

Das Stadtbild Zürichs im Wandel der Eingemeindungen

Autor(en): **Winkler, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft
Zürich**

Band (Jahr): **39 (1938-1939)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81540>

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.

Das Stadtbild Zürichs im Wandel der Eingemeindungen.

Von ERNST WINKLER.

.... Que prendre dans cette ville où tant d'idées et d'actes, de réalités et de rêves se sont rencontrés et parfois heurtés depuis des siècles? Dans cette ville dont l'histoire, comme celle de Berne, est l'histoire d'une nation; comme celle de Genève presque l'histoire du monde?

Gonzague de Reynold: Cités et pays suisses.

1. Problemstellung.

In die obigen Fragen hat unser hervorragender Kompatriot gleichzeitig die Fülle der Erscheinungen wie alle subtilen Schwierigkeiten gelegt, die sich jeder begrifflichen Erfassung des «Turege nobile» darbieten. Sie zu überwinden kann grundsätzlich wohl kaum gelingen. Um so stärker muß jeden an diesem Stadtgebilde Interessierten immer wieder locken, wenigstens die Grundzüge nachzuzeichnen, die sein Wesen charakterisieren. Die letzten Jahrzehnte bieten hierfür ja auch erneuten Anlaß. Durch die Eingemeindungen des Jahres 1893 und besonders von 1934 haben sich an Zürich so grundlegende Wandlungen vollzogen, daß eine Uebersicht auch vom geographischen Gesichtspunkt (vgl. in diesem Zusammenhang 15, 114, 124—126) *) aus lohnenswert erscheint.

Das Betonen dieses Gesichtspunktes verlangt naturgemäß eine Festlegung der Probleme. Gestützt auf die Zielsetzung der wissenschaftlichen Geographie (55, 123), der es anerkanntermaßen allein um die Totalerkenntnis der landschaftlichen Erdoberfläche geht, von welcher auch alle Siedlungen Bestandteile, Glieder sind, kann es sich bei unserer Betrachtung des zürcherischen Stadtbildes nur darum handeln, die Frage zu beantworten, in welcher Weise durch die Stadtveränderungen die Landschaft — besonders seit den Eingemeindungen — gestaltet wurde, und welche veränder-

*) Die eingeklammerten Zahlen verweisen auf die Nummern des Literaturverzeichnisses.

tes Kulturlandschaftsbild gegenüber 1893 dadurch entstanden ist. Zum vornherein wird hieraus klar, daß die Lösung dieser Aufgabe die Beantwortung zahlreicher Teilprobleme voraussetzt. Eine erste Gruppe von Fragen wird dabei zweifellos den *Tatsachen* der Entwicklung Zürichs selbst im Zeitraum 1893—1934 zu widmen sein. Sie werden festzustellen haben, wie sich die Stadt als Ganzes und in ihren Teilen — nach Bauplan, Verkehrsnetz, Bevölkerungszahl und -struktur usw. — verändert hat, um daraus die Möglichkeit zu erhalten, auf die Veränderung des Landschaftsbildes zu schließen. Diesen beschreibenden Feststellungen werden sich notwendig die Fragen nach den Motiven und Bedingungen des Wandels anschließen, woraus sich dann auch das Verständnis für die Umgestaltung der Landschaft gewinnen lassen wird, in welche die Stadt gelagert ist. Daß eine gründliche Erörterung dieser sehr komplexen Aufgabe Jahre angestrengtester Arbeit verlangt, ist einleuchtend. Wenn daher hier vorzeitig ein bloßer Ueberblick gewagt wird, so darf er seine Rechtfertigung wohl darin sehen, daß er, wie frühere ähnliche Arbeiten, Anregung und weiteres Material zu einer umfassenden und systematischen Stadtgeographie¹⁾ gibt, die noch immer, trotz vorzüglichen Vorarbeiten (besonders 115, dann auch 44, 27, 99) ein Ideal der Zürcher geographischen Forschung darstellt.

2. Die Tatsachen der Wandlung.

Uebersicht.

Den aufgestellten Leitlinien zufolge hätte nun zunächst die Analyse der Stadtveränderungen einzusetzen. Es wird indes zweckmäßig sein, zuvor einen Blick auf das Ganze des Stadtbildes zu werfen; denn so notwendig jede zergliedernde Erörterung für die Gesamterkenntnis eines Gegenstandes ist, so strikte muß sie von dessen Gesamtheit ausgehen, um nachher wieder zu ihr zurückkehren zu können. Wir müssen also, kurz gesagt, erst eine vorläufige Vorstellung vom Gegenstand besitzen, bevor wir auf seine Untersuchung eintreten können. Sehr nahe läge, dieser Forderung durch ein Zurückgreifen auf die bisherigen Schilderer des zürcherischen Stadtbildes zu entsprechen. Nur der Mangel an Raum veranlaßt uns, den Versuch einer Skizzierung selbst zu wagen und an Hand einer Gegenüberstellung der Stadtbilder von 1893 und 1938 deren hauptsächlichliche Unterschiede darzulegen.

¹⁾ Das geplante baugeschichtliche Museum der Stadt Zürich wird hierfür zweifellos wertvolle Unterlagen schaffen und dürfte zur Inangriffnahme einer solchen Arbeit geradezu anspornen. [Weisung des Stadtrates vom 1. April 1939.]

Diese Gegenüberstellung darf wohl als Hauptmerkmale hervorheben, daß Zürich — und hierbei ist anzumerken, daß immer das Territorium nach der Eingemeindung von 1934 im Auge behalten ist — 1893 noch wesentlich das moränenhügelumklammerte Nordende des Zürichsees, in seiner baulichen Geschlossenheit sogar nur das Gebiet des heutigen Altstadtkerns um Limmat- und Sihlausmündung besetzt hielt, während die heutige Stadt mit zahlreichen Fortsätzen fingerförmig sowohl nach Norden und Süden, als nach Osten und Westen in die benachbarten Täler ausgegriffen hat, wodurch das gern verwendete Bild des Seehauptes, des « capolago », gestört wird.

Neben diesen rein flächenhaften Ausweitungen der Stadt und neben der dadurch bedingten Formveränderung ihres Grundrisses ist die weitaus größere Bebauungsdichte gegenüber früher ein zweiter auffälliger Charakterzug. Ihm treten sodann die bedeutendere Zahl von Monumentalbauten — sowohl administrativer wie kommerzieller und privater Herkunft — als bildhafte Einzelzüge des Stadtaufrisses zur Seite, wobei auch die Größe gegenüber früher zugenommen hat, und schließlich verleiht ein ungemein reich entwickeltes Verkehrsnetz — schon im T. A. deutlich ausgeprägt — in vermehrten Schienensträngen, Stationsflächen und Zweiganlagen der vergrößerten Stadt weitere moderne Züge.

Zurückgetreten sind trotz den verschiedenen Arealzusammenlegungen die Grünflächen der Wiesen und Moore, beinahe ganz verschwunden oder auf unscheinbare Reste zusammengedrängt erscheinen die Rebberge, die noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts dem Stadtbild einen ländlich anmutigen Charakter verliehen.

Geblichen sind dagegen, von kleinen Änderungen abgesehen, die Grenzen des Waldes und damit auch sein Umfang, beinahe unverändert repräsentieren sich auch das Flußnetz und die Form der Seeufer, wie schließlich im wesentlichen die Grünflächen der Parke und Anlagen im Stadttinnern, ein erster Ausdruck der weisen Baupolitik, die sowohl den hygienischen als ästhetischen Pflichten des Städteorganismus stets große Aufmerksamkeit geschenkt hat. Verhältnismäßig wenig gewandelt erscheint endlich auch das Straßennetz als Ganzes, dessen Hauptstränge heute wie ehemals in weitgehender Anpassung an das Terrassengelände der Seeumgebung in denselben Richtungen ausstrahlen, die sie schon seit Anbeginn städtischer Entwicklung eingeschlagen hatten.

Dem aufmerksamen Blick würden selbstverständlich auch die alten Züge nicht entgehen, die noch in einzelnen Bauten, Kirchen, Verwaltungsgebäuden, Brunnen und Plätzen sich pietätvoll erhalten konnten. Doch wird deren Nennung Sache der Analyse sein müssen. Zusammengefaßt ergibt

jedenfalls dieser vorläufige Ueberblick, daß wohl innerhalb der letzten 45 Jahre die Stadt und ihre landschaftliche Umrahmung Einflüssen ausgesetzt waren, die ihr Bild im Sinne der Bereicherung, wenn auch nicht ohne Zurückdrängen alter wertvoller Bestandteile, wesensmäßig außerordentlich umgeformt haben. Dies im einzelnen zu belegen soll im folgenden versucht werden.

Veränderungen von Fläche und Einwohnerzahl.

Am schärfsten drückt sich die Veränderung der Stadt naturgemäß in der durch die politische Zusammenlegung mehrerer Gemeinden bedingten Flächen- und Bevölkerungszunahme aus. Hatte sich Zürich bereits 1833 mit der Niederlegung der Schanzen ihres mittelalterlichen Charakters wie ihres Symbols jahrhundertelanger Vorherrschaft über die zürcherische Landschaft entkleidet und damit die Möglichkeit der räumlichen Erweiterung geschaffen, so gab doch erst die nach hartnäckigen Parteikämpfen 1893 zustande gekommene erstmalige Eingemeindung (91) den eigentlichen Anstoß zur machtvollern Entwicklung.

Die ersten Anregungen (11, 27, 35, 48, 61—65) hierzu gehen in die fünfziger Jahre zurück. Damals stellte Emanuel Hauser, der Gemeindepräsident von Außersihl, infolge ungünstiger Steuerverhältnisse und gestützt auf die Erkenntnis vom Aufeinanderangewiesensein von Stadt und Vororten hinsichtlich technischer Betriebe, Polizeiwesen, Steuerwesen u. a. das Begehren um Verschmelzung seiner Ortschaft mit der Stadt. Deren Behörde lehnte das Ansinnen Hausers ab, aus grundsätzlicher Opposition, aber auch weil die Verschmelzung mit nur einer Außengemeinde die schwebenden Fragen nicht gelöst hätte. Dagegen erfolgte auf verschiedenen Gebieten ein *freiwilliger* Zusammenschluß Zürichs mit seinen Vororten, indem sich 1864 eine Gemeindegemeinschaft von Zürich und Außengemeinden, ein Dezennium später der sogenannte Waffenplatzverband und 1880 ein Verein der Gemeinderäte von Zürich und Umgebung bildeten. Doch erwiesen sich alle diese Annäherungsversuche als untauglich, da die geschaffenen Organe keine Exekutivgewalt besaßen. Von nachhaltiger Bedeutung wurde erst der Einsatz Konrad Eschers und Paul Usteris, die mit wohlwogenen Vorschlägen für die Eingemeindung stritten. Nachdem dann nochmals eine Petition zur Zuteilung Außersihls zur Stadt eingereicht worden war, gelangte endlich 1891 die Eingemeindungsvorlage zur Annahme. Die 1893 erreichte Verschmelzung schuf eine nicht unerhebliche Zahl von Abweichungen gegenüber dem bisherigen Gemeinderecht. Die Gemeindeversammlung wurde aufgehoben, Bestand und Kompetenzen des Stadtrates und der Schulbehörden veränderten sich, und die Stadt wurde in fünf Kreise eingeteilt.

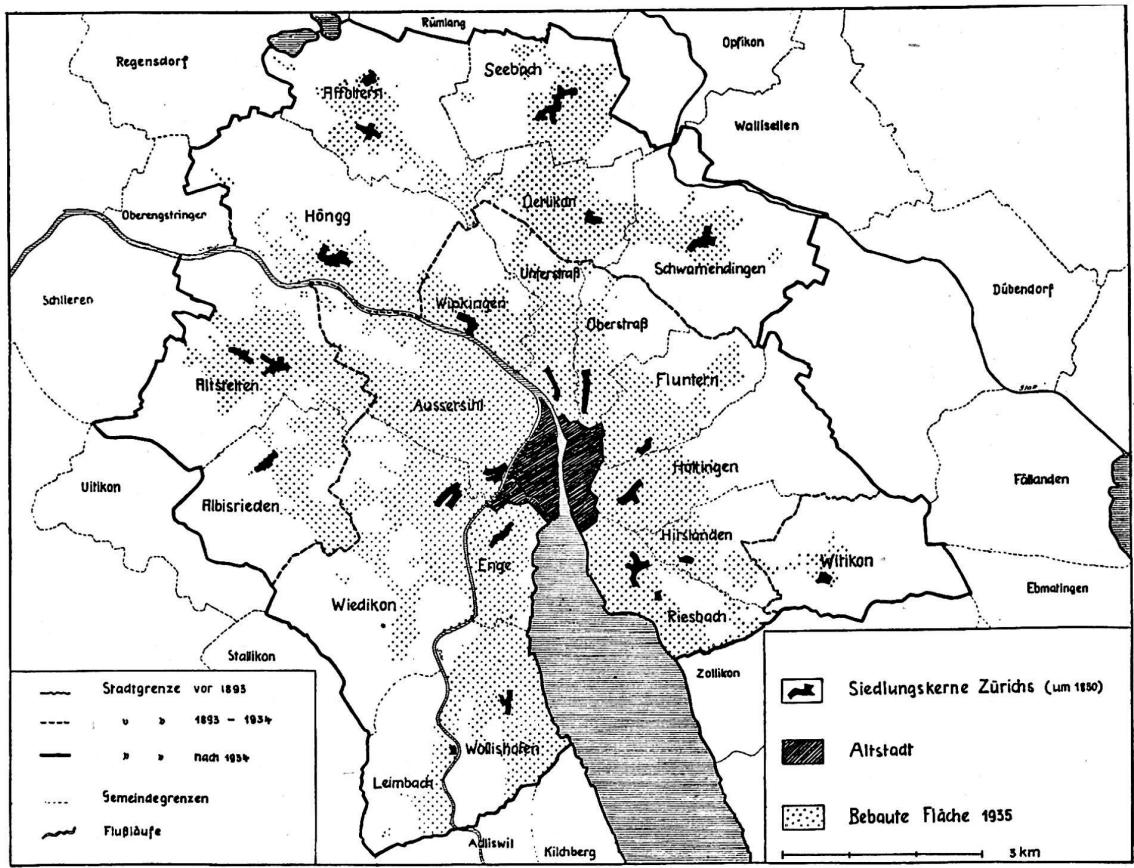


Abb. 1. Die Territorialwandlungen Zürichs 1893–1934 und die Verschmelzung der ehemaligen Siedlungskerne.

Damals wuchs Zürich, 1833 ein Kleinstädtchen von 11 000 Seelen ²⁾, 1890 rund 28 000 Einwohner zählend, von rund 1,5 qkm Grundfläche auf beinahe 45 (44,8) qkm und auf eine Bevölkerung von über 121 000 Personen an. Der Zuwachs betrug für die Fläche das Dreißigfache und für die Bewohner das 4,5fache, wobei freilich einzuflechten ist, daß unter Berücksichtigung der Vororte Zürich schon 1890 um 100 000 Einwohner gezählt hatte. In den folgenden Dezennien erweiterten sich diese letztern Zahlen sukzessive auf 150 703 (1900), 190 733 (1910), 207 161 (1920), 249 820 (1930) und schließlich auf 329 780 im Jahre 1938. Zuvor hatte sich nach abermaligen heftigen Parteikämpfen 1934 die zweite Eingemeindung vollzogen, wodurch das Territorium der Stadt auf 87,8 qkm vergrößert und eine Gesamtbevölkerung von 313 294 Personen erreicht wurde. Diese Zahl hat bis Ende 1938 noch um 16 496 Personen zugenommen, so daß Zürich gegenwärtig um bedeutende Zahlen alle andern Schweizer Städte überragt.

Bevölkerungsentwicklung im alten und im erweiterten Zürich.

Jahr	Stadtgebiet bis 1893	Stadtgebiet 1893—1934	Stadtgebiet 1934
1888	27 644	94 129	103 862
1894	28 099	121 057	133 981 ¹⁾
1900	25 920	150 703	168 021
1910	25 502	190 733	215 488
1920	23 461	207 161	234 808
1930	21 824	249 820	290 937
1938	21 514	294 787 ¹⁾	329 780

¹⁾ Interpolation.

Um seine gegenwärtige Größe im Kreise anderer europäischer Städte festzuhalten, sei eine Reihe ungefähr gleich großer städtischer Agglomerationen aufgeführt. Im nächsten Umkreis sind es Florenz (rund 330 000), Chemnitz (336 000), Gelsenkirchen (327 000) und Bremen (337 000), die ungefähr in die Größenordnung Zürichs fallen; dann folgen Magdeburg

²⁾ Für diese und folgende Zahlen siehe namentlich Nr. 80 des Literaturverzeichnisses. Die 1893 mit Zürich vereinigten Ortschaften waren Außersihl, Enge, Fluntern, Hirslanden, Hottingen, Leimbach, Ober- und Unterstraß, Riesbach, Wiedikon, Wipkingen, Wollishofen. Der Beschluß von 1931 teilte ihnen dann noch die acht Gemeinden Affoltern bei Zürich, Albisrieden, Altstetten, Höngg, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach und Witikon zu (Abb. 1), so daß zu neuen Vororten wurden: Opfikon, Wallisellen, Dübendorf, Ebmatingen, Rümlang und Regensdorf im Glattal, Oberengstringen und Schlieren im Limmattal, Uitikon und Stallikon im Amt, Adliswil im Sihltal und endlich Kilchberg und Zollikon im Zürichseetal.

(520 000), Valencia (355 000), Saratow (327 000) und Königsberg (335 000). In Außereuropa entsprechen nach der Bevölkerungszahl etwa Kapstadt (355 000), Porto Alegre (328 000), Soerabaja (342 000), Fuschun (345 000) oder Bogota (350 000) unserer Metropole. Sie besitzt also schon im Hinblick auf die internationale Namenreihe einen Größenrang, der sie unter die international bekannteren, die sogenannten Weltstädte (79) einordnen läßt, wenn sie auch, soweit überhaupt auf Grund der sehr verschiedenen statistischen Erfassung städtischer Gemeinwesen ein solcher Vergleich gewagt werden darf, in der gesamten Großstadtreihe erst etwa an der 150. bis 160. Stelle zu figurieren vermag, so daß sie zu den mittlern Großstädten zu zählen sein dürfte (unter den etwa 130 Städten zwischen 250 000—500 000 Einwohnern steht sie ungefähr an 50. Stelle).

Durch die Eingemeindung von 1934 hat das Areal von Zürich, bis dahin im wesentlichen auf See-Ende, Sihl- und Limmatebene mit den angrenzenden niedrigern Gehängen beschränkt, die mehr oder minder geschlossene Naturumrahmung überschritten und sich sowohl über die Lücke von Witikon als auch über den breiten Sattel des Milchbucks ins flache Glattal ausgedehnt. Das Stadtgebiet verteilt sich heute somit auf vier bis sechs größere natürliche Landschaften: auf das fluvialgestaltete und stark bewaldete Sihltal, die breitgelagerte und (ursprünglich) stark versumpfte Fluvioglazialschotterebene von Sihl und Limmat, die terrassierten Wald- und Wiesenhänge der Uetli-, Zimmer-, Zürich- und Käferbergketten und auf das mittlere Glattgebiet.³⁾ Seine größte Ostwestausdehnung beträgt über 11, die maximale Nordsüdausdehnung gut 12,5 km. Der gesamte Umfang beläuft sich auf 59 km (ohne Seegrenze), währenddem er 1893, vor der alten Eingemeindung, nur rund 6 km betragen hatte. Trotz diesen Vergrößerungen um 43 qkm seit der ersten Eingemeindung und um 86,3 qkm gegenüber dem Altstadtareal hat das Stadtgebiet noch heute mit knapp 5,1 % nur einen relativ geringen Anteil am Kantonsareal beibehalten. Die zeitweilig geäußer-

³⁾ Diese oberflächliche, weil vorherrschend *orographisch-hydrographische* und damit einseitige Einteilung wäre natürlich für eine umfassende Stadtgeographie weitgehend zu vertiefen und zu modifizieren. Schon eine rein naturlandschaftliche (naturgeographische), Boden, Klima, Gewässer und natürliche Lebewelt (vor allem die Vegetation) *notwendig gleicherweise* berücksichtigende Gliederung des Stadtgebietes hätte zu beachten, daß beispielsweise die zahlreichen Tobel der umrandenden Bergzüge oder die Endmoränenreste der Innenstadt, landschaftliche Individuen bilden, denen nach physischen und biologischen Gesichtspunkten Sonderbetrachtungen zu widmen sind, die sich zweifellos mit Vorteil auf geobotanische Untersuchungen stützen (von denen ja aus dem Geobotanischen Institut Rübel bereits einige Vorbilder bestehen). Aus solchen Studien, die ohne Schwierigkeiten die Herausarbeitung einiger Dutzend natürlicher Kleinlandschaften zur Folge haben würden, ließen sich sicher auch Anregungen auf eine intensivierte *kulturgeographische* Gliederung und Typisierung und damit auf die Gesamtauffassung des Stadtbildes gewinnen.

ten Befürchtungen, die Landschaft werde durch die Stadt allmählich aufgesogen, entbehren daher, rein räumlich betrachtet, zum mindesten für längere Zeit der triftigen Begründung. Eher könnte dieser Schluß hinsichtlich der Bevölkerungszahl gezogen werden, da Zürich als Ganzes sowohl den stärksten Zuwachs in den letzten Jahren, als auch einen Hauptanteil (40,4 %) an der Gesamtbevölkerung des Kantons erhalten hat, obwohl auch da durch ein wachsendes Abwandern auf die Landschaft wenigstens zeitweilig Kompensationen eingetreten sind (Taf. X).

Daß Zürich aber jedenfalls auch hinsichtlich der Bevölkerungsdichte mit durchschnittlich 3800 Menschen je qkm an der Spitze aller zürcherischen Gemeinden steht, ist begreiflich. Diese Dichte variiert freilich nach Stadtkreisen und Quartieren nicht unerheblich; sie hielt sich ums Datum der Eingemeindung von 1934 zwischen 179 (Witikon) und 13 900 (Altstadt) Einwohner je qkm und zeigt deutlich die verschiedene Bedeutung der einzelnen Stadtteile für die Besiedlung. Noch 1888, kurz vor der ersten Vereinigung, waren die Verhältnisse weit einheitlicher. Mit Ausnahme der Altstadt (heutiger Kreis 1), die auch damals mit 17 000 Einwohnern pro qkm die höchste Dichte innehatte, hielten sich die Dichten auf wesentlich zwei Gruppen, 100—600 und 1000—4000, beschränkt in ziemlich gleichmäßiger Verteilung. Noch 1850 hatten sie sich sogar kaum voneinander unterschieden. Um die Jahrhundertwende dagegen beherbergten die Vororte 6mal mehr Einwohner als das Stadtzentrum. Dieses erreichte kurz nach der ersten Eingemeindung, 1895, mit rund 28 000 Einwohnern seinen höchsten Stand. Von da an begann ein langsamer und fast ununterbrochener Rückgang, der bei der Verschmelzung 1934 die Einwohnerzahl auf 20 828 Seelen (Abnahme von 26 %) sinken ließ, so daß der Stand von 1870 wieder erreicht war und die Altstadt nur noch 6,7 % der Gesamtbevölkerung Zürichs oder $\frac{1}{15}$ der Vororte umfaßte, obgleich ihr Grund und Boden während der in Frage stehenden Zeitspanne beinahe bis auf den letzten Platz verbaut worden war. Vermutlich wird die vor wenigen Jahren eingeleitete Altstadtanierung diese Entvölkerung der City noch weiter treiben, doch liegen hierfür keine ausreichenden Zahlen vor.

Gegenüber diesen einzigartigen, aber immerhin durchaus im Rahmen aller neuzeitlichen städtischen Bevölkerungsentwicklung sich haltenden Veränderungen im Stadttinnern haben alle übrigen Stadtteile eindeutigen Zuwachs erfahren, der sich auch im Dichtebild klar widerspiegelt. Den stärksten verzeichnen dabei die ehemaligen Gemeinden Wiedikon, Oerlikon, Altstetten, Seebach, Albisrieden mit einer 4—9fachen Vermehrung ihrer Bevölkerung und einer durchschnittlichen Zunahme der Dichte von rund 1500

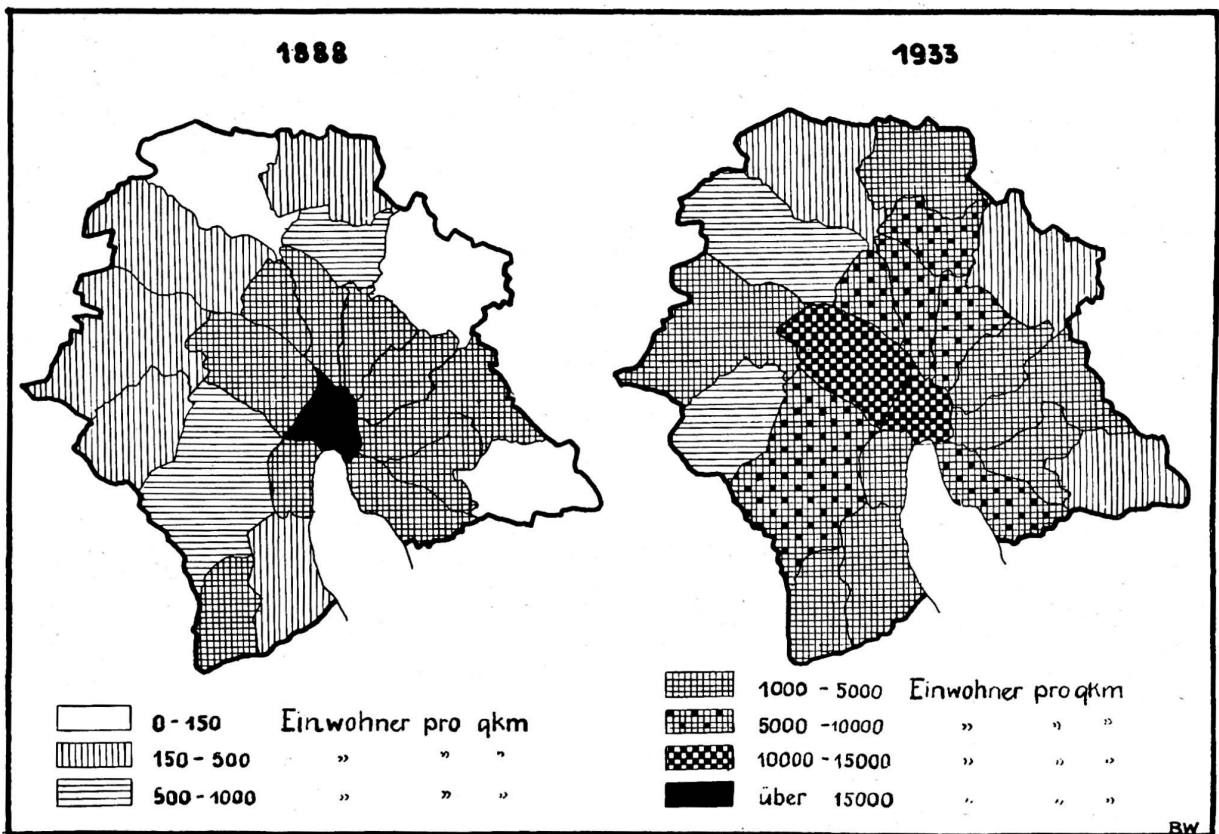


Abb. 2. Die Veränderungen der Volksdichte der ehemaligen stadtzürcherischen Gemeinden.

auf 7000. Bei den übrigen Gemeinden schwankt die Zunahme zwischen dem 2—4fachen. Eine klare Linie scheint bei diesen Veränderungen kaum verfolgbar, namentlich auch aus dem Grunde, weil die heutigen Stadtgebiete statistisch nicht mehr mit den frühern verglichen werden können; doch haben mit Ausnahme von Unterstraß-Wipkingen und von Oerlikon die meisten Gebiete links der Limmat die bedeutenderen Zunahmen aufzuweisen gehabt, was im Zusammenhang mit den dort vertretenen Industrien, die namentlich die Osthänge des Zürichberges mieden, wo überdies auch eine finanzkräftigere Bevölkerung die Volksdichte geringer hielt, zu erklären sein wird.

Heute ist die Verteilung so, daß noch immer die Altstadt mit der bereits erwähnten Dichte von rund 14 000 Köpfen je qkm die Spitze hält, daß ihr aber Außersihl mit einer Dichte von beinahe 11 000, Riesbach, Unterstraß, Wipkingen und Oberstraß, Wiedikon und schließlich Oerlikon mit Dichten zwischen 5—10 000 recht wenig nachstehen und daß nur die teilweise sehr abgelegenen und noch ländlichen Gemeinden Witikon, Affoltern, Höngg, Schwamendingen und Albisrieden Dichten unter 1000 bzw. unter 500 behalten haben.

So wenig in der räumlichen Verteilung der Einwohnerzahlen eine gleichmäßige Entwicklung zu konstatieren ist, so wenig zeigt sich eine solche in der zeitlichen Zunahme. Die zwar im ganzen ansteigende Linie weist vielmehr Wellenberge und -täler auf, die freilich mit den nachher zu besprechenden Perioden vermehrter Bautätigkeit zusammenfallen, welche letztere wiederum Zusammenhänge mit den Eingemeindungsjahren erkennen lassen, die jeweils zu allen möglichen Spekulationen Anlaß gegeben haben. Für die anschließende Betrachtung der Bevölkerungsstruktur muß dabei von Bedeutung sein, in welcher Weise der starke Zuwachs zustande gekommen ist, ob durch Geburtenüberschüsse oder durch Zuwanderung. Da letztere Form naheliegt, wird sodann zu fragen sein, ob es sich um vorwiegende Ueberschüsse Landfremder oder Einheimischer handle, da deren Anteil naturgemäß die kulturelle und politische Struktur einer Stadt maßgebend beeinflusst. Rein zahlenmäßig betrachtet, ergibt die Statistik, daß zwischen der Stadtvereinigung 1893 und dem Jahre 1930 die Stadt eine Volkszunahme von insgesamt 142 000 Personen erfuhr, die sich auf einen Geburtenüberschuß von 54 000 und auf einen Wanderungsgewinn (Zuwanderungsüberschuß) von 88 000 verteilt. In den Jahren 1930—1937 betrug der Gesamtzuwachs im heutigen Stadtgebiet (dessen Veränderungen genauer nicht weiter zurückverfolgbar sind) 31 435 Personen, wobei der Anteil des Zuwachses durch Wanderung 23 748 betrug, so daß der Geburtenüberschuß nur rund 32 % vom Zuwanderungsüberschuß ausmachte.

Hinter diesen Zahlen verbirgt sich aber eine noch weit gewaltigere Bevölkerungsbewegung, ein unaufhörliches, bald anschwellendes, bald verebbendes Kommen und Gehen von Menschen, das kaum in seiner Gesamtwirkung beurteilt werden kann. In einer Stadt wie Zürich lassen sich jährlich Zehntausende von Personen nieder, ebenso viele ziehen alljährlich wieder fort, so daß in diesem Strudel von Wanderungen sich immer neue Massen bilden, die selbstverständlich die Struktur der Bevölkerung zutiefst verändern. In den Jahren 1895—1937 überschritt der jährliche Zuzug 18mal das 40. Tausend und erreichte 1911 mit über 53 000 Personen den Höhepunkt, 11mal wurde das 40. Tausend durch Wegzüge übertroffen, wobei der Höhepunkt gut 52 000 Personen (1914) erreichte; die geringste jährliche Zuwanderung betrug dabei rund 24 000, die geringste Abwanderung 18 000 Personen; die Zuwanderungsüberschüsse schwanken in derselben Zeit zwischen —2878 (1901) und 10 670 (1931). Da indes diese Volksbewegungen an sich in ihrer Wirkung auf das Stadtbild direkt wohl gering, jedenfalls aber kaum sicher faßbar sind, verzichten wir auf nähere Erörterungen. Die Hinweise führen uns nun aber notwendigerweise auf die Frage der

Bevölkerungsstruktur.

Für ihre Kennzeichnung benötigen wir in erster Linie Zahlen über Herkunft, Sprachen, Konfession, dann namentlich auch über die berufliche Gliederung. Hinsichtlich der Herkunft oder der Heimatzugehörigkeit ergibt die Statistik, daß, obwohl Zürich schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts keine rein eingestammte Bevölkerung mehr besaß (insofern damals bereits 12 % kantonsfremde Schweizer und 9 % Ausländer in ihr lebten), doch noch vor der ersten Eingemeindung die Zürcher mit rund 54 % den Hauptteil der Gesamteinwohnerschaft ausmachten.

Die Stadtvereinigung versetzte aber die Zürcher in die Minderheit; bereits 1910 war die Zahl der Ausländer (64 000) fast so groß, wie die der Zürcher und übertraf die der kantonsfremden Schweizer (45 000) beträchtlich. Es waren vor allem Deutsche (40 373) und Italiener (10 065), die dieses fremde Kontingent stellten. Der Weltkrieg und seine direkten Folgen ließen es indes stark zusammenschmelzen; der schon angegebene starke Wegzug 1914 entfiel zu einem guten Teil auf Ausländer, die zur Hauptsache aus militärischen Gründen die Schweiz zu verlassen gezwungen waren, wobei freilich ein gewisser Ausgleich durch neue Zuzüger erfolgte. « Je mehr Siegesaussichten und Valuten unserer Nachbarländer sanken, um so stärker stieg das Schweizerbürgerrecht im Kurse. Manch einer entdeckte jetzt seine

Liebe für die zweite Heimat und gab ihr dadurch Ausdruck, daß er sich um einen schweizerischen Heimatschein bewarb », sagt mit Recht Alfred Senti. In der Tat vermochten dank der liberalen Einbürgerungspraxis der städtischen Behörden zwischen 1910 und 1930 rund 18 000 Ausländer das zürcherische Bürgerrecht zu erwerben, seither waren es um 4000, die hinzukamen. Der Anteil derselben an der Gesamtbevölkerung ging indes trotzdem beständig zurück, so daß er, teilweise infolge der Eingemeindung, geringern Zustroms, vor allem aber wohl infolge des Versiegens der natürlichen Vermehrung, 1937 nur noch 9,8 % (gegenüber 33,8 im Jahre 1910) betrug. Demgegenüber zeigte das schweizerische Element naturgemäß erfreuliche Zunahmen, wobei selbst das rein zürcherische — abgesehen freilich von den Einbürgerungen — seit 1910 wieder einen, wenn auch geringen Zuwachs zu verzeichnen vermochte, der sich 1937 auf einen prozentualen Anteil von 44,7 an der Gesamtbevölkerung belief (und der sich mit dem Anteil der übrigen Schweizer [45,5 %] beinahe ausglich). Wenn dabei allerdings der Geburtenüberschuß der Zürcher in der Stadt seit der Eingemeindung 1893 ständig negativ blieb (durchschnittlich 0,3—3,08 je 1000), ihr Zuwachs somit größtenteils auf das Konto der Einbürgerungen zu schreiben sein wird, darf doch nicht vernachlässigt werden, daß wohl gerade letztere der Stadt neben manchen Nachteilen nicht geringe Vorteile durch Blutauffrischung einbrachte.

Dem Einfluß der Zuwanderung verdankt auch das konfessionelle und sprachliche Antlitz Zürichs erhebliche Änderungen. Die Stadt Zwinglis, noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts zu über neun Zehnteln protestantisch, zählte 1888, kurz vor der Eingemeindung bereits rund 22 %, 1894 27,8 % und vor der letzten Eingemeindung rund 30 % Katholiken, die durch die 1934 eingemeindeten Vororte nur auf 29,7 % hinabgedrückt wurden. Demgegenüber hatten die Reformierten seit jener Zeit einen entsprechenden Rückgang zu verzeichnen, der zwischen 1894 und 1930 sich von 68,8 auf 64,3 % ohne und 65,2 % mit den Vororten belief. Der Anteil anderer Konfessionen beschränkte sich fast stets auf wenige (1—3) Prozente. So zeigt sich, daß auch in religiöser Beziehung im Laufe der letzten fünf und vierzig Jahre starke Mischungsvorgänge eingetreten sind, die im Stadtbild nicht wenig durch die relativ große Zahl von katholischen Kirchen — 18 — zum Ausdruck kommen und die den liberalen und toleranten Geist der zürcherischen Behörden und Bevölkerung aufs neue dokumentieren.

Ähnlich wie im Rückgang der reformierten Konfession äußerte die starke Bevölkerungsveränderung der letzten Jahrzehnte sich in der Zunahme fremder Sprachen, von denen die französische und italienische naturgemäß

bei den engen Bindungen Zürichs an die welsche Schweiz hervortreten. Die Zahlen sind aber so bescheiden, daß es genügt, auf die heutigen Anteile der einzelnen Hauptsprachen hinzuweisen: sie betragen (1930) 2,7 % Französisch für das ältere und 2,5 % für das heutige Stadtgebiet, 3,5 % Italienisch für jenes und 3,6 % für die heutige Stadt, während die deutsche Sprache, nicht zuletzt infolge des großen Prozentsatzes der deutschsprachigen Ausländer, mit 92,2 % sowohl in dem Gebiet vor der Eingemeindung wie auch im heutigen durchaus dominiert. Das Romanische (0,4 %) und die übrigen Fremdsprachen (etwa 1 %) schließlich sind zahlenmäßig nach Maßgabe der Bevölkerungsanteile verschwindend klein geblieben, obgleich der Anteil der Bündner am Bevölkerungsbild Zürichs nicht gering ist.

Daß selbstverständlich auch andere Merkmale im Bevölkerungsaufbau, wie Altersschichtung, Geschlechterverteilung, soziale Unterschiede oder Gesundheitszustand u. a. für dessen Gesamtbild und damit sicher auch für die davon ausgehenden Wirkungen auf den geographischen Charakter der Stadt von maßgebender Bedeutung sind, braucht wohl nicht besonders notiert zu werden. Für unsere Zwecke eines kurzen Ueberblicks darf indes wohl über sie hinweggegangen werden, da die Zusammenhänge mit den angedeuteten Erscheinungen wesentlich subtilerer Natur sind, als dies cursorisch darzustellen möglich wäre. *Einem* Element steht indes noch eine skizzenhafte Berücksichtigung zu, das auffällig und direkt auch im Stadtbild sichtbar wird: der Wirtschaftsstruktur. Auch sie hat begreiflich an den außerordentlichen Wandlungen teilgenommen, die den Jahren 1900—1930 eigen sind. In den Hauptzügen verhalten sich dabei die Zahlen wie folgt: von der Gesamtbevölkerung des Stadtgebiets von 1894 waren 1900 47 % beruflich tätig, 1930 54,6 %. Die entsprechenden Zahlen der Berufstätigen verteilen sich nach anschließender Tabelle:

	1900		1930	
	Erstmals erweitertes Stadtgebiet	Stadtgebiet von 1934	Erstmals erweitertes Stadtgebiet	Stadtgebiet von 1934
Gesamtbevölkerung	150 703	168 021	249 820	290 937
Erwerbstätige	66 140	73 644	125 995	146 115
Urproduktion	1 750	2 827	1 739	2 840
Industrie	34 003	39 136	57 349	70 446
Handel	16 917	17 624	42 847	46 593
Verkehr	5 206	5 522	9 972	11 116
Verwaltung, freie Berufe	5 886	6 119	11 146	11 982
Dienste	2 378	2 436	2 942	3 138

Hatte somit zwar schon Ende des 19. Jahrhunderts der Anteil der Bauern an der Arbeitsbevölkerung eine Ziffer erreicht, die (2,5 % für das ältere, 3,8 % für Großzürich) kaum noch von einer nennenswerten Urproduktion sprechen ließ und auch keine wesentlichen Rückgänge mehr ermöglichte, so haben sich doch in anderer Beziehung namhafte Veränderungen vollzogen. Vor allem ist ein relativer Rückgang der Industriebetätigten von 48 % (Großzürich 53,6) auf 42,1 % (Großzürich 44,8 %) zu konstatieren, dem freilich eine nicht unbeträchtliche absolute Zunahme entspricht. Wie sehr dabei die Krise mitgespielt haben mag, ist wohl kaum angenähert zu eruieren, doch spricht sowohl das absolute wie relative Anschwellen der Zahlen der im Handel Beschäftigten (Anteil an der beruflich tätigen Bevölkerung: 1900: 25,6 %, für Großzürich 23,9 %; 1930: 31,5 %, für Großzürich 29,7 %) eher für eine Kompensation in dieser Richtung. In der Tat zeigen auch die Betriebszählungen von 1905 und 1929, daß besonders dieser Wirtschaftszweig, angeregt natürlich in erster Linie durch die hochentwickelte industrielle und handwerkliche Tätigkeit, wie auch durch die ständige Hebung des Bildungswesens (Schulen) Auftrieb erhalten hat: 1905 bestanden im Stadtgebiet von 1894 5232 Handelsbetriebe mit 18 748 Beschäftigten, 1929 hatte die Zahl der Betriebe 8261, die der Beschäftigten sogar 45 064 erreicht, wobei die Betriebe des Bank- und Börsenwesens mit einer Zunahme von 56 auf 120 (Beschäftigte von 1058 auf 4996 Personen) die Spitze hielten. Daß bei der allgemeinen Zunahme der Gesamtbevölkerung auch die Beamten und mit der fortschreitenden Spezialisierung aller Wirtschaftszweige die freien Berufe beträchtlich an Zahl gewinnen mußten, obwohl Hand in Hand mit den Eingemeindungen eine Zentralisierung gerade der Verwaltung ging, ist klar; daß die Zunahme beinahe 100 % ausmacht, ist wohl nicht zuletzt den freien Berufen zuzuschreiben, die in den gleichen Zahlen enthalten sind.

Zusammengefaßt resultiert jedenfalls aus den summarischen Angaben, daß Zürich sich seit der Jahrhundertwende in erster Linie zu einer Handelsstadt entwickelt hat, der Industrie, Gewerbe und Bildungsanstalten die solide Grundlage geben (27, 79).

Der Baucharakter.

Die skizzierte Bevölkerungsentwicklung — innerhalb des erfaßten knappen Vierteljahrhunderts Zunahme der Einwohner Zürichs auf gut das Dreifache — gibt uns nun die Möglichkeiten und Mittel zum bessern Verständnis der Veränderungen des baulichen und damit zur Hauptsache auch bereits des kurlandschaftlichen Bildes des heutigen Stadtgebietes. Maßgebend hierfür sind in erster Linie die Angaben über die vom Menschen

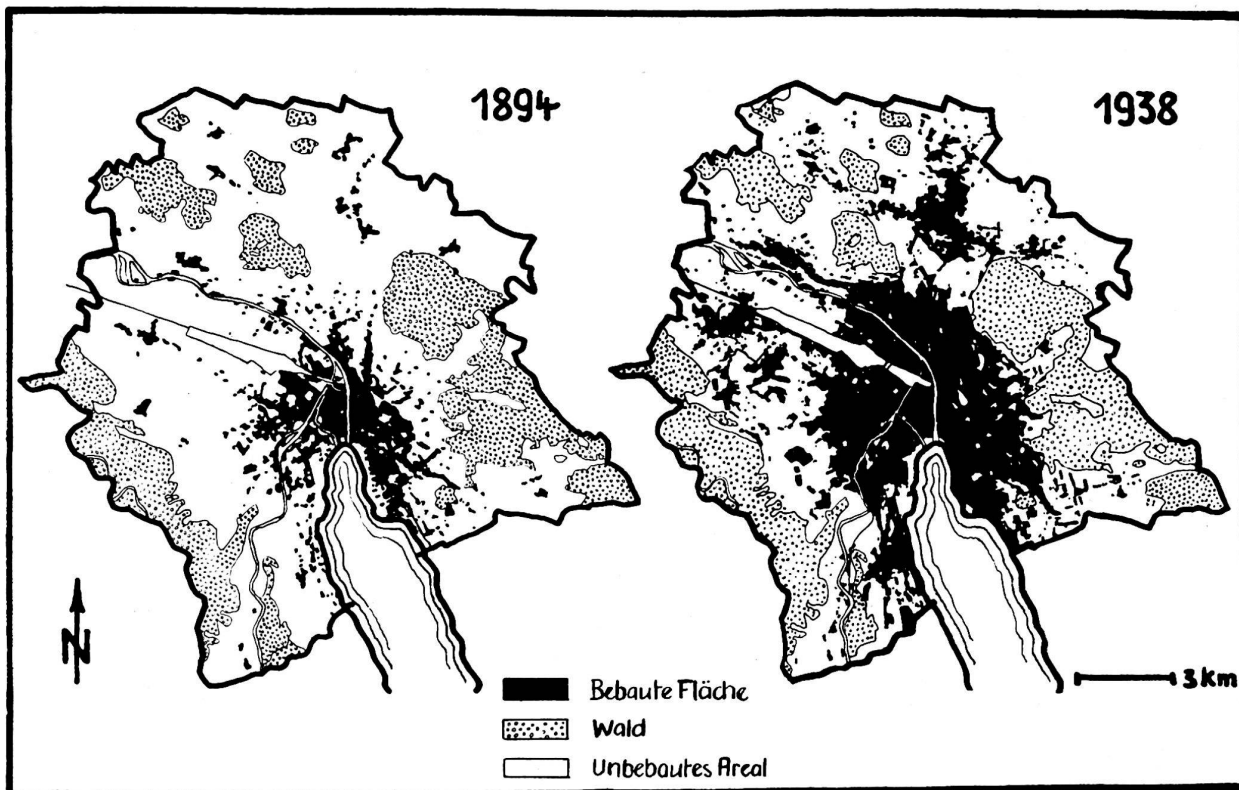


Abb. 3. Die Ausdehnung des überbauten Areals seit der ersten Eingemeindung (z. T. nach H. Herter: Lit. 62).

umgewandelte, bebaute Fläche und ihr Anteil am Gesamtareal der Stadt. Ihre räumliche Anordnung ergibt die Grundrißform, zu deren Betrachtung der Aufriß der Stadt, die Höhe, die Stockwerkzahl der Bauten, ihre allgemeine Form und Nutzungsart hinzuzufügen sein wird.

Im weitesten Sinne hat als verbautes Land alles dasjenige zu gelten, welches durch künstliche Umgestaltung landwirtschaftlich unproduktiv geworden ist. Da darüber zuverlässige Angaben vor 1900 fehlen, sind wir auf die eingehenden Arealstatistiken des kantonalen und des stadtzürcherischen statistischen Amtes der Jahre 1910 und 1936 angewiesen, die wenigstens für diesen Zeitraum überblicksweises und durchaus instruktives Material bieten.

Sie zeigen zunächst, daß das landwirtschaftlich unproduktive Land, also überbautes Land, Verkehrswege, Plätze usw., eine Zunahme für Großzürich von rund 738 auf 3121 ha, relativ ausgedrückt von rund 13 auf gut 35 % des Gesamtareals erfahren hat, während für das Zürich von 1893, das schon 1910 einen bedeutend größeren Prozentsatz von Unproduktivland, nämlich über 32 %, besaß, der Zuwachs sogar auf 59,3 % erfolgte, was aus der stärkern Bautätigkeit auf dem Areal der Innenstadt leicht zu verstehen ist. An diesen Flächenwandlungen beteiligten sich die eigentlich überbauten Gebiete maßgebend. Beanspruchten die öffentlichen und privaten Bauten 1910 zusammen mit rund 878 ha wenig mehr als 10 % der Gesamtfläche von Großzürich (wobei allerdings in diesen Zahlen auch Hofräume mit kleinen Hausgärten eingeschlossen sind, die das Resultat natürlich etwas beeinträchtigen) und mit 738 ha knapp 17 % desjenigen des 1893 eingemeindeten Areals, so war ihr Anteil 1936 mit beinahe 22 % (1864 ha) um über 10 % für Großzürich und mit mehr als 31 % für das Areal von 1894 gestiegen.

Der Hausbau im weitern Sinne hatte damit für Großzürich einen geringern Flächenzuwachs beansprucht als Verkehrswege, Sport- und Spielplätze usw., dagegen in der innern Stadt deren Arealzunahme bedeutend überschritten: die Stadtbebauung und damit die Hausdichte ist dort erheblich größer gewesen als in den Außenquartieren und Vororten, was zwar zu erwarten war, aber sicher nicht dem Wunsche einer die organische Stadtplanung pflegenden Baubehörde entsprach. Am Gesamtergebnis ist immerhin städtebaulich positiv zu bewerten, daß das offene, unverbaute Land, die Grünflächen im weitesten Sinne, einen noch relativ großen Raum einnimmt, dessen Hegung als eine der wichtigsten Aufgaben der städtischen Leitung längst bekannt ist (13, 64—75). Sie war es ja vor allem (mit der Tendenz, die Enge der städtischen Bauweise mehr und mehr auf-

zulockern), die schon um die Jahrhundertwende versucht hatte, durch einsichtige Bauordnungen eine Stadtentwicklung herbeizuführen, welche nicht allein das ästhetische Bild der Stadt bewahren und heben, sondern vor allem deren gesundheitsschädliche Wirkungen auf ein Minimum beschränken sollte.

Die wie in andern Städten Mitteleuropas (56, 59) steigenden Bodenpreise, die verhältnismäßig hohen Aufschließungskosten neuen Baugeländes und viele andere Gründe, deren Folge die außerordentlich dichte Bebauung der Stadt- und Vorstadtquartiere bereits in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gewesen war, hatten solche Maßnahmen glücklicherweise frühzeitig genug nahegelegt. Wenn dabei, was auch für eine Stadt mit der relativ beschränkten Räumlichkeit wie Zürich begreiflich ist, das Mehrfamilienhaus der vorherrschende Haustypus geblieben ist, so wurde doch auf baupolizeilichem Wege (7, 38) namentlich auch durch Beschränkung der Stockwerkhöhe und strenge Vorschriften über die Einhaltung von Grenzabständen der Einzelgebäude versucht, die Bebauung zu lockern.

Zum erstenmal geschah dies im Jahre 1901, da Regulative für eine offene Bebauung aufgestellt wurden. Die Möglichkeit dazu bot das kantonale Baugesetz von 1893 (104), welches den Gemeinden das Recht gab, für die Ueberbauung neuer und Umgestaltung bestehender Gemeindeteile strengere Bestimmungen zu erlassen, als das Gesetz selber sie eingeräumt hatte. Doch zeigte sich in der Folge, daß die 1901 erlassenen Vorschriften zu wenig weit gingen; die städtischen Behörden arbeiteten daher eine neue Bauzonenordnung aus, die 1912 mit großer Mehrheit von den Bürgern anläßlich der Abstimmung begrüßt wurde. Die neue Ordnung gestattete nur noch etwa einem Viertel des gesamten städtischen Areals (von 1894) die geschlossene Bebauung. Die übrigen drei wurden in zwei Zonen der offenen Bauweise eingeteilt, wobei für deren erste zur Hauptsache die schon 1901 aufgestellten Bestimmungen geltend blieben. Die Gebäude durften mit dem Erdgeschoß nicht mehr als drei Stockwerke und ein ausgebautes Dachgeschoß erhalten. In der zweiten Zone blieben dagegen nur Häuser mit zwei Stockwerken, einschließlich Erdgeschoß und ausgebautem Dachstock, zulässig. Der Grenzabstand der Gebäude für die erste dieser Zonen wurde auf 3,5 m, für die zweite auf 6 m festgesetzt, während dem Gebäudeabstand das Doppelte des Grenzabstandes zugemessen blieb. In beiden Zonen war es zudem grundsätzlich gestattet, je zwei einfache Wohnhäuser zusammenzubauen, womit man die Erstellung von allzugroßen Wohnblöcken verhindern wollte. Die Erstellung von Reihen- oder Gruppenwohnungen wurde ferner an besondere Bewilligungen der Baubehörden gebunden.

Als in den Jahren 1922 und 1925 die Quartiere der Eierbrecht und des

Milchbucks ausgebaut wurden, unterwarf man sie infolge der dort herrschenden besondern Reliefverhältnisse besondern Baubestimmungen, die nur freistehende Ein-, Zwei- und Dreifamilienhäuser gestatteten. Im Jahre 1931 wurden die verschiedenen Bauvorschriften zu der noch heute geltenden Bauzonenordnung zusammengefaßt und das ganze Stadtgebiet in sieben Zonen gegliedert. Die erste und zweite derselben entsprechen der frühern Zone der geschlossenen Bebauung, die sich zur Hauptsache über Teile des Seefelds, der rechtsufrigen Altstadt (mit Ausnahme des mittlern Hirschengrabenquartiers), der linksufrigen Altstadt und des erweiterten Industriequartiers erstreckt. Sie deckt sich — um dies vorwegzunehmen — ungefähr mit einer erweiterten City mit den städtischen Verwaltungsbauten, den Bahnhofanlagen und dem Industrieviertel. Die Vorschriften der dritten Zone indentifizieren sich mit der frühern ersten Zone offener Bauweise, welche an die erstgenannten zwei Zonen in einem wechselnd breiten Streifen anschließt und im wesentlichen gleichfalls noch Geschäftsquartiere und auch das im beginnenden 20. Jahrhundert entstandene Hochschulviertel, also die tiefen Terrassen und Gehänge des Zürichberges und die Moränenhügel des linken Seeufers, umfaßt.

Die vierte Bauzone wurde neu eingeführt und besitzt als Hauptmerkmal die Beschränkung der Geschoßzahl auf drei Vollgeschosse ohne ausgebauten Dachstock. Sie nimmt gewisse Teile des Sihlfeldes und Wiedikons ein und stellt eine Uebergangszone zum Siedlungsgebiet von Albisrieden dar, das bis heute einer eigenen Bauordnung mit ausschließlich offener Bauweise untersteht. Die fünfte Zone schließlich, zur Hauptsache das Milchbuckgebiet erfassend, unterliegt mit der vierten zusammen der gemeinsamen Bestimmung, daß die Gebäude bis auf eine Länge von 60 m zusammengebaut werden dürfen. Beide leiten über zur sechsten Zone, die auf das gesamte übrige Areal der Stadt von 1894, also auf die höhern Gehänge von Zürich-, Käfer- und Uetliberg, Riesbach und größte Teile Wollishofens ausgedehnt, nach den Bestimmungen der zweiten Zone der ehemaligen offenen Bebauung ausgerichtet ist und die gewissermaßen als Sondergebiet das Eierbrechtquartier umschließt.

Die Eingemeindung von 1934 brachte insofern eine Vermehrung der Bauvorschriften mit sich, als die Gemeinden Oerlikon, Seebach, Höngg, Albisrieden und Altstetten bereits schon früher eigene Baubeschränkungen aufgestellt hatten, die nicht ohne weiteres aufzuheben waren. Sie enthielten ähnlich wie Zürich Zonen mit geschlossener und offener Bebauung — namentlich Oerlikon mit seinem Komplex hoher Gebäude im Bahnhofquartier als typischer Repräsentant eines Industrieortes — und können nur all-

mählich der Gesamtstadt angeglichen werden. Die neuen Stadtteile Witikon, Affoltern und Schwamendingen dagegen, welche als weitgehend ländliche Siedlungen keinen Baubeschränkungen unterstanden, wurden der städtischen Bauordnung eingegliedert, wobei die Dorfkerne eher den Zonen geschlossener, die Außenquartiere denen offener Bebauung zugewiesen wurden.

So ist durch die Vielheit von verschiedenen Bauzonen eine teilweise sehr unrationelle Zersplitterung der Bauvorschriften entstanden, die den Ueberblick nicht leicht macht, obwohl sie im Grunde kaum wesentlich voneinander differieren. Daß trotzdem das Bestreben der Stadt nach Vereinheitlichung und Reduktion der Zonenzahl geht, ist schon im Interesse eines geordneten und der Landschaft allseitig angepaßten Stadtbildes begrüßenswert.

Im Rahmen dieser bewußten und strengen Beeinflussung des Stadtausbaus hat sich die tatsächliche Entwicklung sowohl im ganzen wie im einzelnen noch bunt genug vollzogen. Das zeigen Vergleiche mit Plänen verschiedener Zeitabschnitte, Haus-, Wohnungsdichte- und Bevölkerungskarten, wie Ansichten architektonischer Art. Von einer offenen Bebauung z. B. kann jedenfalls im ehemaligen Stadtgebiet von 1894, mit Ausnahme weniger Plätze und Anlagen (Belvoirpark, Strandbad, Platzpromenade, Seequais usw.), wie natürlich der Randzonen, keine Rede mehr sein. Hatten sich doch schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts unter dem Einflusse der Eingemeindung und der zunehmenden Wirtschaftsentwicklung Ansätze zur baulichen Verschmelzung von heutigen Stadtvororten, wie Zollikon, Kilchberg, Schlieren, gebildet, die heute fast restlos erfolgt ist. Und sind im Laufe der ersten zwei Jahrzehnte unseres Jahrhunderts bereits damalige Vororte, wie Oerlikon, Seebach, Affoltern, Schwamendingen, infolge der regen Wirtschaftsbeziehungen zusammengewachsen, so daß man schon vor Jahren von einem Groß-Oerlikon sprach, das für eine Eingemeindung nach Zürich nicht mehr in Frage komme.

Demgegenüber haben sich durch eine fortschrittliche kommunale wie auch private Wohnungsbaupolitik auch Wohnquartiere herausgebildet, die dem Grundprinzip moderner Stadtplanung, Gartenstadtquartiere und ein allmähliches Hineinwachsen der Stadt in die offene Landschaft zu schaffen, alle Ehre machen. Diese zahlreichen Entwicklungsfäden im einzelnen zu entwirren, würde indes den Raum dieser Arbeit weit überschreiten. Wir haben uns auch hier mit dem Aufzeigen der Grundlinien zu bescheiden.

Die *Grundrißwandlung* im Verlaufe der letzten 45 Jahre muß dabei als eines der auffälligsten Merkmale vor allem in die Augen springen. Sie ist

von allem Anfang dadurch gekennzeichnet, daß die Stadt seit ihrer ersten Eingemeindung nach zwei Hauptrichtungen wuchs, zentrifugal, vom Stadtkern gemäß dem Engerwerden der Baufläche nach außen, und zentripetal von den Kernen der Vorortssiedlungen, namentlich entlang den wichtigsten Verkehrswegen nach innen, bzw. gegen die ursprüngliche Stadt zu gerichtet. Die kreisförmige Anordnung der Vororte brachte es dabei mit sich — wie übrigens noch bei vielen andern Städten (Berlin usw.) —, daß ein mehr oder weniger radiales Siedlungsgeflecht entstand, das schon vor der ersten Eingemeindung vorgezeichnet, in der Folgezeit dann allmählich ausgefüllt wurde. Beim letztern Vorgang vor allem machten sich Relief und Exposition (49, 55, 69, 78) ausdrücklich geltend, indem an Sonnenhängen und Hängen überhaupt, wo die Anlage von Straßen teurer und damit auch das Bauland höher belastet wird — sofern überhaupt gebaut werden darf —, offene Quartiere (Zürichberg) mit weit geringerer Wohndichte (Zürichberg 40—60 Bewohner je ha) entstanden⁴⁾, während die weit weniger günstigen Niederungen und auch Schattenhänge als billigere Wohnplätze Dichten von 400 und mehr Einwohnern je ha erhielten. Die Ortswahl und Ausdehnung des Hauptbahnhofes legte schließlich zusammen mit den genannten und historischen Gründen zu einem wesentlichen Teil auch die wirtschaftliche Gliederung der Stadt fest, die sich noch heute in mehr oder weniger klarer Scheidung des Industriequartiers und seiner Anlieger, der Geschäftszonen und der Wohngebiete, widerspiegelt, wenn auch die letzte Eingemeindung durch das Hinzutreten neuer großer Industriesiedlungen, wie vor allem Oerlikon-Seebachs, oder Altstettens, diese Anordnung stark verwischt hat. Daß die Form der Umrise auch nach außen durch Entstehung von strahlenförmigen Siedlungszeilen (Schwamendingen, Seebach, Glattbrugg, Höngg, Altstetten, Wollishofen usw., auch Witikon) besonders in neuester Zeit noch verändert wird, ist durch die Bedeutung der entsprechend verlaufenden Ueberlandstraßen (121) genügend gekennzeichnet. Diese letztern wie die Eisenbahn sind es auch, welche, wie weiter unten noch auseinanderzusetzen ist, durch ihren dem Relief angepaßten Verlauf, die unregelmäßige Gruppierung und Dichte des Siedlungsnetzes und damit auch des Grundrisses weitgehend mitbestimmen, wie ein Blick auf die geschweiften Linien des Irchel-, Höngger-Sträß-, Ottenbergsträß- oder auch des Oerlikoner Bahnhofquartiers, auf die eintönigen Schachbrettformationen etwa um Bullingerplatz oder im Wyl (Wiedikon), deutlich vermittelt.

Desgleichen wirkten natürlich auch die Gewässer, die Ufer des Sees,

⁴⁾ Lokal mögen hie und da, wie etwa am Zürichberg, auch Untergrundverhältnisse mitgespielt haben (Lit. 78).

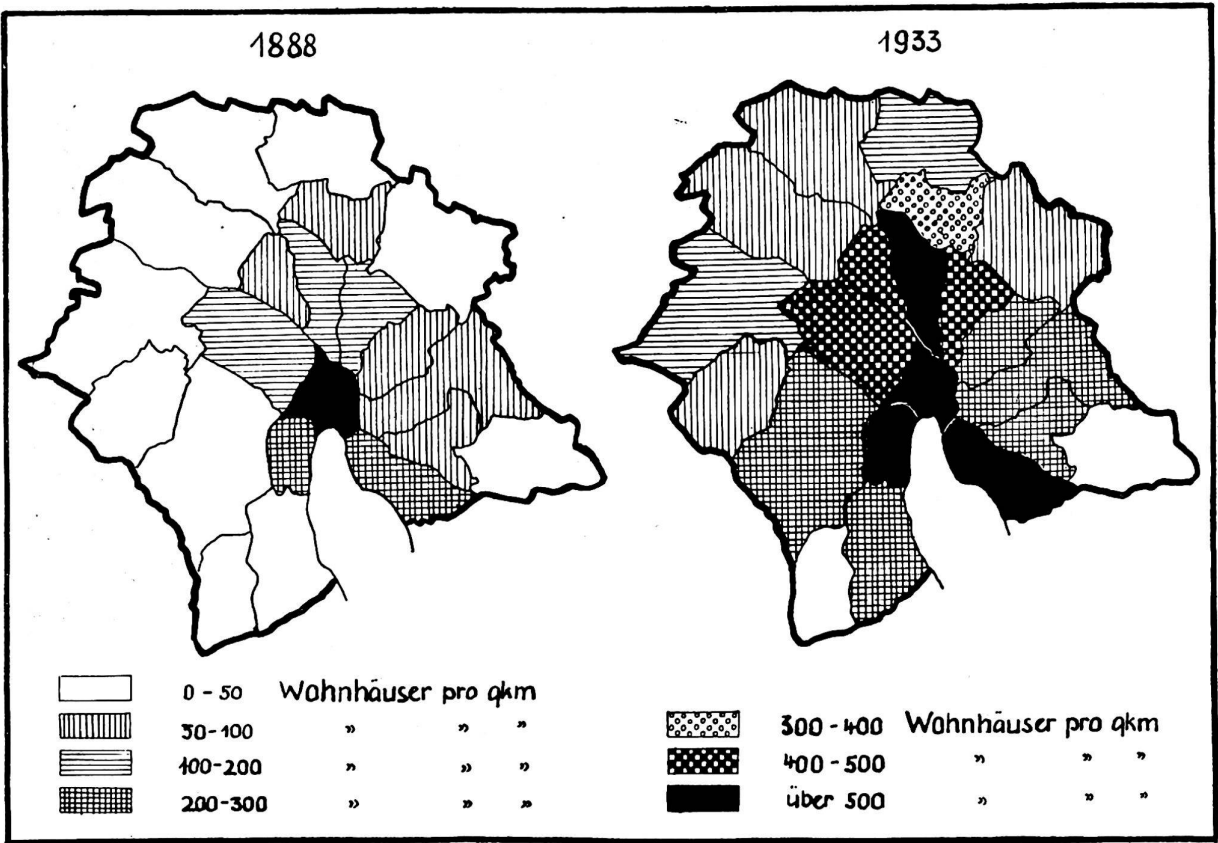


Abb. 4. Der Wandel der Wohnhausdichte der ehemaligen stadtzürcherischen Gemeinden seit der ersten Eingemeindung.

die gekrümmten Linien von Limmat und Sihl und selbst die enggewundenen des Wehrenbachs, wiewohl sich in neuester Zeit durch Korrekturen und Eindämmungen diese Abhängigkeiten weitgehend gelockert haben. Im ganzen ist so aus der bis ins späte 19. Jahrhundert hinein augenfällig Fluß- und Brückensiedlung gebliebenen Stadt, über das Stadium des « Seehauptes » eine Agglomeration geworden, die zwar mit ihrem Schwergewicht noch im Zürichsee-Limmattalgrund lagert und diesen beinahe restlos erfüllt, in kompakten großen Wohnquartieren aber bereits in die benachbarten Landschaften fast nach allen Richtungen hineingewachsen ist und sich zu wesentlichen Teilen bereits so eng mit den neuen Vororten verbunden hat, daß eine Begrenzung nach siedlungsgeographischen Gesichtspunkten kaum mehr möglich erscheint. Dies ist um so weniger der Fall, als viele der neuen Vororte — so Dübendorf, Wallisellen, Opfikon, Engstringen, Schlieren, vor allem aber Kilchberg und Zollikon — zu einem großen Teil in Form von Gartenstadtquartieren oder Industrieanlagen, durch mehr oder weniger dichte Bebauung, Trottoire, Tram- oder Autobusanschluß zur Stadt, einen so weitgehend städtischen Siedlungscharakter angenommen haben und denselben ständig vertiefen, daß auch von ihnen aus die Grenzziehung verwischt wird, obwohl sie verwaltungstechnisch den endgültigen Anschluß — wie die frühern Eingemeindungen gelehrt haben — ablehnen (Taf. III u. IV).

Zudem ist durch eine teilweise schon in frühere Jahrzehnte zurückreichende Entstehung einer losen Einzelwohnungsstreu an den noch unbesiedelten Hängen der Randhügelketten des Zürichseetales, meist durch wohlhabende Siedler, die Stadtgrenze noch weiter zersplittert worden, so daß heute in der Tat nach den Zielen der Stadtplanung eine allmähliche übergangsmäßige Verzahnung von Stadt und Land und umgekehrt bereits weitgehend Wirklichkeit geworden ist, wenn sie auch nicht an allen Orten vorbildlich genannt werden kann.

Haben so in der Grundrißgestaltung Zürichs die letzten Jahrzehnte großzügiger Entfaltung hygienisch wie auch ästhetisch wertvolle Einzelergebnisse erzielt, die natürlich aus geschichtlichen und verwaltungstechnischen Gründen nicht ohne Ausnahmen geblieben sind, muß dasselbe in den Grundzügen der Entwicklung des *Aufrisses* der Stadt zugebilligt werden. Da die Bauordnungen ja gleichzeitig sowohl den räumlichen Abstand als die Höhe und Stockwerkzahl wie andere Merkmale der Gebäude festlegten, kann dies nicht verwundern. Maßgebend war hierbei in erster Linie, daß eigentliche Hochbauten amerikanischer Provenienz von Anfang an untersagt und die höchste Stockwerkzahl auf 6 (mit Dachwohnungen) fest-

gesetzt wurde. Die «Reliefenergie» der Stadt blieb daher sowohl im ganzen gering, wie auch die Höhenunterschiede der einzelnen Bauzonen ziemlich ausgeglichen wurden, so daß die Firstflur der Dächer im wesentlichen dem natürlichen Bodenrelief parallel geht, ja dieses insofern sogar noch mildert, als die Gehängepartien der Hügelketten meist geringere Gebäudehöhen aufweisen, da sie den Zonen offener Bebauung angehören. Die einzigen unruhigen Linien und Punkte sind somit die Türme von Kirchen, Fabriken und anderer öffentlicher Gebäude geblieben, von denen der mit 91 m höchste Turm der Predigerkirche (Paris 300, New York an 400 m), eindeutig genug die geringen Höhenunterschiede des städtischen Aufrisses wiedergibt.

Zeigt sich hieraus dieser im ganzen von großer Regelmäßigkeit, so mangelt ihm doch keineswegs die Vielgestaltigkeit des Ausdrucks im einzelnen. Sie ist natürlich zur Hauptsache in der verschiedenen Zweckbestimmung der Bauten begründet, die entsprechende Bauformen und -stile zur Folge haben mußten, was sich selbstverständlich schärfstens im Antlitz der Stadt spiegelt. Der Trennung von Wohn- und Nutzbauten kommt bei einer ersten Unterscheidung dieser Verhältnisse stärkste Bedeutung zu; denn so sehr auch die Stadt immer mehr — namentlich in ihrem Kern — zum ausschließlichen Wirtschafts-, Handels- und Verwaltungszentrum sich umwandelt und dadurch die dortige Wohnbevölkerung nach außen abstößt, bilden die Wohnquartiere doch stetsfort den flächen- und raummäßig größten Anteil am Stadtkörper: von den 15 758 Neubauten der Jahre 1893 bis 1937 zum Beispiel, im Gebiete der erstmals eingemeindeten Stadt, waren nur 3673 oder gut 23 % Nutzbauten; die zwischen 1933 und 1937 errichteten 1896 Neubauten von Großzürich waren sogar zu über 78 % Wohnhäuser, was wohl auf die Zentralisation der Verwaltung, wie auf die geringere wirtschaftliche Weiterentwicklung der letzten Jahre zurückzuführen ist. (Hierzu ist allerdings zu bemerken, daß ein großer Teil aller Neubauten sowohl Oekonomie- wie Wohnräumlichkeiten enthält, so daß dadurch eine deutliche Scheidung der beiden Hausgruppen erschwert wird.)

Ebenso ist den Wohnbauten entsprechend ihrer großen Zahl eine kurze Sonderbetrachtung zu widmen, wie den meist monumentaleren und daher im Stadtbild stärker auffallenden öffentlichen und privaten Sonderzweckgebäuden (76). Im Laufe der letzten Jahrzehnte haben sich in ihrer Struktur und Beanspruchung nicht wenige Wandlungen vollzogen, die durch Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung vor allem bedingt waren; das zeigt ein rascher Gang durch die Jahre 1896, 1910, 1920 und 1930 (104). Im ersten Zeitraum wuchsen Wohnbevölkerung, Wohngebäude, Wohnungen

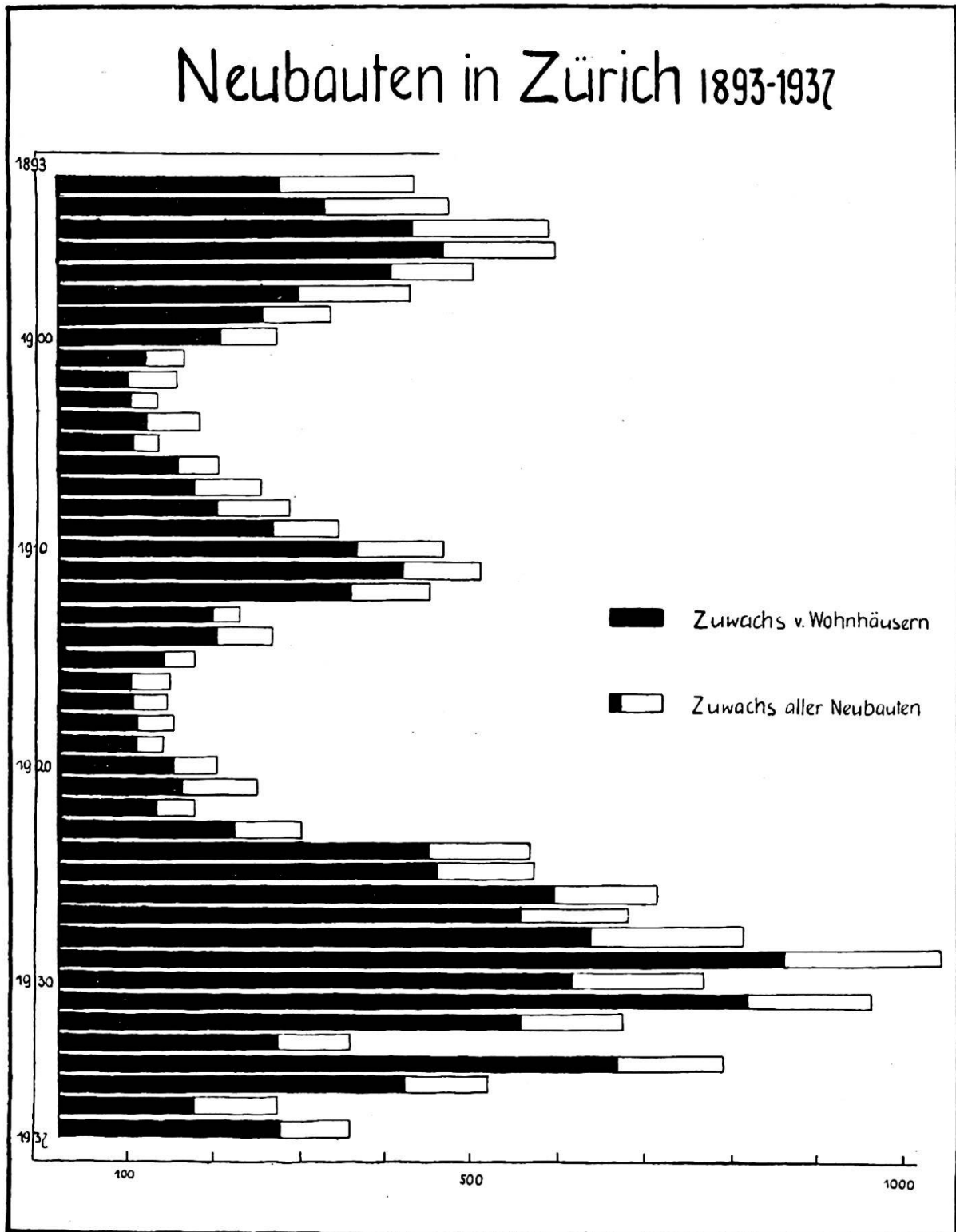


Abb. 5.

und Wohnräume ungefähr im selben Verhältnis an; die Wohngebräuche hatten somit in dieser Zeit keine wesentlichen Änderungen gegen früher erfahren. Später dagegen, namentlich aber gegen die dreißiger Jahre hat

die Zahl der Wohngebäude, der Wohnungen und der Wohnräume viel rascher zugenommen als die Bevölkerung, wodurch diese wesentlich günstigere Wohnbedingungen hinsichtlich der Platzverhältnisse erhielt. Die zürcherische Einwohnerschaft ist 1930 (im Rahmen der 1895 eingemeindeten Stadt) um vier Fünftel größer gewesen als 1896, die Zahl der Wohngebäude aber war bereits doppelt so groß, und die Zahl der Wohnungen hatte sich sogar um fünf Viertel erhöht.

Aus diesem bloßen Ueberblick ist zu ersehen, daß infolgedessen auch die Wohndichte allgemein zurückgegangen ist. Bei diesen Änderungen ist vor allem interessant, daß sich hinsichtlich der einzelnen Stadtgebiete ein deutlicher Parallelvorgang zur Bevölkerungsentwicklung eingestellt hat. Wie dort eine zunehmende Entvölkerung der Altstadt zu konstatieren war (S. 118), ist hier eine Räumung von Wohnungen in der entstehenden City festzustellen. An der Bahnhofstraße und in ihrer direkten Umgebung sind Wohnungen geleert oder ganze Wohnhäuser niedergelegt worden, während an ihrer Stelle, neben Monumentalbauten der Verwaltung, Büros, Konfektions- und Verkaufshäuser entstanden sind, die auch in ihrem Stil die Sachlichkeit ihres Zwecks eindrucklich betonen.

Die Zahl der Wohnungen im ersten Stadtkreis ist entsprechend seit 1896 von Zählung zu Zählung zurückgegangen. Gab es hier 1896 5418 Wohnungen, so waren es 1930 nur noch deren 4753, und standen um die Mitte der neunziger Jahre rund ein Fünftel aller Wohnungen in der Altstadt, so 1930 nur noch ein Vierzehntel. Daß die Citybildung besonders links der Limmat eindeutig fortgeschritten ist, indem dort innert dieser Zeit der Wohnungsbestand von 2416 sich (um gut 24 %) auf 1825 verminderte, versteht sich aus verkehrs- und handelstechnischen Gründen. Dieselbe Bewegung der Wohnungsauffassung hat aber in den letzten Jahren auch die rechte Limmatseite ergriffen, wo im Gebiet der Krebs-, Metzger-, Spital-, Zähringer-, Leuen-, Spiegel- und Kögengasse seit 1933 22 Häuser mit 96 Wohnungen im Zuge der sogenannten Altstadtsanierung niedergelegt wurden.

Außer diesen Quartieren haben seit 1896 alle Kreise eine mächtige bauliche Entwicklung durchgemacht. Dabei verzeichnen die Bauzonen von Wiedikon-Enge und Ober- und Unterstraß den bedeutendsten Aufschwung, innerhalb dessen allein Wiedikon seinen Wohnungsbestand auf 10 427 erhöhte und dadurch vervierfachte. Der Kreis 6 ist heute mit 15 403 Wohnungen beinahe fünfmal stärker besetzt als zur Zeit der ersten Zählung. Ähnliches gilt für Wollishofen und das äußere Sihlfeld, die beide um 1895 noch fast rein landwirtschaftlich waren (das untere Sihlfeld hatte damals 307, 1930 3025 Wohnungen).

Die Periode der intensivsten Bautätigkeit (76, 102, 103) liegt zwischen 1920 und 1930, innerhalb welcher Zeit der jährliche durchschnittliche Zuwachs sich auf 1719 Wohnungen belief. Aehnliche Perioden starken Anschwellens waren die Jahre 1895—1897 und 1910—1912. Es ist dabei bemerkenswert, daß Hand in Hand mit der Errichtung neuer Bauten ein nicht unwesentlicher Abbruch älterer gegangen ist; woraus sich auch Schlüsse auf Alter und Höhe bzw. Stockwerkzahl, also auf das Aufrißbild der Stadt ziehen lassen. Es zeigt sich, daß von den 67 770 Bauwohnungen des Stadtgebietes von 1894 48 % aus dem letzten Jahrhundert stammen, während 31 % in der Nachkriegszeit errichtet wurden. In den 1934 eingemeindeten Vororten ist das Wachstumstempo noch bedeutend rascher gewesen. Dort sind über 42 % aller Wohnungen nach 1917 gebaut worden. Halb Oerlikon stammt aus der Nachkriegszeit, und auch die Wohnungen von Schwamendingen, Albisrieden und Altstetten sind zu 42—46 % Erzeugnisse der jüngsten Vergangenheit, während Affoltern allein ein gemächlicheres Wachstum hatte.

Aus diesen Angaben wird verständlich, wenn die mehrstöckigen Bauten — entsprechend übrigens auch den Bauvorschriften — sich vor allem in der innern Stadt zusammendrängen, und wenn im ganzen die Zahl der Wohnungen, welche sich im sechsten oder einem höhern Stockwerk befinden, überhaupt gering ist (1930: 966 oder kaum 2 %). Rund einen Viertel derselben besitzt die Altstadt, wobei links der Limmat gut 7 % und rechts davon schwach 6 % aller Wohnungen in diesen Höhen liegen. Der Grund der Häufigkeit der « Hochbauten » in diesen Stadtteilen liegt zur Hauptsache im Fehlen neuer Bauplätze, was vor 1863 (erstes Baugesetz) ein häufiges « Aufstocken » der bestehenden Häuser und damit eine außerordentlich häßliche und oft unverantwortliche Stockwerkhäufung bedingt hat. Während sodann im Stadtgebiet von 1894 ein Viertel der Wohnungen über dem zweiten Stockwerk angebracht sind, liegt in den Randzonen nur der zehnte Teil in jener Höhe. Die Firstflur der Stadt dacht sich also, wie schon betont wurde, nach der Peripherie hin deutlich ab und gibt damit eine gute Vorstellung von der außerordentlich wirksamen Planungstätigkeit der städtischen Baubehörde.

Hinsichtlich der innern Struktur der Wohnhäuser ist noch anhangsweise zu bemerken, daß selbstverständlich auch starke Unterschiede des Besitzes, des Komforts und der Hygiene, wie der Wohndichte bestehen, wodurch naturgemäß ihr Gesamtbild ebenfalls weitgehend beeinflusst wird. Vor allem gibt hierfür der Anteil der Einfamilienhäuser am Gesamtbaubestand in den verschiedenen Stadtteilen einen gewissen Maßstab. Er beträgt mit 5369 Bauten gut 30 % aller Wohnhäuser und ist am größten in den ehe-

maligen Vororten und an den Hängen des Zürichbergs. Die Altstadt zählt nunmehr noch 66, Außersihl bloß 29 und das Industriequartier 175 Einfamilienhäuser. Im Kreis 7 stammen sie zu drei Fünfteln aus der Vorkriegszeit, im Kreis 6 sind es zu zwei Dritteln Nachkriegsbauten. Die Einfamilienhäuser des Kreises 2 sodann sind je zur Hälfte Erzeugnisse der Vor- und Nachkriegszeit, während die übrigen Zonen sehr verschiedene Bauzeiten für ihre einteiligen Wohnungen aufweisen. In ihnen drückt sich wiederum sehr instruktiv die unregelmäßig wellenförmige Entwicklung aus, der die Stadt sowohl zeitlich als räumlich in den letzten Jahrzehnten unterlag.

Daß sich selbstverständlich bei diesen Einfamilienhäusern große Unterschiede der Ausstattung geltend machen, die einen wesentlichen Einfluß auch auf das Stadtbild nehmen, ist klar; der große Anteil von kleinen Häusern der Glattalrandzonen (Arbeiterhäuser mit vier und weniger Zimmern), wie der geringe an Einfamiliengroßbauten, der Villen des Zürichbergs und von Teilen der Enge, ist so augenfällig, daß darauf nicht besonders zurückzukommen ist. Als Hauptresultat muß indes doch bezeichnet werden, daß seit der ersten Eingemeindung, insbesondere aber seit dem Weltkrieg, die Großwohnung an Bedeutung verloren und die Klein- und Kleinstwohnung erheblich zugenommen hat, wie auch die hygienischen Bedingungen (Bäder haben über 77 %, elektrisches Licht über 99 %, elektrische und Gaskochherde über 97 %, Waschküchen über 93 % aller Wohnungen) durchweg bessere geworden sind. Für die Sanierung bleibt dennoch genug zu tun, wie die jährlichen Bauprogramme und nicht ruhende Petitionen an den Stadtrat bezeugen.

Daß die Entwicklung aber diese Richtung genommen hat, ist nicht zuletzt einer großzügigen städtischen Wohnbaupolitik seit 1893 zu verdanken, die in mehr als zehn Wohnkolonien mit insgesamt nahezu 590 Häusern und 1773 Wohnungen (Limmatstraße, Riedtli, Nordstraße, Zurlinden, Birkenhof, Bullingerhof, Heuried usw.) dem Wohnungsbau und damit der baulichen Gestaltung der Stadt im weitesten Sinne ein Vorbild gegeben hat.

Betonten wir früher den relativ geringen Prozentsatz der eigentlichen *Nutzbauten* gegenüber den Wohnhäusern der Stadt, so wird hieraus klar, daß sie auch im Stadtbild im ganzen zurücktreten. Sofern hierbei freilich, wie bei den Geschäfts- und gewissen Verwaltungsgebäuden schon von jeher und im Laufe der Neuzeit besonders eine gewisse verkehrsbedingte Zentralisierung eingetreten ist (während bei andern, wie bei Kultusstätten oder Schulen, eher eine Dezentralisation Platz griff), müssen sie einzelnen Stadtteilen immer mehr den Stempel aufgedrückt haben (Taf. V).

In der Tat tritt diese Sonderung auch in Zürich seit der ersten Eingemeindung sowohl im Baubild wie in der Haus- und Bevölkerungsdichte, wie bereits dargelegt wurde, zum mindesten für das Gebiet der Altstadt, und zwar besonders der westlich der Limmat gelegenen Teile, immer schärfer hervor und wird auch durch den vorherrschenden Hochbau mit mächtigen Häuserblöcken Jahr für Jahr deutlicher ausgeprägt (24, 25, 34, 49, 119). Es ist sogar eine auffällige Verlagerung der Geschäftsbauten vom rechten Limmatufer, bzw. eine teilweise, wohl durch die dortige Sanierung von gewissen « Elendsquartieren » bedingte Lockerung der ja bis vor kurzem typisch kaufmännisch orientierten Nieder- und Oberdorfquartiere zu konstatieren, wenn auch Neu- und Umbauten diesen Vorgang mit allen Mitteln aufzuhalten versuchen. Die Gründe: schlechte Verkehrs-, Wohn- und Hygieneverhältnisse, liegen aber zu klar zutage, als daß vor einer weitgehenden Platzschaffung (wobei sicher auch die Reliefverhältnisse nicht unwesentlich geändert werden müßten) eine Stagnation zu erwarten ist. Auf alle Fälle ist im Gebiet zwischen Bahnhofstraße (bzw. Limmat) und Sihl in den letzten 10 bis 15 Jahren ein Quartier entstanden, das mit seinen Geschäfts- und Bankmonumentalbauten und Parkplätzen (Handels- und Schmidhof, Jelmoli, Brann, Ober usw.) auch schon durch den Namen « Neue City » die Modernisierung und die ausgesprochene Eigenart als Geschäftszentrum (insbesondere für Konfektion) dokumentiert und durch seine Bauweise scharf von den alten Kleinhandelszentren der rechten Limmatseite absticht. An den bereits auch über die Sihl nach Westen ausgreifenden Rändern zieht sich sodann das seit den 90iger Jahren als Industriequartier bezeichnete, vorherrschend Fabriken und Arbeiterwohnungen beherbergende gewerbliche Produktions- und Verkehrszentrum von Süden nach Norden, das allerdings weit weniger klar individualisiert ist; obgleich dort nach der Bauweise erheblich größere Einheitlichkeit — etwa in den großen Blöcken mit Innenhöfen (Bullinger-, Erismannhof usw.) — verbreitet ist. Das rührt vor allem daher, weil durch die neueste Eingemeindung Ortschaften zur Stadt hinzukamen, die selbst teilweise große Industriezentren besitzen, wie das bereits mehrmals erwähnte Oerlikon-Seebach, wodurch die eigentliche Industriestadt auf mehrere, meist randlich gelegene Stadtteile zersplittert wurde.

Aehnlich verteilten sich Verwaltungs- und Hochschulviertel auf verschiedene Gebiete des Stadtganzen, doch gelang es bei beiden, eine größere Geschlossenheit dadurch zu erhalten, daß die Anlagen der Hochschulen mit wenigen Ausnahmen auf die rechtsseitigen Zürichbergterrassen konzentriert wurden, während man sowohl die städtischen als kantonalen Gebäulichkeiten in der Nähe des Bahnhofes gruppierte, freilich frühere Baupläne durch

Belassung bestimmter Abteilungen (Altes Stadthaus) respektierend. Außerhalb dieser naturgemäß im einzelnen gleichfalls mannigfach gegliederten zentralen Kernzone der Stadt ist die Siedlungs- und Baustruktur noch wesentlich uneinheitlicher. Das geht, wie teilweise soeben bemerkt, vor allem auf das geringere Alter der randlichen Stadtteile, bzw. auf die jüngere Entstehung derselben aus selbständigen (verwaltungstechnisch und räumlich) Gemeinden zurück, und äußert sich im Vorhandensein von Gemeindehäusern, lokalen Handels- und Industriezentren und teilweise bäuerlichen Quartieren, ebenso wie in dem Nebeneinanderbestehen von sehr locker und (in den ehemaligen Siedlungskernen) dicht, geschlossen bebauter Gegenden, demgegenüber die innere Stadt ja doch durchweg gleichmäßigere Hausdichten aufweist.

Geht hieraus hervor, daß gewisse Nutzbauten im Laufe der neuern Stadtentwicklung sich eindeutig in bestimmten Zonen der Stadt konzentrierten (von den Banken liegen mit Ausnahme der Filialen neun Zehntel in der nähern Umgebung der Bahnhofstraße, die Versicherungsgebäude zum meist gegen die Enge, die 13 Reise- und Verkehrsbüros an Bahnhofstraße und Bahnhofplatz, von den 52 Hotels liegen 26 in derselben Gegend wie die Banken, 16 entlang dem rechten Limmatufer usw.), so ist für andere typische Dezentralisation charakteristisch. Zu letzteren gehören die Kultgebäude, vor allem Kirchen, deren Zahl zwischen 1900 und 1938 auf 50 gestiegen ist. Sie liefern nicht nur durch ihre Menge, sondern auch durch ihre Zugehörigkeit zu verschiedenen Konfessionen [36 % katholische Gotteshäuser, 2 jüdische (117)] und Nationalitäten (Schweiz, Frankreich, Italien, England) einen weitem Beitrag zur Kenntnis des starken Wachstums der Stadt, und zeigen in ihren verschiedenen Baustilen gleichzeitig auch deren Entwicklungsphasen in künstlerischer Hinsicht.

Ganz ähnlich verraten auch die städtischen Volksschulhäuser (100, 109, 110), deren Zahl auf 73, die der Turnhallen auf 66 angewachsen ist (zwischen 1900 und 1938 wurde durchschnittlich alle zwei Jahre ein Schulhaus gebaut), während die Zahl der Schüler in der gleichen Zeit um das Dreifache (von rund 15 931 auf 45 827) stieg, die Stadterweiterung. Nicht zuletzt sind ein Spiegel derselben die auch aus ähnlichen Gründen (Hygiene) dezentralisierten Kranken-, Erholungsanstalten, Asyle und Heime, deren Zahl wie die der Kirchen um 50 (5, 118) beträgt, während die nicht weniger zahlreichen Pensionen mehr im Stadttinnern (von denen die Apartment-Häuser, seit 1930 aufkommend, namentlich dem Stadtkreis 8 wenigstens lokal ein internationales Aussehen geben; sie umfassen heute in 9 Gebäuden 517 Apartments und 636 Zimmer), verkehrsnäher, verbreitet sind.

Die Erwähnung der letztern Anlagen läßt den Blick auf weitere Strukturelemente des Stadtbildes werfen, die im Zuge der Stadtentwicklung nicht weniger Entfaltung erfuhren und für sie grundlegend wichtig sind. Es sind dies die dem Stadtorganismus im weitern Sinne dienenden kommunalen Anlagen, die sich unter der Bezeichnung Sportplätze, Bade- und Erholungsanlagen, Wasser-, Elektrizitäts- und Gasversorgung, Abwasser-, Kehrriichtabfuhrorganisation usw. zusammenfassen lassen.

Vor allem ist die Wasserversorgung naturgemäß wie für jede Siedlung so namentlich für eine Großstadt wie Zürich ein fundamentales Lebensproblem. Schon im römischen Turicum gewürdigt, hat natürlich die Neuzeit sich vor ständig komplizierter werdenden Aufgaben gesehen, da die rapid zunehmende Bevölkerung entsprechende Wasser-, insbesondere Trinkwasserquanten benötigte. Die heute bestehende Trinkwasserversorgung reicht etwa in die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück, wo man, nach Einsicht in die Unzulänglichkeit der vorhandenen Quellen der Umgebung, eine zentrale Einrichtung in Angriff nahm, die indes in der Folge mehrfach überarbeitet werden mußte, um den immer zunehmenden Ansprüchen nachzukommen.

Die Lösung wurde schließlich darin gefunden, daß neben großen Quellen in der nähern und weitern Umgebung der Stadt (Sihltal, Lorzetal usw.) das Seewasser in vermehrtem Maße mit Hilfe von Filtrationsverfahren herangezogen wurde, wodurch die Versorgung auch für eine absehbare Zukunft gewährleistet bleibt. In der Zeit des stärksten Ausbaus (1895—1935) der Wasserwerke steigerte sich die Wasserproduktion von 9 300 000 auf 34 500 000 cbm, je Kopf von 212 auf 286 l. Die Länge des Leitungsnetzes wuchs von 183,6 auf 712,9 km und die Zahl der Abonnenten (Haushaltungen, bzw. Hausbesitzer) von 6342 auf 25 115 (87). In derselben Zeit entstanden über 550 öffentliche und über 70 private Brunnen, die durch ihre künstlerische Ausgestaltung (89) nicht nur eine wertvolle Quelle der Erfrischung für den Städter, sondern auch ein belebendes Element darstellen und damit, wie die übrigen Einrichtungen zur Wasserversorgung (Pumpstationen, Reparaturwerkstätten, Reservoirs usw.) notwendig zum Stadtbild gehören.

Dasselbe ist von der Versorgung der Stadt mit Elektrizität (2, 84, 112) und mit Gas zu sagen. Besonders die erstgenannte Kraft, deren Nutzung etwa mit den 90iger Jahren des vorigen Jahrhunderts begann und seither in alle Zweige des menschlichen Lebens eingedrungen ist, hat durch ihre an den Metalldraht gebundene Uebertragung wesentlichen Anteil am Stadtbild gewonnen. Vor der Eingemeindung nur versuchsweise zur Beleuchtung vereinzelt verwendet (Bahnhof, Privathäuser, Gasthöfe), vermochte sie seit 1900 das damals in über 9900 Flammen die nächtlichen Straßen erleuch-

tende Gaslicht gänzlich zu verdrängen, und heute erstrahlt sie auch in sämtlichen Häusern als beinahe einzige künstliche Lichtquelle. Der von rund 400 000 kWh (im Jahre 1893) auf gegen 300 000 000 angewachsene Verbrauch mußte dabei notwendigerweise zu einer eigentlichen kommunalen Elektrizitätswirtschaft der Stadt führen, die heute in 5 großen Erzeugungswerken (Albula, Heidsee, Wettingen, Wäggital, Letten) und einem ausgedehnten Netz von Verteilern nicht nur die Stadt allein, sondern auch Gebiete ihrer Umgebung versorgt und damit gleichfalls das Stadtbild, wenn immerhin nur lokal, mitbestimmt.

Unauffälliger, aber deshalb kaum weniger wichtig, wirkt das Gas, einst, wie erwähnt, die Hauptlichtspendung vollziehend, als weiterer kommunal erzeugter Betriebsstoff (33). 1856 in den Dienst genommen und somit bedeutend älter als die Elektrizitätsnutzung, teilt die Gaserzeugung mit dieser die Herkunft aus stadtfremden Quellen. Während aber die Elektrizität, wenn auch unter großen Kosten, im Lande selbst gewonnen werden kann, muß der Betriebsstoff Kohle bekanntlich aus dem Ausland importiert werden; seine bedeutend unhygienischere Verarbeitung ließ zudem, nach Versuchen das Gas in der Stadt herzustellen, die Produktionsanlagen aus derselben entfernen und in verkehrsgünstiger Lage (Schlieren) ansiedeln. Von hier aus wird es nicht nur zur Stadt selbst, sondern auf einem Netz von beinahe 1000 km Länge ins Glatt- und Zürichseetal geleitet und verschafft dadurch der Stadt einen finanziellen Gewinn, der nicht unerheblich ist.

Wie sehr schließlich zahlreiche andere Anlagen kommunalen und halboffiziellen Charakters, wie etwa Kehrrichtbeseitigungs- und Schlachteinrichtungen (4, 21, 51), Brandwache, Bibliotheken, Museen, Archive, wie die bald unübersehbaren Sport-, Erholungs- und Vergnügungsanlagen (Theater, Kinos usw.) — von welchen die Sport- und Spielplätze (1) neben gewissen dezentralisierten, meist privaten Arealen bereits ein eigenes Quartier im Gebiet des Förrlibucks sich errungen haben, wo heute als ein internationales Gelände eine wahre Sportlandschaft, Fußballplatz an Hockey-, Tennis-, Rollschuhplatz sich reiht — den Grundzug des Stadtplanes seit etwa 1900 mit verändern halfen, kann hier aus Raumgründen lediglich angedeutet werden. Ebenso ist es kaum möglich, der Rolle der Bäder, deren wachsende Bedeutung für den Lebenshaushalt der Stadt nicht nur durch die steigende Zahl seit den Eingemeindungen (heute 17 öffentliche Anstalten), sondern auch durch ihre lokale Verteilung, Spezialisierung in die verschiedenen Stadtkreise und Bedürfnisse (Fluß-, See-, Strand-, Sonnen-, Luft-, Schwitzbäder) und durch das Drängen nach neuen Anstalten gekennzeichnet wird, für das Stadtbild (19, 45) bedeutungsgemäß zu gedenken.

Auf die Stadtpärke vollends (70), die zusammen mit Spielplätzen, Quais und auch Friedhofanlagen ein Uebergangselement zu den eigentlichen Grünflächen, dem land- und forstwirtschaftlich produktiven Areal, darstellen, ist gleichfalls nur andeutend hinzuweisen, obgleich sie, mit wenig mehr als 300 a Fläche zwar einen verschwindenden Anteil am Stadtareal beanspruchend, als « Lungen » der Stadt (Früh) eine besondere Bedeutung für dieselbe besitzen und daher auch von jeher ein Sorgenkind der Stadtplanung darstellten. Diese Einrichtungen alle ⁵⁾ aber bestimmen das Bild der Stadt nicht minder wie die eigentlichen Bauten selbst und tragen immer stärker, weil in immer vermehrterem Maße errichtet, zur Auflockerung der städtischen Enge bei, die trotz allen bisherigen Maßnahmen noch weiter eine notwendige Aufgabe bleiben wird (61, 73, 82, 88, 107, 108).

Fassen wir hier unsere kursorischen Bemerkungen über den Siedlungscharakter Zürichs im Wandel der letzten Jahrzehnte zusammen, so zeigt sich, daß er neben der räumlichen Ausweitung namentlich in struktureller Hinsicht so wesentlichen Änderungen unterworfen worden ist, daß man füglich von einer grundlegenden *Erneuerung* sprechen muß (32—37, 57, 58). Ihr Maß läßt sich vielleicht rückblickend am besten dadurch wiedergeben, daß die Fragen zu beantworten versucht werden, was vom älteren Zürich bis heute geblieben, was umgeändert, verschwunden und was gänzlich neu entstanden ist.

Neu — seit der ersten Eingemeindung — sind zweifellos der größte Teil der Außenquartiere (16, 31, 36, 92—94, 97, 116), ihre Volksschulen, lokalen Handelszentren, vor allem aber die Sportplätze, die ja überhaupt eine Erungenschaft der letzten zwanzig Jahre sind, viele Versicherungs- und Handelsgebäude. *Umgewandelt*, teilweise vergrößert oder lediglich im Innern den neuern Bedürfnissen angepaßt, wurden Verwaltungsbauten (85), sehr viele Patrizierhäuser der Altstadt, wie auch Landhäuser inmitten der Parke der ehemaligen Vororte, vor allem aber Plätze, die — wie etwa Bellevue-, Parade-, Bürkli-, Heim-, Bahnhofplatz — infolge des übermächtig wachsenden Verkehrs Erweiterung und Fahrbahnneugestaltungen (39—43) teilweise in mehrfacher Auflage durchzumachen hatten und wohl auch in Zukunft erleiden werden. *Erhalten* haben sich neben den Wahrzeichen der Stadt, den drei Hauptkirchen Groß- und Fraumünster und St. Peter, traditionsgemäß das großartige Rathaus [1938 renoviert (86)], Zunfthäuser der

⁵⁾ Es sei an dieser Stelle auf die vorbildlichen Grünflächenpläne des Bebauungs- und Quartierplanbüros aufmerksam gemacht, die sowohl die gegenwärtige als künftige Verteilung der verschiedensten Grünflächentypen (Spielplätze, Parks, usw.) ausgezeichnet zum Ausdruck bringen.

Innenstadt längs der Limmat, sodann Privatbauten, wie etwa der stilvolle Rechberg, das Haus zum Garten, oder das Schönenhaus und viele andere (23), die teilweise allerdings bereits einer neuern Epoche des alten Zürich angehören und vielfach auch in der Zwischenzeit renoviert worden sind.

Die ehemalige Physiognomie grundsätzlich zu wahren vermochte auch der Plan der Altstadt als Ganzes (28, 115). Er erhielt nur in einigen Straßenverbreiterungen und Brückenneubauten [Urania, wodurch auch das glaziale Relief der Stadt, ähnlich wie durch die Glockenhofbauten, infolge teilweisen Moränendurchstichs (8, 77, 111) und Abtrags nicht unwesentlich verändert wurde] ein vom alten Bild abweichendes Gepräge verliehen. Dazu kamen noch einige Umgestaltungen von Teilquartieren [Oetenbach, Fraumünsteramt, Tonhalle, altes Schützenhaus beim Bahnhof, Walche-Schlachthaus, gewisse Reihen von Privathäusern, wie diejenige im Kratz oder das Denzlerviertel (3, 22)]. Älteste Elemente der Stadt sodann, wie etwa die Friesenburg (60), römische und mittelalterliche Baureste auf dem Lindenhof: ottonische Pfalz u. a., sind selbst erst von der jüngsten Zeit wieder neu entdeckt worden, so daß auch die künftige Entwicklungsgeschichte Zürichs von Revisionen nicht verschont bleiben wird.

Daß bei solch bunt sich mischenden, bald sich kreuzenden, bald parallel verlaufenden Entwicklungsvorgängen auch der Baustil der Stadt ein vielgestaltiger wurde, ist nicht verwunderlich (17, 27, 46, 47, 129). Dies mußte um so schneller Wirklichkeit werden, je mehr Zürich mit dem internationalen Leben verflochten wurde. Das zeigen am besten die Jahre gegen die Jahrhundertwende, wo auf den deutschen Klassizismus mit seinen großformatigen Repräsentanten des Kantonsspitals (Wegmann und Zeugheer), des Polytechnikums (Semper) und anderer, der Einbruch der französischen Schulen [Tonhalle, Stadttheater (14), Post (14), Kirche Enge 1890—1900] folgte, neben dem der in Villen des Seefelds und der Enge und nicht zuletzt des Landesmuseums einhergehende Strom Romantik englischen, italienischen und andern Stils freilich nicht minder wirksam wurde.

Die Folgezeit verstärkte diese Verbindungen mit dem Ausland noch erheblich. Nachdem seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Neurenaissance der deutsche Einfluß wieder mächtig geworden und in Monumentalbauten (Corso, Krematorium, Kunsthaus usw.) wie in Privathäusern zum Ausdruck gekommen war, faßten modernste Baugedanken besonders nach dem Weltkrieg im Einfamilienhausbau Fuß, die durch eine Welle von Siedlungskolonien abgelöst, auch in der neusten Zeit neben den Blöcken wieder Raum zu gewinnen versuchen, während der Stil der Sachlichkeit und der reinen großen Linien vor allem die Großbauten zu beherrschen begann.

Die anerkannte Sorgfalt der Bauausführung, die die ältern wie neuern Bauten gleichermaßen durchgehend bestimmte, vermochte dabei stets auch weniger ästhetische Strömungen zu überdecken, so daß das Stadtbild Zürichs bei seinem Gelände in unvergleichlicher Lage dem Gemeinwesen durchaus mit Recht den Ruf einer vorbildlichen Wohnstadt eingetragen hat (Peter Meyer in Lit. Nr. 27).

Das Verkehrsnetz.

Als eines der integrierendsten Elemente des Stadtbildes haben das Verkehrsnetz und der pulsierende Verkehr selbst Anspruch auf besondere Berücksichtigung. Daß sich auch hier grundlegende Wandlungen innerhalb des Stadtareals vollzogen haben, geht aus folgenden summarischen Angaben hervor. Um 1900 betrug die Fläche der öffentlichen Straßen 231 ha, 5,1 % des damaligen Stadtgebietes, 1933, vor der letzten Eingemeindung, 387 ha, welche Zahl einer Fläche entspricht, die gut das Zweieinhalbfache des ersten Stadtkreises (ohne See, Limmat und andere Gewässer) beträgt. Die Länge der Straßen nahm innerhalb der angegebenen Zeit von rund 260 000 auf 369 000 m zu, was einen Jahresdurchschnitt von rund 3,3 km ergibt, dem freilich eine Abnahme der Straßenlänge auf den Einwohner von 1,84 auf 1,39 m entgegengestellt werden muß. Weit frappantere Zahlen weist die Entwicklung der Straßenbahn auf, die ihr Geleisenetz von 1900 bis 1935 um über 90 km, von 38,1 auf 129,9 km verlängerte, während sie die geleisteten Wagenkilometer von 2,4 Mill. auf 22,3 Mill. und die beförderten Personen von 9 770 000 auf 87 400 000 (Maximum 1932: 97 990 000) steigerte (18). Zusammen erweisen die Zahlen jedenfalls, daß die Entwicklung von Bevölkerung und Verkehrsnetz eine Parallelerscheinung darstellt, die auch im einzelnen noch belegt werden kann.

Daß dabei der *Straße* (103), die im Zeitalter des Autos ständig wachsende Bedeutung erhielt, der erste Rang gebührt, dürfte einleuchten. Ihre heutige, ungefähr der Bahnstrecke St. Gallen—Genf entsprechende respektable Länge — die übrigens relativ genommen derjenigen von Basel und Bern nachsteht (Bern besitzt 2,2 m oder 20,3 qm, Basel 17,9 qm, Zürich 1,4 m oder 14,6 qm je Einwohner) — wird glücklich ergänzt durch die vorzüglichen Qualitäten, die durch die hohen Prozentsätze der harten Beläge (Fahrbahn: 83,4, Trottoire 61,2) ausgedrückt werden. Die wichtigsten neuangelegten Straßen durchziehen dabei hauptsächlich die äußern Quartiere, und zwar zu einem großen Teil als breite Ausfallstraßen (Bellerive-, Badener-, Winterthurerstraße), die namentlich in der neuern Zeit nicht unwesentliche

Verbreiterungen (6, 29, 75, 89) erfuhren. Solche Anpassungen an den Fernverkehr mußte sich auch die Altstadt gefallen lassen, obwohl nur Stadtteile mit Vorgärten umfangreichere Veränderungen ermöglichten.

Jedenfalls spiegelt sich die Wandlung dieser Verhältnisse auch darin, daß die Straßenfläche bedeutend stärker zugenommen hat als die Länge, obwohl auch sie eine relative Abnahme zu Ungunsten des Passanten (von 15,8 auf 14,6 qm) erlitt, was allerdings dann durch die Qualitätsverbesserung, namentlich hinsichtlich der Trottoirfläche, der Radfahrerwege, die 1937 eine Fläche von 14 570 m² bedeckten, und der Staubfreiheit mehr als wettgemacht wurde. (Die Trottoirfläche betrug kurz nach der ersten Eingemeindung 61 ha, erweiterte sich bis 1933 auf nahezu 130 ha und nach der Eingemeindung von 1934 auf rund 150 ha, die heute gleichfalls überschritten sind.) In der räumlichen Anordnung oder im Verlauf haben die meisten Routen die alte Anpassung ans Relief bewahrt, wenn auch im einzelnen nicht unerhebliche Veränderungen eingetreten sind. So blieb vor allem die Hauptschlagader der Stadt, die Bahnhofstraße, ihrer alten Richtung treu und stellt dadurch einen der wichtigsten alten Züge im Antlitz der Stadt dar, obgleich ihr Aussehen, ihre Umgebung durch mehrfache Umbauten außerordentliche Wandlungen durchzumachen hatte.

Aber auch die meisten Straßen und Gassen der rechtsufrigen Altstadt haben bis heute ihre Richtung und Breite wenig verändert, da die Altstadtsanierung noch kaum richtig eingesetzt hat und daher aus den wenigen entstandenen Baulücken keine wesentlichen Erweiterungen und Verbesserungen des Altstadtstraßennetzes zu erwarten sind. Während so außerhalb des Stadtkerns insbesondere in den ebenen Gebieten sich eine durchaus flüssige und einfache Führung der Straßen wahrnehmen läßt, die namentlich auch auf die jüngsten Verbesserungen (Rämi-, Winterthurer-, Ueberlandstraßenkorrektur 1938, Seeuferstraßen 1934—1939, Limmattalüberlandstraße 1937 usw.) zurückzuführen ist, zeigt sich im Stadttinnern noch immer jene Verästelung, die auf die verschiedenen Hindernisse, wie Bebauung, Flußüberquerungen hinweist. Die wichtigsten Flußübergänge zur Verbindung der Stadtteile links und rechts der Limmat und Sihl, die Quaibrücke [1939 von 20 auf 28,5 m erweitert (90, 106)] und die Bahnhofbrücke, wie in neuester Zeit nicht minder auch Walche-, Kornhaus- und Wipkingerbrücke, sind die Uebergangsstellen für die Hauptverkehrsrichtung von Norden nach Süden und zugleich Ausgangspunkte der Rampenstraßen auf den nordöstlichen Talgehängen. Während die linksufrige Seestraße verhältnismäßig fließend in die Tallinie übergeht, mangelt der rechtsufrigen die natürliche Fortsetzung auf der rechten Seite des Limmatflusses, obwohl die jüngst aus-

gebauten Teile der Bellerivestraße den Anschluß nach Norden und Süden gegenüber früher außerordentlich erleichtern. Die Ausfallstraßen in der eigentlichen Talsohle, wie übrigens auch die Rampenstraßen, münden in die von Süden nach Norden parallel mit dem Limmatfluß verlaufende Bahnhofstraße, die wie schon betont, noch immer den Hauptverkehr der Stadt zusammenrafft. Die City zu umgehen wird aber immerhin durch eine von Norden nach Süden weitausholende Route ermöglicht. Als einzige wichtigere Verbindungszone der Stadt und des rechten und linken Seeufers mit Glatt- und Wehntal (Winterthur, Schaffhausen, St. Gallen) vermochte naturgemäß die Einsattelung des Milchbuck zwischen Käfer- und Zürichberg ein besonders engmaschiges Straßennetz zu erzielen, das heute in erster Linie durch die Führungen der Winterthurer-, Riedtli-, Schaffhauser-, Hofwiesen- und Wehntalerstraße gekennzeichnet wird. Da im allgemeinen die Hauptstraßen mitten durch bebauten Gebiet verlaufen, ist ihre vollzogene und noch auszuführende Verbreiterung, wie der Ausbau überhaupt, eine kostspielige Angelegenheit. Wie sehr im einzelnen die Muldenform der innern Stadt und die Terrassierung der Gehänge den Verlauf der Straßen — Richtung und Gefälle — stets bestimmt haben, beweisen die außerordentlich zahlreichen Krümmungen, die erst in neuerer Zeit abgeschnitten oder erweitert werden konnten; nicht zuletzt ist aber merkwürdig, daß im ganzen Stadtgebiet der Anteil der getreppten Straßen keine größeren Ausmaße erreicht hat, obwohl die auf über 50 getreppte öffentliche Straßenabschnitte (an die auch Namen wie Trittlsteig [mindestens 62 Namen in Verbindung mit Steig], Trittli, Leiter, Rain, Terrasse erinnern) verteilte Gesamtstrecke von etwa 1,5 km immerhin eine deutliche Sprache redet.

Kaum weniger wichtig als die Straßen selbst sind im Stadtbild die Erscheinungen, die mit dem motorisierten öffentlichen Verkehr zusammenhängen. Den dominierenden Anteil dürfte dabei zweifellos die *Straßenbahn* beanspruchen, die, in ihren Anfängen auf die Jahre 1867—1870 (Eröffnung des Omnibus Tiefenbrunnen—Hauptbahnhof) zurückgehend, 1882 mit 8,6 km Betriebslänge begann und bis heute um gut das Fünfzehnfache zugenommen hat. Sie belegt damit in der Gegenwart mit ihren Geleisen beinahe 23 % der Gesamtlänge der öffentlichen Straßen Zürichs, während sie noch um die Jahrhundertwende keine nennenswerten Anteile an ihr besessen hatte und erweist schon dadurch ihre Bedeutung für das Verkehrsbild der Stadt.

Daß das Netz im Siedlungskern am dichtesten ist und gegen die Peripherie sich wesentlich lockert, ist begreiflich, ebenso wie sich die Ungleichmäßigkeit der Schienenlänge nach den einzelnen peripheren Gebieten aus

der verschiedenen Dichte der Besiedlung erklärt; die bessere Belegung der Zonen mit hoher Volksdichte — die großenteils auch Gebiete mit vorwiegender Arbeiterbevölkerung repräsentieren, die zweifellos eher auf die Straßenbahn angewiesen ist als etwa viele Quartiere des Zürichberges — ist ein deutlicher Hinweis auf den Zusammenhang zwischen Straßenbahn und Volksschichtung, obwohl natürlich auch das Relief — die Uetliberghänge und große Teile des Zürichberges entbehren der Straßenbahnlinien — und die Bewaldung eine wesentliche Rolle spielen.

In der Geschichte der Straßenbahn (122) waren namentlich vier Momente bemerkenswert, die auch für ihre kulturgeographische Wirkung heranzuziehen sind. Neben dem allmählichen Neu- und Ausbau des Liniennetzes⁶⁾, der in etwa 30 Etappen zwischen 1900 und 1930 vor sich ging und allmählich vom alten Zentrum auf die sukzessive wachsenden Außenquartiere ausgriff, bedeutet die schrittweise erfolgende verwaltungstechnische Zentralisation (Fusion bzw. Aufkauf der anfänglich acht Bahngesellschaften im Laufe der Jahre 1900—1931) wohl den wichtigsten Fortschritt. Kaum weniger einflußreich, besonders auf die finanzielle Entwicklung, wirkte aber gewiß auch die 1894 einsetzende Elektrifikation. Und schließlich muß auch die Kombination des Bahnlinienbetriebs mit Autobussen, welche 1927 erfolgte (Verbindung Untersträß mit Wiedikon), als einschneidender Fixpunkt der Wandlungen betrachtet werden, wengleich er heute durch die Einführung des Trolleybus (als dritte Stadt nach Lausanne und Winterthur, versuchsweise auf der Straße Bezirksgebäude—Bucheggplatz) bereits wieder überboten ist.

In dem Maße wie das Netz sich ausdehnte, mußten auch der Wagenpark erweitert und neue Depots und Wartehallen errichtet werden. Gleichzeitig waren, um den vermehrten Anforderungen an Verkehrssicherheit und Beschleunigung, wie auch der wachsenden Passagierfrequenz nachzukommen, der Streckenbau zu verstärken und die Stromzuleitung zu verbessern. Dies alles wirkte sich, ständig verbunden mit Qualitäts- und Quantitätssteigerungen auf allen Gebieten der Fahrtechnik, naturgemäß auch im Stadtbild im Sinne ständiger Wandlungen aus, die selbst den Siedlungscharakter beeinflussten. Neben dem Auftauchen mehrerer neuer Wagentypen (vom einspännigen Fuhrwerk bis zum 320pferdigen Motorwagen mit Anhänger) waren

⁶⁾ Innerhalb desselben war besonders die Eroberung der Talgehänge und der Anschluß an die Außengemeinden bemerkenswert, wobei besonders der Forchbahn, der Tramlinie Oerlikon—Seebach und der Altstetter Linie zu gedenken ist. Daß der Ausbau dieser Linien einem Bedürfnis entgegenkam, beweist die außerordentliche Zunahme des Pendelverkehrs, der beispielsweise mit dem Glattal (121) zwischen 1900 und 1930 bei einzelnen Gemeinden das 3- bis 15fache betrug.

es natürlich vor allem die mit Kraftstationen versehenen Depots (Wagenhallen), die mit ihren Geleiseanlagen, Sandsilos (für die Sandung der Schienen bei schlechtem Wetter), Werkstätten und Magazinen an der Umgestaltung des städtischen Siedlungsbildes einen nicht unwesentlichen Anteil nahmen (bis 1935 sieben mächtige Gebäude mit zusammen 76 200 qm Fläche und 566 Wagenständen). Zu ihnen treten über dreißig Wartehallen der Strecke und eine größere Anzahl von Wohnbauten mit fast hundert Einzelwohnungen, die einen jährlichen Mietzins ertrag von gegen 100 000 Fr. abwerfen, wie die bald zahllosen Inselperrons der Straßen und Plätze zum Schutz der Passanten als weitere auffällige und mitbestimmende Bestandteile der kommunalen Verkehrsversorgung und damit auch des Stadtbildes (Taf. IX).

Bedeutend weniger erheblich und daher im Wandel des Stadtbildes auch zurücktretend sind die Veränderungen, die das *Eisenbahnnetz* im Laufe der letzten 45 Jahre erlitten hat. Der Hauptgrund liegt darin, daß die Eisenbahn in ihren Anfängen bedeutend weiter zurückreicht als etwa die Straßenbahn und daß sie dann, einmal in die sich verdichtende Bebauung der Stadt eingekleidet und mit andern Verkehrsmitteln in Konkurrenz tretend, kaum noch Veränderungen der anfänglich beanspruchten Fläche, höchstens Umwandlungen innerhalb derselben vornehmen konnte. Da der erstmals 1847 errichtete Bahnhof schon 1870 in die jetzt noch in ihren Grundzügen bestehende stattliche Halle verwandelt wurde, nachdem sich die außerordentliche kommerzielle Bedeutung des Eisenbahnverkehrs erwiesen hatte, und da schon 1892 die Sihltalbahn — die Uetlibergbahn bestand schon seit 1875 —, 1894 die rechtsufrige und schließlich 1897 die Verbindungslinien Thalwil—Zug—Goldau und Eglisau—Schaffhausen errichtet worden waren, hatte das gesamte Netz im Prinzip seine heutige Gestalt bereits vor der Erweiterung der Stadt erreicht.

Es ist daher verständlich, wenn der Flächenanteil an der Stadt, der mit rund 188 ha im Jahre 1910 und 190 in der Gegenwart kaum 2,1 % betrug (obgleich in diesen Zahlen nur die Trassen und gewisse Stationsteile inbegriffen sind), in der neuern Zeit beinahe gleich geblieben ist, ja relativ zur Gesamtfläche sogar abnahm. Diese geringen Veränderungen erstrecken sich auf den Ausbau der Bahnhöfe; besonders nach 1893 mußten mit zunehmendem Verkehr im Hauptbahnhof neue Geleise errichtet werden, wie auch den Bahnhofräumlichkeiten mehr Bewegungsfreiheit dadurch vor allem gegeben wurde, daß ein besonderer Güterbahnhof entstand, der gleichzeitig zum Sinnbild der steigenden Entwicklung Zürichs als Handels- und Industriestadt wurde.

Die Folgezeit war indes nicht ganz ohne wichtige Strukturänderungen der Bahn. Nachdem der Uebergang der Nordostbahn im Jahre 1902 in den Besitz des Bundes eine weitere Expansionsperiode eingeleitet hatte, wirkte sie sich in erster Linie in der Elektrifikation 1907—1909 und in der Tieferlegung der linksufrigen Seebahn aus. Besonders letzteres Ereignis war es dabei auch, das das Stadtbild am meisten mitgestalten half, das zudem gewissermaßen als ein Schlußstein der ersten Eingemeindung zu betrachten ist. Die alte Linie hatte die Altstadt gleich einem Festungsring an der Westseite umschlossen und die Kreise Enge, Wiedikon und Außersihl beinahe von ihr abgetrennt: um 20 Bahnschranken sperrten zeitweilig an dieser Linie den Passantenverkehr — scherzweise wurde errechnet, daß in einem Jahre an diesen Barrieren 5 000 000 Menschen 45 000 Arbeitstage versäumten (Brüschweiler) —, nichts war begreiflicher, als daß gerade diese Unannehmlichkeiten zu beseitigen versucht werden mußten.

Daß dann endlich die über drei Dezennien dauernden Vorarbeiten 1927 mit einer respektheischenden Lösung, mit bedeutenden Tunnelbauten (gleichzeitig neue Straßenverbindung), einer schwierigen Sihlverlegung und den zwei neuen Bahnhöfen Enge und Wiedikon abschließen konnten, darf als eine erfreuliche Gemeinschaftsarbeit von Ingenieuren und Behörden gewertet werden. Jedenfalls war es eine Arbeit, die durch die neuesten Erweiterungen des Hauptbahnhofes, dem heute 16 Geleise und geräumigere (provisorische) Aufnahmehallen das Gepräge geben, und durch die Erstellung einer Station in Wipkingen — die die Bedeutung des Pendelverkehrs selbst im Stadttinnern aufs neue dokumentiert — kaum noch überboten wurde. Spielt so im sichtbaren Antlitz der Gesamtstadt die Eisenbahn eine eher bescheidene Rolle, so vermochte sie lokal in den Bahnhöfen und ihren Umgebungen, also einzelnen Zentren oder Quartieren, doch ein charakteristisches Aussehen zu verleihen, das schon in der Namengebung zum Ausdruck kommt und, namentlich in den Entstehungszeiten, außerordentlich zur Bautätigkeit beigetragen hat.

Gegenüber ihrem Einfluß verschwindet jedenfalls, sowohl räumlich wie finanziell betrachtet, der Anteil aller übrigen noch zu nennenden und dem öffentlichen Verkehr dienenden Transportanstalten. Dennoch sind sie nicht zu übergehen, da sie zum Bild der Stadt wesentlich mitgehören, ja gewisse Eigenarten desselben geradezu besonders gut hervorheben.

Vor allem ist dabei der *Seilbahnen* zu gedenken, die alle um die Jahrhundertwende (Seilbahn Technische Hochschule 1889, Dolderbahn 1895, Rigiviertelbahn 1901) entstanden, das Wachstum der um sie gelagerten

Quartiere zu jener Zeit ebenso augenscheinlich werden lassen, wie sie, zusammen mit den Straßentreppen, zugleich den Eigentümlichkeiten des zürcherischen Bodenreliefs Ausdruck (Dolderbahn 17,8 % Gefälle, Seilbahn Technische Hochschule 26 %, Rigiviertelbahn 33 %) verleihen. Mit insgesamt nur 1,95 km Betriebslänge können sie zwar kaum neben ihren Schwesterunternehmungen hervortreten, doch spielen sie im Verkehrshaushalt der Stadt und insbesondere der von ihnen bedienten Quartiere eine kaum unterschätzbare Rolle, wie die Zahl der beförderten Personen zeigt, die gegenwärtig jährlich 350—660 000 beträgt.

Im Hinblick auf sie ist sicher die Bedeutung der sie an Betriebslänge mit 9,13 km und Einzugsgebiet beträchtlich übertreffenden Uetlibergbahn weit geringer, wenngleich ihr Zweck, zum mindesten ursprünglich, ein ähnlicher — nämlich der Transport von Erholungsuchenden — gewesen ist. Das kommt auch darin zum Ausdruck, daß schon mehrmals endgültige Stilllegung der idyllisch in weiten Schleifen durch die Wälder des Uetliberges ziehenden Bahn prophezeit und die Errichtung einer Standseilbahn, die dem Schnellverkehr besser dient, gefordert wurde. Die mit dem Ausbau der Quartiere am Nord- und Osthang des Uetliberges zunehmende Frequenz wird indes, wie noch kürzliche Interpellationen der betreffenden Quartiervereine deutlich gezeigt haben (1937), dem in der Tat dankenswerten Unternehmen das Bestehen erleichtern.

Die *Schiffahrt* schließlich, deren Entwicklung mit derjenigen der Straßen hinsichtlich ihrer Dauer einzig zu wetteifern weiß, hat wohl direkt am wenigsten die Veränderungen der Stadt mitzugestalten vermocht. Der Grund liegt darin, daß sie, auf das Wasser angewiesen, keinerlei grundlegende Wirkungen auf die Bebauung der Stadt haben konnte — obgleich natürlich für die Ufergelände des Sees wie auch der Limmat namentlich in früherer Zeit der Wasserverkehr auch siedlungsgeographisch von Wichtigkeit gewesen sein muß. Besonders trat sie zurück, als die Konkurrenz der Bahnen — seit den sechziger Jahren — die aufstrebende Dampfschiffahrt gänzlich lahmzulegen drohte (1894, mit Errichtung der rechtsufrigen Seebahn, mußten ältere Schiffe ausrangiert, das Personal reduziert und entbehrliche Kapitäne auf den Bodensee versetzt werden, nachdem schon 1875 die ganze Flotille von der Nordostbahn aufgekauft worden war). So kam es, daß, nachdem anfangs der neunziger Jahre die Zürichsee-Dampfboot-Gesellschaft gegründet worden war, die den Schiffspark vergrößerte und modernisierte, die Dampfschiffahrt beinahe ausschließlich eine Angelegenheit des Lokalverkehrs, der Erholung und des Vergnügens wurde; gerade deshalb aber hat sie im Leben

der Stadt bedeutsame Aufgaben erfüllt und wird dies auch in Zukunft zu tun haben, wiewohl der Kleinschiffverkehr (Motorboote, Segel-, Ruder-, Paddelboote) sie stetig einzuschränken droht.

Vom zürcherischen *Luftverkehr* endlich, der in seinen Anfängen auf die Jahre 1919/20 zurückreicht (10), ist ergänzend anzufügen, daß er natürlich direkt gleichfalls keinen Anteil am Stadtbild nehmen kann, insofern seine Beförderungsmittel wie überhaupt die gesamten technischen Einrichtungen außerhalb des Stadtgebietes liegen (Zivillflugplatz Wangen-Zürich), daß er aber begreiflich eine wachsende Bedeutung für das internationale Leben der Stadt einnimmt, die sich darin äußert, daß 1922 45, 1937 11 955 abfliegende Passagiere, 1922 40, 1937 12 075 ankommende Personen und ein durchschnittlicher Frachttransport von über 100 000 kg (gegenüber rund 400 im Jahre 1924) je An- und Abflug gezählt werden konnten.

Versuchen wir nunmehr die Bedeutung der einzelnen Elemente des Verkehrsnetzes und der Verkehrsmittel (12) zusammenzufassen und ihren gegenseitigen Anteil am Stadtbild zu bestimmen, so ergibt sich die Notwendigkeit, vor allem ihre Leistungen zu vergleichen, was aus verschiedenen statistischen Gründen schwierig ist. Immerhin zeigen die vorhandenen Zahlen mit Deutlichkeit, daß, vom kaum erfaßbaren Straßenverkehr im engern Sinne (Fußgänger, Rad, Motorrad, Auto, Karren usw.) abgesehen (der wohl an erster Stelle stehen würde), hinsichtlich des Personentransports die Straßenbahn eindeutig (1910: 32 400 000, 1937: 81 400 000 Passagiere) dominiert. Die Bundesbahnen treten (1910: 2 600 000, 1937: 6 300 000 abgefahrene Personen auf allen Stationen: Hauptbahnhof, Wiedikon, Enge, Wollichhofen, Wipkingen, Oerlikon, Seebach, Letten, Stadelhofen, Tiefenbrunnen, Altstetten) bereits wesentlich, die Seilbahnen (mit 1937 insgesamt 1 500 000) und übrigen Bahnen (Uetliberg 1937: 386 000, Forchbahn 497 000, Sihltalbahn 1 300 000) stark dahinter zurück und auch die Zürcher Dampfboot-AG. (mit 1 100 000 1937) kann den Vergleich mit ihr nicht entfernt aufnehmen. Hinsichtlich der Gütertransporte sind es freilich die Bundesbahnen, die 1901 einen Umsatz von 545 000, 1937 einen solchen von beinahe 1 000 000 t bewältigend, alle andern Transportmittel weit überflügelten und ähnlich steht es mit den Einnahmen, bei welchen nur noch die Straßenbahn (1937: 15 800 000 Fr. gegenüber SBB 18 700 000) den Vergleich aushalten kann, wenn nicht Post- und Telegraph- und Telephonverkehr, deren Resultate kaum vergleichsmäßig auszuwerten sind, mitberücksichtigt werden. Straße, Straßen- und Eisenbahnen sind somit heute, wie vor der letzten

Eingemeindung ökonomisch wie physiognomisch betrachtet, die bestimmenden Faktoren im Verkehrsbild Zürichs.

Grünflächen.

Die starke Beanspruchung des Gesamtareals der Stadt durch Ueberbauung (Gebäude, technische Anlagen, Verkehrsnetz), die in der früher erwähnten Abnahme der land- und forstwirtschaftlichen Produktivfläche zum Ausdruck kam, hat nicht verhindert, daß letztere noch immer mit über 55 % der Stadtfläche den überwiegenden Anteil besitzt. Schon hiernach ist in einer Analyse des Stadtbildes deren Berücksichtigung notwendig. Sie wird aber noch zwingender, wenn die Bedeutung bedacht wird, welche allen Grünflächen für den Lebenshaushalt einer Stadt zukommt. Dem Städtebauer ist sie längst als grundlegend wichtig bekannt, was aus zahlreichen Arbeiten auch über Zürich (und hier besonders aus dem Schoße des Bebauungsplanbüros und dessen derzeitigen Chefs, K. Hippenmeyer) mit aller Deutlichkeit hervorgeht.

Daß nicht nur ästhetische, sondern namentlich hygienische Gründe für die besondere Hegung dieser Freiflächen im Stadtgebiet — wobei hierzu selbstverständlich auch die Gewässer und insbesondere der See inbegriffen sind — sprechen, bekundet neben der Ausgestaltung der natürlichen, die Schaffung von neuen künstlichen in Form von Innenhöfen mit Spielwiesen und von Alleen und Parken innerhalb des Weichbildes der Stadt, die der Erholung und damit der Gesunderhaltung der Einwohnerschaft, vor allem der Massenquartiere, dienen sollen. Obwohl dabei zahlenmäßig keine Angaben für die Zeit seit der ersten Eingemeindung anführbar sind, müssen die Arbeiten für die Mehrung des Grünlandes und der Erholungsanlagen als eines der wichtigsten Kapitel in der erfolgreichen Tätigkeit der zürcherischen Stadtplanung gewertet werden. Sie konnte dabei freilich auf die unermüdlichen Bestrebungen des Stadtingenieurs Bürkli fußen, der mit seinem Werk der Quaianlagen 1887 den Grund (43, 101, 107, 130) legte zu einer Harmonisierung des Stadtbildes, die erst in jüngster Zeit in Wettbewerben und Planungen um die Seequais wieder neu angeregt worden ist.

Der Größe nach treten bei einem Vergleich der verschiedenen Freiflächen begreiflicherweise Wald und Felder, das landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich nutzbare Land an vorderste Stelle. Während dabei die Felder seit der ersten Eingemeindung um mehr als 25 % an Fläche eingebüßt haben, obwohl sie mit über 2800 ha noch immer den größten Anteil am offenen Land besitzen, hat sich die Fläche des Waldes während dieser Zeit

kaum verändert. Sie beträgt mit rund 2141 ha (53) gut 40 % des Produktivlandes und stellt damit wohl den im durchgreifenden Wandel der Stadt unversehrtesten Bestandteil dar, was seine Sonderbedeutung als Luftreiniger, Schutz gegen Erosion und Rutschungen namentlich im Gebiete der Albis- und Zürichbergtobel, wie nicht zuletzt als das Landschaftsbild belebendes Element genügend hervorhebt. Nicht zuletzt deshalb hat gerade ihm der auf eine 65jährige segensreiche Tätigkeit zum Wohle der Stadt zurückblickende Verschönerungsverein von Zürich und Umgebung (50) sein besonderes Interesse gewidmet, dessen Wirkungen in schattigen Wanderwegen, Brunnen, Spielplätzen, Ruhebänken, Wegweisern, Waldhäusern, Tischen u. a. m. unauffällig, aber um so dankenswerter der natürlichen Stadtumrahmung zugute kommen. Daß überdies seit alters ein besonderes städtisches Forstamt dem Bestand des Waldes nach Größe, Struktur (die durch vermehrte Mischungsvorgänge auch mit ausländischen Pflanzen sich teilweise nicht unerheblich gewandelt hat) und Nutzungsart eine stets wache Sorgfalt angedeihen läßt (52, 53), spricht gleichfalls für dessen volkswirtschaftliche und kulturelle Wichtigkeit.

Den übrigen Grünflächen, die sich größtenteils auf Wies- und Gartenland verteilen (einzig für das Rebareal bestehen ständige statistische Erhebungen, woraus hervorgeht, daß es zwischen 1900 und 1937 von zirka 300 ha auf 8 ha gesunken ist), kommt demgegenüber weit geringere Dauerbedeutung zu, weil sie zu einem starken Prozentsatz als zukünftiges Bauland zu gelten haben und daher gegebenenfalls verschwinden werden. Just aus diesem Grunde wird aber das Bestreben der Behörde darauf gerichtet werden müssen, zwischen diesen Grünländereien und der künftigen bebauten Fläche ein Größenverhältnis zu wahren, das dem Stadtorganismus zuträglich bleibt. Die jährlich um Werte von einer halben Million Fr. kreisenden Erträge (73) der Familiengärten (an Gemüse, Beeren und Feldfrüchten), deren Fläche leider nicht gesondert eruiert ist, mögen dabei ein Hinweis darauf sein, welche Notwendigkeit in der Belassung genügender Gartenflächen — neben denjenigen der Zier- und Erholungsanlagen im weitesten Sinne — in nächster Stadtnähe und sogar innerhalb der Stadt namentlich hinsichtlich der Arbeiterbevölkerung liegt. In den gesteigerten Anstrengungen der Stadtplanung zum Ausbau der Erholungsanlagen der Stadt überhaupt (es mag nur an die jährliche Pflanzung von 500—600 Bäumen erinnert werden), seien es Sport- und Spielplätze, Badeanlagen oder Parke und Quais, darf wohl der beste Beweis dafür erblickt werden, daß diese für die gedeihliche Entwicklung der Stadt fundamentalen Angelegenheiten in bester Hut sind (Taf. II, VIII).

Zusammenfassung.

Ueerblicken wir nach der summarischen Analyse der Elementwandlungen des zürcherischen Stadtbildes deren Gesamtheit, so ergibt sich, daß einem mehr oder weniger kontinuierlichen Wachstum der bebauten Fläche der Stadt im engern Sinne ein diskontinuierliches der Gemeindefläche im Zeitraum 1890—1938 gegenübersteht, das einerseits auf die allgemeinen Entwicklungstendenzen, anderseits auf die zürcherische und schweizerische Gemeindeordnung zurückzuführen ist. Es zeigt sich ferner, daß die Ausbreitung der Stadt nicht ringförmig, wie ihr Areal, sondern strahlen- oder fingerförmig vor sich gegangen ist, was wohl dem Gelände, den vorhandenen Vorortssiedlungskernen (die, wie etwa Schwamendingen, Seebach oder Enge, typische Zeilenform hatten und diese teilweise auch noch in die Gegenwart hinein entlang den Ausfall- und Verbindungsstraßen der Stadt weiterentwickelten), nicht zuletzt aber auch dem bewußten Willen der Baubehörden zuzuschreiben ist, welche mit Recht vom städtebaulichen, ästhetischen, hygienischen und gesamtulturellen Standpunkt Ringbildungen und geschlossene Ueberbauungen mehr und mehr zu verhindern trachten, da nur ein allmählicher Uebergang in die offene Landschaft, eine Durchdringung von Land und Stadt in baulichem Sinne der Stadtbevölkerung zum Nutzen gereicht.

Diese Tendenz tritt deutlich im bereits erwähnten Bebauungsplan zutage, dessen sieben Zonen (für das Stadtgebiet von 1894) klar die Auflockerung der Bauten, die allmählich mit größerer Entfernung vom Stadttinnern abnehmende Hausdichte zeigen. Wenn dieser Tendenz noch keine ideale Wirklichkeit entspricht, so wird dies begreiflich aus der Geschichte der Altstadt selbst, die keineswegs von jeher das Prinzip der hygienischen Bauweise erkennen läßt, aus der Geschichte der Stadtvereinigungen, die Ortschaften mit ganz verschiedenen Bauordnungen zusammenbrachte, und insbesondere daraus, daß die heutigen Baugedanken selbst ein Produkt der jüngsten Zeit sind und daher nicht autoritär die alten und veralteten Baubilder der Stadt zu entfernen vermochten. Wenn somit der modernen Kulturlandschaft Zürichs die räumliche wie strukturelle Einheitlichkeit in stärkstem Maße abgeht, ja die Buntheit — das Fehlen geschlossener Grenzen gegen die Umgebung, die Vielgestaltigkeit des Aufrisses — das Charaktermerkmal des heutigen Zürichs darstellt, so liegt darin eine bewußte Bautendenz, die an Stelle der unhygienischen Bauweise des Mittelalters die einem gesunden Leben der Stadtbevölkerung einzig angepaßte der Neuzeit zu setzen versucht hat, wenn sie aus den genannten Gründen auch noch keineswegs alles nach Wunsch zu regeln vermochte (Taf. V—IX).

Daß infolge dieser Verhältnisse eine scharfe kulturgeographische Bestimmung des heutigen Stadtbildes, die sich am besten in einer Gliederung zusammenfassen lassen müßte, erschwert wird, ist einleuchtend. Dennoch soll abschließend wenigstens versucht werden, gestützt auf Bauordnungen und historische Entwicklung innerhalb der jüngsten Zeit, die Hauptlinien zu entwerfen, die das heutige Stadtbild kennzeichnen (Taf. I).

Eine geographische Gliederung schreiben naturgemäß bereits Relief und Gewässer ziemlich eindeutig vor. Sie haben zum mindesten teilweise auch die administrative Einteilung der Stadt, das heißt, ihre Kreiseinteilung beeinflußt, indem die der alten Stadt abgewandten Hänge des Glattals, wie auch die dem Kern zugekehrten des Limmat-Zürichseegebietes, mehr oder weniger natürlichen Linien folgend (Wehrenbach) zu besondern Stadtteilen zusammengefaßt wurden. Weit deutlicher ist indes, wenn auch kaum durch scharfe Linien angebar, der Zusammenhang, den Entwicklung, Wirtschaftscharakter und Bauweise (Höhe und Dichte der Bauten) der natürlich gewachsenen Stadtglieder zueinander aufzuweisen scheinen.

Da hebt sich, noch durch einzelne Straßenstücke und den Schanzengraben angedeutet, entlang der Limmat und der Sihl gelagert, der Stadtkern, die Altstadt heraus, der dichteste Bebauung, Stockwerkzahlen von mehr als 4—5 und typische Verwaltungs-, Handels- und Verkehrsbauten das Gepräge geben, wobei freilich zu sagen ist, daß diese ganze Zone namentlich gegen Westen erweitert, das alte Zürich um wesentliche Flächen überschritten hat. An sie schließt sich nach Nordwesten eine ziemlich isolierte Gegend, der gleichfalls dichte, nur durch eingeschaltete Sportanlagen unterbrochene Bebauung und hohe Gebäude fabrikmäßigen Profils das Gesicht des ausgesprochenen Industriequartiers verleihen; beide Zonen flankieren zwei Uebergangsbereiche, die der Wechsel hoher, meist in vereinzelter Straßenzügen gepackter und niedriger, flächenhafter angeordneter Gebäudekomplexe bei ähnlicher Häuserdichte bestimmt: im Westen die Wohnlandschaften der Arbeiter des Industriequartiers und städtischer Angestellter, Beamter — die neuen Wohnkolonien von Triemli-Friesenberg mit umfassend —, im Osten die Residenzlandschaft der Finanziere über die Terrassen des Zürichbergs gelagert und gegen Norden in ein Wohngebiet übergehend, das die sozialen Bevölkerungsstufen in stärkerer Mischung enthält. Umrundet werden diese Uebergangszonen zwischen vorwiegenden Geschäfts- und Wohnquartieren von offen- und niedrigbebauten, mehr oder weniger ausschließlichen Wohnlandschaften, die allerdings im Glattal und am Nordrand der Stadtperipherie Industriezentren besitzen, die klar das Zusammenwachsen der Stadt aus zwei entgegengesetzten Richtungen beleuchten. Zahlreiche

Grünlandflecke und Plätze im Stadttinnern, gehäuft noch gegen die Peripherie und zu zusammenhängenden Flächen in dieser selbst verschmelzend, durchsetzen diese Bau- und Wirtschaftszonen, so bereits schon heute den Gartenstadtcharakter Zürichs andeutend, der das Zukunftsideal nicht nur einsichtiger Städtebauer, sondern aller an gesunder Stadtentwicklung Interessierten ist.

3. Die Motive der neuern Stadtentwicklung.

Erhebt sich am Schlusse unseres kursorischen Ueberblicks über die Veränderungen der Stadt Zürich im Zuge der Eingemeindungen die Frage nach den Gründen oder den Triebkräften, so hat als erstes die Feststellung zu erfolgen, daß sie wohl so mannigfaltig sind, wie die Vorgänge selbst. Sie deshalb in kurze Sätze zu bannen, dürfte ebenso illusorisch sein wie eine Schilderung der Tatsachen auf dem Raume weniger Seiten. Sicher kommen indes — wie die Analyse bereits gezeigt hat — den Eingemeindungen selbst als rein verwaltungstechnischer Akte wesentlichste Impulse zu, da durch sie die Möglichkeiten direkter Ausdehnung entstanden, wodurch der Anreiz hierzu sowohl für die Stadtbevölkerung als auch für den Zuzug von außen her gegeben war. Die Eingemeindungen an sich freilich erweisen sich, so sehr sie selbst durch die bloßen Areal- und Bevölkerungszunahmen am auffälligsten das Stadtbild zu verändern beitrugen, nur wieder als Folgerscheinungen anderer Antriebe, die sowohl aus stadtzürcherischen Verhältnissen als auch aus äußern Bedingungen abzuleiten sind. Der ganze Komplex, ein vielverschlungenes Gewebe von fördernden und hindernden Faktoren, kann hier naturgemäß nur in seinen Hauptzügen umrissen werden. Zwei — oft genannte — dürfen dabei vor allem herausgehoben werden, die die übrigen zweifellos zu überdecken vermögen: die zürcherische Bevölkerung selbst in der Totalität ihrer menschlich-kulturellen Eigenart und auf der andern Seite die Außenwelt Zürichs, die Landschaft zürcherischer und schweizerischer Prägung, wie schließlich die gesamte weitere Umgebung. Wer von beiden aktiver bei der Ausgestaltung, der dauernden Umformung der zürcherischen Metropole wirksam war, wird wohl kaum zu entscheiden sein. Gewiß ist nur, daß beider Einfluß in die Anfänge der Stadtgeschichte zurückreicht, zum mindesten aber in jene Zeit, da internationales Leben zu entstehen begann. In sie zurück müßten somit auch die jüngern Veränderungen des Stadtbildes zurückverfolgt werden; doch genügt wohl im Hinblick auf die vorhandene Literatur (27, 79) der Hinweis, daß von jeher

eine lebhafte Wechselwirkung zwischen Zürcher- und Außenwelt bestand, die maßgebend durch die Lage Zürichs im Kreuzungspunkt europäischer Völkerstraßen angeregt, mit zunehmenden internationalen Wirtschafts- und Verkehrsvernetzungen zwanglos an Intensität gewinnen mußte. Sie schließlich dürfte daher wohl auch der Ausgangspunkt all jener Veränderungen bedeuten, die mit der Niederlegung der Schanzen 1833 begannen und mit der Eingemeindung von 1934 Zürich einer neuen Phase zukunftsreicher Entfaltung entgegenführte. Daß die bedeutsame Verkehrslage und ihre Möglichkeiten aber wirklich erkannt und vor allem entsprechend ausgewertet wurden, ist dem Unternehmungsgeist des Zürchers zuzugestehen, der in langen Jahrhunderten eine Schule durchlief, die streng erworbene Früchte trug. Sie in weiterm Sinne mag wohl all jene Erfolge unterbaut haben, die das kontinuierliche Aufsteigen des *Turege nobile* besonders im spätern 19. Jahrhundert kennzeichnen, innerhalb desselben auch die Eingemeindungen lediglich notwendige Folge waren. Auf diese Schulung darf somit die Geschäftstüchtigkeit zurückgeführt werden, welche die Stadt zu einem der zeitlich ersten festländischen Konkurrenten Englands auf dem Spinnmaschinenmarkt, auf dem Textil- und später auf dem Maschinen- und Industriemarkt Europas überhaupt und damit zu einer bedeutenden Wirtschaftsmetropole werden ließ; die gleiche säkulare Erziehung war es auch, die Zürich — freilich mit Hilfe seiner landschaftlichen Schönheit — zu einem Verkehrs- und Handelszentrum ersten Ranges [nach der Zahl der Ankünfte und Uebernachtungen Fremder (127) behauptet es den ersten Platz unter den Schweizer — einen der vordersten unter den europäischen Städten] erhoben hat, das im Kongreßgebäude neuesten Datums ein monumentales Symbol erhielt, in Vertretungen von Weltfirmen und in exotisch geführten Restaurants (französische, italienische, spanische, chinesische, russische, javanische usw.) unauffälligste, aber kaum weniger bezeichnende, internationale Züge besitzt. Sie ferner hat es sicher auch vermocht, jene weitherzige Toleranz im Rahmen eidgenössischer Neutralität zu erzeugen, welche Zürich zu einem Asyl politischer und religiöser Flüchtlinge macht und ihm dadurch eine kulturpolitische Stellung in Europa verlieh, die ihm nicht immer sorgenfreie Tage bringt. Diese Faktoren vor allem nun müssen bedingend gewesen sein für den Zuwachs der Bevölkerung, der im 19. und 20. Jahrhundert einigemal das Vielfache früherer Jahre überschritt, und der naturgemäß auch das Stadtbild grundlegend sowohl in räumlicher, baulicher, wirtschaftlicher als verkehrstechnischer Richtung zu verändern zwang. So weisen schließlich die Leitlinien zürcherischer Entwicklung, so vielspurig und vielfach überkreuzend sie sich im einzelnen zu verhalten scheinen, doch auf wenige

Grundimpulse zurück, die gesunde menschliche Tatkraft in einem entfaltungsreichen Lebensraum vereinigt.

4. Schlußbetrachtung.

Im abschließenden Rückblick können als Haupttatsachen der Veränderungen des zürcherischen Stadtbildes zwischen 1893 und 1939 neben der durch die räumliche Stadtgebietserweiterung und Bevölkerungszunahme bedingten starken Ausdehnung der bebauten Fläche vor allem eine gründliche Strukturänderung des Stadtauf- und -grundrisses im Sinne wesentlicher Verdichtung der innern Stadtzonen und Auflockerung der äußern festgehalten werden. Deren direkte Gründe liegen in den aus neuen Bauge Gedanken entspringenden Bauordnungen, welche — teilweise nach internationalen Mustern, in wesentlichen Punkten aber auch nach originalen Bauge Gedanken — die ehemaligen unhygienischen « Steinmeere » mittels konsequenter Dezentralisation der Ueberbauung und Einstreuung verschiedenartigster Grünflächen (Parke, Alleen, Wiesen, Gärten usw.) in eine Gartenstadt zu verwandeln suchen, die, unterstützt durch Herabsetzung der durchschnittlichen Gebäudehöhen, eine gesunde Stadtbevölkerung gewährleistet.

Hand in Hand mit der Vergrößerung des städtischen Baugebiets erfolgten als weitere grundlegende Veränderungen auch das Relief teilweise umformende großzügige Straßen- und Platzumbauten, die den wachsenden Verkehr in geordneten Bahnen zu erhalten haben und die teilweise von erheblichen baulichen Wandlungen der anliegenden Quartiere begleitet waren, wie gleichzeitig auch die außerordentliche Erweiterung des motorisierten Verkehrsnetzes und -stromes (die Zunahme der Automobile zwischen 1905 und 1937 von 114 auf 10 404, der Motorfahrzeuge überhaupt von 174 auf 12 360 und das Anwachsen der von der Straßenbahn beförderten Passagiere von 15 800 000 auf über 81 000 000 im gleichen Zeitraum, verschaffen einen Begriff hiervon), die ihrerseits ebenfalls die Vergrößerung der Stadt beeinflusste. Im Gefolge dieser Erneuerungen des Stadtbildes im ganzen fanden durch Renovationen alter Monumental- und Privatbauten, durch Abbrüche Umwandlungen statt, die auch viele Einzelzüge der Stadt veränderten, während andere — so namentlich zahlreiche Winkel der Altstadt, Landhäuser, vereinzelte Bauernhäuser namentlich der Stadtperipherie, öffentliche Bauten (Kult- und Verwaltungsgebäude) — pietätvoll in ihrer Physiognomie erhalten blieben.

Diese sich auf sämtliche Gebiete städtischen Lebens erstreckenden

Wandlungen, die auch in zahlreichen Veränderungen von Straßennamen Ausdruck erhalten (allein bei der Eingemeindung 1934 mußten 280 umgeschrieben werden), werden überdies auch in absehbarer Zukunft, wie die städtischen Bauprogramme erläutern, nicht aussetzen. Im Gegenteil befindet sich gerade jetzt der Stadtkörper in lebhafter Ausgestaltung, die auch für die nächste Zeitspanne grundlegende Bereicherungen verspricht (83, 108). So gilt es zunächst als eine der wichtigsten Aufgaben, die Angleichung der Bauordnungen der zuletzt eingemeindeten Vororte an diejenige der ehemaligen Stadt durchzuführen, um dem Prinzip moderner Stadtplanung noch verstärkte einheitliche Geltung zu verschaffen. Weitere Umgestaltungen von Plätzen, Straßenführungen, Quais und Parks werden sich damit verbinden und zusammen mit vermehrten Grünflächen den Gartenstadtcharakter noch eindeutiger und kräftiger ausprägen helfen. Die für die nächsten Jahre mit aller Energie weiter zu fördern in Aussicht genommene Altstadtsanierung wird solche umfassenden Arbeiten wertvoll unterstützen und zusammen mit dem Ausbau weiterer Erholungsanlagen (Bäder, Ausflugspunkte, Spiel- und Sportplätze) von der fortschrittlichen Gesinnung Zeugnis ablegen, die die Stadt von jeher beherrscht hat. All diese weitgreifenden Pläne — unter welchen natürlich die außerordentlich wichtige Limmat- und Zürichseeregulierung (9, 26, 107), wie auch die Beendigung der Glattkorrektur (120) mit ihren Kläranlagen nicht vergessen werden dürfen — verraten bereits in kürzester Frist weitere äußere und inhaltliche Bereicherungen des städtischen Gemeinwesens, die auch dessen Landschaftsbild nachhaltig beeinflussen werden.

Möge Zürich — nach dem schönen Wort unseres feinsinnigen Kulturhistorikers Gonzague de Reynold die erste Stadt, die eine nationale und totale Auffassung der Schweiz schuf und die Stadt, welche « nous entraîna dans la direction qu'elle saura prendre » ⁷⁾ — wie durch die ständige Erneuerung ihres Antlitzes so auch durch die unermüdliche Festigung ihres innern Wesens beitragen zu einem Schicksal unseres Landes, das vor seinen und den Manen der Welt stets bestehen kann.

⁷⁾ Le rôle et la mission de Zurich. Atlantis-Schweizheft zur Landesausstellung 1939, S. 39.

Zitierte Quellen. *)

1. **Acklin, O.:** Die Turn- und Sportanlage „Utogrund“ in Zürich. Technische Hygiene II, 1932, S. 9—13.
2. **Acklin, O.:** Vom Wettinger Stau-See der Stadt Zürich. Technische Hygiene IV, 1934, S. 42—44, 45—48, 55—58, 61—69.
3. **Aeppli, A.:** Das Niederdorf in Zürich. Zürich 1935.
4. **Allenspach, V.:** 25 Jahre städtischer Schlachthof und Fleischversorgung Zürichs. Zürcher Statist. Nachrichten 10, 1933, S. 151—177.
5. **Arter, J. A.:** Kirchliche Bauten in Zürich-Untersträß. Zürcher Monatschronik 4, 1935, S. 83—86.
6. **Baer, F.:** Die Expropriation für den Bau öffentlicher Straßen und die Beitragspflicht der Anstößer nach zürcherischem Recht. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 18, 1932, Nr. 2, S. 9—11.
7. **Bauordnungen** der Stadt Zürich und ihrer Vororte. 1893 ff.
8. **Beck, P.:** Zeugen der Eiszeit. Zürich 1914.
9. **Bertschi, H.:** Die Abflußregulierung des Zürichsees. Jahrbuch vom Zürichsee 1936, S. 7—15.
10. **Bethge, W.:** Zur Entwicklung des Zürcher Luftverkehrs. Zürcher Statist. Nachrichten 7, 1930, S. 13—18.
11. **Bickel-Schirmer, O.:** Eingemeindungsprobleme von Zürich. Zürich 1930.
12. **Bickel, W.:** Der Zürcher Straßenverkehr. Zürcher Statist. Mitteilungen 11, 1934, S. 285—303.
13. **Bickel, W.:** 30 Jahre Zürcher Wohnungsbau. Zürcher Statist. Nachrichten 14, 1937, S. 65—70.
14. **Bickel, W.:** 100 Jahre Zürcher Stadttheater. Zürcher Statist. Nachrichten 11, 1934, S. 77—130.
15. **Biermann, Ch.:** Géographie des villes suisses (44. Jahrbuch des Schweiz. Gymnasiallehrervereins). Aarau 1916.
16. **Binder, G.:** Zur Kulturgeschichte des Limmattales. Zürich 1934.
17. **Bodmer, W.:** Zürcher Baukunst und Städtebau in den letzten hundert Jahren. Neue Zürcher Zeitung 159, 1938, Nr. 1181, 1185.
18. **Böckli, G.:** Von der Wiege des zürcherischen Postwesens zum Geschäftsneubau Zürcher Alte Post. Zürcher Monatschronik 7, 1938, S. 70—74, 87—105, 119—128, 175—183.
19. **Böckli, J.:** Das Sonnen- und Wellenbad auf dem Dolder. Zürcher Monatschronik 3, 1934, S. 198—201.
20. **Böckli, J.:** Die Kranken- und Diakonissenanstalt Neumünster auf dem Zollikerberg. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 186—193.

*) Aus der außerordentlichen Fülle der Literatur, die überblicksweise Darstellungen ebenso erschwert wie erleichtert, konnten hier raumeshalber nur diejenigen aufgeführt werden, welche direkt für die vorangehende Arbeit materiell ausgenützt wurden. Daneben bleibt naturgemäß eine weit größere Zahl, die gleichfalls wesentliche Anregungen gab. Sie ist verzeichnet in der vorzüglichen Bibliographie der Geschichte, Landes- und Volkskunde von Stadt und Kanton Zürich des Zürcher Taschenbuches seit 1878 (Herausgeber: H. Brunner, E. Stauber, P. Sieber).

21. **Böckli, J.:** Die neue Markthalle. Zürcher Monatschronik 3, 1934, S. 152—154.
22. **Böschenstein, E.:** Alt- und Neu-Zürich. Zürich 1892.
23. **Briner, E.:** Das Haus zum Steinberg in Zürich. Zürcher Monatschronik 4, 1935, S. 203—205.
24. **Briner, E.:** Das neue Geschäftshaus Victoria in Zürich. Zürcher Monatschronik 3, 1934, S. 225—228.
25. **Briner, E.:** Die Bauplatzfrage der Schweiz. Nationalbank in Zürich. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 47—50.
26. **Brockmann, H.:** Die Bedeutung der natürlichen Ufer des Zürichsees. Jahrbuch vom Zürichsee 1934, S. 7—25.
27. **Brüschweiler, C. u. a.:** Zürich, Geschichte, Kultur, Wirtschaft. Zürich 1933.
28. **Eckinger, A.:** Drei Führungen durch die Zürcher Altstadt. Zürich 1938.
29. **Erb, E.:** Zwei neue Straßenbeleuchtungsanlagen mit Gasentladungslampen in Zürich. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 22, 1936, S. 166—171.
30. **Erb, H.:** Der Rüden. Gesellschaftshaus der Constaffel in Zürich. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich 23, 1939, Heft 1. Zürich.
31. **Escher, C.:** Chronik der ehemaligen Gemeinde Enge. Zürich 1918.
32. **Escher, C., und Wachter, H.:** Chronik der Gemeinde Wipkingen. Zürich 1917.
33. **Escher, F.:** Das Gaswerk der Stadt Zürich. Zürcher Statist. Nachrichten 12, 1935, S. 89—128.
34. **Escher, H.:** Das neue Pestalozzihaus in Zürich. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 23—29.
35. **Escher, K.:** Chronik der ehemaligen Gemeinden Wiedikon und Außersihl. Zürich 1911.
36. **Escher, K.:** Chronik der Gemeinden Ober- und Unterstraß. Zürich 1915.
37. **Faesch, J.:** Zur Baugeschichte Oerlikons. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 29—32.
38. **Fehr, E.:** Die Grundzüge des zürcherischen Quartierplanverfahrens. Beiträge z. schweiz. Verwaltungskunde, Heft 3. Zürich 1910.
39. **Fiedler, K.:** Der vorläufige Umbau des Bahnhofplatzes in Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 19, 1933, Nr. 3, S. 17—22.
40. **Fiedler, K.:** Platzumbauten in Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 19, 1933, Nr. 4, S. 25—28.
41. **Fiedler, K.:** Weitere Platzumbauten in Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 21, 1935, Nr. 1, S. 7—9.
42. **Fietz, H.:** Zur Verkehrsstatistik der Stadt Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 22, 1936, Nr. 1, S. 4—8.
43. **Fischer, F. W.:** Zürich will an den See. Zürcher Monatschronik 8, 1939, S. 2—7.
44. **Früh, J.:** Geographie der Schweiz. III. Band: Die Einzellandschaften. St. Gallen 1938.
45. **Furrer, E.:** Die Badanstanlen der Stadt Zürich. Technische Hygiene II, 1932, S. 41—44, 56—62, III, 1933, S. 4—6.
46. **Futterer, J.:** Zürich. Ein Führer durch seine Kunstdenkmäler. Augsburg 1928.
47. **Gantner, J.:** Die Schweizerstadt. München 1925.
48. **Geschäftsberichte** des Stadtrates der Stadt Zürich. Zürich 1900 ff.

49. **Girardin, P.:** Rôle des conditions topographiques dans le développement des villes suisses (Comptes rendus du Congrès international de Géographie). Genf 1911.
50. **Goßauer, E.:** Verschönerungsverein Zürich und Umgebung 1873–1925. Zürich 1925.
51. **Grasser, F.:** Das Brandwachegebäude der Stadt Zürich. Zürcher Monatschronik 6, 1937, S. 133–143, 161–177.
52. **Großmann, H.:** Der Uetliberg, seine Entstehung, seine Geschichte und seine Wälder. (O. J.)
53. **Großmann, H. u. a.:** Holzversorgung und Forstverwaltung im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 1938.
54. **Gutersohn, H.:** Sonnenstrahlung und Bergschatten auf dem Gebiet der Stadt Zürich. Vierteljahrsschrift der Naturf. Gesellschaft in Zürich 79, 1934, S. 1–11.
55. **Hassinger, H.:** Die Geographie des Menschen. Handbuch der geographischen Wissenschaft, allgemeine Geographie II, S. 167–542, insbesondere S. 432–457. Berlin 1933.
56. **Haufe, H.:** Stadt und Land im 19. und 20. Jahrhundert. Die Bevölkerung Europas. Neue Deutsche Forschungen. 1936.
57. **Hauri, H.:** Kurze Geschichte der Kirchgemeinde Wollishofen. Zürich 1902.
58. **Heer, A.:** Heimatkunde Zollikon. Zürich 1925.
59. **Hellpach, W.:** Mensch und Volk der Großstadt. Stuttgart 1939.
60. **Hermann, E.:** Die Friesenburg am Uetliberg. Zürcher Monatschronik 1, 1932, S. 58–60.
61. **Herter, H.:** Zürich und seine Vororte. Neue Zürcher Zeitung 149, 1928, Nr. 1863, 1875, 1889, 1897.
62. **Herter, H.:** Für die Eingemeindung der Zürcher Vororte. Zürich 1929.
63. **Herter, H.:** Die Neubauten auf dem Bellevueplatz in Zürich. Zürcher Monatschronik 8, 1938, S. 128–131.
64. **Hippenmeyer, K.:** Ablösung von bauhindernden Servituten und Bestellungen von Baubeschränkungen im Quartierplanverfahren. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 17, 1931, S. 25–28.
65. **Hippenmeyer, K.:** Bauzonenordnungen. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 17, 1931, Nr. 7, S. 45–48.
66. **Hippenmeyer, K.:** Stadt und Land. Jahrbuch vom Zürichsee 1932, S. 14–19.
67. **Hippenmeyer, K.:** Zur Aufschließung von Wohnsiedlungen. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 18, 1932, Nr. 7, S. 11–16.
68. **Hippenmeyer, K.:** Quartierplan Nr. 178 in Zürich-Wollishofen. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 18, 1932, Nr. 6, S. 41–46.
69. **Hippenmeyer, K.:** Geländeerschließung. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 19, 1933, Nr. 3, S. 22–24.
70. **Hippenmeyer, K.:** Friedhofgestaltung. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 20, 1934, Nr. 3, S. 17–19.
71. **Hippenmeyer, K.:** Schaffung eines Innenhofes auf hochwertigem Gelände im Quartierplanverfahren. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 21, 1935, Nr. 1, S. 1–5.

72. **Hippenmeyer, K.:** Quartierplan für das Gebiet der Eierbrecht in Zürich 7. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 22, 1936, Nr. 1, S. 1—3.
73. **Hippenmeyer, K.:** Freiflächen im Bebauungsplan. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 22, 1936, Nr. 2, S. 9—13.
74. **Hippenmeyer, K.:** Stellung der Gebäude an Rampenstraßen. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 22, 1936, Nr. 2, S. 14—15.
75. **Hippenmeyer, K.:** Die Verbreiterung der Rämi-, Winterthurer- und Ueberlandstraße und der Bau der verlängerten Gloriastraße in Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 24, 1938, Nr. 3, S. 21—27.
76. **Horber, E.:** Wohnungsbauförderung in Zürich. Diss. Zürich 1937.
77. **Huber, R.:** Der Schuttkegel der Sihl im Gebiete der Stadt Zürich und das prähistorische Delta im See. Vierteljahrsschrift der Naturf. Gesellschaft in Zürich 83, 1938, S. 132—214.
78. **Hug, J.:** Der Baugrund der Stadt Zürich. Erdbaukurs der ETH 1938. Zürich 1938, Nr. 20.
79. **Ith, A.:** Zürich die schweizerische Weltstadt. Zürich, Stadt und Land, S. 77 bis 86. Zürich 1938.
80. **Jahrbuch,** Statistisches J' der Stadt Zürich. Zürich 1905 ff.
81. **Keller, H.:** Die Korrektion der Seestraße und die öffentlichen Anlagen. Jahrbuch v. Zürichsee 1932, S. 50—58.
82. **Klöti, E., Bernoulli, J. u. a.:** Bericht des Preisgerichtes über den internationalen Ideen-Wettbewerb um einen Bebauungsplan der Stadt Zürich und ihrer Vororte. Zürich 1918.
83. **Klöti, E.:** Zukunftsaufgaben der Stadt Zürich. Zürichs Volks- und Staatswirtschaft, S. 100—109. Zürich 1928.
84. **Kruck, G.:** Das Limmatwerk Wettingen Neujahrsblatt der Naturf. Gesellschaft Zürich auf das Jahr 1934.
85. **Largiadèr, A.:** Das Staatsarchiv Zürich 1837—1937. Zürich 1937.
86. **Largiadèr, A.:** Aus der Geschichte des Zürcher Rathauses. Neue Zürcher Zeitung 159, 1938, Nr. 1515.
87. **Lüscher, O., und Senti, A.:** Die Wasserversorgung der Stadt Zürich. Zürcher Statist. Nachrichten 12, 1935, S. 257—296.
88. **Martin, C. u. a.:** Städtebau in der Schweiz. Zürich 1929.
89. **Meintel, P.:** Zürcher Brunnen. Zürich 1921.
90. **Minnich, S.:** Von der Quaibrücke in Zürich. Zürcher Monatschronik 1, 1932, S. 97—99.
91. **Müller, H.:** Geschichte der Zürcher Stadtvereinigung von 1893. Zürich 1919.
92. **Peter, H.:** Der „Quartierplan“ im Quartierplan. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 19, 1933, Nr. 3, S. 17—20.
93. **Peter, H.:** Das Friesenbergquartier in Zürich. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 19, 1933, Nr. 5/6, S. 41—44.
94. **Rotach, U.:** Aus der Geschichte des Waldmann-Denkmal. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 285—292.

95. **Schinz, H.:** Der Botanische Garten und das Botanische Museum der Universität Zürich. Zürcher Monatschronik 6, 1937, S. 1—6, 29—36, 53—61.
96. **Schmid, W. u. a.:** Zürich, Stadt und Land. Bern 1938.
97. **Schmidt, H. R.:** Chronik der Gemeinde Altstetten. Zürich (1934) o. J.
98. **Schneider, W.:** Die Klinik Hirslanden in Zürich. Zürcher Monatschronik 1, 1932, S. 31—33.
99. **Schoch, A.:** Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie des Zürichseegebietes. Zürich 1917.
100. **Schreck, M.:** Witikon und seine Schulhäuser. Zürcher Monatschronik 3, 1934, S. 105—114.
101. **Schroeter, C.:** Führer durch die Quaianlagen Zürich. Zürich 1934.
102. **Senti, A.:** Zürich als Fremdenplatz. Zürcher Statist. Mitteilungen 9, 1932, S. 33—54.
103. **Senti, A.:** Das Straßennetz der Stadt Zürich. Zürcher Statist. Mitteilungen 11, 1934, S. 199—204.
104. **Spühler, W.:** Wohnungen und Mietpreise in Zürich. Statistik der Stadt Zürich, Heft 43. Zürich 1934.
105. **Steiger, R.:** Ueber die Grundlagen der Baugesetzgebung. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Staßenwesen 19, 1933, Nr. 5—6, S. 37—41.
106. **Steiner, H.:** Die Quaibrücke. Neue Zürcher Zeitung 160, 1939, Nr. 713.
107. **Stirnemann, E.:** Die Seeufergestaltung in Zürich. Jahrbuch vom Zürichsee 1937, S. 23—26.
108. **Stirnemann, E.:** Aufgabe und Organisation des Bauamtes I. Neue Zürcher Zeitung 159, 1938, Nr. 304.
109. **Strebel, A.:** Das Albisriederhaus in Zürich. Zürcher Monatschronik 4, 1935, S. 175—186.
110. **Suter, E.:** Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich und ihr neues Heim. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 163—167.
111. **Suter, H.:** Geologie von Zürich und Umgebung. Manuskript.
112. **Trüb, W., und Senti, A.:** Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (E. W. Z.). Zürcher Statist. Nachrichten 14, 1937, S. 1—64.
113. **Unterlagen.** Statistische Unterlagen für den Ideenwettbewerb zur Erlangung eines Bebauungsplanes der Stadt Zürich und ihrer Vororte. Statistik der Stadt Zürich, Nr. 18. Zürich 1915.
114. **Vosseler, P.:** Schweizerische Stadtpläne. Schw. Geograph 3, 1929, S. 86—91, 96—102, 112—117.
- 114a. **Vosseler, P.:** Die Städte der Schweiz (Comptes rendus du Congrès international de Géographie, III. S. 219—229). Warschau 1934.
115. **Walther, P.:** Zur Geographie der Stadt Zürich. Diss. Zürich 1926.
116. **Weber, H.:** Die Kirchgemeinde Höngg. Zürich 1899.
117. **Weisz, L.:** 75 Jahre Israelitische Kultusgemeinde. Zürcher Monatschronik 6, 1937, S. 253—257.
118. **Wiesmann, E.:** Zur Renovation des Großmünsters in Zürich. Zürcher Monatschronik 2, 1933, S. 2—8.
119. **Wiesmann, H.:** Die Verwaltungsgebäude des Kantons Zürich. Zürcher Monatschronik 4, 1935, S. 263—269.

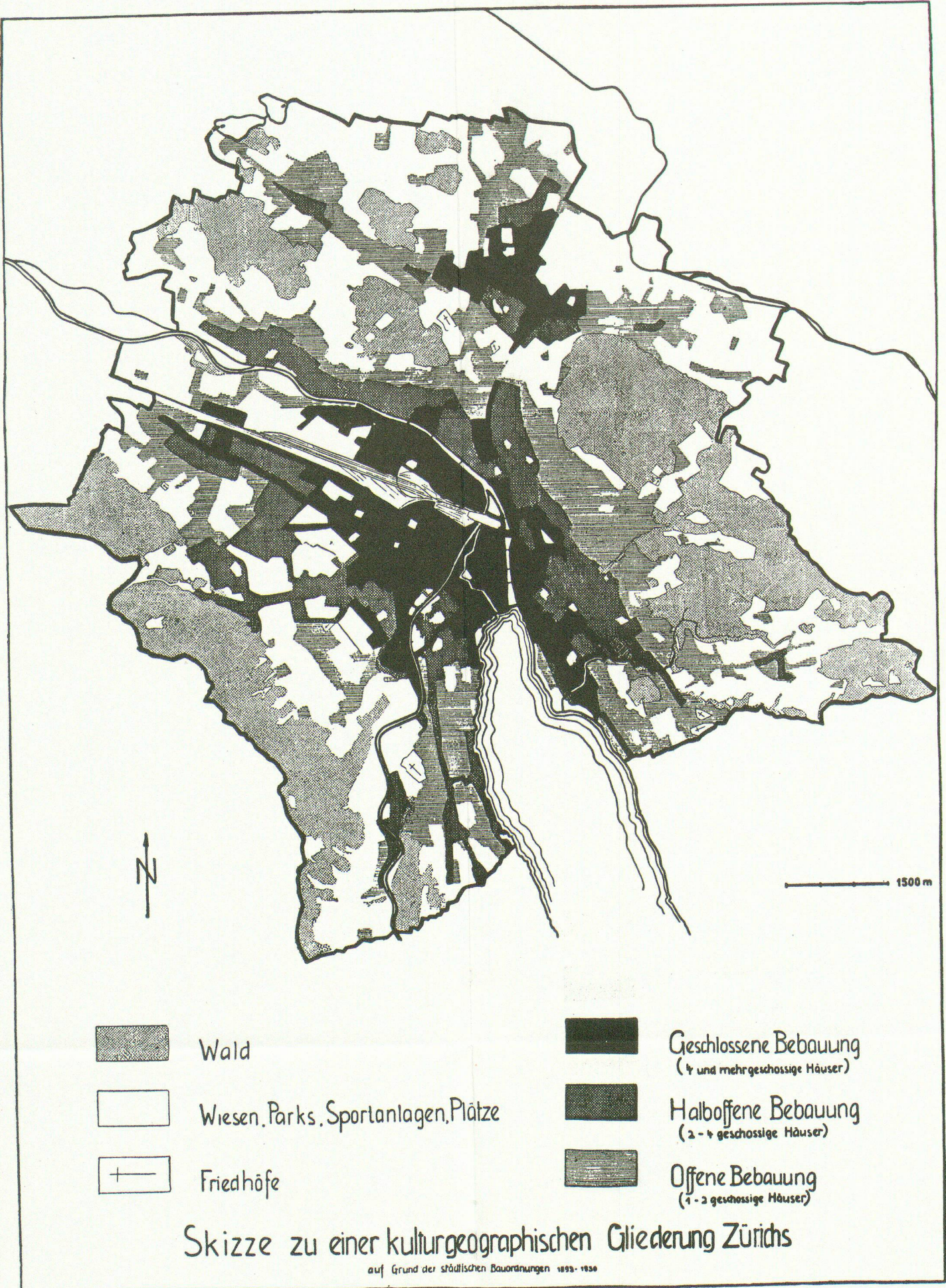
120. **Winkler, E.:** Zur Geschichte der Glattkorrekturen. Neue Zürcher Zeitg. 156, 1935, Nr. 1820.
121. **Winkler, E.:** Veränderungen der Kulturlandschaft im zürcherischen Glattal. Zürich 1936.
122. **Winterhalder, U., und Senti, A.:** Städtische Straßenbahn Zürich 1896—1936. Zürcher Statist. Mitteilungen 13, 1936, S. 69—114.
123. **Wirth, W.:** Zur Anthropogeographie der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Zürich 1918.
124. **Wohlfender, E.:** Die geographische Lage einiger Schweizer Städte. Schweiz. Geograph 2, 1925, S. 49—53, 65—71.
125. **Wyß, F.:** Zur Geographie der Stadt Zürich. Der kleine Bund 18, 1937, S. 250—252.
126. **Wyß, F.:** Die Schweizer Städte als Landschaftsgestalter. Zeitschr. f. Erdkunde 7, 1939, S. 29—39.
127. **Zingg, W.:** Fremdenverkehr in Zürich 1925 bis 1937. Zürcher Statist. Nachrichten 15, 1938, S. 107—126.
128. **Zürcher, R.:** Vorkriegsarchitektur in Zürich. Neue Zürcher Ztg. 158, 1937, Nr. 2340.
129. **Zürch. Bebauungsplanbüro:** Zürcher Verkehrszählungen. Bebauungspläne und Quartierpläne. Schw. Zeitschr. f. Straßenwesen 18, 1932, Nr. 3, S. 17—24.
130. **Zurlinden, S.:** Hundert Jahre Bilder aus der Geschichte der Stadt Zürich in der Zeit von 1814—1914. Zürich 1914.

Pläne und Karten.

1. Karte des Kantons Zürich 1 : 25 000 (sogenannte Wildsche Karte), Blatt XVII, XVIII, XXI, XXII). Zürich 1852—1865.
 2. Plan der Stadt Zürich 1 : 3333. Herausgegeben vom topographischen Büro der Stadt Zürich. Zürich 1874.
 3. Uebersichtsplan der Stadt Zürich 1 : 3000. Herausgegeben vom städtischen Ingenieurbüro. Zürich 1892.
 4. Topographischer Atlas der Schweiz 1 : 25 000. Eidg. Landestopographie 1892 bis 1900, Blatt 158, 159, 160, 161.
 5. Bauzonenpläne der Stadt Zürich. Verschiedene Maßstäbe. Herausgegeben vom Städtischen Vermessungsamt. Zürich 1901 ff.
 6. Zürich. Stadtplan 1 : 10 000. Herausgegeben vom Schulwesen der Stadt Zürich. Zürich 1930.
 7. Bezirk Zürich 1 : 25 000. Herausgegeben vom Schulwesen der Stadt Zürich. Zürich 1932.
 8. Fliegerbildplan der Stadt Zürich 1 : 10 000. Eidgenössische Landestopographie. Bern 1932.
 9. Uebersichtsplan der Stadt Zürich 1 : 25 000 in 58 Blättern. Herausgegeben vom Städtischen Vermessungsamt. Zürich 1932 ff.
 10. Ueberdruck Zürich und Umgebung des Topographischen Atlas der Schweiz 1 : 25 000. Eidgenössische Landestopographie. Bern 1935.
 11. Plan der Stadt Zürich 1 : 10 000. Herausgegeben vom Städtischen Vermessungsamt. Zürich 1939.
-

Nachwort.

Der vorstehende Ueberblick soll nicht abgeschlossen werden, ohne der Persönlichkeiten dankbar zu gedenken, die sein Zustandekommen durch Ratschläge und Materiallieferung erleichterten. Es sind dies neben den Angestellten der städtischen Ämter vor allem die Herren Archivare E. Hermann, Dr. A. Largiadèr, der Chef des Bebauungsbüros Herr K. Hippenmeyer, Herr Stadtbaumeister H. Herter, wie nicht zuletzt Herr Stadtrat Stirnemann, der mich freundlich an die Chefs seiner Ämter empfahl. Herr Dr. A. Senti erlaubte mir freundlicherweise vorzeitig statistische Arealangaben zu publizieren. Herrn Dr. P. Walther, dem wir die grundlegende geographische Studie über die Entwicklung des Zürcher Stadtplans verdanken, bin ich für manchen kritischen Wink beim Lesen der Korrekturen aufrichtig verbunden, desgleichen Herrn Dr. F. Wyß, Herzogenbuchsee, der sich um die schweizerische Kulturgeographie überaus verdient gemacht hat. Sodann danke ich an dieser Stelle Herrn Bezirksgerichts-Vizepräsident Dr. K. Staub-Pünter für Ueberlassung zahlreicher Werke aus seiner Bibliothek und wertvolle Hinweise, wie endlich Herrn Dr. med. Haab für Beratung bei der Auswahl aus seinem reichen Bildarchiv der Stadt Zürich.



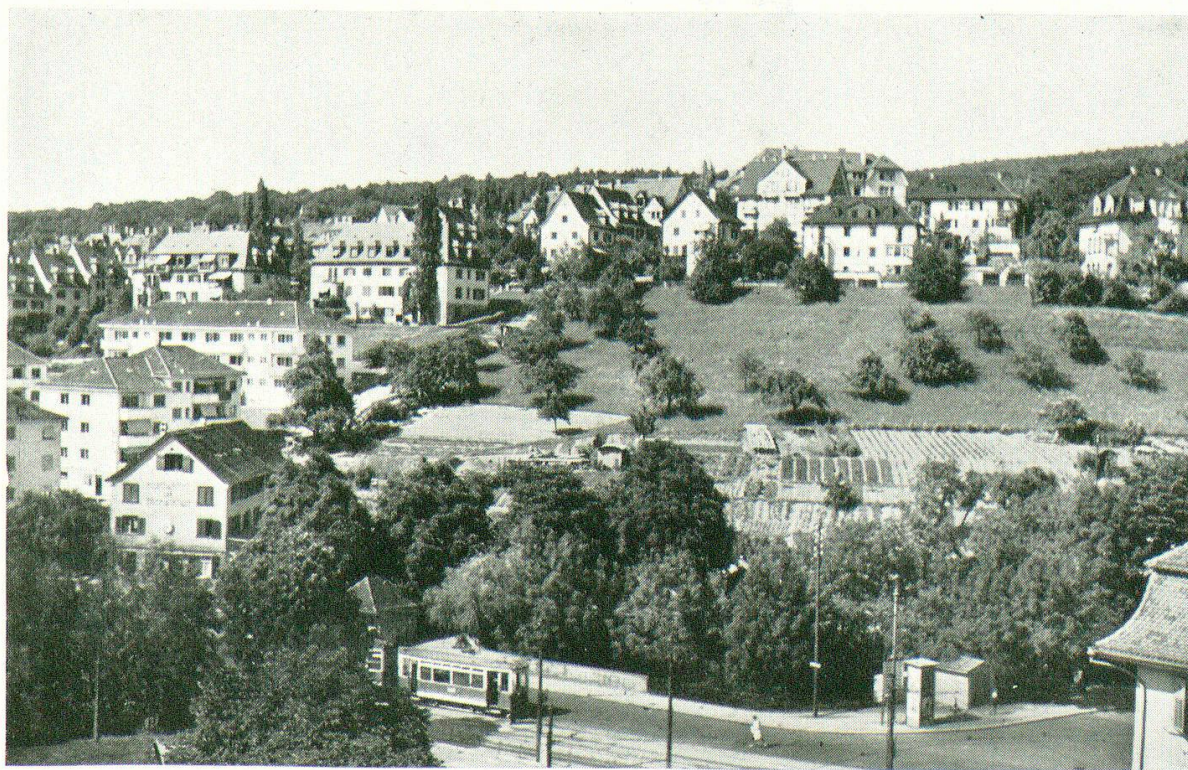
Leere Seite
Blank page
Page vide

1908



Phot. E. Linck. Zürich

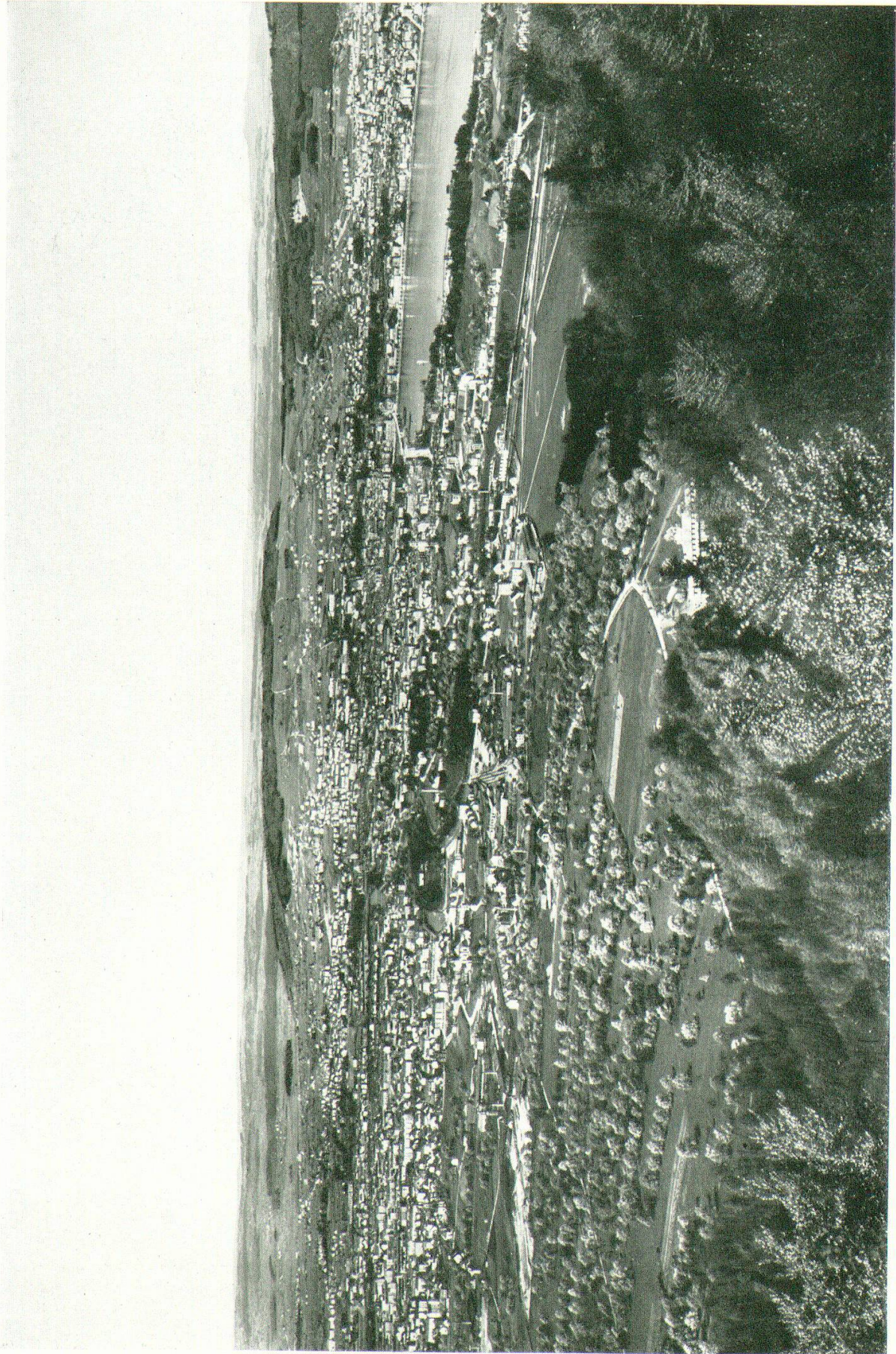
1939



Phot. Winkler

Veränderungen in der «Burgwies». Umwandlung von Rebbergen in Obst- und Gemüsegärten; beginnende Ueberbauung der Grünflächen.

1894



Phot. Photoglob, Zürich

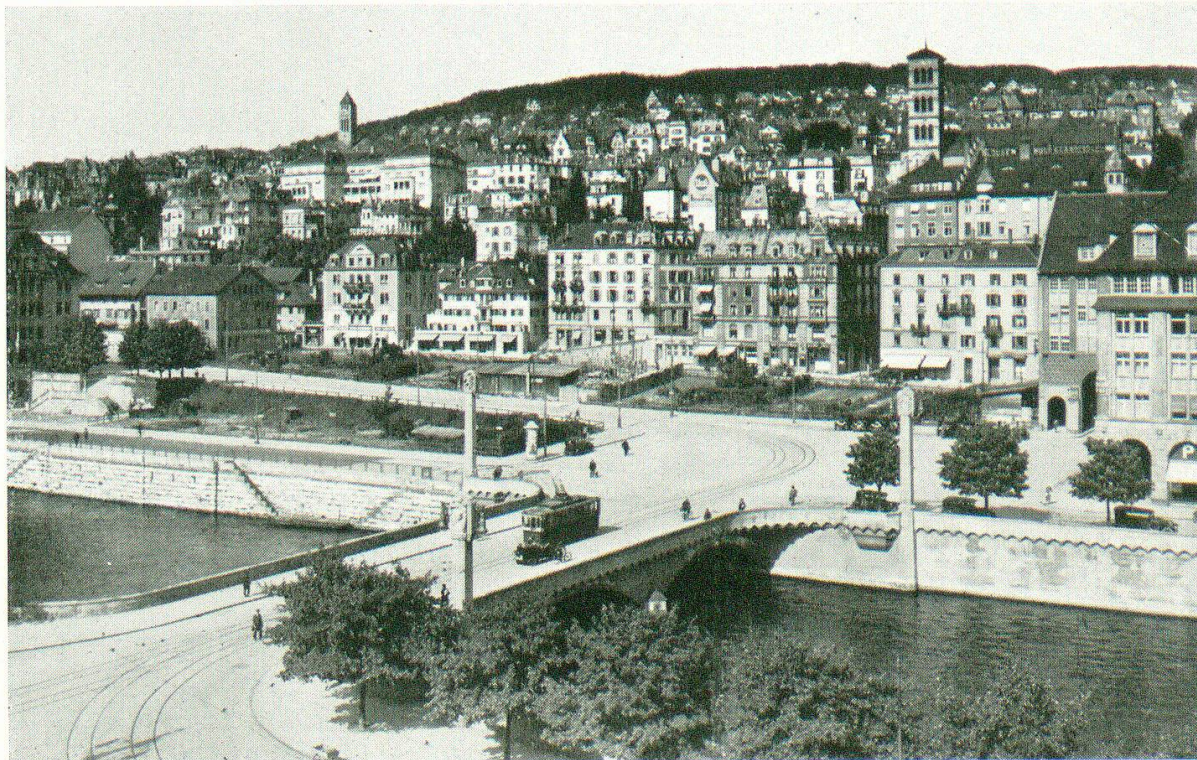
1939



Phot. Winkler

Zürich vom Uetliberg: die Gegenüberstellung läßt das starke Wachstum der Stadt namentlich über die Berghänge erkennen.

1932



Phot. Photoglob Zürich

1939



Phot. Winkler

Wandlung des Walchequartiers durch Erstellung der kantonalen Amtshäuser.

1913



Phot. Landolt-Arbenz, Zürich

1939



Phot. Winkler

Ausbau eines modernen Geschäftsviertels der City: die Gegend der Sihlstraße.

1920



Phot. E. Linck, Zürich

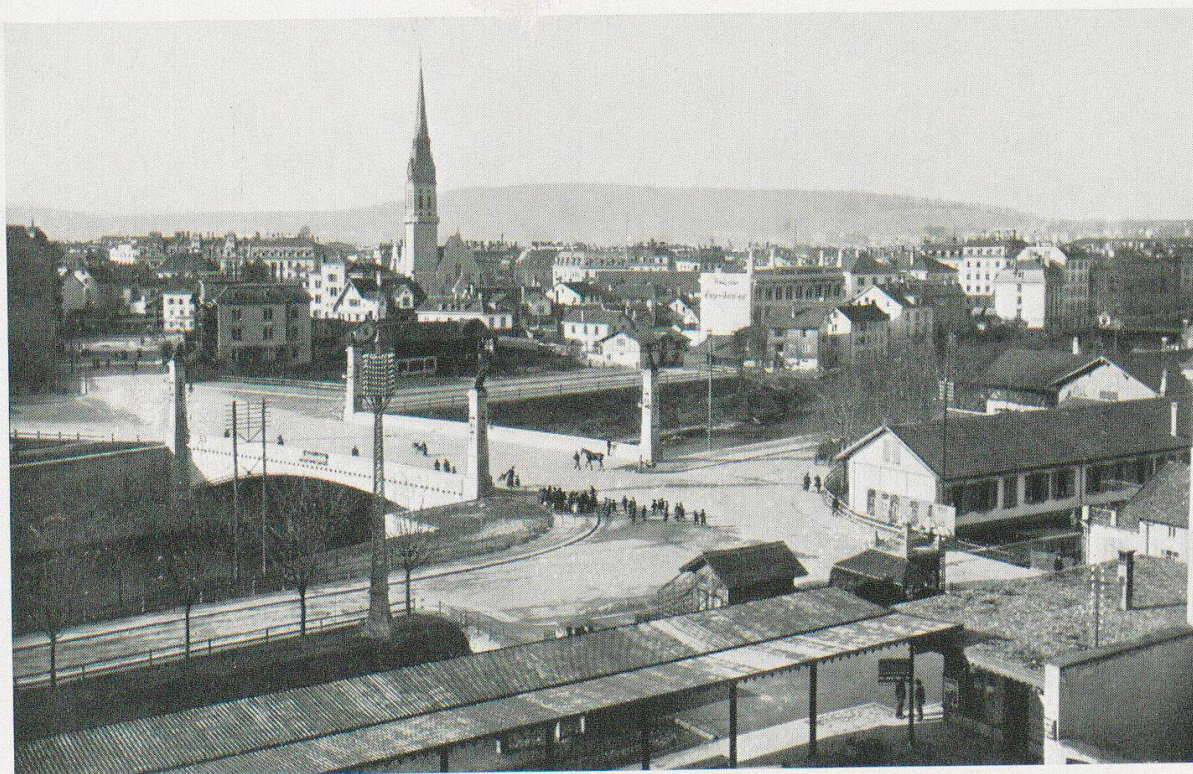
1939



Phot. Winkler

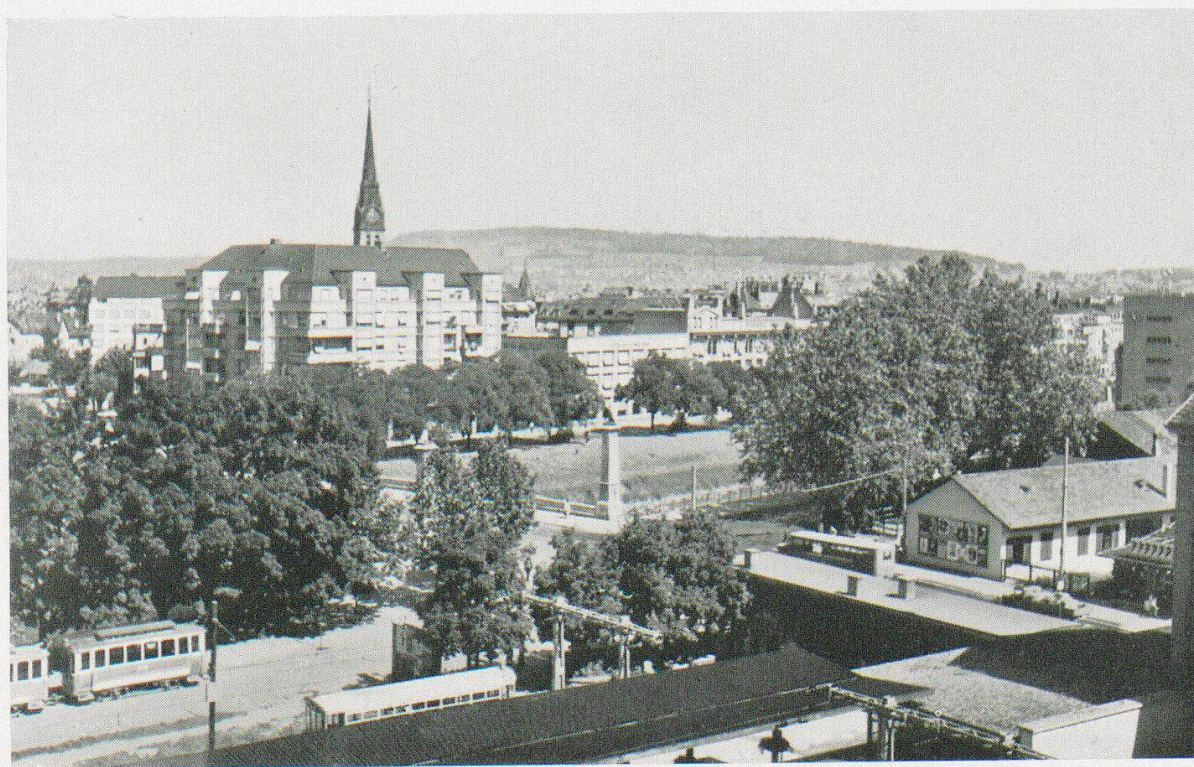
Veränderungen des ehemaligen Bahnhofquartiers Enge durch Verlegung der Station und Errichtung moderner Wohn- und Geschäftsbauten.

1912



Phot. E. Linck, Zürich

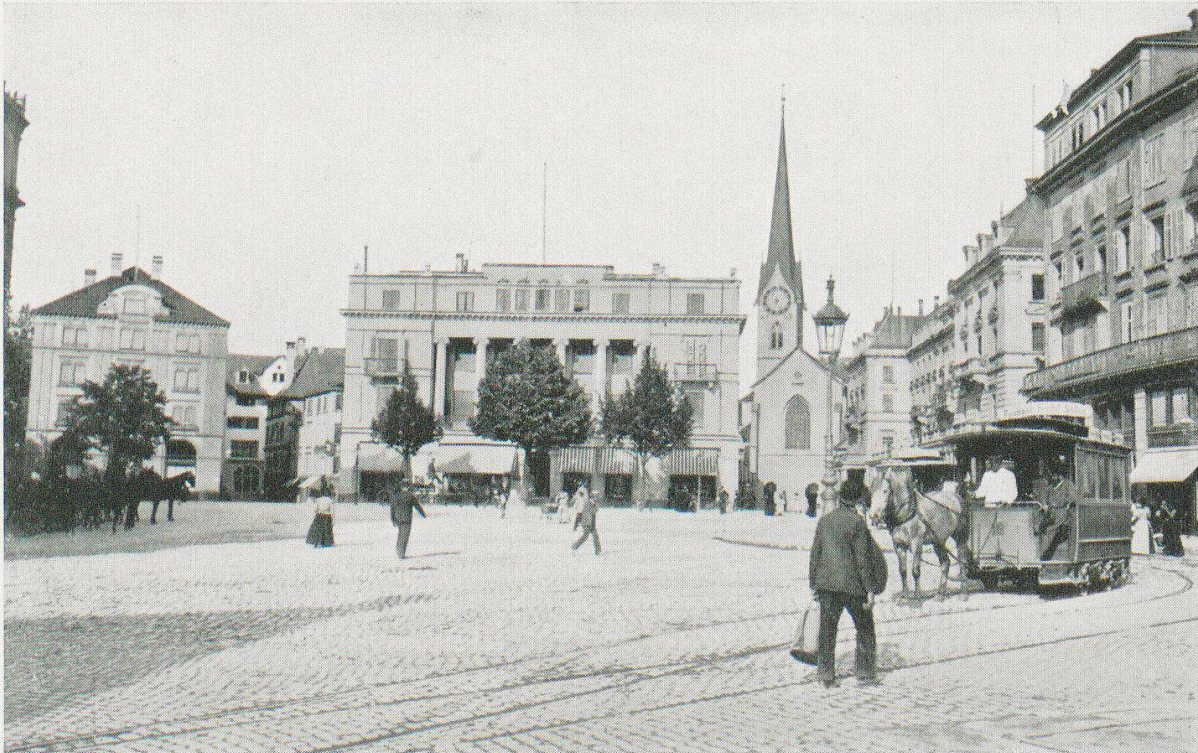
1939



Phot. Winkler

Ausgestaltung des Stauffacherquais durch Anlage von Flußalleen und Modernisierung der altstädtischen Wohnquartiere (Hintergrund links)

Um 1890



1939



Phot. Winkler

Platzumgestaltung: Modernisierung des Paradeplatzes durch Erstellung von Verkehrsinseln und Gebäudeumbau.



Winkler: Stadtbild Zürichs

Maßstab zirka 1 : 75 000

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie

Übersichtskarte von Groß-Zürich 1935

Leere Seite
Blank page
Page vide