

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 108 (1990)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Danzig - Konstruktion und Rekonstruktion  
**Autor:** Natsch, Walther  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77371>

#### **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:** 15.01.2026

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

bauten Altstädten. Nur aus den Problemen der nationalen Identität heraus kann man ja die Wiederherstellung des Idealbildes des 18. Jahrhunderts verstehen, gesellschaftliche und politische Bedingungen hätten die Herstellung so typisch bürgerlich-feudaler Stadtbilder mit Platz- und Strassenräumen, die dem Handel und dem freien Gewerbe dienten (wie z.B. die mit Stolz vorgeführte Marienstrasse in Danzig), verbieten müssen. Ehemalige Handels- und Gewerberäume können nicht mehr sinngemäß genutzt werden und sind heute vielfach zu Wohnungen umfunktioniert. Wo sie durch (staatliche) Betriebe belegt sind, entbehren sie der stadtbelebenden Selbstdarstellungen der Nutzer: die Reklame, das «Ausstellen» fehlt. Interessant bleibt immerhin die Beobachtung, dass viele Bewohner der Städte die innern alten Plätze und Strassen zum Flanieren aufsuchen, auch wenn sich damit keine weitere aktive Nutzung verbindet.

Sollten die sich anbahnenden Reformen in Polen individuellere Nutzungen und Änderungen der Bauten in den wiederaufgebauten Bereichen ermöglichen, dürften wir in der nächsten Zeit eine sehr interessante Phase der «inneren» Stadtentwicklung miterleben.

Adresse des Verfassers: *U. Marbach, c/o ARCOOP: Ueli Marbach und Arthur Rüegg, Architekten BSA/SIA, Kappelergasse 16, 8001 Zürich.*



Bild 5. Hauptstrasse in der wiederaufgebauten Altstadt von Danzig. Vor dem Krieg fuhr hier u.a. auch das Tram durch



Bild 6. «Ausgekernte» Hofseite von Gebäuden an der Hauptstrasse in Danzig

## Danzig - Konstruktion und Rekonstruktion

In den aufbruchsfrohen 50er Jahren diskutierten wir die ideale Stadt. Die Wohnstadt, die Fussgängerstadt, die

VON WALTHER NATSCH,  
ZÜRICH

entmischte Stadt, die Satellitenstadt, die Bandstadt. Sie gibt es – als 30 km lange «Dreistadt Danzig-Sopot-Gdynia» existiert sie an der Ostsee, noch in fast reiner Form –, aber das Ausufern hat begonnen.

Die Annäherung an Danzig überrascht. Keine end- und gesichtslosen Vorstädte. Ein Vorteil der Bandstadt zeigt sich: der

kürzeste Weg von irgendeinem Punkt nach draussen. Die See und die «Kaschubische Schweiz» begleiten die zwei Seiten von Danzig-Gdynia. Wer vom Flugplatz nach dem alten Danzig will, muss die «Kaschubische Schweiz» durchqueren. Ein sehr gemütlicher Flughafenbringer. Viel Wald über sanften Hügeln, vom Siedlungsdruck in der Nähe der Stadt bereits angenagt. Das Band zerfliesst. Erste Giebelchen der Postmoderne tauchen auf. Aber die Polen bauen anders als wir: Die neuen Mehrfamilienhäuser kommen auf die Kreten, die Einfamilienhäuser in die Täler. Also noch kein Prestige als Siedlungsfaktor; der erste Platz gehört dem

sozial Schwächeren; wer sich den Luxus eines Eigenheimes leistet, soll gefälligst mit dem zweiten vorlieb nehmen.

Dann die wenigen Reste des wilhelminischen Danzig. Die Kaserne der Totenkopf-Husaren, die vollkommen verschont blieb, als die Handelsstadt während des Krieges in Schutt und Asche sank, dann der Bahnhof, einem Märklin-Katalog der Jahrhundertwende entsprungen, und schliesslich die Residenz des Hohen Kommissars des Völkerbundes. Das ist alles, was der Krieg vom alten Danzig übrigliess. Sopot und Gdynia ging es besser.

### Die Altstadt

Die Altstadt glich 1945 einer Ruinenstadt, einem Schutthaufen, der die mei-



Bild 1. Durch «Altstadtauskernung» gewonnener Spielplatz in Danzig



Bild 2. Im Grundriss schlangenförmiger, 800 m langer Gebäudekomplex (Wohnungen)



Bild 3. Klassische Ostseepromenade im Seebad Sopot

sten Strassenzüge kaum noch ahnen liess. Aber das unversehrte königlich-preussische Baupolizeiarchiv ermöglichte den Wiederaufbau oder, genauer, die Rekonstruktion. Fassade um Fassade, Strasse um Strasse wurde wiederhergestellt. Die Schutthaufen lieferten die Originalsteine, ein handwerkliches Können erblühte, das - so die Polen heute - bereits wieder verlorengesetzt.

Danzig eine Fassadenstadt? Ja und nein. Zwar gibt es keine «historische Bausubstanz» mehr. Die neuen Wohnungen sind banal. Aber gerade deren Einfachheit garantiert das Leben im alten Danzig. Eine Altstadt ohne Absteigen, Boutiquen, Ateliers, Luxusbeizen - dafür voller kinderreicher Familien. Was bei uns unmöglich scheint, ist dort selbstverständlich. Denn die Danziger brachen mit zwei Tabus unseres Altstadtschutzes. Hier erleben wir den erzwungenen Verzicht auf die innere historische Bausubstanz und zweitens die Auskernung der Altstadt. Freilich waren die Voraussetzungen andere. Die Häuser des alten Danzig wiesen von den Hauptgassen aus Tiefen von bis 90 m auf; an die Vorderhäuser schlossen sich rückwärts die Gesindehäuser und die Speicher an. Heute sind die Gebäudetiefen durchwegs halbiert. Die rückwärtigen Räume haben sich teilweise in grosszügige grüne Spielplätze verwandelt (vgl. Bild 1). Aber auch der

«Mut zum leeren Raum» ist anzutreffen. Ein ideales Wohnumfeld für eine nicht-motorisierte Gesellschaft. Doch bahnt sich bereits der soziale Wandel an. Arbeiterfamilien in der Altstadt fühlen sich im Dekor einer bürgerlichen Hansestadt unbehaglich. Sie tauschen ihre Wohnungen mit Altstadtliebhabern. Wird das alte Danzig Stützpunkt einer neuen Schickeria werden?

Prunkstücke sind die Marienkirche, die grösste Backstein-Gotikkirche der Welt, und der Breite Markt, ein heiterer, mit dem hohen Rathausturm an die italienische Renaissance gemahnender Platz. Fotografien aus der Vorkriegszeit zeigen einen Platz, dessen herrliche Architektur sich hinter einem Chaos von Tramlinien, Kiosken, Wartehäuschen und Plakatsäulen verbarg. Heute ist er «ausgeräumt», ein Herz ohne Herzschlag. Der Platz schreit nach dem, was in Jahrhunderten auf ihm geschah, nach einem Markt. Das neue Polen sollte es doch möglich machen!

### Das Band

Westwärts Danzig dann die neuen Städte, welche die alten Kerne zur Bandstadt zusammenschmieden. Ausschliesslich vorfabrizierte Wohnmaschinen. 22 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche pro Einwohner, 3000-6000 Bewohner pro Block, 25 000-60 000 in einer Satellitenstadt. Das Verkehrssystem besteht aus einer Schnellstrasse, einer Nahverkehrsstrasse und einer S-Bahnlinie. In der Umgebung Danzigs noch Trams, bei Sopot und Gdynia Trolleybusse. Ein Unterpfastertram von Danzig in die Hügelgebiete ist im Bau. Die Gebäude sind überdimensioniert, das längste wickelt sich schlangenförmig über 800 m ab (vgl. Bild 2). Ansprechend ist demgegenüber das gepflegte Grün um die Blöcke, das durchwegs betreten werden darf. Wer mit der S-Bahn die Sied-

lungen aufsucht, legt seinen Weg von den Stationen aus durchwegs im Grünen zurück. Die Maximaldistanz beträgt 15 Fussminuten. Garagen sind unbekannt. Auf 5 Familien kommt ein PW-Parkplatz. Die Probleme von «Göhnerswil» sind manifest - bloss 10-, ja 100mal stärker.

Angenehme Unterbrüche im architektonischen Einheitsbrei der Satellitenstädte sind die alten Kerne von Oliva mit seinem Dom, Sopot mit dem berühmten hölzernen Promenadenquai an der Ostsee (vgl. Bild 3), auf dem heute nur die schneidigen Gardeleutnants von ehedem fehlen und Gdynia mit ausgedehnten Einfamilienhausquartieren auf den Hügeln rings um seinen Hafen, dem einzigen, der Polen damals, zwischen den Weltkriegen, zur Verfügung stand.

### Ausblick

Der politische und wirtschaftliche Wandel, der den Osten heute erfasst, wird vor den Siedlungen nicht haltmachen. Die Anpassung einer ausschliesslich auf eine kollektive Wirtschaft ausgerichteten Wohnform wird mit Sicherheit ein schmerzlicher Prozess werden.

Wie passt man vorfabrizierte, völlig unrationelle Wohnungen (große Schlaf-, kleine Wohnzimmer statt umgekehrt) unserem Standard an, den die Polen unvermeidlich nachahmen werden? Wohin mit den Autos, wenn die Motorisierung Dimensionen westlicher Länder annimmt? Was geschieht, wenn der Überdruss an dem 40jährigen Eingepferchtsein in den Wohnmaschinen einen Einfamilienhausboom auslöst? Polen - wie der gesamte Osten - dürfte dem Planer wie dem Architekten noch manches Rätsel aufgeben.

Adresse des Verfassers: Dr. iur. W. Natsch, Habuelstrasse 161, 8704 Herrliberg.