

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 5

Artikel: Die Rheinkorrektion und die Wildbachverbauungen in Graubünden
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42548>

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](#)

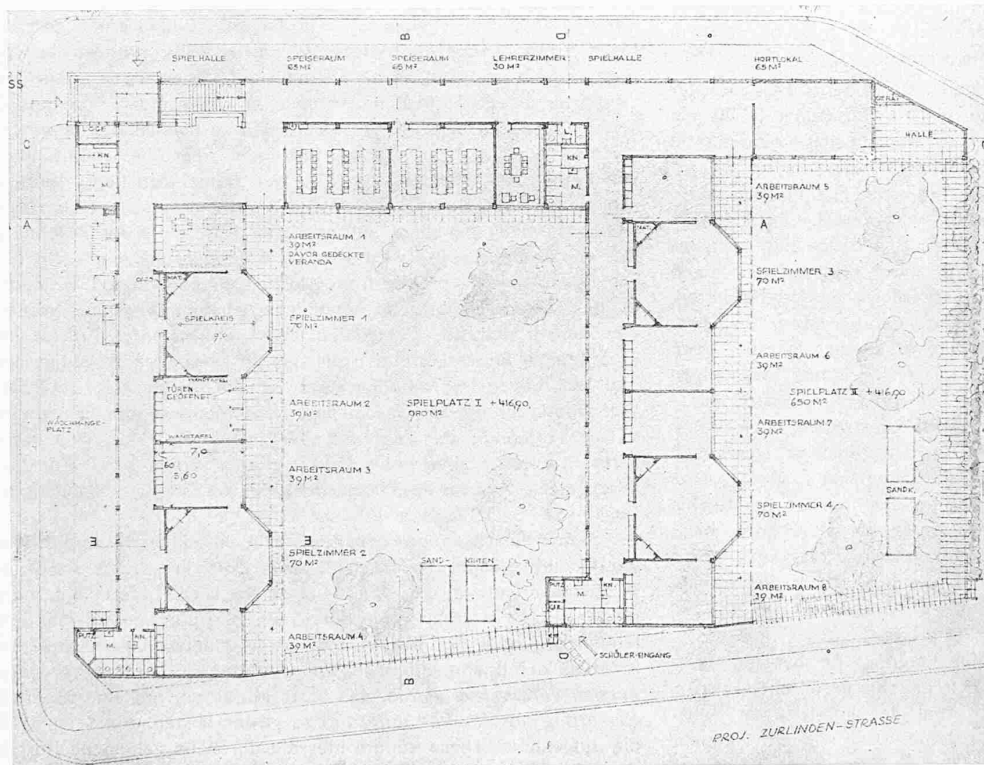
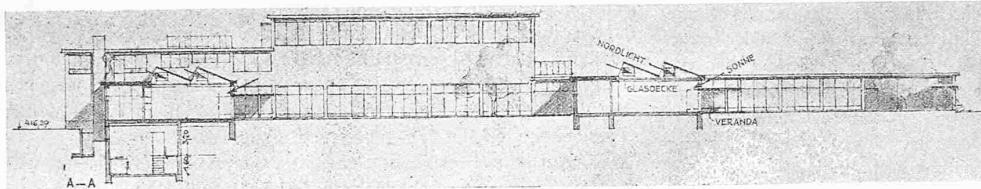
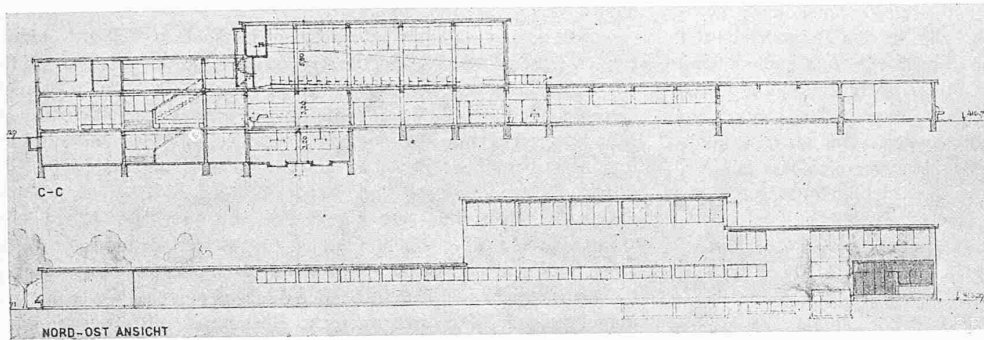
Terms of use

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: 22.02.2026

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

WETTBEWERB FÜR EIN KINDERGARTENHAUS IN ZÜRICH-WIEDIKON.



Ankauf (700 Fr.) Entwurf Nr. 45. — Verfasser Hans Neisse, Architekt, Zürich.
Schnitte, Ansicht und Erdgeschoss-Grundriss (dieser umgekehrt orientiert wie die übrigen!) — Masstab 1 : 600.

Die Rheinkorrektion und die Wildbachverbauungen in Graubünden.

(Schluss von Seite 51)

Nach dem dieser Gegenstand durch die in letzter Nummer erwähnten Beschlüsse der Bundesversammlung bereits seine vorläufige Erledigung gefunden, und zwar entgegen der in der bundesrätlichen Botschaft vertretenen Meinung (vgl. Seite 50 letzter Nummer), fand jene amtliche Darstellung in einem uns nicht bekannten Artikelschreiber „E. M.-O.“ in der „N. Z. Z.“ (Nr. 1240, vom 6. Juli d. J.) noch einen Sekundanten. Dieser vertritt ebenfalls die These, dass die gegenwärtige Sohlen-Vertiefung des Rheins oberhalb Ragaz die Nutzlosigkeit eines Geschieberückhalts aus dem bündnerischen Einzugsgebiet beweise. „Für eine sofortige Verminderung der Geschiebezufuhr in die Rheinstrecke unterhalb Trübbach, die insbesondere für die nächsten Jahre wünschenswert wäre, sind diese Wildbachverbauungen auf alle Fälle nicht geeignet.“ Herr E. M.-O. befürwortet vielmehr eine Sohlenvertiefung weiter flussabwärts und eine Verbauung der JII; schliesslich seien Profilveränderungen des Rheins viel eher geeignet, rasch und dauernd zu wirken. Unter Hinweis auf die Erfahrungen an der Mündung der Maggia, des Cassarate, des Tessin, der Reuss und der Rhone warnt er vor Dammverlängerungen und empfiehlt er sukzessive Verlegung der Mündung zur Vermeidung der Sohlenerhöhung. Das gegenwärtige Längenprofil des Rheins stelle überhaupt noch keinen Gleichgewichtszustand dar und man müsse „sich hüten, aus kurzfristigen lokalen Beobachtungen falsche

Schlüsse zu ziehen, darauf aufbauend bereits von einem Misserfolg, neuen Millionenprojekten u. a. m. zu sprechen und die Bevölkerung zu beunruhigen“.

Diese letzte Mahnung des Herrn E. M.-O. an die Adresse der Initianten scheint uns ebenso deplaziert, wie seine offensichtliche Unterschätzung ihrer Sachkenntnis. Um aber nicht in der Öffentlichkeit etwa die Meinung aufkommen zu lassen, die Bundesversammlung hätte sich durch die Initianten zu Unrecht beeinflussen lassen, seien im Folgenden, gestützt auf gründliche Information, die Einwände des Herrn E. M.-O. ausdrücklich wiederlegt, obwohl man sie, der Sachlage nach, auf sich beruhen lassen könnte.

Unrichtig ist es, wenn Herr E. M.-O. behauptet, dass von den „Initianten“ der ihm unliebsamen Bewegung Verlängerungen der Rheindämme an der Mündung in den Bodensee angestrebt

Die Oeffnung der Umschläge für die prämierten Entwürfe ergab:

1. Rang, Nr. 47, „Spielhöfe“, Verfasser: Hans Hofmann, Architekt, Zürich.
2. Rang, Nr. 27, „Lilliput“, Verfasser: Martin Risch, Architekt, Zürich 1;
3. Rang, Nr. 62, „Winkel“ IV, Verfasser: E. & A. Oeschger, Architekten, Zürich 2;
4. Rang, Nr. 63, „Sonnenwinkel“, Verfasser: Ernst Merki, Architekt, Zürich 7;
- Ankauf Nr. 45, „Children's Corner“, Verfasser: Hans Neisse, Architekt, Zürich.
- Ankauf Nr. 19, „Dreiteilung“, Verfasser: Gebr. Pfister, Architekten, Zürich.

würden. Vielmehr wurde auf die zum Teil bereits erfolgten Dammverlängerungen als ein notwendiges Uebel hingewiesen, dem nur durch Geschieberückhalt entgegengearbeitet werden könne; betrug doch im Zeitraum von 1911 bis 1921 die im Jahresdurchschnitt in die Fussacher Bucht hinausgetragene Geschiebe- und Schlammmenge angenähert drei Millionen m³. Es dürfte wohl kaum rötig sein, hervorzuheben, dass die bisher erfolgten Dammverlängerungen von der Internationalen Rheinregulierungskommission nicht grundlos angeordnet wurden; dagegen bleibt unklar, wie sich Herr E. M.-O. die Uebertragung der Verhältnisse an der Tessinmündung auf eine Flussmündung von der Grösse des Rheins vorstellt.

Ueber die in den letzten Jahren in der Höhenlage der Rheinsohle erfolgten Veränderungen geben die neuen Aufnahmen der schweizerischen Rheinbauleitung bessere Auskunft als die Informationen, über die Herr E. M.-O. zu verfügen scheint: die frühere Sohlenvertiefung zwischen der Tardisbrücke und einer Stelle etwa 1 km unterhalb der Ragazer Eisenbahnbrücke haben sich in eine Sohlenerhöhung umgewandelt. Beim Fläscher Anstoss sind die Sohlenvertiefungen sozusagen auf Null zurückgegangen. Dies muss als Folge des Hochwassers von 1910 angesehen werden, das namentlich im Gebiete der Landquart umfangreiche Bachkorrekturen veranlasste, und zwar durch Leitwerke, die den Geschiebetransport bis zum Rhein noch erheblich beförderten. Von grosser Bedeutung ist nun aber, dass in Folge der Hochwasserkatastrophe vom September 1927 im Gebiet des Vorderrheins nunmehr enorme Geschiebemengen zum Weitertransport bereit liegen, die die Wirkung des Landquartgeschiebes verstärken und die oberhalb der Tardisbrücke noch verherrschende Erosionstendenz aller Voraussicht nach in kurzer Zeit ins Gegenteil verwandeln werden.

Tatsache ist, dass im Zeitraum von 1911 bis 1921 auf der Rheinstrecke von der Tardisbrücke bis zur Fussacher Bucht ein Geschiebeabtrieb von 633 000 m³ stattgefunden hat, während im Zeitraum von 1921 bis 1928 anstatt dieses Abtriebes 367 000 m³ liegen geblieben sind. Man wird daraufhin kaum behaupten können, dass sich die Verhältnisse im Rheintal nicht verschlechtert haben. Wenn nun Herr E. M.-O. sagt, dass man sich davon hüten müsse, auf Ablagerungszahlen zu bauen, die durch einen Dammbruch beeinflusst seien, so ist darauf zu erwidern, dass die zitierten Zahlen, wenn der Dammbruch nicht stattgefunden hätte, die Angelegenheit in noch ungünstigerem Lichte erscheinen liessen, denn die in das Liechtensteinische Land hinausgeschwemmten Kiesmengen sind darin noch nicht enthalten. Die totale Auflandungsmasse würde sich also unter Berücksichtigung dieses Umstandes noch höher stellen. Dass die Kiesablagerungen im Diepoldsauer Durchstich erwähnt wurden, hat, entgegen der Auffassung von E. M.-O., seine Berechtigung, weil durch sie die zukünftige Sohlenlage des Rheins angedeutet wird. Der Wasserspiegel stieg im Durchstich beim Hochwasser vom September 1927 deshalb verhältnismässig wenig hoch an, weil infolge des Dammbruches bei Schaan die höchste Hochwasserwelle gebrochen, d. h. von rd. 3000 m³/sek auf rd. 2300 m³/sek vermindert wurde.

Wenn von schweizerischen Ingenieuren von der mutmasslichen Wirkung des Diepoldsauer Durchstichs gesprochen wurde, so geschah dies keineswegs auf Grund der kurzfristigen Beobachtungen seit dessen Eröffnung im Jahre 1923, sondern vielmehr an Hand der seit 1900, dem Jahre der Eröffnung des Fussacher Durchstichs, tatsächlich erfolgten Ausbildung des Längenprofils. Aus dieser ergibt sich nun eben, dass die vertiefende Wirkung des Diepoldsauer Durchstichs im besten Falle bis ungefähr zur Brücke Haag-Bendern reichen kann. Die Strecke bei Buchs, in der die bekannten Sohlenerhöhungen stattfinden, fällt also nicht mehr in den Bereich der Wirkung der beiden Durchstiche, weshalb es unrichtig ist, durch sie eine Verbesserung der Verhältnisse erwarten zu wollen.

Wie Herr E. M.-O. ganz richtig sagt, liegt der Grund der Sohlenerhöhung in den Geschiebemengen, die von den seitlichen Zubringern dem Rheine zugeführt werden. Da ist es natürlich selbstverständlich, die Ill, deren Mündung unmittelbar unterhalb der Verlandungsstrecke liegt, ins Auge zu fassen. Jedoch hat man schon vor einiger Zeit feststellen können, dass die Ill in ihrem Einzugsgebiet seit Jahren in einer Art verbaut wird, die mit Sicherheit eine Verminderung der Geschiebefracht erwarten lässt, weil diese Arbeiten weniger in Flusskorrekturen (Leitwerken), als eben

in Wildbachverbauungen bestehen. Die Ill scheidet deshalb in der Beurteilung der Gesamtlage als Haupt-Geschiebezubringer inskünftig aus.

Es ist den Initianten natürlich auch bekannt, dass „Profilveränderungen“ (gemeint sind Profilverengungen) ein technisches Mittel zur Erreichung von Sohlenabsenkungen darstellen. Solche Normalisierungsarbeiten würden für die in Betracht kommenden Strecke sehr kostspielig sein und zugleich den Flusslauf weiter unten sicher ungünstig beeinflussen. Schon die erhöhte Geschiebeförderung, die der Diepoldsauer Durchstich hervorruft, wird eine Sohlenerhöhung unterhalb dieses Bauwerks notwendigerweise zur Folge haben. Eine Normalisierung über die Illmündung hinaus müsste aber diese Wirkung nur noch verstärken. Aber auch ganz abgesehen hiervon wird die vorübergehende Erhöhung des Wasserspiegels, die eine Normalisierung in der Bucherstrecke dort hervorrufen würde, angesichts der heute schon mehr als acht Meter über der Talsohle liegenden Hochwasserspiegels wohl kaum erwünscht sein. Das Mittel der Baggerungen — nicht im Einzugsgebiet, wie der Herr E. M.-O. sagt, sondern in den Verlandungsstrecken — ist schon oft diskutiert worden. Man wird erstlich eine solche Massnahme nur als vorübergehend geeignetes Mittel ansprechen können, schon wegen der mit der Zeit sich immer schwieriger gestaltenden Frage der Ablagerungsstellen für das gebaggerte Material.

Auf schweizerischer Seite ist sodann keineswegs behauptet worden, es seien nicht nachhaltige Anstrengungen auch auf dem Gebiete der Verbauung der Zuflüsse des Rheins gemacht worden. Was dagegen zur Kritik Anlass gibt, ist, dass *zuwenig in den Rüfen und Töbeln* geschehen ist, während die Zahl der neu geschaffenen Ablaufgerinne der Wildbäche, sowie der Wuhungen der Talflüsse sehr gross sind. Wir sind auch der Ueberzeugung, dass der Grund für diesen Tatbestand weniger in mangelndem Verständnis seitens der Behörden, als vielmehr darin zu suchen ist, dass nach der heutigen Gesetzgebung der Entscheid über die Durchführung von Verbauungen letzten Endes bei den Gemeinden liegt, da diese sehr bedeutende Beiträge an solche Arbeiten zu leisten haben, zu denen sie meist gar nicht im Stande sind. Im Falle der Ablehnung des Gemeindebeitrages wird aber die Durchführung auch sehr notwendiger Arbeiten, praktisch gesprochen, unmöglich. Daher kommt es, dass in der Hauptsache nur solche Arbeiten ausgeführt werden, von denen sich die Gemeinden einen unmittelbaren Nutzen versprechen, in erster Linie also die vorhin erwähnten Ablaufgerinne und Wuhungen im Talboden einer (für die Anstösser!) schadlosen Weiterbeförderung des Geschiebes. Das Interesse der Gemeinden an der Verbauung der Töbel ist aber in der Regel ein weit geringeres. Es dürfte aber wohl ohne weiteres verständlich sein, dass durch dieses System der Hauptzweck der Verbauungen, nämlich der Geschieberückhalt, nicht erreicht wird.

Aus diesen Gründen hielten es die Initianten für ihre Pflicht, darauf aufmerksam zu machen, dass eine grosszügig angelegte Wildbachverbauung, die, das Uebel an der Wurzel fassend, darnach trachtet, dass in erster Linie durch den Bau von Sperrn und Sohlenfixierungen in den Töbeln und von Geschiebeablagerungsplätzen oberhalb der Bachmündungen, *die Geschiebezufuhr zum Rhein erheblich vermindert werde*, das beste Mittel sei, um eine dauernde *Sicherung der Rheinregulierung* zu gewährleisten. Als Beispiel für die aufgestellte These könnte hier die durchaus gelungene Korrektur des Hinterrheins angeführt werden, die aber erst nach Verbauung der Nolla, also nach Ausschaltung des grössten Geschiebezubringers in Angriff genommen werden konnte. Es wurde aber von keiner Seite verlangt, dass nun in überstürzter Weise eine neue Tätigkeit im bündnerischen Rheingebiet einzusetzen habe, im Gegenteil, es wird *ein Plan* verlangt, allerdings nicht ein bloss Einzelinteressen ins Auge fassender Plan, sondern ein solcher, der die *Gesamtheit des Rheinproblems* berücksichtigt, der auch die Organisation des Unternehmens dessen Umfang anpasst und der schliesslich der nicht minder wichtigen Frage des Unterhaltes der ausgeführten Werke die notwendige Aufmerksamkeit schenkt.

Dass in diesen Plan auch das Studium der Einwirkung einer erfolgreichen Wildbachverbauung auf die Rheinstrecke oberhalb der Tardisbrücke gehört, ist schon auf Grund seines Zweckes selbstverständlich. Jedoch soll nochmals darauf hingewiesen werden, dass die von Herrn E. M.-O. erwähnte Eintiefungstendenz in dieser Strecke heute schon im Verschwinden begriffen ist. Sollte sie sich nach erfolgreicher Auswirkung der Wildbachverbauungen neuerdings

einstellen, dann wird es, wenn aus ihr Inkonvenienzen entstehen sollten, an der Zeit sein, sie durch Sohlenschwellen aufzuhalten. Niemals darf aber aus der Tatsache einer örtlichen Sohlvertiefung die Notwendigkeit der Wildbachverbauung bestritten werden.

Die zwischen den Zeilen der Einsendung zu lesenden Vorwürfe unpatriotischer Haltung, die Herr E. M.-O. den Initianten zu machen für gut findet, müssen wir natürlich ablehnen. Uns scheint, dass eine sachliche Darstellung der Verhältnisse durch Ingenieure, die mehr als Herr E. M.-O. sich mit dem Rhein zu befassen haben, der Allgemeinheit eher Nutzen bringen, als eine Vogelstrauss-Politik gegenüber einer drohenden Gefahr.

† Hermann Oberlin.

Hermann Oberlin wurde am 4. Mai 1857 auf dem Hofe Ramstein im Baselland als Sohn eines Landwirtes geboren. Vom zwölften Altersjahre an besuchte er die städtischen Schulen in Solothurn. An der dortigen Kantonschule erwarb er sich das Reifezeugnis, worauf er sich am Eidg. Polytechnikum in Zürich zum Maschineningenieur ausbildete. Nach abgeschlossenem Studium besuchte er noch kurze Zeit die Technische Hochschule in Stuttgart. Die Praxis führte den jungen Ingenieur nach Frankreich. Er war in verschiedenen Zweigen der Maschinenindustrie in Chartres und Paris tätig, insbesondere als Konstrukteur, und erweiterte dabei den Kreis seiner Kenntnisse.

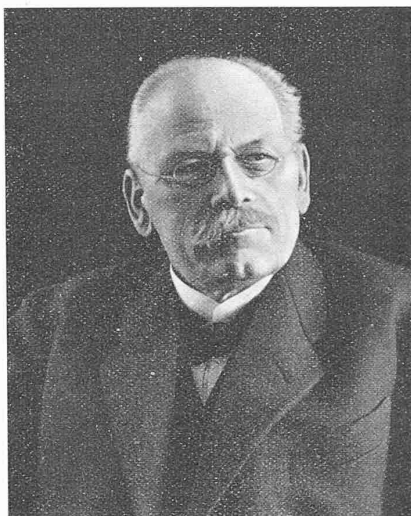
Im Herbst des Jahres 1888 trat das erste schweiz. Erfindungspatentgesetz in Kraft. Hermann Oberlin wurde technischer Beamter für die Prüfung von Patentanmeldungen im neu geschaffenen Eidg. Amt für geistiges Eigentum; die ihm zusagende Tätigkeit auf diesem Amt sollte fortan den Inhalt seines Lebens bilden. War auch zunächst die Zahl der Patentanmeldungen klein, so war doch das technische Gebiet, aus dem sie stammten, gross, äusserst umfangreich für die zwei einzigen technisch gebildeten Beamten des damaligen Amtes. Da galt es, neben der Erwerbung der patenttechnischen Kenntnisse sich rasch in die verschiedensten Zweige der Technik einzuarbeiten, stellte doch von Anfang an das Amt auf Grund der gesetzlichen Vorschriften die Forderung, dass die Patentschriften die Erfindungen richtig und dem Fachmann verständlich darlegen sollen. Der Hermann Oberlin von Natur geschenkte Sinn für technische Dinge und sein unermüdlicher Fleiss ermöglichten ihm die Erfüllung dieser Aufgabe. Seine freien Stunden opferte er dem Studium ihm noch nicht vertrauter Spezialgebiete. So erwarb er sich durch zähes Selbststudium namentlich gründlichen Einblick in die damals in volle Entwicklung gelangende Starkstromtechnik, die bald sein Lieblingsfach wurde und deren Weiterentwicklung er stets mit grösstem Interesse verfolgte.

Im Jahre 1903, vier Jahre vor Inkrafttreten des neuen Patentgesetzes, wurde Oberlin zum technischen Adjunkten, und bei der Reorganisation des Amtes im Jahre 1919 zum technischen Vize-Direktor ernannt. In diesen beiden Stellungen lag die Leitung der technischen Prüfungsarbeit des Amtes in immer wachsendem Masse in seinen Händen. Mannigfaltige, subtile Aufgaben stellten sich da; er suchte ihnen mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit die beste Lösung zu geben. Kennzeichnend für ihn war dabei sein Bedürfnis nach Einsicht, gleich fern von reiner Empirie, die sich damit begnügt, dass der erfundene Apparat „geht“, wie von reiner Formaltheorie, die nur Formeln zur Berechnung des Verhaltens einer Konstruktion aufstellen will. Dementsprechend suchte er, wenn immer möglich, bei der Abgrenzung eines Erfindungsgedankens den physikalischen Zusammenhang zwischen den angewendeten Mitteln und dem angestrebten Zweck zum logischen Ausdruck zu bringen, wodurch offenbar dem Erfinder wie seiner technischen Umwelt ein wertvoller Dienst geleistet wird.

Vor wenigen Jahren begann der stämmige Mann zu kränkeln. Eine gefährliche Operation, der er sich im Herbst 1926 unterzog, sollte ihm Heilung bringen. Wohl trat eine Besserung ein; leider

war sie nicht von Dauer. Nach mehr als 38 Jahren treuester Pflichterfüllung auf dem Amte suchte Hermann Oberlin um seine Entlassung auf 1. April 1927 nach. Sie wurde ihm vom Bundesrat unter bester Verdankung der geleisteten Dienste gewährt. Eine besondere Genugtuung und Freude für den Scheidenden war ein seine Verdienste um das Patentwesen würdigendes Dankschreiben, das der Verband schweizerischer Patentanwälte an ihn richtete.

Dem eifrigen, stillen und selbstlosen Arbeiter sollte ein geruh-samer Lebensabend nicht mehr beschieden sein. Nach langen Leiden ist er am 29. Juni zur ewigen Ruhe eingegangen. Der gegenwärtige Leiter des Amtes und der hochbetagte frühere, erste Direktor, dessen Mitarbeiter Hermann Oberlin während 33 Jahren war, zollten dem Dahingeschiedenen an seinem Grabe Worte des Dankes und hoher Anerkennung. x



HERMANN OBERLIN
INGENIEUR, a. VIZE-DIREKTOR DES
EIDG. AMTES FÜR GEISTIGES EIGENTUM

4. Mai 1857

29. Juni 1928

Belgien, Roland Rohn, von Genf, Gottfried Schindler, von Mollis (Glarus), Hermann Schlesinger, von Köln a. Rh. (Deutschland), Werner Tobler, von Rehetobel (Appenzell A.-Rh.), Fritz Zwicky, von Mollis (Glarus).

Diplom als Architekt: Karl Bachofner, von Fehraltorf (Zürich), Ernst Badertscher, von Bern und Lauperswil, Walter Borrer, von Solothurn, Roger Bruttin, von Sitten (Wallis), Cino Chiesa, von Sarno (Tessin), Walter Dangel, von Zürich, Hugo Honegger, von Zürich, Josef Huber, von Wallenstadt (St. Gallen), William Jéquier, von Fleurier (Neuenburg), Hans Kruck, von Zürich, Georges Lerch, von Brittnau (Aargau), Fritz Ostertag, von Basel, Elie Ratzersdorfer, von Antwerpen,

Diplom als Bauingenieur: Sayed Abdel Wahed, von Fayoum (Aegypten), Richard Coray, von Trins (Graubünden), Hermann Merz, von Beinwil a. See (Aargau), Marinus Naef, von Lochem (Holland), Harold Necker, von Genf, Hrnt Pasdermadjian, von Rhodes Islands (U. S. A.).
Diplom als Maschineningenieur: Erik Abt, von Bünzen (Aargau), Ernst Ammann, von Ermatingen (Thurgau), Frans Gerard van Asperen, von Wormerveer (Holland), Hans Bachmann, von Meggen (Luzein), Frans van den Berg, von Bandoeng (Java), Eryk Bross, von Mor.-Ostrava (Tschechoslovak. Republik), Werner Brunner, von Zürich, René Bühler, von Hombrechtikon (Zürich) und Henau (St. Gallen), Alfred Buri, von Burgdorf (Bern), Bosco Davitscho, von Belgrad (Jugoslawien), Edmond Delley, von Delley (Freiburg), Max Egli, von Pfäffikon (Zürich), Georg Ehrensperger, von Winterthur (Zürich), Fritz Eppenberger, von Basel, Jacques R. Fierz, von Männedorf (Zürich), Fritz von Goumoëns, von Bern, Heinrich Heer, von Glarus, Walter Holderegger, von Gais (Appenzell A.-Rh.), Karl Jaberg, von Hengelo (Holland), René Kluge, von Smichow (Tschechoslovak. Rep.), Kurt Koestler, von St. Gallen, Karl Landolt, von Zürich, Ludwig Levite, von Kisvarda (Ungarn), Hans Ulrich Lieberherr, von Krummenau (St. Gallen), Pierre Marti, von Petit-Saconnex (Genf), Josef Nemes, von Kisvarda (Ungarn), Heinrich Reich, von Wien (Oesterreich), Fritz Seeberger, von Brugg (Aargau), Gerrit Visser, von Alblasserdam (Holland), Fritz Vollmer, von Zürich, Hans Wyss, von Herzogenbuchsee (Bern), Paul Zuberbühler, von Trogen (Appenzell A.-Rh.).

Diplom als Elektroingenieur: Humphrey Campbell Beck, von Wyton (England), Sigmund Bitterli, von Wisen (Solothurn), Hans Bittmann, von Wien (Oesterreich), Jacques Bohnenblust, von Bannwil (Bern), Alain Cretton, von Martigny-Bourg (Wallis), Bruno De Signori, von Montagnola (Tessin), Ulrich Eggenberger, von Grabs (St. Gallen), Viktor Germann, von Schaffhausen, Franz Johann Havlicek, von Zagreb (Jugoslawien), Hermann Hofstetter, von Gais (Ap-

Mitteilungen.

Eidgenössische Technische Hochschule. Die E. T. H. hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Architekt: Karl Bachofner, von Fehraltorf (Zürich), Ernst Badertscher, von Bern und Lauperswil, Walter Borrer, von Solothurn, Roger Bruttin, von Sitten (Wallis), Cino Chiesa, von Sarno (Tessin), Walter Dangel, von Zürich, Hugo Honegger, von Zürich, Josef Huber, von Wallenstadt (St. Gallen), William Jéquier, von Fleurier (Neuenburg), Hans Kruck, von Zürich, Georges Lerch, von Brittnau (Aargau), Fritz Ostertag, von Basel, Elie Ratzersdorfer, von Antwerpen,

Belgien, Roland Rohn, von Genf, Gottfried Schindler, von Mollis (Glarus), Hermann Schlesinger, von Köln a. Rh. (Deutschland), Werner Tobler, von Rehetobel (Appenzell A.-Rh.), Fritz Zwicky, von Mollis (Glarus).

Diplom als Bauingenieur: Sayed Abdel Wahed, von Fayoum (Aegypten), Richard Coray, von Trins (Graubünden), Hermann Merz, von Beinwil a. See (Aargau), Marinus Naef, von Lochem (Holland), Harold Necker, von Genf, Hrnt Pasdermadjian, von Rhodes Islands (U. S. A.).

Diplom als Maschineningenieur: Erik Abt, von Bünzen (Aargau), Ernst Ammann, von Ermatingen (Thurgau), Frans Gerard van Asperen, von Wormerveer (Holland), Hans Bachmann, von Meggen (Luzein), Frans van den Berg, von Bandoeng (Java), Eryk Bross, von Mor.-Ostrava (Tschechoslovak. Republik), Werner Brunner, von Zürich, René Bühler, von Hombrechtikon (Zürich) und Henau (St. Gallen), Alfred Buri, von Burgdorf (Bern), Bosco Davitscho, von Belgrad (Jugoslawien), Edmond Delley, von Delley (Freiburg), Max Egli, von Pfäffikon (Zürich), Georg Ehrensperger, von Winterthur (Zürich), Fritz Eppenberger, von Basel, Jacques R. Fierz, von Männedorf (Zürich), Fritz von Goumoëns, von Bern, Heinrich Heer, von Glarus, Walter Holderegger, von Gais (Appenzell A.-Rh.), Karl Jaberg, von Hengelo (Holland), René Kluge, von Smichow (Tschechoslovak. Rep.), Kurt Koestler, von St. Gallen, Karl Landolt, von Zürich, Ludwig Levite, von Kisvarda (Ungarn), Hans Ulrich Lieberherr, von Krummenau (St. Gallen), Pierre Marti, von Petit-Saconnex (Genf), Josef Nemes, von Kisvarda (Ungarn), Heinrich Reich, von Wien (Oesterreich), Fritz Seeberger, von Brugg (Aargau), Gerrit Visser, von Alblasserdam (Holland), Fritz Vollmer, von Zürich, Hans Wyss, von Herzogenbuchsee (Bern), Paul Zuberbühler, von Trogen (Appenzell A.-Rh.).

Diplom als Elektroingenieur: Humphrey Campbell Beck, von Wyton (England), Sigmund Bitterli, von Wisen (Solothurn), Hans Bittmann, von Wien (Oesterreich), Jacques Bohnenblust, von Bannwil (Bern), Alain Cretton, von Martigny-Bourg (Wallis), Bruno De Signori, von Montagnola (Tessin), Ulrich Eggenberger, von Grabs (St. Gallen), Viktor Germann, von Schaffhausen, Franz Johann Havlicek, von Zagreb (Jugoslawien), Hermann Hofstetter, von Gais (Ap-