

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85 (1967)
Heft: 45

Artikel: Zürich auf dem Weg zur Grosstadt von 1830-1870
Autor: Guyer, Paul / Risch, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-69572>

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: 23.02.2026

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

Zürich auf dem Weg zur Grosstadt von 1830 bis 1870

Von Dr. Paul Guyer, Zürich

Vorwort der Redaktion

Den Vorzug seiner schönen landschaftlichen Lage teilt Zürich mit noch anderen Schweizer Städten. Aber ungleich diesen, hat das wirtschaftlich und baulich rasche Wachstum während des letzten Jahrhunderts das Stadtbild von Zürich teils einschneidend gestaltet. Seit etwa 1830 folgten sich in einer auch heute noch nicht absehbaren Reihe jene Eingriffe in die städtebauliche Struktur der Limmatstadt, wie sie die Aufnahme des herangeführten und die Weiterleitung des durchgehenden Verkehrs immer wieder aufs neue bedingen.

Wesentliche Anstösse zu planerischen Konzeptionen, die den heutigen, proportional gesehen, kaum nachstehen, gaben nicht nur der 1833 beschlossene Abbruch der ehemaligen Schanzen, sondern auch die 1850 erstellte Zürcher Bahnhofsanlage. Die damals noch als peripher geltende Situierung der 1847 in Betrieb genommenen Bahnhofshalle (Bild 7) zwang zur Verbesserung des innerstädtischen Strassennetzes. Sie erfolgte durch die Zudeckung des Fröschengrabens (Bahnhofstrasse, Bild 14), durch den Bau eines verlängerten Quais am unteren rechten Limmatufer, den Bau der Bahnhofbrücke und, im Zuge der Weiterführung der Bahnhofstrasse zum See, durch das Verschwinden des alten Kratzquartiers (Bilder 10–13). Mit diesen grossen – und wohl auch mutigen! – Veränderungen gingen zahlreiche Umgestaltungen geringeren Ausmasses einher. Sie waren vor allem auch dadurch bedingt, dass das anbrechende Zeitalter der industriellen und wirtschaftlichen Entwicklung auch baulich neue Aufgaben stellte. Neue und auch neuartige Gebäude wurden erforderlich für den

Postverkehr, das Spitalwesen, das Schulwesen, die öffentliche Verwaltung, Banken, das Gastwirtschaftsgewerbe und das Gesellschaftsleben, sowie der Bau von Mietwohnungen, wozu noch neue Anlagen für die Kanalisation, die Versorgung mit Wasser und später mit Gas besondere technische Probleme stellten.

Wenn es den damals Verantwortlichen gelungen war, diese fortdrängende technische Entwicklung soweit zu lenken, dass Zürich in den alten Kerngebieten im ganzen intakt blieb, gleichwohl aber den eigenen Charakter einer mit der Zeit gehenden Stadt gewinnen konnte, so ist dies keineswegs als Selbstverständlichkeit zu betrachten. Zu oft standen Pläne und Absichten zur Diskussion, die – wären sie verwirklicht worden – für Zürich katastrophale Folgen gehabt hätten¹⁾.

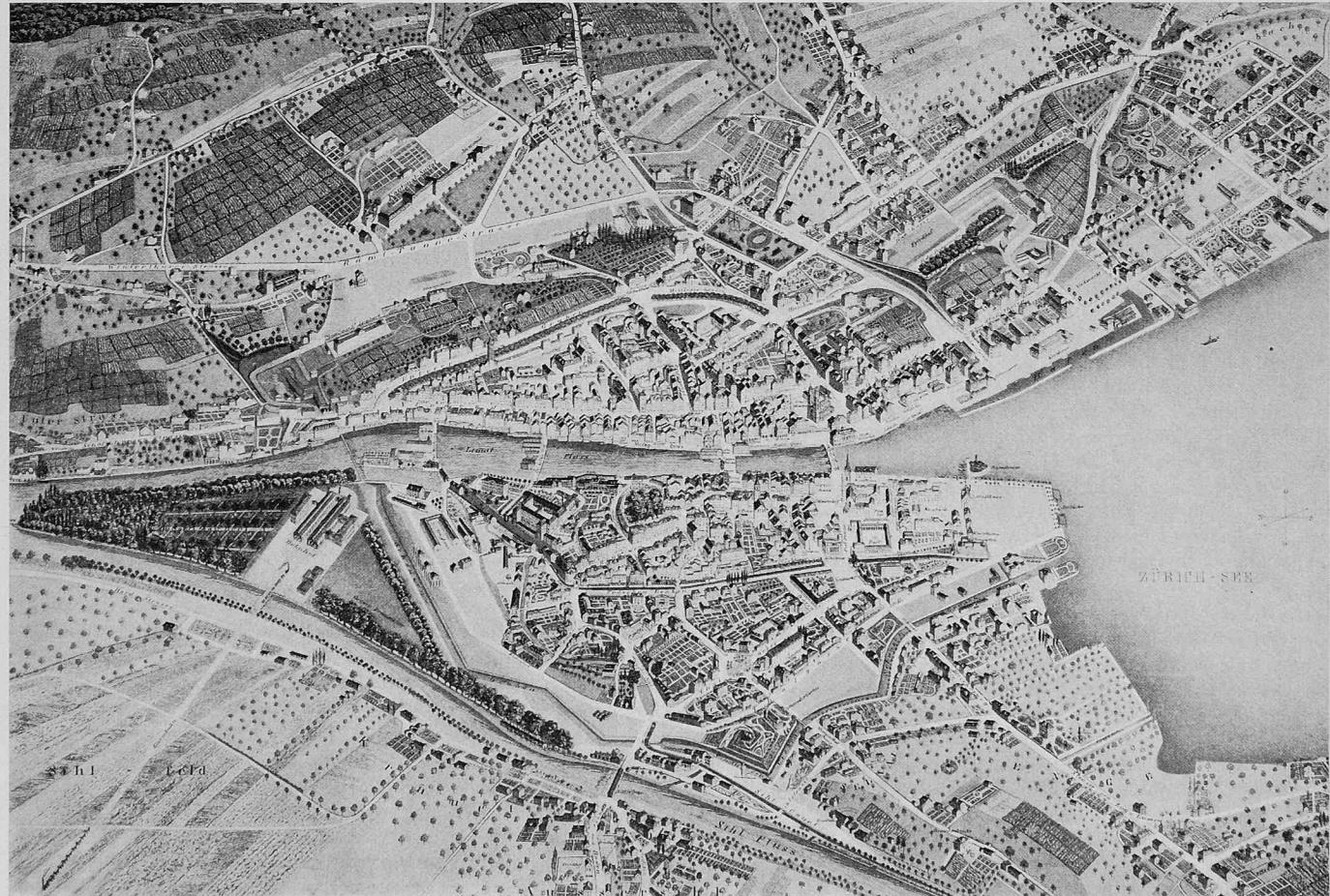
Unserem Interesse und Verständnis bringt die Ausstellung «Zürich auf dem Weg zur Grosstadt» die bauliche Entwicklung innerhalb der Gegebenheiten von 1830 bis 1870 näher, die anfangs Juli im Zürcher Stadthaus etabliert wurde und zurzeit noch andauert. Sie wurde vom Baugeschichtlichen Archiv in Verbindung mit der Verwaltungsabteilung des Stadtpräsidenten geschaffen. Einzelne Darstellungen und Dokumente haben Seltenheitswert. Dem Leiter des Baugeschichtlichen Archivs der Stadt Zürich, Dr. Paul Guyer, und seinem Mitarbeiter H. Steinmann danken wir für die uns dienstbereit zur Verfügung gestellten Bildunterlagen.

G. R.

¹⁾ Auch in unserer Zeit stellen sich für das Bild der Altstadt Zürichs gravierende Probleme. Ein solches wurde am Beispiel der Limmat-Galerie in der SBZ 1960, H. 43, S. 691 behandelt.

Bild 1. «Malerischer Plan der Stadt Zürich und ihrer Umgebungen». Herausgegeben um 1854 von H. F. Leuthold in Zürich. Zeichnung von F. Schmid, gestochen durch Appert, Paris.

Zwischen Schanzengraben und Ausfluss der Limmat besteht noch das seit 1315 erwähnte Kratzquartier. Es öffnet sich gegen den See mit einem grossen, rechteckigen Platz, der dem Marktverkehr diente. Nach 1854 konnten die geplanten Strassenbauten am rechten unteren Limmatufer und längs des Fröschengrabens, sowie der Bau der Bahnhofbrücke in Angriff genommen werden. Architekt Wilhelm Waser machte den interessanten Vorschlag, das Stadtgebiet und zugleich den Raum für den Bahnhof durch eine Verlegung der Sihl — was damals im unbebauten Sihlfeld noch möglich gewesen wäre — zu vergrössern



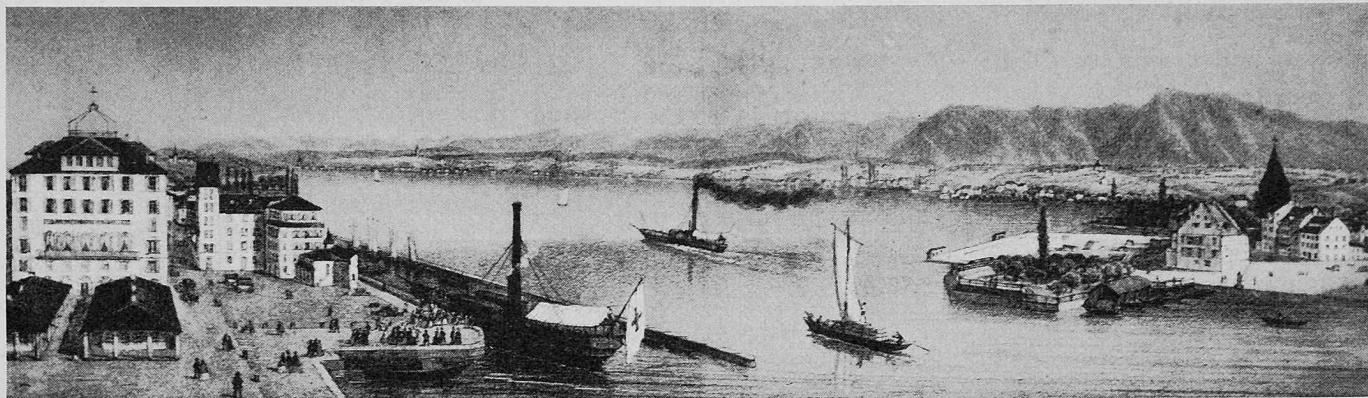


Bild 2. Der Hafen an der Schiffflände. Nach Lithographie von Müller und Deroy. Links das Hotel «Couronne», davor die Kaufläden am Hechtplatz von Leonhard Zeugheer (zwei eingeschossige, langrechteckige Bidermeierbauten, von dorischen Säulen umstellt). Rechts Bauschänzli, altes Stadthaus und Kratzturm.

Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee: Am 19. Juli 1835 unternahmen die Mechaniker Lämmlin und Caspar mit ihrem aus England bezogenen, eisernen Dampfschiff «Minerva» die erste Probefahrt nach Rapperswil. Bald mehrten sich die später von Escher Wyss erbauten Dampfboote auf dem See. Diese unternahmen nicht nur Vergnügungsfahrten, sondern erfüllten bis zum Bau der Seebahn 1875 (linkes Ufer) und 1894 (rechtes Ufer) eine wichtige wirtschaftliche Funktion als Transportmittel für Personen und Güter. Den grössten Güterumsatz bewältigten die Boote im Jahre 1874 mit 105 000 Tonnen

Im Zeitabschnitt zwischen 1830 und 1870 standen im Vordergrund der baulichen Entwicklung Zürichs der Wandel des Stadtbildes und das Entstehen neuer Institute, aber auch technischer Anlagen, wie Wasserversorgung, Kanalisationen und nach 1856 der Gasversorgung.

Stadt und Kanton

Im Jahre 1830 waren im Kanton Zürich die Liberalen zum Sieg gelangt, die den nächsten Jahrzehnten ihren Stempel aufdrückten. Stolz wurde die neue Entwicklung «Regeneration» genannt. Getragen von einer starken Mehrheit, konnte das liberale Regime auf allen Lebensgebieten eine grossartige Tätigkeit entfalten; erinnert sei nur an den Ausbau des Schulwesens auf allen seinen Stufen.

Innerhalb des Kantons nahm die Stadt eine Sonderstellung ein, denn hier dominierten die konservativ Gesinnten, die zum Teil den radikaleren Tendenzen innerhalb des Liberalismus nicht folgen mochten, zum Teil selbst die 1798 verlorenen Privilegien der Stadtbürgerschaft nicht verwinden konnten. Die 1798 geschaffene Rechtsgleichheit zwischen den Stadtbürgern und den Landleuten wurde zwar kaum mehr angefochten, doch hatte die Stadt noch zwischen 1803 und 1830 bei der Besetzung der politischen Behörden eine bevorzugte Stellung besessen, die zum Teil berechtigt gewesen sein mag, war doch die Stadtbürgerschaft praktisch nicht nur die einzige Trägerin politischer Erfahrung, sondern weitgehend auch der Schwerpunkt der Wirtschaft und der Bildung.

Der politische Gegensatz zwischen der liberalen Mehrheit und der konservativen Minderheit darf verallgemeinernd mit dem Gegensatz Landschaft und Stadt gleichgesetzt werden. Auf diesem Hintergrund sind auch folgende drei Streitfragen zu verstehen, die nach 1830 die Gemüter – vor allem in der Stadt – bewegten, berührten sie doch Institutionen, die von den Stadtbürgern als ihre Sache empfunden wurden. Einerseits handelte es sich um die *Aufhebung des Kaufmännischen Direktoriums* und des *Stiftes am Grossmünster*, deren Mittel eine sinngemäss Verwendung finden sollten, andererseits um die *Beseitigung der Schanzen*, womit Zürich zur offenen, unbefestigten Stadt werden sollte.

Mit den beiden ersten Massnahmen konnte man sich zur Not befrieden, denn die Mittel des Grossmünsterstiftes wurden für die neu gegründete Universität verwendet und auch die Fonds des Kaufmännischen Direktoriums sollten zur Förderung der Wirtschaft eingesetzt werden.

<Gespenst der Zwietracht>

Die Schanzenfrage dagegen war ein Politikum ersten Ranges. Man konnte wohl rein sachlich darüber diskutieren, ob die Befestigung Zürichs noch zeitgemäß sei, d.h. ob sie noch eine militärische Funktion erfülle oder ob sie nur ein Hemmnis für den Verkehr und die Entwicklung der Stadt und ihrer Umgebung sei. Es ist auch selbstverständlich, dass die Antworten auf diese Frage nicht einheitlich ausfielen. Die Diskussion wurde aber dadurch vergiftet, dass der Befestigungsgürtel zugleich eine symbolische Bedeutung hatte. Für den Städter war er ein Schutz gegen Feinde, aber zugleich ein Denkmal ihrer ehemals bevorzugten Stellung. Viele Landbewohner hingegen sahen in ihm ein «Zwing-Uri». Zahlreiche Petitionen an den Grossen

Rat verlangten die Demolition. Die gleichen, immer wieder auftretenden Schlagworte lassen vermuten, dass diese Protestaktion gelenkt war. Die Befestigung wurde als «Bollwerk der Unterdrückung», die nur dem Schutz der «Stadt-Familien-Aristokratie» diene, bezeichnet. Gleichzeitig redete man von einer «Konspiration einer verräterischen Faktion». Nur eine einzige Stimme aus der Landschaft trat für die Erhaltung der Befestigung ein, welche in Zeiten der Gefahr der einzige Zufluchtsort für den Kanton sei.

Am 30. Januar 1833 fiel der Entscheid. Mit 131 gegen 53 Stimmen beschloss der Grosse Rat den Abbruch der Schanzen. Er folgte damit dem Antrag der Kommissionsmehrheit und des Regierungsrates. In ihren Erwägungen wurde die militärische Bedeutung der Befestigung Zürichs gering eingeschätzt, da sie leicht umgangen werden könne. In «merkantilischer» Hinsicht sei sie eine Hemmung für den Verkehr und für die Entwicklung; «sie verhindert, dass Zürich eine schöne, volkreiche, mit allen Hilfsmitteln der Grösse und Bildung gezierte Stadt werde». Selbst die Einsparung der jährlichen Unterhaltskosten von 16000 Franken wurde ins Feld geführt. Ausschlaggebend dürfte aber letztlich doch das politische Argument gewesen sein, denn selbst in der Weisung des Regierungsrates wird die Befestigung als «Gespenst der Zwietracht» bezeichnet. Erst nach der Beseitigung der «finstern Bollwerke» werde «allmählich mit dieser materiellen auch die geistige Scheidewand fallen und sich Stadt und Land über die verschwundene Kluft die brüderliche Hand reichen».

Das Gebiet der ehemaligen Schanzen fiel an den Kanton, der die Verwaltung einer besondern Schanzenkommission übertrug. Der Kanton legte hier rings um den Stadt kern Strassen an, die sich allerdings nicht mit den «Ringstrassen» anderer Städte messen können; ferner wurden auf dem Schanzengebiet eine ganze Reihe öffentlicher Gebäude errichtet, wie z.B. das Kantonsspital, die alte Kantonsschule, der Botanische Garten u.a. Grosses Landabschnitte wurden aber verkauft, auch an die Stadt, die z.B. das Pfrundhaus St. Leonhard auf Schanzen Gelände errichtete. Vielleicht wurde damit – gemessen an modernen städtebaulichen Ansichten – eine grosse Chance verpasst. Doch müssen wir bei der Beurteilung dieser und anderer Baufragen den Umstand berücksichtigen, dass sowohl der Staat wie die Stadt damals mit den bescheidensten Mitteln haushalten mussten. Der Erlös des Geländes sollte vor allem die Kosten des Schanzenabbruches decken. Doch ging der Verkauf der Bauplätze recht schleppend vor sich, so dass die Kommission erst 1860 ihre Aufgaben als im wesentlichen beendet abschliessen konnte. Im gleichen Jahr wurde übrigens auch erst der endgültige Vertrag abgeschlossen, der die Übernahme der vom Kanton im Schanzengebiet erbauten Strassen durch die Stadt regelte, wobei der Stadt noch einige Reste des Schanzengebietes, wie z.B. das Stadelhoferquartier, abgetreten wurden.

Das Erbe des Kaufmännischen Direktoriums

Zweiter wichtiger Streitpunkt der 1830er Jahre waren die Fonds des Kaufmännischen Direktoriums. Diese Institution war 1662 von den Unternehmern der damals mächtig aufblühenden Textilindustrie gegründet worden; sie erfüllte von Anfang an die öffentlich-rechtlichen Funktionen einer Handelskammer. Auch besorgte sie von 1662 bis

1798 die Post, die damals vorwiegend der Kaufmannschaft diente. Noch 1798 konnte das Kaufmännische Direktorium alle Versuche der Helvetischen Regierung, seine Fonds zu beschlagnahmen, abwehren. Es trat lediglich die Post ab, die seit 1803 als kantonale Institution fortgeführt wurde. Unter der Mediationsverfassung konnte der Staat seinen Einfluss verstärken, indem die vier Regierungsvertreter im Direktorium nicht mehr von den Kaufleuten, sondern vom Kleinen Rat gewählt wurden.

Als Zweckbestimmung für die Fonds wurde die Förderung von Gewerbe und Industrie vereinbart. Aber um 1830 entbrannte der Streit um die Fonds von neuem. Die Regierung machte geltend, dass die Fonds zum grössten Teil aus den Betriebsüberschüssen der Post geäufnet worden und daher Staatsgut seien, während die Kaufleute die Fonds als Privateigentum ansprachen. Um der völligen Enteignung vorzubeugen, stimmten die Kaufleute einem Kompromiss zu, der schliesslich am 17. Dezember 1833 nach einer ganztägigen Diskussion auch vom Grossen Rat gebilligt wurde.

Rund 1100000 Franken in bar und die ehemaligen Postgebäulichkeiten an der Münsterstrasse fielen an den Kanton, der diese Mittel einem «Industriefonds» zuführte. Mit dem Restvermögen von rund 700000 Franken sollte ein neugebildeter «Ausschuss» in Zürich eine zweite befahrbare Brücke, ein neues Kornhaus und einen neuen Hafen errichten. Aus diesen Mitteln des ehemaligen Kaufmännischen Direktoriums wurden in der Folge nicht nur die Münsterbrücke mit den zugehörigen Quaibauten vom Rathaus bis Bellevue, der Hafen und das Kornhaus ausserhalb des Bellevue, sondern auch die «Buden» am Hechtplatz und unterhalb der Grossmünsterterrasse erbaut sowie andere kleinere Bauarbeiten ausgeführt. Alle diese Bauten gingen nach Abschluss der Arbeiten an die Stadt über, die zudem den Restbetrag von 6394 Gulden in bar erhielt.

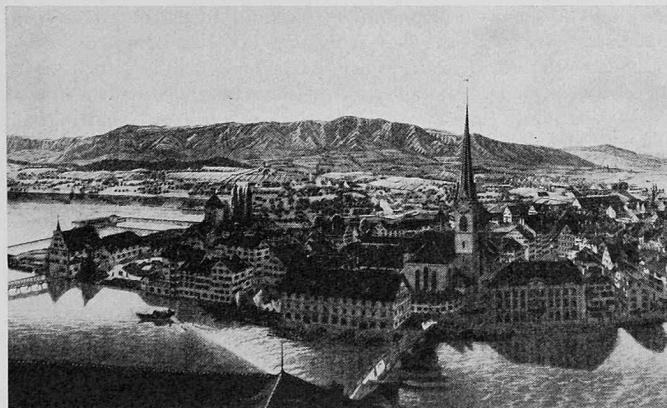
Diese Bauarbeiten erfolgten im Einvernehmen mit dem Stadtrat, der am 16. März 1835 einen grundlegenden Vertrag mit der Kaufmannschaft und dem Regierungsrat abgeschlossen hatte, in welchem alle Bauaufgaben näher umschrieben worden waren. Es wurde damals nicht nur die Beseitigung von Wellenberg und Grendel, sondern auch des Bauschänzlis vereinbart, das in der Folge aber doch gerettet werden konnte. Die Oberleitung für diese Bauarbeiten übertrug der Ausschuss dem österreichischen Ingenieur Aloys Negrelli, der heute noch hauptsächlich als Erbauer der Münsterbrücke bekannt ist.

Mit all den vom Kaufmännischen Direktorium ausgeführten Bauten fiel der Stadt ein wertvolles Geschenk zu, denn sie trugen «ausserordentlich viel zur Erleichterung des Verkehrs und zur Verschönerung der Stadt bei», und wir dürfen der Meinung zustimmen, dass sich damit das alte Kaufmännische Direktorium ein schönes Denkmal gesetzt habe.

Ausbau der Verkehrswege

Gleichzeitig mit diesen Bauten erfolgten durch den Kanton und durch private Unternehmer weitere Verbesserungen und Neuerungen auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Mit grossem Elan baute der Kanton zum Teil auf Kosten des «Industriefonds» das Strassenetz aus, dem auf dem Fuss der Ausbau der kantonalen Postwagenverbindungen folgte. Dies führte dazu, dass das Postgebäude aus der engen Münsterstrasse heraus auf den Werkplatz hinter der Fraumünsterkirche verlegt werden musste, denn täglich sollen etwa 30 vier- bis

Bild 3. Blick vom Grossmünster gegen Fraumünster und Kratzquartier. Markante Bauten (von links nach rechts): Das alte Stadthaus (mit Steg zum Bauschänzli), das an der Limmat links der 1835—1838 von Alois Negrelli erbauten Münsterbrücke stehende Kaufhaus, rechts der Steinbogenbrücke das Zunfthaus zur Meise (David Morf, 1752—1757)



fünfspännige Postwagen angekommen und abgegangen sein, was an der engen Münsterstrasse zu grossen Verkehrsstaunen führte.

Diese kantonalen Posten vermochten aber die lokalen Boten, die den Güterverkehr zwischen den Dörfern auf der Landschaft und der Stadt besorgten, nicht wesentlich zu beeinträchtigen; sie behaupteten ihre bescheidene Rolle noch durch das ganze 19. Jahrhundert. Stärker getroffen wurde dagegen die alte Schiffahrt auf dem Zürichsee durch die neu aufkommenden Dampfboote, denn seit die «Minerva» am 19. Juli 1835 erstmals zu einer Probefahrt nach Rapperswil ausfuhr, war die Herrschaft der eisernen Dampfschiffe bis zum Bau der beiderseitigen Seebahnen ungebrochen. Sie besorgten nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr. Dieser betrug im letzten Jahr vor der Eröffnung der linksufrigen Eisenbahn im Jahre 1875 104000 Tonnen. Er sank dann rasch, erholt sich aber wieder auf 85000 Tonnen im Jahre 1893. Mit der Eröffnung der rechtsufrigen Seebahn 1894 war dann aber die Rolle der Dampfschiffe als «Verkehrsträger» ausgespielt.

Schon seit 1837 wurde der Bau einer Eisenbahnverbindung nach Basel diskutiert. Die ersten Projekte kamen nicht zustande und erst 1847 konnte ein Teilstück der geplanten Nordbahn – die «Spanisch-brölibahn» – nach Baden eröffnet werden. Ihr Initiant war Martin Escher-Hess, der seinerzeit als Präsident des Kaufmännischen Ausschusses die Bauunternehmungen des Kaufmännischen Direktoriums geleitet hatte und schon früh für den Bau von Eisenbahnen eingetreten war.

Alle diese Verkehrsträger: Post, Schiffahrt und Eisenbahn, hatten ihren Endpunkt in der linksufrigen Stadt. Die Verlagerung des Stadtzentrums aus dem Gebiet des Rathauses nach dem Paradeplatz war zu erwarten. Während am alten Endpunkt der Seeschiffahrt – an der Schiffslände – ausser zwei erneuerten Gasthäusern nur das Hotel «Krone» neu erbaut wurde, entstanden seit 1838 in der Nähe des Paradeplatzes innert weniger Jahre drei neue Hotels, von welchen die beiden Hotels Baur ihren erstklassigen Rang bis heute behaupten konnten.

Wirtschaftlicher Aufschwung

Der Ausbau der Verkehrswege spiegelte den wirtschaftlichen Aufschwung unserer Stadt wider, auf deren Bann damals die ersten eigentlichen Fabriken entstanden. Hauptindustriezweig des alten Zürichs war das Textilgewerbe, das im Verlagssystem zahlreiche, über die ganze Region Zürich verstreute Heimarbeiter beschäftigte. In der Stadt lagen die Kontore, vereinzelte Webstuben und eine Zwirnerei am Sihlkanal. Erst mit dem Aufkommen der Spinnmaschinen entstanden die ersten Fabriken, die meist an Wasserläufen – in der Stadt auf den Mühlstegen – standen. Als erste eigentliche Fabrik auf Stadtgebiet entwickelte sich in der Nähe der «Neumühle» beim heutigen Central die Maschinenfabrik Escher Wyss. Allmählich entstanden in den Vororten kleinere Spinnereien und andere Fabriken. Gleichzeitig bildete sich auch in Zürich eine neue Bevölkerungsschicht, die Fabrikarbeiter, die sich in den Vororten – vorwiegend auf dem Gebiet von Aussersihl – ansiedelten. Doch trat dieser Stand erst in der zweiten Jahrhunderthälfte stärker in Erscheinung.

Bauten und Bauprobleme

Schon im Jahrzehnt 1835 bis 1845 nahm Zürich, das damals lediglich etwa 14000 Einwohner zählte, einen recht bedeutenden baulichen Aufschwung. Ausser den Bauten des Kaufmännischen

Bild 4. Das Hotel «Baur au Lac» wurde aus einem Bedürfnis der neuen Zeit 1843 von Johannes Baur eröffnet. Links das Privathaus «Rosau»

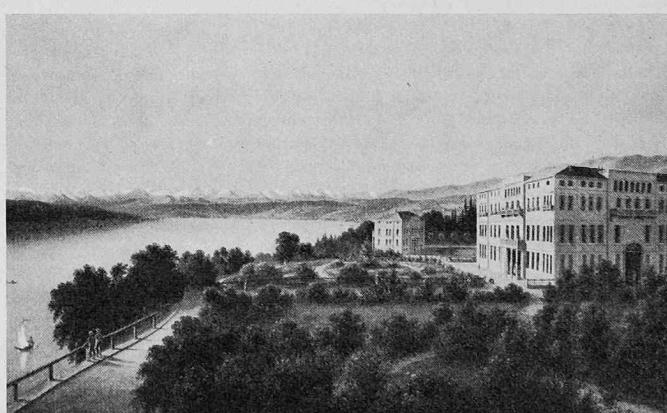




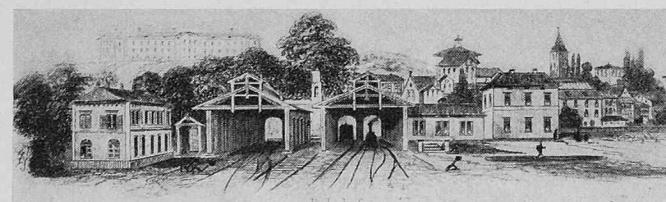
Bild 5. Straßenbild aus dem alten Kratz. Sanierungsbedürftige Häuser in der Nähe des Stadthausplatzes

Das ehemalige Kratzquartier war von Limmat, See und Fröschengraben umspült und besass nur einen einzigen Zugang beim Fraumünster. Es führte ein abgeschlossenes, kleinstädtisches Eigenleben. In Verbindung mit dem Bau der Bahnhofstrasse und den geplanten Quaistrassen rückte dieses Quartier in den Blickpunkt städtebaulicher Planung (vergl. Bilder 10—13). Wenn man aus heutiger Sicht den Abbruch eines mittelalterlichen Quartiers, besonders des Kratzturmes mit dem Baugarten, auch bedauern mag, so muss man dabei doch den sich in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts gebieterisch aufdrängenden städtebaulichen Neuplanungen Rechnung tragen, denen die alten Kratzhäuser in ihrem teils schlechten Zustand — und daher von eher fragwürdiger Romantik — zum Opfer fielen



Bild 6. Die Escher-Wyss-Häuser an der Sonneggstrasse (Photographie um 1940). Die starke Zuwanderung bewirkte eine grosse Nachfrage nach einfachen und billigen Wohnungen. Die Mietpreise für eine Drei- bis Vierzimmer-Wohnung betragen in der Nähe der Stadt etwa 20 Franken im Monat, d. h. rund 20 % des durchschnittlichen Monatslohnes eines Arbeiters. Wohl erstellten einige Fabrikanten Arbeiterhäuser, doch die Arbeiter zogen es in der Regel vor, die Abhängigkeit von ihrem Brotherrn nicht noch zu verstärken. In Zürich erstellte die Maschinenfabrik Escher Wyss, die damals in der «Neumühle» beim Central lag, im Jahre 1859 einige Reihenhäuser an der Sonneggstrasse und überliess sie zu vorteilhaften Bedingungen ihren Arbeitern. In diesen Bauten können Vorläufer des sozialen Wohnungsbaus gesehen werden

Bild 7. Die Bahnhofshalle, nach Lithographie um 1850. Im Jahre 1847 eröffnete die Zürcher Nordbahn-Gesellschaft unter Martin Escher ein erstes Teilstück zwischen Zürich und Baden («Spanischbrötli-Bahn»). Der erste Bahnhof wurde 1846/47 von G. A. Wegmann gebaut. Der Bahnhof war damals für Fahrzeuge einzige über eine einspurige Brücke über den Schanzengraben erreichbar. Für Fußgänger führte der «Lange Steg» über die Limmat



Direktoriums entstanden in diesem Zeitabschnitt als öffentliche Gebäude das Kantonsspital, die Kantonsschule, das Pfrundhaus St. Leonhard, das Postgebäude, die Neumünsterkirche und schliesslich die Universität am Fröschengraben und das Theater an den Untern Zäunen.

Es ist daher begreiflich, dass nach 1845 ein gewisser Stillstand eintrat, der vielleicht durch die politischen Wirren innerhalb der Eidgenossenschaft mitverursacht wurde. Das 1847 eingeweihte Eisenbahnstück nach Baden war zu unbedeutend, um der Entwicklung einen neuen Impuls zu verleihen.

Erst die neuen Linien der inzwischen von Alfred Escher gegründeten Nordostbahn brachten auch der Stadt neue brennende Bauprobleme, da das kleine Bahnhöfchen von 1847 den gesteigerten Anforderungen nicht mehr genügte.

Der neue Bahnhof

Eine heftige Kontroverse entbrannte über die Frage, ob und wo ein neuer Bahnhof errichtet werden sollte. Die Techniker der Nordostbahn, welche die peripherie Lage des bisherigen Bahnhofs kritisierten, propagierten den Bau eines neuen Bahnhofes in der Nähe des damaligen Verkehrszentrums von Zürich, des Paradeplatzes. Ihre Kritiker, vor allem Architekt Waser und Buchhändler Beyel, wandten sich gegen diese Bahnhofverlegung, die eine weitere Entwertung der rechtsufrigen Stadtteile bedeutet hätte. Sie empfahlen den Ausbau des alten Nordbahnhofes, der jedoch durch neue Zugänge besser erschlossen werden sollte.

Als sich am 20. November 1854 die städtischen Behörden gegen das Projekt Paradeplatz aussprachen, war die Streitfrage praktisch entschieden, und schon am 25. November 1854 beschloss auch die Leitung der Nordostbahn, den bisherigen Standort beizubehalten.

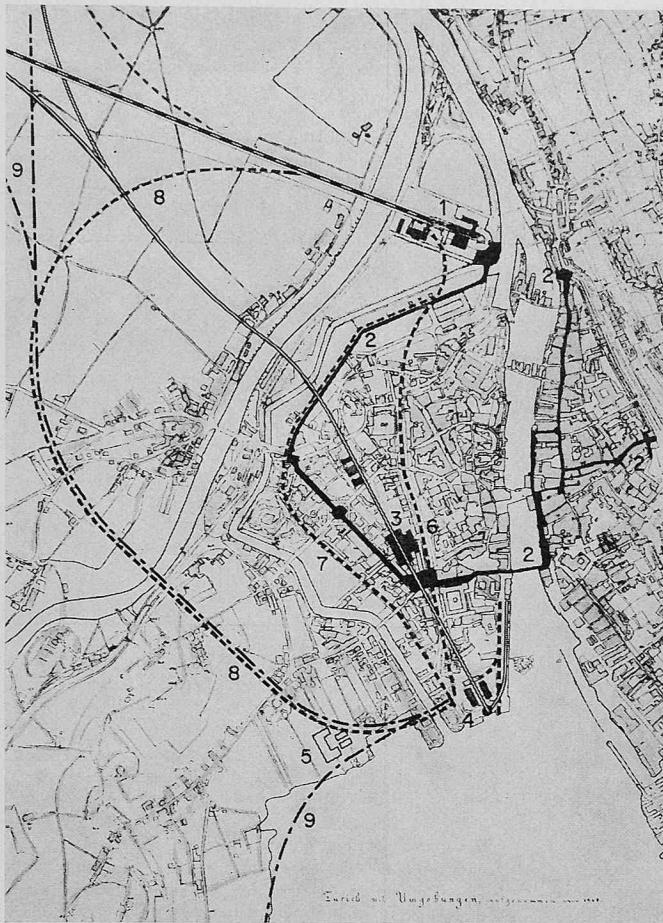
Limmattquai und Bahnhofstrasse

In seinem bereits erwähnten Beschluss vom 20. November 1854 hat der Stadtrat in Aussicht gestellt, die Kommunikation zum Bahnhof zu verbessern. Damit war der Weg frei für die geplanten Strassenbauten am Limmatquai und längs des Fröschengrabens. Umgehend trat Waser erneut für den Bau vom Limmatquai und Bahnhofbrücke ein, wobei er den interessanten Vorschlag machte, das Stadtgebiet und zugleich den Raum für den Bahnhof durch eine Verlegung der Sihl zu vergrössern. Bereits hatte Waser zu diesem Zweck bedingte Kaufsverträge für 81 Jucharten Land, die er der Stadt abtreten wollte, abgeschlossen.

Da die Kosten des Limmatquais auf 300 000 Franken veranschlagt wurden, wollte der Stadtrat den Bau auf «bessere Zeiten» vertagen, doch Stadtschreiber Gysi vermochte die Gemeindeversammlung vom 18. Dezember 1854 für den sofortigen Beginn zu gewinnen, und bereits am 17. September 1855 wurde das Ausführungsprojekt genehmigt. Die Bauarbeiten waren 1858 praktisch abgeschlossen, nur die Beseitigung der engen Metzgpassage erfolgte erst 1866. Auf den Vorschlag Wasers, die Sihl zu verlegen, konnte der offensichtlich ängstlich kalkulierende Stadtrat nicht eintreten.

Treibende Kräfte

Erst mit dem Eintritt von Baumeister J. J. Locher in den Stadtrat begann ein frischerer Wind zu wehen. Als Bauherr schuf Loher eine neue Baubehörde, das «Baukollegium», das mit grossem Elan an die Arbeit ging. Schon kurz nach seiner Konstituierung fasste das Kollegium am 5. Oktober 1860 wichtige Beschlüsse, die zeigten, dass dieser Behörde der Blick für das Ganze nicht fehlte. Sie regte nämlich die Aufstellung eines Generalplanes für die ganze Stadt an, um eine Übersicht zur Beurteilung einzelner Bauvorhaben zu gewinnen. Gleichzeitig beschloss das Kollegium, die bestehenden baupolizeilichen Vorschriften zu prüfen, die nach seiner Auffassung ungenügend seien. Das Baukollegium wurde damit zur Initiantin für das erste kantonale Baugesetz von 1863, das auf Anregung der städtischen Behörden erlassen wurde. Auch gelang es dem Kollegium, tüchtige Arbeitskräfte zu gewinnen, wie Dr. Conrad Escher als Sekretär und vor allem Arnold Bürkli als Stadtingenieur. Mit dem Namen Bürkli ist nicht nur die Planung des Bahnhofquartiers, sondern auch die Einführung der Wasserversorgung, die «Kloakenreform» und vor allem der spätere Bau des Seequais verbunden. Die Verdienste Bürklis werden in keiner Weise gemindert, wenn wir auch die treibenden Kräfte im Baukollegium erwähnen, nämlich den bereits genannten Bauherrn J. J. Loher und den ersten Präsidenten, Alfred Escher. Auf Eschers «Anzüge» hin wurden am 5. Oktober 1860 die erwähnten Beschlüsse wegen Generalplan und Baugesetz gefasst. Leider musste Escher schon anfangs 1861 aus Gesundheitsrücksichten das Präsidium abgeben. Nur ungern unternahm er diesen Schritt, denn — schreibt er — «es war mir ein Lieblingsgedanke, auch zu der baulichen Entwicklung meiner Vater-



Links: Bild 8. Diskussion über den Standort des Bahnhofs in den 1850er-Jahren. Die Einführung der Winterthurer Linie nach Zürich führte zu Auseinandersetzungen über den Standort des neuen Bahnhofes. Die Techniker der Nordostbahn-Gesellschaft kritisierten den abgelegenen Standort des Bahnhofes von 1847 (1). Tatsächlich mussten Fuhrwerke aus der rechtsufrigen Stadt zum Bahnhof groteske Umwege über Münsterbrücke und Löwenstrasse einschlagen (2). Daher sollte der neue Bahnhof möglichst nahe zum Stadtzentrum und zum Hafen am See verlegt werden. Die Vertreter der Nordostbahn schlugen einen neuen Bahnhof direkt unterhalb des Paradeplatzes (3) vor mit Gleiszweig zum See, und erwogen als Variante einen solchen direkt am See (4 und 5). Für den Fall, dass der alte Standort beibehalten würde, verlangten sie eine Zweigbahn zum See, wobei drei verschiedene Linienführungen erwogen wurden: längs des Fröschengrabens (6), längs der Talstrasse (7), durch Aussersihl (8) mit Anschluss an die



Rechts: Bild 9. Spätere Eisenbahnprojekte. In den Jahren nach 1860 wurden erneut Bahnverbindungen zwischen Bahnhof (1) und See (2) diskutiert. 1863 empfahlen Professor Wild und Ingenieur Welti dem Regierungsrat für eine solche Verbindung drei Varianten: Fröschengraben (3), Seilergraben (4), Aussersihl (5). Die Seebahnprojekte brachten um 1870 erneut bedrohliche Vorschläge (6 und 7). Eine Verwirklichung des Weltischen Projektes von 1871 hätte die Stadt vom See völlig abgetrennt (6). Es kam zu heftigen Protesten. Am 18. Mai 1873 lehnte die Bürgerversammlung dieses Projekt ab und empfahl den städtischen Vorschlag einer Linienführung, die ungefähr der heutigen rechtsufrigen Seebahn entspricht.

linksufrige Seebahn (9). Der Stadtrat entschied sich jedoch 1854 für den bisherigen Standort. Er erklärte sich indessen bereit, für die Verbesserung der Kommunikationen zum bestehenden Bahnhof besorgt zu sein

stadt, für welche sich zur Zeit in jeglicher Beziehung die erfreulichsten Aussichten eröffnen, mitwirken zu können». Zweifellos hatte Escher im Bauherrn Locher einen gleich grosszügig denkenden Mitkämpfer gefunden, wenn es galt, die oft zaghafte Kleinlichkeit der Verwaltung zu überwinden.

Wettbewerb Kratzquartier

So eröffnete Locher am 18. Mai 1858 einen öffentlichen Wettbewerb für die Überbauung des Kratzquartiers. Es gingen insgesamt neun Projekte – darunter zwei von Semper – ein, die zum Teil in grossartiger Weise, zum Teil aber eher ängstlich die Erneuerung des Quartiers zwischen Fraumünster und See planten. Wenn sich auch die Neuüberbauung dieses Stadtviertels noch um zwei bis drei Jahrzehnte verzögerte, so sind doch diese Projekte als erste Beispiele einer Gesamtplanung erwähnenswert.

Die grosse Bauperiode

In den nächsten Jahren finden sich weitere Gesamtplanungen, z.B. für das durch die Bahnhofstrasse zu erschliessende Gelände zwischen Rennweg und Bahnhofplatz oder die Quartiere in Stadelhofen und im Selnau. Besonders interessant sind auch die 1865 eingeholten Gutachten von Architekt Breitinger und Professor Semper über die Planung des Strassennetzes in der Stadt und ihrer Umgebung. Leider lässt sich der Vorschlag von Semper nur auf Grund einer Planskizze beurteilen, da sein Gutachten unauffindbar ist. Sempers Plan wirkt eher konservativ. Er plante Quastrassen, die durch eine Brücke beim Bauschänzli verbunden worden wären, ferner Verbin-

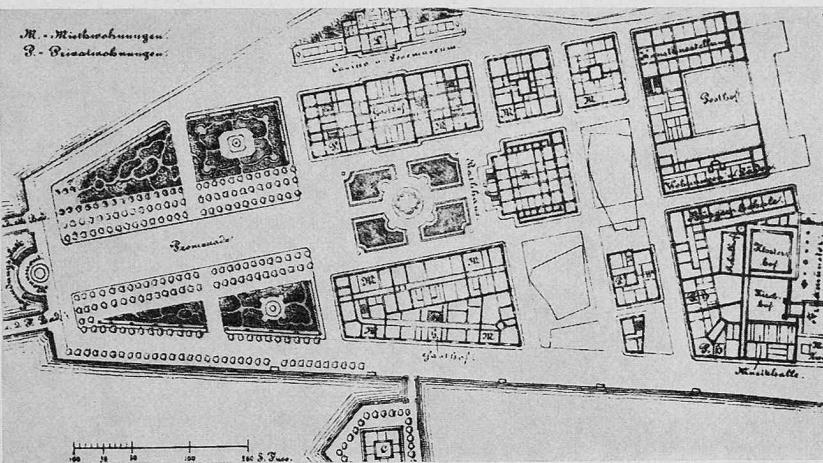
dungsstrassen zu den Ausgemeinden und schliesslich die Sanierung von Kratz- und Niederdorfquartier.

Breitinger war weitaus radikaler. Rücksichtslos wollte er die Altstadt erneuern, wobei auch Baudenkmäler wie Meise, Rüden und andere Zunfthäuser nicht verschont geblieben wären. Arch. Breitinger plante übrigens bereits den Durchbruch der St.-Peter- und der Zähringerstrasse, Projekte, die später immer wieder auftauchten. Rund um die Stadt projektierte er «Promenaden», die aber kaum im Hinblick auf den Verkehr konzipiert wurden. Aber eine eintretende Geschäftsstockung und die politischen Kämpfe veranlassten 1868 den Stadtrat, die Pläne ad acta zu legen, denn die «Stimmung der Einwohnerschaft sei (jetzt) im allgemeinen abgeneigt, in weiter aussehende Unternehmungen sich einzulassen oder auch nur solche für später in Aussicht zu nehmen».

Tatsächlich war die «Grosse Bauperiode» der 1860er Jahre in jenem Zeitpunkt bereits abgeschlossen.

Als Ausklang dieser «Grossen Bauperiode» mag noch die Überbauung des Kratzquartiers und schliesslich der Bau der Seequais erwähnt werden, die allerdings erst in späterer Zeit ausgeführt wurden, aber schon in den 1850er und 1860er Jahren konzipiert worden waren.

Weitergeführt wurden noch die von Stadtingenieur Bürkli angebahnten Unternehmungen der Brauchwasserversorgung aus dem See – genauer aus der Limmat – und der systematische Ausbau der Kanalisation, deren Mängel die Cholera-Epidemie im Jahre 1867 aufgedeckt hatte. Die grossen Leistungen dieser Bauperiode lagen auf dem Gebiet des Strassenbaus (Limmatquai, Bahnhofstrasse), im Versuche einer



Ueberbauungswettbewerb Kratzquartier

Im Jahre 1858 schrieb die Stadt Zürich einen Ideenwettbewerb aus für die Ueberbauung des südlich vom Fraumünster gelegenen Kratzquartiers. Zu planen waren ein städtisches Verwaltungsgebäude, eine gedeckte Markthalle, «fallselig» ein neues Schulhaus und ein Gebäude für gesellschaftliche Anlässe. Es gingen neun Projekte ein. Darunter befanden sich teils zurückhaltende, teils aber auch grosszügige und radikale Lösungen. Vier Beispiele:

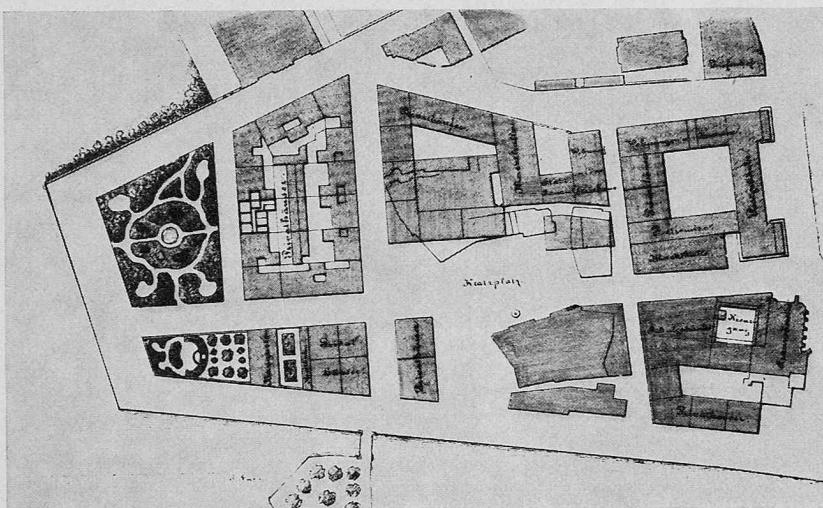


Bild 10. Projekt Professor Gottfried Semper. Bemerkenswert ist die monumentale Achse zwischen Hafen und Stadthaus. An der von ihm begradigten Bahnhofstrasse sah Semper ein Casino und Lesemuseum vor



Bild 11. Projekt Karl Pestalozzi. Der Verfasser behielt die Knickung der Bahnhofstrasse nach Westen (im Plan oben) bei, obschon auch er den Kratzturm mit dem «Baugarten» beseitigen wollte. Er plante dafür einen neuen Baugarten als Gesellschaftslokal beim Bauschänzli. Anstelle der Abteigebäude sah Pestalozzi ein Schulhaus vor. Die Stadtverwaltung sollte im Gebiet des ehemaligen Kappelerhofes untergebracht werden



Bild 12. Projekt Ferdinand Stadler. Er wollte vermutlich nur das Notwendigste ändern. Stadler behielt zum Beispiel den Musiksaal beim Fraumünster und den Baugarten bei, nicht aber den Kratzturm. Andere Gebäude plante er neu am bisherigen Standort, zum Beispiel das Schulhaus anstelle der alten Fraumünsterschule und das Stadthaus im Bereich des der Stadt gehörigen Kappelerhofes. Neu geplant wurden die Markthallen und das Lesemuseum bei den Stadthausanlagen.

Bild 13. Projekt L. Pestalozzi und J. J. Breitinger. Die Verfasser sahen eine regelmässige Anlage vor mit einer Längsstrasse und vier Querstrassen. Beibehalten wurden die freizustellende Fraumünsterkirche und der Baugarten. Die städtische Verwaltung hätte anstelle der Post ein neues Gebäude erhalten sollen, und in der Nähe des Bauschänzli wäre das neue Schulhaus errichtet worden. Die geforderte Markthalle fehlte in diesem Projekt

systematischen Planung sowie in den hygienischen Massnahmen, zu welchen auch die

Wasserversorgung

gezählt werden mag. Zweifellos hat die grosszügige Versorgung der Bevölkerung mit Trink- und Brauchwasser auch zur hygienischen Sanierung beigetragen. Vorher dürfte der Wasserverbrauch wesentlich geringer gewesen sein; war es doch reichlich unbequem, das Wasser am öffentlichen Brunnen oder aus den nicht immer hygienischen Sodbrunnen zu beziehen. Grosse Teile der Bevölkerung in der Stadt und in den Vororten verfügten nämlich nicht über Quellwasser, das nur den öffentlichen und einigen privaten Brunnen zugeführt wurde, sondern nur über Sodbrunnen, die damals noch sehr verbreitet waren: in der Altstadt zählte man 194 und in den Ausgemeinden 659, davon allein 172 in Riesbach, 157 in Aussersihl und 118 in der Enge.

Architektur

Bei den noch vor der Jahrhundermitte entstandenen Gebäuden dominierten klassizistische Stilelemente. Zuweilen vereinfacht, wirken sie «biedermeierlich», wie z. B. bei den ersten Mietbauten Zürichs, den zwischen 1836 und 1840 erbauten Escherhäusern am Zeltweg.

Die historisierende Bauweise, die sich schon in einigen Bauten der 1840er Jahre angekündigt hatte – so z. B. bei der Neuausstattung der gotischen Augustinerkirche oder beim Bau der Verkaufsläden unter der Grossmünsterterrasse – setzte sich immer stärker durch. Die Übernahme der romanischen Bauformen beim Grossmünsterschulhaus ist verständlich, da das Gebäude sich dem übernommenen Kreuzgang und der benachbarten Kirche anpassen wollte. Völlig unbeeinflusst von der Umgebung waren dagegen die gotische Friedhofskapelle auf der Hohen Promenade (englische Kirche) von Stadler und die Grossmünsterkapelle von Breitinger, die in der Formensprache der englischen Gotik gebaut wurde. Auch bei den anspruchsvolleren Privatbauten dieser Zeit finden wir Elemente früherer Stilepochen, über die nun die historisch gebildeten Architekten in freier Weise verfügten.

Die öffentlichen Hochbauten aus dieser Zeit waren nicht sonderlich zahlreich. Die bedeutendsten Bauwerke waren der von Semper entworfene Bau des Eidg. Polytechnikums, der von Architekt Wanner erbaute neue Bahnhof, die Schulhäuser Wolfbach und Linthescher und schliesslich die Grossmünsterkapelle.

Zürichs Vorortsgemeinden

Auch die Nachbargemeinden wurden vom Wachstum Zürichs in ihrer Entwicklung berührt.

Da die damalige Altstadt nur über geringe Baulandreserven verfügte, musste der Grossteil der Zuwandernden sich in den Ausgemeinden niederlassen. Dass sich die Besiedelung dieser Gemeinden auch sozial differenzierte, kann nur angedeutet werden. Während sich noch 1836 die vorstädtische Bevölkerung, die in der Stadt ihr Brot erworb, auf alle Ausgemeinden fast gleichmässig verteilte, siedelte sich die Arbeiterschaft in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts mit Vorliebe in der Gemeinde Aussersihl an. Mit dem Bau des Eidg. Polytechnikums wurden die Gemeinden Oberstrass, Fluntern und Hottingen die bevorzugten Wohnviertel der Akademiker. In der Enge entstanden seit 1860 die ältesten Villenviertel Zürichs, während das eher abgelegene Wollishofen noch bis zur Jahrhundertwende seinen bäuerlichen Charakter bewahrte. Immer mehr gewannen diese Ausgemeinden ein bevölkerungsmässiges Übergewicht (Bild 15).

Wenn wir die in den 1860er Jahren entstandenen Wohnquartiere – selbst in den Arbeitervierteln Aussersihls – betrachten, so müssen wir feststellen, dass die Wohnbauten jener Jahre wohl meist einfach und nüchtern waren, aber noch fehlten die düstern billigen Mietkasernen, die erst in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts aus dem Boden schossen. Dennoch mag es seit der Jahrhundertmitte für viele Zuwanderer zuweilen schwierig gewesen sein, eine anständige und wohlfeile Unterkunft zu finden. Gerade diese Not gab Anlass zu den ersten gemeinnützigen Siedelungen, wie 1861 zur Kolonie der Gesellschaft für Erstellung von Arbeiterwohnungen an der Badenerstrasse oder seit den 1870er Jahren zu den Siedlungen des Aktienbauvereins, der seine «wohlfeilen und gesunden Kleinhäuser» an der Asylstrasse und im Industriequartier zum Selbstkostenpreis bei mässiger Anzahlung verkauft. Noch etwas früher – im Jahre 1859 – hatte die Firma Escher Wyss für ihre Arbeiter einige Wohnhäuser an der Sonneggstrasse erstellt (Bild 6). Aus diesen bescheidenen Anfängen entwickelte sich dann seit der Jahrhundertwende der für unsere Stadt so bedeutende gemeinnützige Wohnungsbau.

Ausgangspunkt

der baulichen Entwicklung bis zur werdenden Grosstadt war das alte Zürich hinter Wall und Graben. Die der Stadt aufgezwungene



Bild 14. Die untere (neue) Bahnhofstrasse um 1880

Beseitigung des Festungsgürtels schuf Raum und Verkehrswege, die den Aufschwung der Zürcher Industrie erleichterten. Seit 1830 schuf Zürich jene sanitären Einrichtungen, welche die dichtere Besiedelung erst erlaubten, aber auch jene kulturellen Institute, die der moderne Städter zu seiner Bildung und zu seinem gesellschaftlichen Dasein forderte.

Gewiss waren nicht alle diese Einrichtungen mustergültig. Oft spürt man, dass die öffentliche Hand knausern musste, dass man sich aus Sparsamkeit auf das Notwendigste beschränkte und auf allen aufwendigen Luxus verzichten wollte oder musste. Es wurde aber ein städtisches Gemeinwesen geschaffen, das den Vergleich mit andern Städten aufnehmen durfte. Und wurde die kleine Grosstadt Zürich nicht eine Gemeinschaft, auf die der altansässige Bürger mit Stolz und Liebe blickte, und in der sich auch der Neuzugezogene wohl fühlten konnte?

Adresse des Verfassers: Dr. Paul Guyer, Leiter des Baugeschichtlichen Archivs der Stadt Zürich, Helmhaus, Zürich 1.

Bild 15. Bevölkerungszuwachs in Zürich und seinen Vorortsgemeinden zwischen 1799 und 1894

