

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 30 (2017)
Heft: [4]: Bahnhof Oerlikon

Artikel: Die Bahn machte Oerlikon stark
Autor: Guetg, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730965>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

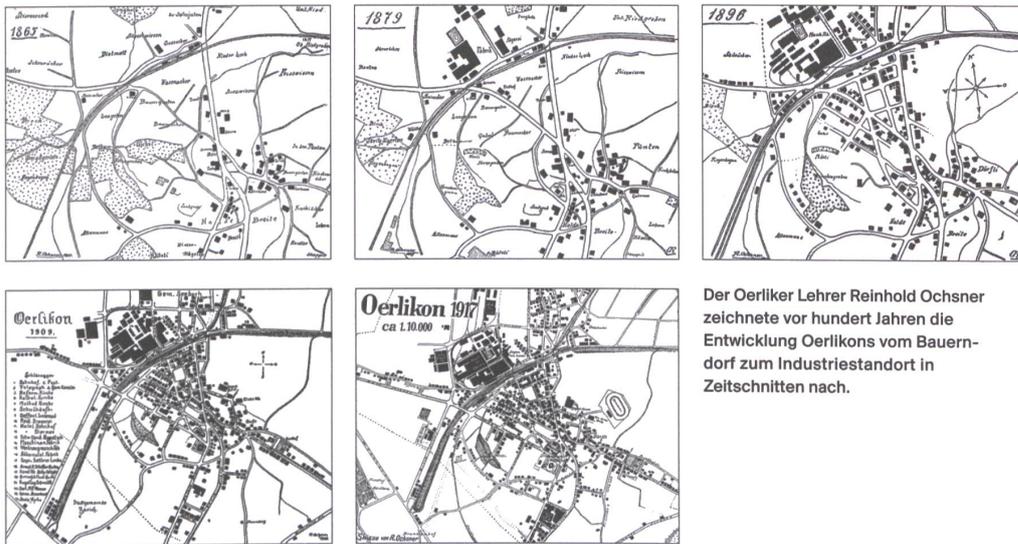
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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



Der Oerliker Lehrer Reinhold Ochsner zeichnete vor hundert Jahren die Entwicklung Oerlikons vom Bauerndorf zum Industriestandort in Zeitschnitten nach.

Die Bahn machte Oerlikon stark

Einst war Oerlikon ein Bauerndorf. Dann kamen die Eisenbahn und die Industrie. Mit den Fabrikshliessungen veränderte sich das Quartier. Es wurde zum Wohnort.

Text:
Marco Guetg
Fotos:
Baugeschichtliches
Archiv Zürich

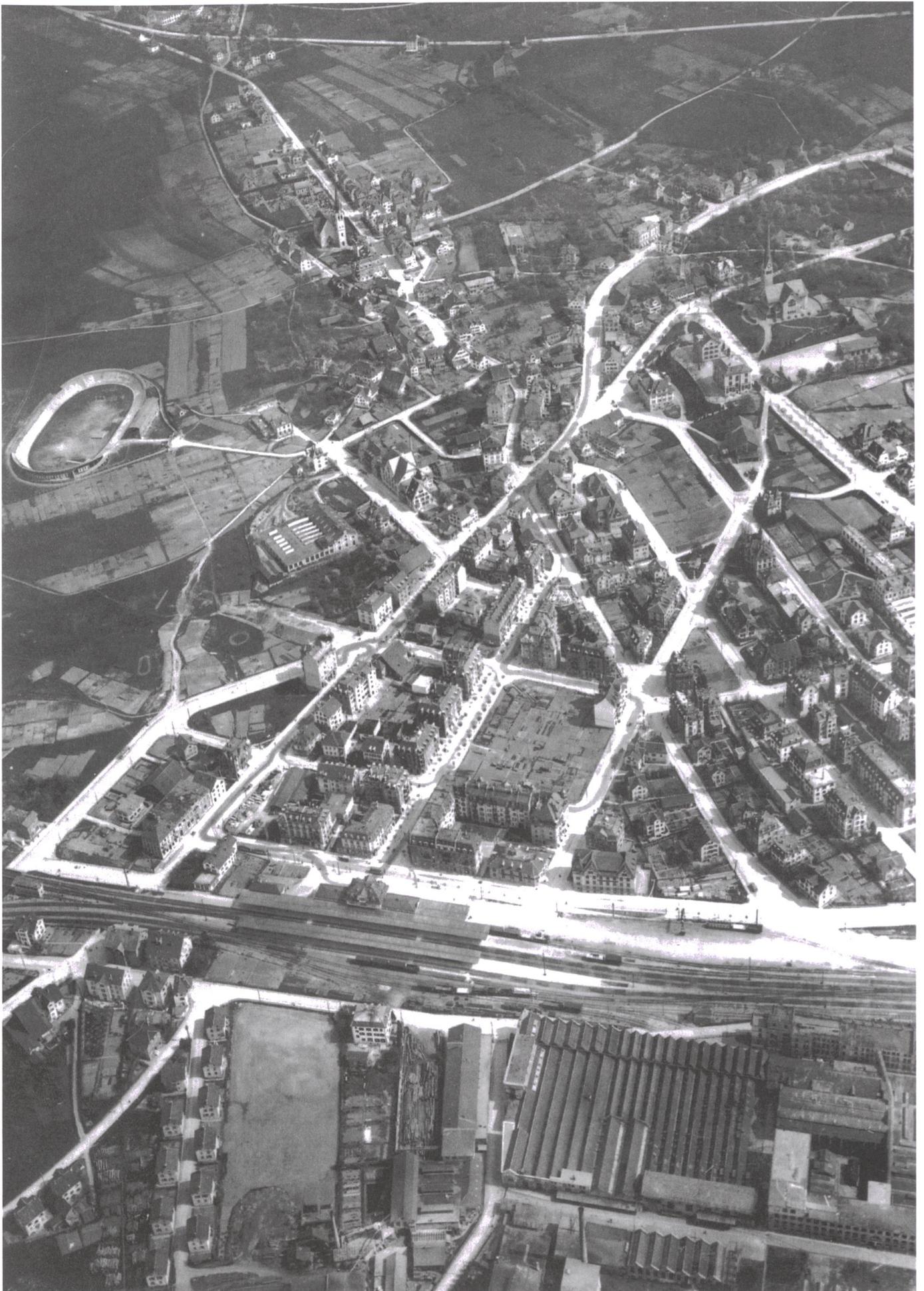
Wir stehen hinter der Glasfront im 32. Stock des Swissôtels beim Bahnhof und erleben, was die Werbeworte versprechen: einen «atemberaubenden Panoramablick über Zürich». Gegen Norden verschwinden die Silhouetten der Häuser und die Schote in der Weite, im Südwesten blinkt das Turmlicht des Uetlibergs. Dazwischen liegt die Stadt Zürich und uns zu Füssen das Zentrum von Oerlikon.

Ein Schienenstrang teilt das Quartier. Auf der einen Seite liegt das Zentrum von Oerlikon. Die Wohn- und Geschäftshäuser zeugen von 150 Jahren Bautätigkeit. Tief unter uns liegt der Marktplatz, nebenan ragt das Hochhaus des Einkaufszentrums Neumarkt empor. Blicken wir stadtauswärts, sehen wir das Hallenstadion, die offene Rennbahn und die Messe. Hinter dem Fernsehstudio, auf Schwamendinger Boden, ringelt Rauch aus dem Schlot der Kehrlichtverbrennung Hagenholz. Wenden wir unseren Blick nach links, sehen wir hinter dem Schienenstrang Neu-Oerlikon: die in den letzten zwanzig Jahren entstandenen grossen Bauten und Parkanlagen. Als Schnittstelle zwischen dem alten und dem neuen Oerlikon erkennen wir unter uns die gelben Glaslaternen des neuen Bahnhofs.

Schwamendingen will keine Bahn

Die Wege von 90 000 Menschen kreuzen sich täglich an diesem Bahnhof. Er ist das pulsierende Herz nicht nur Oerlikons, sondern von ganz Zürich Nord und den angrenzenden Gemeinden im Glattal. Das ist keine Selbstverständlichkeit, denn im 19. Jahrhundert war das zunächst anders vorgesehen.

Während Jahrhunderten bildete das zwischen Ackerland und Sumpfwiesen eingebettete Oerlikon mit Schwamendingen eine Doppelgemeinde. Dabei war Schwamendingen «über die Jahrhunderte bedeutungsvoller» gewesen, schrieb Chronist Armin Bollinger. Das zeigte die Bevölkerungszahl: Zählte Schwamendingen um 1850 rund 750 Einwohner, waren es in Oerlikon gerade mal etwa 400. Arbeit fanden sie vor allem in der Landwirtschaft und im Gewerbe, wenige nur in der Heimarbeit. Mitte des 19. Jahrhunderts kündigte sich die Zukunft an. Seit 1851 gab es Pläne für den Bau einer Bahnlinie von Zürich über Winterthur bis nach Romanshorn, die Schwamendingen ins Schienennetz eingebunden hätte. Doch das passte den Schwamendingern partout nicht; sie traten kein Land ab und verweigerten die Durchgangsrechte. Also änderte die Schweizerische Nordostbahn unter Alfred Escher ihre Pläne und baute den Bahnhof in Oerlikon. Ende 1855 erreichte die Bahn von Winterthur her Oerlikon, und →



Die Luftaufnahme von 1917 zeigt die Verstärkung des Dorfs. Die freie Fläche im Zentrum wird später zum Marktplatz, gut zu sehen ist die 1905 gebaute offene Rennbahn.



Um 1905 steht noch das ursprüngliche Bahnhofsgebäude. Jenseits der Gleise sieht man die Hallen der Maschinenfabrik Oerlikon.



Anfang des 20. Jahrhunderts ist am Bahnhof ein städtisches Quartier entstanden.



1913 erhielt Oerlikon ein neues, stattliches Bahnhofsgebäude.

→ im Juni 1856 war auch die Strecke durch den Wipkingertunnel zum Bahnhof Zürich fertiggestellt. Von da an ging es mit Oerlikon bergauf: Noch im gleichen Jahr nahm die damalige Glattalbahn die Zweiglinie (Oerlikon-)Wallisellen-Uster in Betrieb, 1865 folgte die Bülach-Regensberg-Bahn mit der Strecke von Oerlikon nach Bülach. In knapp zehn Jahren wurde so aus dem Bauerndorf Oerlikon ein Eisenbahnknotenpunkt. Dieser Wandel zeigte Wirkung: politisch, indem Oerlikon 1872 wird, was es sich seit 1832 gewünscht hat – eine eigenständige Gemeinde. Und wirtschaftlich, indem die gute Anbindung an den Verkehr Unternehmer anlockte.

Die Bahn treibt die Industrialisierung an

Den Grundstein zur Industrialisierung legte Peter Emil Huber. Der Sohn eines Zürcher Seidenfabrikanten suchte ein günstiges Grundstück für ein zu gründendes Unternehmen und «fand es nördlich der Bahnlinien nach Winterthur, Uster und Bülach», wie Bollinger schreibt. So wuchs die bescheidene, etwas von der Siedlung abgelegene Station mit drei Betriebsgleisen zu einem richtigen Bahnhof heran. Aus Hubers Eisenschmiede wurde 1886 die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), die sich mit den Jahren zu einem Industriekomplex entwickelte. Davon spaltete sich 1906 die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon ab, die wiederum Anfang der Zwanzigerjahre nach einem drohenden Konkurs nach Magdeburg verkauft wurde. Eine wichtige Zäsur gab es 1924, als Emil Georg Bührle in die Firma kam – zunächst als Prokurist, ab 1929 als Hauptpartner – und die Waffenproduktion aufnahm. Diese verhalf dem Unternehmen vor allem im Nachhall des Zweiten Weltkriegs zu einem zweifelhaften Ruf. In den Siebzigerjahren wurde aus der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, Bührle & Co. die Oerlikon-Bührle-Holding. Diese wiederum änderte nach zahlreichen Umstrukturierungen ihren Namen in Unaxis, firmiert heute unter OC Oerlikon – und hat ihren Sitz im steuergünstigen Freienbach.

1967 übernahm die Badener Brown Boveri & Cie. (BBC) die Maschinenfabrik Oerlikon – eine Ironie der Geschichte, hatten doch BBC-Gründer Charles Brown und Walter Boveri einst selbst in der MFO gearbeitet. Diese Übernahme sollte gut zwanzig Jahre später Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung haben.

Der MFO folgend siedelten sich in den Gründerjahren nördlich des Bahnhofs weitere Industriebetriebe an. Chronist Bollinger erwähnt die wichtigsten: die Accumulatoren-Fabrik Oerlikon, Fabriken für Margarine, Speisefette und Speiseöle, eine Maschinenfabrik für das grafische Gewerbe, die Hartmann Druckfarben, eine Werkzeugfabrik, eine Metallgiesserei und eine Armaturenfabrik. Oerlikon Nord war ein wichtiger Werkplatz mit dem Flaggschiff MFO, die rund zwei Drittel der Arbeitsplätze stellte. Aber auch die Bevölkerung wuchs: Zwischen 1900 und 1910 stieg die Zahl der Einwohner von knapp 4000 auf 6000, sieben Jahre später waren es fast 7500, 1929 gar 11561. Diese Entwicklung und immer mehr Pendler aus den umliegenden Gemeinden – 1897 wurde die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOS) in Betrieb genommen – etablierten Oerlikon als Hauptort des Glattals. Als 1934 die grosse Zürcher Stadtvereinigung mit den umliegenden Orten stattfand, lebten in Oerlikon, dem damals reichsten Ort des Kantons, 15 000 Menschen.

Grosse Pläne, hohe Bauten

Im Sog der wirtschaftlichen Prosperität schmiedete Oerlikon grosse Pläne. Von einem besonders grossen träumten die Sportbegeisterten, die schon 1912 die offene Rennbahn gebaut hatten. Um auch bei schlechter Witterung Radrennen durchführen zu können, liebäugelten sie Anfang der Dreissigerjahre mit einer gedeckten Rennbahn, gründeten dafür 1938 die Hallenstadion AG und konnten bereits im Herbst des folgenden Jahres ihren Rundbau einweihen. Was als Sportstätte begann, ist heute als Ort für die städtische Eventkultur nicht mehr

Literatur
Oerlikon – Geschichte einer Zürcher Gemeinde. Armin Bollinger. 2. Auflage, Quartierverein Oerlikon, 1983.



Bahnknoten Oerlikon
Ausgehend von der ersten Linie der Nationalbahn hat sich Oerlikon zu einem bedeutenden Bahnknoten entwickelt.

- 1 1855: Winterthur–Oerlikon
1856: Oerlikon–Zürich (Schweizerische Nordostbahn)
- 2 1856: Wallisellen–Uster (Glattalbahn)
- 3 1865: Oerlikon–Bülach (Bülach–Regensberg-Bahn)
- 4 1877: Winterthur–Baden Oberstadt (Nationalbahn)
- 5 1969: Oerlikon–Altstetten (SBB, Käferberglinie)
1982: Hardbrücke–Zürich HB
- 6 1980: Oerlikon–Flughafen–Bassersdorf (SBB, Flughafenlinie)
- 7 2014: Oerlikon–Zürich HB (SBB, Durchmesserlinie)

— Bahnlinien
- - - Tunnel
..... Quartiergrenzen Oerlikon

wegzudenken. Auf genossenschaftlicher Basis ins Leben gerufen fand 1949 die erste Zürcher Spezialitätenausstellung (Züspa) statt, die ebenfalls das Hallenstadion nutzte und später eigene Hallen baute. Als Veranstaltungsort für die bevölkerungsreichen Stadtkreise nördlich des Milchbucks baute die Stadt Zürich das Konzert-, Theater- und Kulturzentrum «Stadthof 11», das heute, um- und neugebaut, als «Theater 11» für mancherlei Anlässe genutzt wird.

Seit den Fünfzigerjahren wollten die Stadtplaner Oerlikon als Nebenzentrum oder als «zweite City» entwickeln. Diese Bemühungen manifestierten sich zehn Jahre später auch baulich. 1966 entstand die Hochhausüberbauung Bauhof, 1972 folgte der Turm des Hotels International (heute Swissôtel), 1981 öffnete der benachbarte Neumarkt seine Türen. «Z Örlike git's alles», lautete in den Siebziger- und Achtzigerjahren der Slogan des Gewerbevereins.

Auf die boomenden Nachkriegsjahre folgte die Ernüchterung, und auch sie hat ein Datum: der 8. Februar 1988. An diesem Tag fusionierte die BBC mit der schwedischen ASEA-Gruppe zur ABB. Das war der Beginn der Globalisierung. Nach und nach verschwand die industrielle Produktion aus Oerlikon. Zurück blieben Konzernzentralen – auch jene der ABB –, eine Industriebranche und eine

städtebauliche Vision: Wo einst gewerkt und gehämmert wurde, sollten Wohnungen entstehen und Dienstleistungen angeboten werden. Dieser radikale Bruch mit der industriellen Tradition öffnete die Brachen für neues Leben.

1989 leiteten Oerlikon Bührlé, ABB und weitere Firmen im Gebiet die Planung «Chance Oerlikon 2011» ein. Drei Jahre später machte der gleichnamige Wettbewerb in der Planerwelt Schlagzeilen: Das Projekt von Silva Ruoss, Karen Schrader und Cary Siress, das schliesslich das Rennen machte, baute auf der Struktur der Industriebauten ein neues Quartier auf. Seither wächst in Zürich Nord ein neuer Stadtteil: Neu-Oerlikon, sechzig Hektar gross, mit Wohnraum für 5000 und Arbeitsplätzen für 12000 Menschen. Das neue Oerlikon und das alte Oerlikon: die grossen, in kurzer Zeit erstellten Bauten auf der einen Seite der Gleise, das kleinmassstäbliche, über Generationen gewachsene Stadtquartier auf der anderen Seite. Durch die «verbindenden Massnahmen im Bahnhofbereich und die identitätsstiftenden Merkmale im Quartier» sollen die beiden Teile «wie selbstverständlich zusammenwachsen». Dies ist das Ziel der Stadt, damit sich Oerlikon als Gesamtes zu einem eigenständigen Zentrum für das mittlere Glattal entwickelt. ●