

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 18

Artikel: Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birmündung, durch das Kraftwerk Kembs
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82897>

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: 23.02.2026

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



Abb. 5. Inneres gegen die Empore und das Unterweisungslokal.

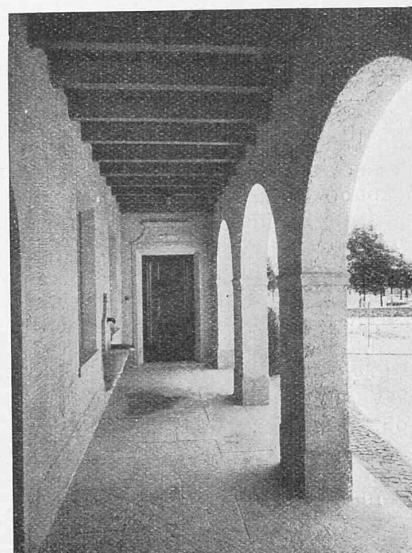
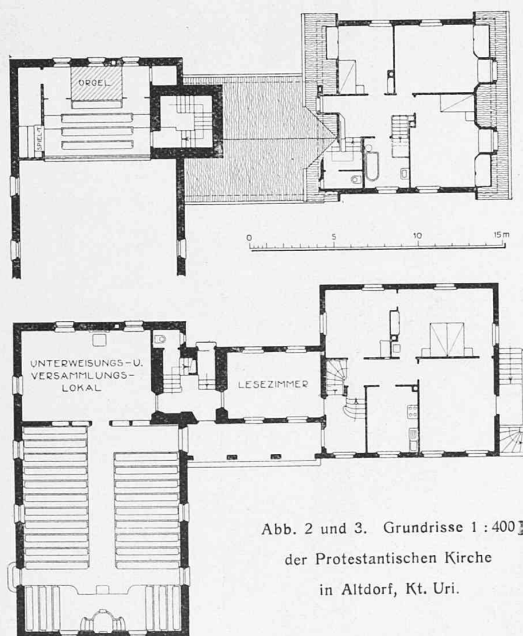
PROTESTANTISCHE KIRCHE
MIT PFARRHAUS IN ALTDORF.

Abb. 4. Vorhalle, gegen das Pfarrhaus.

Abb. 2 und 3. Grundrisse 1:400
der Protestantischen Kirche
in Altdorf, Kt. Uri.

Auf diese Weise ist ein Kirchenbau einfachster Art entstanden, dessen bescheidene Nebenräume die Ansprüche des sonst üblichen Kirchgemeindehauses erfüllen. Der Kirchenraum selbst ist in warmem Weiss gehalten, während Bänke und Decke sammtbraun gebeizt sind. Ornamente in grün, rot und weiss beleben die Füllungen und Profile der Decke und der Orgel. Beleuchtungskörper in Schmiedeisen und die grünen Vorhänge geben dem Raum eine ansprechende Wohnlichkeit. Der Taufstein in Rooter Sandstein, ausgeführt von Bildhauer Münch in Zürich, ist mit biblischen Motiven geschmückt; ein ungenannter Stifter hat der Gemeinde durch Schenkung diese Bereicherung ermöglicht. Die Orgel, ein Werk der Firma Goll & Cie. in Luzern, hat einen seitlich angeordneten Spieltisch.

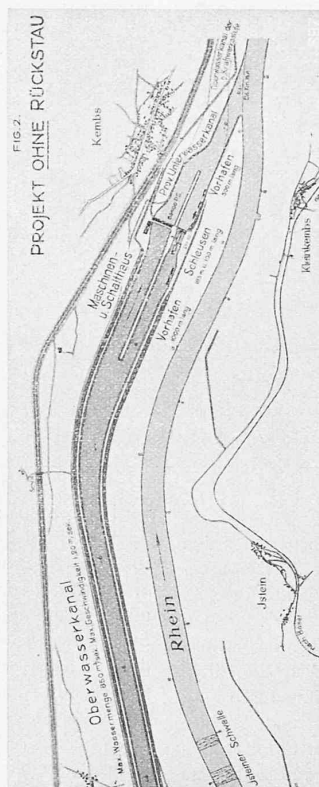
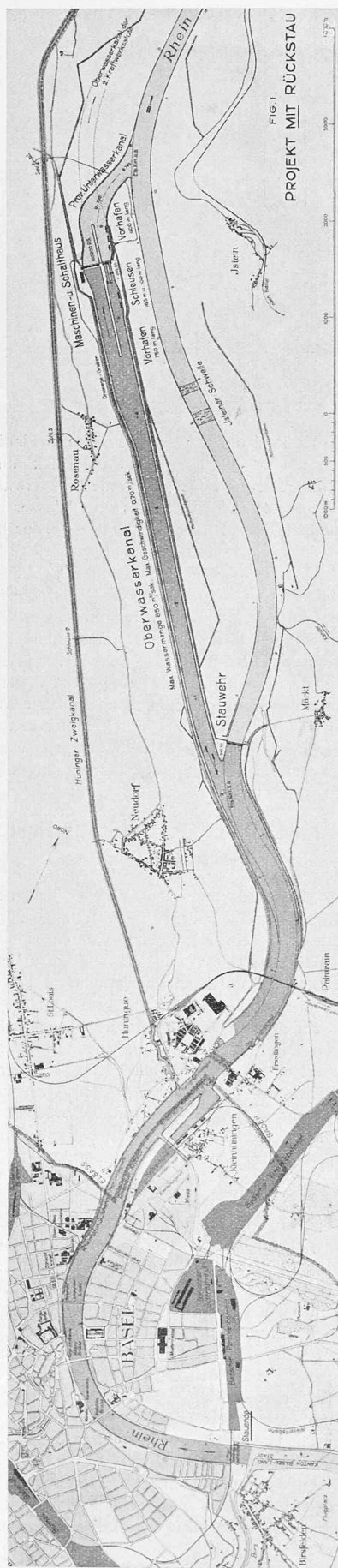
Die Ausführung der Maurerarbeiten wurde von den Firmen Ernst Baumann & Sohn und Joseph Baumann in Altdorf besorgt. In die Ausführung der dekorativen Malereien teilten sich die Herren Wilhelm Hartung (Zürich) und Renner in Altdorf.

Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birmündung, durch das Kraftwerk Kembs.

(Fortsetzung von Seite 195.)

Vom *Konzessionsverfahren* handelt das dritte Kapitel des „Ratschlages“, aus dem hervorgeht, dass die Erteilung der Konzession dem Bundesrat zusteht, da es sich um eine Gewässerstrecke handelt, die die Landesgrenze (und zwar sowohl Elsass wie Baden) berührt. Immerhin hat er die beteiligte Kantonsregierung anzuhören, die ihrerseits, in Anbetracht der Wichtigkeit der Frage, sie dem Grossen Rat durch ebendiesen „Ratschlag“ Nr. 2594 vorlegt. Dieser kann die Vernehmlassung, d. h. die Empfehlung zur Erteilung oder zur Verweigerung der Konzession von sich aus geben oder aber sie dem Referendum unterstellen, wie es der Regierungsrat ihm vorschlägt. Ueber die Frist zur endgültigen Entscheidung hat man sich auf Ende 1924 verständigt; sollte bis dahin schweizerischerseits das Verfahren noch nicht erledigt sein, so erhält Frankreich seine volle Handlungsfreiheit zurück, d. h. es darf dann das reduzierte Kemsbser Werk mit Stau bis zur Schweizergrenze und einer von 70 cm auf 1,20 m/sek erhöhten Wassergeschwindigkeit in Angriff nehmen.

Die *Konzessionsverhandlungen* mit dem Bewerber führte in ihren wesentlichen Teilen seitens des Regierungsrates von Basel eine besondere Technische Kommission (Dir. E. Payot, Ing. O. Bosshardt und Dr. jur. F. Lüssy). Seitens des Bundesrates wurde späterhin die Wahrung der schweizerischen Interessen einer Delegation anvertraut, bestehend aus den Herren Dir. Dr. R. Herold, unserm ersten Delegierten in der Rhein-Zentralkommission, Dr. Ing. H. Bertschinger, Dir. Ing. E. Payot und Dr. jur. H. Trümpy, die jeweils sekundiert wurden durch Ing. O. Bosshardt und Dr. F. Lüssy. Auch die Schweizer Rheinkommission wird als Mitberaterin lobend erwähnt, sodass wirklich alle schweizerischen Instanzen Gelegenheit zur Äusserung hatten. — Französischerseits verhandelten die Herren S. Dreyfus (französischer Delegierter der Rhein-Z.-K.), Dir. Arbelot (vom französischen Wasser- und Energiewirtschaftsamt), Ingenieur Montigny (Chefingenieur der Rheinschifffahrt), Ingenieur Antoine (Schiffahrtsinspektor, Strassburg) und Ingenieur Lecat (im Ministerium der öffentlichen Arbeiten). Zu diesen gesellten sich als Vertreter des Konzessionärs, der „Formo“, deren Präsident Daniel Miege und die Ingenieure René Köchlin und Petitalot.



Das Stauwehr. Das Stauwehr des Kembser Werkes befindet sich etwa vier Kilometer unterhalb der badisch-schweizerischen Landesgrenze auf der Höhe von Märkt. Es ist als vollständig bewegliches Schützenwehr vorgesehen, dessen Konstruktion zum Beispiel der des Kraftwerkes Eglisau entspricht. Im übrigen ist das Stauwehr ausgerüstet mit allen möglichen Hilfseinrichtungen, wie dies bei allen neueren Wehren der Fall ist. Zwischen den zwei sogenannten Landpfeilern, die an den beiden Ufern stehen, werden im Strom selbst fünf Strompfeiler gebaut. Es entstehen so sechs Oeffnungen, wovon drei eine lichte Weite von 30 m und drei eine lichte Weite von 17,5 m aufweisen. Das Profil des Stromes ist an der Wehrstelle derart erweitert, dass der Einbau der Pfeiler keine Beeinträchtigung des Durchflussvermögens ergibt. Ueber das Stauwehr orientiert Abb. 8 (Seite 222), die einen Querschnitt davon zeigt.

Der Kanal entsteht einerseits durch Ausbaggerung des Terrains und andererseits durch Anschütten von Seitendämmen, wie aus Abb. 5 (Seite 223) ersichtlich ist. Nebenbei bemerkt, ist in den Abb. 5 bis 7 ein Rheindampfer im Querschnitt abgebildet. Es ist dies der Dampfer „Bern“, der grösste der Schweizer Schlepsschiffahrts-Genossenschaft. An diesem Schiffe gemessen, ergibt sich eine gute Vorstellung über die ahnsehnliche Grösse des Kanals, besonders wenn man diesen Querschnitt noch mit dem des natürlichen Strombettes, Abb. 7, vergleicht. Das Bild wird noch deutlicher, wenn man in Abb. 1 den

Grundriss des natürlichen Rheins mit dem des Kanals vergleicht. Die Länge des Kanals vom Stauwehr bis zum Maschinenhaus beträgt 5,6 km (Oberwasserkanal) und von hier bis zu seiner Einmündung in den Rhein 1,13 km (Unterwasserkanal).

Das Maschinenhaus. Abbildung 10 stellt den Querschnitt durch das Maschinenhaus dar. Die hier getroffene Lösung ist neu und als zweckmässig zu bezeichnen; während bisher die Leerlauföffnungen *neben* dem Maschinenhaus, in dessen Fortsetzung, erstellt wurden, sind diese hier auf die ganze Länge des Maschinenhauses zwischen dem Generatorenboden und den Turbinen verteilt. Dadurch wird in rationeller Weise ein genügender Querschnitt und eine Einrichtung geschaffen, die auf einfache Weise einen *kontinuierlichen Abfluss* des Kanalwassers ermöglicht [was für den Schiffahrtsbetrieb auf dem Kanal wichtig ist], sobald die Turbinen nicht mehr die ganze Kanalwassermenge verarbeiten können. Das Wasser, das den Turbinen zuströmt, passiert zuerst, in üblicher Weise, eine Rechenanlage. Im Maschinenhaus sollen beim vollen Ausbau zehn Turbinen-Generatoren-Gruppen von je 12000 PS aufgestellt werden. **Das Transformatoren- und Schalthaus** steht am linken Ufer.

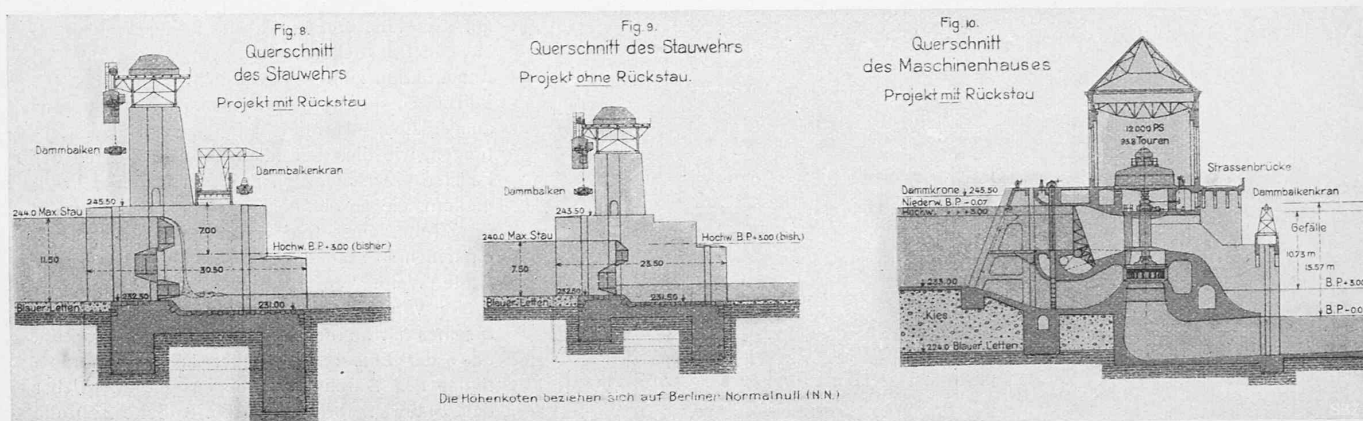
Die Schiffahrt-Schleusen. Gemäss Strassburger Abkommen sind zwei Schleusen einzubauen, eine grosse von 185 m Länge und 25 m Breite und eine kleinere von 100 m Länge und 25 m Breite. Zur Sicherstellung einer guten Einfahrt in die Schleusen sind sowohl im Oberwasser als im Unterwasser sogenannte Vorhöfen von je 75 m Breite angeordnet, wie aus dem Situationsplan, Abbildung 1, zu ersehen ist. Mit Rücksicht auf die grossen Abmessungen sind hier an Stelle der meist üblichen Stemmtore (z. B. Augst) Hubschützen als Abschluss sowohl gegen das Oberwasser, als auch gegen das Unterwasser vorgesehen.

*

Würde nun das Kembser Kraftwerk *ohne* Rückstau gebaut, so würde sich gegenüber der soeben beschriebenen Anlage mit Rückstau folgendes ändern:

Zunächst einmal würde der Stau nicht mehr bis an die Birs-Mündung reichen, sondern nur noch bis an die badisch-schweizerische Landesgrenze. Das Stauwehr würde an die gleiche Stelle zu stehen kommen, würde jedoch, der geringeren Stauhöhe wegen, bei gleichen Oeffnungsweiten geringere Höhendimensionen aufweisen (Abb. 9). Der Kanal weist in seiner baulichen Ausbildung gegenüber dem Kanal mit Rückstau keine grossen Unterschiede auf, wie aus der Abbildung 6 zu sehen ist. Dagegen ist die Wassertiefe bei allen schiffbaren Wasserständen wesentlich geringer als beim Kanal mit Rückstau. Da nun sowohl beim Kraftwerk mit Rückstau, als auch bei dem ohne Rückstau im Kanal gleich viel Wasser fliesst, ist die Geschwindigkeit bei dem weniger aufgefüllten Kanal des Werkes ohne Rückstau grösser. Sie beträgt in diesem Falle 1,20 m pro Sekunde, während sie im andern Falle 0,70 m pro Sekunde beträgt. Das Maschinenhaus wird beim Projekt ohne Rückstau kleiner in seinen Abmessungen und kommt etwas weiter kanalabwärts zu stehen. Die Schiffschleusen erhalten die gleichen Abmessungen, ihre Vorhöfen müssen jedoch der grösseren Wassergeschwindigkeit wegen länger ausgeführt werden.“

DER RÜCKSTAU DES RHEINS AUF SCHWEIZERGEBIET DURCH DAS KRAFTWERK KEMBS.



Gegenstand und Umfang der Verleihung.

„Artikel 1 und 2 der Konzession präzisieren nun genauer den Rückstau, für den die Bewilligung erteilt werden soll. Die Stauhöhen sind so bemessen, dass die Wirkungen nicht weiter reichen sollen als bis an eine Linie, die 50 m unterhalb der Grenze zwischen Baselstadt und Baselland senkrecht zur Stromaxe gezogen ist. Diese Beschränkung nach oben war einerseits gegeben durch die Rücksichten auf die Grundwasserverhältnisse, anderseits durch die Anforderungen des zukünftigen Birsfelder Kraftwerkes; zudem hatte diese Lösung den Vorteil, dass nicht noch das Gebiet des Kantons Baselland durch den Stau direkt berührt wurde, wodurch für das Verfahren wesentlich einfachere Verhältnisse erzielt wurden. Aus den Angaben in Artikel 2 ist genau ersichtlich, wie der Wasserspiegel durch die Stauung gegenüber dem heutigen Stand bei den verschiedenen Wasserständen gehoben wird, und zwar bei folgenden Wassermengen:

	Wassermenge	Pegel Schiffslände 1922
Niederwasser	500 m ³ /sek	— 0,07 m
Mittelwasser (untere Grenze der Schiffbarkeit) . . .	1023 m ³ /sek	+ 1,00 m
Sommerwasserstand . . .	1670 „	+ 2,00 m
Gewöhnliches Hochwasser .	2478 „	+ 3,00 m
Hochwasser	2954 „	+ 3,50 m
Starkes Hochwasser . . .	3471 „	+ 4,00 m

Dazu ist vergleichsweise zu bemerken, dass die geringste beobachtete Wassermenge im Tagesdurchschnitt am 21. März 1921 306 m³/sek, die höchste Abflussmenge während des Hochwassers von 1876 rund 5700 m³/sek betrug.¹⁾ Bei den angegebenen Wasserständen beträgt nun die **Erhöhung**

Pegel Schiffslände	Franz.-schweiz. Grenze	Am Stauwehr
— 0,07 m	2,39	8,75
+ 1,00 m	1,15	6,94
+ 2,00 m	0,65	5,73
+ 3,00 m	0,34	4,20
+ 3,50 m	0,17	2,30
+ 4,00 m	0,00	0,00

Schon aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, wie rasch die Stauwirkungen mit dem Ansteigen des Wassers abnehmen und wie verhältnismässig gering sie sind bei den Wasserständen, wie wir sie im normalen Frühjahr und Sommer haben. Mehr als die Wasserstände am Stauwehr und an der Landesgrenze werden aber jene an unsern Brücken interessieren und damit im Zusammenhang auch die Frage der **Wassergeschwindigkeit**. Die Höhe des Wasserstandes und die Wassergeschwindigkeit auf der Strecke des Rheins zwischen unsern Brücken bestimmen ja im wesentlichen den Eindruck, den der Rhein heute auf den Beschauer ausübt. Hierüber orientieren die Beilagen zum Ratschlag [vergl. Abbildungen 3a bis c].

Aus allen diesen Angaben ergibt sich im wesentlichen das Folgende: In den Zeiten mittlerer und höherer Wasserstände, also dann, wenn der Rhein von der Pfalz oder den Brücken aus das machtvolle Bild des majestätisch dahinfließenden Stromes zeigt,

wird der Stau am Wasserstand und an der Wassergeschwindigkeit im Weichbild der Stadt nur wenig ändern und der Blick auf den Rhein wird der selbe sein wie heute. In den Zeiten des Niederwassers, also dann, wenn am Kleinbasler Ufer Teile aus dem Wasser treten und die Ufermauern und Kiesbänke freigelegt sind, wird durch den Stau bewirkt werden, dass das Rheinbett ausgefüllt bleibt [Abbildung 4 links und rechts]. Die Wassergeschwindigkeit geht etwas zurück, aber auch dann nicht in einer Weise, dass aus dem Rhein ein „stehendes“ Gewässer würde, denn auch dann muss das Wasser des Rheines abfließen und es bleiben immer noch minimale Geschwindigkeiten von nahezu einem Meter pro Sekunde.

Die Festsetzung der Stauhöhen ist erfolgt nach genauen Berechnungen nicht nur des Konzessionärs, sondern auch unserer Experten. Sie bleiben nicht unerheblich zurück hinter den Stauhöhen, die für das projektierte Kraftwerk in Kleinhüningen seinerzeit in Aussicht genommen worden waren.“ (Fortsetzung folgt.)

Ueber die Festigkeit elektrisch geschweisster Hohlkörper.

Im Jahresbericht 1923 des Schweizer Vereins von Dampfkesselbesitzern berichtet Oberingenieur E. Höhn über bezügliche Versuche, die von diesem Verein veranstaltet worden sind.¹⁾ In den Jahren 1914 und 1921 hatte der Verein ähnliche Versuche über autogen geschweisste Bleche und Kesselteile veranlasst; bei jenen des Jahre 1921 wurden bereits auch die Erstlingserzeugnisse elektrischer (Lichtbogen-) Schweissung berücksichtigt. Seither hat sich dieses Verfahren infolge seiner leichten Anwendungsmöglichkeit im Kessel- und Behälterbau rasch verbreitet. Nun ist aber von grösster Wichtigkeit zu wissen, was elektrisch geschweisst werden darf, ohne sich der Gefahr späterer gewaltsamer Schäden auszusetzen; dies gab auch die Veranlassung zu den betreffenden Versuchen, zu denen elf schweizerische Maschinenfabriken sowie die Werkstätte Zürich der S. B. B. Probestücke geliefert haben.

Die Versuche erstreckten sich auf folgende Fragen: Festigkeit von Fugen; Zähigkeit; Härte; Struktur; Einfluss der Blechdicke; Einfluss der Fugenform; Festigkeit bei Anwendung von Laschen; Festigkeit bei Ueberlappung; Schweissfähigkeit von Stahlguss; Einfluss des Glühens; Verwendung verschiedener (d. h. der zurzeit in der Schweiz am meisten angebotenen) Elektroden. — Metallurgische Untersuchungen waren im Programm nicht eingeschlossen.

Etwa der dritte Teil des Berichts befasst sich mit den Versuchen mit elektrisch geschweissten Probestäben. Es wurden dabei die Festigkeitseigenschaften elektrisch geschweisster Nähte geprüft durch Zerreißversuche, Biegungsversuche, Kerbschlagproben, Aetzproben und mikroskopische Untersuchungen. Die Probestäbe waren so eingerichtet, dass der Bruch in der Schweissnaht erfolgen musste; damit wurde ein Umrechnen der gewonnenen Zahlen vermieden. Es wird der Nachweis geleistet, dass das beim Schweißen elektrisch niedergeschmolzenes Eisen hohe Zugfestigkeit aufweist, anderseits aber eine gewisse Sprödigkeit besitzt. Die Art der verwendeten Elektroden ist von ausschlaggebendem Einfluss auf die Güte

¹⁾ Näheres über die Wasserführung des Rheins vergleiche „S. B. Z.“ vom 21. Mai 1921.

¹⁾ Auch als Sonderabdruck erschienen. Siehe Seite 226 unter „Literatur“.

DER RÜCKSTAU DES RHEINS AUF SCHWEIZERGEBIET DURCH DAS KRAFTWERK KEMBS.

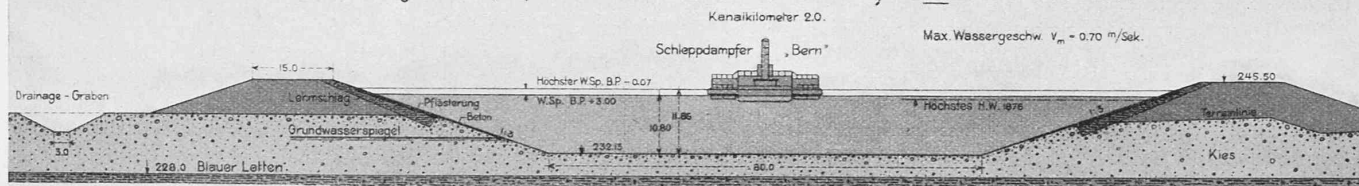
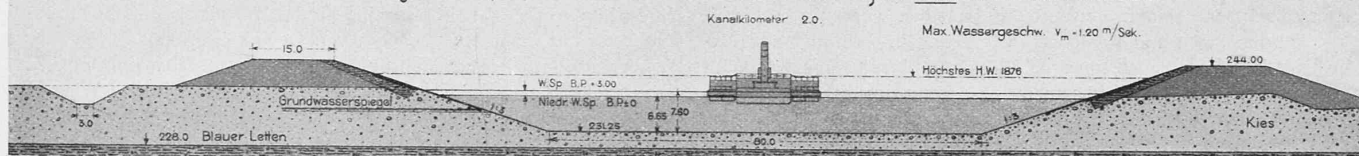
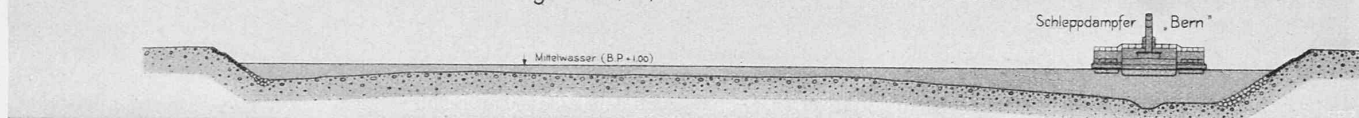
Fig. 5. Querprofil des Oberwasserkanals beim Projekt mit Rückstau. M. 1:1250.Fig. 6. Querprofil des Oberwasserkanals beim Projekt ohne Rückstau. M. 1:1250.

Fig. 7. Querprofil des Rheines bei Kembs. M. 1:1250.



solchen Metalls. Im weitem wurden überlappt geschweisste und mit Laschen versehene Probestäbe geprüft und festgestellt, dass solche Schweissverbindungen fester sind, als das Blech im Vollen, was als neue Erkenntnis betrachtet werden muss.

Da aus dem Festigkeitsverhältnis der geschweissten Probestäbe nicht ohne weiteres auf das von Nähten an elektrisch geschweissten Behältern geschlossen werden kann, wurden auch solche auf ihre Festigkeit untersucht; sie wurden zu diesem Zwecke durch innern Wasserdruck zersprengt. Der Berichtersteller hält es als erwiesen, dass durch Aufschweissen geeigneter Laschen die Festigkeit der Nähte um über 100% verstärkt werden kann. In diesem Abschnitt ist ferner der praktische Nachweis geleistet, dass Böden mit korbogenförmigen Meridian (die häufig engen Krepennradius besitzen) bei hohem Probedruck in Halbellipsoide übergehen. Daraus wird der Schluss gezogen, dass die Ellipse der durch die Natur gegebene Meridian für Böden von Hohlkörpern sei (sofern es sich nicht nicht um Halbkugelschalen handelt).

Oberingenieur Höhn referiert weiter über Dehnungsmessungen, die er mittels Okhuizenscher Dehnungsmesser an solchen Hohlkörpern vorgenommen hat. Durch sie erhält man Aufschlüsse über die Spannungsverhältnisse. Hier sind unvermutete Erscheinungen aufgedeckt worden. Der Verfasser glaubt, die Methode weiter nutzbringend im Kesselbau anwenden zu können.

Ein letzter Abschnitt befasst sich theoretisch mit der Festigkeit von Zylindermänteln und Böden. Ing. A. Huggenberger bringt eine neue Theorie für die Festigkeitsberechnung elliptischer Böden, wodurch das Problem für Böden von geringer Wandstärke als gelöst betrachtet werden kann.

Der Bericht bringt neue Gesichtspunkte nicht nur in Bezug auf die elektrische Schweissung, sondern für den Kessel- und Behälterbau überhaupt.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

Am 6. Mai d. J. hat der Bundesrat einen Beschluss gefasst, der für Alle, die mit den Aufgaben dieses aus dem früheren „Hydrometrischen Bureau“ hervorgegangenen Amtes vertraut sind und mit ihm zu verkehren haben, bemerkenswert ist. Darin heisst es u. a.:

„Das Amt für Wasserwirtschaft stellt mit Rücksicht auf die neuen, ihm durch die Gesetze übertragenen Aufgaben die Arbeiten hydrologischer Natur, soweit sie nicht in seinen Aufgabenkreis gehören, ein. Soweit deren Durchführung durch amtliche Instanzen angezeigt erscheint, werden sie der Eidg. Meteorologischen Zentralanstalt übertragen. Zu diesem Zwecke wird an dieser Anstalt vorübergehend die Stelle eines Hydrologen geschaffen. — An das provisorische Amt wird . . . mit Amtsantritt auf 1. April 1924

gewählt Herr Otto Lütisch, derzeit Oberingenieur des Amtes für Wasserwirtschaft; usw. — Die Stelle des Oberingenieurs am A. f. W. wird nicht wieder besetzt“ usw.

„Der Hydrologe untersteht administrativ und fachtechnisch der meteorologischen Zentralanstalt. Die durch das A. f. W. durchgeführten Erhebungen über Niederschlagsmessung, sowie über Verdunstung gehen in das Eigentum der Meteorologischen Zentralanstalt über, diejenigen über Gletschervermessungen in das Eigentum der Gletscherkommission der S. N. G. Die Erhebungen über die Abflussverhältnisse bleiben Sache des A. f. W., das Material hierüber bleibt Eigentum dieses Amtes. Für die Durchführung von Wassermessungen durch die Meteorologische Zentralanstalt, die nur für spezielle hydrologische Arbeiten in Frage kommen kann, bedarf es der Zustimmung des Departements des Innern.“ — Der weitere Inhalt dieses B.-R.-Beschlusses ist für die Öffentlichkeit ohne Interesse.

Die neue Adresse lautet nun: Oberingenieur O. Lütisch, Hydrologe der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt, Leonhardstrasse 25, Zürich 6 (Telephon Hottingen 400).

Ohne auf diese für Fernerstehende wenig verständliche Umorganisation zurzeit und an dieser Stelle näher einzugehen, müssen wir doch einige Worte an diese Mitteilung knüpfen. Das A. f. W. verliert nämlich in Oberingenieur Lütisch nicht nur seinen ältesten — er wirkte seit Absolvierung der E. T. H., d. h. seit 28 Jahren im Amt auf dem Gebiet der Hydrometrie — sondern wohl auch seinen erfahrensten Fachmann, zugleich einen Beamten, der durch seine stets sachlich-korrekte und dabei zuvorkommende Art und Weise sich bei all den vielen Ingenieuren, die seine Dienste in Anspruch nahmen, ungeteilter Wertschätzung und Anerkennung erfreute. Er ist besonders auch in Zürich kein Unbekannter; es sei bloss an seine bedeutsamen Vorträge im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein erinnert.¹⁾ Von diesem Standpunkt aus begrüssen wir Lütisch hier in seinem neuen Wirkungskreis aufs beste, hoffend, dass die fachlich bedauerliche Beschränkung seines amtlichen Wirkungsgebietes für ihn aufgewogen werde durch den Gewinn, der ihm aus dem anregenden Verkehr mit seinen am Sitz der E. T. H. zahlreichern Fachkollegen erwachsen wird.

Einen weitem empfindlichen Verlust hat das A. f. W. erlitten durch den Weggang seines juristischen Adjunkten Dr. H. Trümpy, der die Stelle des Staatsschreibers in seinem Heimatkanton Glarus

¹⁾ Vergl. z. B. „Der Märjelen-See und seine Abfluss-Verhältnisse“ in S. B. Z. vom 23 und 30 September 1916 (mit vorzüglichen photographischen Aufnahmen des Verfassers); „Niederschlag und Abfluss im Mattmarkgebiet“, S. B. Z. 3. Februar 1923, sowie die Abhandlung „Hydrographische Grundlagen der schweizerischen Wasserwirtschaft“ in S. B. Z. vom 4. und 11. November 1922, in der wir anhand zahlreicher Zeichnungen über das umfangreiche Tätigkeitsgebiet der Hydrographischen Abteilung des A. f. W. und deren hohen Wert für die Praxis berichteten.