

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75 (1957)  
**Heft:** 29

## **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:** 27.01.2026

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

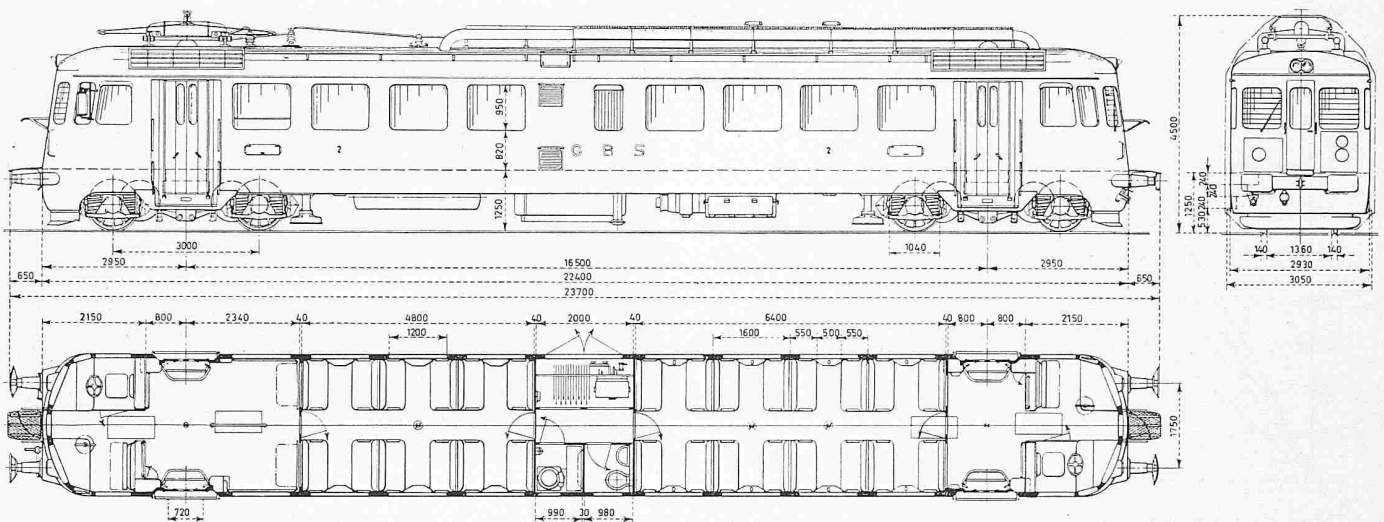


Bild 10. Personentriebwagen der Bern-Neuenburgbahn von 2000 PS. Prototyp für die geplanten Hochleistungs-Personentriebwagen, im besondern für Pendelzugdienst

licher Gepäckwagenparcours nicht identisch sind. Es gibt Personenzüge — und es wird sie immer mehr geben —, die keinen Gepäckwagen brauchen und andere, die sogar einen grossräumigen Gepäckwagen nötig haben. Demgegenüber braucht jeder Personenzug mindestens einen Personenwagen. Kombinierte Gepäck-/Personentriebwagen haben den Nachteil des reinen Gepäcktriebwagens. Ferner ist es nicht gut möglich, ein betrieblich und wirtschaftlich richtiges Mass für die Bodenfläche des Gepäckabteils festzulegen, weil der Anfall an zu transportierenden Gepäckstücken, Expressgut usw. von Zug zu Zug stark verschieden ist. Der Ein- und Ausladung der Güter, mit dem unvermeidlichen Gepolter und den Erschütterungen stört die nebenan sitzenden Reisenden. Schliesslich leidet in Gepäck- und Gepäck-/Personentriebwagen die elektrische Apparatur durch Harnsäure usw. und durch die beim Gepäcktriebwagen notwendigerweise harte Federung. Im in Frage kommenden Leistungsbereich ist der Triebwagen natürlich etwas schwerer als die Lokomotive, jedoch bedeutend leichter als das Gesamtgewicht einer Lokomotive und eines Personenwagens. Der Unterschied der Beschaffungskosten eines Personenwagens plus einer Lokomotive gegenüber einem Personentriebwagen gleicher Leistungsfähigkeit beträgt etwa zwei Drittel der Kosten eines Personenwagens.

4. *Leichttriebzüge Typ ABFe 2/8* mit einem Triebdrehgestell und drei Laufdrehgestellen.

Solche Triebzüge sollen für geringes Verkehrsaufkommen verwendet werden. Erfahrungsgemäss ist die kleinste Zueinheit, die sich auf unserem Netz im fahrplanmässigen Verkehr noch eignet, der Zweiwagenzug. Solche leichte Zweiwagenzüge sollen dem Verkehr auf Nebenlinien, und — in gewissen Fällen — auch auf Hauptlinien dienen, insbesondere für schwach frequentierte Züge ohne Nebenaufgaben. Sie werden gestatten, geringe Verkehrsaufkommen, die aus volkswirtschaftlichen Gründen berücksichtigt werden müssen, mit nicht allzu grossem Verlust zu befriedigen. Es handelt sich um möglichst leicht gebaute Triebzugkompositionen, bestehend aus Triebwagen mit nur einem Führerstand und Steuerwagen. Diese Leichttriebzüge sollen als Alleinfahrer oder mit einem zwischengeschalteten Vierachser verkehren. Die Triebmotor-Stundenleistung wird voraussichtlich rd. 1200 PS sein, die Höchstgeschwindigkeit 125 km/h. Schluss folgt.

## WETTBEWERBE

**Sekundarschulhaus im Löhracker in Aadorf.** Fachleute im Preisgericht: Adolf Kraft, Kantonsbaumeister, Schaffhausen, Prof. Hans Studer, Zürich. Vier Entwürfe. Das Preisgericht empfiehlt der Schulvorsteherschaft, die Verfasser der Entwürfe 2 und 4, Fritz Murlot, Uzwil, und Walter Burger, Frauenfeld, zur nochmaligen Uebersarbeitung ihrer Entwürfe einzuladen und sie mit je 600 Fr. zu entschädigen. Die Entwürfe sind bis am 22. Juli im Handarbeitszimmer in der Turnhalle Aadorf ausgestellt, geöffnet täglich von 19 bis 21 h, sonntags von 9 bis 12 h.

**OLMA-Messeareal St. Jakob, St. Gallen.** Wettbewerb zur Gestaltung des Messeareals. Fachleute im Preisgericht: Hermann Baur, Basel; Prof. Hans Brechbühler, Bern; Prof. Dr. Hans Hofmann, Zürich; H. Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen. J. Schader, Zürich; E. Schenker, Direktor der OLMA, St. Gallen; M. Finsterwald, Stadttingenieur, St. Gallen. 37 eingereichte Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (8000 Fr.) Leo Hafner, Alfons Wiederkehr, Zug, Mitarbeiter: H. Eggstein
2. Preis (6000 Fr.) G. Wirth und B. Davi, Zürich
3. Preis (5500 Fr.) Wolfgang Stäger, Zürich
4. Preis (5000 Fr.) R. G. Otto und W. Förderer, Basel
- Ankauf (2300 Fr.) A. Hänni und S. Menn, Zürich
- Ankauf (2200 Fr.) Karl Flatz, Zürich und Teufen
- Ankauf (2000 Fr.) M. Hauser, Zürich; Emil Jauch und H. Müller (Mitarb.), Luzern; Eberhard Schiess, Teufen

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, die vier Preisträger zur weiteren Bearbeitung einzuladen. Ausstellung bis und mit 4. August 1957 in der OLMA-Halle, geöffnet je 10 bis 12 h und 14 bis 18 h.

**Ueberbauung des Leeackers in Urtenen.** Das Preisgericht, worin als Fachrichter F. Hiller, a. Stadtbaumeister, Bern, W. Krebs, Bern, H. Andres, Bern, H. Luder, Stadtbaumeister, Solothurn, und H. Müller, Burgdorf, mitwirkten, fällt folgende Entscheidung:

1. Preis (2000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Rud. Werder und Edw. Rausser, Bern
2. Preis (1500 Fr.) Moser und Weber, Architekten, Bern
3. Preis (1000 Fr.) H. Daxelhofer, Bern, Mitarbeiter M. Ott und E. Rosset, Bern
4. Preis (500 Fr.) P. Indermühle, Bern, Mitarbeiter J. P. Decoppet und H. Hostettler, Bern

Feste Entschädigung von 1200 Fr. für alle Teilnehmer. Ausstellung bis 21. Juli im Gasthof Löwen, Jegenstorf.

**Sekundarschulanlage in Aarberg.** Das Preisgericht, worin als Fachrichter F. Hiller, a. Stadtbaumeister, Bern, M. Schluepp, Biel, und A. Schmalz, Murten, mitwirkten, fällt unter acht eingereichten Entwürfen folgende Entscheidung:

1. Preis (1200 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Gianpeter Gaudy, Biel
2. Preis (1000 Fr.) Otto Lutztorf, Bern, Mitarbeiter Jakob Stalder, Bern
3. Preis (600 Fr.) Henry Daxelhofer, Bern, Mitarbeiter M. Ott, Bern
4. Preis (500 Fr.) Ferrario und Schluep, Büren a. Aare

Feste Entschädigung von 800 Fr. für alle Teilnehmer.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Dipl. Arch. H. MARTI