Bahnhofvorplatz und Bahnhof Enge der S.B.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 19

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-82790

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

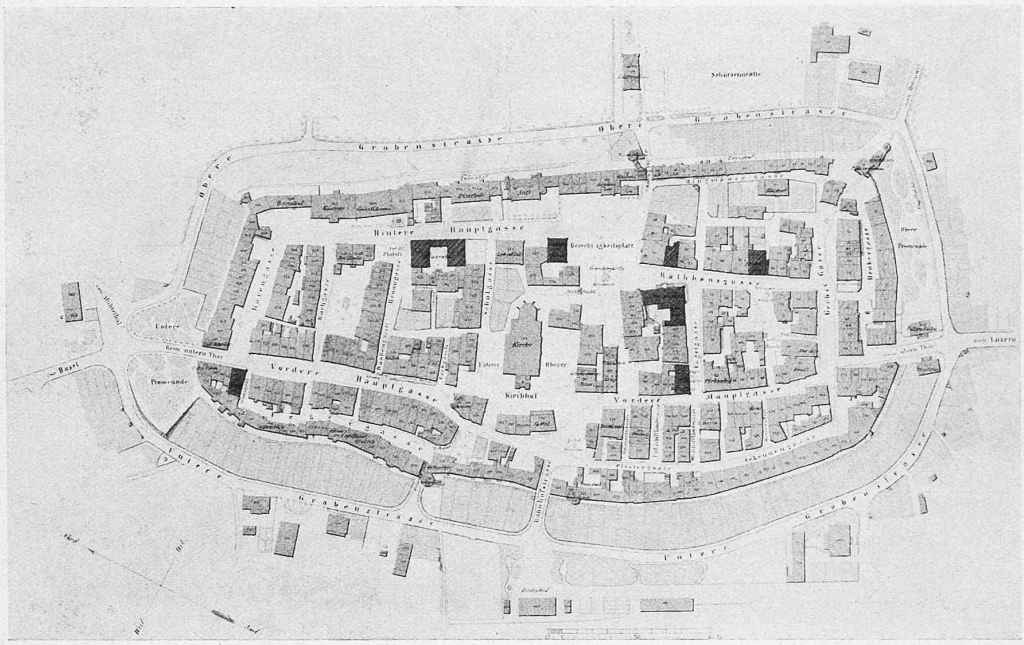
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aus: Das Bürgerhaus in der Schweiz. — XIII. Band: Der Kanton Aargau.

Herausgegeben vom Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein. — Verlag des Art. Institut Orell Füssli, Zürich.


Obere Grabenstrasse
Hintere Hauptgasse
Rathhausgasse
Vordere Hauptgasse
Kirchhof
Untere Grabenstrasse
Untere Aarauerstrasse
Untere Hauptgasse
Vordere Hauptgasse
Untere Grabenstrasse
Untere Grabenstrasse
Untere Aarauerstrasse
Unt

Das „Neuhaus" in Zofingen, erbaut um 1770 durch Architekt Joh. Jak. Ringier. (Aus: „Bürgerhaus des Kanton Aargau").

alle wichtigern Räume in befriedigende und zweckmässige Form gebracht sind. Weitere Aussetzungen bezogen sich auf die Verkehrswege im Gebäude, auf die Arkaden und auf die Verdunkelung einiger Räume durch letztere.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen liess das Projekt durch Gebrüder Pfister in Anpassung an die praktischen Bedürfnisse weiter bearbeiten, sodann liess sie durch Gebrüder Pfister auch eine Variante ohne Arkaden und eine solche mit dreieckigem Platze ausarbeiten. Gleichzeitig liess sie sich vom Architekten der Generaldirektion schematische Skizzen für möglichst einfache Lösungen vorlegen. Keine der neuen Varianten reichte an das Hauptprojekt heran. Die Generaldirektion besammelte sodann nochmals die Experten, legte ihnen das gesamte Material vor und ersuchte sie um erneuerte Ansichtsäusserung.

Die Experten erstatteten am 13. März 1924 folgenden Bericht:

„1. Die Unterzeichneten halten dafür, dass die vorliegende Bearbeitung des Projektes Pfister eine endgültige und baureife Lösung der Aufgabe noch nicht darstellt. So wertvoll der Gedanke des Einheitsbaues an sich ist und so reif seine formale Durchbildung sich darstellt, so wenig vermag die Behandlung der innern Aufteilung zu überzeugen.

Die Unterzeichneten beantragen der Generaldirektion, die Architekten Gebrüder Pfister einzuladen, die Bearbeitung ihres Projektes nochmals vorzunehmen, in der Meinung, dass eine einfachere und vor allem eine wandlungsfähigere Aufteilung im Innern anzustreben sei.

2. Die Schwierigkeiten, die sich einer restlosen Lösung auf dem von Gebrüder Pfister eingeschlagenen Wege entgegenstellen, scheinen ausserordentlich gross zu sein. Es ist also mit der Möglichkeit zu rechnen, dass auch eine neue Bearbeitung kein absolut befriedigendes Resultat zeitigt.

Die Unterzeichneten regen deshalb an, es seien die Gebrüder Pfister einzuladen, eine *Bearbeitung auf völlig neuer Grundlage* vorzunehmen. Als Wegleitung für diese Bearbeitung mag die beiliegende Situationskizze dienen, die einen isolierten Bahnhofbau vorsieht, dem langgestreckten Perron entsprechend möglichst lang ausgezogen. Von diesem Bau unabhängig ein kleinerer Geschäftshausbau auf der Nordostecke des verfügbaren Terrains. Diese Bearbeitung möchte vor allem den grossen Vorzug des bisherigen Projektes Pfister bewahren: die stark ausgesprochen gelagerte Form des Baues." —

Soweit die Experten, die Architekten Bernoulli, Bestelmeyer, Max Müller und Nager. In der Folge hat dann die Generaldirektion der ausgesprochenen Vorliebe des Stadtrates für dieses Projekt Rechnung tragend sich zu seiner Ausführung entschlossen, dessen Baukosten zu 1 488 000 Fr. veranschlagt sind, gegenüber 807 000 Fr. des S. B. B.-Projektes. Das unverzinsliche Baukapital zu Lasten der S. B. B. vermehrt sich von 410 000 Fr. auf 754 000 Fr., woran die Stadt Zürich 200 000 Fr. beitragen soll; dies der Antrag des Stadtrates, an dessen Annahme nicht zu zweifeln ist.

Man wird uns nicht verübeln, wenn wir in dieser, bei aller Höflichkeit der Form doch unmissverständlichen Ablehnung des Segment-Entwurfs durch die berufenen Experten die volle Uebereinstimmung mit der von uns vertretenen Auffassung in dieser öffentlichen Baufrage feststellen[1]). Als Unterlegene im Kampf für eine sachliche Lösung müssen wir uns damit trösten, dass wir uns wenigstens in guter Gesellschaft befinden. *Wer* Recht hatte, das wird einwandfrei die Zukunft lehren; auf Ende 1926 sollen Bahn und Bahnhof fertig sein.

Wenn wir zum Schluss noch einen kleinen, d. h. unschwer zu berücksichtigenden Wunsch äussern, so ist es der, dass man für Tramlinien stadtwärts eine gedeckte Wartestelle für die vom See her stossweise eintreffenden Vorort-Reisenden schaffe, wie wir dies hier und an den massgebenden Stellen bereits näher ausgeführt haben. Es entspricht dies einem *dringenden* Bedürfnis und kann auch, so oder anders, leicht gemacht werden.

[1]) Vergl. unsere von Plänen begleiteten Ausführungen im letzten Bande, Seiten 179 und 246 (6. Oktober und 10. November 1923).