

Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter
Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg
Band: 87 (1977)

Artikel: Bauen und Wohnen in Brugg um 1900
Autor: Germann, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-901292>

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: 08.02.2026

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

Georg Germann

Bauen und Wohnen in Brugg um 1900¹

Bauordnungen und Bebauungspläne

Nach der Entfestigung, die in Brugg im Jahre 1841 abgeschlossen war, wuchs die Stadt zunächst nur langsam. Die grossen Neubauten entstanden anstelle grosser Altbauten: 1864—1865 die Buchdruckerei Effingerhof nach Plänen des Zürcher Architekten Wilhelm Waser, 1866 das Bezirksamt nach Plänen des Badener Architekten Robert Moser, 1883 das Hallwyler-Schulhaus nach Plänen der Zürcher Architekten Gebrüder Reutlinger, alle drei seither erneut umgebaut oder ersetzt. Nur der Bahnhof befand sich ausserhalb des alten Weichbildes, ja sogar ausserhalb der Gemeindegrenzen; von 1856 bis 1868 stand ein provisorisches Stationsgebäude, dann errichtete Ingenieur Fr. Seitz 1868 den Neubau, der 1919—1921 nach Plänen des Brugger Architekten Albert Froelich bedeutend erweitert wurde.² Die Grenzkorrektur, die wenigstens den Bahnhof und Teile der ehemaligen Klosterzelg hinter dem Bahnhof zu Brugg schlug, wurde erst 1863 vorgenommen.

Zum bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt wurde Brugg erst nach Eröffnung der Bözbergbahn im Jahre 1875. Damit waren die Voraussetzungen für Industrialisierung und Bevölkerungswachstum gegeben.³

Wenn wir die Zahl der bewohnbaren Häuser mit der Wohnbevölkerung vergleichen, sehen wir, dass der Wohnungsbau am Ende des 19.

¹ Der Titel ist eine Anspielung auf das Buch von Othmar Birkner, *Bauen und Wohnen in der Schweiz, 1850—1920* (1975). — Im nachfolgenden Aufsatz sind Vorarbeiten zum «Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850—1920» ausgewertet. Ein Exemplar des Manuskripts über Brugg liegt bei der Kantonalen Denkmalpflege in Aarau. Der Verfasser dankt für vielfache freundliche Hilfe den Herren Bruno Schaub und Walter Brunner vom Stadtbauamt, dem Schriftleiter der «Neujahrsblätter», Herrn Viktor Fricker, und dem Leiter der Stadtbibliothek, Herrn Hans Mühlemann, den Herren Architekten Ernst Bossert und Werner Tobler sowie den Photographen Gessler, Vater und Sohn.

² Brugger Neujahrsblätter, 45 (1935), S. 34—44; ebd., 67 (1957), S. 42—56; Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz* (erscheint im Winter 1976/77), Kat.-Nr. 79.

³ Otto Frauenlob, *Die wirtschaftliche Bedeutung von Brugg*, in: *Brugg, Bilder aus seiner Vergangenheit und Gegenwart* (1944).

Jahrhunderts mit der Bevölkerungszunahme nicht Schritt zu halten vermochte: 1803 wohnten ungefähr 800 Seelen in 144 Wohnhäusern, 1888 1745 Seelen in 265 Wohnhäusern, 1900 2350 Seelen in 297 Wohnhäusern.⁴ Die Lage verschärfte sich um so mehr, als unter den Wohnhäusern eigentliche Mietkasernen fehlten.

Wo entstanden die Neuquartiere? Im gewöhnlichen Prozess folgen die Neuquartiere zunächst den Ausfallstrassen, sodann der Verbindung zwischen Stadt und Bahnhof, und anschliessend werden die Zwischenfelder mit einem regelmässigen Strassennetz versehen (Abb. 1). Für Brugg trifft das nur teilweise zu, da der bewaldete Höhenzug links von Fluss, Baslerstrasse und Zurzacherstrasse Einhalt gebot. Das Dorf Altenburg, vom Stadtgebiet durch den Bahndamm getrennt, wurde erst 1900 eingemeindet. Nun entstanden auf den nördlich an die Aarauerstrasse angrenzenden Parzellen Wohnbauten, während sich auf dem Gelände südlich von Bahnhof, Bahnlinie und Aarauerstrasse Industrie ansiedelte.

Industrie und Gewerbe breiteten sich aber auch auf heute mit Wohnbauten übersäten Flächen aus: westlich der Fröhlichstrasse eine Seidenweberei und die Maschinenfabrik Müller AG, zwischen Rosengartenweg und Paradiesstrasse das Baugeschäft Jakob Finsterwald (später Finsterwald, Gebhard & Cie.), an der Promenade schliesslich eine weitere Seidenweberei. Für den Standort des 1912 errichteten Gaswerks (zweiter Gasbehälter 1927) gaben die Hauptwindrichtung und Hoffnungen auf die Aareschiffahrt den Ausschlag.⁵

Es ist ein kleinstädtischer Zug, dass der Villengürtel fast unmittelbar an die Altstadt anschliesst, genau so, wie das die alten Landgüter getan hatten.⁶ Nächste Stadtnähe war mehr gesucht als die sonnige, eine panoramische Aussicht gewährende Lage auf dem linken Aareufer, wo im Verlauf des 19. Jahrhunderts nur fünf villenartige Wohnhäuser gebaut wurden.

⁴ Genauere Zahlen über die Wohndichte wurden um 1890 für grössere Schweizer Städte veröffentlicht, z. B. Karl Bücher, *Die Wohnungs-Enquête in der Stadt Basel* (1891); für Lausanne: André Schnetzler, *Enquête sur les conditions de logement* (1896, supplément 1899).

⁵ *Die Schweiz: Schweizerische illustrierte Zeitschrift*, 10 (1906), S. 463—465; *Die schweizerische Baukunst* (1911), S. 259.

⁶ Genauer erforscht sind nur das Fröhlich-Palais, jetzt Stadthaus (1748—1749), das Schilplin-Haus neben dem Vindonissa-Museum (1810) und das Fischer-Gut (1822, abgebrochen); siehe Emil Maurer in: *Die Kunstdenkmäler des Kantons Aargau*, 2 (1953), S. 326—335.

Die Stadtbehörden wollten den Schwerpunkt der Ueberbauung im Fröhlichacker setzen und bestellten für die Strassenführung eine eigene Kommission. Die «Bau-Ordnung für die Stadt Brugg», vom Grossen Rat des Kantons Aargau genehmigt am 30. November 1892, sah einen Bebauungsplan vor, der die bestehenden und neu anzulegenden öffentlichen Strassen, die Baulinien und die Linien für Strassenkorrekturen enthalten sollte und im gleichen Jahre ausgearbeitet wurde. Auch hier erscheint das Gebiet zwischen Süssbach und Bahndamm, Aarauerstrasse und Aare als Mittelpunkt, während die Vorstadt, d. h. das linke Aareufer, ausserhalb der Planung bleibt. Nach der Eingemeindung von Altenburg wurden 1902 die Baulinien für die Ebene westlich des Bahndamms festgelegt.

Einen umfassenderen neuen Bebauungsplan in zwei Blättern und eine neue Bauordnung genehmigte der Grosse Rat am 27. März 1912. Unter den vorgenommenen Aenderungen der Bauordnung verdienen zwei hervorgehoben zu werden. Man verschärfte 1912 die alte gesundheitspolizeiliche Vorschrift: «Die lichte Höhe der Zimmer soll mindestens 2,60 m und ihre Bodenfläche nicht unter 8 m² betragen. — Dachzimmer sind von dieser Bestimmung ausgenommen», indem der Satz über Mansarden wegfiel. Neu war auch der Satz: «Der Gemeinderat kann aus Gründen der Aesthetik oder des Heimatschutzes Bauten die Genehmigung versagen.»

Bauherren und Unternehmer

Erst vom Jahre 1898 an wurden die Baueingabepläne, die schon die Ordnung von 1892 vorsah, aufbewahrt. Sie sind die aufschlussreichste Quelle zu Einzelbauten seit der Jahrhundertwende.

Brugg kannte bis zum Ersten Weltkrieg keine Mietkasernen. Ueblich waren Zwei- und Dreifamilienhäuser, die öfter allein als in Reihen standen, umgeben von Gemüseärten. Nur die sogleich nach der Veröffentlichung des Bebauungsplanes von 1892 entstandenen Wohnhäuser wurden aus falscher Einschätzung der Entwicklung von Bodenpreis und Bevölkerungszahl in grossstädtischeren Dimensionen errichtet, so das Wohn- und Geschäftshaus Ecke Fröhlichstrasse/Seidenstrasse, mit dem Restaurant National (jetzt Bilander). Die Zwei- und Dreifamilienhäuser, die einst neben den Fabrikbauten dieses Quartier beherrschten, wurden teils auf Kosten des Baumeisters Gustav Angst errichtet, teils durch

Eisenbahner. Beispiele: das Doppelwohnhaus mit zusammen fünf Wohnungen, Fröhlichstrasse 43/Frickerstrasse 10, Architekt Alwin Rüegg, Küsnacht und Brugg, Bauherr der Baumeister Gustav Angst (1908); das Wohn- und Geschäftshaus mit «Coiffeur-Laden», Dreizimmerwohnung und zwei Vierzimmerwohnungen, Fröhlichstrasse 51, Architekt derselbe, jetzt Wohlen und Brugg, Bauherr Kaspar Halter, Lokomotivführer (1911—1912, Autogarage 1917 oder 1920, offenbar nach dem Einzug von Dr. med. Josef Ledergerber); das Doppelwohnhaus mit je drei Wohnungen, Seidenstrasse 24—26, Pläne signiert A. H. (Albert Hirschy), Bauherr der Baumeister Gustav Angst (1909—1910); das jenseits der Stäblistrasse folgende Dreifamilienhaus, Seidenstrasse 28, Pläne wiederum von Hirschy, Ausführung durch Gustav Angst, Bauherr A. Woodtli, Kondukteur (1911).

Solche Mehrfamilienhäuser konnten Chaletform annehmen, am eindeutigsten das Dreifamilienhaus mit der Adresse Freudensteinstrasse 9, Architekt, Baumeister und Bauherr Jakob Huldi (1902).

Unter den Baumeistern, die auf eigene Rechnung bauten, finden wir Einheimische und Fremde, die sich oft nachträglich in Brugg niedergelassen haben. Eine Musterkarte des Brugger Stilwandels bietet die Zeile von Ein- und Zweifamilienhäusern zu oberst an der Stapferstrasse, Nrn. 40—58, von G. Belart & Cie., dann von der Nachfolgefirma Gentsch, Strasser & Cie. (1906—1909 und 1923). Jakob Finsterwald überbaute in eigener Rechnung den Gartenacker mit freistehenden, doppelten und gereihten Einfamilienhäusern (1906—1910). Zwei Auswärtige bebauten 1909—1910 den Süssbachweg mit Zwei- und Dreifamilienhäusern: Nr. 1 Architekt Hermann Siegrist, Winterthur, Bauherr J. R. Maurer, Baumeister, Zürich; Nrn. 3 und 5, Entwurf anonym, Bauherr J. R. Maurer; Nrn. 7 und 9, Entwurf anonym, Bauherr Gebr. Bona, Baugeschäft, Pfungen bei Winterthur. Die Ueberbauung Schöneggstrasse/Grütstrasse begann der zuerst in Zürich domizilierte Jakob Mattenberger im Jahre 1909; die Projekte lieferten Otto Bölsterli, Architekt in Baden, G. Ganz jun. in Zürich, Jakob Ganz, Techniker in Wettingen und G. Gasser in Zürich. Gebrüder Märki, Baugeschäft, Lauffohr, unternahmen die Ueberbauung der Maiackerstrasse (1912, 1915, 1919) und der Sonnenbergstrasse (1920).

Entgegen dem recht einheitlichen Aussehen finden wir in der Ueberbauung Bodenacker verschiedene Bauherren, Baumeister und Architekten. Hier wohnten vor allem Eisenbahner. Das weitmaschige Stras-

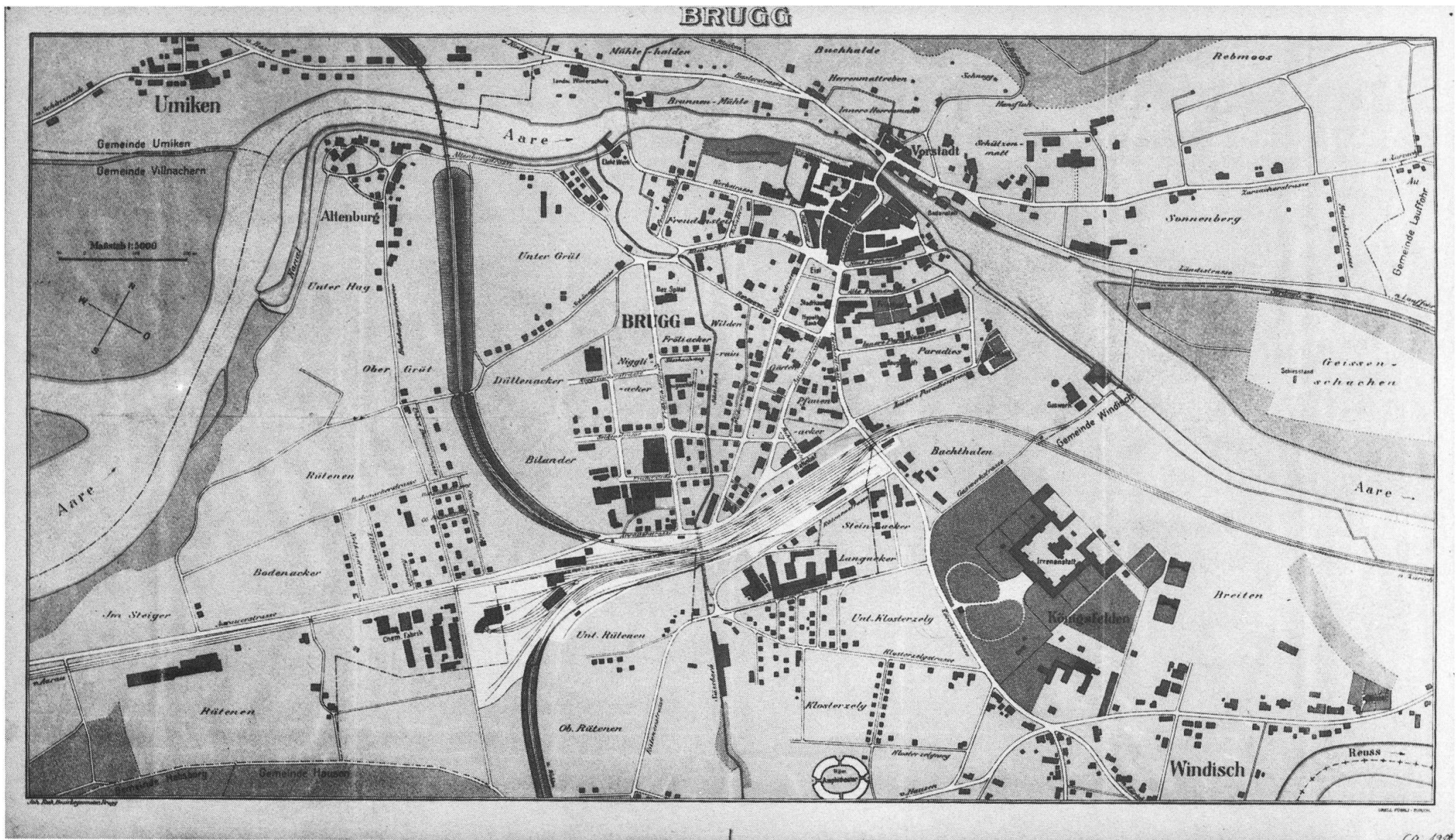


Abb. 1. Brugg im Jahre 1918, Plan von Johann Ruh, Bezirksgeometer (Zürich: Orell Füssli). Photo Gessler, Brugg



Abb. 2. Brugg, Enzianweg 10, 1909—1910 von Paul Gerber, Ulm

Abb. 3. Brugg, Projekt für Eisenbahner-Doppelhäuser am Enzianweg, 1909 von Paul Gerber, Ulm

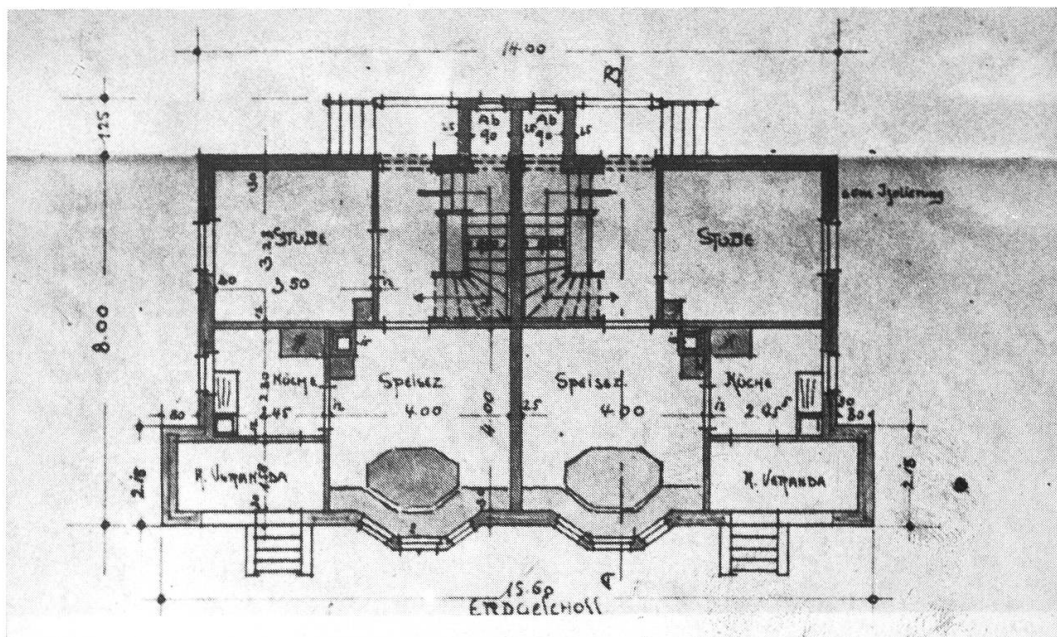




Abb. 4. Brugg, Hauptstrasse/Schulthess-Allee, 1913 von Albert Froelich (abgebrochen 1966). Photo Gessler, Brugg



Abb. 5. Brugg, Hauptstrasse 12, Alte Post, 1894—1895 von Dorer & Fuchslin, Baden

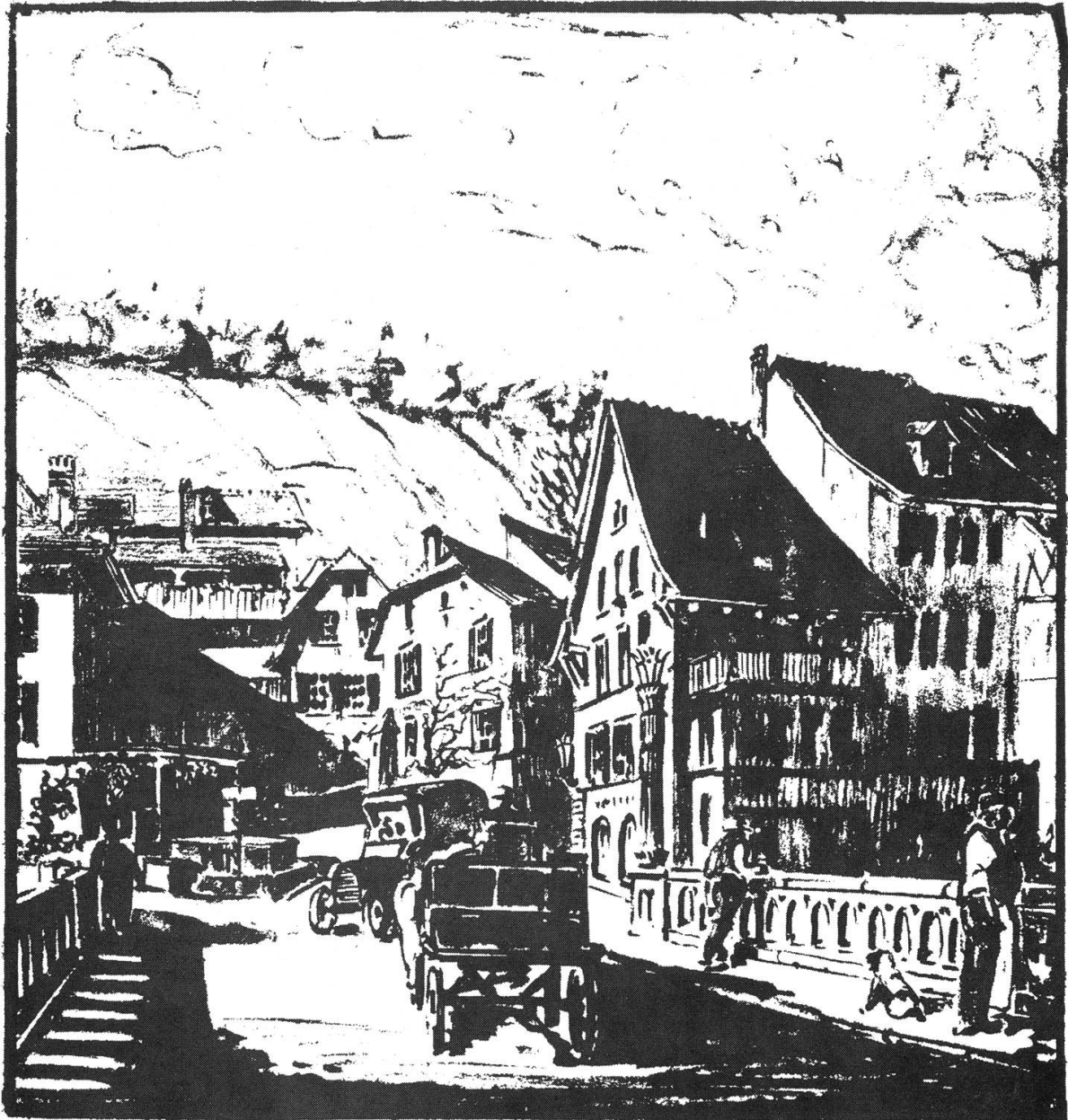


Abb. 6. Brugg, Brückenkopf, Vorentwurf von Albert Froelich (1924), Photo Gessler, Brugg



Abb. 7. Brugg, Brückenkopf, Vorentwurf von Carl Froelich (1924), Photo Gessler, Brugg

sennetz führte zur Anlage von zahlreichen Privatstrassen, welche die extrem kleinen Grundstücke erschliessen und jetzt verschiedene Blumenamen tragen; Erschliessung durch Privatwege war auch nötig bei Museumstrasse 19 und 31, Bahnhofstrasse 6 und 10, am Ringweg und anderswo. Die systematische Ueberbauung des Bodenackers begann 1902 mit den Zweifamilienhäusern Bodenackerstrasse 11 und Habsburgerstrasse 16, Architekt Paul Huldi, Bauherr Samuel Simmen, Weinändler. Daran schlossen sich die Zweifamilienhäuser Bodenackerstrasse 7 und 9, Architekt Eduard Saller, Olten, Bauherr der Baumeister Gustav Angst, damals ebenfalls noch in Olten (1904—1905), sowie desselben Bauherrn Zweifamilienhäuser Holderweg 13 und Narzissenweg 3 (1904—1905). Aus dem nämlichen Jahre stammt das Einfamilienhaus Holderweg 2, nach Plänen des Architekten Alwin Rüegg, damals Küsnacht und Brugg, für den Lokomotivführer Joseph Zürcher. Wer den Grundriss dieses Hauses betrachtet, möchte annehmen, der Bauherr habe lebenslustige Töchter besessen; denn ohne Not sind zwei Zimmer gefangen, weil die Tür gegen den Korridor fehlt.

1912 taucht erstmals Friedrich Rohr, Baumeister, damals in Hausen bei Brugg, auf, während die Pläne von C. Rohr, Windisch, signiert sind (Aarauerstrasse 62). Bald darauf von Windisch aus tätig, überbaute Friedrich Rohr zuerst die Ostseite der Lilienstrasse (1912—1914), dann die Westseite (Nrn. 9 und 11 von 1919—1920). Aber auch Aussen-seiter kamen zum Zug, so der Zimmermeister Robert Schaffner in Altenburg, der 1904 das Einfamilienhaus Holderweg 3 für den Lokomotivführer Robert Tobler mit dem folgenden Programm baute: Korridor, Bad, abgetrenntes WC, Küche, Wohnzimmer, Veranda, «Salon» im Erdgeschoss, 2 Doppelschlafzimmer und ein kleines Schlafzimmer sowie ein zweites WC im Dachstock, im Garten ferner ein Hühnerhaus. Ein bürgerliches Wohnideal manifestiert sich auch zwei Häuser weiter, Holderweg 9, in einem nach Arnold Böcklin gemalten Wandbild «Villa am Meer» neben dem Hauseingang.

Nach dem Ersten Weltkrieg versuchten Genossenschaften, die Nachteile des individuellen oder spekulativen Wohnungsbaues zu überwinden. Einen Ansatz dazu können wir in der Ueberbauung zwischen Bahndamm und Enzianweg erkennen, die der Gemeinderat im September 1909 bewilligte (Abb. 2, 3). Die Eisenbahner-Baugenossenschaft Brugg beauftragte das Ulmer «Bureau für Architektur und Kunstgewerbe» von Paul Gerber mit der Projektierung von drei Zweifamilienhäusern

und einem Einfamilienhaus; die Verbindung zu Ulm könnte über den Lokomotivenbau hergestellt worden sein. Die Baueingaben wurden von den Eisenbahnern nicht als Genossenschaft, sondern einzeln oder zu zweien gezeichnet: Jakob Schmid, Zugführer, und Josef Riner, Bremser, für Nrn. 12—14 (abgebrochen); F. Schüpbach, Kondukteur, und H. Schneider, Kondukteur, für Nrn. 2—4; Hans Leder, Kondukteur, für Nr. 6 sowie Gottfried Woodtli, Schriftenkontrolleur, und Jakob Mattenberger, Kondukteur, für Nrn. 8—10.

1920 setzten Gebr. Märki & Cie. die Ueberbauung Maiackerstrasse an der Sonnenbergstrasse 21—23 und 25—27 mit zwei Einfamilien-Doppelhäusern für die Baugenossenschaft Sonnenberg fort, deren Vizepräsident Jakob Märki sowohl für die Bauherrschaft als auch für das Baugeschäft firmierte. Märki unterschreibt auch einmal für die Allgemeine Wohnungsbaugesellschaft (auch Wohnungsbaugenossenschaft) Brugg, die 1919/20 die Südseite der Schöneeggstrasse zu bebauen begann. Der Erfahrung zuverlässiger Bauunternehmer wollten die Genossenschafter offenbar nicht entraten.

Um dieselbe Zeit begann die Aktiengesellschaft Jäggi ihr Baugeschäft von Windisch auf den Niggliacker zu verlegen. Unmittelbar daneben bauten sie die Zweifamilienhausreihe Nigglistrasse 4—14 nach Plänen von Alwin Rüegg und die Doppelhäuser am Fröhlichackerweg. Bemerkenswert ist bei diesen nicht allein die Abänderung der ursprünglichen Pläne zugunsten höheren Komforts, sondern auch die Bitte, die Stockwerksnorm von 2 m 60 lichter Höhe um 10 cm unterschreiten zu dürfen, und der Hinweis auf die Dringlichkeit der Baubewilligung, weil Ende 1919 die zugesprochene Bundessubvention verfiel.

Komfort

Wichtige Voraussetzungen für den häuslichen Komfort schuf die Stadtgemeinde am Ende des 19. Jahrhunderts: 1882 die neue Trinkwasserversorgung, 1892 das Elektrizitätswerk, womit Brugg die Gasbeleuchtung übersprang, 1896 die Kanalisation.

Bereits die Bauordnung von 1892 schrieb vor: «Jede Wohnung soll mit einem Abtritt versehen sein, der gut ventilierbar ist», und: «Wo eine Abtritt- oder Schüttsteingrube nicht mehr als 30 m in gerader Richtung von einem öffentlichen Kanal entfernt ist, sollen Fäcalien und Schmutzwasser dem Kanal zugeleitet werden.» Im Jahre 1900 zählte man in

Brugg 245 Abtrittspülungen, 132 Spülbecken, 59 Badeeinrichtungen und 25 Waschküchenhahnen.⁷

Es ist aufschlussreich, auf den Baueingabeplänen das Aufkommen der Badezimmer zu verfolgen. Badewannen in Waschküchen sind in der Regel nicht eingezeichnet, so dass die Badewanne häufiger vorhanden gewesen sein dürfte als das Badezimmer. Dieses, zuerst den Villen vorbehalten, verbreitete sich rasch; doch verrät die Plazierung, dass auch in Mittelstandsfamilien nur das Wochenbad üblich war. Beispiele sagen hier fast ebensoviel aus wie eine genaue Statistik.

Einfamilienhäuser waren nicht immer komfortabler als für die entsprechende Bevölkerungsklasse berechnete Mietwohnungen. Kein Badezimmer besass das schmucke Haus, das sich Bezirkslehrer Dr. Theodor Eckinger 1907 durch das führende Baugeschäft Gentsch, Strasser & Cie. an der Promenade 36 bauen liess. Nach 1910 fehlt das Badezimmer nur selten, aber immerhin auch bei Häusern, die den Luxus einer Veranda besitzen; Friedrich Rohr baute diesen Typ 1912—1914 auf der Nordostseite der Lilienstrasse (Nrn. 6—12). Dasselbe gilt für die noch bescheideneren Einfamilien-Reihenhäuser, welche die Gebr. Märki 1919 quer zur Maiackerstrasse bauten (Nrn. 3—11). Verhältnismässig oft finden wir das Badezimmer im Erdgeschoss, sei es, dass man an den Installationskosten sparen wollte, sei es, um ein Schlafzimmer im ersten Stock zu gewinnen, so in dem bescheidenen Haus, das A. Stoll 1912 für den Lokomotivführer Gottlieb Voser am Wildenrainweg 16 baute, aber auch in der Villa, die sich Kreisingenieur Walter Düggelin 1907—1908 durch den Badener Architekten Eugen Schneider am Rosengartenweg 17 bauen liess. In die Waschküche im Keller versetzte der Ulmer Architekt Paul Gerber 1909 die Badewanne im Haus des Hans Geissmann, Kondukteur, an der Baslerstrasse 42.

Ungewöhnliche Lösungen für die Badegelegenheit wurden in Miethäusern nur am Anfang gesucht. Ein gemeinsames Bad im Keller sahen die von A. H. signierten Pläne für das Zweifamilienhaus vor, das Gustav Angst 1909 an der Seidenstrasse 22 errichtete. In den stark verändert ausgeführten Plänen für Zweifamilien-Reihenhäuser, welche die Aktiengesellschaft Jäggi 1919 für die Ueberbauung Fröhlichacker einreichte, schliessen sich an die gemeinsame Waschküche zwei Badekabinen. Die seltsamste Anordnung entwarf Alwin Rüegg 1908 für das schon ge-

⁷ Samuel Heuberger, Brugg in den Jahren 1892 bis 1917 (1918), S. 58.

nannte Doppelwohnhaus Fröhlichstrasse 43/Frickerstrasse 10. Im nördlichen Haus gehören zu den beiden Wohnungen zwei Badezimmer im Dachstock, während im südlichen Haus die im Dachstock eingebaute dritte Wohnung ohne Badezimmer blieb.

Die Waschküche wurde stets im Keller geplant, obgleich zuweilen im Dachstock ein Trockenraum vorgesehen war, zu dem die nasse Wäsche über mehrere Treppen hinaufgetragen werden musste. Nur wo man den Keller gewerblich nutzte, verlegte man den Waschraum selbst auf den Dachboden, so im Hotel und Restaurant Rotes Haus (Umbau 1912) und gegenüber, in dem Haus, das sich der Bäckermeister Alfred Widmer 1913 von Albert Froelich Ecke Hauptstrasse/Schulthess-Allee bauen liess, das aber inzwischen dem Neubau der Volksbank weichen musste.

Dagegen vermieden es die Brugger Architekten auch bei grösseren Villen, die Küche ins Kellergeschoss zu verlegen. Eine wohlbegründete Ausnahme machte Paul Huld (damals in der Firma Huld & Pfister, Zürich), als er 1910 an der Paradiesstrasse 5 eine Villa für Dr. iur. Paul Hürbin entwarf; die Verlegung ins Souterrain rechtfertigte sich durch die Anordnung von zwei Büros für die Anwaltspraxis im Erdgeschoss und durch die Möglichkeit, die Küche dank der Hanglage mit grossen Fenstern zu versehen. In Häusern ohne Dienstboten scheinen die Brugger oft in der Küche gegessen zu haben, die dafür meistens gross genug war, auch wenn das Modewort «Wohnküche» erst spät auftaucht: in zwei der 1919 erbauten bescheidenen Zweifamilien-Reihenhäusern der Firma Jäggi an der Nigglistrasse (Nr. 6 und 8), wo die Küche auch als Durchgangsraum für gefangene Zimmer dient, und in dem 1920 erbauten Eternitchalet für zwei Familien am Rebmoosweg 9, entworfen von Architekt B. Müller (Firma Josef Kaiser, Zug) für Hermann Wüthrich, Konditor.

Den auffälligsten Fall einer Küche, die gleichzeitig als Durchgangsraum diente, zeigen die Pläne des Zimmermeisters Robert Schaffhauser für ein Haus von Ida Bopp-Esslinger am Seidenweg 6; die fünf Dachkammern, die sie vermutlich an Kostgänger vermietete, werden über eine Treppe in der Küche erreicht (1906). Es sind aber nicht solche Behausungen der Armen, sondern englisch-bürgerliche, über Deutschland eingeführte Vorbilder, die zur wohnlichen Ausgestaltung der Durchgangsräume Korridor und Treppe als «Halle» oder «Wohndiele» führten. Der avantgardistische Charakter der ältesten Brugger Beispiele äussert sich darin, dass die «Schweizerische Bauzeitung» die Pläne ver-

öffentliche. Es handelt sich um die 1962 dem Neubau der Aargauischen Hypothekenbank zum Opfer gefallene Villa am Anfang der Renggerstrasse, die sich der Kaufmann Robert Oehler durch den damals in Berlin ansässigen Brugger Architekten Albert Froelich bauen liess und desselben Architekten «Försterhaus Rothpletz», Baslerstrasse 8, beide von 1909.⁸ Erst nach dem vierzehner Krieg führte eine neue Familienideologie viele Architekten dazu, die Treppe ins Wohnzimmer zu führen, namentlich in Genossenschaftshäusern.

Wahrzeichen der Jahrhundertwende

Ehe die Migros-Genossenschaft ihren vor der Vollendung stehenden Turm baute, beherrschten Bauten der Jahrhundertwende das Bild der Stadt Brugg. Selbst wenn wir die am Rande des Stadtbildes gelegenen kantonalen und eidgenössischen Grossbauten der Landwirtschaftlichen Winterschule (1901) und der Geniekaserne (1898) ausser acht lassen, bleibt eine stattliche Zahl von Wahrzeichen, die vor dem Ersten Weltkrieg entstanden sind. Wir betrachten sie auf einem Rundgang.

Dem Eisenbahnreisenden, der Brugg über die Bözberglinie erreicht, prägt sich die in einer Kurve hoch über die Aare geführte Eisenbahnbrücke ein, von der aus er den ersten Ueberblick gewinnt. Der Damm wurde schon 1872 gebaut, die Brücke 1873—1875.⁹ Die Pfeiler wurden von Anfang an auf Doppelspur berechnet und im Hinblick auf einen Fussgängersteg zwischen Altenburg und Umiken durchbrochen. Die Eisenträgerkonstruktion war in der Schweiz die einzige nach dem System Pauli. Als nach der Jahrhundertwende die zweite Spur gebaut wurde, konnte sich Oberingenieur Robert Moser mit seinem Projekt für eine Steinbrücke nicht durchsetzen, obgleich er hier wie anderswo die höheren Unterhaltskosten von Eisenbrücken hervorhob und auf die Nachteile von Eisenimport vor dem «volkswirtschaftlichen, vaterländischen Hintergrund» hinwies. Der Auftrag für die bestehende Eisenbrücke ging an die Firmen Wartmann, Vallette & Cie., Brugg, und die Mechanische Werkstätte Döttingen (Conradin Zschokke). Sie wurde in den Jahren 1904—1905 konstruiert.

⁸ Schweizerische Bauzeitung, 56 (1910), S. 186; hier wird auch der Vorteil eines Balkons zum Teppichklopfen hervorgehoben.

⁹ Ebd., 41 (1903), S. 11, 155 f. und 264; ebd., 42 (1903), S. 38 f. und 272.

Wer den Zug verlässt, sieht sich der stolzen, einheitlichen, obgleich nicht eintönigen Front des Bahnhofplatzes gegenüber. Der Platz selbst, schmal und seitlich geöffnet, ist zu einem Stück Umfahrungsstrasse geworden; die Idee eines monumentalen Stadteingangs ist aber noch immer zu erkennen. Die Projektgeschichte bedarf noch der Klärung. Der Nekrolog Albert Froelichs schreibt die Platzfront vom Bahnhofhotel bis zum Kino Odeon diesem Architekten zu.¹⁰ Das erste Projekt für die Gesamtüberbauung zeichnete jedoch der in Brugg ansässige Architekt Albert Seifert-Wild im Jahre 1905. Der Bau scheint sich aber bis 1912—1913 verzögert zu haben, als links das Hotel, rechts zwei Wohn- und Geschäftshäuser entstanden, während der Flügel der Aargauischen Kantonalbank bis 1919, das Kino sogar bis 1920 auf sich warten liess. Nur die Pläne des Kinobaues tragen Albert Froelichs Firmenstempel, die übrigen aber, soweit erhalten, den Namen der Baufirma Gentsch, Strasser & Cie. Die Einheitlichkeit der zuerst entstandenen Bauabschnitte verraten jedoch die Erker, die den Eingang zur Bahnhofstrasse auf beiden Seiten säumen und verengen.

Die katholische Kirche, zu welcher der Besucher gelangt, wenn er vom Bahnhof den Weg durch die Bahnhofstrasse einschlägt, wurde 1905—1907 von dem Ostschweizer Architekten Adolf Gaudy gebaut, ursprünglich mit fast offener Nordflanke, so dass der hochragende Turm und die nach dem Vorbild von Spätbarockkirchen geschweifte Grundrissform weithin sichtbar waren, obwohl um der Orientierung willen die Hauptfront gegen die stille Stapferstrasse blickt. Ihre Baugegeschichte ist in früheren «Neujahrsblättern» dargestellt worden.¹¹

Das Eisi, der Platz vor dem ehemaligen Südausgang der Stadt, ist heute zweifellos ihr Mittelpunkt. Um so grössere Bedeutung kommt den Bauten zu, die das alte Stadttor ersetzen: das Rote Haus und die Volksbank. Erst seit dem Abbruch des Tors im Jahre 1840 macht das Rote Haus mit einer eleganten Pilasterfassade Front gegen den Platz. Als Gegenüber entstand 1913 die Bäckerei Widmer, seit 1920 Filiale der Schweizerischen Volksbank (Abb. 4). Das neue Haus nahm die Biegung der Stadtmauer auf, benutzte als Gelenk einen Kuppelturm, der an den Treppenturm des alten Zeughauses und den mit dem Lateinschulhaus verbundenen Archivturm gemahnte, gipfelte im überhöhten

¹⁰ Brugger Neujahrsblätter, 55 (1955), S. 57—60.

¹¹ Ebd., 53 (1953), S. 37—53.

Eckbau, der mit seinem gewaltigen Mansarddach dem Mansarddach des Stadthauses antwortete, und fand mit einer breiten Durchfahrt den Anschluss an die alte Häuserreihe der Hauptstrasse. Albert Froelich, der im Geist der damals jungen Heimatschutzbewegung diesen Bau ersann, wollte im ersten Projekt den Eckbau sogar über Arkaden auf die alte Baulinie vorziehen, um das Gassenbild zu schliessen; doch der Bebauungsplan von 1912 verbot diese Lösung. Der Abbruch im Jahre 1966 gehört zu den unersetzlichen Verlusten im Stadtbild.

Das Bewusstsein, einen Stadteingang zu gestalten, beseelte die Stadtväter, als sie 1923 einen Wettbewerb für die Neugestaltung des Brückenkopfs an der Aare ausschrieben. Der dank dem Auto wiedererwachte Strassenverkehr über den Bözberg machte die Verbreiterung der Steinbrücke von 1577 notwendig. Brücke und Schwarzer Turm, Wahrzeichen und Wappenbild der Stadt Brugg, sollten den alten Anblick bewahren und deshalb behutsam in die neue Umgebung eingebunden werden. Vor allem Albert Froelich, seit 1913 in Zürich domiziliert, und der Stadtrat und Architekt Carl Froelich wetteiferten mit Entwürfen (Abb. 5, 6).

Das Haus «Merkur» (damals Konfektionshaus Albert Staub), der Kopfbau gegenüber dem Schwarzen Turm, verdankt seinen Treppengiebel, seine verdachten Fenster und seine Schaufensterarkaden Stadtrat Froelichs Zeichenstift, während für das Brückengeländer und die Anlage des sogenannten Zollplatzes der Vorschlag des «Charlottenburger» Froelich befolgt wurde. Dieser liess im Brückengeländer die ursprüngliche Form wiederaufleben und gestaltete das Aborthäuschen wie ein zylindrisches Wächtertürmchen, das über ein Bollwerk vorkragt. Auch dem Kopfbau der inzwischen abgebrochenen Häuserzeile zwischen Vorstadt und linkem Aareufer wurde grösste Aufmerksamkeit geschenkt, wie der reich bebilderte Baubericht in den «Brugger Neu-jahrsblättern» von 1926 beweist.

Albert Froelich hat nicht allein die drei Stadteingänge am Bahnhofplatz, am Eisi und an der Aarebrücke entscheidend mitgeformt, sondern darüber hinaus vor dem Ersten Weltkrieg mit drei weiteren Bauten drei Wahrzeichen geschaffen, die seinen Namen in der ganzen Schweiz bekannt machten:¹² die Friedhofhalle (1904), das Stapfer-Schulhaus

¹² Besonders durch den Artikel in der Schweizerischen Bauzeitung, 56 (1910), S. 171 und 185 f., Tf. 34—37 und 38—41.

(1909) und das Vindonissa-Museum (1910—1912), während zwei andere grosse Aufträge, Aargauische Hypothekenbank (1909—1910, abgebrochen) und das Bezirksspital (1911—1912, umgebaut) durch den Einfluss des nachmaligen Bundesrats Edmund Schulthess an den Basler Architekten Emil Fäsch gingen.

Albert Froelich (1876—1953) gehörte zu einer Generation von Künstlerarchitekten, die stolz darauf waren, Autodidakten zu sein. Da aber kein Künstler vom Himmel fällt und schon gar nicht ein Architekt, gebührt es sich, die Lehrmeister Froelichs zu nennen: Dorer & Fücks-
lin in Baden, die um die Jahrhundertwende nicht nur die Alte Post in Brugg entwarfen (Bau 1894—1895), sondern auch Postgebäude in Bern, Olten und Winterthur.¹³

¹³ Vgl. den in Anm. 10 zitierten Nekrolog und über die Badener Firma Hans Jenny, Kunstführer der Schweiz (1934), S. 178, 277, 340 und 355; die 5. Auflage des Kunstführers (1971) hat die Werke von Dorer & Fücks-
lin zu Unrecht ausgeschieden.