

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 12

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: 28.01.2026

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

gangslösung. Bei dem grossen Aufwand an Rauminhalt wird der Mangel an geschlossenen Pausenräumen doppelt fühlbar. Dem Einbau der Abwartwohnung in den Haupttrakt kann in dieser Form nicht zugestimmt werden. Der etappenweisen Durchführung wird bei diesem Projekt zu wenig Rechnung getragen. Der Ausführung der I. Etappe könnte der Mangel der Unfertigkeit vorgeworfen werden, andererseits würde für den spätern Ausbau gar keine Freiheit mehr bestehen. — Die baukünstlerische Haltung wird aus den städtebaulichen und landschaftlichen Gegebenheiten geschickt entwickelt. Der Verfasser sucht einen Parallelismus mit der Form des Gebirges, andererseits einen Kontrast zur Allee und zum Kloster (Namen Jesu) zu schaffen. Nachdem aber das weite Blickfeld für diese Voraussetzungen fehlt, bleibt diese Problemstellung fraglich. — Kubatur 39797 m³.

[Von den angekauften Entwürfen geben wir lediglich die Situationslösung und die darauf bezüglichen Teile des Berichtes wieder. Red.]

Entwurf Nr. 42. Der Randbau am Herrenweg entspricht dem Baugelände. Turn- und Pausenplatz sind durch den Landabtausch zweckmässig dimensioniert. Der Abtausch ist gerechtfertigt. Die Lage des Turnplatzes im Zusammenhang mit der Turnhalle ist zweckmässig (Gute Lärmisolation von den Unterrichtsräumen). Der Haupteingang liegt im Schnittpunkt der beiden Etappen [die II. Etappe ist in den Lageplänen schraffiert. Red.]. Das Projekt fällt durch die konsequente Trennung der Etappen auf; die I. Etappe ist ein geschlossenes Ganzes. I. und II. Etappe sind einfache und klare Baukörper in gut abgewogenen Verhältnissen. — Kubatur 41560 m³.

Entwurf Nr. 43. Der stark isolierte Singsaal bedingt die etwa 40 m vom Herrenweg zurückgesetzte Lage des Hauptbaues und verringert dadurch Abmessung von Turn- und Pausenplatz. Die Hauptzugänge liegen an der projektierten Strasse längs dem Kloster und an der Fegetzallee. Die Vorhallen zu den rhythmisch eingeordneten Treppenanlagen stehen mit dem Pausenplatz in guter Verbindung. Die Etappentrennung ist weniger erfreulich. Die Erscheinung in der I. Etappe ist denkbar, aber nicht befriedigend und schafft Bindungen für die II. Etappe. Die äussere Erscheinung mit dem sichtbaren Konstruktionssystem ergibt eine einfache und gute Haltung. — Kubatur 42120 m³.

Entwurf Nr. 48. Die Orientierung und die Verteilung von Pausen- und Turnplatz sind zweckmässig. Den Zugangswegen wird in richtiger Weise Rechnung getragen. Das besondere Merkmal dieses Projektes besteht in der Betonung der Etappen. Es ist dem Verfasser gelungen, die I. Etappe als fertiges Ganzes zu gestalten und damit der spätern Ergänzung keinen allzustarken Zwang aufzuerlegen. — Kubatur 40476 m³.

Entwurf Nr. 19. Der Hauptbau ist längs dem Herrenweg mit rd. 20 m Abstand gut in die Situation eingefügt. Die Turnhalle mit den Nebenräumen und gedeckter Vorhalle gliedert sich in einer Winkelstellung vorteilhaft an den Hauptbau an. Der Bau trakt, in welchem der Haupteingang liegt, ist durch Erhöhung eines Stock-

werkes akzentuiert. Der Projektverfasser hat sich mit der Aufteilung des Vorgeländes eingehend befasst. Eine zu enge Aufteilung durch drei Strassen ist nicht erwünscht. Unschön ist der Vorschlag der Strassenführung der Fegetzallee; dadurch wird der Fahrverkehr in ungünstiger Weise vom Werkhof in die Allee angezogen. Durch Abtausch des heutigen Turnplatzes schafft der Verfasser einen bemerkenswerten Sportplatz längs dem Hauptgebäude. Die Lärmisolation wird durch den Pausenplatz und die vorgelagerte Allee nicht vollständig erreicht. — Kubatur 39322 m³.

Abschliessend gelangt das Preisgericht zu folgenden Erkenntnissen: Das Resultat der Konkurrenz darf als gut bezeichnet werden. Es ist eine grössere Zahl sehr ernsthafter Arbeiten eingegangen, die ein hohes Niveau erreicht haben. Viele Projektverfasser bringen gute Schulhauslösungen, nur wenige haben es aber verstanden, einen Typus der *Mittelschule* herauszubilden und der verlangten Etappentrennung gerecht zu werden.

Die Verteilung der ausgesetzten Preissumme wird wie folgt festgesetzt:

I. Preis (4000 Fr.): Nr. 29	IV. Preis (2200 Fr.): Nr. 63
II. Preis (3300 Fr.): Nr. 72	V. Preis (2000 Fr.): Nr. 36
III. Preis (3000 Fr.): Nr. 1	VI. Preis (1500 Fr.): Nr. 51

Zum Ankauf werden empfohlen:

zu 1200 Fr. Nr. 42	zu 1100 Fr. Nr. 43
zu 900 Fr. Nr. 48	zu 800 Fr. Nr. 19

Das Preisgericht empfiehlt das mit dem I. Preis ausgezeichnete Projekt als beste Grundlage für die weitere Bearbeitung des Bauvorhabens, sowohl in der Ausführung der Etappen, wie auch als Typ für eine Mittelschule, und gelangt daher einstimmig zu dem Beschluss, der ausschreibenden Behörde zu empfehlen, sich mit dem Verfasser dieses Entwurfes zwecks Weiterbearbeitung in Verbindung zu setzen. Nach Verlesung und Genehmigung des Protokolls werden die Briefumschläge durch den Präsidenten geöffnet.

Die Verfasser der einzelnen Entwürfe sind:

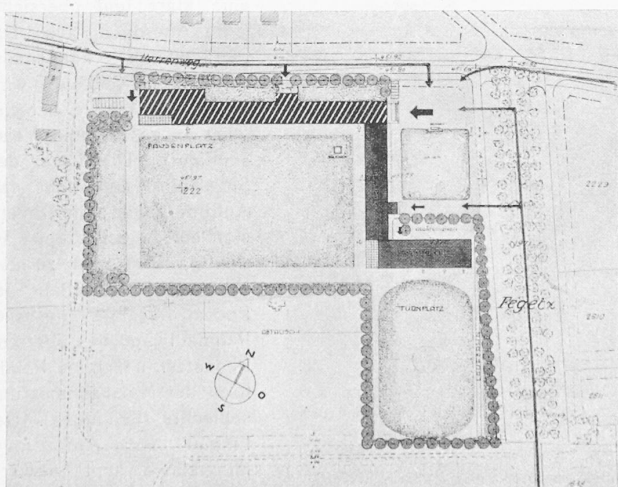
- I. Preis, Nr. 29, Karl von Büren, Arch., Biel.
- II. Preis, Nr. 72, Josef Studer, Arch., Küsnacht (Zürich).
- III. Preis, Nr. 1, Hermann Baur, Arch., Basel.
- IV. Preis, Nr. 63, Hans Bracher, Arch., Solothurn.
- V. Preis, Nr. 36, Karl Egender & Wilh. Müller, Arch., Zürich.
- VI. Preis, Nr. 51, Rudolf Benteli, Arch., Solothurn-Zürich.

Ankäufe: Nr. 42, Eugen Studer, Arch., Solothurn.
Nr. 43, Werner Studer, Arch., Solothurn.
Nr. 48, Paul Hüsler, Arch., Solothurn.
Nr. 19, Fritz von Niederhäusern, Arch., Olten.

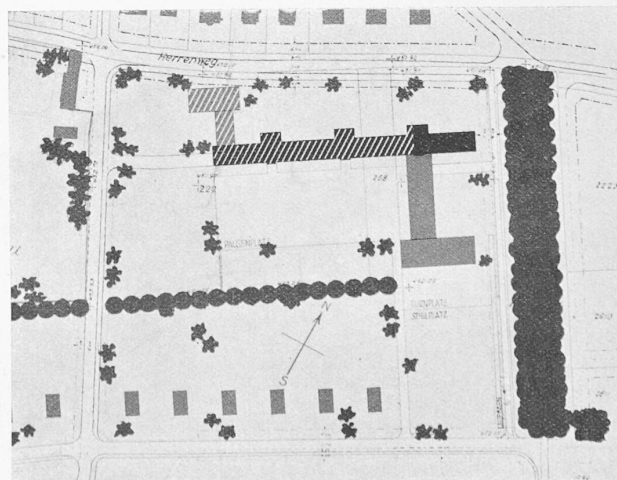
Solothurn, den 24. Dezember 1934.

Das Preisgericht:

Ferd. von Arx, Dr. O. Stampfli, Dr. O. Schmidt.
Architekten E. Hostettler, Armin Meili, Otto Pfister, Fr. Bräuning.



Nr. 42 (Ankauf 1200 Fr.) — Arch. Eugen Studer, Solothurn.



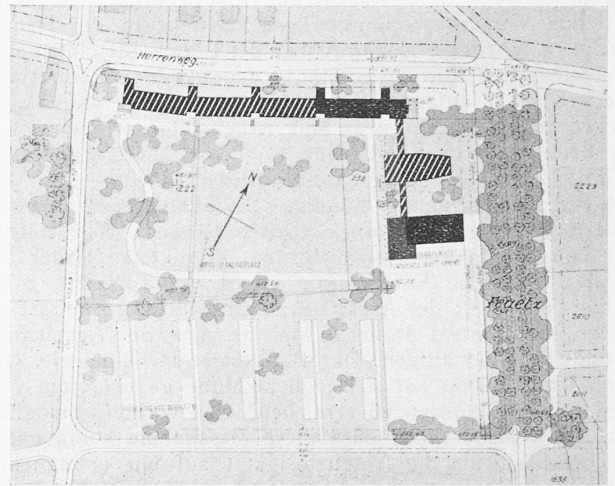
Nr. 43 (Ankauf 1100 Fr.) — Arch. Werner Studer, Solothurn.

Situation 1: 4000.

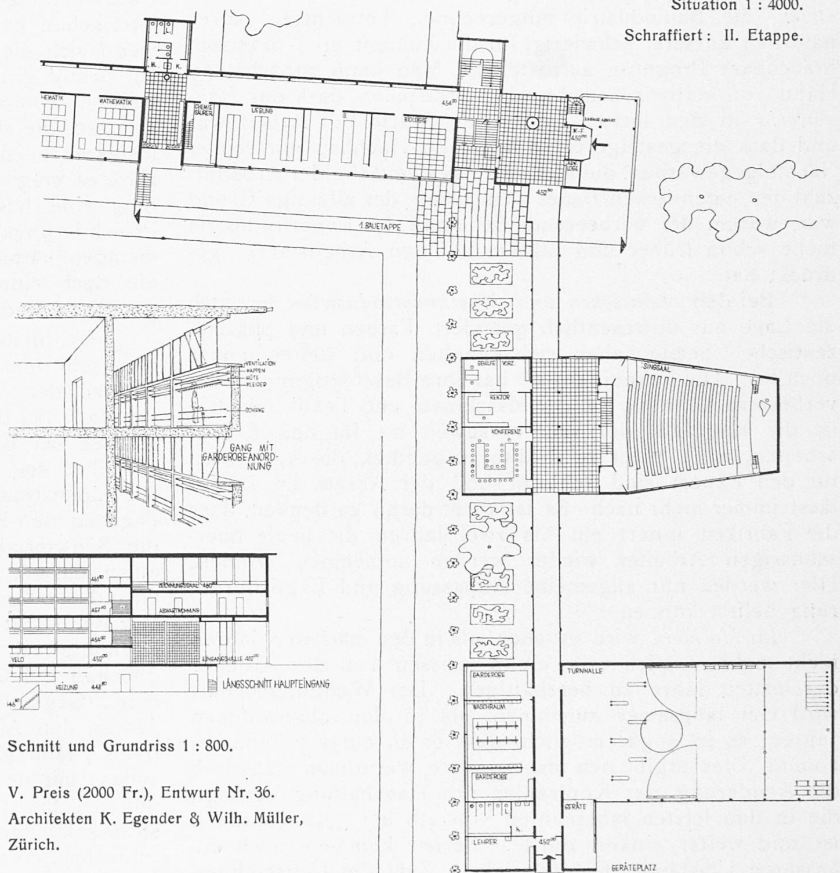
Sache, noch der technischen Berufe, wenn für die Ausführung solcher Projektierungsarbeiten in den betr. Kantonen der Beamtenapparat einfach entsprechend vergrößert wird. Dem Ausbau der Alpenstrassen wird notwendigerweise der Ausbau der Hauptverkehrsstrassen im Unterland folgen müssen. Es ist jedem Autofahrer bekannt, dass die Schweiz mit ihrem Strassennetz den Nachbarländern gegenüber teilweise in Rückstand geraten war. Der in gewissen Punkten zu weitgehende Föderalismus der Kantone hat hier u. a. dem Fremdenverkehr einen schlechten Dienst erwiesen; der Föderalismus sollte sich auf geistigem und nicht auf materiellem Boden auswirken. Es ist bedauerlich, dass die heutige Rechtslage keine Möglichkeit gibt, das ganze schweiz. Strassenwesen einer einzigen Zentralstelle zu unterstellen; es wäre dies sicher die beste Möglichkeit, das schweizerische Strassennetz nach grosszügigen, einheitlichen Gesichtspunkten auszubauen. Man muss sich aber vorläufig mit den Tatsachen abfinden und aus den vorliegenden Umständen herausholen, was möglich ist.

Die oben genannten Arbeiten kommen in erster Linie den Ingenieuren zu Gute. Für die Architekten müssten ebenfalls alle Möglichkeiten der Arbeitsbeschaffung erschlossen werden. Die Architekten sollten von den Behörden grundsätzlich auch für die kleineren Umbauten von Schulhäusern, Pfarrhäusern und andern öffentlichen Bauten herangezogen, sowie für die Projektierung der Neubauten in vermehrtem Masse berücksichtigt werden, damit auch die kleinsten Arbeiten verteilt werden, um die Lage nach Möglichkeit zu erleichtern. Es ist auch schon angeregt worden, in grosszügiger Weise und nach einheitlichen Gesichtspunkten eine schweizerische Landesplanung durchzuführen; auch andere Anregungen, die sicher einer gründlichen Prüfung wert sind und geeignet sein könnten, vielen Kollegen Arbeit zu beschaffen, sind vorgebracht worden, und könnten zum Wohle der Allgemeinheit und ohne übermässige Belastung unserer öffentlichen Finanzen durchgeführt werden.

Zusammenfassend dürfte es jetzt angebracht sein, dass die Sektionen des S.I.A. die gewiss zahlreich vorhandenen Arbeitsmöglichkeiten, die einem Bedürfnis entsprechen, in normalen Zeiten aber noch nicht ausgeführt würden, zu Gunsten aller im S.I.A. vertretenen Berufe erschliessen. Einige dieser Möglichkeiten sind bereits genannt worden; man könnte jetzt schon viele andere in Betracht ziehen. Es ist völlig unrichtig, wenn vielfach behauptet wird, dass in den technischen und besonders in den Bauberufen nichts mehr zu tun sei. Je intensiver die Kultur, umso wichtiger ist die Arbeit des Technikers und umso organischer muss seine Arbeit aufgebaut werden. Die Hauptschwierigkeit dürfte hier weniger in der Schaffung von Arbeitsgelegenheiten liegen, als eigentlich in der Bereitstellung der finanziellen Mittel. Zum Beispiel soll der Ausbau der Alpenstrassen dadurch finanziert werden, dass ein Zollzuschlag von 5 Rappen pro Liter Benzin die erforderlichen 6 bis 7 Mill. abwerfe. Der Bundesrat wird ein eigenes Finanz-Programm für die Arbeitsbeschaffung aufstellen müssen. Es wird Aufgabe der an der Arbeitsbeschaffung interessierten Verbände sein, den Bundesrat von den tatsächlichen Bedürfnissen der betreffenden Berufe zu überzeugen. Die Verhandlungen in der letzten Session der Bundesversammlung haben leider nicht den Eindruck hinterlassen, als ob der Ernst der Lage erfasst worden wäre. Es ist u. a. sehr bedauerlich, dass bei den betr. Verhandlungen die Notlage des Baugewerbes nicht in



Situation 1 : 4000.
Schraffiert: II. Etappe.

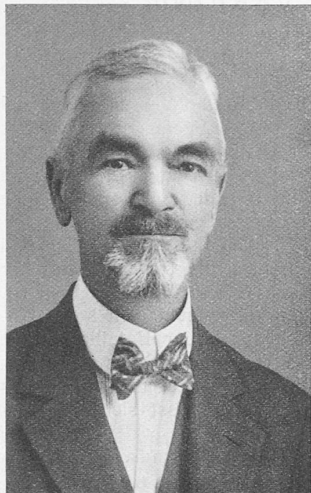


Schnitt und Grundriss 1 : 800.

V. Preis (2000 Fr.), Entwurf Nr. 36.
Architekten K. Egender & Wilh. Müller,
Zürich.

sachlicher und kompetenter Weise dargestellt wurde. Die im S.I.A. vertretenen Berufe sollten unbedingt darnach trachten, einen vermehrten politischen Einfluss zu gewinnen und sich in vermehrtem Masse an der Leitung der öffentlichen Angelegenheiten beteiligen. Die Frage, ob sich der S.I.A. im Sinne eines berufständigen Verbandes streffer organisieren solle, wird ebenfalls zu erwägen sein.

Es wird dem Bund und den Kantonen sicher möglich sein, in erster Linie durch eine vernünftige Abbau- und Sparpolitik die nötigen Mittel für die Durchführung eines nützlichen Arbeitsbeschaffungsprogramms bereit zu stellen. Dabei wird es dringende Pflicht des S.I.A. und seiner Sektionen sein, im Interesse des Ganzen eine gebührende Berücksichtigung auch der akademisch-technischen Berufe durchzusetzen, damit Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit dieser Berufe im Interesse der hoffentlich baldigen Wiederaufrichtung der schweizerischen Volkswirtschaft erhalten bleiben.



FRIEDR. EMIL TRECHSEL
OBERING. DES KANTONS BERN

2. Jan. 1870

20. Febr. 1935

bei Bahntracierungen in Böhmen und Niederösterreich, 1896 im Wasserbau bei der Grossh. Hessischen Dammbaubehörde in Mainz, 1898 im Dienste von Schuckert & Cie. (Nürnberg) wieder im Bahnbau in Oberschlesien und Mainz (Strassenbahn-Umbau), bis er nach zwölfjähriger Auslandpraxis in die Heimat zurückkehrte, wo er von 1905 bis 1911 die Leitung der Zementwarenfabrik G. & A. Bangerter in Lyss (Siegwartbalken) innehatte. Noch einmal ging in die Fremde als Divisionsingenieur der türkischen Staatsstrassen im Balkan. Hierauf kehrte Trechsel 1913 endgültig zurück und zwar als Bauleiter beim Bahnhofumbau in Biel, von wo er 1916 aus einer grossen Zahl von Bewerbern zum bernischen Kantons-Oberingenieur berufen wurde.

Was der zur Leitung des Tiefbauamtes des weitläufigen und vielgestaltigen Kantons Bern Erkorene auf seinem langjährigen beruflichen Werdegang gelernt, konnte er nun in den Dienst der Heimat stellen. Dabei stand in erster Linie während der Grenzbesetzung der Bau und Unterhalt der Jurastrassen, so z. B. die neue Pierre Pertuis-Strasse¹⁾; hernach war es die Anpassung der Strassen und Brücken an den Automobilverkehr, gemäss dem von Trechsel aufgestellten Ausbauprogramm, auf welchem Gebiet er Hervorragendes geleistet. Daneben waren aber auch zahlreiche Aufgaben des Wasserbaues, der Wildbachverbauung u. a. m. Ueberall stellte er seinen Mann. An seiner Bahre sagte Reg.-Rat Bösiger u. a.:

„Sein Wissen und Können verliehen ihm Autorität; Gewissenhaftigkeit und Grundsatztreue verschafften ihm das Vertrauen der Behörden und der Mitarbeiter. Arbeit und Pflichterfüllung waren

¹⁾ Vergl. „SBZ“ Band 67, Seite 209* (22. April 1916).

NEKROLOGE.

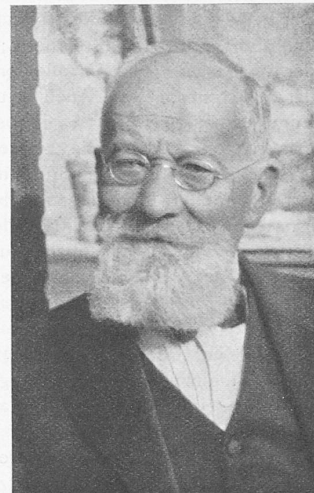
† Friedr. Emil Trechsel, Kantons-Oberingenieur, Bern. Dem uns frdl. zur Verfügung gestellten Nachruf, den an der Bestattung Reg.-Rat W. Bösiger seinem Untergebenen, unserm treuen G.E.P.-Kollegen gehalten, entnehmen wir folgende Angaben. Der als Pfarrerssohn in Spiez am 2. Januar 1870 geborene F. E. Trechsel zeigte schon als Knabe grossen Sinn für die Technik und so bezog er, versehen mit dem Berner Maturitätszeugnis, im Herbst 1888 das Eidg. Polytechnikum in Zürich, an dem er im Frühjahr 1892 das Diplom als Bauingenieur erwarb. Seine praktische Laufbahn begann der junge Ingenieur beim Bau des neuen Karlsruher Bahnhofs; später finden wir ihn (1895/96)

sein Dienst am Lande. Seine Bescheidenheit aber war der Ausfluss hoher Menschenwürde, die ihm bei Vorgesetzten und Untergebenen die Herzen gewann, die heute in Ergebenheit und Freundschaft trauern. Auch ausserhalb des Kantonsgebietes, namentlich bei seinen Berufskollegen und den Mitgliedern der Schweiz. Baudirektoren-Konferenz war Oberingenieur Trechsel eine hochgeachtete Persönlichkeit, deren Verlust schmerzlich betrauert wird.“

† Arnold Pauli, Masch.-Ingenieur, gewesener Inspektor der Maschinensektion beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, starb am 20. Februar in Bern nach kurzer schwerer Krankheit im 76. Altersjahr.

Geboren am 6. Mai 1859 in Bern durchlief er hier die städti-

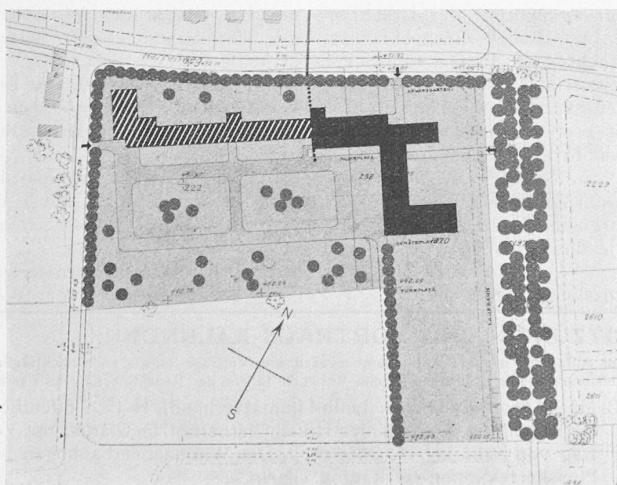
schen Schulen und anschliessend die Realabteilung der damaligen Kantonschule, um sich dann an der Techn. Hochschule München zum Maschineningenieur auszubilden. Im Jahre 1881 trat er, erst zweiundzwanzigjährig, als Konstrukteur in die Maschinenfabrik Bern (damals Marcuard) ein, wo er dank seiner Tüchtigkeit rasch zum Chef des techn. Bureau und 1892 zum techn. Leiter und Direktionsmitglied aufrückte. Diese Fabrik erzeugte damals Dampfmaschinen, Turbinen, Kälteerzeugungsmaschinen, Textilmaschinen (Webstühle), Papiermaschinen und besonders auch Eisenbahnmateriale für Normal- und Spezialbahnen. Diese Vielseitigkeit der Erzeugnisse stellte natürlich an Pauli höchste Anforderungen; er war ihnen aber voll gewachsen, widmete sich seiner Arbeit mit grösster Hingabe und erntete mit seiner schöpferischen Tätigkeit viel Anerkennung. Von seinen Konstruktionen seien beispielsweise erwähnt die Turbinenanlage für die elektr. Beleuchtung des 1884 neu erbauten Hotels Giessbach; Oberbau, mechan. Einrichtungen und z. T. auch Rollmaterial der Seilbahnen Biel-Magglingen, Ragaz-Wartenstein, Rouen-Bousecours und Serrières-gare, Beatenberg und Lauterbrunnen-Mürren; eine neue, selbsttätige Wagenbremse für Wasserballast-Standseilbahnen; eine verbesserte Leiterzahnstange, die erstmals bei der Wengernalp- und der Schynige-Platte-Bahn verwendet wurde, ferner Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signal- und Barrièrenanlagen für Voll-, Neben- und Spezialbahnen. Welche Fülle von Erfahrungen er bei dieser Tätigkeit sammeln konnte, wie tiefgründig sein Wissen, wie geschärft sein technisches Verständnis dabei wurde, haben alle erfahren, die später mit ihm zu tun hatten.



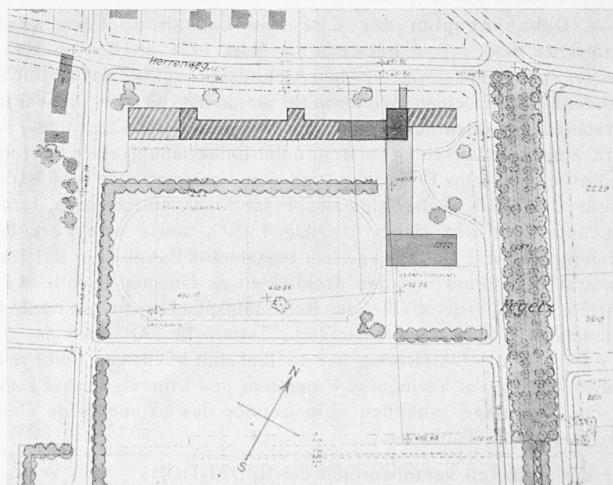
ARNOLD PAULI
Maschinen-Ingenieur

6. Mai 1859

20. Febr. 1935



Nr. 48 (Ankauf 900 Fr.) — Arch. Paul Hüslér, Solothurn.



Situation 1 : 4000.

Nr. 19 (Ankauf 800 Fr.) — Arch. F. v. Niederhäusern, Olten.