

Vögeli, Albert

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

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 27⁰/₁₀₀ 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* Φ aus der Nähe zu beobachten. Seine mannigfachen Wendungen und Auf- und Abstiege erfolgten mit grosser Ruhe und anscheinender Sicherheit. Gegenüber dem früheren Modell¹⁾ 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 geworden²⁾. 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.

¹⁾ Vergl. unsern eingehenden Artikel auf Seite 174 in Bd. LI mit Abbildungen.

²⁾ 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 lies 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 langersehnten 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