

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 26

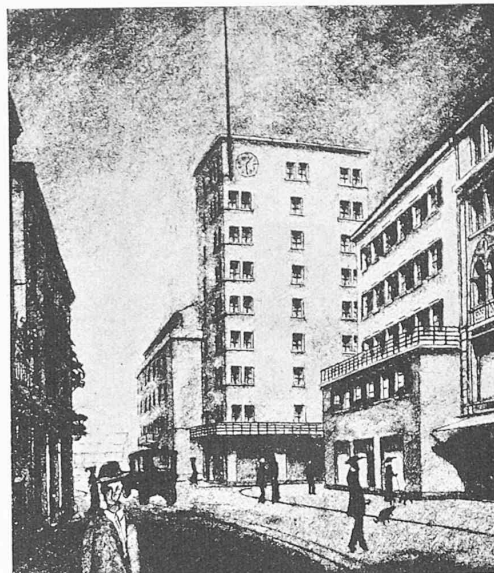
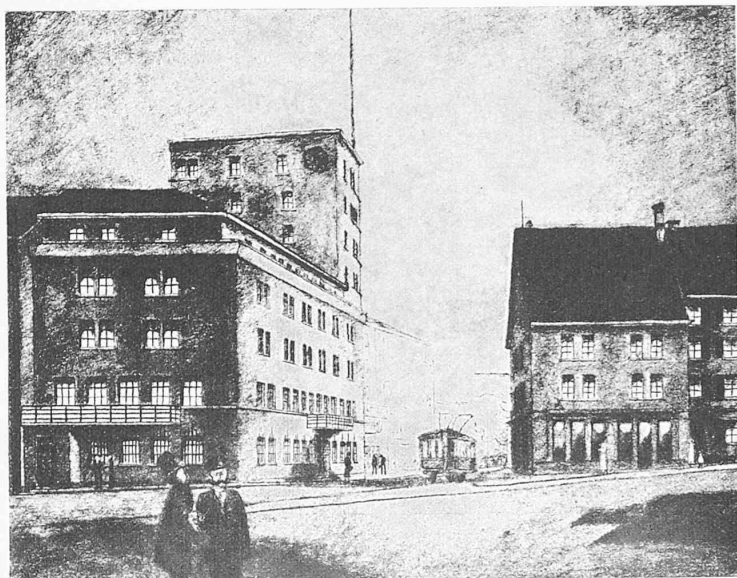
PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

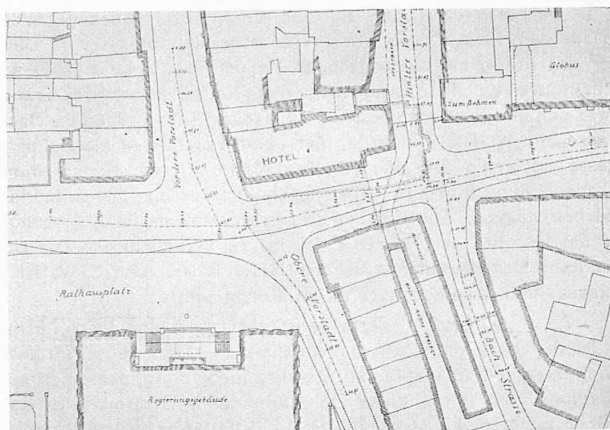
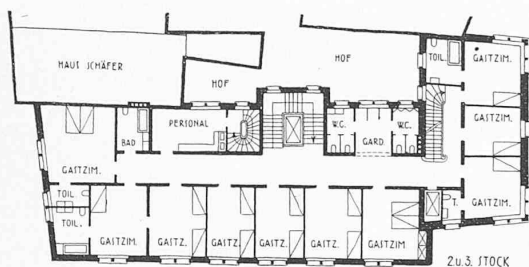
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.



I. Preis ex aequo (2500 Fr.); Entwurf Nr. 9 „Zukunft“. — Verfasser Oskar Bitterli, Architekt in Aarau.



Lageplan. — Masstab 1 : 1500.

Wettbewerb für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse in Aarau.¹⁾

Aus dem Bericht des Preisgerichts.

Auf den 31. März 1927 sind rechtzeitig folgende zwölf Projekte eingegangen: Nrn. 1 „Dito“, 2 „Kompromiss“, 3 „Stadtthor“, 4 „Im Behmen“, 5 „Rathausplatz“, 6 „Kantonshauptstadt“, 7 „Gelber Hund“, 8 „Sesa“, 9 „Zukunft“, 10 „Kein Abbruch“, 11 „Umbau“, 12 „Alt Aarau“.

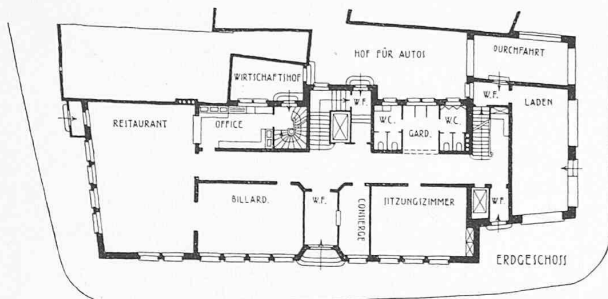
Das Städtische Bauamt hat diese Projekte in Bezug auf die allgemeinen Programmbestimmungen geprüft und in der Aula des Pestalozzischulhauses übersichtlich ausgestellt. Dort versammelt sich das Preisgericht Samstag den 23. April 1927, vorm. 9 Uhr, und Montag den 25. April, nachmittags 2 Uhr. An Stelle des verhinderten Stadtbaumeisters H. Herter in Zürich amtet der Ersatzmann Stadtbaumeister F. Hiller in Bern. Nach einer ersten Orientierung begibt sich das Preisgericht zu einem Augenschein an Ort und Stelle.

Sodann werden in einem ersten Rundgang sämtliche Projekte eingehend besprochen. Hierbei zeigt sich, dass der Wettbewerb brauchbare Lösungen mit Belassung und Umbau der bestehenden Baukörper, wie auch solche mit Niederlegung der Gebäude und Schaffung neuer Gebäude auf abgeänderter Baulinie ergibt.

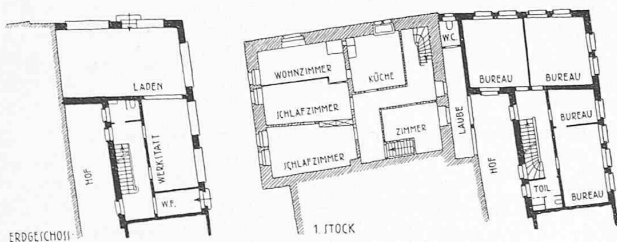
Nach einer weitem Besprechung in erneutem Rundgang werden die Projekte 2, 3, 5 und 6 wegen augenfälliger Mängel in verkehrstechnischer und ästhetischer Hinsicht ausgeschieden.

[Wir beschränken uns, wie gewohnt, auf die Wiedergabe der Besprechung der prämierten Entwürfe. Red.]

¹⁾ Vergl. die Ausschreibung in Band 88, S. 254 (30. Oktober 1926).



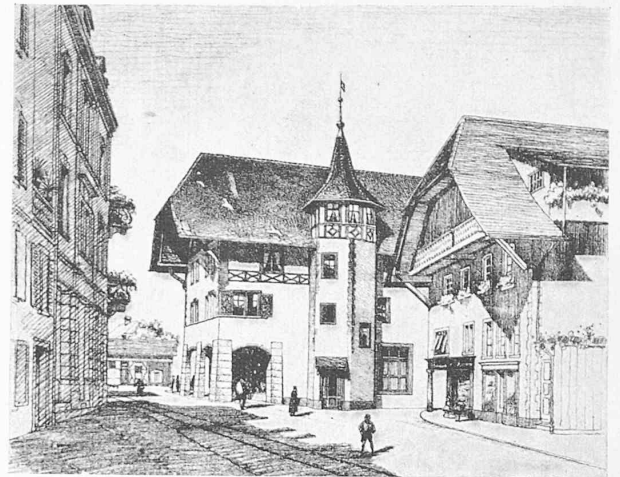
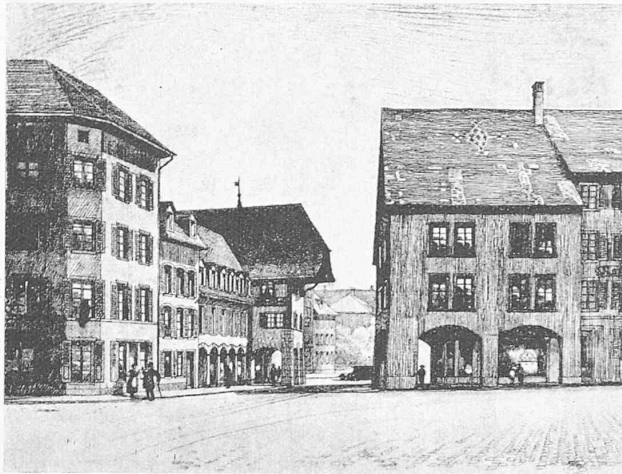
Grundrisse des neuen Hotels. — Masstab 1 : 500.



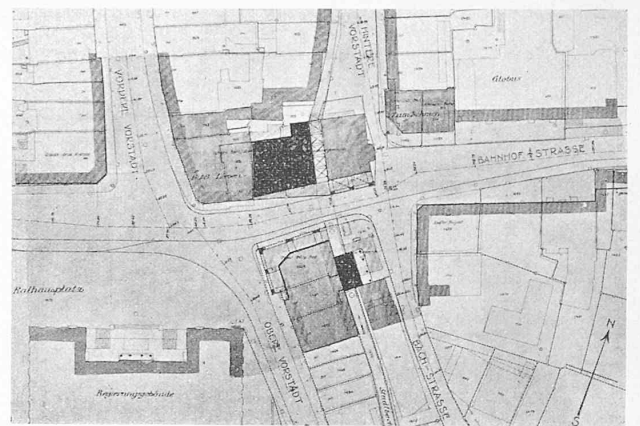
Grundrisse des östlichen Anbaues an das Haus Traber.

Aus den hier gemachten Angaben geht hervor, dass verschiedene wichtige Teile der mechanischen und elektrischen Ausrüstung der neuen Schnellzugslokomotiven eine den grössern Anforderungen gemässe Durchbildung erfahren haben, die in mancher Hinsicht zu bemerkenswert einfachen Konstruktionen führte.

Es darf daher mit Recht erwartet werden, dass die betreffenden Vorzüge im Betrieb ebenfalls zur Geltung kommen werden.

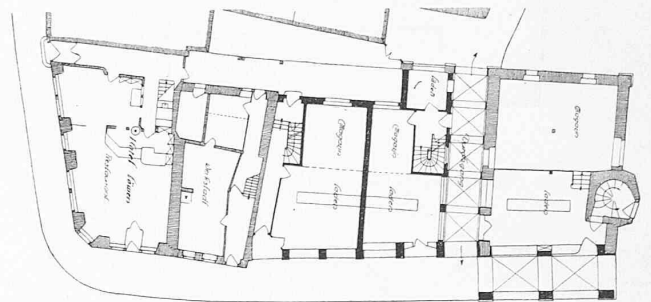


Nr. 12 „Alt Aarau“. Verkehrstechnisch bringt das Projekt in Bezug auf die Hauptverkehrsline eine ähnlich gute Lösung wie Nr. 10. Die Fahrbahn nach der hintern Vorstadt wird mit 4,10 m Breite durch Verlegen der Fussgängerpassage in das Gebäude E. W. als Laube hinter der Ostfassade und durch Abschneiden der Westfassade des Hauses Behmen als vorgebautes Trottoir erreicht. Diese über das Programm hinausgehende Vorkehrung ist kostspielig und nicht notwendig. Planvorlagen für den Umbau des Hauses Traber sowie den im Situationsplan vorgeschlagenen Anbau gegen die Bachstrasse fehlen. Die Einführung der obern Vorstadt in die Bahnhofstrasse ist wenig übersichtlich; es könnte diesem Mangel durch Arkadenbildung im Haus Traber abgeholfen werden. Die Grundrisse sind befriedigend. Die Kürzung des Erkervorbaues im Erdgeschoss auf der Ostseite des Hauses E. W. ist zu verantworten. Die Umgestaltung der Fassaden zwischen Hotel Löwen und E. W. ist in einfacher und ansprechender Weise durchgeführt.



Lageplan. — Masstab 1: 1500.

Nr. 9 „Zukunft“. Verkehrstechnisch gute und klare Lösung mit Niederlegung und Wiederaufbau sämtlicher Häuser der Nordfront Bahnhofstrasse-Rathausplatz mit starker Zurücksetzung der Baugruppe. Allerdings geht durch diese Operation der Stadt wertvolles Baugelände verloren, hauptsächlich weil der Verfasser auf Laubengänge verzichtet. Ein markanter Hochbau wird an die Stelle des E. W. gesetzt, der, in Verbindung mit dem Umbau des Hauses Behmen, die schlecht proportionierte Baumasse des Globus zurücktreten lässt. Die Architektur ist neuzeitig; der Projektverfasser verzichtet auf alle traditionelle örtliche Bauweise. Der Grundriss für das in Vorschlag gebrachte Hotel ist wohl etwas zu grosszügig für Aarau und deshalb wenig wirtschaftlich. Der Neubau des Bureauhauses im Anschluss an das Haus Traber bringt eine willkommene Ergänzung des Baublocks zwischen Bachstrasse und oberer Vorstadt.



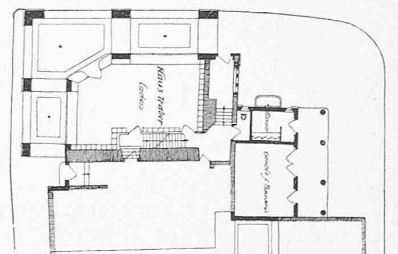
Erdgeschoss-Grundrisse.

Masstab 1: 1500.

Oben: Umbau Haus E. W.
Rechts: Neubau Haus Traber.

II. Preis (2000 Fr.).
Entwurf Nr. 10
„Kein Abbruch.“

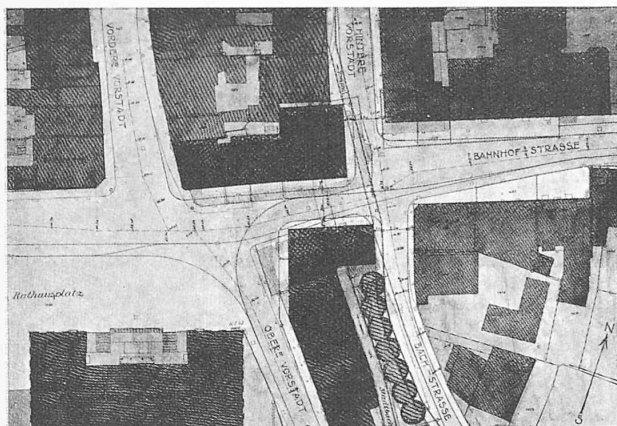
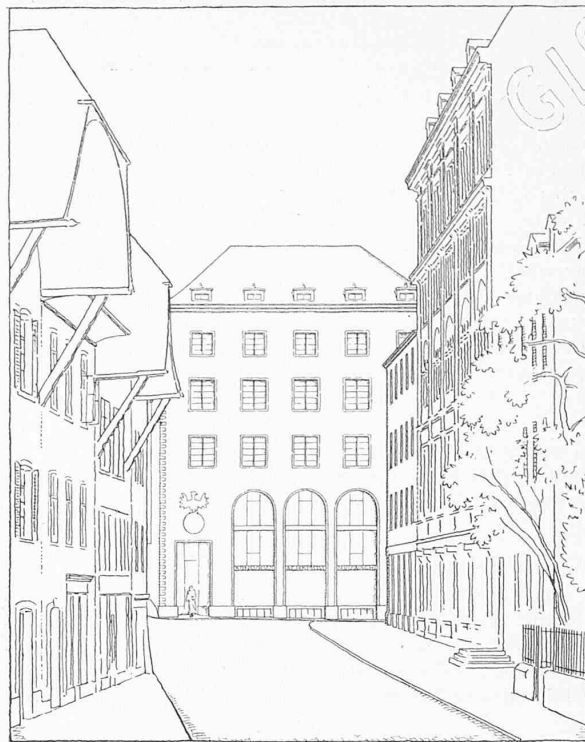
Verf. Karl Schneider,
Architekt in Aarau.



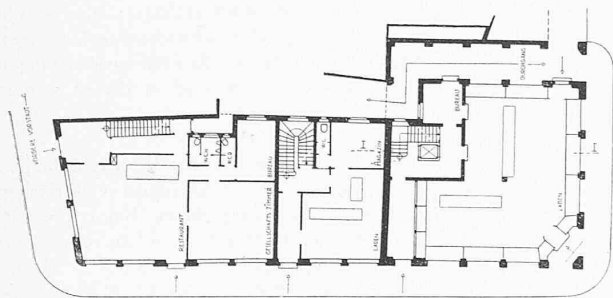
Nr. 10 „Kein Abbruch“. Die verkehrstechnischen Erfordernisse sind in knappster Weise erfüllt, trotzdem der Verfasser das Haus E. W. stehen lässt. Das nördliche Trottoir Bahnhofstrasse-Rathausplatz wird gebildet durch einen Laubendurchgang beim Haus E. W. und Zurücksetzen der beiden folgenden Gebäude. Die Ostfassade E. W. wird in der heutigen Form belassen. Die Einmündung in die hintere Vorstadt erhält die geforderte Fahrbahn von 3,20 m. Der Fussgängerverkehr wird durch Brechung im Erdgeschoss des Hauses Behmen und durch Errichtung einer Passage im Baublock E. W. in vorzüglicher Weise in die Bahnhofstrasse geleitet. In der Situation ist noch eine Laube an der Westfront des Hauses Behmen in Vorschlag gebracht. Durch alle diese Anordnungen wird das Haus E. W. in seiner malerischen Eigenschaft als vorspringender Giebelbau erhalten. Für die Schaufensteröffnungen der neu zu erstellenden Bauten sind die Laubengänge richtig angeordnet. Das ganze Projekt hat jedoch einen etwas kleinbürgerlichen Einschlag.

Nr. 4 „Im Behmen“. Trotz Zurücksetzung der nördlichen Bau- linie und Niederlegung der sämtlichen anstossenden, zwischen Rathausplatz und Behmen liegenden Gebäude, bringt der Vorschlag keine in die Augen springende und mit den hohen Kosten im Einklang stehende Verbesserung der Hauptverkehrslinien. Durch die Parallel-

stellung mit der Bahnhofstrasse und südliche Verschiebung dieses Zwischenstückes wird die Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigt. Beachtenswert ist 1. der Vorschlag, den Rathausplatz durch Zurücksetzen des Hauses Traber und Erstellen einer Gebäudefront im Westen symmetrisch abschliessend zu gestalten; 2. die in modernem Sinne



Lageplan. — Masstab 1 : 1500.

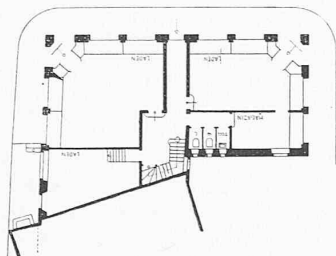


Erdgeschossgrundrisse 1 : 500.

Oben: Neubau Hotel Löwen und Haus E. W.
Rechts: Neubau Haus Traber.

III. Preis (1000 Fr.).
Entwurf Nr. 4
„Im Behmen“.

Verfasser Emil Schäfer,
Architekt in Zürich.



Wie schon festgestellt wurde, unterscheiden sich die Projekte grundsätzlich in solche, die die Lösung durch Umbau der bestehenden Gebäude suchen, und in solche, die in der Hauptsache Neubauten vorsehen. Die verbleibenden acht Projekte sind demnach wie folgt einzustellen: Umbau: Nrn. 1, 10, 11 und 12; Neubau: Nrn. 4, 7, 8 und 9.

In einem weiteren Rundgang scheidet nach einlässlicher Abwägung der in der Einzelbesprechung erwähnten Vor- und Nachteile die Projekte Nrn. 1 und 7 aus. Die in engster Wahl verbleibenden sechs Projekte erhalten folgende Rangstellung:

1. Rang ex æquo, Projekt Nr. 12, Kennwort: „Alt Aarau“.
1. Rang ex æquo, Projekt Nr. 9, Kennwort: „Zukunft“.
2. Rang, Projekt Nr. 10, Kennwort: „Kein Abbruch“.
3. Rang, Projekt Nr. 8, Kennwort: „Sesa“.
4. Rang, Projekt Nr. 4, Kennwort: „Im Behmen“.
5. Rang, Projekt Nr. 11, Kennwort: „Umbau“.

Die Preissumme von 9000 Fr. soll zur Prämiiierung von vier Projekten und zum Ankauf von zwei Projekten wie folgt verteilt werden: Zwei erste Preise zu je 2500 Fr., ein zweiter Preis zu 1800 Fr., ein dritter Preis zu 1200 Fr., zwei Ankäufe zu je 500 Fr.

Die Eröffnung der Couverts ergibt folgende Verfasser:

1. Rang ex æquo, Projekt Nr. 12: Emil Wessner, Architekt, Aarau;
1. Rang ex æquo, Projekt Nr. 9: Oskar Bitterli, Architekt, Aarau;
2. Rang, Projekt Nr. 10: Karl Schneider, Architekt, Aarau;
3. Rang, Projekt Nr. 8: Emil Wessner, Architekt, Aarau;
4. Rang, Projekt Nr. 4: Emil Schäfer, Architekt, Zürich;
5. Rang, Projekt Nr. 11: Oskar Bitterli, Architekt, Aarau.

Da nach den Wettbewerbsgrundsätzen des S. I. A. ein Bewerber nur einmal prämiert werden darf, wird nun folgende Verteilung vorgenommen:

- I. Preis ex æquo (3000 Fr.): Emil Wessner, Architekt, Aarau;
- I. Preis ex æquo (3000 Fr.): Oskar Bitterli, Architekt, Aarau;
- II. Preis (2000 Fr.): Karl Schneider, Architekt, Aarau;
- III. Preis (1000 Fr.): Emil Schäfer, Architekt, Zürich.

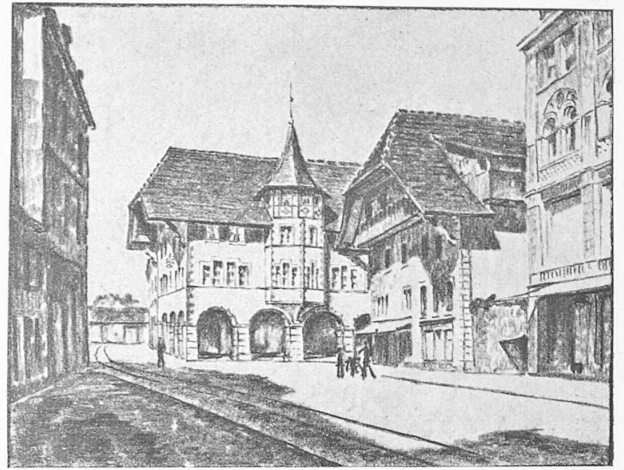
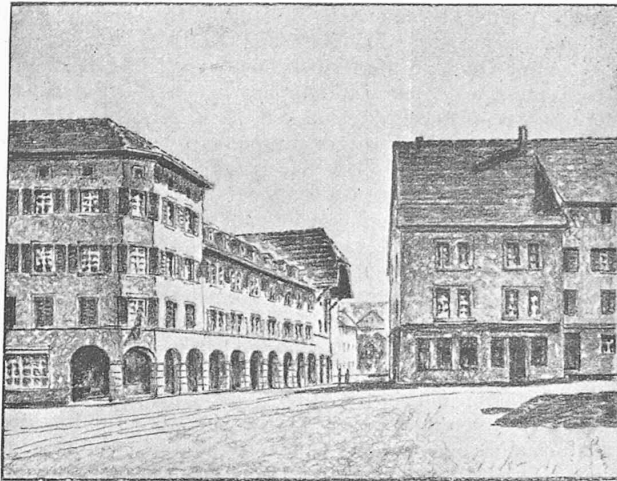
In Bezug auf die Ausführung der erstprämierten Projekte stellt das Preisgericht es der Behörde anheim, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse ihre Entscheidung zu treffen.

Aarau, 25. April 1927.

Die Mitglieder des Preisgerichts:

Hans Hässig, Stadtmann, Dr. F. Laager, Vizeammann,
D. Keiser, Architekt, Th. Hünerwadel, Hochbauinspektor,
F. Hiller, Stadtbaumeister.

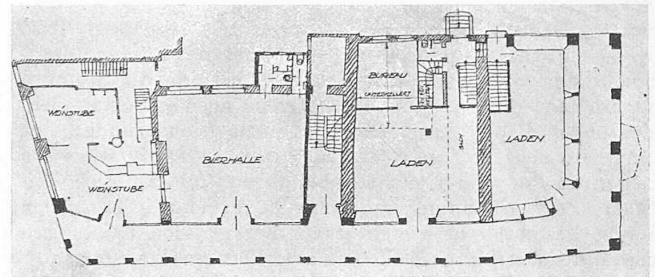
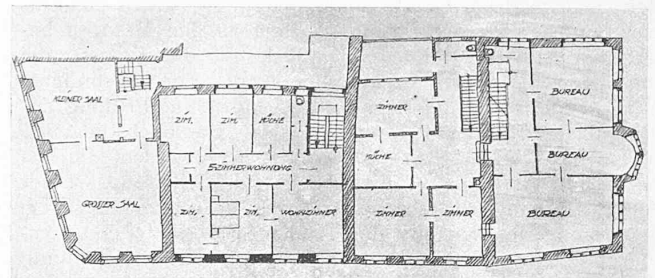
gute Gestaltung der neuen Fassaden; 3. das Bestreben, durch die Hochführung der Neubauten E. W. und Behmen die unverhältnismässig gesteigerte Baumasse des Globus zu mildern und mit der Umgebung in bessern Einklang zu bringen. Situation und Grundrisslösung zeigen jedoch die Unwirtschaftlichkeit dieses Projektes.



I. Preis ex aequo (2500 Fr.). Entwurf Nr. 12 „Alt Aarau“. — Verfasser Emil Wessner, Architekt in Aarau.



Lageplan. — Masstab 1:1500.



Grundrisse des Erdgeschosses und I. Stocks der umgebauten Häuser Hotel Löwen und E.W. — Masstab 1:500.

ohne Widerstandsverbindungen zwischen Rotor und Kollektor ausgeführt sind. Die Wicklung des Stators ist also auch hier infolge Wegfall der Kompensationswicklung ausserordentlich einfach gehalten. In mechanischer Hinsicht sind am Motor einige kleine Aenderungen vorgenommen worden. Durch Anbringen eines leicht entfernbaren Segmentes am kollektorseitigen Lagerschild z. B. wurde erreicht, dass der Kollektor gut zugänglich wird. Die Auswechselbarkeit mit den Triebmotoren der $A^{e\frac{3}{6}1}$ -Lokomotiven wird dadurch nicht gestört.

In jedem Führerstand befinden sich auf dem Führertisch sechs Messapparate: ein Voltmeter für die Fahrleitungsspannung, ein Ampèremeter für den Hauptstrom und ein Ampèremeter für den Strom der vier Triebmotoren, die nebst einigen andern Kontrollapparaten (Manometer, Geschwindigkeitsmesser usw.) auf der Fahrt und im Zusammenhang mit der Strecke beobachtet werden müssen, was geeignet ist, die Zuverlässigkeit der einzelnen Beobachtungen zu vermindern. Es wird daher geprüft, ob es sich nicht durch Abänderung der Messchaltung oder dergleichen erreichen liesse, dass normalerweise nur ein einziges Ampèremeter beobachtet zu werden braucht, während es, wenn gewünscht, durch Umschalten jederzeit möglich wäre, die Triebmotorenströme einzeln zu beobachten.

Die Wendeschalter, die in gleicher Weise gebaut und auf die Motoren aufgesetzt sind, wie die der $A^{e\frac{3}{6}1}$ -Lokomotiven, werden durch einen gemeinsamen, elektropneumatischen Antrieb betätigt; wie für den Stufenschalter ermöglicht überdies eine durchgehende Welle, bei defektem Antrieb den Uebergang auf Handantrieb von den Führerständen aus.

Bezüglich der Nebenbetriebe ist zu bemerken, dass sie in ähnlicher Weise wie bei den $A^{e\frac{3}{6}}$ längs der Seitenwand der Lokomotive angeordnet sind. Es sind zwei getrennte Gruppen vorhanden. Die eine besteht aus Motor, Gleichstromgenerator, Ölpumpe und zwei Triebmotorventilatoren, die andere aus drei Ventilatoren mit einem gemeinsamen Antriebsmotor; von den Ventilatoren dienen zwei zur Lüftung der Triebmotoren, während der dritte für die Ölkühlung vorgesehen ist. Vom Ausfall der später mit dem Ölkühler vorzunehmenden Versuche wird es dann abhängen, ob dieser Ventilator nötig wird oder fortgelassen werden kann.

Zur Erzeugung der für das Bremsen und Steuern der Stromabnehmer und pneumatischen Apparate nötigen Druckluft werden die Lokomotiven je zur Hälfte mit rotierenden und mit Kolbenkompressoren ausgerüstet. Die angesaugte Luftmenge beträgt rund 3000 l/min, während die Kompressoren der $A^{e\frac{3}{6}1}$ -Lokomotiven, den geringern Zuggewichten entsprechend, für die Lieferung von rund 2300 l/min gebaut sind. Die beiden Kompressortypen, die sich bisher im Betriebe als im grossen und ganzen gleichwertig erwiesen haben, sollen auch ferner auf ihre Bewährung hin beobachtet werden.