

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 17

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

tekten im Industriebau; 5. Akustik im Bauwesen. Die bezüglich dieser Themata eingetroffenen Vorberichte sowie der Text der Vorträge werden den angemeldeten Mitgliedern rechtzeitig zugesandt werden. Es werden Hauptberichtersteller bestellt, die einen Generalbericht vorlegen werden, an den sich die Verhandlungen knüpfen sollen. Interessenten wollen sich an das Kongressbureau (Budapest IV, Reáltanoda-utca 13—15) wenden.

Aus der schwedischen Elektrizitätswirtschaft. In Schweden hat sich die Energie-Erzeugung von 1913 bis 1928 verdreifacht, und in den letzten fünf Jahren ist sie um 48% gestiegen. Im Jahre 1928 wurden laut „V.D.I.-Nachrichten“ insgesamt 4410 Mill. kWh erzeugt, davon 1541 Mill. kWh in staatlichen und 346 Mill. kWh in kommunalen Kraftwerken. Der grosse staatliche Zentralblock (Älvkarleby—Västerås, Motala und Trollhättan—Lilla Edet) lieferte allein 1292 Mill. kWh. Durch Transformierung, Umformung, Ueberführung usw. gingen 1928 mindestens 525 Mill. kWh verloren, das sind rd. dreimal soviel, wie in Schweden die elektrischen Eisenbahnen und Strassenbahnen verbrauchen (177 Mill. kWh). Während im Jahre 1928 gegenüber 1927 der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie einen ganz unbedeutenden Rückgang aufwies, der auf verschiedene umfangreiche Arbeitseinstellungen zurückzuführen ist, zeigte der Strombedarf für Beleuchtung, Kleinindustrie, Landwirtschaft und Haushalt eine Steigerung um 14% gegenüber 1927.

Internat. Kongress für Maschinenbau in Lüttich. Das Sekretariat des S. I. A. gibt bekannt, dass laut dem Kongress-Reglement Berichte und Beiträge vor dem 31. Mai in doppelter Ausfertigung dem Sekretariat eingereicht werden müssen. Ein vom Verfasser abgefasster Auszug aus den Berichten und Beiträgen muss dem Sekretariat bis 30. April in doppelter Ausfertigung eingereicht werden. Diese Daten müssen unter allen Umständen als bindend angesehen werden. Die Länge der Beiträge und Berichte darf zehn Seiten internationalen A4-Formates (210 × 297 mm), die der Auszüge 1/2 Seite nicht übersteigen. (Eine Seite A4-Format umfasst etwa 1000 Worte).

Eine Ausstellung „Die Strasse“, Stuttgart 1930, ist zu sehen vom 24. Mai bis 15. Juni d. J.; sie umfasst Planung, Bau, Unterhalt, Beleuchtung, Reklame und Verkehr. Vom 1. bis 5. Juni tagt daselbst der „Verband der Leiter städt. Fuhrpark- und Strassenreinigungsbetriebe“, verbunden mit einer Vorführungsschau der neuesten Kommunal-Kraftfahrzeuge. Näheres ist zu erfahren bei der Ausstellungs- und Tagungstelle, Stuttgarter Handelshof A.-G. in Stuttgart.

Der Progymnasium-Neubau in Thun auf der sogen. Ittenmatte ist mit Beginn des neuen Schuljahres am letzten Dienstag seiner Bestimmung übergeben worden. Er ist nach den Plänen von Arch. Ernst Balmer in Bern erbaut, der seinerzeit aus dem bezüglichen Wettbewerb als Sieger hervorgegangen war, (s. Band 87, Seite 32, 16. Januar 1926).

Die Schweizer Mustermesse wird heute Samstag eröffnet. Sie dauert bis zum 6. Mai. Allgemeine Besuchstage (für Nicht-Einkäufer) sind die beiden Samstage und Sonntage. Wie gewohnt gelten Billette einfacher Fahrt nach Basel auch für die Rückfahrt, sofern sie im Bahnbureau der Mustermesse abgestempelt worden sind.

Rhein-Rhone-Kanal. Die elektrische Treidelei auf dem Kanal wird vom 1. Mai an durchgehend von Strassburg bis Hünningen in Betrieb sein.

WETTBEWERBE.

Brückenkopf Lorrainebrücke in Bern. Zu diesem Wettbewerb sind je 15 Entwürfe eingegangen. Es wurden prämiert:

A. Bei Verlegung der Bahnlinie der S.B.B. an die Engehalde.

I. Preis (3500 Fr.): Franz Trachsel, Architekt, Bern.

II. Preis (2700 Fr.): W. v. Gunten, Architekt, Bern.

III. Preis (1300 Fr.): O. Ingold, Architekt, Bern.

B. Bei Verlegung der Bahnlinie der S.B.B. an die Lorrainehalde.

I. Preis (2000 Fr.): W. v. Gunten, Architekt, Bern.

II. Preis (1500 Fr.): Franz Trachsel, Architekt, Bern.

III. Preis (1000 Fr.): Gebrüder Keller, Architekten, Bern.

Die Entwürfe sind in der Turnhalle des städtischen Progymnasiums an der Waisenhausstrasse ausgestellt, wo sie noch heute von 9 bis 12 und 14 bis 17 h und morgen Sonntag von 9 bis 12 h besichtigt werden können.

Neubau des „Crédit Foncier vaudois“ in Lausanne (Seite 59 lfd. Bandes). Zu diesem auf waadtländische Architekten beschränkt gewesenen Wettbewerb sind laut „Bulletin Technique de la Suisse romande“ insgesamt 28 Entwürfe eingegangen. Es erhielten Preise:

I. Preis (3500 Fr.): L. Dumas, Architekt, Clarens.

II. Preis (2500 Fr.): R. Longchamp und O. Polla, Archit., Lausanne.

III. Preis (1800 Fr.): J. Ramelet, Architekt, Lausanne.

IV. Preis (1200 Fr.): Dubois & Favarger, Architekten, Lausanne.

Ein weiteres Projekt erhielt eine Ehrenmeldung.

NEKROLOGE.

† **Eduard Riggenbach-Stückelberger.** Wie schon in Nr. 11 dieses Blattes berichtet wurde, ist in einem Spital in Basel Ing. Eduard Riggenbach-Stückelberger im Alter von 75 Jahren nach ganz kurzer Krankheit unerwartet rasch gestorben.

Durch den Tod von Ingenieur Riggenbach verliert die Stadt Basel wiederum eine ihrer markantesten Erscheinungen und einen ihrer treuesten und pfllichteifrigsten Bürger. Wer hätte Ing. Riggenbach nicht gekannt, diese typische Figur, das intelligente Gesicht in blühenden Farben mit dem grossen weissen Schnurrbart. Wie ein alter englischer Oberst, so eilte er in seinen grauen Radmantel gehüllt, eifrig in die vielen Kommissionen und Grossratsitzungen. Im Grossen Rat war er ohne Zweifel eine der wenigen Persönlichkeiten, deren Urteil von allen Parteien gleichmässig anerkannt worden ist; das ist auch der Grund, weshalb er in so viele Kommissionen, wie z. B. Rechnungskommission, Prüfungskommission, Baukommission und Strassenbahnkommission gewählt wurde. Was wir aber heute ganz besonders hervorheben möchten, ist die Tatsache, dass durch den Tod von Eduard Riggenbach die Stadt Basel einen ausserordentlich tüchtigen und feingebildeten Ingenieur verliert.

Schon der Studiengang, den Riggenbach durchlaufen hat, ermöglichte ihm, seinen Horizont weit über den eines normalen Bauingenieurs auszudehnen. Bereits während seiner Ausbildung lernte der Verstorbene die französische und die deutsche Technik in gleich eingehender Weise kennen. Mit 17 Jahren wurde er nach Lausanne an die damals dort bestehende Ingenieurschule gesandt. Von dort kam er an die Ecole Centrale des Ponts et Chaussées nach Paris. Diese exklusive Stätte der technischen Wissenschaften ist ja im allgemeinen den Ausländern verschlossen und nur den in mathematischen Wissenschaften ganz hervorragenden jungen Leuten ist es möglich, dort Aufnahme zu finden. Bis an sein Lebensende hat er Anhänglichkeit an diese Schule bewahrt, was sich auch in seiner Bibliothek zeigt, denn Riggenbach besitzt die vollständige Sammlung der Annales des Ponts et Chaussées.

Die Ferien an dieser Schule benützte er zu praktischer Tätigkeit im Ausland, und zwar war er für die Studien einer Wasserversorgung von Granada im Jahre 1880 in Spanien tätig. Nach Vollendung seiner Studien und nach einem kurzen Aufenthalt in Basel und einigen Studien in Davos kam er an den Hafenbau von Hamburg, zu dem bekannten Ingenieur O. Gleim. In Hamburg hat Riggenbach enge Freundschaft mit Professor H. Engels in Dresden geschlossen, Beziehungen, die auch bis an sein Lebensende aufrecht erhalten geblieben. Der Hafenbau von Hamburg war ein für die damaligen Begriffe gewaltiges Ingenieurwerk. Solche Bauten waren ja damals noch viel schwieriger als heute, da die jetzigen Erfahrungen und die modernen Hilfsmittel nicht zur Verfügung standen und vieles ganz neu geschaffen werden musste. So war Riggenbach auch besonders mit Materialprüfungen, Druckproben des Beton und des Mauerwerks und dem Einfluss des Seewassers auf den Mörtel betraut, denn es stand damals hierfür noch keine Materialprüfungs-Anstalt zur Verfügung.

Im Jahre 1889 ist Riggenbach nach Basel zurückgekehrt und hat von da an seine Kenntnisse und seine Zeit in der Hauptsache den Ingenieurfragen der Stadt Basel gewidmet. Es darf ruhig behauptet werden, dass seit jener Zeit in Basel keine grösseren Ingenieurbauten erstellt wurden, für die nicht der günstige und sachgemässe Einfluss Riggenbachs nachzuweisen wäre. Bei seiner Rückkehr hatte z. B. die Stadt Basel noch die bekannte Pferdebahn, schwere Kisten wurden von zwei Pferden in langsamem Trab durch die Stadt gezogen. Mit den Ing. E. Brüstlein und Sattelen wurde ein Projekt aufgestellt und die Konzession für die Erstellung einer