

**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 Stadtgenieur 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 Landeverebe im Limmattal, die zu besagtem Zwecke in weitblickiger Weise eingeleitet worden waren, haben immerhin der Stadt Zürich Vorteil gebracht und es ihr u. a. ermöglicht, nach weiteren Jahrzehnten ihr neues Gaswerk daselbst zu relativ günstigen Landpreisen zu errichten. In Anerkennung ihrer uneigennützigen 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. Vögeli-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 Zuverkennung 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 Vögeli 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 Vorsteuerschaft 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 zu erkennen. 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 veredelt 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 Stadtinnern 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 Errichtung eines Neubaues an der Rue d'Amsterdam, den Umbau der Perrons als Hochperrons, die Errichtung unterirdischer Gänge für den Gepäckverkehr, die Beseitigung der noch im Bereich des Vorbahnhofes 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 Errichtung eines unterirdischen Bahnhofes (im Niveau des Zufahrtshofes) für eine Anzahl der z. T. bereits elektrifizierten Vorortlinien. Der breitere Batignolles-Einschnitt wird die Erhöhung der Anzahl der Ausfahrtsgleise von 8 auf 11 gestatten; die im Zusammenhang damit vorgenommene Erweiterung des Viadukts über die Seine bei Asnières von 6 auf 10 Gleise ist bereits fertiggestellt. Die übrigen Arbeiten sind zum grössten Teil noch im Gang, mit Ausnahme der unterirdischen Bahnhofsanlage, deren Errichtung erst in einem späteren Abschnitt des Bauprogramms vorgesehen ist.

**Neubau der Schweizerischen Nationalbank in Zürich.** Mit dem geringen Mehr von 12 961 annehmenden gegen 12 353 verwerfenden Stimmen hat die Einwohnergemeinde von Gross-Zürich am 6. d. M. dem Antrag des Stadtrates zugestimmt, nach dem der Schweizer. Nationalbank für die Errichtung 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 Neubaues 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 Neubaues dieser schweizerischen Anstalt bringen soll, diesmal ohne alle Voreingenommenheit auf *allgemeine schweizerische Grundlage* vor sich gehe, und dass er uns einen würdigen, dem ganzen Stadtbild angepassten Bau sichere.

