

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 4: **Zum Rücktritt von Schulrats-Präsident Rohn, 2. Heft**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

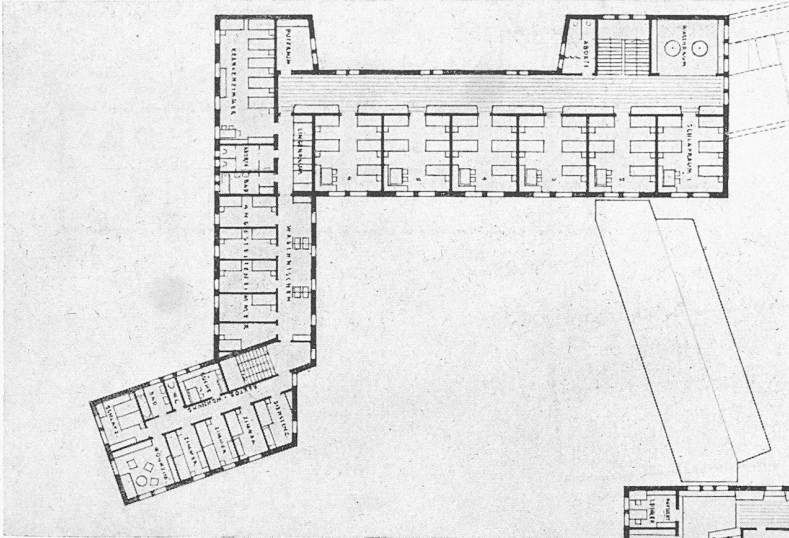
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

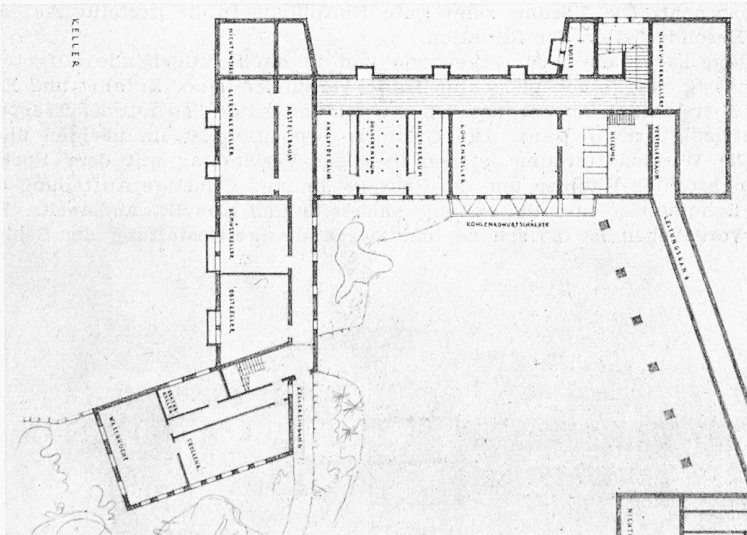
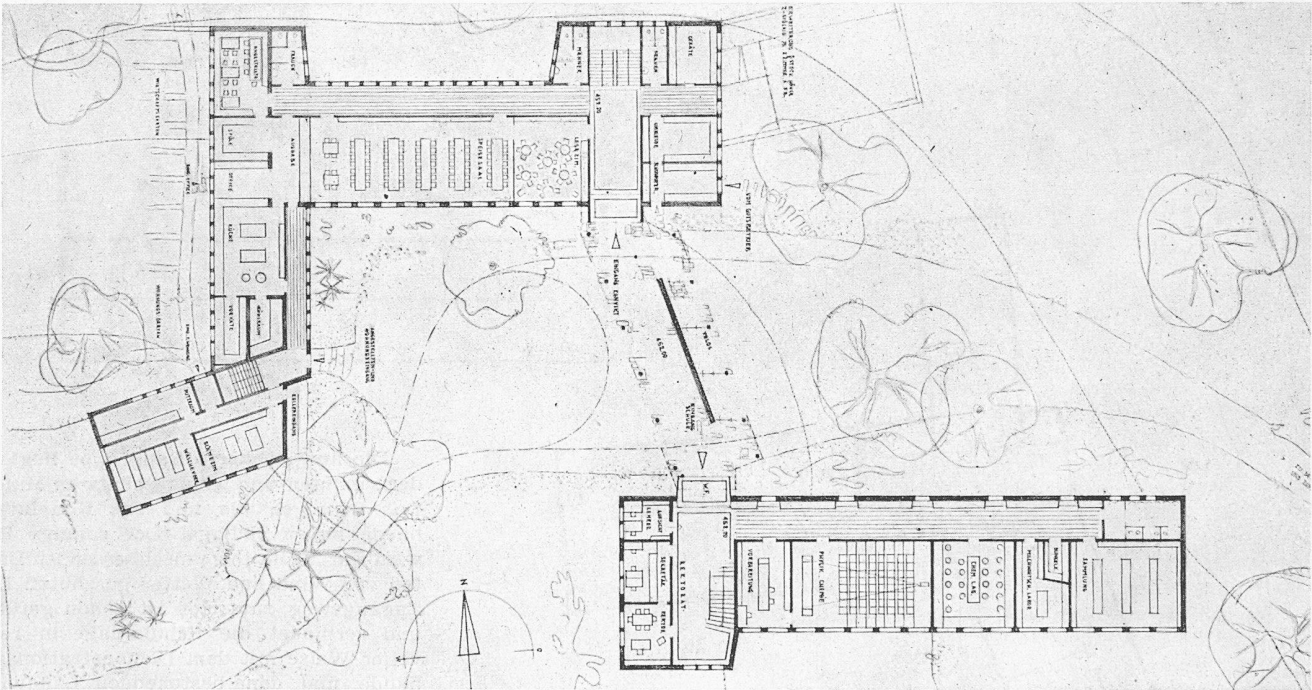
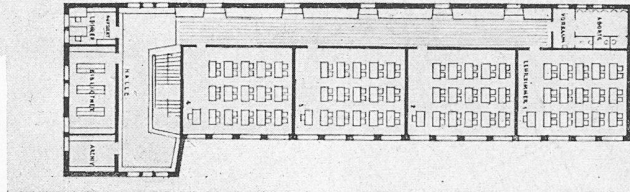
**Wettbewerb für eine landwirtschaftliche Schule auf der Liebegg, Kt. Aargau**  
DK 727.4 (494.22)

Das schöne Schloss Liebegg<sup>1)</sup> liegt unmittelbar nördlich von Teufenthal, aber auf dem Gebiet der Gemeinde Gränichen, östlich der Wynentalbahn und -Strasse, die auf dem Lageplan S. 64 links ersichtlich ist. In diese Landschaft sollen die neuen Schul- und Unterakunftsbauten eingebettet werden. Das Programm verlangte die Schulräume für 120 Schüler, die aus den Plänen ersichtlich sind, dazu ein Konvikt für 60 Schülerbetten (Erweite-



1. Preis, Verfasser H. BARTH und H. ZAUGG, Architekten, Aarau, Mitarbeiter J. BARTH, Arch., Zürich

Grundrisse Keller, Erdgeschoss und erstes Obergeschoss. Masstab 1:600



rungsmöglichkeit auf 80) mit den nötigen Nebenräumen (u. a. Speisesaal für 120 Personen, erweiterbar durch das Lesezimmer von 50 m<sup>2</sup>), Rektorwohnung und Angestellten-Zimmer.

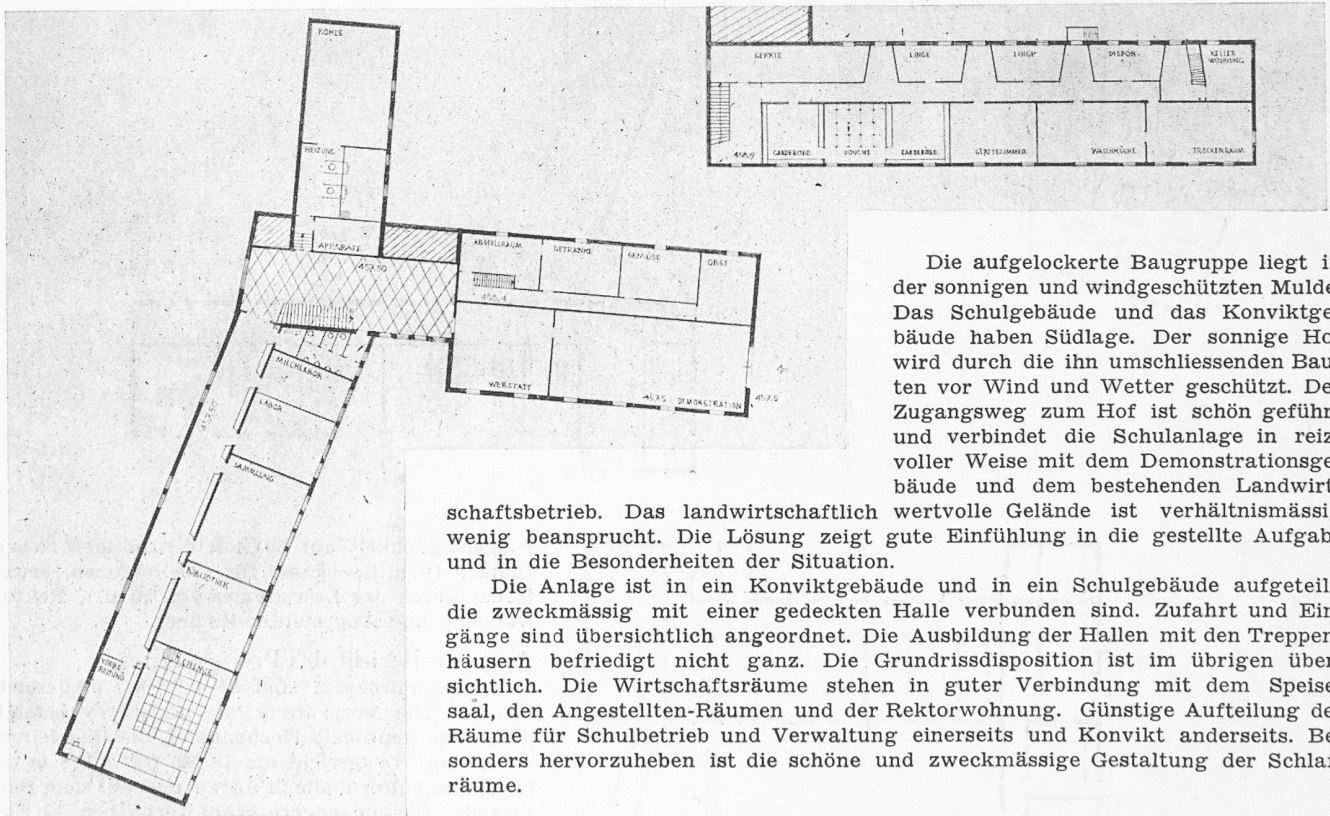
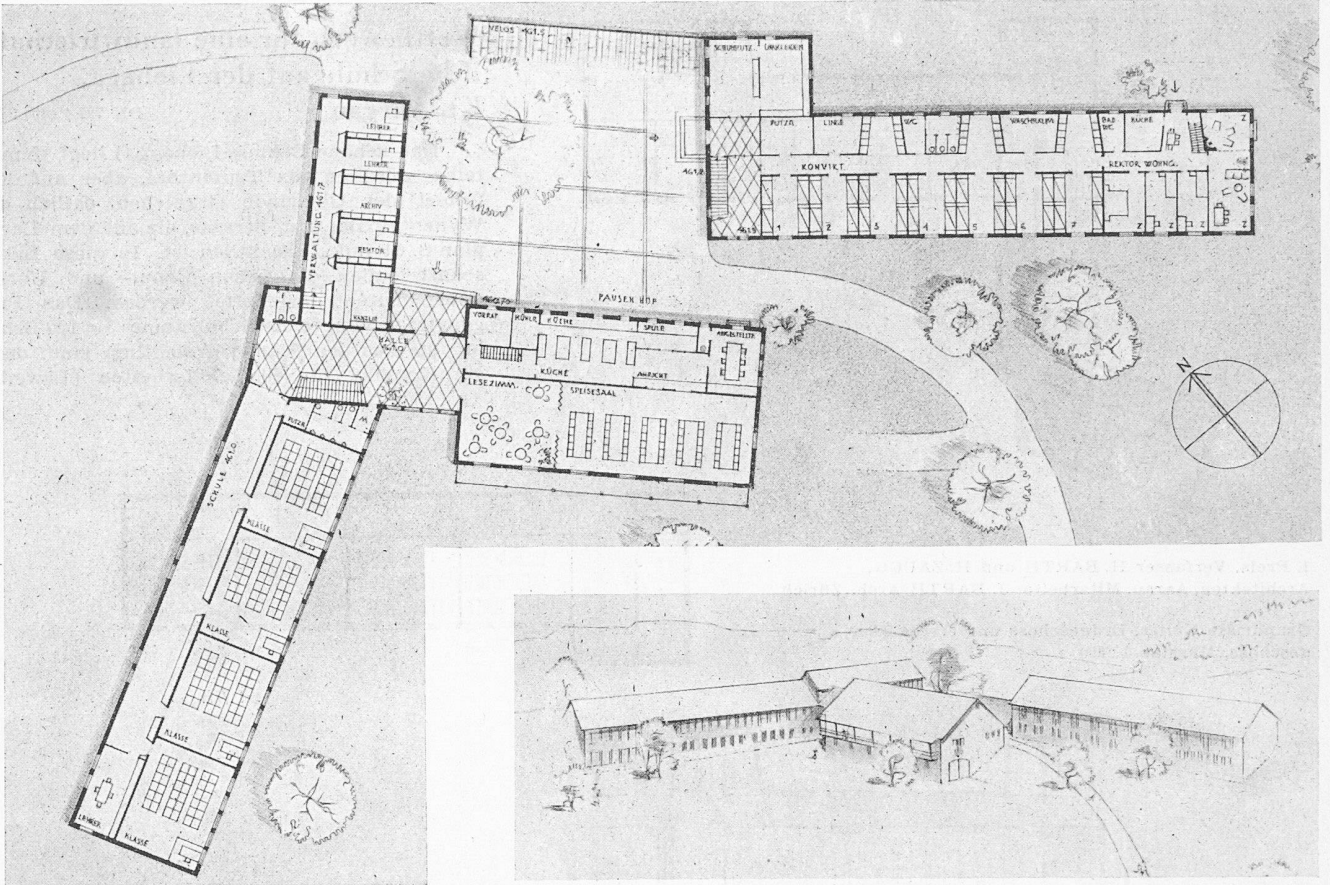
**Aus dem Bericht des Preisgerichtes**

Der Baudirektion sind 64 Projekte eingereicht worden. Die Vorprüfung der Entwürfe erfolgte durch das kantonale Hochbauamt, die Beurteilung durch das Preisgericht am 18./20. Okt. 1948 in der Kantonsschulturnhalle in Aarau und auf dem Baugelände. Für die engere Wahl verblieben 12 Entwürfe. Diese [raumeshalber beschränken wir uns auf die Wiedergabe der zwei höchstklassierten Entwürfe. Red.] werden vom Preisgericht wie folgt beurteilt.

**Entwurf Nr. 51, Verfasser A. Barth, H. Zaugg, Mitarbeiter J. Barth**

Umbauter Raum 15 670 m<sup>3</sup>, überbaute Fläche 1707 m<sup>2</sup>.

<sup>1)</sup> Siehe «Kunstdenkmäler des Kt. Aargau», 1. Bd., S. 156\*.



Die aufgelockerte Baugruppe liegt in der sonnigen und windgeschützten Mulde. Das Schulgebäude und das Konviktgebäude haben Südlage. Der sonnige Hof wird durch die ihn umschliessenden Bauten vor Wind und Wetter geschützt. Der Zugangsweg zum Hof ist schön geführt und verbindet die Schulanlage in reizvoller Weise mit dem Demonstrationsgebäude und dem bestehenden Landwirtschaftsbetrieb.

Das landwirtschaftlich wertvolle Gelände ist verhältnismässig wenig beansprucht. Die Lösung zeigt gute Einfühlung in die gestellte Aufgabe und in die Besonderheiten der Situation.

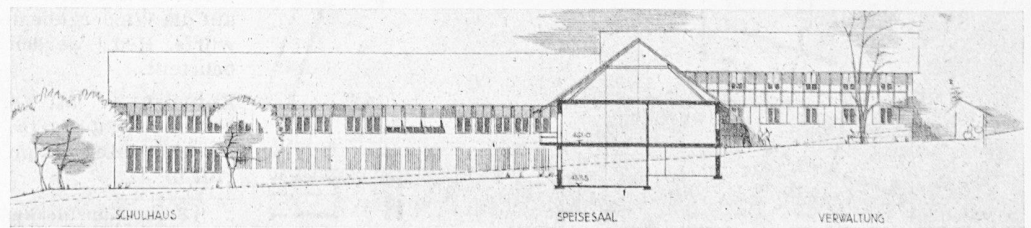
Die Anlage ist in ein Konviktgebäude und in ein Schulgebäude aufgeteilt, die zweckmässig mit einer gedeckten Halle verbunden sind. Zufahrt und Eingänge sind übersichtlich angeordnet. Die Ausbildung der Hallen mit den Treppenhäusern befriedigt nicht ganz. Die Grundrissdisposition ist im übrigen übersichtlich. Die Wirtschaftsräume stehen in guter Verbindung mit dem Speisesaal, den Angestellten-Räumen und der Rektorwohnung. Günstige Aufteilung der Räume für Schulbetrieb und Verwaltung einerseits und Konvikt andererseits. Besonders hervorzuheben ist die schöne und zweckmässige Gestaltung der Schlafräume.

Landw. Schule Liebegg

2. Preis (3200 Fr.)

Entwurf Nr. 46  
Verfasser H. ZSCHOKKE,  
stud. arch., Oberbalm (BE)

Oben Keller u. Erdgeschoss,  
rechts u. Seite 67  
Südostansichten, 1 : 600



Im ganzen gut gegeneinander abgewogene Baukörper. Die Architektur ist einfach und ansprechend und trifft den Charakter einer Bauernschule. Die formale Gestaltung des Anbaues mit der Rektorwohnung befriedigt nicht.

Entwurf Nr. 46, Verfasser H. Zschokke

Umbauter Raum 13 620 m<sup>3</sup>, überbaute Fläche 1591 m<sup>2</sup>.

Der Entwurf stellt einen an und für sich gut gelungenen Versuch dar, die Baugruppe auf der nach Westen vorstossenden Kuppe aufzubauen. Durch diese Situierung bleibt für die Landwirtschaft ein Maximum von Ackerland zur Verfügung. Die exponierte Stellung wird gemildert durch die guten Proportionen der Baukörper. Die Südlage der Schlaf- und Aufenthaltsräume sowie des Speisesaals ist gut. Eine Orientierung der Unterrichtsräume nach Süden wäre bei einer Winterschule vorzuziehen. Die Zufahrt führt zu nahe am Schultrakt vorbei. Der Wert des reizvoll gestalteten Hofes wird durch das auf der Südseite vorgelagerte Wirtschafts- und Essgebäude stark herabgesetzt.

Im grossen und ganzen ist die Organisation der Raumgruppen gut. Die Angliederung des Wirtschaftstraktes mit Essraum an den Bettentrakt wäre jedoch vorzuziehen. Die Lage der Verwaltung zum Schulbau ist gut; dagegen sind die Verwaltungsräume mangelhaft besonnt. Zweckmässige Lage der Rektorwohnung im Schlaftrakt.

Die Anlage weist gut proportionierte Baukörper auf. Die Architektur entspricht einer bäuerlichen Schule und ist fein empfunden. Die Lösung stellt ein wirtschaftlich gutes Projekt dar.

#### Schlussfolgerungen

Verschiedene Bewerber haben die Bauten unmittelbar auf den Grat des Molassehügels gestellt. Diese Lage muss für Bauten im vorgesehenen Ausmass mit Rücksicht auf das Landschaftsbild und die Beeinträchtigung der Schloss-Dominante entschieden abgelehnt werden.

Aus dem zweiten Grunde muss auch davon abgesehen werden, die verhältnismässig grossen Baumassen im nordwestlichen Geländezipfel aufzustellen. Dieser Teil des Geländes ist ausserdem für die ackerbauliche Nutzung unentbehrlich.

Die Plätze im nordöstlichen Gebietsteil sind als Standort für die Bauten entweder zu schattig oder liegen zu nahe am Schattenkegel des Schlosshügels. Auch ist die Entfernung von der Landstrasse zu gross.

Nach eingehender Prüfung der Plätze im Gelände kommt das Preisgericht übereinstimmend zur Ansicht, dass sich der windgeschützte und sonnige Platz in der dem nördlichen Molassehügel vorgelagerten Geländemulde für die Aufstellung der Bauten in landschaftlicher, landwirtschaftlich-technischer und betrieblicher Hinsicht am besten eignet.

Auf Grund der vorstehenden Beurteilung gelangt das Preisgericht zur Rangordnung, die in SBZ 1948, Nr. 45, S. 625 bekannt gegeben worden ist. Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des Entwurfes Nr. 51 mit der weiteren Bearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen.

Die Mitglieder des Preisgerichtes:  
Studler, Zaugg, die Architekten F. Scheibler,  
A. Oeschger, K. Kaufmann.

## NEKROLOGE

† **Robert Endtner**, Masch.-Ing., Chef des Automobilendienstes der Generaldirektion PTT, ist am 5. Oktober 1948 auf einer Dienstreise in Locarno unerwartet, nach kurzem Kranklager, gestorben. Geboren am 23. Mai 1887 in Heiden, besuchte der Heimgegangene die Kantonsschule seiner Vaterstadt St. Gallen und schloss 1910 am Eidg. Polytechnikum seine

Studien als Maschineningenieur ab. Er wandte sich hierauf dem Automobilbau zu. Bei der Firma Saurer in Arbon sowie in Surresnes (Paris) und in Grenoble widmete er sich dem Serienbau von Motorfahrzeugen und dem Studium der Fabrikorganisation. Im Herbst 1916 begann Endtner seine Tätigkeit bei der Eidg. Konstruktionswerkstätte in Thun, wo er 1922 zum Adjunkten des Direktors aufrückte. 1926 wurde er als technischer Sektionschef an die Automobilabteilung der Generaldirektion PTT berufen und im Jahre 1933 zum Abteilungschef gewählt.

Ing. Endtner sind eine Anzahl wichtiger Neuerungen zu verdanken, namentlich im Karosseriebau. Durch die Verwendung von Leichtmetall für das Gerippe und die Seitenwände der Karosserie konnte bei 25plätzigem Alpenwagen eine Gewichtsverminderung von etwa 600 kg gegenüber der früheren Bauart erzielt werden. Nach seinen Ideen wurde das Gepäckabteil bei grossen Wagen in der Weise eingebaut, dass es je nach Bedarf für den Transport von Gepäck und Post, bei grossem Andrang aber auch für die Beförderung von Reisenden dienen konnte. Zur Zeit der Benzinnot war Ing. Endtner gemeinsam mit Prof. Dr. P. Schläpfer in Zürich einer der Hauptförderer des Fahrens mit Holzgas und andern Ersatztreibstoffen. Den Problemen der Schneeräumung und der Oeffnung einzelner Alpenstrassen für den durchgehenden Winterbetrieb schenkte er besondere Aufmerksamkeit. Er war auch einer der Pioniere der internationalen Automobilverbindungen mit unsern Nachbarstaaten, von denen die letzte erst in diesem Frühjahr zwischen Lugano-Locarno-Stresa eingerichtet worden ist.

Als Oberst der Motortransporttruppe kommandierte er im letzten Weltkrieg die PTT-Kolonnen, die sich bei den Generalmobilmachungen 1939 und 1940 sowie bei den Flüchtlingstransporten aufs beste bewährten. Durch sein bescheidenes Wesen und seine demokratische Einstellung gegenüber seinen Untergebenen gewann er deren Achtung und Wertschätzung.

Als aufgeschlossener und weitsichtiger Mann nahm Rob. Endtner an allen verkehrstechnischen Problemen regen Anteil. Er war Mitglied des Geschäftsausschusses der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung, der Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner, des Schweizerischen Skischulverbandes, der Eidg. Transportkommission sowie der Schweizerischen Studienkommission für Ersatztreibstoffe. Endtner hat sich um die Entwicklung des schweizerischen Automobilverkehrs im allgemeinen und um den Postautomobildienst im besondern bleibende Dienste erworben. Als verständnisvoller und gütiger Chef, der bei der Ausführung jeden grosszügig nach seiner Eigenart gewähren liess, wird er in der Erinnerung seiner Freunde, Mitarbeiter und Untergebenen weiterleben.

A. Balmer

† **Adolf Brunner**, Bauingenieur, Inhaber eines Ingenieurbureau in St. Gallen, ist am 28. Oktober 1948 nach langer Krankheit verschieden. Mit ihm ist ein unermüdlich in seiner Berufsarbeit stehender Schaffer zur ewigen Ruhe eingegangen.

Geboren in St. Gallen am 19. Sept. 1877, verbrachte er mit seinem jüngeren Bruder eine glückliche Jugend. Schon in der Primarschule zeigte er eine ausserordentliche Begabung im Rechnen, und die Mathematik wurde nebst dem Erlernen verschiedener Fremdsprachen späterhin sein eigentümliches Steckpferd. Zum Ausgleich der geistigen Arbeit betätigte er sich als kraftvolles Mitglied im Kantonsschul-Turnverein. Sein Hochschulstudium begann Adolf Brunner an der Bauingenieurabteilung des Eidg. Polytechnikums, wo er auch frohe Stunden im Kreise der Singstudenten verlebte. Nach dem Vordiplom zog er nach Berlin, um an der technischen Hochschule Charlottenburg während vier Semestern bei Prof. Müller-Breslau sich speziell in die Statik zu vertiefen. Nach Zürich zurückgekehrt, schloss er 1901 mit dem Diplom

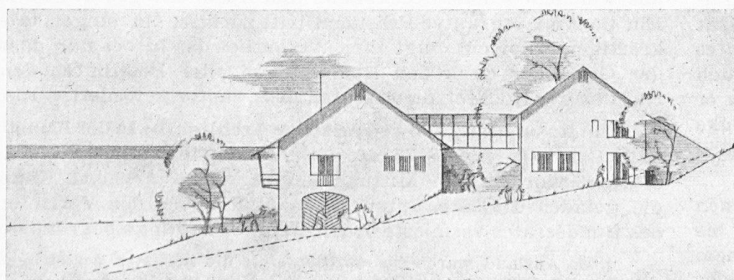


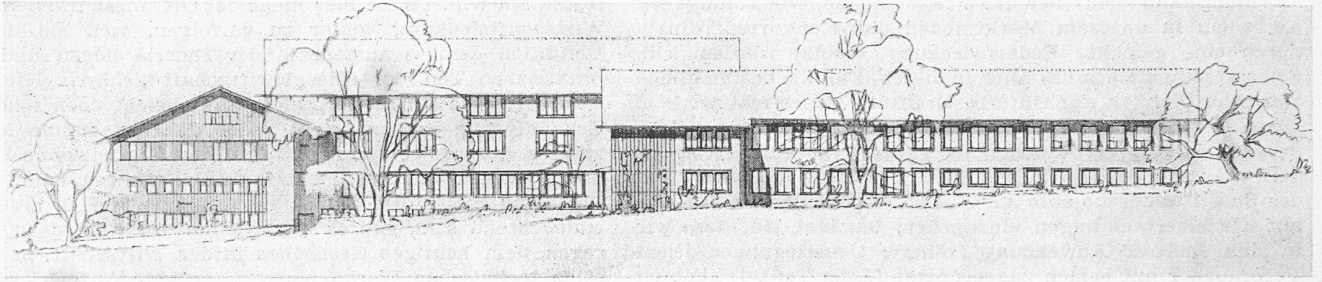
R. ENDTNER

MASCH.-ING.

1887

1948





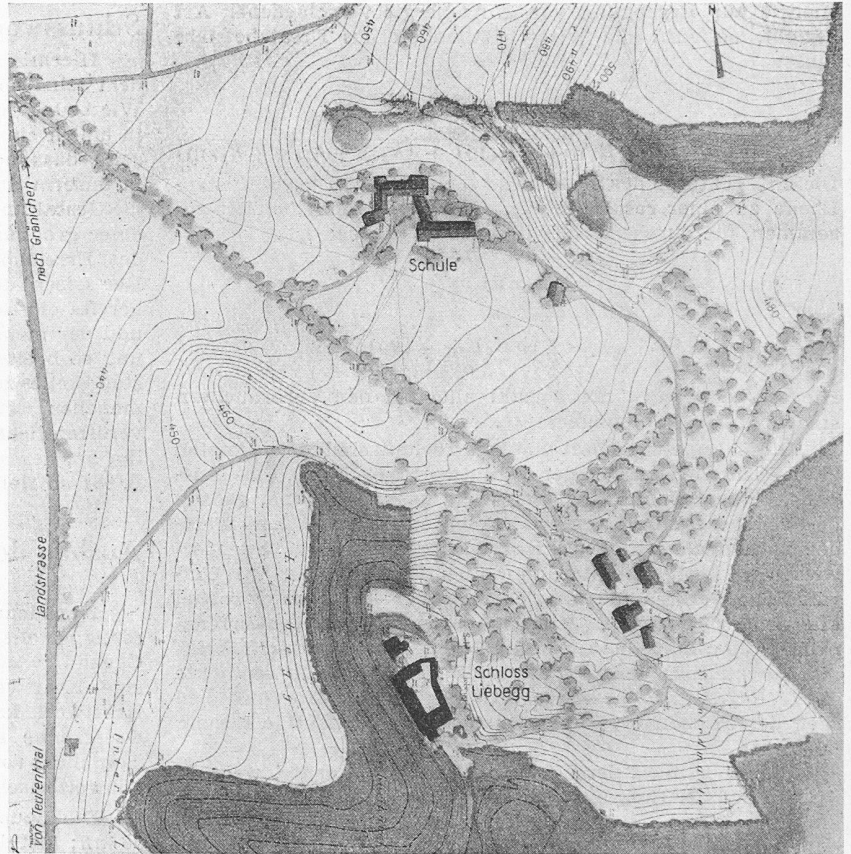
Südsansicht 1 : 600 von Rektorwohnung, Konvikt und Schulhaus  
vgl. Grundrisse Seite 65

Bewältigung einer bestimmten Tonnage, unter Annahme eines zeitlich gleichmässig verteilten Verkehrs zu dienen, sondern der Schifffahrt auch im übrigen in sehr weitgehendem Masse alle diejenige *Dispositionsfreiheit* zu bieten, die sie auf dem freifliessenden Strom besitzt und für einen möglichst *wirtschaftlichen Betrieb* sowie eine bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Wasserstrasse benötigt; denn der Verkehr auf einem grossen schiffbaren Fluss ist infolge unregelmässigen Anfalles der Verkehrsgüter, von Hoch- und Niederwasserunterbrüchen usw. nie gleichförmig. Die Verkehrsspitzen müssen bewältigt werden ohne wesentlichen Zeitverlust beim Schleusen, der infolge zu langen Wartens, Zerlegens der Schleppzüge usw. bei einer zu kleinen Schleuse entstehen würde. Bei Birsfelden wird eine erste Schleuse von 180 x 12 m gebaut werden, also eine viel grössere Schleuse als bei Donzère, obwohl der heutige Verkehr in der Grössenordnung desjenigen auf der Rhone liegt. Der Platz für eine zweite Schleuse wird freigehalten.

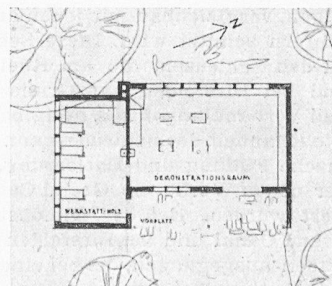
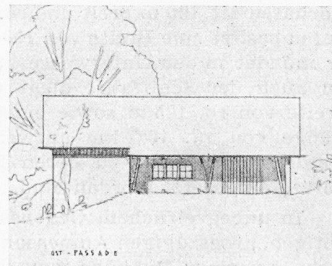
Wenn Flüsse wie Rhein und Rhone mit einer bereits entwickelten Schifffahrt nun auch der Erzeugung von elektrischem Strom dienstbar gemacht werden sollen, so ist ein Vergleich mit dem Bau von Schleusen bei einem erst künstlich schiffbar zu machenden Fluss nicht angängig. Der volkswirtschaftliche Wert, den der schiffbare Fluss bereits besitzt, darf durch den Einbau eines Engpasses nicht vermindert werden; man soll im Gegenteil eine Erhöhung anstreben. Eine Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt auf der natürlich schiffbaren Strecke des Flusses kann sich verhängnisvoll auswirken für das Schicksal der als Fortsetzung geplanten, erst künstlich noch zu schaffenden Wasserstrassen.

Im übrigen können bei derart riesigen Werken, wie sie am Grand Canal und an der Rhone in weiten, freien Ebenen erstellt werden, die Mehrkosten für grössere Schleusen nicht entscheidend ins Gewicht fallen.

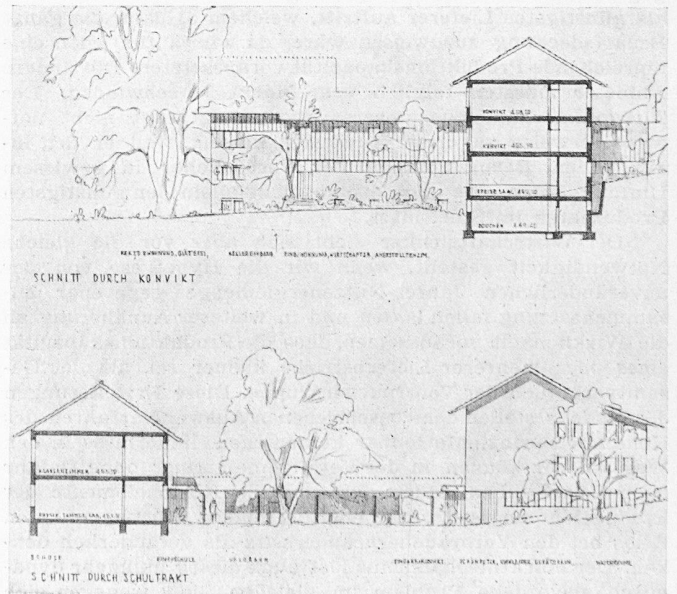
Wir hoffen, dass bei Donzère-Mondragon im Interesse der europäisch bedeutungsvollen Rhoneschifffahrt doch noch eine grössere Schleuse vorgesehen wird, mit Dimensionen, die im Einklang stehen mit jenen des ganzen imposanten und kühnen Werkes, dessen Erstellung Frankreich zu hoher Ehre gereicht.



Wettbewerb für eine landwirtschaftliche Winterschule auf der Liebegg  
1. Preis (4000 Fr.), Entwurf Nr. 51. Verfasser A. BARTH, H. ZAUG. Architekten, Aarau, Mitarbeiter J. BARTH, Arch., Zürich. — Lageplan 1 : 6000



Demonstrationsraum, Ostfassade und Grundriss



Oben Ansicht aus Osten und Schnitt durch Konvikt, unten Schnitt durch Schultrakt und Ostansicht Konvikt, 1 : 600