

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 60 (1994)

Artikel: Arnold Bürkli (1833-1894) : Aufbruch in eine neue Zeit
Autor: Baumann, Walter
Kapitel: Zürichs grosse Bauperiode
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091169>

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: 24.04.2026

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

Zürichs grosse Bauperiode

«Von einer ‹grossen› Bauperiode wird man sprechen dürfen, wenn in wenigen Jahren, 1860–1889, sechs neue Stadtquartiere entstehen, zwei neue Brücken über die Limmat geschlagen werden, der See sich mit den Quaianlagen umsäumt, mit Wasserversorgung und ‹Kloakenreform› den sanitären Anforderungen Genüge geleistet wird und durch neue Eisenbahnverbindungen, Tram und Telephon der Verkehr eine ungeahnte Ausdehnung gewinnt.»

Diese Feststellung aus der Feder des Chronisten Samuel Zurlinden über rund dreissig Jahre des baulichen und technischen Aufschwungs ist seither immer wieder zitiert worden. In wenigen Zeilen umreist er den gewaltigen Sprung Zürichs zur Grossstadt. Doch solche Veränderungen geschehen in einem demokratischen Staatswesen nur mit der aktiven Mitwirkung der Bürgerschaft.

Bürkli wird Stadtingenieur

«Wenn auch das eigentliche Zürich dem Umfange nach nicht als eine grosse Stadt gelten kann, so ist doch sein gewerblicher Verkehr so ausgedehnter Natur, dass jedermann fühlen muss, ein Teil der jetzigen Strassen, Brücken, Passagen und andern städtischen Einrichtungen sind nicht mehr hinreichend für die städtische Bevölkerung und den zentralisierten Handel. Die Behörden, Bürger und Einwohner wünschen beförderliche Abhilfe!» ist in einem 1860 erschienenen Aufruf zu lesen. Er mag dem damaligen politischen Gezänk über Zürichs

Zukunft entsprungen sein, das wir nicht mehr in allen Fasern nachfühlen können. Während die Liberalen nach Fortschritt riefen, kämpften die Konservativen gegen jegliche Veränderung des vertrauten Stadtbildes. Sie hatten schon erreicht, dass der Bahnhof weit draussen im Grünen plaziert worden war und versuchten nun, wenigstens einige markante Türme der alten Stadtmauer für die Nachwelt zu erhalten. Weder sie noch der Autor des genannten Aufrufs spürten, dass die Voraussetzungen für eine radikale Erneuerung Zürichs schon geschaffen worden waren.

Am 5. September 1859 hatte die Bürgergemeinde beschlossen, ein städtisches Baukollegium ins Leben zu rufen, das dem Stadtrat in Baufragen zur Seite stehen sollte, ein bis heute bestehender fachlicher Beirat für die Baubehörde, in dem Bürkli bald zur treibenden Kraft werden sollte. In dieses Gremium gewählt wurden unter anderen die Stadträte Heinrich Landolt, Melchior Römer, Bauherr und Oberst Johann Jakob Locher sowie der Stadtschreiber Eugen Escher. Das recht gemischte Kollegium von 15 Mitgliedern konstituierte sich im Frühling 1860 unter Alfred Escher, der bereits Mitglied des Grossen Rates, Nationalrat, Schulrat des Polytechnikums, Verwaltungsratspräsident der Nordostbahn und der Schweizerischen Kreditanstalt war. Dieser schlug vor, ausser dem Stadtbaumeister auch einen Stadtingenieur zu ernennen, der mit seiner Dienststelle vor allem für den Strassen- und Brückenbau zuständig sein sollte.

Eine solche Organisation hatte Bürkli schon von Berlin aus gegenüber seinem Vater als wünschenswert bezeichnet. Die Berufung zum Stadttingenieur am 4. Dezember 1860 bedeutete für den noch nicht 28jährigen die Erfüllung seiner kühnsten Wünsche. Ein einflussreiches Mitglied des Kollegiums soll zwar geäußert haben, es hätte lieber einen «superioren Techniker» auf diesem mehr ausführenden Posten gesehen. Aber Alfred Escher erkannte die weitreichende Bedeutung dieser Ernennung. Ihm ging es um eine neue Konzeption Zürichs als Verkehrs-, Handels- und Industriezentrum für die ganze Ostschweiz und darüber hinaus. Und für die Verpflichtung der richtigen Leute hatte er immer ein gutes Gespür, das bald auch seine politischen Gegner zum Schweigen brachte. Die Opposition war im übrigen nicht so stark wie bei Gottfried Kellers Wahl zum Staatsschreiber, denn die wenigsten konnten voraussehen, welche Bedeutung Bürkli seinem Amt künftig geben würde, und seine Person bot ausser der Jugendlichkeit keine Angriffspunkte.

Das Kantonale Baugesetz für städtische Orte

Der erste Jahresbericht des Baukollegiums vom Mai 1861 nennt unter anderem folgende dringlichen Projekte: Erstellung der Fröschengrabenstrasse (Bahnhofstrasse), Anlage eines neuen Quartiers im Kratz (Fraumünsterquartier); «Generalplan für die Verschönerung und Erweiterung der Stadt», Erlass eines neuen Baugesetzes und Regelung des Brunnen- und Kloakenwesens.

Das Baukollegium arbeitete damals am Entwurf für ein städtisches Baugesetz, das die Bautätigkeit auf weite Sicht in einen übergeordneten Rahmen einbinden sollte. In der Sitzung vom 17. September 1861 hielt es fest:



Unter dem Vorsitz von Alfred Escher (1819–1882) wählte das Baukollegium den noch nicht 28jährigen Arnold Bürkli zum Stadttingenieur.

«Was vor allem die Neubauten anbetrifft, so zeugen dieselben zwar von der Rührigkeit und dem Emporkommen der Bevölkerung, erregen aber häufig ein tiefes Bedauern, dass diese blühende Entwicklung einer auf geeigneten Grundsätzen fussenden, in die Zukunft hinausblickenden Leitung beinahe gänzlich ermangelt, und dass nicht nur die an der Hand gelegene Möglichkeit, Zürich mit Hülfe seiner Lage, zu einer schönen, für Einheimische und Fremde gleich erfreulichen Stadt zu entwickeln, von Jahr zu Jahr mehr verschwindet, sondern auch ganz bescheidenen Rücksichten auf die Zukunft nur selten Rechnung getragen wird. . . . Wir sind daher der Ansicht, dass auf dem Wege der Gesetzgebung die Pflicht der Behörden, mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verkehrsbedürfnisse und die mutmasslich weitere Entwicklung der Stadt Zürich einen Plan für Korrektion und Erweiterung des städtischen Strassennetzes aufzustellen, anerkannt werden sollte.»

1863 konnte das «Kantonale Baugesetz für städtische Orte, Zürich und Winterthur», an dem Arnold Bürkli massgebend mitgearbeitet hatte und aus dem er konkrete Baureglemente für neue Stadtquartiere ableitete, in Kraft treten. «Durch seine Mitarbeit

und das fertige Gesetz wurden Richtlinien für das Schaffen des Stadtengineurs festgelegt, die ein kleinerer Geist sich kürzer hätte abstecken können, die aber den grossen und energischen Willen Bürklis auf ein Programm hinweisen, dessen folgerichtige Durchführung wir als sein Lebenswerk kennen.»

Aufgrund des neuen Baugesetzes arbeitete Bürkli in den Jahren 1863 und 1864 eine allgemeine Bauordnung für die neuen Quartiere der Stadt aus (Bahnhof-, Fraumünster-, Stadelhofer-, Industrie- und Zähringer-Quartier). Wichtig war ihm, dass das neue Gesetz in seinem Paragraphen 62 eine Reform des Kloakenwesens durch Erstellung unterirdischer Abzugskanäle in allen Strassen verlangte.

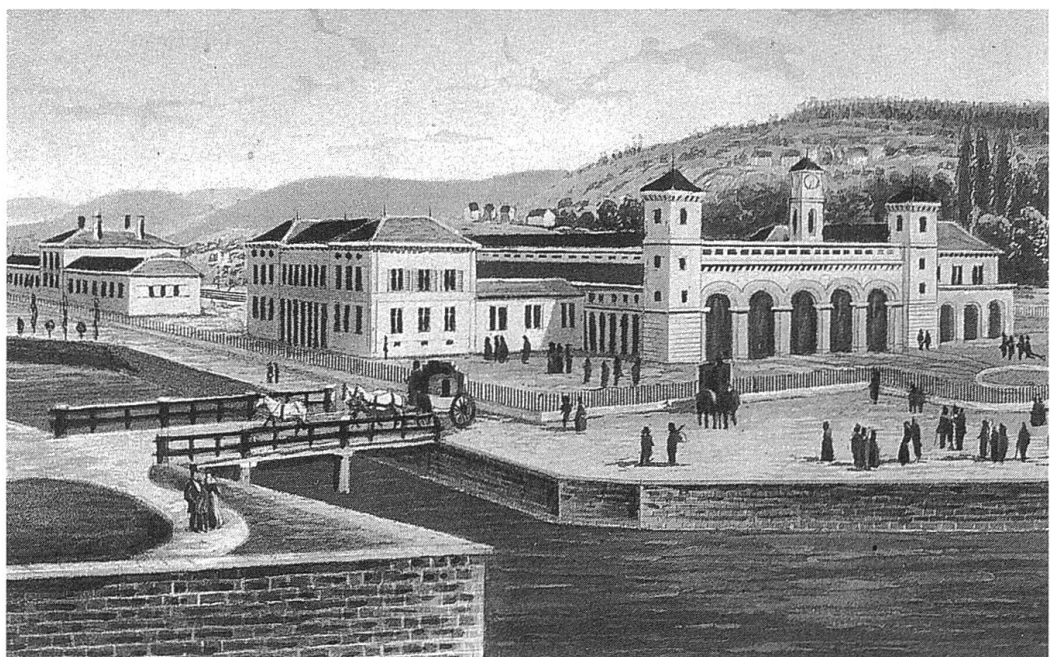
Bau der Bahnhofbrücke mit Verlegung des Schanzengrabens

Die erste Aufgabe, mit der sich Bürkli zu befassen hatte, war der Bau der Bahnhofbrücke. Der Stadtrat hatte der Bevölkerung der rechtsufrigen Stadt schon lange einen befahrbaren Zugang zum Bahnhof versprochen. Schon zwei Monate nach seiner Wahl, Ende Januar 1861, legte Bürkli dem Baukollegium sechs Projekte samt

Kostenvoranschlag vor. Am 10. Juni 1861 bestimmte die Gemeindeversammlung einen der Vorschläge zur Ausführung: nicht den billigsten, aber jenen, der die einengende Situation am unteren Stadtende weiträumig bereinigte. An der Stelle, wo heute die Bahnhofbrücke am linken Ufer aufliegt, ergoss sich damals der Schanzengraben in die Limmat. Wenige Schritte flussabwärts überbrückte seit dem 17. Jahrhundert der Lange Steg die Limmat. Auf dem rechten Ufer begann er etwa hundert Meter unterhalb des Centrals, führte schräg flussaufwärts über die Limmat und war nur für Fussgänger bestimmt. Weder die Breite noch der bauliche Zustand liessen Fahrzeuge zu.

Dem Projekt waren längere politische Machtkämpfe vorausgegangen. Befürworter der Brücke war besonders Alfred Escher, der Vorsitzende des Baukollegiums und Direktor der Nordostbahn. Ihm wurde vorgeworfen, eine solche Brücke komme in erster Linie seiner Eisenbahngesellschaft zugute, worauf er beschloss, an das ganze Unternehmen keinen Rapen beizusteuern. Das verärgerte vor allem die nutzniessenden Nachbargemeinden Unterstrass, Oberstrass und

Für den Bau der Bahnhofbrücke musste der Schanzengraben umgeleitet werden. Unser Bild zeigt den Zustand vor dem Bau der Bahnhofbrücke mit dem ersten Bahnhof von 1847.



Fluntern, die ebenfalls keine Beiträge bewilligten. Doch von der Stadt war die Sache beschlossen, und es gab kein Zurück mehr.

Im September 1861 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Erste Arbeit war die Verlegung des Schanzengraben, der seither bei der Gessnerbrücke in die Sihl mündet. Die Bauführung und die Anschlussarbeiten besorgte als Unternehmer der ehemalige Oberingenieur der Vereinigten Schweizerbahnen, Louis Pestalozzi. Gegen Ende 1863 wurde die Brücke für Fuhrwerke freigegeben, nach der Pflasterung der Trottoirs, der Montage der Geländer und Kandelaber war sie im Frühling 1864 fertiggestellt. Die endgültige Abrechnung ergab eine so bedeutende Ersparnis von Fr. 116453.62, dass die Stadt auf den Bezug der Konventionalstrafe, die sie wegen der kurzen, wetterbedingten Verspätung hätte verlangen können, «billigermassen verzichtete». Für Louis Pestalozzi war es der letzte grosse Auftrag gewesen; er verstarb 1867 mit nur 42 Jahren.

Eine genaue Beschreibung der Bahnhofbrücke enthält die Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen (1855–1905) des Polytechnikums: Länge 147 Meter, Breite 15 Meter, eingeteilt in neun Meter Fahrbahn und zwei Trottoirs zu je drei Metern. Das Steinmaterial für die Pfeiler stammte teils vom Walensee, teils aus Stansstad, die Gewölbesteine wurden aus den Brüchen bei Solothurn und die Steine für den Kern der Brücke aus Dänikon und Egerkingen bezogen. Als steinerne Bogenbrücke war sie sowohl in architektonischer als verkehrstechnischer Beziehung eine der bedeutendsten Brücken Zürichs.

Vermessung der Stadt

Dem Stadtingenieur war auch die Vermessung der Stadt übertragen, und



zwar nicht mehr in Fuss und Zoll, sondern nach dem metrischen System, das am 1. Januar 1838 auf Antrag der Eidgenössischen Tagsatzung eingeführt worden war. Die früheren Masseneinheiten liessen sich nicht verbindlich in Meter umrechnen, denn die Länge des Fusses stimmte beispielsweise in Zürich, Winterthur und Elgg nicht genau überein. So hiess es gelegentlich auch, die Zürcher lebten auf grösserem Fuss als die Pariser . . . In der Aufgabe der Stadtvermessung hatte Bürkli zwei bedeutende Vorgänger: den Landvermesser Jos Murer mit seiner berühmten, im Holzschnittverfahren gedruckten Planvedute von 1576 und den Ingenieur Johann Müller mit seinem senkrecht von oben gesehenen, riesigen Stadtplan aus dem Jahre 1793.

Die neue Vermessung der Stadt war schon in den fünfziger Jahren begonnen worden, hatte sich aber wegen häufigen Personalwechsels immer wieder verzögert. Doch der Beschluss des damaligen Grossen Rates zeigt, dass über kurz oder lang bedeutende Veränderungen im Stadtbild erwartet wurden. Mit der Eröffnung der Spanischbrötlibahn im August 1847 hatte die Gründerzeit begonnen: Dem genügsamen Biedermeier folgte die Aera der Dampfmaschinen mit zunehmenden Ansprüchen an Fabrikgebäude, Arbeitskräfte und Verkehr.

*Die 1861–1863 gebaute
Bahnhofbrücke mit
Blick zum Polytech-
nikum*

Hinderlich für die Stadtvermessung war die komplizierte Verschachtelung der Häuser in der Altstadt, die angeblich gebaut worden waren, «bevor der rechte Winkel erfunden war». Die engen Gässchen und Ehgräben gehorchten keiner Bauordnung. Der «Bauschilling» (10 Prozent der Kosten), der im ausgehenden Mittelalter den Bauherren für gute Bauten ausgerichtet worden war, hatte auf den Grundriss kaum Einfluss gehabt. Im Laufe der Vermessung lernte Bürkli jede Ecke und jeden Winkel der Stadt kennen. Auch die Treppen und Treppchen, die Sodbrunnen und Hinterhöfe der mittelalterlichen Stadt beidseits der Limmat bildeten einen in Jahrhunderten gewachsenen Wirrwarr, der erst durch die ab 1852 angebrachten Strassenbenennungen einigermaßen übersichtlich wurde. Die fortlaufende Numerierung der Häuser begann 1863 und nahm unter Bürklis Oberaufsicht zwei Jahre in Anspruch.

Am 5. Januar 1864 meldete Bürkli dem Stadtrat in einem ausführlichen Bericht, dass die Vermessung dem

Abschluss nahe sei, gefolgt von einem weit gefassten Ausblick, der fast alles das enthielt, was in den folgenden Jahrzehnten in baulicher Hinsicht auf Zürich zukommen sollte: kühne Visionen, untermauert durch exakte Kostenberechnungen. Dabei erwähnte er auch die bereits abgeschlossene Verlegung der Schanzengrabenmündung, was einiges an Geländegewinn gebracht habe, und dass die Planung eines Bahnhofquartiers nun ins Auge gefasst werden könne.

Vom Fröschengraben zur Bahnhofstrasse

Im Jahre 1862 beschloss die Gemeindeversammlung die Verbreiterung der Strasse bei der Metzg (heute Limmatquai) und die Erstellung eines Stadelhoferquartiers, 1864 den Bau einer Fröschengrabenstrasse vom Paradeplatz zum Bahnhof und die Anlage des Bahnhofquartiers, die bereits nach dem neuen Baugesetz erfolgte.

Der Bau der Fröschengraben- oder Bahnhofstrasse war neben dem Abbruch der mittelalterlichen Stadtmau-

Der Fröschengraben, die heutige Bahnhofstrasse, in noch völlig mittelalterlichem Aussehen mit Augustinerbollwerk und verschiedenen Stadttürmen sowie dem Kratzurm im Hintergrund rechts, auf einer Sepiazeichnung von Franz Hegi 1840



ern das wichtigste Merkmal der sich erneuernden Stadt. Auftakt dazu war der Bau des von Staketen umzäunten Bahnhöfleins draussen auf der Schützenwiese gewesen. Näher am Wohngebiet hatte man das funkenspeiende, dahinrasende Ungetüm einer Eisenbahn nicht dulden wollen. Doch die Gemüter beruhigten sich, und man wünschte einen neueren, grösseren Bahnhof möglichst nahe bei den Bürgern. Aber wo?

Als geeigneter Standort erschien das Areal der alten Kaserne Feldhof am Paradeplatz. Die Eisenbahn wäre somit dem Fröschengraben und den Resten der Stadtmauern entlang gedampft und hätte unweit des Hotels Savoy Baur en Ville, des Posthofs und der Dampfschiffanlegestelle Station gemacht. Begeistert von der Grosszügigkeit dieses Projektes waren vor allem der Hotel-Baur-Wirt Christof Ziesing und der Zuckerbäcker David Sprüngli, der 1859 den Sprung von der Marktgasse an den Paradeplatz gewagt hatte. Hier, im ersten modernen Geschäftshaus Zürichs, erbaut von der Baugesellschaft zum Tiefenhof, mietete er den Eckteil. Gab es eine bessere Lage für seinen Erfrischungsraum als gegenüber dem künftigen Grossbahnhof? Ideal aber war das Bahnhofprojekt nicht, denn es hätte das ganze «Westend» vom Stadtzentrum abgeschnitten. Deshalb sprach sich der Stadtrat gegen das Projekt aus, und der Bahnhof blieb am ursprünglichen Standort. Mit ihrer Absage verband die Stadt das Versprechen, für beide Stadthälften bessere Zufahrten zum Bahnhof zu schaffen: für das rechte Ufer die Bahnhofbrücke, für das linke die Fröschengraben- oder Bahnhofstrasse.

Bis zu diesem Zeitpunkt war das Areal längs des Fröschengrabens eine ruhige Grünzone gewesen, in der vor allem Textilindustrielle ihre Häuser,

Lager, Wagenschuppen und Stallungen gebaut hatten. Der Schanzengraben als militärische Befestigung des späten 17. Jahrhunderts bot ihnen Sicherheit; aus der engen Stadt waren sie geflohen, weil die Tore der mittelalterlichen Stadtmauern für ihre schweren Fuhrwerke zu schmal waren.

Am 8. Oktober 1863 wurde der Bürgergemeinde das Bahnhofstrasse-Projekt – ein gradliniger, prachtvoller Boulevard direkt zum neu zu bauenden Bahnhof ausgerichtet – an einer Versammlung in der Kirche St. Peter vorgelegt. Noch ging es darum, das Rennwegtor «im Interesse der Kunst und der vaterländischen Geschichte» der Nachwelt zu erhalten; aber das Plädoyer des Stadtrates für eine gründliche Lösung überzeugte. Nach mühsamen Verhandlungen kam im Januar 1864 der Vertrag zwischen der Stadt und dem Kanton zustande.

Nun konnte man die Breite der Strasse auf 22 bis 24 Meter festsetzen. Davon entfielen aber nur neun Meter auf die Fahrbahn, der Rest auf die beiden mit Bäumen zu bepflanzenden Trottoirs. Am meisten Kopfzerbrechen bereitete die genaue Festlegung des Strassenverlaufs. Einer durchgehenden Linienführung lag das heruntergekommene Kratzquartier zwischen See und Paradeplatz im Wege. Am anderen Ende, unmittelbar vor dem Bahnhof, erhoben sich die kantonalen Zeughäuser, und der Kanton war eben daran, hier sämtliche Militäranstalten zu konzentrieren. Bei militärischen Übungen hätten die Truppenaufstellungen den Verkehr zwischen dem Bahnhof und der Stadt praktisch verunmöglicht. Ein erstes Projekt, die Bahnhofstrasse um die Zeughäuser herumzuführen, wurde – bei geziemendem Respekt vor allem Militärischen – als Schildbürgerstreich erkannt. Die Verlegung der Militäranlagen drängte sich auf, und das Meier-



Eindeckung des Fröschengrabens für den Bau der Bahnhofstrasse 1864, ganz im Hintergrund der Kratturm



Die mittlere Bahnhofstrasse um 1875

Nägelische Gut im Oberen Kräuel – dem heutigen Kasernengebiet in Ausersihl – war dafür besonders geeignet. Der Stadtrat, überzeugt, dass nur so den Interessen der Stadt gedient sei, beschloss den Ankauf des Areals, und die Bürger gaben den Segen dazu.

Mit den Bauarbeiten für die Bahnhofstrasse wurde Anfang Mai 1864 begonnen. Zuerst galt es, für das Abwasser der linksufrigen Stadt einen Kanal im Fröschengrabenbett zu zie-

werden konnte. Zwar hatte sie nicht, wie ursprünglich vorgesehen, eine Pflasterung, sondern lediglich ein chaussiertes Steinbett erhalten. Um die beidseits der Strasse gepflanzten Linden vor dem Strassenstaub zu schützen, wurden die jungen Bäume mit Körben umgeben. Befürchtungen wegen einer schädigenden Einwirkung der nahe bei den Wurzeln vorbeiführenden städtischen Gasleitung erwiesen sich als unbegründet.



Anfänglich wurde die Bahnhofstrasse nur vom Bahnhof bis zum Paradeplatz gebaut. Blick von der Höhe der heutigen Uraniastrasse auf die untere Bahnhofstrasse mit dem neuen Bahnhof. Foto um 1886

hen und andererseits den Schanzengraben trockenulegen, da hier das Auffüllmaterial für den Fröschengraben gewonnen werden musste. Die Bahnhofstrasse erhielt damit den ersten grossen Abwassersammelkanal, der den grössten Teil der Abwässer in der linksufrigen Stadt aufzunehmen hatte. Im Frühling 1865 wurde mit dem Auffüllen des Fröschengrabens begonnen, und schon im Herbst desselben Jahres waren die Bauarbeiten so weit fortgeschritten, dass die Bahnhofstrasse dem Verkehr übergeben

Abschied vom Baugarten und Bau der Börse

Doch damit war die Sache nicht erledigt. Die neue Strasse reichte aufwärts nur bis zum Paradeplatz, denn der Verlängerung bis zum See lag ein mittelalterliches Hindernis im Wege: Auf der heutigen Kreuzung Bahnhof-/Börsenstrasse erhob sich ein kleiner Hügel, auf dem noch immer der Kratzturm als letzter linksufriger Eckzahn der einstigen Stadtbefestigung stand. Der ganze Hügel mit dem darauf liegenden Gartenrestaurant wurde Bau-

Der Fortsetzung der Bahnhofstrasse bis zum See stand der Kratzturm auf der heutigen Kreuzung Bahnhof-/Börsenstrasse im Wege.



Der Kratzturm mit dem Baugarten um 1860. Im Hintergrund das Hotel Baur au Lac

garten genannt, da er sich neben dem Werkhof des Stadtbaumeisters (im Gebiet der heutigen Nationalbank) befand. Die Baugartenterrasse war ein beliebtes Ausflugsrestaurant mit Blick auf den See, mit Sonntagskonzerten,

Beflaggung und Illumination an besonderen Festtagen. In dieser Wirtschaft hatte die Baugartengesellschaft ihren Stammsitz: Vertreter der meisten vornehmen Zürcher Geschlechter wie die Römer, Pestalozzi und Escher,



aber auch Gottfried Keller und der Architekt Gottfried Semper waren hier oft zu Gast. Der Wirt war der Vater des späteren Schriftstellers Ernst Zahn. Nicht zur Gesellschaft gehörte der Stadtgenieur selbst, was ihm die Verlängerung der Bahnhofstrasse etwas erleichterte.

Am 2. Juni 1873 hatte ein Mitglied des Börsen-Komitees, Heinrich Bodmer-Pestalozzi zur Arch, für den Bau eines Börsengebäudes beim Baugarten ein Legat von 500 000 Franken ausgesetzt, allerdings mit der Auflage, dass der Bau innert dreier Jahre in Angriff zu nehmen sei. Federführend für die Opposition gegen das Börsenprojekt war die Baugartengesellschaft, angeblich aus historisch-städtebaulichen Gründen. Selbst gute Freunde Bürklis protestierten gegen die Verschandelung der Stadt. Auf einem Wagen wurde ein Modell des aus vaterländischen Gründen zu schützenden Kratzturms am Sechseläuten durch die Stadt geführt. Bürkli, selbst Mitglied der Meisenzunft und des Umzugskomitees, hatte einen schweren Stand. Schliesslich gewährte der Stifter der Börse ein Jahr Fristerstreckung. Der Abstimmungskampf

führte – das sah Bürkli voraus – zu einem Schlüsselentscheid für die ganze künftige Entwicklung der noch immer nicht bereinigten Zone zwischen Stadt und See, deren Ausbau später eine seiner Hauptaufgaben werden sollte.

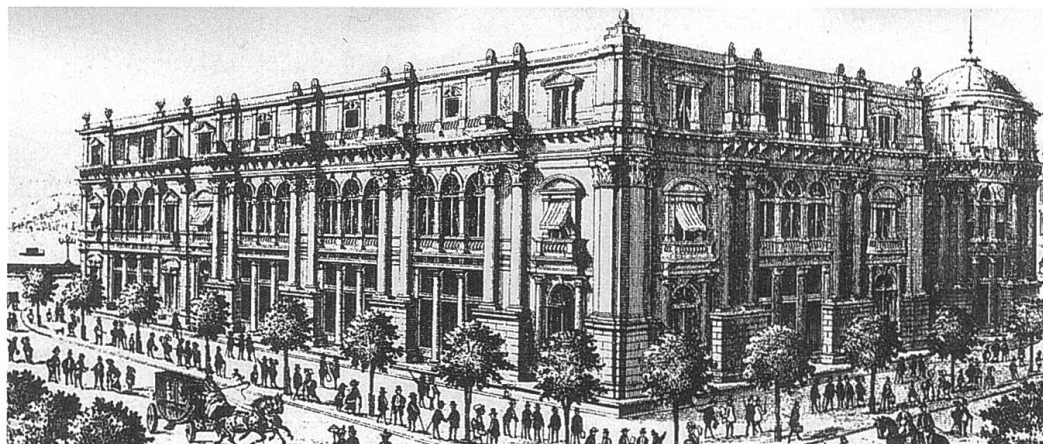
Als die Gemeindeversammlung am 19. März 1876 den Vertrag über den Börsenbau angenommen hatte, wurde der Baugartengesellschaft die Pacht gekündigt und als Räumungstermin der 31. Oktober bestimmt. Ein Rekurs der Gesellschaft, «um das zu unvorsichtig rasche Vorgehen in der Stadtentwicklung zu verhindern», wurde zurückgewiesen. Am 22. Januar 1877 vergab der Stadtrat die Abbrucharbeiten für Turm, Restaurant und Hügel. Stadtrat Arnold Vögeli-Bodmer, obwohl Mitglied der Baugartengesellschaft, hatte mit aller Energie den Standpunkt des Stadtgenieurs verfochten und das Vorgehen der Gesellschaft missbilligt. Dies wurde ihm als Vetternwirtschaft angekreidet, denn er war ja mit Bürkli im «Seidenhof» aufgewachsen.

Im März 1877 wurde der Kratzurm abgetragen; den alten Kratzplatz und den bis zum See reichenden Baugarten vereinigte man mit den seit 1850 be-



*Die obere
Bahnhofstrasse um
1880*

Die erste Zürcher Börse von 1877–80 an der oberen Bahnhofstrasse



stehenden Stadthausanlagen. An der Westseite der nun durchgegrabenen Bahnhofstrasse entstand in den Jahren 1877 bis 1880 der erste stolze Börsenbau mit einem runden Eckturm, in dem Ferdinand Hodler bald darauf die Entwürfe für sein «Marignano»-Landesmuseumsgemälde malte. Die Architekten der Börse waren Albert Müller und vor allem Caspar Conrad Ulrich, der im Büro des Stadtgenieurs arbeitete.

Rennwegtor und -bollwerk während des Abbruches im Jahre 1865, Zeichnung von L. Pfyffer



Auch gegen die Niederlegung des repräsentativen Rennwegbollwerks im Jahre 1865 hatte sich empörter Widerstand erhoben. Man sprach vom «Abbruch der guten alten Zeit». Die Häuser am unteren Rennweg seien nicht mehr gegen den Wind mit seinem Staub und nicht mehr gegen die Sonne mit ihrer Hitze geschützt. Bauleiter war Oberst Karl Pestalozzi, der den Gegnern antwortete: «Spuckt mir doch nicht in die Suppe, ehe sie gekocht ist!»

Der Bauplatz an der unteren Bahnhofstrasse wurde parzelliert und sehr schnell verkauft. In der Ausstellungszeitung der Landesausstellung 1883 erinnerte der Journalist J. Hardmeyer-Jenny, der bei der Löwenstrasse aufgewachsen war, an die Erstellung des Quartiers und die letzten Hinrichtungen auf dem Sihlwiesli: *«Ich sehe ihn noch, den Besitzer des Kartoffelackers, der, mit einem grossen Prügel bewaffnet, das schaulustige Volk daran zu hindern suchte, seine Pflanzungen zu verwüsten, während die armen Sünder in einem schwarzen Zweispänner langsam vorfuhren. Heute gleitet der Tramway in seinem würdigen Tempo über die Stelle, wo Todesqualen ausgestanden wurden, und elegante Luxusläden wachsen da aus dem Boden, wo vor 25 Jahren noch Kartoffeln wuchsen.»*

Nur eine Parzelle an der unteren Bahnhofstrasse fand keinen Käufer: der einstige Hinrichtungsplatz (vor

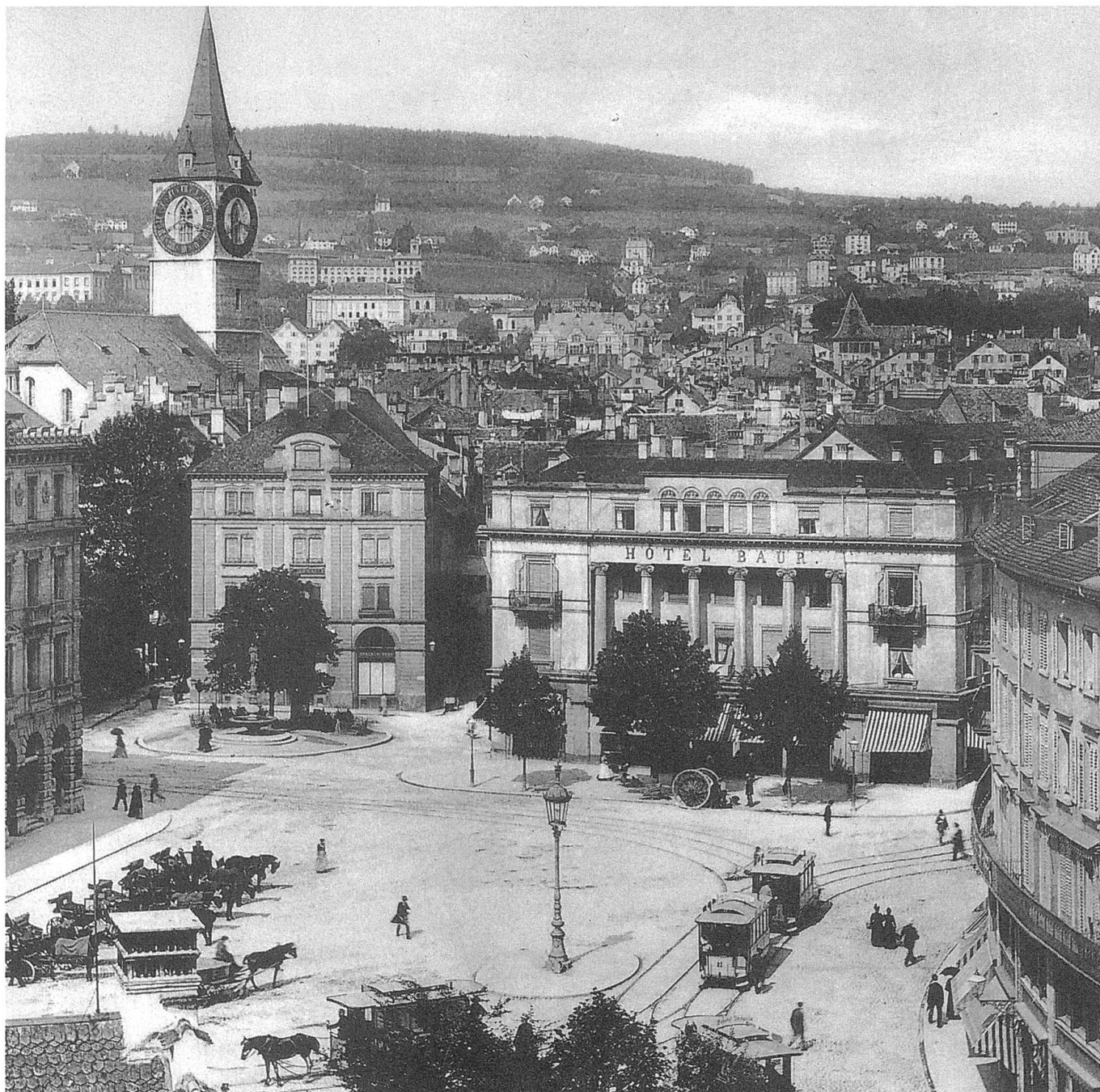
dem heutigen Warenhaus Globus), auf dem die Stadt schliesslich eine Grünanlage einrichtete und ein Privater 1899 das Pestalozzi-Denkmal aufstellen liess.

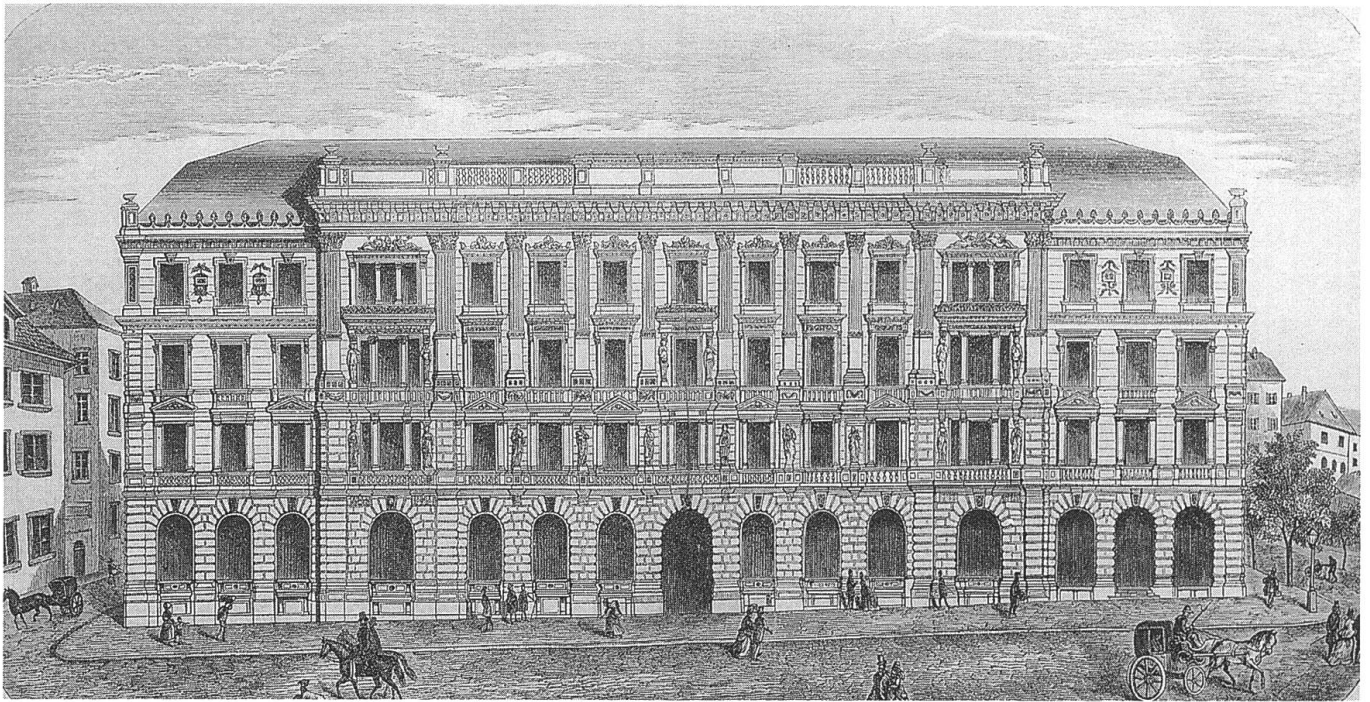
Der Paradeplatz als Bankenzentrum

Um den Paradeplatz gruppierten sich vor allem die Banken. Die Kantonalbank begann ihre Tätigkeit im Wohnhaus der einstigen Kaserne Feldhof; den Bewachungsdienst versah anfänglich ein riesiger Bernhardiner, der dann aber abgetan werden musste, weil er mehr die Kunden als die Bank-

räuber abschreckte. 1872 zog sie ins einstige Wohnhaus «Marienburg» an der oberen Bahnhofstrasse um. Die von Alfred Escher zur Finanzierung der Industrie und des Eisenbahnbaus gegründete Schweizerische Kreditanstalt befand sich bis 1868 im alten Posthof, heute Zentralhof, liess sich dann im «Hinteren Tiefenhof», im Geburtshaus Arnold Bürklis, nieder und sicherte sich darauf einen beachtlichen Teil des Feldhofareals. Im Februar 1873 genehmigte der Stadtrat auf Antrag des Stadtgenieurs und des Baukollegiums die Pläne für den imposanten, 1877 bezogenen Neubau

*Der Paradeplatz am
Ende des
19. Jahrhunderts*





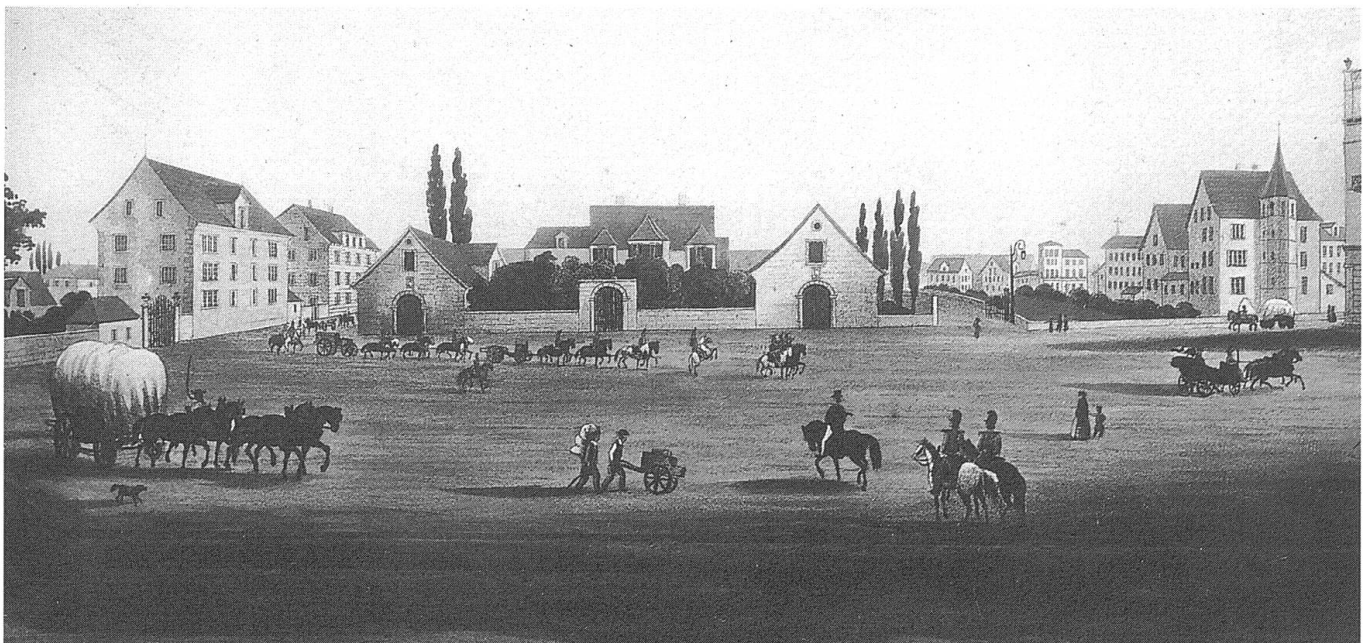
Gebäude der Schweizerischen Kreditanstalt am Paradeplatz nach einer Xylographie im «Züricher Kalender» 1874

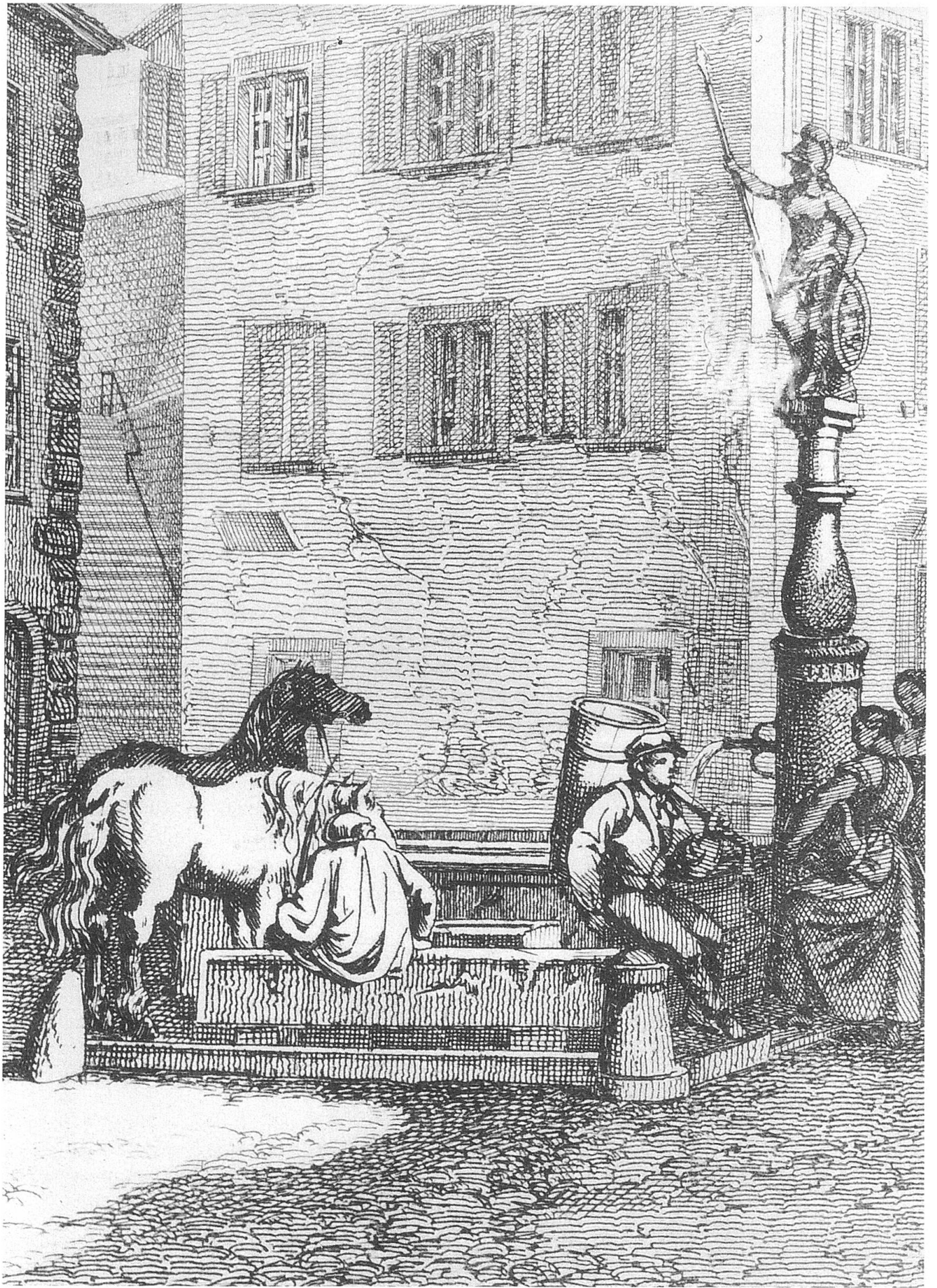
Der Paradeplatz mit dem Feldhof im Hintergrund, wo 1877 die Schweizerische Kreditanstalt ihren Neubau bezog.

mit Hauptfassade, eine geglückte Komposition in Renaissance- und Barockformen, ausgeführt durch das Zürcher Ingenieur- und Bauunternehmen Locher & Cie. AG. 1899 kam auch der Schweizerische Bankverein mit seinem Kuppelbau an den Paradeplatz.

Die Aktiengesellschaft Leu & Co., das älteste Bankhaus der Schweiz, bezog 1875 Geschäftsräume an der Bahnhofstrasse 44, 1903 im Neubau Bahnhofstrasse 42 und eröffnete 1915 seine Schalter im «Leuenhof». Gegenüber errichtete die Schweizerische

Bankgesellschaft ihren Neubau. Die Schweizerische Volksbank eröffnete 1894 an der Bahnhofstrasse 53 ihr neues Gebäude. Die Eidgenössische Bank hatte seit 1896 ihren Hauptsitz an der oberen Bahnhofstrasse, ihr gegenüber richtete sich die Basler Handelsbank ein. Die Schweizerische Nationalbank etablierte sich 1906 mit einem Teil ihrer Direktoren in der ehemaligen Bank in Zürich an der St. Peterstrasse, bis sie 1922 ihren Kubusneubau an der Börsenstrasse beziehen konnte.





*Knechte und Mägde am
Brunnen In Gassen, auf
einer Zeichnung von
J. C. Werdmüller 1870*