

Vogt, Eusebius

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

† Oberingenieur Eusebius Vogt.

(Mit Tafel 11.)

Mit Eusebius Vogt, Oberingenieur bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, hat ein arbeitsreiches Technikerleben seinen Abschluss gefunden.

Vogt wurde am 25. November 1849 in Grenchen geboren. Er stammte aus einer guten, altbäuerlichen Familie. Ein echter Sohn seiner aufstrebenden Gemeinde war er voller Tatkraft, Arbeitsfreudigkeit und von seltener Offenheit, wenn erforderlich Derbheit, wenn seine impulsive Natur es ihm zu erfordern schien, seiner Auffassung Geltung zu verschaffen.

In seiner Heimatgemeinde benutzte Vogt die Primar- und Bezirksschulen und absolvierte dann die gewerbliche Abteilung der Kantonsschule Solothurn. Von 1867 bis 1871 besuchte er die Ingenieurschule der Eidg. Technischen Hochschule und erwarb sich 1871 das Diplom als Ingenieur. Seine Einführung in die praktische Laufbahn fand er bei Ingenieur Herzog in Freiburg. Sie bestand in Studien für eine Schmalspurbahn und diese bildeten somit einen trefflichen Uebergang zu der spätern Leitung von Bauausführungen. Auch Herzog, den wir noch als Expropriationskommissär der Oronbahn kannten, war mit seinem bedächtigen Wesen dazu vorzüglich geeignet, einen jungen Mann mit dem Ernst des Lebens vertraut zu machen.

Bei der schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahn fand sodann Vogt unter der Oberleitung eines Gränicher und Eisele die direkte Berührung mit der Ausführung einer schwierigen Bahn, nämlich mit der Strecke von Biel durch die Schlucht von Reuchenette bis Sonceboz. Es war dies in der Zeit von 1871 bis 1873.

Die dadurch erworbenen praktischen Fähigkeiten veranlassten damals den Verfasser dieser Zeilen, Vogt für die Ausführung der Bauten der Emmentalbahn zu gewinnen, da die letztere in der Hauptsache als Regiebau durchgeführt und dabei grösste Sparsamkeit eingehalten werden sollte. Es war eine Freude zu sehen, wie Vogt diese Aufgabe erfüllte, sodass die Bahn trotz ihrer bescheiden berechneten Mittel noch mit einer kleinen Ersparnis vollendet werden konnte. Am 26. Mai 1875 wurde die Emmentalbahn Solothurn-Burgdorf, damals noch über Derendingen geführt, dem Betriebe übergeben.

Schon am 11. Februar 1875 ernannte die Stadt Solothurn Vogt zum Stadtingenieur, als Nachfolger von Tschui-Graf, des frühern Bahningenieurs der schweizerischen Zentralbahn. Die Stadt Solothurn befasste sich damals mit der Verbesserung ihrer Trinkwasserleitungen und Vogt hatte unter andern laufenden Bauausführungen auch die neue Wasserversorgung der Stadt Solothurn aus den Bellacher Quellen auszuführen. Hervorzuheben ist aber vor allem der im Jahre 1878 so praktisch vollzogene Umbau der beiden hölzernen Aarebrücken der Stadt in Eisenkonstruktionen.

Am 18. Juli 1879 wurde Vogt zum Kantonsingenieur von Solothurn, als Nachfolger Flurys, ernannt und im gleichen Monat auch zum Mitglied der Maturitätskommission der Kantonsschule an Stelle des zur Gotthardbahn übergetretenen Verfassers. Aber schon am 16. April 1880 demissionierte Vogt als Kantonsingenieur, weil er vom Direktorium der Zentralbahn zum Bahningenieur für die Linie Olten-Solothurn-Biel gewählt worden war. Sein Bahnbezirk, zum grossen Teil aus neuen Linien bestehend, gab wenig Gelegenheit zu baulicher Tätigkeit, sodass sich damals Vogt vielfach auch mit Expertisen und nicht zum wenigsten auch mit öffentlichen Angelegenheiten des Kantons Solothurn befasste. —

Als am 15. Mai 1892 seine Neuwahl als Kantonsrat erfolgte, erklärte er, zusammen mit Albert Strub und Adrian Wisler, Nichtannahme der Wahl, weil nach seiner Ansicht die Vertretung der Minorität mit den Grundsätzen der Verfassung in Widerspruch stand. Er wurde indessen am 3. Mai 1896 neuerdings als Kantonsrat, am 13. Mai 1896 als Mitglied der Staatswirtschaftskommission und dann zum zweiten und ersten Vizepräsidenten des Rates gewählt, bis er im Oktober 1897 von diesen politischen Stellungen zurücktrat, nachdem er bereits im Juli 1897 zum Oberingenieur der schweizerischen Zentralbahn berufen worden war; als solcher trat Vogt im November gleichen Jahres in Funktion. In dieser Stellung verblieb er bis zu seiner Ernennung zum Oberingenieur der schweizerischen Bundesbahnen, die am 1. Juli 1901 erfolgte.

Unter seiner Oberleitung wurde bei der Zentralbahn die vorher begonnene Erweiterung des Bahnhofes Olten vollendet. Im fernern

sind zwischen 1897 und 1901 die definitiven Projekte für den neuen Personenbahnhof in Basel, der dem Geschäftsbericht der Zentralbahn für 1899 beigelegt ist, und für die Erweiterung des Bahnhofes Bern, behufs Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn, aufgestellt worden. Sodann wurden unter seiner Oberleitung folgende grössere Bauten ausgeführt: die Verlegung der Elsässerlinie und die Erstellung des neuen Bahnhofes Basel-St. Johann; die Verlegung des Güterbahnhofes Basel nach dem Wolf, im Anschluss an den dortigen Rangierbahnhof; die Erstellung des provisorischen Personenbahnhofes an der Güterstrasse in Basel — die Ausführung des definitiven Personenbahnhofes Basel erfolgte erst nach 1901 — Erweiterungen der Stationen Zollikofen durch Tieferlegung der Bahnnivellette, der Stationen Sissach und Langenthal. Diese allseitige Tätigkeit Vogts auf dem Gebiete des Ingenieurwesens liessen ihn für die Stelle eines Oberingenieurs der Bundesbahnen als die geeignetste Persönlichkeit erscheinen. Im kräftigsten Mannesalter stehend, begann nun erst seine hervorragendste Wirksamkeit.

Durch Bundesratsbeschluss vom 13./19. Dezember 1901 wurde der Bau der Rickenbahn, der diese mittels eines 8,6 Kilometer langen Basistunnels aus dem Toggenburg in das Linth- und Seegebiet zu führen hatte, vom Bunde übernommen. Als Oberingenieur der Bundesbahnen hatte Vogt diesen Bau zu leiten. Die Arbeiten begannen auf der Südseite am 17. November, auf der Nordseite am 24. November 1903. Die Bahneröffnung fand am 1. Oktober 1910 statt. Der Ricketunnel ist nach denjenigen des Simplon und des Gotthard der längste der S. B. B. Am nächsten folgt ihm in der Länge der Hauensteinbasistunnel mit 8135 m. Die 16,2 km lange Verlegung der Linie Sissach-Läufelfingen-Olten auf die Linie Sissach-Gelterkinden-Olten, wodurch der Kulminationspunkt der Linie von 561,80 m auf 451,93 m Höhe ü. M., somit um 109,87 m, die Höchstneigung von 28,26 auf 10,5 ‰ herabgesetzt und woraus eine Betriebskostensparnis von 800 000 bis eine Million Franken jährlich zu erwarten war, wurde durch den Bundesbeschluss vom 12. April/20. Juni 1910 festgelegt. Der Arbeitsbeginn erfolgte am 12. Februar 1912 und die Baute ist ein Jahr vor der berechneten Frist vollendet worden. Die Vorarbeiten und die Bauausführung dieser wichtigen, für die Mehrung und Förderung des Verkehrs zwischen Basel und der südlich der Jurakette gelegenen Schweiz bedeutsamen Linie standen unter der Oberleitung Vogts.

Die Verkehrsentwicklung, die die Bundesbahnen seit 1901 genommen haben, brachten es mit sich, dass an den Ausbau des Netzes grosse Anforderungen gestellt wurden. Als Leistungen dieser Art, für die Vogt sich Verdienste erwarb, sind zu erwähnen vorab die Einführung des Schientyp von 46 kg/m (1902), sodann zahlreiche Sicherungsanlagen, wie Weichen- und Signalstellwerke, die Beseitigung vieler Niveauübergänge und die Ausführung von Doppelgleisen in erheblicher Ausdehnung auf den Hauptlinien des Netzes der Bundesbahnen. Die Verkehrsentwicklung hatte dann aber namentlich auch grossen Einfluss auf alle Stationsanlagen. Demgemäss wurde in erster Linie der Personenbahnhof in Basel vollendet und am 24. Juni 1907 dem Betrieb übergeben, sodann in Biel, Lausanne, Bern, Vallorbe, St. Gallen, Oerlikon grössere Umbauten in Angriff genommen und zum Teil vollendet. Alle diese Bauten zu beschreiben, wäre hier nicht möglich. Dagegen verdient besondere Erwähnung die Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn mit dem neuen Bahnhof in Enge-Zürich, deren Projekt zu so langen Verhandlungen Anlass gab, bis endlich eine Lösung gefunden wurde, die die grösste Zahl von Interessen befriedigte. Nur Vogt selbst war, wie er noch in Leubringen, anlässlich eines Vortrages über den Bahnhof Biel ausführte, nicht restlos befriedigt. Der echte, strebsame Techniker ist ja auch von seinen eigenen Projekten selten voll befriedigt, weil der rastlose Geist immer nach noch besseren Lösungen strebt.

Zu allem hatte der Oberingenieur gemäss seiner Stellung auch bei zahlreichen Organisationsfragen bei der Einführung der Bundesbahnen mitzuwirken. Wie gewissenhaft Vogt seine Aufgaben erledigte, davon konnte der Schreiber dieser Zeilen sich persönlich überzeugen, war er doch anwesend und konnte mit grösster Anerkennung feststellen, wie anlässlich der Prüfung des baulichen Zustandes der Neuenburger Jurabahn bei einer Tunnelinspektion, die wegen des Zugsverkehrs nur nach Mitternacht mit dem Tunnelwagen vorgenommen werden konnte, Oberingenieur Vogt alle Gewölbeteile auf das eingehendste ableuchtete und keine Mühe sparte, jeden verborgensten Schaden aufzudecken.



EUSEBIUS VOGT

OBERINGENIEUR B. D. GENERALDIREKTION
DER SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Geb. 25. Nov. 1849

Gest. 31. Aug. 1917

Seite / page

120 (3)

leer / vide /
blank

In militärischer Hinsicht rückte Vogt bis zum Oberleutnant der Artillerie auf. Auch seine politische Betätigung im öffentlichen Leben wurde bereits von uns erwähnt. Sie entsprach seinem starken Temperament und seinem ebenso tiefen Gefühl für Gerechtigkeit gegenüber allen Staatsbürgern. Selbstverständlich hat sie neben seinen Leistungen als Techniker nur den Charakter einer vorübergehenden Episode.

Irren ist menschlich. Auch Vogt war es nicht erspart. Nimmt man alles in allem, so hat der Bauernsohn von Grenchen seinem Lande grosse Dienste geleistet. Mit vielen unvergänglichen Werken ist sein Name verbunden. Er war ein ganzer Mann.

Dr. H. Dietler.

* * *

Diesem Nachruf, den wir, mit unwesentlichen Auslassungen hinsichtlich Vogts politischer Tätigkeit, dem Berner „Bund“ entnehmen, fügen wir auf Tafel 11 ein Bild des Verstorbenen bei. Es ist das beste, das wir ausfindig machen konnten, und stammt aus der Zeit von Vogts Ernennung zum Oberingenieur der S. B. B. In den letzten Jahren waren seine Züge wohl schärfer ausgeprägt. Die tief liegenden Augen blitzten gelegentlich gehörig hervor unter der gerunzelten Stirn; sie konnten aber auch in fröhlicher Laune recht schalkhaft leuchten und so den Gemütsmenschen verraten, der in einer oft rauh erscheinenden Schale wohnte. So tragen wir Vogts Bild in schöner Erinnerung, wie er, vielleicht zum letzten Mal in grösserem Freundeskreis, vor uns stand im Juni 1915 auf der Höhe von Leubringen, an welche Zusammenkunft Dr. Dietler erinnert.¹⁾ Unmittelbar darauf befahl ihm eine schwere Venen-Entzündung, die ihn hart am Rand des Todes vorbeiführte. Doch erholte er sich wieder zu völliger Frische. Eine grosse Beruhigung war es ihm, seine Bedenken gegen die Unterfahung der Sihl beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn durch die gründlichen Untersuchungen massgebender Fachkollegen zerstreut zu wissen, wovon er uns anlässlich unseres letzten Besuches auf seinem Bureau noch erzählte. Keiner von uns dachte damals, dass der fröhliche und anscheinend so gesunde Mann kaum mehr die Bauausschreibung dieses wichtigen Bauwerks erleben werde.

Die schweizerische Technikerschaft verliert in Vogt nicht nur einen klugen, wohlüberlegenden Mann, einen tüchtigen und erfahrenen Ingenieur, sondern auch einen warmherzigen, guten Kollegen, den sie nicht so bald vergessen wird.

C. J.

Miscellanea.

Drahtlose Telegraphie zwischen Kalifornien und Japan.

Ueber die Ende vorigen Jahres fertiggestellten, von der Marconi-Gesellschaft erbauten Anlagen für den Verkehr mit drahtloser Telegraphie zwischen San Francisco und Funabaschi in Japan entnehmen wir „Elektrotechnik und Maschinenbau“ die folgenden Einzelheiten. Die in der Nähe von San Francisco gelegene Doppelstation Marshall-Bolinas ist von Funabaschi rund 11 000 km entfernt. In Bolinas werden die Antennen von acht je 100 m hohen Masten, in Marshall von sieben Masten annähernd gleicher Höhe getragen. Die Leistung der Stationsgeneratoren beträgt 300 kW. Zwischen den beiden Endpunkten der Strecke, fast 4000 km von der amerikanischen Küste, nicht ganz 7000 km von Japan entfernt, liegt die Vermittlungsstelle, ebenfalls eine Doppelstation, Kahuku-Kokohead auf Hawaii, wohl die grösste Einrichtung für drahtlose Telegraphie, die bisher überhaupt geschaffen worden ist. Koko-Head liegt gegen 16 km östlich von Honolulu auf Oahu, der drittgrössten Hawaii-Insel. Für die Amerika-Antennen wurden hier fünf Masten von rund 100 m Höhe errichtet, während die Japan-Antennen von zwei je 133 m hohen Masten getragen werden, von denen aus sie sich nach einem Turm ziehen, der auf Koko-Head, einem erloschenen Vulkan von 370 m Höhe steht. Dieser Turm ist noch 45 m hoch, die Länge der Antennen beträgt daher annähernd 600 m. In Kahuku sind die Einrichtungen noch grösser und ausgedehnter: die Amerika-Antenne hängt an zwölf Masten von 100 m Höhe, die Japan-Antenne an zwölf Masten von 150 m Höhe. Ueber die Anlage in Funabaschi macht unsere Quelle keine näheren Angaben.

Alle Einrichtungen dieser Linie für drahtlose Telegraphie sind mit den neuesten Vervollkommnungen versehen. So geschieht das Senden aller Telegramme automatisch mit Hilfe durchlochter Streifen, wie sie auch in der Schnelltelegraphie mit Leitung üblich sind und

die in den Sender nur eingespannt zu werden brauchen. Dabei können bis 300 Zeichen in der Minute übermittelt werden. Als Empfänger dienen Einrichtungen, die dem Diktaphon nachgebildet sind und von denen die Telegramme, wenn sie fertig vorliegen, rasch ablesen werden können.

Ueber die Struktur der nach dem Metallspritzverfahren hergestellten Metallüberzüge hat Hans Arnold sehr bemerkenswerte Untersuchungen angestellt, über die „Stahl und Eisen“ unter Beigabe einiger mikroskopischer Aufnahmen nähere Einzelheiten mitteilt. Aus der Untersuchung der Metallteilchen selbst, die zu diesem Zwecke in einen etwa 2 m von der Spritzpistole entfernten Wassereimer gespritzt wurden, war zunächst zu erkennen, dass die Metalltropfen 0,01 bis 0,15 mm Durchmesser aufweisen und an der Stelle des Abreissens des Tropfens vom Draht einen deutlich sichtbaren schwanzförmigen Ansatz besitzen. Geätzte Schiffe von in Richtung des Metallstrahles geschnittenen Ueberzügen zeigen ein von Wellenlinien durchzogenes Bild. Diese im grossen und ganzen denselben Verlauf aufweisenden Kurven scheinen ein Charakteristikum für durch Spritzen hergestellte Metallschichten zu sein. Arnold erklärt sich deren Zustandekommen folgendermassen: Beim Auftreffen der Metallteilchen werden diese infolge der in ihnen aufgespeicherten kinetischen Energie, begünstigt durch die ihnen noch innewohnende Wärme, plattgedrückt und lagern sich als Scheiben, die sich häufig an den Enden verjüngen, neben- und übereinander, die kurze Axe parallel zur Spritzrichtung. — Aus den betreffenden Untersuchungen geht hervor, dass die Metallographie ein gutes Hilfsmittel zur Untersuchung von Ueberzügen und gegebenenfalls auch zur Identifizierung von solchen unbekannter Herkunft darstellt.

Wiederherstellungsarbeiten am Radebaugh-Tunnel der Pennsylvania-Bahn. Ein eigenartiger Bauvorgang ist anlässlich von Wiederherstellungsarbeiten am 620 m langen Radebaugh-Tunnel bei Greensburg, Penn., eingeschlagen worden. Da das aus Backstein erstellte Tunnelmauerwerk infolge der ungünstigen Bodenbeschaffenheit ständigen Bewegungen unterworfen war, wurde auf einer 260 m langen Strecke ein neues Gewölbe aus massivem Beton ausserhalb des bisherigen Gewölbes erstellt, und zwar erfolgte diese Arbeit ohne Unterbruch des Verkehrs in folgender Weise.

Von einem früheren Schacht ausgehend wurde zunächst auf beiden Seiten des Tunnels, in 3 m Höhe über Schienenoberkante, je ein Stollen von 1,8 × 1,8 m Querschnitt vorgetrieben. Nachdem das Tunnelgewölbe mittels Lehrbogen abgestützt worden war, wurde dann von diesen Stollen aus das über dem Gewölbe gelegene Erdmaterial in 1,8 bis 2,1 m Höhe entfernt und durch Beton ersetzt. Hierauf wurden auch die Wandungen der Stollen ausbetoniert und schliesslich auch die Stollen mit Beton völlig ausgefüllt, die auf diese Weise mit der neuen Decke ein Ganzes bilden. Die Arbeiten sind in „Eng. News“ näher beschrieben.

Härten mit dem Azetylen-Schweissbrenner. Infolge ihres hohen Gehalts an Kohlenstoff kann die Azetylenflamme gut zur Zementierung von eisernen Arbeitstücken verwendet werden. So ist es z. B. möglich, mit einer reinen Azetylenflamme Maschinen-Bestandteile aus weichem Stahl, die vorher auf Kirschlorglut erhitzt wurden, innert zwei Minuten auf etwa 0,2 mm Tiefe zu verstähen. Eine viel energischere Zementierung kann mit einer Azetylen-Sauerstoffflamme mit Azetylenüberschuss erreicht werden. Wie wir den Mitteilungen des Schweizerischen Azetylen-Vereins entnehmen, ist es u. a. gelungen, innert zehn Minuten eine sehr regelmässige zementierte Schicht von 2 bis 3 mm Stärke zu erhalten. Daneben kann der Azetylen-Sauerstoff-Brenner natürlich auch zum Erhitzen von Arbeitstücken aus härtbarem Stahl im Hinblick auf ein nachheriges Abschrecken dienen. Dieses schon seit mehreren Jahren geübte Verfahren ist dann sehr geeignet, wenn nur kleine Teile der Oberfläche eines Stückes gehärtet werden sollen. Sein Anwendungsgebiet ist besonders im Motorwagenbau sehr gross; es lassen sich namentlich die Radzähne bei grossen Zahnradern auf diese Weise gut härten. Auch im Werkzeugbau wurde es mit Erfolg angewendet.

Techniker im Verwaltungsdienst. Unserer Mitteilung auf Seite 10 dieses Bandes betreffs die Wahl von Ingenieuren als Bürgermeister in deutschen Städten können wir heute hinzufügen, dass nun auch die Wiener Fachkollegen in dieser Hinsicht einen Erfolg zu verzeichnen haben. So sind dort laut einer vor kurzem erlassenen Verfügung des Bürgermeisters die städtischen Techniker nunmehr zur unmittelbaren Mitarbeit in der städtischen Verwaltung zugelassen, während sie bisher an der Erledigung technischer und

¹⁾ Ausschuss-Sitzung der G. e. P., vergl. Bd. LXVI, S. 48 (24. Juli 1915).