

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 24

Artikel: Fabrikanlage der Firma K. Rüttschi AG, Pumpenbau, Brugg: Pläne und Bauleitung: Carl Froehlich, Architekt S.I.A., Brugg, Mitarbeit: Carl Froehlich, dipl, Arch ETH., Hannes Froehlich, Architekt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67521>

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: 22.02.2026

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

gramm ist vielseitig und dürfte in der nächsten Zukunft zu verschiedenen Aktionen führen. Es gilt, das Interesse breiter Bevölkerungsschichten an der Binnenschifffahrt zu wecken, insbesondere auch unserer Jugend, welche ja dereinst von dieser neuen Transportart Nutzen ziehen kann. Es gilt aber auch in politischen und wirtschaftlichen Kreisen die Vorteile der Binnenschifffahrt in vermehrtem Masse publik zu machen. Wir denken hier zum Beispiel an eine objektive Aufklärung über die Kosten der verschiedenen Transportwege und die sich daraus ergebenden Frachtkosten. Für den transhelvetischen Wasserweg haben wir eine wertvolle Unterstützung gefunden durch die am 29. Mai 1963 erfolgte Gründung der «Transhelvetica AG.», deren Gremium bekannte Persönlichkeiten der Politik, Wirtschaft und Industrie angehören (s. SBZ 1963, S. 451).

Ein Problem, das immer dringender wird und ernsthaft verfolgt werden muss, ist der so lange vernachlässigte *Gewässerschutz*. Es muss immer wiederholt werden, dass unsererseits die diesbezüglichen Bestrebungen voll und ganz unterstützt werden. Ausserst wertvoll ist hier die Tätigkeit der vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband geschaffene Kommission für Schifffahrt und Gewässerschutz. Scharf ablehnen müssen wir aber Vorwürfe, die Schifffahrt verschmutze die Gewässer. Wenn wir heute in unseren Flüssen und Seen unerfreuliche Zustände haben, so kann dies wohl kaum von der Schifffahrt, welche überhaupt noch nicht be-

steht, herrühren. Andererseits sei darauf hingewiesen, dass zum Beispiel der durch weite Strecken Deutschlands führende und von der Schifffahrt rege benützte Mittellandkanal ein Wasser enthält, das als Trinkwasser und Brauchwasser ebenso gut verwendet werden kann wie dasjenige unserer Seen.

Im vergangenen Jahr ist ein *Inventar unserer Kulturgüter* erstellt worden, worin unter anderem auch zwei Teilstücke des Hochrheins figurieren. Dieses Inventar wurde durch Kreise aus Naturschutz, Heimatschutz und Alpenklub erstellt, ohne dass andere Beteiligte Gelegenheit hatten, zur Ausarbeitung Stellung zu nehmen. Trotzdem sind aber die Schifffahrtskreise gewillt, auch diesen Problemen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Wir sind der Auffassung, dass mit beidseitig gutem Willen die sich ergebenden Schwierigkeiten überwunden werden können.

Der Vorstand unserer Sektion hat in drei Sitzungen die laufenden Geschäfte behandelt. Zwei langjährige, verdiente Mitglieder haben um Entlassung aus demselben ersucht: *H. Blattner*, dipl. Ing., unser Ehrenmitglied, der von 1941 bis 1953 als Präsident die Geschicke unserer Sektion geleitet und zudem in den Jahren 1943 bis 1953 das äusserst gründliche Projekt unserer transhelvetischen Wasserstrasse als Studienleiter betreut hat, sowie Dr. jur. *H. Meyer-Fröhlich*, der unserem Vorstand seit 1951 angehörte und bis 1962 als getreuer Sekretär gedient hat.

Fabrikanlage der Firma K. Rüttschi AG, Pumpenbau, Brugg

DK 725.4

Pläne und Bauleitung: **Carl Froelich**, Architekt S. I. A., Brugg, Mitarbeit: **Carl Froelich**, dipl. Arch. ETH., **Hannes Froelich**, Architekt

Am 12. Juni sollen die nachfolgend beschriebenen Bauten in einer würdigen Feier im Kreise der Firma K. Rüttschi AG., Pumpenbau, Brugg, und ihrer Freunde eingeweiht werden. Bei diesem Anlass beglückwünschen wir das aufstrebende Unternehmen sowie seinen rührigen und aufgeschlossenen Leiter, Dr. h. c. K. Rüttschi, zu seinen bisherigen Erfolgen. Möge auch weiterhin ein guter Stern über ihnen walten!

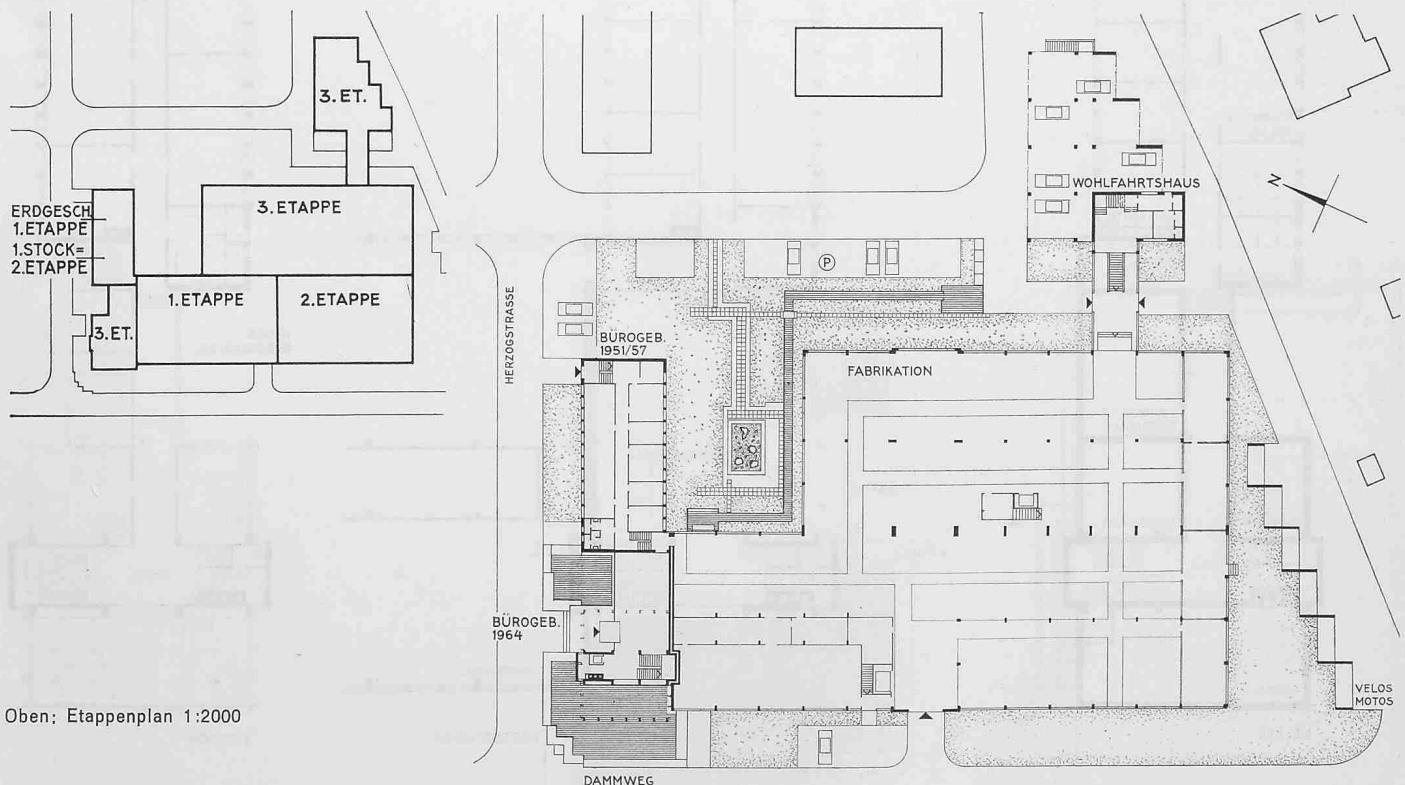
Die Redaktion

Mit der Fertigstellung des neuen Bürogebäudes findet der Ausbau der Fabrikanlage K. Rüttschi AG, Pumpenbau,

Brugg, seinen Abschluss. Die Erstellung dieses Werkes erfolgte in drei Etappen.

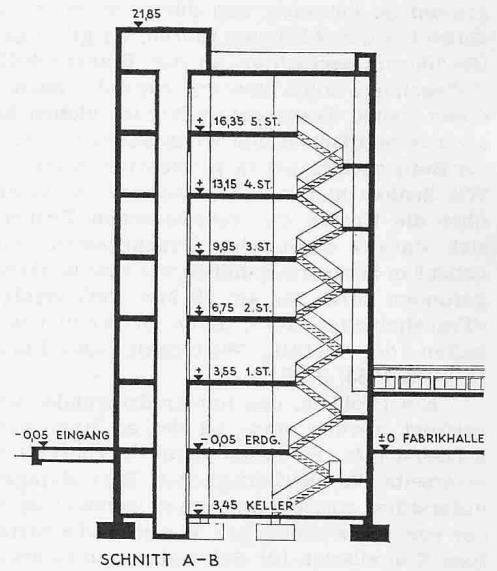
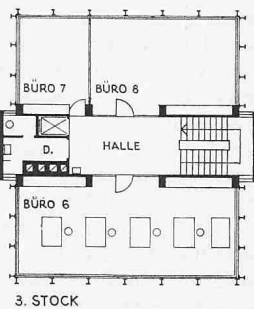
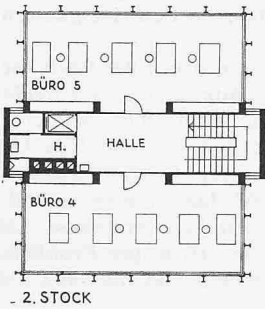
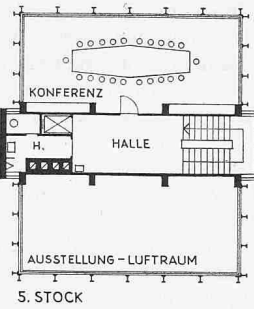
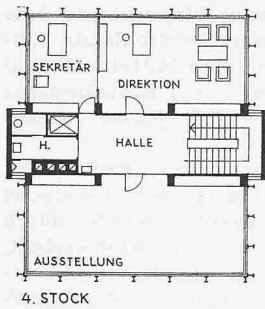
Die ersten Gebäulichkeiten wurden im Dezember 1951 in Betrieb genommen. Sie umfassen einen eingeschossigen Bürotrakt und das Fabrikgebäude von rd. 23 × 45 m Grundfläche und wurden damals eingehend beschrieben¹⁾. Im Zusammenhang mit der Projektierung dieser ersten Etappe sind die allfälligen Erweiterungsmöglichkeiten geplant worden.

¹⁾ SBZ 1952, Heft 17, S. 248—253.



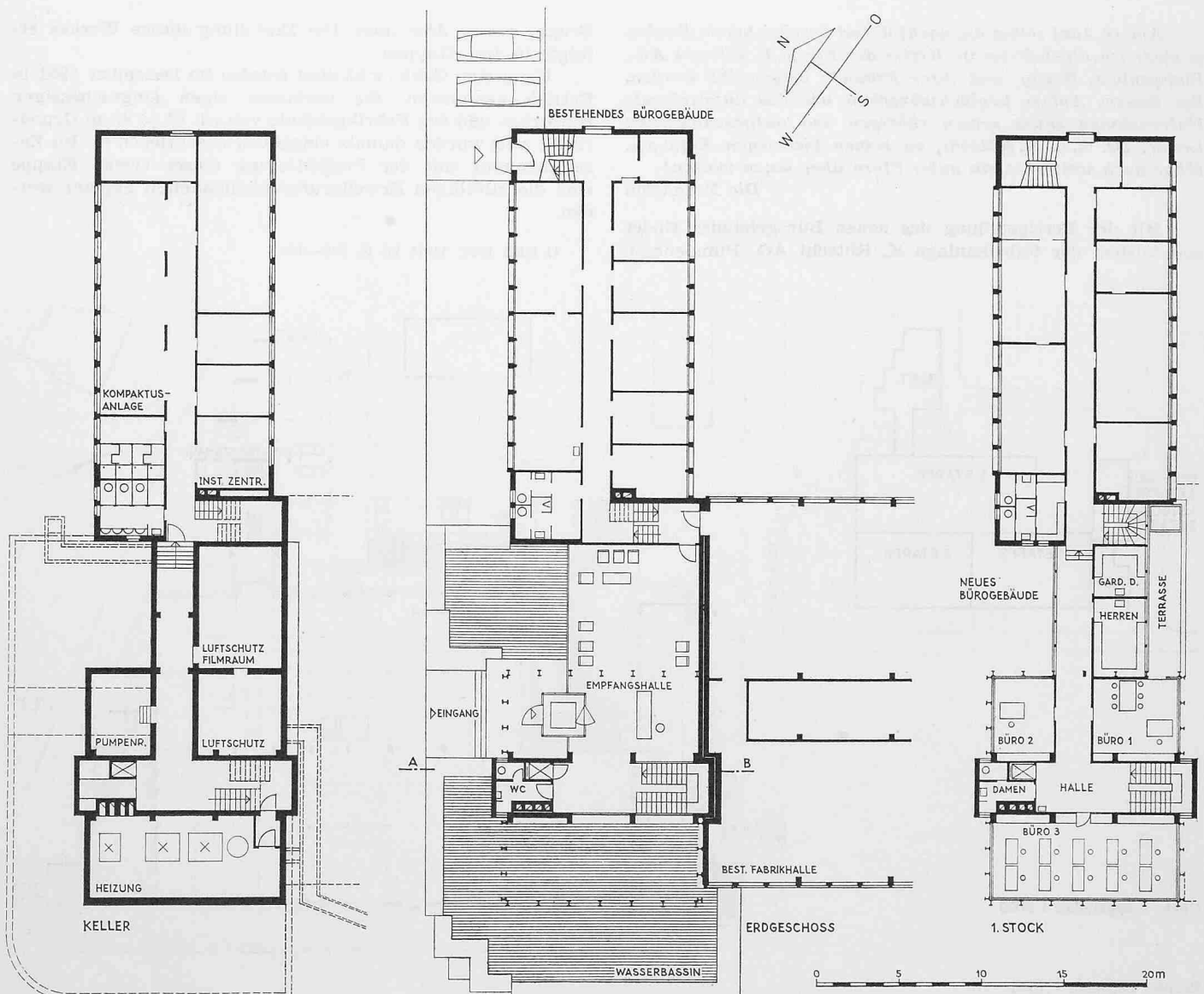
Oben: Etappenplan 1:2000

Rechts: Lageplan 1:1000



Bürobauten, Grundrisse und Schnitt 1:400

Fabrikanlage der Firma K. Rütchi AG, Pumpenbau, Brugg



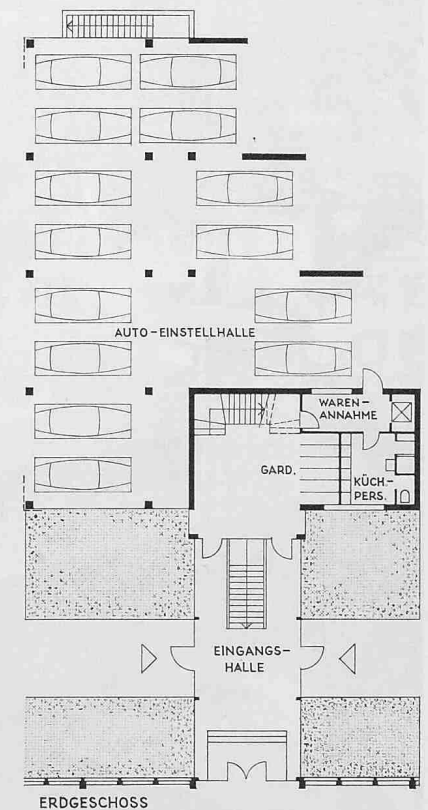
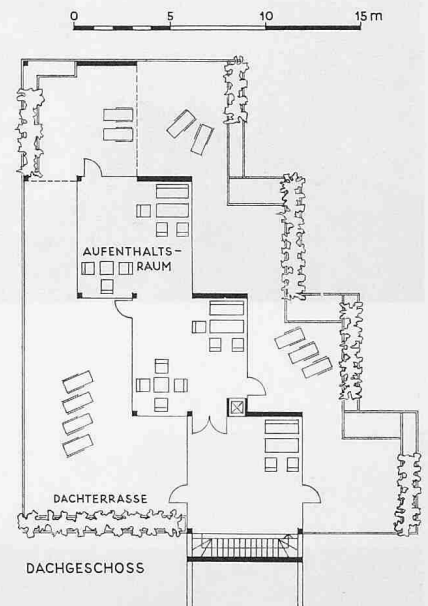
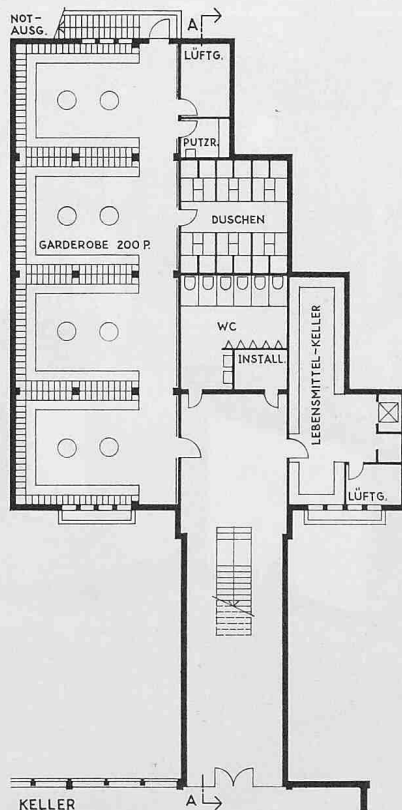
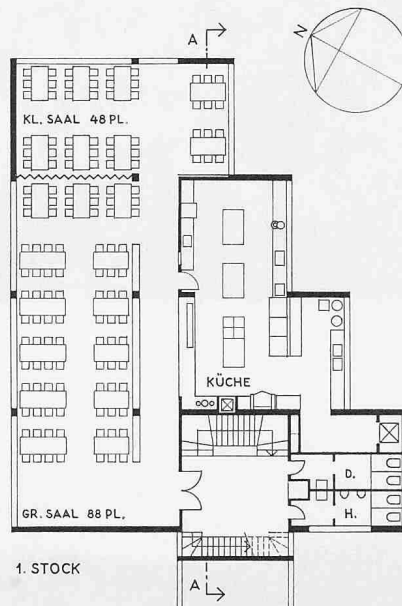
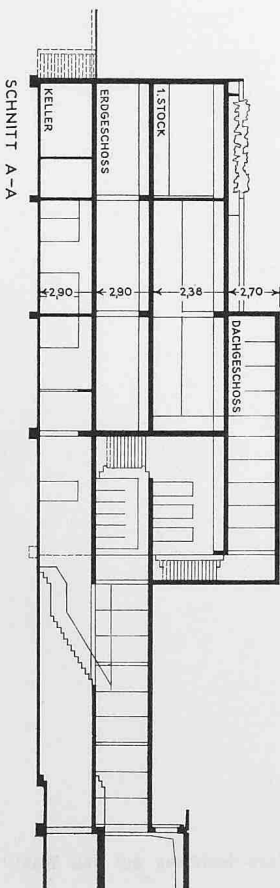
Im Jahre 1957 erfolgte eine erste Erweiterung durch die Aufstockung des Bürogebäudes und Vergrößerung des Fabriktraktes um rd. 23×35 m. Mit der Verwirklichung des Vollausbau der dritten Etappe hat man im Spätherbst 1961 begonnen. Es sind dies eine Erweiterung der Fabrikhallen um rd. 23×56 m, ein Wohlfahrtshaus und ein sechsgeschossiges Bürogebäude.

Durch die direkte Angliederung der *Fabrikationsräume* an die Bürobauten besteht zu diesen eine kurze Verbindung, was im betreffenden Unternehmen von grosser Bedeutung ist. Die gesamte Fabrikation vollzieht sich auf gleichem Niveau im Erdgeschoss. In der Unterkellerung liegen Lager- und Schutzräume. Zwei Warenaufzüge nebst Treppenanlagen stellen die Verbindung mit dem Erdgeschoss her. Die Fabrikhallen aller drei Etappen sind in architektonischer und konstruktiver Hinsicht einheitlich durchgeführt. Sämtliche Traglelemente in Eisenbeton, Decke über Kellergeschoss als Pilzdecke mit einer Nutzlast von 2000 kg/m^2 . Eine Rahmenkonstruktion mit Spannweite von 11,5 m und Binderabstand von

5,7 m übernimmt die Lasten der einzelnen Kranbahnen und des Daches. Fensterfronten in den Fassaden und Satteloberlichter sorgen für natürliche Belichtung. Infolge der Anordnung des neuen Bürogebäudes in der Nordwestecke des Areals musste der an dieser Stelle liegende Fabrikeingang in die Halle verlegt werden, die das Wohlfahrtshaus mit der Fabrik verbindet. Er liegt daher in guter Beziehung zu den Umkleide-, Wasch- und Douchenräumen im Untergeschoss des Wohlfahrtshauses. Diese bieten Platz für 200 Personen. Grossräumigkeit, klare Disposition und Verwendung wertvoller Baumaterialien verleihen diesen Räumen einen Ausdruck, der zu Sorgfalt und Sauberkeit anregt und so erzieherisch wirkt.

Die *Fabrikkantine* liegt im ersten Stock über der offenen Autoeinstellhalle. In zwei durch eine Faltwand getrennten Räumen sind Plätze für 150 Personen vorhanden. Die Küche ist mit modernsten Einrichtungen versehen, sie ermöglicht eine Verpflegung in zwei Schichten. Die Abgabe der Speisen und Getränke erfolgt durch Selbstbedienung. Ueber

Wohlfahrtshaus (Kantine)
Grundrisse und Schnitt 1:400



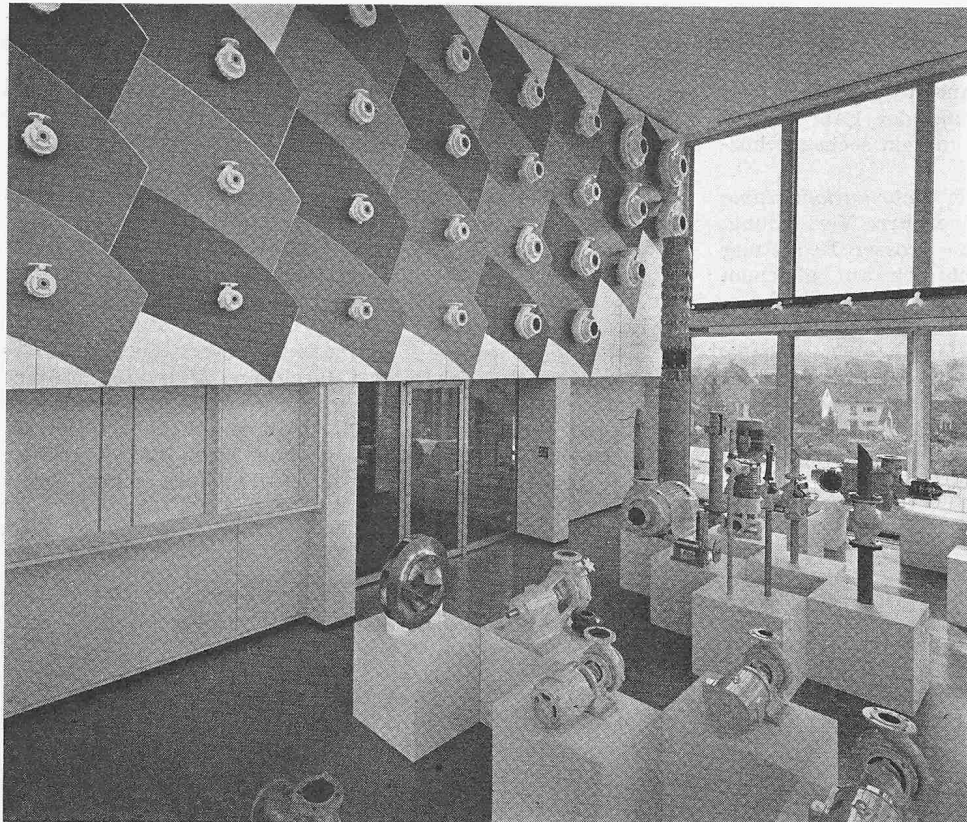
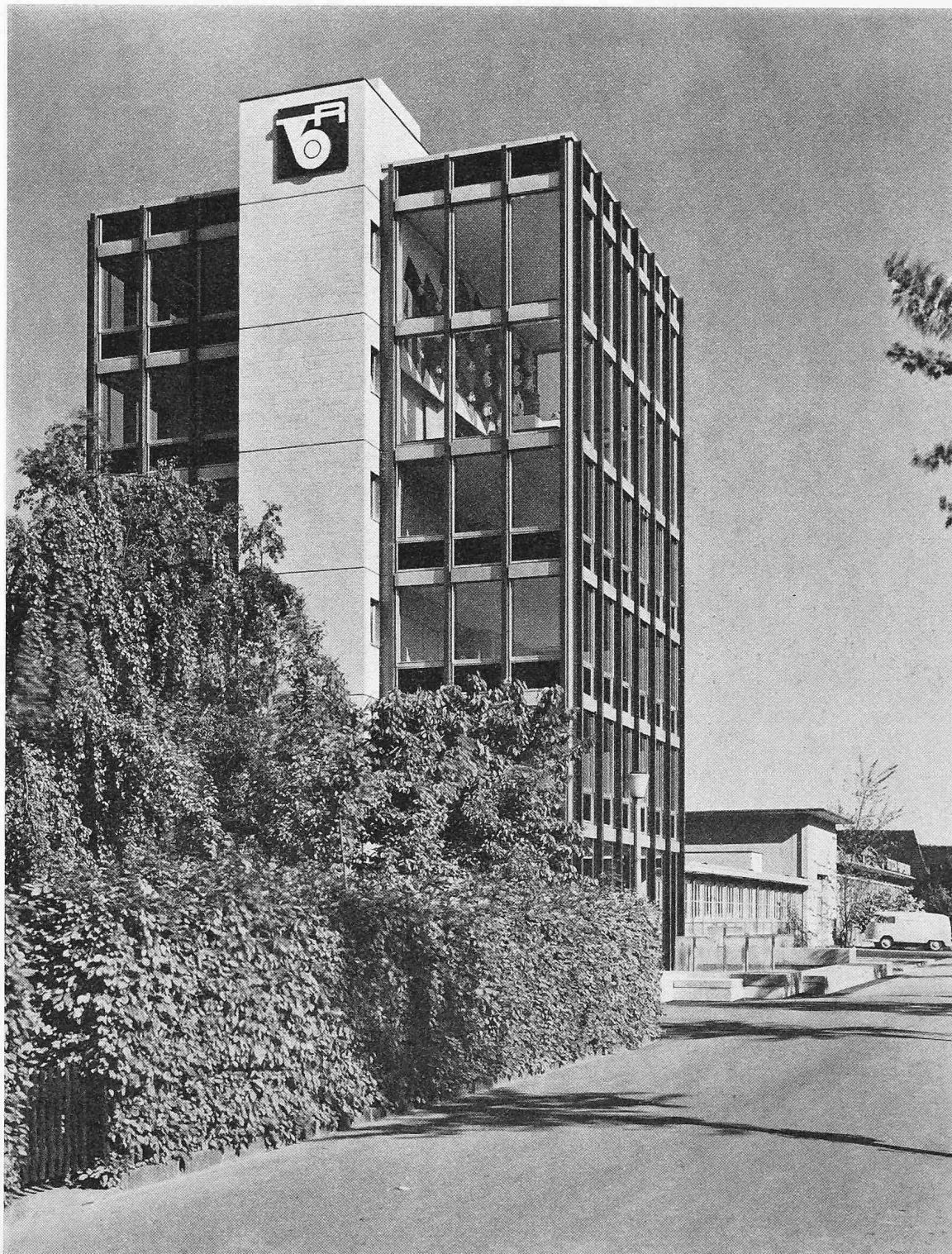


Photo Gessler, Brugg

Der Ausstellungsraum im vierten und fünften Stock des Bürohauses



Blick vom Büro-Hochhaus auf das Wohlfahrtshaus

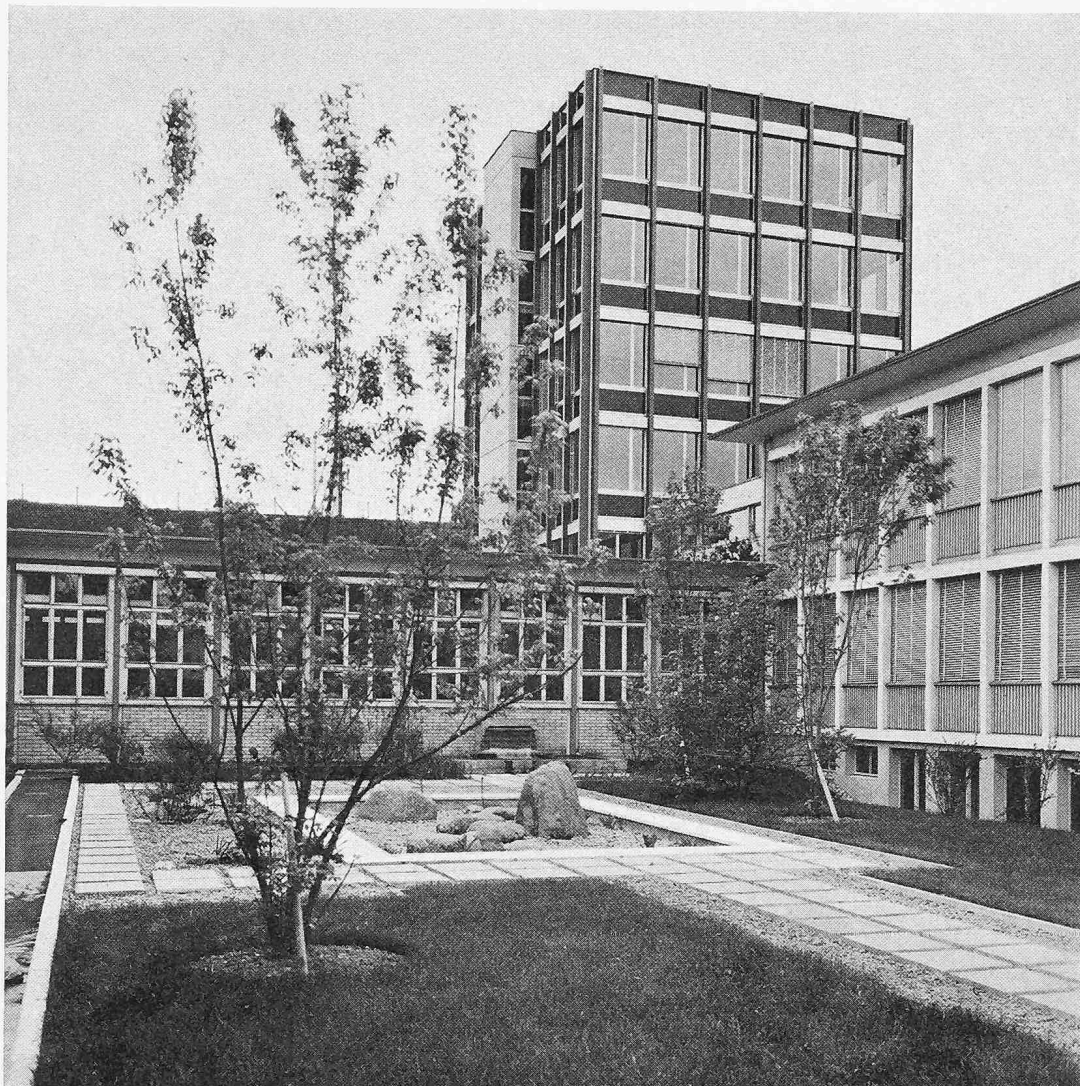


Das Bürogebäude aus Nordwesten

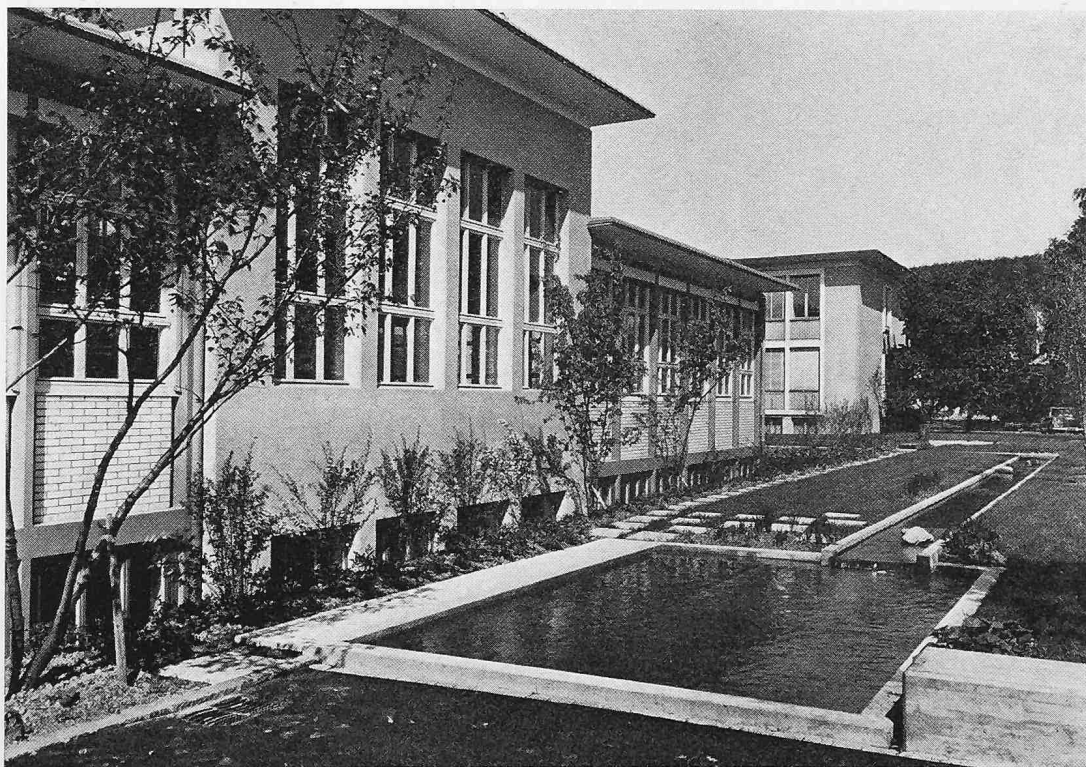
Photo Gessler, Brugg

Fabrikanlage der Firma K. Rütchi AG, Pumpenbau, Brugg

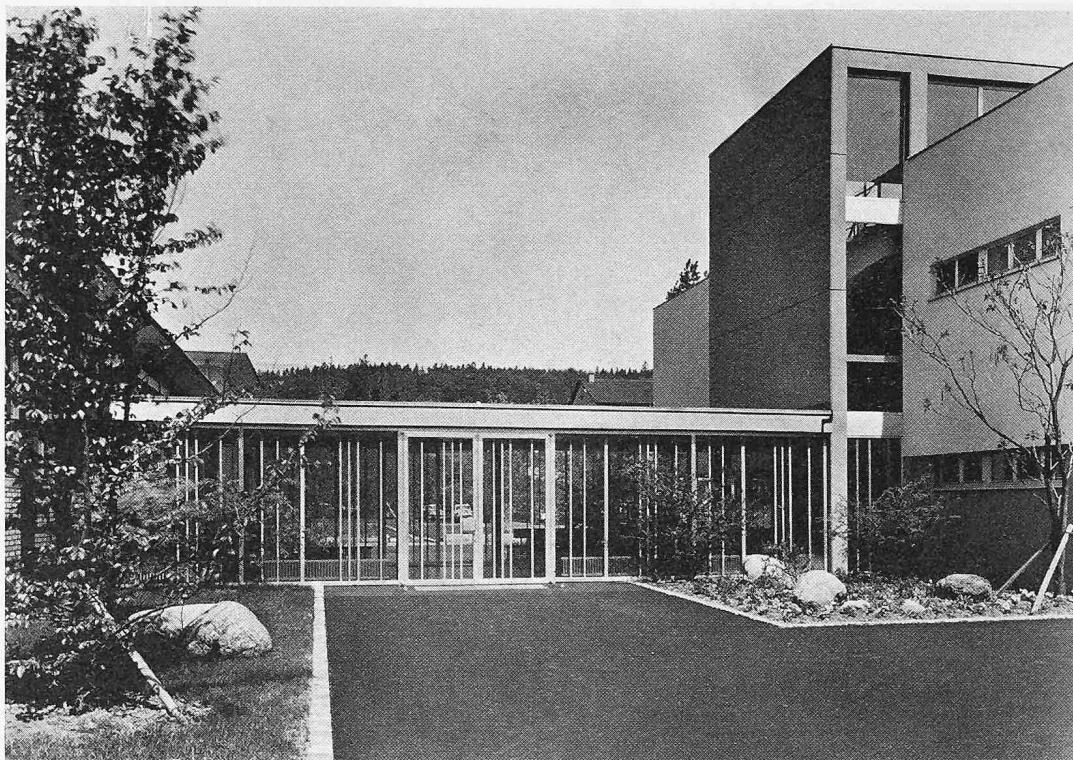
Architekt Carl Froelich, Brugg, Mitarbeiter Carl Froelich, dipl. Arch., und Hannes Froelich, Arch.



Im Hof zwischen Fabrik und Büro-Flachbau (1951/57), im Hintergrund der Büro-Hochbau (1964)



Fabrikfassade aus Südosten, im Hintergrund der Büro-Flachbau



Verbindungshalle zwischen
Fabrik und Wohlfahrtshaus
(rechts)



Wasserspiele beim Hauptein-
gang des Büro-Hochhauses



Photos H. Eckert, Brugg

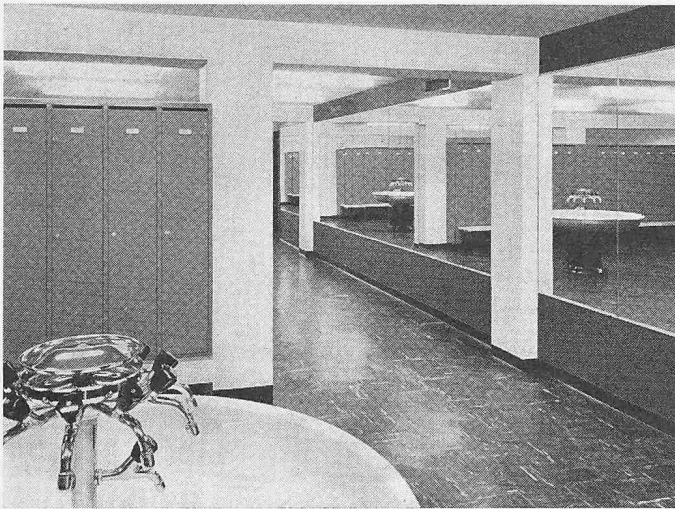
Kantine, Durchblick zur Küche



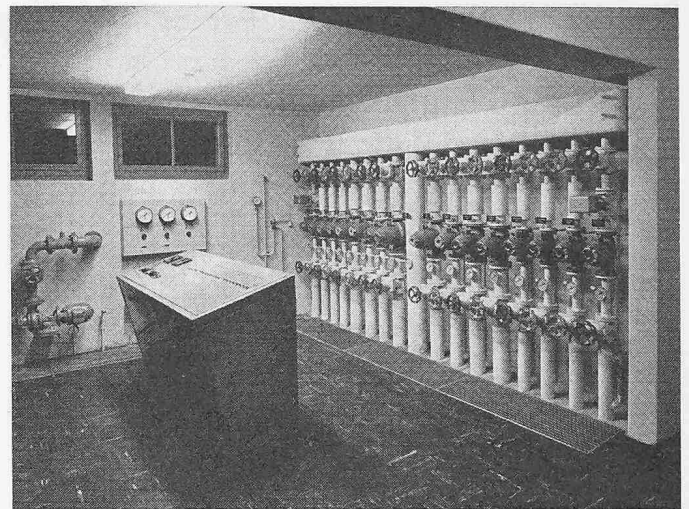
Kantine



Werkeingang für die Arbeiter und Abgang zu den Waschräumen



Arbeiter-Waschraum im Untergeschoss des Kantine-Gebäudes (Spiegelwände)



Zentralheizungs-Verteilanlage mit 16 Perfecta-Pumpen zur Heizung der verschiedenen Gebäude

der Kantine liegen Räume zu repräsentativen Zwecken; sie finden ihre Erweiterung im angrenzenden Dachgarten. Die Abgabe von Mahlzeiten auf diesem Geschoss ist durch den Speiseaufzug von der Küche her ermöglicht.

Der abgetreppte Grundriss des Wohlfahrtshauses ergibt sich aus der Form des Geländes. Die Tragelemente und Decken bestehen aus Eisenbeton. Das Untergeschoss und die Kantinenanlage sind zusätzlich künstlich belüftet.

Das sechsgeschossige Bürogebäude besteht aus zwei Konstruktionselementen: dem die Windkräfte aufnehmenden Kern aus Eisenbeton und den äusseren Stahlstützen als Tragelemente der Decken. Die Brüstungselemente aus Leichtbeton sind vorfabriziert, und mit dunklen Glasplatten verkleidet. Die Fensterrahmen bestehen aus Aluminium. Uebermässige Wärmeeinstrahlung wird durch aussen montierte Lamellenstoren verhindert. Im Untergeschoss liegt das Kesselhaus für die gesamte Anlage. Der Eingang führt in die Empfangshalle im Erdgeschoss. Nach zwei Seiten bieten sich Ausblicke auf die das Gebäude umgebenden Wasserflächen. Wasserspiele deuten auf den Zweck der Fabrikation von Maschinen für die Wasserförderung.

In den oberen Geschossen liegen technische- und kaufmännische Arbeitsräume, im obersten Geschoss ein Konferenzsaal. Besondere Bedeutung kommt dem zweigeschossigen Ausstellungsraum zu, der vor allem gegen die Bahnlinie Zürich — Basel hin die Erzeugnisse präsentiert und für die Firma wirbt.

Eine rund um das Areal führende Strasse schafft die nötigen Zugangsmöglichkeiten zu den einzelnen Eingängen und erschliesst die verschiedenen Abstellplätze für Velos, Motos und Autos. Gärtnerische Gestaltung verleiht der Anlage eine wohltuende Auflockerung. Ein Bach durchfließt das Gelände südlich des zweigeschossigen Bürogebäudes bis zum Fabriкеingang hin.

Ingenieurarbeiten:

Zweigeschossiges Bürogebäude, Fabrik, Wohlfahrtshaus: *Riner und Süess*, Ingenieurbüro, Aarau und Brugg.

Sechsgeschossiges Bürohaus: *Eichenberger, Heinzelmann & Co.*, Ingenieurbüro, Brugg.

Gartengestaltung: *E. Baumann*, Gartenarchitekt SWB, Thalwil.

Die Eisenbahn in unserer Zeit

Von Prof. Dr. **Erwin Meyer**, Zollikon

In einer Zeit, wo die letzten Vorbereitungen für die Weltraumfahrt getroffen werden, darf die nun bald 150 Jahre alte Eisenbahn wohl kaum den Anspruch erheben, im Vordergrund des allgemeinen Interesses zu stehen. Die Zeiten sind ja längst vorbei, wo die Eisenbahn als der Inbegriff des technischen Fortschrittes und als etwas geradezu Revolutionäres angesehen wurde, weil sie durch ihre Ueberlegenheit alle bisherigen Verkehrsträger zu verdrängen drohte. Seither hat sich manches geändert. Die Ansprüche an das, was man technischen Fortschritt nennt, sind weit grösser geworden. Neue Verkehrsträger, das motorisierte Strassenfahrzeug, das Flugzeug, die Pipeline, sind entstanden und haben das lange Zeit innegehabte Monopol der Eisenbahn gebrochen. Diese Entwicklung und allein schon der Umstand, dass die Eisenbahn in eine ganz andere Zeit hinein geboren worden war, haben bei manchen Zeitgenossen die Meinung aufkommen lassen, sie passe nicht mehr in die heutige Zeit hinein und es sei für sie nun höchste Zeit, den neuen Verkehrsträgern das Feld zu räumen. Diese Auffassung war noch vor etwa 30 Jahren weit verbreitet, hat aber schon während des letzten Weltkrieges eine deutliche Wandlung erfahren. Man hatte nämlich die Eisenbahn wieder schätzen gelernt und erkennen müssen, dass sie auch dem modernen Menschen doch noch etwelche nützliche Dienste leisten kann. Als am Ende des Krieges die Eisenbahnen unserer Nachbarländer weitgehend zerstört waren und darnieder lagen, hätte ja eine

einmalig günstige Gelegenheit bestanden, mit ihnen aufzuräumen und den dadurch frei gewordenen Raum den neuen Verkehrsträgern zuzuhalten. Aber nichts derartiges geschah; man hat im Gegenteil alles getan, um das Eisenbahnnetz so rasch als möglich wieder herzustellen, und erst als es soweit war, begann der Wiederaufstieg der Wirtschaft und die Aera der verschiedenen Wirtschaftswunder.

Diese eigentlich erstaunliche und noch keineswegs abgeschlossene *Renaissance der Eisenbahn* wäre bestimmt nicht eingetreten, wenn sie nicht ihre tieferen und auch in der modernen Zeit noch gültigen Hintergründe gehabt hätte. Es mag daher von Interesse sein, diesen Gründen etwas nachzuforschen.

Das charakteristische Merkmal der Eisenbahn ist nach wie vor ihre *Spurgebundenheit*. Das Fahrzeug kann nur dorthin gelangen, wo es der Schienenweg hinführt. Die Eisenbahn eignet sich daher nicht für den breit gestreuten Flächenverkehr, sie führt nicht jedermann und alles vors Haus, ganz im Gegensatz zum motorisierten Strassenfahrzeug. Das ist bestimmt ein grosser Nachteil, der ganz augenfällig ist und viel dazu beigetragen hat, der Eisenbahn den Untergang zu prophezeien, sobald das sozusagen allgegenwärtige Automobil entstanden war. Die Spurgebundenheit erweist sich aber nicht nur als Schwäche, sondern je länger je mehr auch als die *Stärke der Eisenbahn*. Die eiserne Fahrbahn und die Räder aus Stahl erlauben hohe Radlasten (12 t in Europa

DK 385:656.2