

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 17

Sonstiges

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: 11.02.2026

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

Projekt ist erwähnenswert die äussere Gestaltung und die architektonische Durchbildung der Turnhalle. Inhalt 12144 m³, Turnplatzfläche 10660 m².

*

Für die weitere Behandlung des Projektes stellt das Preisgericht die nachfolgenden Richtlinien auf. Es ist festzustellen, dass nicht nur die in mancher Hinsicht interessanten Lösungen des Wettbewerbes, sondern speziell auch die zweckmässigen Vorstudien des Bauamtes für deren Aufstellung massgebend waren:

Das Turnhallengebäude ist auf die westliche Seite des zur Verfügung stehenden Geländes zu verweisen. Es ist räumlich-organisch mit den bestehenden Bauten in Verbindung zu bringen, was vorteilhaft durch eine Frontentwicklung gegen Osten möglich gemacht wird. Hieraus ergibt sich eine maximale Ausdehnung der Fläche für die sportlichen Uebungen. Die bestehende Randbebauung der Anlage wird durch die vorgeschlagene Situation in keiner Weise beeinträchtigt. Der bereits bestehende Rahmen von Bäumen längs der Pestalozzistrasse und teilweise längs der Emmersbergstrasse ist auf der Ost- und Nordseite fortzusetzen. Das Grundstück Geiser [an der Nordwest-Ecke des Turnplatzes. Red.], Kat.-Nr. 1200, sollte zur Vergrösserung der Turnplatzfläche mit in die Anlage einbezogen werden.

Nach gründlicher Abwägung der Qualitäten der Entwürfe gelangt das Preisgericht zur einstimmigen Ansicht, dass kein erster Preis erteilt werden kann, weil kein Projekt die notwendigen Qualitäten aufweist. Es wird folgende Rangordnung und Verteilung der Preissumme aufgestellt:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. Rang (2200 Fr.): Nr. 10. | 3. Rang (1600 Fr.): Nr. 3. |
| 2. Rang (2000 Fr.): Nr. 18. | 4. Rang (1200 Fr.): Nr. 14. |

Zum Ankauf zu 600 Fr. wird empfohlen der Entwurf Nr. 15.

Die Oeffnung der Motto-Umschläge ergibt als Projektverfasser:

1. Rang: Scherrer & Meyer, Architekten, Schaffhausen.
2. Rang: Gebr. O. und T. Schweri, Ramsen.
3. Rang: Louis Scheffold, Architekt, Unterhailau.
4. Rang: Ed. Lenhard, Architekt, Schaffhausen.

Verfasser des angekauften Entwurfes ist Architekt Samuel Meyer in Schaffhausen.

Schaffhausen, den 8. März 1930.

Das Preisgericht:

E. Meyer, Nicol. Hartmann, Herter,
Otto Salvisberg, Emil Wechsler.

Der Aktuar: Im Hof.

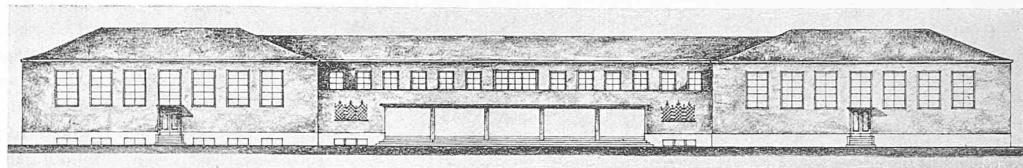
MITTEILUNGEN.

Spiritus für den Automobilbetrieb in Ungarn. Schon im Jahre 1927 hatte die ungarische Regierung ein Gesetz vorbereitet, nach dem Benzin nicht mehr in reinem Zustand verwendet werden darf. Wie die „V.D.I.-Nachrichten“ mitteilen, war die Gesetzgebung hierbei von dem Bestreben geleitet, den hohen Passivposten der Handelsbilanz zu mildern, mit dessen weiterem Ansteigen bei der ständig zunehmenden Zahl von Automobilen gerechnet werden muss. Anderseits sollte dadurch zugleich der Landwirtschaft ge-

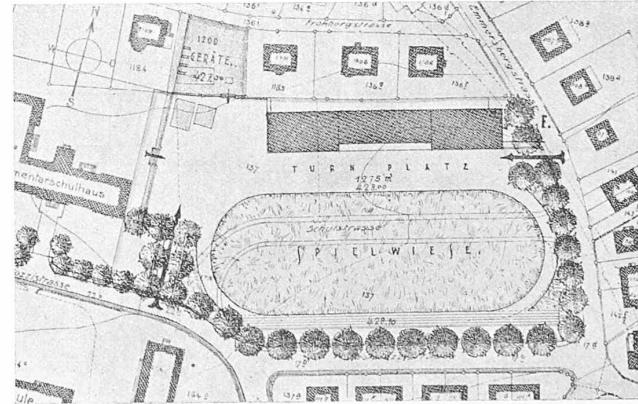
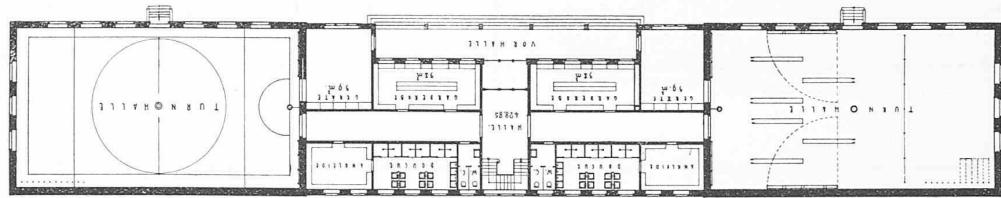
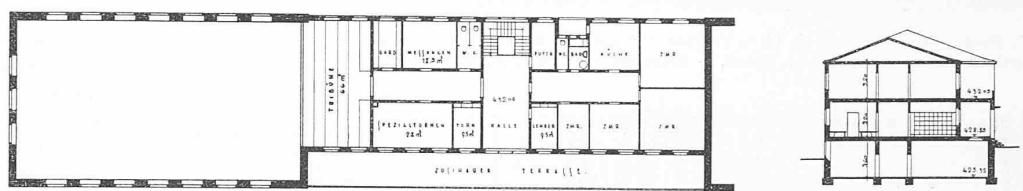
holfen werden, deren Erzeugnisse für die Herstellung des Alkohols solange nötig sind, als nicht Anlagen zur synthetischen Herstellung von Alkohol errichtet werden. Der Gesetzentwurf der ungarischen Regierung wurde weiterhin auch von rein technischen Gesichtspunkten geleitet, die das Mischen des Benzins mit reinem Alkohol empfehlen. Ist es doch ein Hauptproblem der Motorenmechanik, den Explosionsmotor so zu konstruieren, dass er ein Minimum an Kraftstoff verbraucht. Dies ist nur durch die Verkleinerung des Verbrennungsraumes (Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses) zu erreichen. Je stärker die Kompression, umso vollständiger die Verbrennung und damit die Ausnutzung des Kraftstoffes. Benzin in ungemischem Zustand ist ein Kraftstoff mit niedriger Selbstentzündungstemperatur, kommt demnach bei grosser Verdichtung vorzeitig zur Explosion und bewirkt so ein heftiges klopfweises Arbeiten des Motors, das dem ganzen Triebwerk schädlich werden kann. Der Suche aller grossen Verbraucherstaaten nach einem klopfesten Betriebstoff, namentlich Deutschlands, Frankreichs und

TURNHALLEN MIT TURNPLATZ IN SCHAFFHAUSEN.

3. Rang (1600 Fr.), Entwurf Nr. 3. — Verfasser Louis Scheffold, Architekt, Unterhailau.

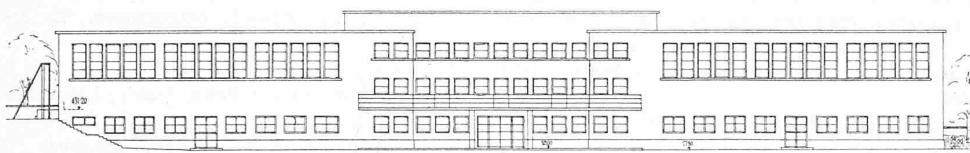


Südfassade der Doppelturhalle. — Grundriss und Querschnitt 1 : 600.

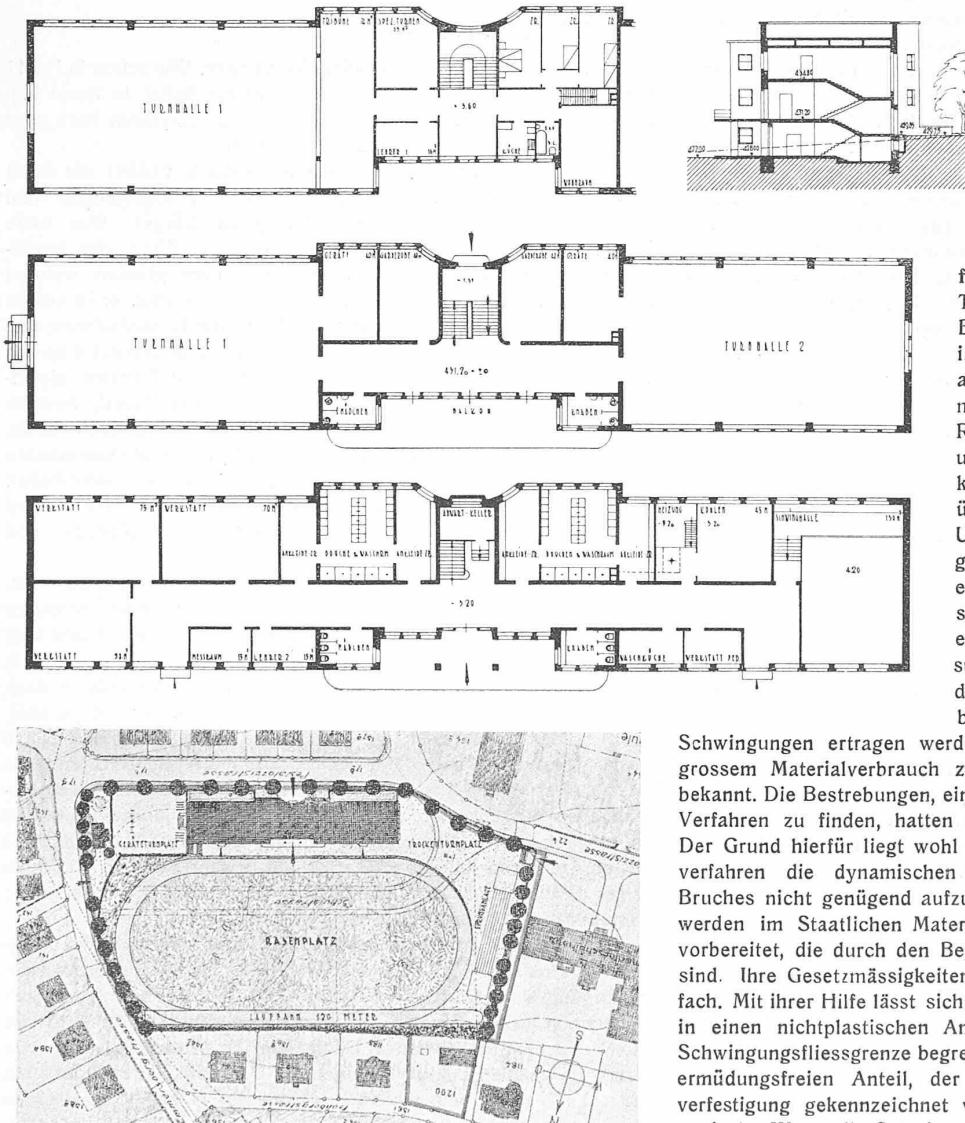


Entwurf Nr. 3. — Lageplan 1 : 2500.

TURNHALLE MIT TURNPLATZ AUF DEM EMMERSBERG, SCHAFFHAUSEN.
4. Rang (1200 Fr.), Entwurf Nr. 14. — Verfasser Ed. Lenhard, Architekt, Schaffhausen.



Nordfassade der Doppelturhalle, Grundrisse und Querschnitt 1 : 600.



tekten im Industriebau; 5. Akustik im Bauwesen. Die bezüglich dieser Thematik eingetroffenen Vorberichte sowie der Text der Vorträge werden den angemeldeten Mitgliedern rechtzeitig zugesandt werden. Es werden Hauptberichterstatter bestellt, die einen Generalbericht vorlegen werden, an den sich die Verhandlungen knüpfen sollen. Interessenten wollen sich an das Kongressbureau (Budapest IV, Reáltanoda-ucta 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-Formaten (210 × 297 mm), die der Auszüge $\frac{1}{2}$ 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 Strassenreinigungs-Betriebe“, 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 Treideli auf dem Kanal wird vom 1. Mai an durchgehend von Strassburg bis Hüningen 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 waadtäische 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 Rigganbach-Stückelberger.** Wie schon in Nr. 11 dieses Blattes berichtet wurde, ist in einem Spital in Basel Ing. Eduard Rigganbach-Stückelberger im Alter von 75 Jahren nach ganz kurzer Krankheit unerwartet rasch gestorben.

Durch den Tod von Ingenieur Rigganbach verliert die Stadt Basel wiederum eine ihrer markantesten Erscheinungen und einen ihrer treuesten und pflichteifrigsten Bürger. Wer hätte Ing. Rigganbach nicht gekannt, diese typische Figur, das intelligente Gesicht in blühenden Farben mit dem grossen weissen Schnurrbart. Wie ein alter englischer Oberst, so elte, 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 Rigganbach die Stadt Basel einen ausserordentlich tüchtigen und feingebildeten Ingenieur verliert.

Schon der Studiengang, den Rigganbach 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 Rigganbach 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 Rigganbach 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 Hülfsmittel nicht zur Verfügung standen und vieles ganz neu geschaffen werden musste. So war Rigganbach 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 Rigganbach 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 sachgemäss Einfluss Rigganbachs 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 Settelen wurde ein Projekt aufgestellt und die Konzession für die Erstellung einer