Neubau der Spar- und Leihkasse und Durchbruch durch den Obertorturm in Schaffhausen: Architekten Scherrer & Meyer, Schaffhausen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 7

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-52416

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zuletzt noch ein Wort über die verwendeten Materialien. Für die Fassaden wurde gesägter Natur-Tuffstein verwendet, mit Tuffit-Winkelsteinen (gemahlener und mit Zement gebundener Tuff) im Verband hintermauert. Dieses Mauerwerk bietet alle Vorteile: sehr schön, unverwüstlich und warm! Das Dach ist mit Tecuta (Kupferfolie) gedeckt. Böden der Verkehrsräume Klinker, die Wände teils geweisselt, teils mit Bastmatten bespannt. Dem Parkettboden des Wohnzimmers ist der blaue Inlaid des Esszimmers gegenüber gestellt; die Wände sind körnig verputzt und matt gelblich gestrichen, während im Spiel- und Arbeitszimmer die strapazierfähigen Materialien Filmadura für die Wände und der schwere Korkinlaid «Balgrist» für den Boden verwendet wurden. Im Schlafzimmer steht die Reisfasertapete der Wände sehr schön zum Eschenholz der Möbel.

Ist es notwendig, die Frage aufzuwerfen, ob dieses Haus «modern» sei? Die Antwort möchte ich Ihnen überlassen. Ich hoffe, dass es dank seiner unauffälligen Einpassung in die Landschaft stets anständig, dank seiner inneren Struktur praktisch und für seine Bewohner anregend, dank der verwendeten Materialien so schön und gut bleiben wird, als es eben ist, und dass es daneben wenigstens die Qualitäten besitzt, dass es über den Wandel der Anschauungen hinweg in seiner Bescheidenheit auch in Zukunft wird bestehen können.

K. Scherrer

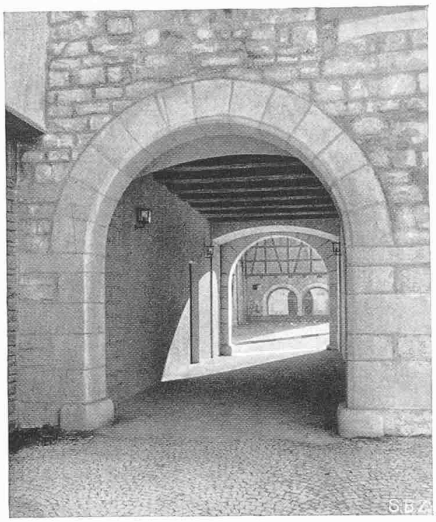

Abb. 3. Durchblick gegen die Oberstadt

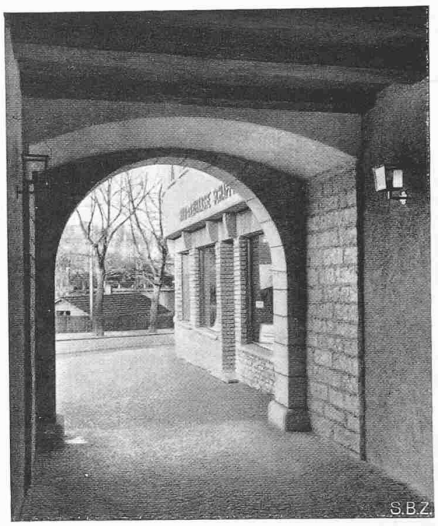

Abb. 4. Durchblick gegen die Bahnhofstrasse

Neubau der Spar- und Leihkasse und Durchbruch durch den Obertorturm in Schaffhausen

Architekten SCHERRER & MEYER, Schaffhausen

Ein Neu- oder Umbau im Stadtkern einer Altstadt lässt dem Architekten in jeder Beziehung weniger Freiheit in der Gestaltung seiner individuellen Auffassung, sowie auch in der Materialwahl, als die Erstellung eines Neubaues im erschlossenen und freien Gelände.

Bei der vorliegenden Aufgabe handelte es sich darum, an einen mittelalterlichen, imposanten Stadtturm ein kleines Bankgebäude mit neuzeitlichen Anforderungen anzubauen. Zeitlich damit zusammenfallend entschloss sich die Stadtbehörde, zur Entlastung der Bahnhofstrasse, für den Fussgängerverkehr den Turmdurchbruch in Auftrag zu geben. Diese doppelte Bauaufgabe war sehr heikel, sowohl vom technischen als auch vom stadtbaulich-ästhetischen Standpunkt aus. Das statische Problem des Turmunterfangens wurde von der städtischen Bauverwaltung in Verbindung mit der Firma Max Greuter & Co., Zürich, in einwandfreier Weise gelöst[1]). Der alte Turm-Geselle steht heute, nach der glücklich verlaufenen Operation und Injektion, auf grösserem und hauptsächlich auf gesünderem Fusse als zuvor.

Nach dem Wegräumen der auf der Nordseite bis an die Vorderkante des Turmes angeschlossenen, hässlichen Garagebauten wurde der Bank-Neubau zurückversetzt und gab auch von dieser Seite dem Turm wieder seine ganze Höhe, sowie die ursprüngliche reine Form.

In Anlehnung an das robuste sichtbare Mauerwerk des Turmes wurde für den unteren Teil der Bank-Fassade ebenfalls Naturstein verwendet. Der obere, überkragende Teil wurde in rauhem Mörtel abgekellt. So gestaltete sich dieser Neubau der Spar- und Leihkasse, in Erfüllung seiner neuzeitlichen Anforderungen, als ein bestimmter und wohltuender Nachbar des alten Turmes und erfüllt zusammen mit diesem die gewünschte Verbesserung des Stadtbildes an diesem ausgezeichneten Punkt (Abb. 2).

Das Bankgebäude enthält im Erdgeschoss seine üblichen Räume wie: Schalterhalle mit einem Hauptzugang von der Bahnhofstrasse und einem, von der Verwaltung ausdrücklich verlangten zweiten Zugang von der Oberstadt her. Daran anschliessend folgen Kassaraum mit Oberlichtbeleuchtung, Verwalter- und Sitzungszimmer, Tresor mit Kabinen und Garderobe. Die zwei obern Stockwerke enthalten neuzeitliche Bureaux und Atelier, die an einem eigenen Treppenhaus liegen mit Lift und Zugang von der Bahnhofseite her.

[1]) Eingehend dargestellt in «Strasse und Verkehr» Nr. 19, 1941, S. 139 durch Stadt.-Ing.-Adj. *G. Meyer*, Schaffhausen.

Zum Artikel: Die erste Gasturbinen-Lokomotive

ENTGEGNUNG von Obering. AD. BRUNNER, Winterthur

In seinem Aufsatz über «Die erste Gasturbinen-Lokomotive» in der «Schweiz. Bauzeitung» vom 16. und 23. Mai 1942 und in den Brown Boveri-Mitteilungen Nr. 5 vom Mai 1942 stellt Herr Dr. h. c. Ad. Meyer die Gasturbinenlokomotive einer Diesellokomotive gegenüber. Zu diesem Vergleich wurde eine Sulzer-Diesellokomotive herangezogen, die nicht für dieselben Bedingungen entworfen wurde wie die Gasturbinenlokomotive. Daneben stützt sich aber der Vergleich auf Zahlen über Diesellokomotiven, die in der amerikanischen Zeitschrift «Railway Age» veröffentlicht wurden, und die nicht den Erfahrungen mit Sulzer-Diesellokomotiven entsprechen.

Gewicht- und Massvergleich. Die zum Vergleich herangezogene Sulzer-Diesellokomotive wurde für viel schwierigere Betriebsbedingungen entworfen (nicht gebaut), als die Gasturbinenlokomotive. Stellt man der Gasturbinenlokomotive eine für das genau gleiche Betriebsprogramm entworfene 2200 PS-Diesellokomotive (vgl. die Tabelle) gegenüber, so ergibt sich, dass jene ein nur rd. 3% und nicht 18% kleineres Dienstgewicht hat als diese. Die beiden Lokomotiven haben die gleichen Aussenabmessungen und die genau gleiche Achsanordnung, sodass der Fahrzeugteil genau gleich schwer und die elektrische Ausrüstung bei der Diesellokomotive nur unwesentlich (Hilfsbetriebe) schwerer wird. Da der 2200 PS-Sulzer-Dieselmotor («Chemins de Fer Paris-Lyon-Mediterranée» und «Chemins de Fer Roumains») in neuer Ausführung noch leichter wird, ergibt sich, dass auch das Gewicht der thermischen Anlagen nur wenig verschieden ist. Diese Feststellungen in bezug auf das Gewicht beeinflussen z. T. auch die übrigen Vergleichsangaben des Verfassers.

Zu den einzelnen Punkten auf Seite 241 und 242 von Bd. 119 der SBZ ist folgendes zu sagen:

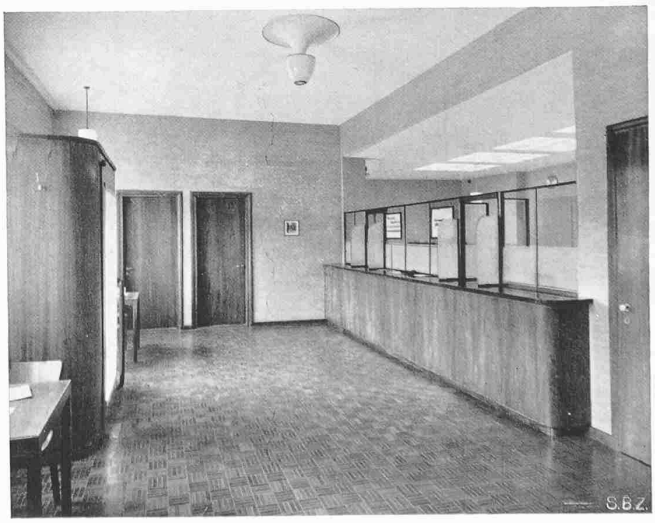

Abb. 5. Schalterhalle der Spar- und Leihkasse Schaffhausen