

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 6

## **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.](#)

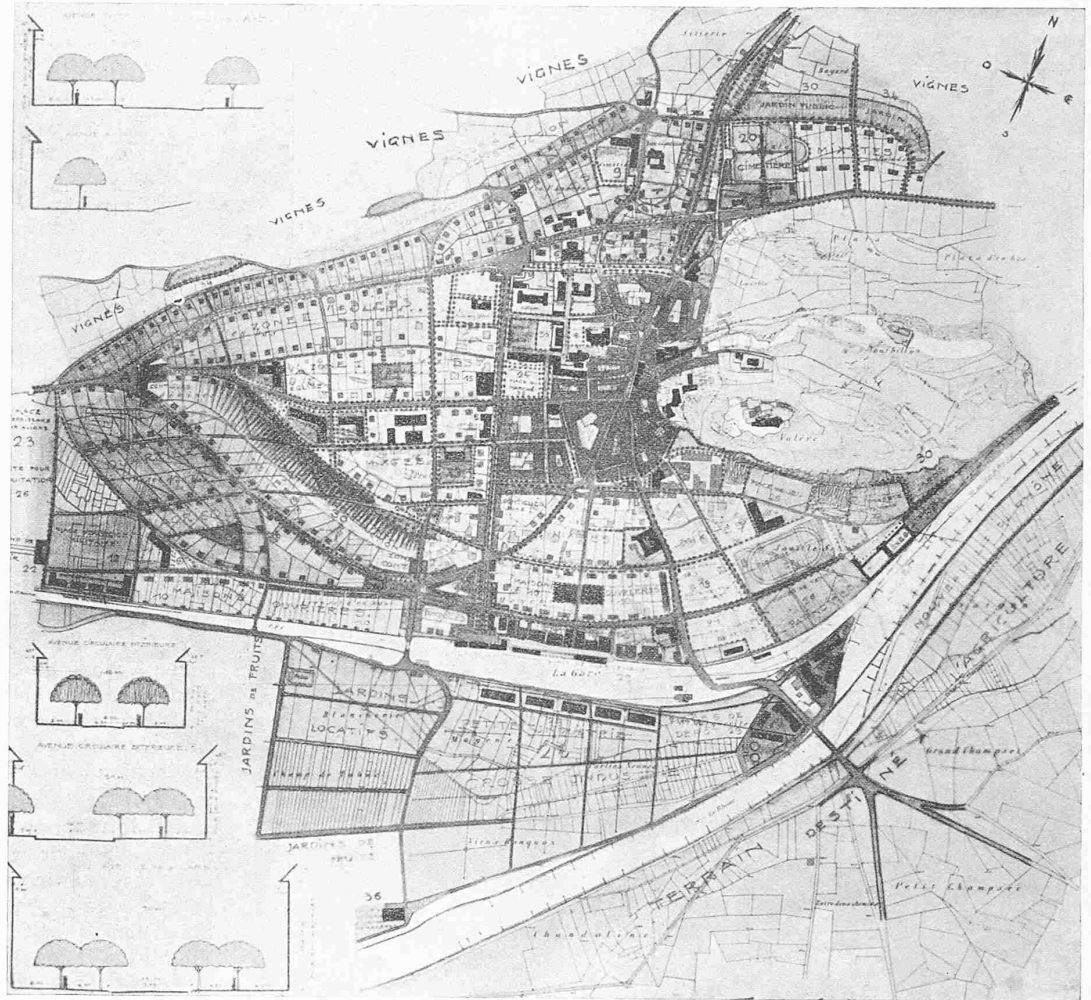
**Download PDF:** 29.01.2025

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

Bei Versuchen über die Betonpressung auf die Holzschalung hat man bei 0,80 m dicken Mauern und 1,5 bis 3,0 m Betonhöhe einen Druck von 2 t/m<sup>2</sup> (konstant) gefunden. Von 0 bis 1,5 m kann ein parabolischer Verlauf angenommen werden. Die Schalung der rippenförmigen Seitenmauern der Schleusenammer zeigt Abb. 11.

Die Baukosten der neuen Schleuse sind veranschlagt auf rund 37 Mill. Franken; sie verteilen sich auf: Landerwerb mit 4, Erdarbeiten 7, Eisenbeton 20, Schleusentore 2,2 und deren Bewegungs-Vorrichtungen rund 4 Mill. Fr. Im Jahre 1919 wurden die Erdarbeiten, 1923 die Betonierung in Angriff genommen; die Inbetriebnahme der Schleuse soll 1929 erfolgen.

Dr. L. B.  
(Schluss folgt.)



Bebauungsplan für Sitten. 1. Rang (3000 Fr.) Motto „Avenir“. Arch. E. Grindat, Lausanne. Masstab 1 : 15000.

### Ideen-Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Sitten.

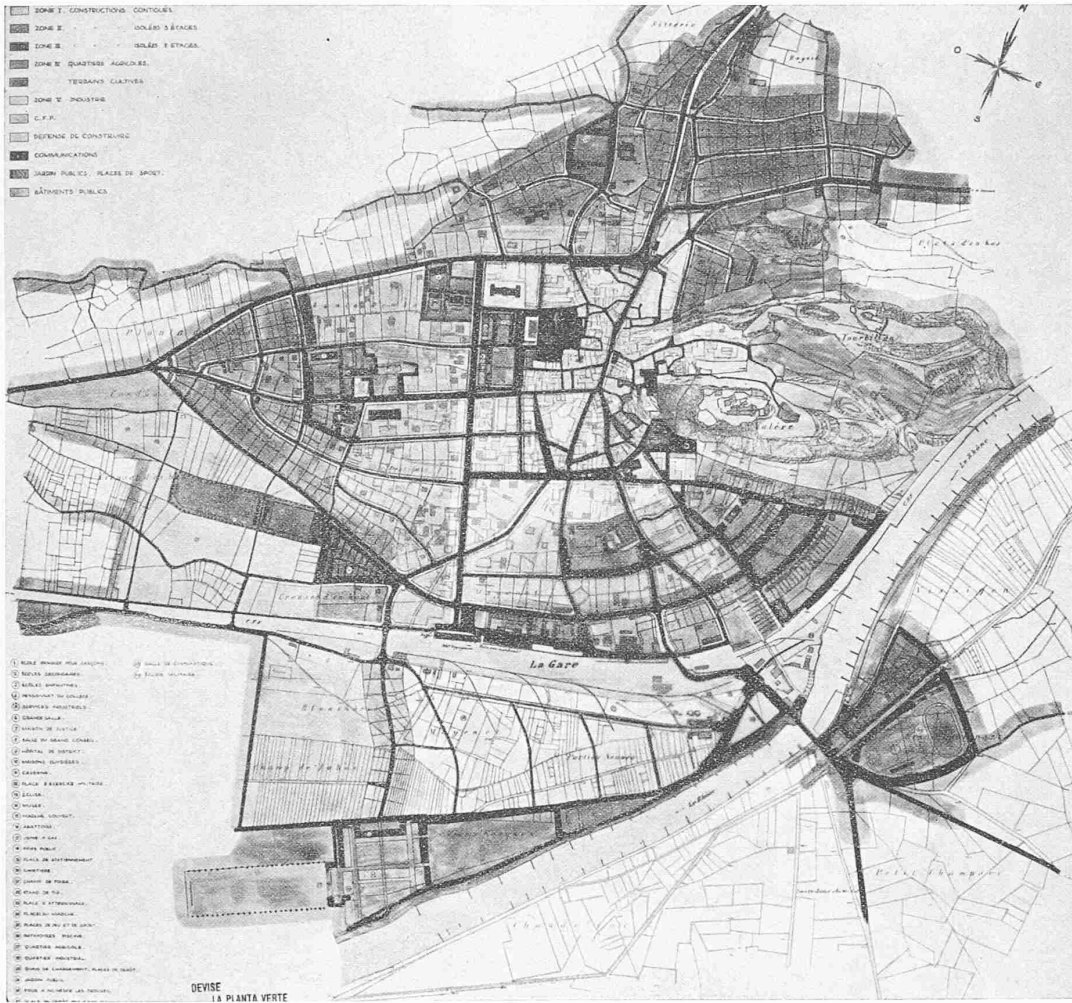
In Anbetracht des Umstandes, dass sich unter den sechs Prämierten auch drei deutschschweizerische Bewerber befinden, geben wir auszugsweise von dem Resultat dieses allgemein schweizerischen Wettbewerbes auch hier noch Kenntnis. Die vier dargestellten Entwürfe sind zudem Bestandteile der gegenwärtigen Schweiz. Städtebau-Ausstellung (Saal VIII), wodurch unsere Veröffentlichung an Aktualität noch gewinnen möge. Bezüglich der vollständigen Veröffentlichung sei verwiesen auf das „Bulletin Technique“ vom 16. und 30. Juni d. J. Die vollständige Prämiierungsliste finden unsere Leser in der „S. B. Z.“ vom 5. Mai d. J.

#### Extrait du Rapport.

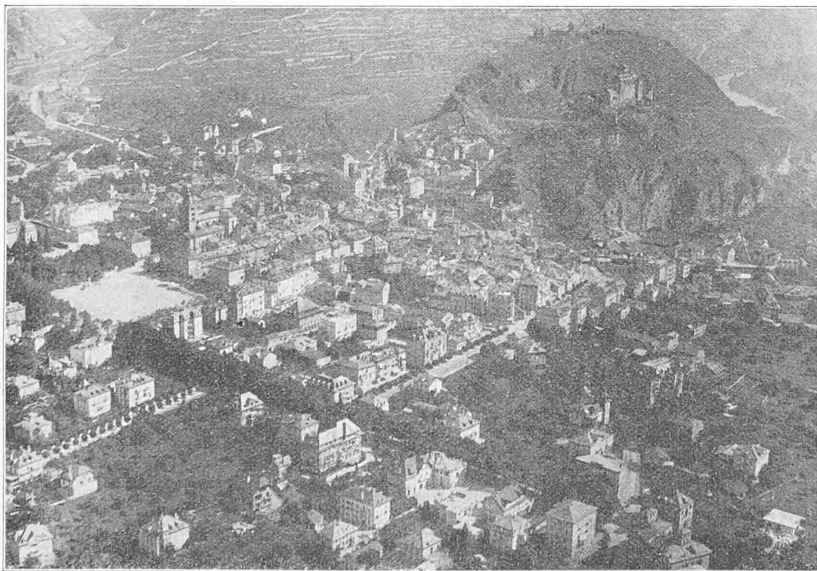
„Avenir“ (1er prix). Bon projet, très clair, et s'adaptant bien au terrain. — Grandes communications: L'artère de grande communication au nord de la ville est une bonne solution à recommander; son amorce à l'ouest est bien comprise. La route au sud-ouest dans la direction du pont du Rhône est bien étudiée, longeant le pied du cône de déjection de la Sionne dans les Condémines et Creusets. La transversale nord-sud à travers la ville prévoit l'élargissement



Gegenwärtiger Zustand von Sitten. — Uebersichtsplan 1 : 20 000.  
Die Clichés auf den Seiten 72 bis 75 sind dem „Bulletin Technique“ entlehnt.



2. Rang (2800 Fr) Motto „La planta verde“. Arch. Egidius Streiff, Zürich. — Massstab 1 : 15000.



Fliegerbild von Sitten aus SW. (Phot. der Ad Astra-Aero, Zürich).

de la rue du Rhône. — Réseau secondaire: Les communications du centre vers la gare sont suffisantes et le lotissement des différents quartiers est bien compris, mais la forme donnée aux carrefours est critiquable. — Zones: Il n'a pas été donné assez d'importance aux zones 1 et 2 et l'enclave de maisons ouvrières entre ces deux zones n'est pas judicieuse, ces terrains devant être réservés à la zone 2. Les zones 3, 4 et 5 sont bien réparties

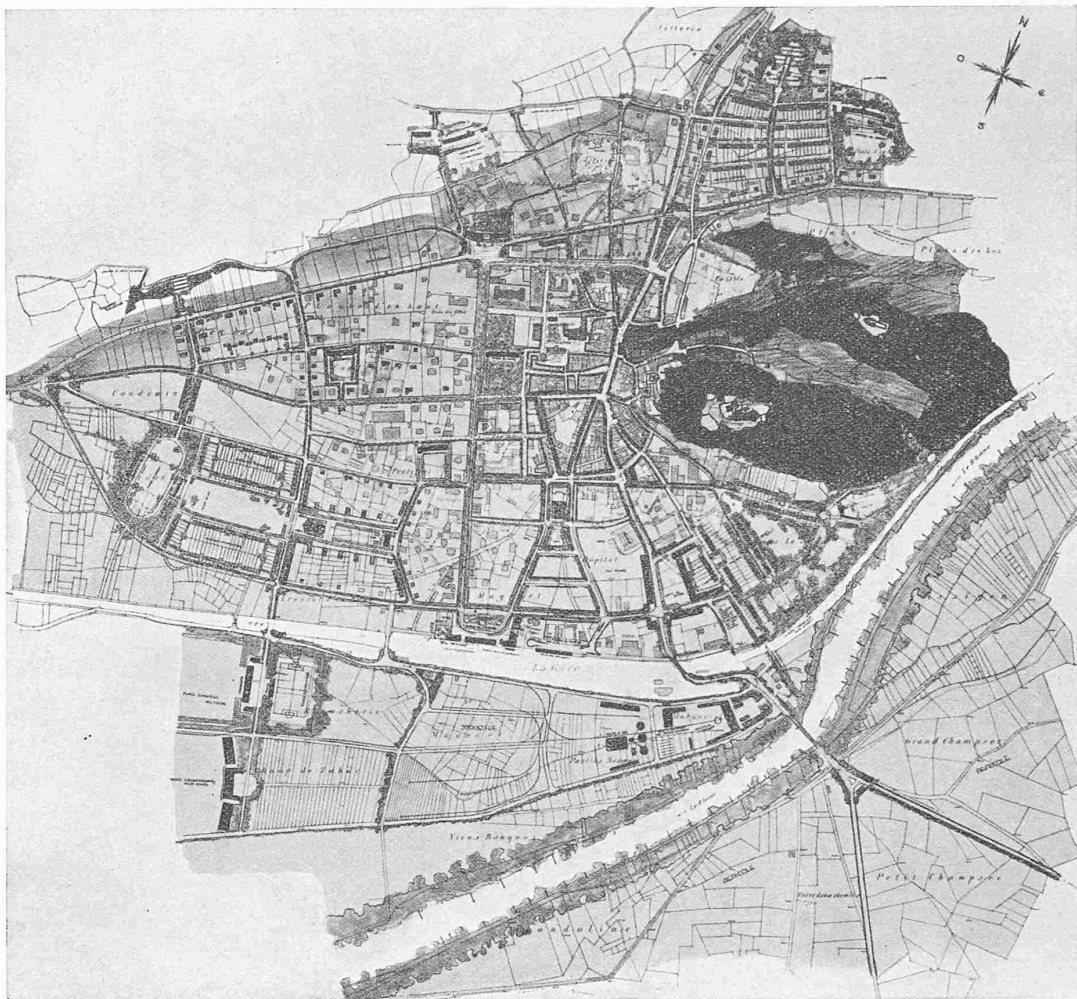
et le quartier industriel bien situé et spacieux, par contre, les entrepôts au nord de la gare sont mal placés. — Bâtiments publics: Les bâtiments scolaires à l'ouest sont trop excentriques et devraient être groupés plus près du collège. L'idée de séparer le jardin public de la Planta par le Palais de Justice n'est pas heureuse; par contre, les emplacements attribués à l'église et au théâtre sont bons. L'hôpital serait mieux placé sur le terrain choisi pour le nouveau cimetière en laissant l'ancien à sa place. Les casernes et le stand sont à mettre ailleurs; les abattoirs sont trop à l'étroit et l'emplacement du marché couvert mal choisi. — Places et sports: Intéressante recherche pour les jardins publics, bon choix pour la place de foires et le stationnement quoique trop d'ampleur soit donnée à cette dernière. Les emplacements fixés pour les

jeux et sports et l'atterrissage doivent être cherchés ailleurs, ainsi que la patinoire qui est trop au soleil et le dépôt des gadoues qui est trop éloigné. La déviation du Rhône pour établir une promenade sous le Scex est une solution exagérée et coûteuse.

„La Planta verde“ (2<sup>e</sup> prix). Plan bien condensé et indications générales très claires. — Grandes communications: Les grandes communications sont bien conçues; l'auteur du projet a eu raison de ne pas faire passer la route cantonale sous le Scex. Le nouveau tracé de la route cantonale est facile à réaliser, grâce à la correction de la route de St-Georges; il y a possibilité de sens unique autour de ce quartier. Cette solution est économique sans être radicale. La route du sudouest „Condémines-Gare-Pont du Rhône“ est bien adaptée au terrain en utilisant le pied du cône. La transversale nord-sud est améliorée par l'élargissement de la rue du Rhône. — Réseau secondaire: Le maintien des anciennes artères conduisant à la gare est judicieux et les accès aux quartiers industriels sont bien compris. Les communications sont bien adaptées à la topographie du terrain, spécialement dans le quartier des Condémines; par contre, le réseau des avenues au pied du vignoble n'est pas suffisamment étudié. — Zones: Les zones de construction sont bien réparties et ressortent d'une manière apparente; celle de l'industrie est bien à sa place au sud de la gare. — Bâtiments publics: Les bâtiments scolaires sont heureusement groupés à l'intérieur des grandes communications; toutefois, celui de l'école enfantine devrait se trouver dans le même

quartier que les autres écoles. L'emplacement du bâtiment des S I. est mal choisi; cet édifice masque la perspective du temple protestant et, de plus, il étrangle le carrefour des routes au nord de la rue du Grand-Pont. Les autres bâtiments publics et administratifs sont bien répartis, à l'exception cependant du marché couvert qui est un peu relégué, du stand mal orienté, des casernes et des écuries qui seraient mieux placées à la jonction des routes de Vex et de Bramois. L'agrandissement de l'hôpital actuel est une solution heureuse et économique. — Places et sports: Les places de jeux, sports, patinoires, piscine, jardins publics, sont suffisantes, celle d'atterrissage est bien située. Le terrain assigné au cimetière est mal choisi dans un bas-fond; celui du marché est trop petit et trop éloigné du centre; la place de stationnement est insuffisante.

„Sion“ (3<sup>e</sup> prix). Projet clairement étudié et communications principales bien indiquées et judicieusement placées. — Grandes communications: La nouvelle route cantonale passe au nord de la ville, en évitant l'Avenue du Nord et le carrefour du Grand-Pont; son tracé est direct et son point de départ à l'ouest bien marqué. Cette solution est à retenir. La route de communication sud, avec la gare et le Pont du Rhône, est bien étudiée. La transversale nord-sud est également clairement indiquée. — Réseau secondaire: L'auteur a voulu améliorer les communications intérieures avec la gare, en supprimant certaines rues existantes et en proposant le lotissement d'un quartier symétrique, peut-être un peu exagéré, mais intéressant. L'étude du quartier de Pratifori-Condémines et Creusets ne s'adapte pas à la configuration du sol et s'étend trop à l'ouest. La recherche de la symétrie dans tout ce projet a du mérite, mais elle est trop souvent faite au détriment des rues existantes. — Zones: Les zones de construction sont bien indiquées, mais trop étendues à l'ouest et dans les Creusets d'en bas. Le quartier industriel prévu assez grand et bien placé. — Bâtiments publics: Les bâtiments scolaires sont un peu trop dispersés. Le choix de l'emplacement du musée paraît intéressant. L'usine à gaz et les abbatoirs sont bien situés; il en est de même du théâtre. Par contre, le bâtiment des Services industriels et l'hôpital sont sur des terrains trop excentriques. Le palais de justice n'est pas à sa place au nord de la Planta; la nouvelle église, ainsi que les casernes, sont sur des terrains trop humides. — Places et sports: Le champ de foires est dans un bon endroit, mais trop exigü. La transformation des terrains sous le Scex est d'un luxe exagéré, pas contre l'idée de promenades sur les rives du Rhône est heureuse. L'emplacement réservé à l'aviation est dans de mauvais terrains, le cimetière est trop éloigné et la patinoire dans un endroit trop chaud.

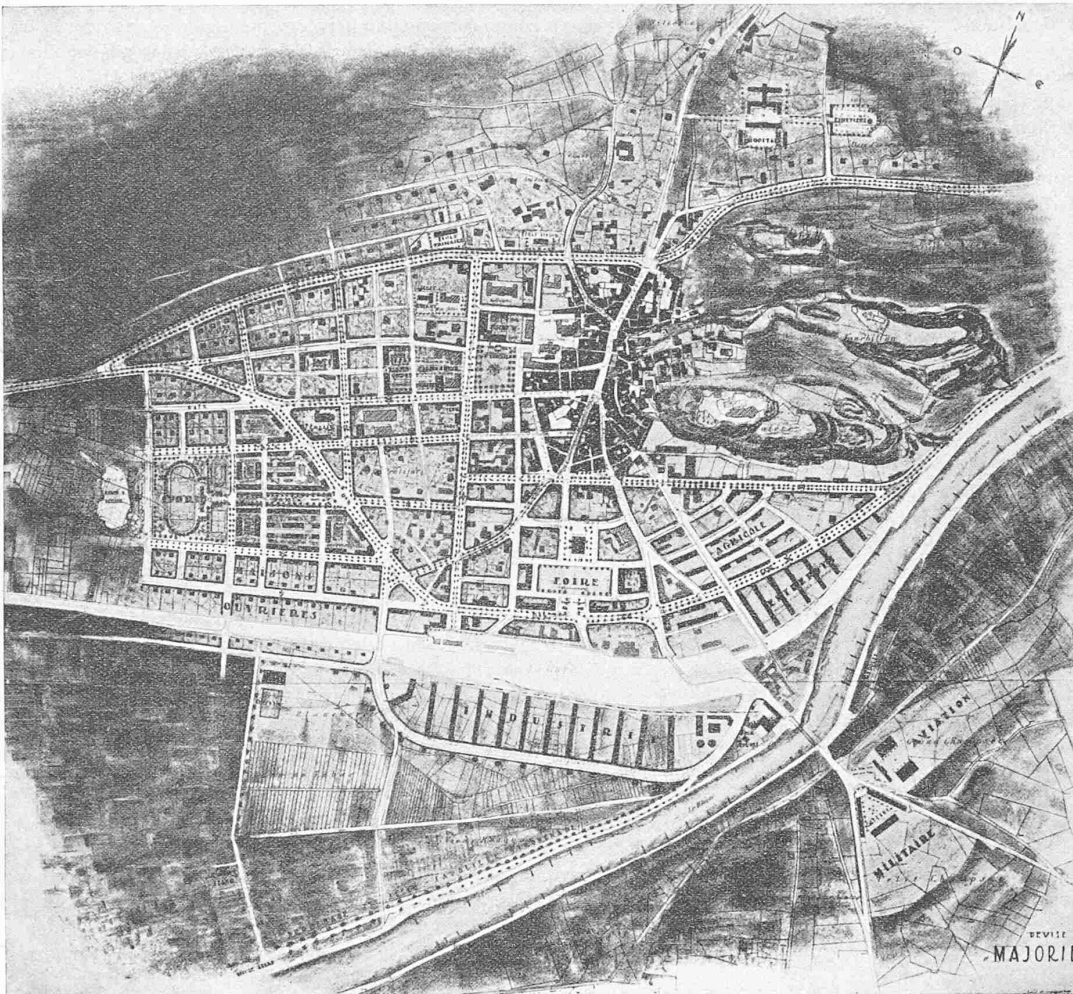


3. Rang (2000 Fr.) „Sion“ (1.) Arch. Jos. Schütz (i. Fa. J. Schütz, E. Bosshard), Zürich. — Masstab 1 : 15000.

„Majorie“ (4<sup>e</sup> prix). Projet simple et clair. Grandes communications: La proposition de deux grandes communications, l'une au nord et l'autre au sud, est exagérée. Le tracé de l'artère nord est économique et acceptable; son point de départ à l'ouest est suffisamment indiqué. Le prolongement de la grande artère au sud doit être supprimé dès l'étranglement entre la voie ferrée et les rochers de Valère; d'autre part, l'importance donnée aux deux Avenues sous le Scex est à réduire à partir de la transversale nord-sud (route de l'Hôpital). — Réseau secondaire: Les communications à l'intérieur de la ville sont bien tracées, tout en conservant les anciennes artères et en prévoyant les élargissements nécessaires. — Zones: La répartition des zones est bien comprise; cependant, le quartier industriel au nord de la voie ferrée devrait être supprimé. — Bâtiments publics: Les écoles secondaires et primaires ne devraient pas être au delà de la grande voie de communication. L'utilisation du jardin public pour des bâtiments administratifs et la création à grands frais d'un nouveau jardin public au nord de la route de Lausanne, n'a pas sa raison d'être. La nouvelle église est bien située, ainsi que les casernes et l'hôpital, mais celui-ci occupe une surface trop étendue. Les abbatoirs sont à repousser un peu à l'ouest; le stand est mal orienté. — Places et sports: L'emplacement du champ de foires et du marché couvert est bien choisi; par contre, la place de stationnement est insuffisante et occupe un terrain trop coûteux. Le projet pour le parc des sports est joli et la place d'aviation bien choisie; tandis que le cimetière est trop excentrique et son accès par la route cantonale est défectueux. La patinoire est trop au soleil.

\*

Die beiden im 5. und 6. Rang prämierten Entwürfe der Arch. Walter Baumann in Lausanne (mit 1300 Fr.), bzw. Fritz Schülin in Faulensee bei Spiez (mit 1100 Fr.) findet man im „Bulletin Technique“ vom 30. Juni 1928.



4. Rang (1800 Fr.). „Majorie“. Arch. Gilliard & Godet (Lausanne) und Ing. F. Rauchenstein (Sitten).

### Zur Schweizerischen Städtebau-Ausstellung.

Zürich 4. August bis 2. September 1928.

Die erste Städtebau-Ausstellung in der Schweiz hat im Jahr 1911 stattgefunden und sie hat als wichtiges Ergebnis den Wettbewerb „Gross-Zürich“ zur Folge gehabt. Es war aber damals nicht die Architektenschaft, von der die Initiative dazu ausging; die damaligen Baukünstler betrachteten im allgemeinen diese Organisationsfragen, auf die es dem modernen Städtebau ankommt, als etwas Subalternes, das allenfalls das Tiefbau-Ressort angeht, und wenn man sich schon mit Städtebau befasste, so geschah es im Sinne von Camillo Sitte, also auf Grund ausschliesslich ästhetischer Standpunkte. Da viele jüngere Architekten eine höchst unsachliche Phobie vor dem Wort „Aesthetik“ haben, und da Le Corbusier in seinen Schriften Camillo Sitte sehr unnötigerweise schlecht macht, ist es vielleicht nicht überflüssig, wieder einmal ausdrücklich zu sagen, dass Camillo Sittes ausgezeichnete Schrift noch immer zum Besten gehört, was über Städtebau geschrieben wurde. Bloss wird darin nur über eine Seite des Städtebaues gehandelt, die sozusagen statische, beharrende Seite. Das bewegte, dynamische Element des Verkehrs, und die wirtschaftliche Seite sind nicht berücksichtigt; aber es wäre natürlich unsinnig, jemandem Vorwürfe zu machen, weil er über das Thema schrieb — und gut schrieb — das *ihn* interessierte, und nicht über ein anderes. Auch wird anderseits in der augenblicklichen Verkehrsbegeisterung gelegentlich vergessen, dass das statische Element etwas auch der modernsten Stadt essentiell Anhaftendes ist, denn schliesslich besteht eine Stadt nicht nur aus Verkehrsströmen und Kraftbündeln, sondern aus festen Gehäusen, und das Problem liegt in der Ausbalanzierung der beiden Elemente, und nicht darin, dass man das eine zu gunsten des andern negiert.

Es war also, wie gesagt, nicht die Architektenschaft, die 1910/11 den Gedanken einer Zürcher Städtebauausstellung zuerst aufgriff und verwirklichte, sondern der Herausgeber der Schweiz.

Bauzeitung, womit sich einmal mehr die Zusammenfassung architektonischer mit rein ingenieurmässiger Betrachtungsweise in diesem Blatt als fruchtbar erwies. Auf der Ausstellung in Düsseldorf 1910 hatte Ing. C. Jegher, in Begleitung von Arch. M. Häfeli, eine Auswahl städtebaulicher Pläne gesucht und gefunden, die das hauptsächlichliche Material bilden sollten, um hierzulande zu veranschaulichen, was neuzeitlicher Städtebau ist und will. Bauvorstand Dr. E. Klöti und der Direktor der Zürcher Kunstgewerbeschule, damals noch Prof. De Praetere, nahmen die Idee mit Interesse auf, und das Kunstgewerbe-Museum stellte seine Ausstellungsräume zur Verfügung<sup>1)</sup>. Auch dieser Zug ist interessant: damals wie heute haben die modernen Bestrebungen in der Architektur in den Kreisen der Zürcher Kunstgewerbeschule rascheres Verständnis und energischer Förderung gefunden, als in den Architektenkreisen selber.

Und so darf sich denn bei dieser Gelegenheit die „S. B. Z.“ mit Genugtuung sagen, dass es wenigstens zu einem bescheidenen Teil auch ihrer Mitarbeit im Dienst der grossen Entwicklungsströmungen zu danken ist, wenn heute bei unsern Stadtverwaltungen für die Bedeutung des „Städtebaues“ solches Verständnis sich äussert, und wenn die repräsentativste schweizerische Architekten-Vereinigung, der B. S. A. sein zwanzigjähriges Bestehen damit feiert, dass er seinerseits eine Städtebauausstellung veranstaltet.

\*

In der heutigen Ausstellung liegt freilich der Akzent im reinen Konstatieren der tatsächlichen Zustände; was an Projekten für die Zukunft gezeigt wird, etwa ein Wolkenkratzer als Stadthaus für Zürich, wirkt etwas zufällig und wenig glaubhaft. Es galt vor allem, dem oft empfundenen Mangel abzuweichen, dass für städtebauliche Ausstellungen im Ausland kein Material zusammengestellt war, das die Schweiz würdig repräsentiert hätte. Dieses Material ist nun unter Führung des B. S. A. gesammelt. Die zuständigen Aemter der Städte Basel, Bern, Biel, St. Gallen, Genf, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Luzern, Winterthur und Zürich haben sich auf gemeinsame Darstellungs-Normen geeinigt, und so ist denn eine Schau farbenprächtiger Pläne zustande gekommen, die einen aussergewöhnlich stattlichen Eindruck macht.

Fügen wir gleich bei, dass auch die Aufhängung und Beschriftung sehr schön ist, sodass die Schweiz im Vertrauen auf dieses wohlorganisierte Material künftigen Ausstellungen mit Ruhe entgegensehen kann. Ein reichhaltiger Katalog, dessen wichtigste Beiträge aus der Feder von Camille Martin, Prof. Bernoulli und den Stadtbaumeistern der beteiligten Städte, oder deren Vertretern stammen, und zum Teil zweisprachig abgedruckt sind, gibt willkommene Erklärungen. Wir lassen aus der Einführung von C. Martin

<sup>1)</sup> Näheres hierüber in „S. B. Z.“ vom 3. Dezember 1910 (Bd. 56, S. 309).