



Das Bild aus Zurlindens «Zürcher Geschichte» zeigt den Fröschengraben um 1860. In der Mitte das Augustinerbrücklein, hinten der Kratzurm.



Szene aus der mittleren Bahnhofstrasse um 1910. Zu dieser Zeit ist aus

Von Fröschen und vornehmer Kundschaft

In kürzester Zeit entstand 1864 über dem alten Fröschengraben der mittlere Teil der Bahnhofstrasse.

Adi Kälin

Zürich um 1850 war eine völlig andere Stadt, als wir sie heute kennen. Manches erinnerte noch an die mittelalterlichen Verhältnisse – mit vielen Gräben, Kanälen und Toren, durch die sich Fussgänger und Wagen drängten. Ein erster kleiner Bahnhof war zwar 1847 erstellt worden, doch er diente in den ersten Jahren nur als Endstation für die Linie nach Baden. Wer mit einem Wagen zum Bahnhof fahren wollte, musste einen Umweg um die halbe Stadt machen – vom Paradeplatz über die Sihlporte, danach dem Schanzengraben entlang ins Gebiet vor dem Bahnhof. Wer zu Fuss unterwegs war, hatte es ein bisschen leichter. Der Weg führte auf der beliebten Spazierstrecke dem alten Stadtgraben entlang, der im Volksmund Fröschengraben hiess und später zur Bahnhofstrasse umgebaut wurde.

Auf Umwegen zum Bahnhof

Bis zur Einmündung des Rennwegs, wo damals noch ein mächtiges Bollwerk stand, ging der Weg einigermaßen geradeaus, danach zweigte er rechts ab bis

zur Werdmühle, wo sich «eine fleissige Sägemühle befand», wie es Samuel Zurlinden 1914 in seinem monumentalen Werk über Zürichs Geschichte ausdrückte. Unter einem Dach querte man die Säge, dann führte der Weg «in mehrfachen romantischen Krümmungen zum Bahnhof». Drei Kanäle hatte man auf dem kurzen Teilstück zu queren: den Sihlkanal, den Sihlwieslikanal und den Schanzengraben, der damals noch in die Limmat mündete. Grosse Teile des Gebiets vor dem Bahnhof wurden auch noch militärisch genutzt.

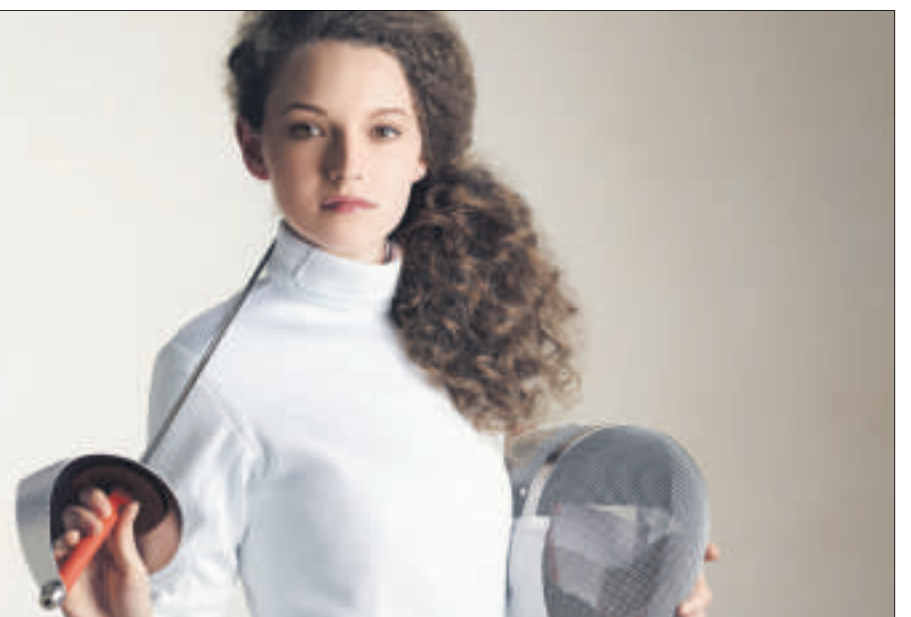
Noch umständlicher waren die Verbindungen zum rechtsufrigen Teil der Stadt. Unterhalb der Rathausbrücke gab es keine befahrbaren Brücken mehr. Die Fussgänger konnten die beiden Mühlestege benützen oder den Langen Steg, der zu den Fabriken von Escher Wyss im Bereich des heutigen Central führte. 1860 wurde der erst 27-jährige Arnold Bürkli zum ersten Zürcher Stadtgenieur gewählt – und gleich mit Aufgaben überhäuft. Als Erstes sollte er eine neue Bahnhofbrücke bauen als direkte Verbindung zwischen der rechtsufrigen Stadt und dem Bahnhof. Um dies zu bewerkstelligen, musste

Bürkli allerdings zuerst den Schanzengraben in die Sihl umleiten und seine unteren Teile zuschütten.

Bis 1830 war Zürich ein kleines Städtchen mit rund 10 000 Einwohnern. Danach aber begann die Zahl rasant zu wachsen, und bis 1860 verdoppelte sie sich praktisch auf 19 750. Mit der Vereinigung mit elf bisher selbständigen Vorortsgemeinden schnellte die Zahl 1893 dann auf einen Schlag von 28 000 auf 121 000 hinauf. So rasant wie das Anwachsen der Bevölkerungszahl war auch die bauliche Umgestaltung der Stadt. Zeitgenossen machten ein eigentliches «Erneuerungsfieber» aus, das kaum einen Stein auf dem andern liess. Samuel Zurlinden erlebte die Zeit von 1860 bis 1889 als Boomphase: «Von einer grossen Bauperiode wird man sprechen dürfen, wenn in wenigen Jahren sechs neue Stadtquartiere entstehen, zwei neue Brücken über die Limmat geschlagen werden, der See sich mit den Quaianlagen umsäumt, mit Wasserversorgung und «Kloakenreform» den sanitären Anforderungen Genüge geleistet wird und durch neue Eisenbahnverbindungen, Tram und Telephon der Verkehr eine ungeahnte Ausdehnung



Zeit für intelligente Anlagestrategien.



Wenn Sie mit Ihren Anlagen agil auf den Markt eingehen wollen. Nehmen Sie sich Zeit für eine umfassende Beratung: LGT Bank (Schweiz) AG, Telefon 044 250 81 81

LGT. Ihr Partner für Generationen. In Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Zürich und an mehr als 15 weiteren Standorten weltweit. www.lgt.ch



Private
Banking



dem Wohnquartier bereits eine mondäne Einkaufsstrasse geworden.



Die neue Bahnhofstrasse um 1870. Hinten steht noch der Kratturm, der 1877 abgebrochen wird.

BILDER BAUGESCHICHTLICHES ARCHIV DER STADT ZÜRICH (2), PD (1)

gewinnt.» Die Aufzählung ist natürlich noch um den Bau der Bahnhofstrasse zu ergänzen, die zum wichtigen Zeichen für die Erneuerung der Stadt wurde. Seit dem Bau der barocken Befestigung diente der alte Stadtgraben keinen militärischen Zwecken mehr. Reiche Textilindustrielle erstellten dort ihre herrschaftlichen Wohnhäuser. Am Paradeplatz baute der Hotelpionier Johannes Baur 1838 ein nobles Hotel, und 1859 verlegte der Zuckerbäcker David Sprüngli sein Geschäft dorthin. Beide begrüßten die Pläne, die Bahngleise zu verlängern und den Bahnhof am Paradeplatz zu errichten. Der Stadtrat war aber dagegen. Er wollte nicht, dass die halbe Stadt von Schienen zerschnitten wurde – versprach aber bessere Zugänge zum Bahnhof am bisherigen Ort.

Das Alte muss weichen

Land für eine breite Strasse gab es nicht im Überfluss, weshalb sich die Variante mit der Zuschüttung des Fröschengrabens rasch in den Vordergrund drängte. Am 8. Oktober 1863 stimmte die Bürgergemeinde dem Projekt zu – mit ein paar Vorbehalten zu Bauten, die

der Strasse weichen sollten. Arnold Bürkli träumte vom grossen Wurf: «Wenn man bedenkt, dass Zürich keine einzige breite Strasse von einiger Länge besitzt, welche sich zu einer Promenade eignet, so darf hier die Gelegenheit nicht versäumt werden, eine dem dispo-

Früher ging's über viele «romantische Krümmungen» zum Hauptbahnhof.

niblen Raum entsprechende, möglichst breite und grossartige Strasse zu erstellen», meinte er. Um den neuen Boulevard auf der ganzen Länge in dieser Art zu erstellen, mussten Teile der alten Stadtbefestigung abgebrochen werden, das Rennwegbollwerk sowie der Baugarten mit dem Kratturm – mit einem damals äusserst beliebten Gartenre-

staurant. Gegen den Bahnhof hin standen zudem die Militäranlagen im Weg: In einem ersten Anlauf weigerte sich der Kantonsrat, diese zu verlegen. Anfang 1864 aber einigten sich Stadt und Kanton: Die Stadt stellte neuen Boden in Aussersihl zur Verfügung, während der Kanton die Zeughäuser abbrach und sogar noch einen Beitrag von 250 000 Franken an den Bau der Bahnhofstrasse bewilligte.

Im Mai 1864 begannen die Arbeiten am mittleren Teil der Bahnhofstrasse. Im Fröschengraben wurde ein Abwasserkanal verlegt, dann wurde er aufgefüllt. Das notwendige Material gewann man aus dem Schanzengraben, der zu diesem Zweck trockengelegt worden war. Mit Bauwänden wurde er zunächst abgesperrt, dann wurde das Wasser mit zwei riesigen, dampfbetriebenen Pumpen abgesaugt. In hohem Bogen soll der Wasserstrahl beim «Baur au Lac» in den See geschossen sein. Noch im selben Jahr war das erste Teilstück der Bahnhofstrasse fertig gebaut. Sie machte zwar einen prächtigen Eindruck, doch in der ersten Zeit bekam sie noch keine Pflasterung. Für die Allee hatte man sich aus Gründen der Tradition für Lin-

den entschieden, obwohl man deswegen die üblichen hohen Kandelaber nicht verwenden konnte und Spezialkonstruktionen nötig wurden.

«Die schönste Ladenstrasse»

Bald entstanden auf der inneren Seite des neuen Boulevards, wo früher die Stadtmauer stand, und zwischen Rennweg und Bahnhof neue Wohn- und Bürohäuser. Als Einkaufsstrasse setzte sich die Bahnhofstrasse erst allmählich durch: Die Kunden trauten den neuen Geschäften mit den grossen Schaufenstern lange nicht. Schliesslich aber gingen Bürklis Pläne auf: Aus der Bahnhofstrasse wurde ein vornehmer Boulevard. 1871 gab es zusätzlich einen schönen neuen Bahnhof, entworfen von Friedrich Wanner. Vom gleichen Architekten stammt auch das prächtige Hauptgebäude der Kreditanstalt, heute Credit Suisse, das 1877 eröffnet wurde. Im selben Jahr nahm man (endlich) auch den Bau der oberen Bahnhofstrasse in Angriff. Nach langen Diskussionen und zum Teil heftigem Widerstand war der Entschluss gefallen, Baugarten und Kratturm zu opfern, die 600

Jahre lang ein Wahrzeichen der Stadt gewesen waren.

Nach der Jahrhundertwende beschleunigte sich der Umbau vom Wohnquartier zur Geschäftsstrasse. Wohnhäuser wurden verdrängt, wie die erst 1870 vollendete Villa Windegg, die 1910 dem Neubau des Seidenhändlers Adolf Grieder Platz machen musste – allerdings Stein für Stein an einem neuen Standort wieder aufgebaut wurde. Auch das Haus zum Grabengarten, das auf vielen Darstellungen des Fröschengrabens markant in Erscheinung tritt, wurde abgebrochen. An seiner Stelle entstand 1914 der Sitz der Bankgesellschaft, heute UBS.

Der Ruf der Bahnhofstrasse drang in den folgenden Jahrzehnten weit über die Stadtgrenzen hinaus. Wahlweise galt sie bald als eine der schönsten Ladenstrassen der Schweiz, als eine der reichsten Geschäftsstrassen Europas oder gar als «eine Traumstrasse der Welt», wie ein NZZ-Redaktor zum 100-Jahr-Jubiläum der Strasse 1964 festhielt. Widersprechen wollte er all dem nicht: «Bei aller Bescheidenheit sehen die Zürcher keinen Grund, an der im Ausland geborenen Steigerung zu zweifeln.»

MONICARINDI
www.acbang.ch

Zobel

Entdecken Sie unsere weltweit einmalige Auswahl der schönsten Zobel-Kreationen in höchster Qualität