Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 28 (1953)

Heft: 12

Artikel: Wohnungsbau im alten Winterthur

Autor: Ernst, R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-102615

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Wohnungsbau im alten Winterthur

Die Stadt Winterthur, früher als Nieder-Winterthur bezeichnet, entwickelte sich aus vier Kehlhöfen, die am Fuße der Burg auf dem Bühl am Ufer der Eulach standen. Oberwinterthur, das alte Vitodurum, hatte dabei schon lange bestanden, gründete es sich doch auf eine keltisch-römische Siedlung, deren Kastell heute noch erkennbar ist.

Die günstige Verkehrslage in der Ebene, die als Marktplatz und als Lagerplatz gleich vorteilhaft war, und das fließende Wasser, das dem Gewerbe nützlich sein konnte, veranlaßten den Grafen von Kyburg, im zwölften Jahrhundert die Stadt hier zu gründen. Sie bestand in ihren ersten Anfängen aus dem regelmäßigen Viereck der Altstadt mit den um eine Kapelle als Mittelpunkt gelegten vier Straßenzügen: Marktgasse, Obergasse, Steinberggasse und Metzggasse, wie dies heute noch leicht ersichtlich ist. Bereits 1255 werden die Stadtmauern dieses ältesten Teiles erwähnt.

An den großen Handelsstraßen, der Marktgasse und der Steig, lagen die wichtigsten Tore, was dann auch zur Ansiedelung von Zuzügern an diesen Straßen außerhalb der Tore führte. So bildete sich ein Quartier mit Wohnungen und Scheunen sowie Stallungen vor dem oberen Bogen, als das Obertor oder auch Neustadt genannt, während sich unter dem Unteren Tor das Untertorquartier bildete. Diese Quartiere gehörten lange Zeit nicht zur eigentlichen Stadt, waren sie doch nach Oberwinterthur kirchgenössig und erhielten erst 1264 respektive 1292 Wall und Graben, ja sogar erst 1340 Mauern und Türme.

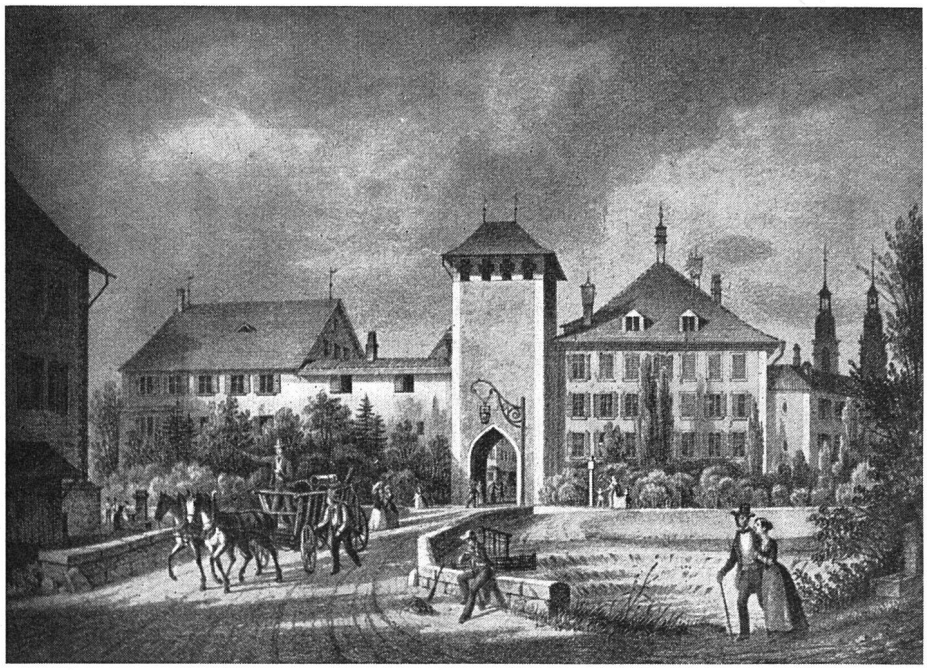
Vor dem Steigtor an der Eulach siedelten sich die Gewerbe an mit Mühlen, Gerbereien und Bleichereien. Wohnbauten wurden dort nicht gestattet. Eingeengt durch den Mauergürtel und durch die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die sich ja noch nicht auf eine industrielle Tätigkeit stützen konnten, war die Entwicklung der Bevölkerungszahl stark eingeschränkt und blieb während etwa 5 Jahrhunderten auf unter 3000 Seelen festgelegt.

Das Wohnhaus in der Altstadt war wegen des Platzmangels innerhalb der Stadtmauer ein schmales Gebäude von 6 bis 8 Meter Fassadenbreite an einer der vier Hauptstraßen gelegen mit einem ebenso schmalen Hinterhof und den gegen die Stadtmauer liegenden Stall- und Ökonomiegebäuden oder, wo solche nicht notwendig waren, mit einem entsprechenden Garten.

Die Stadtmauer war im Mittelalter etwa 9 Meter hoch bei einer Stärke von 1,50 Metern ohne irgendwelche Fensterdurchbrüche und oben gekrönt von einem 1700 Meter langen Wehrgang.

Erst mit dem Anwachsen der Bevölkerung wurden die Hinterhäuser gegen die Stadtmauern auch zu Wohnzwecken ausgebaut, so daß die einzelnen Wohnhäuser noch heute aus zwei Gebäuden bestehen mit einem dazwischen liegenden gemeinsamen Treppenhaus. Die Stadthäuser waren im zwölften und dreizehnten Jahrhundert ganz in Holz erbaut, die Felder des Holzfachwerkes mit Ruten geflochten und mit Lehm angestrichen, die Dächer mit einfachen Schindeln eingedeckt. Diese primitiven Bauten, meist nur zwei- und dreigeschossig, entbehrten jeden Komforts, wie wir ihn heute in den einfachsten Bauten vorfinden. Weder fließendes Wasser, noch W. C., noch Beleuch-

Alt-Winterthur von Süd-Westen



Unter-Tor

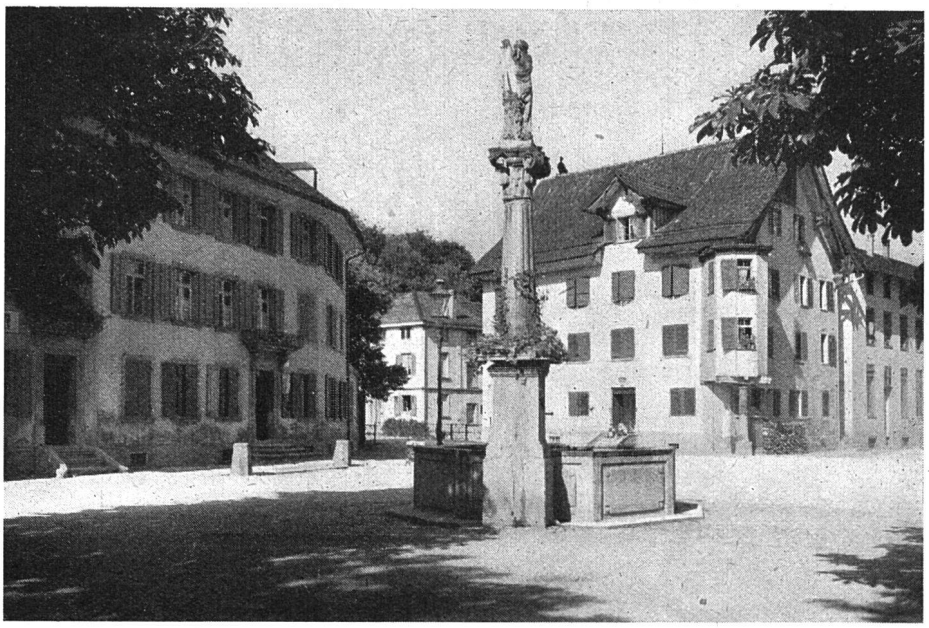
tung, noch Kanalisation waren vorhanden, die Heizung beschränkte sich auf schwer zu bedienende Lehmöfen. Bis ins 16. Jahrhundert bestanden die Fenster meist aus Pergament oder geölter Leinwand. Die Hausgrundrisse waren so schmal, daß die Schlafzimmer nur als indirekt beleuchtete und belüftete Alkoven hinter dem Wohnzimmer, hygienisch sehr mangelhaft, ausgeführt werden konnten. Diese Holzbauten waren denn auch die Ursache der vielen Stadtbrände. Nicht weniger als siebenmal wurde die Stadt im 13. Jahrhundert von ihnen heimgesucht. Die Obrigkeit suchte dem zu steuern, indem sie im 14. Jahrhundert die Holzschindeleindeckung verbot, auch kämpfte sie gegen den Lehmstakbau an, der immer wieder zu Hauseinstürzen führte, jedoch mit wenig Erfolg, finden wir doch noch bis heute Trennmauern zwischen einzelnen alten Häusern in Riegelwerk, statt als massive Brandmauer ausgeführt. Erst 1741 befahl der Rat, die Hausfronten bis unter das Dach gemauert auszuführen. Das Wasser für die Wohnungen mußte am laufenden Brunnen in der Straße geholt und in großen Kupferkesseln im Hause aufbewahrt werden. Gespeist wurden die Brunnen von den umliegenden Höhen des Lind- und Eschenberges, von denen das Wasser in hölzernen Leitungen, den Deucheln, in die Stadt geleitet wurde. In offenen Wasserrinnen, die mitten in der Straße lagen, wurde das überschüssige Wasser abgeleitet in den Rinnen, die auch das Eulachwasser durch die Straßen der Altstadt führten, zur großen Freude der Kinder, die sich an diesen Wässerchen belustigten.

Unter-Bogen

Lange sträubten sich die Bewohner gegen den Bau von Wohnhäusern außerhalb der Stadt; so erregte die Erstellung von Häusern außerhalb des Schmidtores, in der Nähe der Taverne zum «Kreuz», großen Unwillen.

Mit der Zeit verloren die Stadtmauern ihre Bedeutung als Wehrbauten, so daß der Ausbau der Hinterhäuser an der Stadtmauer und der Ausbruch von Fensteröffnungen durch diese gestattet wurde. Die Gärten innerhalb der Mauern wurden verdrängt und tauchten nun teilweise in neuer Form im vertieften und verbreiterten Stadtgraben auf. Besonders beliebt wurden die Wohnungen an der südlichen Stadtseite,

Gerechtigkeits-Brunnen an der Technikumstraße



der jetzigen Technikumstraße, wegen ihrer guten Besonnung. Vor der Nordmauer wurden die Gärten in der Neuzeit zum großzügigen Stadtgarten zusammengefaßt.

Anfang des 19. Jahrhunderts konnten die engen Wohnbezirke gelockert werden; neue, mit vielen Gärten durchsetzte Quartiere entstanden. Die Einwohner, die rücksichtslos die prachtvollen Stadttore niedergerissen hatten, wollten keine geschlossene Bauweise mehr, durch die man allzu lange eingeengt gewesen war. Dieser Widerwillen gegen die engen Straßen war der eigentliche Leitgedanke bei der Bildung der weiträumigen heutigen Gartenstadt, die den besonderen Charakter von Winterthur bildet.

Hand in Hand mit dem Aufblühen der Industrie ging die rapide Zunahme der Bevölkerung, die nun durch den Export eine erweiterte Existenzgrundlage erhalten hatte. *R. Ernst*

Die Verkehrsverhältnisse in Winterthur

Dr. *W. H. Real,* Stadtplanarchitekt

Der Verkehr ist eine menschliche Einrichtung, die eine Ortsverschiebung von Menschen und Gütern bezweckt. Er wird um so größer, je dichter die Menschen beisammen sind, je größere Mengen an Waren an einer Stelle produziert und umgesetzt werden, und dies ist in den Städten. Der Verkehr mit seinen verschiedenen Einrichtungen ist jung, viel jünger als die Bebauung in alten Städten. Während der Verkehr immer noch zunimmt, bleiben einmal erstellte Häuser — bekanntlich mit einer Lebensdauer von 150 bis 300 Jahren — immer am selben Platze bestehen. Diese Tatsache ist in der Verkehrsplanung immer wieder vor Augen zu halten. Die mittelalterlichen Stadtkerne — wie auch Winterthur einen solchen in selten schöner Form erhalten hat — weisen Gassen und enge Sträßchen auf, die wohl niemals für einen immer noch zunehmenden Motorfahrzeug- und Radfahrerverkehr geplant und gebaut worden sind. So zeigt es sich heute, daß wir da, wo wir ausgedehnte Verkehrsflächen brauchten — eben in der Innenstadt —, sie nicht haben und dort, wo keine breiten, zahlreichen Straßen nötig wären — in den Wohnquartieren jüngeren Erstellungsdatums —, ein Übermaß von nicht benötigten Verkehrsflächen vorhanden ist. Wir können aber nicht einfach wertvolles Kulturgut, die alten Bebauungen, zugunsten größerer Verkehrsflächen zerstören. Allein schon die Wirtschaftlichkeit sämtlicher Verkehrsprojekte setzt diesen Ideen Schranken auf. Die moderne Verkehrsplanung hat deshalb in enger Zusammenarbeit mit der Stadtplanung und letztlich unter Berücksichtigung des Gemeindefinanzhaushaltes zu erfolgen, will sie nicht Gefahr laufen, als utopisch und undurchführbar schubladisiert zu werden.

Wie in jeder Stadt, setzt sich auch in Winterthur der Verkehr aus verschiedenen Gattungen zusammen. In einem *Verkehrs-Kategorisierungsplan* ist zunächst der Verkehr in seinem Bestande, seiner Abwicklung zu erfassen. Als wichtigste Straßenverkehrsgattung — und dies ist wohl in jeder größeren Stadt so — finden wir den *Ein- und Ausfallverkehr.* In Winterthur — topographisch in einem Talkessel mit mehreren einmündenden Seitentälern gelegen — bestehen sechs mehr oder weniger wichtige Ausfallstraßen: die Zürcherstraße, die Wülflingerstraße (Weiach–Basel), die Schaffhauserstraße, die Frauenfelderstraße, die St. Gallerstraße und endlich die Tößtalstraße (vergleiche Fig. 1: Der Verkehr heute, Bestandesaufnahme). Alle diese Straßen führen radial gegen das Stadtzentrum. Sie dienen dem Verkehr zwischen den näheren Städten und größeren Ortschaften. Sie durchkreuzen auf Stadtgebiet zahlreiche Straßen, die dem innerstädtischen Verkehr dienen und werden im Verkehrsablauf durch diese vielen Einmündungen und Kreuzungen gehemmt. Behelfsmäßig soll diesem ungünstigen Umstand durch Verkehrssignalanlagen und Stopsignale Abhilfe geschaffen wer-