

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 2

Wettbewerbe

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

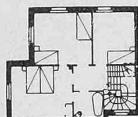
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.02.2026

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

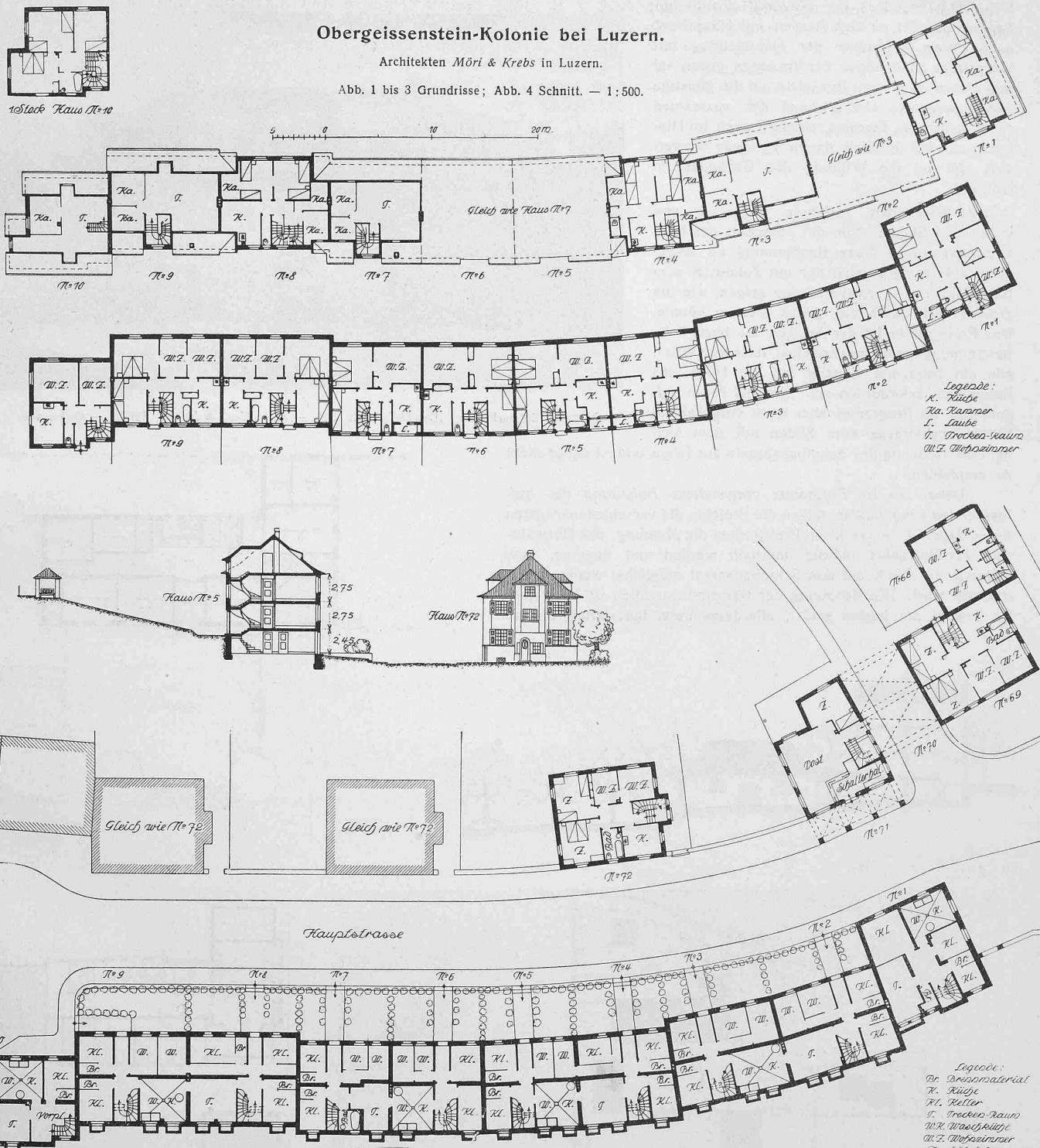


1. Stock Haus Nr. 10

Obergeissenstein-Kolonie bei Luzern.

Architekten Möri & Krebs in Luzern.

Abb. 1 bis 3 Grundrisse; Abb. 4 Schnitt. — 1:500.



Wettbewerb für ein neues Schulhaus in Cham.

Die nach unserer Mitteilung auf Seite 313 des letzten Bandes preisgekrönten drei Entwürfe aus dem engen Wettbewerb für ein Schulhaus in Cham sind uns von der Gemeinde Cham in verdankenswerter Weise zur Veröffentlichung überlassen worden. Wir bringen davon die wesentlichen Ansichten und Grundrisse auf den Seiten 22 bis 25 zur Darstellung.

Da die Bebauung der Umgebung in das Programm des Wettbewerbs einbezogen war, fügen wir zugleich den zugehörigen Lageplan im Maßstab 1:2000 jedem einzelnen Entwurfe bei.

Das Gutachten des Preisgerichts ist übungsgemäß den Abbildungen beigedruckt.

Gutachten des Preisgerichtes.

Auf die Einladung der Schulhausbaukommission sind rechtzeitig sechs Entwürfe eingegangen, nämlich: No. 1: „Sonniger Hang“; No. 2: „Rote Leu“; No. 3: „Lasst Sonne herein“; No. 4: „Der Ustig wott cho“; No. 5: „Dreiklang“; No. 6: „1914“.

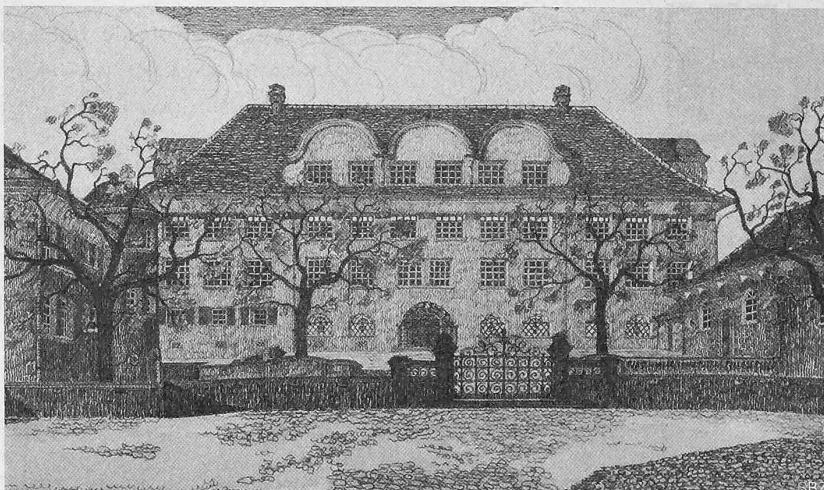
Die Entwürfe wurden durch das Baubureau der Gemeinde einer sorgfältigen Vorprüfung unterzogen und deren Ergebnis den Preisrichtern in übersichtlichen Tabellen zur Kenntnis gebracht. Die Programm punkte sind im wesentlichen von sämtlichen Wettbewerbern eingehalten worden. Die Projekte zirkulierten unter den Mitgliedern des Preisgerichtes. Die gemeinsame Prüfung und Beurteilung erfolgte Donnerstag, den 29. Mai 1913 in Cham.

Der Prüfung vorgängig fand eine gemeinsame Besichtigung des Bauterrains statt. Aus der Besichtigung der Terraingestaltung und der Kenntnisnahme der Projekte kam das Preisgericht zur

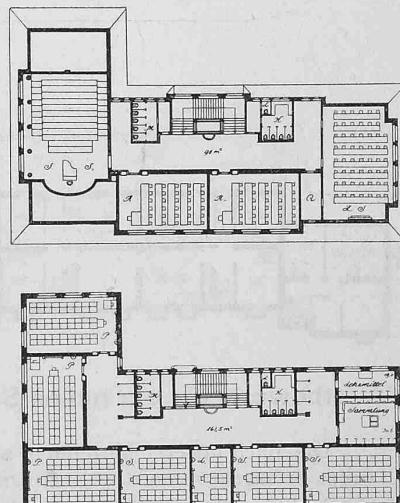
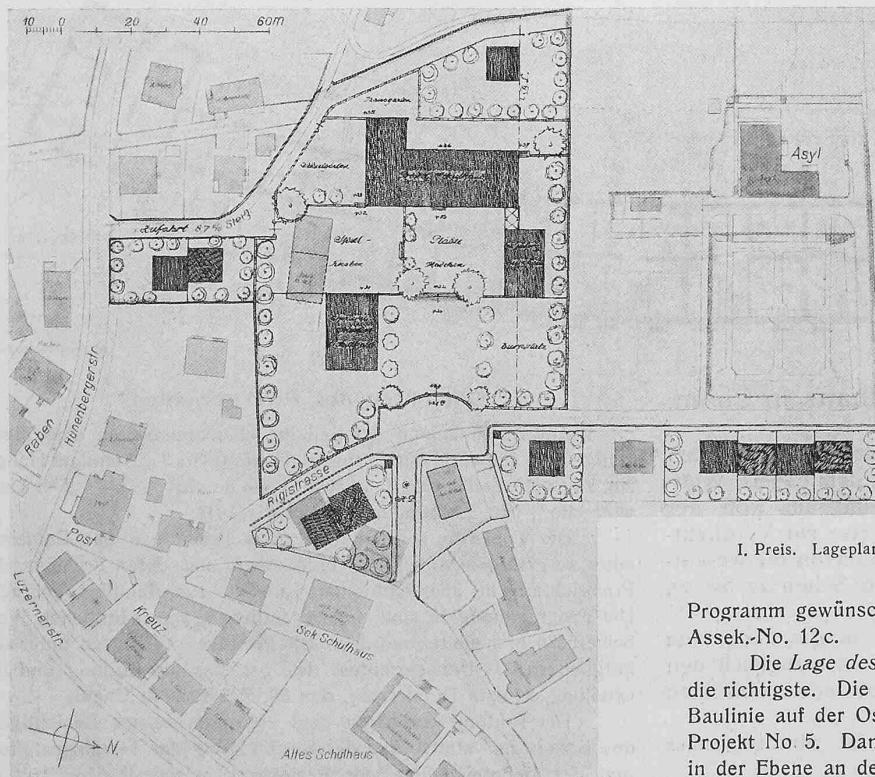
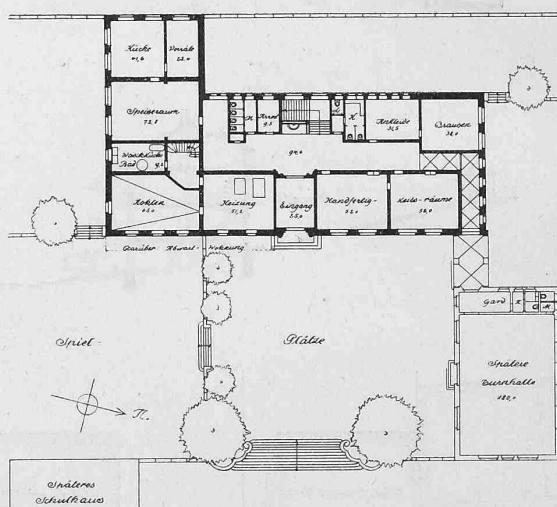
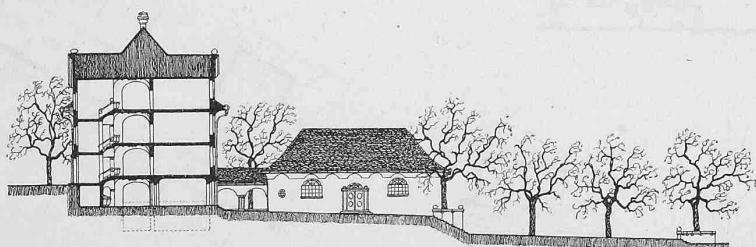
Ueberzeugung, dass der *Stellung des Schulhauses* parallel zu den Kurven mit Hauptfront nach Osten gegenüber der Querstellung mit Hauptfront nach Süden der Vorzug zu geben sei und dies nicht nur mit Rücksicht auf die günstige Ausnutzung der Ostlage und der sparsamen Ausnutzung des Terrains, sondern auch im Hinblick auf das nördlich davon gelegene Bürgerasyl und auf die Wirkung des Gebäudes im Dorfbild.

Das Programm verlangte *Zufahrten* von Osten und Süden. Von der Mehrzahl der Konkurrenten wurde diese Bestimmung so aufgefasst, als handle es sich nur um Zufahrten zum Baugelände. Nur zwei Projekte zeigen, wie die Zufahrt von Osten aus gelöst werden könnte. Das Preisgericht ist der Ansicht, die bezügliche Bestimmung sei so zu verstehen, dass von Osten aus ein bequemer Zugang auf die Höhe des Bauplatzes erforderlich sei. Die bei No. 6 aufgeführte, im Programm aber nicht vorgesehene Verbindungsstrasse vom Süden mit dem Asyl hat eine Trennung des Schulhausareals zur Folge und ist daher nicht zu empfehlen.

Ueber die im Programm vorgesehene *Bebauung des freibleibenden Umgeländes* zeigen die Projekte die verschiedenartigsten Vorschläge. Es herrscht im Preisgericht die Meinung, das Doswaldsche Terrain sollte mässig überbaut werden und zwar so, dass dadurch der Blick auf das Schulhausareal möglichst wenig beeinträchtigt wird. Die Bebauung der Gemeindeparzellen ist in Projekt Nr. 3 wohl am besten gelöst, allerdings unter Ignorierung der im



I. Preis. Entwurf Nr. 4. „Der Ustig wott cho“. — Arch. Knell & Hässig, Zürich. — Ostfassade.



I. Preis. Lageplan 1:2000. — Grundrisse und Schnitt 1:800.

Programm gewünschten Erhaltung des jetzigen Oekonomiegebäudes Assek.-No. 12 c.

Die *Lage des Sekundarschulhauses* ist im Projekt No. 5 wohl die richtigste. Die Turnhalle dürfte am besten längs der nördlichen Baulinie auf der Ostseite des Schulhauses plaziert werden, wie in Projekt No. 5. Damit ist auch die günstigste Lage des Turnplatzes in der Ebene an der Riggstrasse gegeben.

Die Prüfung der Grundrisse der einzelnen Projekte lässt ersehen, dass es leicht möglich wäre, die Schulzimmer mit hauptsächlichem Westlicht zu vermeiden. Die Mehrzahl der Projekte hat bei der Badeanlage nur einen Ankleideraum vorgesehen. Für den kontinuierlichen Badebetrieb ist es von Vorteil, links und rechts des Brausebades je einen Ankleideraum anzulegen.

Die Prüfung der Pläne für das Schulhaus veranlasst das Preisgericht zu folgenden Bemerkungen:

No. 1, Motto: „*Sonniger Hang*“. Haupteingang im Untergeschoss gut, aber zu verschwenderisch; Windfang fehlt. Zugang von Westen mit Ausmündung in den Garderoberraum nicht zweckmäßig; Verkehrsräume zu umfangreich. Speiseraum im Zugangskorridor zur Küche zu wenig belichtet. Ein Primarschulzimmer im Dachstock unzulässig. Lehrerzimmer ungenügend beleuchtet; ebenso Lateinzimmer Lehrmittelzimmer etwas knapp. Singsaal zu wenig beleuchtet. Geschosshöhen mit brutto 3,75 m zu gering. Aeusseres in einzelnen Partien nicht genügend durchgearbeitet. Bei Weglassung der Turnhalle erscheint die Abwartwohnung als unnötiges viertes Anhängsel.

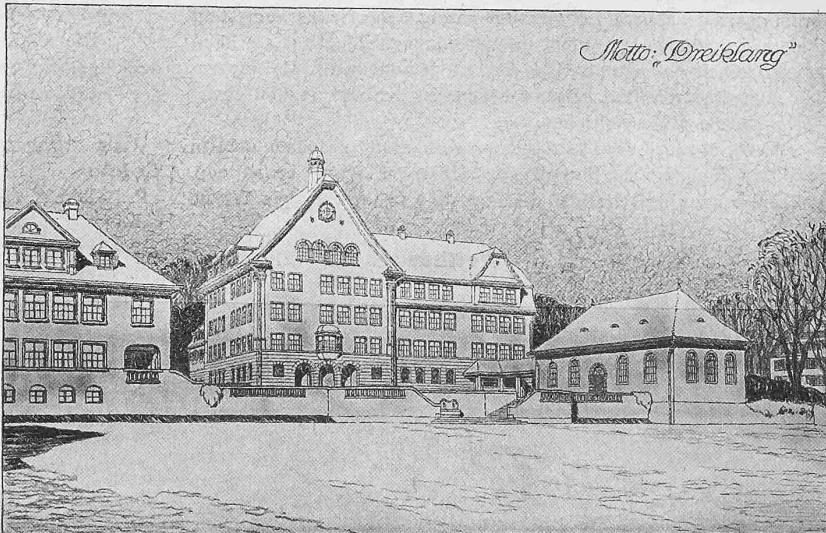
Nr. 2, Motto: „*Rote Leu*“. Anordnung einer zweiten Treppe überflüssig. Hauptvorplätze wenig belichtet. Garderobe ungünstig gelegen. Die Vorräume der Aborten sind nicht direkt lüftbar. Die Unterbringung des Zeichnungssaales in einem Anbau ist nicht vorteilhaft. Lehrmittelzimmer im Dachstock ungünstig plaziert. Arbeits-Schulzimmer im Dachstock ungenügend beleuchtet. Aborten im

Kellergeschoss fehlen. Geschosshöhen mit brutto 3,60 m zu gering. Baukosten viel zu hoch. Der Verfasser sucht im Aeussern, mit wenig Glück, den Charakter des Zugerhauses zum Ausdruck zu bringen.

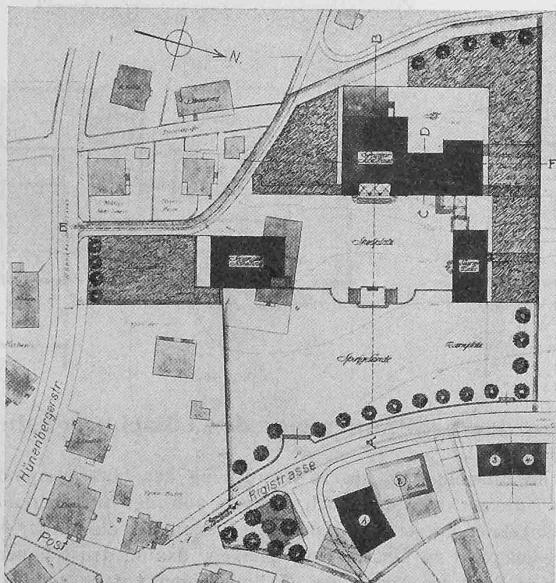
Nr. 3, Motto: „*Lasst Sonne herein*“. Allgemeine Grundrissanlage einfach und klar, wird jedoch durch den vorspringenden Abortenbau beim Treppenhaus etwas beeinträchtigt. Badeanlage in einem zweiten Untergeschoss hygienisch nicht empfehlenswert. Geschosshöhe mit 3,75 m brutto zu gering. Speiseraum nach Norden unfreundlich. Aeusseres einfach und ansprechend mit Ausnahme der etwas zu bewegten Nordfassade. Die Baukosten erscheinen mit 420000 Fr. zu hoch.

Nr. 4, Motto: „*Der Ustig wott cho*“. Gesamtgrundrissdisposition gut, ausgenommen die ungenügende Beleuchtung des südlichen Korridorteil. Die vorspringenden Abortencken sind nicht zweckmäßig. Lehrerzimmer abgelegen. Anordnung von Schulzimmertüren auf der hintern Seite unzulässig. Schulküche zu klein. Haupteingang zu gering dimensioniert. Die Lage der Sekundarschule wäre im oberen Geschoß vorzuziehen. Zeichnungssaal zu wenig beleuchtet. Die Beschränkung der Geschosszahl auf vier ist herzuheben. Die äussere Gestaltung bringt die reifste Lösung der vorliegenden Projekte: doch müsste eine Lösung wie die Anordnung einer Mittelwand in der Giebelaxe unbedingt vermieden werden.

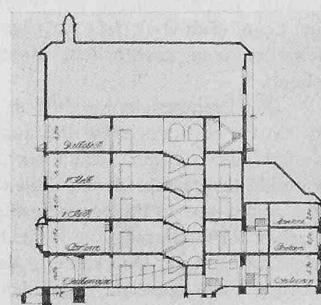
Nr. 5, Motto: „*Dreiklang*“. Grundrissdisposition in der Hauptsache gut. Die Durchbildung der Haupteingänge ist verkehrstechnisch bedenklich. Mädchenaborte ohne besondere Vorräume. Ein Handfertigkeitsraum winklig.



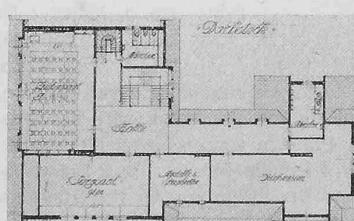
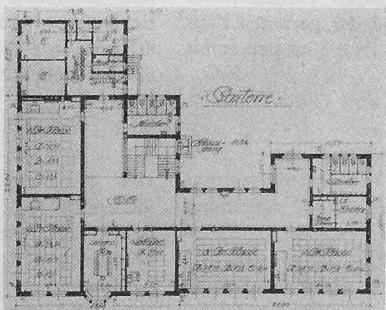
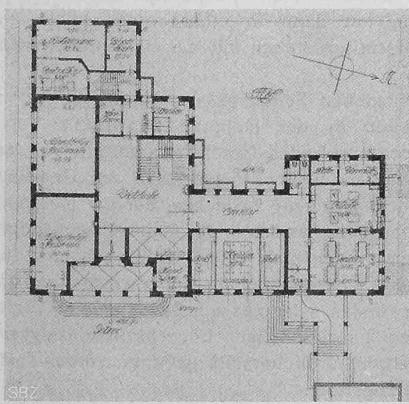
II. Preis. Entwurf Nr. 5 „Dreiklang“. — Architekt E. Weber in Zug. — Ansicht von Süden.



Lageplan zum Entwurf Nr. 5. — Maßstab 1:2000.



Schnitt 1:800.



Grundrisse vom Untergeschoß, Erdgeschoß und Dachstock. — Maßstab 1:800.

II. Preis. Entwurf Nr. 5. — Architekt E. Weber in Zug.

Die Küche erscheint von der Schmalseite als ungenügend beleuchtet. Zeichnungssaal nach Süden unzweckmäßig. Der Nebenraum steht mit dem Zeichnungssaal nicht in Verbindung. Singsaal zu klein und mangelhaft beleuchtet. Die Abwartwohnung wirkt als unorganisch angegliederter Bau. Das Äußere ist schlicht, jedoch etwas zu stark in die Höhe getrieben.

Nr. 6, Motto: „1914“. Äußere Verbindung zwischen unterem und oberem Eingang zu kompliziert. Oberer Eingang etwas eng. Das Treppenhaus zerschneidet die Vorplätze in unzulässiger Weise.

No. 3 „Lasst Sonne herein“: III. Preis: 500 Fr. + 200 = 700 Fr.
Arch. Möri & Krebs in Luzern.

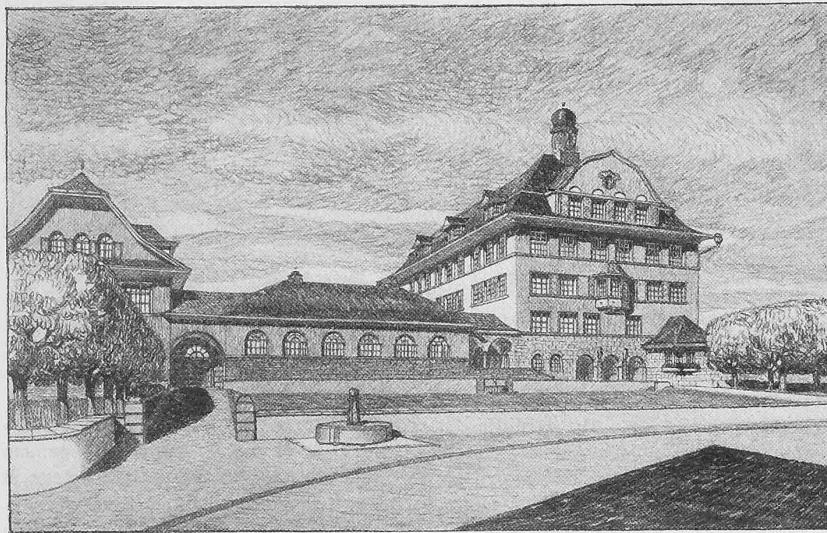
Die Verfasser der Entwürfe Nr. 1, 2 und 6 erhalten Entschädigungen von je 200 Fr.

Cham, den 29. Mai 1913.

Das Preisgericht:

Kantonsbaumeister Fietz, Zürich; Prof. Rittmeyer, Winterthur; Erziehungsrat Dr. Arnold, Zug; Kantonsbaumeister Balthasar, Luzern; Präsident B. Baumgartner, Cham; Erziehungsrat S. Kuhn, Cham.

Wettbewerb für ein Schulhaus in Cham am Zugersee.



III. Preis. Entwurf Nr. 3. „Lasst Sonne herein“. — Arch. Möri & Krebs in Luzern.

Ansicht von Osten.

Grundrisse und Schnitt 1:800.

Die Nebenräume sind zu sehr zerstreut. Speiseraum nach Norden unfreudlich. Badeingang zu eng. Ein Ankleideraum ohne Licht und Luft. Heizung und Kohlen zu umfangreich. Lateinzimmer im Dach unzulässig. Singsaal zu klein und mangelhaft beleuchtet. Zeichnungssaal ganz mangelhaft. Das Äußere zeigt zu viel Aufwand. Die Ausbildung der schönsten Ecke (Süd-Ost) ist zu rügen. Dachreiter sind entbehrlich. Kosten mit gegen 500000 Fr. viel zu hoch.

Das Preisgericht beschliesst, jedes Projekt mit einer Summe von 200 Fr. zu honorieren und aus den verbleibenden 1800 Fr. drei Prämien auszurichten. Nach sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Projekte werden die Entwürfe 1, 2 und 6 als nicht zur Prämierung geeignet zurückgestellt. Es bleiben sonach zur Prämierung die Projekte 3, 4 und 5. Von diesen wurde Projekt 3 wegen der Querstellung des Gebäudes auf dem Baugelände in dritte Linie gesetzt. Von den beiden übrigen Projekten ist Projekt No. 4 der künstlerischen Qualitäten und der geringen Baukosten wegen dem Projekt No. 5 vorangestellt. Es ergibt sich somit für die Prämierung folgende Reihenfolge:

I. Preis: No. 4, Motto: „Der Ustig wott cho“.

II. „ No. 5, „ „Dreiklang“.

III. „ No. 3, „ „Lasst Sonne herein“.

In Anbetracht gewisser Vorzüge, welche in jedem dieser drei Projekte enthalten sind, wird beschlossen, eine geringe Abstufung der Prämien vorzunehmen und zwar in folgender Weise:

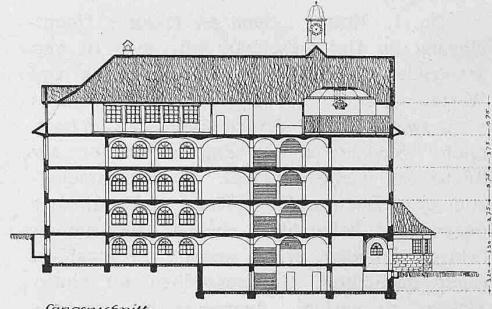
Nr. 4 Prämie 700 Fr. Nr. 5 Prämie 600 Fr. Nr. 3 Prämie 500 Fr.

Die Eröffnung der Kuverts ergab folgende Projektverfasser: No. 4 „Der Ustig wott cho“: I. Preis: 700 Fr. + 200 = 900 Fr.

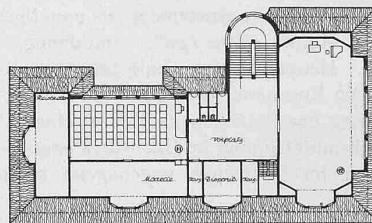
Arch. Knell & Hässig in Zürich.

No. 5 „Dreiklang“: II. Preis: 600 Fr. + 200 = 800 Fr.

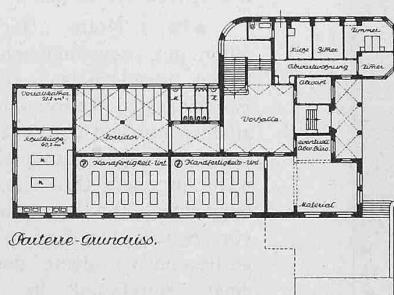
Arch. E. Weber in Zug.



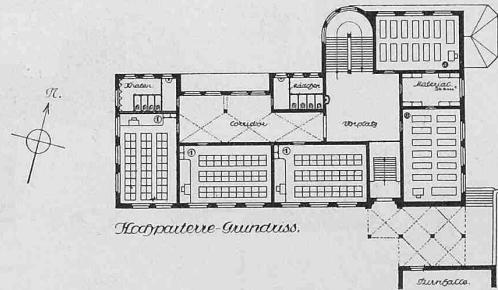
Langschnitt.



Dachstock.



Pulte-Grunderiss.



Hauptpulte Grunderiss.

Von der Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn.

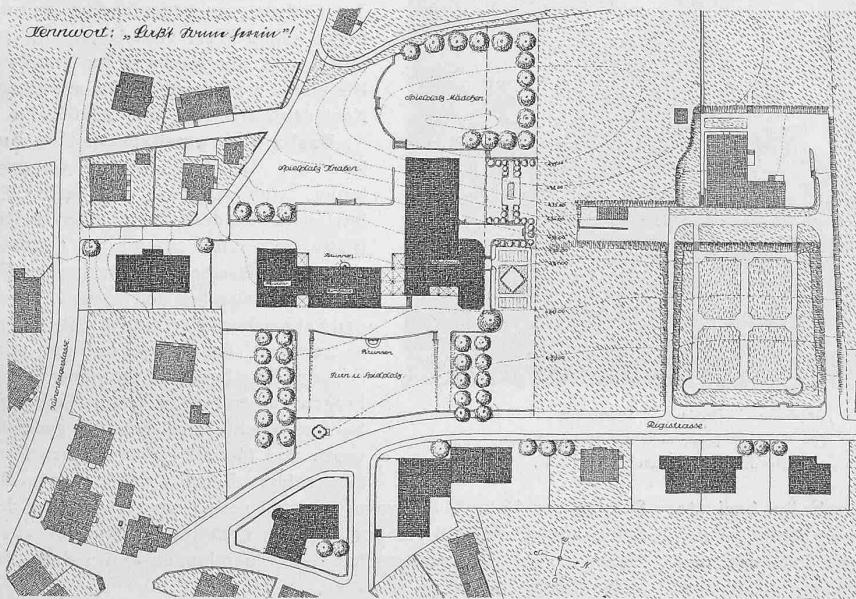
Im Anschluss an unsere Begrüssung der Lötschbergbahn in letzter Nummer sei hier noch Einiges von der flott verlaufenen Eröffnungsfeier mitgeteilt. Ueber 800 Gäste hatte die Berner Alpenbahngesellschaft zu diesem Fest geladen, das in den Räumen des Kasino in Bern am Abend des 27. Juni seinen Anfang nahm. Hier traf man sich zu einem zwanglosen Empfang durch den Gemeinderat der Stadt Bern. Es kostete Mühe, in dem Gewimmel von hohen und höchsten, in- und ausländischen Respektspersonen seine Bekannten herauszufinden, um dann in einer ruhigen Ecke zu erfahren, wie die Dinge eigentlich stehen mit der vielbesprochenen elektrischen Traktion.

Wie uns von verschiedenen Seiten gesagt wurde, bestünden noch einige Schwierigkeiten in der Isolation der 15000 Volt-Fahrleitung in den Rampentunneln der Nordseite, wo infolge der von den Baulokomotiven stammenden Russansätze am Gewölbe die Isolatoren sich mit einem Ueberzug bedecken, der die Isolation beeinträchtige. Auch Klappe naturgemäß in der neuen Organisation und Instruktion des Personals noch nicht alles. Doch scheinen die Anstände nur den Charakter unbedenklicher Kinderkrankheiten zu haben, die immerhin überwunden sein müssen, bevor eine so wichtige Hauptbahn mit der unerlässlichen Betriebszuverlässigkeit dem internationalen Verkehr behördlicherseits geöffnet werden darf. Daher die unliebsame Verzögerung.

Am Morgen des 28. bei leider ziemlich regnerischer Witterung¹⁾ erfolgte um 7⁴⁵ und 8¹⁰ Uhr die Abfahrt der Sonderzüge nach Thun-Spiez. Schuljugend-Spalier, Fahnen- und Tücherschwenken auf allen Durchfahrtstationen, Kadetten-Parade und Männerchor, Festjungfern und Ehrenwein in Thun, ähnlich in Spiez waren die Volksäusserungen zum Fest. In Spiez wurden aus den Zügen je zwei Kompositionen von je rund 210 t gebildet, aus je einem Drehgestell-Gepäckwagen und vier ebensolcher Personenwagen, lauter neues Material der B. L. S., gezogen von je einer der grossen elektrischen 5/7 Lokomotiven von 102 t Dienstgewicht (Abb. 1, Seite 26). Dann gings in glatter Fahrt bergan. Sehr vorteilhaft nehmen sich die geräumigen schweren Wagen der B. L. S. aus, von denen die

des einsamen Tals an, statt der Waffen Alpenblumenkörbchen präsentierend, aber ebenso unbeweglich und diszipliniert wie die Männer. Ein Jahrhundert lag zwischen dem beflaggten Eröffnungszug der ersten elektrischen Hauptbahn internationaler Bedeutung den ihm entsteigenden Gästen und dieser Empfangsparade der Lötschentaler, buchstäblich und in jedem Sinn eine unvergessliche, gewaltige Kontrastwirkung. — Weiter; das nämliche Bild in Ausserberg, ganz ähnlich auch in Brig, hier nur nicht mehr so starr wie oben am Tunnel, aber auch hier beherrschte die geschichtliche Erinnerung, die Tradition das farbenprächtige Bild. Wir waren außer allem Zweifel in einem konservativen Landesteil. Zum Mittagsbakkett waren die Ehrengäste, Behörden und Presseleute auf die verschiedenen Hotels in Brig verteilt. Die Bauzeitung zog natürlich nicht mit jenen, sondern mit den Ingenieuren der B. L. S. und der Unternehmung, die unter dem Präsidium des techn. Direktors der B. L. S., Dr. A. Zollinger, in den altbekannten Räumen des Hotel Müller von dessen immer noch freundlichen Töchtern sich bewirten liessen. So können wir leider auch von keinem der vielen schönen Toaste berichten, von denen man in den Zeitungen las; dafür bringen wir hier ein Bildchen des getreuen Quadrifoliums, das in Kandersteg durch seine Leistungen das Seinige zum Gelingen der Bahn und zum Ruhm der schweizerischen Tunnelbau-Ingenieure beigebrachten¹⁾. Von ihnen wirken jetzt Rothpletz und Fehlmann am Simplon II, Casparis und Prada in Münster, bzw. Grenchen.

Noch harrte unser ein farbenprächtiges Bild im malerischen Hof des alten Stockalperschlosses, wo von den Brigern eine von Abbé Zimmermann komponierte und dirigierte Festkantate trefflich gesungen und gespielt wurde. Auch dieses Bild und diese Klänge, vermischt mit dem Rauschen des Windes und dem Zischen der Wölfe,



III. Preis. Entwurf Nr. 3 „Lasst Sonne herein“. Arch. Möri & Krebs, Luzern. — Lageplan 1 : 2000.

III. Klasse von der Waggonfabrik Schlieren stammend mit Seiten-gang gebaut und mit Leder-Kopfpolster und -Armstützen versehen sind. Die Wagen II. und I. Klasse sind von der *Industriegesellschaft Neuhausen* geliefert; sie besitzen modernste Einrichtung und wiegen 40 t. Auch die Gepäckwagen sind sehr geräumig und kräftig gebaut: bei 13,8 m Drehzapfenabstand und etwa 19 m Totallänge wiegen sie 32,5 t; sie besitzen nach Art der badischen und württembergischen Wagen einen Laternenauflauf mit gepolsterten Sitzen für den Zug-führer.

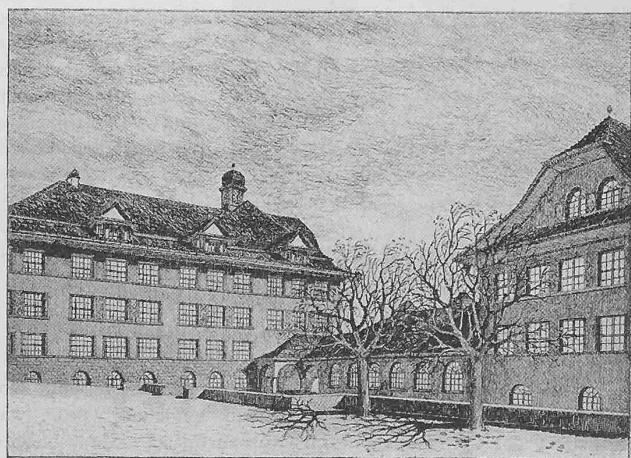
Fahrplanmässig kam man in Frutigen und in Kandersteg an, überall in ähnlicher Weise herzlich begrüsst und bewirtet. Einen besondern Klang hatte der Empfang in Kandersteg, wo Dr. Biehly, der Arzt der Unternehmung, malerisch umringt von einigen Mineuren, der Opfer der Arbeit gedachte, auf deren Denkmal ein Lorbeerkrantz zum Gedächtnis niedergelegt wurde. Leider wollte sich die Sonne noch immer nicht zeigen, als wir in Gesellschaft unserer Kandersteger Freunde in den grossen Tunnel einfuhren. Es mochten eigenartige Gefühle sein, die sie bewegten, als sie zum erstennal mit 60 km/Std. den Tunnel durchfuhren, den sie Meter um Meter vorgetrieben und ausgebrochen, in dem sie so manche Stunde harter Arbeit und banger Sorge verbracht, vorbei an Km. 1,200, wo der alte Richtstollen verlassen wurde, seitlich vorbei am denkwürdigen alten Km. 2,675. Vorbei! — Allmählich wurde die Luft wärmer und unvermerkt kamen wir ins Freie und in die helle Sonne auf der Station Goppenstein. Ganz eigenartig und eindrucksvoll war der Empfang auf dieser Lawinenfestung: Eine stramme, stumme Garde in alten Uniformen stand mit geschultertem Gewehr auf dem Randstein des langen, schmalen Perrons, den Blick unverwandt geradeaus gerichtet, kaum mit der Wimper zuckend. Es waren die Männer des Lötschentales in ihrer Grossväter Kriegsmontur, mit den alten, farbigen Flammenbannern, deren dünne, zerfetzte Seide im scharfen Winde schlug (Abb. 2, Seite 26). Als Fortsetzung der Front reihten sich am linken Flügel die Frauen und Mädchen in den alten Trachten

und weiteren der weissen Wölfen am tiefblauen Himmel über all dem bunten Gewimmel der fröhlichen Menschlein; das alles hinterliess einen tiefen Eindruck und gleichzeitig ein Gefühl der Freude darob, dass uns die Lötschbergbahn das eigenartige, auf seine Vergangenheit stolze Volk der Walliser um soviel näher gebracht hat.

Leider war die Zeit allzu knapp bemessen. Schon um 3¹⁰ Uhr fuhr der erste 102 + 240 t schwere Zug ab, um in flotter Fahrt, in genau 30 Minuten, über die 25 km lange Rampe von 27% Goppenstein und in weitern 15 Minuten Kandersteg zu erreichen²⁾. Hier wurde nochmals angehalten, weil der mittlerweile eingetroffene italienische Bautenminister Sacchi einige Worte an die wieder

¹⁾ Vergl. unsere Quartalberichte über den Bau des Lötschbergtunnels in den letzten Bänden der Bauzeitung, ferner den Bericht zur Durchschlagsfeier in Bd. LVII Seite 199 und a. a. O.

2) Die vorläufige Belastungsnorm für die elektrischen 5/7 Lokomotiven beträgt 210 t, die fahrplanmässige Fahrgeschwindigkeit der Bergfahrt auf 27 %, 50 km/Std.



Schulhauskonkurrenz Cham – Hofansicht zu Nr. 3

¹⁾ Malitiös berichtete am 1. VII. die „Frankfurter Zeitung“, sei es in ihrer heimischen Mundart, sei es dank ihres Setzkastenkobolds: „Rechnerisch trübe waſt der Weihetag.“