

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 87 (1969)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Die Realisierung der schweizerischen Binnenschiffahrt  
**Autor:** Stambach, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-70624>

#### **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:** 07.02.2026

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

der beiderseitigen Rampen entstanden. Da keine Ausweichmöglichkeit für den Verkehr vorhanden ist, müsste dieser über eine Notbrücke umgeleitet werden. Die Kosten für eine Neukonstruktion würde aus diesen Gründen ungefähr das Dreifache des für den Umbau aufgewendeten Betrages ausmachen. Flussaufwärts ist bereits eine Hochbrücke über die Aare als Zufahrt zum Autobahnanschluss Niederbipp geplant.

## 10. Schlussbemerkungen

Die schweizerische Fachwerkbrücke aus dem letzten Jahrhundert konnte dank günstiger konstruktiver Voraussetzungen durch eine Unterspannung mit Drahtseilen und gewissen lokalen Verstärkungen so umgebaut werden, dass die Tragkraft mehr als verdoppelt wurde und dass sie noch längere Zeit dem Verkehr genügen dürfte. Abgesehen von der auf 5,50 m beschränkten Breite bietet die neue Fahrbahn einen guten Fahrkomfort, und die Schwingungen der Brücke haben praktisch aufgehört. Die Fußgänger können die Aare ohne jede Gefährdung durch den Verkehr überqueren. Bei der gewählten Baumethode und dank einer sorgfältigen Koordination der Bauarbeiten war es möglich, die Sperrung der Brücke für den Fahrverkehr auf drei Wochen zu beschränken.

Adresse des Verfassers: *Theodor Müller*, dipl. Bauing. ETH, Wengi-strasse 26, Solothurn.

## Die Realisierung der schweizerischen Binnenschiffahrt

Von *Ernst Stambach*, dipl. Ing., Baden

Anschliessend an die letzte Standortbestimmung in der SBZ<sup>1</sup>) ist am 11. Mai 1965 der Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung «über die Fragen der Schiffahrtsverbindung Adria-Langensee, der Schiffbarmachung der Aare und der Entlastung des Verkehrsapparates durch eine Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare» erschienen, der aus einer restriktiven, einseitigen und kurzfristigen Betrachtungsweise eine unzureichende und zum Teil falsche Einstellung zur Binnenschiffahrt einnimmt. Die zur Weiterbehandlung des Berichtes eingesetzte ständige Kommission hat sich der Auffassung des Bundesrates nicht angeschlossen und diesem einen umfangreichen Fragenkatalog zur Beantwortung unterbreitet. Seither wird in den verschiedensten Gremien öffentlicher und privater Institutionen um die Abklärung der hängigen Fragen in technischer, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht gerungen. Diese zum Teil sehr umfangreichen Untersuchungen sind bis anhin in folgenden Publikationen erschienen:

– «Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für Mitteleuropa», Sonderheft der «Wasser- und Energiewirtschaft» 1965, Nr. 8/9. Hierin äussert sich eine Anzahl prominenter Fachleute zur Binnenschiffahrt mit dem stets wiederkehrenden Ergebnis der bedeutenden positiven Auswirkungen dieses Verkehrsträgers auf die gesamten volkswirtschaftlichen Belange einer Region, bzw. eines Landes. Wie auf Grund dieser Erkenntnis im europäischen Ausland die bestehenden Wasserwege gegenwärtig ausgebaut werden und wie mit erheblichem Einsatz Neubauten in Ausführung begriffen sind, vermag die Zusammenstellung Tabelle 1 zu illustrieren.

– «Bericht der Zentralstelle der schweizerischen Binnenschiffahrt über wirtschaftliche Gesichtspunkte zur Binnenschiffahrt» mit einer im Juni 1968 erschienenen Zusammenfassung. Sie gibt aus der Sicht des erfahrenen Schiffahrtspraktikers auf Tatsachen beruhende Aufschlüsse über die Entwicklung und Zusammensetzung der Transportgüter und das Verhältnis zur Warenbeförderung auf Strasse und Schiene.

– «Gutachten des IFO-Institutes für Wirtschaftsforschung, München, über die Wegekostendeckung in der Binnenschiffahrt und Wasserstrassenbaupolitik», veröffentlicht 1968 durch das Kaufmännische Direktorium und den Nordostschweiz. Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee. Aus dieser Untersuchung geht unter anderem hervor, dass bei bestehenden Wasserstrassen und auch bei Neubauten in den westeuropäischen Staaten von der Binnenschiffahrt, in Anerkennung der vielfältigen volkswirtschaftlichen Bedeutung der Wasserstrassen, nirgends kostendeckende

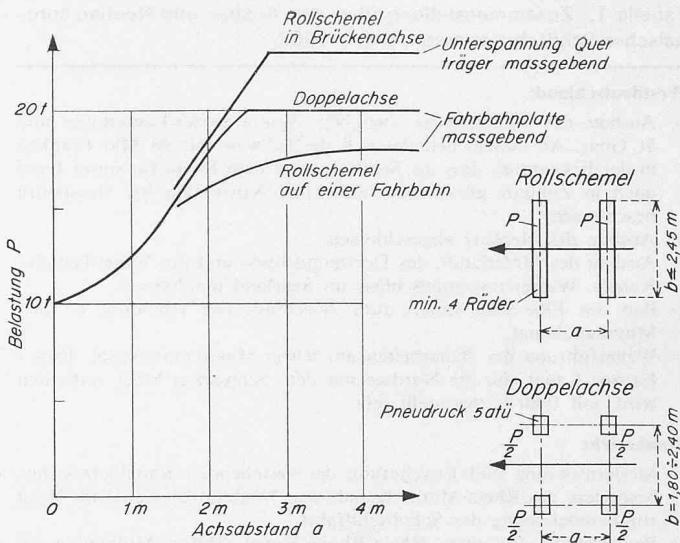


Bild 9. Diagramm für zulässige Achslasten in Funktion der Achsabstände

DK 656.62

Abgaben verlangt werden. Die vom Bundesrat in Aussicht genommene Kostenübernahme durch die Binnenschiffahrt steht damit in krassem Gegensatz zu den Gepflogenheiten im Ausland.

– «Zum Projekt einer Wasserstrasse von Basel nach Yverdon» liegt ein vom Battelle-Institut in Genf erstattetes Gutachten vor (vgl. «Strom und See» vom März 1968 und «Wasser- und Energiewirtschaft» 1968, Nr. 12, Seite 377), das die Frage der Rentabilität dieser Schiffahrtsstrecke auf Grund ausländischer Erfahrungen behandelt und dabei mit weiter Sicht besonders den Einfluss der Schiffahrt auf die allgemeine Belebung der Wirtschaft erfasst. Es erwächst auch aus dieser sehr gründlichen Arbeit die Erkenntnis, dass die Wirtschaftlichkeit dieser Route gewährleistet ist und aus diesen Gründen nicht abgelehnt werden kann.

– Von Prof. Dr. R. Müller ist im Februar 1968 unter dem Titel «Die Schiffbarmachung des Hochrheins und der Aare» eine Ergänzung seiner vor drei Jahren veröffentlichten Studie erschienen, in der die Berechnungsmethoden des Battelle-Institutes auf das gesamte Binnenschiffahrtsnetz zwischen Basel, Yverdon und Rorschach angewendet wird («Wasser- und Energiewirtschaft» 1969, Nr. 2). Es erweist sich dabei das eindeutige Interesse des gesamten mittelländischen Wirtschaftsraumes zwischen den Ost- und Westkantonen und darüber hinaus die Vermehrung unserer Frachtmimporte auf dem Rhein. Die bestehenden Hafenanlagen beider Basel bleiben auch mit der Weiterführung der Massengütertransporte auf Hochrhein und Aare voll ausgenutzt.

– «Schweizerische Binnenschiffahrt, Zahlen und Tatsachen» von der Hochrheinschiffahrts AG, 1968, enthält eine Fülle von statistischen Angaben aus allen Schiffahrtsbereichen des In- und Auslandes. Die ausserordentlich aufschlussreiche Publikation will zur objektiven Meinungsbildung zur Frage des Beitrages der Binnenschiffahrt in der Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik verhelfen. Als kleines Beispiel sei der Schrift entnommen, dass der Lastwagenverkehr von und zu den Rheinhäfen beider Basel in den Jahren 1965/67 stets über 30 % des Gesamtverkehrs betrug. Die zeitweilige Verkehrskalamität auf den Ausfallstrassen Basels ist unruhiglich bekannt.

Mit den vorstehend erwähnten, zuverlässigen und für einen grossen Zeitraum bemessenen Untersuchungen kann nunmehr kein Zweifel über die Wirtschaftlichkeit und Notwendigkeit unserer Binnenschiffahrt bestehen. Gegenteilige Meinungen werden oft von Handels- und Industrie-Unternehmen vertreten, die selbst über keine Beziehungen zur Schiffahrt verfügen, weil sie von den Bahnen besondere Frachtvergütungen geniessen oder weil sie mit den SBB sonst in bindender Wechselbeziehung stehen. Die Binnenschiffahrt darf aber als wesentlicher Faktor in unserem zukünftigen Verkehrswesen nicht länger ausgeklammert werden. Unter

<sup>1)</sup> Heft 30 vom 29. Juli 1965, Seite 526.

Tabelle 1. Zusammenstellung über den Ausbau und Neubau europäischer Schifffahrtsstrassen, Stand 1968

**Westdeutschland:**

- Ausbau der Rheinstrecke zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar. An diesem beteiligt sich die Schweiz mit 30 Mio Franken in der Erkenntnis, dass die Schifffahrt auf dem Rhein für unser Land auch in Zukunft grosse Bedeutung hat. Korrektion bis Strasbourg beschlossen.
- Ausbau des Neckars abgeschlossen.
- Ausbau des Mittelland-, des Dortmund-Ems- und des Wesel-Datteln-Kanals. Wasserstrassenanschluss im Saarland beschlossen.
- Bau des Elbe-Seitenkanals zum Anschluss von Hamburg an den Mittellandkanal.
- Weiterführung der Bauarbeiten am Rhein-Main-Donaukanal. Dieser Europa-Kanal, der die Nordsee mit dem Schwarzen Meer verbinden wird, soll 1980 fertiggestellt sein.

**Frankreich:**

- Modernisierung und Erweiterung des bestehenden Kanalnetzes, insbesondere des Rhein-Marne-Kanals und Neubau des Canal du Nord zur Ermöglichung der Schubschifffahrt.
- Baubeschluss für einen Rhein-Rhone-Kanal (Hafen Mülhausen erstellt), der als Europakanal die Nordsee mit dem Mittelmeer verbinden wird.
- Bau der zwei letzten Stufen am Rheinkanal Basel—Strassburg.
- Aufnahme des Rheinausbau unterhalb von Strassburg zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Rheins.

**Benelux-Staaten:**

- Allgemeiner Ausbau des bestehenden Wasserstrassennetzes.
- Belgien und Holland haben sich über den Bau des Kanals Antwerpen—Baalhoek verständigt.
- Inbetriebnahme des neuen luxemburgischen Hafens Mertert an der Mosel.

**Italien:**

- Ausbau des Po bis Cremona und Weiterführung der Ausbauarbeiten bis Mailand. 1972 soll Mailand an die Binnenschifffahrt angeschlossen sein.
- Studien und Projekte für den Anschluss von Langen- und Lusanersee und für Verbindung zwischen Turin und dem Tessin sowie zwischen Novara und Acqui.

**Finnland:**

- Bau eines neuen, teilweise über russisches Territorium führenden Saimaa-Kanals für den Transport von Holz, Zellulose, Papier und Energiestoffen fertiggestellt und im Betrieb.

**Polen:**

- Ausbau eines zusammenhängenden Wasserstrassennetzes für 1000-t-Schiffe im Rahmen eines 15-Jahre-Planes.
- Rund 500 km des Netzes sind für Schiffe von 1000 Tonnen schon ausgebaut.

**Sowjetunion:**

- Laufender Ausbau des Wasserstrassennetzes mit einer Gesamtlänge von über 10 000 km. Bedeutende Erweiterungen beschlossen.
- Vollständige Erneuerung der Binnenflotte gemäss den heutigen Erfordernissen.

**Jugoslawien:**

- Ausbau des Donau-Theiss-Kanalsystems von 600 km Länge in wenigen Jahren.

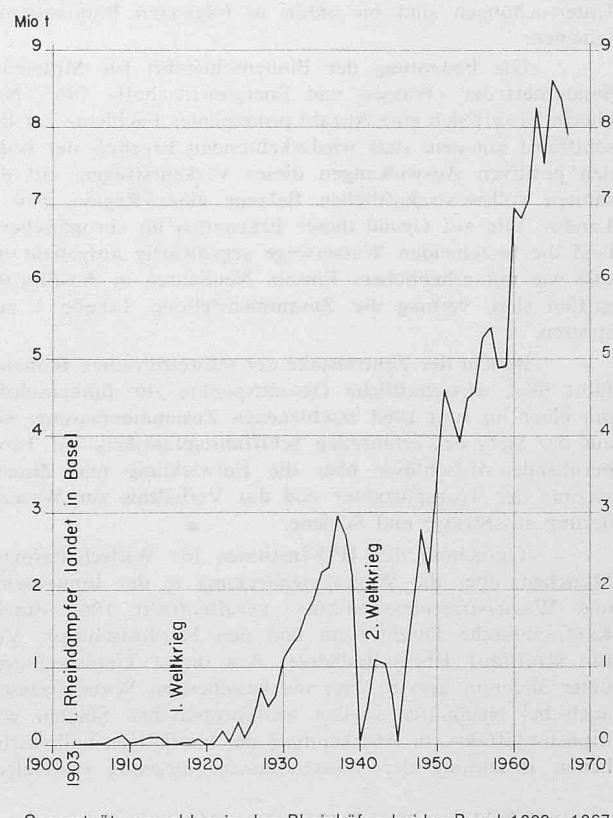
Tabelle 2. Verzeichnis schweizerischer Schifffahrtsverbände

- Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee, St. Gallen  
 Aargauisches Hochrheinkomitee, Klingnau  
 Thurgauisches Hochrheinkomitee, Bottighofen  
 Zürcher Hochrheinkomitee, Zürich  
 Appenzellisches Aktionskomitee für Hochrheinschifffahrt, Herisau  
 Schweizerischer Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband, Genf  
 Sektionen: Ostschweiz (Zürich), Bern, Fribourg, Genf, Neuenburg, Solothurn, Wallis und Waadt  
 Associazione Locarno-Venezia, Locarno  
 Transhelvetica S. A., Lausanne  
 Verein schweizerischer Bagger- und Motorlastschiff-Besitzer, Flüelen  
 Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband, Baden  
 Aargauischer Wasserwirtschaftsverband, Aarau  
 Zentralstelle der schweizerischen Binnenschifffahrt, 8044 Zürich, Voltastrasse 69, Tel. 051 / 47 00 36

anderem wird diese Auffassung auch im Bericht der europäischen Verkehrsministerkonferenz von 1966 klar vertreten. Die schweizerischen und regionalen Schifffahrtsverbände (Tabelle 2), deren Mitgliederzahlen ständig wachsen, sind dazu berufen, diese Erkenntnisse allgemein zu verbreiten, um dadurch den Behörden die Beantwortung der gestellten Fragen zu erleichtern. Eine eindrückliche Demonstration zu Handen des Bundesrates kommt durch den erfolgten Zusammenschluss von zwölf die Binnenschifffahrt befürwortenden Kantonsregierungen und durch die Zustimmung vieler kantonaler Handelskammern zum Ausdruck.

Oft wird übersehen, dass die Binnenschifffahrt bei uns schon seit Jahren eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Denken wir, um nur wenige Beispiele zu nennen, an die Beseitigung des Stadtmülls von Genf, die mit dem Abtransport auf der Rhone mittels Schubschiffen eine wirtschaftliche und zweckmässige Lösung gefunden hat. Diese Abfuhr auf dem Wasserweg bedingte zwar die Erstellung einer Umschlagsanlage und Wasserbauten, kommt jedoch langfristig betrachtet nachweislich bedeutend billiger zu stehen als auf dem Landweg und ist zugleich ein willkommener Beitrag zur Entlastung der Strassen. Denken wir ferner an die Lastschifffahrt auf den Schweizer Seen und insbesondere auf dem Zürichsee, ohne die die Verfrachtung von rund 3 Mio t Baustoffe und andere Güter pro Jahr zu beinahe unlösbar Verkehrsproblemen im Verkehrsraum Zürich führen müsste. Schiene und Strasse könnten diese Transporte nur zu wesentlich höheren und sich bis zum Verbraucher auswirkenden Kosten übernehmen. Schliesslich, als drittes Beispiel, steht mit der II. Juragewässerkorrektion, die den Aarekraftwerken mit dem Regulierwehr beim Kraftwerk Flumenthal ein Maximum an Akkumulierraum auch in Zukunft erhält, eine ausgesprochene Mehrzweckanlage vor dem Abschluss, indem diese eine Ausdehnung der Lastschifffahrt über die Korrektionsstrecken hinaus zwischen Solothurn, Yverdon und Murten erlaubt.

Seit mehreren Jahren pendelt der Güterumschlag in den Hafenanlagen beider Basel um die 8 Mio-Tonnen-Grenze pro Jahr (Bild) und zwar unabhängig von der Zusammensetzung der Güterkategorien und der in der Presse wiederholt erwähnten «Krise der Rheinschifffahrt». Bei dieser handelt es sich bekanntlich um gewisse momentane Rückschläge im Schiffahrtsgewerbe, die auf brüsk abfallende Frachtansätze infolge eines Überangebotes an Schiffraum zurückzuführen sind und die unter anderen auch einige Schweizer Reedereien betroffen haben. Da diese «Krise»



Gesamtgüterumschlag in den Rheinhäfen beider Basel 1903—1967

nichts mit der Wirtschaftlichkeit der Transporte auf dem Wasser zu tun hat, kann sie auf den Ausbau und Neubau von Schiffahrtsstrassen auch keinen Einfluss ausüben, was durch die grosse Bautätigkeit im Ausland bestätigt wird.

In diesem Zusammenhang ist auf die 1966 vom Bundesrat eingetragene Stellungnahme über die Bedeutung der Rheinschiffahrt für unser Land hinzuweisen. Mit einem Abkommen zwischen unserer obersten Landesbehörde und der Bundesrepublik Deutschland beteiligte sich die Schweiz mit rund 30 Mio Fr. an der Verbesserung der Fahrrinne im Rhein zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar. In seiner entsprechenden Botschaft an die Bundesversammlung hat der Bundesrat besonders und nachdrücklich auf «die vitale Bedeutung der Rheinschiffahrt als Verbindung mit dem Meer und mit den an seinem (dem Rhein) gelegenen Industrie- und Rohstoffgebieten» hingewiesen. National- und Ständerat haben dem Abkommen ohne irgendwelche Opposition zugestimmt.

Es ergibt sich daraus eine Grundhaltung unserer Behörden, die den Aufschub der verstärkt vorgebrachten Forderung unserer Nachbarn entgegen dem Rhein zur Verwirklichung der Schiffahrt auf unserem Grenzfluss nun nicht mehr länger erlaubt. Unmissverständlich wird von deutscher Seite (Landtag von Baden-Württemberg, Bundesverkehrsministerium und Landesregierung in Bonn) immer wieder betont, dass das zwischenstaatliche Übereinkommen vom Jahr 1929, das die «Ausführung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee» in Aussicht nimmt, realisiert werden muss. Auch Österreich ist vorbehaltlos an der bis in den Bodensee zu führenden Schiffahrt interessiert und wie Deutschland bereit, über den Ausbau und die Kostenbeteiligungen mit der Schweiz ins Gespräch zu kommen.

In unserem Land dagegen versucht man, zum Teil aus engstem Blickfeld kantonal und regional abgegrenzter Kreise, diesem notwendigen Allgemeinwerk, wie es die Schiffahrt auf Hochrhein und Aare darstellt, weiterhin auszuweichen. Man glaubt, mit kniffligen, auf längst überholter Grundlage fassenden Kostenberechnungen die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt auf kurze Fristen (1975!) berechnen und in Frage stellen zu können. Die Einsicht, dass sie als Zukunftswerk (wie dies in den eingangs zitierten Schriften geschah) über viele Jahrzehnte hinaus betrachtet werden muss, dringt nur mühsam durch.

Beherzigen wir als allgemeine Richtlinie für unsere Stellungnahme zum Entscheid über die Einführung unserer Binnenschiffahrt einige Sätze aus der Einführungsvorlesung an der ETH von Prof. Jörg Schneider («Schweiz. Bauzeitung» 1969, H. 1, S. 1): «Wir brauchen ein Minimum an Fixiertem, ein Maximum an Möglichkeiten, denn die Zukunft wird ihre Forderungen an das von uns Gebaute stellen. . . . Alles Spezifische ist kurzfristig. Wir dürfen die Zukunft nicht verpflichten. Wir müssen im Gegenteil utopischen Gedanken Raum lassen, utopisches Denken schulen. Die Utopie von heute kann die reale Situation von morgen sein. Wir müssen der Zukunft Platz lassen. Ferner sagt *Kungfutse*: „Wer nicht das Ferne bedenkt, dem ist Betrübnis nahe.“»

Adresse des Verfassers: *E. Stambach*, dipl. Ing., 5400 Baden, Oesterliwaldweg 10.

## Wettbewerbe

**Planung Zinzikon-Reutlingen ZH** (SBZ 1969, H. 3, S. 48). Der Ablieferungstermin ist hinausgeschoben und auf den 25. Juli 1969, 17 h, festgesetzt worden. Die Abgabe des Modells kann bis 8. August erfolgen.

**Schulanlage in Lengnau BE.** In einem Projektwettbewerb auf Einladung wurden zehn Entwürfe für Schulbauten, Turnhalle mit Lehrschwimmbecken, Abwartwohnung, Zivilschutz u. a. im «Kleinfeld» der Gemeinde Lengnau beurteilt. Im Preisgericht wirkten als Architekten mit: Stadtbaumeister Fritz Leuenberger, Biel, Max Schlup, Biel, Eduard Helfer, Bern. Ergebnis:

1. Preis (2700 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung)  
Ochsenbein und Weibel, Lengnau/Luterbach
2. Preis (2400 Fr.) Hans und Gret Reinhard, Bern
3. Preis (1600 Fr.) Hans-Ruedi Bader, Solothurn
4. Preis (1300 Fr.) Rolf Leu, Lengnau
5. Preis (1000 Fr.) Hohl und Bachmann, Biel

**Primarschulhaus in Grüningen ZH.** Die Schulgemeinde führte unter neun eingeladenen Architekten einen Projektwettbewerb für eine Schulanlage «Aussergasse» in Grüningen durch. Im Preisgericht wirkten Architekten H. Meier, Wetikon, und H. Knecht, Bülach, mit. Die Beurteilung hat ergeben:

1. Preis (2200 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung)  
Gubelmann und Strohmeier, Winterthur
2. Preis (2100 Fr.) Kurt Leuthold, Binzikon/Grüningen
3. Preis (1700 Fr.) Max Ziegler, Zürich; Mitarbeiter W. Eyer, Grüningen
4. Preis (1000 Fr.) P. Gutersohn, Rüti

## Nekrologie

† **Jean P. Haltermeyer**, dipl. Masch.-Ing., aus Frankreich, geboren am 8. Juni 1937, ETH 1957 bis 1962, in Paris, ist im Februar 1969 Opfer eines Flugunfalles geworden.

† **Alfred Illi**, dipl. Ing.-Agr., GEP, von Nürensdorf ZH, geboren am 8. Nov. 1895, ETH 1918 bis 1922, seit 1946 Inspektor der Eidg. Steuerverwaltung und Landwirtschaftsexperte des Eidg. Finanzdepartementes, ist am 1. März nach kurzer Krankheit in Bern entschlafen.

† **Nazar Reichlin**, Bau-Ing. SIA, GEP, von Schwyz, geboren am 11. April 1885, Eidg. Polytechnikum 1904 bis 1909 mit Unterbruch, 1921 bis 1956 Kantonsingenieur von Schwyz, 1946 bis 1954 Ausschussmitglied der GEP, Dr. rer. nat., ist am 28. Februar 1969 in seinem Heimatort entschlafen.

† **Adrien Tschumi**, Bau-Ing. SIA, geboren 1889, a. Direktor der Unternehmung Oyex, Chexex & Cie S. A. in Lausanne, ist Ende Januar 1969 gestorben.

## Ankündigungen

### Kunstmuseum Luzern

Das Kunstmuseum Luzern zeigt vom 29. März bis 11. Mai 1969 eine Ausstellung mit Werken von *Antonio Calderara* (Retrospектив) und von *Piero Manzoni*.

### Aargauer Kunsthaus

Im Aargauer Kunsthaus, Aarau, sind folgende Ausstellungen vorgesehen: Vom 18. März bis 20. April 1969, *Willy Müller-Brittinau*, Gemälde; vom 22. März bis 20. April 1969, *Paul Flora*, Zeichnungen. Öffnungszeiten: täglich von 10 bis 12 und 14 bis 17 h, freitags auch von 20 bis 22 h.

### V. S. A. Verband Schweizerischer Abwasserfachleute

Die 25. ordentliche Hauptmitgliederversammlung (100. Mitgliederversammlung) vom 28. März 1969 beginnt um 9.45 h im Hotel Schweizerhof in Olten. Nach der Behandlung der Geschäfte spricht um 11.20 h *E. Wylenmann*, dipl. Ing., in Firma Gebr. Rapp, Basel, über «Die Abwasserreinigungsanlage der Region Olten». 12.30 h Gemeinsames Mittagessen im Hotel Schweizerhof, 14.30 h Besichtigung der Abwasserreinigungs- und Kehrichtbeseitigungsanlage von Olten in Winznau (Obergösgen) bis 17 h.

Anmeldungen zur Teilnahme am gemeinsamen Mittagessen sind bis spätestens 21. März (unter gleichzeitiger Einzahlung des Betrages von Fr. 16.— pro Person) an Dr. Erwin Märki, Feuerweg 11, 8046 Zürich, zu senden (Postcheckkonto: Verband Schweiz. Abwasserfachleute, Veranstaltungen, Zürich 80-42987).

### Informationstagungen der Digital AG über elektronische Datenverarbeitung

Im Kasino Zürichhorn in Zürich werden in nächster Zeit folgende Tagungen abgehalten:

- Bauwesen (Voranschlag, Offertvergleich, Bauberechnung) am Mittwoch, 19. März, Beginn 9.15 h. Kosten 50 Fr. einschliesslich Mittagessen und Unterlagen. Anmeldung umgehend.
- Vermessungswesen am Mittwoch und Donnerstag, 26. und 27. März, Beginn 9.15 h. Kosten 50 Fr. einschliesslich Mittagessen am Mittwoch und Unterlagen. Anmeldung umgehend.
- Güterzusammenlegungen am Donnerstag, 27. März, Beginn 14.20 h, Ende 17.30 h. Anmeldung umgehend.
- Statik (Computerstatik) am Mittwoch, 16. April, Beginn 9.15 h, Ende 12 h. Anmeldung bis 8. April.
- Strassenprojektierung am Mittwoch, 16. April, Beginn 14.20 h, Ende 17.45 h. Anmeldung bis 8. April.