

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 24  
  
**Nachruf:** Egli, Alfred

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.11.2024

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

träge sowie der geschäftlichen Vereinsangelegenheiten bestimmt ist. Von Vorträgen nennt die vorläufige Tagesordnung in Nr. 22 des «Journal f. G. u. W.» folgende: Am 22. Juni: Gen.-Dir. *E. Körting*, Berlin: «Geschichtlicher Rückblick»; Stadtbaurat *Kille*, Frankfurt: «Ueberblick über den Stand der Wasser- und Gasversorgung von Frankfurt»; Dir. *H. Prenger*, Köln: «Ueber die Lagerung von Steinkohlen»; Dr. *H. Bunte*, Karlsruhe: «Anforderungen an die Beschaffenheit des Gases»; Dir. *Kuckuk*, Heidelberg: «Ueber Gasfernversorgung und Zusammenschluss mehrerer Orte eines grösseren Versorgungsgebietes». Am 23. Juni werden sprechen Dir. *F. Reese*, Dortmund: «Ueber die Entwicklung der Wasserversorgung in den letzten 50 Jahren»; Bergrat Dr. *Steuer*, Darmstadt: «Ueber die Entstehung des Grundwassers mit besonderer Beziehung auf das Hessische Ried»; Dir. *Scheelhaase*, Frankfurt a. M.: «Die Entsäuerung des Frankfurter Stadtwald-Grundwassers». Ferner kommen am 23. Juni zum Vortrag die *Berichte* der Kommission für den Betrieb von Wasserwerken (Dir. *F. Reese*), der Erdstrom- und der Normalien-Kommission (*H. W. Lindley*). Am 24. Juni endlich wird Dir. *Joh. Körting*, Düsseldorf, über «Die Entwicklung der Gasmotoren» und Dir. *Lebeis*, Berlin, über die «Fortschritte der Inwertgasglühlicht- und Starklichtbeleuchtung» sprechen. Den Schluss bilden die *Berichte* der Kommission für die Lehr- und Versuchsgasanstalt (Dr. *R. Bunte jr.*), der Lichtmesskommission (Dir. Dr. *Leybold*, Hamburg), der Heizkommission (Dr. *E. Schilling*, München), der Unterrichtskommission (Gen.-Dir. v. *Oechelhaeuser*, Dessau) und der Gasmesserkommission (Dir. *C. Kohn*, Frankfurt a. M.). Eine Reihe von Besichtigungen der das Fach betreffenden Werke Frankfurts und Umgebung fallen die Nachmittage, ein besonderes Programm sorgt für passende Unterhaltung der Damen und verschiedene Festlichkeiten beschliessen die Abende. Nähere Auskunft erteilt Herr Direktor *C. Kohn*, Schillerstrasse 16, Frankfurt a. M.

**Ueberbauung des „Schlössli“- und „Susenberg“-Arealis in Zürich IV.** Die Besitzerin dieses Areals, die «Baugesellschaft Phönix», veranstaltet unter einer kleinen Zahl von Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen zu dessen Ueberbauung. Sie hat als Preisrichter für diesen Wettbewerb gewonnen u. a. die Herren Prof. *G. Gull*, Prof. *K. Moser*, Baumeister *H. Baur*, Architekt *P. Ulrich*. Das sehr sorgfältig ausgearbeitete Programm, das vor allem für die Strassenführung und Orientierung der Bauparzellen eine strenge Rücksichtnahme auf die Gestaltung des Geländes vorsieht, nimmt in Aussicht im Quartier in der Hauptsache Einzelwohnhäuser zu erstellen und auch dort, wo Häuser mit zwei oder drei Wohnungen projektiert werden sollten, den Charakter von eigentlichen Miethäusern durchaus fern zu halten. Der Liegenschaft zum «Schlössli» soll besondere Beachtung geschenkt und diese womöglich in ihrer Eigenart erhalten bleiben. Es gewinnt dadurch die Anlage einen schon durch die Gestaltung des Geländes gegebenen Mittelpunkt.

**Die schweizerische Motorwagenindustrie** hat durch die Erfolge der Firma *Adolf Saurer* in Arbon an der jüngsten internationalen Motorlastwagen-Konkurrenz<sup>1)</sup> wieder einen glänzenden Sieg errungen. Die sich beteiligenden 18 deutschen und 6 Schweizer (Saurer)-Wagen hatten in 14 Tagen insgesamt 2300 km abzufahren; sie waren nach Grösse und Verwendungsart in sieben Klassen eingeteilt und wurden hinsichtlich Betriebsicherheit, Brennstoffverbrauch und Gebrauchskosten beurteilt. Von den sieben ersten Preisen entfielen fünf auf die Saurerwagen, die sich nicht nur durch Betriebssicherheit, sondern namentlich auch durch auffallend geringen Brennstoffverbrauch in allen Klassen vor ihren Konkurrenten auszeichneten, indem ihr Verbrauch an Schwerbenzin z. T. kaum die Hälfte desjenigen der andern Wagen erreichte.

**Münster-Grenchen-Bahn.** Der Schweizerische Bundesrat beantragt der Bundesversammlung zu beschliessen: «Die von dem Initiativkomitee in Biel und Grenchen für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Münster durch den Jura nach Grenchen, eventuell mit Abzweigungen nach Biel und nach Solothurn, sowie von den Herren Luterbacher und Th. Schild, beide in Grenchen, und von der Berner Alpenbahngesellschaft nachgesuchte Genehmigung der Uebertragung der dem genannten Initiativkomitee, sowie den genannten Herren Luterbacher und Schild am 6. Nov. 1903 erteilten Konzession auf die letztgenannte Gesellschaft wird erteilt. Dieser Bundesbeschluss tritt am 1. Juli 1909 in Kraft.»

**Büste von Karl Schäfer.** Im Lichthof der technischen Hochschule zu Berlin soll Karl Schäfer ein Denkmal errichtet werden. Eine Anzahl Schüler und Verehrer des verstorbenen Meisters aus den verschiedenen deutschen Gauen erlassen in der deutschen Bauzeitung einen Aufruf zur Zeichnung von Beiträgen. Diese sind an Herrn Bureau-Assistent Kuckert, technische Hochschule Charlottenburg, Berliner Strasse 171/172 zu senden.

<sup>1)</sup> Seite 157 lfd. Bd.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.**<sup>1)</sup> Etwas später als im Jahre 1908 konnte in diesem Jahr die Frachtschiffahrt auf dem Oberrhein ihren Betrieb, der zu Ende August 1908 eingestellt worden war, wieder aufnehmen. Am 27. Mai ist als erster der Dampfer «Fendel III» mit einem Anhang Kahn, der mit 310 t Kohlen befrachtet war, nach 27stündiger Fahrt von Strassburg in Basel eingetroffen.

**Rheinregulierung und Diepoldsauer Durchstich.** Der Schweizer Ständerat hat am 8. Juni den Beschlüssen des Nationalrates (siehe S. 181 des laufenden Bandes) zugestimmt, womit die Angelegenheit nun formell erledigt ist.

## Konkurrenzen.

**Transformatorstationen der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (E. K. Z.)** (Band LIII, Seite 223 und 302). Das Preisgericht war am 8. und 9. d. M. versammelt und wird in einer dritten Sitzung voraussichtlich am 14. d. M. sein Urteil abgeben. Die im Programm vorgesehene achtstägige Ausstellung der Projekte dürfte nach Abschluss der Arbeiten des Preisgerichtes wohl auch im Schwurgerichtssaale Zürich, wo letzteres tagt, vor sich gehen.

**Um- und Neubauten für das eidgenössische Polytechnikum in Zürich.** (Band LIII, Seite 129, 171 und 196.) Wie uns mitgeteilt wird, hat das eidgenössische Departement des Innern auf vielseitig geäusserten Wunsch hin die Frist zur Einreichung der Konkurrenz-Projekte von Ende August an um zwei Monate, d. h. bis zum 31. Oktober laufenden Jahres verlängert.

## Nekrologie.

† **A. Egli.** In Huttwil starb am 1. Juni d. J. nach langer Krankheit in seinem 56. Lebensjahr Ingenieur *Alfred Egli*, Betriebsdirektor der Bahnen Huttwil-Wollhusen, Langental-Huttwil und Ramsey-Sumiswald-Huttwil. Von Egolzwyl im Kanton Luzern, wo er am 13. Dezember 1853 geboren wurde, kam er an die Realschule nach Luzern, aus der er im Herbst 1872 an den Vorkurs des eidg. Polytechnikums übergang, um sodann seine Studien an der mechanisch-technischen Abteilung unserer eidg. Hochschule zu betreiben, die er nach Erlangung des Diploms im Herbst 1876 verliess. Er trat zunächst bei der Jura-Bern-Luzern-Bahn in den praktischen Fahrdienst und ging hierauf zur Gotthardbahn über, in deren Fahrpark-Abteilung er bis zum Jahre 1883 tätig war. In diesem Jahre nahm er bei der Baugesellschaft der «Chemins de fer Pirée-Péloponèse» die Stelle eines Ingenieurs für das Rollmaterial und die Werkstätten an; in gleicher Stellung wirkte er später bei der Unternehmung der Bulgarischen Eisenbahnen. Im Jahre 1888 kehrte er in die Schweiz zurück, war bis 1892 als Werkstättenchef der V. S. B. in Rorschach und weiterhin bis 1897 als Betriebsdirektor der Appenzellerbahn in Herisau tätig. In letzterem Jahr wurde er als Direktor der Langental-Huttwil-Bahn und der Bahn Huttwil-Wollhusen berufen und als solcher später auch mit dem Bau und der Betriebsleitung der Linie Ramsey-Sumiswald-Huttwil betraut. Diese Stellung hat er bis zu seinem Tode innegehabt.

Egli war ein Mann von rastloser Tätigkeit und vorbildlicher Pünktlichkeit. Seinen Untergebenen ein besorgter Vorgesetzter, seinen Freunden ein aufrichtiger treuer Berater. Der Gemeinde Huttwil hat er in verschiedenen Stellungen wertvolle Dienste geleistet, so namentlich als Präsident der Elektrizitätskommission. Sein Andenken wird in allen Kreisen, in denen er gewirkt hat und ebenso bei seinen Studienfreunden und Fachgenossen in Ehren fortleben.

† **Eduard Oehler.** Auf der Reise von Frankfurt nach Thun, wohin er sich zu seinem üblichen Sommeraufenthalt begeben wollte, ist am 31. Mai der Geh. Kommerzienrat *Eduard Oehler* von Offenbach a. M. plötzlich gestorben.

Oehler wurde zu Aarau im Jahre 1837 geboren und besuchte daselbst die sämtlichen Schulen. Nach Absolvierung der aargauischen Kantonsschule studierte er 1857 bis 1858 an der chemisch-technischen Abteilung des eidgen. Polytechnikums und trat unmittelbar darauf in die Fabrik seines Vaters, *K. Oehler* in Offenbach a. M. als Chemiker ein. Vorübergehend übernahm er eine Chemikerstelle bei Charles Collin-Paris, vormals Dronin & Brossier, La Bricht bei St. Denis (1859), um schon nach Jahresfrist ins väterliche Geschäft zurückzukehren, in dem er 1863 Teilhaber wurde, um es später als alleiniger Besitzer zu übernehmen.

Oehler war ein geborener Industrieller. Seiner Sachkenntnis, seinem Weitblick und Wagemut ist es geglückt, das Unternehmen auf breiterer

<sup>1)</sup> Bd. LII, S. 158; Bd. LIII, S. 128.