

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**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:** 18.05.2025

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

## Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für die rechtsufrigen Quartiere in Genf.

Um den Lesern das Verständnis dieses wichtigen Wettbewerbs zu erleichtern, folgen wir dem Beispiel des „Bulletin Technique de la Suisse romande“, indem wir dem Bericht des Preisgerichtes zwei in der Wochenbeilage „Pour la Cité moderne“ der Zeitung „La Suisse“ veröffentlichte, von berufener Feder stammende Artikel vorangehen lassen, die einen Ueberblick über die gestellte Aufgabe bieten. Die Darstellung der prämierten Entwürfe folgt in nächster Nummer.

Pour aborder notre examen, commençons par sérier par ordre d'importance les éléments du problème qui était proposé:

1. Aménagement du faubourg de Saint-Gervais, entre le Rhône et la voie ferrée.
2. Voies d'accès à la Société des Nations et quartiers voisins.
3. Aménagement du quartier des Pâquis.
4. Etude du quartier de l'Île et des quais.

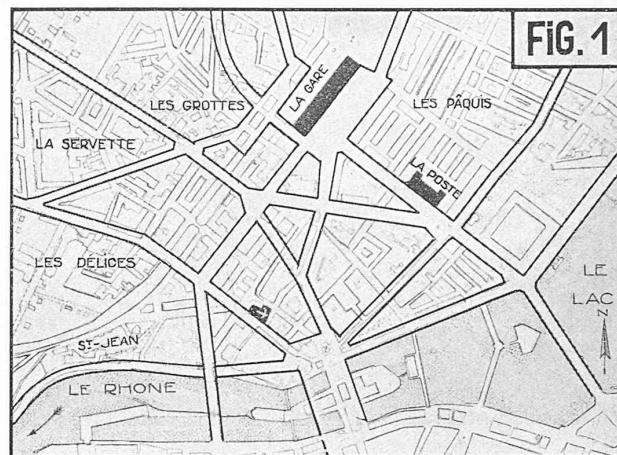
*Le faubourg.* Nous examinerons la première de ces régions en considérant les divers projets au point de vue de la circulation, du lotissement et de la mise en valeur du quartier. Les croquis ci-contre nous aideront à exposer la valeur primordiale d'une bonne circulation pour ce quartier qui constitue le cœur de la rive droite. De la disposition des voies principales qui seront adoptées dépendra en grande partie non seulement le développement du reste du territoire de la rive droite, mais encore dans une certaine mesure de celui de la rive gauche.

*Les ponts.* Après avoir enregistré l'importance du pont de la Coulouvrenière pour le trafic intéressant particulièrement Plainpalais et Carouge, et le pont du Mont-Blanc pour la direction des Eaux-Vives et de Chêne, il faut constater que la traversée de l'Île restera, comme de tous temps, la plus importante. C'est en effet à cet endroit que le pied de la colline de la vieille ville touche le Rhône et partage, au point de vue topographique, les deux grands courants de circulation cités plus haut, mais en les drainant à travers les quartiers d'affaires et de commerce les plus importants de la ville. (Voir le plan fig. 4, page 250.) — Voici donc les trois points qui doivent servir de base au réseau général de la circulation du faubourg. Nous ne croyons pas qu'il soit judicieux d'en créer de nouveaux, servant par exemple d'accès de la percée Fusterie-Corramerie (dont les divers projets sont fort discutables). Ce serait augmenter sur la rive droite les points de croisement de circulation qu'il faut avant tout éviter.

*Les grandes routes.* Les autres points fixes du réseau sont constitués par les passages sous voies où s'écoule le grand trafic extérieur amené par les rues Voltaire, de la Servette et de Montbrillant. Enfin la route de Lausanne, cette dernière dédoublée par le quai du Mont-Blanc. Le dégagement des quartiers de Saint-Jean et des Pâquis vers le centre ne constitue qu'un trafic local, par conséquent secondaire.

*Une première solution.* Voici donc déterminées les données du problème de la circulation, et il semble fort aisé de le résoudre selon le croquis fig. 1. Il suffit en effet de créer la percée Servette-Coutance, facile à réaliser, et d'élargir les artères déjà existantes, pour compléter le système actuel du quartier. Il y a cependant quelques sérieux inconvénients à ce réseau de diagonales: ce sont les croisements et surtout les débouchés en biais. Ainsi la rue de Cornavin débouchera sur Servette-Coutance comme actuellement Chantepoulet sur la rue du Mont-Blanc. Par une circulation intense, ces points présenteront un danger permanent bien plus grand qu'un croisement de rues à angle droit, dont la circulation peut être réglée par des signaux optiques ou par un agent.

*Un projet audacieux.* Pour obvier à ces inconvénients, deux concurrents (1<sup>er</sup> et 4<sup>me</sup> rang) ont osé une solution

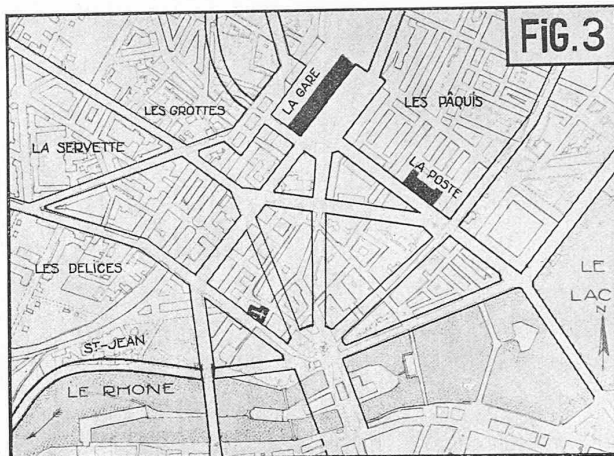
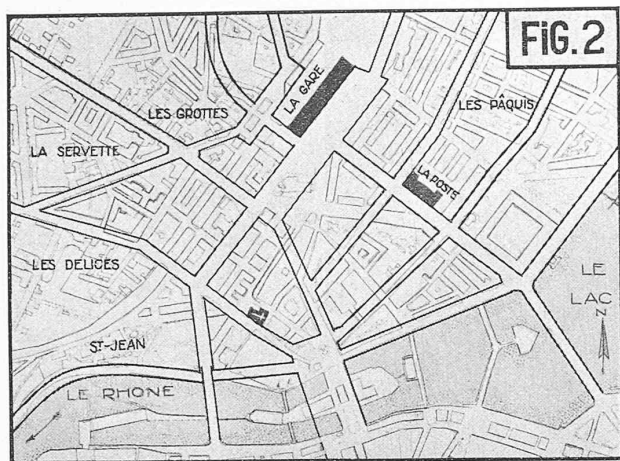


extrême: la suppression des rues de Chantepoulet et de Cornavin (voir fig. 2). Ceci n'est possible qu'avec la création d'une place de la gare de dimensions doubles de celles prévues actuellement, c'est-à-dire s'étendant de la rue des Alpes à la Servette. Le trafic se déroulerait donc sur un espace suffisamment grand pour être réglé facilement sans aucun risque de collisions et ensuite réparti dans les diverses directions. — Et l'église Notre-Dame, qu'en faites-vous? Voilà bien, malheureusement, la grosse difficulté, car sinon le projet serait trop simple; mais peut-être faut-il dire, comme l'un des visiteurs de l'exposition: „Genève vaut bien une messe!“ Il faut également ajouter que la suppression de Chantepoulet et de Cornavin n'ira pas non plus sans difficultés, mais du moins l'exécution pourra-t-elle se faire par étapes. Un des avantages de cette solution sur la précédente est certainement l'excellent principe de lotissement possible pour le quartier entre Coutance et la rue du Mont-Blanc. D'autre part, le prolongement de la rue de Berne jusqu'à Coutance et celui de la rue des Pâquis jusqu'à Bel-Air amèneront un trafic qui donnera à tout ce territoire une valeur commerciale qui manque totalement aujourd'hui.

*Une idée qui réparaît.* Enfin une solution fort intéressante (fig. 3), qui est un intermédiaire entre les deux précédentes, est également présentée. Elle avait déjà été publiée dans notre journal, il y a près de deux ans, et avait pour auteur l'un des meilleurs architectes de notre ville: c'est l'idée des artères en éventail partant de la place Saint-Gervais. Elle est exprimée sous une forme très régulière dans quelques-uns des projets, d'autres ont cherché à la réaliser en ménageant dans une certaine mesure l'état actuel; on arrive de cette façon à une conception moins monumentale et qui paraît plus opportune. Cependant, en pesant les possibilités d'exécution, nous en arrivons à la conclusion que les difficultés ne seront pas moindres que dans la solution précédente. Et cela nous semble justifier le choix du jury.

*Un dilemme.* La Ville de Genève va se trouver maintenant en face d'un dilemme: ou bien adopter une solution facile à réaliser (fig. 1), mais qui laissera au faubourg sa réputation de quartier impossible pour le commerce, la banque et les grands magasins. Dans ce cas, il suffira de créer la percée Coutance-Servette et de laisser „retaper“ les bâtiments en élargissant un peu les rues au fur et à mesure des constructions. Ou bien faire un très gros effort qui balaie les îlots insalubres et amène dans ce territoire magnifiquement situé entre la gare et Bel-Air la vie des affaires, avec tout le trafic qui aujourd'hui s'en détourne parce que les rues sont étroites et tortueuses et les maisons vieilles et tristes.

*Ce que dit le jury.* Et voici ce qu'en pense le jury: „Il n'est pas dans les compétences du jury de déterminer quelle est l'importance des dépenses que peut engager la Ville de Genève pour la réalisation de l'un ou de l'autre



des projets. Il constate toutefois que l'importance du résultat qui sera acquis par la transformation d'un quartier placé dans une situation exceptionnelle, au cœur de la ville, justifierait un effort économique également exceptionnel."

\*

*Aucun projet n'est parfait.* Il est permis de dire que tous les projets, même ceux qui sont primés, sont fort inégaux de valeur dans les diverses solutions qu'ils présentent. Tel offre une bonne étude du quartier des Pâquis qui n'a rien su faire dans le Faubourg; un autre a bien étudié les voies d'accès à la S. d. N. mais préconise un réseau de lignes de trams inadmissible.

*Car le problème est difficile.* Il ressort de ceci que l'aménagement d'une ville est un problème trop complexe pour qu'il soit possible de le résoudre dans un laps de temps aussi court que celui qui est imparti généralement pour un concours d'architecture. Il est évident qu'il ne pouvait s'agir, dans le cas particulier, que de provoquer des idées nouvelles qui puissent infirmer ou confirmer la valeur de certaines études déjà faites par l'administration et l'inciter à diriger ces recherches dans une nouvelle direction. Le gros travail de mise au point devra donc maintenant être entrepris par les services techniques municipaux et cantonaux, services pour lesquels le projet de fusion accepté en deuxième débat au Grand Conseil prévoit fort heureusement l'unification. — Sans avoir pris position sur les possibilités de réalisation, le jury a cependant donné un avis catégorique sur un certain nombre de points que nous allons passer brièvement en revue.

*Quai Turretini.* Quelques lecteurs se souviendront du concours<sup>1)</sup> qui fut ouvert, il y a quelques années, entre architectes genevois dans le but d'obtenir des propositions pour l'aménagement du quartier du Seujet. A ce moment déjà, il y eut des partisans du "quai bas" et du "quai haut". Les premiers désiraient conserver la ligne horizontale du mur du quai, préconisaient le principe de la disposition actuelle avec chaussée passant sous le pont de la Coulouvrenière; les autres préféraient que cette même chaussée aboutisse plutôt au niveau de celle du pont. Cette dernière solution est actuellement rejetée parce qu'il paraît inopportun de créer ainsi un croisement nouveau d'artères qui compliqueraient la circulation. Au point de vue esthétique, le "quai bas" est d'ailleurs d'un effet beaucoup plus heureux, car il permet d'éviter les trop hautes murailles qui déparent le quai de la Poste qui se trouve en face. Il va sans dire que des communications pour piétons devront être prévues dans des conditions meilleures que celles qui existent actuellement.

*Quartier de l'Île.* Presque tous les projets confirment la nécessité du prolongement de la Corraterie jusqu'à Saint-Gervais; les plus intéressants prévoient l'aména-

gement d'une grande place englobant la place Bel'Air, les ponts de l'Île élargis et la place de Saint-Gervais. Plusieurs conservent d'une façon plus ou moins habile la tour relativement moderne qui doit nous rappeler le souvenir de celle de Jules César. S'il apparaît que la construction de ce quartier doit encore faire l'objet d'études minutieuses, ce concours aura démontré une fois de plus l'absolue nécessité d'acquiescer tous les immeubles afin de permettre, dans un avenir pas trop éloigné, la réalisation d'un beau programme qui fera de l'Île un joyau de notre ville.

*Quartier des Pâquis.* Voilà un quartier bien maltraité dans le rapport du jury! Il faut reconnaître que sa valeur en tant que zone de résidence ne répond pas à sa belle situation à proximité du lac. Ceci est d'ailleurs le cas également pour le quartier des Eaux-Vives. Il y a guérison possible, mais à plus ou moins longue échéance. Voici donc quelques remèdes: Créer une ou deux larges artères commerciales (par exemple, rue de Berne et rue des Pâquis) avec suppression d'un certain nombre de ruelles dont le croisement sur les artères rend la circulation dangereuse. Aménager quelques places de jeux et promenades où se trouvent aujourd'hui des mas de maisons sans grande valeur. Peut-être, enfin, percer quelques avenues en direction des quais pour faire bénéficier les habitants de l'intérieur du quartier de quelques belles échappées sur le lac.

*Voies d'accès de la S. d. N.* Les propositions consignées dans la plupart des projets semblent confirmer la valeur des solutions envisagées par la S. d. N. en ce qui concerne le prolongement de l'avenue Mon-Repos par-dessus la voie ferrée jusqu'en Varembo. Par contre, l'abandon de la route de Ferney comme voie d'accès de la gare à l'Ariana et son remplacement par une grande avenue traversant la campagne Beaulieu semble avoir autant séduit le jury que le grand public. Ce sont là des projets que l'Etat s'est engagé à réaliser et qui mettront en valeur de nouveaux quartiers, et donneront ainsi un renouveau d'activité à notre industrie du bâtiment. L'étude détaillée de ces quartiers constitue certainement la tâche la plus urgente de nos pouvoirs publics.

*Les trams.* Quelques projets ont présenté des études assez poussées pour le réseau des lignes de trams. Voici en quelques mots les conclusions qui s'imposent pour la rive droite: La ligne du quai des Bergues doit être reportée dans les rues des Etuves et du Cendrier (élargies naturellement!) pour rejoindre son tracé actuel à la place des Alpes. Voilà qui va faire plaisir à nos automobilistes! — La station de Chantepoulet, qui sert de gare aux lignes rurales, a été déplacée en l'Île par les uns et près de la gare C. F. F. par les autres. Les premiers ont certainement tort, car il n'est pas raisonnable de faire pénétrer au cœur de la ville des convois trop encombrants. Il est bien préférable de créer deux gares où aboutissent les lignes rurales, l'une à Rive pour la rive gauche, et l'autre à la gare pour la rive droite. Ces deux gares terminus seraient

<sup>1)</sup> Voir *Bulletin technique* du 29 juin et du 13 juillet 1918.





Übersichtsplan des wichtigsten Teiles des Wettbewerb-Gebietes. — Masstab 1 : 5000.

pratiquement reliées entre elles et avec le reste de la ville par la ligne de ceinture, le centre de l'agglomération étant ainsi réservé uniquement aux lignes purement urbaines.

*Les quais.* Si nous terminons sur ce sujet, ce n'est certes pas parce que nous l'estimons le moins important de tous, mais plutôt parce que le concours n'a guère apporté de solutions à ce problème. Ce sera donc à nos autorités de le faire. Les quais sont le visage de Genève, et nous voudrions voir nos concitoyens plus soucieux de lui conserver la simple dignité que lui prêtent une grande partie des façades du siècle dernier, plutôt que de laisser grimacer les bâtiments que l'on peut apercevoir aux alentours de la rade. Nous ne demandons pas le maintien à tout prix de ces anciennes constructions, mais bien plutôt

le maintien du caractère de nos quais; ce serait peut-être plus méritoire que de conserver certaines constructions de la vieille ville.

\*

*Conclusions.* Il n'y a donc pas dans ce concours, nous l'avons déjà dit, de projet directement réalisable, puisqu'il s'agissait d'un concours d'idées; mais il y a une quantité de suggestions intéressantes qui seront utiles à nos administrations si elles savent en profiter! Il y a aussi l'indication d'une direction nouvelle imprimée à la science de l'urbanisme, et il est indispensable que nos autorités s'inspirent de cet esprit nouveau plus optimiste et plus audacieux, car nous voulons une ville qui soit réellement adaptée aux besoins de notre époque et qui regarde vers l'avenir.

(Schluss folgt.)

## WETTBEWERB ZU EINEM BEBAUUNGSPLAN FÜR DIE RECHTSUFRIGEN QUARTIERE IN GENÈVE.



Flieger-Aufnahme des wichtigsten Teiles des Wettbewerbs-Gebietes. — Aufnahme der Ad Astra A.-G., Zürich.

## Von der Deutschen Holztagung in Berlin 1930.

Die holzerzeugenden, holzverarbeitenden und holzverbrauchenden Industrien, wissenschaftliche Anstalten und Behörden hatten ihre Vertreter zur diesjährigen Holztagung entsandt, die vom 4. bis 7. Februar 1930 in der Techn. Hochschule Berlin stattfand. In acht Gruppen gegliedert (Holzerzeugung, Holzgewinnung und Holzausnutzung, Nutzholz, Sperrholz, Holzeigenschaften und Holzveredelung, Bauwesen, Oberflächenbehandlung, Rechnungswesen und Vertrieb) behandelten 25 Einzelvorträge den vielfältigen Stoff. Im Rahmen der 5. „Grünen Woche“ wurde gleichzeitig die „Lehrschau Holz“ in erweiterter Form neu gezeigt. Im folgenden sei kurz über die das Bauwesen betreffenden Dinge berichtet.

Von einer Reihe von Vortragenden und Diskussionsrednern wurde darauf hingewiesen, dass der Hauptgrund, weswegen Holz gegenüber Eisen und Beton vom Architekten und vom Ingenieur etwas stiefmütterlich behandelt wird, die noch ungenügende Erforschung seiner technisch-physikalischen Eigenschaften sei. Eine von Prof. Schmidt vorgeschlagene Arbeitsgemeinschaft für technisch-physikalische Holzforschung soll ins Leben gerufen werden und die notwendigen einzelnen Forschungsarbeiten auf die in Frage kommenden wissenschaftlichen Anstalten verteilen, um Doppelarbeit zu sparen. Sie soll die eingehenden Arbeitsergebnisse sammeln und verwerten.

In seinem Vortrag „Die technisch wichtigsten Eigenschaften der Hölzer“ machte Prof. Graf Angaben über den derzeitigen Stand der Festigkeitsuntersuchungen von Holz. Die Anwesenheit von Aesten mindert die Festigkeitseigenschaften des Holzes stark; die gleiche Wirkung hat auch eine stärkere Wasseraufnahme. Bevor man sich für einen zur Erfüllung einer bestimmten baulichen Aufgabe geeigneten Werkstoff entscheidet, sollte man nicht nur die Festigkeitsziffern allein beachten, sondern auch das Raumeinheitsgewicht, dessen Beziehung zur Widerstandsfähigkeit, das Verhalten bei Überlastung, Temperaturschutz, und Leichtigkeit der Bearbei-

tung. Nach den bisherigen Versuchsergebnissen ist Holz, insbesondere in veredelter Form, bei sachgemässer Verwendung, anderen hochwertigen Werkstoffen gleichzustellen. Ueber die Mittel zur Veredelung (Trocknen, Dämpfen, Imprägnieren, Firnissen, Anbringen von Schutzanstrichen) wurde sehr viel gesprochen; eine Einigung über deren Zweckmässigkeit und Güte konnte jedoch im einzelnen nicht erzielt werden. Auf jeden Fall sollten Imprägnierungen und Schutzanstriche tunlichst erst nach Herstellung der Anschlüsse und vor der Zusammensetzung der einzelnen Konstruktionsteile erfolgen.

Der Verwendung des Holzes als Baumaterial ist die moderne Architektur nicht freundlich gesinnt. Die Vorträge in der Gruppe „Bauwesen“ wollten mit alten Vorurteilen aufräumen und dem Holz im Wohnhausbau gerechte Möglichkeiten schaffen. Reg.-Baudir. Mühlner führte das Beispiel Amerikas an, wo von 130 Mill. Menschen in den Vereinigten Staaten 80 Mill. in Holzhäusern wohnen. Von den drei Formen des Holzhauses, Fachwerk-, Platten- und Blockhaus, sind vor allem die ersten beiden zur Massenherstellung geeignet. Alle Einzelteile und Anschlüsse sollten unter Berücksichtigung von bestimmten zweckmässigen Grundrisstypen fabrikmässig hergestellt und die Häuser katalogmässig verkauft werden. Sachgemäss hergestellte Holzhäuser sind Massivbauten in jeder Hinsicht gleichwertig, was Kohlenersparnis anbelangt sogar überlegen. Die Befürchtungen hinsichtlich Feuergefährlichkeit und Lebensdauer werden gegenstandslos durch die erfolgte Angleichung der Versicherungsprämien und durch die Gleichstellung der den Gütevorschriften des Deutschen Normenausschusses (DIN 1990) entsprechenden Holzhäuser hinsichtlich Beleihungsfähigkeit mit Massivbauten.

Sehr vielversprechend ist der von Prof. Schmitthenner entwickelte, zum Patent angemeldete „Systembau“. Er besteht aus einem Holzskelett, das auf das massive Kellergeschoss aufgesetzt wird. Dieses Skelett ist gebildet aus einzelnen, fabrikmässig in Fliessarbeit hergestellten und mit allen Anschlüssen versehenen Rahmen, die auf der Baustelle nur zusammengesetzt und miteinander