

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 3

## Vereinsnachrichten

### 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:** 24.01.2026

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

Bei einem Kohlenpreis für die  $t$  von: 35 Fr. 60 Fr. 100 Fr.  
Entsprechende tägliche Ersparnis 105 Fr. 180 Fr. 300 Fr.  
jährliche „ 38325 Fr. 65700 Fr. 109500 Fr.  
Diese Zahlen machen sogar für einen nach dem Kriege sich einstellenden mässigeren Kohlenpreis eine Ersparnis über den Aufwand für die nötigen Installationen hinaus wahrscheinlich. Dabei ist der nicht zu unterschätzende Vorteil der erreichten grösseren Leistungsfähigkeit und Schonung der Lokomotiven noch nicht einmal berücksichtigt.

Zürich, 16. Juli 1917.

A. Trautweiler.

### Miscellanea.

**Verbesserung des Anschlusses von Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht an den Seeverkehr.** Ueber die von der niederländischen Regierung geplante Verbesserung der Zufahrtverhältnisse zu den beiden wichtigsten Seehäfen des Landes berichtet zusammenfassend die „Deutsche Bauzeitung“ vom 9. und 13. Juni. Soweit sich diese Verbesserungen auf den Nordseekanal Ymuiden-Amsterdam beziehen, sind sie unsern Lesern aus der Mitteilung in Band LXVI, Seite 178 (9. Oktober 1915) bereits bekannt. Bei der Rotterdamer Wasserstrasse, dem seit etwa 30 Jahren in Betrieb stehenden, bei Hoek van Holland beginnenden sogen. „Neuen Wasserweg“, werden sie in der Mündung und im „Scheur“, ausser in Baggerungen, in Verlängerungen und Erhöhungen der vorhandenen Leitdämme bestehen, sowie in der Abflachung einer schärfen Krümmung der neuen Maas bei Maaslouis. Ausserdem soll die Gezeiten-Bewegung im „Wasserweg“ unterhalb Vlaardingen durch Einleiten der alten Maas in das „Scheur“ verstärkt werden. Dadurch soll der Rotterdamer Wasserweg, wie der Nordseekanal, für Schiffe von 12,2 m Tiefgang benutzbar gemacht werden. Die Kosten, für eine vorläufige Vertiefung für Schiffe bis nur 11,2 m Tiefgang, sind auf 10,5 Mill. Franken veranschlagt. Diese Arbeiten werden gleichzeitig die Möglichkeit geben, die Stadt Dordrecht an den Seeverkehr besser anzuschliessen. Wie das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ berichtet, soll zu diesem Zwecke durch Korrektion und Ausbaggerung der alten Maas vom Rotterdamer Wasserweg bis Dordrecht eine für Schiffe von 7,5 bis 8 m Tiefgang genügende Fahrinne geschaffen werden. Die entsprechenden Kosten sind auf 8,5 Mill. Franken angesetzt.

**Russische Bahnen.** Zwecks Verwertung der reichen Waldbestände im Norden des Reichs hat die russische Regierung, wie wir dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ entnehmen, den Bau der folgenden Linien beschlossen: 1. Eine Verbindung zwischen dem Ob über den Ural nach der Küste des Weissen Meeres mit 1100 km Länge (wohl die in den Projekt-Vorlagen enthaltene Linie Odborsk-Uchta-Mezen.) 2. Eine Linie von Soroka (südlich von Kem am Weissen Meer, an der neuen Murmanbahn) über Plessezk (an der Moskau-Archangelsk-Bahn) und Schenkursk nach der bereits mit der Hauptlinie Moskau-Jekaterinburg in Verbindung stehenden Stadt Kotlass an der oberrn Dwina, mit 720 km Länge. 3. Eine Verlängerung der oben erwähnten Strecke Odborsk-Uchta über Schenkursk, Nyandoma (ebenfalls an der Moskau-Archangelsk-Bahn) und Kargopol nach Wytegra am Ostufer des Onegassee und der wohl auf der Linie Zwanska-Petrosawodsk zu suchenden Ortschaft Bajini, mit 1100 km. 4. Eine Verbindung zwischen Ussolje (nördlich von Perm) über Solikamsk mit Tscherdyn (560 km). 5. Eine Linie Saikowo-Tobolsk-Narym-Jenniseisk, in West-Sibirien, mit insgesamt 1525 km Länge.

**Neue Geleise-Stopfmaschine.** Der Gedanke, das im allgemeinen von Hand, mit der Stopfhacke, ausgeführte „Krampe der Geleise“ mechanisch vorzunehmen, ist nicht neu. Schon vor 20 Jahren baute man Geleise-Stopfmaschinen, die jedoch infolge ihrer Befestigung an einem Wagen zu wenig Beweglichkeit, daneben auch eine geringe Regulierfähigkeit aufwiesen, sodass sie keine ausgedehnte Verwendung gefunden haben. Ueber eine neue Stopfmaschine, der diese Nachteile nicht anhaften, berichten „Glaser's Annalen“. Sie besteht in einem auf dem Prinzip des Druckluftwerkzeugs beruhenden Handapparat ohne jegliches Steuerorgan, der in üblicher Weise mittels eines Schlauches an den für mehrere Apparate gemeinsamen, fahrbaren, elektrisch angetriebenen Kompressor angeschlossen ist. Wenn elektrische Energie nicht zur Verfügung steht, wird eine

<sup>1)</sup> Auf einer im „Génie Civil“ vom 17. November 1916 erschienenen Karte sind die meisten der hier aufgezählten neuen Linien angegeben.

kleine fahrbare Zentrale mit Benzolmotor mitgeführt. Derartige Geleisestopfmaschinen sollen seit über einem Jahr mit Erfolg bei den preussischen Staatsbahnen in Verwendung sein.

**Deutsches Institut für Eisenforschung.** Am 19. Juni erfolgte die anlässlich der letzten Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute angeregte Gründung eines *Instituts für Eisenforschung*. Das neue Institut, das seinen Sitz im rheinisch-westfälischen Industriebezirk erhalten soll, wird sich als wissenschaftliche Forschungsstätte vornehmlich mit metallurgischen Forschungen und mit der Entwicklung des Eisenhüttenwesens befassen.

**Ausbau der bayrischen Wasserkräfte.** Ueber die beabsichtigte Erschliessung der Wasserkräfte des Inn und der Iller zur Gewinnung von 55000 PS, bzw. 11,000 PS, haben wir auf S. 79 und 149 letzten Bandes berichtet. Für die nächste Zeit ist nun noch die Ausnutzung der Wasserkräfte des Lech, der Alz und der Isar in Aussicht genommen, wodurch weitere 150000 PS gewonnen werden sollen.

**Ein Güterwagen von 85 t Tragfähigkeit** befindet sich auf der Pennsylvania-Bahn in Betrieb. Es handelt sich um einen stählernen Trichterwagen (mit fünf Trichtern) von 15,3 m Gesamtlänge und 83 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen, das durch Aufhäufen auf 91 m<sup>3</sup> erhöht werden kann. Das Leergewicht des Wagens beträgt rund 27 t.

### Konkurrenz.

**Evangelische Kirche am Thiersteinerrain in Basel.** (Bd. LXVIII, S. 259; Bd. LXIX, S. 139 und Bd. LXX, S. 11.) In diesem unter den seit mindestens einem Jahr in Basel niedergelassenen Architekten, sowie den Basler Architekten in der Schweiz und im Ausland veranstalteten Ideenwettbewerb hat das Preisgericht die folgenden Preise zuerkannt:

- I. Preis (2500 Fr.) dem Entwurf „Predigtkirche“ I; Verfasser: Basler Baugesellschaft; Architekt *H. Bernoulli*.
- II. Preis (2200 Fr.) dem Entwurf „Stadtkirche“; Verfasser: Architekt *Albert Gyssler* von Basel, z. Z. in Chemnitz (Sachsen).
- III. Preis (1600 Fr.) dem Entwurf „Alles Gute ist einfacher Art“; Verfasser: *Paul Studer*, stud. arch. in Basel.
- IV. Preis (1200 Fr.) dem Entwurf „Vivos voco“; Verfasser: dipl. Ing. *Willi Kehlstadt*, Architekt aus Basel, z. Z. in Zürich.

Die Pläne sind seit Sonntag den 15. Juli bis und mit Sonntag den 29. Juli in der Turnhalle des Thiersteinerschulhauses (Eingang Liesbergerstrasse) öffentlich ausgestellt, und zwar an Werktagen von morgens 9 Uhr bis abends 6 Uhr und an Sonntagen von morgens 10 Uhr bis abends 5 Uhr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER,  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### Mitteilung des Sekretariates.

Das Central-Comité hat beschlossen, die diesjährige *Generalversammlung* in der Form einer lediglich geschäftlichen Veranstaltung in Bern abzuhalten und hat dafür den 23. September in Aussicht genommen.

#### Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

##### Stellenvermittlung.

**Gesucht** nach Deutschland junger *Ingenieur* für Eisenbetonbauten. (2089)

*On demande pour la France un ingénieur-mécanicien de langue française, comme chef d'exploitation d'un atelier de grosse mécanique actuellement en construction. Les candidats devront être au courant des procédés modernes de fabrication et posséder une longue expérience d'atelier. Situation stable.* (2090)

*On cherche pour Paris un architecte, chef de bureau, bon dessinateur et connaissant très bien la pratique des travaux.* (2091)

Für eine grosse Ueberlandzentrale in Spanien wird ein *Oberingenieur gesucht*, der in Projektierung, Bau und Betrieb von Hochspannungsleitungen und Transformatorenstationen über reiche Erfahrungen verfügt. (2092)

Auskunft erteilt kostenlos

*Das Bureau der G. e. P.*  
Dianastrasse 5, Zürich.