

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 14

Artikel: Tempora mutantur
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65496>

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: 02.04.2025

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

Wirkung (Bild 15). Dieser Innenhof bildet für die Bewohner von Farsta wie auch für die von weiter her kommenden die gewünschte Attraktion. Die Anziehungskraft wäre nur halb so gross, wenn er nicht als Manifest für eine phantasievollere, menschlichere Gestaltung der Baukörper gedacht wäre. Dass sie es damit fertig brachten, die Wünsche nach etwas absolut Neuem mit einem für die Architektur notwendigen Schritt nach vorn zu vereinen, ist das eigentliche Verdienst der Architekten. Missglückt ist jedoch die Wahl der Materialien. Ein dermassen reichhaltiges Sortiment, dessen Zusammensetzung nicht recht zu überzeugen vermag, wäre zur Differenzierung der einzelnen Baukörper nicht unbedingt erforderlich gewesen (Bild 16). Den Beweis liefert die Granitfassade von Nordiskas Kompanie's Warenhaus (zweiter Bau von links auf Bild 15), die aus den wenigen architektonischen Elementen das Maximum herausholt und deshalb am meisten anspricht.



Bild 15. Die «Piazza» von Farsta

Die Baukonstruktion (Bilder 17—19)

Hinter diesem Konglomerat von Beton, gelben Fassadenziegeln, Teakschalung, emailliertem Blech und Granit verbirgt sich eine einheitliche Konstruktion in vorgespannten Betonelementen. Farsta ist das umfangreichste und am konsequentesten durchgeführte Beispiel dieser Art in Schweden. Das System bietet ein Maximum an Flexibilität während der Bauperiode und im Betrieb, sowie ein Minimum an Bauzeit. Diese betrug $2\frac{1}{2}$ Jahre.

Ausblick in die Zukunft

Der im Jahre 1952 ausgearbeitete Generalplan für die Bebauung der der Stadt Stockholm gehörenden Gebiete — was beinahe dem ganzen Flächeninhalt der Stadt gleichkommt — sieht die Erstellung von vier Satellitenstädten vor. Vällingby und Farsta wurden verwirklicht. Ebenso, fast nebenbei und ohne grosses Aufsehen zu erregen, der dritte Trabant mit Zentrum in Högdalen. Er liegt gleich weit südlich, jedoch westlich von Farsta. An der vierten und letzten Stadt, Sättra, im südwestlichen Zipfel von Stockholm, wird gearbeitet. Die Landreserven innerhalb Stockholms Grenzen gehen also langsam zur Neige, was bedeutet, dass die Ausnützung eines Gebietes von 182 km² bald abgeschlossen sein wird.

Ueber die weitere Entwicklung gab eine bei der Einweihung von Farsta eröffnete Ausstellung mit dem Motto «Die Entwicklung Stockholms zur Grosstadt» nähere Auskunft. Wenn der bestehende Zug nach der grössere und stabilere Verdienstmöglichkeiten und demzufolge höheren Lebensstandard bietenden Stadt weiter anhält (1910 beherbergte Stockholm 6,8 %, 1960 jedoch 10,8 % der Bevölkerung Schwedens), rechnet man mit einer Einwohnerzahl von $1\frac{1}{2}$ Millionen Menschen im Jahre 1990 gegenüber rd. 810 000 heute. Diese Zahlen bewogen die Stadtverwaltung, ihre im Jahre 1904 begonnene Bodenerwerbspolitik trotz steigender Landpreise ausserhalb der Stadtgrenzen weiterzuführen. Im Moment besitzt die Stadt total 240 km² Boden, was der Fläche des Kantons Zug entspricht. Zusammen mit den den Nachbargemeinden gehörenden Gebieten ist das Bodenproblem für die zukünftige Weiterentwicklung bereits weitgehend gelöst.

Als ebenso glückliche Leistung darf der in dreijähriger Arbeit geschaffene und 1958 von allen interessierten Gemeinden angenommene Regionalplan betrachtet werden. Die Aufgabe dieses Planes besteht vor allem darin, der künftigen Stadtplanung in diesen Gebieten jene Möglichkeiten offen zu lassen, die eine möglichst gute Ausnützung des Bodens gewährleisten, die im Rahmen einer kommunalen Organisation niemals geboten werden kann. Man könnte fast von einer Selbstaufgabe der Gemeinden sprechen. Das

Pflichtenheft für diesen Regionalplan sah in grossen Zügen folgendermassen aus:

Flächenmässiger Anteil der Wohngebiete	58 %
der Grünzonen	33 %
des fliessenden Verkehrs	9 %
(Tunnelbahn, Strassen, Flugplatz)	

Die Erschliessung des Gebietes soll teils durch drei Tunnelsysteme, wovon eines das bereits bestehende ist, teils durch Expressstrassen, die in eine achtspurige, den Stadtkern umkreisende Ringstrasse (Bild 4) münden, teils auch durch ein kräftig auszubauendes Strassenbahnnetz erfolgen.

Beim Bau der heutigen Anlagen wird keine Gelegenheit verpasst, die Anschlüsse an das Geplante sicherzustellen. Um diese realistisch weitsichtige Planung sind die Schweden wirklich zu beneiden, trotz allen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Voraussetzungen und Konsequenzen. Realistisch ist die Planung, weil sie auf Erfahrungen beruht, die man anhand gewagter Experimente sammeln kann. Man weiss mit andern Worten über die das Wohlbefinden der Menschen in den neuen Städten bestimmenden Faktoren hinlänglich Bescheid.

In Schweden hat seinerzeit die gemeinnützige Politik der Regierung der Orts- und Regionalplanung zum Durchbruch verholfen. Heute haben die dadurch möglich gewordene wirtschaftliche Bodennutzung, die Rationalisierung der Baumethoden und die Konzentrierung der Arbeitskräfte die politische Ambitionen an Bedeutung überflügelt. Dies sind wohl auch die Gründe, weshalb heute auch in der Schweiz der Planung grösseres Gewicht beigemessen wird. Die Ausführungen über Farsta mögen dazu beitragen, die Ressentiments gegenüber einer unseren Verhältnissen Rechnung tragenden Planung zu beseitigen. Das Beispiel Farsta zeigt, dass mittels einer neuzeitlichen und umsichtigen Planung dem Menschen ein weitaus angenehmer Lebensraum geschaffen werden kann, als es bisher geschah.

Adresse des Verfassers: Fritz Ostertag, dipl. Arch., Schulhausstrasse, Herrliberg ZH.

Tempora mutantur

DK 378.962

Im Herbst dieses Jahres werden genau dreissig Jahre verflossen sein, seit Carl Jegher hier (Bd. 98, S. 227) unter der Ueberschrift «Videant consules, ne quid res publica detrimenti capiat» auf seinem bewährten, im Feuer des Eifers gelegentlich kaum zu zügelnden Pegasus eine Attacke gegen eine von der Lausanner Ingenieurschule (heute EPUL) angebehrte Bundessubvention geritten hatte. Es spritzte hoch und weit; der Regierungsrat des Kantons Waadt liess sich in einer ausführlichen Klagebeantwortung in der SBZ (Bd. 98, S. 269) vernehmen, die Professoren der ETH nahmen in Sinne von C. J. Stellung, das Centralcomité des S. I. A. missbilligte die Haltung des Herausgebers seines Vereinsorgans, und noch an der Generalver-

sammlung des S. I. A. im Jahre 1932 in Lausanne waren Nachwirkungen zu spüren.

Es handelte sich damals, 1931, um eine jährlich auszurichtende Subvention von 150 000 Fr., und die Lausanner Initiative wurde vor allem unter Hinweis auf die Erziehungshoheit der Kantone nicht weiter verfolgt. In der soeben abgelaufenen Frühjahrsession der Eidg. Räte kam nun ein Finanzbegehren der EPUL zur Sprache, dem, unter dem Titel Nachwuchsförderung in den technischen Berufen, ohne Einwand von irgend einer Seite entsprochen wurde: eine einmalige Leistung des Bundes im Betrage von max. 3,7 Mio Fr. zugunsten der baulichen Erweiterungen der EPUL. In der gleichen Session wurde auch, ebenfalls ohne

jede Opposition, das Zehnfache dieser Summe der ETH zugesprochen für ihre Physik-Neubauten, vor allem auf dem Höggerberg.

Nos et mutamur in illis: als Nachfolger des damaligen Generalsekretärs der G. E. P. und als Mitglied ihrer Kommission für die Förderung des technischen Nachwuchses gebe ich unserer Freude über beide Beschlüsse Ausdruck. In einem gewissen Mass hat ja auch die durch G. E. P.-Präsident Waldvogel schon 1957 inaugurierte Aktion der G. E. P. geholfen, das Terrain in Bern vorzubereiten, und die Kommission war sich immer einig, dass es nur erwünscht sei, wenn die Aktion der G. E. P. indirekt auch der EPUL zugutekomme.

Problèmes de fondation pour l'agrandissement des magasins «Au Grand Passage» à Genève

Par P. Knoblauch, Ingénieur de la S. A. Conrad Zschokke, Genève¹⁾

1. Introduction

A première vue, ce chantier ne semblait pas présenter de problèmes particuliers dont il valait la peine de parler: il s'agissait de la démolition et de la reconstruction d'une partie du plus grand magasin de Genève, les grands magasins «Au Grand Passage S. A.». Mais l'exécution des travaux, prévue selon une méthode qui a fait ses preuves lors de la reconstruction d'un immeuble voisin a finalement réservé de telles surprises que seuls les efforts conjugués et soutenus de tous les participants ont pu éviter des dégâts importants.

Les travaux sont dirigés par le Bureau Technique des Grands Magasins «Au Grand Passage S. A.». Le mandat d'architecte a été confié au Bureau de Monsieur le Dr. Roland Rohn à Genève et le mandat d'ingénieur aux bureaux Aberson et Epars à Genève et du Professeur A. Sarrasin à Lausanne. Les travaux de Génie Civil et de maçonnerie sont exécutés par le consortium des entreprises S. A. Conrad Zschokke, Genève, et Induni & Cie, Genève.

2. Données générales

La partie du «Grand Passage» intéressée par les travaux d'agrandissement forme un rectangle d'une largeur de 42,5 m et d'une longueur de 56,5 m. Cette surface de 2400 m² était occupée par plusieurs bâtiments, partiellement démolis à ce jour, d'un volume total de 45 000 m³, qui sont à remplacer par un seul grand bloc d'environ 95 000 m³. Sur trois de ses

côtés, la nouvelle construction est adjacente à des bâtiments existants, dont certains remontent au 17^e siècle; le quatrième côté longe la rue du Rhône (Fig. 1).

La nappe phréatique, située à environ 3,50 m en dessous du niveau de la chaussée, rendait impossible auparavant la construction de caves profondes. La nouvelle construction, par contre, aura trois et quatre sous-sols et sera supportée par un radier général, exécutés à une profondeur de 13 m sous le niveau du rez-de-chaussée, c'est-à-dire à 9,50 m en dessous de la nappe. Au préalable, les fondations des anciens murs mitoyens doivent être reprises par des murs en sous-œuvre, fondés à —14 m (Fig. 2).

Le maître de l'œuvre, les Grands Magasins «Au Grand Passage S. A.», ne pouvant pas libérer en même temps tous les bâtiments qu'il occupe dans la zone à reconstruire, il a été prévu d'exécuter les travaux en deux étapes. Dans notre exposé, nous nous occupons seulement de l'exécution de l'étape 1, l'étape 2 présentant en principe les mêmes problèmes.

La fouille générale de la première étape accuse une profondeur de 13 m alors que la largeur n'est que de 17 m. Ce rapport profondeur/largeur fixait le mode d'exécution: il fallait exécuter l'enceinte de la fouille avant le terrassement

¹⁾ Conférence faite le 21 mai 1960 à Nyon lors de l'assemblée générale de la Société Suisse de Mécanique des Sols et des Travaux de Fondations. Texte complété le 20 mars 1961.

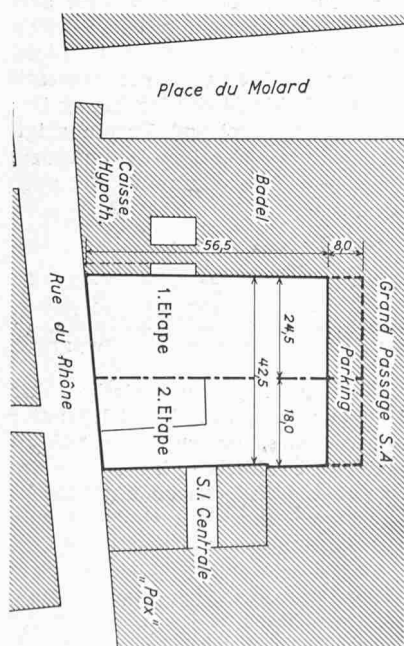


Fig. 1. Plan des deux étapes à reconstruire, échelle 1:1700

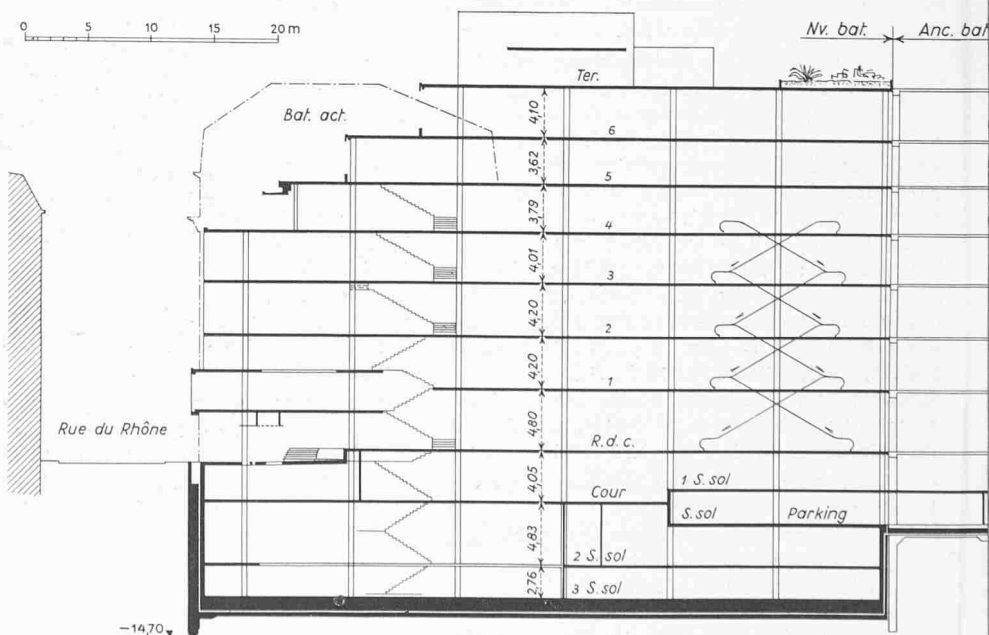


Fig. 2. Coupe longitudinale 1:600. La nappe phréatique se trouve au niveau de l'ancien sous-sol