

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zum Bebauungsplan-Wettbewerb Zürichs und seiner Vororte. — Wettbewerb Reformierte Kirche Zürich-Fluntern. — Die neue Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transport-Anstalten. — Miscellanea: Vereinigung schweizerischer Strassenbau-Fachmänner. Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Luzern. — Literatur: Hundert Jahre, Bilder aus der

Geschichte der Stadt Zürich in der Zeit von 1814 bis 1914. Die grosse Bauperiode der Stadt Zürich. Uebersichtsplan der Stadt Zürich. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein; Protokoll der V. Sitzung; Einladung zur VI. Sitzung. Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgen. Technischen Hochschule; Stellenvermittlung.

Band 67.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 4.

Zum Bebauungsplan-Wettbewerb Zürichs und seiner Vororte.

Als im Jahre 1847 die Eisenbahn Zürich-Baden eröffnet wurde, endete sie auf dem alten Schiessplatz unterhalb des Schanzengrabens (Abb. 1), sozusagen im Rücken des nach Süden, nach seinem See orientierten idyllischen Städtchens von noch nicht 20 000 Einwohnern.¹⁾ Zu beiden Seiten des Flusses, umgeben von grünen Wiesen, Weinbergen und waldigen Höhen lag es da, eng und traulich ange-schmiegt seine Gassen und schlichten Bürgerhäuser an die Moränenhügel, die hier das Seebecken abschliessen und von denen der Lindenhof (Abb. 2) schon über 2000 Jahre vorher als keltisches Refugium vor Wassernot und Feinden zur Urzelle der städtischen Siedlung wurde. Später kamen die Römer und bauten ihr Kastell auf dem Lindenhof. Noch später kamen die Alamanen, vertrieben die Römer und zerstörten ihre Bauten. Es entstand weiterhin gegen das Mittelalter der typische Kranz der grossen Klosterniederlassungen, alles hinter Wall

und Graben wohl geborgen. Gegen Osten bildete der Hirschengraben, gegen Westen Fröschengraben und unterer Sihlkanal die Stadtgrenzen. Diese wurden dann durch die neue Befestigung um die Mitte des XVII. Jahrhunderts etwas nach auswärts verlegt, besonders gegen Westen, wo der „Schanzengraben“ ein schönes Stück ebenen Baugrundes der Stadt zuteilte. Das markante Strassenkreuz von „Thalacker“ und „Pelikanstrasse“ mit dem Thalackerplatz kennzeichnet heute noch jene erste planmässige Stadterweiterung, die den Wohnbedürfnissen der Bevölkerungszunahme während zweier Jahrhunderte genügte (Abbildung 1). Als 1833 die Schanzen geschleift wurden, geschah dies unter dem politischen Druck der Landschaft, nicht aber, weil die Stadt den ihr Wachstum beengenden Gürtel etwa hätte sprengen müssen. Es kam 1835 die Eröffnung der Dampfschiffahrt, endlich 1847 die Eisenbahn, vorläufig bis Baden. Bald folgten weitere Strecken: 1856 nach Winterthur-Romanshorn und

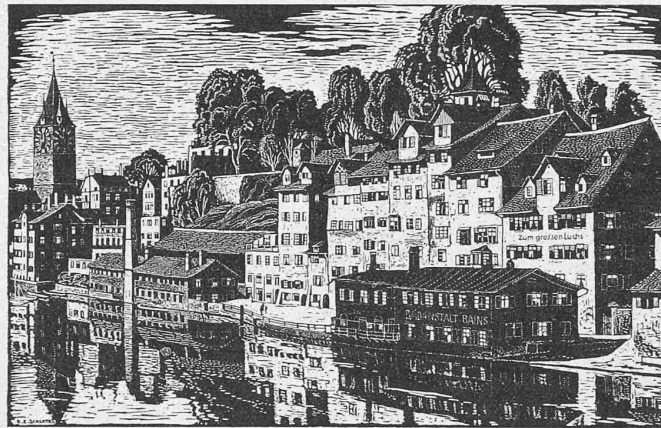


Abb. 2. Blick vom obern Mühlestep flussaufwärts auf Schiffe und Lindenhof. Aus: „Hundert Jahre, Zürich 1814—1914“ (siehe Literatur auf Seite 53).



Abb. 1. Zürich und seine nächste Umgebung etwa ums Jahr 1850, nach der ersten, von Professor J. Wild aufgenommenen topographischen Karte. — 1 : 25 000.

¹⁾ Am 1. Dezember 1812 waren es 10 475, worunter 176 Ausländer.