Hoffet, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

JACOB BUCHLI

MASCHINEN-INGENIEUR

1876 1945

erwähnt sei in diesem Zusammenhang die von Buchli entwickelte BBC-Steckerkupplung zur Verbindung des Kabels zwischen der Lokomotive und dem Wagenzug und zwischen den einzelnen Wagen untereinander bei elektrisch geheizten Zügen. Nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland hat Buchlis Heizkupplung[6]) grosse Verbreitung gefunden.

Als die Herstellung elektrischer Lokomotiven für die SBB bereits in grossen Serien im Gange und damit die erste Stufe der Entwicklung zu einem gewissen Abschluss gekommen war, hielt Buchli den Zeitpunkt für gekommen, zur Stätte seiner ersten Wirksamkeit zurückzukehren; namentlich als es nun galt, die berühmte von *Charles Brown*[7]) begründete Tradition fortzuführen, die *Jules Weber*[8]) und *Olaf Kjelsberg*[9]) so erfolgreich gewahrt und gemehrt hatten. Im Jahre 1924 übernahm Buchli als Nachfolger Kjelsbergs die Direktion der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und damit die Oberleitung über den gesamten Lokomotiv- und Fahrzeugbau der Firma. Wieder waren es die alten Lieblingsprobleme, der Einzelachsantrieb und die Verbesserung des Kurvenlaufs von Schienenfahrzeugen, denen sich Buchli neben den vielen verantwortungsvollen Aufgaben seiner neuen Stellung persönlich widmete. In dieser Zeit schuf Buchli einen neuartigen Einzelachsantrieb für elektrische Lokomotiven, den sogenannten «Universalantrieb Winterthur», unter Verwendung von zwei Motoren und Doppelvorgelegen[10]), der bei einer grösseren Zahl von Lokomotiven des In- und Auslandes zur Anwendung gekommen ist.

Sehr originell ist eine von Buchli herrührende Untergestellanordnung für Triebwagen mit zwei Endtriebachsen, die sich in der Kurve in Abhängigkeit der Bewegungen einer oder mehrerer Mittellaufachsen einstellen[11]).

Zur Verbesserung des Laufs von Schnellzugs-Drehgestellwagen, namentlich zur Vermeidung des lästigen Schlingerns, liess Buchli das auf das Drehgestell entfallende Gewicht des Wagenkastens über eine Wiege auf die Mitte von zwei Längsträgern abstützen, in denen die Räder als Einzelräder ohne durchgehende Achsen gelagert sind (Duplex-Drehgestell)[12]).

Besonders hervorzuheben ist Buchlis *Hochdruck-Dampflokomotive* für 60 at Kesseldruck mit dreizylindrigem schnellaufendem Dampfmotor[13]).

Im Jahre 1930 legte Buchli seine Stelle als Direktor der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur nieder, um sich als beratender Ingenieur zu betätigen, vor allem aber sich seinen schöpferisch-konstruktiven Ideen widmen zu können. Im Jahre 1932 wurde er in den Verwaltungsrat der S.L.M. gewählt und übernahm 1934 dessen Präsidium. Die Technische Hochschule Darmstadt würdigte den hervorragenden Konstrukteur durch Verleihung des Ehrendoktorates. Leider hatte den rastlos Tätigen vor einigen Jahren eine heimtückische Krankheit befallen, die die Gesundheit des einst so stämmigen Bündners, der als Student zu den besten Turnern der «Utonia» zählte, immer mehr untergrub. Mit Jacob Buchli ist wohl einer der originellsten und ideenreichsten Konstrukteure dahingegangen, den der schweizerische Eisenbahnmaschinenbau hervorgebracht hat. Sein Andenken werden alle hoch in Ehren halten, die ihn als überragenden Fachmann ebenso geschätzt und bewundert, wie als treuen Freund geliebt haben. K. Sachs

[6]) D. R. P. 366464, 388768.
[7]) Nachruf siehe SBZ Bd. 46, S. 203 (1905).
[8]) Nachruf siehe SBZ Bd. 99, S. 181* (1932).
[9]) Nachruf siehe SBZ Bd. 83, S. 272* (1924).
[10]) U. S. A. P. 1681171; Schweiz. P. 128358. Siehe SBZ Bd. 90, S. 294* (1927).
[11]) Schweiz. P. 107510 u. 129766, D. R. P. 413782. SBZ Bd. 87, S. 297* (1926).
[12]) Schweiz. P. 175852. Siehe SBZ Bd. 106, S. 177* (1935).
[13]) SBZ Bd. 85, S. 240* (1925); Bd. 91, S. 121*, 265* u. 280* (1928); Bd. 92, S. 28 (1928); Bd. 97, S. 297* (1931).

† **Ulrich Bühlmann,** Ingenieur in Bern, geb. am 3. März 1876, von Eggiwil (Bern), ist am 14. April 1945 in Bern gestorben. Aus der Landwirtschaft stammend, besuchte er das Technikum Burgdorf und arbeitete zuerst als Konstrukteur in der Giesserei Bern. 1906 eröffnete Bühlmann ein eigenes technisches Bureau für Maschinenbau und ergänzte gleichzeitig seine wissenschaftliche Bildung an der Universität Bern, wo er sich den Doktorhut erwarb, und an der Bauingenieurabteilung der E. T. H. So allseitig ausgebildet, entfaltete Ulrich Bühlmann eine fruchtbare Tätigkeit als Wasser-, Kanalisations- und Tiefbauingenieur, Experte der kant. Brandversicherungsanstalt und Mitglied der bernischen Stadtausbaukommission. Ueberall war er ein zuverlässiger, gerader Mitarbeiter von grossem Können und zugleich ein Mann des stillen Humors. Die Sektion Bern des S. I. A. gedenkt seiner dankbar als ihres ehemaligen Präsidenten.

† **Paul Hoffet,** Masch.-Ing., von Zürich, Eidg. Polytechnikum 1886 bis 1889, geb. 23. Aug. 1865, ist am 11. Mai in Bern gestorben. Unser G. E. P.- und S. I. A.-Kollege war vor der Jahrhundertwende am Technikum Biel und Winterthur, nachher bis 1911 an der Universität Lausanne als Professor tätig gewesen. Schon während dieser Zeit hatte er an verschiedenen Ausstellungen mitgearbeitet, sodass er 1912 bis 1915 als technischer Direktor der Landesausstellung in Bern einen wichtigen Platz ausfüllen konnte. Nachher berief ihn die Allgemeine Maggi-Gesellschaft in Kemptal als Oberingenieur ihrer Unternehmungen. Seit 1933 lebte Hoffet, der von 1902 bis 1906 auch Redaktor des «Bulletin Technique de la Suisse Romande» gewesen war, im Ruhestand in Bern.

WETTBEWERBE

Schulhaus und Internat der waadtländischen Landwirtschaftschule in Moudon (S. 33 lfd. Bds.). Unter 32 eingereichten Entwürfen wurden folgende ausgezeichnet:

1. Preis (3500 Fr.) Marc Piccard, Arch., Lausanne
2. Preis (3200 Fr.) R. Bonnard, Arch., Mitarbeiter Arch. E. Boy de la Tour, Lausanne
3. Preis (3000 Fr.) Philippe Bridel, Arch., Zürich
4. Preis (2300 Fr.) Eug. Béboux, Arch., Lausanne
5. Preis (2000 Fr.) W. Baumann, Arch., Mitarb. J. Dompierre und Arch. J. L. Butticaz, Lausanne
6. Preis (1000 Fr.) Ch. Chevalley und M. Mayor, Lausanne

Entschädigungen von 750, 500 bzw. 300 Fr. erhielten im ganzen 16 weitere Entwürfe.

Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Friedhof-Erweiterung in Aesch (Baselland). Die Gemeinde Aesch hat einen auf sechs eingeladene, mit je 500 Fr. fest honorierte Architekten beschränkten Wettbewerb für eine Erweiterung der Friedhofanlage veranstaltet. Dem Preisgericht (Fachleute: Arch. Paul Artaria, Basel, und Arch. Hans Leu, Basel) sind fünf Projekte vorgelegt worden. Die Namen der Verfasser der prämiierten Projekte lauten:

1. Rang (1000 Fr.) Hans Richard, stud. Arch., Basel
2. Rang (400 Fr.) Giov. Panozzo, Arch., Basel
3. Rang ex æquo (300 Fr.) Vinz. Bühlmann, Arch., Dornach
3. Rang ex æquo (300 Fr.) Rud. Christ, Arch., Basel

Das Preisgericht hat dem Gemeinderat empfohlen, den Verfasser des erstprämiierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe zu betrauen.

Die Pläne sind ausgestellt im Schloss-Schulhaus in Aesch heute Samstag von 14 bis 17 h, Dienstag 22. Mai von 20 bis 22 h und Mittwoch 23. Mai von 14 bis 17 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Vereinssitzung vom 21. März 1945

Unter Führung von Vicepräsident Arch. A. Mürset erledigte man kurz die Vereinsgeschäfte. Das Protokoll der Sitzung vom 7. März wurde genehmigt und hierauf das Wort erteilt an Prof. Dr. K. Sachs (Baden) über

Furka-Oberalp- und Visp-Zermatt-Bahn nach der Elektrifizierung

Einleitend erinnerte der Vortragende an die Gründung der einstigen Furkabahn (BFD) im Jahre 1911, an die Einweihung der Strecke Brig-Gletsch Ende Juni 1914, an die Stillegung der Bauarbeiten mit Ausbruch des ersten Weltkrieges und den Verfall der erstellten Bahnanlagen. Einzig der Abschnitt Brig-Oberwald-Gletsch konnte in Betrieb gehalten werden. Als Folge der den Weltkrieg ablösenden Krisenjahre wurde der Konkurs der alten Furkabahn Ende 1923 unvermeidlich. Unter Führung