

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 78 (1960)
Heft: 51

Artikel: Der Zürcher in seiner Stadt: (Und warum die Fleischhalle abgebrochen werden darf)
Autor: Schwyn, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65008>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

etwas vereinfacht — in vier Gruppen einteilen: vorübergehende Einschränkung durch die Projektierungszonen, Eingriffe, die durch die Ausführung freigegebener Projekte entstehen, durch Baulinien bedingte Bauverbote und geringe, durch getroffene Sicherheitsvorkehrungen bedingte Eingriffe. Diesen Eingriffen widmete der Referent gründliche Ausführungen, die u. E. ebenfalls grosse Bedeutung im Zeitpunkt der Verwirklichung erlangen werden.

Dr. iur. *Walter Raissig*, Zürich, Sekretär des Schweizerischen Haus- und Grundeigentümergebietes, befasste sich in seinen Ausführungen mit der *Schonung des privatwirtschaftlich genutzten Bodens*. Die drei Methoden der Bereitstellung des Landes für den Strassenbau: der freihändige Erwerb, die Landumlegung und schliesslich die Enteignung erfahren eine eingehende Würdigung, wobei sich der Referent aus sehr begreiflichen Gründen und mit Recht für die beiden ersten einsetzte. Besonderes Gewicht legte er auf die Beschaffung von Realersatz, was heute von den Kantonen mit Erfolg praktiziert wird und sich bei Güter-Um- und -zusammenlegungen gut auswirken wird. In seinen weiteren Ausführungen fasste er sich mit der Entschädigungsfrage und stellte auch die Forderung auf, die Orts- bzw. Regionalplanung in den Dienst der Sache einzuspannen. Das Institut der Baulinie mit ihren Folgen für die Landeigentümer, verbunden mit dem Heimschlagsrecht, und die Auflage von Projektierungszonen mit zeitlich begrenztem Bauverbot stellen weitere Belastungen des Grundeigentums dar, das wohl oder übel einen Aderlass über sich ergehen lassen müsse, denn schliesslich sei es nicht möglich, verkehrssichere und grosszügig angelegte Autobahnen zu bauen, ohne Land zu beanspruchen.

Fürsprecher *Josef Britschgi*, Direktor des TCS, Genf, behandelte in seinem Referat die *Finanziellen Probleme des Strassenbaus*. Die Baukosten sind mit 5,7 Milliarden Franken geschätzt, vorsichtigerweise setzt man diese Zahl als Minimum in Rechnung. In den Jahren 1962 bis 1965 werden jährlich rd. 500 Millionen verbaut, für Nationalstrassen I. und II. Klasse sollen aus dem Treibstoffzollertrag vom Bund 80 % der Baukosten (Expresstrassen 70 %) übernommen werden, für Nationalstrassen III. Klasse sind die Bundesbeiträge zwischen 50 % und 80 % gestaffelt. Gesamthaft gehen rd. 4,3 Milliarden zu Lasten des Bundes, während die Kantone rd. 1,4 Milliarden zu übernehmen haben. Die Beschaffung dieser enormen Mittel ist angesichts der Tatsache, dass Strassen aus öffentlichen Mitteln produziertes und unterhaltenes Gemeingut darstellen und unentgeltlich benützt werden dürfen, besonders schwierig. Der Referent setzte sich daher eingehend mit den möglichen Finanzierungsmethoden auseinander, die sich grundsätzlich darin unterscheiden, dass entweder Anleihen aufgenommen werden könnten oder die laufenden Steuereinnahmen zur Deckung der Baukosten verwendet würden. Die Planungskommission entschied sich für ein gemischtes System mit einem Zollzuschlag von 3 Rappen je Liter, was zur Folge gehabt hätte, dass 3,6 Milliarden aus diesen Einnahmen des Bundes zur Verfügung gestanden wären, während 700 Millionen durch Anleihen zu decken gewesen wären. Bundesrat und Bundesversammlung entschieden sich aber bekanntlich für einen Zuschlag von 7 Rappen je Liter, wodurch Konfliktstoff entstanden ist.

Als letzter Referent der Tagung sprach Regierungsrat Dr. *P. Meierhans*, Zürich, über *Strassenunterhalt und Betrieb auf den Nationalstrassen*. Der Unterhalt ist Sache der Kantone. Dazu gehören Instandhaltung und Erneuerung, Schneeräumung und Glatteisbekämpfung, Unterhalt der Nebenanlagen. Zum Betrieb, der ebenfalls den Kantonen überbunden wird, gehören Signalisationen, Ventilationseinrichtungen in Tunneln und die Ueberwachung der Anlagen mit ihrer Umgebung, dies zur Gewährleistung einer möglichst hohen Fahrsicherheit. Diese neue Aufgabe erfordert naturgemäss eine neue Organisation zu ihrer Bewältigung; die Ausscheidung von Spezialequipen wird nötig werden, ebenso die Einrichtung von Strassenmeistereien, die mit ausreichendem Personal zu dotieren und mit zweckmässigen Maschinen auszurüsten sind. Abschliessend befasste sich der Referent mit den einzelnen Aufgaben etwas näher.

Rechtsprobleme der Kantone und Gemeinden beim Nationalstrassenbau

DK 625.711.1.001.1:34

Das Oktoberheft, Nr. 18/19, des «Schweizerischen Zentralblattes für Staats- und Gemeindeverwaltung»¹⁾ befasst sich ausführlich mit den Rechtsproblemen, die den Kantonen und Gemeinden auf Grund der neuen Bundesgesetze und im Hinblick auf den bevorstehenden Bau der Nationalstrassen erwachsen. Es stellt somit eine wertvolle Ergänzung zur Sammlung der an den Verwaltungskursen der Handelshochschule St. Gallen gehaltenen Vorträge dar. Dr. *F. Endtner*, Sektionschef im Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau, Bern, behandelt die *Anpassung der kantonalen Strassenrechtsordnungen an das Nationalstrassengesetz vom Bunde aus gesehen*, während Fürsprecher Dr. *Max Hofstetter*, Departementssekretär, Luzern, und Präsident der Bausekretärenkonferenz, ein ähnliches Thema durcharbeitet, nämlich die *Rechtsform der kantonalen Ausführungserlasse zum Nationalstrassengesetz von den Kantonen aus gesehen*. Beide Aufsätze sind die Niederschriften von Referaten, die an der Bausekretärenkonferenz gehalten worden sind. Sie geben einen tiefen Einblick in die noch zu überwindenden Schwierigkeiten und wecken das Verständnis für unseren föderalistischen Staat mit der komplizierten Gesetzgebung, die sogar für diesen sehr zentralistischen Stoff notwendig wird. Fürsprecher *Hans Siegenthaler*, Sekretär der Baudirektion des Kantons Bern, beschreibt den *Entwurf einer bernischen Ausführungsverordnung zum Nationalstrassengesetz* mit allgemeinen Bestimmungen, Projektierung, Landerwerb, Bau und Unterhalt. Die einzelnen Abschnitte der Verordnung werden ausführlich beschrieben. Der Kanton Solothurn wählt statt der Verordnungs- die Gesetzesform zur Schaffung der kantonalen Vorschriften für den Bau der Autobahnen. Dr. *Urs Schwarz*, juristischer Sekretär des Baudepartementes, Solothurn, berichtet über die *Ausführung des Nationalstrassennetzes im Kanton Solothurn* und erläutert den Entwurf des Gesetzes mit allgemeinen Bestimmungen, Vorschriften für Planung und Bau, Betrieb und Unterhalt und Finanzierung der Nationalstrassen. Dr. *Alfred Kuttler*, Departementssekretär des Baudepartementes des Kantons Basel-Stadt, befasst sich in seinen Ausführungen mit dem *Strassengesetz des Kantons Basel-Stadt im Dienste des städtischen Expresstrassenbaues* mit spezieller Berücksichtigung der Strassenplanung und deren Sicherung und dem Landerwerb, wobei die kantonalen Rechtsinstitute und die Anwendung derselben besonders behandelt werden. Dr. *R. Kappeler*, Sekretär des städtischen Tiefbauamtes, Zürich, nimmt in seinen *Bemerkungen zum Expresstrassenbau* Stellung zur Kompetenzverteilung zwischen Kanton und Stadt, zum Instanzenzug, zu den Projektierungszonen, zur Vorzeitigkeit der Stellungnahmen, und zur Frage der Volksabstimmung. Dr. *Werner Dubach*, Oberrichter, Aarau, trägt zu diesem interessanten Heft *kritische Bemerkungen zum Landerwerb für die Nationalstrassen* bei.

Die Nr. 18/19 des Zentralblattes, die den am Nationalstrassenbau interessierten Kreisen grosse Dienste leisten wird, enthält zum Schluss die einschlägigen Gesetze im vollen Wortlaut, nämlich: den *Auszug aus der Bundesverfassung*, das *Bundesgesetz über die Nationalstrassen*, und den *Beschluss der Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstrassennetzes* mit der Liste der festgelegten Strassenzüge.

¹⁾ Verlag Orell Füssli, Zürich, Preis 3 Fr.

Der Zürcher in seiner Stadt

DK 711.524

(und warum die Fleischhalle abgebrochen werden darf)

Wir geben einer Stimme Raum, die sich gegen die Erhaltung der Fleischhalle wendet. Obwohl wir immer noch dafür einstehen, diesen seinem Zweck entfremdeten und gewiss nicht zu den Baudenkmälern zählenden Bau zu erhalten — so lange zu erhalten, bis abgeklärt ist, wie sich Limmat-

raum und Altstadt entwickeln sollen — wollen wir den Gegnern der Fleischhalle das Recht einräumen, auch ihre Meinung hier zu vertreten. Vielleicht führt diese Diskussion weiter. Mit einfachem Abbruch, mit partieller Strassenverbreiterung erreichen wir nichts, weil die Verkehrsknoten am Bellevue, beim Helmhaus, an der Rudolf-Brun-Brücke und vor allem am Central liegen. Wie viel sinnvoller müsste es sein, das Ganze zu prüfen, den ganzen Verkehrsablauf, den öffentlichen und privaten, den motorisierten und den nichtmotorisierten und dazu das räumliche Bild, das uns im Herzen der Stadt so wesentlich erscheint. Die Erhaltung der Fleischhalle im Sinne eines langfristigen Provisoriums gäbe uns Zeit, darüber nachzudenken.

Red.

Der Zürcher liebt seine Stadt, manchmal nur heimlich, aber das ist erlaubt. Er findet nicht alles schön; nein — vieles sieht er ungern und er kritisiert, denn seine Liebe ist echt, nicht schwärmerisch. Sein Blick erlauft sich am einmaligen St. Peter, toleriert die Bauten der Universität und der ETH, erfreut sich am glitzernden Wellenspiel der Limmat und senkt sich verschämt vor den Zeilenbauten der Wohnquartiere. Sein Horizont ist etwas mehr als eineinhalb Meter über dem Erdboden; auf dieser Höhe wirkt die Stadt auf ihre Bewohner und auf diese Höhe muss sich das Urteil des Architekten beziehen, wenn der Mensch das Mass der Dinge sein soll. — Und er soll es doch.

Fussgängerparadies, ja — aber mit den Augen des Stadtplaners und nicht mit den Augen eines träumenden Mädchens, denn unsere Städte sind voller Vehikel, Geknatter und Gestank. Wenn wir dem Fussgänger den Erdboden zurückgeben wollen, so müssen wir dem Vehikel sein Revier zuweisen, und dieses Revier muss selbstredend so gross sein, dass das Fahrzeug Platz hat, sonst gibt es Beulen. Der Verkehr hat nicht die Priorität, aber er ist Bestandteil der Stadt wie das Klosett der Wohnung. Beides kann man verleugnen, nicht sehen wollen, ins Dunkle verweisen, aber beides ist trotzdem da und verpestet die Luft. Es wird besser sein, zu bejahen, damit wir die Kontrolle nicht verlieren. Wir dürfen es sogar in die Gestaltung einbeziehen.

Wie herrlich, ein Einkaufszentrum zu finden, wo kein Auto uns belästigt. Dazu brauchen wir aber eine Strasse für die Lieferanten — unter, über, oder neben den Fussgängern. Ist sie nicht da, so bleibt das übrige Utopie.

Früher, als die Limmat breiter war und die Häuser noch am Wasser standen, war der Fluss die Strasse für den Schwerverkehr. Das hat sich geändert, denn das Auto ist rationeller und liefert bis vors Haus. Die historische Entwicklung führte von der Wasserstrasse zur Fahrstrasse, und aus der historisch gewachsenen Situation heraus ist das Limmatquai eine gerne benutzte, rasche Verbindung vom rechten Seeufer ins Limmattal. Aber eine weitere historische Betrachtung ist von Bedeutung: Unsere Gegend war nicht immer so dicht bevölkert. Es gab eine Zeit, wo man die Geselligkeit suchte. Man wollte nicht allein sein. Damals hatten die Städte noch andere Funktionen. Sie waren nicht nur Handelszentren, sondern vor allem Repräsentanten von Fürstentümern und wurden auch öfters zu diesem Zwecke gegründet (Zähringerstädte). Starke Bollwerke und Ringmauern schützten vor Gesindel und fremden Kriegsmächten. Die Menschen wohnten eng zusammen und in einer halben Stunde konnte man die ganze Stadt durchschreiten. Die freie Landschaft war also in unmittelbarer Nähe. In der Stadt selbst herrschte die Geschwindigkeit des Fussmarsches von 4 km/Std. In dieser Harmonie kriegte niemand den Asphaltkoller. Aber die historische Entwicklung liess sich nicht aufhalten. Maschine, Geschwindigkeit und Produktion brachen in unser Dasein ein und änderten die Funktion der Stadt. Die Repräsentation ist heute nur noch sekundär. Aus den ehemaligen Werkstätten der Handwerker, welche damals nur für die Belange der Stadt und ihrer Bürger arbeiteten, sind automatisierte Grossbetriebe geworden, und die Produktion steht im Vordergrund des Interesses. Der Städter — Arbeiter der Industrie — ist darauf angewiesen, in der Nähe der Produktionszentren zu wohnen. Gezwungenermassen sind die Industrieorte überbevölkert. Wenn der Mensch nicht weiter vereinsamen soll, ist es wich-

tig, ihm das Alleinsein in der Natur, und dies in nächster Nähe seines Wirkungskreises zu ermöglichen. In der Stille findet er seine Seelenruhe wieder, und nur so ist er zu einer gesunden Geselligkeit fähig.

Unsere Städte sind ins Gigantische angewachsen. Als in früheren Jahrhunderten die Stadtluft noch nicht vom Benzingestank verpestet war und keine mörderischen Geschwindigkeiten den Bürger gefährdeten, konnte man in einer guten Viertelstunde aus der Stadt heraus in die natürliche Umgebung gelangen. Im heutigen Zeitalter des gehetzten Menschen, wo eine Strassenüberquerung aus Höflichkeit gegen das Auto zu Laufschrift verpflichtet, brauchen wir eine Stunde, bis wir der Stadt und vor allem dem plan- und seelenlosen Vorstadtsumpf entronnen sind. Da ist es wichtig, dass Sonne und Raum in der Stadt Einzug halten.

Nicht nur jedes Tier, sondern auch der Mensch hat seinen Sozialabstand. Dieser dürfte zwischen ein und zwei Meter liegen. In unserem Tagesablauf wird uns aber dauernd auf unserem Sozialabstand herumgetrampelt. Im Vehikel des öffentlichen Verkehrs sind wir in Tuch-, ja Hautföhlung von Mitbürgern, welche wir ins Pfefferland wünschen. Wenn einem Tier zu nahe getreten wird, flieht oder greift es an; auf jeden Fall legt es eine grosse Nervosität an den Tag. Der Mensch kann weder fliehen, noch angreifen, sonst kommt er mit der Gesellschaft in Konflikt. Aber er darf grosse Nervosität zeigen und das tut er ausgiebig.

Das flackernde Auge des Städters sucht vor allem die Harmonie der Perspektive, lebendig-bescheidene Blickfänge in seiner Nähe übergehend in entfernte Ruhepunkte für das Auge.

«Grosse runde Steine, dazwischen ein kleiner, schneeweisser, ein Stück Holz, weitere Steine, eine Geröllhalde, darüber die flimmernde Luft, die Felszacken verschleiert in blauem Dunst, und über allem das endlose Blau des Himmels.»

«Ein warmer Betontritt, gleissend in der Sonne, umspült von quirlenden Wellen, ein Taucherli im Lichtertanz der badenden Sonne, die Wasserfläche, das andere Ufer, die Schipfe, die Bäume des Lindenhofes, und über allem das Blau der Unendlichkeit.»

Wir sind gezwungen in Hochhäusern zu leben. Unsere Wohnung ist ein herrlicher Aussichtspunkt. Aber die Perspektive ist unterbrochen. Wir sehen nah und weit, der Uebergang jedoch fehlt. Das ist nicht schlimm, wenn wir Gelegenheit haben, die Perspektive als ununterbrochenes Ganzes zu betrachten. Von einer Terrasse über dem Wasser können wir das jedoch nicht. Fünf Meter, die Distanz vom Geländer bis aufs Wasser, sind weggeschnitten.

Massgebende Kunsthistoriker erklären, in Zürich seien wenige Baudenkmäler zu finden. Erst das Zusammenwirken der Gebäude gebe das für Zürich charakteristische Bild. Diese Einsicht ist so kläglich wie wahr. In früheren Jahrhunderten wie heute wurde und wird der Konsequenz, der Einfachheit der Formen die Sympathie versagt und dem Gewollten, Verschnörkelten der Vorzug gegeben. Was früher einmal sinnvoll war, wird engstirnig erhalten, gestützt und geflickt. Findet jemand den Mut zum Abbruch, so wird er als dilettantischer Abbruchfanatiker verschrien. Einst waren die Stadtmauern sinnvoll. Heute sind sie es nicht mehr, und deshalb wurden sie abgebrochen.

Bis wann ist es unserem Lebensraum erlaubt, historisch zu wachsen? Darf die Entwicklung künstlich aufgehalten werden? Sollen die kulturbewussten Vertreter unserer Zeit einfach unterdrückt werden zu Gunsten einer blossen Sanierung des Bestehenden? Erhaltung des Alten ja, aber sekundär. Primär ist die Erfassung der Bedürfnisse unserer heutigen Stadt.

Vor kurzem erschien hier (1960, H. 43, S. 691) eine umfangreiche Arbeit von Rolf Keller mit dem Titel «Zürich, als ein lebendiges Ganzes». Er befürwortete den Umbau der Fleischhalle in eine Limmatgalerie, nicht wegen der Fleischhalle selbst, sondern aus städtebaulichen Betrachtungen. Auch uns, den Befürwortern des Abbruchs, geht es nicht um die Fleischhalle allein. Der Abbruch dieses Gebäudes soll ein Markstein sein in der Architekturgeschichte Zürichs, zugleich der Bruch mit der Planlosigkeit.

Zürich als ein lebendiges Ganzes reicht vom Tiefenbrunnen bis nach Schlieren und vom Friesenberg bis nach Glattbrugg. Es beginnt an der Limmat, wo ein schlechtberatenes Tiefbauamt mit einem scheusslichen Brüstungsgitter den Fluss einkerkerte und beinahe denen recht gab, welche den Häftling einen öden Kanal schimpften. Dem Umbau der Bahnhofbrücke fiel der Papierspitz unterhalb der alten Brücke mit seinem herrlichen Baum zum Opfer, und kaum ist dies gegen den Willen der Initianten der freien Limmat geschehen, wettern namhafte Fachleute gegen die Bepflanzung des Fleischhalleareals, nennen die Aeste der Trauerweiden, welche mit ihren Spitzen bis ins Wasser reichen, «lächerliches Grünzeug» und «laienhafte Dekoration». Hüten wir uns vor Dekadenz! Ein Baum auf einem Fassadenplan mag die Hilflosigkeit des Architekten verbergen. Ins moderne Stadtbild aber gehören Bäume. Ist der natürliche Haushalt der Luft, welcher vom Blattgrün abhängig ist, veraltet? Wo erholt sich der Städter?

Die engbrüstige Situation am Limmatquai beim Rathaus mit Hauptwache und Fleischhalle kann nicht befriedigen. Die Fleischhalle verdeckt die Sicht auf Limmat und Schipfe. Das Innere der Fleischhalle eignet sich nicht als Stätte der Geselligkeit. Sicht und Beziehung zum Wasser werden durch die Bahnhofhallenfenster arg bedrängt.

Das Rathaus, ein herrliches Gebäude, kommt an seinem jetzigen, unübersichtlichen Standort nicht voll zur Geltung. Orte der Geselligkeit und repräsentative Gebäude bedürfen eines entsprechenden Vorplatzes. Die Limmatgalerie hätte unmittelbar am Verkehrsstrom gestanden. Der einladende Platz, der Raum, welcher uns Zeit lässt, unsere Hast abzulegen, bevor wir das Tor der Geselligkeit durchschreiten, fehlt. Das Gleiche gilt für den Parlamentarier, welcher, kaum dem Verkehr entronnen, schon im Ratsaal steht. Keine Sammlung, kein Punkt der Ruhe, keine Möglichkeit des Ueberblickes!

Der fremde Besucher entsteigt dem Tram und steht an einer dunklen Fassade. Wir erklären ihm, dies sei das Rathaus. «Aha, das will ich mir aber ansehen!» Was macht der Besucher? Er geht auf die andere Strassenseite, weg vom Gebäude, denn er will es sehen und nicht auf der Nase sitzen haben.

Wenn wir den Mut finden, ausser der Fleischhalle auch die Hauptwache abzubauen, die baufällige Rathaus- bzw. Gemüsebrücke mit ihren tausend Spriessen umzubauen und zu verbreitern, das Rathaus limmatwärts zu verschieben, dann kriegen wir all das, was wir suchen: Das Rathaus hat seinen Vorplatz und man kann es begucken, die Stätte der Sammlung, der Raum, wo wir unseren zertretenen Sozialabstand wieder aufrichten können, und die unmittelbare Beziehung zum Fluss — dolce far niente auf der Sitztreppe — die Augenweide der ununterbrochenen Perspektive — alles ist da.

Was wäre es für ein Unsinn, den gesamten Verkehr des Limmatquais über Rämistrasse, Pfauen und Seilergraben zu lenken. Wer würde den ersten Stein und spräche von der Rennbahn am Kunsthaus, dort wo der Raum der Sammlung, der Platz Wirklichkeit geworden ist? Wer löst den Verkehrsknopf?

Die Fleischhalle darf abgebrochen werden, weil sie Bestandteil eines veralteten Werkzeuges (unsere Altstadt) ist. Dieses Werkzeug wurde früher benötigt zur Pflege der Geselligkeit (weil die Menschen noch nicht so zahlreich waren, dass sie sich überdrüssig wurden im Gewimmel), zum Schutze vor Gesindel und fremden Kriegsmächten, als Handelsumschlagplatz und zur Repräsentation. Das Werkzeug bestand also aus starken Bollwerken, prunkvollen Bauten und enggedrängten Bürgerhäusern. Die Enge drückte nicht,

weil die Stadt einen geruhsamen Puls hatte, und weil man in einer Viertelstunde aus der Stadtenge in die Landweite gelangen konnte.

Dieses Werkzeug wird jedoch heute benötigt zur Produktion, zur Pflege des Geistes (was früher nicht den Städten, sondern den Klöstern oblag) und als Wohnung für die Menschenmassen, welche die Produktion in Betrieb halten. Die Beziehung zur Natur fehlt. In den engen Strassen können wir nicht mehr feststellen, dass wir im Limmattal, am Fusse des Uetliberges wohnen. Wir sind in Steinquadern eingekerkert. Wir brauchen Raum, Blickfreiheit, unmittelbare, optisch ununterbrochene direkte Beziehung zur Natur — zum Wasser und zu den Bäumen. Die Punkte der natürlichen Orientierung: der Zürichberg, der Uetliberg, der See müssen sichtbar bleiben. Die Fleischhalle bedrängt uns, sie versperrt den Blick, sie lässt uns keinen Raum, direkt am Wasser zu sitzen. Sie lässt den heutigen Stadtbewohner in ihrem Bereich nicht leben.

Die Fleischhalle konnte als Ueberbleibsel aus früheren Zeiten toleriert werden. Doch jetzt, wo die Frage eines Umbaus erörtert wird, muss sie aus vorerwähnten Darlegungen fallen. — Auch wenn die Fussgängerstadt Wirklichkeit wird, soll es uns nicht reuen.

Erich Schwyn

Adresse: bei Debrunner & Blankart, Utoquai 29, Zürich 8

Kapelle in Braunwald

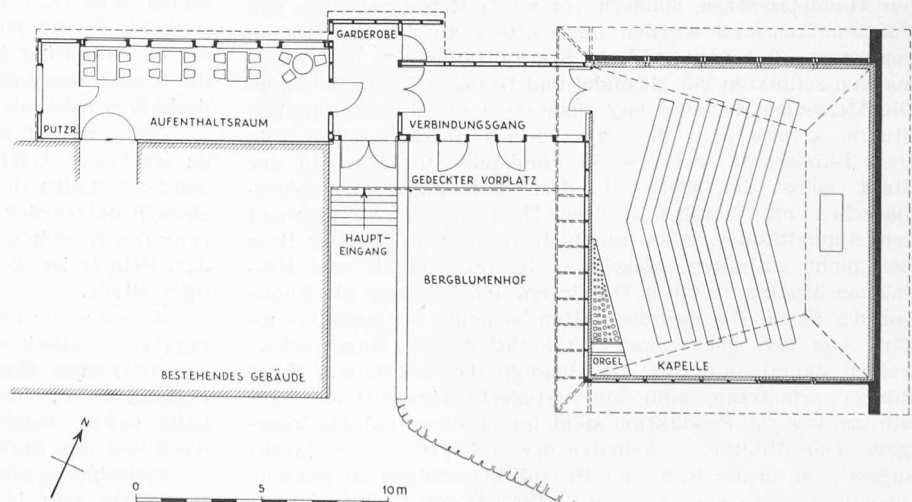
DK 726.4

Hiezu Tafeln 56/57

Hans Graf, dipl. Arch., Aarau

Als Anbau an ein sehr grosses Châlet «Bergfrieden» war ein Gottesdienstraum für 100 Personen zum täglichen Gebrauch durch die aus Diakonissen und Gästen bestehenden Hausgemeinde zu entwerfen. Der Bauplatz liegt an einem mittelsteilen Hang mit Schieferkuppe und viel Hangwasser.

Der Raum musste nicht nur aus Gründen der Sparsamkeit, sondern vor allem aus Ueberlegungen des Gottesdienstes möglichst schlicht und einfach gehalten werden. Er entstand in engster Zusammenarbeit zwischen der Bauherrschaft, vertreten durch Pfarrer Dr. Gottlob Spörri, und dem Architekten, die sich auf gemeinsamen Studienreisen in formaler Hinsicht völlig einig geworden sind. Haupterfordernis war es, den geistigen Austausch zwischen Prediger und Hörer auf einfachste Weise zu ermöglichen; der Kontakt zwischen dem Pfarrer und seiner Gemeinde sollte unmittelbar stattfinden können und dem Sakrament des evangelischen Gottesdienstes, der Anwesenheit von Christus in der Gemeinde, war Rechnung zu tragen. Aeusserlich musste versucht werden, den Eindruck eines dritten, zwischen zwei bestehende hineingebauten Châlets zu vermeiden. Aus betrieblichen Gründen stollte die neue Kapelle mit dem Hauptbau, welcher Speisesaal, Salon und 30 Gästezimmer enthält, verbunden werden.



Die Kapelle in Verbindung mit dem Heim, Grundriss 1:300