

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 10

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

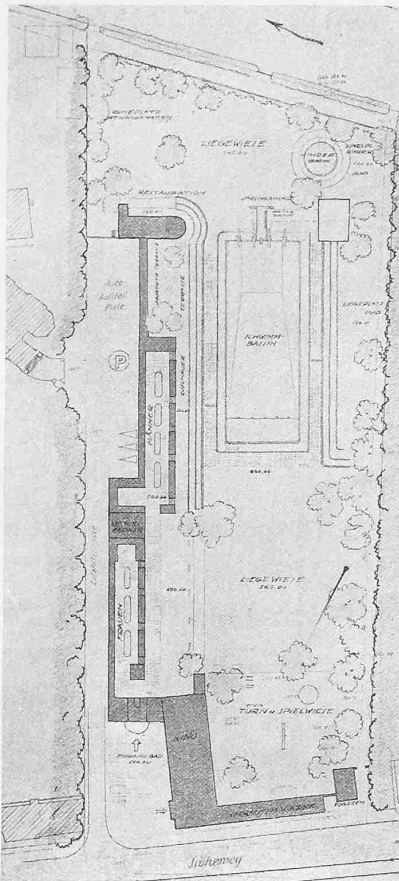
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

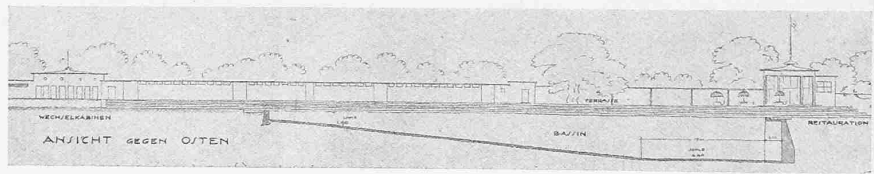
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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



Entwurf Nr. 2. — Lageplan 1 : 2000.



II. Preis (1800 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Bassin-Längsschnitt 1 : 800.

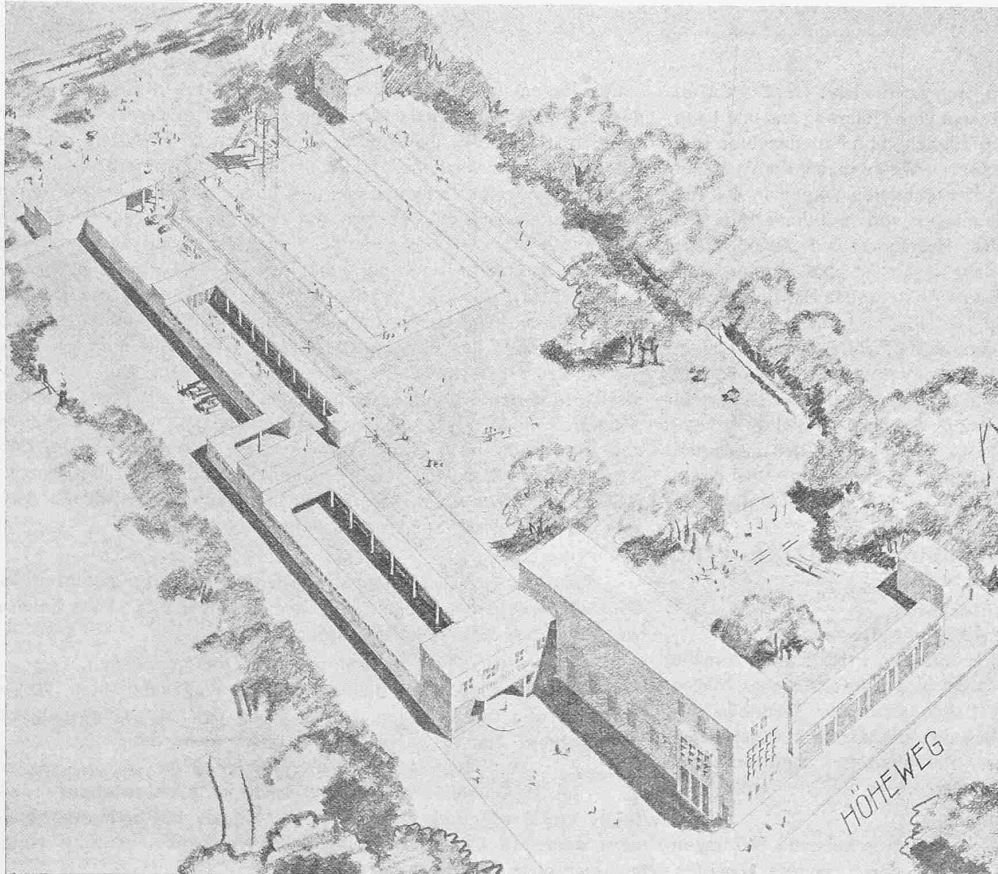
die Nachbargebäude nicht voll befriedigend. Die Lage zum Kursaal und die Anordnung der Zuschauerterrasse ist gut gewählt. Das Bade- und das Schwimmbecken sind durch einen Steg reizvoll verbunden. Auch die Verbindung des Restaurant mit dem Kursaal ist günstig. Die in sich geschlossene Grundfläche als Liegeplatz, sowie die radiale Anordnung der Sonnen-Ruheplätze um das Nichtschwimmerbassin, sowie die organische Eingliederung des Wiesenheims sind als Vorzüge zu betrachten. Die Fusswaschrinnen um die Becken sind konsequenter durchzuführen. Der Kinderspielplatz trägt der Lage zum Kursaal gut Rechnung. Gut ist die Verkehrsführung für Automobile, sowie die Unterbringung der Fahrräder. Weniger gut gelöst ist die Anordnung des Wechselzellensystems. Die öffentliche Bedürfnisanstalt ist gut plaziert.

Projekt Nr. 2: „Ausgleich“. Die Situierung des Einganges und der übrigen Hochbauten am Höheweg ist gut. Die Schaffung eines Einblickes in die Anlage wäre durch Eliminierung eines Magazins möglich. Die Garderoben sind übersichtlich angeordnet und die geschlossenen und offenen Ankleidegelegenheiten klar voneinander getrennt. Die Lage und Durchbildung des Restaurant ist vorzüglich, ebenso die Anordnung der Zuschauerplätze. Die Rasenflächen sind reizvoll behandelt. Das Kinderbassin sollte näher an das grosse Schwimmbassin gerückt werden, damit es besser beaufsichtigt werden kann. Im allgemeinen stellt das Projekt eine bemerkenswerte Leistung dar.

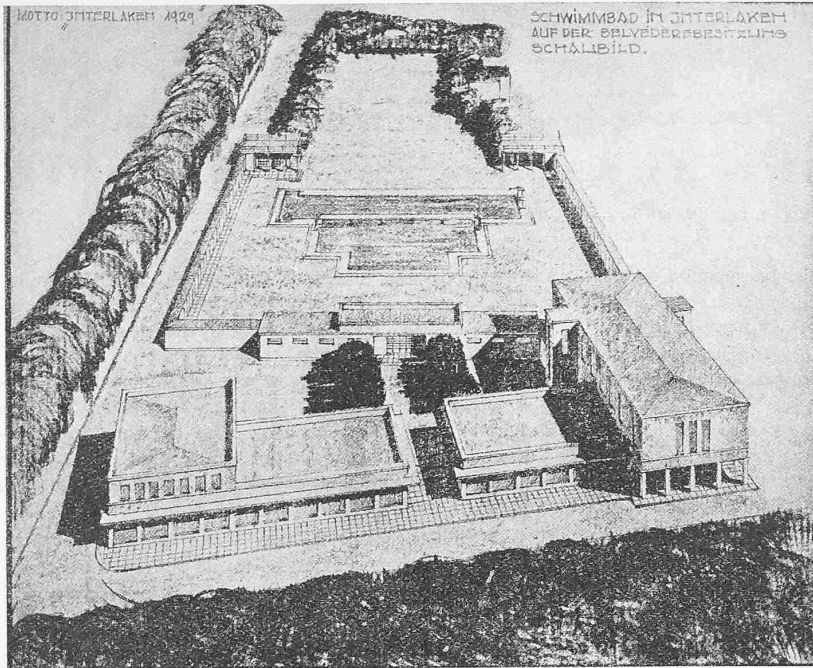
Projekt Nr. 34: „Interlaken 1929“. Durch Randbebauung wird eine grosse, zusammenhängende Fläche für den Badebetrieb geschaffen. Sehr zweckmässig sind der Baukörper auf der Südseite und in der Süd-Ostecke der Kino angeordnet. Der axiale Eingang vom Höheweg her könnte zu einer reizvollen Lösung führen, wenn der Einblick auf das Badeterrain besser geöffnet und der Vorhof gegen den neugeschaffenen Parkplatz abgeschlossen würde. Zu beanstanden sind die seitlich des Haupteinganges angeordneten öffentlichen Aborte. Die den Bauplatz umschliessenden Entkleidestellen sind zweckmässig angelegt und Kreuzungen vermieden. Die Lage des Restaurant ist gut, doch dürfte der Eingang vom Zufahrtsweg aus noch besser ausgebildet werden.

Die Douchenanlagen sollten zweckmässiger benützt werden müssen. Das Projekt macht mit seiner Baugruppierung und seinem Ausdruck am Höheweg, seinen schön umschlossenen Badeplätzen durchaus den Eindruck, es erfülle die gestellte Aufgabe. In Frage kann gestellt werden, ob die Badebassins nicht zu stark auf dem Eingange sitzen (vgl. Projekt auf S. 118).

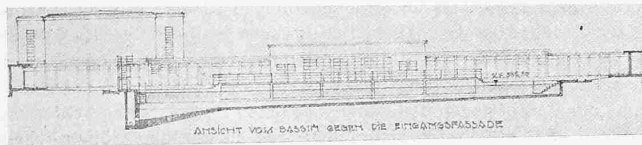
Projekt Nr. 42: „Aare“. Durch eine umfassende Randbebauung wird die Schaffung grosser Flächen ermöglicht, trotzdem der Verbindungsweg nach dem Parkplatze doppelt geführt und vor dem Eingang in die Badeanlage ein weiterer Parkplatz geschaffen worden ist. Die Wegverbreiterung ist nicht zwingend und der neue Parkplatz vermindert den Wert der Magazine am Höheweg. Der in die Süd-Ost-Ecke verlegte Kinobau ergibt einen dominierenden



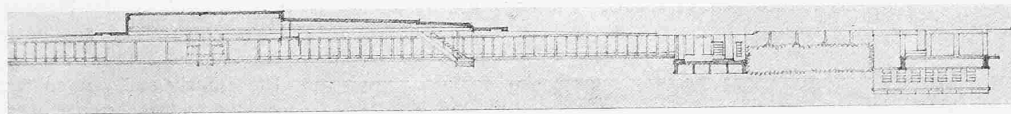
II. Preis (1800 Fr.).
Entwurf Nr. 2.
Verfasser Hans Hohloch, Arch.,
Winterthur und Dresden.
Fliegerbild aus Süden.



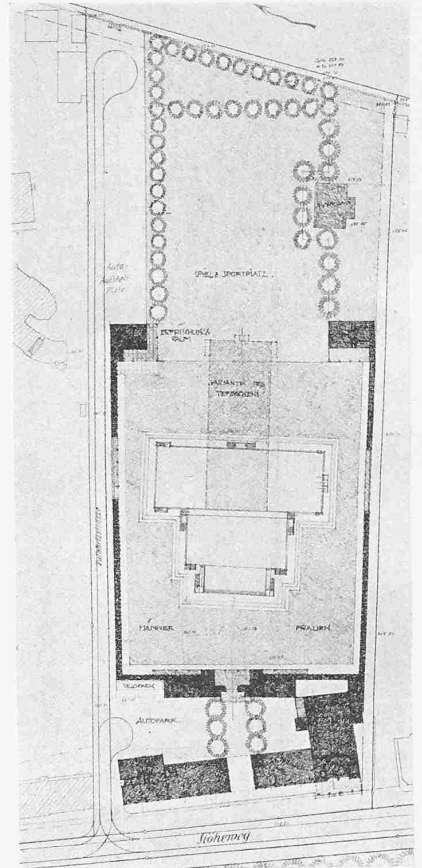
III. Preis (1200 Fr.), Entwurf Nr. 34. Fliegerbild aus Südost.



Links und unten
Bassin-Schnitte
1 : 800.



Rechts Plan 1 : 2000.



Verfasser: Max Schnyder, Ing.,
und Ernst Bechstein, Arch.,
Burgdorf.

Akzent, befriedigt aber in seiner Eingangspartie nicht. Der Zugang zu den Badeanlagen erfolgt in der Mittelaxe vom Höhweg aus und kann mit der eingebauten Halle einen vorzüglichen und erwünschten Einblick gewähren. In sehr anerkennenswerter Weise macht der Verfasser den Vorschlag, die Badebesucher auf besonderen Wegen in die Kabinen zu führen und so die Badeanlagen von Nichtbadenden freizuhalten. Weniger glücklich ist das Restaurant auf die nördliche Schmalseite gelegt, wo es stark abgelegen ist und nur über das Badeterrain erreichbar ist. Der direkte Anstoss des Bassins an das Restaurant ergibt hübsche Reflexe, ist aber vom badetechnischen Standpunkt nicht erwünscht. Für genügende Fussreinigung ist nicht gesorgt. Das Projekt, das durch eine geschickte Abstufung des Terrains gegen das Bassin in seiner Wirkung gesteigert wird, entspricht den gestellten Anforderungen in Bezug auf eine gepflegte Anlage, lässt aber mit vorspringendem Kinobau und dem neuangelegten Parkplatz die Rücksicht auf die Bedeutung des Höhweges vermissen. (Schluss folgt.)

starke Regen- und Schneefälle, Hochwasser, Erdbeben, Murgänge, Steinschläge, Felsstürze und Lawinen zu verzeichnen. Zur nämlichen Zeit, als die Gotthardlinie durch Ueberflutung der Calanchinbrücke zwischen Castione und Bellinzona unterbrochen war und eine teilweise Verkehrsumleitung über den Löttschberg erfolgen sollte, traten zwischen Lalden und Brig grössere Erdbeben ein, durch die der durchgehende Verkehr auch auf dieser Strecke während mehreren Tagen verunmöglicht wurde. Infolge eines äusserst heftigen Gewitters wurde bei den Berner Oberland-Bahnen eine Brücke weggerissen, was die Entgleisung eines Zuges und dessen Sturz in das Bachbett bewirkte; dabei erlitt eine Reisende den Tod und verschiedene Personen Verletzungen. Die Vorkommnisse erforderten oft umfangreiche Instandstellungsarbeiten; daneben gelangten im Interesse der Betriebsicherheit zahlreiche Bauarbeiten zur Ausführung, wie Tracéverschiebungen, Uferschutzbauten, Entwässerungen, Aufforstungen, Verbauungen und dergl. Bei einigen Bahnen machte auch die Einführung des Winterbetriebes die Ausführung besonderer Sicherungsarbeiten notwendig.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928.

(Schluss von Seite 106.)

V. Bahnunterhalt.

Inspektion und Kontrolle der Bahnen.

Die allgemeinen Inspektionen auf den Privatbahnen, sowie die periodischen Brückenproben sind in vorgeschriebener Weise durchgeführt worden; ausserdem haben zahlreiche Lokalbesichtigungen und Untersuchungen bei besondern Anlässen stattgefunden. Der Unterhalt der Bahnen und ihrer Betriebsmittel kann im allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden.

Unterbau.

Auch im Berichtjahre sind wiederum erhebliche Störungen und Unterbrechungen des Bahnbetriebes durch heftige Gewitter,

Oberbau.

Auf 44 km Geleiselänge wurden, teils unter gleichzeitiger Schwellenerneuerung, neue Stahlschienen eingebaut; 14 km Geleise wurden durch Schwellenvermehrung verstärkt.

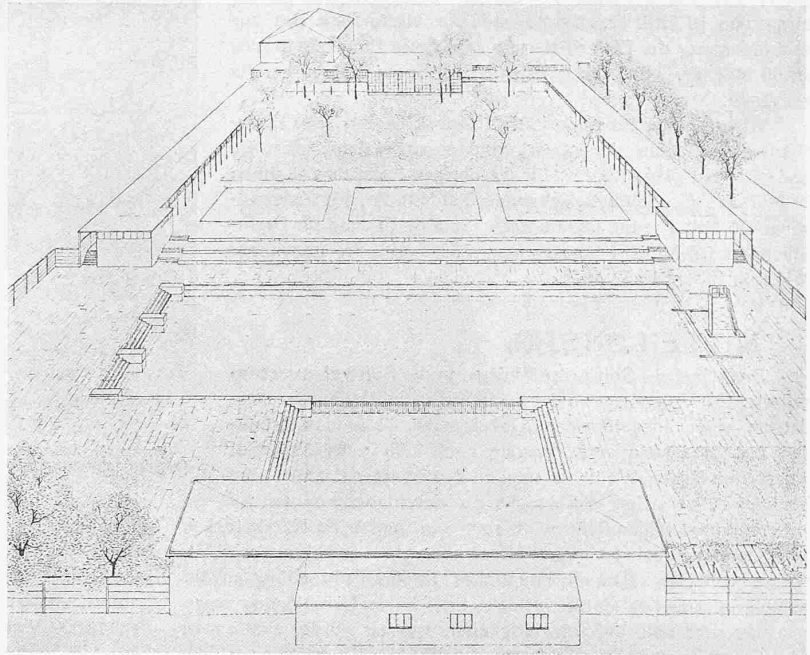
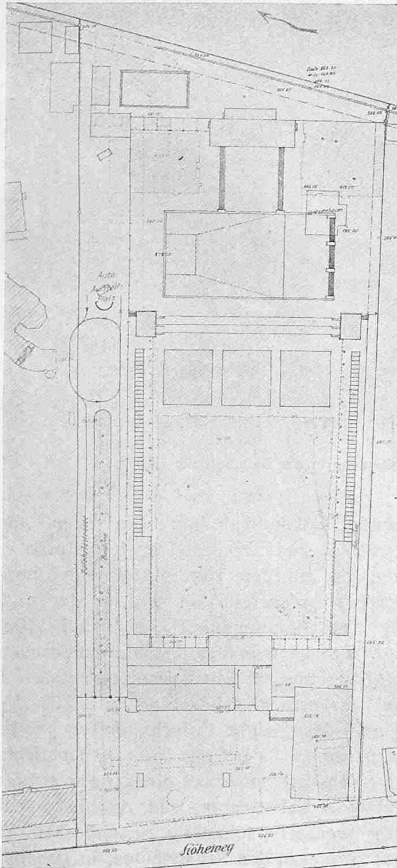
Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen.

Bei verschiedenen Bahnen wurden Wagenumbauten vorgenommen und Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit durchgeführt. Zur Auswechslung gelangten sechs Seile.

Signal- und Sicherheitsanlagen.

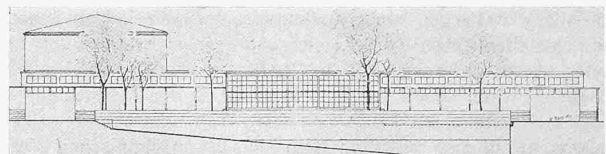
Im Zusammenhang mit Fahrgeschwindigkeitserhöhungen erfolgte verschiedentlich ein Ausbau der Signal- und Sicherheitsanlagen; auch die elektrische Signal- und Weichenbeleuchtung wurde auf mehreren Stationen eingerichtet.

WETTBEWERB FÜR EIN OFFENES KÜNSTLICHES SCHWIMMBAD AUF DER BELVÉDÈRE-BESITZUNG INTERLAKEN.
IV. Preis (1000 Fr.), Entwurf Nr. 42. — Verfasser Franz Scheibler, Arch., und Ernst Peter, Ing., Winterthur.



Oben Fliegerbild
aus Nordwest.

Links Lageplan 1 : 2000.
Rechts Schnitt 1 : 800.



Elektrische Anlagen.

Die mit Quecksilberdampf-Gleichrichtern gemachten guten Erfahrungen haben sechs weitere Bahnunternehmungen zu deren Einführung als Ersatz für rotierende Umformer veranlasst. Die Umformer werden in der Regel als Notreserve beibehalten, die bisher vorhandenen Akkumulatorenbatterien dagegen aufgegeben. Fahrleitungsbrüche gelangten im Berichtsjahr nur in geringer Zahl zur Meldung.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen.

Auf Ende 1928 ergibt sich folgender Bestand: 1642 Starkstromunterführungen (Ende 1927: 1505), 4271 Starkstromüberführungen (4273), und 280 Starkstromlängsführungen (268). Die Leitungskreuzungen und Längsführungen mit Strassenbahnen sind in diesen Zahlen nicht inbegriffen.

VI. Rollmaterial.

Auch im Berichtsjahre sind wiederum zahlreiche Neuanschaffungen von Rollmaterial für die Personenbeförderung zu verzeichnen, wogegen ein Bedürfnis zur Vermehrung der Güterwagen im allgemeinen nicht besteht. Von den S. B. B. wurden im Laufe des Berichtjahres keine neuen elektrischen Lokomotiven bestellt, dagegen ein Diesel-elektrischer Motorwagen von 420 PS. Auf Ende des Berichtjahres standen ihnen zur Verfügung: 345 Strecken-Lokomotiven, 20 Rangierlokomotiven, 45 Motorwagen 15 000 Volt, 10 Motorwagen 5500 Volt (Seetal) und 17 Akkumulatoren-Fahrzeuge, einschliesslich einem Traktor. Die fortgesetzt guten Erfahrungen mit der Führung von Zügen mit einmännig bedienten elektrischen Lokomotiven veranlassten die S. B. B., weitere 30 Maschinen mit der entsprechenden Sicherheitseinrichtung ausrüsten zu lassen; seit dem 15. Mai stehen nun 61 derartige Lokomotiven im Dienst. Auch auf Privatbahnen hat der einmännige Betrieb an Ausdehnung gewonnen. Daneben wurden zum Zwecke der Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Erhöhung der Betriebssicherheit auch am vorhandenen Material zahlreiche Verbesserungen vorgenommen, wie insbesondere der Einbau stärkerer Motoren und wirksamerer Bremsen. Mit Schienenbremsen waren auf Jahresende 817 Fahrzeuge ausgerüstet

(Ende 1927: 766); selbsttätig wirkende Kupplungen waren Ende 1928 an 791 Fahrzeugen von Schmalspur- und Trambahnen vorhanden (Ende 1927: 758).

Dem Departement wurden 223 Fälle von Lokomotiv- und Motorwagenschäden (Vorjahr 314) und 32 Fälle von Achs- und Radreifenbrüchen (Vorjahr 36) gemeldet.

VII. Bahnbetrieb.

Im Jahre 1928 sind auf den Linien der S. B. B. und der wichtigsten privaten Normal- und Schmalspurbahnen im ganzen 19373 gleich 2,3 % Personenzüge und Güterzüge mit Personenbeförderung mehr gefahren worden, als im Jahre 1927. Die Anzahl der regelmässigen Personenzüge belief sich auf 845 067 (im Vorjahr 834 247¹⁾, die der regelmässigen Güterzüge mit Personenbeförderung auf 34 041 (35 303).

Bei den S. B. B. (Betriebslänge 2927 km) betragen die Fahrleistungen in Lokomotiv-Kilometern:

Im Jahre	Dampf-lokomotiven	Elektr. u. and. Triebfahrzeuge	Total Lok.-km
1920	28 934 110	910 885	29 844 995
1922	27 822 683	4 427 031	32 249 714
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741
1925	27 243 379	13 398 159	40 641 538
1926	24 370 629	17 993 779	42 364 408
1927	21 443 167	22 483 783	43 926 950
1928	17 103 419	29 290 502	46 393 921

Gegenüber dem Vorjahre weist das Jahr 1928 eine Mehrleistung von 5,62 % auf.

VIII. Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Jahr 1927 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 77,7 Mill. Fr., gegenüber 101,2 Mill. Fr. im Jahr 1926 und 57,8 Mill. Fr. im Jahr 1925. Von den 177,7 Mill. Fr. entfallen 71,42 Mill. Fr.

¹⁾ Die hier zum Vergleich angegebenen Zahlen des Vorjahres weichen von den auf Seite 41 von Band 92 bekanntgegebenen ab, weil sie sich, wie die diesjährigen, auf eine etwas kleinere Anzahl von Bahngesellschaften beziehen, als dies bisher der Fall war. Red.