Zeitschrift: Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 42 (1991)

Heft: 2

Artikel: Zürichs Aufstieg zur Wirtschaftsmetropole

Autor: Fritzsche, Bruno

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-393846

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: 04.12.2025

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

BRUNO FRITZSCHE

Zürichs Aufstieg zur Wirtschaftsmetropole

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war Zürich zwar eine bedeutende Stadt in der Eidgenossenschaft, aber weder nach der Bevölkerungsgrösse noch nach ihrem wirtschaftlichen Gewicht die grösste. 1910 dagegen hatte sie ihre Rivalinnen deutlich hinter sich gelassen. Dieser ungestüme Aufstieg beruht in erster Linie darauf, dass Zürich dank einer aggressiven Verkehrspolitik sich zum Zentrum des neu entstehenden Eisenbahnnetzes machte und damit Handel und Verkehr, Güter- und Kapitalströme auf sich zog. Hier konzentrierte sich aber nicht nur Glanz und Reichtum, sondern auch das Elend der sich formierenden Industriegesellschaft: Zürich ist auch das Sturmzentrum der sozialen Konflikte um 1900.

In der Regeneration verlor Zürich, wie die andern alteidgenössischen Stadtrepubliken auch, seine Vorherrschaft über das Landvolk, das nach Gleichberechtigung drängte. Sinnenfällig kam das zum Ausdruck in der Niederlegung der Stadtbefestigung, die 1833 durch den Grossen Rat, der nach der neuen Verfassung von 1831 nicht mehr von der Stadt dominiert war, beschlossen wurde. Militärisch war das nicht von Belang, es fiel hier vielmehr das Symbol einer überlebten und verhassten Herrschaft. Die Stadt musste sich dem Kanton öffnen und gewann gerade dadurch neue Bedeutung, nun nicht mehr in politischer Hinsicht, sondern in wirtschaftlicher als Zentrum der sich entwickelnden Verkehrswirtschaft.

Die Bundesverfassung von 1848, die in Artikel 4 bestätigte, dass es von nun an «keine Vorrechte des Orts» mehr gebe, erweiterte die Öffnung: alle Kantone waren gleichberechtigt, deren Bürger konnten sich im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft frei niederlassen, Zollschranken fielen, Post, Mass-und Münzsystem wurde dem Bund anvertraut, ein Wettbewerb um die dominierende Stellung im neuen, vereinheitlichten Binnenmarkt war angesagt.

Innerhalb der Eidgenossenschaft war Zürich schon immer eine wichtige politische Macht gewesen, nie aber die an Bevölkerung grösste oder an Wirtschaftskraft bedeutendste Stadt. Gemäss der ersten Volkszählung von 1850 rangierte sie mit 17000 Einwohnern an vierter Stelle, deutlich distanziert von Genf (31000 Einwohner), Bern und Basel (mit je 27000 Einwohnern). Die politische Gemeinde Zürich umfasste damals allerdings nur den heutigen Kreis 1 und war mit 180 Hektaren flächenmässig sehr klein. Die Stadt Bern beispielsweise war rund siebzehnmal grösser (3120 Hektaren). Schon damals hatten sich «Agglomerationen» gebildet in dem Sinne, dass der bauliche und wirtschaftliche Stadtraum sich über die politischen Grenzen erstreckte. Der Statistiker und nachmalige Bundesrat Stefano Franscini hat deshalb das Umland «bis auf eine Stunde» miteinbezogen. Damit verkleinern sich die Unterschiede, Zürich belegt nun den drit-

ten Platz (35 000 Einwohner), knapp vor Bern, aber immer noch deutlich hinter Genf (41 000) und Basel (37 000)[1].

Diese Rangfolge dürfte in etwa auch dem relativen wirtschaftlichen Gewicht der grossen Städte entsprechen. Genauere Daten sind natürlich für diese Zeit nicht vorhanden, als groben Hinweis kann man aber die Beiträge, welche die Kantone an die eidgenössische Kriegskasse leisten mussten, verwenden. Demnach mussten 1837 – hier sind nun die Kantone gemeint – Zürich 40 Rp. pro Kopf der Bevölkerung abliefern, deutlich mehr als der Durchschnitt (32 Rp.), aber klar weniger als Genf (50 Rp.) und Baselstadt (60 Rp.)[2].

Die Stärke Zürichs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lag in seinem Hinterland und Einzugsgebiet der ostschweizerischen Textilindustrie. Dagegen war es, was die internationale, nicht nur wirtschaftliche, sondern auch kulturelle Ausstrahlung betrifft, nicht mit der weltgewandten, nach dem mächtigen Frankreich orientierten Stadt Genf zu vergleichen; als Finanzplatz lag es weit hinter Basel, das als «Kapitalreservoir für die Schweiz und Oberdeutschland» galt und das unter anderm auch die Zürcher Textilindustrie mit Kapital versorgte[3].

Als 1848 der Startschuss für die Neugestaltung des schweizerischen Wirtschaftsraumes gegeben wurde, lag denn Zürich im obern Mittelfeld. Den rivalisierenden Städten Genf und Basel hatte es die zentralere Lage voraus und wusste, im Gegensatz zu Bern, das geographisch noch günstiger lag, sie auch verkehrspolitisch umzusetzen. Man kann die Geschichte des Eisenbahnbaus verstehen als Versuch der Städte, ihr Einzugsgebiet und damit ihr wirtschaftliches Potential zu vergrössern. Zürich war hier immer einige wenige, aber entscheidende Jahre voraus.

Die erste schweizerische Eisenbahn führte bekanntlich 1847 von Zürich nach Baden. Die keine 25 Kilometer lange «Spanisch-Brötli-Bahn» war aber nur der klägliche Rest eines viel ehrgeizigeren Projektes, das bereits 1836 von der Zürcher Handelskammer – zusammen mit St. Galler Interessen – aufgegriffen worden war und das die Linie Augsburg–Lindau mit Zürich und über Basel mit der französischen Elsässerbahn und mit der rechtsufrigen Badischen Staatsbahn verknüpfen sollte[4]. Erst mit dem Bundesstaat konnten jedoch die kantonalen Souveränitäten und Rivalitäten, welche alle bisherigen Projekte zu Fall gebracht hatten, überwunden werden.

Der Kampf um das Eisenbahngesetz von 1852, vordergründig eine Auseinandersetzung um privatwirtschaftlichen oder staatlichen Eisenbahnbau, war im Grunde genommen ein Konflikt um regionale Interessen. Wenn der Zürcher Vertreter Alfred Escher das Staatsbahnprojekt bekämpfte, dann nicht, weil ihm das in seiner liberalen Seele weh getan hätte, sondern weil es Basel und Bern, die eben deshalb dafür waren, bevorzugten, oder, in seinen eigenen Worten: «Wir, die östlichen Kantone, liegen eben etwas abseits und können uns nicht in den patriotischen weiss-roten Mantel hüllen, wie jene in der Mitte.»[5]

Nachdem der Entscheid zugunsten der Privatbahnen gefallen war, riss die Ostschweiz unter Führung von Zürich die Initiative an sich.

1 Geschäftiges Treiben auf dem Bahnhofplatz an einem Sommermorgen zwischen 1889 (Einweihung des Denkmals für Alfred Escher) und 1900 (letzter Kurs des Rösslitrams von Riesbach her). Noch wird die Weite des Platzes vom Verkehr, der heute selbst Escher leicht aus der Achse zwischen Triumphbogen und Bahnhofstrasse verdrängt hat, nicht ertränkt.

Von den 172 Kilometern, die 1855, dem ersten Jahr des grossen Eisenbahnfiebers, fertiggestellt wurden, lagen 120 Kilometer oder 70 Prozent in den Kantonen Zürich, St. Gallen und Thurgau. Als 1858 Basel nach dem schwierigen Bau des Hauensteintunnels das Mittelland erreichte und Bern seinen Bahnhof einweihen konnte, waren schon alle Ostschweizer Zentren miteinander verbunden und die Linie nach Chur bereits fertiggestellt. Was die NZZ schon im Hinblick auf das missglückte Nordbahnprojekt geschrieben hatte, sollte sich nun bewähren: «Zürich soll sich beeilen, ehe unser Kanton von Basel oder vom Bodensee aus umgangen wird. Schnell Hand ans Werk gelegt! Wer die erste schweizerische Eisenbahn baut, wird einen Vorsprung vor allen Verfolgern und sicherste Aussicht auf einen glücklichen Fortgang seines Unternehmens haben.» [6]

So wie das Eisenbahnnetz die Verkehrsgeographie der Schweiz neu definiert hat, so der Bahnhof die Struktur der Stadt. Wo die Kommunikation am dichtesten ist, liegt, dem Wesen der Stadt gemäss, ihr Zentrum. Im alten Zürich war das der Limmatraum, städtebaulich akzentuiert durch die beiden Münster, Rathaus und Kornhaus (1898 abgebrochen), wo sich der See zum Fluss verengte und die Rathausbrücke über das Wasser führte. Mit der Öffnung der Stadt nach 1830 wurde der Posthof, die Abgangsstation der Postkutschen, aus verkehrstechnischen Gründen in der Nähe des heutigen Paradeplatzes errichtet; gleichzeitig entstanden Poststrasse und Münsterbrücke als neue Verbindung zum Hafen. Der Bahnhof, seit 1847 «im entlegensten Winkel» der Stadt, war nur als Provisorium gedacht; die

2 Die Langstrasse, Geschäftszentrum von Aussersihl, um 1913. Noch beherrschen und beleben Fussgänger den Strassenraum. Im Vergleich zum Bahnhofquartier fällt selbst an dieser bessern Strasse des Arbeiterviertels die dichte Bebauung auf.

Strecke sollte weiter bis an den See gezogen und am Paradeplatz ein neuer Durchgangsbahnhof gebaut werden[7].

Gegen die vehemente Opposition, die sich dagegen erhob, war selbst der «Princeps» Escher machtlos. Freilich wird er sich gedacht haben: Wenn der Bahnhof nicht zur Stadt kommen kann, so muss die Stadt zum Bahnhof gehen. Jedenfalls präsidierte er gleich selbst das 1859 geschaffene Baukollegium, das die Umorientierung der Stadt nach dem Bahnhof hin einleitete. Ab 1864 wurde über dem ehemaligen Fröschengraben die Bahnhofstrasse gebaut, äusserlich ein schwacher Abglanz eines Pariser Boulevards, aber neue zentrale Verkehrsader zwischen Paradeplatz und Bahnhof, der gleichzeitig projektiert wurde und Ende 1871 den Betrieb aufnahm; eine Basilika des technisch-industriellen Zeitalters mit einem als Triumphbogen ausgebildeten Portal, in das die Bahnhofstrasse mündet. Am andern Ende der Stadt wandelte sich der See, von seinen bisherigen Funktionen als Verkehrsträger entlastet, vom Wirtschaftsraum zum Erholungsraum, der mit den 1887 eingeweihten Quaianlagen bedeutsam aufgewertet wurde.

Diese sogenannte «grosse Bauperiode» ist vor allem mit dem Namen von Arnold Bürkli (1833–1894) verbunden. 1860 zum Stadtingenieur gewählt, machte er sich nicht nur um das äussere Aussehen der Stadt verdient, sondern vor allem auch um die Erneuerung der Wasserversorgung und die Einführung der Kanalisation, die 1873 bereits ein Netz von 80 Kilometern umfasste[8].

Mit der ersten schweizerischen Landesausstellung von 1883 präsentierte sich Zürich gewissermassen offiziell als neue Wirtschaftsmetropole. Anlass dazu war die Eröffnung der Gotthardbahn (1882), welche Zürich endgültig zum Zentrum des schweizerischen Eisen-

bahnnetzes machte. Die Industrieausstellung, welche auf dem Platzspitz und im anschliessenden Industriequartier – der Name der Ausstellungsstrasse erinnert noch daran – aufgebaut wurde, fiel zwar in eine Phase der wirtschaftlichen Depression, die nach der Weltwirtschaftskrise von 1873 eingesetzt hatte und selbst Eschers Thron ins Wanken brachte. Die hier ausgestellten technischen Meisterleistungen, überstrahlt vom neuartigen «electrischen Licht», wiesen aber voraus auf den neuen langfristigen Aufschwung, der nach 1885 einsetzte und der für Zürich das grösste Bevölkerungswachstum seiner Geschichte brachte. Zwischen 1888 und 1910 hat sich die Bevölkerung mehr als verdoppelt (von 94 000 auf 191 000 Einwohner). Die Zahlen beziehen sich auf «Gross-Zürich», wie man die 1893 vollzogene Vereinigung der Stadt mit elf «Ausgemeinden» stolz nannte. Im Gegensatz zu heute hatte man damals noch den Mut, die politischen Grenzen den baulichen und wirtschaftlichen Tatsachen anzupassen.

Wirtschaftlich beruhte dieses Wachstum weniger auf der Industrie als auf dem Dienstleistungssektor, der aus dem dichten Kommunikationsnetz die meisten Vorteile zog. Zürich war, wie übrigens die andern Grossstädte der Schweiz auch, keine Fabrikarbeiterstadt. Der Anteil der im Sekundärsektor Beschäftigten nahm im grossen Wachstumsschub deutlich ab, 1910 lag er mit 49,4 Prozent nur wenig über dem gesamtschweizerischen Mittel (45,6 Prozent). Nur ein Bruchteil davon war in Fabrikbetrieben tätig. Das industrielle Paradepferd der Zeit, die «Herstellung von Maschinen, Instrumenten und Apparaten», beschäftigte nur gerade 5366 Arbeitskräfte, deutlich weniger als die Zahl der Dienstboten (8163)[9]. Die durchschnittliche Fabrikgrösse war mit 45 Arbeitskräften merklich kleiner als im Landesdurchschnitt (61 Arbeitskräfte); nur drei Betriebe umfassten 1911 mehr als 300 Arbeiter und Arbeiterinnen[10]: gerade die Grossindustrie war in der Stadt ganz deutlich untervertreten.

Trotzdem wurde Zürich zu einem wichtigen Zentrum der neuen Elektro- und Maschinenindustrie, welche auf das städtische Kommunikationsnetz in Sachen Bildung, Forschung, Kreditmarkt, Handelsbeziehungen usw. angewiesen war, aber wegen der Grundstückspreise und der Expansionsmöglichkeiten an den Stadtrand verdrängt wurde (z.B. Escher-Wyss), sich in den Vororten (z.B. Oerlikon) entwickelte oder in der weitern Agglomeration (z.B. Baden) Fuss fasste.

In der Stadt konzentrierte sich aber nicht nur der Glanz, sondern auch das Elend der industriellen Entwicklung, oft in engster Nachbarschaft: während die Stadt links der Limmat zu einer bevorzugten Wohn- und Geschäftsadresse wurde, sank die rechtsufrige Altstadt, insbesondere in ihrem untern Teil (Niederdorf), zu einem überfüllten Unterschichtquartier ab. Schon im 18. Jahrhundert hatte sich angebahnt, was sich im 19. Jahrhundert vollends durchsetzte: vermögendere Bürger zogen sich aus der alten Stadt zurück und bauten ihre Villen am Seeufer oder an den Sonnenhängen über der Stadt. In die alten Bürgerhäuser, die angebaut, aufgestockt, in kleine Wohnungen unterteilt wurden[11], zogen kaufkraftschwache Schichten auf der Suche nach billigen Unterkünften in der Nähe des Arbeitsortes. 1890

lebten auf dem Gebiet der alten Stadt fast dreimal mehr Leute als um 1800.

Auch in der Verteilung der sozialen Schichten hat die Eisenbahn das Stadtbild mitstrukturiert. Die Schauseite des Bahnhofs wurde durch eine entsprechende Quartierplanung aufgewertet, die wenig attraktive Rückseite mit Vorbahnhof, Rangiergeleisen, Depots usw. hat man sich selbst bzw. der privaten Initiative vorwiegend kleiner Spekulanten überlassen. So entstand aus der Gemeinde Aussersihl, die von der Eisenbahn zuerst entzweigeschnitten, später gevierteilt wurde, die grösste Arbeitervorstadt. Zusammen mit Wiedikon umfasste sie bei der Eingemeindung bereits 40 000 Einwohner, ein Drittel der gesamten Stadt.

Die Entstehung schichtenspezifischer Wohnquartiere ist ein allgemeines Charakteristikum der ungeplanten Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert. Dieses Phänomen der sozialen Segregation ist auch für Zürich gut belegt[12]. Es führte den Zeitgenossen den neuen, vorwiegend von Einkommen und Vermögen bestimmten Klassencharakter der politisch egalitären Industriegesellschaft räumlich-konkret vor Augen und sorgte für sozialen Zündstoff, vor allem in Wachstumsphasen, in denen der ohnehin strapazierte urbane Raum noch weiter belastet wurde.

Der grosse Verstädterungsschub um die Jahrhundertwende ist denn auch in Zürich verbunden mit einer Phase härtester sozialer Auseinandersetzungen, einer Ära des Klassenkampfes, die bis zu «bürgerkriegsähnlichen Zuständen»[13] führte und im Landes-Generalstreik von 1918, der von Zürich ausging, ihren Höhepunkt fand. Dabei wurde Aussersihl zum Ort der Arbeitersolidarität und Gegenpol zur Bürgerstadt, visualisiert durch Protestzüge und Demonstrationen, die sich in Aussersihl formierten und ins Herz des Kapitalismus, in die Bahnhofstrasse, vorstiessen. Das Ritual, soziale Proteste in diesem Raumgefüge in Szene zu setzen, hat sich bis heute erhalten, auch wenn heute die Konfliktlinien entlang anderer sozialer Gruppierungen verlaufen. Aussersihl ist auch nicht mehr das klassische Arbeiterviertel, sondern eher, in der Terminologie der «Chicago School» der Stadtsoziologie[14], eine zerfallende Übergangszone in Erwartung der City-Erweiterung, die Randgruppen vorübergehenden Unterschlupf bietet.

Die sozialen Spannungen im grossen Städtewachstum zwangen zur Auseinandersetzung mit den Lebensbedingungen der Unterschichten und zu den Anfängen städtischer Sozialpolitik. Die Wohnungsenquête, 1896 nach Basler Vorbild (1889) durchgeführt, offenbarte das ganze Ausmass der Wohnungsmisere; ein 1893 erlassenes Baugesetz legte endlich Minimalforderungen im Wohnungsbau fest, beispielsweise das Verbot von Kellerwohnungen. 1907 begann die Stadt, vorerst sehr zaghaft, mit der Förderung des Wohnungsbaus, eine Politik, die nach dem Ersten Weltkrieg sehr energisch vorangetrieben wurde; rund ein Viertel des heutigen Wohnungsbestandes ist von der Stadt (mit)finanziert[15].

In der Verbesserung der städtischen Umwelt gab es erste Annäherungen zwischen den politischen Lagern, die auch sozialräumlich

voneinander getrennt waren. Ein eher skurriles, aber doch sehr bezeichnendes Beispiel ist die gegenseitige Unterstützung für den Bau des Kunsthauses im bürgerlichen Zürich (am Heimplatz) und des Volkshauses in Aussersihl (am Helvetiaplatz), die am gleichen Abstimmungstermin gutgeheissen wurden[16].

Auf der ideologischen Ebene wurde der zerrissenen städtischen Gesellschaft das Bild einer heilen ländlichen Schweiz entgegengehalten: in ebender Periode, da die Schweiz den entscheidenden Schritt zu einer urbanen Gesellschaft tat, wurde der jung-alte Mythos vom Land der Hirten und Bauern wieder politisch aktiviert. An der Landesausstellung von 1883 war noch unverhohlen der Triumph der Technik und des industriellen Fortschritts gefeiert worden; seit der Ausstellung in Genf (1896) gehört immer auch die friedliche Oase einer Gegenwelt dazu: «le village suisse», das «Dörfli» (Bern 1914) oder das «Landidörfli» (Zürich 1939).

3 Der Arbeiterinnenverein Zürich am 1. Mai 1911 auf der Bahnhofstrasse. Gleich wird er vor dem Symbol des bürgerlichen Zürich, dem Denkmal Alfred Eschers auf dem Bahnhofplatz, anlangen. 1910 gab es in Zürich 27 000 weibliche Berufstätige, das sind 30 % aller Erwerbenden. Darin nicht eingeschlossen sind die mehr als 8000 Dienstmädchen: Hausarbeit gilt eben nicht als Erwerbsarbeit.

4 Epochenüberdauernde Rituale im Stadtraum, leicht ironisiert: Oppositionelle Gruppen, immer noch in Aussersihl beheimatet (hier: Kanzlei-Zentrum), nehmen immer noch Alfred Escher bzw. das, wofür er steht, ins Visier. Inserat im «Tagblatt der Stadt Zürich» vom 15. Dezember 1990.

Abkehr von den dekadenten Lebensformen der Stadt und Hinwendung zu den heilenden Kräften der Natur hatte sich in der gleichen Zeit auch die Lebensreform-Bewegung in ihren vielfältigen Ausprägungen auf die Fahne geschrieben. Auch der Städtebau, der in dieser Zeit gesamteuropäisch eine Renaissance erlebte, war von der Vorstellung geprägt, dass die gesundheitlichen und sozialen Probleme der hochverdichteten Massenquartiere dadurch geheilt werden müssten, dass man die Natur in die Stadt hole bzw. die Stadt aufs Land verpflanze. Am klarsten wurde diese Idee in der Gartenstadt-Bewegung ausgedrückt, aber auch der Städtebau-Wettbewerb, den die Stadt Zürich mit ungeheurem Optimismus mitten im Krieg (1915–1918) veranstaltete, ist von dieser Zielsetzung durchwirkt[17]. Voraussetzung für das von Grün durchschossene Breitenwachstum war ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem, das mit der Einführung der elektrischen Strassenbahn (in Zürich ab 1894) verwirklicht wurde. Diese Entwicklung hat freilich zu neuen Problemen geführt: zum gesichtslosen Häuserbrei der Agglomeration und zu einer grenzenlosen Mobilität, welche heute die Stadt zu erwürgen droht.

Résumé

Zurich était, certes, une ville importante avant 1850, mais elle n'était pas en tête des agglomérations helvétiques, que cela soit au niveau démographique ou économique. En 1910, elle avait pourtant laissé loin derrière elle ses rivales. Ce brusque développement repose d'abord sur la politique ferroviaire agressive de Zurich qui a fait d'elle le centre d'un nouveau réseau attirant à lui les mouvements commerciaux, économiques et financiers. Cette concentration de luxe et de richesse entraîna dans son sillon la misère créée par la nouvelle société industrielle. Vers 1900, Zurich se place en effet au cœur des conflits sociaux contemporains.

Riassunto

Fino alla metà dell'19° secolo Zurigo fu una delle città importanti della Confederazione, ma non la principale, sia per il numero dei suoi abitanti, sia per la sua potenza economica. Dal 1910 essa superò invece tutte le sue rivali. Questo impetuoso sviluppo è dovuto principalmente al fatto che Zurigo riuscì a divenire, grazie ad un'agressiva politica dei trasporti, il centro della nascente rete ferroviaria atti-

rando commercio, traffico e abbondanti capitali. Qui si concentravano però non solo lusso e ricchezza, ma anche la miseria della nuova società industriale: Zurigo attorno al 1900 fu anche centro dei più aspri conflitti sociali.

Anmerkungen

[1] STEFANO FRANSCINI, *Neue Statistik der Schweiz*, Bd. 2, Bern 1851, S. 80.
[2] FRANSCINI, *Statistik* (wie Anm. 1), S. 332.
[3] HANS CONRAD PEYER, *Basel in Zürichs Wirtschaftsgeschichte*, in: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, Bd. 69 (1969), S. 235.
[4] FRIEDRICH WRUBEL, *Die schweizerische Nordbahn*, Zürich 1897.
[5] Zitiert nach: HANS BAUER, *Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen*, in: *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen*, Bd. I, Frauenfeld 1947, S. 66.
[6] Zitiert nach: GORDON A. CRAIG, *Geld und Geist, Zürich im Zeitalter des Liberalismus*, München 1988, S. 118.
[7] HANSPETER BÄRTSCHI, *Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau*, Diss. ETHZ, Basel 1983, S. 133 f.
[8] MARTIN ILLI, *Von der Schissgruob zur modernen Stadtentwässerung*, Zürich 1987, S. 81.
[9] *Schweizerische Statistik*, 212. Lieferung, 3. Bd., Bern 1919.
[10] SCHWEIZ. INDUSTRIEDEPARTEMENT (Hrsg.), *Schweizerische Fabrikstatistik 1911*, Bern-Bümpliz 1912.
[11] KLAUS DORN, *Die Altstadt von Zürich*, Diss. ETHZ, Teufen 1974.
[12] BRUNO FRITZSCHE, *Das Quartier als Lebensraum*, in: WERNER CONZE und ULRICH EBERHARDT (Hrsg.), *Arbeiterexistenz im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1981, S. 92–113.
[13] ERICH GRUNER, *Arbeiterschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880–1914*, Bd. 3, Zürich 1988.
[14] ROBERT E. PARK, ERNEST W. BURGESS und R. D. MCKENZIE, *The City*, Chicago 1925.
[15] MICHAEL KOCH, MATHIAS SOMADIN und CHRISTIAN SUESSTRUNK, *Kommunaler und genossenschaftlicher Wohnungsbau in Zürich*, Finanzamt und Bauamt II der Stadt Zürich 1990.
[16] NADJA ORNSTEIN-BRODSKY, *Die Gemeindeabstimmungen in der Stadt Zürich von 1893–1917*, Diss. Zürich, Wien 1920, S. 98 ff.
[17] *Gross-Zürich*, Ausstellungskatalog Architekturform Zürich, hrsg. von DANIEL KURZ, Zürich 1990.

Abbildungsnachweis

1: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich. – 2: Aus «Gross-Zürich, Ausstellung im Architekturforum», Zürich 1990. – 3: Roland Gretler, Bildarchiv und Dokumentation der Arbeiterbewegung, Zürich. – 4: Tagblatt der Stadt Zürich, 15. 12. 1990.

Adresse des Autors

Prof. Dr. Bruno Fritzsche, Historiker, Minervastrasse 51, 8032 Zürich