

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 20

## Wettbewerbe

## 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:** 19.01.2026

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



JACOB BUCHLI

MASCHINEN-INGENIEUR

1876

1945

dition fortzuführen, die *Jules Weber*<sup>8)</sup> und *Olaf Kjelsberg*<sup>9)</sup> 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 Einzelachsanztrieb 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 Einzelachsanztrieb für elektrische Lokomotiven, den sogenannten «Universalantrieb Winterthur», unter Verwendung von zwei Motoren und Doppelvorgelegen<sup>10)</sup>, 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<sup>11)</sup>.

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)<sup>12)</sup>.

Besonders hervorzuheben ist Buchlis *Hochdruck-Dampflok* für 60 at Kesseldruck mit dreizylindrigem schnelllaufendem Dampfmotor<sup>13)</sup>.

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 Präsidentium. 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, dem 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

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<sup>14)</sup> 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*<sup>15)</sup> begründete Tra-

dition fortzuführen, die *Jules Weber*<sup>8)</sup> und *Olaf Kjelsberg*<sup>9)</sup> so erfolgreich gewahrt und gemehrt hatten. 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 Kempttal 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 Landwirtschaftsschule 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. Domptier 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 Friedhofsanlage veranstaltet. Dem Preisgericht (Fachleute: Arch. Paul Artaria, Basel, und Arch. Hans Leu, Basel) sind fünf Projekte vorgelegt worden. Die Namen der Verfasser der prämierten 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 erstprämierten 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 Vereinsitzung 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. Sach (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 Stilllegung 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

<sup>6)</sup> D. R. P. 366464, 388768.

<sup>7)</sup> Nachruf siehe SBZ Bd. 46, S. 203 (1905).

<sup>8)</sup> Nachruf siehe SBZ Bd. 99, S. 181\* (1932).

<sup>9)</sup> Nachruf siehe SBZ Bd. 83, S. 272\* (1924).

<sup>10)</sup> U. S. A. P. 1681171; Schweiz. P. 128358. Siehe SBZ Bd. 90, S. 294\* (1927).

<sup>11)</sup> Schweiz. P. 107510 u. 129766, D. R. P. 413782. SBZ Bd. 87, S. 297\* (1928).

<sup>12)</sup> Schweiz. P. 175852. Siehe SBZ Bd. 106, S. 177\* (1935).

<sup>13)</sup> SBZ Bd. 85, S. 240\* (1925); Bd. 91, S. 121\*, 265\* u. 280\* (1928); Bd. 92, S. 28 (1928); Bd. 97, S. 297\* (1931).