

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 2

Sonstiges

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: 14.03.2025

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

grossen Eifer dem Studium obzuliegen. Leider wurde dieses im letzten Semester vorzeitig abgebrochen durch eine schwere Lungenentzündung, die ihn 1867 befiel, und von der er nur schwer genes. Die Folgen dieser Krankheit, die er erst nach Jahren ganz überwinden konnte, sind für Seitz bei der Wahl seiner praktischen Betätigung bestimmend gewesen. Sie nötigten ihn, statt wie es wohl sein Wunsch gewesen wäre, als junger Ingenieur frei in die Welt hinauszuziehen und die Mühsale und Gefahren auf sich zu nehmen, die eine derartige Berufstätigkeit mit sich bringt, zu sorgfältiger Auswahl in der Art seiner Beschäftigung.

Er fand zunächst Arbeit bei dem Bau der Wyl-Toggenburgbahn und hierauf, nach erneutem Kranksein, von 1869 bis 1871 im Ingenieurbureau Dardier in St. Gallen, wo er sich Strassen- und Eisenbahnprojekten zu widmen hatte. Mit Dank und Freude erinnerte er sich immer wieder dieser Zeit, in der er durch angemessene Beschäftigung im Freien seine Gesundheit kräftigen und die für spätere Arbeit erforderliche Widerstandsfähigkeit wieder gewinnen konnte.

Vom Jahr 1871 bis 1872 war er dann bei der Schweizer. Baugesellschaft der Jurabahnen in Sonceboz angestellt und trat 1872 in die Dienste der Vereinigten Schweizerbahnen, zunächst als Adjunkt des Bahningenieurs Bürgi und dann, von 1886 an, als Bahningenieur. Es waren schwere Zeiten, die damals die V. S. B. durchzumachen hatten. Sparen und wieder Sparen war die oberste Aufgabe, deren Lösung oft fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstanden. Treu arbeitete der junge Ingenieur an deren Ueberwindung unter der umsichtigen, charaktervollen Leitung des Präsidenten Wirth-Sand, von dem Seitz sein Leben lang nie ohne Hochachtung und Verehrung zu sprechen pflegte. Im Jahre 1901 wurde er zum Mitglied der Direktion der V. S. B. ernannt und bei der Verstaatlichung der V. S. B. 1902 als Mitglied der Kreisdirektion IV der S. B. B. bestätigt und als deren Vizepräsident bezeichnet. Die Mannigfaltigkeit und der Umfang seiner Leistungen auf technischem Gebiete in den 36 Jahren angestrengter Tätigkeit, die er im Dienste der Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen zugebracht hat, sind durch die Stellungen, die er bei diesen bekleidete, am besten gekennzeichnet.

Auch bei seinen Untergebenen erweckten nicht nur der rasche Ueberblick, mit dem er alle sich bietenden Aufgaben beherrschte, und seine klaren Weisungen, die sich darauf aufbauten, Vertrauen, sondern es war namentlich auch die Erkenntnis, dass Seitz nicht nur mit seinem scharfen Verstand bei seiner Arbeit war, sondern dass er auch mit seinem ganzen Empfinden in derselben aufging, die das Zusammenarbeiten mit ihm zu einem befriedigenden und erspriesslichen gestalteten, die ihm die Sympathie der jüngeren Kollegen und Mitarbeiter in besonderem Masse erwarben.

Zu Anfang 1908 zog sich Seitz in den Ruhestand zurück, aber nicht um müssig zu gehen. Im Jahre 1909 wurde ihm die Bauaufsicht bei der Mittel-Thurgau-Bahn übertragen; ebenso wurde er mit mannigfachen Aufgaben für Privatarbeiten in Anspruch genommen und besonders häufig gelangte man für Expertisen und bei Schiedsgerichten an das Urteil des erfahrenen und infolge seiner rechtlichen und unparteiischen Gesinnungsweise allgemein geachteten Ingenieurs.

Dem Ingenieur- und Architekten-Verein und der G. e. P. widmete er stets warmes Interesse; er fand seine angenehmste und anregende Erholung bei den Zusammenkünften mit diesen Freunden und Fachgenossen. Wir denken diesen deshalb mit Beigabe seines Bildnisses besondere Freude zu bereiten; wenn es auch Seitz in etwas jüngeren Jahren darstellt, so ist das doch wohl die Zeit, aus der er den meisten unter uns in der Erinnerung steht. Es werden Alle des heimgegangenen wackern Kollegen in Treue und Freundschaft gedenken.

Miscellanea.

Die Betriebsergebnisse der Lötschbergbahn sind neuerdings in mehreren Blättern der Ostschweiz besprochen worden; aber ebensowenig wie die optimistischen Schlussfolgerungen berechtigt waren, die schon nach Schluss des ersten Betriebs-Monates veröffentlicht wurden, können wir die heute, wenige Monaten nach Betriebseröffnung, angestellten gegenteiligen Betrachtungen für zulässig erachten. Einem solchen Unternehmen, das ja erst nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Zufahrten (Münster-Grenchen) und mit Einbeziehung dieser die ihm zuge dachte Stellung einnehmen kann, muss man Zeit lassen, sich einzuleben. Das erscheint selbstverständlich, und die Vorteile, die man sich in allzu überschwänglicher Weise bei seiner Gründung von ihm versprach, werden wohl, wenn auch in bescheidenerem Umfang, nicht ausbleiben.

Im „Bund“ stellt die Leitung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Zahlen richtig, die über das erste Quartalergebnis in den jüngsten Zeitungsberichten gebracht wurden; sie fügt dann bei, „dass die vielen Defekte, wie sie bei der Einführung des elektrischen Betriebes zu erwarten waren, namentlich den internationalen Reisendenverkehr ungünstig beeinflusst haben. Die Ursachen dieser Störungen bildeten seit Beginn des Betriebes den Gegenstand ernsthafter und einlässlicher Untersuchungen seitens aller Beteiligten. Das Ergebnis dieser Untersuchungen berechtigt glücklicherweise zu der bestimmten Annahme, dass in kurzer Frist diese Schwierigkeiten überwunden und behoben werden und damit der internationalen Transitlinie durch den Lötschberg der Rang gesichert wird, der ihr infolge der Distanzabkürzung im Verkehr Deutschlands und Frankreichs nach Italien, sowie vermöge der Schönheit der Linie und der Grossartigkeit der Anlage gebührt.“

Wir vermögen weder Notwendigkeit noch Nützlichkeit dieser Begründung zu erkennen. Unsere Leser werden aus der Darstellung der elektrischen Einrichtungen der Bahn, über die ein in dieser Nummer beginnender Hauptartikel unterrichtet, ersehen, dass nach keiner Richtung Grund zu Besorgnissen betriebstechnischer Natur vorliegt.

Noch weniger aber können wir uns mit den Argumenten eines sonst ernst zu nehmenden ostschweizerischen Blattes befreunden, das hinsichtlich der künftigen Betriebsergebnisse der Lötschbergbahn sich beruhigt mit den Argumenten:

„Wir haben das Gefühl, dass das französische Kapital, das in dem Unternehmen investiert ist und der internationale Charakter desselben Garantien der Zukunft sind.“

Wir bedauern sehr, dass solche jeglichen Selbstvertrauens bare Gesinnung in einem *schweizerischen* Blatte zum Ausdruck gebracht wurde und hegen gegenteils die Hoffnung, dass auch dieses grosszügige bernische Unternehmen aus *eigener Kraft* sich als lebensfähig erweisen werde, sodass der Bund, wenn er seiner Zeit zu dessen Verstaatlichung sollte schreiten wollen, damit nicht wieder eine notleidende Bahn zu übernehmen haben wird.

Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Dezember 1913.

	Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen: Monatsleistung	m	214	212	426
Länge am 31. Dezember	m	3285	2438	5723
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels		204	166	370
Im Tunnel		594	451	1045
Im Ganzen		798	617	1415
Gesteinstemperatur vor Ort	°C	12,5	19,5	
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek.		153	420	

Nordseite. Der Richtstollen durchfuhr die hellen Kalke der Kimmeridge- und Portlandstufen, die Tone und Sande der Bohnerzschichten und die harten und weichen Sandsteine, sowie die Mergel der Süsswasser-Molasse (Molasse Alsacienne). Die Schichten fallen erst steil nach Norden und dann steil nach Süden ein. Mit dem Eintritt in das Tertiär der Chaluetmulde bei Km. 3,218 wurde das Gestein weicher; es musste die Maschinenbohrung zeitweise durch Handbohrung ersetzt werden und der mittlere Tagesfortschritt sank bis auf 7,38 m, während früher, vom 12. auf den 13. Dezember, der höchste bisher am Grenchenbergtunnel gemachte Tagesfortschritt mit 14,1 m erzielt worden war. Die Arbeiten waren am Barbaratag (4. Dezember) und am 25. Dezember eingestellt.

Südseite. Der Vortrieb lag in dem Opalinuston, den Kalk und Mergeln des obern und mittlern Lias. Die meist steil nach

Süden einfallenden Schichten nehmen allmählich flachere Lagerung an. Alle Arbeiten ruhten am 4. und 25. Dezember, beim Vortrieb auch vom 22. bis 28. Dezember, um, mit Rücksicht auf eine im Lias bei Km. 2,407 angeschlagene Quelle von 25 l/sek, den Tunnelkanal nachführen zu können.

Neubau der Schweizerischen Kreditanstalt in Luzern.

Auf der sogen. Wagenbach-Liegenschaft beabsichtigt die Schweizer Kreditanstalt unter Einbeziehung des „Englisch Hofes“ und nach Abtragung der alten „Schwanen-Dépendance“ sowie des Wagenbachhauses einen Neubau zu erstellen. Von den in Frage kommenden 359,4 m² des in städtischem Besitze befindlichen Wagenbach-Areals können nach Abzug der laut Stadtbauplan zu Gunsten der Platz-erweiterung und des öffentlichen Verkehrs frei zu haltenden 166 m² nur 193,7 m² überbaut werden. Der mit dem Stadtrate ausbedungene Ankaufspreis dafür beträgt rund 250000 Fr. Die Stadt behält sich ein Mitspracherecht vor bezüglich der monumental zu haltenden Fassaden, der Ueberbauung des Hofes usw. An den auf der Trottoirinsel zwischen Hotel „Schwanen“ und Wagenbachhaus zu erstellenden Wagenbachbrunnen leistet die Kreditanstalt einen Beitrag von 10000 Fr. Der Stadtrat empfiehlt der Einwohnerschaft Zustimmung zu diesem Verträge.

Wasserkräfte der Rhone bei Genf. Der Bundesrat legt der Bundesversammlung ein mit Frankreich getroffenes Uebereinkommen zur Genehmigung vor, betreffend die Nutzbarmachung des Gefälles der Rhone auf der Strecke von La Plaine bis Chancy, wo der Fluss die Grenze bildet zwischen dem Kanton Genf und Frankreich. Die vom 4. Oktober 1913 datierte, nach längeren Verhandlungen zustande gekommene Uebereinkunft bestimmt, dass beide Staaten gemeinsam die Bauten, die zur Gewinnung der Wasserkraft erforderlich sind, erstellen und letztere unter sich verteilen werden.

Regelung der Bodenseewasserstände. An der Tagung des Internationalen Bodenseefischerei-Verbandes vom 21. Dezember 1913 in Konstanz wurde aus einem Schreiben des k. k. Strombauleiters mitgeteilt, dass nach Regelung der Bodenseewasserstände der tiefste Wasserstand etwa von Mitte April bis Mitte Mai eintreten werde, der höchste Wasserstand von Mitte September bis Mitte Oktober. Der Verband beschloss sich dahin zu äussern, dass im Interesse der Fischerei bezw. der Laichzeit der Fische der Tiefstand womöglich ein bis zwei Monate früher eintreten sollte.

Tösstalbahn und Wald-Rütibahn. Der Schweiz. Bundesrat hat unter Beiziehung der Regierung des Kantons Zürich mit der Tösstalbahn und Wald-Rütibahn über den Rückkauf dieser beiden Linien Verhandlungen eingeleitet, auf Grund des Ertragswertes derselben. Eine baldige Entscheidung dieser Angelegenheit erscheint mit Rücksicht auf den Ausbau der Doppelspur Winterthur-St. Gallen wünschbar.

Mont d'Or-Tunnel. Monatsausweis Ende Dezember 1913.

Tunnellänge 6104 m	Vallorbe	Frasne	Total
Sohlenstollen	m	—	6104
Firststollen	m	—	6104
Mauerung: Gewölbelänge am 31. Dezember	m	4890	1002 5892
Widerlagerlänge am 31. Dezbr.	m	4368	335 4703
Sohलगewölbe am 31. Dezbr.	m	4206	188 4394

Bohrung nach Salz bei Zurzach. Am 31. Dezember 1913 stiess der Bohrer in einer Tiefe von 332 m auf reines Steinsalz. Bis zum 4. Januar war das Ergebnis: Eine reine Salzschicht von 2 1/2 m Mächtigkeit, 3 m Salzton-Anhydrit mit Steinsalz versetzt, eine zweite Steinsalzschicht von 3 1/2 m, dann wieder Salzton-Anhydrit mit Salz und zuletzt eine Schicht von reinem Salz von rund 6 m.

Bei Gebrüder Sulzer in Winterthur hat am 1. Januar der Heizungsingenieur *Konrad Meier-Ziegler*, der mit Beginn des Jahres 1854 gleichzeitig mit dem im Jahre 1906 verstorbenen langjährigen Senior des Hauses, H. Sulzer-Steiner, in den Sulzer'schen Werkstätten seine Lehre antrat, noch in voller Rüstigkeit sein 60. Dienstjahr vollendet.

Schweiz. Geologische Gesellschaft. Die Ende Dezember 1913 in Genf tagende Generalversammlung der Schweiz. Geologischen Gesellschaft hat als Vorort und nächsten Zusammenkunftsort *Zürich* bestimmt und zum Präsidenten Professor *Keller* von der Eidgen. Technischen Hochschule gewählt.

Schweiz. Bundesbahnen. Mit dem 1. Januar d. J. hat die Verwaltung der S. B. B. die bisher beibehaltene, *getrennte Rechnungsführung* für das Netz der frühern *Gotthardbahn* eingestellt.

Die Elektrische Bahn Tramelan-Breuleux-Noirmont ist Mitte des vergangenen Monats dem Betrieb übergeben worden.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Einwohnergemeinde Interlaken (siehe Band LXII, Seiten 82, 139, 167 und 353). Ausser der Erteilung der vier Preise, die auf Seite 353 in Band LXII angeführt sind, hat das Preisgericht der Gemeinde beantragt, die Projekte Nr. 8 „West-Ost“ und Nr. 10 „Ost-West“ zu der im Programm vorgesehenen Summe von je 500 Fr. anzukaufen, mit Rücksicht auf einige spezielle Platzlösungen, die diese enthalten.

Als Verfasser des Projektes „West-Ost“ werden genannt die Firma *Bosshard, Steiner & Cie* in Verbindung mit Ingenieur *K. Keller*, beide in Zürich.

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

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG

aus dem

Protokoll der Sitzungen des Central-Comité

vom 5., 9. und 11. Dezember 1913.

Das Budget für 1914 wird durchberaten und mit dem Budget für 1913 und der Rechnung für 1912 der nächsten Delegiertenversammlung zur Genehmigung vorgelegt.

Bauwerke der Schweiz. Es wird beschlossen, auf die Publikation: „Bauwerke der Schweiz“ zu verzichten, nachdem sich ergeben hat, dass die in Aussicht genommenen Objekte zum grossen Teil in den Vereinsorganen publiziert worden sind oder publiziert werden sollen.

Stellenvermittlung. Die Verwaltungskommission wird auf den 20. Dezember 1913 zu einer Sitzung einberufen zur Beratung des Reglementes und des Budgets.

Dienstvertrag für Angestellte. Gemäss den Beschlüssen der Delegiertenversammlung vom 14. Dezember 1912 in Olten ist in den Vertrag eine Bestimmung betr. das Recht der Angestellten an Erfindungen aufgenommen worden. Die Bestimmungen betr. Kranken- und Unfallversicherung wurden entsprechend dem eidgenössischen Gesetz abgeändert. Der Entwurf wird dem Schweiz. Techniker-Verband zur Vernehmlassung vorgelegt.

Fachgruppe für Strassenwesen und Maschinen-Ingenieurwesen. Die Statuten für die beiden Fachgruppen werden durchberaten und der nächsten Delegiertenversammlung unterbreitet.

Landesausstellung Bern 1914. Die Frist zur Anmeldung in der Gruppe Hochbau wird auf den 15. Januar 1914 verlängert.

Verträge mit den Vereinsorganen. Die neuen Verträge mit den Vereinsorganen werden der Delegiertenversammlung zur Genehmigung unterbreitet.

In einem Zirkular wird den Mitgliedern Kenntnis gegeben von der rhöhung des Abonnementpreises für die „Schweiz. Bauzeitung“.

Bau- und Bodenpolitik. Von Herrn Schatzmann wird das Verlagsrecht für seine Vorträge am staats- und handelswissenschaftlichen Kurs erworben. Die Schrift wird zum Preise von 1 Fr. an die Teilnehmer des Kurses und zum Preise von 2 Fr. den Mitgliedern abgegeben.

Delegiertenversammlung. Es ist vorgesehen, im Frühjahr 1914 zwei Delegiertenversammlungen abzuhalten. Die Traktanden werden festgesetzt.

Zürich, den 6. Januar 1914.

Der Sekretär: Ingenieur A. Härry.

PROTOKOLL-AUSZUG

der Verwaltungskommission der Stellenvermittlung.

I. Sitzung, 20. Dezember 1913 in Zürich.

Anwesend: Hall, de Haller, Mathys, Trautweiler, Witmer-Karrer. Die Kommission *konstituiert* sich mit A. *Witmer-Karrer*, Architekt, Zürich, als *Präsident* und A. *Trautweiler*, Ingenieur, Zürich, als dessen *Stellvertreter*.

Es werden das *Reglement für die Stellenvermittlung* und das *Budget für 1914* beraten und im Entwurf festgestellt.

Zürich, den 22. Dezember 1913.

In Vertretung des Sekretärs: A. Trautweiler.