

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 16

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: 17.03.2025

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

$$\sigma_{II \min} = \gamma' h \operatorname{tg}^2 \left(45 - \frac{\varphi_0}{2} \right) \dots (13)$$

Bildet man die Differenz $\Delta \sigma_{II} = \sigma_{II \max} - \sigma_{II \min}$, so ergibt sich, ausgehend vom untern Grenzwert des Seitendruckes (Gl. 13), sein oberer Grenzwert (Gl. 12) zu:

$$\begin{aligned} \sigma_{II \max} &= \sigma_{II \min} + \Delta \sigma_{II} = \\ &= \sigma_{II \min} + \gamma' (h - h_0) \left[1 - \operatorname{tg}^2 \left(45 - \frac{\varphi_0}{2} \right) \right]. \end{aligned} \quad (14)$$

Damit wären alle die theoretischen Grenzwerte des Seitendruckes ermittelt, die für statische Untersuchungen von Interesse sind. Die Berechnung des Verlaufes der zeitlichen Aenderung des Spannungszustandes ist weniger wichtig. Sie könnte bei gegebenem Durchlässigkeitskoeffizienten nach dem Vorbild der von Terzaghi für ähnliche Fälle aufgestellten „Näherungsverfahren für die rechnerische Behandlung des Spannungsausgleiches in bindigem Boden“ erfolgen.¹¹⁾

In der Praxis ist die für den theoretischen Fall gemachte Voraussetzung der horizontalen Oberfläche selten erfüllt. Für Erdschichten mit geneigter Oberfläche und paralleler Unterlage lässt sich jedoch auf der selben Grundlage eine ähnliche Lösung angeben. Für die vertikale Symmetrieebene flach abgeboßter Erdkörper (Dichtungskern in Erddämmen) gilt angenähert der für horizontale Oberfläche dargestellte Spannungszustand unter Beachtung der veränderten Strömungsverhältnisse des Porenwassers. Durch konstruktive Massnahmen kann die Entspannung des Porenwassers bereits während der Bauzeit beschleunigt und damit der obere Grenzwert des Seitendruckes wesentlich reduziert werden.

*

Ueberblicken wir nochmals die behandelten Probleme und offenen Fragen, so ergibt sich, dass die Ausbildung einwandfreier bodenphysikalischer Untersuchungsmethoden für eine fortschrittliche Entwicklung des Erdbaues dringend notwendig ist. Nur auf Grund einer genauen Kenntnis der technisch wichtigen Eigenschaften des Materials lässt sich eine bessere Uebereinstimmung zwischen Rechnung und Wirklichkeit erzielen und nur unter dieser Voraussetzung sind die im Erdbau üblichen, relativ niedrigen Sicherheitsgrade gerechtfertigt.

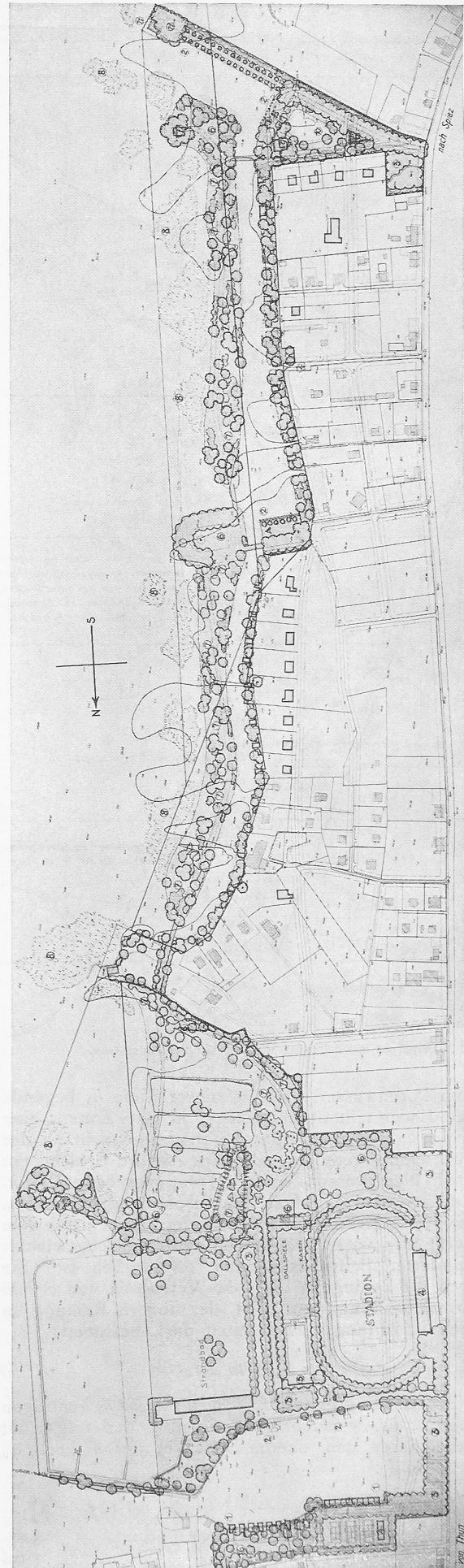
Wettbewerb für die Seeufergestaltung der Stadt Thun.

Das in vorliegendem Wettbewerb behandelte Gebiet liegt an dem in nord-südlicher Richtung gestreckt verlaufenden Westufer des Thunersees, also südlich der eigentlichen Stadt, längs der sog. Seeallmend, an der Strasse Thun-Spiez. Es erstreckt sich von der Südseite des Strandbades rund 1,5 km weit bis zur Besetzung von Bonstetten. In erster Linie sollte das Seeufer für die Fussgänger als Promenadenanlage ausgebildet werden, unter möglicher Fernhaltung von Verkehr. Einige öffentliche Landungsstellen für Motor- und Ruderboote waren jedoch vorzusehen. Die gartenbautechnische Behandlung des Seeufers sollte sich dem Charakter der offenen Uferlandschaft anpassen. In Verbindung mit der Promenade waren Erholungs- und Schmuckanlagen, sowie Tummelplätze für Kinder vorzusehen, und schliesslich Vorschläge für die Regelung der Bebauung innerhalb des unmittelbaren Uferbereiches zu machen.

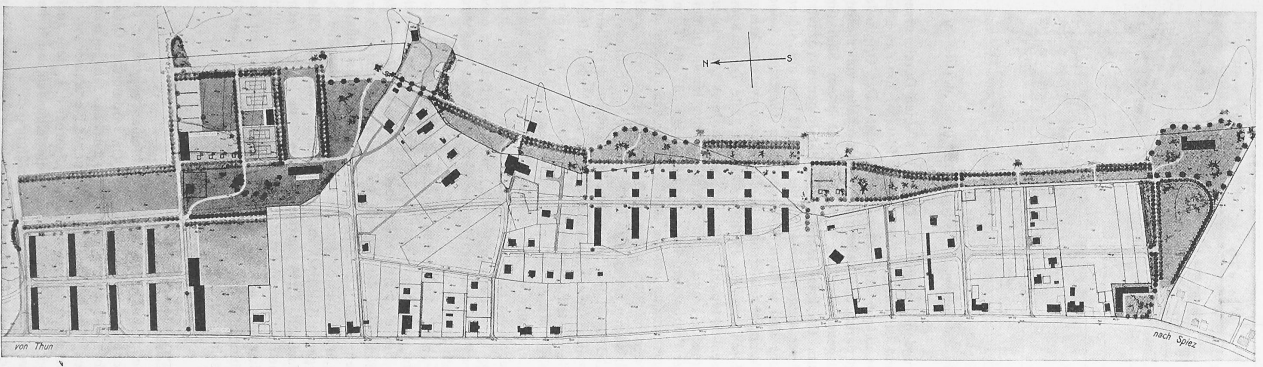
Aus dem Bericht des Preisgerichts.

Das Preisgericht tagte vollzählig am 16. und 17. Februar 1934 im Stadtratsaal in Thun. An Stelle des zurückgetretenen Fachpreisrichters, Baumeister H. Frutiger, amtierte Stadtbaumeister H. Staub. Das Stadtbauamt hat die rechtzeitig eingelangten neun Projekte einer Vorprüfung unterzogen und festgestellt, dass das Wettbewerbsprogramm bei allen Projekten erfüllt wurde, mit Ausnahme eines Projektes, zu dem neben dem Hauptprojekt noch eine Variante vorlag, die unberücksichtigt beiseitegelegt wurde.

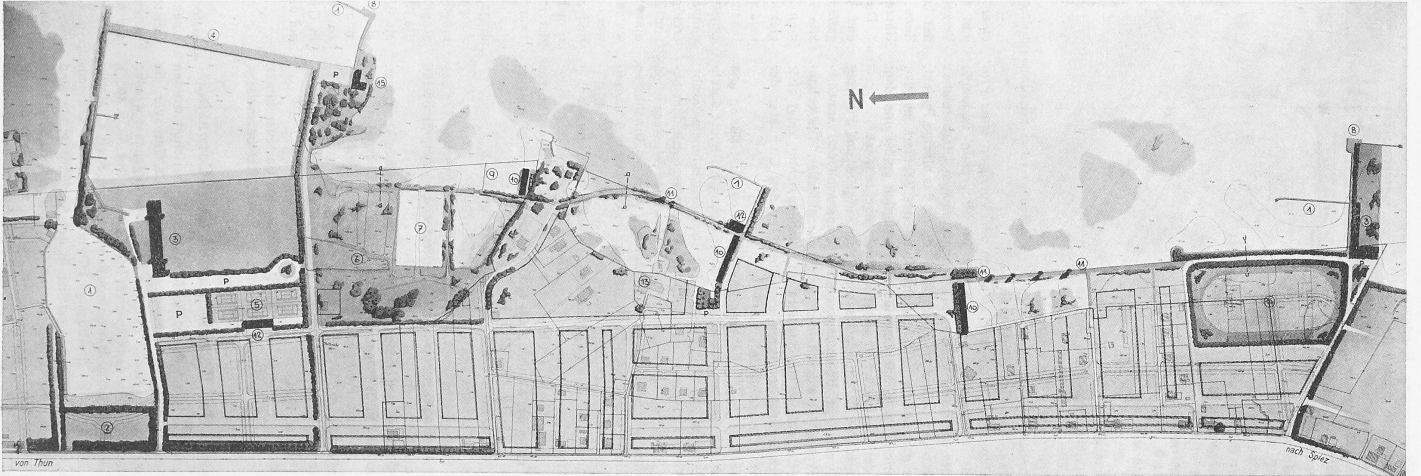
¹¹⁾ Terzaghi: „Erdbaumechanik“ 1925, S. 155 und ff.



1. Preis (2000 Fr.), Entwurf Nr. 3. — Verfasser Edgar Schweizer, Dipl. Arch., Thun, mit Paul Schädlich, Gartenarchitekt, Zürich. — Uebersichtsplan 1 : 6000. Legende : 1 vermietbare Boothäuser, 2 Landungsstellen, 3 Autoparkplätze, 4 Tribünen, 5 Wettschwimmanlage, 6 Tummelplätze für Kinder, 7 Aussichtspunkte und Ruheplätze, 8 Schilfzonen, 9 Aquarium, 10 Seeerosenteich, 11 Restaurant.



Secufer-Wettbewerb der Stadt Thun. — II. Preis, Entwurf Nr. 9 (1200 Fr.). — Verfasser W. Bäruss, Thun. — Uebersichtsplan Masstab 1 : 6000.



III. Preis, Entwurf Nr. 6 (800 Fr.). Verfasser Arnold Itten, Architekt, Thun. — Uebersichtsplan 1 : 6000. — Legende: 1 Bootshafen, öffentliche Lände, 2 Spiel- und Festplatz, 3 Strandbad, 4 Damm für Sonnenbad, 5 Tennisplätze, 6 Öffentliche Spielwiese, 7 Plantschbecken, 8 Lände für Kursboote, 9 Ruderboote, 10 Reihenboothäuser für Private, 11 Durchfahrt, 12 Klubhaus, 13 Bootswerft, 14 Sportplatz, 15 Restaurant.

Nach einem ersten Rundgang, wobei alle Projekte anhand der vorgelesenen Erläuterungsberichte eingehend gewürdigt wurden, erfolgte eine nochmalige Besichtigung des in Frage stehenden Strandgebietes mit anschliessender Weiterberatung. Am zweiten Tag erfolgte anhand von Punktbewertungen die Rangfestsetzung der Projekte und Ausscheidung der Lösungen, die zur Prämierung nicht in Frage kommen. Zur Prämierung verblieben die Projekte Nr. 3, 6 und 9. Die prämierten Projekte wurden wie folgt beurteilt.

Projekt Nr. 3. Dieses Projekt zeigt im Ganzen wie im Einzelnen eine vorbildliche Einfühlung in die Aufgabe. Die Parkierungs-Verhältnisse sind gut gelöst. Im Gegensatz zu allen andern Vorschlägen wird der Strandweg auf eine Länge von rd. 1200 m so angeordnet, dass er neben den Vorzügen einer Promenade als Erholungsraum auch die im Programm verlangte Regelung der Bebauung innerhalb des unmittelbaren Uferbereiches wirtschaftlich und ästhetisch ermöglicht. Es ist das einzige Projekt, in dem die gartenbautechnische Behandlung des Seeufers im Plan und im Bericht bis in alle Einzelheiten vorzüglich gelöst und dem Charakter der Uferlandschaft ausgezeichnet angepasst ist.

Projekt Nr. 9. Grundauffassung der Aufgabe und Führung des Strandweges gut. Bebauungsvorschläge massvoll und annehmbar. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Gartenbautechnische Behandlung des Seeufers im Ausmass richtig, zeigt aber in der Durchführung zu wenig Einfühlung in den Charakter der bestehenden Uferlandschaft.

Projekt Nr. 6. Die Führung des Strandweges ist flüssig und enthält reizvolle Partien. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Parkplatz an der Südseite des Strandbades unerwünscht. Sportplatz und Strandbad am Südende wären besser mit dem bestehenden Strandbad vereinigt. Die geschlossenen Wasserpartien innerhalb des Strandweges dürften zum Teil durch Grünanlagen ersetzt werden. Trotz einigen Detailmängeln, im Grossen und Ganzen befriedigende Lösung der Aufgabe.

Für die drei zu prämierenden Projekte wird einstimmig folgende Rangordnung aufgestellt: 1. Rang: Projekt Nr. 3, 2. Rang: Projekt Nr. 9, 3. Rang: Projekt Nr. 6. Die dem Preisgericht zur Verfügung gestellte Summe von 4000 Fr. wird wie folgt verteilt:

- I. Preis (2000 Fr.): Projekt Nr. 3.
- II. Preis (1200 Fr.): Projekt Nr. 9.
- III. Preis (800 Fr.): Projekt Nr. 6.

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die Arbeiten für das endgültige Ausführungsprojekt dem Verfasser des erstprämierten Projektes zu übertragen.

Die Oeffnung der Namensschläge ergibt folgende Verfasser:

- Projekt Nr. 3: Edgar Schweizer, Dipl. Arch., Thun mit Paul Schädlich, Gartenarch., Zürich.
- Projekt Nr. 9: W. Bärffuss, Thun.
- Projekt Nr. 6: Arnold Itten, Arch., Thun.

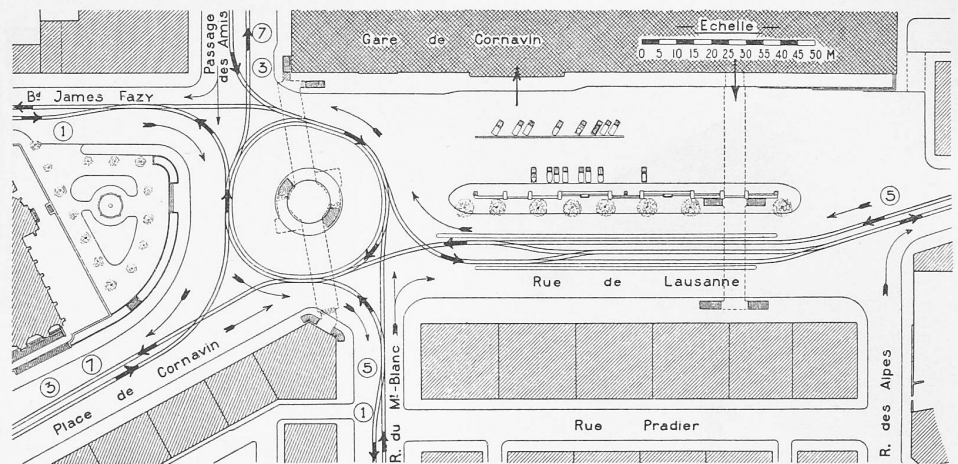
Thun, 17. Februar 1934.

Das Preisgericht:

- E. Keller, Ingenieur, W. Mertens, Gartenarchitekt,
- A. Wölfli, E. Amstutz, H. Staub, Stadtbaumeister.

Der Ausbau des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin.

Schon 1927 ist an dieser Stelle ausführlich berichtet worden über die Verkehrsregelung und Gestaltung der Place Cornavin, die der Organisation des neuen Aufnahmegebäudes angepasst werden musste. Die Vorschläge des Experten, Ing. C. Jegher (Bd. 89, S. 165*), und des damaligen Genfer Bebauungsplan-Direktors, Arch. C. Martin (Bd. 89, S. 235*), hatten die flüssige Führung des freien Strassenverkehrs in den Vordergrund gestellt; in der Ausführung nun sind die inzwischen genauer umschriebenen Wünsche der Strassenbahn berücksichtigt worden, wobei gleichzeitig eine weitergehende Aufteilung des Platzes durch Verkehrsinseln aufgegeben wurde zugunsten



Die verkehrsregelnde Ausgestaltung des Bahnhofplatzes in Genf-Cornavin. — Masstab 1 : 2000. (Nach „Bull. techn.“)

einer grossen runden Hauptinsel. Diese hat einen Durchmesser von rd. 42 m und ist einziges Zentrum des Platzes, um das aller Verkehr im Sens unique auf linker Hand kreist. Das Originelle der Lösung liegt darin, dass einzig die Strassenbahn von diesem Sens unique ausgenommen ist, d. h. in umgekehrtem Sinn (im Uhrzeigersinn) um die Insel kreist. Dies hat folgende Vorteile: 1. Die Trambenützer steigen direkt auf die zentrale Insel aus, stören den Verkehr nicht und müssen ihrerseits beim Umsteigen keine gefährlichen Verkehrsbahnen kreuzen. 2. Der Strassenverkehr kreuzt alle Tramzüge durch normales Rechtsausweichen, alle Trams kommen den Strassenfahrzeugen entgegen, unerwartetes Abweichen gleichsinnig fahrender Trams in die Autofahrbahn hinein (schleifender Schritt der Fahrbahnen) ist damit vermieden. 3. Alle Tramlinien werden ausnahmslos um die Insel geführt; dadurch sind alle Umsteige-Relationen möglich, sowie auch jede beliebige, z. B. auch einmaligen Bedürfnissen angepasste Linienführung. — Schliesslich ermöglicht die Geleisegruppe an der Rue de Lausanne die Bildung von Zügen, Aufstellung von Einsatzwagen usw. Die Mitte der Insel nimmt eine runde Wartehalle mit weit ausladendem Dach ein, über welchem noch ein Weichenwärterposten mit dem elektrischen Stellwerk sitzt. Im Keller der Wartehalle sind W. C. und Geräteraume, und zu allem Ueberfluss kann man auch unterirdisch, durch einen 6 m breiten Gang (gestrichelt in der Abb.), nach dem Bahnhof oder der Rue du Mont Blanc gelangen; dieser wenig bequeme Weg wird zwar nur schwach benützt.

Diese, durch ihre Einfachheit bestechende Lösung ist allerdings, wegen der kurzen nutzbaren Längen zwischen den Abzweigungen, nur bei den eigenartigen Trambetriebs-Verhältnissen Genfs möglich; bei dichterem Verkehr müsste sie zu störenden Verstopfungen führen (vergl. Linien 1, 3 und 7!). Andererseits müssen die Wagen der Linie 5 (aus der Rue de Lausanne nach der Rue du Mt-Blanc) das ganze Karussell im Minimalradius umfahren. Man sieht, diese Einfachheit eines einzigen Ringgeleises ist mit recht empfindlichen betrieblichen Mängeln beschwert. — Offensichtlich zu wenig Rücksicht trägt der Plan der Stationierungsmöglichkeit der in Genf sehr zahlreichen Autos, von denen schon 1926 bis über 70 auf dem Platze selbst stationierten.

MITTEILUNGEN.

Der neue Bahnhof Florenz, unmittelbar gegenüber der historischen Kirche Sta. Maria Novella gelegen, wird nun auf Grund eines Wettbewerbes ausgeführt nach einem in durchaus zeitgemässen Geiste gehaltenen Entwurf einer Gruppe junger Florentiner Architekten. Einem Bericht der „D. B. Z.“ vom 14. Februar d. J., dem auch die Abbildung entstammt, entnehmen wir die folgenden, auch bei uns in der Schweiz beherzigenswerten Ausführungen.

Das Programm des Wettbewerbes schrieb den Bewerbern einen von der Eisenbahnverwaltung ausgearbeiteten Grundriss vor, von dem nicht abgewichen werden durfte. Ebenso waren die wesentlichsten Masse der verlangten Räume in jeder Richtung festgelegt, sodass den Architekten nur noch die künstlerische Gestaltung