

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 8

## 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:** 22.02.2026

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

einzelnen Stellen wird zwecks Vermeiden allzu langer Spundwandbohlen zur Abdichtung in grösserer Tiefe mit Vorteil auch das chemische Verfestigungsverfahren herangezogen. Ein Bericht von Reg.-Baumeister Rossmann in Heft 1, 2 und 3 der «Bautechnik» 1936 gibt ausführliche Auskunft über Bodenverhältnisse, Materialauslese und Bauvorgang.

**Für ein schweiz. Tonfilmatelier** (vergl. S. 75) bewirbt sich auch Bern, wo die Finanzierung ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel, aber unter Mitwirkung schweizerischer und eines ausländischen Filmunternehmens verwirklicht werden soll. Das Haus käme in die Nähe der Station Zollikofen zu stehen. In kurzer Zeit werde Bern mit dem Bau beginnen können. Ueber die Vorzüge völliger Bewegungsfreiheit auf rein privatwirtschaftlicher Grundlage, sowie über die Bedürfnisfragen eines schweiz. Filmateliers überhaupt berichtet einlässlich der «Bund» in Nr. 73, 75 und 77 (13., 14. und 16. Februar d. J.).

**Die günstige Wirtschaftslage Englands** ist nach einigen im Handelsteil der «NZZ» wiedergegebenen Stimmen englischer Grossbankleiter hauptsächlich auf die durch die Regierungspolitik unterstützte private Wohnbautätigkeit zurückzuführen. In zweiter Linie wirken als günstige Faktoren Verbesserungen (Elektrifikation) von Eisenbahnnetzen, Rüstungen und Aktivierung der landwirtschaftlichen Erzeugung. Die Exportwirtschaft hingegen ist von dieser Erholung noch weit entfernt.

**Technischer Arbeits-Dienst.** Nachdem letztes Jahr der T. A. D. in Luzern und Bern eingerichtet worden ist, hat sich neuerdings auch eine Aktion in Lausanne gebildet, wo zur Zeit schon 25 arbeitslose Techniker beschäftigt werden. Eine weitere T. A. D.-Aktion soll demnächst in Schaffhausen eröffnet werden.

## WETTBEWERBE

**Solothurnische Station für Heilerziehung** (Bd. 106, S. 117; Bd. 107, S. 54). Die Rangliste bezw. Preisaufteilung hat durch den Ausschluss des Erstprämierten folgende Änderung erfahren: 1. Rang (850 Fr.): Entwurf von Arch. Paul Hüsler, Solothurn. 2. Rang (750 Fr.): Entwurf von Arch. Leo Müller, Langendorf. 3. Rang (400 Fr.): Entwurf von Arch. Hermann Frey in Firma Frey & Schindler, Olten.

Die Arch. F. Jenny & A. Horchler (Gerlafingen), die in den 1. Rang gestellt worden waren, haben ihr Projekt nicht selbst verfasst, sondern bei einem gewerbsmässigen Projekte-Lieferanten in Zürich bezogen und als ihre eigene Arbeit eingereicht. Sie haben sich damit, und zwar in wiederholtem Falle, des Betruges schuldig gemacht; dafür hat man ihnen die Preissumme entzogen und sollen sie eingeklagt worden sein. Dem energischen Handeln eines Solothurner S. I. A.-Kollegen in Verbindung mit dem W. K.-Obmann Ostschweiz ist es gelungen, auch den Projekte-Lieferanten in Zürich wegen Gehilfenschaft zu fassen und interessantes Beweismaterial polizeilich sichern zu lassen; er röhmt sich der Urheberschaft in nicht weniger als neun verschiedenen Wettbewerbsfällen der letzten vier Jahre, inkl. dem gegenwärtigen Kasinoplatz-Wettbewerb in Bern, in denen er Teilnahmeberechtigte beließerte! Wir werden zu gegebener Zeit Näheres berichten.

**Gestaltung der Hochbauten auf dem Theater- und Kasinoplatz in Bern** (Bd. 106, Seiten 216, 275, 299). Es sind 59 Projekte mit Erhaltung der Hauptwache und 28 ohne diese eingelaufen. Das Preisgericht hat folgenden Entscheid gefällt:

a) *Lösungen mit Erhaltung der Hauptwache:*

1. Rang (2800 Fr.): Projekt Nr. 8, Verfasser: Max Zeerleder, Arch., Bern; Adolf Wildbolz, Arch., Bern.
2. Rang (2500 Fr.): Projekt Nr. 28, Verfasser: P. Tinguely, Arch., Liebefeld.
3. Rang (1700 Fr.): Projekt Nr. 59, Verfasser: Ernst Salchli, Arch., Bern.

b) *Lösungen mit Entfernung der Hauptwache:*

1. Rang (3500 Fr.): Projekt Nr. 68, Verfasser: Hans Weiss, Arch., Bern.
  2. Rang (1300 Fr.): Projekt Nr. 53, Verfasser: Peter Lanzrain, Arch., Thun, Henri Daxelhoffer, Arch., Bern.
- Ankäufe (je 1000 Fr.): Nr. 29, Arch. Rud. Keller, i. Fa. Gebr. Keller, Bern, Nr. 69, Arch. Erwin Fink, Bern.

Die Projekte werden vom 18. bis 27. Februar in der Aula des Städtischen Gymnasiums (Kirchenfeld) ausgestellt; Besichtigung 9 bis 12 h und 14 bis 21 h.

**Freibadanlage im Allenmoos in Zürich** (Band 106, S. 106; Band 107, S. 54). Das Urteil des Preisgerichts lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor; die Ausstellung der Entwürfe im kantonalen Verwaltungsgebäude Walcheturm beginnt voraussichtlich nächsten Mittwoch, 26. Februar.

## NEKROLOGE

† **Gustav Grob** (in erster Ehe Grob-Reinhart), Maschinen-Ingenieur (E. T. H. 1893/95 u. 1896/98) von Winterthur, geb. am 26. Juli 1873, ist am 12. Febr. d. J. in Zürich gestorben. Ein Nachruf ist uns von befreundeter Seite zugesagt.

## LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Rechentafeln für den Dampfkesselbetrieb.** 19 S. Text, 40 Rechentafeln mit dreisprachigen Erläuterungen (deutsch, englisch, französisch). DIN-A 5. München und Berlin 1935, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 6 RM.

**Heizung und Lüftung.** Von Ing. Joh. Körting und Dipl. Ing. W. Körting. I.: Das Wesen und die Berechnung der Heizungs- und Lüftungsanlagen. 6. Auflage, 140 S. mit 29 Abb. und 14 Zahlentafeln. Berlin und Leipzig 1935, Verlag von W. de Gruyter & Co. Preis geb. RM. 1,65.

**Bauten des Einzelhandels und ihre Verkehrs- und Organisationsprobleme.** Von Dipl. Arch. Dr. sc. techn. Louis Parnes. 220 Quartalseiten mit 303 Ansichten, Plänen und Tabellen. Zürich und Leipzig 1935, Orell Füssli-Verlag. Preis geh. 25 Fr.

Für den Texteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Sektion St. Gallen.

Sitzungsbericht vom 9. Januar 1936.

#### Der Rhein und seine Probleme.

Am 9. Januar hielt der st. gallische Baudirektor, Regierungsrat Ing. Dr. K. Kobelt vor der Sektion St. Gallen des S. I. A. und der Sektion St. Gallen des S.T.V. einen Vortrag über den Rhein und seine Probleme. Wohl kaum ein anderer könnte dieses Thema besser behandeln, das uns Ostschweizer so sehr interessiert. — Es werden die politischen, wirtschaftlichen und technischen Seiten behandelt.

Das Quellgebiet des Rheins bis Sargans liegt auf Schweizerboden und es ist den Kantonen überlassen, über die Wasserkräfte zu verfügen, die Kantone haben aber auch die Verpflichtung, die notwendigen Verbauungen der Gewässer durchzuführen. Dabei hilft ihnen der Bund durch Subventionen und beansprucht dafür die Oberaufsicht. Von Bodensee bis Basel ist der Rhein grösstenteils Grenzfluss zwischen der Schweiz und ihren Nachbarstaaten; auf dieser Strecke werden sämtliche Angelegenheiten auf Grund von Staatsverträgen und durch internationale Kommissionen geregelt. Von Basel bis zum Meer ist der Rhein der «freie Rhein», d. h. er ist hier durch internationale Verträge als frei, d. h. für Jedermann befahrbar erklärt worden. Die Verwaltung wird durch eine internationale Kommission ausgeübt, an der die angrenzenden und andere am Rhein interessierten Staaten, auch die Schweiz, vertreten sind.

Die wirtschaftlichen und technischen Probleme lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen: Schadenabwendung, Nutzbarmachung der Wasserkräfte, Schiffahrt.

Von der Quelle bis zum Bodensee ist der Fluss mehr gefährlich als nützlich. Eine Nutzbarmachung der Wasserkräfte auf dieser Strecke ist wegen der veränderlichen Wasserführung nur in Verbindung mit großen Speicherwerken möglich. Die verheerende Gewalt der Wildbäche muss durch Stufen gehämmert werden, wo das Geschiebe abgelagert wird und das Wasser den grössten Teil seiner Energie abgibt. Weiter unten, wo das Gefälle geringer und das Tal weiter ist, wird der Fluss eingedämmt. Hier zeigt sich eine andere Schwierigkeit: Je flacher das Tal wird, je kleiner damit die Kraft des Wassers, umso grösser die Gefahr, dass das Geschiebe liegen bleibt und die Flussohle erhöht. Deshalb wurden die Dämme auf der Schweizerseite seit 1928 mit einem Kostenaufwand von 3,5 Mill. Fr. erhöht. Dadurch wurde die Gefahr vorläufig behoben. Jedes Jahr aber nimmt die Rheinsohle um 10 bis 20 cm an Höhe zu. An gewissen Stellen des St. Galler Rheintales sind die Kiesbänke schon bis auf die Höhe der Vorländer gewachsen.<sup>1)</sup> Sollte der Rhein die Mittelrinne ausfüllen, so verliert der Fluss die Führung und pendelt zwischen den Dämmen hin und her. Diese würden dadurch angegriffen. Die grossen Schäden, die der Rhein oberhalb des Bodensees bei Hochwasser anrichten kann, wurden durch einige Lichtbilder vom Hochwasser 1927 illustriert.<sup>2)</sup>

Im Juni 1935 stellte der Regierungsrat des Kantons St. Gallen an den Bund das Begehren, dass sofort Massnahmen getroffen würden gegen die Gefahr der Auflandungen im Diepoldsaer Durchstich. Unmittelbar kann diese nur durch Ausbaggern der Mittelrinne abgewendet werden. Eine dauernde Abhilfe muss darin bestehen, dass die Rheinsohle ihrem Beharrungszustand entgegengeführt wird, d. h. das Gefälle erreicht, wo alles Geschiebe gerade abrollt. Dieser Zustand ist abhängig von der Abflusshöhe in den See, vom Durchflussprofil,

<sup>1)</sup> Vergl. Eidg. Oberbauinspektorat: «Hebungen und Senkungen der Rheinsohle» (gemäss Gutachten der Münchener Experten Dr. Ing. Faber und Dr. Ing. Marquart) in «SBZ» Bd. 95, S. 63\* (1. Febr. 1930). Red.

<sup>2)</sup> Vgl. «SBZ», Band 90, Seite 206\* (15. Okt. 1927). Red.

von der Wasserführung, von der Geschiebeführung. Ein engeres Durchflussprofil fasst die Wassermasse des Flusses zusammen und erhält ihr die Kraft, das Geschiebe abzutransportieren. Auf Strecken, wo das Geschiebe gross und kantig ist, zum Beispiel im Oberlauf, ist das natürliche Gefälle grösser als dort, wo das Geschiebe schon kleiner und abgeschliffen ist.

In der Versuchsanstalt für Wasserbau an der ETH wurden eingehende Modellversuche über die Geschiebeführung des Rheins durchgeführt.<sup>3)</sup> Es ist heute möglich, durch die Ähnlichkeitsgesetze die Resultate der Modellversuche auf die Wirklichkeit umzurechnen. Es wäre notwendig, die Modellversuche durch genaue Messungen am Rhein selbst zu ergänzen; umfassende Versuche werden aber mindestens zwei Jahre dauern. Vor kurzem haben nun die Bundesbehörden, nach langen Verhandlungen, die Durchführung dieser Versuche bewilligt. Bei den Modellversuchen wurden verschiedene Vorschläge für die Regelung der Geschiebeführung geprüft. Es kommen folgende Lösungsmöglichkeiten in Betracht:

1. Die Flussohle kann ihr Längenprofil durch entsprechende Erhöhung selbst bestimmen, wobei die Dämme in gleichem Mass erhöht werden müssen. Aber dadurch würde eine Versumpfung des tieferliegenden Umgeländes unumgänglich; außerdem dürfen die auf Torfboden fundierten Dämme<sup>4)</sup> nicht stärker belastet werden als sie es schon sind. Dammsetzungen könnten zur Katastrophe führen.

2. Durchflussprofiländerung: Eine Erhöhung der Begrenzungswuhre der mit 110 m zu breiten Mittelrinne nach dem Vorschlag des Bundes hätte nach den Modellversuchen keinen Einfluss. Eine Verengerung der Mittelrinne<sup>5)</sup> um 20 bis 40 m dagegen würde zum Ziel führen, entspricht aber einem Kostenaufwand von 23 Mill. Fr., die allerdings grössten Teils der Arbeitsbeschaffung dienen würden.

3. Etwas billiger würde wahrscheinlich eine dauernde Baggerung des abgelagerten Geschiebes. Diese Massnahme ist aber technisch unbefriedigend; außerdem wird es nach kurzer Zeit nicht mehr möglich sein, das Material ohne teuren Transport abzulagern.

4. Aber auch eine Verengerung der Mittelrinne wäre auf lange Sicht nicht wirksam ohne eine gleichzeitige Verengung der Geschiebezufuhr, d. h. einer weitgehenden Wildbachverbauung im Quellgebiet, wobei hauptsächlich die Wildbäche mit viel und grobem Geschiebe korrigiert werden müssten. Durch weitere Geschiebezufuhr im heutigen Mass würde nämlich in absehbarer Zeit die Rheinmündung weiter in den Bodensee vorgeschoben und damit das Längenprofil noch mehr verflacht. Der Bund ist schon seit längerer Zeit beauftragt, die Wildbäche zu verbauen, hat aber das durch eine Motion der Bundesversammlung verlangte Programm noch nicht aufgestellt.<sup>6)</sup> (Es folgt ein sehr aufschlussreicher Film, der die Modellversuche der E. T. H. über Geschiebeführung zeigt.)

Der Bodensee erfüllt eine wichtige Aufgabe. Er nimmt dem Rhein das Geschiebe ab und gleicht die Wasserführung aus. Die Hochwasserwelle des Bodensees erfolgt immer später (bis 5 Tage) als die seiner Zuflüsse. Auch der Bodensee bringt Überschwemmungen; denn sein Abflussvermögen ist bei starkem Zufluss ungenügend. Seeüberschwemmungen haben einen andern Charakter als Flussüberschwemmungen: Sie dauern lange, lagern aber kein Geschiebe ab. Um das Abflussvermögen des Rheins zu verbessern, besteht seit 1926 ein Projekt für die Bodenseeregulierung<sup>7)</sup>. Es sollen hauptsächlich die zu kleinen Abflussrinnen bei Gottlieben und Stein am Rhein ausgebaggert werden. Dazu kommt in der Gegend von Hemmishofen ein Wehr zur Regelung des Niederswassers. Diese Bodenseeregulierung hätte auch eine bessere Ausnutzung der Rheinkraftwerke zur Folge, indem das überschüssige Sommerwasser für den Winter aufgespeichert werden könnte. Leider wurde die Ausführung des Projektes verzögert.

Vom Bodensee bis Basel fliesst der Rhein immer in einer tiefen Rinne, er führt kein Geschiebe mehr, und seine Wasserführung ist ziemlich ausgeglichen. Schon jetzt bestehen deshalb eine ganze Reihe von großen Kraftwerken, deren Zahl noch vermehrt werden kann. Diese Strecke kann durch Einbau der fehlenden Schiffahrtschleusen bis zum Bodensee für die Rheinschiffahrt fahrbar gemacht werden<sup>8)</sup>. Die Rheinschiffahrt oberhalb Basel wäre für eine künftige wirtschaftliche Entwicklung der Ostschweiz sehr zu begrüssen, weil dadurch die Frachtkosten bedeutend geringer würden. Der Verkehr im Basler Rheinhafen, der letztes Jahr mehr als 2 Mill. Tonnen erreichte, ist ein Beweis dafür. (Ueber die Rheinschiffahrt von Basel bis zum Meer gab ein Film wertvollen Aufschluss.).

Oberhalb des Bodensees ist der Rhein ein Sorgenfluss, unterhalb des Sees ein Wirtschaftsfaktor. Der Aktuar: W. K.

<sup>3)</sup> Vgl. Band 105, Seite 95\*, besonders S. 110\* (2/9. März 1935). Red.

<sup>4)</sup> Näheres über die berüchtigte, 2,3 km lange Torfstrecke vgl. «Memorial zum Diepoldsaer-Durchstich» von Rheinbauleiter J. Wey in «SBZ», Band 49, Seite 7\*, besonders Seite 17 u. 35\* (Jan. 1907). Red.

<sup>5)</sup> Vgl. Diepoldsaer-Durchstich in Bd. 97, S. 123 (7. März 1931). Red.

<sup>6)</sup> Betr. Geschieberückhalt durch Wildbachverbauung in Graubünden, vgl. «SBZ», Bd. 91, S. 133, 262, 287 (Eingabe des S. I. A. vom 22. März 1928); ferner Beschluss der Bundesversammlung «mit m ö g l i c h s t e r B e s c h l e u n i g e n ein Programm vorzulegen», Bd. 92, Seite 51 (28. Juli 1928). Red.

<sup>7)</sup> Eingehende Beschreibung Band 89, Seite 69\* (5. Febr. 1927). Red.

<sup>8)</sup> Vgl. Plan u. Längsprofil in Band 98, S. 317\* (12. Dez. 1931). Red.

## S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Protokoll der 7. Sitzung, 29. Januar 1936.

Präsident F. Fritzsche eröffnet um 20.25 Uhr die stark besuchte Versammlung und begrüßt die 145 Anwesenden. Die allgemeine Umfrage wird nicht benutzt. Der Präsident kündigt an, dass zwei Arbeiten der Ingenieure Nat.Rat Ing. F. Wüthrich und Ing. H. Versell über Wirtschaftsfragen im Druck erschienen sind und erteilt sodann das Wort an Reg.Rat Dr. Ing. K. Kobelt (St. Gallen), der über das Thema

### «Der Rhein und seine Probleme»

spricht. Der fesselnde Vortrag, der von Lichtbildern und zwei Filmen begleitet wird, ist in nebenstehendem Protokoll der Sektion St. Gallen skizziert.

**Diskussion.** Der Präsident verdankt den ausgezeichneten, frei gehaltenen Vortrag und spricht den Wunsch aus, es möchten baureife Projekte möglichst bald ausgeführt werden; doch sollten diese Arbeiten nicht in Regie getätig, sondern an die private Unternehmerschaft vergeben werden. Oberst H. Peter sah die Schwierigkeiten voraus, die sich seither am Diepoldsaer Durchstich ergeben haben, er habe seinerzeit im S. I. A. darüber gesprochen, doch hätten damals die Oesterreicher befohlen und die Schweizer bezahlt<sup>9)</sup>. Auch er wünscht die baldige Verwirklichung der Bodenseeregulierung. Wenn auch Basel und Schaffhausen gewisse Bedenken wegen des Hochwasserstandes hegten, werde doch der allgemeine Nutzen überwiegend sein. Er spricht über die Vorteile, die die Rheinregulierung bis Basel der Schweiz gebracht hat und schätzt deren finanziellen Nutzen auf 10 Mill. Fr. im Jahr, wenn man in Berücksichtigung zieht, dass alle Bahntarife durch die Konkurrenz der Schiffahrt herabgedrückt wurden, sogar jene der französischen Bahnen vom Mittelmeer nach Genf. Die Projekte für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee sind zu revidieren, da man allgemein von den Schleppzügen mit 1200 t-Kähnen zu den selbstfahrenden kleinen Schiffen übergeht, wobei die Schleusen verkleinert werden können; damit würde diese Strecke wirtschaftlich eher tragbar. Doch ist die Konkurrenzierung der Bundesbahnen in Rechnung zu stellen. — Dr. Ing. J. Wey stellt fest, dass seit bald 100 Jahren die Verbauung der Graubündner Wildbäche gefordert wird, und dass wir heute noch weit gekommen sind. Auch er knüpft einige Reminiszenzen an den Durchstich von Diepoldsaar an, gegen den damals sein Vater auftrat. Politische Momente gingen aber den technischen vor. Das hat sich geändert, und wir sollten daraus die Lehre ziehen. Auch Ing. C. Jegher erinnert an Hand alter Berichte aus der Bauzeitung an die verschiedenen Kämpfe um die Rheinverbauungen. Er erinnert, dass 1928, nach der Überschwemmungskatastrophe im Vorarlberg, die eidg. Räte den Bundesrat mit beforderlicher Aufstellung eines Programms für die Wildbachverbauungen in Graubünden beauftragten; seither hat man aber nichts mehr gehört. Er versichert Dr. Kobelt der Unterstützung des Z. I. A., wenn die St. Galler Rheinfragen wieder brennend werden. — Nach weiteren Voten der Ingenieure Brockmann (als Gast) und K. Fiederl spricht Dir. F. Escher sein Bedenken aus über die Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee; die Konkurrenz würde für die Bundesbahnen, vor allem auch für den Gotthard, sehr gefährlich. Prof. Dr. E. Meyer-Peter will das Ergebnis der eidg. Expertenkommission<sup>10)</sup> abwarten, ehe er zu den St. Galler Rheinfragen sich äussert.

Der Referent Dr. Kobelt repliziert. Er glaubt, dass Dir. Escher doch zu düster sehe, verlangt aber ebenfalls, dass für die Verbauung des Rheins und seiner Zuflüsse oberhalb Mayenfeld ein Programm aufgestellt wird, das systematisch nach und nach zu verwirklichen sein wird. Er widerlegt die Bedenken von Oberst Peter wegen der Hochwasser im Rheinalp unterhalb des Bodensees; da der Mittelwasserstand des Sees gesenkt wird, ist dieser bei Hochwasserandrang zu grösseren Mengen aufnahmefähig, ohne dass sein Abfluss dadurch bedenklich in die Höhe getrieben wird.

Fritzsche erinnert an den morgigen Vortrag von Stadtstr. E. Stirnemann in der Börse über die Landesausstellung 1938 und schliesst die angeregte Sitzung um 23.10 Uhr.

Der Aktuar: M. K.

<sup>9)</sup> Resolutionen der S. I. A.-Sektionen Basel, St. Gallen und Zürich zum «Diepoldsaer Durchstich» in Bd. 49, S. 133, 153 und 166 (1907), ferner Z. I. A. in Bd. 53, S. 131 (6. März 1909). Red.

<sup>10)</sup> Vergl. die Mitteilung auf Seite 85 dieser Nummer. Red.

## S.I.A.-Fachgruppe für Stahl und Eisenbetonbau.

### Mitglieder-Versammlung

Samstag, 29. Febr. 10.15 h im Hörsaal 3c, Hauptgebäude E. T. H.  
Vortrag von Dir. P. Sturzenegger (Zürich): «Die Verbundbauweise im Brücken- und Hochbau».

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

26. Febr. (Mittwoch): Z. I. A. Zürich. 20.15 h in der Schmidstube. Vortrag mit Lichtbildern von Prof. Dr. E. Meyer-Peter und Prof. Dr. M. Ritter: «Grundlagen und Anwendungen der Erdbaumechanik».

28. Februar (Freitag): Kolloquium über technische Physik und elektr. Nachrichtentechnik; Probleme des Fernsehens. 20.15 h im Physikgebäude der E. T. H. Zürich, Gloriast. 35, Hörsaal 6c. Vortrag von Ing. G. Guanella: Verstärker, Breitbandverstärker, Modulations- und Demodulations-Schaltungen.

28. Febr. (Freitag): Schweiz. Wasserwirtschaftsverband u. Linth-Limmattverband, Zürich. 20.15 h in der Schmidstube. Lichtbildervortrag von Dipl. Ing. P. Gurewitsch (Zürich): «Elektrizitäts-, Wasserwirtschafts- u. Schiffahrtsprobleme der Sowjet-Union». Mitglieder des Z. I. A. und eingeführte Gäste sind willkommen.

28. Febr. (Freitag): Techn. Verein Winterthur. 20.15 h im Bahnhofsäli. Vortrag von Arch. Sven Markelius (Stockholm): «Die Architektur von heute in Schweden».

29. Febr. (Samstag): Sektion Bern des S. I. A. 20.30 h: Familienabend im Hotel Bristol.