

Charles E.L. Brown

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 25

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66825>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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