

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 1

**Nachruf:** His-Bell, Ernst

### **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:** 09.04.2026

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

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft hat in der Generalversammlung vom 20. ds. M. einen Kredit von 1 040 000 Fr. für die sofortige *Einführung elektrischer Traktion* auf der Strecke Spiez-Frutigen genehmigt. Mit der Umwandlung der Traktionsart auf dieser Teilstrecke der künftigen durchgehenden Lötschbergbahn sollen in erster Linie Erfahrungen gesammelt werden über die geeignetsten Konstruktionen hinsichtlich Leitungsbau und Fahrbetriebsmittel, sowie dem Betriebspersonal Gelegenheit gegeben werden, sich zunächst in einem kleineren Betriebe mit den Eigentümlichkeiten der elektrischen Traktion vertraut zu machen.

Als elektrisches System ist nach dem Vorschlage des technischen Beirates der Berner Alpenbahn, Ingenieur *L. Thormann* in Bern, der Einphasenwechselstrom mit 15 000 Volt und 15 Perioden in Aussicht genommen, weil diese Stromart unter allen untersuchten Projekten diejenige ist, welche die grösste Wirtschaftlichkeit der Anlage erwarten lässt. Die Annahme des Dreiphasensystems in der Ausführung der Simplonstrecke Brig-Iselle würde hier den angestellten Berechnungen nach sowohl Anlage- als Betriebskosten derart verteuern, dass sich ein Vorteil der elektrischen Traktion gegenüber Dampftrieb kaum mehr zeigen würde.

Die zum Betrieb dieser ersten Strecke der Berner Alpenbahn benötigte Energie soll von der Zentrale Spiez der Vereinigten Kander- und Hagnekerwerke geliefert werden, bei denen die Aufstellung neuer Turbinengruppen mit Einphasen-Generatoren eigens für den Bahnbetrieb beabsichtigt wird. Als Fahrbetriebsmittel sind Motorwagen und Lokomotiven in Aussicht genommen, die motorisch so ausgerüstet sein werden, dass sie auf der Maximalsteigung der zukünftigen Linie von 27<sup>0</sup>/<sub>100</sub> mit Personenzügen von 250 Tonnen eine Geschwindigkeit von 40 *km/Std.* und mit Güterzügen von 300 Tonnen Zuglast noch von 30 *km/Std.* ermöglichen. Die Leistungsfähigkeit der Motorwagen wird demnach rund 1200 *PS* betragen, verteilt auf zwei oder drei Motoren, die in Vielfachschialtung gemeinsam arbeiten können, während die Güterzugmaschine eine Leistung von 1400 bis 1500 *PS* wird entwickeln müssen.

**Zeppelins neues Luftschiff** hat am 1. ds. M. über Andelfingen, Brugg, Luzern, Horgen, Zürich und Rorschach seine erste grössere Ueberlandreise ausgeführt. Dabei hatten wir Gelegenheit, den nunmehr 138 m langen Ballon von etwa 13 m  $\Phi$  aus der Nähe zu beobachten. Seine mannigfachen Wendungen und Auf- und Abstiege erfolgten mit grosser Ruhe und anscheinender Sicherheit. Gegenüber dem früheren Modell<sup>1)</sup> ist die Maschinenstärke von 170 auf ungefähr 280 *PS* erhöht worden, wodurch die Eigengeschwindigkeit von 14 *m/Sec.* auf rund 15 *m/Sec.* = 54 *km/Std.* gesteigert wurde. Entsprechend dieser Geschwindigkeitsvermehrung mussten namentlich die Stabilisierungsflächen am hinteren Ende vergrössert und um zwei vertikale Flossen vermehrt werden; überdies ist noch ein hinteres Seitensteuer angebracht worden. Während der ganzen Fahrt wehte ein böiger Nordost von 4 bis 6 *m/Sec.* Geschwindigkeit.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Der Schulrat erteilte Herrn Ingenieur *Dr. W. Kummer* aus Bern die Venia legendi für Vorlesungen über «Spezielle Kapitel aus dem Gebiete der elektrischen Traktion und der elektromechanischen Getriebe überhaupt», die Herr Kummer vom nächsten Wintersemester an zu halten gedenkt. Wir begrüssen diese neue Kraft, die sich in den Dienst unserer technischen Hochschule stellt und deren Mitarbeit geeignet scheint, den verdienten Lehrern, die zur Zeit das immer grösseren Umfang annehmende Gebiet der Elektrotechnik am Polytechnikum zu verwalten, nach der angegebenen Richtung hin etwelche Entlastung zu verschaffen.

**Ehrung von Professor Dr. A. Stodola.** Bei Anlass seiner IL. Jahresversammlung in Dresden vom 29. Juni d. J. hat der *Verein deutscher Ingenieure* Herrn Professor *Dr. A. Stodola* in Zürich die höchste Auszeichnung des Vereins, die *goldene Grashof-Denkmedaille* verliehen. Die gleiche Ehrung war 1900 Herrn Sulzer-Steiner in Winterthur zuteil geworden<sup>2)</sup>. Es gereicht der schweizerischen Maschinenteknik zur Ehre, dass der grosse deutsche Verein zum zweiten Male einen ihrer vollwertigsten Vertreter, diesmal in der Person von Herrn Professor Stodola, dieser Anerkennung für würdig befunden hat.

<sup>1)</sup> Vergl. unsern eingehenden Artikel auf Seite 174 in Bd. LI mit Abbildungen.

<sup>2)</sup> Bd. XXXVI, S. 21.

## Nekrologie.

† **Albert Vögeli.** Nach langem Leiden ist am 20. Juni d. J. in seiner Vaterstadt Zürich Ingenieur Albert Vögeli, über 75 Jahre alt, zur letzten Ruhe eingegangen. Wenn er auch den zeitgenössischen Kollegen an Jahren meist voraus war, so haben sein bis vor wenig Jahren reger Geist und immer frischer Humor ihn doch auch vielen jüngern Fachgenossen näher gebracht. Gerne pflegte Sie mit dem erfahrenen Manne bei den Zusammenkünften des Ingenieur- und Architekten-Vereins oder bei dessen gemeinsamen Ausflügen, an denen Vögeli bis vor wenig Jahren regelmässig teilzunehmen liebte, sich über die alte Zeit und über die heute die Technikerschaft bewegenden Dinge zu unterhalten und empfangen von ihm mannigfache Anregung. Vögeli war durch eine strenge Lebensschule gegangen und hatte darin seine Kraft gestählt, was ihn befähigte, auch im reifern Mannesalter manches Schwere zu tragen, ohne dabei die innere Freude einzubüssen und Freunden und Kollegen sein Herz zu verschliessen.



Albert Vögeli,

geb. 22. Mai 1833

gest. 20. Juni 1908.

Er war am 22. Mai 1833 in Zürich geboren, wo sein Vater ein Baugeschäft betrieb. Nach Besuch des untern Gymnasiums und einiger Klassen der Industrie-Schule veranlasste ihn sein Vater, sich dem Hafnergewerbe zuzuwenden, eine regelrechte Lehrzeit durchzumachen und als Geselle auf die Wanderschaft zu gehen. Vögeli liebte es, in fröhlicher Gesellschaft noch in spätern Jahren von den Erlebnissen und Eindrücken dieser Zeit, die offenbar nicht fruchtlos an ihm vorübergegangen war, zu erzählen. Erst im Jahre 1859 konnte er es möglich machen, sich, wie es schon lange sein Wunsch gewesen war, dem Fachstudium zuzuwenden. Er trat in den Vorkurs des eidg. Polytechnikums ein und von diesem in die Ingenieurschule, die er als ein fröhlicher Student von 1861 bis 1863 absolvierte. Den wenigen Studiengenossen, die ihn überleben, ist er bis zuletzt ein

treuer Kamerad geblieben. Vom Polytechnikum weg kam er 1863 zu den Eisenbahnbauarbeiten Zürich-Affoltern-Luzern und Oerlikon-Bülach-Regensberg. Von 1865 bis 1868 leitete er den Bau der Dünnernkorrektur im Kanton Solothurn und hatte seinen Wohnsitz in Balsthal. Hierauf fand er mit vielen andern schweizerischen Ingenieuren für mehrere Jahre Arbeit in Ungarn, wo er zunächst als Bauführer und später als Sektionsingenieur von 1869 bis 1873 beim Bau der Kaschau-Oderbergerbahn, einer Gebirgsbahn in den Karpathen, tätig war. In die Schweiz zurückgekehrt, bot sich ihm sofort Gelegenheit beim Bahnbau Luzern-Langnau, die bisher erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen unter schwierigen Verhältnissen zu verwerten. Als in dem Lose der Bauunternehmung, bei der Vögeli angestellt war, sich beim Bau des Zimmereggtunnels unweit Luzern die Schwierigkeiten infolge schlechten Baugrundes derart häuften, dass die Unternehmung die Arbeit einstellte, übernahm Vögeli deren Weiterführung in Regie und brachte sie mit Ausdauer und grosser Umsicht glücklich zu Ende. Nach Vollendung dieses Baues liess er sich 1876 in Riesbach bei Zürich als Zivilingenieur nieder und wurde von dieser Gemeinde 1880 in den Gemeinderat gewählt, dem er als Bauvorstand ununterbrochen bis zur Vereinigung der Gemeinde mit der Stadt Zürich angehörte; in dieser Stellung gehörte er zugleich der aus drei Mitgliedern bestehenden Direktion der Quaibauten an. Während dieser Zeit hat Vögeli auch als vom Verwaltungsrat beigezogener Kontrollingenieur an dem Baue der Pilatusbahn mitgewirkt. Von 1894 bis 1895 leitete er den hydraulischen Teil bei Erstellung des Elektrizitätswerkes an der Sihl und war dann von 1896 wieder in Zürich als Zivilingenieur tätig.

In den letzten Jahren nötigte ihn ein Gemütsleiden, seine Tätigkeit einzuschränken und schliesslich ganz aufzugeben, bis er nach seinem arbeitsvollen Leben zur langersehten Ruhe eingehen durfte. Alle die ihn kannten, werden dem treuen und immer hilfsbereiten Kameraden und Freund ein warmes Andenken bewahren.

† **Ernst His-Bell.** Nach langen, schweren Leiden ist uns ein junger Kollege entrissen worden. Ernst His, Maschinen-Ingenieur und Direktor in der Passavant'schen Tonwarenfabrik in Allschwil ist am 27. Juni 1908 einem Herzleiden, dem sich in der letzten Zeit noch Lähmungs-Erscheinungen zugesellten, erlegen.

His stammte aus Basel; er war am 24. September 1876 geboren und hatte auf dem Realgymnasium zu Leipzig die Maturität für seine Hochschulstudien erlangt. In den Jahren 1896/99 und 1900/02 studierte er am

eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, das er mit dem Diplom eines Maschineningenieurs verliess. Er war ein Hauptförderer und einer der Gründer des akademischen Orchestervereins. Eine seltene Begabung für die Musik, der er besonders auf der Klarinette in meisterhafter Weise Ausdruck gab, und sein fröhliches Temperament machten ihn zum allgemeinen Liebling der Kollegen und der Bevölkerung in allen seinen Stellen und Wohnorten. Nach Vollendung seiner Studien arbeitete er auf dem Konstruktions-Bureau der Firma Theodor Bell & Co. in Kriens. Er verliess diese Stelle um eine längere Studienreise in den Vereinigten Staaten von Amerika anzutreten. Von dieser Reise rief ihn die Ernennung zum Direktor der Tonwarenfabrik Passavant in Allschwyl nach Basel zurück. Auch in dieser Stelle zeigte sich sein reger und wissenschaftlicher Geist in verschiedenen Versuchen, die er mit Glasuren machte und in Festigkeitsproben, die er nach seinen Angaben mit einzelnen Steinen und besonders mit ganzen Mauerwerks-Teilen anstellen liess. Durch diese Versuche hoffte er das Ansehen des gewöhnlichen Ziegelmauerwerks in Basel noch zu erhöhen und eine höhere zulässige Spannung für dasselbe zu erreichen. Aus allen diesen Plänen und Versuchen und mitten aus dem Kreis seiner Vorgesetzten und ihm innig zugetanen Kollegen und Freunde, hat ihn nun der unerbittliche Tod entführt.

H. E. G.

† **Dr. J. Stiefel.** In Zürich ist am 25. Juni d. J. der seit 1871 als Privatdozent und seit 1885 am eidg. Polytechnikum als Professor für deutsche Literatur wirkende Dr. Julius Stiefel im Alter von 61 Jahren gestorben. Viele der Studierenden unserer technischen Hochschule sind seinen begeisterten und stets von warmer Empfindung getragenen Vorträgen gefolgt und verdanken ihm manche erbauliche Stunde nach des Tages Mühe und Last. Allen war die Persönlichkeit des Herrn Professors bekannt, dessen Kolleg man wenigstens einmal gehört haben musste und dessen originelle Erscheinung nun in dem mannigfaltigen Bilde unserer technischen Hochschule fehlen wird.

† **E. de Vallière.** Zu Lausanne starb am 18. Juni im Alter von 74 Jahren Ingenieur Emile de Vallière, der von Lausanne stammend, seine Studien in Genf und in Lausanne zurückgelegt hat. Die Salinen von Bex, deren Leitung ihm während vieler Jahre anvertraut war, verdanken ihm die Vervollkommnung ihrer Einrichtungen, die ihren Bestand sicherte. Seit 1875 in Lausanne als Zivilingenieur niedergelassen, beschäftigte sich de Vallière vornehmlich mit dem Ausbau von Wasserversorgungen für die waadtländischen Landgemeinden, deren er eine grosse Anzahl ausgeführt hat. Das «Bulletin technique» widmet dem Verstorbenen einen warmen Nachruf.

† **Gustav Mantel.** Nach langem, geduldig ertragenem Leiden ist am 1. Juli in Zürich Ingenieur Gustav Mantel, Kontrollingenieur des schweiz. Eisenbahndepartements, gestorben. Wir hoffen, in der nächsten Nummer dem heimgegangenen Kollegen einen Nachruf aus berufener Feder widmen zu können.

## Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Deutscher Camera-Almanach 1908**, Band 4. Jahrbuch für die Photographie unserer Zeit, herausgegeben von *Fritz Loetscher*. Gegen 300 Seiten Text, mit einem Titelbild, 57 Vollbildern und 96 Abbildungen im Text. Berlin W. 1908, Verlag von Gustav Schmidt. Preis geh. 4 M., geb. 5 M.

**Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis.** Viertes Teil: *Die Bewirtschaftung und Verwaltung der Eisenbahnen* von *R. Schults-Niborn*, Geh. Reg.-Rat a. D. Mit 3 Tafeln und 5 Textabbildungen. Leipzig 1908, Verlag von Otto Spamer. Preis gehl. M. 3,50.

**L'usure anormale des Turbines Hydrauliques** par *Julien Dalmont*, Prof. agr. de l'université de Fribourg. Avec 36 figures dans le texte. Paris 1908, édité par «l'Eclairage Electrique», 40 rue des écoles. Prix Fr. 2,50.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Ein akad. gebildeter, repräsentationsfähiger *Ingenieur* wird von einer grossen Maschinenfabrik als Bureauchef für die Dampfesselabteilung *gesucht*. Bewerber soll reiche Erfahrungen im Bau von modernen Wasserrohrkesseln, Cornwallkesseln, Ueberhitzern usw. besitzen und ausserdem im Verkehr mit der Kundschaft bewandert sein. In den Dienstangeboten sind nähere Mitteilungen über die bisherige Tätigkeit, den frühesten Eintrittstermin, sowie über die Gehaltsansprüche zu machen. (1559)

*On demande un ingénieur-mécanicien* ayant de l'expérience dans la construction des machines à vapeur et mécanique générale (spécialité de la maison: matériel des Mines) pour une maison importante du Nord de la France. (1560)

*Gesucht* auf das Bureau eines Zivilingenieurs zwei junge *Diplom-ingenieure*. (1563)

*Gesucht* ein tüchtiger *Topograph* von einem Zivilingenieur der deutschen Schweiz. (1564)

*Gesucht* nach Frankreich ein *Ingenieur*, Polytechniker, Schweizer, franz. und deutsch sprechend, mit vollständiger Kenntnis des modernen Mühlenbaues, kompletter Mülheleinrichtungen, mit Praxis in Konstruktion, Bau und Betrieb bei ersten Firmen dieser Branche. (1565)

*Gesucht* ein jüngerer *Ingenieur* zur Aufnahme (Messtisch) und nachheriger Ausarbeitung des Projektes einer Flussregulierung in der deutschen Schweiz. (1566)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
6. Juli	W. Schäfer, Architekt	Weesen (St. Gallen)	Alle Bauarbeiten zur Erstellung eines kleinen Postgebäudes in Mühlehorn.
6. >	Direktion der eidg. Bauten	Bern	Schreinerarbeiten im Gebäude für das schweizer. Gesundheitsamt in Bern.
7. >	Kreisingenieur II	Brugg (Aargau)	Sämtliche Arbeiten für die 300 m lange Strassenbaute Stilli-Remigen.
8. >	Adolf Asper, Architekt	Zürich	Tannene Langriemen, Korklinoleum und Malerarbeiten zur Turnhalle Dietikon.
8. >	U. Akeret, Architekt	Weinfelden (Thurg.)	Bauarbeiten für das neue Schulhaus in Roggwil.
10. >	Schulratskanzlei	Sargans (St. Gallen)	Erstellung von etwa 100 bis 120 m <sup>3</sup> Bruchsteinmauerwerk.
10. >	Gemeindekanzlei	Windisch (Aargau)	Erstellung von 100 m Strassenschale, Zementrohrleitung und Schlammammler.
10. >	Bahningenieur der B.-N.-Bahn	Bern	Renovation des Anstriches der eisernen Saanebrücke bei Gümnenen.
10. >	Baubureau des Technikums	Winterthur	Installations- und Kanalisationsarbeiten zum Erweiterungsbau des Technikums.
10. >	Kantonales Hochbauamt	Zürich	Arbeiten für den Neubau des Pfarrhauses in Töss.
11. >	Bauleitung	Zürich	Lieferungen und Arbeiten für das Grosse Kuttellegebäude, die Stallgebäude und die Schafschlachthalle.
11. >	des Schlachthofes	Herdernstrasse 56	
11. >	Stadtbaumeister	Zürich	Maurerarbeiten für die Renovation der Liegenschaft zur Waid.
11. >	Gemeindeammannt	Emmishofen (Thurg.)	Erstellung der Poststrasse und der Roggartenstrasse.
11. >	Städtisches Elektrizitätswerk	Zürich	Erstellung von drei Arbeiter-Wohnhäusern in Sils-Domleschg.
12. >	Baubureau	Appenzell	Zimmer-, Spengler-, Holzzement- und Dachdecker-Arbeiten, sowie die Erstellung der Blitzableitungen für das Postgebäude in Appenzell.
12. >	des Postgebäudes		
12. >	Beck, Bauherr	Sursee (Luzern)	Bau einer Strasse nebst drei eisernen Brücken (25,6 t) in Sursee.
15. >	J. Müller, Zwirnerei	Landikon (Zürich)	Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Landikon.
15. >	Obering. der S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Vergrößerung des Güterschuppens auf der Station Marthalen.
15. >	Rudolf von Erlach	Spiez (Bern)	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten für das neue Krankenhaus in Erlenbach.
15. >	Städt. Elektrizitätswerk	Zürich	Spengler- und Dachdeckerarbeiten für Wärterwohnhäuser usw. der Fernleitung Sils-Zürich.
15. >	Vorstand	Bergün (Graubünden)	Erstellung des Wald-Alpweges Sagliaz-Darlux. Länge etwa 4200 m.
16. >	Bodensee-Toggenburgbahn	St. Gallen	Unterbauarbeiten des Losen V. Lichtensteig-Wattwil. Länge 1790 m.
18. >	Obering. der S. B. B., Kr. III	Zürich	Glaser-, Schreiner- u. Malerarbeiten zu den Aufnahmegebäuden Mühlehorn u. Wülflingen.
20. >	Werkstätten d. S. B. B., Kr. II	Biel	Erstellung einer Dampfheizungsanlage in der neuen Kesselschmiede.
20. >	Obering. der S. B. B., Kr. III	Zürich	Vergrößerung des Güterschuppens und der Rampe auf der Station Illnau.
20. >	Bahning. der S. B. B., Kr. II	Bern	Erstellung eines Dienstgebäudes und eines Schuppens auf der Station Lyss.
25. >	Oberingenieur der S. B. B.	Bern	Zimmerarbeiten, sowie Zentralheizung für die Vergrößerung des Dienstgebäudes.