

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **63 (1976)**

Heft 3: **Zug und Flug = Train et vol**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Summaries in English

the various tram and bus lines necessarily had to converge at the station. Finally, the main streams of private motor traffic also had to run close to the station. This area being advantageously located, more and more service facilities were attracted here, until the railway station, the square in front and the business center of the town have begun to burst at the seams. A total break-down can be prevented only by a gradual disentanglement of these streams of traffic. For various economic and urbanistic reasons, the pedestrian is being sent underground.

Station and city are merging underneath the station square, and what remains on the surface is a wasteland desolated by traffic, surrounded by carefully renovated or still to be renovated facades, which are preserved as historic monuments, dating from times when the square was still the realm of the pedestrian. Thus the city missed the chance to regain an urbanistic focus and to offer its pedestrians something more than a mere shopping concourse. *Uli Huber*

... Basel

In Basel in 1975 still more parts of the underpass zone beneath the station square were opened, with a new shopping area, leading to the Hilton Hotel and the building of the International Settlements Bank. The architects are not too easy about the result, so that previous planning phases are being reconsidered.

... Solothurn

The complex in Solothurn is typical of what is being done in the small city. The traffic division is the familiar one: vehicle above, pedestrian below. Given this situation, the architect can only do the best he can.

... Berne

The new railway station in Berne was inaugurated in 1974, and it alone made possible the creation of a spacious station square. However, this square has been occupied completely by private and public traffic facilities. Since the square itself is not yet in finished state and planted, this Issue will report only on the underground pedestrian concourses. Although railway station squares have often been laid out near old fortifications, this is, as far as we know, the first time, aside from Rome-Termini, the remains of such constructions have been successfully integrated in a pedestrian zone.

Zurich Airport, Terminal B

(See page 187)

On November 1st 1975 there was opened at Zurich Airport the new Terminal B, the second Passenger terminal at this airport, with associated parking facilities, Garage B. This new terminal represents what is probably the most important part of the expansion of Zurich Airport, and it is a vital step forward in the planning and realization of the 3rd expansion phase (cf. Werk 4/1973). In spite of the enormous scope of the project and the complex planning problems involved, the responsible team has succeeded in designing an air terminal whose meticulous planning is obvious to every passenger using it.

The planning of the airport extension project occurred in a period of constantly expanding air traffic. The present capacity of the passenger facilities – Terminal B is designed for 6 million passengers per year – reckoned with a reserve lasting into the Eighties. Owing to the present reduced rates of increase, full utilization is being delayed, and the addition of two further terminals included in the general plan has become a project for a more distant future.

Underlying the terminal project is an operational concept (cf. Werk 4/73, p. 422/426), which functionally regulates access, passenger flow and baggage flow, and also allows for the requirements of visitors and accompanying persons. The operational situation made imperative a subdivision of the terminals in accordance with flight destinations.

The client and the architects were agreed in their endeavour to do justice to the significance of the first airport in Switzerland and to the general emotional involvement in the prestige of flying by devoting the corresponding attention to design features. Moreover, account had to be taken of the need for maximum flexibility as well as the capacity for expansion, in accordance with the master plan, and this involved both construction and design. Ease of installation and maintenance, rapid progress in building and economic operation were additional criteria in the architectural planning.

An attempt was made to create in the various premises a calming reassuring atmosphere, to balance the adventure of flying. This is expressed in a cool elegance of design, the keynote throughout being understatement.

The departure hall is situated in the central zone beneath three large silver-grey skylight supports of visible steel construction, which are considerably elevated. The thorough-going glazing of all partitions in the top areas admits a certain amount of daylight.

Visual contact with airfield and planes gives the passenger a sensation of open space. The desired atmosphere is reinforced by the dark-blue ceiling and a light granite floor, with colourful animation being furnished by the enamel facing of the various ticket-window groups and walls.

The finger dock, whose central corridor is not very high, presented very special design problems. In contrast to the departure and arrival levels, the ceiling here is silver-grey. The space is articulated in the longitudinal direction by different types of ceiling, flat in the waiting-rooms and coffered in the actual corridor areas. Seating groups, display windows and sales stands enliven and thus psychologically shorten the passageway.

The gates are completely glazed, this affording optical contact with plane and apron. The carpeting on the floor, coffered ceiling and furnishings define the spatial impression. The lively yellow shade of the lavatory walls constitute bright colour accents.

The transit area is designed for longer stays. The two waiting-rooms in the centre are adjoined by restaurants, various service facilities and shops. All shops have special display-windows of dark-oxidized aluminium slats, this producing a uniformly harmonious effect. The materials and the colour scheme employed in this area aim at a dignified atmosphere. A large art window offers local museums an opportunity to present their collections to an international public.

The Customs hall is where the passenger claims his baggage. This area is functionally sober in design. The dividing partition between this area and the arrival hall is glazed to permit visual contact with those fetching incoming passengers. Unfortunately, this glass wall in the Customs clearance area had to be closed again for security reasons. The narrow arrival hall, with its broad glazed front, ensures good visibility and constitutes a unit with the Customs hall in respect of both materials and colour scheme.

Literatur

über Architektur und Design im Bereich der Eisenbahn

– Röttcher, Hugo: Hochbauten der Deutschen Reichsbahn: Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe. Berlin, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn, 1933, 139 S.

– La nuova stazione ferroviaria di Firenze S.M.N. Roma, Ministero delle comunicazioni, Ferrovie dello Stato, 1935, 39 p.

– Campanini, R.: Edifici dei trasporti. 90 esempi. Documenti di architettura composizione e tecnica moderna. Serie e, fascicolo 1, n.3. Milano, Antonio Vallardi, 1945, 82 p.

– Lemaire, C.F.B.: Les gares de Bruges. Extrait des Annales des Travaux publics de Belgique, juin 1946. Bruxelles, Ad. Goemaere, 1946

– La nuova stazione di Roma Termini. Roma, Direzione

zione delle Ferrovie dello Stato, Sezione documentazione, 1950, 12 p.

– La nuova stazione di Roma Termini delle Ferrovie Italiane dello Stato. Raccolta di articoli pubblicati da «Ingegneria Ferroviaria». Roma, Collegio Ingegneri ferroviari italiani, 1951, 184 p.

– Spröggel, Richard: Hochbauten der Eisenbahn. Neue Auflage. Berlin/Göttingen/Heidelberg, Springer, 1954, 214 S.

– Hundertfünfzehn Jahre Bahnhof Heidelberg, 1840–1955. Festschrift zur Eröffnung des Heidelberger Hauptbahnhofs am 5. Mai 1955. Herausgegeben vom Pressedienst der Bundesbahndirektion Karlsruhe. Heidelberg/Mainz, Verlagsanstalt Hüthig und Dreyer, 1955, 52 S.

– Del Rio, Luis: El servicio de viajeros en los enlaces

ferroviarios de Madrid. Publ. en el Boletín de información del Ministerio de Obras Públicas, Febrero 1958. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, 1958, 11 p.

– Lena, Vincenzo: Città e stazioni. Architettura e urbanistica ferroviaria. Quaderni delle Ferrovie Italiane dello Stato, n. 11. Roma, Ferrovie dello Stato, Centro relazioni aziendali, 1959, 140 p.

– Borriello, Mario: La nuova stazione di Napoli Centrale. Napoli, Edizione «Itinerari» – guida del Compartimento ferroviario di Napoli, 1960, 24 p.

– La nuova stazione di Napoli Centrale. Roma, Ferrovie dello Stato, Centro relazioni aziendali, 1960, 20 p.

– Neue Hochbauten der Deutschen Bundesbahn. Hrsg.: Deutsche Bundesbahn. Frankfurt am

Literatur

- Main/Bonn, Athenäum-Verlag, 1962, 71 S.
- Vaubourdolle, R.; Cauvy, J.: La nouvelle gare de Paris-Montparnasse. *Revue Générale des Chemins de Fer*, 84 (1965) décembre, p. 645-654.
 - Marketing a rail environment. London, British Railway Board, ohne Jahrgang, 35 p.
 - Sarkander, P.: Das neue Empfangs- und Verwaltungsgebäude Hauptbahnhof Saarbrücken. *Der Eisenbahningenieur*, 18 (1967) S. 142-148
 - Brigaux, G.: L'évolution des bâtiments voyageurs des gares. *Travaux*, 51 (1968) 405, p. 1109-1117
 - Leyrie R.; Dory, Y.; Flinois, J.L.: Le nouveau bâtiment des voyageurs de la gare de Grenoble. *Revue Générale des Chemins de Fer*, 87 (1968) novembre, p. 581-599
 - Böttcher, Karl-Heinz: Der neue Durchgangsbahnhof in Kempten (Allgäu). *Eisenbahntechnische Rundschau*, 18 (1969) 9, S. 327-338
 - Cousins, J.S.: Designing for a corporate image. *Railway Gazette International*, 125 (1969) 22, p. 848-850
 - Design for a rail journey environment. *Railway Gazette International*, 125 (1969) 24, p. 943-944
 - Guerry, J.; Topet, A.: La construction du nouveau bâtiment des voyageurs de la gare de Nantes. *Revue Générale des Chemins de Fer*, 88 (1969) juillet/août, p. 435-444
 - Kubinsky, Mihaly: Bahnhöfe Europas. Ihre Geschichte, Kunst und Technik. Für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte. Stuttgart, Franckh'sche Verlagshandlung, 1969, 320 S.
 - Design Panel Report, no 13. Derby, The Headquarter's Office Manager, The Railway Technical Centre, 1970, 106 p.
 - Larcher, M.-T.: Bahnhof-Passage Zürich. Hrsg.: Bauamt I der Stadt Zürich. Zürich, 1970, 24 S.
 - Nose, Dieter: Hochbauten im neuen Hauptbahnhof Ludwigshafen am Rhein. *Eisenbahntechnische Rundschau*, 19 (1970) 3, S. 119-126
 - Althaus, Alfred: Überbauung von Bahnanlagen. Objekte und Planungen in Amerika und Kanada. *Bundesbahn*, 45 (1971) 17, S. 839-847
 - Cousins, J.S.: Industrial design for railways. *Modern railways*, 27 (1971) 272, p. 216-220 and 222
 - Design Panel Report, No. 14. Derby, The Headquarter's Office Manager, The Railway Technical Centre, 1971, 46 p.
 - Ideenwettbewerb Neuüberbauung des Areal Hauptbahnhof Zürich. Bericht des Preisgerichtes. Zürich, Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich, 1971, 45 S.
 - Lützel, Heinrich: Die Eisenbahn in der Malerei. Bonn, Boldt-Verlag, 1971, 110 S.
 - Schaffung eines ÖBB-Bildzeichens. *ÖBB in Wort und Bild* (1971) 4, S. 22-24
 - Schuh, Emil: «Ride 71» in Nürnberg. *Bundesbahn*, 45 (1971) 16, S. 788-793
 - Schuh, Emil: Das Design der Bundesbahn. *Bundesbahn*, 45 (1971) 16, S. 785-787
 - Seidelmann, Otto: Das moderne Erscheinungsbild der Eisenbahn. *ÖBB in Wort und Bild* (1971) 9, S. 8-23
 - Bahnhofgebäude Zürich-Altstetten. *Werk*, 56 (1972) 10, S. 574-575
 - Ohlemuth, Alfred: Der neue Bahnhof Olympiastadion (Oberwiesenfeld) in München. *Bundesbahn*, 46 (1972) 15/16, S. 895-898
 - Das Design-Center der DB und seine Aufgaben. *Bundesbahn*, 49 (1973) 10, S. 641-653
 - Design on Danish Railways. *Railway Gazette International*, 129 (1973) 4, p. 132-134
 - Pollmann, Hermann: Das Design des ET403. *Elektrische Bahnen*, 44 (1973) 7, S. 162-165
 - Transport unique, Ride-UIC-Seminar, Den Haag, 1973. Paris, Union Internationale des Chemins de Fer, 1973, 88 p.
 - Trédé, Charles: La modernisation des bâtiments à voyageurs de Cannes, Nice-Ville et Menton. *Travaux d'urbanisme exécutés aux abords. Revue Générale des Chemins de Fer*, 92 (1973) octobre, p. 573-584
 - Bahnhofneuplanung Olten. Morphologische Problemlösungsmethoden angewandt an einer Fallstudie. Zusammenfassung von Studentenarbeiten, Jahreskurs 1972/73. Hrsg.: ETH Zürich, Architekturabteilung U32. Zürich, Verlag der Fachvereine ETH, 1974, 116 S.
 - Bovy, Philippe H.: Aménagement du territoire et transports. Lausanne, EPF, Département d'architecture et Institut de technique des transports, 1973/74, 393 p.
 - Grabner, Horst: Praxisverbundene Arbeiten aus dem Lehrgebiet Verkehrshochbau. *Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen, «Friedrich List»*, 21 (1974) 3, S. 469-501
 - Der neue Bahnhof Bern. Bern, SBB/Generalsekretariat und Bauabteilung, 1974, 40 S.
 - La nouvelle gare de Berne. Berne, CFF/Secrétariat général et Division des travaux, 1974, 40 p.
 - Odermatt, Bruno: Zur Bahnhofarchitektur. *Schweizerische Bauzeitung*, 92 (1974) 27, S. 673-682
 - Pollmann, Hermann: Gestaltung von Schienenfahrzeugen. *Leichtbau der Verkehrsfahrzeuge*, 18 (1974) 4, S. 86-90
 - Radlbeck, Karl: Farbgebung bei der DB. *Bundesbahn*, 50 (1974) S. 347-352
 - Williams, J.A.: The integral role of industrial design. *Railway Gazette International*, 130 (1974) 11, p. 439-442
 - Danda, Josef; Seidel, Jaromir: Neubau der Abfertigungshalle im Hauptbahnhof Praha. *Eisenbahntechnik - DET*, 23 (1975) 5, S. 225-227
 - Gagès, R.: Nouveau centre à Perrache. *Le nouveau Perrache: réponse architecturale. Travaux* (1975) 480, p. 57-64
 - SBB-Image. Bern, Gesellschaft der Ingenieure der Schweizerischen Bundesbahnen, 1975, 23 S.

Les transports collectifs du point de vue de l'utilisateur

Suite de la page 158

précieuses peut-être davantage aujourd'hui qu'auparavant. Uli Huber, FAS, architecte en chef des CFF, qui expose son projet dans un article, a largement participé à la rédaction du chapitre trains et gares.

La Suisse, avec sa propagande touristique officielle, constitue certainement un cas exceptionnel. A la différence de la télévision, il semble être possible d'y subventionner des travaux de valeur avec les deniers publics, remplissant ainsi une mission culturelle véritable, sans devoir abaisser le niveau sous la pression de l'opinion publique. De nombreuses publications sont spécialement conçues pour la propagande touristique à l'étranger. Pour celui qui voyage en

Suisse, cet effort se manifeste, les affiches mises à part, par la présence de la revue «Suisse» dans chaque wagon. Hans Kasser SWB, son rédacteur de longue date, y contribue notablement à la présence culturelle de la Suisse.

Le développement de nouveaux wagons de chemin de fer est dû d'une part au progrès technologique et d'autre part à une exigence de confort croissante. Pour le nouveau Swiss-express, les installations rendues nécessaires par la vitesse accrue (climatisation, largeur) s'accompagnent de mesures d'ordre esthétique, pour un meilleur confort. Ces mesures sont examinées dans un article critique sur le design.

Les gares suisses ont été bâties pour la plupart durant les années héroïques et d'expansion des chemins de fer, une exception étant la nouvelle gare de Berne, dont les différentes étapes de planification

ont déjà fait l'objet de présentations dans «werk/œuvre». La majorité des gares urbaines connaissent aujourd'hui une expansion due à la multiplication des services inhérents à un tel carrefour. Nous nous trouvons au cœur de cette évolution qui cause des mutations désagréables dans de nombreuses villes, provoquant souvent des discussions et des critiques. Les publications de solutions architecturales et les articles de spécialistes locaux veulent contribuer au débat.

L'inauguration de la nouvelle aérogare Terminal B de l'aéroport de Zurich marque l'achèvement d'une des plus importantes réalisations de Suisse. Ce bâtiment pour les transports collectifs a été réalisé avec un souci du détail tout helvétique remplissant ainsi sa fonction d'enseigne de la Suisse. Le fait que l'accent est mis sur la qualité de l'aménagement est dû aux intentions du maître d'œuvre et à un tra-

vail extraordinaire de la part des spécialistes de la planification qui se sont efforcés de faire correspondre la fonction utilitaire avec la fonction représentative de l'ensemble. Il nous a semblé intéressant de lui opposer des réalisations étrangères - en tant que miroir de pays dont le besoin de représentation se manifeste dans des constructions utilitaires moins prétentieuses.

Une fois encore s'impose la comparaison entre le train et l'avion. Les gares suisses, souvent des témoins prestigieux des premiers jours des chemins de fer, ont su s'adapter au cours du siècle aux exigences changeantes et au progrès technique et sont protégées aujourd'hui comme monuments. De quelle manière les aérogares survivront-elles? Comment les générations futures les apprécieront-elles?

V.H.

(Traduction: Bernd Stephanus)