

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

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 Umföhrung der Elsässerlinie zu erreichen und damit alle die Niveaureisungen, 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 Neubaus, 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 Stadtplan-Kommission 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 Ingenieur-tätigkeit 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.

Einen ganz entscheidenden Einfluss auf den Stadtplan hat Riggenbach 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 eingeföhrt 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 zeit-lebens 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 innerlich 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.

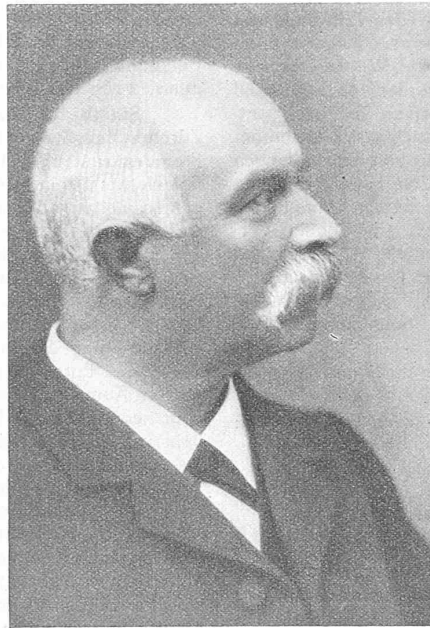
Der hohe Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat uns auf unsere Eingabe vom 31. März a. c.¹⁾ folgende Antwort erteilt:

„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).



EDUARD RIGGENBACH

INGENIEUR

9. Oktober 1855

10. März 1930

dass es zur Gewinnung einer möglichst guten Lösung der Aufgabe angezeigt sei, den Wettbewerb auf breiterer, also internationaler Basis durchzuführen. An diesem Standpunkt halten wir auch gegenüber Ihrer Eingabe fest und bedauern daher, Ihrem Wunsche nicht entsprechen zu können.“ —

Dieser ablehnende Entscheid hat eine Reihe von schweizerischen Mitgliedern des Preisgerichtes vor die Frage eines Rücktrittes vom Preisgericht gestellt, und das Central-Comité musste sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen. Obschon ein Rücktritt unserer Vertrauensleute die beste Antwort auf den Entscheid der hohen Regierung des Kantons Basel-Stadt gewesen wäre, musste *im Interesse der schweizerischen Teilnehmer* am Wettbewerb von einem Kollektivrücktritt Abstand genommen werden. Der Verband Schweiz. Brückenbau- und Eisenhochbau-Fabriken hat sich entschieden in diesem Sinne ausgesprochen und auch den Eisenbeton-Konstrukteuren wäre es nicht gedient gewesen, nur von ausländischen Preisrichtern beurteilt zu werden. Das Central-Comité hat nicht das Recht gehabt, auf die Preisrichter in irgend einem Sinne einen Druck auszuüben, weil es sich nicht um einen eigentlichen Verstoß gegen unsere Wettbewerbsgrundsätze handelt, es hat nur bei der Entschliessung der schweizerischen Mitglieder des Preisgerichtes beratend mitgewirkt und den Präsidenten des S. I. A. gebeten, seine bereits unterschriebene Rücktrittserklärung vom Preisrichteramt nicht abgehen zu lassen.

Zürich, den 14. April 1930.

Für das Central-Comité des S. I. A.

Der Vize-Präsident: Der Sekretär:
Walther. P. Soutter:

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

10. Vereinssitzung, 12. März 1930.

Um 20.20 h eröffnet der Präsident Dir. E. Escher die sehr zahlreich besuchte Sitzung mit einem Begrüßungswort an den Herrn Referenten, Stadtrat Ernst May aus Frankfurt und an den anwesenden Gast, Herrn Stadtrat Jak. Baumann.

Da die Umfrage nicht benutzt wird, erteilt der Vorsitzende das Wort an Herrn Stadtrat May zu einem Vortrag über

„Kommunale Bauorganisation und Bauordnung“.

Der Vortragende gab zuerst einen Ueberblick über den Aufbau des Frankfurter „Bauministeriums“, wie er den zentralisierten Grossbetrieb mit Recht nannte, der sämtliche Baudezernate in einer Hand vereinigt, sodass Kompetenzstreitigkeiten von vornherein ausgeschaltet sind. Diesem Baudiktator — es ist Stadtbaurat May selber — untersteht Baupolizei, Siedlungsamt und Hochbauamt. Es gibt ein Dezernat für Grossbauten (mit Prof. Martin Elsässer), eines für Typisierung und Bauberatung, wobei die Darlehen von 4 bis 6000 RM., die die Stadt an jede neu zu bauende Wohnung gewährt, die Möglichkeit geben, weitgehend Einfluss auch auf die private Bautätigkeit zu nehmen, da für schlechte, von Nicht-Fachleuten erstellte Pläne keine Darlehen bewilligt werden. Es gibt ein Dezernat für Bau-Unterhaltung, eines für Wohnungsbau-Unterhalt in historisch wertvollen Stadtteilen und Gebäuden, die sich zwar in privater Hand befinden, an deren Erhaltung aber die Allgemeinheit Interesse hat. Ein Dezernat endlich vereinigt das städtische Verdingungswesen, Baustatistik, Löhne, und eine eigene Material-Prüfungsstelle.

In der Diskussion betonte der Vortragende, dass die Verdingungen nach rein privatwirtschaftlichen Methoden erfolgen: unter Ausschaltung offenkundiger Schwindelangebote wird die billigste Offerte berücksichtigt; auch bei der Verrechnung von Mieten wird so vorgegangen, dass sich ein ganz klarer Ueberblick über die Renditen ergibt. Für Wohltätigkeitsmassnahmen gibt es ein Wohlfahrtsamt, das Zuschüsse gewähren kann, nie aber werden solche Massnahmen in Form von Verzugsmieten, von Arbeitszuweisung an bedrohte Firmen oder beschäftigungslose Architekten usw. mit denen des Bauamtes verquickt, wenn solche Arbeitszuweisungen nicht auch aus rein objektiven Gründen erfolgen könnten. Das Siedlungsamt besorgt die Stadtplanung mit Generalplan und Baulinienplan, und besitzt eine Regionalplanungs-Abteilung, die in freiwilliger Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden Generalbebauungspläne für die ganze Umgegend aufstellt, ein Unternehmen, das auf freiwilliger Grundlage Arbeiten leistet, die von den zu verschiedenen Ländern gehörenden Kommunen von Amts wegen nie geleistet würde. Es gibt Abteilungen für Vermessungswesen, für Stadterweiterung und Geländerschliessung, für Wohnungshypotheken, für Gärten, Friedhöfe und Forstwesen, für Grundbuchverwaltung und für Baupolizei, die besondere Aemter für Statik und für die massenhaft im Bau begriffenen Kino besitzt.

Der städtische Baudirektor ist ausserdem von amtswegen Aufsichtsratsvorsitzender der Städt. Wohnungsbaugesellschaften, die

vorwiegend mit städtischen Kapitalien arbeiten. Besonders interessant war der im Lichtbild gezeigte „Aufbauplan mit kubischen Ausnutzungsziffern“, der an Stelle der üblichen, flächenhaften Bauzonenplanung ein viel differenzierteres System setzt, das beispielsweise entlang der Verkehrsstrassen höhere Bebauung zulässt als im Innern des Wohnquartiers, und das von vornherein die Strassenzüge bezeichnet, wo in Einzelhäusern oder Reihen gebaut werden darf, und die städtebaulich wichtigen Stellen, die sich für besonders hohe Bebauung eignen, ohne dass diese zusammenhängende „Zonen“ bilden müssten. Es liegt auf der Hand, dass dieses System ausserordentlich gut funktionieren wird, wenn eine starke und begabte Persönlichkeit an der Spitze steht, dass es aber zur Gefahr werden muss, wenn das nicht der Fall ist.

Stadtbaurat May nahm dann kritisch Stellung zum neuen Zürcher Baugesetzentwurf, indem er mit der Diskretion, die dem Fremden zusteht, auf die Punkte aufmerksam machte, die ihm auffielen. Das ist in erster Linie gleich der Anfang des Gesetzes, der seinen Geltungsbereich umschreibt: es ist unbegreiflich, dass das Gesetz nur für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen gelten soll, während gerade die noch ländlichen Gegenden besonderen Schutz vor Spekulation brauchen. Dann verbreitete sich der Vortragende ausführlich über die Frage des ausgebauten Daches und über die neuen Grundsätze der Siedlungs-Planung: Dinge, über die wir uns hier darum kurz fassen können, weil der im Entstehen begriffene Entwurf der vom S. I. A. und B. S. A. gemeinsam bestellten Kommission zur Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen zum neuen Zürcher Baugesetz ausführlich von diesen Fragen handeln wird. Den Mitgliedern dieser Kommission war es eine grosse Genugtuung zu hören, dass Stadtbaurat May zu oft verblüffend ähnlichen, ja gleichen Vorschlägen kommt, und sie in Frankfurt zum Teil durchführen konnte, wie sie diese Kommission selber plant; schliesslich handelt es sich ja auch nicht um Genieblitze und ungeahnte Neuerungen, sondern nur darum, dem gesunden Menschenverstand zum Durchbruch zu verhelfen an allen Stellen, wo die Erfahrung mit dem bisherigen Gesetz gezeigt hat, dass Missstände erwachsen. (P. M.)

Mit herzlichem, nicht kargendem Beifall dankten die Anwesenden Herrn Stadtrat May für seine aktuellen und interessanten Ausführungen, die in manchen Beziehungen auch auf das neue zürcherische Baugesetz abfärben dürften. Einige wichtige Probleme des Referates resümierend, dankte auch der Präsident dem Redner und leitete auf die Diskussion über.

An dieser beteiligten sich Arch. H. Oetiker (Präsident der vom B. S. A. und S. I. A. eingesetzten Studienkommission für das neue kantonale zürcherische Baugesetz), Arch. Werner M. Moser, Arch. Emil Roth und Prof. H. Jenny-Dürst.

Arch. H. Oetiker stellt mit Genugtuung fest, dass die Vereinskommission auf dem gleichen Standpunkt steht wie der Redner — dessen Erfolge auf diesem Gebiete bekannt sind —, im Gegensatz zu einigen prinzipiell verschiedenen Auffassungen, wie sie in der Vorlage des Regierungsrates zum Ausdruck kommen. Was die „Ausbauziffer“ anbelangt, die sich für deutsche Verhältnisse bei wirtschaftlichen Erwägungen so gut bewährte, dürfte sie bei uns, den von Deutschland abweichenden Grundlagen entsprechend, nur bei grösseren, zusammenhängenden Grundstücken zur Anwendung kommen. Oetiker hofft, dass mit dem Inkrafttreten des neuen Baugesetzes die Zahl der Gemeinden möglichst gross sein werde, die die Ausgabe nicht scheuen, um grosszügig aufgefasste „Aufbaupläne“ zu schaffen.

Prof. Jenny interessiert die Zahl der im städt. Baudepartement in Frankfurt beschäftigten Angestellten, von deren vorzüglichem, jeder Bürokratie abgeneigtem Geist die erzielten grossen Erfolge Zeugnis ablegen, sowie die bei der Bauarbeitvergebung befolgten Prinzipien. Stadtrat May antwortet, dass etwa 240 Angestellte in Frage kommen.

Arch. Moser bringt ein Beispiel aus der Praxis, nämlich die Planung der Eierbrecht, und findet, dass dort Verschiedenes noch gut zu machen wäre. Arch. Oetiker weist nach, dass das neue Baugesetz mit den Modifikationen, wie sie in den Vorschlägen der Kommission enthalten sind, dazu die Handhabe bieten könnte.

Arch. E. Roth vermisst in der neuen Baugesetzordnung die Form eines Rahmengesetzes; diese Ansicht kann Oetiker nicht teilen. Nachdem Stadtrat May auf ein Schlusswort verzichtet, schliesst der Präsident die Sitzung. Der Aktuar: M. Meyer.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

2. Mai. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. Zunfthaus Zimmerleuten. 8.15 h. Prof. E. Dünner: „Die Schweiz an der Ausstellung in Barcelona 1929“ (mit Lichtbildern).