

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 9 (1996)
Heft: 11

Rubrik: Stadtwanderer

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.01.2026

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



Individuum

Rino Meyer und Stefan Nyffenegger, die Besitzer des Möbelgeschäfts Sugus an der Birnenstorferstr. 172 in Zürich, haben einen zweiten Laden an der Langstrasse 81 eröffnet. Hier findet man Möbel und Objekte vor allem aus den dreissiger, fünfziger, sechziger und siebziger Jahren. Offen von Mittwoch bis Freitag.

Landi-Halle gezügelt

1939 entwarfen Hans Hofmann und Rudolf Dick die grosse Festhalle für die Landesausstellung in Zürich. Sie war vierteilig mit zwei äusseren Teilen für Bühne und Tribüne, die in einem Betonfundament verankert waren, und zwei inneren Teilen, die auf Schienen über die äusseren Teile geschoben werden konnten. Nach der Landi wurde die Halle verhöckert: Zwei Teile kamen ins Ballyareal nach Schönenwerd, zwei auf ein Armeeareal nach Kehrsatz. 1995 wurde die Tragstruktur von Kehrsatz nach Bulle gezügelt, wo sie jetzt erneut als Depot der Armee dient. Die Architekten Thomas Urfer und Werner Degen standen vor der Aufgabe, aus einer einst beweglichen und lediglich mit Tuch gedeckten Konstruktion eine stabile Halle zu bauen. Wiederver-

Die bewegliche Landi-Halle ist jetzt stabil

wendet wurde die primäre Tragstruktur aus polygonen Stahlbindern mit Spannweiten von 44 m. Die sekundäre Tragstruktur aus Holzpfetten wurde durch Metallelemente ersetzt. Gedeckt ist die Halle mit Wellblechstreifen, deren Zwischenräume verglast sind. Die eine Stirnseite wurde mit Holzplatten verkleidet, die zweite durch ein transluzides, synthetisches Tuch.

Preis und Ehre

Solarpreise

Der Schweizer Solarpreis hat reihenweise Projekte ausgezeichnet. Als Architekten: Peter Berchtold und Paul Diller, Sarnen, für die Photovoltaikanlage beim Flugplatz Alpnach und Dietrich Schwarz, Domat/Ems, für seine Nullenergiehäuser. Theo Hotz erhielt einen Preis für sein Projekt EMPA St. Gallen (siehe Titelgeschichte) und Thomas Bischof einen für das Haus Candinas in Rabius.

Trophée St-Jacques

Die St. Jakobsbellerei in Schwyz schreibt regelmässig zusammen mit dem Schweizer Grafiker Verband (SGV) Wettbewerbe für Weinetiket-

Kaufkraftklassenkampf

Der Bund Schweizer Planer hatte organisiert und der Stadtwanderer ging hin. Dahin, wo alle hin müssen, nach Lille. Genauer, zu jenem Punkt zwischen London, Paris und Brüssel, wo die Welt per Eisenbahn zusammenkommt. Es gibt nichts Zentraleres als Lille, stand überall zu lesen, immer von einer einleuchtenden Karte begleitet.

Alle haben wir die Bilder gesehen, wie gross und wie zukünftig Lille heute schon ist. Steht man aber am Nachmittag um drei Uhr auf dem neuen Bahnhof Eurolille, so ist alles erst einmal zugig und leer. Der Querschnitt des Bahnhofs ist intelligent und die Lichtführung hell bis in den Keller. Wo aber sind die Züge und die Menschen? Eurolille ist ein Geisterbahnhof, der nur stossweise lebt. Nämlich immer nur dann, wenn ein Zug ankommt und abfährt, also alle Stunden ungefähr einmal. Dreihundert Meter stadteinwärts im Bahnhof Lille Flandres wird der Unterschied zwischen einem echten Bahnhof und einer TGV-Station vorgeführt. In Lille Flandres nämlich kommen alle Züge an, jawohl, auch der TGV. Aber auch die gewöhnlichen Schnellzüge, die Regionalbahnen und der Vorortsverkehr. Kurz, ein Verkehrsknotenpunkt, der den Namen verdient, weil es eben Verkehr hat.

Lille Eurolille hingegen ist nur der Verknüpfungspunkt dreier Superlinien. Aber in Lille aussteigen, das lassen die meisten Passagiere sein. Denn die wollen vor allem von Paris nach London fahren und einige sogar nach Brüssel. Und so sind von den geplanten Hochhäusern einige auf dem Papier geblieben, und zu mieten ist überall viel und erst noch günstig.

Aber warum sollte es in Lille besser laufen als anderswo? Die Krise macht an keiner Landesgrenze halt. Doch eines muss trotzdem angemerkt werden: die Entflechtung. Eurostar, der Superzug, wird von einer privaten Eisenbahngesellschaft geführt. Die Linien, die Bahnhöfe, das Management, alles ist nur für den Eurostar vorhanden. Die Eisenbahngesellschaft betreibt nur einen Zug. Sie will gar nicht, dass ihr jemand in die Quere kommt, sie will eine scharfe Trennung zwischen ihrem Betrieb und Netz und dem der Staatsbahnen. Die echte Verknüpfung ist gar nicht erwünscht. Jeder Punkt zwischen London und Paris ist uninteressant und nichts als Distanz. Darum rauschen viele der Eurostars durch den Bahnhof Eurolille hindurch. Auch die Flugzeuge machen keine unnötigen Zwischenlandungen.

Eigentlich handelt es sich gar nicht um eine Erweiterung des französischen, belgischen und englischen Eisenbahnnetzes, sondern um ein Ausschalten derselben. Eurostar fährt an ihnen vorbei. Jedenfalls, wenn es der Platz zulässt. Wo nicht, wie in der Waterloo-Station in London, wird aus dem allgemeinen Bahnhof ein spezielles Stück für den Eurostar herausgeschnitten. Und dieses wird befestigt, bewacht und abgeschottet. Die Betreiber wollen uns glauben machen, sie täten dies der Sicherheit zuliebe. In Tat und Wahrheit wollen sie ihren Abstand zur proletarischen allgemeinen Eisenbahn betonen. Eurostar ist ein exklusiver Club, erst nach strenger Prüfung wird man da aufgenommen. Die vielbesungene Renaissance der Bahn erweist sich zuerst einmal als Deklassierungsinstrument der bereits vorhandenen. Es gibt noch einen Klassenkampf, den der Kaufkraftklassen, denkt sich der Stadtwanderer.

