Bitterli-Treyer, Sigmund

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 20

PDF erstellt am: **09.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ten, Leonhard Euler, der am 7. September 1783 in Petersburg gestorben ist, ergangen ist. J. Ackeret skizziert in seinem Artikel «Leonhard Eulers letzte Arbeit» die letzten Formeln, die auf der grossen Schreibtafel des unermüdlichen Mathematikers standen und die die Theorie des Luftballons behandelten. Bis zum Tode kannte Euler nur den restlosen Einsatz für die Mathematik und die Erforschung neuer Zusammenhänge. — Das ausgezeichnete Buch kann allen Mathematikern bestens empfohlen werden. C. F. Kollbrunner

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Rural Housing. Third report of the rural housing sub-committee of the central housing advisory committee. 68 pages. London 1944, His Majesty's Stationery Office. Price 1 s.

Private Enterprise Housing. Report of the private enterprise sub-committee of the central housing advisory committee of the Ministry of Health. 56 pages. London 1944, His Majesty's Stationery Office. Price 1 s.

Design of Dwellings. Report of the design of dwellings sub-committee of the central housing advisory committee appointed by the Minister of Health and report of a study group of the Ministry of town and country planning on site planning and layout in relation to housing. 75 pages. London 1944, His Majesty's Stationery Office. Price 1 s.

Zukunftsaufgaben der Schweizerischen Exportindustrie. Von Walter Boveri. Heft 48 der Kultur- und Staatswissenschaftlichen Schriften der E. T. H. 28 S. Zürich 1945, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis geh. Fr. 1,50.

Die Melocol-Leime der CIBA Aktiengesellschaft Basel. Bericht Nr. 152 der E. M. P. A., erstattet von M. Ros. 188 S. mit vielen Abb. Zürich 1945, Selbstverlag.

Gasforschung und Gasverwertung. Von P. Schläpfer. Sonderabdruck aus dem Monatsbulletin des S. V. G. W. 1945. 16 S. und 13 Abb.

Ueber die Untersuchung von Radiatoren. Von P. Schläpfer und E. Roth. 26 S. und 12 Abb. Sonderdruck aus «Schweiz. Blätter für Heizung und Lüftung», Heft 3, 1945.

Magnetismus und Materialprüfung. Von R. V. Baud. 10 S. und 12 Abb. Sonderdruck aus «Schweiz. Techn. Zeitschrift», 1945.

Die Werkstoffe im Lichte der Kristallchemie. Von E. Brandenberger. 14 S. und 22 Abb. Sonderabdruck aus der «Schweiz. Techn. Zeitschrift», 1945.

Betrachtungen über chemische und mineralische Veränderungen beim Brennen von Ziegeltonen. Von P. Esenwein. 7 S., 3 Abb. und 2 Tab. Sonderabdruck aus «Schweiz. Tonwaren-Industrie», 1944/45, Nr. 11, 12 u. 1.

Design. Data book for civil engineers. By Elwyn E. Seelye. New York, John Wiley and Sons, inc. and London, Chapman and Hall Ltd. Price $ 7.50.

Modern theory and practice in building acoustics. By Norman Fleming and William Alexander Allen. Session 1944—1945. 60 p. and 24 fig. London 1945, published by the Institution of civil engineers, structural and building engineering division.

Gasentladungslampen. Von P. J. Oranje. 288 S., 73 Abb. und 109 Zeichnungen. Bern 1943, Verlag A. Francke A.-G. Preis geb. 19 Fr.

Was hat Amerika uns, was haben wir Amerika zu geben? Von Emil Brunner. Publications Series Volume IV, Swiss-American Society for cultural relations. 19 S. Zürich 1945, Schulthess & Co. A.-G.

Produzenten-Höchstpreise für Rundholz und Brennholz, 1945/46. Zusammenstellung der eidg. und kantonalen Höchstpreis-Vorschriften. 136 S. Zürich 1946, zu beziehen bei der Schweiz. Handelsbörse, Bahnhofquai 7. Preis kart. Fr. 1,90.

Farm buildings. By a committee appointed by the Minister of agriculture and fisheries. Post-War buildings studies No. 17. 208 p. and 66 fig. London 1945, published for the Ministry of agriculture and fisheries by his Majesty's Stationery Office. Price 3 s.

A Handbook of the Plymouth Plan. Being a summary of the report prepared for the City Council by J. Paton Watson & Sir Patrick Abercrombie. Written and arranged by Andrew Scotland. 42 S. mit vielen Plänen. Published by Nisbet & Co., Ltd., 22 Berners Street W 1 London.

Early Railways in Surrey. By Charles E. Lee. 40 S. London 1944, Railway publishing & Co. Ltd. Preis 2 s 6 d.

NEKROLOGE

† **Sigmund Bitterli-Treyer,** Ingenieur der Kraftwerke Rheinfelden, ist am 12. Mai im 71. Lebensjahr nach kurzer Krankheit entschlafen.

WETTBEWERBE

Kantonspital Münsterlingen, Ausbau. Dieser Wettbewerb, der beschränkt war auf Thurgauer Architekten und elf ausserkantonale eingeladene Firmen, wurde beurteilt von den Fachpreisrichtern R. Gaberel (Davos), Dr. H. Fietz (Zürich) und R. Steiger (Zürich); Kantonsbaumeister A. Ewald (St. Gallen) wirkte als Ersatzmann. Eingereicht wurden 33 Entwürfe. Das Urteil lautet:

1. Preis (4700 Fr.) Alois Müggler, Arch., Zürich
2. Preis (4600 Fr.) Hans Burkard, Arch., St. Gallen
3. Preis (4500 Fr.) Kräher u. Bosshardt, Architekten in Firma K., B. & Forrer, Frauenfeld, Winterthur, Zürich
4. Preis (3900 Fr.) H. Weideli & K. Eberli, Architekten, Zürich und Kreuzlingen
5. Preis (3700 Fr.) Bruno Giacometti, Arch., Zürich
6. Preis (3600 Fr.) J. Strasser, Arch., Zürich

Ankäufe zu je 1500 Fr.: Gottl. Gremli, Dipl. Bautechn., Neuhausen; A. R. Böckli, Arch., Bern; E. F. Burckhardt, Arch., Zürich; Otto Kolb, Arch., Zürich.

Die Ausstellung im Rathaus Frauenfeld dauert noch bis und mit Donnerstag 23. Mai, täglich 10 bis 18 h.

Stadtspital Waid in Zürich. Engerer Wettbewerb unter 14 eingeladenen, mit je 4000 Fr. fest honorierten Firmen. Preisgericht: Stadtrat H. Oetiker, Stadtrat Dr. W. Spühler, Stadtbaumeister A. H. Steiner, Chefarzt Dr. P. F. Boesch (Männedorf), Verwaltungsdirektor J. C. Bruggmann (Zürich), Chef des stadtärztlichen Dienstes Dr. H. Pfister, Arch. Prof. Dr. H. Hofmann, Arch. Rudolf Steiger, Arch. H. Weideli, und Kantonsbaumeister K. Kaufmann (Aarau). Urteil:

1. Preis (3500 Fr.) Robert Landolt, Dipl. Arch., Zürich
2. Preis (3000 Fr.) E. Schindler, Arch., Zürich
3. Preis (2000 Fr.) Josef Schütz, Arch., Zürich
4. Preis (1800 Fr.) A. und H. Oeschger, Arch., Zürich
5. Preis (1500 Fr.) Dr. Roland Rohn, Arch., Zürich
6. Preis (1200 Fr.) Conrad D. Furrer, Arch., Zürich
7. Preis (1000 Fr.) Aeschlimann & Baumgartner, Arch., Zürich

Die Ausstellung der Entwürfe in der Turnhalle Klingenstrasse dauert von Dienstag 21. Mai bis Donnerstag 30. Mai, geöffnet 13 bis 19 h, am Samstag 10 bis 12 h und 13 bis 19 h, am Sonntag und Auffahrtstag 10 bis 12 h und 13 bis 17 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Sektion Bern

Vortragsabend vom 12. April 1946

Vor etwa 250 Gästen und Mitgliedern sprach Dipl. Ing. M. Oesterhaus, 1. Sektionschef des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, über

Die Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten zwischen Basel und der Nordsee und der schweizerische Beitrag dazu

Der Rhein ist die günstigste und verkehrsreichste Wasserstrasse Europas. Vom gewaltigen Verkehr, der von der Rheinschiffahrt übernommen worden ist, sowie von der Bedeutung dieser Schiffahrt für die Schweiz macht man sich meist gar keinen richtigen Begriff. So sind z. B. im Strassburger Hafen vor dem Kriege jährlich fast 8 Mio t und in Basel über 3 Mio t, mengenmässig rd. ⅓ der gesamten Schweizer Einfuhr, umgeschlagen worden (zum Vergleich: Marseille 10, Genua 7 Mio t!). Der grosse Aufschwung des Rheinverkehrs nach der Schweiz in den dreissiger Jahren konnte einsetzen dank der Rheinregulierungsarbeiten zwischen Strassburg und Istein, deren Kosten zu 60% durch die Schweiz und zu 40% von Deutschland übernommen wurden. Von der Schweiz sind bisher rd. 27 Millionen Schweizerfranken ausgegeben worden. Grosse Beträge, nämlich rd. 70 Mio Fr., sind vom Bund, den Kantonen Basel-Stadt und Baselland, sowie von Privaten in die Hafenanlagen gesteckt worden, davon jedoch nur etwa 9 Mio «à fonds perdu». Der Vorteil, der der schweizerischen Volkswirtschaft durch die direkte und indirekte Verbilligung der Frachten infolge der Rheinschiffahrt erwächst, wird auf 15 bis 20 Mio Fr. pro Jahr geschätzt. Die Aufwendungen der öffentlichen Hand fliessen also innert weniger Jahre vollständig in die Volkswirtschaft zurück. Besonders wichtig ist es für die Schweiz, dass sie als Rheinuferstaat international verankerte Rechte hat, insbesondere dasjenige der «freien Schiffahrt».

Bevor der Rhein zum Kriegsschauplatz wurde, waren zwischen der Schweiz und der Nordsee 60 Brückenstellen vorhanden, zu denen sich noch das Stauwehr Kembs gesellte. Alle diese Brücken wurden zerstört, mit Ausnahme von vier festen Brücken in Holland. Die Brücken sind, mit Ausnahme derjenigen bei Remagen, die deutschem Artilleriefeuer zum Opfer fiel, von den Deutschen durch Sprengung zerstört worden. Die Alliierten erstellten zuerst zahlreiche provisorische feste Brücken und Schiffbrücken; nachher gingen sie daran, diese provisorischen zu halbpermanenten Brücken umzubauen oder sie durch neue halbpermanente Brücken zu ersetzen. Es dürften wohl 10 bis 15 Jahre vergehen, bis man diese durch bleibende Brücken ersetzt hat. Heute finden wir noch 24 Militärbrücken, so dass die Gesamtzahl der Brückenstellen infolge des Krieges zugenommen hat. Weil die provisorischen und halbpermanenten Brücken viel schmälere und weniger hohe Schiffahrtsöffnungen haben und die Oeffnungen zwischen den Trümmern der zerstörten Brücken zum Teil noch recht eng sind, bilden die meisten heutigen Brückenstellen Hindernisse für die Schiffahrt. Die Brücken zwischen Strassburg und Kehl bedeuten sogar noch absolute Hindernisse im Strom, die jedoch von den Schiffen, mit Ausnahme der breiten Raddampfer, durch den Hafen von Strassburg umfahren werden können.

Mit grosser Energie gingen die alliierten Genietruppen schon sehr früh an die Freilegung einer Schiffahrtsrinne von mindestens 25 m Breite. Die Rhein-Zentralkommission[1]) hat bereits eine ganze Reihe wichtiger Fragen weitgehend gefördert; alle Projekte für bauliche Massnahmen, die die Schiffbarkeit des Rheins berühren, werden ihrem ständigen technischen Komitee zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Die ersten Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten am Oberrhein wurden den Franzosen zugewiesen. Frankreich erlitt aber im Laufe des Krieges auf dem Gebiete des Verkehrs so

[1]) Siehe SBZ Bd. 127, S. 164