

Zur Erhaltung des Münsterhofs in Zürich

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49768>

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.



Abb. 28. Lehrgerüst und Bogenschalung Punt de Brulf



Abb. 30. Punt de Brulf über den Vorderrhein bei Disentis

hohen Fahrgeschwindigkeiten sind die Stirnseiten abgerundet, nach oben und hinten leicht abgeschrägt und unten mit einer Blechschürze versehen. Im Innern verdienen die beiden geräumigen und sehr zweckmässig eingerichteten Führerstände besondere Beachtung.

In diesem Zusammenhang müssen auch noch die von den *Italienischen Staatsbahnen* ausgestellten Modelle der verschiedenen in ihrem Betriebe stehenden Drehstrom- und 3000 V-Gleichstromlokomotiven, sowie eine in grösserem Masstab ausgeführte Nachbildung einer 1000 PS-Gleichstromlokomotive der Pariser Untergrundbahn erwähnt werden.

3. Elektrische Triebwagen

Auch auf dem Gebiete der elektrischen Triebwagen konnte *Frankreich* mit interessanten Neukonstruktionen aufwarten, vor allem mit einem Gleichstrom-Doppeltriebwagen, der aus zwei, auf insgesamt drei zweiachsigen Drehgestellen ruhenden und ständig kurzgekuppelten Wagenkasten besteht. Zwanzig solcher Fahrzeuge sollen in kurzem für den erweiterten Vorortverkehr auf der seit dem Frühjahr 1937 elektrifizierten Strecke Paris-Le Mans der Chemins de fer de l'Etat in Betrieb genommen werden. Bemerkenswert sind daran vor allem die ganz aus nichtrostendem Stahl von 105 kg/mm² Festigkeit nach dem amerikanischen Budd-Verfahren hergestellten Wagenkasten. Diese Wagen sind bereits auf Seite 20* lfd. Bds. beschrieben worden.

Die *Italienischen Staatsbahnen* zeigten den von der Mailänder Firma Breda gebauten elektrischen Schnelltriebzug für 3000 V Gleichstrom, der auf Seite 289 von Bd. 110 beschrieben worden ist. Als Neuerung haben diese Fahrzeuge eine vollständige, automatisch durch Thermostate gesteuerte Klimatisierungsanlage erhalten. Der ganze Zug ist 62,86 m lang und wiegt leer 105 t. Er enthält neben einem 3 t fassenden Gepäckraum und einer elektrischen Küche nur Abteile 1. und 2. Klasse, sodass die Platzzahl mit 94 verhältnismässig klein ist. Die betriebmässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h; bei Ver-

suchsfahrten sollen aber 192 km/h erreicht worden sein. Es sind bereits mehrere solche Züge in regelmässigem Betrieb und dienen dabei hauptsächlich dem Schnellverkehr zwischen grossen Bevölkerungs- und Industriezentren.

Neben diesem Dreiwagenzug, der für die aufenthaltslose Zurücklegung von grossen Entfernungen gedacht ist, hat Breda auch einen elektrischen Triebwagen gebaut, der sich mehr für den Personenzugverkehr auf kürzere Entfernungen mit zahlreichen Halten eignet und an der Ausstellung ebenfalls zu sehen war. Es ist ein 27,86 m langer und nur 37 t wiegender Vierachser, der 23 Plätze zweiter und 56 Plätze dritter Klasse bietet. Die Drehgestelle besitzen Innenrahmen. Jede Achse wird durch einen Seriomotor von 92 kW Stundenleistung bei 3000/2 V angetrieben, wobei auch hier der Bianchi-Antrieb verwendet worden ist. Der Wagen ist nicht für die Mitnahme von Anhängern eingerichtet; dagegen ist die elektropneumatische Schützensteuerung für Fern- und Vielfachsteuerung gebaut, sodass bei Bedarf zwei oder mehr solcher Triebwagen zu eigentlichen Triebzügen vereinigt werden können. Die betriebmässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/h festgesetzt worden.

An der Seite dieser im Zeichen des Schnellverkehrs stehenden Vollbahn-Triebwagen nimmt sich ein vierachsiger Kleinbahn-Motorwagen der *belgischen Société Nationale des Chemins de fer vicinaux* recht bescheiden aus. Er ist gleichwohl bemerkenswert infolge seiner für Kleinbahnverhältnisse recht ansehnlichen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dabei soll er sich mit einer Länge von 14 m, einem Drehzapfenabstand von 6,2 m und einem Radstand der Drehgestelle von 1,9 m durch eine sehr gute Lauffähigkeit auf schlecht unterhaltenen Geleisen und in engen Kurven auszeichnen. Mit dem 20,5 t schweren und 30 bis 40 Sitzplätze fassenden Wagen sollen bei Stossverkehr schon bis zu 90 Personen befördert werden sein. (Forts. folgt)

Zur Erhaltung des Münsterhofs in Zürich

Diese stadtbaukünstlerische Frage, die gegenwärtig die Zürcher Bevölkerung lebhaft beschäftigt, ist so typisch, dass sie über ihre lokale Bedeutung hinaus die Aufmerksamkeit auch der weitem Fachkreise verdient. Es handelt sich um den Ersatz zweier an sich architektonisch belangloser alter Häuser, die aber als Bestandteile der Platzwand des Münsterhofs umso wichtiger sind, als dieser Platz eines der markantesten Gebilde der Zürcher Altstadt ist. Es liegt das Problem des neuzeitlichen Eingriffs in ein wertvolles altes Stadtbild vor, ein Problem also, das sich überall und immer wieder stellt, dessen Lösung sorgfältige Ueberlegung aller dabei mitwirkenden Faktoren zur Voraussetzung hat und grössten Takt des Architekten erfordert. Ein solcher Neubau mag an sich noch so «schön» sein, wenn er nicht in den architektonischen Rahmen seiner Umgebung passt, ist er fehl am Platz, dies umso mehr, je ausgeprägter der Gesamtcharakter der Oertlichkeit ist. Aus diesen allgemein gültigen Erwägungen sei diese Münsterhof-Angelegenheit auch hier erörtert anhand von Plänen und Bildern, die zwecks Erleichterung des Vergleichs auf den nachfolgenden Seiten einander gegenübergestellt sind.

Zunächst orientieren die Abb. 1 bis 3 über den gegenwärtigen Zustand, während Abb. 4 und 5 das Bauvorhaben zeigen. Es handelt sich um *zweierteil*: erstens möchte die Stadtverwaltung

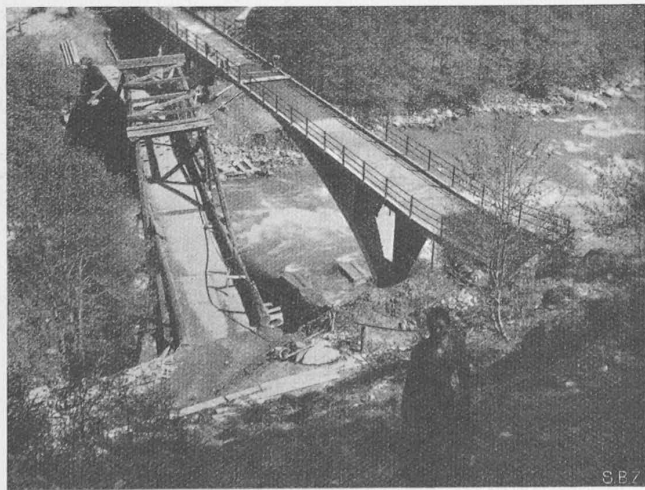


Abb. 29. Alter und neuer Punt de Brulf bei Disentis

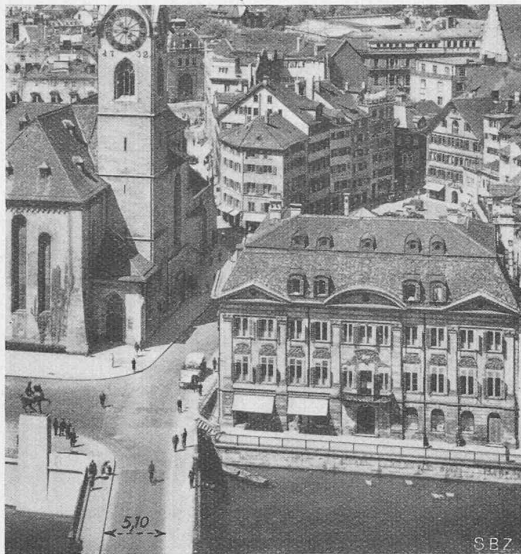


Abb. 2. Tiefblick aus Osten (vom Grossmünsterturm)
Vorn Meisenzunft, hinten «Waag» (Phot. Pleyer, Zürich)



Abb. 3. Aeltere Aufnahme des Münsterhofs mit der Ausfahrt gegen die Poststrasse
Südwestliche, leicht gebogene Platzwand, rechts das Zunfthaus «Waag»

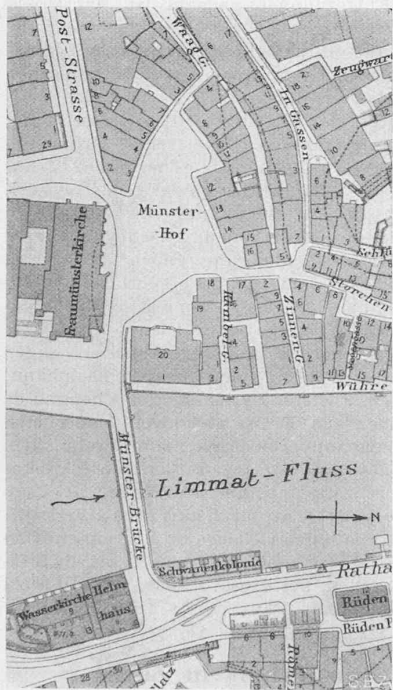


Abb. 1. Stadtplan-Ausschnitt 1 : 3000

den «unübersichtlichen und verkehrgefährdenden Engpass» zwischen Münsterhof und Fraumünsterstrasse beseitigen, also eine Verkehrsverbesserung erzielen. Dazu bietet Gelegenheit der zweite, der architektonische Umstand, indem der Besitzer der Häuser Nr. 148 und 149 (im Plan Abb. 5) diese durch einen Neubau (Abb. 4) ersetzen will. Dabei sollen die beiden alten Hausecken am sog. «Engpass» soweit zurückgenommen werden, dass zwei, durch eine 1 m breite, 18 m lange Insel getrennte Fahrbahnen von je 3,65 m (städt. Normalmass) anstelle der heutigen Fahrbahnbreite von 5,80 m treten können. Zudem soll im Neubau ein 4 m breiter Laubengang geschaffen und gegenüber, aussen um den Pfeiler der Münsterrecke herum, ein 2 m breites Trottoir geführt werden. Beim Neubau soll die Höhe der heutigen Traufkante mit 14,5 m beibehalten, dagegen die Front an der Ecke der Poststrasse herausgeschweift werden, wie im Plan Abb. 5 zu sehen. Die heute leicht eingeknickte Bauflucht am Münsterhof dagegen will man auf die ganze Neubaulänge gerade führen, wie auch gegen das Fraumünster (Abb. 4). Dadurch würde der heutige, dem Verkehrsfluss angeschmiegte polygonale Eckbau (Abb. 3) durch einen sehr harten, eben einen Fremdkörper ersetzt. Soweit der Sachverhalt, der die Einsprache der Oeffentlichkeit hervorgerufen hat.

Beginnen wir mit dem Verkehrsbedürfnis. Es ist selbstverständliche Pflicht einer städtischen Baubehörde, bei sich bietender Gelegenheit die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, dem Bedürfnis anzupassen. Nur ist hier das Bedürfnis offenbar überschätzt worden, denn der an sich schon verhältnismässig bescheidene Fahrverkehr durch den «Engpass» (von heute 5,8 m Fahrbahnbreite) dürfte nie wesentlich stärker werden. Der Münsterhof ist, wie Abb. 1 zeigt, ein zwischen die Verkehrsströme Bahnhofstrasse und Limmatquai vorzüglich eingebetteter, heute schon fast völlig belegter Parkplatz. Durchgangsverkehr erhält er fast nur aus der (Einbahn-) Storchengasse und von der Münsterbrücke; eigentlicher Durchgangsverkehr geht nicht über diesen Platz, schon wegen der für den Fahrverkehr sehr ungünstigen aber unabänderlichen Ausmündung der Münsterbrücke in den Limmatquai. Das geht deutlich hervor aus dem Verkehrszählungsplan Abb. 6; auch die dort eingetragenen, schon an sich schmalen Streifen des Stadthausquai und der Fraumünsterstrasse alimentieren den Münsterhof und vor allem den «Engpass» ganz unbedeutend: vom Verkehr über den Stadthausquai gehen $\frac{1}{5}$ abwärts, d. h. über die Münsterbrücke oder von Osten her in den Parkplatz; aus der Fraumünsterstrasse dagegen fahren nur $\frac{1}{4}$ der Fahrzeuge abwärts, und zwar fast ausschließlich in die Poststrasse mit Einbahn Richtung Paradeplatz. Der «Engpass» dient also heute schon, und ganz naturgemäss, fast nur dem Einbahnverkehr aus dem Münsterhof hinaus. Eine neuerdings, Freitag 14. d. M. von 11.30 bis 12.30 h, 13.40 bis 14.40 h und 17.30 bis 18.30 h, also während der Stosszeiten im «Engpass» durchgeführte Zählung der Motorfahrzeuge ergab ein Stunden-Maximum von 171 ausfahrenden und blos 31 in den Münsterhof ein-

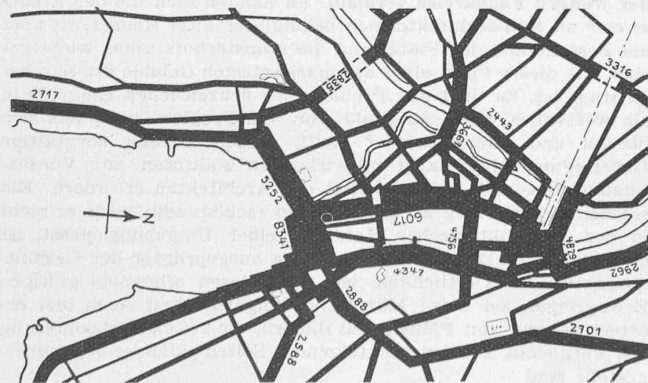


Abb. 6. Graph. Darstellung des Motorfahrzeugverkehrs am 16. Sept. 1936 während 7 1/2 Stunden. 1 mm Breite = 1500 Fahrzeuge (Cliché aus Band 110, Nr. 19, Seite 243)

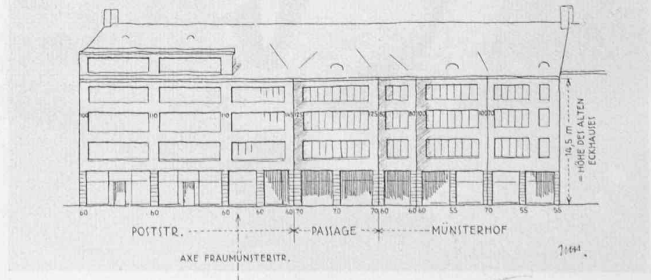


Abb. 10. Fassadenschema zum Vorschlag Haefeli. — 1 : 800

Abb. 4. Modifiziertes Projekt der Architekten E. & B. WITSCHI, Zürich
(mit Abfallrohr zur Unterteilung der geraden Nordfront)

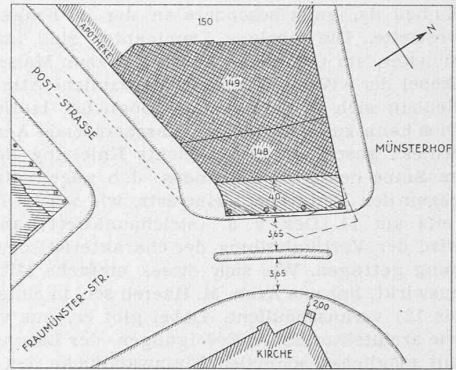
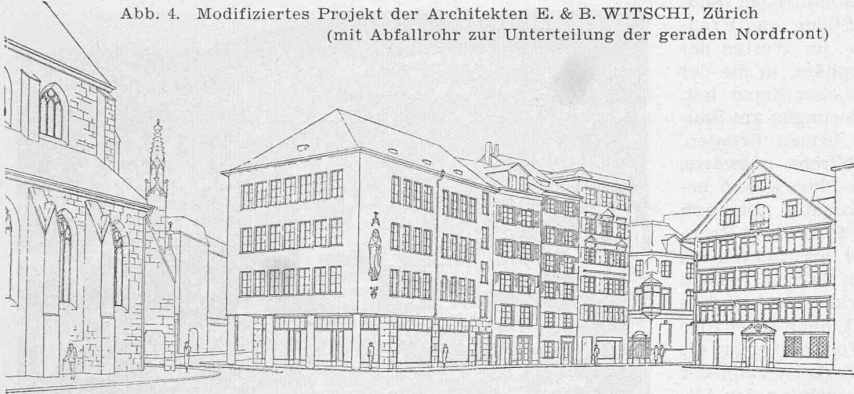
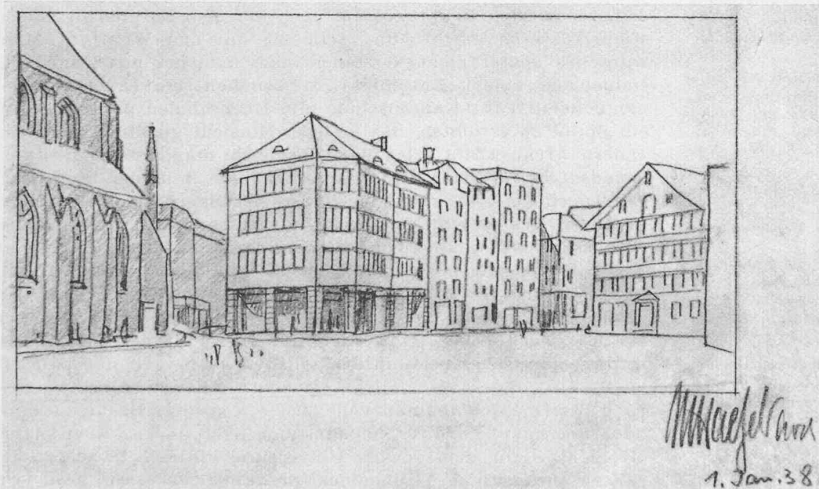


Abb. 5. Plan 1 : 800 des amtlichen Projekts
Strichpunktirt Abänderungs-Vorschlag

fahrenden Autos, also ein Verhältnis von rd. 6 : 1. In diesen *Stosszeiten* benützen somit diese Durchfahrt im ganzen nur etwa 3 Motorfahrzeuge pro Minute. — Vergleichsweise ergab die Zählung vom 11. September 1936 in dem nur 4,85 m breiten Ulmbergtunnel im $7\frac{1}{2}$ stündigen *Durchschnitt* in der Minute 6,3 Motorfahrzeuge; ebenfalls vergleichsweise — hinsichtlich der Fahrbahnbreite — sei verwiesen auf die Münsterbrücke mit 5,1 m, und, als Beispiel aus einem *wirklichen* Grosstadtverkehr, auf die Durchfahrt der Herrengasse, einer ausgesprochenen Durchgangstrasse der Wiener-Innenstadt bei der Spanischen Reitschule (Abb. 7); dort wird auf nur 4,5 m Fahrbahn in beiden Richtungen erheblich schneller gefahren als bei uns, und es geht auch so. Selbstverständlich ist das ein extremer Fall und keineswegs vorbildlich, so wenig wie die dortigen Fussgängerwege von 1,20 bzw. 1,55 m; wir wollen mit diesem Hinweis nur andeuten, dass man das Verkehrs-«Bedürfnis» nicht überschätzen soll. Am Münsterhof genügen die 5,8 m Durchfahrtsweite dem heutigen und auch dem Zukunftsverkehr vollauf, umso mehr, als man wegen der Kurve zur Geschwindigkeits-Verminderung ge-

zwungen wird. Will man die Sicherheit des Fussgängers an dieser Stelle vermehren, so könnte der, wie wir gezeigt haben, effektiv sozusagen von selbst entstandene Einbahnverkehr Richtung platzauswärts vorgeschrieben werden, ohne dass berechtigte Verkehrsinteressen spürbar berührt würden. Es ist dabei nicht ausser Acht zu lassen, dass so breite Fahrkanäle zum Schnellerfahren geradezu verleiten, was keineswegs im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit liegt.

Damit gehen wir über zur Besprechung des *architektonischen Problems*, für dessen Lösung die Verbreiterung der Durchfahrt viel weniger entscheidend ist, als die Form der Baufuchten im Hinblick auf den Masstab der Fassadenflächen. Wie aus den Abb. 2 und 3 erhellt, liegt der charakteristische Reiz des Münsterhofs in der Kleinteiligkeit seiner vertikal gegliederten Platzwände. Es sind schmale, an sich durchaus uninteressante und unterschiedliche Bürgerhäuser, die den Platz umranden. Aber trotz ihrer Unterschiede bilden diese Fronten eine geschlossene Einheitlichkeit; wie die verschieden gearteten Mannen Schulter an Schulter im Ring einer Landsgemeinde, so stehen auch sie als



Skizzen von Arch. M. HAEFELI sen. zu
Neubau und Durchfahrt am Münsterhof

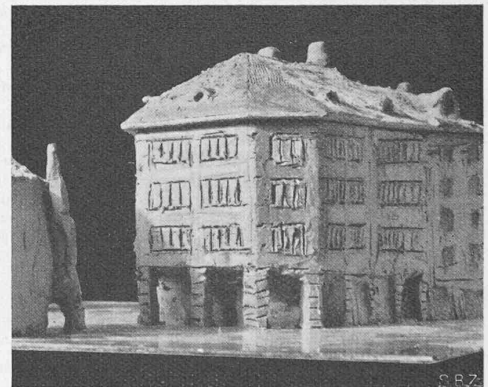


Abb. 11. Platzbild vom Hofportal der «Meise» aus gesehen?

Abb. 12. Modellbild (Standpunkt wie Abb. 11)

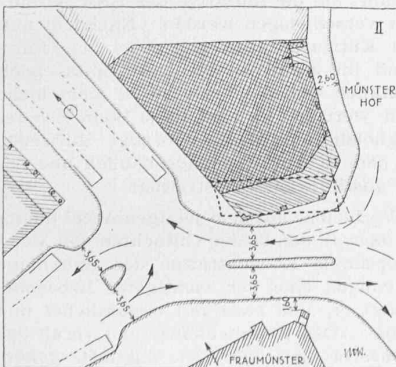


Abb. 9. Vorschlag Haefeli mit Insel 1 : 800

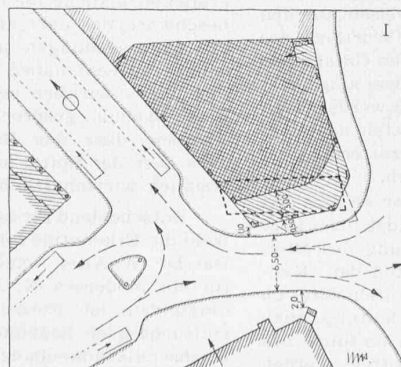


Abb. 8. Vorschlag Haefeli ohne Insel

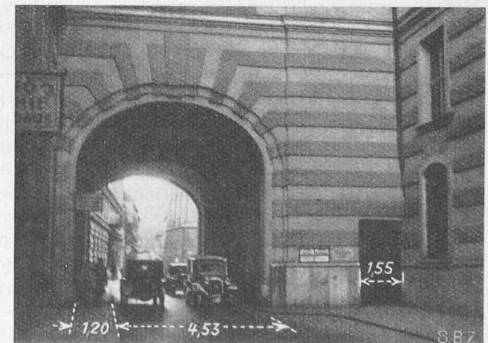


Abb. 7. Durchfahrt der Herrengasse bei der Spanischen Reitschule in Wien

Einheit da, ganz besonders an der in Frage kommenden Südwestseite. Die einzigen Dominanten sind im Süden das Fraumünster, im Osten das Zunfthaus «zur Meisen», im Westen der Giebel der «Waag». Das ist die bauliche Atmosphäre, in die der Neubau sich unbedingt und möglichst lautlos einzufügen hat. Dies kann zum Glück ohne einschneidende Änderungen am Bauprojekt geschehen durch leichte Knickung der beiden Fronten, im Sinne des alten Bestandes, d. h. gegen die Kirche auswärts, gegen den Platz leicht einwärts, wie wir es im Plan Abb. 5 bereits am 14. Dez. v. J. (strichpunktiert) angedeutet. Dadurch wird der Vertikalteilung der charakteristischen Platzwand Rechnung getragen. Wie sich dieses einfache Mittel architektonisch auswirkt, hat uns Arch. M. Haefeli sen. in einigen Skizzen (Abb. 8 bis 12) veranschaulicht. Dabei gibt er, aus verkehrstechnischen wie architektonischen Erwägungen, der Lösung I, ohne Insel, also mit möglichst schmaler Platzwandlücke den Vorzug. Mehr als 6,5 m Fahrbahn wird wohl auch eine spätere Verbreiterung der Storchengasse nicht erhalten, denn eine Durchbrechung der Altstadt mit einer eigentlichen Durchgangstrasse hielten nicht nur wir weder für nötig noch erwünscht, sondern vom stadtbaulichen Standpunkt aus für unverantwortlich. Auch bei der Arkade im Neubau dürften 3 m reichlich genügen; die Berner Lauben haben ja einen ungleich stärkeren Verkehr zu bewältigen und sie tun es auch. Möge man doch an den dafür massgebenden Amtstellen — nicht nur bei uns — solche Verbreiterungen nicht überreich bemessen; man bedenke, dass die Zeiten der Stadtentwicklungen ins vermeintlich Ungemessene (geradlinige Extrapolation intensiver Hochkonjunktur-Anstiege!) vorbei sind.

Die fast genau gleichen Vorschläge über Knickung der Neubaufassaden macht auch die *Kant. Natur- und Heimatschutz-Kommission* (unter Mitwirkung der Arch. Werner Pfister, Prof. R. Rittmeyer und A. Kölla), die sich in einem einlässlichen Gutachten an die Regierung zu der Frage äussert. Ihre Schlussfolgerungen lauten wie folgt:

«Im einzelnen hält die Natur- und Heimatschutzkommission folgende Massnahmen zum Zwecke einer bessern Einordnung des geplanten Gebäudes in die bestehende Umgebung und Angleichung an das überlieferte Bild des Münsterhofes für erforderlich:

- Brechung der Baulinie und der Gebäudefront gegen den Münsterhof im letzten Viertel gegen die Fraumünsterkirche, entsprechend dem bisherigen Verlauf der Mauerflucht dasebst.
- Brechung der Baulinie und der Stirnfassade gegen die Fraumünsterkirche im äussern Drittel rechts. Durch diese Brechungen passen sich die Gesims- und Fensterlinien und die Fassadenflächen der alten Situation wesentlich besser an.
- Beseitigung der Schweifung der Front gegen die Poststrasse über den Gehweg hinaus. Durch diese Schweifung würde der schöne Blick gegen die Grossmünstertürme vom Paradeplatz her beeinträchtigt. Der Verzicht auf die Schweifung bedeutete zudem eine Verkürzung der Fassade gegen die Fraumünsterkirche. Dieser Verzicht ist unerlässlich.

Zu verbessern wäre das Projekt ausserdem in folgenden Beziehungen:

- Herabsetzung der Höhe des Erdgeschosses und des Laubenganges um 30 cm auf 3,1 m.
Dadurch würde die Erdgeschosshöhe des Neubaus derjenigen der Nachbarhäuser der Münsterhoffront angeglichen und das Massstäbliche zum Fraumünster und zu den Zunfthäusern zur Waag und zur Meise sowie zur Gesamtbebauung des Münsterhofes verbessert.
- Ausführung der Fassade in Putz mit Hausteineinfassung.
- Angleichung der Farbe des Neubaus an die der Nachbarhäuser.
- Verzicht auf jeden dekorativen Schmuck der Fasadendurchbrüche oder Plastiken. Neue Bauten am Münsterhof sollen nirgends durch auffällige Dekorationen den Blick auf sich lenken.
- Massivere Gestaltung der Stützen des Durchganges.»

Die kant. Baudirektion hat dieses Gutachten an den Stadtrat weitergeleitet mit dem Beifügen, sie «schliesse sich den Schlussfolgerungen der Kommission an, und ersuche den Stadtrat alles zu tun, damit nicht eine spätere Generation den Vorwurf erheben kann, es sei einer der schönsten Plätze der Stadt Zürich ohne Not für immer verunstaltet worden.» — Wir verweisen auf den in «NZZ» vom 15. Jan. (Nr. 83) veröffentlichten Wortlaut des auch in seinen allgemeinen Erwägungen interessanten Gutachtens und schliessen unsern Bericht in zuversichtlicher Erwartung, dass das Projekt die erforderliche Umarbeitung erfahren werde. Diese Erwartung ist umso berechtigter, als die Architekten des Neubaus, E. und B. Witschi, von Anfang an den hier erörterten Forderungen alles Verständnis entgegengebracht haben.

Auf Initiative von Dr. E. Richner, Redaktor der «NZZ», hat sich schon Mitte Dezember v. J. ein Komitee gebildet, das, über seine zunächst liegende Bemühung für die Erhaltung des Münsterhofes hinaus, in Verbindung mit dem Präsidenten der «Kantonalen Natur- und Heimatschutz-Kommission» prüfen wird, ob und mit welchen gesetzlichen Mitteln für die Erhaltung auch anderer markanter Plätze und Gassen der Altstadt im Sinne des Denkmalschutzes vorbeugende Massnahmen getroffen werden können.



Abb. 1. Proj. Kantonspital Zürich, vom Uetliberg (im Fernrohr) gesehen

Zur Frage des Zürcher Kantonspitals

Zur Frage des Zürcher Kantonspitals hat die Ortsgruppe Zürich des BSA in einem Schreiben an die kantonsrätliche Kommission Stellung genommen, und zwar gegen das auf S. 285* letzten Bandes (Nr. 23 vom 4. Dez.) gezeigte Projekt des Hochbauamtes, das einen Neubau auf dem heutigen Gelände vorsieht. Wie wir dem Januarheft des «Werk» entnehmen, sind die Einwände des BSA folgende: unverzeihliche Schädigung des Stadtbildes durch den 170 m langen und 35 m hohen, schiefwinklig zu den Hochschulbauten gestellten Baukörper, ungenügende Grundfläche auch für das reduzierte Bauprogramm, was sich in zu engen Binnenhöfen auf der Rückseite des Hauptbaues auswirke, zu wenig Ruhe und zu schlechte Luft dieser Lage, Preisgabe der letzten freien Erweiterungsflächen für E.T.H. und Universität. Der BSA ist der Ansicht, dass der Neubau gemäss dem reduzierten Bauprogramm auch auf dem Burghölzli gelände studiert werden sollte, und schliesst mit den Worten: «Man würde es später nicht verstehen, dass man nur aus Ungeduld, endlich zu einem Entschluss zu kommen, die Erweiterungsmöglichkeiten für Kantonschule und Hochschulen preisgibt, um ein Spital zu errichten, das in jeder Hinsicht günstiger auf dem andern Areal erbaut würde». — Vergleicht man diese eindeutige, grundsätzlich verständliche Stellungnahme mit den praktisch wohlbegründeten Argumenten der regierungsrätlichen Weisung, so lassen sich in den Fachkreisen noch langwierige Diskussionen voraussehen. Eine allgemeine Uebereinstimmung der Meinungen dürfte am ehesten hinsichtlich der Nachteile des amtlichen Projektes für das Stadtbild zu erwarten sein. Da jedoch der in der amtlichen Projektskizze vorgesehene Hauptbau wohl noch um ein Stockwerk erniedrigt werden und zudem mit der Farbtonung in dieser Hinsicht bekanntlich sehr wirksam geholfen werden kann, wird dieser Nachteil an Gewicht verlieren. Die Erweiterung der Hochschulbauten vollends — wenn das Bedürfnis darnach überhaupt eintritt — kann auch nach andern Richtungen erfolgen, wofür sich sowohl Universität wie E. T. H. schon vor Jahren die nötigen Grundstücke vorsorglicherweise gesichert haben (vergl. z. B. Skizzen Prof. Salvisberg, Bd. 104, S. 3, Abb. 1 und 2). Ebenso falsch, wie einen übereilten Entschluss zu fassen, wäre es, zu keinem Entschluss kommen zu können; darin erblicken manche die Gefahr, die die Initiative des BSA heraufbeschwört, das darf nicht verschwiegen werden. Nachdem nun die Untersuchungen und Entwurfstudien sich über ein Jahrzehnt erstreckt haben und die Zustände im alten Spital noch viel länger wirklich bedenklich sind, darf doch wohl nicht mehr von Ungeduld gesprochen werden. Es besteht ja kein Zweifel darüber, dass das Burghölzliareal grosse Vorzüge aufweist; dass aber der Spital auf dem heutigen Gelände baulich und betrieblich wirtschaftlicher ausfällt, ist unbestreitbar.

Entscheidend für das Verbleiben auf dem jetzigen Areal dürfte wohl die Erkenntnis sein, dass, lt. den beiden Gutachten von Med.-Rat Dr. W. Alter «eine optimale Konzentration der Bauanlage für ein modernes Krankenhaus eine der wichtigsten Lebensbedingungen» ist. Ferner sagt er, und zwar mit einlässlicher und einleuchtender Begründung: «Das Krankenhaus, und vorab das Hochschulkrankenhaus unserer Zeit und der Zukunft, gehört mitten hinein in das Zentrum seines Wirkungsbereichs. Es soll sich an die Strasse stellen — und es hat dabei lediglich darauf