

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 97/98 (1931)  
**Heft:** 19

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

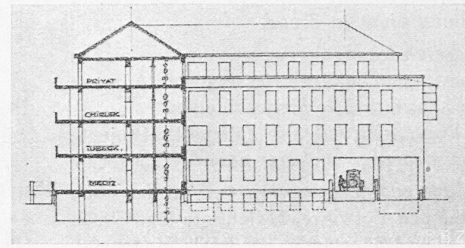
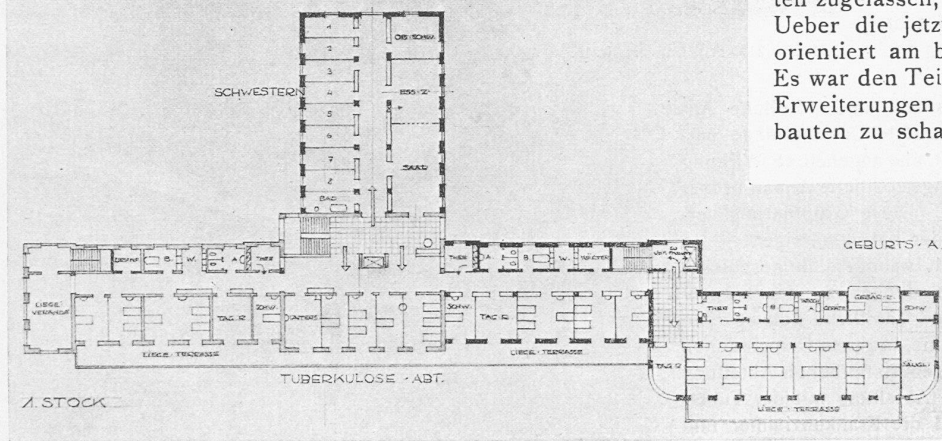
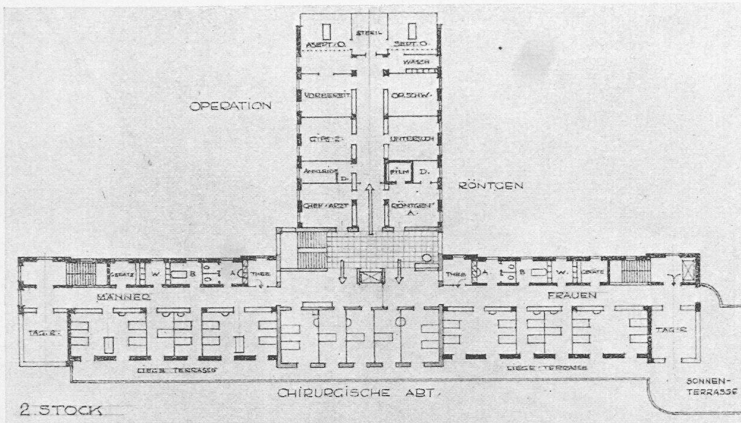
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

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



Querschnitt des Längsflügels. — Masstab 1 : 800.

### Wettbewerb für die Erweiterung des Bezirksspitals Interlaken.

Zu diesem Wettbewerb waren alle im Kanton niedergelassenen und heimatberechtigten Architekten zugelassen, ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz. Ueber die jetzige Ausdehnung der Spitalanlagen orientiert am besten der Lageplan auf Seite 238. Es war den Teilnehmern überlassen, die verlangten Erweiterungen durch Umbauten oder An- und Neubauten zu schaffen; nur durfte das Absonderungs-haus in der Südwestecke des Grundstücks seinem Zweck nicht entfremdet werden. Auf eine zweckmässige, ökonomische Lösung der Aufgabe war besonders Gewicht gelegt.

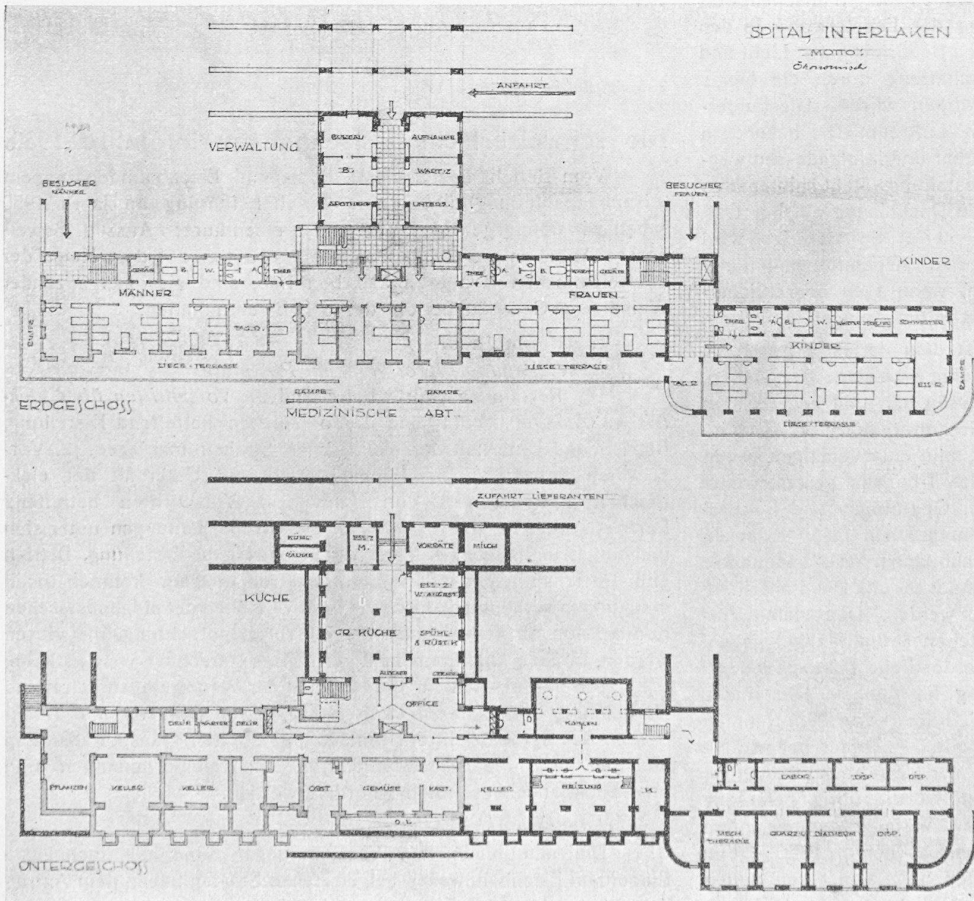
### Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht trat am 16. September um 10 h im Sekundarschulhaus in Interlaken zusammen zur Beurteilung der 36 eingegangenen Projekte. Die durch den Bauinspektor von Interlaken vorgenommene Vorprüfung ergab, dass die Projekte mit einer Ausnahme, alle in formeller Beziehung den Anforderungen des Programms entsprechen.

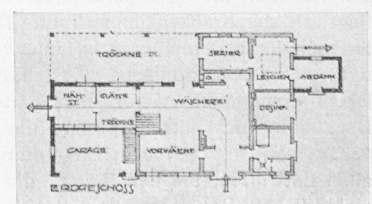
Nach einer orientierenden Besichtigung der vorliegenden Arbeiten werden folgende allgemeine Richtlinien für die Beurteilung der Entwürfe aufgestellt:

Die im Programm verlangte zweckmässige ökonomische Lösung der Aufgabe und der wirtschaftliche Spitalbetrieb bedingen eine gedrungene Anlage. Die Stellung der Gebäude ist so zu wählen, dass die Krankenzimmer nach der Sonne liegen und ihre Aussicht nicht beeinträchtigt wird.

Die vorgenommene Prüfung der einzelnen Projekte zeigte vorerst, dass das Projekt Nr. 33 die in den Wettbewerbsgrundlagen angegebenen Grundstücksgrenzen missachtet.



1. Rang (2300 Fr.), Entwurf Nr. 34. — Verfasser Robert Saager, Arch., Biel. Grundrisse vom Untergeschoss, Erdgeschoss, I. und II. Stock. — Masstab 1 : 800.



Grundriss vom Erdgeschoss des Nebengebäudes. — 1 : 800.

Das Projekt kommt deswegen für die weitere Beurteilung nicht in Frage.

Im *ersten Rundgang* werden sodann wegen sichtlich ungenügender Erfassung der Aufgabe weitere acht Entwürfe ausgeschieden.

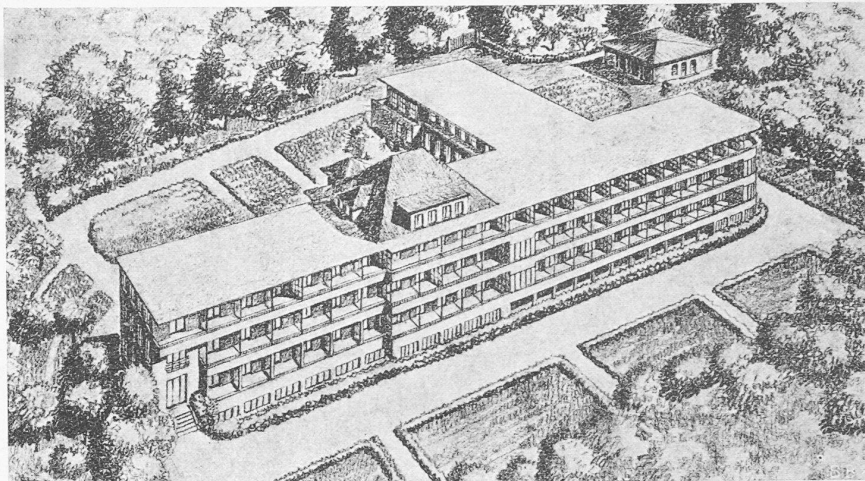
Im *zweiten Rundgang* fallen 13 Projekte aus; im *dritten Rundgang* noch deren sechs.

Vor der *endgültigen Beurteilung* der noch verbleibenden Entwürfe besichtigte das Preisgericht das Baugelände nochmals eingehend. Es ergab sich dabei unzweifelhaft, dass der Neubau mit Rücksicht auf den freien Ausblick einerseits und die Windverhältnisse andererseits gleich orientiert werden muss wie der bestehende Bau. Ferner überzeugte sich das Preisgericht davon, dass mit Rücksicht auf das bestehende Gebäude, gestaffelte Anlagen, wie sie Einzelne vorschlugen, nicht zulässig sind.

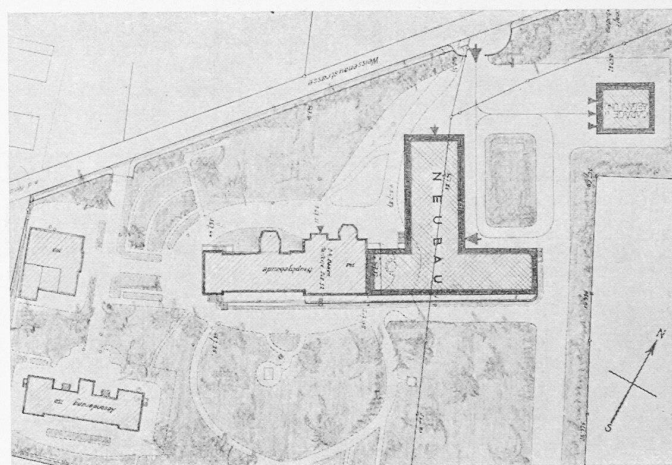
Die weitere Prüfung der verbleibenden acht Entwürfe ergibt folgende Charakterisierung der einzelnen Arbeiten.

*Nr. 34 „Oekonomisch“.* Durch östliche und nördliche Anbauten ist eine wohl abgewogene konzentrierte Gesamtanlage entstanden. Der axiale Hauptbau bestimmt die angenehme Wirkung der Baugruppe. Der vorgeschobene, niedrige, östliche Anbau ordnet sich unter und entlastet den Hauptbau. Diese Gruppierung vermeidet den Charakter des Kasernen- oder Fabrikmassigen. — In der allgemein klar disponierten Anlage fällt besonders die geschickte Küchenanlage auf mit ihren guten Verbindungen zu den Etagenaufzügen. In der Operationsabteilung sind sämtliche notwendigen Räume, insbesondere auch die Röntgenräume, in guten Dispositionen zusammengefasst. Die Unterbringung der geburtshilflichen Abteilung legt die Vertauschung der chirurgischen Abteilung mit der Tuberkulose-Abteilung nahe. Im übrigen sind die Krankenzimmer und Liegebalkone zweckmässig und sinngemäss gestaltet, wie überhaupt aus dem ganzen Entwurf grosses Verständnis für die Bedürfnisse und Anforderungen eines Spitals zu erkennen ist. Wünschenswert ist eine etwas weitergehende Auflösung der Fensterwand in den neuen Bauteilen, wodurch dem modernen Bedürfnis nach Licht und Luft besser entsprochen, und die Beschattung durch die Liegebalkone sich weniger empfindlich auswirken würde. Die Fünferzimmer haben zum Teil nur etwa 127 m<sup>3</sup> Luftraum. Die besondern Eingänge für Besucher sind unkontrollierbar und infolgedessen wegzulassen. — Die architektonische Gestaltung steht hinter den praktischen Qualitäten etwas zurück. Die Dachlösung auf der Ost- und Westseite ist nicht überzeugend. — Der Spitalbetrieb wird sich unter Zuhilfenahme von Provisorien (Operationsabteilung) während der Bauzeit durchführen lassen, wenn auch begreiflicherweise nicht so reibungslos wie bei gestaffelten Anlagen.

*Nr. 16 „Res Sacra Miser“.* Es ist dem Verfasser gelungen, mit einseitigem Anbau an das alte Haus eine Bauanlage zu schaffen, die sich noch in erträglichen Längenmassen hält und gegen Osten genügend Grenzabstand frei lässt. Die Gesamtorganisation der Bauanlage ist klar. Der Verfasser kommt mit einer einzigen neuen Treppe aus. Die starke Entwicklung des T-Flügels gestattet eine sehr zweckmässige Zusammenlegung der Operations- und Behandlungsräume. Die Krankenabteilungen entsprechen ihren Zwecken vollständig in bezug auf Lage und Durchbildung. Als besonderer Vorteil muss die Disposition der Tuberkulosen- und Privatabteilung im obersten Krankengeschoss gewürdigt werden. Den vielen Vorzügen in betriebstechnischer Hinsicht stehen einige Mängel gegenüber: Der Haupteingang ist in die nordöstliche Ecke gezwängt. Der Korridor in der Operationsabteilung ist dunkel. Die Küche liegt an der Krankenzimmerfront. Der Graben vor den Räumen für männliche Dienstboten ist unerwünscht. — Leider beeinträchtigt die architektonische Gestaltung den Eindruck des Projektes empfindlich. Ganz unverständlich ist die übrig gelassene Dachhaube des alten Spitals, die dem Verfasser selber nicht behagt hat, wie aus dem Erläuterungsbericht hervorgeht. — Von allen Entwürfen, die den Einbau des alten Spitals in einen neuen einheitlichen Bau vorsehen, wird dieses Projekt die Durchführung des Spitalbetriebes während der Bauzeit am wenigsten beeinträchtigen. (Schluss folgt).



2. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 16. — Verfasser J. Wipf, Arch., Thun.



2. Rang, Entwurf Nr. 16. — Lageplan 1 : 2000.

## Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1930.

Vom Bericht des Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1930 geben wir Übungsgemäss im folgenden einen kurzen Auszug. Soweit unsere Angaben die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen betreffen, sind sie in ergänzender Weise dem Geschäftsbericht der S.B.B. entnommen.

### I. Allgemeines.

#### Gesetzgebung, Verordnungen, Postulate.

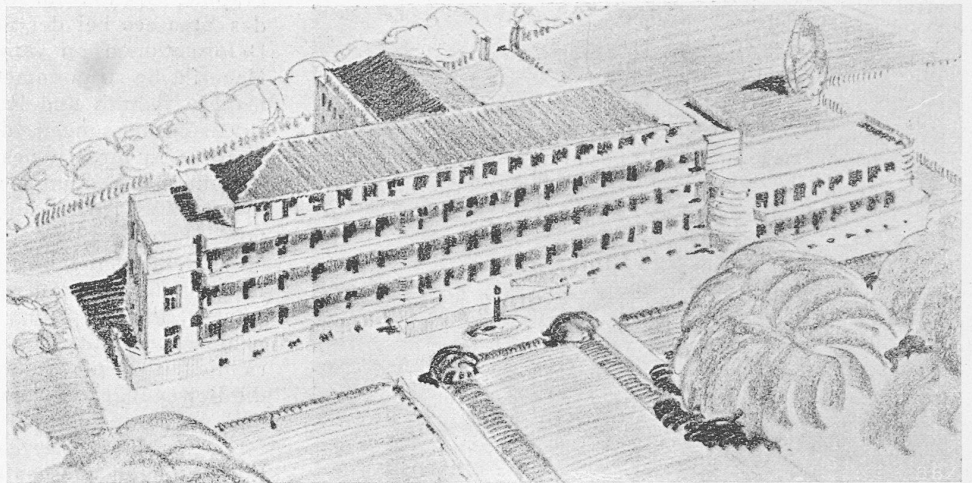
Die Revisionsentwürfe betreffend die *Vorschriften über elektrische Anlagen*, umfassend 1. Vorschriften betreffend Erstellung, Betrieb und Unterhalt der elektrischen Starkstromanlagen, 2. Vorschriften betreffend Erstellung, Betrieb und Unterhalt der elektrischen Einrichtungen von Bahnen, 3. Vorschriften betreffend Parallelführungen und Kreuzungen elektrischer Leitungen unter sich und mit Eisenbahnen, 4. Vorschriften betreffend Erstellung, Betrieb und Unterhalt elektrischer Schwachstromanlagen, konnten nach endgültiger Bereinigung durch die Kontrollstellen der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen zur Begutachtung überwiesen werden, sodass mit ihrem baldigen Erlass gerechnet werden kann.

Die Vorarbeiten für die Revision der Verordnungen betreffend *Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten* der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten und betreffend die *Eisenbetonbauten* der Transportanstalten sind im Berichtsjahre wesentlich gefördert worden.

#### Internationale Verhältnisse.

Die sämtlichen den Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetretenen Staaten haben dem Antrag des internationalen Eisenbahnverbandes zugestimmt, als *durchgehende Bremse für Güterzüge* im internationalen Verkehr neben den Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse auch die Drolshammer-

sein Eigengewicht löst und der Hakenwagen mit dem Seil eingezogen werden kann (Fig. I in Abb. 23). Infolge exzentrischer Aufhängung am Fahrgestell legt sich die Schütze beim Schlaffwerden des Zugseiles mit ihrer Gummidichtung auf die glattgeschliffene Granitfläche und bewirkt einen dichten Abschluss. Umgekehrt wird zum Aufziehen der Hakenwagen hinabgelassen; beim Auftreffen auf die Schütze schnappt der Haken ein. Hierauf wird durch das Anziehen des Drahtseiles vorerst ein Entlastungsschieber geöffnet (Fig. Ia in Abb. 23) für das Füllen des Stollenstücks bis zum zweiten (geschlossenen) Abschluss, falls



1. Rang (2300 Fr.), Entwurf Nr. 34. — Verfasser Robert Saager, Arch., Biel.

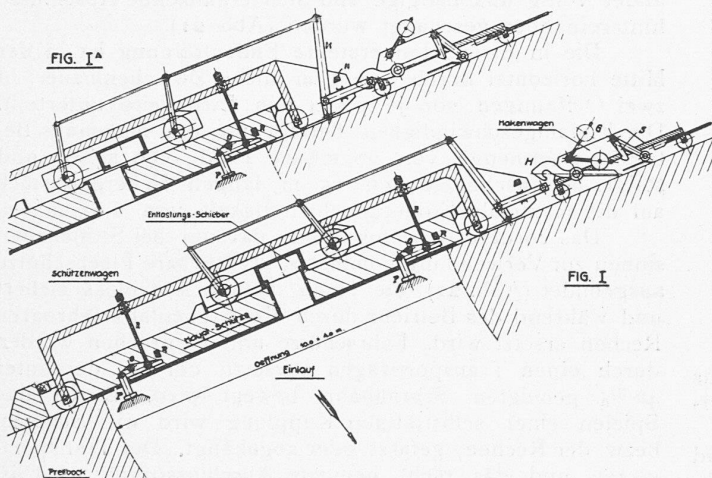


FIG. I

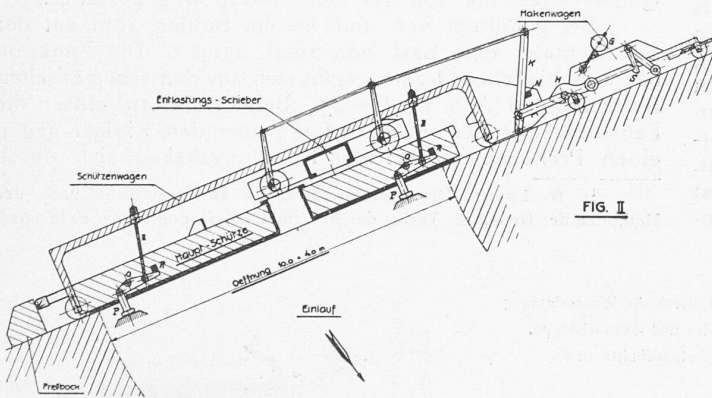


FIG. II

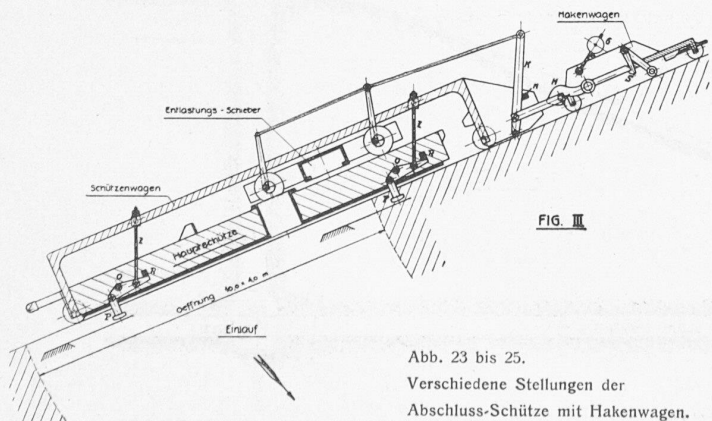
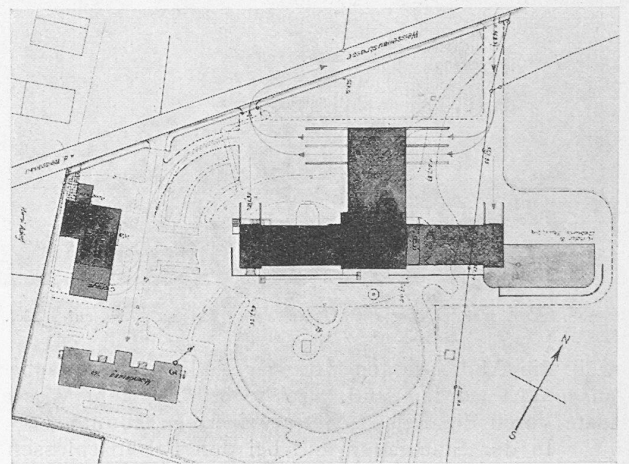


FIG. III

Abb. 23 bis 25. Verschiedene Stellungen der Abschluss-Schütze mit Hakenwagen.

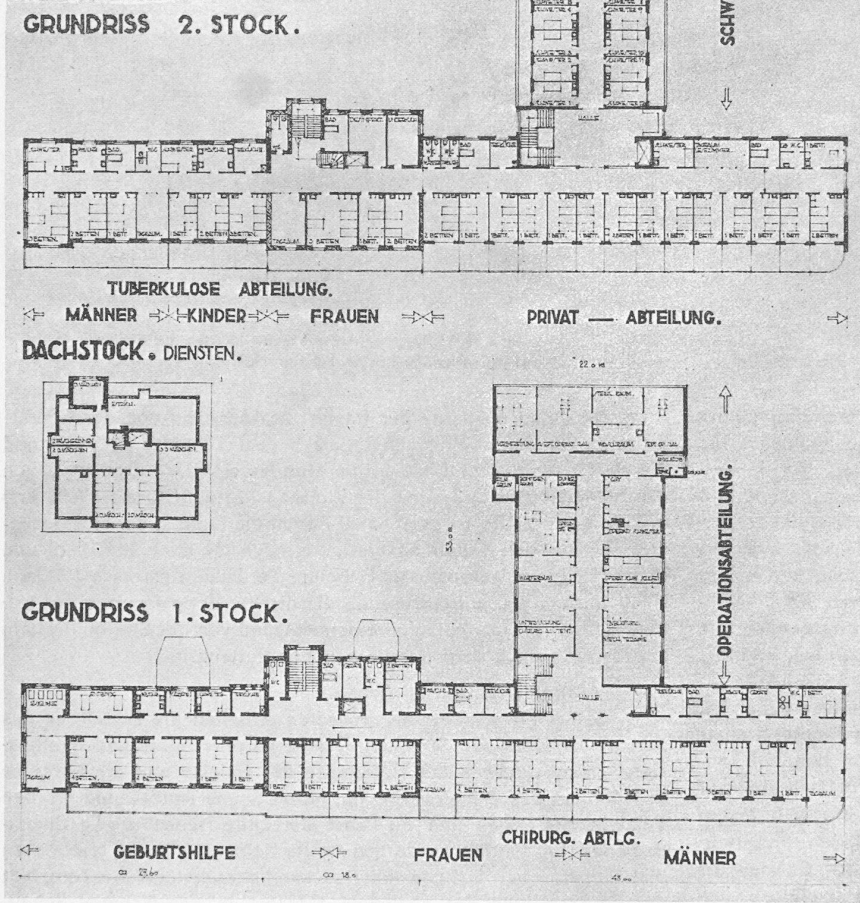


1. Rang, Entwurf Nr. 34. — Lageplan 1 : 2000.

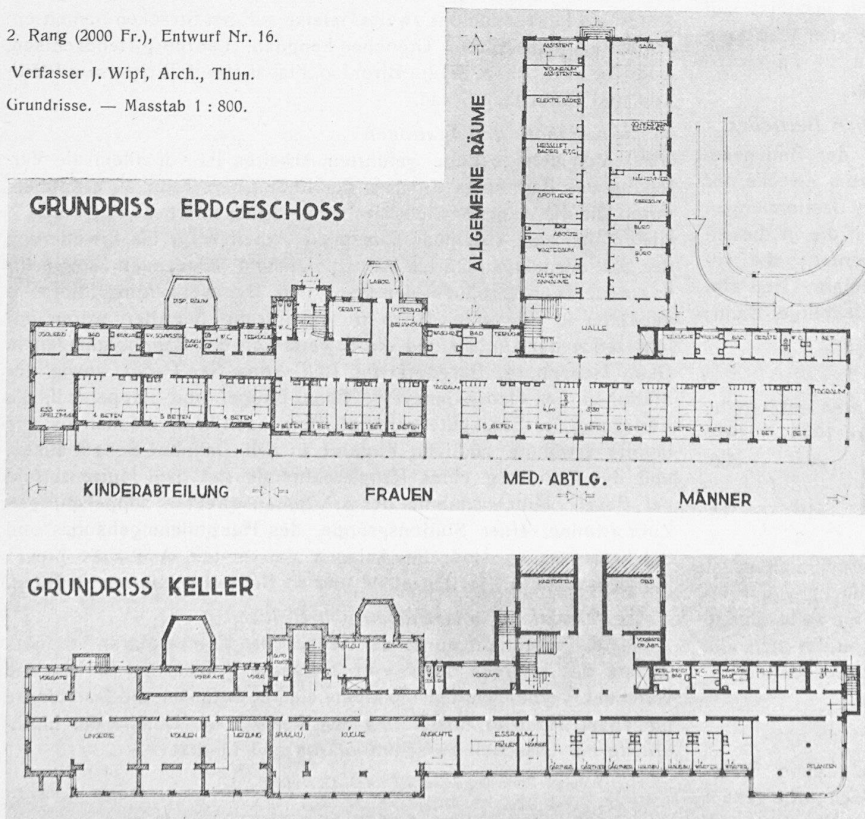
die Füllung des ganzen Stollens nicht mittels der Pumpenanlage vom Ausgleichbecken Rempfen her erfolgt. Beim weitem Anziehen wird der Schützenwagen, der die Schütze rahmenartig umfasst, auf seinen vier Rollen bewegt (Fig. II, Abb. 24). Die Relativbewegung des Wagens zur Schütze hebt diese mittels Hebel und Druckfüßen von der Unterlage ab; sobald die Zugstangen vertikal stehen, hört die Relativbewegung auf und die Schütze hängt 30 mm über der Unterlage frei im Rahmen (Fig. III, Abb. 25).

Mit dem hintern Abschlussorgan will man den Stollen jederzeit und rasch abschliessen können. In Frage kamen Keilschieber, Kugelschieber und Drosselklappe; die Angebote ergaben dafür ein Kostenverhältnis von 5 : 3 : 1, bei gleichem Durchmesser. Der kleine Preis, der geringe Platzbedarf und die einfache Montage entschieden zu gunsten der Drosselklappe trotz der nicht völligen Dichtheit und des etwas grössern Druckverlustes. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung führt zu einem Durchmesser der Klappe von 3,2 m und damit zu einer Wassergeschwindigkeit von 4,6 m/sec. Die Betätigung der normalerweise bis 50 m unter Wasser liegenden Drosselklappe erfolgt mit Drucköl von maximal 20 at; die vertikale Welle hat 330 mm Durchmesser, der quer über der Klappe liegende Servomotor ist beinahe 8 m lang. Die Umleitung zum Füllen des Stollens hat 500 mm Durchmesser; der eingebaute Keilschieber wird wie die Drosselklappe von oben gesteuert. Schluss- und Öffnungszeiten der Drosselklappe betragen 13 bzw. 16 min mit Motor, 3 1/4 bzw. 4 h von Hand. (Forts. folgt.)

WETTBEWERB FÜR DIE  
ERWEITERUNG DES BEZIRKSPITALS  
IN INTERLAKEN.



2. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 16.  
Verfasser J. Wipf, Arch., Thun.  
Grundrisse. — Masstab 1 : 800.



Bremse zuzulassen. Ueber die Zulassung eines weitem Systems, der Božic-Bremse, werden zurzeit Verhandlungen gepflogen. — Ueber die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalraddrucke und Lademasse ist in üblicher Weise ein neues Verzeichnis herausgegeben worden.

Die Simplondelegation trat, wie üblich, zu zwei, der Behandlung von Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen gewidmeten Sitzungen zusammen.

*Konzessionswesen.*

*Eisenbahnkonzessionen.* Von den zwölf aus dem Vorjahr übernommenen und den fünf im Berichtjahr eingegangenen *neuen Eisenbahnkonzessionsgesuchen* sind sieben durch Bundesbeschlüsse erledigt worden, und zwar wurde für vier neue Standseilbahnprojekte (Davos-Weissfluh, Flims-Caumasee, Gstaad-Hornfluh und Schwyz-Stoos) sowie für die Lausanne-Ouchy-Bahn und die Städtische Strassenbahn Schaffhausen die nachgesuchte Konzession erteilt; in einem Falle (Standseilbahnprojekt Davos Wolfgang-Totalhorn) wurde das Gesuch abgewiesen. Die Behandlung der übrigen zehn Gesuche konnte im Berichtjahr nicht zum Abschluss gebracht werden, weil die Konzessionsverhandlungen mit den Kantonen und den beteiligten weitem Interessenten noch im Gange waren. Zwei im Berichtjahr eingegangene Gesuche um *Konzessionsübertragungen* konnten noch nicht abschliessend behandelt werden, weil sich die betreffende Kantonsregierung mit der Uebertragung nicht ohne weiteres einverstanden erklärte.

Die zwei am Ende des Vorjahres noch anhängigen Konzessionen sind im Berichtjahr zurückgezogen worden; von drei neu eingegangenen sind zwei, auf städtische Strassenbahnen sich beziehende Gesuche gestützt auf die in den betreffenden Konzessionen enthaltene Ermächtigung bewilligt worden, während das dritte wegen Einsprache des Kantons im Einverständnis mit den Gesuchstellern einstweilen zurückgelegt wurde.

Die drei aus dem Vorjahr übernommenen Gesuche um *Aenderung* bestehender Konzessionen konnten besonderer Umstände halber nicht abschliessend behandelt werden; von vier neu eingegangenen Konzessionsänderungsgesuchen wurden dagegen zwei durch Bundesbeschlüsse (Trambahn der Stadt Luzern, Carouge-Croix-de-Rozon) und eines durch Bundesratsbeschluss (Tramways der Stadt Genf) erledigt; das vierte Gesuch befindet sich noch in Behandlung.

Infolge unbenützten Ablaufes der für die Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzten Fristen sind erloschen: die Konzession für eine Drahtseilbahn von Adelboden nach der Tschentenegg, ferner die Konzession für die Fortsetzung der bestehenden Säntisbahn von Wasserauen über Seealp und Meglisalp nach dem Säntisgipfel. Ferner ist die Konzession für die Strassenbahn vom Waldhaus zum Grand Hotel Dolder in Zürich wegen Uebergang zum Autobusbetrieb auf Ende des Berichtjahres vorzeitig aufgehoben worden.

*Schiffahrtskonzessionen.* Von acht Gesuchen um Erteilung von Schiffahrtskonzessionen wurden drei (Silvaplana- und Campfersee, Silser-