Comité der «Réunions internationales d'Architectes» (R.I.A.), unter dem Vorsitz des französischen Architekten Auguste Perret, membre de l'Institut, Président du Conseil supérieur de l'Ordre français des Architectes, einberufen worden war. Die Versammlung fasste einstimmig eine Resolution, in der festgestellt wurde, dass eine alle Länder umfassende Architekten-Union notwendig sei und dass sich diese durch eine Reorganisation der heute bestehenden R.I.A. entwickeln sollte. Die UNESCO hat sich bereit erklärt, dem neuen ständigen Bureau dieser Organisation die nötigen Räumlichkeiten in Paris zur Verfügung zu stellen.

Als neuer Präsident der R.I.A. wurde Prof. Sir Patrick Abercrombie von London gewählt. Die Versammlung hat im weiteren beschlossen, den nächsten Kongress im Herbst 1947 in der Schweiz abzuhalten.

Die Architektenschaft unseres Landes war an dieser Zusammenkunft vertreten durch Ernst F. Burckhardt (Zürich) als schweizerischen Delegierten und Jean-Pierre Vouga (Lausanne) als Mitglied des Central-Comité der R.I.A. Arch. C. van Eesteren (Holland) und Dr. S. Giedion (Zürich), Präsident und General-Sekretär der Internat. Kongresse für Neues Bauen (C.I.A.M.), haben ebenfalls an allen Diskussionen teilgenommen.

Die Teilnehmer an dieser Versammlung waren in London die Gäste des British Council und sind zu einem Ausflug in die englische Provinz eingeladen worden. J. P. Vouga

### S. I. A. Sektion Bern

#### Ausflug Spiez-Thunersee vom 15. Juni 1946

Der traditionelle Sommerausflug führte uns dieses Jahr an den Thunersee. In zuvorkommender Weise stellte uns die B. L. S. den «Blauen Pfeil» als Extrazug zur Verfügung, der den fröhlichen Verein in kurzer Zeit durch das Gürbetal nach Thun und weiter nach Spiez ins Lokomotivdepot der B. L. S. führte. Unter kundiger Führung von Oberg. L. von Fellenberg und Masch.-Ing. F. Gerber der B. L. S. erkletterten Damen und Herren zuerst die älteste Lokomotive, Typ Be 5/7 vom Jahre 1910 (SBZ, Bd. 59, S. 152\*, 1912) und dann die neue Schnellzuglokomotive, Typ Bo-Bo 4/4 1945 (SBZ, Bd. 127, S. 218\*, 1946). Die B. L. S. besitzt (abgesehen von der Lokomotive Ae 8/14 der SBB) die stärkste Lokomotive Europas mit einer Gesamtleistung von 5500 PS (SBZ, Bd. 114, S. 32\*, 1939)

Anschliessend folgte ein Rundgang durch die Revisions- und Reparaturwerkstätten, Schaltstation, Bureau und Instruktionzimmer für das Lokomotivpersonal. Die Lokomotiven werden hier jeden Tag eine Stunde, jede Woche einige Stunden und jeden Monat mindestens einen Tag nach genau vorgeschriebenem Programm geprüft. Jedes Jahr wird eine Zwischenrevision und alle drei Jahre eine Totalrevision durchgeführt. Die Kosten einer Totalrevision betragen 70 000 bis 80 000 Fr. Die B. L. S. verfügt über Lokomotiven, die bis heute schon über 10 Mio km zurückgelegt haben.

Für die Ausbildung der Lokomotivführer — es müssen gelernte Mechaniker oder Schlosser sein — steht ein gut ausgerüstetes Instruktionzimmer zur Verfügung, wo die Anwärter anhand von Modellen und Apparaturen gut unterrichtet werden. Nach verschiedenen Prüfungen werden die besten Kandidaten als Hilfslokomotivführer ausgezogen. Nach einigen Jahren Praxis im Fahrdienst werden sie, gute Eignung vorausgesetzt, selbständige Lokomotivführer.

Ein kurzer Spaziergang durch Spiez führte uns zum Schloss, bei dessen Besichtigung man sich in längst vergangene Zeiten zurückversetzt fühlte. In kurzen Worten orientierte uns der Schlossgärtner über die Geschichte dieses prächtigen Sitzes. Die gegenwärtigen Renovationsarbeiten an der Schlosskirche Spiez boten besonders den Architekten und Baufachleuten Gelegenheit, auch diesen alten Bau zu studieren.

Nach dem Mittagessen im Hotel Spiezerhof bestiegen wir ein Ledischiff der Kanderkies A.-G. Während der herrlichen Fahrt nach dem Kanderdelta erzählte uns Direktor Schmid vom Schlosse Strättlingen, von der wohl ältesten Kirche der Schweiz in Einigen und vom Kanderdurchstich durch den Strättlihügel im Jahre 1713. Durch die enormen Geschiebeablagerungen der Kander und Simme im Thunersee hat dort die Natur die Grundlage geschaffen zu dem heute blühenden Kieswerk, das die Kanderkies A.-G. seit 1912 betreibt. Mit den Baggermaschinen und der Kiesaufbereitungsanlage können heute rd. 50 m<sup>3</sup>/h Material gewonnen, teilweise gebrochen und sortiert werden.

Die Kanderkies A.-G. liefert Kies und Sand für alle Betonarbeiten, für Eisenbeton, alle Sorten Strassenkies, Spezialmaterial für Teerung, Asphaltbeläge, Gärten und Streusand für Lokomotiven. Die neue leistungsfähige Feinsortier- und Waschanlage ermöglicht auch, alle Feinkiesarten für Spezialzwecke zu liefern. In der Steinfabrik können stündlich 3200 Kalksandsteine oder Zementsteine fabriziert werden. Die Abteilung Zementwaren stellt alle Sorten Zementröhren und Formstücke her. Für gefährliche Böden werden Röhren nach einem patentierten Verfahren imprägniert (erstes Betonimprägnierwerk Europas). Das Betonschleuderwerk erzeugt mit Stahl armierte Hochdruckröhren. Schliesslich besteht ein Zellenbetonwerk, wo Isoliermaterial in Form von Platten, Segmenten, Rohrschalen usw. hergestellt wird. Die Kanderkies A.-G. besitzt ein eigenes Versuchslaboratorium mit allen notwendigen Apparaturen. Am Schluss dieser äusserst interessanten Besichtigung führte Direktor Schmid die Scheiteldruckprüfung an einer «Stahlbetonröhre Thun» vor, die mit etwa 14 000 kg belastet wurde.

Auf dem Seeweg gelangte die Gesellschaft zur Verladestation der Kanderkies A.-G. nach Scherzigen und von da zu Fuss ins Hotel Simmentalerhof nach Thun, wo Direktor Schmid einen währschafften «Zvieri» offerierte, das seinem leistungsfähigen Unternehmen alle Ehre machte. So recht in Stimmung geraten, blieben wir noch einige Stunden gemütlich beisammen und freuten uns über die humorvollen Darbietungen der Kollegen Arch. J. Ott und Ing. F. Bersinger. Unter bester Verdankung an Oberg. L. von Fellenberg und Ing. F. Gerber der B. L. S. sowie Direktor Schmid der Kanderkies A.-G. für ihre flotte Organisation und ihre Bemühungen und Erklärungen nahmen wir Abschied von unseren Thuner Kollegen mit den Worten von alt Obergingenieur Goldschmid: «Danket Gott für den uns geschenkten schönen Tag».

Ch. Ramu

## VORTRAGSKALENDER

zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis jeweils spätestens Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

19. Okt. (heute Samstag) St. Galler Ing. und Arch.-Verein. 15 h Sammlung in der «Olma», Halle IIa, Führung durch die Ausstellung «Licht» durch Ing. Dir. H. Leuch und Vortrag von Ing. Th. Manders (Eindhoven) über «Infrarot-Trocknung».
21. Okt. (Montag) Naturforschende Ges. in Zürich. 20.15 h im Auditorium II der E. T. H. Prof. Dr. G. Wenzel, Zürich: «Das Meson und die Kräfte im Atomkern».
21. Okt. (Montag) S. I. A., BSA u. GAB. 20.15 h im Kunstmuseum Bern. Arch. Marcel Lods, Paris: «La Reconstruction vue par un Français à travers quelques pays du continents, l'Angleterre et l'Amérique». Einführung durch Arch. Auguste Perret, Paris.
22. Okt. (Dienstag) 20.15 h im Auditorium I der E. T. H. Zürich. M. Lods und A. Perret wie am 21. Oktober in Bern.
23. Okt. (Mittwoch) 20 h in der Kunsthalle Basel. M. Lods und A. Perret wie am 21. Oktober in Bern.
23. Okt. (Mittwoch) St. Galler Ing.- u. Arch.-Verein. 20.15 h im Hotel Hecht, I. Stock. Mineraloge Dr. W. Epprecht, Zürich: «Entstehung und Ausbeutung der Gonzenerze».