

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 20

Sonstiges

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: 23.02.2026

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

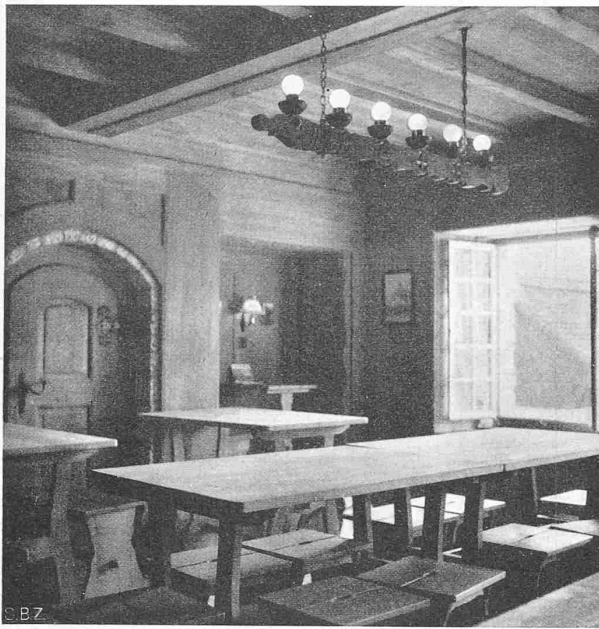


Abb. 6. Wohnraum gegen Südwestecke. — Arch. H. HERZIG, Brugg

zum Jahr 1900 gehörte Altenburg zur Kirchgemeinde Windisch. Aus dem 10. Jahrhundert ist ein Graf Guntram von Altinburch bekannt; ob nun mit diesem Altinburch das Kastell Altenburg gemeint sei, ist unklar. Bestimmt stammten aber die Grafen von Habsburg von diesem Grafen von Altinburch ab; das Schösschen wurde von den Habsburgern erbaut und von ihnen auch öfters bewohnt.

Zum Bau des Schösschens wurde die feste und hohe römische Kastellmauer als südliche Umfassungsmauer benutzt. Jene diente in ihrer übrigen Ausdehnung damals und später als willkommener und naheliegender «Steinbruch» für den Schösschenbau und die Häuser «im Hof». Erdgeschoss und 1. Stock scheinen aus dem frühen Mittelalter, der 2. Stock und die Treppengiebel aus dem 16. Jahrhundert zu stammen. Die Räume waren äusserst einfach und kaum für dauernden Aufenthalt eingerichtet, obschon zu jener Zeit auch den bessern Ständen Angehörige dauernd in sehr primitiven Wohnverhältnissen lebten. Das Erdgeschoss diente gewöhnlich als Pferdestall mit besonderem Eingang; die Wohnräume im 1. und 2. Stock waren über Aussen treppen zugänglich. Die Grundrisse zeigen deutliche Spuren dieser Bauweise.

Vor einigen Jahren wollte der damalige Besitzer das Schösschen umbauen und es war zu befürchten, dass dadurch bei unsachgemässer Ausführungsart der Charakter des Schösschens für alle Zeiten verloren gehen würde. Der Kanton Aargau stellte in der Folge die Ruine unter öffentlichen Denkmalschutz; sie wurde dann von der Gesellschaft Pro Vindonissa Brugg und der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau mit Hilfe Privater, der Gemeinde Brugg und der aargauischen Schuljugend zum Zweck der Einrichtung einer Jugendherberge angekauft.

Die Ausarbeitung der Baupläne verursachte trotz der Einfachheit der Anlage vielfältige Studien. Nach den Weisungen der Eidg. Kommission zur Erhaltung historischer Kunstdenkmäler durfte am Aeusseren nichts geändert werden, soweit es in ursprünglichem, gutem Zustand war. Fremde und unschöne Einzelheiten waren durch Besseres zu ersetzen und zeitgenössischen Vorbildern anzupassen. Von diesem Standpunkt aus hätte eigentlich der neuzeitliche Anbau, in dem sich die Küche befindet, verschwinden müssen und der durch alte Stiche deutlich erkennbare äussere Treppenaufgang zum 1. Stock wieder hergestellt werden sollen. Die geringe Grundrissgrösse bedingte aber für die Anlage einer Jugendherberge Beibehaltung dieses Vorbaues. Der Grundsatz, von innen nach aussen zu projektieren, konnte also in diesem Fall nicht eingehalten werden. — Die Vorschriften für die Erhaltung des Aeusseren zwangen zum umgekehrten Weg.

Im Turmbau wurde im Erdgeschoss ein Wohnraum mit gefärbten Wänden, hölzerner Decke und einem antiken Kachelofen, im 1. und 2. Stock die Schlafzimmer für Knaben und Mädchen, mit zweistöckigen Schlafpritschen eingebaut. Der östliche Anbau, der nicht mehr zur Schösschenanlage gehört, nahm den Eingang, die Treppe und die Aborte und der nördliche Anbau die Küche auf. Kürzlich wurde eine anstossende kleine

Liegenschaft erworben, die ein weiteres Wohnzimmer, ein Führerzimmer, getrennte Wasch- und Fussbadräume für Knaben und Mädchen aufnehmen soll. Der Umbau ist beschlossen, aber die Ausführung wird durch die Zementrationierung vorläufig noch verhindert.

Der Einbau der Ruine war in einem so bedenklichen Zustand, dass er vollständig entfernt und ersetzt werden musste. Es wurde dazu ausschliesslich einheimisches Material verwendet und zu handwerksmässigen Konstruktionen verarbeitet. Nichts ist gekünstelt oder vermäntelt worden. Dadurch entstand etwas Wahres und Bodenständiges.

Zur Herberge gehört, auf der anstossenden Parzelle, eine Spielwiese mit neuem Schuppen über einem alten Keller. Ein alter Brunnen mit zukünftigem Brunnenhaus ziert und belebt die geschlossene Platzanlage des sog. «Hof».

Die Umbaukosten samt Mobiliar für die gesamte Anlage werden rd. 66 000 Fr. betragen. Dazu kommt der Erwerb der zwei Liegenschaften mit rd. 11 000 Fr., sodass sich die totalen Anlagekosten auf rd. 77 000 Fr. belaufen.

Zum Kunsthausebau-Wettbewerb Zürich

Wir erhalten folgende Zuschrift zur Veröffentlichung:

Mit aussergewöhnlichem Interesse verfolgt die Architekten-schaft Zürichs die Vorbereitungen für den kommenden Wettbewerb für die Kunsthause-Erweiterung¹⁾. Eine beträchtliche Fülle von Intelligenz und brachliegender Arbeitskraft, die infolge der Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse nur spärliche Betätigungsmöglichkeiten findet, harret ungeduldig auf die willkommene Gelegenheit, sich einer ebenso wertvollen wie dankbaren Aufgabe mit aller zu Gebote stehenden Intensität zu widmen.

Die bisherigen Veröffentlichungen werden mit grossem Interesse studiert und kommentiert und es drängen sich hierbei auch Überlegungen auf, die die Veranstalter dieses Wettbewerbes, aber auch unsere Behörden und weitere Kreise von kunstliebenden Mitbürgern interessieren dürften.

¹⁾ Vgl. unsere Orientierung auf S. 151*, Nr. 13 lfd. Bandes. Red.

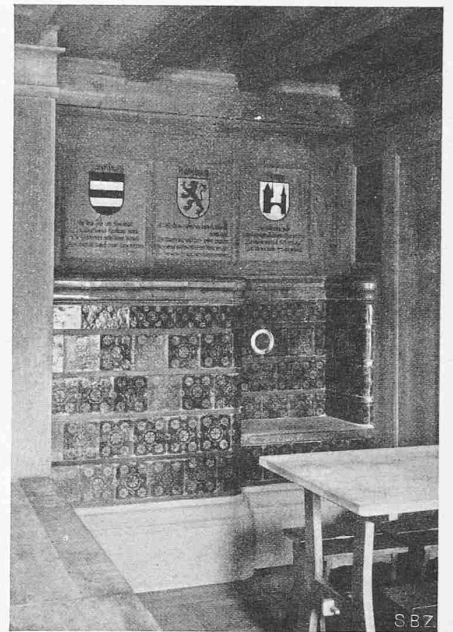


Abb. 7. Ofenecke im Wohnraum



Abb. 1. Ehemaliger Zustand des Schösschens Altenburg

Das zu einer Jugendherberge umgebaute Schlösschen Altenburg bei Brugg



Abb. 3. Ansicht aus Nordost

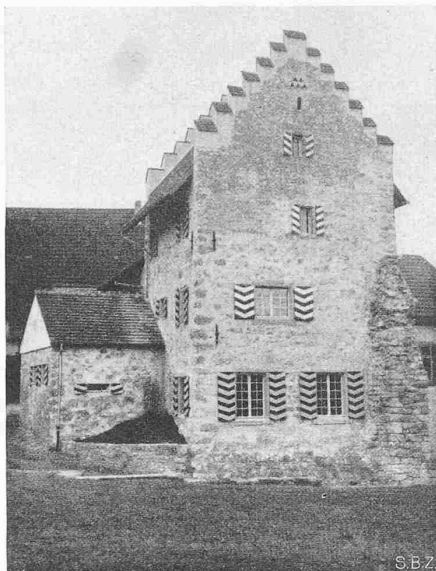


Abb. 4. Ansicht aus Nordwest

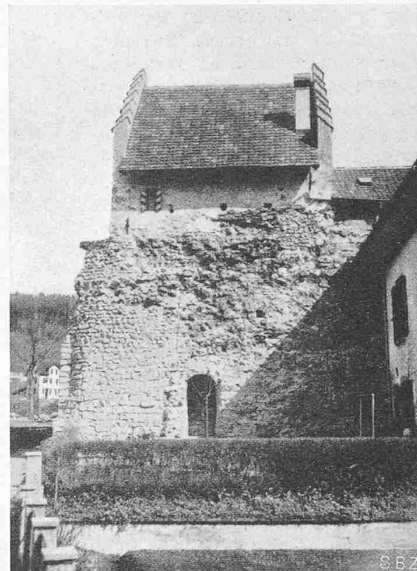


Abb. 5. Römische Mauer der Südfront

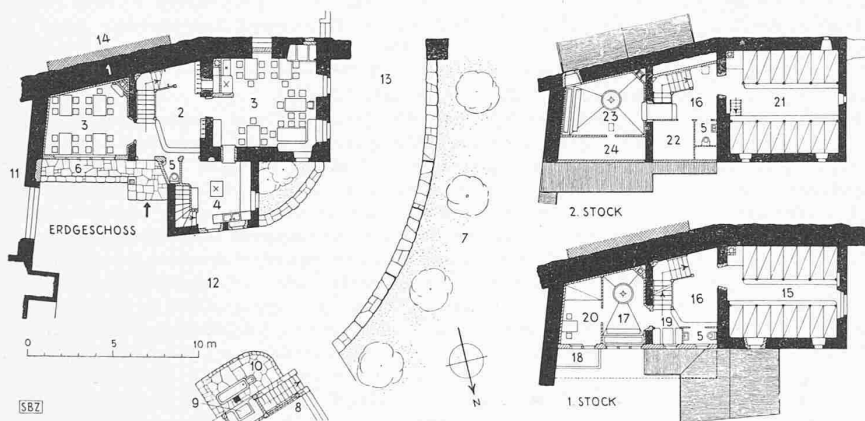
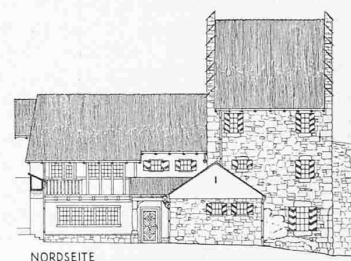


Abb. 2. Grundrisse und Ansicht (1 : 400) des durch Arch. H. HERZIG, Brugg, umgebauten Schlösschens Altenburg bei Brugg



NORDSEITE

Legende: 1 Römische Kastellmauer, 2 Eingangsvorplatz, 3 Wohnraum, 4 Küche, 5 Abort, 6 Gedeckter Vorplatz, 7 Spielwiese, 8 Offener Schuppen, 9 Brunnenhaus, 10 Brunnenplatz, 11 Höfli, 12 «Im Hof», 13 zur Strasse, 14 Angebautes Haus. — Knaben: 15 Schlafrum, 16 Vorplatz, 17 Waschrum, 18 Laube, 19 Sitzplatz, 20 Führerzimmer. — Mädchen: 21 Schlafrum, 22 Kofferraum, 23 Waschrum, 24 Abstellraum

Die bis zur Stunde geführten Diskussionen haben eindeutig erwiesen, dass die Aufgabe, ein grösseres Kunsthause für unsere Stadt zu schaffen, nicht lokalisiert werden kann, ja, dass sie unter keinen Umständen lokalisiert werden darf. Denn sie rollt die Frage des Heimplatzes in seiner ganzen Wichtigkeit auf und es ist dieses Problem, das vorerst in seiner nicht unbeträchtlichen Ausdehnung einwandfrei gelöst werden muss, ehe die Bedingungen für eine Vergrösserung des Kunsthause klargestellt werden können. Das Problem des Heimplatzes ist aber nicht nur ein verkehrstechnisches und eines des neuen Kunsthause, sondern es ist auch ein Problem des Schauspielhause und seiner zukünftigen Entwicklung, trotzdem es sich hier um eine Privatunternehmung handelt. Der letzte Umbau unseres Schauspielhause hat wohl im Zuschauerraum befriedigende Verhältnisse geschaffen²⁾. Der Bühnentrakt, die Foyers, die Ein- und Ausgänge und vor allem die Zufahrtsmöglichkeiten aber lassen deutlich erkennen, dass in absehbarer Zeit der heutige Zustand bedeutend grosszügigeren Lösungen Platz machen muss, soll das Theater seinem Ruf als Kunststätte ersten Ranges gerecht bleiben. Die Gestaltung des Heimplatzes mit all seinen verwickelten verkehrstechnischen Fragen kann niemals ohne die gebührende Berücksichtigung der künftigen Entwicklung des Schauspielhause gelöst werden. Es darf in diesem Zusammenhang nur darauf hingewiesen werden, dass alle bis jetzt veröffentlichten Vorschläge für den Ausbau des Heimplatzes trotz ihrer unbestrittenen Qualitäten dem Auto-Parkierungsproblem viel zu wenig Aufmerksamkeit schenken. Denn ebenso wie die künstlerischen Bedürfnisse einer Stadt in Kriegzeiten in ihrer

Entwicklung unterbunden sind, werden die automobilistischen in den Nachkriegsjahren einen intensiven Auftrieb erfahren, ein Umstand, dem bei heutigen, unter dem Eindruck von Gedrücktheit entstehenden Projekten nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt werden kann.

Jedenfalls liegen die Dinge am Heimplatz so, dass sich der Entschluss zur Durchführung eines Ideen-Wettbewerbes zu seiner Ausgestaltung unter weitestgehender Berücksichtigung seiner zukünftigen Entwicklungstendenzen geradezu aufdrängt. Ein paar noch so gut gemeinte Vorschläge können die sich bietenden Möglichkeiten auf keinen Fall erschöpfen. Erst das Ergebnis eines solchen Wettbewerbes würde wirklich geeignete Unterlagen für die Erweiterung des Kunsthause schaffen. Ein solcher Ideen-Wettbewerb liesse sich in sehr kurzer Zeit vorbereiten, da unsere städtischen Behörden über ebenso exaktes wie reichliches Material verkehrstatistischer Natur bereits verfügen.

Auch wenn von einer blossen «Erweiterung» des bestehenden Kunsthause gesprochen wird, kann man sich eines leicht unbehaglichen Gefühls nicht erwehren. Es kann niemand verborgen geblieben sein, dass die bildenden Künste im Begriffe sind, in Zukunft im Leben der Menschen wieder eine viel grössere Rolle zu spielen, als dies in einer geistig und wirtschaftlich verkrampten Epoche zwischen zwei Weltkriegen der Fall sein konnte. Zürich hat im Geistesleben Europas immerhin eine nicht unwesentliche Rolle gespielt und es wird nach dem Kriege Dutzende von Städten geben, die keinen Grund haben werden, für ihre künftige Gestaltung nicht die grosszügigsten Richtlinien zu wählen. Damit stellt sich für derartig grosse Aufgaben von selbst der Wunsch nach einer möglichst durchgreifenden Lösung ein.

²⁾ Eingehend dargestellt in Bd. 99, S. 220* (1932). Red.

Auch wenn es sich nicht um eine eigentlich städtische Angelegenheit handelt, unsere Bevölkerung hat für Schul- und Verwaltungspaläste so grosse Summen aufgewendet, dass es ihr auch möglich sein sollte, für ein Kunsthau eine radikale, neuzeitliche und grosszügige Lösung zu finanzieren, die in positivem Geist weit in eine bessere Zukunft weist.

Alb. Jenny, Arch., Zürich

Wiewohl die Gestaltung von Heimplatz und Umgebung vom «Zähringer-Durchbruch» kaum beeinflusst wird, geben wir in diesem Zusammenhang noch einer Äusserung in der NZZ vom 30. Oktober d. J. umso lieber Kenntnis, als wir ihr restlos zustimmen.

Der Zähringer-Durchstich

Sanierung der Altstadt ist seit vielen Jahren das Programm politischer Parteien der Stadt Zürich. Neuerdings, bei Ablehnung des Zähringerdurchstiches durch den Regierungsrat, hat im Ratsaal und in der Presse die Altstadtanierung wieder ihr Echo gefunden.

Für das seit Jahrzehnten vorliegende Strassenprojekt, den Zähringerdurchstich — eine Strasse vom Pfauen zum Predigerplatz¹⁾ — sollten durch den Regierungsrat Baulinien genehmigt werden. Ein Altstadtteil zwischen Predigerkirche und Neumarkt wäre dadurch dem Abbruch geweiht worden. Durch den Durchstoss der Zähringerstrasse würde in den Neumarkt eine 80 m breite Bresche gerissen (Baulinienabstand 25 bis 30 m, Hausblocktiefen 2×15 m, hintere Gebäudeabstände 2×10 m). Das östlich dieser neuen Verkehrsschneise verbleibende Altstadt-Rudiment hätte keinerlei Bestand mehr.

Nehmen wir uns einmal eine Stunde Zeit und bummeln wir durch dieses «sanierungsbedürftige» Neumarktquartier, trinken nach dem Rundgang in dem neuhergerichteten Gärtchen der «Eintracht» einen Schoppen und stellen uns diesen 80 m breiten Strassendurchbruch vor. Ich bin der festen Überzeugung, dass jeder, der sich in dieses Idyll, diese Gottfried-Keller-Stimmung, einzufühlen imstande ist, findet, dass gerade der Neumarkt einer der breitesten Altstadtstrassenräume, mit seinen gut unterhaltenen Bürgerhäusern wohl einer der lebensfähigsten Altstadtteile Zürichs ist. Ueberlege Dir bei Deinem Rundgang, ob alle diese Leute wirklich so bedauernswerte «Altstadtbewohner» sind, wie Du dies gelegentlich in den Zeitungen liest. Sicher ist, dass es keine falsche Romantik ist, die Dir dieses Quartier lebenswert macht. Man ist wirklich versucht, einmal seine Bude in einen solchen Altstadtthof zu verlegen. Gewiss eine andere Wohnsituation als am Zürichberg mit seiner Aussichtslage, ganz anders diese räumlich begrenzte Umgebung, diese geschlossenen Bilder, diese Verbundenheit mit seinem Nachbarn. Mit dem besten Willen kannst Du die Bewohner dieser Häuser Dir nicht in den zu erstellenden Geschäfts- und Wohnhäusern an der neuen Verkehrsstrasse vorstellen. Es müssten andere, «Grossbetriebe», diese neugeschaffenen Häuser der Geschäftsstrasse füllen. Für die heutigen Anwohner wäre ein Liegenschaftenerwerb, ja nur die Miete in den Neubauten der neuen Strasse untragbar; sie passten auch so gar nicht in die neue Situation. Alle diese vielen Altstadtbewohner am Neumarkt, der Predigerasse und an den idyllischen Innenhöfen würden nicht nur ihre engere Heimat, sondern ihr Wirkungsgebiet, ihre Existenz verlieren. Der kleine Ladenbesitzer, der Handwerker mit seiner Budik im Hof, sie alle würden entwurzelt, um eben der Geschäftshausstrasse Platz zu machen.

Nebenbei bemerkt ist die Schaffung einer solch neuen Geschäftshausstrasse zum mindesten fragwürdig. Diese Umstellung der Struktur unserer lebensfähigen Altstadtquartiere ist gegen unser Empfinden gerichtet. Sicher gibt es Altstadtteile, die sanierungsbedürftig sind, aber auch hier suche man dem selbständigen Bürger sein Grundeigentum mit seinem Kleinbetrieb zu erhalten, denn gerade in der Erhaltung des selbständigen Bürgers liegt die unschätzbare Stärke unserer Demokratie.

Nun ist dieses Zähringerdurchstich-Projekt seinerzeit gar nicht der Notwendigkeit der Altstadtanierung entsprungen, sondern man wollte eine Verkehrsverbindung von Hottingen mit dem Stadtteil ennet der Sihl. Dieses Strassenprojekt hatte ehemals seine Berechtigung. Nachdem aber das Tiefbauamt der Stadt

¹⁾ Vgl. die Wettbewerbspläne von 1919 in Bd. 74, S. 121* ff. Red.

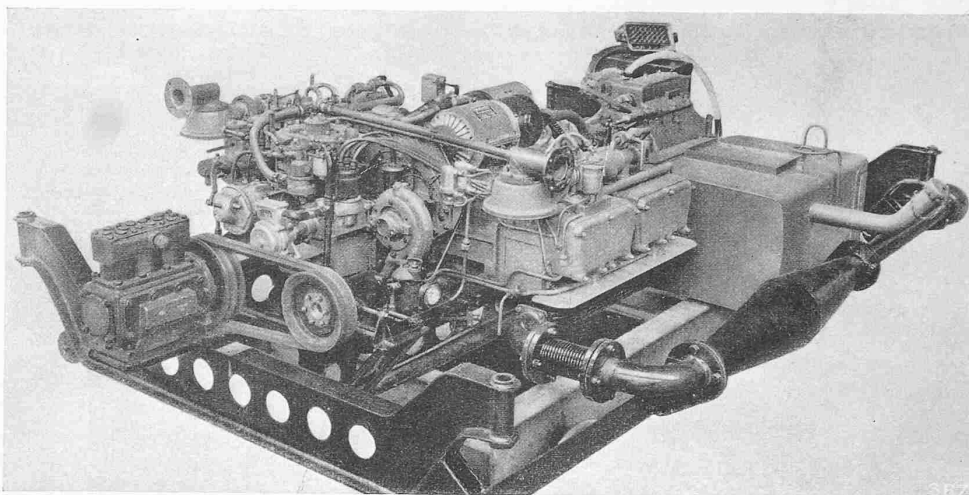


Abb. 2. Motorengruppe der Triebwagen München-Tegernsee, mit zwei Achtzylinder-Boxermotoren

Zürich die grosszügige Umgestaltung des Platzes beim «Central» in Verbindung mit dem Limmatquai ausbau, der neuen Bahnhofbrücke und der Weinbergstrasse, einen der wichtigsten Verkehrspunkte, projektiert und gleichzeitig eine Lösung ohne Abbruch der Häuser am Niederdorf eingang als vorläufig erste Etappe mit guten Verkehrsverhältnissen schon in Angriff genommen hat, ist eine neue Verkehrssituation geschaffen worden. Regierungsrat Dr. Corrodi hat im Kantonsrat überzeugend diese neue Verkehrsführung vom Heimplatz über den auf Kosten des Hirschengrabens verbreiterten Seilergraben zum Central, über die Bahnhofbrücke, mit Ausstrahlungen gegen die Ausfallstrassen jenseits der Sihl, und die Ueberlegenheit dieser neuen Verkehrsader gegenüber dem Zähringerdurchstich dargetan. Die von der Stadt Zürich gewünschte Zähringerstrasse führt den Verkehr vom Heimplatz auf Predigerplatz, Mühlegasse, Uraniastrasse und durch das Stadtzentrum mit Ueberwindung vieler Verkehrskreuzungen, zur heute schon überlasteten Sihlbrücke. Als Durchgangsverkehrsstrasse ist diese, das Stadtzentrum durchstossende Führung sicherlich unerwünscht und verkehrstechnisch zu beanstanden. Als blosser Zufahrt zur City genügt ihre Abzweigung vom Seilergraben, mit verbesserter Einmündung in die Mühlegasse, vollständig. Zwei Verkehrsstrassen vom Heimplatz in nördlicher Richtung, wovon die eine den Stadtkern aufreisst und unmittelbar neben die kreuzungsfreie Seilergrabenstrasse zu liegen käme, ist sicher ein Unding und gehört in das Kapitel «Verkehrsfimmel». Der verbreiterte Seilergraben umfährt den alten Stadtkern in idealer Weise, ist kreuzungsfrei und bringt die bestmögliche Verbindung mit den Ausfallstrassen gegen Nord und West.

Die neuen städtischen Verkehrsprojekte vom verbreiterten Seilergraben, Leonhardsplatz, Limmatquai und Bahnhofbrücke sind überzeugend; dem Fachmann unverständlich ist aber die Beibehaltung des alten Zähringerdurchbruches in der neuen Vorlage. Schade, wenn unsere Stadt einen solchen Stich in ihre Eingeweide erhalten sollte, nur weil einige Behördemitglieder auf den alten Zähringerdurchstich festgelaufen sind. Lassen wir bei der Stadtgestaltung Schlagworte aus dem Spiel und haben wir den Mut, zuzugeben, dass die neue Seilergrabenstrasse sehr gut ist und den früher allgemein als richtig befundenen Zähringer-Durchstich erübrigt.

Arch. Otto Pfister

MITTEILUNGEN

Dieseltreibwagen München-Tegernsee mit Achssteuerung.

Eine Abordnung der Eisenbahngesellschaft Schafflach-Gmund-Tegernsee hatte 1939 die Leichttriebwagen der Lötschbergbahn besichtigt (beschrieben in Bd. 106, S. 125*, 1935). Kurze Zeit darauf erteilte sie der «Maschinenfabrik Esslingen» den Auftrag für einen dieselmechanischen Schnelltriebwagen, dessen Konstruktion weitgehend durch die hiesigen Wagen beeinflusst wurde (vgl. «Verkehrstechnik» Heft 20, 1941, und «Organ», Mai 1942). Es rechtfertigt dies, hier eine kurze Beschreibung zu geben. Die Hauptdaten sind:

Totale Länge	25 000 mm	Leistung	370 PS
Drehzapfenabstand	17 000 mm	Max. Geschw.	110 km/h
Drehgestellradstand	3 500 mm	Sitzplätze	3. Kl. 58, 2. Kl. 18

Abb. 1 zeigt den Wagen, dessen äussere Form, Anstrich, Innenausstattung des 3. Klassabteils sowie Achssteuerung von