

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

Artikel: Jubiläumstage der VSS in St. Gallen
Autor: Heierli, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66823>

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: 16.02.2026

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



Blick in eine der sechs Lagerhallen mit Galeriegeschoss

dachung; einfache Aussenwände; Bodenbelastung 10 000 kg/m²; Kranbahnen für einen 5-t-Kran pro Halle. Die überbaute Fläche umfasst 13 000 m², der umbaute Raum 17 400 m³. Die Hallen eins und zwei werden durch Luftheizung erwärmt und besitzen je einen Warmluftvorhang. Mit dem Abschluss dieser neuesten Erweiterungsetappe verfügt die Firma Pestalozzi & Co. über einen der modernsten Eisenlagerbetriebe in weitem Umkreis.

Jubiläumstage der VSS in St. Gallen

DK 061.2:625.7

Vom 16. bis 18. Mai 1963 hielt die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) in St. Gallen ihre Generalversammlung ab und feierte gleichzeitig das Jubiläum des 50jährigen Bestehens. In der festlich geschmückten Stadt trafen sich über 900 Teilnehmer. Der erste Tag brachte wissenschaftliche Vorträge. Prof. T. Keller von der Handelshochschule St. Gallen sprach über «Strassen und Volkswirtschaft». Er beleuchtete in anschaulicher Weise die Wichtigkeit der Strassen im Ablauf der Zeiten, ihre Entwertung durch die Eisenbahn und ihre heute wieder entstandene universelle Bedeutung. Die Entwicklung der Wirtschaft erfordere den Ausbau des Nationalstrassennetzes, ungeachtet der Bemühungen um die Konjunkturdämpfung, da dieses Strassennetz neben anderen Vorteilen in weitgehendem Masse einen Ausgleich in den Wirtschaftsräumen bringen werde.

Prof. M. Stahel, Vorsteher des Institutes für Strassenbau an der ETH, sprach über «Strassenbau und Strassenverkehr — Stand der Erkenntnisse». Er zeigte die vielseitigen Probleme, darunter die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der verschiedenen Forschungsstätten des In- und Auslandes. Erwähnung fanden unsere Pioniere des Strassenbaues J. N. Grubenmann, Dr. Goudron und A. Schläpfer. Heute wird durch das Institut für Strassenbau an der ETH wissenschaftliche Forschung betrieben, und durch Versuche an fertigen Bauwerken werden Erkenntnisse entwickelt und ausgewertet. Normen sollen die grundlegenden Daten für einen einheitlichen, sparsamen und doch zweckmässigen Ausbau der Strassen festlegen.

Prof. B. Bagdasarjanz von der Abteilung für Forstwirtschaft an der ETH orientierte die Versammlung «Ueber die Verwendung anstehenden Bodens im Wald- und Güterstrassenbau». Bei diesem Strassenbau, dessen Kosten zu über 90 % von Waldbesitzern selbst übernommen werden müssen, ist eine billige und doch gute Bauweise besonders notwendig. Die Motorisierung der Landwirtschaft ergibt auch

für diese Kategorie von Strassen heute viel weitergehende Ansprüche. Als ein zweckmässiges Mittel für die rasche und billige Erstellung eines geeigneten Unterbaues hat sich die Stabilisierung mit Zement oder Kalk erwiesen. Bei Kies und Sand ist eine solche Stabilisierung kein schwieriges Problem, im plastisch-fließfähigen Boden kann eine Verdichtung durch Beigabe von Kalk erreicht werden, da dieser einen Teil des Wassers bindet und die Struktur des Bodens ändert.

Prof. Dr. E. Brandenberger, Direktor der EMPA, sprach über «Materialprüfung beim Strassenbau — Aufgabe und Zweck, Möglichkeiten und Grenzen, sinnvolle Organisation». Seine Ausführungen gaben Aufschluss über die Bedeutung der Materialprüfungen und Normung, die aber auch Nachteile hat bei einer zu starren Festlegung aller Bedingungen. Die

Entwicklung und Verbesserung der Baumaterialien und ihrer Verwendung muss in sinnvoller Zusammenarbeit von Fabrikant, Lieferant, Bauherrschaft und Bauaufsicht erfolgen. Auch der Unternehmer soll mit seiner Erfahrung zur Entwicklung der Baumethoden beitragen können. Trotz aller Vorschriften ist der volle Einsatz und Wagemut aller Beteiligten zur Erzielung weiterer Fortschritte notwendig.

Prof. G. Schnitter, Direktor der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH, referierte über «Die Geotechnik im neuzeitlichen Strassenbau». Die Bedeutung des Untergrundes im Strassenbau ist die gleiche wie für die Fundation anderer Bauwerke. Die Bodenmechanik soll über diese Fragen Auskunft geben. Ingenieur, Geologe, Petrograph und Physiker müssen hiebei zusammenarbeiten. Vielfach sind zur Beurteilung der Böden Grossversuche im Felde notwendig.

Am Freitag, den 17. Mai 1963, morgens, fand in der Tonhalle St. Gallen die Festversammlung statt, an der Bundesrat Tschudi dem initiativen Strassenbau in den Kantonen St. Gallen und Graubünden Anerkennung zollte. Dieser Initiative ist es zu verdanken, dass die Ostschweiz heute das grösste zusammenhängende Teilstück des Nationalstrassennetzes besitzt. Durch die Verfassungsrevision von 1958 wurde dem Bund die Führung bei der Verwirklichung des Nationalstrassennetzes übertragen. Die Kantone treten als Bauherren in Erscheinung und führen die Aufgabe als Treuhänder der Eidgenossenschaft durch. Die VSS hat ihren bedeutenden Anteil an der privaten Initiative, indem sie durch ihre Fachkommissionen, in denen Leute der Wissenschaft, Verwaltung und Praxis mitwirken, die aktuellen Probleme bearbeitet. Das VSS-Normenwerk kann als Kodex des schweizerischen Strassenbaues bezeichnet werden. Die Finanzierung des Baues der Nationalstrassen ist ein besonders wichtiges Problem, da die Benzinollerträge die Ausgaben bei weitem nicht decken. Im Zusammenhang damit stehen auch konjunkturpolitische Gesichtspunkte: Zur Erhaltung der Kaufkraft der Währung muss auch beim Strassenbau im Rahmen des Möglichen Zurückhaltung geübt werden.

Als zweiter Redner begrüßte Landammann Dr. S. Frick die Versammlung. Er gab einen Ueberblick über die Bedeutung der Strasse und die Entwicklung des Verkehrs seit der Gründung der VSS vor 50 Jahren in St. Gallen. Er erwähnte den Nachholbedarf im Strassenbau, der einschränkende Massnahmen kaum rechtfertige. Sodann wies er auf die unterschiedlichen Verhältnisse der Konjunktursteigerung in den

Schluss siehe Seite 466

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 Buriel 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 Dritttältester einer zwölfköpfigen 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