

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 9

Artikel: Zur Erhaltung des "Muraltengutes" in Zürich
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82753>

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: 10.01.2026

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

Zum Vortrag Peter Behrens.¹⁾

Auf unsere Uebersendung der Kritik über den Vortrag von P. Behrens antwortet uns der „Deutsche Werkbund“, es sei nicht seine Sache, seine Vorstandsmitglieder zu überwachen und deren persönliche Redefreiheit zu beschneiden. Wir können das verstehen. Einstmals aber war der Deutsche Werkbund eine ziemlich homogene Gruppe Gleichgesinnter, und bei Arbeiten und Aeusserungen seiner Mitglieder glaubte man von vornherein eine gewisse Qualität, innere Kraft und Echtheit voraussetzen zu dürfen, und eine Zeitlang durfte man es. Der D.W.B. war ja dafür geschaffen worden, als sozusagen vornehmste Schutzmarke seinen Namen nur Qualitäts-Erzeugnissen mitzugeben.

Leider können wir den Eindruck nicht loswerden, dass dieses Niveau, ja ein gemeinsames Niveau überhaupt heute nicht mehr aufrecht erhalten wird, denn um schlechterdings allem seinen natürlichen Lauf zu lassen, selbst wenn es den Grundsätzen des Vereins in solcher Weise ins Gesicht schlägt, wie der fragliche Vortrag, dafür scheint uns kein besonderer Verein mehr nötig. Auch dürften ja, abgesehen von P. Behrens, Vorkämpfer der neuen expressionistischen Architektur in Deutschland wie etwa Korn oder Scharoun kaum noch nötig haben, irgendwie beschnitten zu werden; uns aber stand der unbeschnittene Werkbund, der *kulturelle Führerschaft*, und nicht nur bequemes Zusehen im Schlepptau des Kino-Rummels auf sein Panier geschrieben hatte, in der Achtung höher.

Es wird unsere Leser in diesem Zusammenhange interessieren, dass die Münchner „Jugend“ und die Berliner „Woche“ Sondernummern über den Nibelungenfilm, auf dessen Propaganda P. Behrens reiste, gebracht haben; und ebenso dass der Verlag Ullstein und die Agentur Mosse an dem Decla-Ufa-Film-Unternehmen beträchtlich beteiligt sein sollen. Damit wird vieles erklärlicher, aber umso trauriger. Dass aber der „Deutsche Werkbund“ zu diesem Treiben, das den Begriff „Deutsche Kultur“ als Kino-Anreisserei schamlos in den Schmutz zieht, schweigt, vielleicht schweigen muss, das ist denn doch bestürzend.

P. M.

Zur Erhaltung des „Muraltengutes“ in Zürich.

In Bezug auf die mit 140 m Radius angeblich zu enge Strassenkurve beim Muraltengut verweisen wir auf das am 16. Februar von uns bereits Gesagte (vgl. S. 81 bis 83). Inzwischen scheint das Kolumbus-Ei in Form eines gut eidgenössischen Kompromisses gelegt worden zu sein: man solle der geradern Strasse zuliebe die rückwärtigen Flügel abschneiden, den Mittelbau aber stehen lassen; so werde die schöne alte Fassade erhalten, ohne Beeinträchtigung der sogen. „Verkehrsbedürfnisse“. So habe der Quartierverein Enge beschlossen; mit allen gegen drei Stimmen. Schon ein Blick auf den Grundriss des Hauses (vgl. S. 83!) zeigt, welch schwierige und gewiss interessante architektonische Knacknuss hier winkt. Aber das ist eben das Bezeichnende: die „Fassade“ soll erhalten werden, die Teilansicht eines Torso, der dadurch zum Ueberfluss noch so schief zur „begrädigten“ Strasse zu stehen kommt, dass man ihn lieber gleich ganz begraben wissen möchte. An den Kostenaufwand für diesen Umbau wollen wir hier blos erinnern; dagegen sei nachdrücklich hingewiesen auf den Hilferuf, den Dr. Hans Trog in der „N. Z. Z.“ vom 26. Februar (Nr. 286) zur *Rettung des Ganzen* ertönen lässt, und dem folgende Sätze entnommen seien: ... „Es gehört nämlich eine solche Dosis Unempfindlichkeit gegen den Organismus einer Bauanlage wie das Muraltengut dazu, um kecklich zu dekretieren, man könne diese Anlage ohne Schaden einfach auseinander schneiden, und so das System entre cour et jardin einfach zu ruinieren: dass es sich reichlich lohnen würde, zu hören, welche „Architekten“ in unserer Stadt sich zu einer solchen Barbarei — denn um etwas anderes handelt es sich nicht — bekennen würden.“²⁾ Stände das Muraltengut in einer andern Schweizerstadt, sagen wir etwa in Genf, so würden gewisse unserer hiesigen Architekten in Hymnen auf eine solche Landhausanlage sich nicht erschöpfen können. Heute steht keiner von ihnen auf und sagt den Zürichern, den Bewohnern von Enge, was sie zu ruinieren sich anschicken.“ —

¹⁾ „Vom romantischen Zusammenklang der Künste“; vgl. dessen Kritik in der „S. B. Z.“ vom 19. Januar d. J. (Seite 34). Red.

²⁾ Arch. J. Freytag, der genannt wurde, gehört natürlich nicht dazu. Man lese hierzu auch den Artikel in „N. Z. Z.“ vom 27. Februar 1924 (Nr. 296).

Als Redaktion eines für die vorliegenden Fragen zuständigen Fachblattes können wir nicht umhin, diesen Hilferuf weiterzugeben, ja wir müssen ihn sogar aus Ueberzeugung wärmstens unterstützen. Für uns, die wir seit der Zürcher Städtebauausstellung 1911¹⁾ nicht müde werden, bei jeder Gelegenheit immer wieder hervorzuheben, auf was es zur Wiedererweckung eines künstlerischen Städtebaues ankommt, ist es sehr betrübend zu sehen, dass heute — 1924! — die masslose Ueberschätzung der „Verkehrsbedürfnisse“ immer noch so volkstümlich ist, dass sie droht einen Vandalismus zu veranlassen, dessen Möglichkeit wir schon längst überwunden wähten! Sind wir im allgemeinen baukünstlerischen Verständnis wirklich noch nicht weiter gekommen als damals, da vor bald 20 Jahren der „Heimatschutz“ gegründet und in Olten das Erinnerungsblatt verteilt wurde mit Albert Weltis Spott-Radierung auf die Schleifung der Solothurner Turn-Schanze mit den Versen Gottfried Kellers als Unterschrift:

Die Ratzenburg will Grosstadt werden,

Sie haut die alten Linden um ... usw.

Hier müsst' es heissen: „sie haut die schönste Zeder um“, die schönste der ganzen Schweiz nämlich; sie steht neben dem südlichen Flügel des Muraltengutes und der Verlust dieses Prachtbaumes käme noch dazu.

Möchten doch die Stadtväter, die nun zu entscheiden haben, gut beraten sein!

Carl Jegher, Ing.

Miscellanea.

Der Ausbau der Seestrasse Zürich-Wollishofen. Anlässlich des Ausbaues der Seestrasse beantragt die städtische Bauverwaltung (gemäss Weisungen vom 19. September 1923 und 6. Februar 1924) die 11 m breite Fahrbahn auf der äussern, rund 1200 m langen Strecke, d. h. von der Brunastrasse bis zum „Hirschen“ Wollishofen, mit *Granit-Kleinpflaster* in Bogenform und Teerverguss der Fugen zu belegen; *Stampfasphalt* würde rund 150 000 Fr. mehr kosten. Merkwürdigerweise wird gegenüber diesem, für jeden Sachkundigen selbstverständlichen Vorschlag der Behörde aus Wollishofer Kreisen neuerdings die Forderung nach Stampfasphalt-Belag laut, hauptsächlich unter Hinweis auf die rechtsufrige Seefeldstrasse, die ebenfalls Stampfasphalt erhalten habe, also kurz gesagt, weil Wollishofen sich durch das „weniger noble“ Kleinsteinpflaster hintangesetzt fühle. Demgegenüber scheint es geboten, zu zeigen, dass für den Antrag der städtischen Bauverwaltung nur durchaus *sachliche*, und zwar bau- wie auch betriebstechnische Gründe massgebend sind.

Den im Stadttinnern ins Gewicht fallenden *Vorzügen* des *Stampfasphaltbelages*: einer um etwa 20% grössern Lebensdauer und der etwas grössern „Geräuschlosigkeit“ als bei Kleinpflasterung, stehen *lauter Nachteile*, und zwar gewichtige gegenüber. Ausser den um 50% *höheren Anlagekosten* sind auch die jährlichen *Unterhaltskosten fast 40% höher*. Das müsste nun nicht allein entscheidend sein, wenn der Stampfasphalt dafür genügend Vorzüge böte; das Gegenteil ist aber der Fall. Erstens bedingt der *Aufbruch für Leitungsanschlüsse* (Gas, Wasser, Kanalisation, elektrische Licht- und Telephonkabel) bei Stampfasphalt viel höhere Kosten als bei Kleinpflaster, was bei dieser (im Gegensatz zum Seefeld) noch wenig ausgebauten Strasse stark ins Gewicht fällt; dies umsomehr unter Berücksichtigung auch der durch solche Aufbrucharbeiten bedingten *Verkehrsstörungen*. Sodann ist zu beachten, dass der *Fahrverkehr* — laut Verkehrszählungen bilden die Autos auf der Seestrasse 85% aller Fuhrwerke — sich auf Kleinpflasterung viel sicherer abwickelt. Stampfasphalt ist bei Regen oder Nebelwetter geradezu *gefährlich*, weil er den Automobilrädern den zum sichern Bremsen nötigen Reibungswiderstand nicht bietet. Dies wird noch verschlimmert durch die Gegenwart von Tramschienen und welkem Laub, das gerade in jener Strassenstrecke reichlich aus den angrenzenden Gärten fällt. Die *Gefahr des Gleitens* äussert sich in scharfen Kurven der Strasse auch ohne Bremsung; sie erzeugt selbst bei langsamer Fahrt oft unerklärliche *Drehungen der Autos*, gegen die der Lenker machtlos ist. Gefahrvermehrend kommen für die Seestrasse noch hinzu die Einmündungen der steil abfallenden Kappelstrasse und der Brunastrasse mit ihrem sehr lebhaften Autoverkehr. Wir geben daher inbezug auf die Sicherheit des Fahrens, aus eigener Erfahrung, im allgemeinen und besonders

¹⁾ Vgl. unser Eröffnungswort in S. B. Z. vom 4. Februar 1911.