

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 24  
  
**Nachruf:** Voegeli-Bodmer, Arnold

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

noch die Probe aufs Exempel; ich lasse eine Tabelle folgen, die den Einfluss meiner vereinfachten Berechnung auf die Dimensionierung der I-Träger im Vergleich zu der üblichen genauen Berechnung angibt, bezogen auf je 1,0 m lange, beidseitig frei aufliegende Balken und Einzellasten  $P$  in der Mitte:

I NP.	Nach der Formel $P=h^3$ tragen diese Balken als Einzellast in der Mitte:	Nach üblicher Berechnung mit $\sigma = 1,0 \text{ t/cm}^2$ sind für diese Lasten erforderlich NP.:
Nr. 8	0,51 t	Nr. 8
9	0,73	8
10	1,00	9
11	1,33	10
12	1,73	11
13	2,20	13
14	2,74	14
15	3,38	15
16	4,10	16
17	4,91	17
18	5,83	18
19	6,86	19
20	8,00	20
21	9,26	21
22	10,7	22
23	12,2	23
24	13,8	24
25	15,6	25
26	17,6	26
27	19,7	27
28	21,9	28
29	24,4	30
30	27,0	32
32	32,8	34
34	39,3	36
36	46,7	38
38	54,9	40
40	64,0	42 <sup>1/2</sup>
42 <sup>1/2</sup>	76,8	45
45	91,1	47 <sup>1/2</sup>
47 <sup>1/2</sup>	107,2	50
50	125,0	55
55	166,4	60
60	216,0	—

Diese Tabelle zeigt uns, dass der Einfluss der Anwendung meiner Faustregel auf die Dimensionierung der I-Träger je nach der Profilhöhe ein verschiedener ist. Man wird durch die Formel  $P=h^3$  veranlasst, bei den Profilen Nr. 11 und darunter eine Nr. grösser zu nehmen, als bei der Dimensionierung mit  $\sigma = 1000 \text{ kg/cm}^2$ . Müssen aber die Durchbiegungen berücksichtigt werden, so wird im allgemeinen die Faustregel sicherere Resultate ergeben, als die sogenannte „genaue“ Methode. Es sei hier übrigens noch bemerkt, dass sehr viele Architekten überhaupt keine I-Träger unter Nr. 12 anwenden.

Bei den Profilen zwischen Nr. 11 und Nr. 30, also bei denen, die weitaus am häufigsten angewendet werden, gibt die Faustregel die gleichen Dimensionen, wie die Methode mit  $\sigma = 1000 \text{ kg/cm}^2$ .

Bei den Trägern über Nr. 30 endlich gibt die Faustregel Profile, die um eine Nummer kleiner sind, als die mit  $\sigma = 1000 \text{ kg/cm}^2$  berechneten. Da aber dadurch im schlimmsten Falle eine Material-Beanspruchung von  $1150 \text{ kg/cm}^2$  vorkommen kann, während die früher erwähnte Eidg. Brücken-Verordnung Spannungen bis 1200, bei konstanter Belastung sogar bis  $1300 \text{ kg/cm}^2$  zulässt (vergl. auch Rohn, Kirchenfeldbrücke, Seite 225 oben rechts), möge man getrost auch in diesem Falle die deutschen Normalprofile mit meiner Bauplatzformel  $P=h^3$  ermitteln.

(Forts. folgt.)

## † A. Voegeli-Bodmer.

(Mit Tafel 40.)

Am letzten Montag hat Zürich einen seiner verdienstlichsten Bürger, die schweizerische Technikerschaft eines ihrer ältesten, hervorragenden Mitglieder zur ewigen Ruhe bestattet. In seinem 89. Lebensjahr ist in Zürich am 4. Juni Oberst Arnold Voegeli-Bodmer gestorben. Von seiner vielseitigen gemeinnützigen Tätigkeit musste er in den letzten Jahren, seinem hohen Alter entsprechend, einen Zweig um den andern aufgeben, doch war es ihm vergönnt, bis in die letzten Tage teilnehmend sich der Früchte zu erfreuen, zu denen sein reiches Wirken den Grund gelegt hat. Trat er so in der Öffentlichkeit allmählich zurück, so lebte er umso inniger in der Erinnerung und Freundschaft der weiten Kreise, die er im Verlaufe der Zeit näher an sich gefesselt hatte, und die in dem vornehmen Wesen des Heimgegangenen eine Stütze gefunden hatten, um mit ihm sich den Glauben an menschliche Ideale zu bewahren.

Voegeli war ein aufrechter Eidgenosse. Seine Vaterlandsliebe fusste auf einer gründlichen allgemeinen Wissens- und Herzensbildung, sowie auf der Weltkenntnis und dem freien Blick, die er durch vieljähriges Wirken im Auslande gewonnen. Er hatte seine technisch-militärische Ausbildung in Oesterreich erworben und darauf im österreichischen Geniekorps gedient, in welchem er sowohl dort, wie in Oberitalien und in Deutschland tätig gewesen war, bis er fünfunddreissigjährig als Geniehauptmann seinen Abschied nahm, um in seine Vaterstadt zurückzukehren. Dieser und dem schweizerischen Vaterlande hat er seither sein ganzes Sein, sein Denken und seine Arbeit gewidmet. Die ritterliche Gesinnung und die gesellschaftliche Lebensauffassung, die er aus seiner ersten Wirksamkeit mitgebracht, wusste er dabei mit hervorragendem Takt unserem demokratischen schweizerischen Wesen anzupassen und wo nötig unterzuordnen, derart die Grundlage für das glücklich harmonische Wirken in unserem öffentlichen Leben gewinnend, das ihn besonders ausgezeichnet hat.

Arnold Voegeli wurde am 27. Oktober 1826 zu Zürich geboren. Nach Besuch der hiesigen Schulen trat er 1841 in die k. k. österreichische Ingenieurakademie in Wiener-Neustadt ein, aus der er 1846 als Genieleutnant hervorging. Als solcher machte er den oberitalienischen Feldzug der Jahre 1848/49 mit, und zeichnete sich bei der Belagerung des Fort Malghera bei Venedig aus. Die folgenden Jahre war er bei militärischen Bauten beschäftigt; zuletzt befehligte er als Hauptmann die österreichische Genieabteilung der damaligen Bundesfestung Mainz. In die Schweiz zurückgekehrt, wurde er im Jahre 1861 zum Major im Generalstab ernannt, 1866 zum Oberstleutnant und 1870 zum Obersten befördert. Bei der Grenzbesetzung 1871 war Voegeli Stabschef der III. Division und 1875 wurde ihm das Kommando der VII. Division übertragen, die er bis 1888 führte. Er hätte in jenem Jahr die Feldmanöver der IV. und VIII. Division leiten sollen; ein Sturz mit dem Pferde, der einen schweren Beinbruch zur Folge hatte, machte dieses aber unmöglich und veranlasste Voegeli, da die Heilung nur langsam und auch nicht ohne etwelche Schwäche zurückzulassen gelang, weiterhin auf den aktiven Militärdienst zu verzichten.

Der bürgerlichen Verwaltung seiner Vaterstadt hat Voegeli sich gleichfalls, sofort nach seiner Heimkehr, zur Verfügung gestellt. Schon 1861 wurde er in das städtische Baukollegium berufen und nahm an dessen Arbeiten lebhaft teil, was zur Folge hatte, dass, als Stadtrat Professor Karl Pestalozzi zurücktrat, Voegeli-Bodmer am 16. Oktober 1865 zu dessen Nachfolger im Stadtrat gewählt und in diesem als *Bauherr der Stadt Zürich* bestellt wurde. Eine Reihe grösserer baulicher Unternehmungen waren bei seinem Amtsantritt bereits in Angriff genommen, so die Bahnhofbrücke, der Ausbau der Bahnhofstrasse mit dem Bahnhofquartier, die Ablenkung des Schanzengrabens in die Sihl, die Erweiterung der Strasse bei der alten Metzger (wo jetzt die Fleischhalle steht), das Schlachthaus an der Walche u. a. m.



OBERST A. VÆGELI-BODMER

INGENIEUR

GEBOREN 27. OKT. 1826

GESTORBEN 4. JUNI 1915

Seite / page

274 (3)

leer / vide /  
blank

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 Quaiemeinden 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 Landerwerbe im Limmattal, die zu besagtem Zwecke in weit-sichtiger 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 grössern 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 aus-holende Umgestaltung der gesamten Anlagen. Diese umfasst u. a. die Erweiterung des Zentralgebäudes, die Erstellung eines Neubaues 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 Zufahrt-hofs) 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 verwerfenden 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 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 *allgemein schweizerischer* Grundlage vor sich gehe, und dass er uns einen würdigen, dem ganzen Stadtbild angepassten Bau sichere.