Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 53 (1980)

Heft: 11: Industrie Zürich

Artikel: Zürich als Industriestadt = Zurich, ville industrielle = Zurigo, città industriale = Zurich as an industrial town

Autor: Bärtschi, Hans-Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773849

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: 05.12.2025

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

Zürich als Industriestadt

Fabriken und Industriequartiere

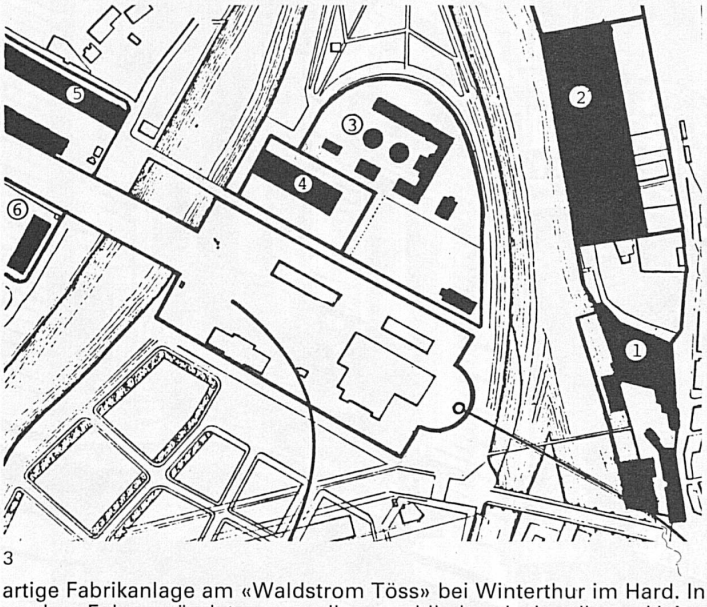
Die Schweiz ist ein hochindustrialisiertes Land, doch haben sich grosse Industriegebiete nur in den Grossstädten Zürich und Basel – an der Limmat und am Rhein – entwickelt. Die überwiegende Zahl Fabriken verteilt sich auf mittelgrosse Industriezonen in Industriestädten wie Winterthur, Baden oder La Chaux-de-Fonds und auf die vielen verstädterten Industriedörfer. Die Ursache für diese starke Dezentralisierung finden wir unter anderem in der frühen Industrialisierung vor der industriellen Revolution. Seit dem Mittelalter hatte sich eine starke Textilindustrie mit Hunderttausenden von Heimarbeitern auf dem Lande und wenigen Verlagshäusern in den Städten entwickelt. Daneben entstand die Mühlenindustrie, in Zürich zum Beispiel am zwei Kilometer langen Sihlkanal und an der Limmat. Von eigentlichen Fabriken kann man erst in der Manufakturperiode reden, die in Zürich 1565 mit der Einrichtung einer Seidenzwirnerei in der Oetenbacher Klostertrotte begann. Da die Manufaktur den Handwerkern Konkurrenz machte, verhinderten die Zünfte womöglich die Einrichtung von Fabriken in ihren Gewerbezweigen. Erst im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts durften privilegierte Meister ausserhalb der Stadtmauer Manufakturbetriebe für die Stoffveredlung bauen. Innert wenigen Jahren entstand unterhalb des Paradiesbollwerks eine *Industrieachse an der Limmat* mit Walken, Färbereien, Bleichereien und Kattundruckereien. Die kleinen Betriebe sind heute alle verschwunden, nur von den beiden Grossanlagen bestehen noch Teile: Von Hofmeisters Kattundruckerei sind aus dem Jahre 1783 noch das grosse Fabrikgebäude und das Fabrikantenwohnhaus zwischen der Wasserwerkstrasse und der Limmat vorhanden, und von der 1786 erbauten Esslingerschen Kattundruckerei ist ein Arbeitssaalgebäude (5) erhalten.

Ein neues Kapitel der Industrialisierung begann mit der Helvetik. Mit der Errichtung von Nationalspinnereien wollte die neue Regierung, das Direktorium, den Kampf gegen die billigen Importprodukte der mechanisierten englischen Fabriken aufnehmen. Im Jahre 1800 wurde die erste mechanische Spinnerei der Schweiz im Kloster St. Gallen in Betrieb genommen. Die zweite derartige Spinnerei entstand als grossartige Fabrikanlage am «Waldstrom Töss» bei Winterthur im Hard. In rascher Folge gründeten vor allem wohlhabende Landleute kleine mechanische Spinnereien. In Zürich schlossen sich neun aristokratische Aktionäre für die Gründung einer Spinnerei in der alten Neumühle zusammen. Als Direktor dieses Unternehmens leitete Kaspar Escher ab 1805 den Betrieb. Dank Industriespionage und der Unterstützung durch den bekannten englischen Ingenieur Fairbairn gelang es, Maschinen vorerst für den eigenen Spinnereibedarf, dann auch für Dritte zu bauen. Aus der Spinnerei wurde eine Maschinenfabrik, deren vorwiegend erdgeschossige Holzbauten sich gegenüber dem Bahnhof auf einer Limmatufer-Länge von einem Kilometer ausdehnten. Mit dem Bahnhofbau entwickelte sich hier ein *erstes Industriegebiet hinter dem Bahnhof,* unterhalb der Stadtbefestigung (3).

Ab Mitte der 1850er Jahre richteten sich alle Interessen und Investitionen auf den Eisenbahnbau, und die Fabrikbautätigkeit stagnierte während dreier Jahrzehnte. 1875 plante die Stadt auf ihren Ländereien in der Gemeinde Aussersihl das *heutige Industriequartier.* 1882/83 sollte die Infrastruktur für das neue Industriequartier vollendet sein, da mit der Eröffnung der Gotthardbahn und mit der ersten Schweizerischen Landesausstellung ein industrieller Aufschwung erwartet wurde. Die Stadt stellte der Privatindustrie die Antriebskraft über eine vom Wasserwerk angetriebene Seiltransmission (11) zur Verfügung und baute gleichzeitig dem Limmatufer entlang eine Güterbahn. Als erste mittelgrosse Industriebetriebe siedelten sich Textilfärbereien an. 1885 plante der spätere Grossunternehmer Weidmann von Thalwil die erste industrielle Seidenstückfärberei der Schweiz, 1892 erfolgte der Bau der Wollfärberei Schütze, und an der Stelle des heutigen Migros-Hochhauses stand die Färberei Meyer. Als einzige der Färbereien existiert heute noch diejenige von Schoeller beim Hardturm (12). Von der Altstadt und von anderen Standorten zogen 1897 die Seifenfabrik Steinfels und 1912 die Schweizerischen Kohlensäurewerke ins Industriegebiet und liessen hier interessante Fabrik- und Verwaltungsbauten erstellen. Die Nahrungsmittelindustrie setzte sich mit den reich geschmückten Fabrikfassaden der Aktienbrauerei (heute Löwenbräu, 1897 nach den Plänen des «Feldschlösschen»-Architekten Zimmermann erbaut) und der Stadtmühle (7) werbewirksame Denkmäler.

Schliesslich übte das Industriequartier auch seine Anziehungskraft auf die um 1900 aufstrebende Maschinenindustrie aus. Ab 1894 verlegte Escher Wyss den ganzen Betrieb nach und nach ins Hard (13). In Bremgarten-Zufikon liess die Firma ein eigenes Elektrizitätswerk für die 500 Elektromotoren und die Werkbeleuchtung bauen. Das repräsentative Verwaltungsgebäude und die grosszügig gestalteten Alleen an der Hardstrasse fielen leider dem Fabrikausbau und dem Expressstrassenbau zum Opfer. In der kurzen Blüte der Zürcher Auto-Industrie entstanden im Industriequartier die Werke «Orion» und «Safir». Nach der baldigen Liquidation dieser Firmen gingen die Safir-Bauten an die Firma Zahnräder-Maag, während der Orion-Hallenbau von Séquin & Knobel den Besitzer mehrmals wechselte. Diese Gross- und Mittelbetriebe wurden durch zahlreiche Kleinbetriebe und Lagerhäuser ergänzt, die zum Teil in Mietskasernenblöcke integriert sind.

Als grossartigste Industriebetriebe liess die Stadt um die Jahrhundertwende den *Schlachthof* und das neue, kommunalisierte Gaswerk erbauen. Die Planer rechneten anfänglich mit einem Platzbedarf von je rund 10 Hektaren. Nach der Ablehnung der Standorte im Industriequartier arrondierte die Stadt zwei Betriebsareale 2,5 und 6 Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt, im mittleren Hard und in Schlieren. Über die Zentralisierung aller privaten Schlachtbetriebe in einem städtischen Schlachthof entspann sich eine Auseinandersetzung, die den Baubeginn bis 1903 verzögerte. Der 1909 fertiggestellte «luxuriöseste Schlachthof der Schweiz» umfasst eine eigene Industriegeleiseanlage, Plätze und Werkstrassen mit schönen Grünanlagen, Ställe, Schlachthallen, eine grosse Verbindungshalle (17), das Kühlhaus, das Maschinen- und Kesselhaus, Wohlfahrts-, Verwaltungs- und Portierbauten und auf dem Nachbarareal eine Trafostation. Für den Bau wurden die besten und modernsten Materialien verwendet wie Eisenbeton, hochwertige Keramik usw. Die grosszügige Anlage dient bis heute ihrem ursprünglichen Zweck, doch drängt sich in den nächsten Jahren ein grundlegender Umbau auf.



3

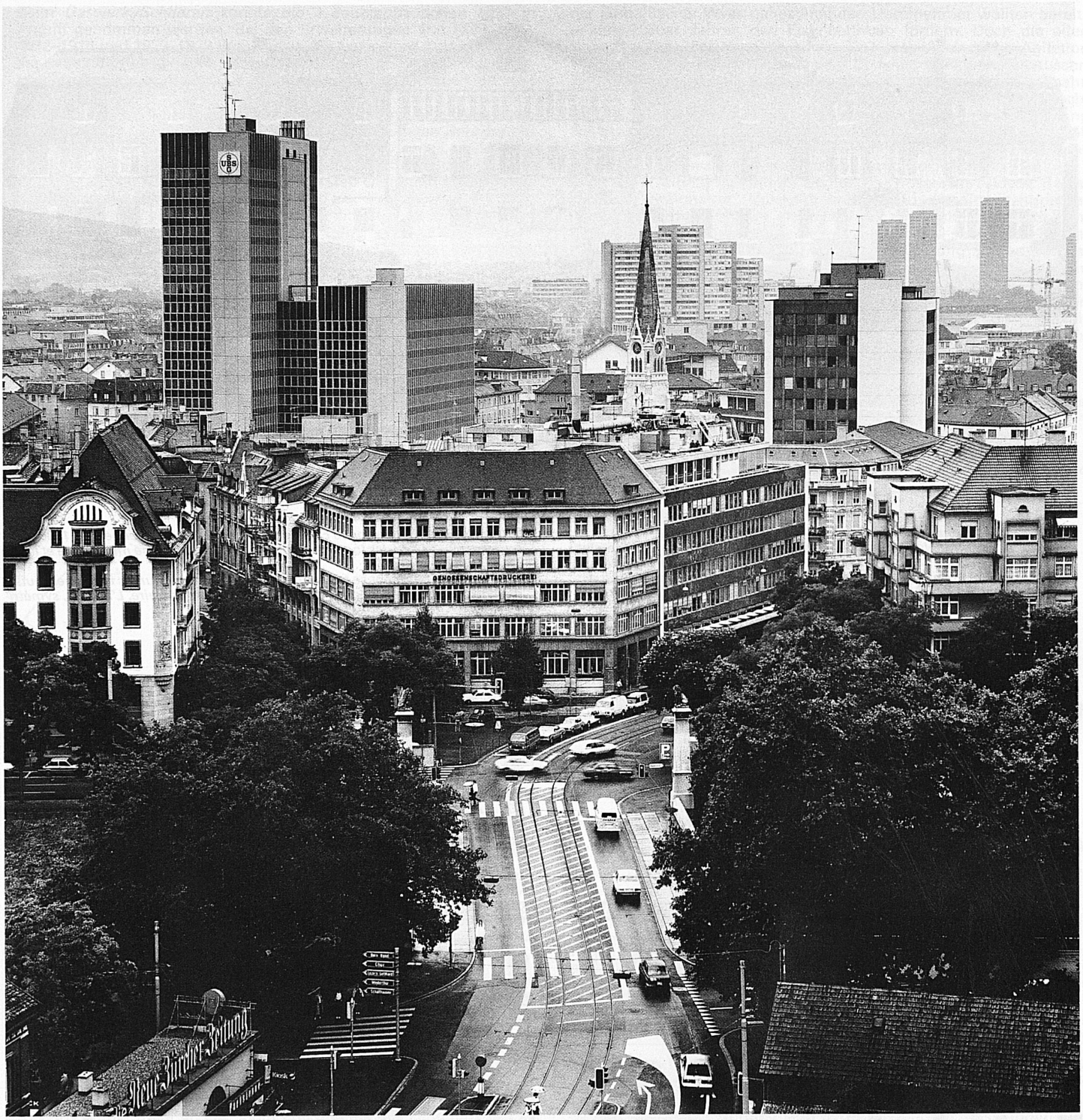
Das Bahnhofquartier von 1863. Der Bahnhofbau hatte eine völlige Umorientierung der Stadt zur Folge. Wo sich heute die Kaspar-Escher-Häuser und das Landesmuseum befinden, entstand nach 1850 eine Industriezone

Le quartier de la gare de 1863. La construction de la gare est à l'origine d'une nouvelle orientation de la ville. A l'emplacement actuel des bâtiments de l'entreprise Kaspar Escher et du Musée national s'étendait à partir de 1850 une très vaste zone industrielle

Il quartiere della stazione nel 1863. La costruzione della stazione mutò radicalmente l'assetto della città. Dopo il 1850 una zona industriale si sviluppò nel quartiere dove ora sorgono gli edifici Kaspar Escher e il Museo nazionale svizzero

The station quarter in 1863. The building of the station completely changed the planning of the town. An industrial zone came into being after 1850 where the Kaspar Escher buildings and the Swiss National Museum now stand

1 Neumühle, das obere Areal der Maschinenfabrik Escher Wyss; 2 Schlachthof; 3 Gaswerk; 4 Kornhalle; 5 Güterschuppen; 6 Bahnwerkstätten



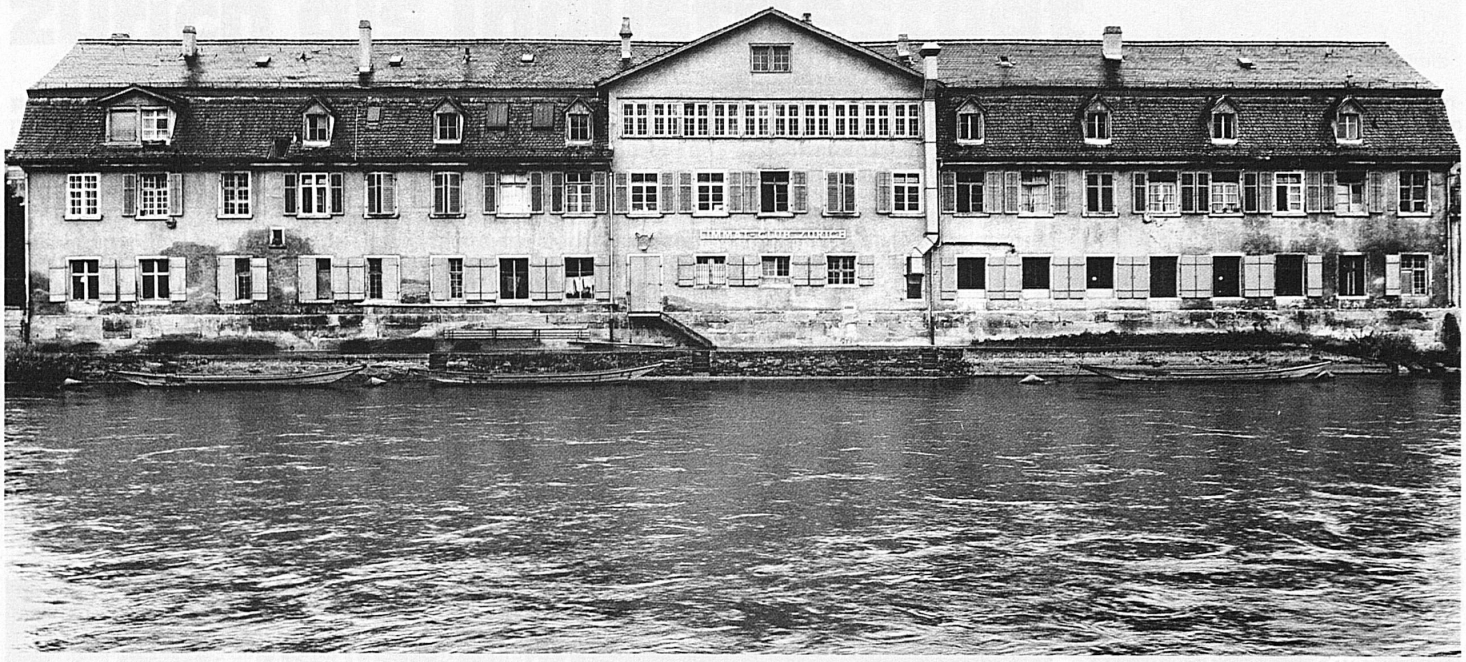
4

Die Stauffacherbrücke ist eines der Tore zum Arbeiterquartier Aussersihl, in das heute bereits die Geschäftscity eingedrungen ist; es wird dominiert von den Hochhäusern der Bankgesellschaft, des Lochergutes, vom städtischen Bürohochhaus und von den vier Hardautürmen

Le pont Stauffacher est une des portes d'entrée du quartier ouvrier d'Aussersihl, sur lequel empiète aujourd'hui la cité des affaires. Il est dominé par les hauts édifices de l'Union de Banque Suisse, du Domaine Locher, de la Municipalité, ainsi que par les quatre tours Hardau

Il ponte Stauffacher è una delle vie d'accesso al quartiere operaio di Aussersihl che oggigiorno è già stato invaso dalla city commerciale; il quartiere è dominato dagli alti edifici dell'Unione di Banche Svizzere, del Lochergut, dell'amministrazione cittadina nonché dai quattro palazzi di Hardau

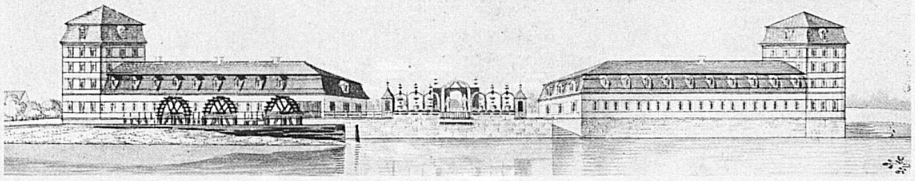
Stauffacher Bridge is one of the gates to the workers' quarter of Aussersihl, into which the business world of the city has already penetrated. It is dominated in this picture by the high-rise building of the Union Bank of Switzerland, the Lochergut complex, a tall office block belonging to the municipal authorities and the four towers of Hardau



5

5 Der Westtrakt der Esslingerschen Kattundruckerei von 1786 ist heute umgebaut und beherbergt Notwohnungen, eine Stadtküche und den Limmatclub.
6 Rechts von diesem Bau befand sich der Trockenturm für die bedruckten Tücher, links davon eine Gartenanlage, die die Verbindung zum Landgut des Fabrikanten herstellte. Symmetrisch zum Westbau stand der gleich ausse-

5 L'aile ouest de l'entreprise Esslinger d'impression d'indiennes, de 1786, transformée, abrite des logements provisoires, une cuisine municipale et le Club de la Limmat.
6 A droite du bâtiment se trouvait la tour de séchage pour les indiennes, puis à gauche un jardin qui conduisait au domaine du propriétaire. L'aile est, symétri-

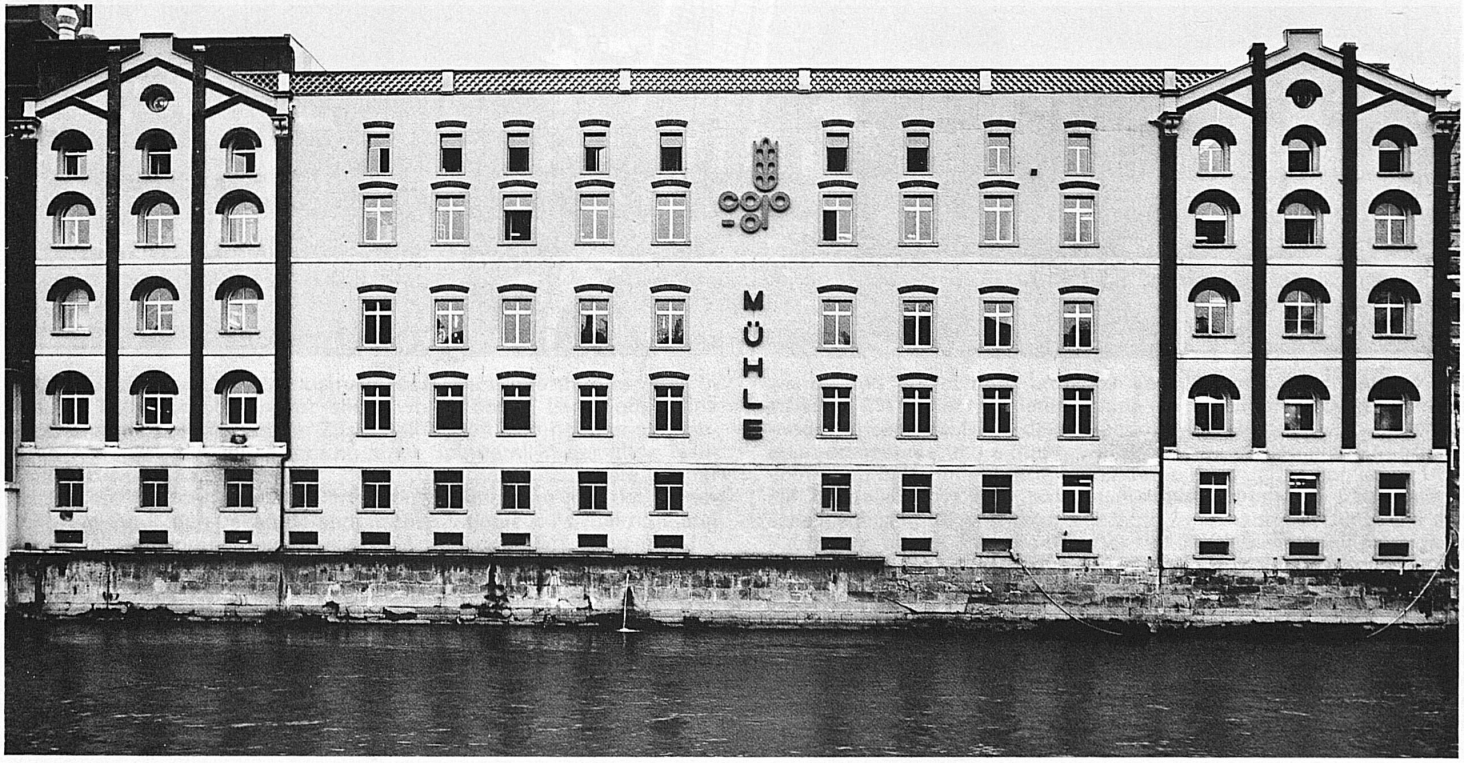


6

hende Ostbau mit den Wasserrädern. In dieser Manufakturanlage wirkte einst ein «Völkchen emsiger Arbeiter von 500 und mehr Köpfen».
7 Anstelle des Esslingerschen Ostflügels wurde 1896 die Stadtmühle errichtet, heute Coop-Mühle

que et tout à fait semblable à l'autre, abritait les roues hydrauliques. Plus de 500 ouvriers travaillaient autrefois dans cette manufacture.
7 Sur l'emplacement de l'aile est fut construit en 1896 le moulin municipal, qui est devenu de nos jours le moulin Coop

7



Beim *Gaswerk Schlieren* konnte die 1. Bauetappe schon 1897 in Angriff genommen werden. Bei den Erweiterungen von 1904–1908, 1912–1916 und 1929–1933 liessen sich der technische Fortschritt und die neuen Betriebsabläufe nicht mehr mit dem ursprünglich symmetrischen Industrieanlagenkonzept vereinbaren. Im Unterschied zum Schlachthof ist das Gaswerk keine Anlage aus einem Guss. Den Bauetappen und Funktionen entsprechend entstand eine Sammlung von Industriebauten, die von der historisch verkleideten Repräsentationsarchitektur bis zum offenen Aggregat reicht.
Die Anlage umfasst ausgedehnte Geleiseanlagen, Betonstrassenbrükken, die zentrale Fabrikstrasse mit dem ersten Ofen- und Kohlenhaus, den Apparate- und Reinigerhäusern und der Kraftzentrale mit dem Wasserturm (14), die Kokshalle (19), das Pionierbauwerk des zweiten Kohlenhauses aus Eisenbeton (20), die völlig schmucklosen Betontürme für die Kohlen- und die Koksaufbereitung und die heute verrostete und überwucherte Kammerofenanlage (23). Das grösste und bedeutendste Gaswerk der Schweiz ist seit der Umstellung auf Erdgas im Jahre 1974 zur grössten Industrieruine geworden. Während ein Teil der Räumlichkeiten heute umgenutzt und vermietet ist, mussten offene Produktionsbauten wegen Einsturzgefahr teilweise abgebrochen werden.

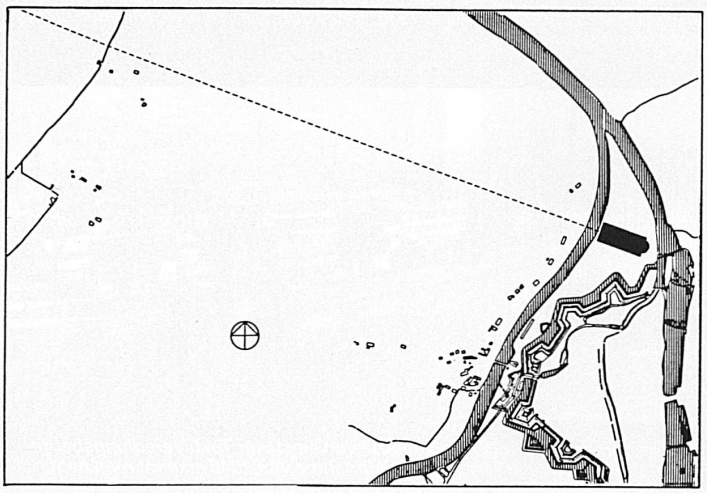
Die Zürcher Bahnhofanlagen: 8 Das schnurgerade Trasse der Spanischbrötlibahn durchs Sihlfeld und der ausserhalb des Bollwerks (Plan von 1818) 1846 erbaute Bahnhof. 9 Die heutige Ausdehnung der Bahnanlagen

Les installations de la gare de Zurich: 8 Le tracé rectiligne du chemin de fer dit «des petits pains d'Espagne» (Spanischbrötli) à travers le Sihlfeld, et la gare construite en 1846 hors des remparts (plan de 1818). 9 L'extension actuelle des installations ferroviaires

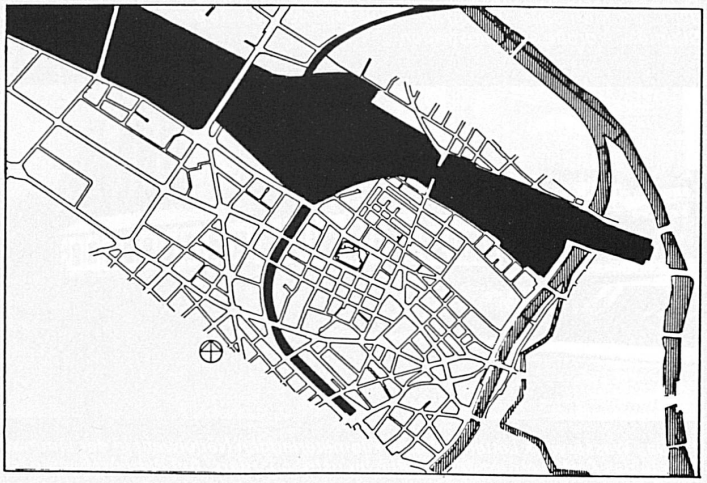
der Firma Escher Wyss nahestehenden Unternehmer wollten bereits in den 1830er Jahren den Eisenbahnbau fördern. Doch die alten Hoheitsrechte, die Wegzölle sowie eine technikfeindliche Agitation verzögerten den Eisenbahnbau in der Schweiz. Die durch das Aussersihl führende erste schweizerische Eisenbahn blieb eine Stichbahn zwischen Zürich und Baden und erhielt den Übernamen «Spanisch-Brötli-Bahn». Erst die Gründung des Bundesstaats und der Ausgang des Eisenbahnstreits zugunsten des Privatbaus ermöglichten ab 1855 den Bau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes. Die Triebfedern des Privatbahnbaus waren Gründergewinne und Höchstdividenden.
Unter der Führung von Alfred Escher als Grossratspräsident, Regierungsrat, Nationalrat, Nordostbahnpräsident, Kreditanstaltgründer und Gotthardbahnförderer errang Zürich eine Schlüsselposition im schweizerischen Eisenbahnnetz. Trotzdem konnte sich Alfred Escher in Zürich mit den Plänen für die Bahnhofverlegung an das Seeufer gegen die Bevölkerung nicht durchsetzen. Der neue Bahnhof musste deshalb am alten Standort in der – heute verkürzten – Hallenform gebaut werden. In der Gemeinde Aussersihl entstanden in der ersten Bahnbauetappe zwischen 1855 und 1867 der grosse Erddamm (28) für die Winterthurer Linie (heute Röntgenstrasse) und die Nordostbahnwerkstätten (heute Postbahnhof).

Gli impianti ferroviari di Zurigo: 8 Il tracciato rettilineo della «Ferrovia del pan di Spagna» attraverso la piana della Sihl e la stazione costruita nel 1846 oltre la cinta fortificata (piano del 1818). 9 L'attuale estensione degli impianti ferroviari

The railways of Zurich: 8 The dead straight line of the "Spanish Roll Railway" through Sihlfeld, and the station built in 1846 just outside the town fortifications (on a plan dating from 1818). 9 The area at present covered by station and tracks



8 9



5 L'ala occidentale delle manifatture Esslinger del 1786, dove veniva stampata la tela di cotone, è stata trasformata e ospita attualmente alloggi di fortuna, una mensa cittadina e i locali del club della Limmat.
6 A destra di questo edificio sorgeva la torre di essicazione dei tessuti stampati e, sulla sua sinistra, un giardino che immetteva alla residenza di campagna del fabbricante. In posizione simmetrica all'ala occidentale sorgeva il tratto orientale, di aspetto analogo, con le sue ruote idrauliche. Un tempo in questa manifattura trovava lavoro «una comunità di oltre 500 operai solerti».
7 Sul luogo dove si trovava il tratto est della manifattura Esslinger, nel 1896 venne costruito lo stabilimento molitorio cittadino che ora è di proprietà della Coop

5 The west wing of the Esslinger calico printing factory of 1786 has been converted to accommodate emergency flats, municipal kitchens and the Limmat Club.
6 The drying tower for the printed cloths formerly lay to the right of this building, to the left a garden which connected up to the estate of the factory owner. The east wing, symmetrically sited and of identical appearance, was equipped with waterwheels. A "tribe of busy workers comprising 500 souls and more" once went about their daily round in this factory.
7 The town mill, now the Co-op mill, was erected in 1896 to replace the east wing of the Esslinger factory

Das Schicksal der Färbereien und der Gaswerke ist beispielhaft für die gewaltige Umwälzung, die in diesem faszinierenden Industriegebiet stattfand und noch immer stattfindet. Die Citybildung verdrängt die Industrie immer mehr an den Stadtrand und auf das Land hinaus. Ein zentrumnaher Industriestandort nach dem anderen ist in diesem Jahrhundert verschwunden: Die Mühlestege und die Sihlkanalachse in der Altstadt, die Neumühle und das erste Industriequartier hinter dem Bahnhof, die Färbereien und ein Teil der zweiten Industriezone im heutigen Industriequartier. Neue Arbeits- und Absatzmarktstrukturen liessen die Textilindustrie als einst führende Branche untergehen. Energie wurde zunehmend importiert, und der technische Fortschritt überholte auch die einst modernsten Industrieanlagen. Die Industrialisierung tritt mit der gegenwärtigen technischen Revolution in eine neue Etappe. Alte Fabriken werden umgebaut, neue Industrieanlagen verdrängen Schrebergärten und landwirtschaftliche Anbauflächen im Limmattal.

Die Eisenbahnschlachten um Zürich

Die Industrialisierung rief auch eine Umwälzung im Transportwesen hervor, was die Mobilität steigerte und den Warenverkehr beschleunigte. Die Verstädterung war nicht mehr aufzuhalten. Vor allem die

Die durch die Demokraten erkämpften Gesetzes- und Verfassungsrevisionen förderten in den 1870er Jahren die Gründung von neuen Privatbahnen. Bis zu dieser zweiten schweizerischen Eisenbahnbauperiode konnte die Nordostbahn (NOB) verhindern, dass andere Privatbahnen in Zürich Bahnhöfe bauten. Die Vereinigten Schweizer Bahnen erreichten nach langen Prozessen lediglich das Mitbenützungsrecht für die Linie Zürich–Wallisellen. Nun ersuchte aber die gegen die Zürcher «Herrenbahn» gegründete Schweizerische Nationalbahn um Konzessionen für einen zweiten Zürcher Kopfbahnhof, der beim Hirschengraben viel näher am Stadtzentrum lag als der NOB-Bahnhof. Doch der «Eisenbahnkönig und sein Hof» verstanden es auch hier, den Anschluss der Nationalbahn an Zürich so lange zu verhindern, bis diese liquidiert werden musste. Als Resultat dieser und anderer Eisenbahnkriege entstanden im Sihlfeld die Linie der linksufrigen Seebahn und die Uetlibergbahn mit der Kopfstation Selnau (34). Die rechtsufrige Seebahn hingegen wurde nicht vollendet: Die NOB hatte nicht nur die Konkurrenzbahn, sondern auch ihre eigenen Linien mit neuen Bahnbauten derart stark konkurrenziert, dass sie 1878 die Bauarbeiten an allen nicht vollendeten Strecken einstellen musste. Die NOB-Aktien sanken von 670 Franken im Jahre 1871 auf 53 Franken im Jahre 1878. Die schweizerischen Eisenbahn-

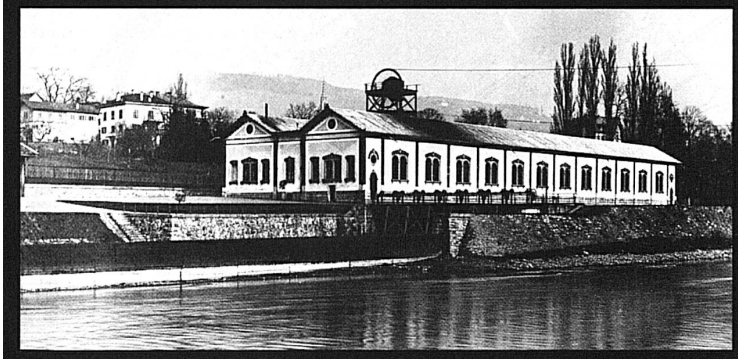
10

10 Hochkamine waren der Stolz der Industriellen; sie demonstrierten damit ihre hohen Investitionen für die Kessel- und Maschinenanlagen. Von diesem 1930 fotografierten Hochkaminwald existiert heute nur noch der Steinfels-Kamin rechts im Bild

10 Les hauts fourneaux étaient la fierté des industriels de l'époque. De la forêt des hauts fourneaux photographiés en 1930 ne subsiste plus que celui de Steinfels, à droite sur l'illustration

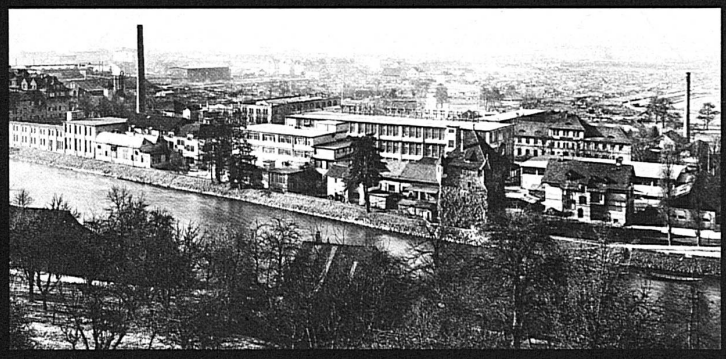
10 Le ciminiere erano l'orgoglio degli industriali. La foto del 1930 mostra una serie di ciminiere ora scomparse; è rimasta in piedi solo la ciminiera della ditta Steinfels, a destra nella foto

10 High chimney stacks were the pride of the early industrialists. This stand of chimneys was photographed in 1930; today only the Steinfels chimney on the right is still standing



11

11 Das Wasserwerk Letten mit dem kilometerlangen Nadelwehr in der Limmat bildete das Kraftzentrum des zweiten Industriequartiers. Auf dem Archivbild ist die Seiltransmission zu erkennen.



12

12 Die Färberei Schoeller ist der letzte von einst vier Textilveredlungsbetrieben des Industriequartiers. Auf der Aufnahme von 1940 erkennt man neben den Fabrikgebäuden den Hardturm aus dem 12. Jahrhundert.

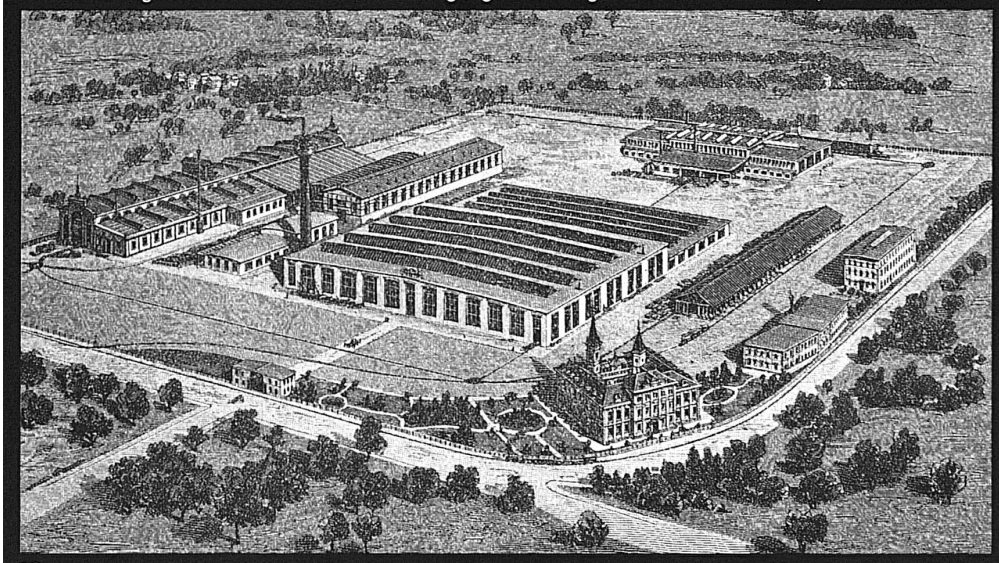
13 Die Maschinenfabrik Escher Wyss wurde 1894 an den heutigen Standort verlegt

Kesselschmiede
Schiffsmontage

Dynamogebäude der
elektrischen Kraftübertragung von Bremgarten

Giesserei

Spedition



13

Hammerschmiede/Dreherei
Schlosserei/Montage

Verwaltungsgebäude

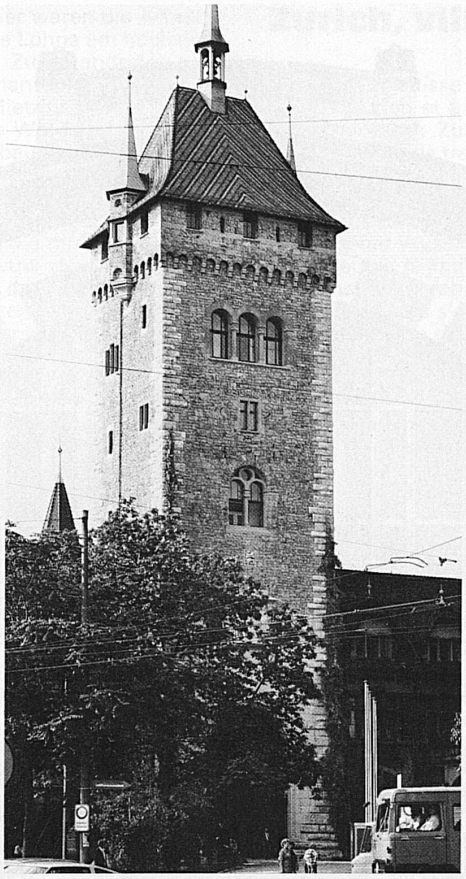
Modellschreinerei

11 L'usine de distribution des eaux de Letten formait le centre du deuxième quartier industriel. Sur cette photo d'archive, on peut distinguer le câble de transmission.
12 La teinturerie Schoeller est le dernier des quatre anciens établissements de transformation textile du quartier industriel. Sur ce cliché de 1940 on reconnaît, à côté de la fabrique, la vieille tour Hardturm du XIIe siècle.
13 Les Ateliers de constructions mécaniques Escher Wyss ont été transférés en 1894 à l'emplacement actuel

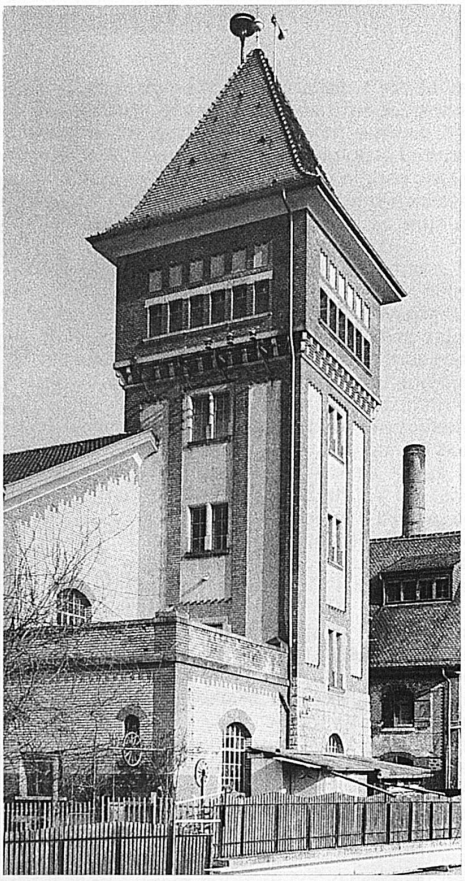
11 La centrale idrica di Letten era il centro energetico del secondo insediamente industriale. Nella foto d'archivio si vede la trasmissione a cavo.
12 La tintoria Schoeller è l'ultima delle quattro manifatture tessili che un tempo sorgevano nel quartiere industriale. Nella foto del 1940 si scorge accanto agli stabilimenti la torre del XII secolo (Hardturm).
13 Nel 1894 la fabbrica di macchine Escher Wyss venne trasferita nella sua sede attuale

11 Letten was the site of the water-power plant for the second industrial quarter. The rope transmission system is visible on this picture from the archives.
12 The Schoeller dyeworks is the last of the four textile finishing factories that were once located in the industrial quarter. The Hardturm, dating from the 12th century, can be seen on this photograph, taken in 1940, beside the factory buildings.
13 The Escher Wyss engineering works was moved to its present location in 1894

14



15



16

Während die letzten alten Stadttore geschleift wurden, liessen die Behörden um die Jahrhundertwende moderne Stadttürme für das Landesmuseum, den Schlachthof, das Elektrizitätswerk, das Gaswerk und das Albisgüetli-Schützenrestaurant errichten.
14 Der Wasserturm des Gaswerks. 15 Der Turm des Landesmuseums, der dem Stadttor von Baden nachgebildet ist. 16 Der «Hochspannungsmast» des Schlachthofs

Tandis que l'on démolissait les dernières portes de l'ancienne enceinte, on faisait construire au début du siècle des tours modernes pour le Musée national, les Abattoirs, l'usine électrique, l'usine à gaz et le Restaurant Albisgüetli.
14 Le château d'eau de l'usine à gaz. 15 La tour du Musée national, copiée sur l'ancienne porte de ville de Baden. 16 Le pylône des Abattoirs

Mentre le ultime vecchie torri d'accesso alla città venivano smantellate, le autorità negli anni fra i due secoli promossero la costruzione di moderne torri per il Museo nazionale, il macello comunale, l'azienda elettrica, l'officina del gas e per il ristorante dello stand di tiro all'Albisgüetli.
14 Il serbatoio idrico dell'officina del gas. 15 La torre del Museo nazionale che ricalca il modello della porta della città di Baden. 16 Il «traliccio dell'alta tensione» del macello

While the last of the old town gates were being demolished at the end of last century, the authorities were erecting modern towers for the Swiss National Museum, the abattoir, the electricity works, the gasworks and the restaurant at Albisgüetli.
14 The water tower of the gasworks. 15 The tower of the Swiss National Museum, a copy of the old town gatehouse in Baden. 16 The "pylon" of the abattoir

spekulationsverluste waren pro Kopf der Bevölkerung grösser als die französischen Kriegsreparationszahlungen nach dem Deutsch-Französischen Krieg.
Erst in den 1890er Jahren hatte sich die Wirtschaft vom grossen Eisenbahnkrach so weit erholt, dass den Privatbahnen der Weiterbau an ihren «Moratoriumslinien» zugemutet werden konnte. Zugleich entstanden in der beginnenden dritten Eisenbahnbauperiode neue Privatbahngesellschaften: die Sihltalbahn und 15 kleinere Tram- und Seilbahngesellschaften erstellten für die Stadt Zürich ein dichtes, aber unzusammenhängendes Nahverkehrsnetz. Einzelne dieser Gesellschaften wie die Limmattal-Strassenbahn gingen bald wieder ein, die anderen wurden zum grössten Teil im ersten kommunalisierten «Städtischen Strassenbahnbetrieb» Europas zusammengefasst. Die NOB vollendete den Bau der rechtsufrigen Seebahn nach einem völlig neuen Projekt, zu dem die grossartigen Viaduktbauten im Aussersihl gehören. Vor der ab 1902 eingeleiteten Verstaatlichung der grossen Privatbahnen verzögerte die NOB – trotz bundesrätlichen Ermahnungen – sämtliche weiteren Bauarbeiten. Lediglich das Lokomotivdepot F und der Güterbahnhof wurden noch unter dem Privatbahnregime ausgeführt. Die neuen Zentralwerkstätten (32) mussten die SBB erstellen. Bei dieser Industrieanlage handelt es sich, ähnlich wie bei Escher Wyss, um einen einheitlich geplanten Hallenkomplex. Nach der Vollendung der Werkstätten im Jahre 1910 ruhte die Hochbautätigkeit der SBB bis in die Zwischenkriegszeit, in der die Personen- und Rangierbahnhöfe vergrössert wurden. Gleichzeitig führten die SBB zusammen mit der Stadt die grossen Bauarbeiten für die Sihlkorrektur und die Verlegung der linksufrigen Seebahn in den Untergrund durch, was den Bau eines Wohn- und Geschäftsquartiers beim neuen Bahnhof Wiedikon ermöglichte. Mit Ausnahme der Badener Linie erhielten somit alle Zürcher Hauptbahnhofzufahrten eine unterirdische oder eine Viadukt-Führung: Zürich ist die tunnelreichste Stadt mit den längsten Viadukten der Schweiz. Wesentliche Mängel der Anlagen aus der Privatbahnzeit werden jedoch erst heute aufgrund des Gesamtplanes von 1954 behoben. Von den projektierten Bauten sind bis jetzt fertiggestellt: die Käferberglinie als zweite Verbindung zwischen dem Glatt- und dem Limmattal (35), der Rangierbahnhof Limmattal, die Flughafenlinie und verschiedene neue Rangier-, Güter- und Personenbahnhofanlagen. In diesem Rahmen wurden auch der Hauptbahnhof, der Güterbahnhof und das Lokdepot F vorbildlich renoviert. Die gewaltige, städtebaulich entscheidende Ausdehnung der Zürcher Bahnhofanlagen allein im Aussersihl geht aus den Plänen Abb. 8 und 9 hervor.

Die grosse Verstädterungswelle

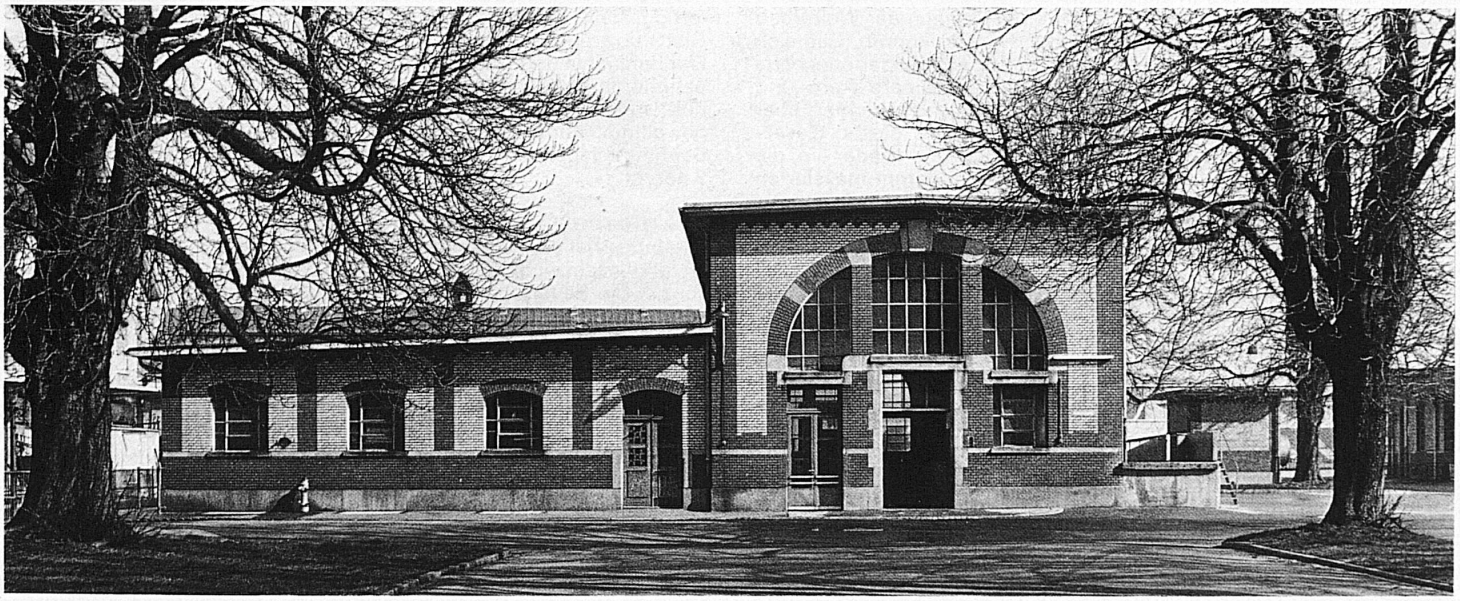
Die Industrialisierung und der Eisenbahnbau zogen eine Völkerwanderung nach sich, die zur grössten Verstädterung der Geschichte führte. Die Bevölkerung der ehemaligen Ackerbaugemeinde Aussersihl, die sich vom 17. auf das 18. Jahrhundert während 100 Jahren verdoppelt und in 60 Jahren bis 1840 noch einmal verzweifacht hatte, verzwanzigfachte sich in den sechs Jahrzehnten vor 1900! «Gross-Aussersihl oder Gross-Zürich?» hiess die ironische Frage vor der Eingemeindung im Jahre 1893, denn die Arbeitergemeinde zählte damals mehr Einwohner als die «zöpfische Altstadt». Zürich wäre heute eine Millionenstadt, wenn die zwischen 1893 und 1933 in die Limmatmetropole gewanderten verarmten Heimarbeiter und Bauern alle geblieben wären. Aber die Verdienstmöglichkeiten waren hier schlechter als ihr Ruf auf dem Lande: Im «Zürich der Belle Epoque» mussten die meisten ihr Auskommen als Näherinnen, Blumenmacherinnen, Bartpfleger, Dienstmädchen oder Laufburschen finden. An zweiter Stelle kamen die Bauarbeiter, und wer in der Fabrikindustrie

17

Der 1909 fertiggestellte städtische Schlachthof zählt zu den bedeutendsten Industrieanlagen Zürichs.
17 Die grosse Verbindungshalle ist vergleichbar mit der Halle des Zürcher Hauptbahnhofs von 1871. Sie ist 124,40 m lang, 17 m breit und 15,50 m hoch. In der Gestaltung der repräsentativen Hauptfronten mischen sich historische mit Jugendstilelementen.
18 In der Kleinviehhalle sind Sichtbackstein- mit Betonkonstruktionen kombiniert

L'abattoir municipal, dont la construction fut achevée en 1909, compte parmi les établissements industriels les plus importants de Zurich.
17 La grande halle est comparable à celle de la Gare centrale de 1871. Elle mesure 124,40 m de long, 17 m de large et 15,50 m de haut. La conception solennelle des façades principales réunit des éléments du style dit «historique» et de style moderne.
18 La halle pour le petit bétail allie des briques ajourées et des murs de béton

18



eine Arbeit fand, konnte zufrieden sein, denn hier waren die Arbeiter am besten organisiert und dementsprechend die Löhne am höchsten. Da jedoch die meisten von den 1,6 Millionen Zugewanderten kein Auskommen finden konnten, zogen 1,5 Millionen bald wieder weg. Denn gross war die Wohnmisere: Der hohen Mietzinse wegen mussten die Arbeiter häufig in eine bereits besetzte Wohnung einziehen. Die Spekulation rechnete mit Untermietern und baute deshalb vorwiegend 3-Zimmer-Wohnungen. Die Zürcher Wohnungserhebung im Jahre 1896 registrierte denn auch über 10 000 Wohnungen mit mehr als einer Haushaltung. Mehrfach belegte Zimmer und Betten waren häufig, in einigen Fällen standen pro Person nur 1,5 m^2 Zimmerfläche zur Verfügung. Vor der kurzen «grossen Bauwut» der Jahre 1889–1899, aus der 40 % der Zürcher Wohnhäuser des 19. Jahrhunderts stammen, wurden nur ausnahmsweise Arbeiterwohnungen, meist vier bis acht in einem freistehenden Wohnhaus, erstellt. Das Trinkwasser für die Haushaltungen wurde vielfach aus Sodbrunnen gewonnen, die sich oft in der Nähe der «Häuschenjauchengrube» befanden, was 1855 und 1867 die Verbreitung der Choleraepidemien förderte. Auf dem ganzen Stadtgebiet verloren damals 623 Menschen ihr Leben. Die Baugesetze von 1863 und 1893 enthielten Bestimmungen für die Kloakenreform, die jedoch nur für Neubauten galten. Noch im Jahre 1929 wurde das Fehlen von Kanalisationsanschlüssen bei Altbauten bemängelt. Vieles, das uns heute als selbstverständlich erscheint, entstand erst nach jahrzehntelangen Auseinandersetzungen und Verhandlungen, so die ganze «Stadt unter der Stadt» mit ihren Kanalisationsrohren, Frischwasser-, Gas-, Elektrizitäts- und Telefonleitungen ebenso wie die sozialen und kulturellen Einrichtungen. Die Aussersihler Schulklassen stiegen in den 1870er Jahren teilweise auf über 100 Schüler an, weil sich die verarmte Gemeinde nicht mehr Schulhäuser und Lehrer leisten konnte.
Die schlechten Lebensverhältnisse und die zunehmende Wohnungsnot führten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Gründung von Selbsthilfe-Konsumgenossenschaften, in der Hauptsache katholischen Sozialeinrichtungen, und von gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften.
Doch dies waren nur kleine Tropfen auf einen heissen Stein: 1880 wohnten in den Siedlungen der grössten gemeinnützigen Wohnbaugesellschaft «Aktienbauverein» 1,5 Prozent der Bevölkerung. Erst die genossenschaftliche Selbsthilfe führte in der Zwischenkriegszeit zur Erstellung von grossen gemeinnützigen Siedlungen. Im Jahrzehnt zwischen 1922 und 1932 war rund die Hälfte der Bautätigkeit von Staat und Gemeinde unterstützt. Um den ehemaligen Bahndamm an der Röntgenstrasse und im Sihlfeld entstanden grosse Quartiere mit genossenschaftlichen und kommunalen Wohnbauten, mit einheitlicher Bebauung, grossen, begrünten Hinterhöfen und Sozialeinrichtungen. – Nichts Neues für Zürich, aber neu im Arbeiterwohnungsbau, denn in der Altstadt waren bereits im 19. Jahrhundert die Luxuswohnhöfe Zentralhof, Kappelerhof, Rotes und Weisses Schloss entstanden. Die meisten Aussersihler Mietskasernenblöcke dieser Zeit hingegen sind gekennzeichnet durch eine wirre, teilweise schiefwinklige Strassenrandbebauung und durch enge oder durch Gewerbebauten verstellte Hinterhöfe.
Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war Aussersihl im wesentlichen überbaut. Die Bautätigkeit der letzten drei Jahrzehnte musste sich zwangsläufig auf Kosten der bereits bestehenden Bausubstanz oder auf Kosten der letzten Freiflächen entwickeln. Die City dehnte sich in das Arbeiterquartier aus und verdrängte Wohnungen. Die Wohndichte nahm ab, und allein der Kreis 4 verlor etwa 12 000 Einwohner. Gleichzeitig nahmen die Verkehrsimmissionen durch den Bau von Expressstrassen auf Kosten von grosszügigen Strassenachsen (Hardstrasse), Flussräumen und Grünanlagen (Sihlraum) zu, so dass die durch die technischen und sozialen Errungenschaften verbesserte Lebensqualität teilweise wieder zunichte gemacht wird.
Obwohl sich durch den geschilderten Verdrängungsprozess inzwischen auch in der sozialen Zusammensetzung des Quartiers viel verändert hat, behielten das Industriequartier und Aussersihl ausserhalb des Citybereiches den Charakter eines Arbeiterquartiers bis heute. Der Hauptversammlungsplatz der Aussersihler Arbeiterschaft, der Helvetiaplatz, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ausgebaut, und das 1910 an diesem Platz erbaute Volkshaus behält seine Bedeutung als ein Zentrum der gewerkschaftlichen, politischen und kulturellen Arbeiterbewegung.

Hans-Peter Bärtschi

Il macello comunale, portato a termine nel 1909, è uno dei più importanti impianti industriali di Zurigo.
17 Il grande atrio di collegamento ha dimensioni analoghe a quelle dell'atrio della stazione di Zurigo costruito nel 1871. Esso misura 124,40 m di lunghezza, 17 m die larghezza e 15,50 m in altezza. Sulla rappresentativa facciata principale si ritrovano elementi ispirati allo storicismo e al liberty.
18 Nel capannone riservato al bestiame minuto vi è una combinazione di costruzioni con mattoni esterni e altre in cemento

Zurich, ville industrielle

Bien que la Suisse soit un pays fortement industrialisé, c'est seulement à Zurich et à Bâle que se sont développées de grandes zones industrielles. A Zurich, un axe industriel comprenant surtout des manufactures de transformation a pris naissance le long de la Limmat dans le dernier quart du XVIIIe siècle. Des filatures mécaniques ont vu le jour au temps de l'Helvétique. Celle de Kaspar Escher, entre autres, s'est transformée en une usine de constructions mécaniques (aujourd'hui Escher Wyss) qui s'est établie derrière la gare de Zurich.
Mais depuis le milieu du siècle passé, pendant trois décennies, la construction de fabriques n'a plus progressé, l'intérêt du public et les investissements s'étant concentrés sur la construction ferroviaire. Le premier chemin de fer de Suisse – «le chemin de fer des petits pains d'Espagne» (Spanisch-Brötlibahn) – entre Zurich et Baden, inauguré en 1847, ne fut d'abord qu'une ligne d'antenne. Ce n'est qu'après la création de l'Etat fédéral et avec la décision de favoriser la construction de chemins de fer privés, que l'installation d'un réseau ferroviaire suisse cohérent fut possible, création qui fut stimulée par le bon rapport des parts de fondation et les dividendes élevés. Sous la direction d'Alfred Escher, surnommé «le roi des chemins de fer», Zurich acquit une position clé dans le domaine ferroviaire suisse. Le grand remblai de la ligne de Winterthour fut érigé de 1855 à 1867 à Aussersihl; les autres lignes passèrent aussi par ce quartier pour aboutir à la nouvelle gare de Zurich, construite en 1872 sur l'emplacement de l'ancienne.
On espérait que la création de la ligne du Gothard et l'Exposition nationale susciteraient un grand essor économique. En 1875, la Ville conçut le projet de l'actuel quartier industriel sur les terrains qu'elle possédait sur la commune d'Aussersihl. Elle mit la force motrice d'une usine hydraulique au service de l'industrie privée et construisit un chemin de fer pour les marchandises. Des teintureries s'installèrent dans le nouveau quartier, puis des fabriques de produits alimentaires. Enfin, en 1894, Escher Wyss y transféra aussi ses établissements. A côté de ces grandes entreprises, d'innombrables autres – petites et moyennes – vinrent s'y fixer. La Ville elle-même y installa vers la fin du siècle deux grands complexes industriels: les abattoirs et l'usine à gaz de Schlieren (qui forme aujourd'hui, après la conversion au gaz naturel, le plus grand site industriel en ruines que l'on puisse voir en Suisse).
L'industrialisation et la construction ferroviaire provoquèrent une vague de migrations intérieures, qui aboutit à la plus forte concentration urbaine que l'on ait connue en Suisse. La population de l'ancienne commune rurale d'Aussersihl, qui avait doublé en un siècle entre le XVIIe et le XVIIIe siècle, doubla une seconde fois en l'espace de soixante ans jusqu'en 1840, pour se multiplier ensuite par 20 jusqu'en 1900. Avant sa fusion avec Zurich en 1893, la commune ouvrière d'Aussersihl avait plus d'habitants que la Vieille Ville. Cette rapide croissance de la population déclencha une frénésie de construction: 40 % des immeubles locatifs de Zurich au XIXe siècle ont été construits entre 1889 et 1899. On vit surgir des casernes locatives aux conditions sanitaires précaires créées par des spéculateurs immobiliers. Il fallut attendre l'entre-deux-guerres pour que de grands ensembles locatifs fussent construits selon le principe coopératif et avec l'appui de la Municipalité.
Quand éclata la Seconde Guerre mondiale, Aussersihl était déjà presque entièrement construit. La construction ultérieure dut donc utiliser, soit des terrains déjà bâtis, soit les derniers espaces vacants. La Cité commerciale envahit aujourd'hui le quartier ouvrier au détriment des logements et elle refoule même de plus en plus l'industrie vers les faubourgs et vers la campagne.

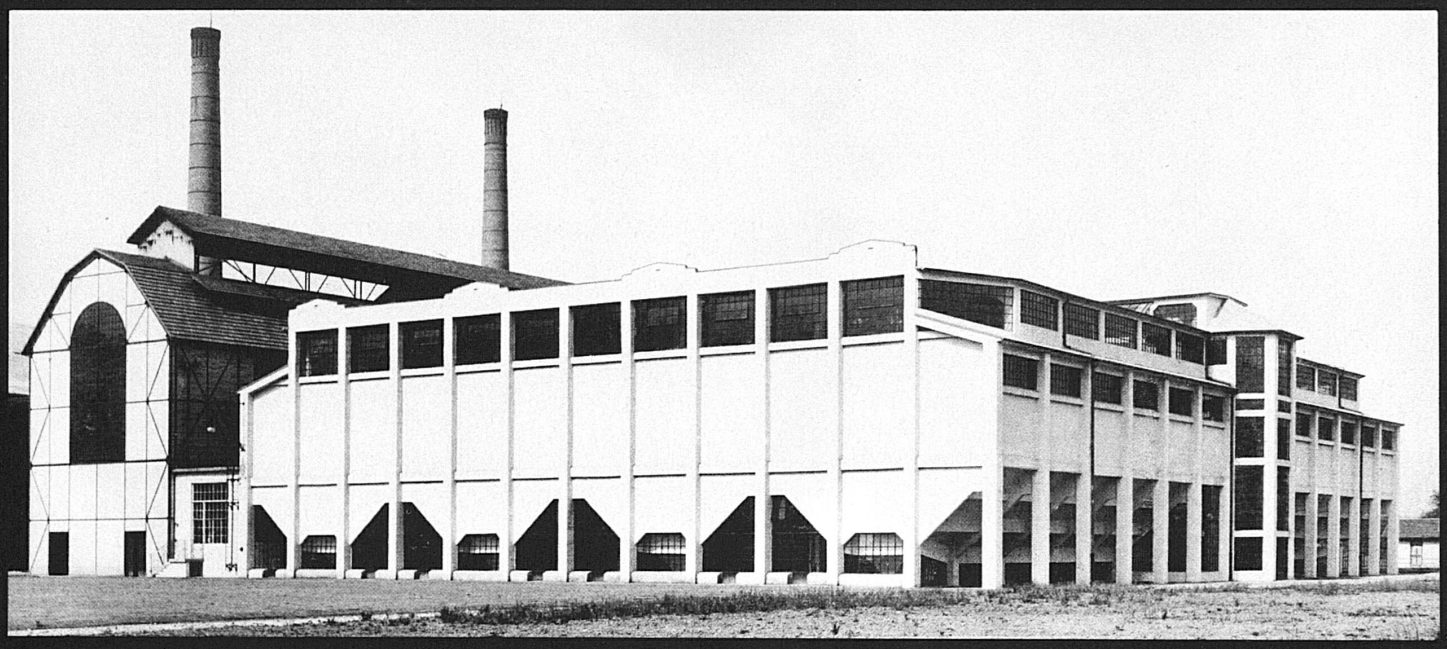
The municipal abattoir, completed in 1909, is one of Zurich's largest industrial plants.
17 The big connecting hall is comparable with the ticket hall of the main station of 1871. It is 124.4 metres long, 17 metres wide and 15.5 metres high. Elements of Historicism and Art Nouveau mingle in the design of the official-looking main fronts.
18 Brickwork is combined with concrete in the hall for hogs, sheep and goats

Im Gaswerk Schlieren steht die grösste einschiffige Eisenhalle der Schweiz aus dem 19. Jahrhundert. Sie wurde 1897 von der Landesausstellung in Genf nach Zürich transportiert und diente als Kokshalle

L'usine à gaz de Schlieren contient la plus grande halle métallique du XIXe siècle en Suisse. De l'Exposition nationale de Genève, elle fut transportée en 1897 à Zurich, où elle servait d'entrepôt pour le coke

Nell'officina del gas di Schlieren si trova il più vasto capannone ad una sola navata in struttura metallica della Svizzera che risale al XIX secolo. Esso venne trasportato nel 1897 dall'Esposizione nazionale di Ginevra a Zurigo dove trovò impiego quale deposito del coke

Schlieren gasworks has the largest iron-framed open hall built in Switzerland in the 19th century. It was transported to Zurich in 1897 from the National Exhibition in Geneva and was used for storing coke



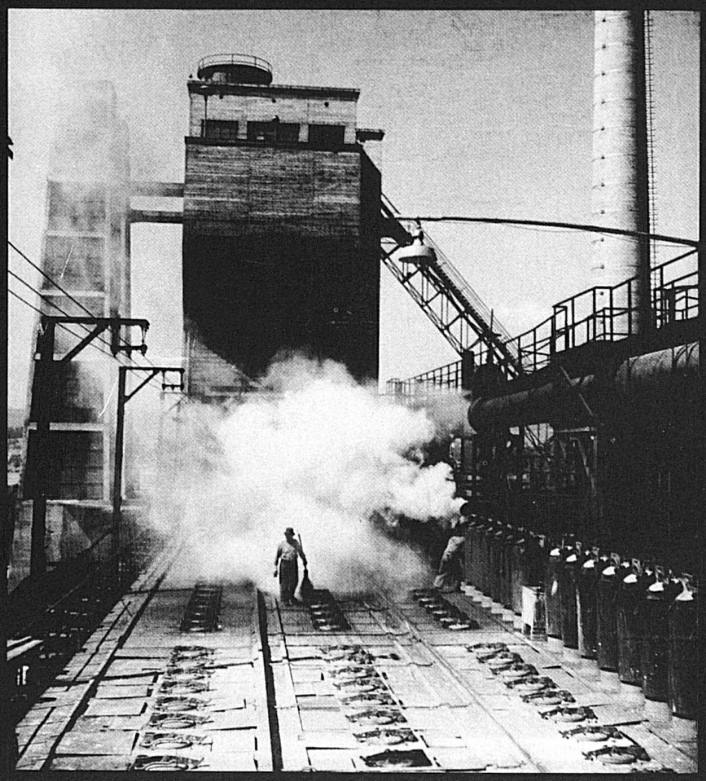
20

20 Das Kohlenhaus II im Gaswerk Schlieren gehört zu den frühesten unverkleideten Betonbauten Europas. Es wurde 1905–1908 von der Münchner Spezialfirma Rank erstellt und 1928–1930 teilweise umgebaut.
Die von der Firma Koppers 1929–1933 erstellten Kammerofenanlagen bildeten die zentralen Produktionsanlagen des Gaswerks.
Bilder aus der Betriebszeit: 21 die Kohlen-Füllebene; 22 die Koksausstossmaschinen.
23 Der heutige Zustand der Kammerofenanlage nach der Umstellung auf Erdgas.
24 An den Kammerofen schliesst das 1931 von der BAMAG gebaute offene Aggregat der Vorkühlanlage an

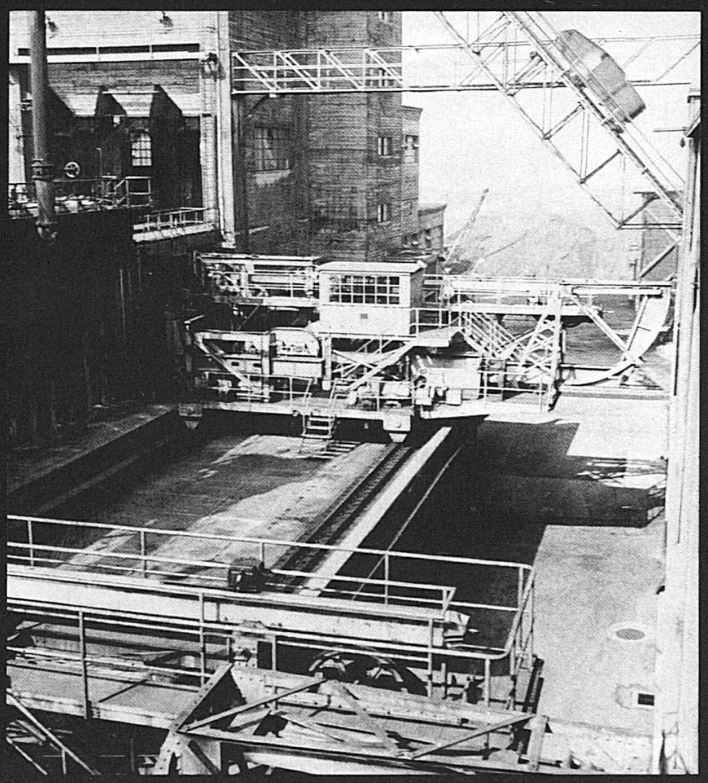
20 L'entrepôt de coke II de l'usine à gaz de Schlieren est un des premiers bâtiments de béton brut en Europe. Construit de 1905 à 1908 par l'entreprise Rank de Munich, il fut partiellement transformé entre 1928 et 1930.
L'installation de fours à chambres, construite de 1929 à 1933 par l'entreprise Koppers, formait le cœur du complexe de production de l'usine.
Photos de l'époque où l'usine était en service: 21 l'installation de remplissage de charbon: 22 les machines de débitage du coke.
23 Etat actuel de l'installation de fours à chambres après la reconversion au gaz naturel.
24 A l'installation de traitement du charbon est joint le bloc ouvert de réfrigération, construit en 1931 par BAMAG

20 Il capannone del carbone II dell'officina del gas di Schlieren è uno dei primi edifici costruiti in Europa con cemento senza rivestimento. Venne costruito negli anni 1905–1908 dalla ditta specializzata Rank di Monaco.
I forni a camere costruiti dal 1929 al 1933 dalla ditta Koppers erano gli impianti centrali di produzione dell'officina.
Foto scattate quando l'officina era ancora in attività: 21 l'impianto di carico del carbone; 22 la macchina sfornatrice del coke.
23 Lo stato attuale dei forni a camere dopo la riconversione imposta dal gas naturale.
24 Accanto ai forni a camere si trova l'aggregato aperto dell'impianto di preraffreddamento costruito nel 1931 dalla BAMAG

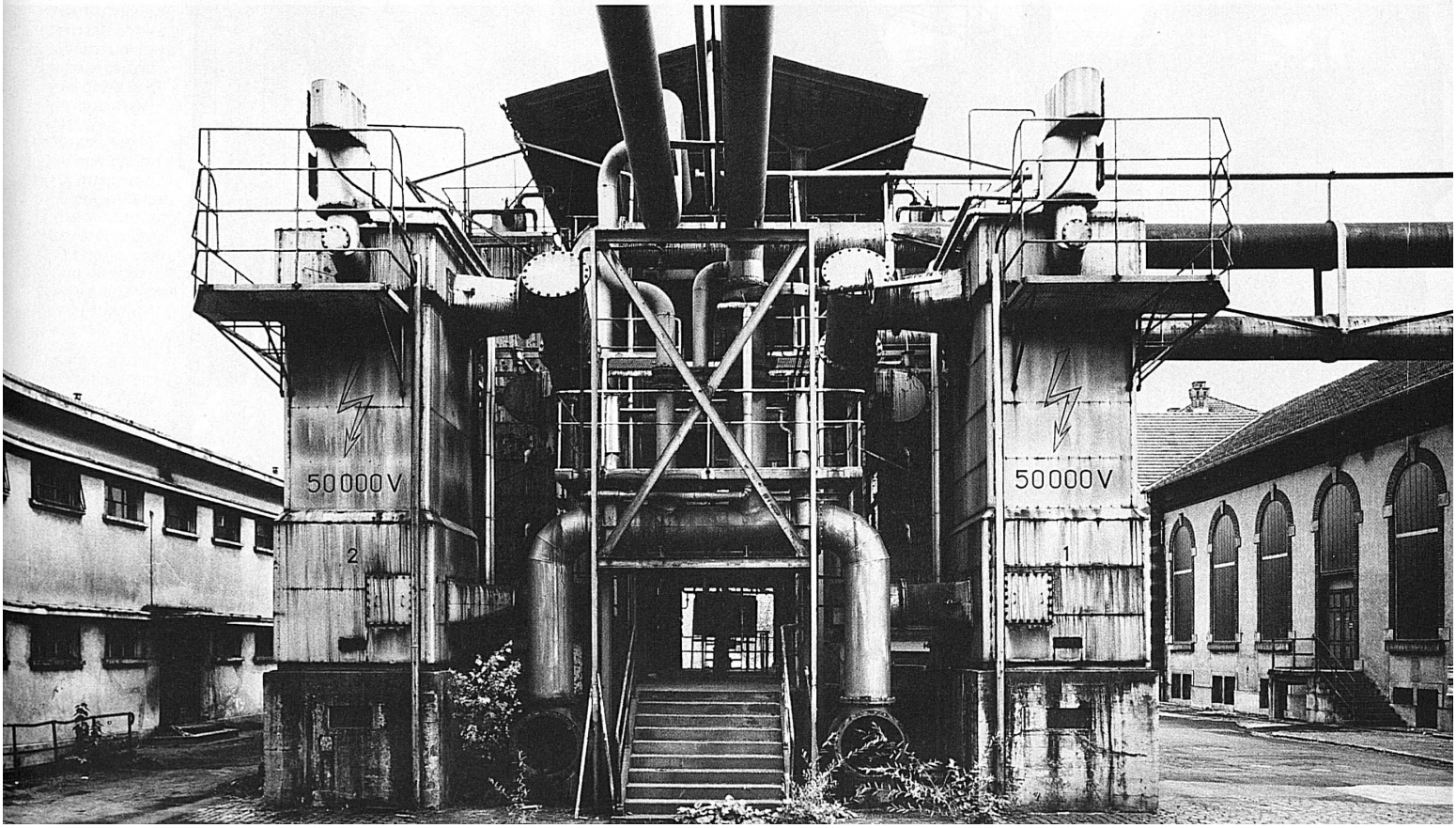
20 Coal House II in Schlieren gasworks was one of Europe's first unplastered concrete buildings. It was erected in 1905–1908 by Rank of Munich, a firm specializing in this work, and underwent alterations in 1928–1930.
The retorts constructed by the Koppers company in 1929–1933 were the central production unit of the gasworks.
Pictures from the days when the gasworks was still in operation: 21 the coal charging level; 22 the coke pushers.
23 The present condition of the retorts now that the supply system has been converted to natural gas.
24 Next to the retorts stands an open pre-cooling plant erected by BAMAG in 1931

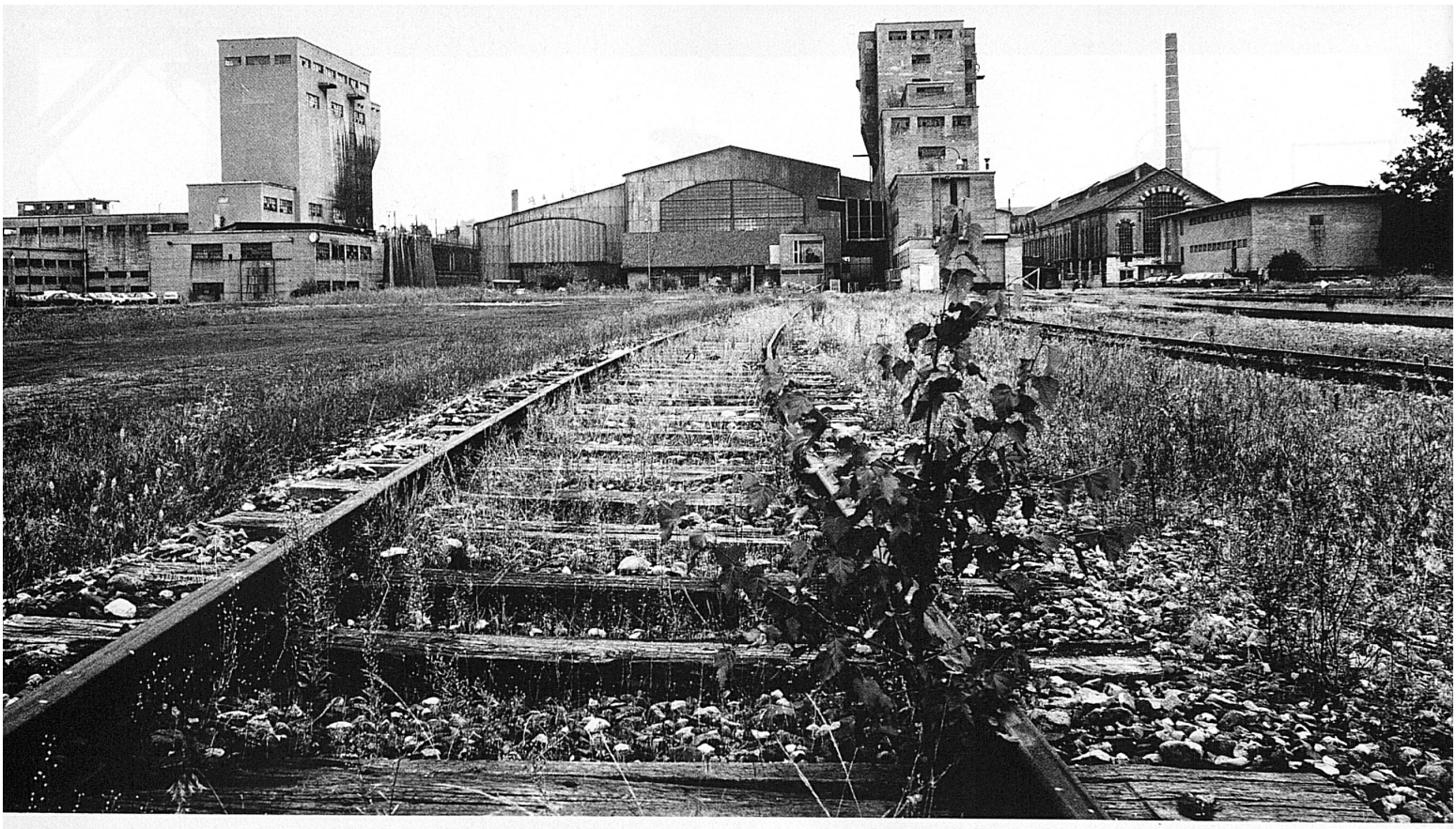


21



22


50000V
2
50000V
1



25/26

Ruinenromantik im Gaswerk Schlieren. Stark dezimiert ist die Kohlen- und Koksaufbereitungsanlage: die Schrägaufzüge, Kokstürme und der Hochkamin wurden nach der Stillegung 1974 gesprengt.
Die Gasometer, Wahrzeichen des Gaswerks, sind bis zu 60 m hoch. Sie werden zusammen mit den modernen Hochdruck-Kugelbehältern weiterhin für die Speicherung von Erdgas benützt

Romantisme des ruines sur le site de l'usine à gaz de Schlieren. L'installation de traitement du charbon et du coke a été fortement dégarnie: les convoyeurs inclinés, les silos de coke et le haut fourneau ont été dynamités après la fin de l'exploitation en 1974.
Les gazomètres, emblèmes de l'usine, atteignent une hauteur de 60 mètres. Ils continuent à être utilisés pour le stockage du gaz, de même que les réservoirs sphériques à haute pression

Romantiche rovine nell'officina del gas di Schlieren. L'impianto di trattamento del carbone e del coke è stato sensibilmente alienato: gli elevatori inclinati, le torri del coke e la ciminiera vennero fatti saltare in aria nel 1974 dopo la disattivazione degli impianti.
I gasometri, veri simboli dell'officina del gas, misurano fino a 60 m di altezza. Assieme ai moderni serbatoi sferici ad alta pressione, essi vengono ulteriormente impiegati per lo stoccaggio del gas naturale

The romance of ruins in Schlieren gasworks. Little remains of the coal and coke treatment plant; the inclined conveyors, coke towers and the chimney were blown up when the plant was put out of service in 1974.
The gasometers, the chief landmark of the gasworks, are up to 60 metres high. They are still used, in addition to the high-pressure spherical tanks, for storing natural gas

28

28 Zehn Jahre nach der 1846 erbauten Bahnlinie Zürich–Baden wurden der grosse Erddamm, die Limmatbrücke und der Tunnel der Zürich–Winterthur–Bodensee-Linie erstellt

28 Le grand remblai, le pont sur la Limmat et le tunnel de la ligne de chemin de fer Zurich–Winterthour–lac de Constance furent construits dix ans après la ligne Zurich–Baden de 1846

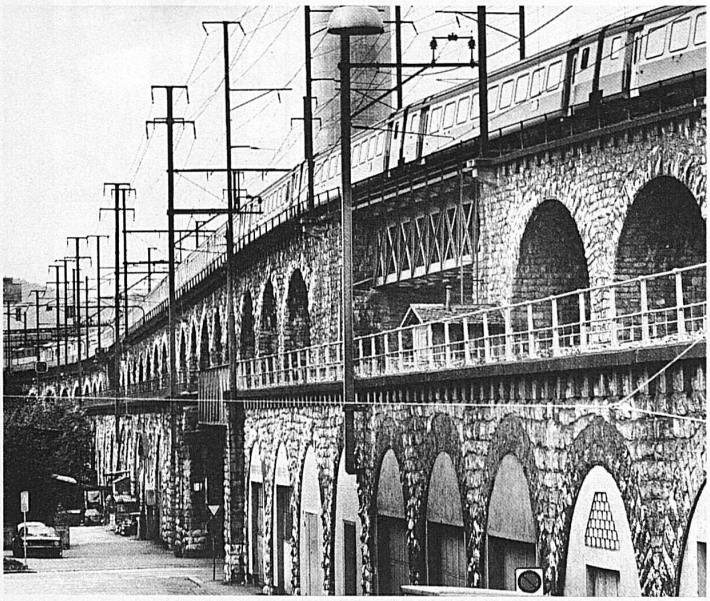
29 1894 ersetzte die Nordostbahn den Erddamm durch Viaduktbauten, die gleichzeitig der Einführung der rechtsufrigen Seebahn in den Kopfbahnhof dienten. Insgesamt wurden 100 steinerne Gewölbe und 35 Stahlbrücken gebaut

29 En 1894, le Chemin de fer du Nord-Est remplaça le remblai par des viaducs, qui servirent également à relier le chemin de fer de la rive droite du lac avec la gare terminale. Il fallut construire au total 100 voûtes en pierre de taille et 35 ponts métalliques

30 Um eine ungehinderte städtebauliche Entwicklung des Industriequartiers zu ermöglichen, wurden sämtliche geplanten Strassenzüge mit Parallelfachwerkträgern überbrückt. Oben im Bild die Brücke der Winterthurer Linie über die Limmatstrasse, darunter – zur Zeit der Aufnahme leider eingerüstet – die Brücke der rechtsufrigen Seebahn

30 Pour permettre un développement urbanistique sans obstacle du quartier industriel, tout le treillis de rues parallèles en projet fur enjambé par des ponts

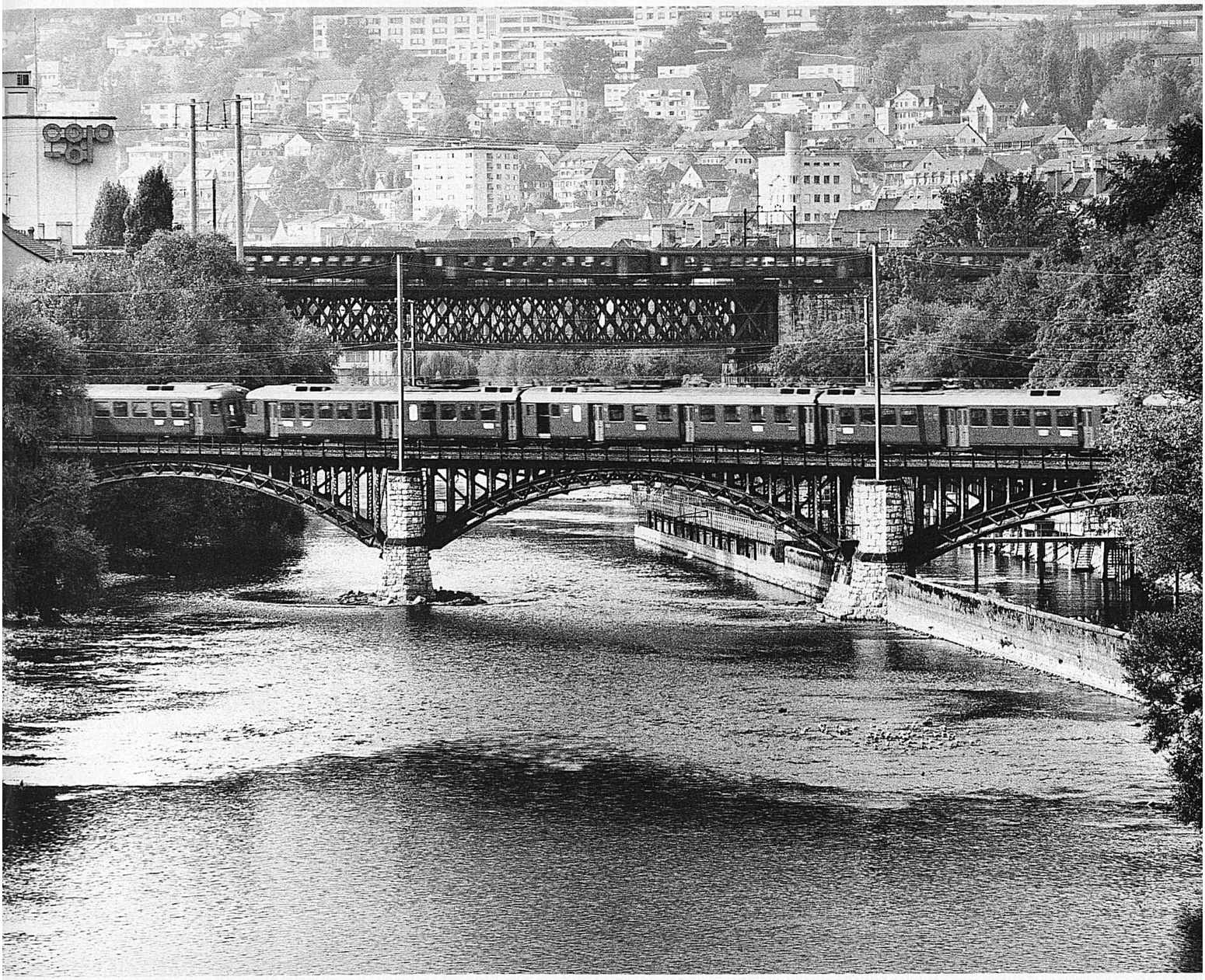
29



30

◀ *28 Dieci anni dopo l'apertura della linea ferroviaria Zurigo–Baden, avvenuta nel 1847, vennero costruiti il grande terrapieno, il ponte sulla Limmat e il tunnel della linea Zurigo–Winterthur–Lago di Costanza.*
29 Nel 1894 la Ferrovia del Nord-Est costruì al posto del terrapieno una serie di viadotti che permisero il raccordo alla stazione di testa della linea ferroviaria sulla sponda destra del lago. Complessivamente vennero costruite 100 arcate di pietra e 35 ponti in acciaio.
30 Per non ostacolare lo sviluppo urbanistico del quartiere industriale, tutte le strade progettate vennero scavalcate medianti manufatti parallelli con armatura reticolare

28 The Zurich–Baden line was constructed in 1846; ten years later the big embankment, the Limmat bridge and the tunnel of the Zurich–Winterthur–Lake of Constance line were completed.
29 In 1894 the Northeastern Railway replaced the embankment by viaducts which also served to bring the line from the right-hand shore of the lake into the terminal station. A hundred stone arch bridges and 35 steel bridges were erected in all.
30 All the streets planned in the area were bridged over with parallel lattice girders so as to permit the unhindered development of the industrial quarter



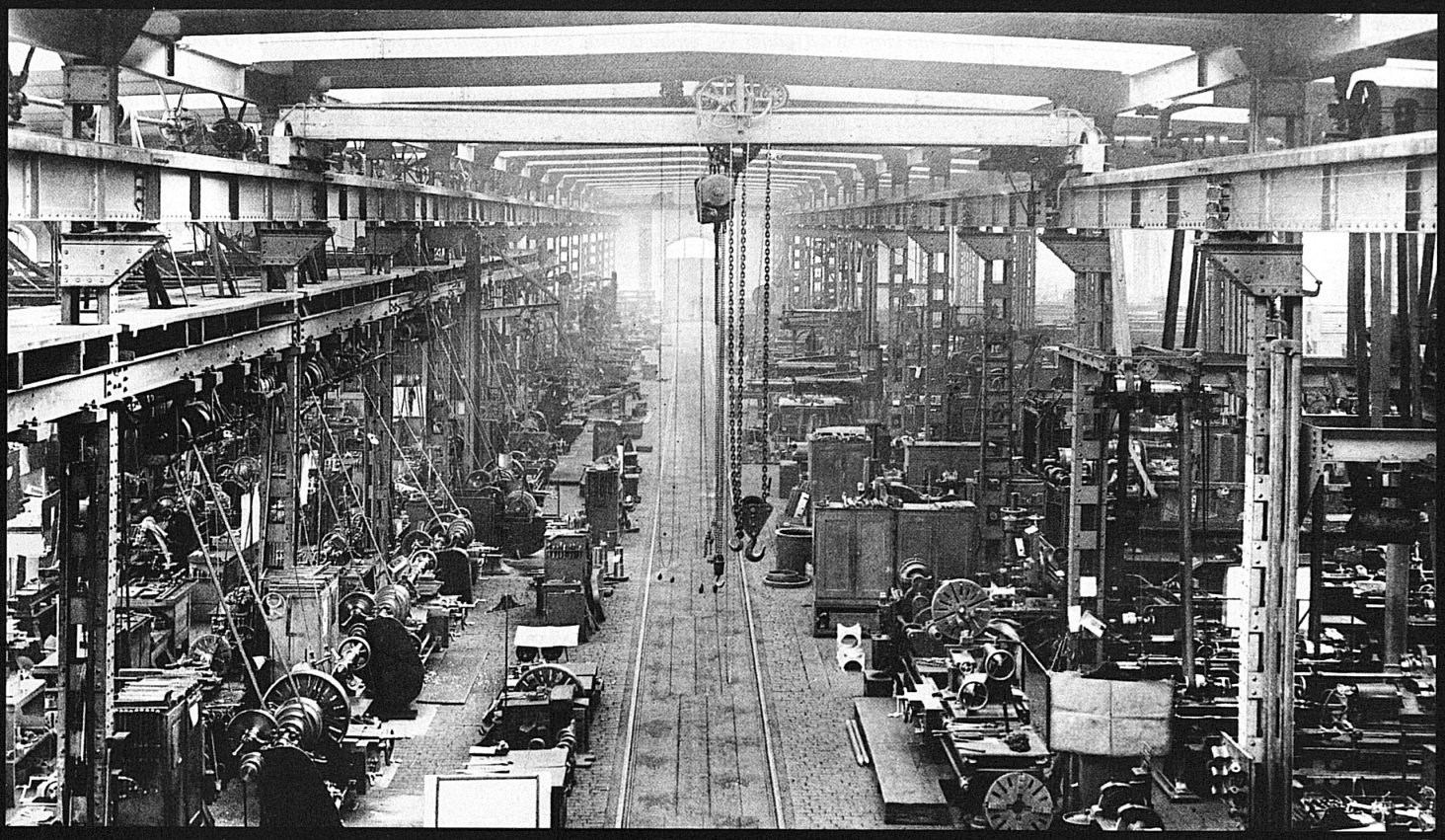
31

Der Limmatlauf unterhalb des Kraftwerks Letten bildet einen schönen industriellen Flussraum. Über die Wipkingerbrücke verkehren die Züge Richtung Winterthur, Schaffhausen und Zürcher Oberland, auf der Fachwerkbogenbrücke überqueren Vorortszüge der rechtsufrigen Seebahn die Limmat und den Lettenkanal

Le cours de la Limmat en aval de l'usine de Letten forme un bel espace fluvial voué à l'industrie. Sur le pont de Wipkingen passent les trains en direction de Winterthour, de Schaffhouse et de l'Oberland zurichois et, sur le pont à arches métalliques, les trains de banlieue de la rive droite du lac, au-dessus de la Limmat et du canal Letten

Il corso della Limmat, a valle della centrale di Letten, forma un paesaggio fluviale di carattere industriale non privo di fascino. Sul ponte di Wipkingen transitano i treni in direzione di Winterthur, Sciaffusa e dell'Oberland zurighese; i treni suburbani provenienti dalla sponda destra del lago superano la Limmat e il canale di Letten sul ponte ad archi con armatura reticolare

The course of the River Limmat below Letten Power Station forms a typical industrial landscape. Trains to Winterthur, Schaffhausen and the Zurich Oberland cross the Wipkingen bridge, while local trains running along the right-hand shore of the lake negotiate the River Limmat and Letten canal by way of the arched iron bridge



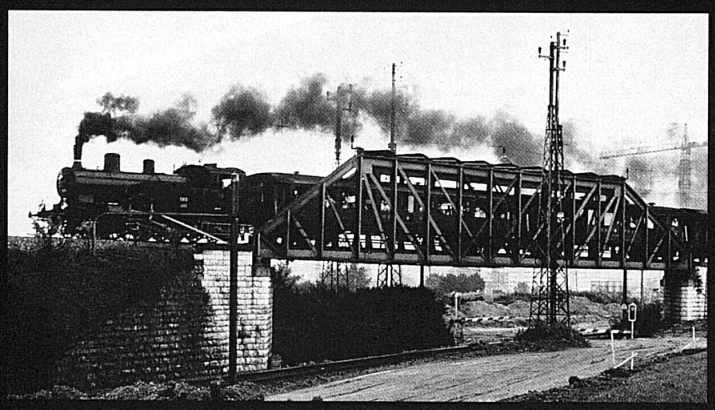
32

Blick in die Werkzeugmaschinenhalle der SBB-Hauptwerkstätte, noch zur Zeit des Transmissionsantriebs, zirka 1930. Die Werkstätte war 1910 von den aus der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen hervorgegangenen Schweizerischen Bundesbahnen im äussersten Bereich der Zürcher Rangieranlagen gebaut worden

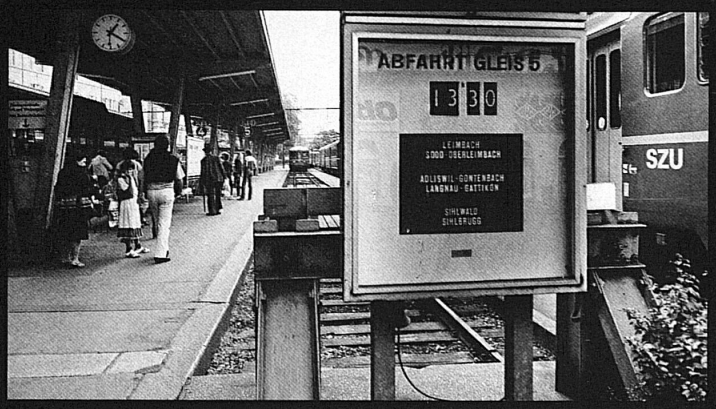
Vue de la halle des machines-outils des Ateliers centraux CFF, au temps de la transmission par câble, vers 1930. Les ateliers avaient été construits en 1910 à l'extrémité des voies de triage de Zurich par les Chemins de fer fédéraux, qui venaient de succéder aux chemins de fer privés nationalisés

Sguardo nella sezione delle macchine utensili delle Officine centrali delle FFS; la foto risale al 1930 circa, allorché era ancora in funzione il sistema di trasmissione a fune. Le officine furono costruite nel 1910 alla periferia degli impianti di manovra della stazione di Zurigo per conto delle Ferrovie Federali Svizzere sorte dalla nazionalizzazione delle principali ferrovie private

A view of the machine-tool hall in the main workshops of Swiss Federal Railways around 1930, when a transmission system was still in use. The workshops had been built on the edge of the Zurich marshalling yards in 1910 by Swiss Federal Railways, which had been created by the nationalization of the big private railways



33



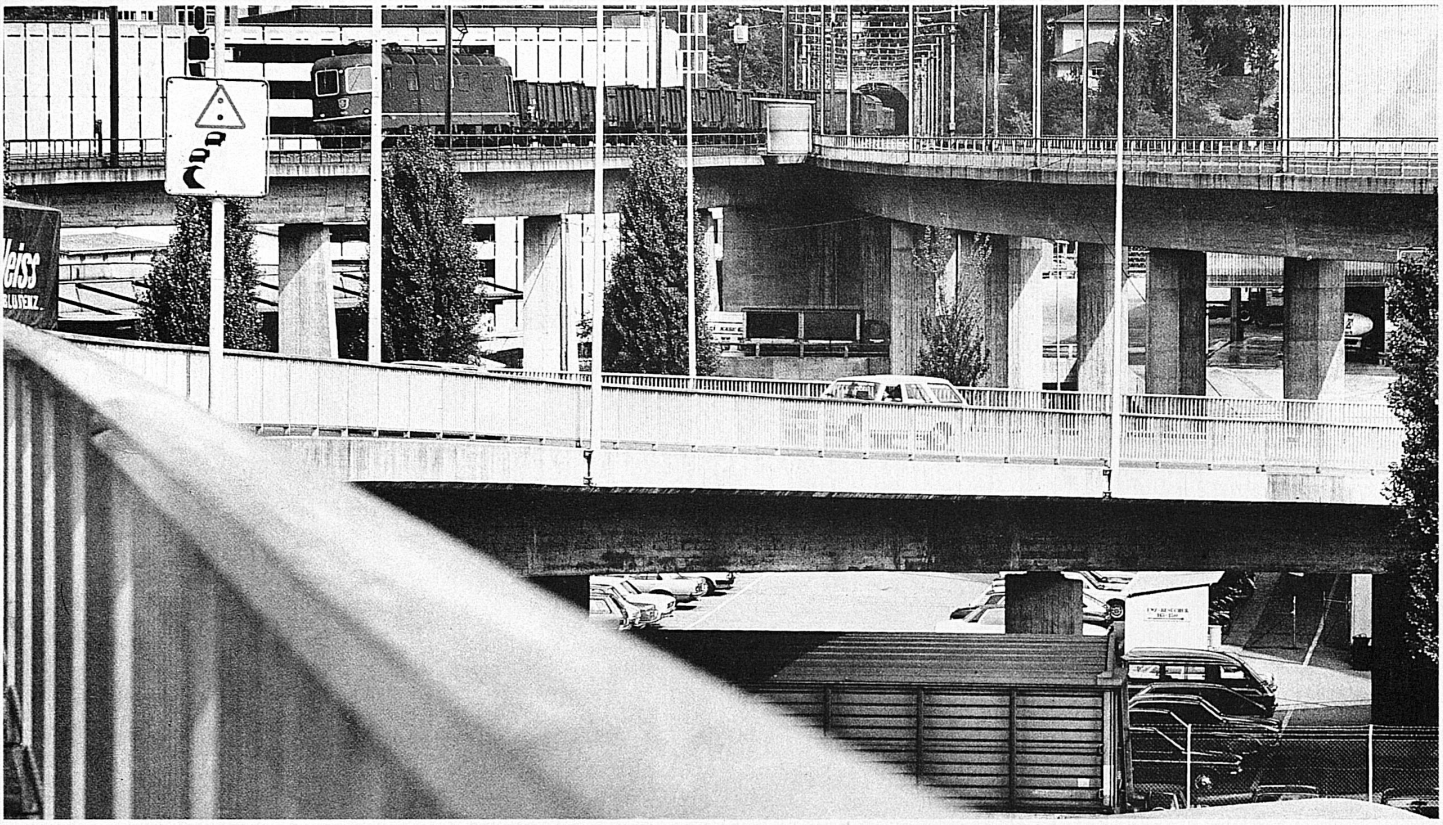
34

33 In der zweiten schweizerischen Eisenbahnbauperiode verhinderte die Nordostbahn den Bau weiterer Kopfbahnhöfe in Zürich. Die Nationalbahn musste über diese Brücke, die 1877 bis 1978 bei Seebach stand, vor den Toren der Stadt rechtsumkehrt machen.
34 Ganz unscheinbar ist der 1874 als Provisorium erstellte zweite Kopfbahnhof von Zürich, der Bahnhof Selnau, der zuerst die Uetlibergbahn und später die Sihltalbahn aufnahm. Pläne für eine Weiterführung dieser Linien in den Hauptbahnhof werden zurzeit studiert

33 Dans le seconde période de construction des chemins de fer suisses, le Chemin de fer du Nord-Est s'opposa à la construction d'autres gares terminales à Zurich. Le chemin de fer national devait, aux portes mêmes de la ville, faire demi-tour par le pont qui subsista à Seebach pendant un siècle, de 1877 à 1978.
34 La gare de Selnau, deuxième gare terminale de Zurich aménagée à titre provisoire en 1874, est d'aspect très modeste. On étudie en ce moment un projet pour la relier à la Gare centrale

33 Nella seconda fase di sviluppo della rete ferroviaria svizzera, la Ferrovia del Nord-Est si oppose con successo alla costruzione di altre stazioni di testa a Zurigo. Per questo motivo le composizioni della Ferrovia nazionale dovevano fare dietro front alle porte della città, improntando questo ponte costruito nel 1877 a Seebach e rimasto in piedi fino al 1978.
34 La seconda stazione zurighese, di modeste proporzioni, è quella di Selnau che venne concepita come soluzione provvisoria; inizialmente servì da capolinea della linea dell'Uetliberg e più tardi anche della ferrovia della Sihltal

33 In the second period of Swiss railway construction the Northeastern Railway prevented the siting of additional railway terminuses in Zurich. The National Railway had to turn back to the right over this bridge, which stood near Seebach from 1877 to 1978, before reaching the town.
34 Zurich's second railway terminus, that of Selnau, constructed as a temporary measure in 1874, is wholly unprepossessing. It was initially the town end of the line on to the Uetliberg, and later that of the line into the Sihl Valley. Plans for continuing these lines to the main station are at present on the table



35

Im Rahmen eines Generalplanes werden seit 1958 die zum grössten Teil noch aus der Privatbahnzeit stammenden Bahnanlagen vollständig erneuert. Die Käferberglinie mit dem zweiten Oerlikoner Tunnel erspart den Güterzügen nach der Ostschweiz die Spitzkehre im Hauptbahnhof. Der zweite Ast dieser Linie, der zurzeit gebaut wird, führt in den Hauptbahnhof und entlastet die alte Oerlikoner Linie – eine Voraussetzung für die Einführung des neuen Reisezugskonzepts

Les installations ferroviaires, qui datent pour la plupart de l'époque des chemins de fer privés, ont été complètement rénovées dans le cadre d'un plan général à partir de 1958. La ligne du Käferberg, avec le second tunnel d'Oerlikon, épargne aux trains de marchandises vers la Suisse orientale de faire un crochet par la Gare centrale en cul-de-sac. Le second embranchement de cette ligne, qui est en construction en ce moment, conduit à la Gare centrale et décharge l'ancienne ligne d'Oerlikon, conformément à la nouvelle conception qui régit dès 1982 le trafic des voyageurs

Nel quadro di un piano generale, dal 1958 è in corso il rinnovamento completo degli impianti ferroviari che risalgono in gran parte ancora al periodo delle società private. La linea del Käferberg, con il secondo tunnel di Oerlikon, permette ai treni merci di proseguire per la Svizzera orientale senza affrontare la manovra a regresso nella stazione centrale. Il secondo ramo di questa linea, attualmente in costruzione, conduce alla stazione centrale; essa permetterà di alleggerire la vecchia linea di Oerlikon

The complete rebuilding of the railway installations, most of which date back to the days of the private rail companies, has been going on in the framework of an overall plan since 1958. The Käferberg line with a second tunnel in Oerlikon saves goods trains to Eastern Switzerland the time-consuming turnround in the main station. The second branch of this line is being built at present; it leads to the main station and will relieve the old Oerlikon line. This is an essential prerequisite for the introduction of a new passenger-train timetable that is at present in the planning stage

Zurigo, città industriale

Malgrado che la Svizzera sia un paese altamente industrializzato, solo a Zurigo e a Basilea si sono sviluppati grandi centri industriali. Nell'ultimo quarto del XVIII secolo, a Zurigo prese consistenza un'asse industriale lungo la Limmat, soprattutto nel settore delle manifatture di lavorazione e nobilitazione dei tessili. Ai tempi della Repubblica Elvetica vennero installate filande meccaniche. Dalla filanda fondata da Kaspar Escher sorse una fabbrica di macchine – l'attuale ditta Escher Wyss – che si installò dietro la stazione di Zurigo.
Tuttavia, a partire dagli anni attorno al 1850, e per tre decenni, la costruzione di fabbriche accusò una battuta d'arresto, poiché l'interesse e gli investimenti si concentrarono sullo sviluppo delle ferrovie. La prima ferrovia svizzera, cioè la cosiddetta «ferrovia del pan di Spagna», attivata nel 1847 fra Zurigo e Baden, rimase inizialmente una linea secondaria. Solo in seguito alla fondazione dello Stato confederale ed alla decisione presa dalle istanze federali a favore delle ferrovie private, fu possibile l'attuazione di una rete ferroviaria svizzera coordinata. La spinta venne dalla prospettiva di realizzare guadagni e dividendi elevatissimi. Nell'ambito della rete ferroviaria svizzera Zurigo occupò una posizione chiave grazie ad Alfred Escher, definito il re delle ferrovie. Nel quartiere di Aussersihl fra il 1855 e il 1867 venne costruito il grande terrapieno della linea di Winterthur; anche le altre linee per Zurigo attraversano il quartiere per far capo alla nuova stazione zurighese costruita nel 1872 sul posto della precedente.
L'apertura della linea del Gottardo e l'Esposizione nazionale promettevano un forte sviluppo economico. Nel 1875 la città progettò sui suoi terreni nel comune di Aussersihl l'odierno quartiere industriale. Essa mise a disposizione dell'industria privata la forza motrice della propria centrale idrica e costruì uno scalo merci. Dopo le tintorie venne ad installarsi l'industria alimentare e nel 1894 anche la ditta Escher Wyss trasferì i suoi stabilimenti nel nuovo quartiere industriale. Oltre alle grandi imprese vi iniziarono la loro attività anche innumerevoli piccole e medie aziende. Dal canto suo la città negli anni fra i due secoli costruì due grandiosi complessi industriali: il macello e l'officina del gas a Schlieren che oggigiorno, dopo l'introduzione del gas naturale, costituisce la più grande rovina di tipo industriale della Svizzera.
Industrializzazione e costruzione delle ferrovie provocarono un movimento demografico che sfociò nel più ampio processo di inurbamento della nostra storia. La popolazione dell'ex comune rurale di Aussersihl, che entro 100 anni fra il XVII e il XVIII secolo era raddoppiata per poi raddoppiare di nuovo nei sessant'anni fino al 1840, aumentò poi di ben venti volte nei sei decenni fino al 1900. Prima della sua incorporazione nella città nel 1893, il comune operaio di Aussersihl contava più abitanti del centro storico zurighese. La rapida crescita demografica provocò una sfrenata attività edilizia: il 40% delle case d'abitazione zurighesi del XIX secolo sorsero fra il 1889 e il 1899. Sorsero complessi speculativi e grandi case d'affitto dotati di pessimi condizioni sanitarie. Solo nel periodo fra le due guerre sorsero insediamenti di interesse collettivo grazie all'opera cooperativa ed all'appoggio comunale.
Allo scoppio della seconda guerra mondiale, Aussersihl era ormai quasi interamente ricoperto di edifici. L'attività edile degli ultimi tre decenni per forza di cose si è sviluppata a spese degli edifici già esistenti e delle ultime aree libere. La city invade sempre più il quartiere operaio, a discapito delle abitazioni, spingendo sempre più l'industria alla periferia della città e in campagna.

36

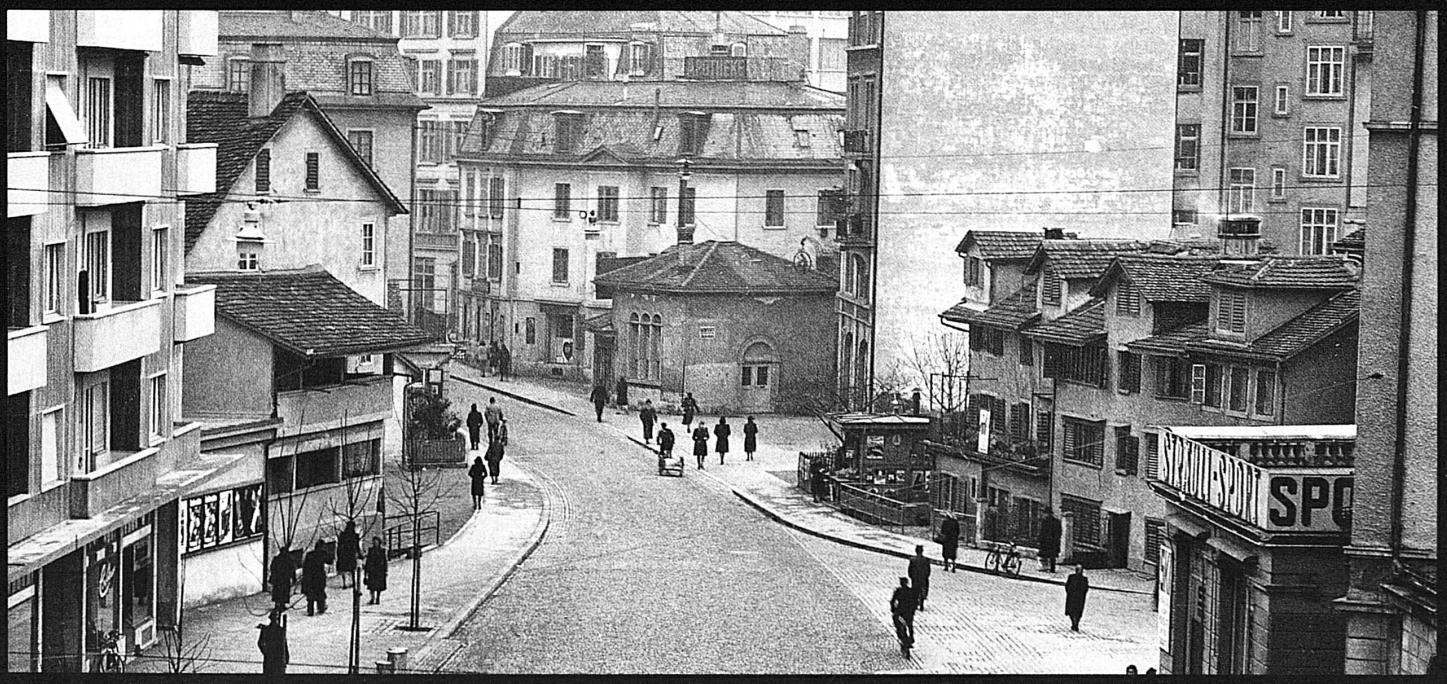
36 Der alte Aussersihler Siedlungskern verschwand schon um 1900 in der grossstädtischen Umgebung: Die 1221 erstmals erwähnte Kapelle St. Jakob diente seit 1874 als Metzg und Bratwursterei, bis sie 1903 dem Geschäftshaus des Konsumvereins weichen musste.
37 Die Handwerkerhäuser des Werds wurden alle in den vergangenen Jahren abgebrochen. Anstelle der traufständigen Häuserzeile auf dieser Aufnahme von 1960 stehen heute die «Tages-Anzeiger»-Bauten. Der 1547 erbaute Werdhof – links im Bild – wurde als letzter Bau der ehemaligen «Sihlvorstadt ännet der teckten Brugg» 1979 vorläufig für einige Parkplätze geopfert

36 L'ancienne localité d'Aussersihl a été absorbée déjà vers 1900 par la grande agglomération urbaine. La chapelle St-Jacques, mentionnée déjà en 1221, a servi jusqu'en 1874 de fabrique de charcuterie et de saucisses. Elle fut occupée en 1903 par la coopérative de consommation.
37 Les maisons des artisans du Werd ont été toutes démolies au cours des dernières années. A l'emplacement des rangées de maisons qui figurent sur ce cliché de 1960 se dressent aujourd'hui les bâtiments du journal «Tages-Anzeiger». En 1979, le Werdhof, construit en 1547, dernier bâtiment de l'ancien faubourg de la Sihl (à gauche sur l'illustration), a disparu au profit de quelques places de parc

36 Il vecchio centro del quartiere di Aussersihl venne assorbito già verso il 1900 dalla città in costante espansione: la cappella di S. Giacomo, menzionata per la prima volta nel 1221, servì da macelleria e fabbrica di salsicce dal 1874 fino al 1903 allorché venne demolita per far posto all'edificio delle Cooperative.
37 Negli anni scorsi vennero demolite tutte le case degli artigiani che sorgevano nel quartiere di Werd. Ora al posto delle case che figurano su questa foto del 1960 sorgono gli edifici del quotidiano «Tages-Anzeiger». A sinistra si vede il Werdhof, costruito nel 1547, che era l'ultima costruzione dell'ex sobborgo di Sihl rimasta in piedi; l'edificio venne sacrificato nel 1979

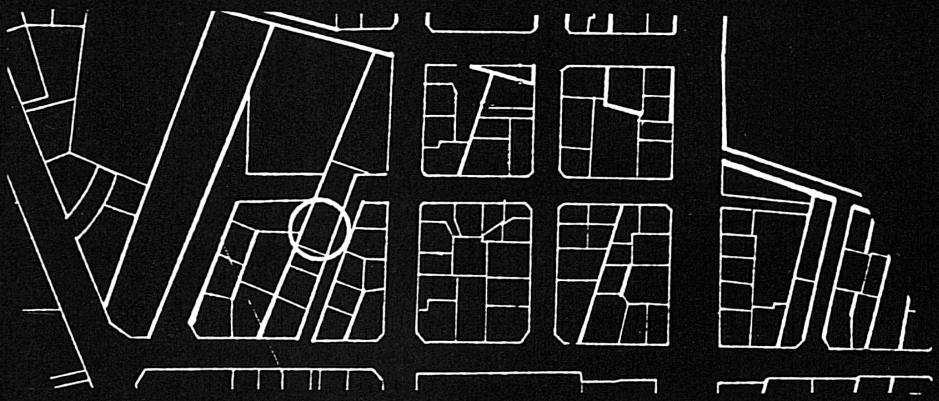
36 The old residential core of the Aussersihl quarter disappeared about 1900 in the advancing city. The St. Jakob chapel, first mentioned in 1221, was used from 1874 onwards as a butchering and sausage-making establishment till it made way for the administrative building of a cooperative society in 1903.
37 The houses of tradesmen in the Werd quarter have all been demolished in recent years. Where these houses lined the street in this photograph taken in 1960, the buildings of the "Tages-Anzeiger", a daily newspaper, now stand. The house known as the Werdhof on the left—it was built in 1547—was the last to disappear, making way in 1979 for a small provisional parking lot

37



38

40



39

38 Im alten Werd, wie auch in Teilen der Altstadt und in anderen Arbeitervierteln, waren die Wohnverhältnisse zum Teil bis in die 1950er Jahre sehr schlecht, weil es an sanitären Einrichtungen fehlte und die Zimmer, oft sogar die Betten, von mehreren Mietern belegt waren.
39 Die meisten Mietskasernensektionen haben zwei Brandmauern als Wände.
40 In etwa 140 Fällen sind die ehemaligen «Hosenträgerparzellen» der Ackerbauern allein im Stadtkreis 4 noch heute an Strassenfluchten, Brandmauern und Hinterhofgrundstücken ablesbar. Häuser, die bis an die Grenzen von solchen Parzellen gebaut wurden, haben schiefwinklige Wohnungen

38 Dans le vieux Werd, comme aussi dans certaines parties de la Vieille Ville et dans d'autres quartiers ouvriers, les conditions de logement étaient souvent très mauvaises, jusque dans les années 50; on y manquait d'installations sanitaires et les chambres, parfois même les lits, étaient occupés par plusieurs locataires.
39 La plupart des casernes locatives ont sur les côtés des murs coupe-feu.
40 Dans le seul district 4 on discerne encore d'anciennes parcelles cultivées dans près de 140 endroits: aux fins de rue, au pied des murs coupe-feu, dans les terrains des arrières-cours. Les maisons construites sur les limites de ces parcelles forment des angles obliques

38 Nel vecchio quartiere di Werd, come pure nel centro storico e in altri quartieri operai, fino negli anni cinquanta le condizioni d'abitazione erano pessime; le attrezzature sanitarie scarseggiavano e le camere, spesso persino i letti, erano occupati da più inquilini.
39 La maggior parte dei casermoni popolari ha due muri spartifuoco come pareti.
40 Nel solo circondario 4, in circa 140 casi le fughe di strade e la posizione dei muri spartifuoco come pure i piccoli appezzamenti nei cortili interni permettono ancora oggi di localizzare le parcelle coltivate dai contadini. Le case che furono costruite fino ai limiti di tali parcelle hanno degli appartamenti con angoli obliqui

38 Living conditions were very bad even up to the 1950's in Werd, in parts of the Old Town and in other workers' quarters. The sanitary installations were inadequate, and rooms—and sometimes even beds—had to be shared by several lodgers.
39 Most of the tenement buildings have two bare party-walls.
40 In about 140 cases the old plots owned by farmers can still be made out in Kreis 4 (a district of the city) from the layout of streets, party-walls and back yards. Houses that were built along the boundaries of such plots often have oblique-angled flats and rooms

41

41/42 Strassenzüge wie die Langstrasse, an denen die Bebauung schon in den 1860er Jahren eingesetzt hatte, bringen durch die unterschiedlichen Bauhöhen und Erstellungsjahre der Häuser die chaotische Entwicklung der damaligen Spekulation zum Ausdruck. Die Mietskasernenbebauung mit Läden, Wirtschaften und Gewerbebetrieben brachte auch reges Leben in diese Strassen

41/42 Les rues comme la Langstrasse, où la construction a commencé déjà vers 1860, témoignent, par la différence de hauteur et par la date de construction des maisons, du développement chaotique dû à la spéculation de l'époque. Mais la construction de casernes locatives avec boutiques, cafés et ateliers d'artisans, leur a apporté une vive animation

42

43 Nur in den engsten Hinterhöfen verboten baugesetzliche Abstandsvorschriften die Erstellung von Gewerbebauten

43 C'est seulement dans les arrière-cours les plus étroites que des arrêtés municipaux ont interdit la construction d'ateliers

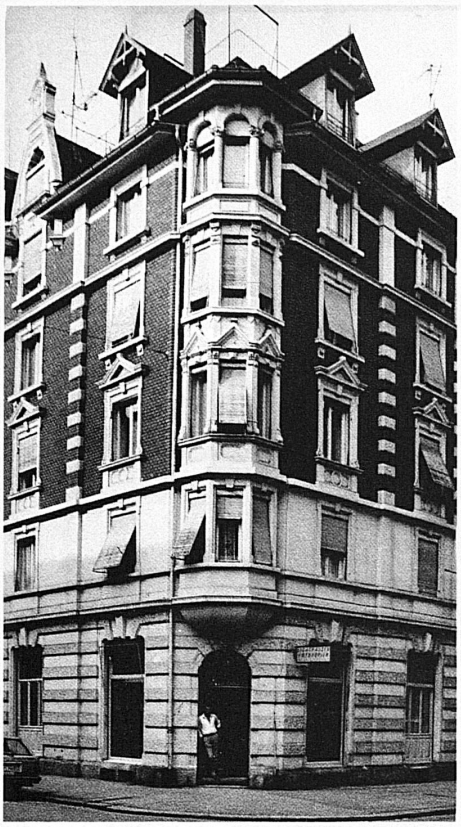
41/42 Le strade come la Langstrasse, dove la costruzione di edifici era già iniziata negli anni attorno al 1860, illustrano il caotico sviluppo della speculazione di allora attraverso la diversa altezza degli edifici e i diversi anni di costruzione. Le grandi case d'abitazione popolari, con i loro negozi, i ristoranti e le piccole aziende, diedero pure impulso alla vita nelle strade.
43 Solo nei cortili interni più angusti le norme di costruzione riguardanti la distanza fra un immobile e l'altro proibivano l'erezione di officine artigianali

41/42 Streets such as Langstrasse, in which building began as early as the 1860's, reveal the chaotic nature of the speculative development of those days by the different heights and years of construction of neighbouring houses. But the erection of tenements, shops, pubs and tradesmen's facilities brought pulsating life to these streets.
43 It was only in the most confined yards that the building regulations of the day prevented the erection of tradesmen's workshops and installations

44

Eine, höchstens zwei Fassaden erhielten gegen die Strasse repräsentative Gestaltung mit industriellem Bauschmuck / Seulement une ou deux façades donnant sur la rue ont une valeur architecturale et sont ornées de motifs industriels / Una o al massimo due facciate che davano sulla strada portavano qualche ornamento industriale / One or at the most two façades of a building were given a more imposing appearance where they faced the street, being embellished with industrially produced ornaments

45

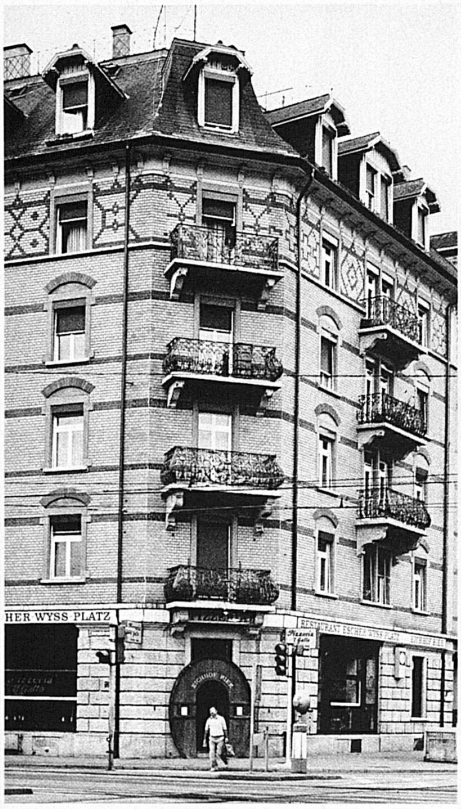


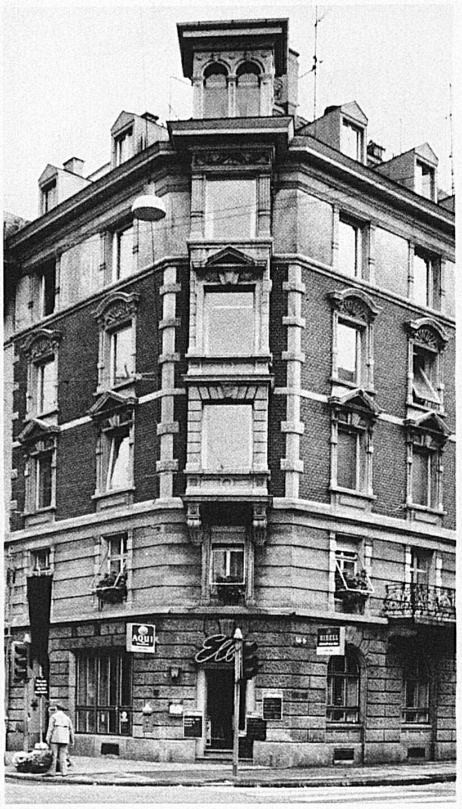
Eine «strategische Rolle» in der Mietskasernenbebauung spielen die Eckhäuser, da sie als besonders gute Renditenobjekte oft früher und repräsentativer als die übrige Bebauung erstellt wurden. Höhere Bodenpreise der Eckgrundstücke hängen zusammen mit den höheren Mietzinsen, die die «Beiz an der Ecke» und die grösseren Eckwohnungen abwerfen

Les maisons d'angle ont une fonction «stratégique» dans la construction d'immeubles locatifs car, étant plus recherchées, ce furent souvent les plus belles et les premières bâties. Les prix plus élevés des terrains d'angle sont liés aux loyers plus chers dus à l'attrait de la situation en coin et aux appartements d'angle plus spacieux

Un «ruolo strategico» nella costruzione di grandi caseggiati popolari è svolto dagli edifici d'angolo, fonte di maggior rendimento, che spesso furono costruiti prima delle altre case e con un tocco di rappresentatività. Il prezzo più elevato dei terreni dove sorgono case d'angolo è giustificato dagli affitti più alti provenienti «dall'osteria all'angolo» e dai più ampi appartamenti d'angolo

Corner houses had a "strategic role" to play in tenement developments, as they brought in surer profits and were often built prior to the other buildings and with more concern for appearances. The prices of land were also higher on these corner plots, as they yielded higher rents from the "corner pub" and the larger apartments





47

Verlorene Idyllen wie dieses Vorgärtchen, verlotterte Häuser, Abbruch und Baulücken kennzeichnen den Umwandlungsprozess in diesem Quartier

Un jardinet d'angle, des maisons délabrées, des démolitions, des terrains vagues caractérisent la phase de transition dans ce quartier

In questo quartiere il processo di trasformazione è caratterizzato dalla scomparsa di angoli idillici, come questo giardinetto sulla porta di casa, nonché da edifici fatiscenti, demolizioni e lacune

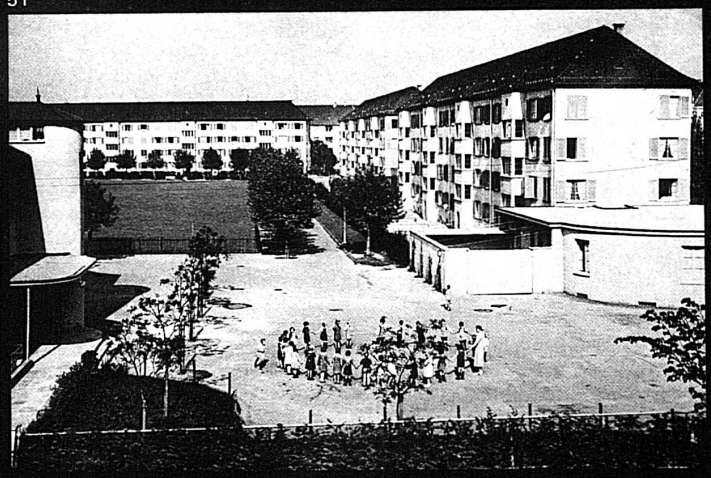
Idylls from bygone days such as this little garden, dilapidated houses and gaps due to demolition are sure signs of the process of change going on in this quarter

48

49

50

51



49 Gemeinnütziger Wohnungsbau von 1864, 1964 und 1976 im selben Bild. Die älteste gemeinnützige Wohnsiedlung, die Actienhäuser in der Kalkbreite, 1864 erbaut und 1979 abgebrochen, besass auch kleine Hausgärten und Wohnstuben, in denen ein Webstuhl Platz finden musste.
50 Während der private Werkwohnungsbau in Zürich unbedeutend blieb, erstellten die industriellen Betriebe der Stadt Zürich um die Jahrhundertwende mehrere Werksiedlungen, deren schönste ein Ensemble mit dem Gaswerk Schlieren bildet. Sie umfasst Direktorhaus, Angestelltenwohnhäuser, Arbeiterwohnhäuser, Bade- und Waschhäuser, Bauten für eine Wirtschaft, eine Kegelbahn und eine Dörranlage.
51 Während eines Jahrzehnts war in Zürich die Hälfte des Wohnungsbaus staatlich subventioniert: zwischen 1922 und 1932, vereinzelt schon früher, entstanden die grossartigen genossenschaftlichen und städtischen Wohnsiedlungen mit begrünten Höfen

49 Questa foto raggruppa edifici di interesse collettivo costruiti negli anni 1864, 1964 e 1976. Il più vecchio insediamento di pubblica utilità, cioè le case del quartiere di Kalkbreite costruite nel 1864 e demolite nel 1979, offrivano anche piccoli giardini e soggiorni nei quali trovava posto un telaio per la tessitura.
50 Mentre la costruzione di case per lavoratori a Zurigo fu pressoché ignorata dagli imprenditori privati, le aziende pubbliche della città negli anni fra i due secoli diedero vita a parecchi insediamenti popolari fra i quali spicca in particolare quello annesso all'officina del gas die Schlieren. Esso comprende l'edificio della direzione, le case per gli impiegati, quelle per gli operai, il bagno e la lavanderia, gli edifici per un ristorante e un gioco dei birilli nonché un impianto di essicazione.
51 Durante un decennio a Zurigo metà delle case d'abitazione venne eretta con sovvenzioni statali: fra il 1922 e il 1932 – in alcuni casi anche prima – sorsero gli stupendi insediamenti cooperativi e cittadini con i loro cortili ricoperti di verde

49 On trouve sur un seul cliché la construction immobilière de 1864, 1964 et 1976. La plus ancienne cité locative, celle de la Kalkbreite, bâtie en 1864 et démolie en 1979, disposait de petits jardinets et de chambres de séjour assez grandes pour y placer un métier à tisser.
50 Tandis que la construction privée de logements ouvriers à Zurich resta longtemps insignifiante, les entreprises industrielles de la Ville de Zurich édifièrent au début du siècle plusieurs complexes utilitaires, dont le plus beau est l'ensemble autour de l'usine à gaz de Schlieren, qui comprend la villa du directeur, les maisons des employés, celles des ouvriers, des bâtiments pour les bains et des buanderies, et d'autres destinés à une auberge, à un jeu de quilles et à un séchoir.
51 Pendant une décennie, la moitié des logements construits ont été subventionnés par l'Etat: de 1922 à 1932, et même parfois plus tôt, on a vu surgir de magnifiques cités locatives à régime coopératif ou municipal, avec leurs cours gazonnées

49 Social building schemes of 1864, 1964 and 1976 in the same picture. The oldest of the subsidized estates, the so-called Actienhäuser (share houses) in Kalkbreite built in 1864 and demolished in 1979, had small gardens and living-rooms that had to be large enough to accommodate a loom.
50 While very little housing was provided for workers by private factory owners in Zurich, the industrial enterprises of the municipality erected several estates around 1900, the most attractive of which forms a unity with Schlieren gasworks. It comprises the director's house, houses for office employees and workers, baths and wash-houses, the buildings of a pub, a skittle alley and a drying plant for fruit and vegetables.
51 For a ten-year period half of all dwellings erected in Zurich were state-subsidized. The impressive municipal and cooperative residential estates with green leisure spaces were erected between 1922 and 1932, a few of them even earlier

Zurich as an Industrial Town

Although Switzerland is a highly industrialized country, large industrial zones have only developed in Zurich and Basle. In Zurich an industrial area grew up—particularly textile finishing factories—along the River Limmat in the last quarter of the eighteenth century. In Napoleonic times mechanical spinning mills were added. A mechanical engineering works later developed out of the spinning mill of Kaspar Escher on a site behind the station; it is now known as the Escher Wyss works.

From the eighteen-fifties onwards, industrial building stagnated for some thirty years, as interest and investments were concentrated on the railways. Switzerland's first railway line, that constructed in 1846 between Zurich and Baden—it was known as the "Spanish Roll Railway", because the well-to-do families of Zurich had these popular breakfast rolls brought from Baden on it—was at first merely a local line. It was only after the founding of the modern Swiss Confederation and a Federal decision in favour of the construction of railways by private enterprise that a Swiss railway network began to come into existence. The profits of the founders and the very high dividends now furnished the necessary incentives. Under the leadership of Alfred Escher, known as the "railway king", Zurich secured a key position in the Swiss railway system. Between 1855 and 1867 the big embankment needed for the line to Winterthur was constructed in Aussersihl, and the other lines converging on Zurich also ran through this quarter into the new main station built on the site of the old one in 1872.

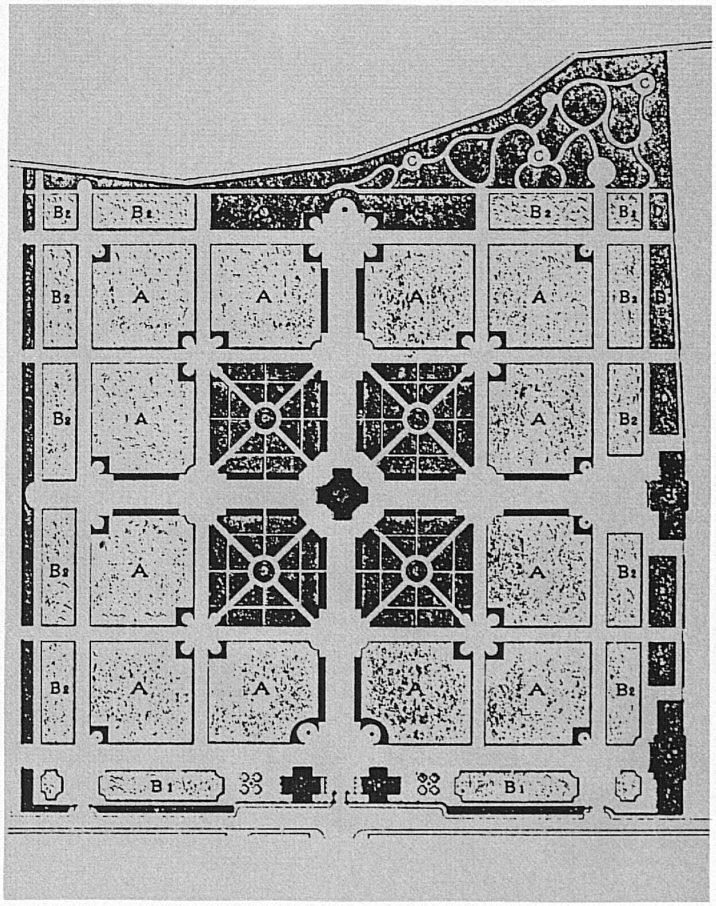
Great economic impulses were expected of the opening of the Gotthard Railway and the Swiss National Exhibition. In 1875 the municipality planned the present-day industrial zone on land which it owned in the commune of Aussersihl. It offered private industry water power from a river plant and constructed a goods line. The dyeworks that were the first to be sited here were soon followed by foodstuffs factories, and in 1894 Escher Wyss also moved into the new industrial quarter. Numerous small and medium-sized enterprises soon joined the larger ones. The town itself put up two large industrial plants around the turn of the century: the abattoir and the gasworks in Schlieren (the latter, now that natural gas has taken the place of town gas, is Switzerland's largest derelict industrial complex).

Industrialization and railway construction sparked off a migration to the town on a scale never known before. The population of the formerly agricultural commune of Aussersihl had taken a hundred years to double from the seventeenth to the eighteenth century. In the sixty years ending 1840 it doubled again, but it was multiplied by twenty between then and 1900. When it was absorbed by Zurich in 1893, the workers' quarter of Aussersihl had more inhabitants than the Old Town of Zurich. The rapid increase in the population also brought a building boom with it. Forty per cent of Zurich's nineteenth-century houses were built between 1889 and 1899. Speculation was rampant, and tenements with poor sanitation shot up on all sides. It was only in the period between the wars that big residential estates were erected by cooperative self-help and with the support of the commune.

By the outbreak of the Second World War, Aussersihl was an almost completely built-up area. Building in the last thirty years has consequently only been made possible by demolishing existing houses or using up the last few vacant plots. The city with its business houses is now expanding into the workers' quarter, where residential accommodation is being lost and even industry is being pushed out to the periphery and into the surrounding country.

52

53



Zu den bedeutendsten öffentlichen Anlagen des Sihlfeldes gehören die kantonale Militärkaserne (54), die Zentralfriedhofanlagen (53, 55) und die Schulhäuser, von denen vier rings um die Aussersihler Parkanlage stehen (52, Flugaufnahme von Aussersihl um 1903)

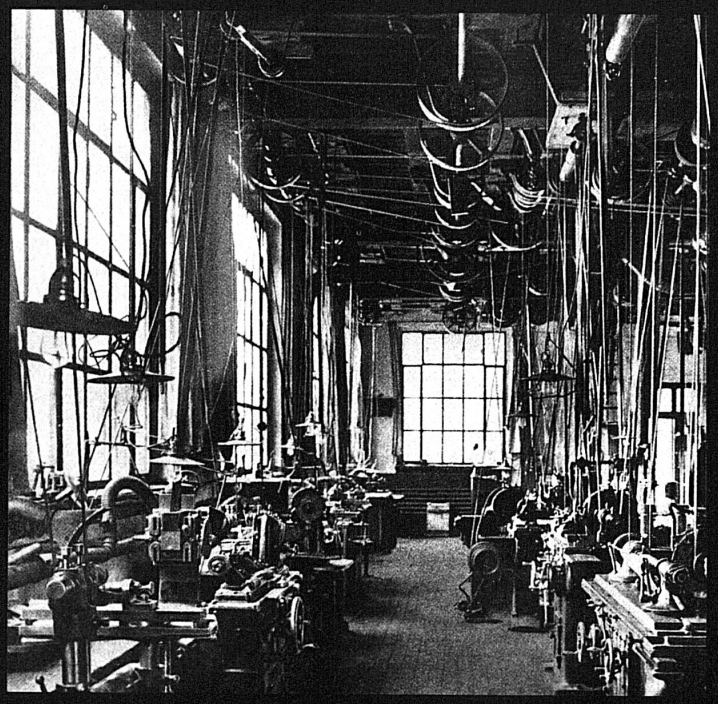
Parmi les plus remarquables ouvrages publics du Sihlfeld, il faut citer la caserne militaire cantonale (54), le cimetière central (53, 55) et les bâtiments d'école, dont quatre entourent le parc d'Aussersihl (52, vue aérienne d'Aussersihl vers 1903)

Fra i più importanti impianti pubblici del quartiere di Sihlfeld rientrano la caserma militare cantonale (54), il cimitero centrale (53, 55) e le scuole, quattro delle quali sorgono attorno al parco di Aussersihl (52, foto aerea di Aussersihl scattata nel 1903)

Among the principal public buildings and amenities in Sihlfeld are the cantonal barracks (54), the central cemetery (53, 55) and the schools, four of which are situated around the Aussersihl park (52, aerial photograph of Aussersihl taken about 1903)

54

55



56

57

58

59

56 Im 19. Jahrhundert wurde die Wasser- und Dampfkraft über Transmissionen auf die Arbeitsmaschinen übertragen. Die intensive Arbeit in den engen Verhältnissen war oft gefährlich. Bild: ein Werkzeugmaschinensaal der Firma Reishauer an der Limmatstrasse.
57 Bis zur Jahrhundertwende boten die Haushaltungen mit höheren Einkommen, die Haushaltwaren- und die Modeindustrie in der Stadt Zürich die meisten Arbeitsplätze, die Bauindustrie folgte an zweiter Stelle. Bild: Bauarbeiter beim Verlegen von Gasleitungen im Limmattal.
58 Bis nach dem Zweiten Weltkrieg mussten die meisten arbeitsfähigen Erwachsenen für ein minimales Familieneinkommen arbeiten. Teuerungsausgleich, 13. Monatslohn, Altersvorsorge usw. sind Errungenschaften der letzten Jahrzehnte. Die Kinderarbeit hingegen wurde bereits mit dem Fabrikgesetz von 1877 verboten. Bild: Frauenarbeit beim «Tages-Anzeiger».
59 In Krisenzeiten reichten oft alle Anstrengungen einer Arbeiterfamilie nicht, um das Existenzminimum zu erreichen. Bild: Arbeiterfamilien suchen auf Schlackenhalden nach brennbaren Kohleresten

56 Nel XIX secolo la forza idrica e del vapore veniva trasmessa alle macchine mediante funi di trasmissione. Spesso il lavoro intensivo svolto in condizioni anguste era fonte di pericoli. Nella foto si scorge una sala delle macchine utensili della ditta Reishauer situata alla Limmatstrasse.
57 Fino all'inizio del secolo gran parte dei posti di lavoro a Zurigo era offerta dalle economie domestiche con redditi superiori, dall'industria degli utensili domestici e dall'industria della moda; l'industria edile veniva al secondo posto. Foto: operai edili durante la posa della condotta del gas nella valle della Limmat.
58 Fin dopo la seconda guerra mondiale la maggior parte degli adulti atti al lavoro doveva svolgere un'attività per racimolare un reddito familiare minimo. La previdenza per la vecchiaia, il regolamento delle ferie e la settimana di cinque giorni lavorativi sono conquiste degli ultimi decenni. Il lavoro infantile venne già proibito con la legge sulle fabbriche del 1877. Foto: lavoro femminile presso il giornale «Tages-Anzeiger».
59 Nei periodi di crisi spesso tutti gli sforzi di una famiglia operaia non bastavano per garantire il minimo esistenziale. Foto: famiglie operaie cercano nei mucchi di scorie di carbone materiale da bruciare

56 Au XIXe siècle, la force hydraulique ou à vapeur actionnait les machines à l'aide de câbles de transmission. Le travail intense dans un espace exigu était dangereux. La photo montre la salle des machines-outils de l'entreprise Reishauer dans la Limmatstrasse.
57 Jusqu'au début du siècle, c'étaient les ménages des gens riches, l'industrie des articles ménagers et celle de la mode qui procuraient le plus grand nombre d'emplois dans la Ville de Zurich; l'industrie du bâtiment venait au second rang. Photo: ouvriers en train de poser des conduites de gaz dans la vallée de la Limmat.
58 Jusqu'après la Seconde Guerre mondiale, les adultes aptes au travail ne gagnaient qu'un revenu familial minimal. L'assurance-vieillesse, la réglementation des vacances et la semaine de cinq jours sont des conquêtes récentes. En revanche, le travail des enfants fut interdit déjà par la loi sur les fabriques de 1877. Photo: femmes au travail pour le journal «Tages-Anzeiger».
59 En temps de crise, le travail global d'une famille d'ouvrier ne suffisait souvent pas à lui assurer le minimum vital. Photo: des familles d'ouvriers cherchent dans des tas de scories des restes de charbon encore utilisables

56 In the 19th century water and steam power was brought to the machines by transmission systems. The busy work that went on under confined conditions was often dangerous. The picture shows a machine-tool hall in the Reishauer factory in Limmatstrasse.
57 Up to the turn of the century most jobs in Zurich were to be found in households with high incomes, in the domestic goods and fashion sectors, followed by the building industry. The picture shows workers laying gas pipes in the Limmat Valley.
58 Up to the Second World War most able-bodied adults had to work hard for a small family income. Old age pensions, holiday legislation and the five-day week have only become reality in the last few decades. Child labour, however, had already been prohibited by the factory laws of 1877. The picture shows women working for a daily newspaper, the "Tages-Anzeiger".
59 In times of crisis all the efforts of a working family might not be enough to attain a minimum living wage. The picture shows families of workers hunting for pieces of coal on a waste dump

60

Vor hundert Jahren waren die Arbeiter so weit organisiert, dass sie sich im Schweizerischen Gewerkschaftsbund zusammenschliessen konnten. Seit 1890 finden alljährlich die 1.-Mai-Feiern statt. Mit dem Bau des Volkshauses 1910 zwischen Rotwandwiese und Helvetiaplatz konzentrierte sich das politische Geschehen in Aussersihl auf diese Stelle. Der Helvetiaplatz dient heute noch als Versammlungs-, Fest- und Marktplatz und hat eine weit über die Quartiergrenzen reichende Bedeutung

Il y a un siècle, les ouvriers s'étaient suffisamment organisés pour pouvoir s'allier au sein de l'Union syndicale suisse. Depuis 1890 a lieu chaque année la Fête du Premier mai. La Maison du Peuple, construite en 1910 entre la prairie Rotwand et la place Helvetia, devint le centre politique d'Aussersihl. La place Helvetia sert encore aujourd'hui de lieu de réunion, de place de fête et de marché, et son importance dépasse de beaucoup les limites du quartier

Cento anni fa i lavoratori si organizzarono nell'Unione Sindacale Svizzera. Dal 1890 ogni anno si celebra la festa del Primo Maggio. In seguito alla costruzione della Casa del popolo, nel 1910, fra Rotwandwiese e Helvetiaplatz, l'attività politica si concentrò in questa parte dell'Aussersihl. Ancora oggi l'Helvetiaplatz serve da luogo di riunione, per le feste e il mercato, e la sua importanza si estende ben oltre il quartiere

A hundred years ago the workers were well enough organized to form a Swiss trade union. There have been annual labour celebrations on the 1st of May since 1890. When the Volkshaus (People's House) was erected in 1910 between the Rotwandwiese and Helvetiaplatz, it at once became the centre of political life in Aussersihl. Helvetiaplatz, a large square, is still used as the scene of open-air meetings, festivals and markets, and for this reason its importance now extends far beyond the boundaries of the quarter

61

62 Die Struktur des Arbeiterviertels wird mehr und mehr durch das Eindringen der Geschäftscity und den Bau von Expressstrassen und Autobahnen verändert. Der Citybildungsprozess begann schon zu Beginn des Jahrhunderts mit dem Abbruch der St. Jakobskapelle. 1932 wurde der «Stauffacher» als Verkehrsknotenpunkt des Quartiers mit dem «Zett-Haus» neu gestaltet.
63/64 Mit der Westtangente wurde eine lärmige Bresche durch die Wohnquartiere geschlagen

62 La struttura del quartiere operaio viene sempre più mutata dall'espandersi della city commerciale e dalla costruzione di strade di scorrimento e autostrade. Il processo di formazione della city prese avvio già all'inizio del secolo con la demolizione della cappella di S. Giacomo. Nel 1932 con la costruzione della «Zett-Haus» il quartiere dello «Stauffacher» incominciò a trasformarsi in un crocevia del traffico.
63/64 Con la tangenziale ovest è stata aperta una breccia rumorosa attraverso i quartieri abitati

62

62 La structure du quartier ouvrier est modifiée de plus en plus par l'envahissement de la cité des affaires et par la construction de voies de grand transit et d'autoroutes. Le processus de développement urbanistique a commencé déjà au début du siècle avec la démolition de la chapelle St-Jacques. En 1932, le «Stauffacher» devint le carrefour central du quartier avec la Maison Zett.
63/64 La tangente ouest a ouvert une artère bruyante à travers les quartiers d'habitation

62 The structure of the workers' quarter is being progressively changed by the advance of business buildings and the construction of express roads and motorways. The process of urbanization began early this century with the demolition of the St. Jakob chapel. In 1932 Stauffacher was redesigned as the traffic junction of the quarter with a large business block known as the Zett-Haus.
63/64 The so-called West Tangent has made a noisy breech in the residential quarters

63/64