

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**Heft:** 16  
  
**Nachruf:** Schlaepfer, Adolf

### **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:** 22.02.2026

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

Dauerbetrieb) bei 750 U/min; er arbeitet im Viertakt und wird mit einem Abgas-Turbogebläse aufgeladen, das von der Britischen Brown-Boveri Gesellschaft geliefert wird. Ausführliche Beschreibungen mit Bildern finden sich in «The Engineer» vom 26. Dez. 1947, S. 596\* und in «The Railway Gazette» vom 2. Januar 1948, S. 16\*.

**Betonstrassenbeläge in der Schweiz.** Die Kriegsjahre hatten auf das gesamte Strassenwesen, im besonderen aber auf den Betonstrassenbau, einen nachteiligen Einfluss. Wegen der Mobilisation konnten verschiedene fertige Projekte nicht verwirklicht werden und später bedingte die Zementrationierung die Aufschiebung aller Neuprojektierungen. Erst mit Eintritt der freien Bewirtschaftung vermehrte sich im Jahre 1946 der Betonstrassenbau sprunghaft. Das Ergebnis von 1947 mit über 300 000 m<sup>2</sup> hat alle früheren Jahresresultate stark übertroffen. Die Gesamtfläche aller bisher, unter der Leitung der Betonstrassen A.-G., Wildeggen — ohne deren Mitarbeit nur unwesentliche Betonstrassenbeläge eingebaut worden sind — ausgeführten Beläge beläuft sich Ende 1947 auf 1,954 Mio m<sup>2</sup>. Von den im Jahre 1947 erstellten Betonstrassen sind folgende hervorzuheben: Seewen-Ibach SZ, Le Sentier-Le Brassus VD, Saint-Blaise-Thielle NE, Islikon-Gachnang TG, Willisau-Hergiswil LU, und Ricken-Bildhaus SG. Auch dem Wunsch der Radfahrerverbände konnte entsprochen werden, indem auf den Radstreifen im Nordring in Bern und der Badenerstrasse in Zürich Betonbeläge eingebaut worden sind. Stark beeinflusst wurde das Jahresergebnis durch die Flugplätze in Genf und Zürich-Kloten, wo Pisten, Rollwege, Park- und Stationsplätze in Beton erstellt werden, deren Flächen in den oben genannten Zahlen enthalten sind.

**Irische Sommerfahrt** betitelt Dr. Th. Gubler seinen Reisebericht, der in der «Autostrasse» 1947, Nr. 11 und 12, und 1948, Nr. 1 bis 3 erschienen ist. Wie immer erweist sich der Verfasser als scharfer Beobachter und fesselnder Erzähler, der nicht nur dem Autotouristen, sondern auch dem Ingenieur und dem allgemein Interessierten etwas zu sagen hat. Am auffälligsten tritt die Rückständigkeit Irlands in Erscheinung, und zwar in jeder Hinsicht; eine Rückständigkeit, die wir verwöhnten und gehezten Mitteleuropäer im 20. Jahrhundert kaum noch für möglich gehalten hätten. Mit irischen Zuständen verglichen, weist z. B. unsere schweizerische Strassenbau- oder Elektrizitätspolitik ein ungestümes Tempo auf, und hierin erblicken wir einen gewissen Trost: vielleicht ist es dem menschlichen Gemüt bekömmlicher, wenn die Technik nicht zu rasche Fortschritte macht (aber das darf man im Organ der Techniker nicht zu laut sagen).

**Die Société des Ingénieurs Civils de France** feiert vom 29. Mai bis 3. Juni d. J. in Paris ihr hundertjähriges Bestehen. Neben den üblichen Zeremonien, gesellschaftlichen Veranstaltungen, Banketten und Besichtigungen sieht das Programm viele Vorträge aus allen Gebieten der Technik vor.

**Reine, alte Holzkonstruktionen**, sozusagen ohne Verwendung von Eisen, zeigt an zwei schönen Beispielen vom Lukmanier Ing. M. Stahel in den «Techn. Mittlg. für Sapp., Pont. u. Min.» Nr. 3, 1947.

## NEKROLOGE

† **Adolf Schlaepfer** erblickte am 23. April 1880 in Herisau das Licht der Welt und verbrachte dort eine glückliche Jugendzeit. Nach Absolvierung der Kantonsschule in St. Gallen bezog er das Eidg. Polytechnikum, wo er sich mit Energie dem Baustudium widmete, das durch ein Jahr praktischer Tätigkeit bei der St. Gallischen Rheinkorrektion unterbrochen wurde. Von Natur aus gesellig veranlagt, verlebte er frohe Stunden im Kreise der «Zofingia», der er zeitlebens die Treue hielt. Nach bestandenen Examen zog es den jungen Bauingenieur ins Ausland, wo ihm im Jahre 1905 die Leitung der Flussbau-Abteilung «Bolkenhayn» in Preussisch-Schlesien übertragen wurde. Er betätigte sich dann auch bei den Korrekturen an der Neisse und an der Katzbach, wo er reiche flussbautechnische Erfahrungen sammeln konnte. Auf ausgedehnten Reisen in Oesterreich, England und Italien erweiterte Schlaepfer seine Kenntnisse im Strassen- und Brückenbau.

Im Jahre 1909 erfolgte die Wahl des erst 29-jährigen Ingenieurs zum Kantonsingenieur von Appenzell A. Rh., in welcher Stellung er 28 Jahre lang mit grosser Hingabe seinem Heimatkanton diente. Anno 1910 vermählte sich Adolf Schlaepfer

mit Frl. Augusta Becker von Linthal, die ihm stets eine verständnisvolle Lebensgefährtin war. Mit drei Kindern war dem Paare ein sehr glückliches Familienleben beschieden.

Mit der ihm eigenen Energie setzte sich der junge, temperamentvolle Kantonsingenieur für den Ausbau des appenzellischen Strassennetzes ein, was bei den beschränkten Mitteln eines kleineren Kantons keine leichte Sache war. Schlaepfer war einer der ersten Kantonsingenieure, die systematisch an die Staubfreimachung der Strassen herangingen und künstliche Beläge ausführten. Aber nicht nur dem Ausbau von Strassen und der Korrektur von Gewässern galt sein rastloses Schaffen; es entstanden unter Schlaepfers Leitung auch die namhaften Brücken über das Hundwilertobel und über den Rothbach bei Teufen, ferner die schöne Passstrasse von Urnäsch nach der Schwägalp.

Trotz umfangreicher amtlicher Tätigkeit widmete sich der Verstorbene mit grossem Interesse den Bestrebungen der «Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner». Als langjähriges Vorstandsmitglied und als Präsident bemühte sich Schlaepfer eifrig, den Belagbau für moderne Strassen zu fördern. Seiner Anregung entsprang die fruchtbringende Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung der EMPA, was u. a. zur Aufstellung von Qualitätsvorschriften für Teer und bituminöse Bindemittel führte.

Organisationstalent und praktische Ader kamen dem Verstorbenen auch im Militärdienst sehr zu statten. Er leistete Dienst im Generalstab und avancierte als Truppenkommandant zum Oberst des Genie.

Wenn der Verstorbene damals, als sich das In- und Ausland für die appenzellischen Strassen interessierte, Angebote der Privatwirtschaft auf verlockende Stellen jeweils abgelehnt hat, so lag der Grund hierzu in seiner leidenschaftlichen Liebe zu Land und Volk seiner appenzellischen Heimat. Um so erschütternder war es dann für ihn und für alle, die ihn kannten und schätzten, dass gerade er, der 28 Jahre lang seinem Heimatkanton treu gedient, in jene Katastrophe geriet, die uns allen unfassbar erschien. Es gehört zur Tragik, dass ein Mann in führender Stellung erleben muss, dass man um Kleinigkeiten willen das Grosse seiner Verdienste vergisst.

Wohl fand Adolf Schlaepfer im Ausland sofort ein reiches Tätigkeitsfeld. Er hatte auch die Genugtuung, dass ihm später in der Armee Gerechtigkeit widerfuhr und er während des Aktivdienstes im Bureau des Geniechefs der Armee nützliche Arbeit leisten konnte. Aber seine innere Kraft war gebrochen, denn all das Erlebte war ein zu schwerer Schlag für den früher so energischen, tatkräftigen Mann. Sein markanter Kommandoton ging nach und nach in eine leise Stimme über, sein einst so feuriges Auge blickte müde und die Heiterkeit, mit der er so manche frohe Tafelrunde belebt hatte, war von ihm gewichen.

Wenn Adolf Schlaepfer in der weiteren Öffentlichkeit als tüchtige, aber auch oft als schroffe und selbstherrliche Persönlichkeit galt, so war unter der harten Schale doch ein weiches Herz verborgen. Es war in ihm ein eigenartiger Gegensatz zwischen impulsivem, herrischem Gebaren und herzensgutem Wesen. So trug denn auch Oberst Schlaepfer sein Schicksal ohne Worte des Hasses und der Erbitterung, bis er am Morgen des 2. März durch einen sanften Tod zur grossen Armee abberufen wurde.

C. Kirchhofer

† **H. F. Zimmermann**, Ing. G. E. P., von Basel, geb. 16. November 1888, ist am 5. Januar 1948 gestorben und am 8. Januar unter grosser Anteilnahme in Neuenburg zu Grabe getragen worden.

H. F. Zimmermann hatte das Gymnasium in Freiburg i. Br. und Lausanne besucht und in den Jahren 1908 bis 1912 die Bauingenieurschule der E. T. H. in Zürich absolviert. Nach Beendigung seiner Studien war er während 22 Jahren in Russland tätig, vorerst als Bauingenieur und alsdann als



A. SCHLAEPFER

1880 INGENIEUR 1948