

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 59/60 (1912)
Heft: 7

Nachruf: Bügler, Wilh.

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: 15.10.2024

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

Wir wollten nicht unterlassen, auch jene unsere Leser, die das „Bulletin technique de la Suisse Romande“ nicht regelmässig zu durchgehen pflegen, auf diese Aeusserung von Architekt Rychner aufmerksam zu machen, sowohl aus Rücksicht auf die Bedeutung, die dem Urteil unseres erfahrenen Kollegen zukommt, wie auch in Anbetracht des ungeteilten Interesses, das in erster Linie unsere Architekten der Sache zuwenden. Ohne im Einzelnen auf die bekannten Erscheinungen einzutreten, die in dem Schreiben hervorgehoben werden, bemerken wir zu demselben, dass wir an seinem Schlusse bestimmte Vorschläge vermissen über abzuändernde Punkte, Vorschläge, deren Wortlaut den Ausgangspunkt zur Diskussion abgeben könnte. Dabei sind wir immerhin der Meinung, dass solche Diskussion am fruchtbarsten innerhalb der Sektionen bzw. zwischen diesen und dem Zentralkomitee gepflogen werden sollte.

Dass die vom Verein aufgestellten Normen naturgemäss zunächst den Wünschen seiner Mitglieder gerecht zu werden suchten, schliesst nicht aus, dass darin auch den Bedürfnissen der ausübenden Stellen, Behörden, Gesellschaften und Privaten u. a. nach Möglichkeit Rücksicht getragen wurde. Wo dieses da und dort nicht in hinreichendem Masse geschehen sein sollte, wird nachgeholfen werden können. Die bezüglich u. a. im „Schweiz. Städteverband“ geäusserten Bedenken werden, wenn sich daraus bestimmt formulierte Wünsche gebildet haben werden, ohne Zweifel gebührende Beachtung finden und wohl s. Z., mit den aus dem Schosse des Vereins geäusserten Anregungen, zu einer Neuredigierung der Normen führen können. Vorläufig aber ist festzustellen, dass die vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein angebahnte Regelung des Wettbewerbswesens immer mehr Anerkennung findet und das bisher Geschehene allgemein als ein erfreulicher Fortschritt empfunden wird.

Vollbahn-Elektrifizierungen auf deutschen Staatseisenbahnen. Die Staatseisenbahnverwaltungen von Bayern und von Baden haben sich für die in Ausführung befindlichen Elektrifizierungsarbeiten auf Grund des Einphasen-Systems, ebenso wie die preussisch-hessische Staatsbahn¹⁾, für eine Normierung der Fahrdrachtspannung auf 15 000 Volt und die Periodenzahl auf $16\frac{2}{3}$ Perioden entschieden. In Bayern soll das Jahr 1912 die Inbetriebnahme der Bahnstrecken Garmisch-Partenkirchen bis zur Landesgrenze bei Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen bis zur Landesgrenze bei Griesen bringen. Wie „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ melden, soll für diese Linien bis zur Inbetriebnahme des Walchenseewerks der benötigte Einphasenwechselstrom von den anschliessenden österreichischen Linien bis Innsbruck einerseits und Reutte (Richtung Kempten) andererseits bezogen werden. In Baden soll das Jahr 1912 die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Wiesentalbahn bringen. Endlich soll auch die sächsische Regierung mit Rücksicht auf die zu erwartende Erschöpfung der Steinkohlenfelder die Erwerbung eigener Kohlenfelder und im Anschluss hieran den elektrischen Betrieb von Linien der sächsischen Staatseisenbahnen ernstlich beabsichtigen.

Zweiter Simplontunnel. Anlässlich der bevorstehenden Inangriffnahme des Baues vom zweiten Simplontunnel dürften folgende der „N. Z. Z.“ entnommenen Angaben von Interesse sein:

Die Baukosten des ersten Tunnels betragen auf Ende 1910 77 374 399 Fr. Der Betrieb der am 1. Juni 1906 eröffneten Linie hat bisher folgende Resultate ergeben:

Jahr	Betriebs-einnahmen	Betriebs-ausgaben	Ueberschuss der Betriebs-einnahmen
1906	590 796	642 868	— 52 072
1907	1 000 879	1 138 319	— 137 440
1908	1 053 639	1 180 989	— 127 350
1909	1 132 033	1 131 569	464
1910	1 279 626	1 124 206	155 420

Schweizerischer Acetylen-Verein. Vom 4. bis zum 9. März 1912 veranstaltet der Verein in Lausanne einen *Kurs für autogene Metallbearbeitung* unter der Leitung von Ingenieur R. Amédéo von der „Union de la soudure autogène“ in Paris. Die Vorträge und praktischen Uebungen umfassen die verschiedenen Verfahren der autogenen Schweissung: Acetylen-Sauerstoff-Schweissung, Wasserstoff-Sauerstoff-Verfahren, Oxy-Gas-Verfahren u. a. m., nebst den Materialien, Einrichtungen u. s. w.

Als Kursbeiträge sind festgesetzt für Mitglieder 30 Fr., für Nichtmitglieder 50 Fr., worin die Entschädigung für verbrauchtes

Material enthalten ist. Anmeldungen sind bis spätestens 20. Februar 1912 zu richten an die Geschäftsstelle des Vereins in Basel, Birsigstrasse 121, woselbst auch jede weitere Auskunft erteilt wird.

Internationales Amt für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum. Unsere Notiz auf Seite 83 ist dahin zu ergänzen, dass der Bundesrat Herrn Direktor H. Morel bestimmt haben soll, sein Entlassungsgesuch vorläufig zurückzuziehen. Hinsichtlich des Nachfolgers findet die Ansicht, es sei bei dessen Wahl in erster Linie auf die Befähigung zum Amte zu sehen, in den ernstesten Tagesblättern des Landes sehr entschiedene Zustimmung; u. a. äussert sich auch die „Kölnische Zeitung“ in diesem Sinn. Leider fehlt es in der schweizerischen Presse aber auch nicht an Stimmen, die für den Nachfolger einen politischen Glorienschein für unumgänglich nötig erachten! Wir bauen auf den Bundesrat, er werde das Richtige treffen.

Umbau des Heidelberger Rathauses. Der Bürgerausschuss von Heidelberg hat den Um- und Neubau des Rathauses nach dem im Barockstil gehaltenen preisgekrönten Entwurf des Stuttgarter Architekten *W. Graf* beschlossen, der die Erhaltung der alten Marktfassade aus dem Jahre 1702 vorsieht. Die Baukosten sind zu 780 000 M. veranschlagt.

Konkurrenzen.

Plakat für die Schweiz. Landesausstellung Bern 1914 (Band LVII, Seite 337, Band LIX, Seite 40, 55 u. 68 mit Tafeln 19 u. 20). Das Publizitätskomitee der Schweizerischen Landesausstellung hat einstimmig beschlossen, dem Zentralkomitee den von der Jury mit dem ersten Preise bedachten Plakatentwurf *Cardinaux* zur Ausführung zu empfehlen. Daneben soll kein anderer der sieben prämierten Entwürfe dem Zentralkomitee zur Ausführung empfohlen werden. Dagegen wurde ebenfalls beschlossen, dem Zentralkomitee zu beantragen, es möchte den verspätet eingetroffenen, äusserst wirksamen Entwurf *Veit* erwerben und ebenfalls als Plakat ausführen lassen.

Schulhausbau Igis (Graubünden). In Inseraten schreibt die Gemeindekanzlei Igis eine „freie Konkurrenz“ aus über die *Einreichung von Entwürfen für einen Schulhaus-Neubau in Igis-Dorf; die Projekteingaben sind mit approximativem Kostenvoranschlag einzureichen.* Von Preisgericht, Preisen u. s. w. ist nichts gesagt.

Es zählt somit diese „Konkurrenz-Eröffnung“ zu jenen, an denen sich nach den bestehenden Normen Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins *nicht* beteiligen dürfen.

Nekrologie.

† **Wilh. Bügler**, Ingenieur von Ermatingen, der sich als pensionierter württembergischer Bauinspektor schon vor Jahren nach Stein a. Rh. zurückgezogen hatte, ist daselbst am 12. Februar 1912 nach längerer Leidenszeit im 79. Altersjahr durch einen sanften Tod erlöst worden.

Bügler hat in München studiert, war dann bei den ersten Bahnbauten der Schweiz, bei der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen tätig, unter anderem bei den Linien Winterthur-Romanshorn, Baden-Turgi-Waldshut, Rapperswil-Weesen-Wallenstadt und zuletzt 1860 bis 1864 bei der Berner Staatsbahn Bern-Biel, wo ihm das wichtigste Baulos Lyss mit der damals Aufsehen erregenden Aarebrücke bei Buswil, der ersten pneumatisch fundierten Brücke der Schweiz, anvertraut war. Im Jahre 1865 ist er mit vielen andern Schweizer Ingenieuren in württembergischen Staatsdienst getreten; 1866 zum Bauinspektor befördert, hat er als solcher den Bau der Linien an der obern Donau, Aulendorf-Saulgau-Sigmaringen, Mengen-Messkirch, Sigmaringen-Hechingen und andere mehr geleitet. Vor etwa 20 Jahren hat sich Bügler pensionieren lassen, blieb aber zuerst in Degerloch bei Stuttgart und später in Stein a. Rh. noch lange Jahre mit Ausarbeitung und Begutachtung von Bahnprojekten und dergl. in reger Tätigkeit.

Bügler war ein ebenso gewandter als gewissenhafter Arbeiter, dem viele jüngere Kollegen, wie auch der Verfasser, manch nützliche und praktische Ratschläge zu verdanken haben. Die ältere Generation und die zwar nicht mehr zahlreichen Freunde des lieben Verstorbenen werden sich noch gerne des in frühern Jahren allzeit fröhlichen und heitern Kollegen erinnern und ihm auch ein gutes Andenken bewahren.

M. . . .

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

¹⁾ Band LVIII, Seite 220.