

Die Erweiterung der Stadthore in Aarau

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 20

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22709>

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.

Die Erweiterung der Stadthore in Aarau.

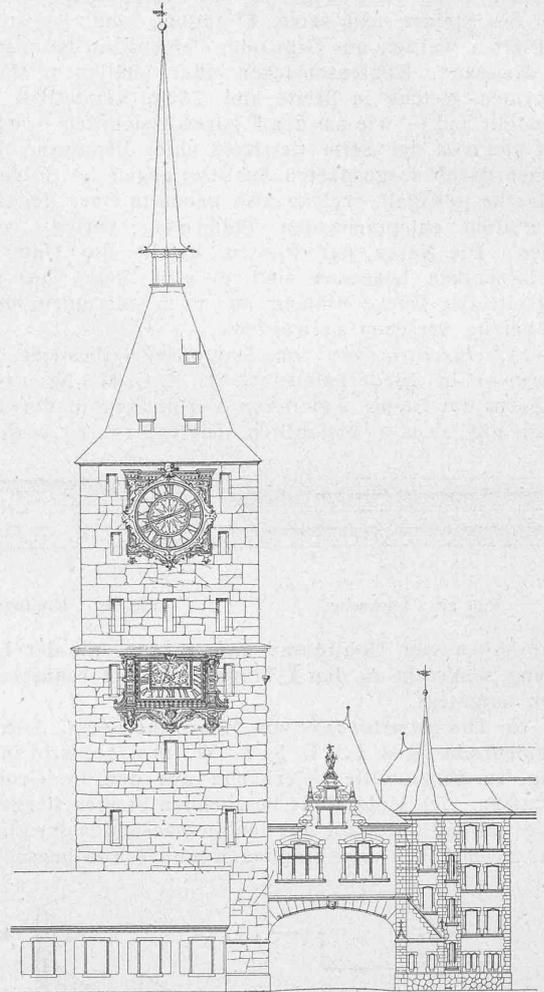
Vor kurzem hat die Stadtgemeinde Aarau grundsätzlich einem Antrag des Gemeinderates für die Beseitigung zweier Verkehrshindernisse zugestimmt, die sich schon längst in unliebsamer Weise geltend gemacht haben. Es betrifft dies den Umbau des sogenannten Oberen Thores und die Niederlegung des Inneren Thores, die beide zwischen der Vorstadt und dem Stadtzentrum gelegen, die Ausdehnung des Strassenverkehrs in immer fühlbarer Weise beeinträchtigten. Beide Thore haben zur Zeit nur eine Lichtweite von 2,35 bzw. 2,30 m und da sie an der nämlichen Strasse nicht weit von einander entfernt liegen, so bilden sie für den Verkehr förmliche Stauungen, die um so bedenklicher sind, als wegen der Strassenkrümmung das eine Thor von dem anderen aus nicht gesehen werden kann und dadurch ein rechtzeitiges Ausweichen der Fuhrwerke nicht zu bewerkstelligen ist.

Wenn es an den Umbau oder die Beseitigung alter, aus früheren Jahrhunderten stammender Bauwerke geht, so tritt immer die Frage in den Vordergrund: Begehen wir nicht einen Vandalismus, wenn wir solche ehrwürdige Ueberbleibsel aus dem Mittelalter den Verkehrsbedürfnissen der Gegenwart zum Opfer bringen? Diese Frage hat man sich in Aarau auch gestellt und wir dürfen sagen, dass die Behörden der Stadt mit aller Schonung und in pietätvoller Weise vorgegangen sind. Nach dem Entwürfe des Stadtbaumeisters von Aarau, Herrn Architekt *A. Hassler*, soll nur das Innere Thor, das zwischen den Häusern eingebaut ist und keinen archäologischen Wert hat, niedergelegt werden. Das „Oberthor“, ein stolzer Turm, dessen Mauerwerk aus der Römerzeit stammen soll, wird nur umgebaut und zwar in sorgfältigster Erhaltung der früheren äusseren Erscheinung. Dem Umbau kommt zu gut, dass der Turm nicht selbst das Thor enthält, sondern dass jenes an den Turm angebaut ist. Auf diese Weise ist es möglich, den charaktervollen Turm zu erhalten und nur das daneben liegende Thor umzubauen. Ueber den Umbau geben die beifolgenden Abbildungen so genügende Auskunft, dass wir diesen nur wenig beizufügen haben. Das bestehende Thor hat, wie bereits bemerkt, zwischen den Abwehrsteinen eine Lichtweite von 2,30 m, während die lichte



Das alte Oberthor in Aarau. — Nordansicht.

Oeffnung der Pforte 2,85 m beträgt. Nach dem Entwurf des Herrn Stadtbaumeisters *Hassler* soll nun die lichte Oeffnung auf 7,40 m erweitert werden bei gleichbleibender Scheitelhöhe von 4,60 m. Dadurch wird die Form des Thorbogens flacher, d. h. es tritt an Stelle des bisherigen Spitzbogens ein Korbbogen. Von dem angebauten Haus, einer Wirtschaft, die nicht Eigentum der Gemeinde ist, muss der westliche Giebel um etwa 3 m zurückgesetzt werden. Als Gegenwert hierfür kann dann aber ein Treppenturm angebaut werden, wodurch in dem engen Haus mehr Platz geschaffen wird. Ferner wird über dem Thorbogen ein etwa 60 m² grosses Lokal geschaffen, das entweder zu städtischen Zwecken oder auch für die anliegende Wirtschaft Verwendung finden kann. Hinter dem Strebe-



Oberthor-Umbau. — Südansicht. 1 : 400.

pfeiler des Thorbogens lässt sich eine öffentliche Bedürfnisanstalt unterbringen.

In Verbindung mit dem Umbau des Thores beabsichtigt ein Privat-Konsortium die Errichtung eines öffentlichen Badehauses, das an die Südseite des Turmes angebaut, den Platz vor dem Thore in geeigneter Weise abschliessen würde. Unsere Abbildung auf Seite 215 zeigt den ebenfalls von Herrn Stadtbaumeister *Hassler* hierfür ausgearbeiteten Entwurf.

Der Hauptbahnhof Zürich und die neuen Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Nordostbahn.

Die Fragen, welche Regierungsrat und Stadtrat von Zürich hinsichtlich des vom Bundesrate mit der Nordostbahn getroffenen Uebereinkommens über die Anlage der neuen Reparatur-Werkstätten einer — aus den Herren Geh. Ober-Baurat *A. Blum*, Berlin, Ing. *E. Brunner-Vogt*, Zürich, Ing. *C. O. Gleim*, Hamburg und Gen.-Dir. *A. Jäger*, Augsburg, zusammengesetzten — Expertenkommission vorgelegt haben¹⁾, sind von dieser in einem erschöpfenden Gutachten beantwortet worden. Wir entnehmen dem letzteren, indem wir hinsichtlich der ausführlichen Fragestellung auf Nr. 24 unseres letzten Bandes verweisen, die hauptsächlichlichen darin niedergelegten Gesichtspunkte.

Das Gutachten geht von den durch die Experten im Januar 1901 vorgenommenen örtlichen Erhebungen, dem gegenwärtigen Zustande des Bahnhofes und dem von der Schweiz. Nordostbahn am 4. Februar 1895 aufgestellten Projekte²⁾ aus, und äussert sich zunächst zum allgemeinen Teil der Frage 1:

«Das mit weitsichtigem Blick entworfene Erweiterungsprojekt vom

¹⁾ S. Bd. XXXVI S. 239.

²⁾ S. Bd. XXVI S. 3 und 10.