

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71/72 (1918)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Die Erneuerung alter Städte  
**Autor:** Schwab, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-34747>

#### 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

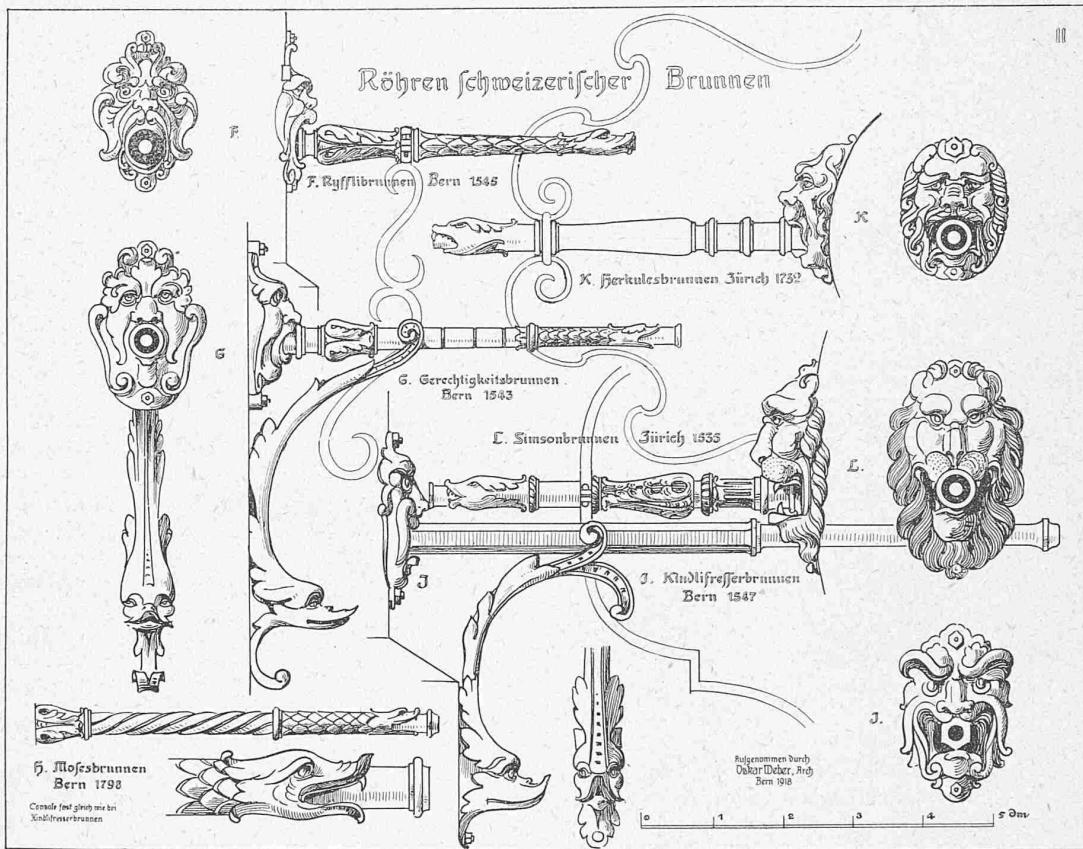
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

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

städtischen Wohnungen der ursprünglich hochwichtige wirtschaftliche Zweck der Strassen-Brunnen in den Hintergrund gedrängt worden ist. Nachdem sich die Mägde und Handwerker von den Brunnentrögen zurückgezogen haben, nachdem die meisten Leute den Brunnen nur

und Freiburg sind eine Reihe von Brunnenröhren durch schmiede-eiserne Bügel gehalten; auch der Ryffli-Brunnen in Bern hat eiserne Rohrstützen. Die dargestellten Beispiele zeigen, mit welcher Liebe diese Vermittler des köstlichen Quellwassers zu künstlerischem



noch von weitem beschauen, wird unser alter Freund mancherorts gerade für gut genug erachtet, als „Blumentreppe“ zu dienen.) Man nehme die Ansichtskarten gewisser Städte zur Hand, auf denen Brunnen abgebildet sind, und man wird staunen, welche Orgien die Gärtner mit Hilfe dieser Brunnenstücke feiern. Sofern dem Brunnen an sich keine künstlerische Bedeutung zukommt, ist gegen eine vernünftige Dekoration mit Blumen gewiss nichts einzuwenden. Zu bekämpfen aber ist der Unverstand, der ein Kunstwerk mit einer banalen minderwertigen Häufung von Blumen- und Blattppflanzen übertönt und zudeckt.

Einer der Bestandteile der Brunnen, der unter dieser Sucht am meisten leidet, ist die Brunnenröhre. Sie wird leider sehr oft den Blicken ganz entzogen. Um sie wieder zur Geltung zu bringen, sind die in drei Gruppen hier veröffentlichten Aufnahmen gemacht worden. Aus diesen wenigen Beispielen, die allerdings die interessanteren Objekte aus der Schweiz in sich schliessen dürften, geht schon hervor, welche reiche Auswahl von Lösungen für den gleichen Zweck da zu finden ist. Es können einzelne dieser Röhren als Typus für die Röhren und Löwenköpfe einer Reihe von Brunnen der betreffenden Stadt bezeichnet werden, der entweder einfach wiederbenutzt oder etwas variiert wurde. Zu beachten ist auch, wie in einzelnen Städten sich charakteristische Motive weiter entwickeln. In Luzern z. B. pflegt man den Wasserstrahl schräg aufwärts zu richten, wie am Weinmarkt-Brunnen; der Mündungskopf erhält Drachenform. In Bern wird die Röhre durch eine Bronzekonsole gehalten und versteift. Dieses Motiv wurde in Freiburg an zwei Brunnen weitergebildet, hat aber nur noch dekorative Bedeutung, die allerdings für diese Brunnen sehr wesentlich ist; leider sind die vier Konsole am Tapferkeits-Brunnen in Freiburg verschwunden. Mit Ausnahme des eisernen Löwenkopfes beim Stadtbibliothek-Brunnen in Bern sind alle hier dargestellten Köpfe und Röhren sowie die ornamentierten Konsole aus Bronze. In Zürich

Ausdruck gebracht wurden und wie verschiedenartig und originell sich uns der gleiche Gegenstand in den verschiedenen Epochen und den verschiedenen Städten darbietet.

Darum lasse man auch diesen Kunstwerken, sofern es sich um solche handelt, die Möglichkeit, ihre Schönheit unverhüllt zur Entfaltung zu bringen.

O. Weber, Arch., Bern.

### Die Erneuerung alter Städte.

Von Dr. Ing. Hans Schwab, Arch. in Basel.<sup>1)</sup>

Seit Abbruch der Tradition hat die Baukunst die mannigfachsten Wandlungen erlebt. Die formale Desorganisation, die das 19. Jahrhundert, das Zeitalter der Technik und der Erfindungen, mit sich brachte, die Scheintendenz, übertrug sich vom Kunstgewerbe auch auf die Architektur. Da die mit der Tradition gefallene feste Richtlinie fehlte, bemächtigte sich der Architektenchaft eine Planlosigkeit, ein Schwanken, das durch das Nachahmen aller vorangegangenen Stilperioden deutlich zum Ausdruck kommt. Nicht nur Einzelgebäude, ganze Quartiere, die sich unsern alten Städten angegliedert haben, sind beredte Zeugen dafür, sind sie doch vom ästhetischen wie auch vom wirtschaftlichen Standpunkte aus Absonderlichkeiten: Niedrige, villenartige Gebäude verlieren sich zwischen vierstöckigen Häuserreihen; Fabriken schädigen die in unmittelbarer Nähe liegenden Wohngebäude; Hohes und Niederes, Schönes und Hässliches verbinden sich zu einem wirren, planlosen Durcheinander.

Dass dies für die Weiterentwicklung der Städte höchst gefährliche Misstände sind, wurde in den sich sprunghweise ausdehnenden Millionenstädten zuerst empfunden. Durch Aufstellen rationaler Bebauungspläne ward sodann eine gesunde Entwicklung unter Berücksichtigung ästhetischer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Momente angebahnt; eine Sonderung, eine Lokalisierung und zugleich ein Zusammenfassen der einzelnen Betriebe zu grossen

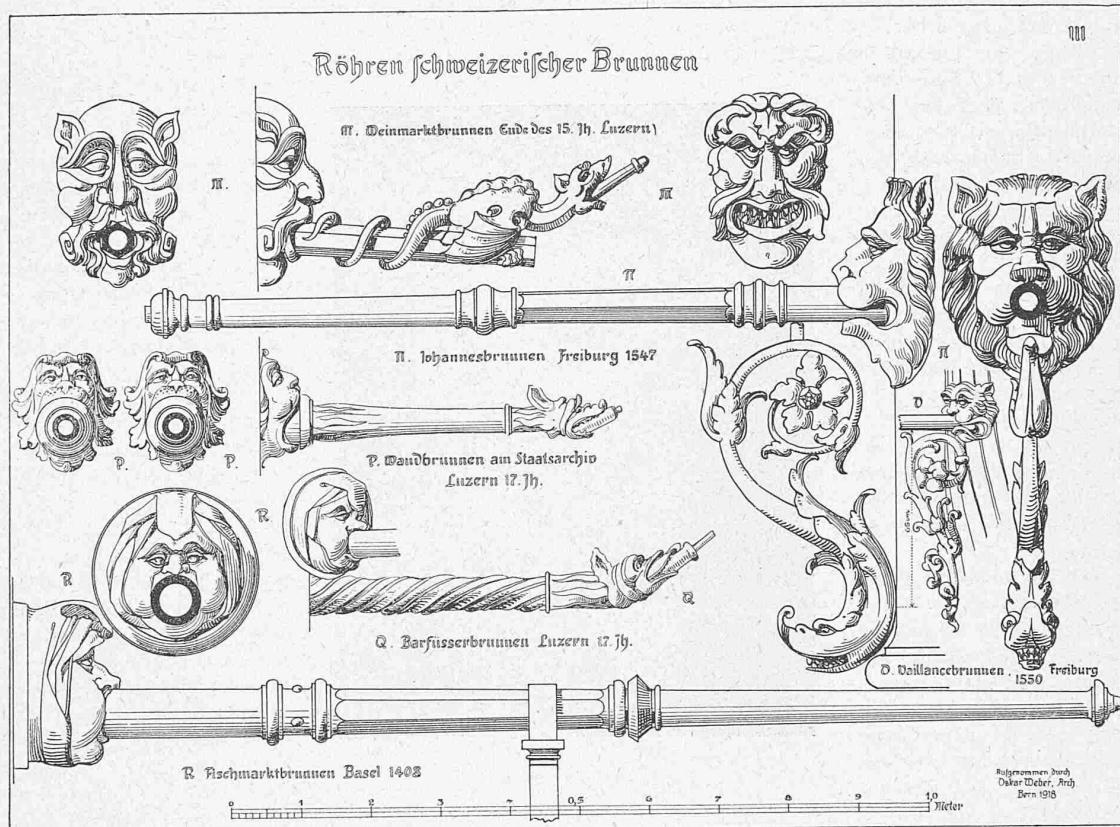
<sup>1)</sup> Wenn nicht gar als Pissoir-Rückwand, wie auf der Stüssihofstatt in Zürich, um wieder einmal auf diese unglaubliche Geschmacklosigkeit aufmerksam zu machen! Red.

<sup>1)</sup> Wir geben hier diese Meinungsaussersetzung wegen ihres zur Ueberlegung anregenden Wertes wieder, ohne ihr dadurch rückhaltlos zustimmen zu wollen. Red.

Einheiten von Miet- und Geschäftshäusern eingeleitet und durchgeführt. Es sind dies Massnahmen, deren segensreichem Beispiel bald auch Gross- und Mittelstädte folgten, und heute ist das Aufstellen von Bebauungsplänen eine aktuelle Frage, auch in der Schweiz.

Gebäude ist eine grosse, gleichförmige Baumasse anwendbar, ausgedehnt auf ganze Strassenzüge aber entschieden abzulehnen.

Unsere Schweizerstädte haben ausnahmslos eine Jahrhunderte lange Entwicklung durchgemacht und sich damit einen ausgespro-



Bei Ausarbeitung von Bebauungsplänen für unsere Schweizerstädte handelt es sich um zwei von einander zu trennende Aufgaben: 1. Schaffung von Erweiterungszonen, d. h. Errichtung *neuer* Quartiere; 2. Sanierung, Erneuerung historischer *alter* Stadtteile. Während bei Lösung der ersten Aufgabe die architektonische Fantasie des Schöpfers sich freier entfalten kann, ist diese bei der zweiten Lösung an Schranken gebunden: die Neuschöpfungen haben sich dem vorhandenen Stadtbilde anzupassen.

Die Notwendigkeit einer Trennung beider Aufgaben in ihrer Behandlung wird in der Jetzzeit zu wenig erkannt und berücksichtigt. Der Architekt lässt sich zu sehr von den Richtlinien leiten, die sich aus dem Sanierungsbedürfnis neuer Weltstädte ergeben haben, die zu grossen Einheiten, zu mächtigen Baublocks, zu einer Uniformierung der Städtebilder führen, wie das Ergebnis der Plankonkurrenz zur Korrektion der Greifengasse in Basel beweist.<sup>1)</sup> Trotzdem diese eine Verkehrsader zur Altstadt bildet, in direktem Zusammenhang mit der Altstadt steht, wurde kein Anschluss an deren Architektur verlangt, sondern ausschliesslich grosstädtische Baublocks berücksichtigt. Nach dem mit dem I. Preise ausgezeichneten und zur Ausführung empfohlenen Entwurf würde sich das Strassenbild aus einer mehrfachen Wiederholung ein und desselben, uniform nüchtern gegliederten Blocks zusammensetzen. Solche Uniformierung hat sich in Weltstädten aus der Notwendigkeit ergeben und ist bei Massensiedlungen, bei einer Grosstadt ohne Tradition, d. h. ohne charakteristisches Gepräge, die gegebene Bauform.

In einer Altstadt aber ist solch grosstädtische Bauweise nicht, oder nur in beschränktem Masse anwendbar. Die hohen, für breite Boulevards zugeschnittenen Häuserblocks sind in unsrern, wenn auch erweiterten Strassen Abnormitäten. Ihre wuchtigen Massen erfordern eine uniforme Behandlung, die mit unserem Städtebild in Widerspruch steht. Mit ihnen würde das Heimische einem ungerechtfertigten Grosstadtgebilde weichen müssen, das unserer Kultur nicht entspricht; sie würden ein Uniformieren aller Städte, ein Unterdrücken jeder Individualität bedeuten. Für einzelne, besonders hervorzuhebende

chenen Charakter erworben, ein individuelles, mittelalterliches Gepräge bewahrt. Der Charakter einer Stadt wird durch die Architektur ihrer Plätze und Hauptstrassen, den Marktplatz, den Rathausplatz, die Kirchplätze und ihre Verbindungstrassen bestimmt. Die historischen Bauten, ihre Stellung im Stadtbild, die Art, wie sie sich den Bodenbewegungen anpassen, sich die Naturschönheiten zu Nutze ziehn, geben der Stadt ihren künstlerischen Reiz.

In den Hauptstrassen sind die Häuser meist auf drei Stockwerke über dem Erdgeschoss beschränkt, und von staffelförmig aneinanderhängenden steilen Satteldächern bedeckt. Meist sind die verschiedenen Hausfronten zu einer einheitlichen Strassenfront zusammengefasst, was ein ruhiges, einheitliches Strassenbild ergibt, in dem aber der Einzelbesitz nicht untertaucht, sondern durch individuelle Gliederung und Behandlung der Einzelformen seinen Ausdruck findet. Zu diesen allgemeinen Merkmalen mittelalterlicher Bauweise gesellen sich noch lokale Formen, speziell schweizerischer Art, wie weite Dachüberstände, Vouten, Laubenanlagen, die unsere Städte charakterisieren.

Bezeichnend ist, wie sich die verschiedenen Stilperioden der mittelalterlichen Baumasse untergeordnet haben. In Bern z. B. haben sich die barocken Fassaden der überlieferten Baumasse wundervoll eingefügt. Es kommt dort in der mittelalterlichen Einheit der Strassenzüge eine selten reiche Mannigfaltigkeit in der Behandlung der einzelnen Fassaden zum Ausdruck.

Und darin haben wir einen Fingerzeig, wie wir Schweizer unsere Stadtbebauungspläne auszuarbeiten, unsere schönen alten Städte zu erneuern haben, wenn die Notwendigkeit sich einstellt, wenn Raumangst, verkehrstechnische und hygienische Anforderungen eine Umgestaltung verlangen. Wir wollen ihre schlichte Schönheit nicht durch fremde Pracht, durch grosstädtische Monumentalarchitektur übertrumpfen. Ebenso wenig aber soll dem sinnlosen Kopieren mittelalterlicher Motive, das eine Zeit lang „Mode“ war, das Wort geredet sein. Nein, ein Stil ist der Ausdruck seiner Zeit und lässt sich nicht kopieren. Wir müssen darum aus unserer Zeit heraus schaffen, doch nicht im fremden, grosstädtischen,

<sup>1)</sup> Vergl. dessen Darstellung in Nr. 10 dieser Zeitschrift (vom 9. März 1918).

sondern im eigenen Geist; nicht kleinlich, nein grosszügig, modern, aber unter Anlehnung an das Heimische. Die mittelalterliche Grosszügigkeit in der Gestaltung einheitlicher Flächen von Wand und Dach, bei denen einzelne wichtige Bauteile durch eine reichere Gliederung sich als Schmuck von der Fläche abheben, steht ganz mit unserem heutigen Prinzip der Zweckmässigkeit im Einklang.

Diese Kunstauffassung beherrscht bereits die süddeutsche Schule, wo ein Fischer, ein Hocheder, ein Grässer es trefflich verstanden, sie in die Praxis umzusetzen. Ihre Bauten entsprechen ganz den neuzeitlichen Bedürfnissen; sie sind ihrer Umgebung, dem Heimatlichen angepasst und tragen dennoch einen persönlichen Stempel. Auch in der Schweiz, in Bern wurde dieser natürliche Weg angebahnt und mit gutem Erfolg.

Die Erneuerung einer Altstadt in diesem Sinne dürfte zu begrüssen sein. Die Beachtung der Tradition gibt dem Architekten Halt und schützt ihn davor, nach neuen Typen zu suchen, die ihm heute vielleicht einen ideellen Wert bedeuten, die die Zukunft aber anders bewerten dürfte. Sie wird einer allgemeinen Städte-Uniformierung vorbeugen und unsere schweizerische Eigenart auch in der Baukunst wahren.

Neuerdings wird in Deutschland und Oesterreich beim Aufstellen von Bebauungsplänen ebenfalls Berücksichtigung des hier vertretenen Standpunktes, Anlehnung an das alte Stadtbild verlangt.<sup>1)</sup>

Möchten wir Schweizer, die wir einen so reichen Schatz altstädtischer Architektur ererbten, diesen zu würdigen und zu erhalten wissen und uns damit vor weltstädtischer Verflachung schützen!

### Nekrologie.

**† H. v. Muralt.** Nur eine kurze Spanne Zeit der Ruhe nach langer fleissiger Arbeit ist unserem Kollegen, Ingenieur Hans von Muralt, vergönnt gewesen, der vor wenig mehr als Jahresfrist sich von seinem Posten im Tiefbauamt der Stadt Zürich zurückgezogen hatte und am 20. April d. J. in seinem 75. Altersjahr hier nach längerem Kranksein gestorben ist. In Zürich am 2. November 1843 als Sohn des angesehenen Arztes Leonhard v. Muralt geboren, besuchte er zuerst die Schulen seiner Vaterstadt, dann von 1856 bis 1859 die Schule in Hofwil bei Bern und bereitete sich sodann von 1859 bis 1861 an der Obern Industrieschule in Zürich zum Eintritt in die Eidg. Technische Hochschule vor, an der er von 1861 bis 1864 die Ingenieurwissenschaft studiert hat. Nach Erlangung des Diploms hörte er noch ein Semester an der Bauschule und trat dann seine Praxis an bei Studien für die Toggenburgerbahn. Bereits im Frühjahr 1865 finden wir ihn auf dem Ingenieurbureau der Stadt Zürich tätig, das damals unter Bürkli-Ziegler die Anlage der neuen Bahnhofstrasse in Arbeit genommen hatte. Zu Studienzwecken hielt sich dann Muralt vom Sommer 1867 bis Mitte 1868 in Paris, und weiterhin bis zum Frühjahr 1869 in London auf. Von hier aus schloss er sich der grossen Baufirma Waring brothers an, die ihn bei Aufnahmen und Einleitung von Eisenbahnbauten in Siebenbürgen beschäftigte. Der Kriegssommer 1870 führte ihn wieder in die Heimat zurück. Er absolvierte zunächst seine Militärdienstpflicht und trat dann in die Dienste der Nordostbahn. Für diese war er bei Projektierung, Absteckung und Bau der Bötzbergbahn, der Linien Winterthur-Koblenz (u. a. Bauleitung des Dettenberg-Tunnel zwischen Bülach und Embrach), sowie der linksufrigen Zürichseebahn beschäftigt bis zum Jahre 1877. Hieran reihten sich einige Jahre der Privat-tätigkeit und fortgesetzten Militärdienstes, in dem Muralt bis zum Geniemajor vorrückte. Bei der Wiederaufnahme der Arbeiten an der Gotthardbahn finden wir ihn von 1879 an als Bauführer des XXIV. Loses der Monte Ceneri-Linie in Taverne, welche Arbeit 1882 zu Ende ging. Im Juli des gleichen Jahres trat

er in den Dienst der Stadt Zürich, der seine Tätigkeit nunmehr gewidmet blieb; zunächst als Adjunkt des Stadtgenieurs, dann von 1891 an als Stadtgenieur der alten Stadt; nach der Stadtvereinigung 1893 als Kreisingenieur I und seit der Neuorganisation des städtischen Bauwesens als Stadtgenieur-Adjunkt I von Zürich. Bei seinem 1916 erfolgten Rücktritt vom Amt zeichnete ihn die städtische Behörde durch Ueberreichung einer Dankeskunde und eines schönen Silbergerätes aus.

Im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich Muralt in fröhren Jahren eifrig betätigt. Er stand ihm von 1894 bis 1897 als Präsident vor und nahm auch später an dessen Arbeiten lebhaften Anteil, zog sich aber in den letzten Jahren mehr und mehr auf die Ausübung seiner eigentlichen Amtstätigkeit zurück. Seine Alters- und Studien-genossen bewahren ihm das beste Andenken als einem treuen und selbstlosen Kameraden.

**† A. Haag.** In Biel ist am 1. April im Alter von 68 Jahren Architekt Oberst August Haag gestorben. Der Verstorbene entstammte einer angesehenen bernischen Arztfamilie; er besuchte in seiner Vaterstadt die höhern Schulen und absolvierte seine technischen Studien an der technischen Hochschule in Stuttgart. Nach der Heimat zurückgekehrt eröffnete er in Biel ein Architektur- und Ingenieur-Bureau. Mit seinem Mitarbeiter Ingenieur Greulich betätigte er sich sowohl bei der Aufstellung der Projekte als auch bei deren Ausführung an der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren<sup>1)</sup>, der Wengernalpbahn<sup>2)</sup> und der Gornergratbahn<sup>3)</sup>; ferner hat er die Projekte für die Eismeerbahn und die Wendelsteinbahn ausgearbeitet.

Auf dem Gebiete des Hochbaus hat A. Haag in Biel mit weitschauendem Sinn und mit einer seltenen Gründlichkeit viel Gutes geschaffen. Durch sein scharf ausgeprägtes Verantwortlichkeitsgefühl und sein allzeit korrektes Handeln erwarb er sich in und ausser Fachkreisen ein grosses Ansehen. Dem bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein hat er seit 1894 angehört und war Mitglied vieler städtischer Kommissionen; im Militär bekleidete er den Grad eines Obersten der Artillerie. Vornehm und herzlich im Verkehr wird die Erinnerung an ihn für alle, die ihn kannten, eine denkbar gute sein.

C. F. S.

### Miscellanea.

**Umbau einer Dampfmaschine in einen Kompressor.** Ein eigenartiger Umbau einer Maschinenanlage wurde von Ingenieur R. Lindner in Halle auf der Heinitzgrube in Beuthen ausgeführt. Wie wir der „Z. d. V. d. I.“ entnehmen, wurde eine dort befindliche Drehstrom-Dampfdynamo von 500 kW Leistung, die mit Rücksicht auf die nur 500 V betragende Spannung des Generators nicht mehr zur Stromerzeugung in Betracht kam, in einen Verbund-Kompressor umgebaut. Der Dampfzylinder wurde durch einen Druckzylinder ersetzt und der Drehstromgenerator als Synchronmotor weiter verwendet. Zur Inbetriebsetzung wird der Kompressor mit Druckluft angelassen, die in zwei alten, ausserdem zum Druckausgleich dienenden Flammrohrkesseln vorrätig gehalten wird. Der Hochdruckzylinder hat zu diesem Zweck entsprechende Steuer- und Lufteinlassorgane erhalten. Sobald die Parallelschaltung des Motors erfolgt ist, übernimmt dieser den Antrieb des Kompressors, der nach einer einfachen Hebelumschaltung als Drucklufterzeuger arbeitet.

**Eisenbetonbau für Deckenbelastungen von 10 000 kg/m<sup>2</sup>.** In Chicago ist vor kurzem ein fünfstöckiges Gebäude von 23 m Länge und 14 m Tiefe fertiggestellt worden, dessen Fussböden Belastungen von 3000 bis 10 000 kg/m<sup>2</sup> zu genügen haben. Diese

<sup>1)</sup> Band XX, S. 41 (13. August 1892), auch Band XXI, S. 80 (31. März 1893).

<sup>2)</sup> Band XXII, S. 50 u. ff. (August/September 1893).

<sup>3)</sup> Band XXXI, S. 116 u. ff. (April/Mai 1898).

<sup>1)</sup> Siehe „Deutsche Bauzeitung“ vom 16. Januar 1918.