Riggenbach-Stückelberger, Eduard

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

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 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-Formates (210 × 297 mm), die der Auszüge ½ 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 Treidelei 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 prämiiert:

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 pflichteifrigsten 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 Hülfsmittel 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 grössern 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 Settelen wurde ein Projekt aufgestellt und die Konzession für die Erstellung einer

elektrischen Strassenbahn für Basel eingereicht. Der Grosse Rat hat allerdings dieses Gesuch abgelehnt, um sich die Konzession für die Stadt Basel selbst zu reservieren. Im Jahre 1893 ist die Tramkonzession vom Bundesrat der Stadt Basel erteilt worden. Für jene Tramprojekte wurde auch der Steinentorviadukt, der von der Wallstrasse über das Birsigtal gegen die Steinenschanze führen sollte, durchgearbeitet und vorgeschlagen und damals schon eine Umlegung des Spalenberges studiert.

Im Jahre 1892 wurde Riggenbach als Vertreter des Aeschen- und Bläsiquartiers in den Grossen Rat gewählt und es trat unverzüglich eine wichtige Frage an den Grossen Rat heran, die er in energischer Weise in die Hand nehmen konnte: der Umbau des Central-Bahnhofs. Seinen Bemühungen ist es gelungen, die Umführung der Elsässerlinie zu erreichen und damit alle die Niveaukreuzungen, die von der Bahn vorgeschlagen waren, zu vermeiden.

Wenn man die Tätigkeit Riggenbachs in Basel bis zu diesem Zeitpunkt verfolgt, zeigt es sich, dass er durch die Studien zur Strassenbahn und für die Bahnhof-Umbauten logisch auch auf die Studien für einen richtigen Stadtplan geführt wurde; denn diese grossen Verkehrsprojekte verlangten auch Veränderungen der Strassenzüge, nicht nur in der nächsten Nähe des Neubaues, sondern sich von diesem Hauptpunkt ausdehnend über die ganze Stadt. So wurde im Jahre 1894 eine Kommission zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse der Stadt gebildet, und daraus die Stadtplankommission geschaffen, deren Vorsteher bis zum Jahre 1911 Ing. Riggenbach war. Seit Anfang seiner Tätigkeit in Basel hat er sich mit unserm Stadtplan befasst. Mancher ist sich nicht bewusst, was für eine heikle und dornenvolle Aufgabe die Aufstellung eines neuen Stadtplanes in einer alten Stadt ist. Vielleicht in keiner Ingenieurtätigkeit wird der Projektierende in jeder Hinsicht so angefeindet und kritisiert, darum muss es nochmals deutlich gesagt werden, dass wir Riggenbach für viele grosszügige Ideen zu Dank verpflichtet sind. Schon durch seine Tätigkeit bei der Centralbahnhof-Anlage wurde der jetzige Viadukt vorbereitet, denn wenn sich die Bundesbahnen nicht zur Umlegung der Elsässerbahn entschlossen hätten, wäre es nicht möglich gewesen, im Jahre 1902 den Viadukt, der doch heute einer unserer wichtigsten Verkehrsadern dient, zu erstellen.

EDUARD RIGGENBACH
INGENIEUR
9. Oktober 1855 10. März 1930

Einen ganz entscheidenden Einfluss auf den Stadtplan hat Riggenhach auch ausgeübt durch die Zoneneinteilung. Dadurch erst war es möglich, die schönen Quartiere, wie z. B. das Quartier der Pauluskirche, wo der Villenstil vorgeschrieben ist, zu erhalten. Immer weiter dehnte sich die Tätigkeit für den Stadtplan aus. So wurde im Jahre 1912 die Bebauung des Bruderholzes an die Hand genommen, 1914 bis 1916 die Aufschliessung des Westplateau, dann die Bebauungspläne für Riehen, Allschwil und Binningen und als Abschluss seines Lebens hat uns Riggenbach den generellen Bebauungsplan der inneren Stadt hinterlassen. Wenn auch dieses Vermächtnis von Riggenbach kaum in allen Teilen zur Ausführung kommen dürfte, so bildet es eine wichtige Grundlage für die Diskussion der ganzen Angelegenheit, und jede Veränderung, wie sie auch einmal später für die innere Stadt ausgeführt wird, muss sich auf diese eingehende, sorgfältig durchgearbeitete Studie stützen.

Die Tätigkeit Riggenbachs beschränkte sich jedoch nicht nur auf diese stadtbaulichen, reinen Ingenieurfragen, sondern er ist schon durch seinen Vater, den bekannten Bankier Friedrich Riggenbach-Stehlin, in jungen Jahren auch in das Bankwesen und besonders die Fragen der Neuschaffung von Industrie-Unternehmungen eingeführt worden. Als Nachfolger seines Vaters kam er 1891 in den Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn. Es ist bekannt, dass das erste Stück der Rhätischen Bahn, die Strecke Landquart-Davos, in erster Linie auf Basler Initiative hin erstellt worden ist, und es waren im ersten Verwaltungsrat die Basler in der Mehrzahl vertreten. Diese Baslergruppe hatte auch die Absicht, ihr angefangenes Netz weiter auszubauen, die Bahn wurde jedoch gegen Ende des Jahrhunderts vom Kanton Graubünden übernommen.

Im Jahre 1905 trat Riggenbach in den Verwaltungsrat der Eisenbahnbank ein und er hat sich seitdem mit allen den grossen Unternehmungen, die diese Bank in die Hand nahm, wie den Bau der Berninabahn 1907, das Kraftwerk Chancy-Pougny an der Rhone, die Steiermärkischen Unternehmungen u. a. m. eingehend befasst.

Dem Kurort Davos ist Riggenbach zeitlebens nahe gestanden als Verwaltungsrat der Schatzalp-Bahn und des Sanatoriums Schatzalp. Auch in dem grossen Ingenieur-Unternehmen Buss A.-G. sass Riggenbach von der Gründung an bis zu seinem Tode im Verwaltungsrat, und er hat damit auch wiederum an grossen Bauten in der Stadt Basel indirekt mitgearbeitet, so z. B. bei der mittlern Rheinbrücke, beim Umbau des schon oben erwähnten Viadukts u. a. m.

Er ist selbstverständlich, dass eine Persönlichkeit wie Riggenbach auch in den Ingenieurkreisen sehr geschätzt und geachtet war, und es ist dem Schreiber dieser Zeilen immer noch in Erinnerung, wie in einer Generalversammlung des Basler Ingenieur- und Architektenvereins spontan die Mitglieder des Vereins, über den Kopf ihres Vorstandes hinweg, Riggenbach durch Akklamation zu ihrem Ehrenmitglied ernannten. Auch sein gelegentlich temperamentvolles Auftreten in Versammlungen des S. I. A. dürfte manchem Kollegen erinnerlich sein.

Das Bild Riggenbachs wäre jedoch nicht vollständig, wenn wir nicht an seine grosse Verbundenheit mit der Natur denken würden. Aus dem Staub und Aerger des städtischen politischen und technischen Treibens hat sich Riggenbach immer auf seine Besitzung im Jura, die alte Bechburg an der Clus, zurückgezogen und dort als Landwirt und Jäger neue Kräfte für seine Arbeit in der Stadt gesammelt. Diese erdgebundenen Kräfte haben zum guten Teil den grossen Reiz von Riggenbachs Persönlichkeit ausgemacht.

Die junge Generation wird gut daran tun, das Beispiel Riggenbachs nicht zu vergessen, den Ingenieur, der in seiner Jugend sich allgemeine Kultur aneignet, indem er zwei Nachbarländer in Sprache und in seinen technischen Kenntnissen gründlich studiert, der hernach in uneigennütziger Weise seine Tätigkeit der Vaterstadt und den für die Vaterstadt grossen wichtigen Unternehmungen widmet, und der als richtiger Anwender der Naturgesetze, was ja der Ingenieur immer sein soll, den innigen Kontakt mit der Natur nie verloren hat.

H. E. G.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Central-Comité.

Wettbewerb Dreirosenbrücke.

Der hohe Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat uns auf unsere Eingabe vom 31. März a. c.[1]) folgende Antwort erteilt:

„Regierungsratsbeschluss vom 4. April 1930.

Mit Eingabe vom 31. März a. c. haben Sie uns empfohlen, wir möchten den geplanten Wettbewerb für den Bau der Dreirosenbrücke auf die Schweiz beschränken.

Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass wir bei unserem schon vor einiger Zeit gefassten Beschlusse, dass ein *internationaler* Wettbewerb veranstaltet werden soll, Erwägungen von der Art, wie sie in Ihrer Eingabe geltend gemacht werden, bereits in Betracht gezogen hatten, dass wir sie aber für den Entscheid nicht als ausschlaggebend haben anerkennen können, in der Meinung, es handle sich bei der Dreirosenbrücke um ein derart wichtiges Bauwerk,

[1]) Vergl. Seite 191 laufenden Bandes (5. April 1930).