

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 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: 23.02.2026

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



HANS NYDEGGER

Dipl. Ing.

1881

1963

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 neugegründeten 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 Muttenerfeld 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 abgerufen 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 Grossraumschiffen 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 Gasturbinen 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-