

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 24

Sonstiges

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: 26.01.2026

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

An diese schlossen sich die Umgestaltung des Stadthausquartiers und die Durchführung der Zähringerstrasse im Niederdorf. Die Choleraepidemie von 1867 gab Veranlassung zur durchgreifenden Kanalisation der Altstadt. Die erste Anlage zur städtischen Wasserversorgung in Verbindung mit der Kraftabgabe für Industrie aus dem städtischen Wasserwerk traten ins Leben. In die Amtsperiode Voegelis fiel auch der Bau der ersten grossen modernen städtischen Schulgebäude, ferner die Anlage des Zentralfriedhofs und die Vorarbeiten für den von den drei Quaigemeinden geplanten neuen Seequai. Bei all diesen vielseitigen Unternehmungen arbeitete der Bauherr Hand in Hand mit dem verdienten Stadtingenieur Bürkli-Ziegler und dem kunstverständigen Finanzvorstand Stadtrat Landolt. Die durchgreifende Sanierung der Altstadt mit der Regelung des Kloaken- und des Abfuhrwesens zeitigte bei den Genannten das weitere Projekt zur Einführung einer Rieselfeldanlage, das aber nicht die Gnade der Gemeinde fand. Als diese den bezüglichen Antrag am 2. Februar 1879 mit 1000 gegen 297 Stimmen ablehnte, zogen Voegeli und Landolt die Konsequenz aus solchem Beschluss und legten ihre Aemter im Mai des gleichen Jahres nieder. Die ausgedehnten Landerwerbe im Limmattal, die zu besagtem Zwecke in weitestlicher Weise eingeleitet worden waren, haben immerhin der Stadt Zürich Vorteil gebracht und es ihr u. a. ermöglicht, nach weitem Jahrzehnten ihr neues Gaswerk daselbst zu relativ günstigen Landpreisen zu errichten. In Anerkennung ihrer uneigennütigen Leistungen und grossen Verdienste beriefen die Bürger der Stadt Zürich beide Genannten schon im Juni 1879 in den grossen Stadtrat. Als Mitglied des Baukollegiums hat Voegeli noch während mancher Jahre auch weiterhin an der baulichen Entwicklung der Stadt mitgewirkt.

Als dann im Herbst 1880 in der Stadt Zürich der Plan zur Abhaltung einer allgemeinen Schweizerischen Landesausstellung aufgestellt wurde, konnten die Initianten keinen geeigneteren Mann finden, um ihn an die Spitze dieses gross gedachten, vaterländischen Unternehmens zu stellen, als Oberst A. Voegeli-Bodmer. In welchem weiten Masse das allseitige Gelingen der *Landesausstellung von 1883* dem unermüdlichen, kenntnisreichen und gewinnenden Wirken und Wesen des Präsidenten des damaligen Zentralkomitee zu danken ist, wussten vor allem seine Mitarbeiter zu würdigen und ist auch in der ganzen Schweiz rückhaltlos anerkannt worden. Unter den zahlreichen Ehrungen, in denen diese Anerkennung zum Ausdruck kam, hat ihm die Zuerkennung der goldenen Verdienstmedaille der Stadt Zürich, sowie die Ernennung zum Ehrenmitglied der Société des Arts in Genf wohl am meisten Freude bereitet. Ueber die Tätigkeit, die das führende Zentralkomitee unter Voegelis Initiative und Leitung entfaltet hat, ist seinerzeit ein umfassender Bericht erschienen. Das Bild, das wir diesem Nachrufe beilegen, stammt von jenen Tagen, aus denen ihn wohl viele unserer Zeitgenossen noch in Erinnerung haben. Im Anschluss an diese Tätigkeit übertrug ihm der Bundesrat das Amt eines schweizerischen Generalkommissärs an der Weltausstellung in Paris 1889, in dessen Ausübung Oberst Voegeli sich neuerdings besondern Dank der schweizerischen Aussteller erwarb.

Auch auf einem andern technischen Gebiete hat sich Voegeli um das Land verdient gemacht. Im Jahre 1873 hat er im Verein mit dem verstorbenen Sulzer-Steiner vom Hause Gebrüder Sulzer den „*Schweizerischen Verein von Dampfkesselbesitzern*“ ins Leben gerufen und diesen während 34 Jahren als Präsident geleitet. Die jährlich in der Schweiz. Bauzeitung mitgeteilten Auszüge aus dessen Jahresberichten zeigen, welchen Umfang und welches Ansehen der Verein in dieser Zeit gewonnen hat.

Besonders umfangreich war neben seiner amtlichen und beruflichen Wirksamkeit Voegelis Betätigung bei gemeinnützigen Unternehmungen. Bereits im Jahre 1861 trat er in den Vorstand der „Aktiengesellschaft zum Bau billiger Wohnungen“, die er von 1868 an während langer

Jahre als Vorsitzender geleitet hat. An der Leitung des Kinderspitals in Hottingen hat er andauernd und mit schönem Erfolg mitgewirkt. Im Jahre 1885 wurde er in die Vorsteherschaft der Zürcherischen Blinden- und Taubstummen-Anstalt gewählt, der er eine besonders liebevolle Hingabe widmete und deren Präsident er von 1893 an bis zur Uebernahme der Anstalt durch den Staat, zu Ende 1906, gewesen ist. Auch als Zunftmeister der „Zunft zur Waag“ hat er manches Jahr geamtet und zu den festlichen Anlässen der Zunft sich bis zum letztvergangenen Jahr noch regelmässig eingefunden.

So stand Oberst Voegeli-Bodmer im öffentlichen Leben da. Was er seinen Angehörigen, seinen Mitarbeitern allen und seinen Freunden gewesen, ist in wenig Worten nicht zu sagen. Es genüge, dass es ihm Herzensbedürfnis war, sie an seinem Streben teilnehmen zu lassen, ihnen ihren Anteil an den gemeinsamen Erfolgen in freigebiger Weise zuerkennend. Vornehm und herzlich war sein Verkehr mit ihnen und reich beschenkt ging jeder von ihm. Er war ein Mann, dessen Andenken für Alle, die ihn kannten, auf ihr ganzes Leben veredelnd fortwirken wird.

A. J.

Miscellanea.

Umbau des Bahnhofs Saint-Lazare in Paris. Aus dem kleinen, im Jahre 1837 für die Bahnlinie von Paris nach Saint-Germain als erster in Paris erstellten Bahnhof ist im Laufe der Zeit die heute einen Verkehr von über 60 Millionen Reisenden aufweisende „Gare Saint-Lazare“ entstanden. Als Ausgangspunkt des früher der „Cie. des Chemins de Fer de l'Ouest“ gehörenden, nunmehr staatlichen Netzes, das neben einigen kleinen Vorortlinien die grösseren Vorortverbindungen nach Versailles, Marly, Saint-Germain, Mantes und Pontoise sowie die Hauptlinien nach Dieppe, Le Havre und Cherbourg umfasst, genügt dieser Bahnhof schon längst nicht mehr diesem starken, jährlich um etwa eine Million Reisende zunehmenden Verkehr. Mit Rücksicht darauf, dass infolge seiner Lage im Stadttinnern eine Vergrösserung nicht ohne gewaltige Expropriationskosten durchführbar wäre, entschloss man sich für eine weit ausholende Umgestaltung der gesamten Anlagen. Diese umfasst u. a. die Erweiterung des Zentralgebäudes, die Erstellung eines Neubaus an der Rue d'Amsterdam, den Umbau der Perrons als Hochperrons, die Erstellung unterirdischer Gänge für den Gepäckverkehr, die Beseitigung der noch im Bereich des Vorbahnhofs eine für den Verkehr so lästige Einschnürung bildenden vier 330 m langen Batignolles-Tunnels, bis auf den unter der Rue de Rome gelegenen, durch einen um etwa 20% breiteren Einschnitt, und endlich die Erstellung eines unterirdischen Bahnhofs (im Niveau des Zufahrtshofs) für eine Anzahl der z. T. bereits elektrifizierten Vorortlinien. Der breitere Batignolles-Einschnitt wird die Erhöhung der Anzahl der Ausfahrtsgeleise von 8 auf 11 gestatten; die im Zusammenhang damit vorgenommene Erweiterung des Viadukts über die Seine bei Asnières von 6 auf 10 Geleise ist bereits fertiggestellt. Die übrigen Arbeiten sind zum grössten Teil noch im Gang, mit Ausnahme der unterirdischen Bahnhofsanlage, deren Erstellung erst in einem späteren Abschnitt des Bauprogramms vorgesehen ist.

Neubau der Schweizerischen Nationalbank in Zürich. Mit dem geringen Mehr von 12961 annehmenden gegen 12353 verworfenden Stimmen hat die Einwohnergemeinde von Gross-Zürich am 6. d. M. dem Antrag des Stadtrates zugestimmt, nach dem der Schweizer. Nationalbank für die Erstellung eines neuen Bankgebäudes ein entsprechender Teil der Stadthausanlagen am See zwischen der oberen Bahnhofstrasse und der Fraumünsterstrasse abgetreten werden soll. Alle Stadtkreise hatten kleinere oder grössere Mehrheiten aufzuweisen, während der Kreis 1, in dem der Bauplatz liegt, sich im Verhältnis von rund 5 zu 3 dagegen ausgesprochen hat. Möge die Anpassung des Neubaus an die Anlage so erfolgen, dass auch die z. Z. Widerstrebenden mit dem ihnen aufgenötigten Entscheide versöhnt werden.

Wir fügen den Wunsch bei, dass der Wettbewerb, der die Idee zur Ausführung des Neubaus dieser schweizerischen Anstalt bringen soll, diesmal ohne alle Voreingenommenheit auf *allgemein schweizerischer* Grundlage vor sich gehe, und dass er uns einen würdigen, dem ganzen Stadtbild angepassten Bau sichere.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Mai 1915.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:				
Monatsleistung	m	283	—	283
Stand am 31. Mai	m	5049	5148	10197
Vollausbruch:				
Monatsleistung	m	240	—	240
Stand am 31. Mai	m	4904	5039	9943
Widerlager:				
Monatsleistung	m	327	—	327
Stand am 31. Mai	m	4768	4884	9652
Gewölbe:				
Monatsleistung	m	273	—	273
Stand am 31. Mai	m	4644	4874	9518
Tunnel vollendet am 31. Mai	m	4644	4874	9518
In % der Tunnellänge	%	23,4	24,6	48,0
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		504	—	504
Im Freien		224	—	224
Im Ganzen		728	—	728

Nordseite. Die Arbeiten sind noch immer eingestellt.

Südseite. Durch die Mobilisation der italienischen Armee wurden die Arbeiten nicht unterbrochen. Da aber sehr viele Arbeiter zu den Fahnen gerufen wurden, verringerte sich die Monatsleistung erheblich; die Arbeit muss daher neu organisiert werden.

Die Weichsel-Oder-Wasserstrasse. Die zu einem Grossschiffahrtsweg für 400 t-Schiffe ausgebaute Wasserstrasse zwischen Oder und Weichsel ist in der Hauptsache beendet und konnte Ende April d. J. dem Verkehr übergeben werden. Die 293 km lange Strasse führt von Küstrin, an der Einmündung der Warthe in die Oder, nach Brahmünde, der Einmündung der Brahe in die Weichsel. Wie wir der „D. B. Z.“ entnehmen, benutzt sie auf 69 km den Lauf der Warthe, auf 185 km den der Netze, auf 27 km den alten Bromberger Kanal und schliesslich auf 12 km den Lauf der Brahe. Von der Oder bis zur Scheitelhaltung im Bromberger Kanal sind rund 48 m Höhenunterschied zu überwinden, auf der andern Seite rund 28 m. Die Wasserstrasse kann von Schiffen mit 55 m Länge, 8 m Breite und 400 t Ladefähigkeit bei 1,4 m Tiefgang benutzt werden.

Der Verband schweizerischer Sekundärbahnen hielt unter dem Vorsitz von Direktor Geiser (Schaffhausen) am 2. Juni in Thun seine ordentliche Jahreskonferenz ab. Nach Genehmigung von Jahresbericht und Rechnung wurden die durch die gegenwärtige Notlage erforderlichen Massnahmen besprochen. Unter anderem soll beim schweizer. Eisenbahndepartement die Eröffnung eines besondern Kontos für die durch den Krieg verursachten Verluste in den Bilanzen der Bahnunternehmungen nachgesucht werden. Die nächste Verbandsversammlung soll in Bex stattfinden.

Der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband hält am 19. ds. in Brugg seine Generalversammlung ab. Die Traktandenliste enthält neben geschäftlichen Dingen ein Referat von Dr.-Ing. Bertschinger, Zürich, über: „Das Projekt für einen zentralschweizerischen Binnenhafen bei Brugg“ (mit Ausstellung von Plänen), und ein Referat von Oberingenieur Schätti der Firma Escher Wyss & Cie., Zürich, über: „Das neue Schiffahrtsmaterial für die Rhone und die für die Schiffahrt Strassburg-Konstanz geeigneten Schiffstypen“ (mit Vorführung von Lichtbildern). (Siehe Bd. LXII, S. 85, 16. Aug. 1913.)

Verband Schweizerischer Drahtseilbahnen. Der Verband, dem zurzeit 47 Drahtseilbahnen angehören, hielt unter dem Vorsitz von Bankdirektor A. Lang (Bern) am 4. Juni in Zürich seine Generalversammlung ab. Hauptgegenstand der Verhandlungen bildete die schwierige finanzielle Lage, in der sich die meisten der Mitgliedsfirmen befinden. Es wurde beschlossen, sich den bezüglichen vom Verband Schweizer. Sekundärbahnen beim Bundesrat in gleicher Sache unternommenen Schritten anzuschliessen.

Eidgenössische Geometerprüfungen. Das Schweizerische Grundbuchamt teilt mit, dass voraussichtlich im Herbst 1915 (September-Oktober) theoretische und praktische Geometerprüfungen stattfinden. Anmeldungen sind unter Beilegung der Gebühr von 5 Fr. bis zum 20. Juli d. J. an das Schweizerische Grundbuchamt zu richten. Näheres im Bundesblatt Nr. 23 vom 9. Juni 1915.

Volkssanatorium Arosa. Der bündnerische Verein zur Bekämpfung der Tuberkulose hat die Ausführung eines für 90 Krankenbetten bemessenen Volkssanatoriums in Arosa dem Architekten Otto Manz in Chur übertragen. Die für diesen Zweck bereitgestellten Mittel belaufen sich auf 760 000 Fr.

Der neue Bahnhof St. Gallen. Wegen Raummangel müssen wir die Erledigung dieser Angelegenheit (vergl. Seite 240) auf die nächste Nummer verschieben.

Red.

Konkurrenzen.

Kirchliches Gebäude mit Pfarrhäusern in Basel. Der Kirchenrat der Evangelisch-reformierten Kirche von Basel-Stadt eröffnet unter den in Basel seit mindestens einem Jahre niedergelassenen Architekten und den Basler Architekten in der Schweiz und im Ausland eine Ideen-Konkurrenz zur Erlangung von Plänen für ein kirchliches Gebäude mit Pfarrhäusern und Sigristenwohnung auf dem Areal an der Metzger- und Mülhauserstrasse in Basel. Der Termin zur Einreichung der je in einer Mappe zu verpackenden Entwürfe ist auf den 1. Dezember d. J. festgesetzt. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren: Prof. P. Böhringer, Kirchenrat in Basel, als Präsident, Arch. Max Haefeli in Zürich, Prof. R. Rittmeyer, Arch. in Winterthur, Arch. Fritz Widmer in Bern und Pfarrer Adolf Preiswerk in Basel. Zur Erteilung von drei bis vier Preisen stehen 6500 Fr. zur Verfügung, bezüglich der Anfertigung der Baupläne und der Bauleitung behält sich die ausschreibende Behörde freie Hand vor, doch soll, wenn nicht triftige Gründe dagegen sprechen, dem Verfasser des vom Preisgericht in erster Linie zur Ausführung empfohlenen Projektes die Ausführung übertragen werden.

Verlangt werden: Ein Lageplan 1:500; die Grundrisse aller Ansichten und die erforderlichen Schnitte aller zu erstellenden Gebäude in 1:200; eine perspektivische Ansicht; Feststellung des Kubikausmasses der Baulichkeiten; Schätzung der Kosten für Umgebungs-Arbeiten; ein kurzgefasster Erläuterungsbericht.

Das Programm nebst Lageplan 1:500 sowie einem Auszug aus dem baslerischen Gesetz über Hochbau ist kostenlos zu beziehen bei der Verwaltung der Evangelisch-reformierten Kirche, Rheinsprung 24 in Basel.

Kirche und Pfarrhaus in Lyss (Bd. LXIII, S. 354; Bd. LXV, S. 115). Zu dem auf den 31. Mai d. J. hinausgeschobenen Termin gingen bei 100 Entwürfe ein. Das Preisgericht ist auf heute, den 12. Juni einberufen und die Ausstellung der Pläne soll von Mitte nächster Woche an bis zum 30. Juni dauern.

Nekrologie.

† C. Molo. Zu Bellinzona verschied am 7. d. M. im Alter von 79 Jahren eines der ältesten Mitglieder der G. e. P. Ing. Carlo Molo, der an der Ingenieurabteilung unserer Eidg. Technischen Hochschule in den Jahren 1856 bis 1859 studiert hat. Molo hat an der Berner Staatsbahn, an den Tessinischen Eisenbahnen und der Linie Bulle-Romont gearbeitet. Von 1875 bis 1882 war er Ingenieur der Gotthardbahn in Bellinzona und Lugano, dann Ingenieur der Veltlinerbahn bis 1889. Seither ist er in Bellinzona als Ingenieur anässig gewesen.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.**Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.****Mitteilung des Central-Comité.**

Das Sekretariat der American Society of Civil Engineers hat uns eine Einladung an die Mitglieder unseres Vereins zugehen lassen zur Teilnahme an einem am 9. September d. J. von New York abgehenden Sonderzug für die Fachgenossen, die an dem *Internationalen Ingenieur-Kongress in San Francisco* teilnehmen wollen. Anmeldungen werden so bald wie möglich gewünscht.

Das unterzeichnete Sekretariat ist bereit, nähere Aufschlüsse zu erteilen und allfällige Anmeldungen weiter zu leiten.

Zürich, den 8. Juni 1915.

Das Sekretariat: A. Trautweiler.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.****Stellenvermittlung.**

Gesucht nach Spanien ein *Ingenieur* mit Praxis im Wasserturbinenbau, allgem. Maschinenbau, Uebung in Terrainaufnahmen und Projektierung kleinerer und mittlerer Anlagen. (1967)

Gesucht nach Genf *Maschinen-Ingenieur* mit abgeschlossener Hochschulbildung und vollständiger Beherrschung des Französischen und Englischen. (1968)

On demande pour la France un jeune *ingénieur* pour diriger une petite usine à gaz et électrique. (1969)

Gesucht nach Deutschland jüngere *Bauingenieure* mit Erfahrung im Eisenbetonbau. (1970)

Gesucht nach Holland, in Dampfmaschinen-Konstruktionsbureau, junger *Ingenieur* mit einigen Jahren Praxis. (1971)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich 2.