

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	69/70 (1917)
Heft:	24
Artikel:	Erweiterungsbau zum Töchterpensionat Theresianum des Klosters Ingenbohl: ausgeführt 1914 bis 1916 durch Gustav Doppler, Architekt in Basel
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-33891

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: 24.01.2026

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

INHALT: Erweiterungsbau zum Töchterpensionat Theresianum des Klosters Ingenbohl. — Betrachtungen über die störenden Nebenbewegungen der Eisenbahn-Fahrzeuge mit besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Radreifen-Konizität. — Bericht über die Rundfrage der G. e. P. zur Förderung nationaler Erziehung an der E. T. H. — Miscellanea: Die projektierte Erweiterung der Wasserversorgung San Franciscos. Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Lokomotivfeuerung mit Holz in Schweden und Norwegen. Strassenbrücke über den Rhein bei Wesel. Eidgenössische Technische

Hochschule. Neue Kunsthalle in Bern. Schweiz. Verein von Dampfkesselbesitzern. — Nekrologie: E. Harlé. — Konkurrenz: Schweizerische Kantonalbank in Zürich. — Berichtigung. — Literatur: Vorlesungen über Eisenbeton. Die Konizität der Radreifen und die Fahrt auf gerader Strecke. Literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. Tafeln 36 und 37: Erweiterungsbau zum Töchterpensionat Theresianum des Klosters Ingenbohl.

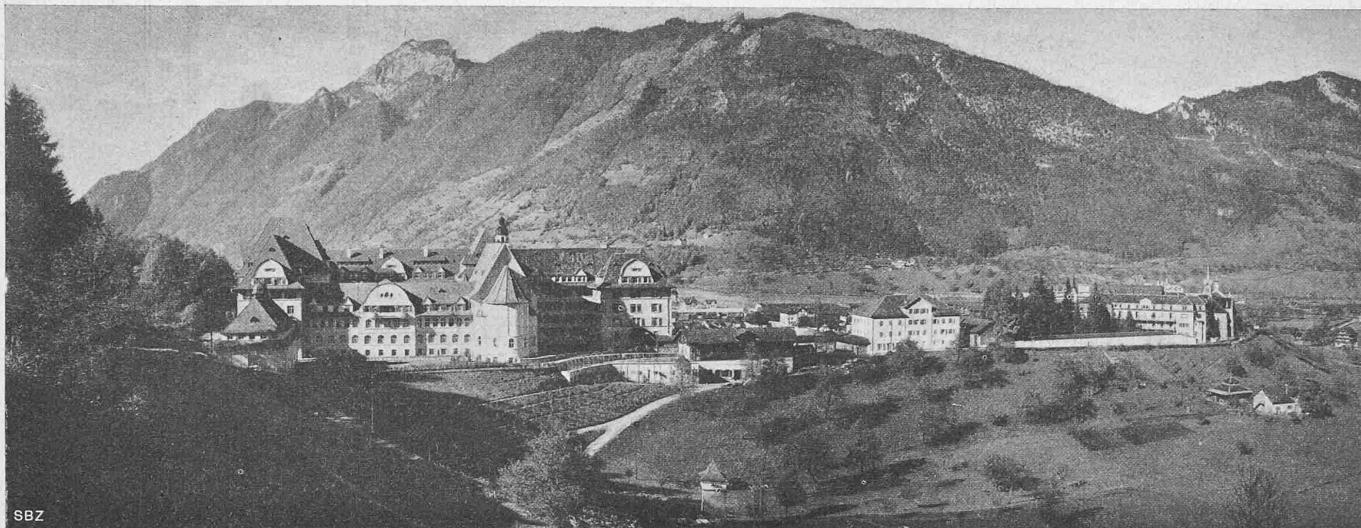


Abb. 2. Gesamtbild aus Osten von Theresianum (links) und Kloster Ingenbohl (rechts); im Hintergrund der Rigi.

Erweiterungsbau zum Töchterpensionat Theresianum des Klosters Ingenbohl.

Ausgeführt 1914 bis 1916 durch Gustav Doppler, Architekt in Basel.
(Mit Tafel 36 und 37.)

Wer auf der Gotthardbahn von Schwyz gegen Süden fährt, gewahrt links der Bahn, auf dem Bergvorsprung gegenüber der Station Brunnen, einen gewaltigen Bau, der eines gewissen klösterlichen Eindrückes nicht entbehrt. Es ist die katholische Mädchen-Erziehungsanstalt des Klosters Ingenbohl, das am äussersten nördlichen Ausläufer der Anhöhe sich erhebt; zwischen den beiden grossen Bauten steht noch ein drittes, das sog. Elisabethenhaus, ein Wohnhaus für Schwestern, das wie das Kloster selbst architektonisch ohne Interesse ist. Ueber die Lage aller dieser Gebäude gibt das Plächen Abb. 1 (Seite 270) Auskunft; Tafel 36 zeigt das Theresianum von vorn, Abbildung 2 am Kopf dieser Seite eine Gesamtansicht der ganzen Bautengruppe von Osten, d. h. von der Rückseite.

Gegenstand unserer Darstellung ist das Theresianum, insbesondere dessen südlicher Teil, der eigentliche Neubau. Der Nordflügel dieses Hauses ist vor einigen Jahrzehnten errichtet worden; er enthält das Noviziat des Klosters, ferner ein Seminar, in dem die Lehr- und Krankenschwestern von Ingenbohl ausgebildet werden. Der heutige Mittelbau (Abb. 3) war von jeher als solcher gedacht; doch bestand ursprünglich die Absicht, den Südflügel für das Töchterpensionat, Erziehungsanstalt mit Internat und Externat, symmetrisch zum Nordflügel zu gestalten.

Der gegenwärtige Architekt des Klosters, Herr G. Doppler in Basel, hat indessen die Gelegenheit des Neubaues benutzt, dem gewaltigen Bau einen etwas belebteren Eindruck zu verleihen. Es sind von ihm entworfen worden: Der im Bauprogramm vorgesehene Ausbau eines Wohn-Dachstocks über dem Noviziat-Flügel, der teilweise Umbau des Mittelbaus mit Haupteingang, endlich der umfangreiche, für 250 Zöglinge bemessene Neubau des Töchter-Pensionats mit für beide Teile gemeinsamer Kirche und Wirtschafts-Annexen.

Als beratenden Mitarbeiter, dem er für seine wertvolle Unterstützung zu Dank verpflichtet ist, wünscht Herr Doppler den bau- und kunstverständigen Pater Victor Stürmli vom Stift Einsiedeln genannt zu wissen.

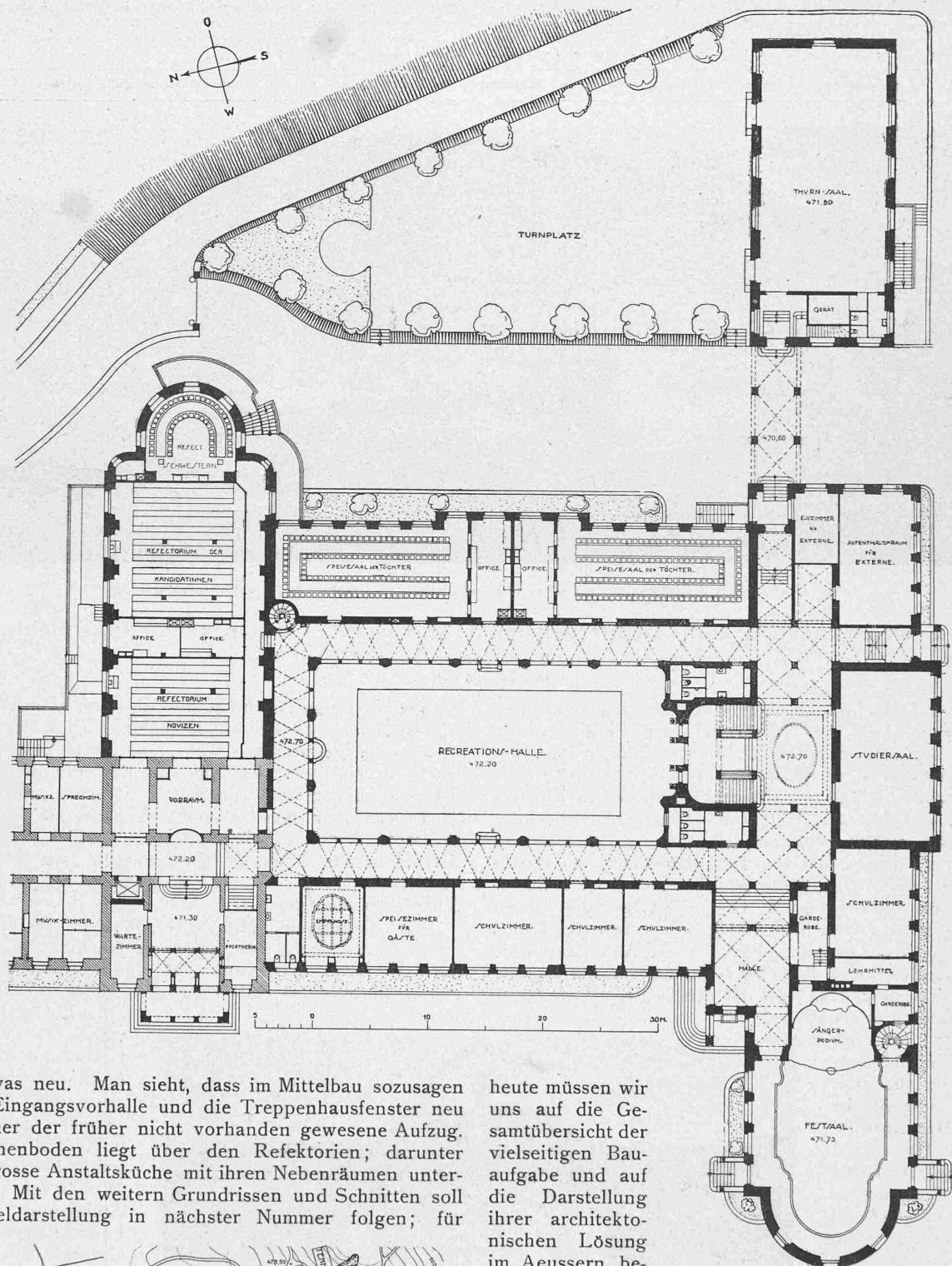
Laut Bauprogramm war „bei der äussern Gestaltung eine organische Verbindung des alten und des neuen Baues anzustreben unter möglichster Schonung des bestehenden Mittelbaus und unter Anpassung an das Landschaftsbild. Das Gebäude soll praktisch und solid ausgeführt und in seiner innern und äussern Gestaltung in ganz einfacher, aber edler Form unter Vermeidung von jedem Luxus ausgestattet werden.“

Der Grundriss (Abb. 4, S. 270) veranschaulicht den Umfang des Neubaues und seine Gliederung; auch ist unterschieden, was alt



Abb. 3. Teilweise umgebauter Mittelbau mit Haupteingang.
Links das Noviziat (alt), rechts das Töchterpensionat (neu).

Erweiterungsbau zum Töchterpensionat Theresianum des Klosters Ingenbohl, Kanton Schwyz.



ist und was neu. Man sieht, dass im Mittelbau sozusagen nur die Eingangsvorhalle und die Treppenhausfenster neu sind, ferner der früher nicht vorhanden gewesene Aufzug. Der Kirchenboden liegt über den Refektorien; darunter ist die grosse Anstaltsküche mit ihren Nebenräumen untergebracht. Mit den weitern Grundrisse und Schnitten soll die Einzeldarstellung in nächster Nummer folgen; für

heute müssen wir uns auf die Gesamtübersicht der vielseitigen Bauaufgabe und auf die Darstellung ihrer architektonischen Lösung im Aeussern beschränken. Zum vorspringenden Anbau des Fest-

saals ist zu bemerken, dass der Architekt beabsichtigt hatte, ihn durch eine geschweifte Kuppel abzudecken, die indessen bei der Ausführung weggelassen wurde. In der Hauptsache werden Erdgeschoss, I. und II. Stock im West- und Südflügel von den Schulräumen beansprucht; darüber liegen im III. Stock und Dachgeschoss die Schlafäle. Der rückwärtige Ostflügel ist um zwei Geschosse niedriger; er enthält im Erdgeschoss die Speisesäle, im I. Stock Studiersäle und im Dachstock eine Krankenabteilung. Ueber dem Kehlboden des Westflügels finden sich noch recht lustige Personal-Schlafräume, die, zu Gunsten ruhiger Dachflächen

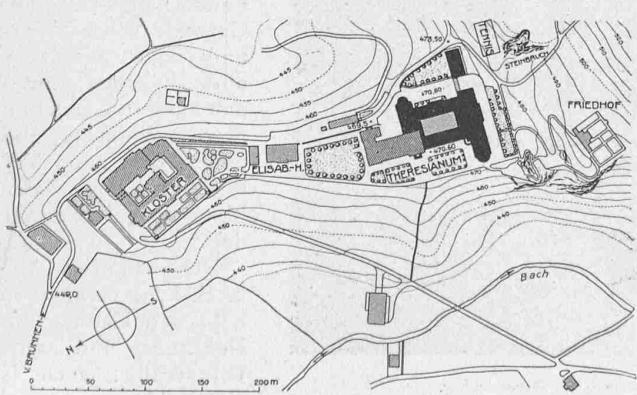
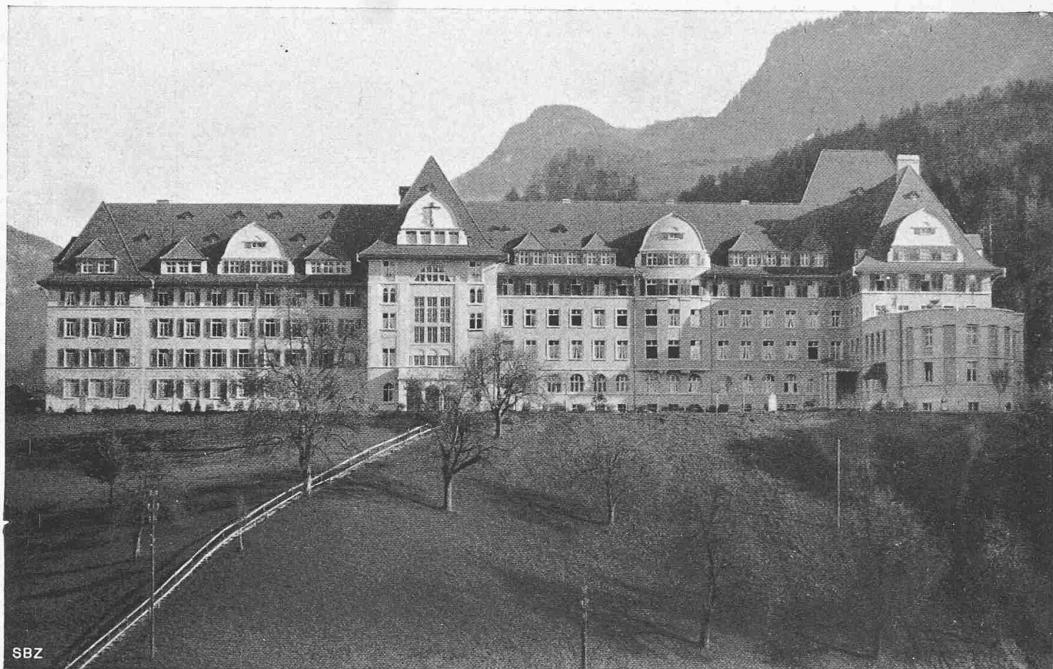


Abb. 1. Uebersichtsplan der Kloster-Gebäude Ingenbohl. — 1:6000.

Abb. 4. Erdgeschoss. — 1:500.
Schraffiert = alt; Schwarz = neu.



OBEN GESAMTANSICHT VON WESTEN

UNTEN ERWEITERUNGSBAU GEGEN SÜDEN



ERWEITERUNGSBAU ZUM TÖCHTERPENSIONAT THERESIANUM

DES KLOSTERS INGENBOHL

ARCHITEKT GUSTAV DOPPLER IN BASEL



OBEN GESAMTANSICHT VON OSTEN

UNTEN DER SÜDFLÜGEL VON SÜDOST



ERWEITERUNGSBAU ZUM TÖCHTERPENSIONAT THERESIANUM

DES KLOSTERS INGENBOHL

ARCHITEKT GUSTAV DOPPLER IN BASEL

der Hauptfront, von Osten beleuchtet sind. Bedenkt man, dass der Bau einschliesslich Noviziat insgesamt etwa 500 Betten enthält, dass in Anbetracht sehr knapper Geldmittel der Architekt gezwungen war, die Raumausnutzung aufs Aeusserste zu treiben, so wird man ihm trotz allfälliger Einwendungen für die erzielte, verhältnismässig ruhige und einheitliche Wirkung seiner gewaltigen Dächer alle Anerkennung zollen. (Schluss folgt.)

Betrachtungen über die störenden Nebenbewegungen der Eisenbahn-Fahrzeuge mit besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Radreifen-Konizität.

Von Dr. sc. techn. U. R. Ruegger,

Assistent für Maschinenlehre an der Eidg. Technischen Hochschule.

In Anbetracht der Bedeutung, welche die störenden Nebenbewegungen für die Fahrsicherheit und Lauffähigkeit der Eisenbahnfahrzeuge haben, dürfte es von Interesse sein, den wenigen Studien auf diesem Gebiete eine weitere theoretische Abhandlung folgen zu lassen. Dass die Theorie sich bisher nur in geringem Masse der Betrachtung der störenden Bewegungen zugewendet hat, dürfte dadurch zu erklären sein, dass diese Erscheinungen durch zahlreiche, sehr verschiedene Faktoren bedingt sind, die nur zum Teil, dabei unter vereinfachenden Annahmen, mathematisch zum Ausdruck gebracht werden können. Die für den Eisenbahnbetrieb bedeutungsvollste störende Nebenbewegung ist bekanntlich das *Schlingern*, und es soll der Zweck dieser Studie sein, diese Bewegung näher zu beleuchten. Zunächst



Abb. 7. Hockecke mit Verbindungsbau zur Turnhalle.



möge aber eine kurze Betrachtung und Klassifizierung der störenden Bewegungen der Eisenbahnfahrzeuge vorausgeschickt werden.

Störende Bewegungen treten sowohl schon bei den direkt auf den Schienen laufenden starren Körpern, den Radsätzen, als auch bei den durch die Federung nachgiebig abgestützten Fahrzeugteilen auf. Die Definitionen der störenden Bewegungen lassen sich jedoch allgemein für irgend einen Teil eines Eisenbahnfahrzeugs aufstellen, der sich als starrer Körper auffassen lässt, und zwar dürfen diese Bewegungen am besten durch den allgemeinen Geschwindigkeitszustand charakterisiert werden. Zur kinematischen Festlegung der Bewegung irgend eines starren Fahrzeugteiles soll auf ihm ein beliebiger Punkt, ein sogenannter Aufpunkt, betrachtet werden. Die Geschwindigkeit, mit der sich dieser in einem bestimmten Augenblick bewegt, lässt sich als Translationsgeschwindigkeitsvektor v an dem Aufpunkte anbringen. Die momentane Bewegung

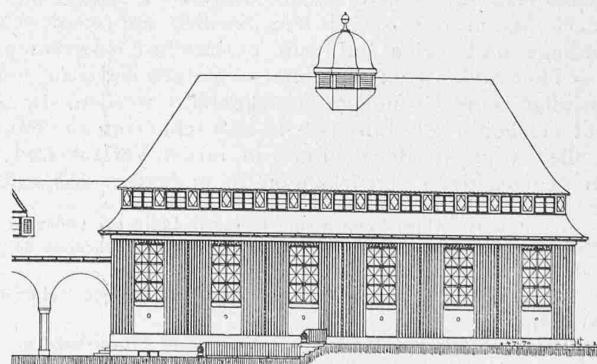


Abb. 6. Südfront der Turnhalle. — Masstab 1 : 400.

des starren Fahrzeugteiles relativ zum Aufpunkt kommt durch den ebenfalls am Aufpunkt anzubringenden Winkelgeschwindigkeitsvektor ω zum Ausdruck. Durch diese beiden