

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81 (1963)  
**Heft:** 25

**Nachruf:** Nydegger, Hans

### **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:** 13.03.2025

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

Unter den 45 eingereichten Wettbewerbsarbeiten traf das Preisgericht seinen *Entscheid* in der nachstehenden Rangfolge:

1. Preis (8000 Fr.), Projekt Nr. 25  
Etter, Rindlisbacher, Ravicini, Arch.,  
Solothurn
2. Preis (7000 Fr.), Projekt Nr. 36  
Erwin Bürgi, Arch. BSA/S. I. A., Zürich
3. Preis (6000 Fr.), Projekt Nr. 22  
Oskar Bitterli, Architekt BSA/S. I. A.,  
Zürich
4. Preis (4500 Fr.), Projekt Nr. 20  
Gass & Boos, Architekten BSA/S. I. A.,  
Basel
1. Ank. (4000 Fr.), Projekt Nr. 26  
Theo Hotz, Arch., Wettingen u. Zürich
5. Preis (3500 Fr.), Projekt Nr. 27  
Haldemann & Müller, Arch., Grenchen
6. Preis (3000 Fr.), Projekt Nr. 11  
Dubler, Müller & Elnegaard, Architekten  
S. I. A., Bern
2. Ank. (2000 Fr.), Projekt Nr. 35  
Hans Bernasconi, Arch. FSA, Solothurn

Das Preisgericht stellte fest, dass der Wettbewerb auf einer hohen Stufe stand und über die funktionellen Lösungen und die städtebaulichen Belange den erwarteten Aufschluss gegeben hat. Das Preisgericht empfiehlt dem Regierungsrat, die Weiterbearbeitung der Bauaufgabe dem Verfasser des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfes zu übertragen.

## Jubiläumstage der VSS in St. Gallen

*Fortsetzung von Seite 461*

verschiedenen Landesteilen hin, die besonders in St. Gallen bedeutend unter dem schweizerischen Mittel liegt und den Kanton zwingt, durch die Verbesserung der Verkehrsträger eine Aufwertung dieser Landesgegend zu suchen.

Die Mitgliederversammlung am Nachmittag des 17. Mai verlief programmgemäss unter der straffen Leitung des Präsidenten, Kantonsingenieur *J. Bernath*. Er erwähnte die neuesten Arbeiten des Verbandes, so die ergänzte Normalliensammlung, das Knotenbuch (Mustersammlung über die Gestaltung von Kreuzungen, Einmündungen usw., mit Zahlenwerten, von bestehenden und projektierten Knoten) und das Tabellenwerk über die Stützmauern, die beide im Herbst 1963 erscheinen sollen. Ferner verwies er auf die Zeitschrift des Verbandes, die wertvolle Unterlagen für die Bearbeitung aktueller Strassenprobleme enthält. Die Errichtung einer Stiftung der VSS dient der Förderung der Berufsausbildung und Weiterbildung im Strassenbau und der Strassenverkehrstechnik.

Der Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Dr. *R. Ruckli*, sprach anschliessend über «Probleme der Strassentunnel». Tunnel sollen im Strassenbau als letzter Ausweg angewendet werden, wenn die offene Weiterführung nicht mehr möglich ist, so bei der Kreuzung von Bergketten und Geländerücken (Bernhardintunnel 6,6 km, Belchentunnel 3,2 km), in steilen Bergflanken (Axentunnel, Tunnel am Lopper und an der Walenseestrasse usw.), bei Steinschlag, Rufen und Lawinen und bei starker Ueberbauung. Tunnellüftung und Beleuchtung, Signal- und Sicherheitsvorrichtungen sind Anlagen, die besondere Beachtung verlangen und sich für den Betrieb besonders belastend auswirken. Die Untersuchungen zeigen, dass nicht nur der Bau, sondern auch der Betrieb von Tunneln recht teuer ist. Die heute im schweizerischen Nationalstrassennetz vorgesehenen 88 Strassentunnel (ohne Gotthardtunnel) mit einer Totallänge von 113,9 km werden baukostenmässig gesamthaft auf rund 1,4 Milliarden Franken geschätzt, sie werden jährliche Betriebskosten von schätzungsweise 18,3 Mio Fr. und einen jährlichen Energie-

verbrauch von etwa 102 Mio kWh, sowie einen Betriebspersonalbestand von rd. 270 Mann benötigen. Diese Zahlen zeigen, dass Tunnel bei Trassierungsschwierigkeiten nur im äussersten Notfalle vorgesehen werden sollen.

Die Tagung der VSS war eingerahmt durch Besuche der Stadt und deren Sehenswürdigkeiten, eine Fahrt mit Extraschiffen auf dem Bodensee, Orchestervorträge, gemeinsame Bankette und eine grosse Abendunterhaltung im Kongresshaus Schützengarten. Der Abschluss des wohl gelungenen Jubiläums bildeten am Samstag die in fünf verschiedenen Richtungen organisierten Exkursionen. Die Besichtigung der im Bau befindlichen N1 von Buriet bis St. Margrethen und ihre Fortsetzung als N13 bis Oberriet zeigte den Bau der Autobahnen und die Anwendung der neuesten Baumaschinen in verschiedenen Stadien; grosses Interesse boten auch die bereits erstellten Anschlusspunkte und der Lehnenviadukt bei Au.

*Walter Heierli*

## Charles E. L. Brown

Am 17. Juni 1963 jährte sich zum hundertsten Male der Geburtstag dieses Pioniers der Elektrotechnik, der zusammen mit *Walter Boveri* im Jahre 1891 die Firma Brown Boveri in Baden gegründet hat. Es geziemt sich, auch an dieser Stelle dieser aussergewöhnlich starken und eigenartigen Persönlichkeit zu gedenken, die der schweizerischen Maschinenindustrie entscheidende Impulse verliehen hat. Ihm verdanken wir eine Reihe von Erstaufführungen auf elektrotechnischem Gebiet, so die erste Gleichstromübertragung von Kriegstetten nach Solothurn (37 kW über 8 km), die ersten elektrischen Lokomotiven (Sissach-Gelterkinden, Grüttschalp-Mürren) sowie den Generator und Transformator für die erste 25 000-V-Wechselstromübertragung über 175 km von Lauffen nach Frankfurt im Jahre 1891. Später kamen die elektrischen Ausrüstungen von Elektrizitätswerken, vor allem die Generatoren und Transformatoren, sowie die Elektrifizierung von Bahnen (Gornergratbahn 1898, Jungfraubahn, Stansstad-Engelbergbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Simplontunnel) hinzu. Bedeutsam war die Konstruktion des Turbogenerators im Jahre 1901, eines hochtourigen Maschinensatzes, bestehend aus einer nach dem System von *Charles A. Parson* gebauten Dampfturbine und einem hierfür geeigneten Generator. Charles Brown ist am 2. Mai 1924 einem Herzschlag erlegen (Nachruf mit Bild siehe SBZ Bd. 83, S. 257, wo die oben erwähnten Leistungen im Zusammenhang geschildert werden). Mehr noch als das Werk, das er hinterliess, belebte die Kraft seines schaffenden Geistes die seitherige Entwicklung des Unternehmens, das seinen Namen trägt, und verpflichtet, die von ihm festgelegte Richtung treu und behutsam weiter zu verfolgen.

## Nekrologe

† **Hans Nydegger**, ehemaliger Sektionschef für Tiefbau bei der Generaldirektion der SBB, ist am Karfreitag 1963 in Bern gestorben. Damit hat sich ein reiches Leben, das nahezu ein halbes Jahrhundert im Dienste des schweizerischen Eisenbahnbaues stand, erfüllt.

Geboren am Weihnachtstag 1881, besuchte H. Nydegger bis zur Maturität die städtischen Schulen Berns, um 1900 bis 1904 am Eidg. Polytechnikum sein Ingenieurdiplom zu erwerben. Er hatte es während seiner Studienjahre nicht leicht. Als Dritältester einer zwölköpfigen Kinderschar konnte er sich nur mit Freistellen und Stipendien bis zum Studienabschluss durcharbeiten. Es entsprach seiner geraden Lebensauffassung und der Verpflichtung seinen Gönnern gegenüber, dass er schon als Gymnasiast durch Privatstunden in technischen Fächern sein Studien- und Taschengeld selber zu verdienen suchte und während der ersten Berufsjahre seinem Vater zugunsten seiner Geschwister die Studienkosten zurückzahlen konnte.

Nach dem Diplom sehen wir ihn als Assistenten beim Altmeister des Eisenbahnbaues, Professor Hennings, wo er namentlich das Vorprojekt der Unterengadinbahn zu bearbeiten hatte. Obwohl er bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) eine zugesicherte Anstellung hatte, verschob sich sein



HANS NYDEGGER

Dipl. Ing.

1881

1963

Eintritt bei der BT bis zum Frühjahr 1907. Seine durch die damaligen Finanzierungshindernisse bei der BT verursachte Wartezeit nutzte er als Assistent bei den Professoren Hennings und Rosenmund (Eisenbahnbau und Vermessungslehre), und sie erlaubte ihm auch die militärischen Instruktionsdienste bis zum Sappeur-offizier zu absolvieren. Bei der BT war er vorerst auf dem Projektierungsbureau in St. Gallen und nachher bis im Herbst 1911 als Bauleiter des Loses Romanshorn-Hägenswil beschäftigt. In dieser Zeit wur-

de das zweite Gleis Winterthur-Wil-St. Gallen gebaut, und die damalige Kreisdirektion IV der SBB verpflichtete Hans Nydegger als Bauleiter des Loses Rätterschen-Eschlikon. Bei den SBB wurden damals solche Bauarbeiten nur mit «temporär angestelltem Baupersonal» durchgeführt, und als 1914 der Krieg ausbrach, wurden die Bahnbauten eingestellt und das vorgenannte Personal auf den 1. Dezember 1914 entlassen. Hans Nydegger hat in Freundeskreisen mehrmals davon erzählt, wie er in jener Zeit nach zweimaligem Umzuge nach Aadorf und St. Gallen, zusammen mit seiner neu gegründeten Familie vor dem Nichts stand, weil er vom August 1914 bis Ende 1915 ständig mit seiner Einheit an der Grenze und als Ingenieuroffizier im Festungsgebiet des Hauensteins Militärdienst leistete.

Noch zur Zeit der fünf SBB-Kreise kam der Verstorbene dann zum Kreis Basel, wo er von 1916 an namentlich beim Projekt des Rangierbahnhofes auf dem Muttenuferfeld eingesetzt war und bald zum «technischen Bureauvorstand» (heute Sektionschef) gewählt wurde. Bei der Reorganisation der SBB wurde der Kreis II aufgehoben, und Hans Nydegger wurde 1924 Sektionschef für Tiefbau bei der Generaldirektion in Bern. In dieser Stellung wirkte er bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand am 1. April 1947. Seine Arbeiten führten ihn nun auf das ganze Netz. Eine grosse Anzahl Umbau- und Neubauprojekte von Bahnhöfen und Stationen, Wildbachverbauungen und namentlich auch die neue Linienführung Wilerfeld-Bern Hauptbahnhof längs der Lorrainehalde haben ihn dabei beschäftigt. Obwohl er sich im Ruhestand seiner Wanderlust in freier Natur besonders erfreuen durfte, wurden seine Dienste noch für den Stationsumbau Grindelwald, für die Rückkaufsschätzungen der Privatbahnen des Kantons Bern und für die Jubiläumsschrift der Schweizer Eisenbahnen in Anspruch genommen.

Hans Nydegger war ein lieber Kamerad. Im Männerchor Basel und namentlich im Berner Männerchor hat er als frohmütiger Sänger treue Freundschaften erworben und an unsern Exkursionen und Festen war er ein stets lieber und aufgeschlossener Kollege und Gesellschafter. Seine Bereitschaft im dienstlichen Verkehr der Generaldirektion mit uns Leuten der Kreise war vorbildlich. Seine besondere Fürsorge galt aber seiner Familie und seinen Angehörigen. Seine Frau, Hedwig Diethelm aus der Hungermühle bei Romanshorn, mit der er sich 1911 verheiratet hatte, schenkte ihm zwei Töchter und einen Sohn, und gross war seine Freude, als den Eltern auch noch Enkelkinder beschieden wurden.

Mit dem G. E. P.- und S. I. A.-Kollegen Hans Nydegger ist einer der letzten der Bauingenieurdynastie abberufen wor-

den, die sich um den ostschweizerischen Eisenbahnbau verdient gemacht haben und die mit den Namen von Oberingenieur Bärlocher, den Sektionschefs Bucher, Tobler, Rühl und Bahningenieur Hegg verbunden war. Hans Nydegger werden alle, die ihn gekannt haben, nie vergessen.

Ernst Züttel

## Mitteilungen

**Amerikanisches Interesse an Sulzer-Schiffsdieselmotoren.** Während die Eisenbahnen in den USA weitgehend von der Dampf- auf Dieseltraktion umgestellt wurden, vermochte der Dieselmotor in der amerikanischen Schifffahrt bis anhin nur spärlich Eingang zu finden. Das Gebiet der höheren Schiffsantriebsleistungen blieb vornehmlich der Dampfturbine vorbehalten. Nachdem aber der Schiffsdieselmotor mit steigenden Zylinderleistungen und dank seinem wirtschaftlichen Betrieb als Hauptantriebsmaschine von Grossraum-schiffen bei allen anderen schiffahrtstreibenden Nationen immer stärkere Beachtung findet, beginnt nun ebenfalls in den USA das Interesse an dieser Maschine zu wachsen. Diese Neuorientierung kommt in einer kürzlich veröffentlichten Denkschrift zum Ausdruck, die im Auftrage der National Academy of Sciences — National Research Council, Washington, vom Maritime Research Advisory Committee verfasst wurde. Darin heisst es u. a.: «Gewiss sollten auf dem Gebiete der Schiffsantriebsmaschine die Dampf- und Gas-turbinen weiterentwickelt werden. Die Entwicklung im Bau von Dieselmotoren, deren oberste Leistungsgrenze in den USA bei etwa 10 000 PS liegt, sollte hingegen den in dieser Richtung weiterfortgeschrittenen europäischen Ländern überlassen bleiben.» Einen ersten Schritt in dieser Richtung hat kürzlich denn auch eine amerikanische Reederei unternommen und bei Gebrüder Sulzer in Winterthur einen sechszylindrigen, turbogeladenen Grossdieselmotor von 13 800 PS Leistung in Auftrag gegeben. Dieser Grossmotor, der bereits in zahlreichen Tankern und Frachtern eingebaut ist, hat mit seiner Dauerleistung von 2300 PS pro Zylinder den Beweis erbracht, dass er den Wettbewerb mit schnellaufenden Dampfturbinen mit Reduktionsgetriebe bis in den Leistungsbereich von 27 000 PS erfolgreich aufnehmen und bestehen kann.

**Das Schweiz. Register der Ingenieure, der Architekten und der Techniker** ist gestärkt aus der dreistündigen Beratung hervorgegangen, die der Nationalrat am 12. Juni dem Artikel 46 des in Revision befindlichen Berufsbildungsgesetzes gewidmet hat. Mit 133 gegen 34 Stimmen ist dieser Artikel gutgeheissen worden, der besagt: «Wer die Abschlussprüfung an einer vom Bund anerkannten höheren technischen Lehranstalt in der Ausbildungsrichtung Tiefbau, Maschinenbau, Elektro-, Uhren-, Heizungs-, Lüftungs- und Klimatechnik oder in der Ausbildungsrichtung Hochbau bestanden hat, ist berechtigt, sich «Ingenieur-Techniker HTL» bzw. «Architekt-Techniker HTL» zu nennen und diese Bezeichnung öffentlich zu führen. — Die Titel für andere Ausbildungsrichtungen werden durch Verordnung festgelegt.» Ausserdem hat der Bundesrat folgendes Postulat der grossen Mehrheit der Kommission für die Revision des Berufsbildungsgesetzes entgegengenommen: «Der Bundesrat wird ersucht, bei den Patronatsverbänden des Schweizerischen Registers der Ingenieure, der Architekten und der Techniker abzuklären, ob nicht der Bund und eine Delegation der Technikumskantone in der Aufsichtsbehörde des Registers vertreten sein sollten». Durch diese Beschlüsse, die wir aufs lebhafteste begrüssen, sind die Wege geebnet zu einer gesamtschweizerischen Lösung der Titelfrage auf allen Stufen. Hierauf kommen wir demnächst zurück.

**Das Bauprogramm der Rhein-Main-Donau AG für das Jahr 1963.** In der Mainstrecke Schweinfurt—Bamberg stehen die Fertigstellung der Staustufe Schweinfurt und der restliche Flussausbau bei Limbach im Vordergrund. Bei der Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg sollen die Arbeiten ausgeführt werden, die im langfristigen Gesamtprogramm vorgesehen sind. Nach diesem Programm soll bis zum Jahre 1969 die Schifffahrtsstrasse bis Nürnberg beendet sein. Dem-