

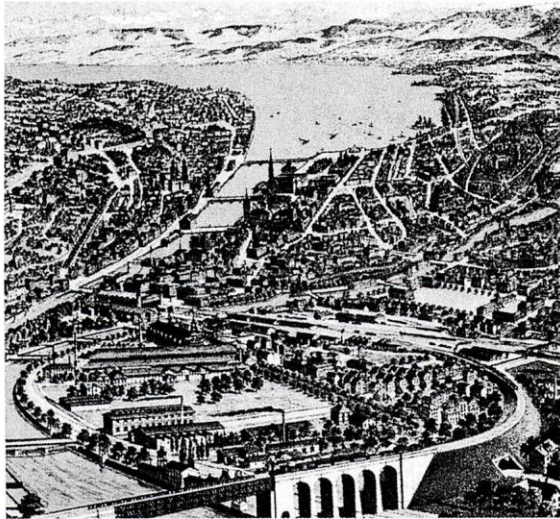
1897-1997

100 Jahre Güterbahnhof Zürich



1847-1997

150 Jahre Güter im Bahnhof Zürich



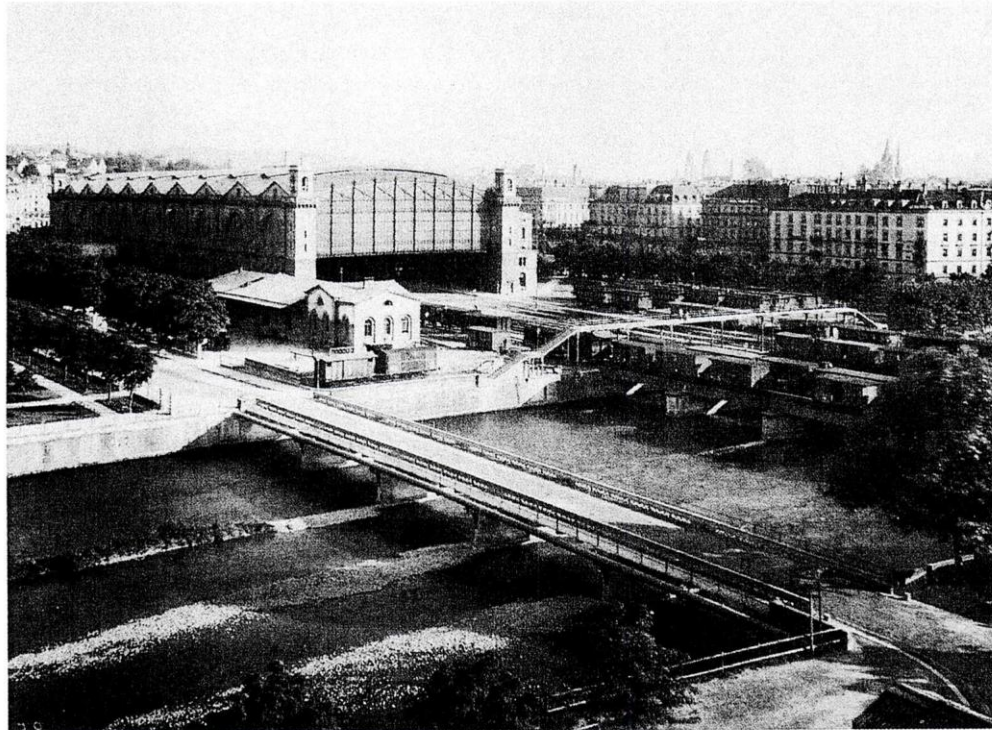
Der erste Zürcher Güterbahnhof aus der Luft (Bildmitte)...



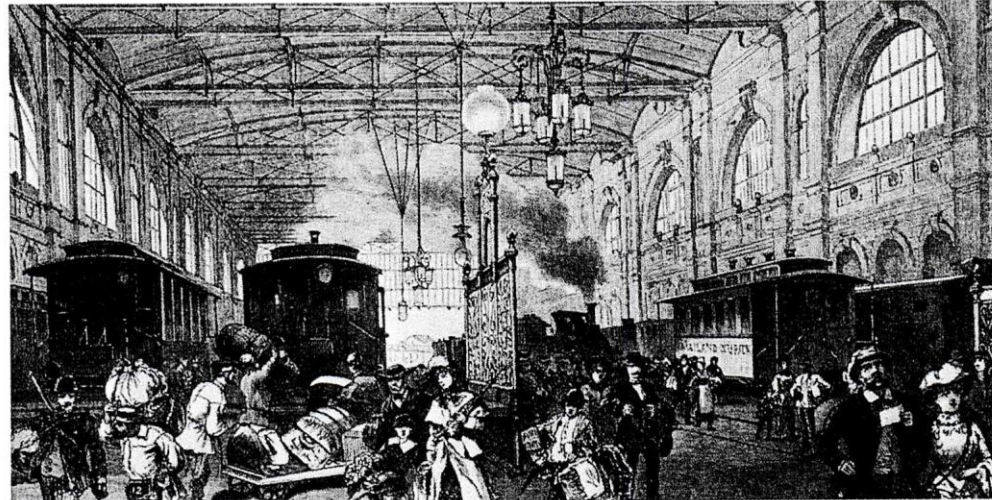
Anzeige für die Nordbahngründung 1837.



...und von der Gleisseite aus.



Der erste Güterschuppen des Bahnhofs Zürich wurde 1865 zum Eilgut-Gebäude umfunktioniert.

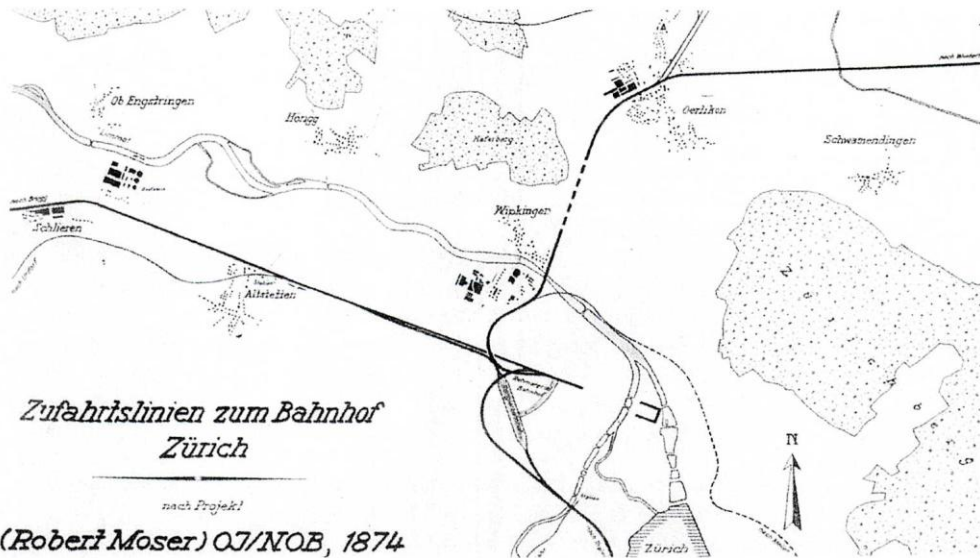


Bis zur Jahrhundertwende waren Personen- und Güterverkehr im Bahnhof Zürich kaum getrennt.

150 Jahre Güter im Bahnhof Zürich

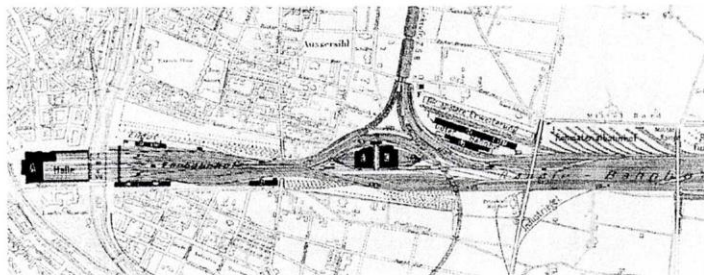
Eine Chronologie von 1847 bis 1997

- Januar 1837 In Zürich wird die **Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft** gegründet. Ihr Schicksal ist aber im Laufe des Jahres 1940 besiegelt, ohne dass ein Meter Schiene verlegt wurde. Aus den Überresten entsteht nach 1944 die erste erfolgreiche Eisenbahngesellschaft in der Schweiz: die **Schweizerische Nordbahn** will Zürich via Baden mit Basel verbinden. Zuvor aber erreicht am
15. Juni 1844 die erste Eisenbahnlinie die Schweiz: Die Strecke vom französischen St. Louis endet im allerersten Schweizer Bahnhof knapp ausserhalb der Stadtmauern **Basels**.
- 1845 erteilen zuerst Zürich, dann auch der Kanton Aargau die Konzession für die erste Eisenbahnlinie auf Schweizer Boden.
9. Aug. 1847 Es ist soweit: Der Betrieb auf der Bahnlinie **Zürich-Baden** wird aufgenommen. Der erste Zürcher Bahnhof zwischen Limmat und Sihl verfügt zwar schon über eine doppelte Bahnhalle und 5 Geleise, aber noch über keine «besonderen Einrichtungen für den Güterverkehr». Doch bereits nach
- 1850 wird im Bahnhof Zürich eine erste offene **Güterrampe** errichtet. Der Betrieb nimmt nun stetig zu und
- Ende 1852 fusioniert die Nordbahn und die Zürich-Bodensee-Gesellschaft zur **Nordostbahn-Gesellschaft (NOB)**. Die bevorstehende Einführung der neuen Linie Winterthur-Zürich führt
- 1854 zur ersten **HB-Erweiterungsdiskussion** in Zürich. Schliesslich werden sowohl die Verlegung des Bahnhofs an die Nüscherstrasse wie ans Seeufer verworfen. Nur der unumgänglich gewordene Ausbau der Güteranlagen wird im folgenden Jahrzehnt realisiert:
- 1855 Zwischen Bahnhofsgebäude und Sihl (heutiges Perron 18) wird der **erste Güterschuppen** gebaut. Das Transportvolumen beträgt in diesem Jahr bereits gegen 100'000 Passagiere und über 8'000 Tonnen Güter.
- 1856 erreicht die Linie von **Winterthur-Oerlikon** den Zürcher Hauptbahnhof. Dem ersten Güterschuppen folgen weitere.
- 1863 dann ist der erste eigentliche **Güterbahnhof Zürich** auf dem Westufer der Sihl fertiggestellt: Rechts der Streckengeleise Richtung Baden und Oerlikon stehen nun 3 Güterschuppen mit Rampen à 100 Meter Länge; in einer zweiten Reihe stehen dahinter (verbunden via Drehscheiben) zwei grössere «Niederlagsgebäude», ein Spritkeller sowie zwei Säureschuppen. Die schweizerischen Eisenbahnen schaffen die erste gemeinschaftliche Warenklassifikation (bis dahin gab es keine Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen). Aus dem
- 1864 Die Linie **Altstetten-Luzern** wird eröffnet. Das Gütervolumen beträgt mittlerweile über 200'000 Tonnen (Passagiere: 493'000).
- 1865/66 wird der erste Güterschuppen zum **Eilgutschuppen** (mit Rampe) umgebaut.
- 1867-71 wird der alte Bahnhof Zürich (Architekt G.A. Wegmann) und von J.F. Wanner durch den Bau ersetzt, der im grossen und ganzen noch heute existiert. Zürich hat jetzt einen **Hauptbahnhof**.
- 1872 Die NOB durchbricht die gemeinsame Gütervereinbarung und führt die Klassifikation der süddeutschen Bahnen ein. Um dem Wirrwarr Einhalt zu gebieten, wird dem Bund ausser der Konzessionerteilung im neuen Eisenbahngesetz auch die **Kontrolle der Tarife** übertragen – doch ansonsten bleibt der Eisenbahnbau in der Schweiz Privatsache.
- 1874 löst die bevorstehende Einführung der linksufrigen Zürichseebahn (Strecke **Zürich-Thalwil**) erneut eine Erweiterungsdiskussion um den Zürcher Bahnhof aus, weil der Güterbahnhof nicht mehr genügt (1874 sind es bereits 472'000 Tonnen Güter und 1,4 Millionen Passagiere). NOB-Oberingenieur Robert Moser legt erstmals ein Projekt vor, dass Personen- und Güterverkehr im HB Zürich völlig trennen will. Dafür schlägt er den Bau eines Durchgangsgüterbahnhofs im (noch unbebauten) äusseren Sihlfeld vor, der ungefähr vom heutigen Hardplatz bis zur Kalkbreite gereicht hätte. Das **«Project Moser»** (Kosten: 12 Mio- Franken) stösst bei der Stadt auf Widerstand, scheitert aber v. a. an der leeren NOB-Kasse.

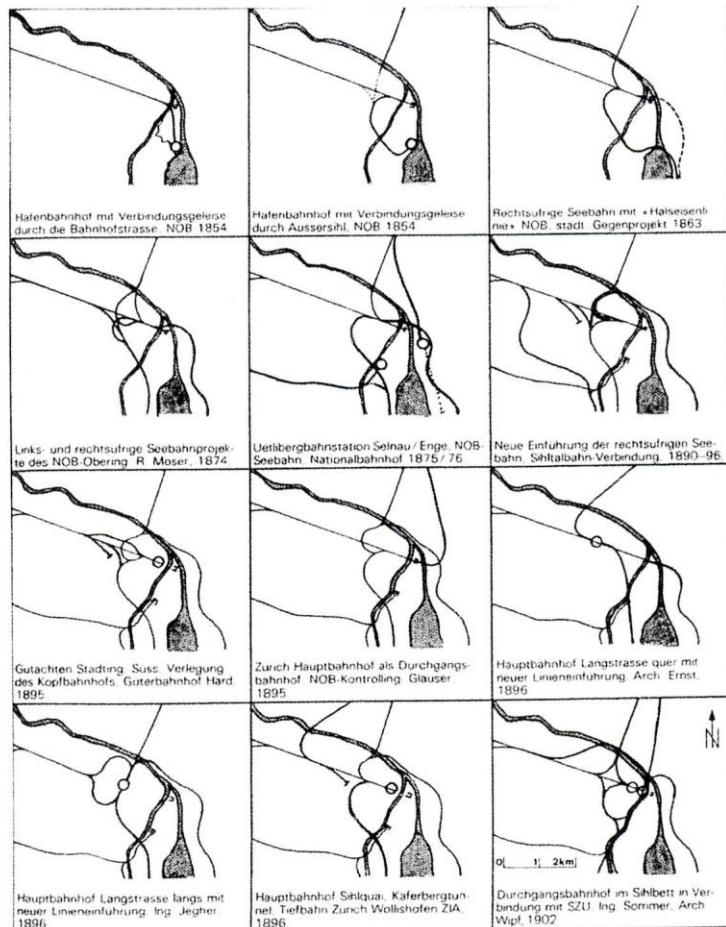


(Robert Moser) OJ/NOB, 1874

Das nicht realisierte «Project Moser» mit dem Güterbahnhof im noch unüberbauten Sihlfeld.



Der erste NOB-Entwurf für den neuern Güterbahnhof (1894).



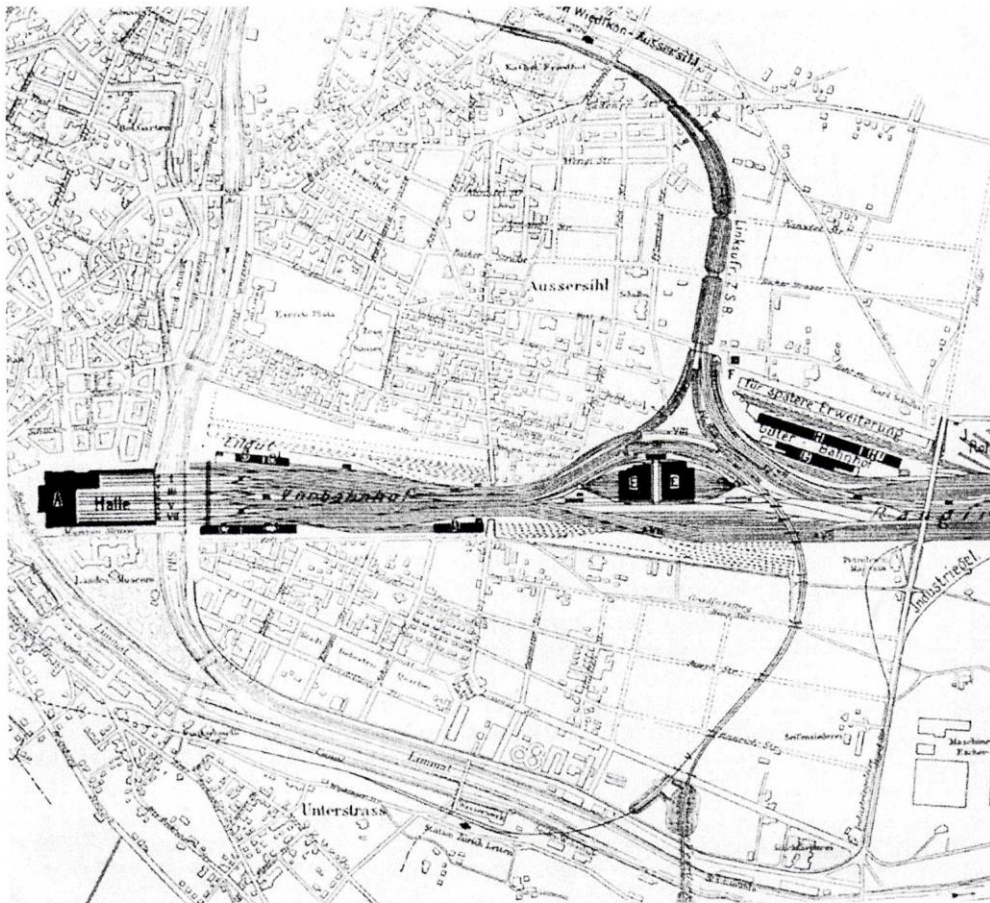
Vor dem Bau kommt der Papierkrieg – auch damals schon!

Nicht realisierte Zürcher Bahnprojekte zwischen 1854 und 1902

- 1875 Die linksufrige Seebahn (**Zürich–Thalwil**) und die Bötzberrglinie (**Zürich–Brugg–Basel**) sorgen für weitere Zunahme des Verkehrs – doch nur kurze Zeit:
- 1877/78 erübrigen sich alle Ausbaupläne wieder, als es zum grossen schweizerischen **Eisenbahnkrach** kommt. Der riesige Spekulationsballon, zu dem der Aufbau des dichtesten Schienennetzes in Europa geworden ist – verstärkt noch durch das neue schweizerische Eisenbahngesetz von 1872 – platzt: Ganze Eisenbahngesellschaften gehen Konkurs, Kapitalisten und Kleinsparer, aber auch Gemeinden werden ruiniert. Die NOB kommt am Ende glimpflich davon und kann ihre Stellung als führende Bahn der Schweiz behaupten, baut aber massiv Stellen ab (über 200 Arbeiter werden entlassen) und erhöht die Tarife (gegen 100 %); das Transportvolumen ist deutlich zurückgegangen (nur noch 341'000 Tonnen Güter und 1,1 Mio. Passagiere). Für fast ein Jahrzehnt werden praktische alle Bauarbeiten eingestellt. Auch der Zürcher Eisenbahnpionier und Gotthardpromotor Alfred Escher gerät wegen der NOB-Affäre unter Druck, muss jedoch zunächst nur als Regierungsrat zurücktreten.
29. Feb. 1880 Der **Gotthardtunnel** wird durchschlagen.
- 1883–86 kommt unter Führung der Gotthardbahn und mit Druck des Bundes ein einheitlicher **Gütertransporttarif** zustande.
- 1888 Erst nach Ablauf des Bau-Moratoriums steht wieder eine Erweiterung des HB Zürich zur Diskussion: Für die Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn (**Rapperswil–Stadelhofen–Zürich**) werden jetzt Projekte favorisiert, die einen neuen, ausgebauten Güterbahnhof am alten Ort, rechts des Gleisstranges, vorsehen.
- 1888–91 Der Betrieb im HB Zürich erreicht innert weniger Jahre die Grenzen seiner Kapazität; v. a. die Umschlagszahlen für Güter steigen wieder sprunghaft an, von 384'000 Tonnen (1887) auf **579'000 Tonnen** (1891).
- 1891 fordert Bern die NOB ultimativ auf, den Ausbau des Bahnhofs Zürich endlich an die Hand zu nehmen, da der Anschluss via **Thalwil–Zug** an die Gotthardlinie (1897 realisiert) bevorsteht.
- 1893 Die erste Eingemeindung macht aus Zürich die erste schweizerische **Grossstadt**: Aussersihl (und damit das Hauptentwicklungsgebiet für den Hauptbahnhof) sowie 10 andere Vorortsgemeinden gehören fortan zur Stadt.
- 1893/94 Unzufriedene NOB-Aktionäre unter Führung von **Guyer-Zeller** sorgen dafür, dass alle Bauvorhaben im HB gestoppt und die NOB-Verwaltung später ausgewechselt wird: Die alten Pläne werden über den Haufen geworfen und eine Bahnhofserweiterung im grossen Stil angestrebt. Durch kleinere Verlegungen werden im HB (zunächst) sämtliche Anlagen für den Güterdienst provisorisch auf der rechten Seite des Bahnhofs konzentriert. Bei der Erweiterung des Bahnhofs Schaffhausen wendet die NOB erstmals das **«Sägeprinzip»** für die Anordnung der Geleise im neuen Güterbahnhof an, das aber erst mit dem Bau in Zürich 1897 Furore machen wird.

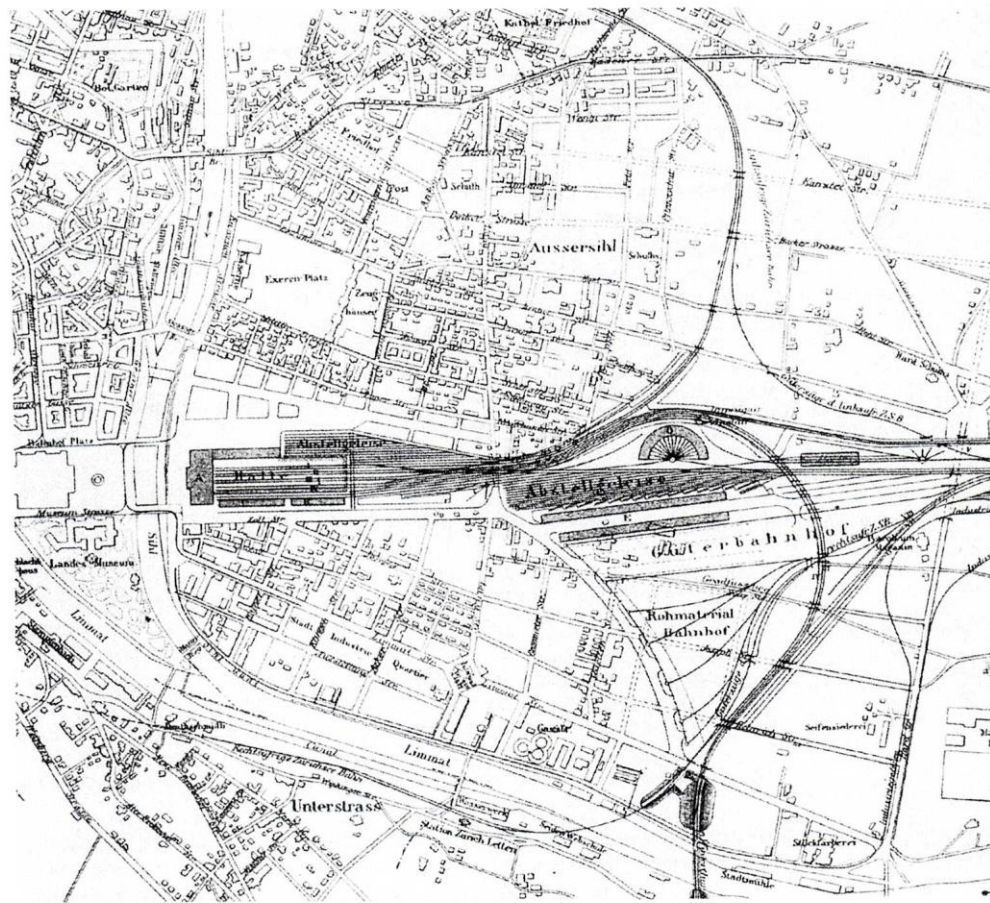
Das Projekt «Neuer Güterbahnhof» 1894–96

- Ende 1894 legt die NOB schliesslich (noch immer unter Leitung von Oberingenieur Robert Moser) ein 20 Mio-Projekt vor, dass die 1874er Idee wieder aufgreift und endlich eine klare, räumliche Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr im HB Zürich bringt: **Der neue Güterbahnhof** ist darin zwischen Hardplatz und der Linie Zürich–Thalwil noch als kombinierter Durchgangs- und Kopfbahnhof konzipiert. Während die den Personenverkehr betreffenden Teile des Projekts (v. a. wegen der Lage des Empfangsgebäudes) Jahrzehnte brauchen, wird der Teil Güterbahnhof jetzt zügig umgesetzt.
24. Jan. 1895 Als Folge der NOB-internen Querelen nimmt schliesslich auch **Robert Moser** den Hut und tritt als Oberingenieur für Bahnbauten zurück; die Realisierung «seines» Güterbahnhofs erlebt er bereits als «Zivilingenieur».



ARCHIV SBB

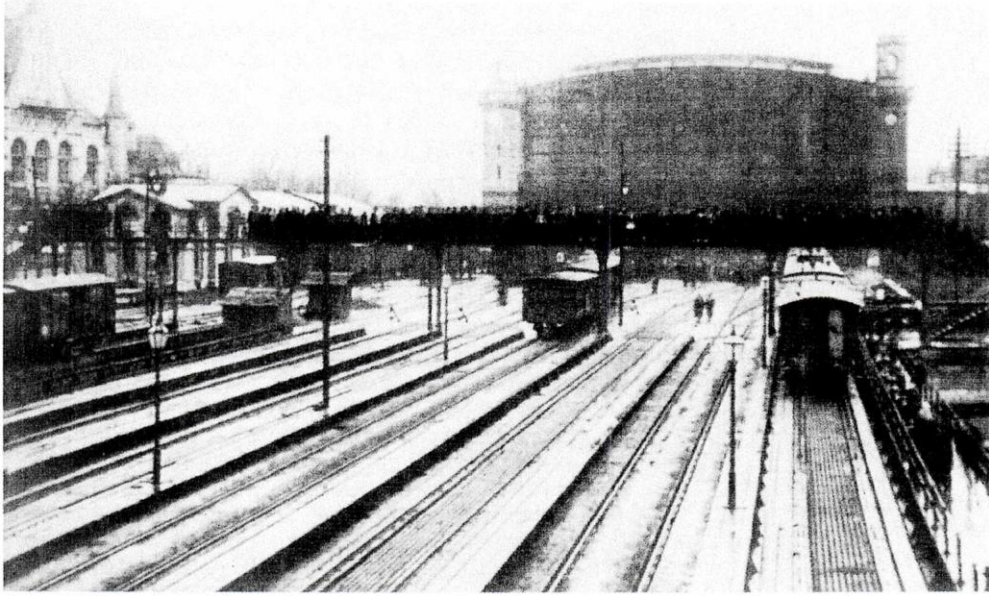
Der NOB-Entwurf aus der Feder Robert Mosers für den neuen Güterbahnhof (1894)...



ARCHIV SBB

... und der Gegenentwurf der vom Zürcher Stadtrat 1895 eingesetzten Expertengruppe.

4. Feb. 1895 Das Projekt wird beim **eidgenössischen Eisenbahndepartement** zur Genehmigung eingereicht, von wo aus es zur Vernehmlassung an Stadt und Kanton Zürich geht.
- Februar 1895 Der Zürcher **Stadttingenieur** heisst in seinem Gutachten zuhanden des Stadtrates den von der NOB gewünschten Güterbahnhof-Standort in Aussersihl «im allgemeinen» gut.
18. Mai 1895 Eine vom Zürcher Stadtrat eingesetzte **Expertenkommission** legt einen Gegenentwurf vor, in dem der Güterbahnhof wieder auf der anderen Seite liegt (im heutigen Industriequartier zwischen Hardstrasse und Langstrasse).
30. Aug. 1895 Die **Kaufmännische Gesellschaft Zürich** und die **Verkehrskommission Zürich** kritisieren die Entfernung zum neuen Güterbahnhof (und fordern eine bessere Erschliessung).
9. Sept. 1895 Der Zürcher **Stadtrat** (unterstützt vom Regierungsrat) akzeptiert die Lage des neuen Güterbahnhofs in Aussersihl. Er kritisiert jedoch, dass «das Projekt der NOB in Bezug auf Strassenverbindungen und Zufahrten unvollständig» sei; er fordert u. a. für die Hohl-, Bäcker-, Kanzlei- und Badenerstrasse je eine Unterführung sowie eine bessere Erschliessung des bereits projektierten städtischen Schlachthofes an der Herdernstrasse. Punkto Bahnübergänge kann sich die NOB (und später die SBB) noch während Jahrzehnten drücken, ebenso bei der versprochenen Herdernüberführung; einzig die erste Hardbrücke wird sie erstellen.
4. Feb. 1896 Der **Stadtrat** stimmt dem Güterbahnhof-Projekt der NOB letztendlich zu.
- April 1896 liegt auch ein Bericht der «**Specialkommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins**» vor, welcher die Lage des neuen Güterbahnhofs als «unglücklich, weil versteckt und unzugänglich» bezeichnet; erstmals wird statt einer Hochbahn für die linksufrige Zürichseebahn die Tieflegung vorgeschlagen.
30. Apr. 1896 Die NOB reicht in **Bern** das überarbeitete und reduzierte Umbau-Projekt für den Bahnhof Zürich ein (Kosten: 5 Mio. Franken), das nur die Verlegung des Güterbahnhofs nach Aussersihl (in der jetzigen Form), einen neuen Eilgutbahnhof anstelle des alten Zollgebäudes sowie einige zusätzliche Gleise für den Personenbahnhof vorsieht. Während das Projekt eisenbahntechnisch aus Mosers Feder stammt, zeichnen für die Hochbauten der Ingenieur Legani und der Architekt Kirchen verantwortlich. Die «Niederbauten» vergibt die NOB in Regie, die Hochbauten in Akkord.
4. Juni 1896 Der **Bundesrat** erteilt «mit Bezug auf den neuen Güterbahnhof (Schuppen, Rampen- und Geleiseanlagen, Strassen und Plätze zwischen den oder vor dem Schuppen) die definitive Genehmigung». Gleichzeitig werden die NOB verpflichtet, die Überführung Hardstrasse zu verbreitern, «immerhin unter Vorbehalt der Beteiligung der Stadt Zürich an den Kosten»; bei den Niveau-Übergängen der Brauer- und der Hohlstrasse dagegen soll die NOB «Bedacht darauf nehmen, dass sie tunlichst bald mittels einer passenden Hebung der linksufrigen Zürichseebahn eliminiert werden können».
16. Juni 1896 Baueingabe wird NOB-intern abgeseget.
17. Juli 1896 **Baueingabe** (10 Pläne à 1:100) bei der städtischen Baupolizei sowie Ausstecken der Hochbauten.
21. Juli 1896 Ausschreibung im **Amtsblatt**. In der 14tägigen Frist bis anfangs August erfolgen keine privatrechtlichen Einsprachen.
14. Aug. 1896 **Bausektion** des Stadtrates verlangt «Ergänzung bezüglich Höhe der Gebäude».
15. Aug. 1896 Der NOB-Verwaltungsrat genehmigt die **Ausführungspläne** für den neuen Güterbahnhof Zürich.
17. Aug. 1896 Ausführungspläne beim eidg. Eisenbahndepartement eingereicht. «Für den Fall, dass die Bausektion des Stadtrates Ablehnung der baupolizeilichen Genehmigung bekannt gibt», möchte die NOB von Bern eine Ermächtigung, «mit dem Bau ohne Rücksicht hierauf vorzugehen und lediglich auf den Entscheid des Eisenbahndepartements vom 4. Juni 1896 abzustellen».



Beim NOB-Streik im März 1897 geht nichts mehr: Schaulustige am Zürcher Hauptbahnhof.

GRAPHISCHE SAMMLUNG ZB

Jacques Kreis, Zürich.

Güterbahnhof-Verlegung.

Anlässlich der heutigen Eröffnung der neuen Central-Güterbahnhöfe, deren Lage für eine große Anzahl von Geschäftshäusern wesentliche Aenderungen in der Zu- und Abfuhr der Güter bedingen dürfte, erlauben wir uns, unsern best organisierten

Camionnage- und Speditionsdienst

in empfehlende Erinnerung zu bringen. Infolge Materialvergrößerung sind wir in der Lage, noch eine Anzahl regelmäßiger Kunden, speziell für den Camionnage-Dienst, unter Zusage prompter Bedienungsweise anzunehmen.

Wir empfehlen uns im Weiteren für prompte und aufmerksame Ausführung von

Reexpeditionen, Verzollungen, Einlagerung von Gütern aller Art, nebst deren event. kommissionweisen Verkauf, Spedition à forfait nach allen Ländern, und

Möbeltransporten per Spezialmöbelwagen nach allen Richtungen des In- und Auslandes, zu festen Preisen von Domizil zu Domizil.

Jacques Schmitt & Co.,
 Camionnage — Spedition — Lagerhaus
 internat. Möbeltransport.
 Bureaux: Zolllstraße 24, Zürich-Industriequartier.
 Telephon 2313.

3 50

NZZ vom 17. Mai 1897

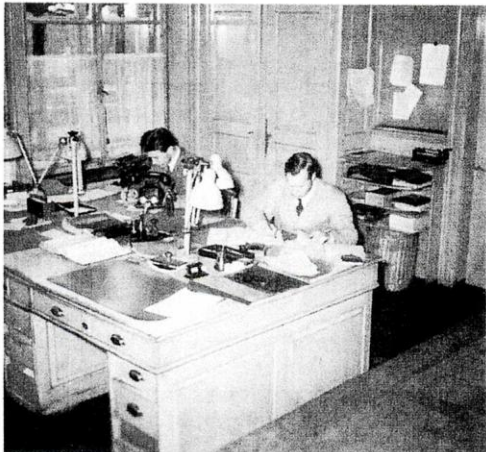
Inserat eines Zürcher Spediteurs zur Inbetriebnahme des neuen Güterbahnhofs an der Hohlstrasse.

Der Bau des neuen Güterbahnhofs 1896/97

24. Aug. 1896 Der **Spatenstich** für den neuen Güterbahnhof erfolgt.
30. Sept. 1896 Stadt- und Regierungsrat verlangen, dass die Unterbringung eines **Hauptzollamts** im Güterbahnhof möglich bleibt.
9. Sept. 1896 **Granit** für 18'000 Franken wird für das Expeditionsgebäude bestellt.
18. Sept. 1896 126,4 Tonnen **Eisen** für das Expeditionsgebäude werden bestellt.
3. Okt. 1896 Vertrag mit Firma Gebr. Sulzer (Winterthur) für die **Heizanlage** (16'485 Franken); ein Schachtsystem führt Dampf/Warmluft vom Keller bis zum Dach, mit Schiebern zur Temperaturregelung in den Räumen.
12. Okt. 1896 Vertrag mit Firma Albert Buss & Cie (Basel) über die **Eisenkonstruktion** der Güterhallen (318'500 Franken).
10. Nov. 1896 **Zimmerarbeiten** vergeben.
20. Nov. 1896 **Granitarbeiten** vergeben.
24. Nov. 1896 **Betongewölbe-** und **Maurerarbeiten** an Baufirma Fietz & Leuthold.
12. Dez. 1896 **Spengler-** und **Dachdeckerarbeiten** vergeben.
26. Dez. 1896 NOB-Direktor Guyer-Zeller fordert zwecks Erkundung des neuen «**Systems Hennebique**» Studienreise nach Paris und Nantes; es handele sich dabei um ein damals brandneues Eisenbetonverfahren.
30. Dez. 1896 Änderung des **Fundaments** für den neuen Güterbahnhof wegen unerwarteter Schwierigkeiten.
14. Jan. 1897 Für das **Kellergewölbe** sind «auf der anormalen, 90 Meter langen Strecke» rund 80 Tonnen Eisen erforderlich. Die Böden auf den gewaltigen Trägerschienen werden mit Holz und Schlacke gefüllt, weshalb sie nur beschränkt belastbar sind.
19. Jan. 1897 **Schreiner-** und **Bodendielenarbeiten** vergeben.
22. Jan. 1897 NOB diskutiert erstmals eine Verlängerung der (noch im Bau befindlichen) **Versandhalle** um zwei Staffeln.
5. Feb. 1897 Die **Unterkellerung** wird bis zum Entscheid über allfällige Verlängerung der Versandhalle sistiert (die dann aber erst 1943 erfolgte).
26. Feb. 1897 Der Regierungsrat genehmigt die abgeänderten Pläne für die «**abnorme Foundation**» des Güterbahnhofs, schiebt aber «alle Verantwortlichkeit» dafür auf NOB.
12. März 1897 Das gesamte NOB-Personal tritt für 41 Stunden in den **Streik** und erkämpft sich so allgemeine Lohnerhöhungen (erster [grosser] Arbeitskampf des Eisenbahnpersonals).
7. April 1897 **Malerarbeiten** vergeben.
17. Mai 1897 **Teilweise Inbetriebnahme** des neuen Güterbahnhofs «ohne Sang und Klang» (Tages-Anzeiger, 28. Mai 1897).
- Sept. 1897 **Vollständiger Bezug** des neuen Güterbahnhofs. Die in Hufeisenform erstellten Anlagen umfassen zu diesem Zeitpunkt ein **Areal** von mehr als 100'000 Quadratmetern. Darauf stehen der dreistöckige **Verwaltungstrakt** (Expeditionsgebäude), die ca. 400 Meter lange **Empfangshalle** mit 11 Staffeln à 4 Güterwagen (Kapazität inkl. offene Rampen: 48 Wagen) sowie die rund 250 Meter lange **Versandhalle** mit 4 Staffeln à 4 Güterwagen (20 Wagen). Über der Erde verdoppelt sich die **nutzbare Fläche** gegenüber dem alten Güterbahnhof auf rund 15'000 Quadratmeter. Unter dem neuen Güterbahnhof liegt ausserdem ein **Kellergewölbe** mit mehr als 7'000 Quadratmetern Lagerfläche; die 50 riesigen Holz- und Zementfässer dort (Fassungsvermögen zusammen mehr als 6'100 Hektoliter) werden direkt aus den in den oberirdischen Hallen stehenden Eisenbahnwagen gefüllt. Von insgesamt 9,5 Kilometern **Gleis** verlaufen gut 500 Meter gedeckt.

Der Güterbahnhof in den Jahren 1897–1947

- 1897 Im (knappen) ersten Betriebsjahr des neuen Güterbahnhofs erreicht der Güterumsatz im HB Zürich den Höchststand während der NOB-Ära (**697'893 Tonnen**), in den folgenden Jahren gehen die Zahlen wieder zurück. Im Güterbahnhof arbeiten jetzt bereits Tag und Nacht mehr als **500 Personen**.
31. Juli 1897 Bereits die erste **Verordnung** des neuen Güterbahnhofs «für die Aufgabe und Empfangnahme von Stückgütern» wird vom Zürcher Handel bekämpft, weil die Güterverwaltung die Zutrittsberechtigung zu den Güterhallen einschränkt.
- 1898 Von insgesamt **673'000 Tonnen** Gütern im ersten vollen Jahr entfallen 166'000 Tonnen auf den Versand und 507'000 Tonnen auf den Empfang im Güterbahnhof. Im gleichen Jahr wird auch der Rohmaterialbahnhof (bisher auf dem Gebiet des heutigen Postbahnhofs) westlich des neuen Güterbahnhofs angesiedelt.
20. Feb. 1898 Die Schweizer sprechen sich in einer Volksabstimmung mit überwältigendem Mehr für eine **Verstaatlichung** der Eisenbahnen aus: Die Schienen sollen dem Wohl der Volkswirtschaft und nicht länger dem Gewinn einzelner Unternehmen dienen.
1. Nov. 1898 Die Überführung der **Hardstrasse** über den Rangier- und Güterbahnhof Zürich ist fertig. Sie ist zweispurig und so niedrig, dass später die Fahrleitungen nur knapp darunter passen.
- Januar 1900 Der Güterbahnhof Zürich findet im Londoner «**Locomotive Magazine**» lobende Erwähnung wegen seiner neuartigen Geleiseanlage, welche die bisherigen Verzögerungen durch unterschiedliche Ladezeiten einzelner Wagen desselben Güterzuges ausschaltet, weil sie unabhängig voneinander be- und entladen werden.
1. Juni 1901 Der **Bund** übernimmt den Betrieb der NOB, der Güterbahnhof Zürich gehört fortan den SBB. Im neuen Tarifgesetz wird die Vereinheitlichung aller Tarife als Ziel vorgegeben; für Industrie, Handwerk, Handel sowie Land- und Forstwirtschaft gelten Ausnahmetarife. Allerdings fällt die Gütermenge kurzfristig wieder unter eine halbe Million Tonnen (**445'000 Tonnen**).
- 1902 Erstes Betriebsjahr der Schweiz. Bundesbahnen (**SBB**).
- 1909 Auch die **Gotthardbahn** wird staatlich.
- 1910 Das **Tram** kommt in die Nähe des Güterbahnhofs (Strecke Stauffacher–Feldstrasse–Militärstrasse in Betrieb).
- 1914 Die erste **Rezession** trägt den SBB Defizite ein, für die sie wegen ihrer Tiefpreispolitik über keine Reserven verfügt. Der Güterumschlag in Zürich z.B. ist von 840'000 Tonnen (1912) auf knapp **710'000 Tonnen** gesunken. Westlich der Eilguthallen beim HB (dem ehemaligen Güterbahnhof) werden neue Gleisanlagen und Verladeplätze errichtet. Der Rohmaterialienbahnhof erhält eine Militär- und eine Viehrampe.
- 1914–18 Dreimal erheben die SBB «Kriegszuschläge», deren «Verarbeitung» dann 1920 zur Schaffung des ersten, nach Distanz gestaffelten, Gütertarifs führen. Der Krieg bringt zumindest gewichtmässig neue Rekordumsätze im Güterbahnhof Zürich: 1916 wird erstmals die Millionen-Grenze überschritten (**1'165'000 Tonnen**).
1. Feb. 1919 Die Güterverwaltung Zürich wird der **Bahnhof-Inspektion** Zürich angegliedert.
- 20er Jahre Die SBB müssen die seit dem Krieg fast verdoppelten **Gütertarife** schon bald wieder senken, die früheren Ausnahmetarife werden wieder eingeführt; die Gütermenge in Zürich sinkt wieder deutlich unter die Millionengrenze.
Joseph Saladin, der selbst im Güterbahnhof arbeitet, stellt seine ersten Versuche als Schriftsteller an.
Im 2. Stock des Expeditionsgebäudes sind Sammlungen des **Schweizerischen Eisenbahnmuseums** gelagert.
- 1924 In die **Versandhalle** wird ein Hallengleis gelegt (Kapazität neu: 40 Wagen). Eine Ladestation für Schlepper wird eingerichtet.
21. März 1924 Ein **Streik** der Transportarbeiter legt den Betrieb der Zürcher «Camionageunternehmen» lahm; die Güterbahnhofverwaltung verhält sich «neutral», lässt aber umgehend Abholungseinladungen für die eintreffenden Güter noch am Sonntagmorgen via PTT verteilen.



Büroarbeit im Güterbahnhof mitte dieses Jahrhunderts (Aufnahmen aus den Büros Nr. 14 und 15.



Weisung No. 14

An das gesamte Büropersonal!

Betr. Wie lüften wir vorteilhaft bei grosser Hitze?

1. Ost- und Südseite:

Morgens vor Sonnenaufgang Rolläden und Fenster schliessen und über die ganze Zeit der Besonnung geschlossen halten. Hat die Besonnung aufgehört, so können die Oberlicht- und nach Bedarf weitere Fenster geöffnet werden.

2. Nordseite: Soweit nötig gleich verfahren.

3. Westseite:

Oberlichtfenster offen lassen bis gegen Mittag, event. zeitweise Lüftung durch Öffnen der Fenster verstärken. Sobald die Sonne die Westseite bestrahlt, Fenster und Rolläden schliessen.

4. Zu vieles Lüften trägt zur Erwärmung der Büro bei.
5. Niemals Fenster bei Besonnung öffnen und Rolläden auswärts stellen. So wird die heisse Luft der Hausfassade ins Büro geleitet.
6. Frische und gute Luft erhält man am besten von aussen her und nicht von Korridor und Treppenhaus.
7. Stetiger Luftzug ist gesundheitsschädlich und möglichst zu vermeiden.

Wir empfehlen dem Personal, sich an diese Ratsschlüsse zu halten.

Güterverwaltung Zürich HB
Der Güterverwalter:
[Signature]

Güterverwaltung SBB
Zürich HB

Zürich, den 3. Mai 1949.

Weisung No. 12

An das gesamte Büropersonal

Betr. Unterhalt der Büromaschinen.

In letzter Zeit ist der Bestand der Büromaschinen (Schreib- und Rechenmaschinen usw.) wesentlich erhöht worden. Diese Maschinen müssen ein schönes Stück unserer Büroeinrichtungen darstellen und daher auch entsprechend gepflegt werden.

Ein wichtiges Moment spielt in dieser Beziehung der Schutz vor Staub. Es soll nicht vorkommen, dass die Maschinen längere Zeit ohne Schutzhülle der Verstaubung ausgesetzt werden. Die Maschinen sind insbesondere vor Dienstschluss mittags und abends zu decken. Die Kleinreinigung soll in regelmässigen Zeitabständen durch das Büropersonal selbst vorgenommen werden. Sie ist event. zweckmässig, diese Reinigung bestimmten Diensttoren vorzuschreiben.

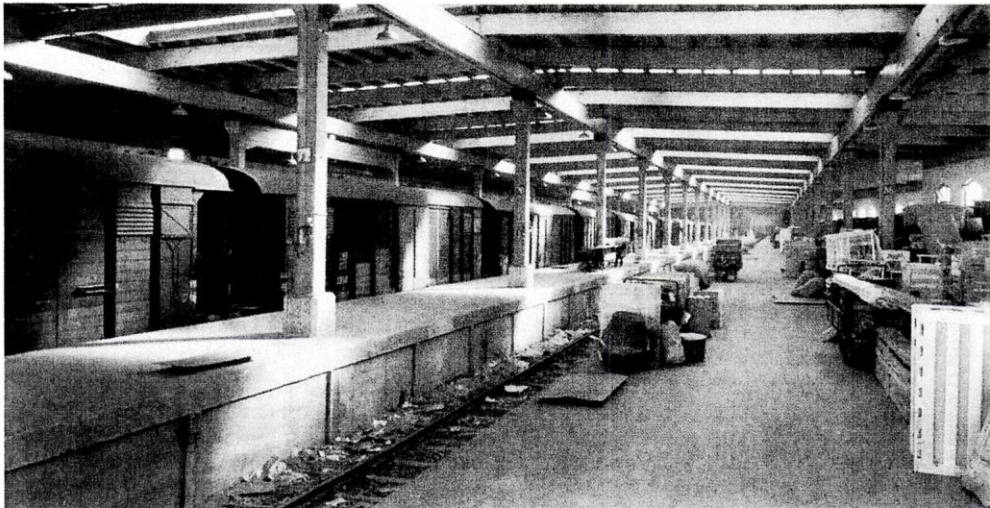
Wenn die Verwaltung die Sicherheit hat, dass die in Güterbahnhof Zürich eingesetzten Büromaschinen zweckmässig behandelt werden, dann wird sie eher dazu Hand bieten, weitere Arbeitserleichterungen zu schaffen.

Wir bitten um verständnisvolle Beachtung.

Güterverwaltung SBB Zürich HB
Der Güterverwalter:
[Signature]

«Weisungen an das gesamte Büropersonal» im Güterbahnhof Zürich aus dem Jahr 1949.

- 1924/25 Die SBB legen ein sechsstufiges **Umbauprojekt** für den HB Zürich vor, das u. a. 25 Mio. Franken für den Ausbau des Güter- und Rangierbahnhofs vorsieht. Umgesetzt wird es – abgesehen von der neuen Querhalle und den Perrons – erst Jahrzehnte später.
Das **Tram** fährt jetzt bis zur Haltestelle Güterbahnhof.
30. März 1925 Auch ein zweiter, diesmal zweitägiger **Streik** der Transportarbeiter «vermochte die Hallenverhältnisse im Güterbahnhof Zürich nicht zu gefährden», wie ein Bericht der Güterverwaltung Zürich nach Bern festhält.
- 1926 Der Hauptfahrweg entlang der Empfangshalle erhält zwischen der 4. und 7. Staffel einen **Hartbelag** aus Beton- und Asphaltguss.
- 1927 In Albisrieden wird das **Zollfreilager** eröffnet, das täglich zweimal, vom Güterbahnhof aus, mit Stationswagen bedient wird. Die Kellereien im Güterbahnhof erhalten gleichzeitig den Status eines Zollniederlagshaus (auch unverzollte Weine dürfen jetzt gelagert werden).
Das Gütervolumen steigt in Zürich wieder an: **835'000** Tonnen gegenüber 600'000 bis 700'000 Tonnen anfangs der 20er Jahre. Die **Tramlinie** vor dem Güterbahnhof wird bis zum Hardplatz verlängert.
Nach jahrelangem Kampf der Stadtbehörden ermöglicht die Tieflegung der Strecke HB-Enge im **Seebahngraben** endlich die Aufhebung von einem Dutzend Bahnübergängen.
- 1928 Der **Hartbelag** wird bis zur 2. Staffel verlängert. Die erste automatische Schuppenwaage à 2'500 Kilo (Marke Toledo) wird in der Empfangshalle eingebaut.
- 1929 Die SBB erkennen das «**Automobil**» als Konkurrenz und senken im neuen Normaltarif vor allem die Gütertarife auf den kürzeren Strecken (bis 150 km) deutlich; die Ausnahmetarife für wichtige Rohstoffe bleiben bestehen.
- 1930 Das **Sihlpostgebäude** wird bezogen (auf dem Areal des alten Rohmaterialbahnhofs).
- März 1930 Erneut hängt ein **Streik** der Transportarbeiter in der Luft. Diesmal kann die Verwaltung des Güterbahnhofs «die Geschäftswelt der Stadt Zürich» bereits mehrere Tage im voraus avisieren.
- 1931 Einführung des **Nachtumlads** in der Empfangshalle.
- 1933/34 Das **Zollinspektorat** erhält im Hauptgebäude des Güterbahnhofs mehr Platz (Aufbau über dem westlichen Verbindungsflügel zur Empfangshalle).
- 1934 Die Versandhalle erhält zwischen der 3. und 4. Staffel einen **Versuchsbelag**. Der Nachtdienst-Umlad wird auch in der Versandhalle eingeführt.
- 1934 Zwischen der Empfangs- und der Versandhalle wird eine hölzerne **Verbindungsbrücke** erstellt.
- 40er Jahre In den Kriegsjahren wird die **Heizung** des Güterbahnhofs mit allem möglichen beschickt (Kohlen, Holz, Torf), was immer wieder zu kleineren «Explosionen» führt. Nach 1945 wird eine neue Öl-Heizung installiert (wieder von der Firma Sulzer).
Während des Zweiten Weltkriegs kommen die SBB an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, können dafür aber die **Tarife** bis 1944 praktisch unverändert belassen.
Die Tramlinie 1 (Burgwies- Hardplatz) wird auf **Trolleybus** umgestellt (heute Bus 31).
- 1943 Die Versandhalle wird um 3 Staffeln resp. 120 Meter verlängert; dazu kommt ein zweites Hallengleis sowie ein Verladegleis im Freien entlang der Gutannahmerampe für den Nachtumlad (Kapazität neu auf der Seite Versand: 119 Wagen). Die Inbetriebnahme der Verlängerung erfolgt schrittweise bis November 1944, da der gesamte Betriebsablauf neu organisiert wird.
- 1944 Der Ostverbindungsflügel der Versandhalle wird analog dem Westflügel aufgestockt (für die «**Arbeiterlokale**» und eine «**Speiseanstalt für das Personal**»).



Die frischverlängerte Versandhalle nach dem Ende des 2. Weltkriegs.

Unhaltbare Wohnverhältnisse für Gastarbeiter?

In der italienischen Zeitung «Unità» wurden die Baracken in den Zürcher Herdern kritisiert / Von Alfred Messerli

Seit der Lancierung der Überfremdungsgaminitative von James Schwarzenbach sind in der italienischen Presse vermehrt Artikel über die Lebensbedingungen der italienischen Gastarbeiter in der Schweiz. Dabei wird in der Regel auch das Wohnungsproblem kritisch beleuchtet. In der kommunistischen Zeitung «Unità» vom 2. Juli erschienen die Berichte von Irma Conti über das SBB-Barackenlager in Herdern (Zürich). Eine Übersetzung folgt erst nach, aber das zehnjährige Herdern (Zürich) von Oberbergstrasse ist nicht nur ein Wohnort für die Arbeiter, sondern ein Ort, der sich seit Jahren sehr gewaltig geändert hat.

Die Behauptungen der Irma Conti...
In der erwähnten Ausgabe der «Unità» hat es Sonntag's Bericht über die Barackenlager der SBB in Zürich. Dort lesen über tausend Italiener, die vor allem aus dem Süden stammen. Die Familienangehörigen müssen in ihrer Heimat leben. Im Arbeiterort sind Arbeiter, die nicht arbeiten, sondern auf Arbeit in Italien warten. Sie bekommen eine Scheibe und das Schlammloch, wenn man die Sprache gut versteht. Man hat denn die Bedingungen und muss sich sehr beherrschen, um nicht arbeitslos zu werden. Ein anderer Auswanderer, der seit etwa zehn Jahren hier lebt, kehrt immer noch nach Italien zurück, um zu heiraten. Darauf freut er wieder in der Schweiz, in der Hoffnung eine Wohnung zu finden. Es ist sehr lang, um nicht. Mit dem vorhergehenden Aufenthalt in Italien hat er sich die Niederlassungsbewilligung verschafft. Jetzt muss er wieder von vorne beginnen.

Das sind Episoden aus Erzählungen einzelner Italiener, die in den verschiedenen Baracken der SBB im Leben führen. Das von Oerlem, Entlausungen und Schweißarbeiten besteht. Die Familien leben zu vier in einem Zimmer, zwei Betten übereinander wie in der dritten Klasse eines Österricherzuges. Jedes Bett kostet nach dem letzten Aufschlag 80 Franken - das macht 320 Franken pro Zimmer. In den letzten Quartieren Zürich ist der Preis für ein Zimmer nicht so hoch. Der Markt an Büchern und Küchen im Lager verkauft die Mauerwerksteine. Am Sonntag muss man Schokolade kaufen, um die Wachsmägen zu bezahlen zu können.

Die Disziplin ist streng. Ruhe ab 23.00 Uhr und Verbot von Besuch, besonders von Frauen. Ein Leben wie in einem Konzentrationslager. Kein Leben für diese Menschen. ...

... und die Tatsachen
Wer haben die Verhältnisse untersucht und stellen fest, dass an den Einrichtungen Irma Conti wenigstens nicht alles nicht mehr stimmt. Die Barackenlager der SBB in den Herdern bieten in elf verschiedenen Baracken Unterkunft für 214 Gastarbeiter. Die ersten Baracken wurden 1961 erstellt, die letzten stammen von der Expo in Lausanne. In der ganzen Unterkunft gibt es seit 1963 keine Zweizimmer mehr, alle Räume sind nur noch mit zwei Betten belegt. Keines der Betten hat eine Matratze. Kein Teppich findet man ebenfalls keine. Die Preise für die Unterkunft betragen in den älteren Baracken 70 Fran-



Die Unterkünfte sind nicht schön, aber der Preis angemessen. Für Unterkunft in einem Zweizimmer inkl. Heizung, Wasser, Betriebskosten und Reinigung, sowie für Benutzung der Küche und des Gemeinschaftsraumes zahlt ein Gastarbeiter 70 bis 85 Franken monatlich.

ken, in den Expo-Baracken 80 Franken im Monat. Dazu sind neben der Unterkunft auch Heizung, Warmwasser, Betriebskosten, Putzmittel und Küchenbenutzung inbegriffen. Die Betten werden jeden Morgen gemacht und die Zimmer geputzt.

Die Unterkunft wird heute von 200 Gastarbeitern verschiedener Nationen besetzt. Den Hauptanteil bilden die Italiener, dazu kommen Spanier, Griechen und Türken. Der Anteilswert der Baracken beträgt über eine Million Franken. Für die SBB ist der Betrag des Barackenlagers ein Geschäft, der liegen im Gesamtwert über 60 000 Franken liegt.

In jeder grossen Unterkunft muss eine Hausordnung herrschen. Danach ist verboten:

- Rauchen in den Zimmern.
- Glücksspiele jeder Art in allen Räumen.
- Empfang von Besuchern in den Zimmern.
- Gelage in den Zimmern zu veranstalten.
- Von 23 bis 7 Uhr morgens zu musizieren, zu singen oder zu tanzen.
- Haustiere zu halten.

Im gemeinsamen Aufenthaltsraum können Besuche von Bekannten und Freunden ausserhalb des Lagers, ohne weiteres empfangen werden. Damen aufs Zimmer zu nehmen ist allerdings nicht erlaubt.

Ein Besuch in den Unterkünften zeigt, dass es sich in der Tat nicht um eine Barackenlagerung handelt. Die Gastarbeiter werden nicht nur auf Grund der komfortablen Unterkunft, sondern auch auf Grund der sehr guten, aber sehr teuren, Dienstleistungen, die auf Grund der grossen Nachfrage nach den Dienstleistungen der Gastarbeiter entstehen, zu überhöhten Höchstpreisen zu zahlen. Die Bundesbehörden wissen, dass sie in der nächsten Zeit Baracken bauen lassen müssen. Es besteht ein Plan für den Einbau von Küchen in

jeder einzelnen Baracke; heute besteht nur eine grosse gemeinsame Küche, bei der vor allem am Sonntag Gedächtnis herrscht. Geplant ist auch der Einbau von Küchlein in den Baracken.

Mit der besseren Küche ab 23 Uhr verhält es sich so. Ab 23 Uhr darf im Gemeinschaftsraum - mit Rücksicht auf die raucheladigen Gastarbeiter, die schlafen möchten - nicht mehr geraucht werden. Die Gastarbeiter dürfen aber oben, wo sie im Gemeinschaftsraum bleiben.

Selten Beurlaubungen
Gesundheitsspekulationen. Walter Hess von der Stadt Zürich erklärte auf Anfrage, dass die SBB-Baracken in den Herdern im grossen ganzen in Ordnung seien. Die kantonale Verwaltung übernehme und Wohnverhältnisse seien mit detaillierten Vorschriften über die Unterkünfte für Gastarbeiter. Das Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich überwacht auf Grund dieser Vorschriften die Gastarbeiterunterkünfte. In den letzten Jahren wurden auf dem Gebiet der Stadt Zürich über 5000

Gastarbeiterunterkünfte systematisch kontrolliert. Zwei Leute des Gesundheitsinspektorats sind mit dieser Aufgabe betraut, wobei kantonale Sanitätswärter feststellen. Die Arbeiter in den Baracken, die über längere Zeiträume in den Baracken leben, sind vornehmlich Italiener. Die Arbeiter sind ebenfalls besser gewandert. Zahlreiche Italiener sind auch nicht mehr in Familien, sondern in Mehrfamilienhäusern. Vor allem in den Kantonen 4 und 5 sind neue Wohnplätze - natürlich mit dem Teil der Gastarbeiter, die zum Teil ohne Wohnkategorie geküsst, zum Teil aber mit Wohnkategorie geküsst, zum Teil aber nicht geküsst.

Nach der Meinung von Walter Hess wäre es unfair, Rechte noch von unkontrollierten Wohnverhältnissen für die Gastarbeiter zu sprechen. Über Stand der Unterkünfte wird zum Teil durch die Italiener selber berichtet, die mit besten grossen Kenntnissen, dafür einen billigen Mietzins verdienen.

Das sowjetische Mond-Programm

Die Sowjetunion legte vor mehr als zehn Jahren mit der Erforschung des Mondes und seiner Umgebung durch Raumfahrtprogramme. Dazu wurden am 12. September 1959, landete auf dem Mond die erste sowjetische Raumkapsel mit dem sowjetischen Kosmonauten Jurij Gagarin.

Die Luna-Serie:
Luna 1: Gestartet am 2. Januar 1959, Flug am Mond vorbei.
Luna 2: 17. September 1959, landete auf dem Mond. Führt eine Metallkapsel mit dem sowjetischen Kosmonauten mit.
Luna 3: 4. Oktober 1959, machte die ersten Aufnahmen von der Rückseite des Mondes und übermittelte sie zur Erde.
Luna 4: Flug im April 1960 am Mond vorbei.

Luna 5, 6, 7, 8: eine Serie von erfolgreichen Versuchen, eine weiche Landung auf dem Mond zu machen.
Luna 9: 3. Februar 1966, landete als erste Fahrzeug weiches auf dem Mond, übermittelte die Fernsehbilder von der Oberfläche.
Luna 10: 3. April 1966, wurde in eine Mondlanderoberteilung und wurde durch die erste künstliche Mondstation.

Luna 11: Mitte 1966, ging in eine Mondlanderoberteilung und übermittelte die Fernsehbilder von der Oberfläche.
Luna 12: Umkreiste im Oktober 1966 den Mond und übermittelte Fernsehbilder von der Oberfläche.
Luna 13: 24. September 1966, landete weich auf dem Mond, untersuchte die Oberfläche mit einem Metallstab und mit Fotoapparaten.

Luna 14: April 1968, untersuchte den Mond und übermittelte Daten über Strahlung, Magnetfeld und Schwermetalle.
Die Sond-Serie:
Sond 1: ging auf dem Weg zur Venus 1964 im Raum verbleiben.
Sond 2: 30. November 1964 wurde zu einem Versuch mit einem Plasma-Triebwerk benutzt und ging auf einem Flug in Richtung Mars verbleiben.

Sond 3: 18. September 1965, übermittelte Bilder von der erdabgewandten Seite des Mondes und nun später in eine Umkehrbahn um die Sonne.
Sond 4: 2. März 1966 ging zu einem nicht angelegten Flug in Raum verbleiben.
Sond 5: 22. September 1968, wurde in eine Erdbahn gebracht, um den Mond zu untersuchen und kehrte zu Erde zurück.
Die Luna- und Sond-Serien sind sowjetische Mond- und Venus-Programme. Am 10. November 1968, unternahm die Mond und landete weich in Sowjetunion.



Das Abenteuer des Jahrhunderts
Portrait unseres Nachbarn im All

Als weisses nächster aller Himmelskörper hat der Mond, sein Galilei als erster ein Fernrohr gegen den Himmel richtete, das Forscherinteresse des Menschen in einem ganz besonderen Mass geweckt. Da er für die schillernde, aber auch für die relativ einfachen Teilschichten und die Mondforschung über die Entstehung der Oberfläche zu erhalten. Doch der erdähnliche Planet, der sich als ein grosser Gas- und Staubhaufen gebildet hat, welche die Sonne umgibt. Man hält es auch nicht für ausgeschlossen, dass sich der Mond in einem ganz anderen Teil des Sonnensystems bildete, erst später im Anziehungsbereich der Erde gelangte und von dieser als Trabant eingefangen wurde.

Der Mond umkreist die Erde in einer mittleren Entfernung von etwa 384 000 Kilometern. Das ist nicht nur ein kosmischer, sondern einer effizienten Bahn bewegt, obwohl seine Entfernung zwischen 352 000 und 405 000 Kilometern. Deshalb liegt auch die scheinbare Größe der Mondscheibe am Himmel um etwa 10 Prozent zu differieren.

Amalthea der Erde durch die Mond um einen Kreislauf genau seiner Umlaufzeit um die Erde - also rund 27 1/2 Erdtagen - entspricht, wandert er um stets die gleiche Seite zu. Ein teils optischer, teils durch Reibung und Achsenneigung bedingter Effekt, «libration» genannt, lässt uns erkennen mehr als nur die Hälfte, nämlich 59 Prozent, der Mondoberfläche sehen.

Bei einem Durchmesser von 3476 Kilometern, was etwa einem Viertel des Erddurchmessers entspricht, hat der Mond eine Oberfläche von ungefähr 38 Millionen Quadratkilometern. Das entspricht nicht einmal ganz der Fläche des Äquators.

Die kleinere Durchmesser, aber auch immer rechtlich präzisieren

Die Verhältnisse in den SBB-Baracken Herdern sorgten über die Landesgrenzen hinaus für Aufsehen.

- 1945 Nach Ende des Krieges erreicht der Güterumschlag in Zürich einen neuen Höhepunkt: Ende des Jahres sind zeitweise über **1000 Personen** im Güterbahnhof beschäftigt, die pro Tag 800 bis 900 Wagons be- und entladen.
- 1945/46 Schrittweise Verlegung des gesamten **Umladeverkehrs** von der Empfangs- in die Versandhalle.
- 1946 An die Versandhalle kommt eine offene, hölzerne **Rampe** (Kapazität neu: 129 Wagen).
- 1946/47 Einbau der ersten, automatischen **Waage in Schrägstellung** zum Gutannahmetor (Versandhalle).

Der Güterbahnhof in den Jahren 1947–1997

- 1947 Die Schweiz feiert **100 Jahre Eisenbahnen**. Der Güterumschlag im Bahnhof Zürich ist inzwischen wieder auf über **1 Million Tonnen** angestiegen (275'000 Tonnen Versand, 767'000 Tonnen Empfang). Der **Kohlenarbeiterstreik** im August 1947 (er war nur einer von 29 Streiks allein in diesem Jahr) betrifft vor allem den Betrieb im Rohmaterialbahnhof.
- 1948 Das **Speditionslokal** in der Versandhalle wird abgebrochen und an dessen Stelle ein neues Gutannahmetor erstellt. Bei zwei Toren werden die ersten Laufkatzen erstellt, die bis Mitte Auto reichen.
- 1948 **Lifteinbau** zwischen Versandschuppen und Lagerkeller (so dimensioniert, dass nur für «Spiisi» benützbar und nicht mit Paletten befahrbar). Der letzte, noch mit Wasserdruck betriebene alte Lift (am Empfangstor 26) bleibt bis in die 60er Jahre in Betrieb. Die Dienstpläne im Güterbahnhof werden neu dem Arbeitsanfall der einzelnen Wochentage angepasst (die Sonntagsarbeit fällt weg, da es vor dem Wochenende keine Rückstände mehr gibt). Die Büroangestellten des Güterbahnhofs erhalten einen freien Halbttag pro Woche (Überstundenkompensation).
- 1948/49 Das **Kellergewölbe** wird renoviert und der Betrieb verbessert (mehr Lagerfässer, Flaschenreinigungs- und Abfüllstation, systematische Numerierung).
- 1949 Vollautomatische **Laufkatze** in der Versandhalle. Neues Schriftenlokal in der Versandhalle. Die Güterbahnhofverwaltung übernimmt das **Kellerabteil** der bisherigen Mieterin Orsat SA (Martigny). Teilweise kommen **Elektroschlepper** zum Einsatz.
- 50er Jahre Noch bis Ende der 50er Jahre sind im nicht elektrifizierten Güterbahnhof **Dampflokomotiven** im Einsatz, die dann durch Dieselloks ersetzt werden.
- 1950 Verbesserung der **Beleuchtung** im ganzen Güterbahnhof. Erste Etappe der Frachtbrief-Förderanlage.
- ca. 1952/53 Die ersten **Hubstapler** kommen zum Einsatz. Die Fahrer erhalten im Winter gegen die Kälte (Temperaturen bis -20 Grad drinnen und draussen) **Bärenfellhosen**.
- ca 1956/57 Im Güterbahnhof wird eine **Markierequippe** mit einer selbstgebauten Markiermaschine ausgerüstet (sie führt noch heute vom Güterbahnhof Zürich aus sämtliche Markierungen im SBB-Kreis III aus).
- ca 1957/58 Herr Fimian erfindet für Hubstaplerfahrer **beheizbare Leder-sohlen** (Batterieanschluss), die von den SBB (und später auch von der Migros) übernommen werden.
- 1959 Die neue **Schliessfachanlage** wird installiert.
- 60er-Jahre Im **SBB-Barackendörfli Herdern** (Höhe Förrlibuckstrasse) leben rund hundert italienische Gastarbeiter auf engstem Raum zusammen; die meisten von ihnen arbeiten im Güterbahnhof. Die unhaltbaren Wohnverhältnisse in den Baracken werden am 3. Juli 1969 (es ist die Zeit der ersten Überfremdungsinitiative Schwarzenbach) auch in der italienischen Zeitung «Unita» kritisiert. Die Zürcher Behörden melden jedoch, dass die früher übliche Überbelegung inzwischen der Vergangeheit angehöre. Das sogenannte **«Ledigenheim»** entsteht jenseits des Gleisdreiecks vor dem Güterbahnhof (Brauerstrasse 118/120/122/124): 4 schmucklose Betonbauten, in denen vor allem Büroangestellte des Güterbahnhofs wohnen.

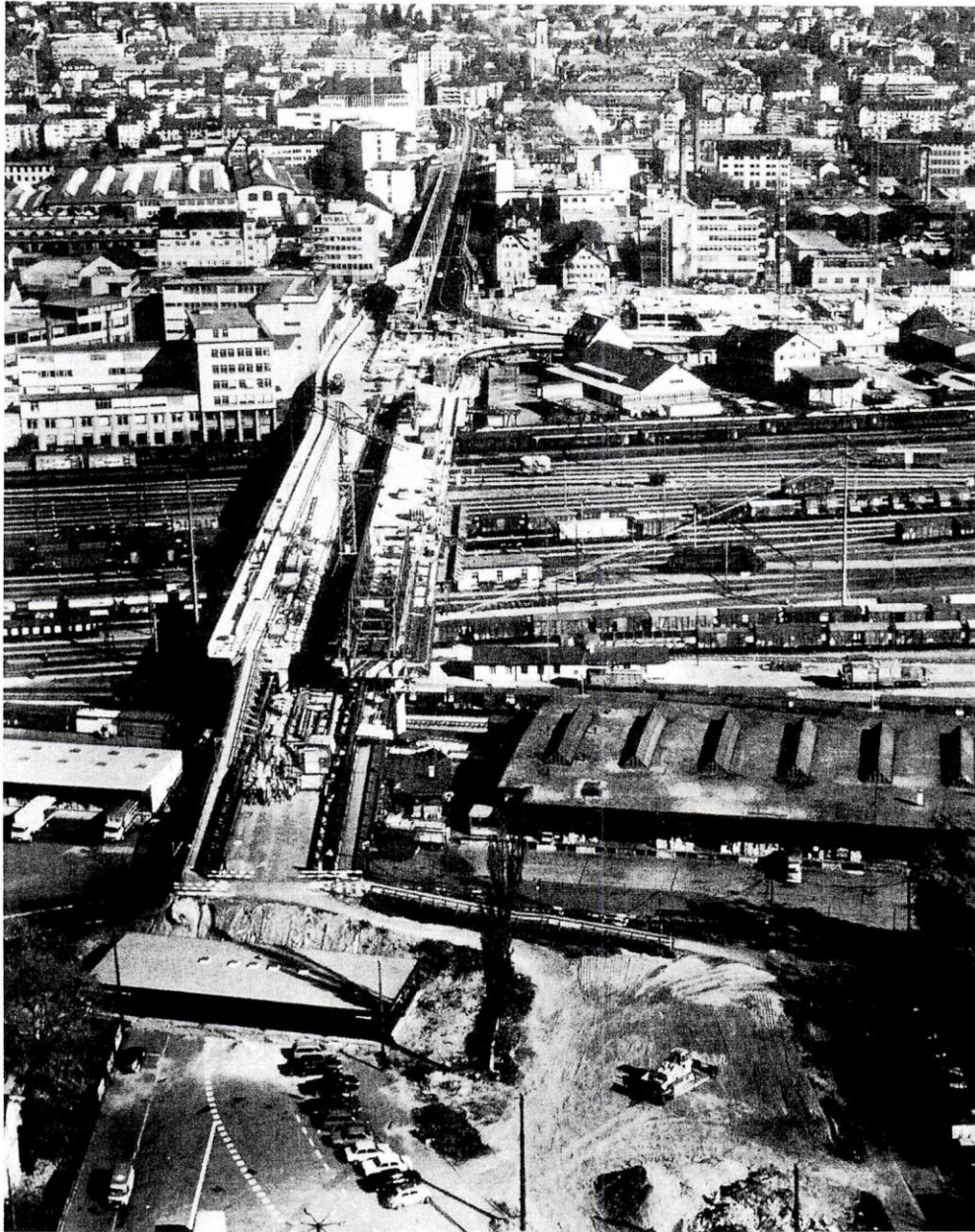
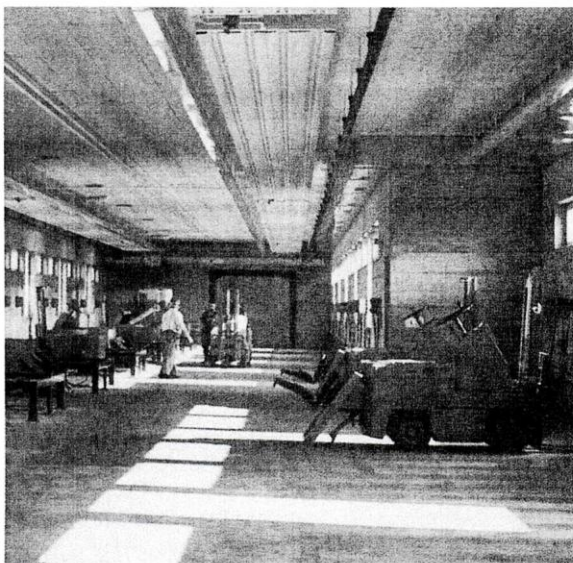


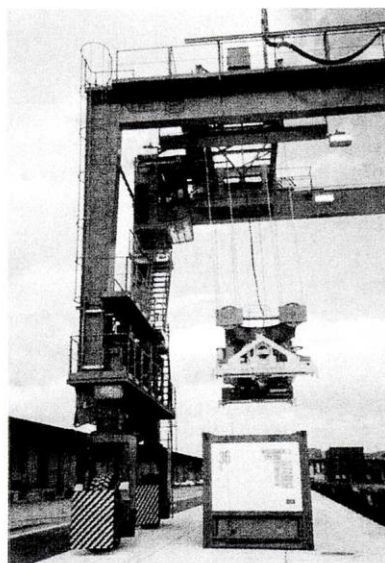
BILD ZWISCHEN

Die neue Hardbrücke entsteht in den 70er Jahren (rechts unten der Güterbahnhof).



ARCHIV SBB

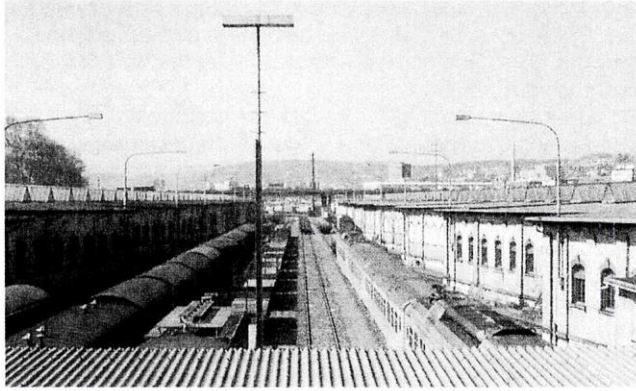
Neue Arbeitsmittel im Güterbahnhof: Elektrostapler...



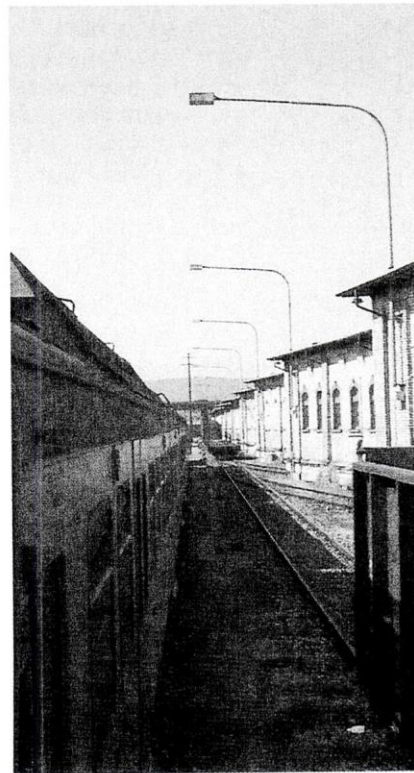
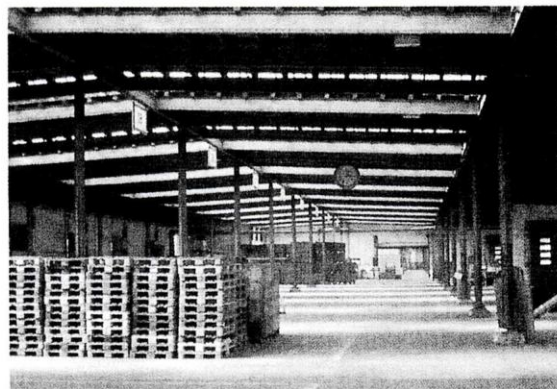
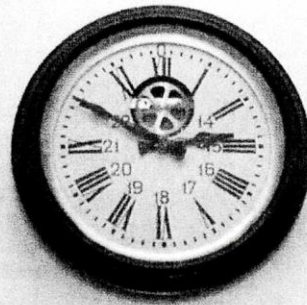
...und ein Containerterminal.

- Der Hochbetrieb in der Hochkonjunktur führt auch immer wieder zu **Unfällen**: Beim Vollstopp eines Hubstaplers explodiert einmal ein Fass mit Chemikalien, was Reparaturen bis zu den Dachfenstern nötig macht.
- Beim Erstellen eines neuen Öltanks wird die heutige **Schlosserei** zwischen Versand und Expeditionsgebäude angebaut; der Kreisdirektor persönlich bewilligt dem Güterbahnhof eine 12'000fränkige Hobel- und Fräsmaschine, was endlich einen halbwegs professionellen Reparaturdienst erlaubt.
- Der Arbeitskräftemangel wird gegen Ende der 60er Jahre zu einem dominierenden Thema im Güterbahnhof: Klagen über das **Arbeitsklima** wegen der Überzeiten verschwinden erst nach dem Einbruch von 1973 wieder.
- Eine kleine Entschädigung verschafft den Arbeitern und Angestellten bis zum Start von Cargo Domizil den sogenannten **«Unregelmässigkeitsdienst»**: Dieser erwarb im Namen der SBB im Güterbahnhof Zürich beschädigte Waren und Güter und verkaufte sie dann z. T. günstig an die Mitarbeiter (z. B. ganze Badewannen).
- 1962/63 Im 2. Stock des Hauptgebäudes werden zwei **Dienstwohnungen** (für den Verwalter und den Chef des äusseren Güterdienstes) eingebaut.
- 1964 Die **Versandhalle** wird erneut verlängert (auf die heutige Länge), die neuen Oberlichter sind Plastikkuppeln.
- 1966 Für die **Hubstaplerwerkstatt** gibt's einen Neubau.
- 1969 Dank der **Käferberglinie** gehören Spitzkehren im Vorbahnhof beim Rangieren der Güterzüge der Vergangenheit an.
- 70er Jahre Wichtigste Neuerung ist der **Rangierbahnhof Limmattal**, der etappenweise zwischen 1969 und 1978 in Betrieb genommen wird und den Güterbahnhof vor allem beim reinen Umladbetrieb entlastet.
- Die offene Säurerampe (am Ende der Empfangshalle) wird mit dem sogenannten **«Tagi-Schopf»** überbaut.
- Die Güterverwaltung Zürich beantragt die Einführung der **5-Tage-Woche**.
- 1970 Eine Lagerhalle für **Kleinbehälter** wird gebaut.
- 1971 Die erste Etappe der **Kantinenrenovation** umfasst die Küchenräume; abends gibt's von jetzt an nur noch Automatenverpflegung. Gleichzeitig wird im Ostverbindungsflügel ein Warenlift eingebaut.
- 1972 Die Firma Welti-Furrer AG erstellt im Güterbahnhof eine neue **Umschlaghalle** als Ersatz für den Holzbau, der in den 50er Jahren bei einem Brand vollständig zerstört worden war.
- 1970–73 Die Belegschaft im Güterbahnhof erreicht mit bis zu **700 Festangestellten** ihren Höchststand. Im Sommer 1973 (Ölkrise) müssen die SBB «Ableitungsmassnahmen zur Vermeidung eines Verkehrszusammenbruchs in der GV Zürich» ergreifen. Der Güterumschlag im HB Zürich beträgt seit Mitte der 50er Jahre praktisch jedes Jahr mehr als eine Million Tonnen (Rekordmenge 1961 und 1970 mit je **1'140'000 Tonnen**).
- 1974/75 Betonhalle und Ladestation für die **Elektrohubtraktoren**.
- 1975 Die zweite Etappe der **Kantinenrenovation** (Speiseräume) folgt.
- 1976 Für den Bau der **Migros Herdern** werden die SBB-Baracken abgerissen.
31. Mai 1976 Der **Schnellgutbahnhof Altstetten** löst den alten Eilgutbahnhof beim HB ab; der Güterbahnhof wird weiter entlastet.
- 1976/77 Mit Geldern aus der **«Konjunkturspritze»** des Bundes wird die Fassade des Güterbahnhofs renoviert. Gleichzeitig werden die alten Fenster durch Doppelglas ersetzt (bisher mussten jeden Frühling und Herbst hunderte von Vorfenster auf- und abgehängt werden!); ausserdem werden Lamellenstoren angebracht.
- ca. 1979 Ende der 70er Jahre hat sich der **Personalbestand** im Güterbahnhof Zürich gegenüber 1973 bereits nahezu halbiert. Auch die Gütermenge ist auf gut **600'000 Tonnen** zurückgegangen.

Der Güterbahnhof Zürich 1997



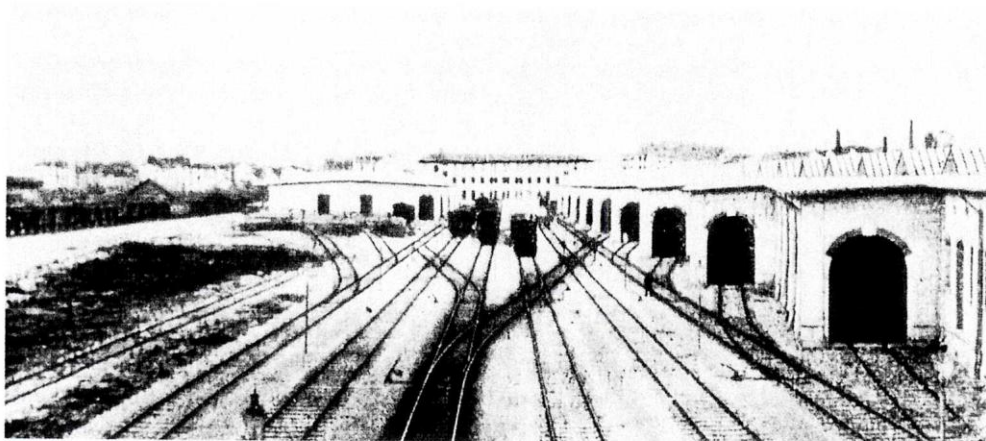
BILDER PETER SCHÄLWI



- 80er Jahre Der Boden unter dem **Haupteingang** muss neu betoniert werden, weil er durchgerostet ist.
Ende der 80er Jahre wird analog zur Schlosserei auch gegenüber dem Empfangsschuppen die **vorderste Rampe zugemauert**.
- 1982 Die neue, sechsspurige **Hardbrücke** wird dem Verkehr übergeben.
6. Dez. 1984 Cargo Domizil-Eröffnungsparty im Güterbahnhof.
1. Jan. 1985 **Cargo Domizil-Betrieb** beginnt, die Zahl der Beschäftigten im Güterbahnhof Zürich wird von 204 auf 127 (87 Arbeiter, 40 Büroangestellte) reduziert; der Güterumschlag sinkt auf unter **600'000 Tonnen**.
1. März 1985 Die **Kantine** im Güterbahnhof wird geschlossen.
1985 Das Postzentrum **Mülligen** nimmt den Betrieb auf.
1986 Der Güterbahnhof Zürich wird vom Stadtrat – wie die meisten Zürcher Bahnhöfe – ins «**Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung**» aufgenommen.
Die Güterverwaltung Zürich lehnt die Vermietung von Lagerraum in der Empfangshalle des Güterbahnhofs an die Danzas AG (für «Eurapid») wegen der **direkten Konkurrenz** ab.
17. Sept. 1986 Die Firma Löw veranstaltet im Güterbahnhof eine **Modeschau**.
1986/87 Die **Versandhalle** wird zu einer Lager- und Dienstleistungshalle umgebaut (Projektkosten 2,7 Mio. Franken), deren Lagerfläche mit gut 8'000 Quadratmetern grösser ist als diejenige des Kellergewölbes.
1987 wird der **Grosscontainer-Terminal** erstellt.
1988 Der Einbau eines **Bürocontainers** in der Güterhalle sorgt für Aufregung, da er kein Tageslichtfenster hat.
28. Mai 1990 Die **Cargo-Nebenzentren** Zürich-Giesshübel und Uitikon-Waldegg werden geschlossen und dem Regionalzentrum Zürich zugeschlagen. Der SBB-Personalbestand im Güterbahnhof Zürich beträgt genau 67 Personen.
3. Juni 1991 Der Container-Terminal nimmt den Betrieb auf und läuft während kurzer Zeit unter dem Titel «**Cargo-X**».

Der Güterbahnhof heute

- 1995 Der **Stückgutverkehr** geht an die Firma CDS Cargo Domizil AG über.
- 1996 Der **Stückgutumschlag** wird vom Güterbahnhof in den Schnellgutbahnhof Zürich-Altstetten verlegt. Im Güterbahnhof beschäftigen die SBB noch etwa 65 Angestellte; die Lager- und Büroräumlichkeiten dienen noch heute fast hundertprozentig dem Güterverkehr (SBB und Dritte); nur einer kleiner Teil ist fremdvermietet. Im bislang jüngsten Betriebsjahr werden im Güterbahnhof Zürich insgesamt **900'000 Tonnen** umgeschlagen.
- Juni 1997 Das **100-Jahr-Jubiläum** des Güterbahnhofs Zürich wird mit einem Quartierfest und Lok-Taufe getauft.



LOCOMOTIVE MAGAZINE VOM JANUAR 1900

Das von Robert Moser entwickelte «Sägeprinzip» im neuen Güterbahnhof sorgte auch im Ausland für Aufsehen. Das Londoner «Locomotive Magazine» schrieb im Januar 1900: «Vorstehende Photo zeigt den unlängst in Zürich (Schweiz) gebauten, neuen Güterbahnhof. Unsere Illustration stellt eine neuartige Geleiseanlage dar. Eine Seite ist für Ankunftsgüter bestimmt, während die andere Seite für den Versandverkehr reserviert ist. Jede Staffel vermag zwei lange Wagen aufzunehmen, die nach Belieben ausgewechselt werden können, ohne das Ladegeschäft in den andern Staffeln zu stören. Verzögerungen, wie sie zufolge des verschieden langen Zeitaufwandes für den Ein- und Auslad der Güterwagen auftreten, dürften bei dieser Güteranlage ausgeschaltet sein.»



SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG VOM FEBRUAR 1918

Robert Moser, NOB-Oberingenieur und treibende Kraft hinter dem neuen Zürcher Güterbahnhof.

Der Bahn-Moser

NOB-Oberingenieur Robert Moser (1838–1918)

Die treibende Kraft hinter dem neuen Güterbahnhof Zürich war Robert Moser, der bis 1895 als Oberingenieur für Bahnbauten bei der Nordostbahn (NOB) fungierte. Auch wenn die Hochbauten des Güterbahnhofs Zürich nicht von ihm entworfen wurden, war es Moser, der bereits um 1874 vehement für eine Verlegung des Güterverkehrs vom Hauptbahnhof ins (damals noch nicht bebaute) Sihlfeld votierte; in Zürich trat er damit als erster für eine völlige Trennung von Güter- und Personenverkehr ein. Bis seine Idee verwirklicht wurde, dauerte es aber noch einmal mehr als 20 Jahre. Und bei Baubeginn im Sommer 1896 war Robert Moser bereits nicht mehr bei der NOB tätig.

Seinen Übernamen verdankt der «Bahn-Moser» (wie er unter Fachleuten heute noch ein Begriff ist) der beeindruckenden Liste von Eisenbahnprojekten, die er vor und nach der Jahrhundertwende entweder selbst betreute oder später als Gutachter zu beurteilen hatte; die Moser-Mappen im Archiv der ETH verzeichnen weit über 100 verschiedene Projekte und Gutachten. Darunter finden sich neben zahlreichen Ausbauplänen für den Zürcher Hauptbahnhof auch jene für die Bahnhöfe Biel und Lausanne. Weitere schwere Kaliber waren die Bötzbberg-Linie, die Rickenbahn, die Albula-Bahn, die Bodensee-Toggenburgbahn und selbstverständlich die Gotthard-Linie, wo Moser sich zwischen 1879 und 1882 als selbständiger Unternehmer am Bau der Strecke Flüelen–Göschenen beteiligte (die NOB war in jenen Jahren am Rande des Ruins und musste deshalb alle Bauarbeiten ein- und ihren Oberingenieur freistellen). Ausserdem entwarf Moser die ersten Pläne für die nie gebaute Splügenbahn.

Einer aus der ersten ETH-Generation

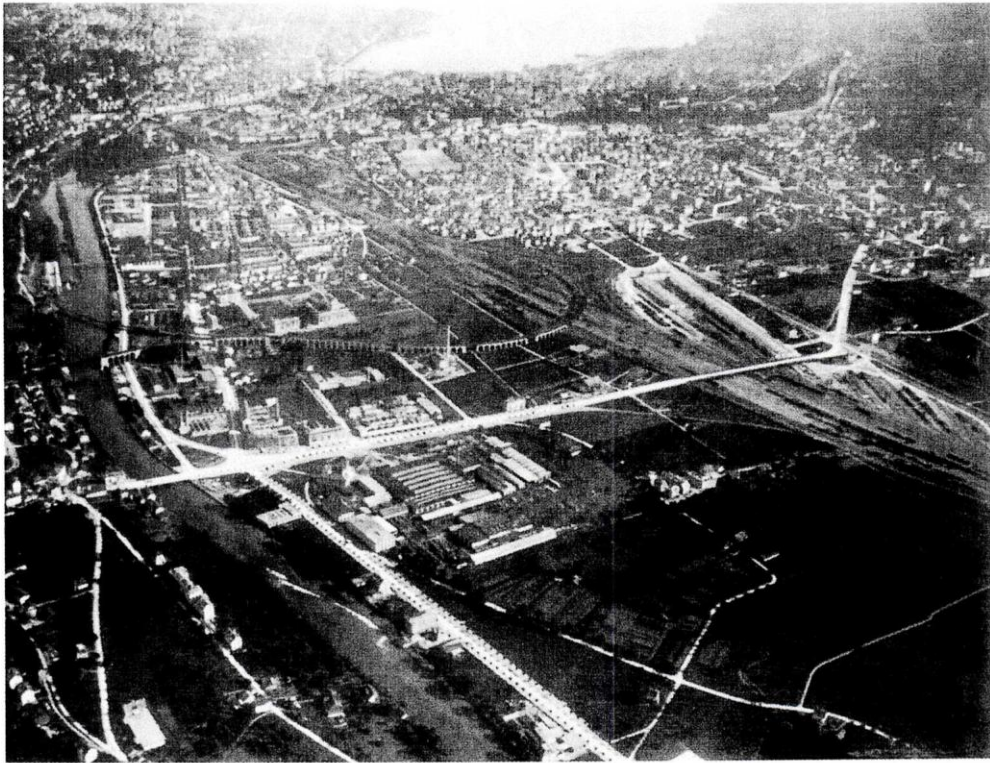
Geboren 1838 in Herzogenbuchsee, kam Robert Moser zu Beginn der 1850er Jahre nach Zürich, wo er 1856 mit 18 Jahren in die soeben gegründete Eidgenössische Technische Hochschule ein- und 1859 mit Diplom wieder austrat. Seine erste Anstellung fand Moser beim «Technischen Bureau» der Stadt Basel (wo er beim Abriss der alten Schanzanlagen mitarbeitete). Danach folgten bereits die ersten Anstellungen im Bahnbau: 1860–64 bei der bernischen Staatsbahn, 1865–66 bei der Nordostbahn, für die er im Raum Süddeutschland erste Studien für Eisenbahntrassees machte. 1866–69 war Moser für kurze Zeit Kantonsingenieur in Solothurn, bevor er wieder zu seinem Lieblingsgebiet zurückkehrte: Bis 1872 projektierte er u. a. den Bau einer Bahnstrecke von Passau nach Böhmen und war am Bau der Kaschau-Oderberger-Bahn beteiligt.

1872 wurde Robert Moser von der Nordostbahn (NOB), die mitten in einer euphorischen Expansion steckte, zum Oberingenieur berufen. Unter seiner Leitung entstanden in den 1870er Jahren nacheinander: die Bötzbbergbahn Brugg–Basel, die linksufrige Zürichseebahn (Thalwil–Zürich), die Linien Winterthur–Koblenz, Effretikon–Hinwil, Baden–Niederglatt, Wädenswil–Einsiedeln und Teile der Strecke Glarus–Linthal. Nach seinem Abstecher als Unternehmer kehrte Moser 1888 wieder als Oberingenieur zur NOB zurück. In den folgenden Jahren wurden dann auch die wegen der schweizerischen Bahnkrise aufs Eis gelegten neuen NOB-Linien fertiggestellt: die Rechtsufrige Zürichseebahn (Rapperswil–Zürich), die Linien Thalwil–Zug, Eglisau–Schaffhausen, Dielsdorf–Niederweningen und Schaffhausen–Ettwil. Als unter Führung des Grossaktionärs und späteren NOB-Präsidenten Guyer-Zeller Mitte der 1890er Jahre praktisch die gesamte Verwaltung der Nordostbahn ausgewechselt wurde, entschloss sich 1895 auch Robert Moser seine Stelle aufzugeben.

Zivilingenieur & Experte

Mit 58 Jahren trat Robert Moser aber nicht vorzeitig in den Ruhestand, sondern widmete sich fortan als «Zivilingenieur» und anerkannter Experte dem Bahnbau in der Schweiz. Insgesamt projektierte Moser bis zu seinem Tod fast 1500 Kilometer Eisenbahn, wovon immerhin 430 Kilometer unter seiner Leitung auch gebaut wurden. Daneben war Moser gegen Ende seines Lebens auch politisch engagiert: als Verwaltungsrat der SBB, als Mitglied des städtischen Baukollegiums in Zürich und der «Schweizerischen geodätischen Kommission» (für diese schrieb er u. a. ein umfassendes Werk über die in der Schweiz vorkommenden Tone und Bausteine).

*Quellen: Schweizerische Bauzeitung vom 2. Februar 1918;
Moser-Mappen in der ETH-Bibliothek*



SPLETENNI / BAZ

Flugaufnahme um 1900 von Zürich mit Aussersihl in der Bildmitte



BAUESCHICHTLICHES ARCHIV DER STADT ZÜRICH

Die Sihlfeldstrasse um 1900

Aussersihl

Erstes Schweizer Grossstadtquartier

Aussersihl war wohl das erste eigentliche Grossstadtquartier in der Schweiz. Es kann als traditionelle Übergangszone der seit ca. 1870 rasch wachsenden Grossstadt Zürich bezeichnet werden. Lage und Vorgeschichte haben entscheidend zu diesem Charakter Aussersihls beigetragen.

Noch um 1800 wurden im Gebiet der damals jungen Gemeinde (Aussersihl war erst 1787 von Wiedikon unabhängig geworden) nicht mehr als 700 Seelen gezählt. Sie bewohnten hauptsächlich die Brückenkopfsiedlung rund um das Siechenhaus St. Jakob am linken Sihlufer, unmittelbar vor Zürichs westlichem Stadtausgang. Dem nur wenig befestigten Sihlufer entlang zogen sich grosse Parzellen hin, die zumeist in stadtzürcherischem Besitz standen. Weiter vom Flussufer entfernt reihten sich in enger Folge die durch Realteilung lächerlich schmal gewordenen Äckerlein der Wiediker Bauern, die sogenannten «Hosenträgerparzellen». Diese Parzellierung – grossflächig am Fluss, feingliedrig im Innern – hat die Aussersihler Entwicklung massgeblich geprägt und lässt sich auch im heutigen Bebauungsbild deutlich nachlesen.

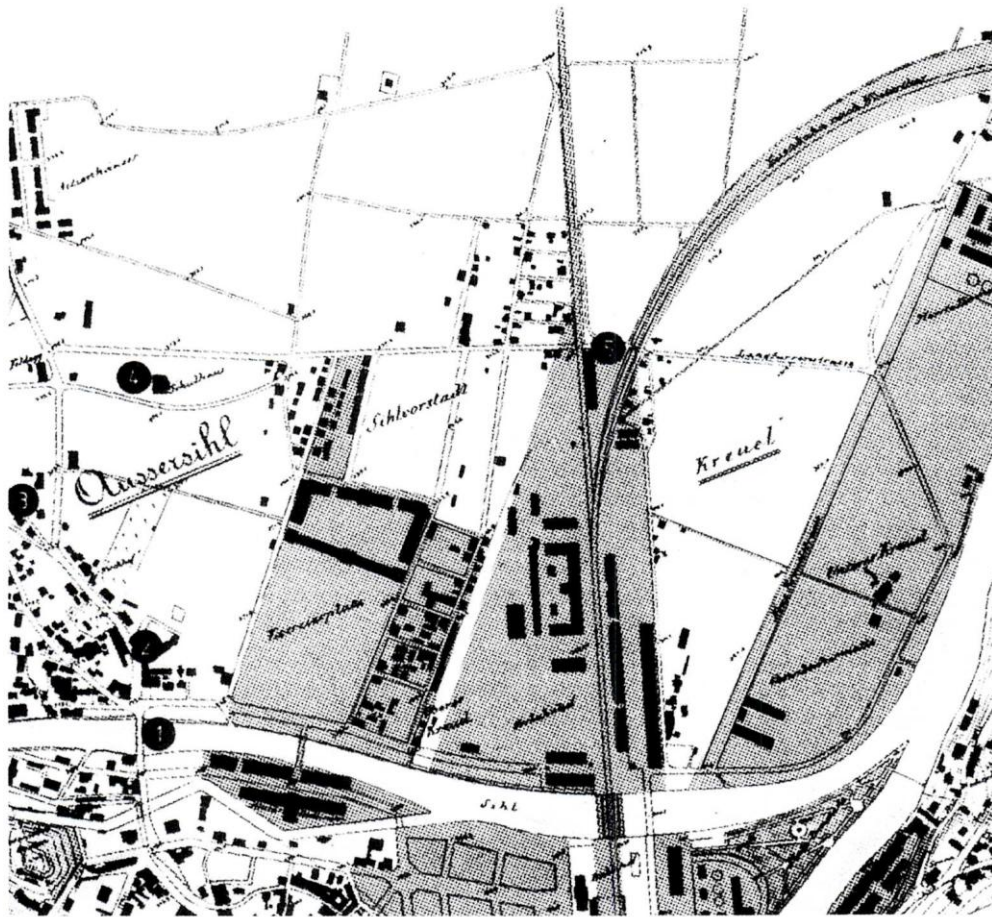
Die Grossparzellen am Flussufer boten sich in zweifach idealer Weise als Standorte der aufkommenden Industrie an: Der Fluss, insbesondere nach seiner Vereinigung mit der Limmat im nordwestlichen Sihlfeld, lieferte die Wasserkraft, die grossflächigen Areale erlaubten eine den Bedürfnissen der neuen Technologie angepasste Bauweise der Industriekomplexe. Neben den Industrieanlagen wurden nach und nach flächenheischende Stadtfunktionen Zürichs, aus den engen Verhältnissen innerhalb der Stadt, hier hinaus in die Grossparzellen, entlang der Sihl, verlegt (oder neu angelegt): Gaswerk, Kehrichtverbrennung, Kaserne, Zeughäuser und Militärstallungen, Polizeikaserne, Gefängnis ... und natürlich die Eisenbahn.

Tummelfeld der Spekulation

Die Aussersihler Kleinparzellen entwickelten sich im Bauboom der wachsenden Grossstadt zum Tummelfeld des spekulativen Wohnungsbaus. Industrialisierung, das aufkommende blühende Zürcher Handelsbürgertum und insbesondere der aufwendige Bahnbau forderten ab Mitte des letzten Jahrhunderts ein rasch wachsendes Heer von Arbeitern, Handwerkern, Dienstboten. Mit Aufstockungen, Kellerwohnungen und Hofeinbauten wurden die letzten Wohnungsreserven innerhalb der alten Stadtgrenzen genutzt, wo die Bevölkerung im 19. Jahrhundert um das Dreifache anstieg.

Nach 1860 wurden – in teilweise philanthropischer Absicht – die ersten Arbeiter-Reihenhaussiedlungen mit Kleingärten in Aussersihl erstellt: die 1982 abgebrochenen «Actienhäuser» an der Badenerstrasse und die heute unter Denkmalschutz stehenden Fierzgasshäuser an der Langstrasse. Wenige Jahre später wurden die Kleinparzellen des Inneren Aussersihls und des Industriequartiers im Eiltempo mit geradezu chaotischer Maximalausnutzung überbaut. Der grossstädtische Bautypus der Hofrandbebauung mit Innenhofgebäuden (hier im Aussersihl ausschliesslich gewerblich genutzt) hielt damit in der Schweiz Einzug.

Erst in den 1920er Jahren (insbesondere in der Zeit des «Roten Zürich») wird im kommunalen und genossenschaftlichen Wohnungsbau ein neuer Hofrandbebauungstyp entwickelt. Nach Gesichtspunkten der Wohnhygiene wird die Geschosshöhe jetzt beschränkt, die Innenhöfe sind bedeutend grösser, vor allem unbebaut und begrünt. Dieser Bautypus prägt das Hardquartier in der Umgebung des Güterbahnhofs.



So veränderten 25 Jahre Bauboom die «Äussere Sihlgemeinde»: Aussersihl 1862 (o.) und 1892 (u.).



AUS-ÄUSSERSIHL WAR UND IST AUSSER SICH-

Aussersihl ist 1893 grösser als Zürich

Die durch Industrialisierung und Bahnbau einerseits und Verarmung der Landbevölkerung andererseits ausgelöste Einwanderungswelle in den Grossraum Zürich liess die Aussersihler Einwohnerzahl in den Jahren 1850 bis 1894 von 1'881 auf 31'325 Personen anwachsen. Bei der 1893 erfolgten Eingemeindung in die Stadt Zürich hatte die Einwohnerzahl Aussersihls diejenige der Kernstadt bereits überschritten.

Das Landvolk, die Bergler, besonders die für den Tunnel- und Brückenbau zugezogenen Italiener, ostjüdischen Kleinhändler – kurz alle jene, die keinerlei Beziehungen mit der alten Stadt und ihren Bürgern verbanden und die dort somit kaum Chancen hatten zur Unterkunft in Mansarden oder Kellerwohnungen, zogen in die Aussersihler Rendite-Mietshäuser mit ihren 3- und 4-Zimmer-Wohnungen. Trotz einfachster Bauweise und Ausstattung mussten hier Mietpreise entrichtet werden, die es einer Familie kaum erlaubten, eine Wohnung ohne Untermieter oder Schlafgänger zu bewohnen. Unter den Neuzuziehenden befanden und befinden sich noch heute viele Alleinstehende, die ihr Glück, ihren Verdienst in der grossen Stadt suchen und erst in einer späteren Lebensphase eine Familie gründen oder Angehörige nachziehen lassen wollen.

Das Stadtquartier Aussersihl zeigte bei der Eingemeindung den grössten Ausländeranteil unter den neuen Stadtquartieren – und so ist es bis heute geblieben. Die jüdischen Textilwarenhandlungen mit ihren überfüllten Regalen, die Hinterhofschuppen der Altstoffsammler, Buden und Werkstätten kleiner Handwerker, bunte italienische Comestiblesläden prägten während Jahrzehnten Bild und Charakter Aussersihls und wurden Schauplatz einer neu gewachsenen Grossstadt-Tradition.

Einschneidende Bahn

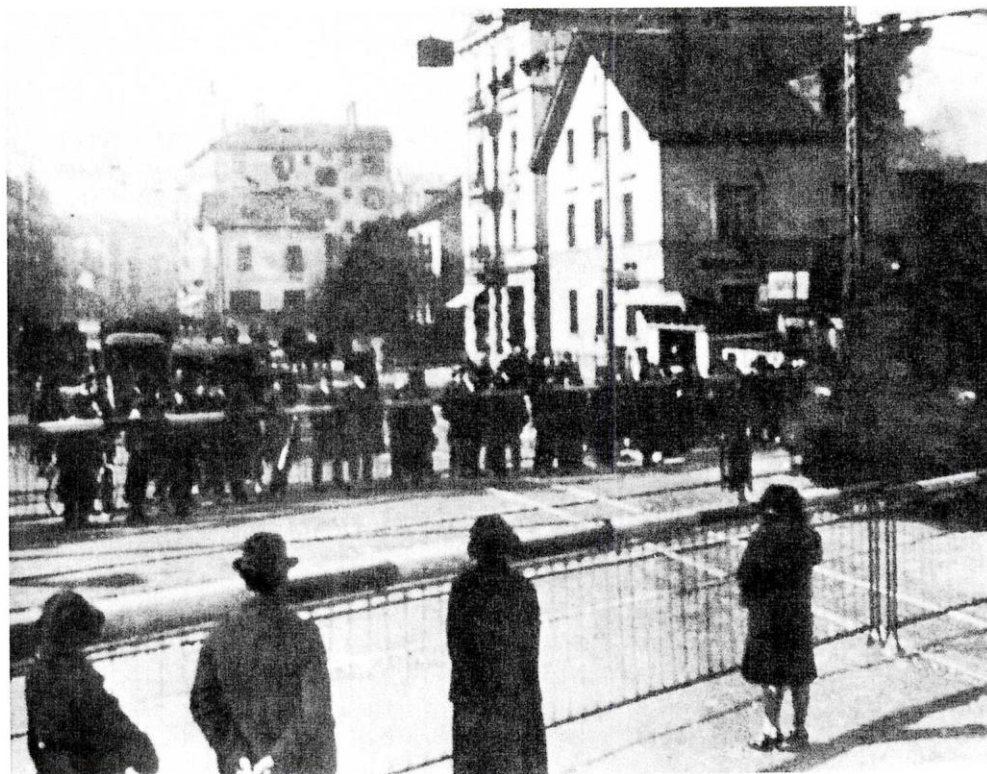
Die einschneidendste Veränderung erfuhr Aussersihl mit dem ab Mitte des letzten Jahrhunderts erfolgten Bahnbau: Das pompöse Aufnahmegebäude wurde 1847 auf Stadtzürcher Boden, unmittelbar am Rande der nördlichen Stadtbefestigung errichtet – die weitflächigen, öden und lärmigen Gleisfelder aber zerschneiden das Aussersihler Gemeindegebiet seither in drei Quartiere mit je eigenem Charakter: das Innere Aussersihl (der heutige Kreis 4 zwischen Sihl und Seebahn), das Industriequartier (Kreis 5) und das Hardquartier mit dem Güterbahnhof (Kreis 4 westlich der Seebahn).

Zur Zeit der ersten Pläne für einen Güterbahnhof im Sihlfeld in den 1870er Jahren war das Gebiet westlich der Langstrasse praktisch unbebaut. Als die Nordostbahn 20 Jahre später schliesslich an die Realisierung ging, verbanden Sihlfeld-, Hohl- und Brauerstrasse bereits die ersten Wohnsiedlungen westlich der Bahnlinie Zürich–Thalwil mit dem Inneren Aussersihl; für den Güterbahnhof mussten deshalb 1896 zuerst sieben Wohnhäuser abgerissen werden. Der Bau des Güterbahnhofs fiel just in die Zeit des grössten Baubooms im jungen Stadtteil. Umso verständlicher deshalb eine der Hauptforderungen des Stadtrates gegenüber der Nordostbahn-Gesellschaft: Die Niveauübergänge der NOB sollten durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden. Die Private Bahngesellschaft erstellte 1898 allerdings nur gerade die erste Hardbrücke. Zwischen Brauerstrasse und Badenerstrasse brauchte es während Jahrzehnten Bahnübergänge (zeitweise waren es ein halbes Dutzend) für die Verbindung von Hardquartier und Inneres Aussersihl. Erst die Tieflegung der Seebahnlinie durch die SBB im Jahr 1936 hob diesen Graben mitten durch Zürichs grössten Stadtteil auf.

*Quelle: Hannes Lindenmeyer, Irma Nosedá, Urs Rosenberg:
«Aussersihl: Stadtquartier als Heimat», in:
Schweizerisches Archiv für Volkskunde, Basel, 1986, Heft 1–2*



Der Bahnübergang Badenerstrasse vor der Tieflegung der Seebahnlinie 1927.



1913 betrug die tägliche Wartezeit z.B. am Bahnübergang Marienstrasse durchschnittlich 91 Minuten.



Blick von der Brauerstrasse in Richtung Güterbahnhof (1923).

BAUGESCHICHTLICHES ARCHIV DER STADT ZÜRICH

Barrieren

Aussersihl und die Eisenbahn

Bis zur Tieflegung der Seebahnlinie 1936 waren die Bahnschranken ein bestimmendes Element in Aussersihl. Weil zudem viele der frühen Bahnübergänge ins Sihlfeld mit der Zeit dem Bahnverkehr zuliebe verbarrikiert wurden, blieb die Verbindung zwischen äusserem und innerem Aussersihl während Jahren nur an zwei Stellen offen: an den Bahnübergängen Badener- und Hohlstrasse, was den Güterbahnhof im Stossverkehr schwer erreichbar machte. Adolf Sennrich, kurz nach der Jahrhundertwende in Aussersihl geboren, notierte sich 1954 für ein Klassentreffen folgende Jugenderinnerungen ans alte Aussersihl:

"Zwischen Badenerstrasse und Hohlstrasse hatte es damals keinen Bahnübergang mehr von Aussersihl nach dem Sihlfeld; es existierte nur auf der Sihlfeldseite ein Feldweg von 2 Metern Breite, der nur für Landbesitzer und -Pächter der dortigen Familiengärten, Chüngeliställe und Lagerplätze gestattet war und nach den Kies- und Abfallgruben führte; was uns zwar wenig bekümmerte, weil wir die Gruben und die Lagerplätze als unsere Tummelplätze betrachteten; nur selten wurden wir mit Stöcken und Hunden von dort fortgejagt, wenn wir es zu bunt trieben oder Abfälle wie Bleche, Kessel, Dachkennel und alte Kinderwagen aus den Gruben fortschleppten und diese in der Umgebung wieder liegen liessen; sonst waren es romantische Gebiete zum Räuberli machen, zum Zeuslen und für Raubritterspiele, wo man nach Herzenslust die aufgebauten grossen 'Ritterburgen' aus Abbruchsteinen und Blechdächern mit Türmen und Falltoren im Kriegsspiel erobern und komplett zusammenhauen konnte, ohne viel Schaden anzurichten (höchstens zerrissene Hosen und ein paar 'Blätz' ab)!

Auf Aussersihler Seite waren die Wengistrasse und die Kanzleistrasse durch Steinhauerplätze und Bau-Plätze der Baufirmen abgesperrt, ebenso die Anwandstrasse, wo, wie an der Bäckerstrasse und Wydenstrasse, hohe Bretterwände das Ende von Aussersihl kundtaten, hinter denen Bretterlager bis in alle Herrgottshöhen jede Aussicht für uns verbargen; so konnte man nur durch die Pflanzschulstrasse zum letzten Bahnübergang an der Hohlstrasse gelangen.

Auch dieser Bahnübergang war, wie jener an der Badenerstrasse, sehr begangen mit Fuhrwerken aller Art, speziell ins Hardquartier, zum Güterbahnhof und ins Limmattal, vor allem nach der Neumühle und dem Sihlfeld, wo morgens, mittags und abends jeweils eine ganze Völkerwanderung mit Velos und zu Fuss zu sehen war. Bei geschlossener Barriere stauten sich die grössten Menschenansammlungen, wenn man es nicht vorzog, beim lieben Hunold (dem damaligen Wirt beim Bahnübergang) eins auf den Zahn zu nehmen, wie die 'grossen' Leute damals sagten, bis man wieder weiter konnte; man nahm es damals gemütlich. Während die Rollbarrieren fast dauernd Fahrzeuge blockierten, wurde der Fussgängerverkehr jeweils bis zum letzten Augenblick durch eine halbmeterbreite Öffnung der Barrieren geduldet, weshalb öfters die Züge bremsen mussten, weil das Bahntrasse noch voll Fussgänger war. An den späteren, besonders langen Zugbarrieren an der Hohlstrasse blieb einmal ein Velo eingehängt, das hochgezogen so lange hängen blieb, bis der Verkehr durchgelassen und der nächste Zug die Barriere wieder zum Senken brachte; wie lange der Besitzer dann auch warten musste zum Gaudi der Passanten und besonders der Schüler aus den nahen Schulhäusern und dem angrenzenden Schulgarten, in dem wir gärtnern und für 10 Rappen pro Stunde Gras jäten durften.

Vom Bahnübergang Hohlstrasse konnte man in die Brauerstrasse einbiegen und von dort über die Feldstrasse an der Boller- und Gamperstrasse vorbei (welche beide an der Bahnlinie endeten und abgezäunt waren); entlang der Bahn hatten sich zahlreiche Lumpensammler und Flaschensortierer mit ihren 'Sammellagern und Verwertungs-Ateliers', Baracken und Werkplätzen 'installiert'."

Quelle: *Aussersihler Geschichte(n)*, Zürich 1985, Historischer Verein Aussersihl

senden Quain verursachte. Klara mußte stärker husten. Schnell öffnete Gottfried die Stubenfenster.
Ein mit Kohlenstücken hoch beladener Lastwagen fuhr durch die Straße. Aber im Rohmaterialbahnhof werden Kohlen ausgeladen. Das trifft sich gut, bald werde ich Kohlen haben.

Mit einem zusammengebrochenen alten Sack unter dem Arm ging Gottfried nach dem Rohmaterialbahnhof. Als er dort den Geleisweg entlang ging, wurde er von einigen Arbeitern angehalten. Als Gottfried sagte, er suche Arbeit, lachten sie ihn aus und zeigten auf seinen Sack. Ein großer, dicker Arbeiter rief von weiter hinten: Arbeit? Ob denn der verrückt sei? Diese Bräwchelen könne man; das seien jene Finken, die sich da dächten: Wenn ich im Bruch bin, treffe ich ganz gemütlich zum Rohmaterialbahnhof hinunter; da muß man froh sein wenn ich nur komme.

Die Gesichter der Arbeiter waren kohlschwarz; nur Augen und Zähne leuchteten weiß.

Der Dicke kam auf die Gruppe zu. „Schan.“ sagte er zu Gottfried. Arbeit gibt's natürlich nicht; das weißt du so gut wie ich. Wir selbst, die wir doch da zu Hause sind, können höchstens zwei Tage in der Woche arbeiten wenn es Kohle oder Zement auszuladen gibt. Auf diese zwei Tage lauern wir Tag und Nacht, schlafen dort in der Baracke, laufen morgens vier Uhr alle gehesse ab nach Kohlen und Zementwagen die nach Zürich angeschrieben sind. Wir müssen uns in

176

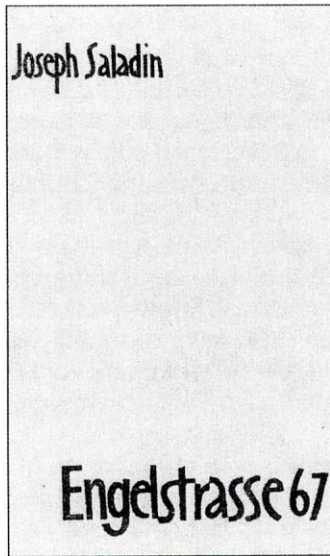
den Bremsbühnen verstecken, damit wir jenen Vögeln von welchen du auch einer bist, rechtzeitig den Weg aus den Toren zeigen können.“

Frageud blickte der Dicke lange in Gottfrieds Gesicht. „Wie habe ich den schon gesehen? Ah, ah! Jetzt weiß ich's. Du bist mir doch schon einmal im Wege gestanden. Weißt du wo? Schau mich an. Jetzt! He, wir haben uns doch schon einmal gesehen beim Kohlenhändler Isidor Schwarz. Ich bin doch der Kisten-schmid. Der Kistenschmid! Kennst du mich jetzt? Er ließ seine riesige Hand auf Gottfrieds Schulter klatschen und lachte dann ein offenes, breites Lachen. Doch schaute er wieder lange in Gottfrieds Gesicht. „Du gefällst mir nicht. Weißt der Teufel! In diesem Gesichtchen steht kein gutes Geschichtchen.“

Die Arbeiter fragten, ob Gottfried nichts zu rauchen habe? In der Brusttasche fand Gottfried ein Packgedröcktes, fast leeres Tabakpäckli. Der Tabakrest darin war kurz wie Hiesel. Dennoch waren die Arbeiter glücklich darüber. Sie nahmen Gottfried in die Mitte und zogen mit ihm zur Baracke. Sie sagten ihm, er solle nur bei ihnen warten bis es dunkel; der Kistenschmid werde ihm dann schon zeigen wie man es machen könne um den leeren Sack mit Kohlen zu füllen.

In der Baracke standen zwei Bänke, sowie ein Tisch mit übers Kreuz gesagelten Beinen. Auf einer Holzprüche, die als Schlafstätte diente, lagen Jute-

177



*Der vorstehen Frau
Kilde Graf
und den vorstehen Herrn
Lorenz Graf
herzlich gewidmet.
Zürich, den 11. Dec. 09
Joseph Saladin*



Josef Saladin

Güterbahnhof-Angestellter & Schriftsteller

Einer der Angestellten des Güterbahnhofs Zürich hiess Joseph Saladin und war Schriftsteller. Der aus der Arbeiterschaft stammende Saladin lebte während Jahrzehnten in Aussersihl, das er in mehreren Büchern und Erzählungen verewigte. Zum Beispiel im Roman «Leben», der den Alltag von Arbeits- und Obdachlosen (den sogenannten «Panduren») im Aussersihl der 30er Jahre schildert. Zwar wurde «Leben» später preisgekrönt, aber leben konnte Saladin vom Schreiben erst in den 40er Jahren, und auch da nur 9 Monate lang – so lange reichte das Werkjahr der Stadt Zürich, das er erhielt. So entstanden seine Bücher eben vor und nach der Arbeit – und im Güterbahnhof selbst. Joseph Saladin starb 1985, kurz vor einer Lesung, die der Historische Verein Aussersihl zu Ehren des vergessenen Zürcher Arbeiterdichters organisiert hatte. Eine der Figuren, die mehrfach in den Büchern Saladins auftaucht, ist eng mit dem Güterbahnhof verbunden: der Kistenschmid, der unter den Panduren damals eine Art Autorität darstellte. Gerade für die als «Stromer» und «Vagabunden» verschrienen Gelegenheitsarbeiter boten die weitläufigen Anlagen des Güterbahnhofs Zürich in jenen Jahren vielfache Möglichkeiten für Verstecke, Glücksfunde und (seltener) Tagelöhneri. Bereits in Saladins Erstling «Leben» tritt der Kistenschmid auf:

Der Kistenschmid

Ein mit Kohlesäcken hoch beladener Lastwagen fuhr durch die Strasse. Aha: Im Rohmaterialbahnhof werden Kohlen ausgeladen. Das trifft sich gut; bald werde ich Kohlen haben.

Mit einem zusammengerollten alten Sack unter dem Arm ging Gottfried nach dem Rohmaterialbahnhof. Als er dort den Geleisen entlang ging, wurde er von einigen Arbeitern angehalten. Als Gottfried sagte, er suche Arbeit, lachten sie ihn aus und zeigten auf seinen Sack. Ein grosser, dicker Arbeiter rief von weiter hinten: Arbeit? Ob denn der verrückt sei? Diese Bürschchen kenne man; das seien jene Finken, die sich da dächten: wenn ich im Bruch bin, trottele ich ganz gemütlich zum Rohmaterialbahnhof hinunter; da muss man froh sein wenn ich nur komme.

Die Gesichter der Arbeiter waren kohlschwarz; nur Augen und Zähne leuchteten weiss.

Der Dicke kam auf die Gruppe zu. 'Schau,' sagte er zu Gottfried, 'Arbeit gibt's natürlich nicht; das weisst du so gut wie ich. Wir selbst, die wir doch da zu Hause sind, können höchstens zwei Tage in der Woche arbeiten wenn es Kohle oder Zement auszuladen gibt. Auf diese zwei Tage lauern wir Tag und Nacht, schlafen dort in der Baracke, laufen morgens vier Uhr alle Geleise ab nach Kohlen- und Zementwagen die nach Zürich angeschrieben sind. Wir müssen uns in den Bremshütten verstecken, damit wir jenen Vögeln von welchen du auch einer bist, rechtzeitig den Weg aus dem Tor zeigen können.'

Fragend blickte der Dicke lange in Gottfrieds Gesicht. 'Wo habe ich den schon gesehen? Aha, aha: Jetzt weiss ich's. Du bist mir doch schon einmal im Wege gestanden. Weisst du wo? Schau mich an. Jetzt! He, wir haben uns doch schon einmal gesehen beim Kohlenhändler Isidor Schwarz. Ich bin doch der Kistenschmid. Der Kistenschmid! Kennst du mich jetzt?' Er liess seine riesige Hand auf Gottfrieds Schulter klatschen und lachte dazu ein offenes, breites Lachen. Doch schaute er wieder lange in Gottfrieds Gesicht. 'Du gefällst mir nicht. Weiss der Teufel: In deinem Gesichtchen steht kein gutes Gesichtchen.'

Die Arbeiter fragten, ob Gottfried nichts zu rauchen habe? In der Brusttasche fand Gottfried ein flachgedrücktes, fast leeres Tabakpäckli. Der Tabakrest dann war kurz wie Häcksel. Dennoch waren die Arbeiter glücklich darüber. Sie nahmen Gottfried in die Mitte und gingen mit ihm zur Baracke. Sie sagten ihm, er solle nur bei ihnen warten bis es dunkle; der Kistenschmid werde ihm dann schon zeigen wie man es machen könne um den leeren Sack mit Kohlen zu füllen.

In der Baracke standen zwei Bänke sowie ein Tisch mit übers Kreuz genagelten Beinen. Auf einer Holzpritsche, die als Schlafstätte diente, lagen Jutesäcke aus allen Himmelsgegenden; diese Säcke dienten als Kissen und Decken. Die Arbeiter hatten von einer Zeitung die weissen Ränder abgerissen: mit diesem Papier sowie mit Gottfrieds Tabakhäcksel drehten sie Zigaretten. Der jüngste von ihnen zog eine Mundharmonika aus dem Hosensack und spielte: 'Bin vom Gotthard der letzte Postillon...' (...)

Draussen rasselte das Kohlenauto vorbei. Das sei die zweitletzte Fuhr, sagten die Arbeiter. Nach der letzten werde die Luft wohl rein werden. Gottfried müsse noch ein wenig Geduld haben.

Inzwischen erzählte Kistenschmid die Geschichte vom Spital. 'Also, so war's: Da im Rohmaterialbahnhof musste eine schwere Maschine vom offenen Bahnwagen auf einen Lastwagen gewalzt werden. Damit der Empfänger

sich um die Kranengebühr drücken konnte, mussten also die Arbeiter mit Hebeisen und Walzen den Krampf machen. Ho rutsch! Ho rutsch! Mich ging's ja nichts an, aber zusehen darf der Kistenschmid überall. Da: ich seh es kommen. Auf der hintern Seite rollt die Walze ab; die schwere Maschine rutscht ab und droht den zwischen Wagenwand und Maschine stehenden Arbeiter zu erdrücken. Ich wie der Teufel hinauf. Im letzten Augenblick kann ich dem Arbeiter einen Stoss geben, dass er an die Wagenwand fliegt. Gemacht hat's ihm nichts; aber mir hat die fallende Maschine den Arm zerquetscht dass das Fleisch in Fetzen herunterhing.' (...)

Es dunkelte. Von der Limmat her zogen Nebelschwaden herauf. Die letzte Kohlenfuhr ging aus dem Tore. 'So jetzt ist's günstig,' sagte Kistenschmid. Hierauf suchte er hinter einem Balken eine alte Eisenbahnmütze und setzte sie auf.

Im Schutze der Bahnwagen schritten Kistenschmid und Gottfried zu jener Stelle wo die Kohlen ausgeladen worden waren. Unter dem leeren Wagen kauerten bereits zwei Männer, welche hastig die herabgefallenen Kohlen zusammenluden. 'Wie ich gedacht habe,' flüsterte Kistenschmid, 'Aber wart, die sind nicht mehr lange da.'

Rasch ging er zwischen zwei Wagen und begann den einen rückwärts zu schieben. Klingend schlugen die Puffer zusammen. Kistenschmid streckte den Kopf hervor, sodass seine Eisenbahnmütze zu sehen war. Er rief: 'Weg da unten. Wir fahren ab! Obacht!' Die zwei Männer schnellten erschrocken auf und suchten schleunigst das Weite.

Gottfried konnte sich fast den ganzen Sack mit Kohlen füllen. 'Es ist mir sonderbar zumute. Wohl deshalb, weil ich denke, dass ich etwas ernige zum Nachteil anderer,' sagte er als er den schweren Sack unter dem Wagen hervorschleppte. Kistenschmid hob den Sack hoch und legte ihn auf Gottfrieds Rücken. 'Weisst du,' sagte er zu Gottfried, 'der Isidor Schwarz hat allerhand über dich geflücht. Gerade deswegen denke ich, dass du ein guter Mensch sein musst. Denn wenn der Schwarz über einen flucht und lästert, ist anzunehmen, dass der Gelästerte gut ist. Also: Leb wohl, Gottfried. Wer weiss, wann wir uns wiedersehen. Wenn du wieder Kohlen brauchst, kommst du zum Kistenschmid. (...)

Gottfried sass bei den Familiengärten am Strassenrande. Warm schien die Frühlingssonne. Vom Sumpfrieder hörte Gottfried die Frösche quaken. Dort drüben, wo früher Lehm für eine Ziegelei gestochen wurde, regte es sich im Schilfe. Plötzlich kamen von dort her vier Männer quer über das Feld gerannt. Keuchend und wie gehetzt kamen sie daher; offenbar suchten sie so rasch wie möglich über die Hardturmstrasse zu kommen. Eines Gartenhäuschens wegen konnten sie Gottfried nicht sehen. Erst als sie ganz in der Nähe waren, stutzte der vorderste. Doch, dann ging ein breites Strahlen über sein narbenreiches Gesicht. 'He, was Teufels treibst denn du da? Was ist, kennst du mich denn wieder nicht? Ich bin doch immer noch der Kistenschmid. Aber jetzt kann ich dir keine Kohlen geben. Weisst du: die Baracke ist abgebrannt. Deswegen haben wir uns noch rechtzeitig davongemacht, bevor die Polizei mit uns hat Verhöre anstellen können. Aber sag rasch: was treibst denn du da? Mach rasch, mach rasch. Es ist nicht gut, wenn man uns hier sieht.'

Joseph Saladin, «Leben», Zürich 1937

Keine Kohle

Der Kohlenarbeiter-Streik 1947

Ende August 1947 traten in Zürich rund 300 Kohlenarbeiter für mehr Lohn (geforderter Mindeststundenlohn: 2.40 Franken) und kürzere Arbeitszeiten (48-Stunden-Woche) in den Streik. Da Kohlentransporte damals einen nicht unwesentlichen Anteil am Güterumschlag hatten, war auch der Güterbahnhof Zürich indirekt betroffen. Oskar Müller (geb. 1907) arbeitete in den 30er Jahren selbst als Kohlenarbeiter, Bauhandlanger und Gärtneraushilfe. Nach 1945 wurde er «freier Arbeiter» (d. h. ohne festes Anstellungsverhältnis) beim Tiefbauamt der Stadt Zürich und beim EWZ; seine Pensionierung erreichte er 1972 als Magaziner in einem Metallunternehmen. 1975 trat Oskar Müller der Werkstatt schreibender Arbeiter Zürich bei, wo er u.a. einen Text über den Kohlenarbeiterstreik von 1947 schrieb:

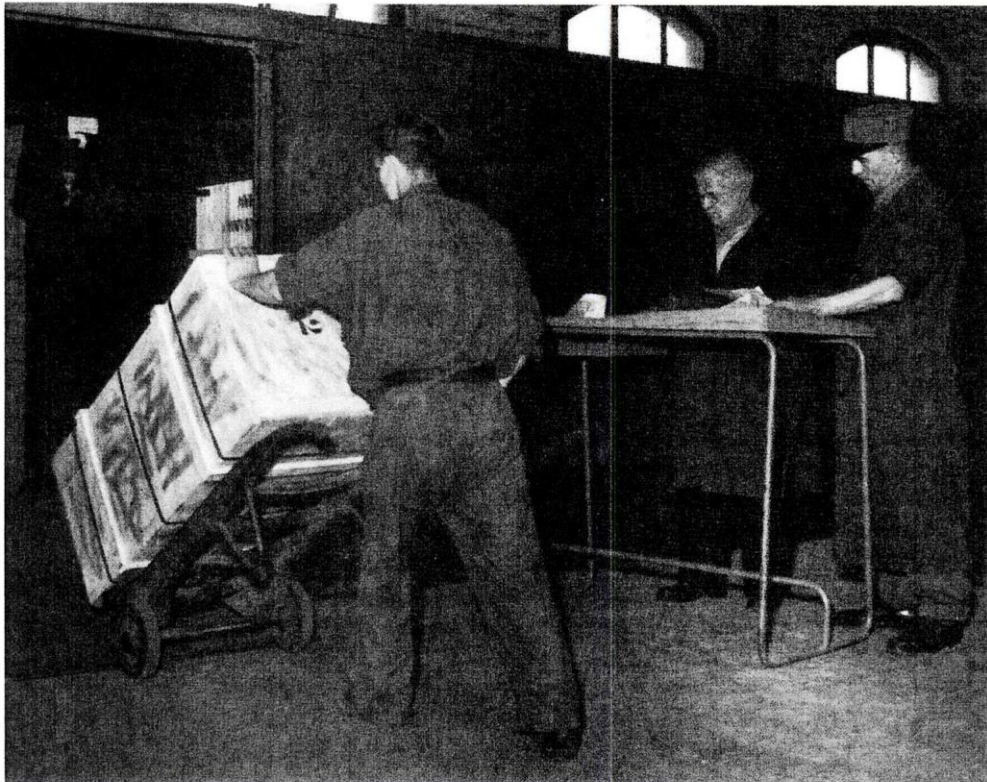
"Der dritte Tag brachte besondere Neuigkeiten. Aus allen Windrichtungen trafen dieselben Meldungen ein: 'Das Büropersonal hat sich zum Streikbrecherdienst hergegeben!' Die Anprangerung (durch den Kaufmännischen Verein einige Tage später; db) nützte: Das 'Büromaterial' wurde zurückgepfiffen. Nur in der Firma Antrax glaubten einige Schreiberlinge, sich über diese Mahnung hinwegsetzen zu können, weil ihr Lager auf dem Güterbahnhof Zürich ziemlich versteckt lag. Ein junger, kräftiger Arbeiter der Firma, der mit im Streik stand, machte jedoch unauffällig Kontrolle. Er entdeckte zwei 'Bürojoggeli' und zwei 'Wandersänger' (Reisende der Firma), die im Schweiß ihres Angesichts mit grossem Eifer einen Wagen Koks entluden. Er suchte sich einen kräftigen Sparren, kletterte unbemerkt von der anderen Seite auf den Wagen und schrie, den knorrigen Stecken schwingend: 'Wänd er ächt abfahre ir verdammte Sieche!' Die braven Brüder erschrakten so sehr, dass sie alles stehen und liegen liessen und davonrannten, als ob der Leibhaftige hinter ihnen her sei.

Der Arbeiter räumte die Ladevorrichtung weg und schloss den Wagen. Zwei Tage später telefonierte der Bahnhofsvorstand von Dübendorf der Streikleitung und sagte, bei ihm sei heute ein halbleerer Kokswagen eingetroffen, in dem es noch Geschirr und Kleider habe. Ob der Streikleitung etwas über diesen Wagen bekannt sei. Er werde am Nachmittag ausgeladen. Die Velokontrolle machte sich auf die Fersen. Sie erreichte den Bahnhof just in dem Moment, als eine Mannschaft mit dem Auslad beginnen wollte. An den im Wagen liegenden Kleidern und dem gezeichneten Geschirr wurde der Wagen vom Velotrupp sofort erkannt. Der Auslademannschaft war es gar nicht gelegen, sich mit den Zürchern zu streiten. Sie schlossen die Türen des Wagens und trollten sich von dannen. Nach einigen Tagen stand der immer noch halbleere Wagen wieder im Güterbahnhof Zürich, wo er bis zum Streikende blieb. Die liegengebliebenen Kleider der Lausbuben brachte der Arbeiter persönlich aufs Büro der Firma."

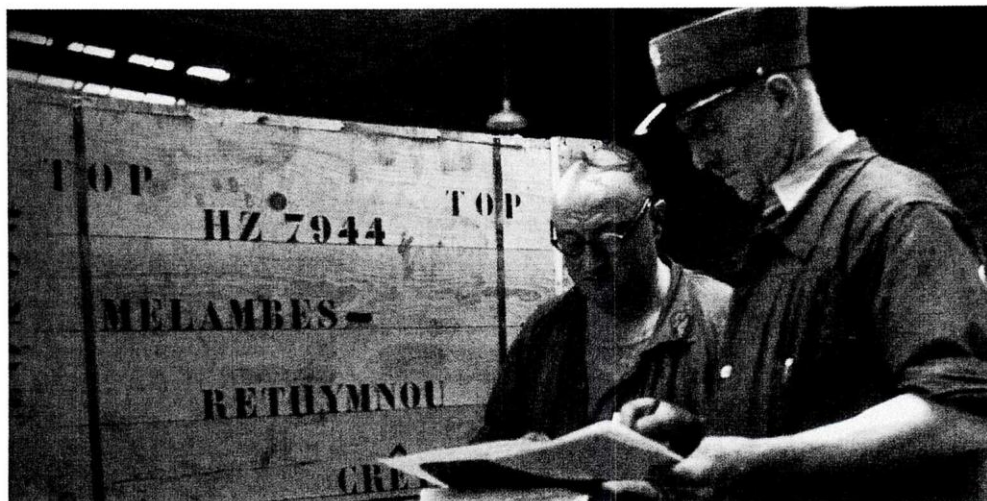
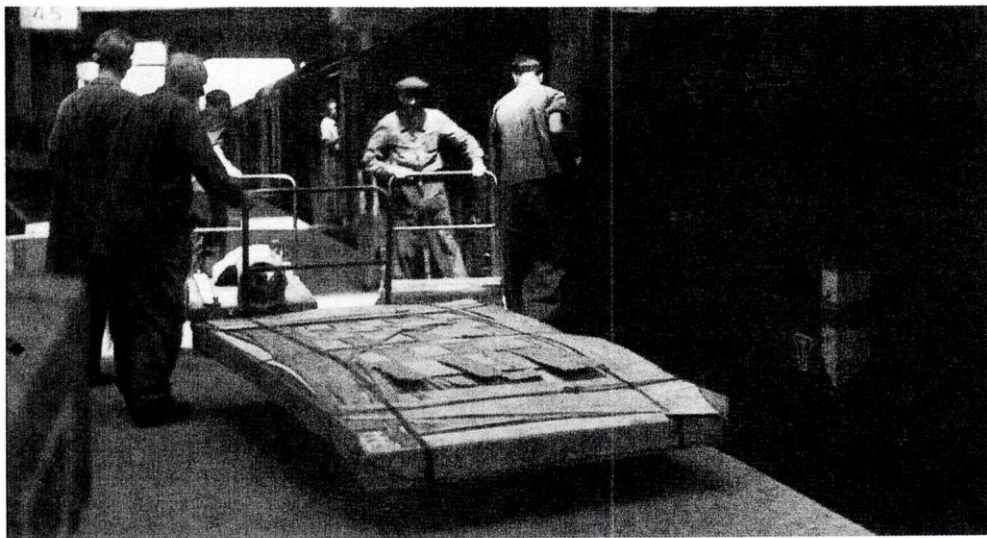
Im September 1947 gaben die Kohlenhändler nach – ein Grund zum Feiern, auch am Güterbahnhof:

"Die Kohlenarbeiter hatten, unterstützt von der Behörde und der Bevölkerung, einen Sieg errungen. Und dieser Sieg musste gefeiert werden! Man lud die Güterbahnhof-Gelegenheitsarbeiter und Lebenskünstler, im Volksmund als Panduren bezeichnet, die während des Streiks trotz hohem Lohnangebot weder einen Schaufelstil noch einen Kohlensack in die Hand nahmen, zu einem kleinen Nachtessen in die Beiz neben dem Büro der Streikleitung ein (Rest. Central; db). Der Ertrag aus dem Verkauf der Streikmarken liess dies zu. So war eine frisch fröhlich laute Gemeinschaft beieinander, die bald unter den Klängen eines Schwyzerörgelis aus rauhen Kehlen Heimatlieder zum besten gab."

Quelle: «Der Kohlenarbeiterstreik in Zürich 1947», in: «Hinter den Fassaden. Texte aus der Werkstatt schreibender Arbeiter Zürich», Zürich 1979«



ARCHIV 588



Hochbetrieb

Dicke Luft

Im Güterbahnhof Zürich wurde der Rangierdienst zwischen den beiden Güterschuppen (Empfang und Versand) noch in den 50er und 60er Jahren von den beiden dampfbetriebenen Rangierlokomotiven Nr. 10 und Nr. 11 im 24-Stunden-Betrieb, Montag bis Samstag, erledigt. Dazu kam noch Nr. 12, die für die Strassengeleise, das Abwägen der Güterwagen sowie den Rangierdienst im «Rohmbe», dem Rohmaterialbahnhof, eingesetzt wurde. Ganz klar, dass die Fenster der Dienstwohnung im Hauptgebäude meistens geschlossen blieben; auch das Wäschetrocknen im Freien war damals nicht möglich, weil die Luft über dem Güterbahnhof zu stark mit Russpartikeln durchsetzt war. Die letzte Dampflokomotive wurde erst in den 60er Jahren ausrangiert und durch Dieselmotoren ersetzt.

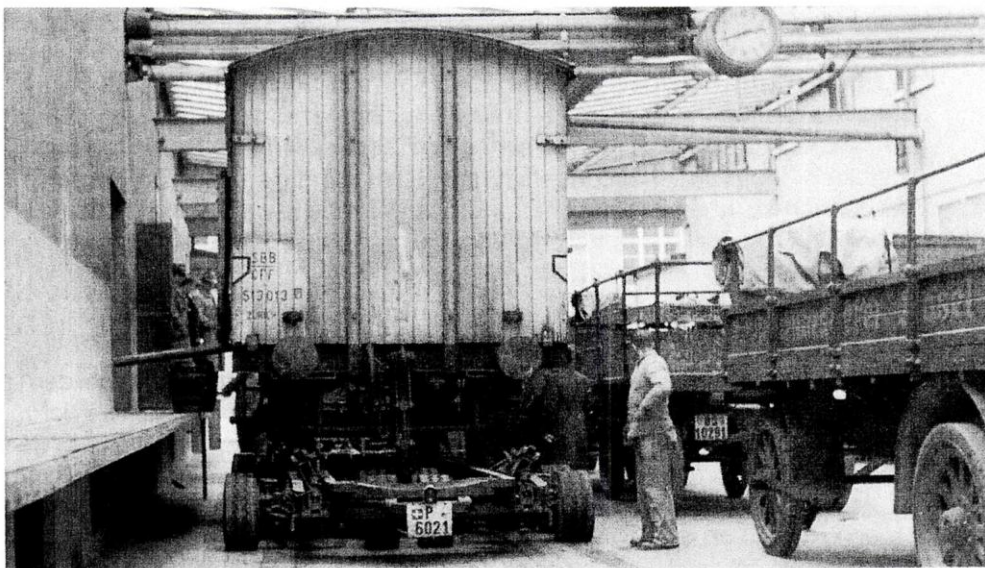
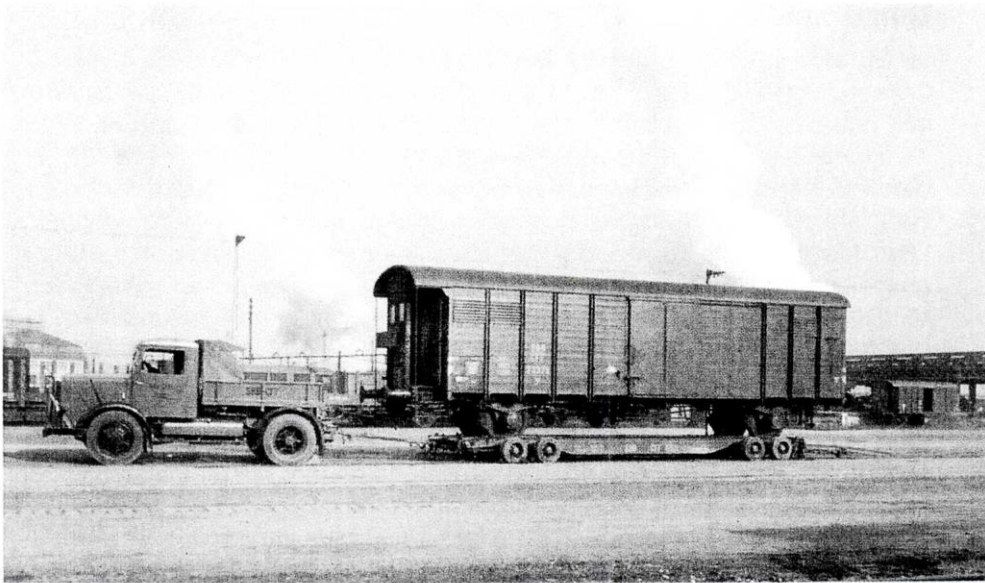
Zu Beginn der 50er Jahre wurde in den Güterhallen die Pallettisierung eingeführt und damit auch die ersten Hubstapler im Güterbahnhof Zürich angeschafft. Die erste Serie war noch elektrisch betrieben, später standen ca. 30 Hubstapler mit Benzinmotoren im Einsatz. Wenn z.B. in der Versandhalle im Nachtdienst ca. 30 Arbeitsgruppen à je 3 Mann plus Vorarbeiter am Werk waren und dazu etwa 16 Hubtraktoren auf den schmalen Fahrwegen die Umladgüter in die richtigen Kurswagen befördern mussten, entstanden immer wieder Staus. Nacht für Nacht wurden hier ungefähr 220 Güterwagen umgeladen. Die Luft in den Güterhallen war zum Schneiden dick, Kopfschmerzen und Übelkeit waren für die Arbeiter die Folge. Erst Jahre später wurden deshalb wieder vermehrt Elektrofahrzeuge eingesetzt. Zum Gestank gesellte sich noch ein infernalischer Lärm. Ladebrücken aus Riffelblech, Motorengeheul, Fluchen und Schimpfen, Krachen von Kisten usw. führten zu einer Extrembelastung des Personals. Im Vergleich dazu sind die beiden Güterhallen heute ruhig wie Kirchenschiffe. Kein Lärm, kein Gestank, aber auch keine Arbeit.

Bienenhaus

Wie in einem Ameisenhaufen sei es damals zu und her gegangen, schildern ehemalige und heutige Angestellte des Güterbahnhofs, die sich an die Jahre erinnern, als der Betrieb aus allen Nähten zu platzen schien. Nicht nur in den Güterhallen waren damals mehrere hundert Menschen gleichzeitig beschäftigt. Auch Hauptgebäude und Bürotrakt des Güterbahnhofs erinnerten an manchen Tagen an ein Bienenhaus: Wenn die Arbeiter und Angestellten durchs ganze Treppenhaus bis zur «Kanzlei» im 2. Stock hinauf anstanden, um ihre Lohntüten in Empfang zu nehmen. Um die Auszahlungen zu entschärfen, erging an die Abteilungschefs in den Güterhallen der dringende Appell, jeweils nur zwei, drei Arbeiter gleichzeitig für den Zahltag wegzulassen. Die Auszahlung der zahlreichen Sonderzulagen erfolgte sorgfältig getrennt vom übrigen Lohn, um die Geldmenge im Güterbahnhof an den einzelnen Tagen kleiner zu halten.

Unregelmässiges

Noch bis in die 70er Jahre gab es im Güterbahnhof Zürich den sogenannten «Unregelmässigkeitsdienst». Bei einem täglichen Umschlag von mehreren Tausend Tonnen Gütern kam es zwangsläufig zu Unregelmässigkeiten, d. h. zu Beschädigungen beim Umladen oder auch zu Falschzustellungen. Aufgabe des «Unregelmässigkeitsdienstes» war es in all diesen Fällen, mit dem Eigentümer der Waren in Kontakt zu treten. Wollte der, wie es oft der Fall war, die beschädigten Waren nicht mehr, so erwarb der Unregelmässigkeitsdienst diese zu einem realen Preis. In seinem Lager konnten sich dann auch die übrigen Angestellten und Arbeiter des Güterbahnhofs umsehen, was wieder (buchstäblich) «angefallen» war: Damals wurden in Zürich noch ganze Wagenladungen Badewannen, Möbelpaletten, Haushaltsmaschinen, Maschinenteile usw. umgeschlagen. Dank des «Unregelmässigkeitsdienstes» kamen Mitarbeiter des Güterbahnhofs hin und wieder zu einer günstigen Ergänzung ihres Häuschens oder ihres Haushalts.



Do it yourself

Ohne Werkstatt

Wer würde glauben, dass ein Grossbetrieb wie der Güterbahnhof Zürich bis in die 60er Jahre ohne eigene Werkstatt auskam? Der Reparaturdienst musste sich bis dahin mit improvisierten Arbeitsplätzen, einer ausrangierten Werkbank und einem Sammelsurium von Werkzeugen behelfen. Dazu wurden jeweils Mitarbeiter abgestellt, die von ihrer früheren Ausbildung her über die nötigen Kenntnisse verfügten (Schreiner, Mechaniker, Installateure etc.). Anfangs der 60er Jahre beantragte die Verwaltung des Güterbahnhofs bei der Kreisdirektion die erste Maschine für den Reparaturdienst: eine kombinierte Hobel- und Fräsmaschine. Weil es um einen Betrag von 12'000 Franken ging, musste die Anschaffung vom SBB-Kreisdirektor persönlich abgesegnet werden. Dieser stimmte schliesslich zu – unter der Bedingung, dass die Einrichtung einer Werkstatt keine «Personalkosten» zur Folge haben durfte. Eigentliche Handwerker standen in der SBB-Lohnskala einige Stufen über den Güterbahnhofarbeitern. So konnten im Güterbahnhof Zürich erst Ende der 60er Jahre – der Kreisdirektor war inzwischen pensioniert – Mitarbeiter als Handwerker eingestellt werden.

Eine andere günstige Gelegenheit in den 60er Jahren nützte die Verwaltung des Güterbahnhofs Zürich, um endlich eine Werkstatt für den Reparaturdienst einzurichten: Als für einen grösseren Öltank ein Betonfundament fällig wurde, setzte sie durch, dass darauf gleich noch drei Wände und ein einfaches Dach gesetzt wurden. In diesem kleinen Anbau zwischen Empfangshalle und Expeditionsgebäude konnte dann endlich die heutige Schlosserei eingerichtet werden.

Bärenfellhosen

Anfangs der 50er Jahre kamen im Güterbahnhof Zürich für den Umlad die ersten Hubstapler zum Einsatz. Weil damals in den Güterhallen im Winter kein Temperaturunterschied gegenüber draussen bestand und somit bis zu 20 Grad unter Null herrschte, erhielten die ersten Hubstaplerfahrer von den SBB noch Hosen aus echtem Bärenfell. Diese bis fast zum Kinn reichenden Kleidungsstücke (Fellseite nach innen) brachten die Fahrer regelrecht ins Schwitzen – ausser an den Füssen, an denen sie weiterhin froren.

Mit einer einfachen, selbstgebauten Erfindung schuf Ende der 50er Jahre ein Angestellter des Güterbahnhofs Zürich Abhilfe: Er fertigte Ledersohlen mit einer integrierten Heizwicklung an, die mit einfachen Elektrokabeln und -steckern an den 6-Volt-Anschluss des Hubstaplers gehängt wurden und in den Stiefeln rasch für warme Füsse sorgten. Die kleine Erfindung machte bald SBB-intern Furore, so dass der Güterbahnhofangestellte am Schluss mehr als 650 Paar Ledersohlen in seiner Freizeit herstellte; auch die Migros bezog damals für ihre Kühlhäuser einige dieser Sohlen. Erst die moderne Thermokleidung machte in den 60er Jahren Bärenfell und Heizsohlen überflüssig.

Wir markieren alles

Noch aus der Zeit ohne eigene Schlosserei stammt eine kleine Spezialabteilung des Güterbahnhofs Zürich, die bis heute existiert: die Markierequippe. Mitte der 50er Jahre bastelten Angestellte des Güterbahnhofs eine erste Spritzmaschine für Bodenmarkierungen noch selbst, erst die zweite wurde dann von den SBB eingekauft. Damit wurden in der Folge praktisch sämtliche im SBB-Kreis III anfallenden Markierarbeiten auf Bahnanlagen vom Güterbahnhof Zürich aus erledigt. Noch heute sind von April bis November zwei Mitarbeiter des Güterbahnhofs Zürich mit einem VW-Bus unterwegs, um jedes Jahr Markierungen im Wert von rund 200'000 Franken auszuführen.



BAUGESCHICHTLICHES ARCHIV DER STADT ZÜRICH

1944 wurde der Ostflügel aufgestockt: Erst jetzt gab es im Zürcher Güterbahnhof für alle Arbeiter und Angestellte Garderoben (Bild) sowie eine Kantine.



ARCHIV SBB

Bau-Details

Filigranes Bauwerk

So imposant die Gebäude des Güterbahnhofs Zürich wirken, so filigran sind die Böden, auf denen sich die Menschen im Innern bewegen. Sie gehen nicht auf dickem Beton, sondern auf einer Konstruktion aus Eisen, Hurdis, Schlacke und Holz. Von unten nach oben sind die Böden im Güterbahnhof noch heute wie folgt aufgebaut: Von Nord nach Süd verlaufen in einem Abstand von ca. 80 Zentimeter Eisenträger, dazwischen Hurdis, die von unten mit einem Kalkmörtel verputzt sind. Auf den Trägern liegen in Ost-West-Richtung, im Abstand von ca. 60 Zentimetern, Holzbalken; die Räume zwischen diesen Balken wurden mit Schlacke gefüllt. Auf den Balken wiederum wurde ein von Süd nach Nord verlaufender, gewöhnlicher Bretterboden verlegt. Sämtliche Büroräume des Hauptgebäudes erhielten einen direkt in Asphalt gegossenen Parkettboden, während in den Korridoren ein Terazzo-Überzug aufgegossen wurde. Die Parkettböden wurden mit Bodenöl behandelt und waren entsprechend dunkel.

Bei Umbauten traten wegen der geringen Belastbarkeit der Böden häufig Probleme auf. In der Schreinerei mussten z.B. die SUVA-Schutzvorrichtungen für die Hobelmaschine an die Eisenträger angeschraubt und zum Teil sogar angeschweisst werden.

Wasserlift

Die ersten Lifte im neuen Güterbahnhof wurden noch mit Wasser betrieben: Für die Fahrt abwärts wurde oben Wasser in einen Behälter unter dem Lift eingefüllt, für die Fahrt aufwärts wurde das Wasser unten wieder abgelassen, so dass das Gegengewicht den Lift hochzog. Die zweite Generation dieser Warenlifte – sie verbanden an mehreren Stellen das Kellergewölbe mit den oberirdischen Güterhallen – wurden dann mit Wasserdruck betrieben. Der letzte von ihnen war beim Tor 26 des Empfangsschuppen noch bis in die 60er Jahre in Betrieb.

Erst 1948 wurde im Güterbahnhof der erste elektrisch betriebene Lift zwischen der Versandhalle und dem Keller eingebaut. Er war für die «Spiisi», die Lebensmittel-Abteilung im Güterbahnhof, reserviert. Damit der neue Lift nicht durch die übrigen Transporte blockiert wurde, war er absichtlich so dimensioniert, dass die üblichen SBB-Paletten keinen Platz darin fanden.

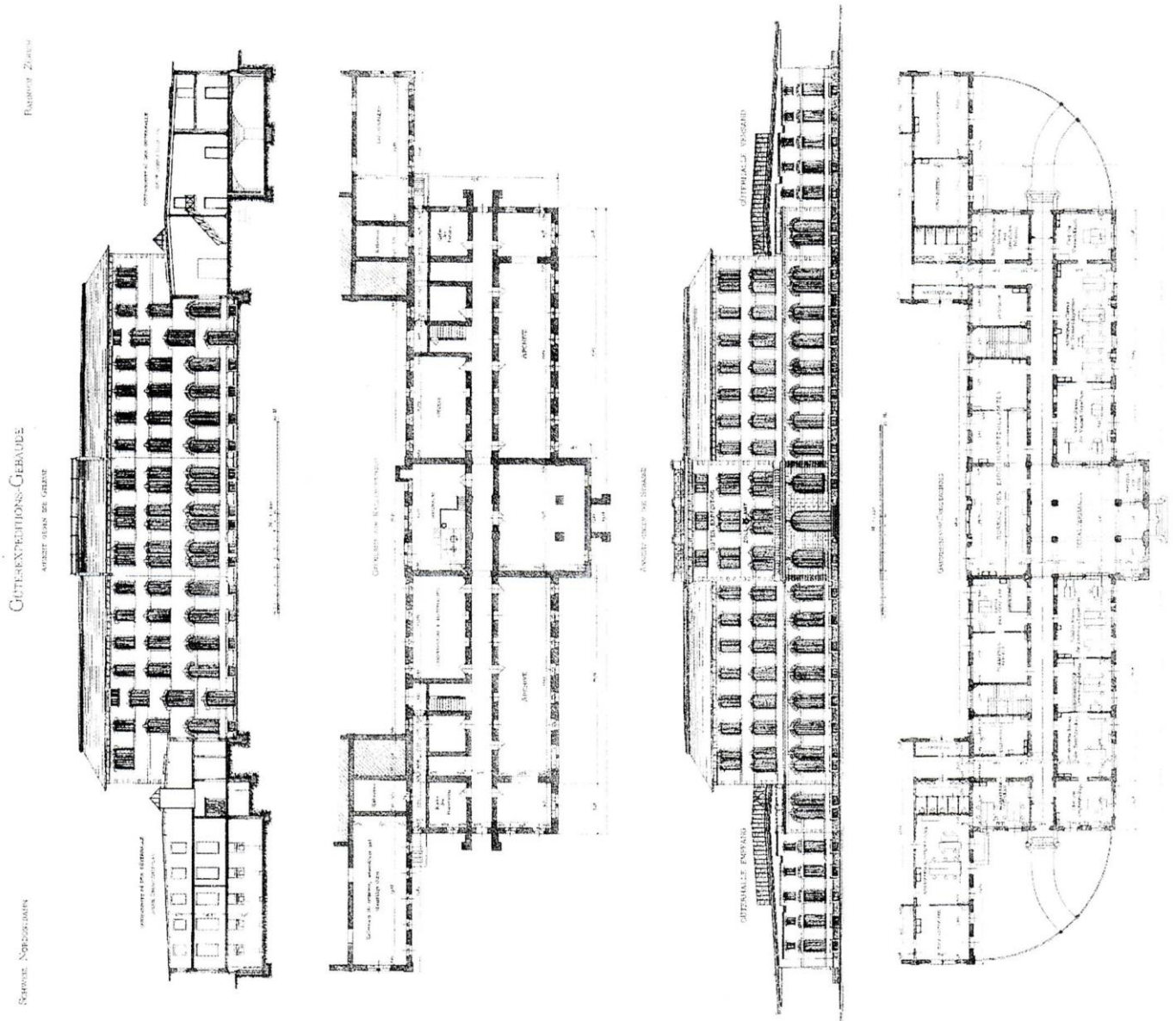
Heiz-Kunst

Bereits die erste Heizung im Güterbahnhof Zürich stammte von den Gebrüdern Sulzer aus Winterthur, welche sie 1897 für knapp 17'000 Franken installierten. Bereits damals mussten etwa 15'000 Kubikmeter Raum im Hauptgebäude des Güterbahnhofs beheizt werden. Dafür wurde im Mauerwerk ein System von Schächten vom Keller bis unters Dach angelegt, das bis in die Gegenwart erhalten blieb. Während es in der Neuzeit u.a. fürs Verlegen von Elektrokabeln genutzt wird, führte es zu Beginn des Jahrhunderts Wasserdampf und Warmluft in die zu heizenden Räume. Die Temperatur wurde dort wie bei einem Holzofen mit einfachen Schiebereglern reguliert: War es warm genug, wurde zugemacht.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde auch die Heizung des Güterbahnhofs Zürich mit allem möglichen beschickt. Wenn wieder keine Kohle vorhanden war, wurde eben Holz oder Torf verbrannt. Was mehr als einmal dazu führte, dass es dem Brenner den Deckel "lupfte" – und die Belegschaft den Heizungskeller von überall herumfliegenden Torfresten reinigen musste. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg installierte die Firma Sulzer eine neue Heizung im Güterbahnhof. Diese damals moderne, mit einer Injector-Pumpe ausgerüstete Ölfeuerung vereinfachte den Heizer-Job für den Hauswart bereits erheblich; insbesondere war jetzt wenigstens der Wohnungsteil mit einer Umwälzpumpe ausgerüstet. Fürs Heizen der Büroräume aber brauchte es immer noch einen Heizer mit viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl, um überall die richtige Temperatur hinzubekommen. Der Tag begann für den Hauswart noch immer mit 20minütigem Pumpen, um die Heizung in Gang zu setzen.

Güterbahnhofpläne für die Baueingabe 1896

Hauptgebäude

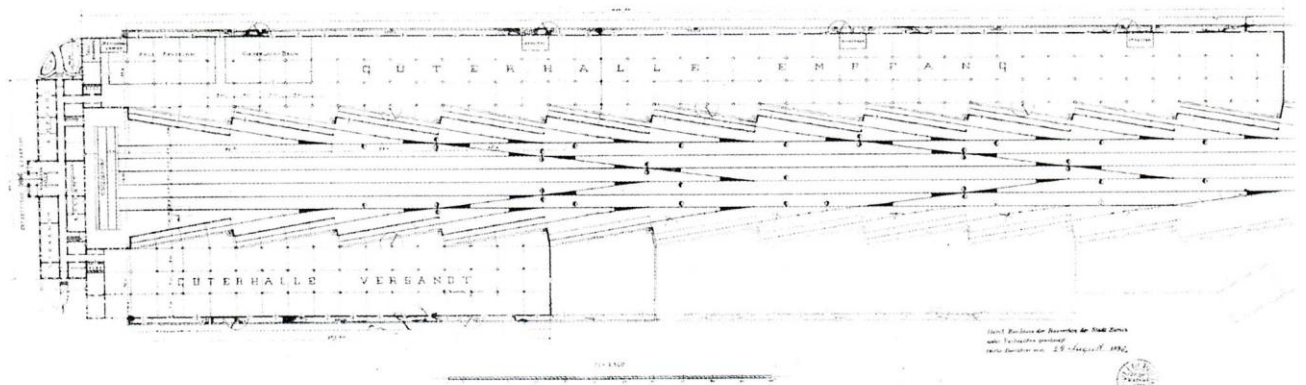


Güterhallen

SCHWYZ, NORDSTRAËN

ÜBERSICHTSPLAN DER GÜTERHALLEN

BAUHOFF ZÜRICH

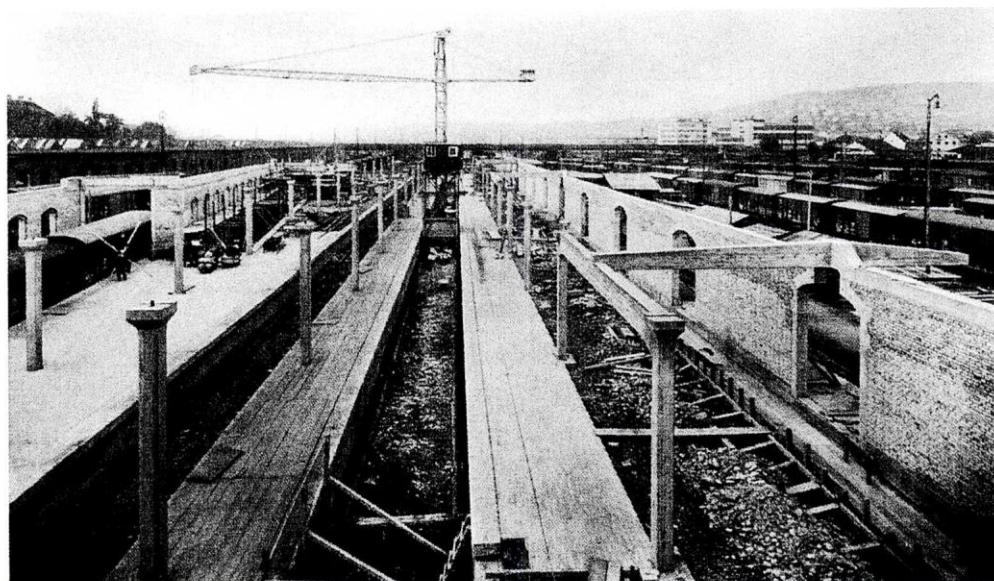
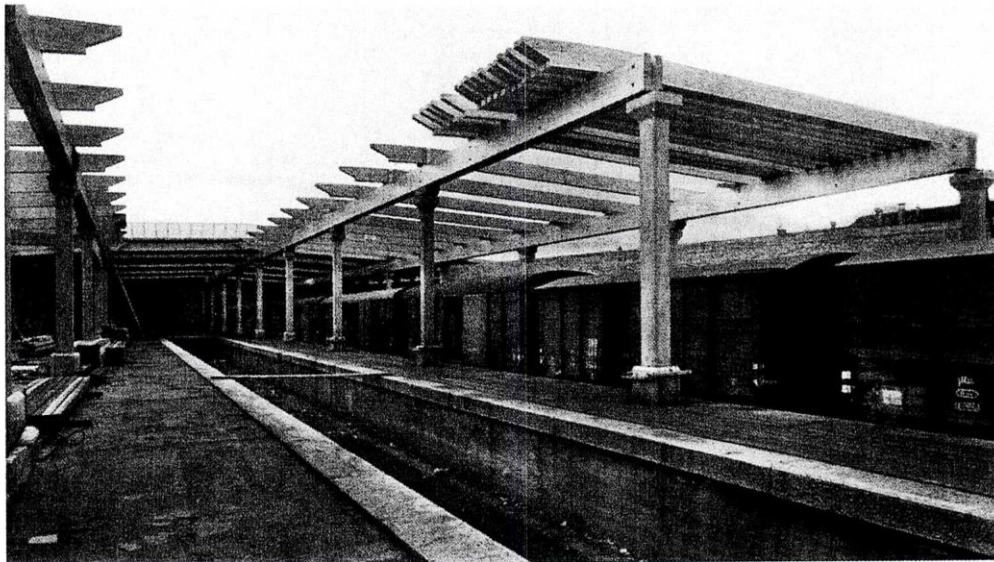


Erster Ausbau in den 40er Jahren



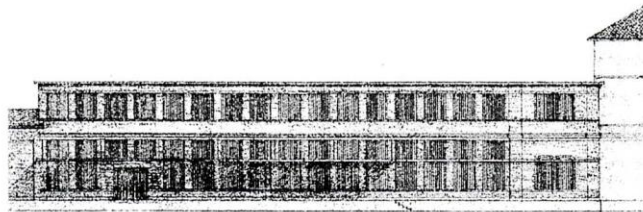
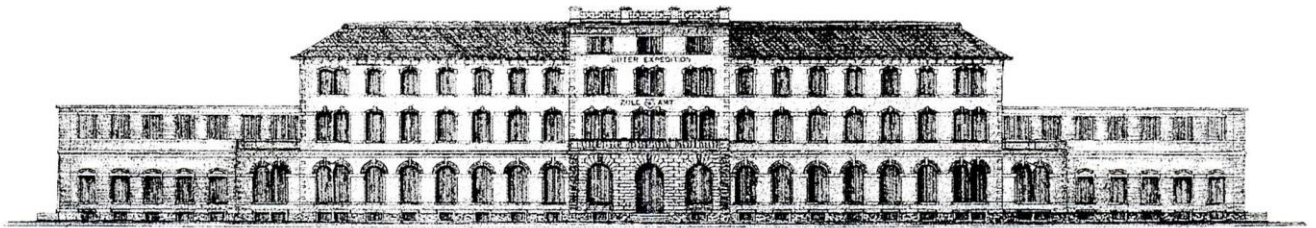
BAUSCHICHTLICHES ARCHIV DER STADT ZÜRICH

Die Versandhalle des Güterbahnhofs wurde 1943/44 ein erstes Mal um 120 Meter verlängert.



Umbaupläne für den Güterbahnhof Zürich 1944

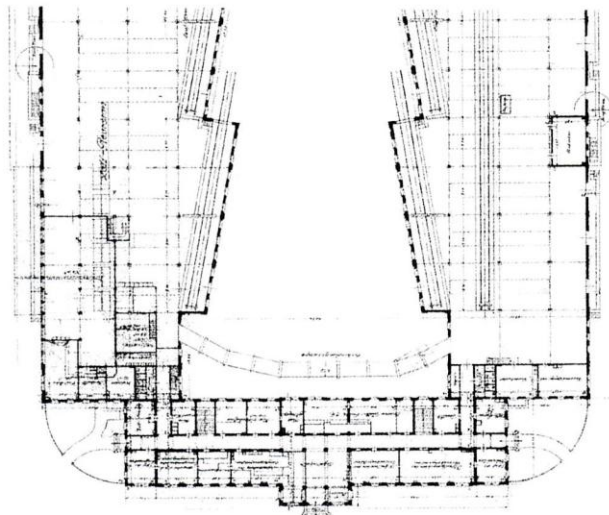
Hauptgebäude: Aufstockung Ostflügel



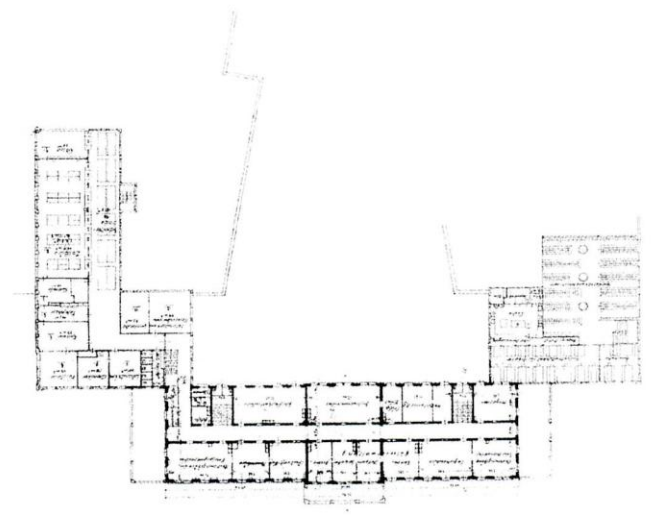
Renovation Zollbüro (1932 im Westflügel errichtet)



Arbeiterlokale und Kantine werden im Ostflügel eingerichtet.

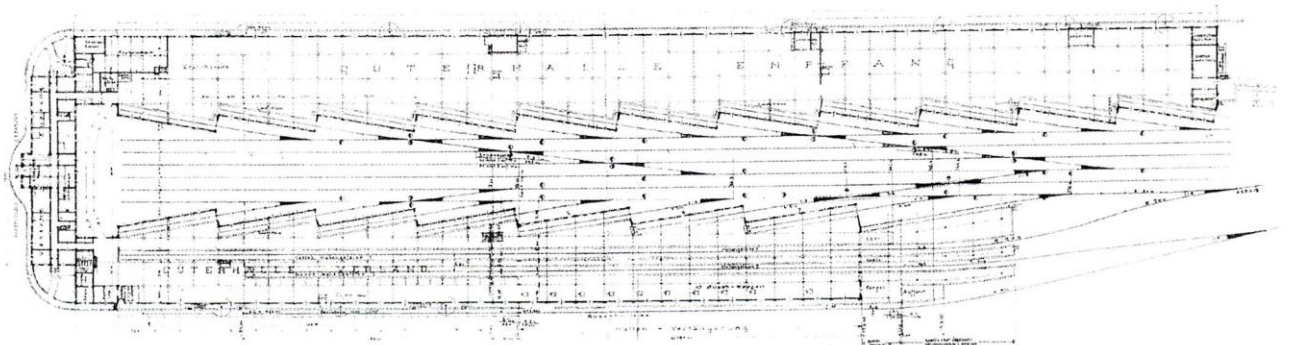


Erdgeschoss

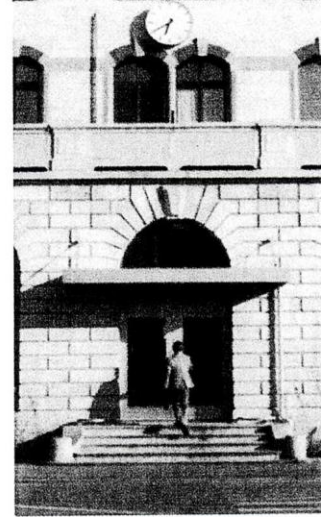
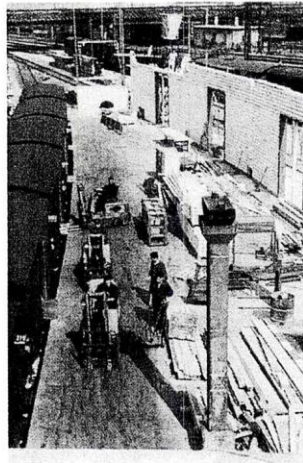
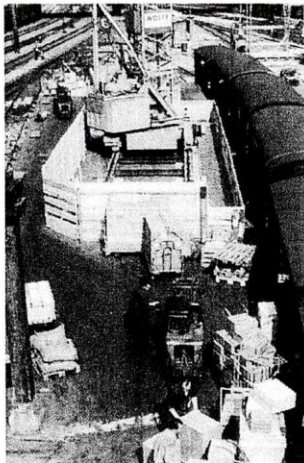
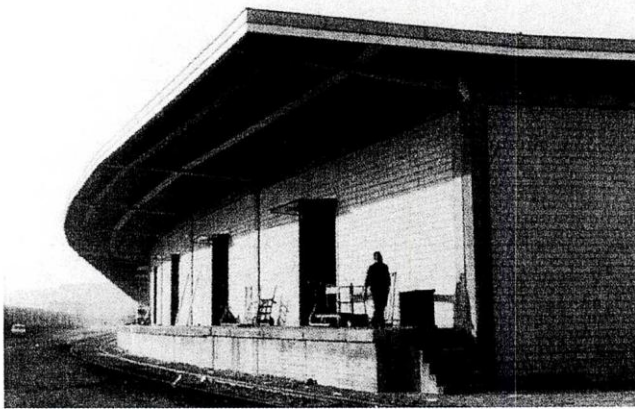


1. Obergeschoss

Güterhallen: Verlängerung Versand

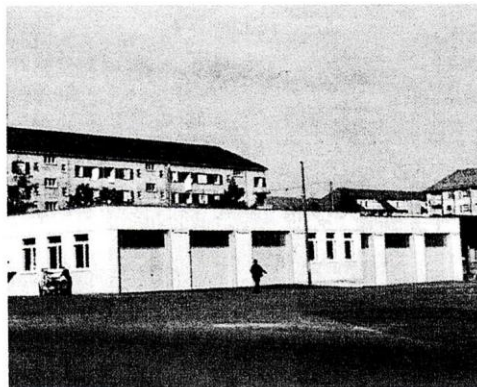


... später in der Hochkonjunktur

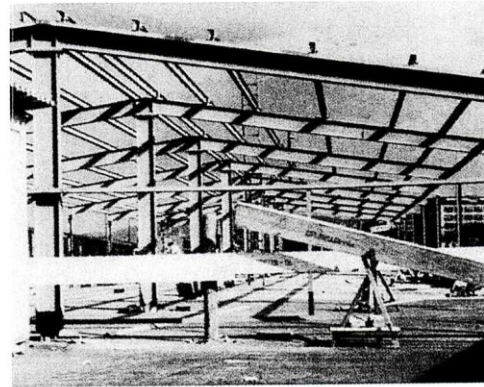


Vollausbau der Versandhalle auf die heutige Länge (1964).

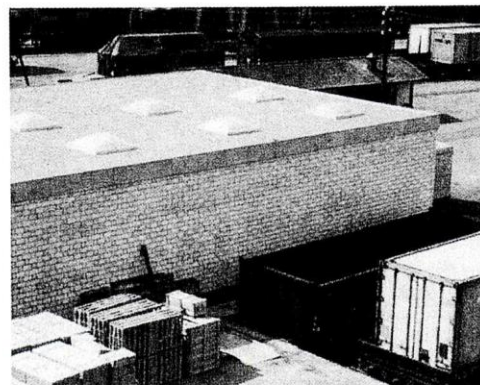
Fassadenrenovation (1976)



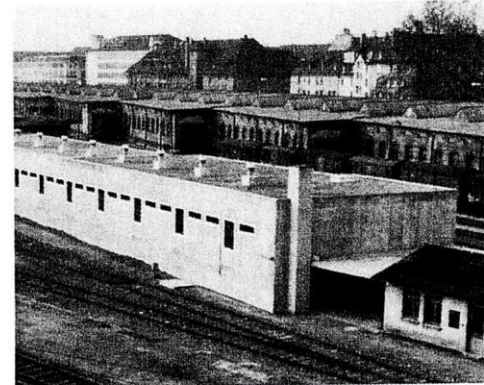
Neubau Hubstaplerwerkstatt (1966)



Hallenneubau für Kleinbehälter (1970)



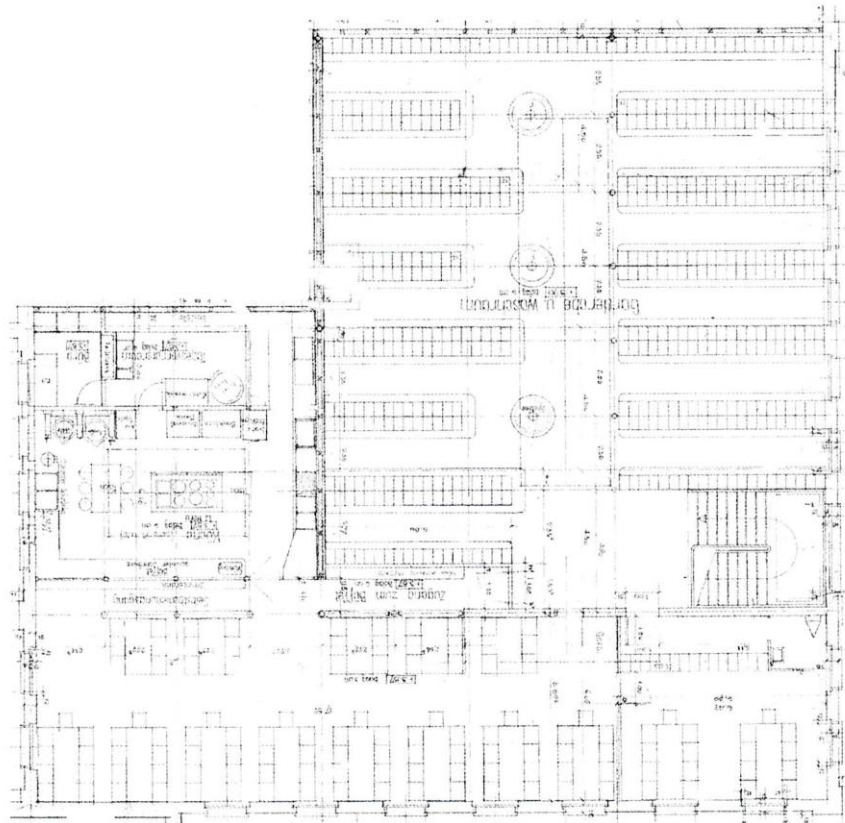
Die neue Welti-Furrer-Umschlaghalle (1972)



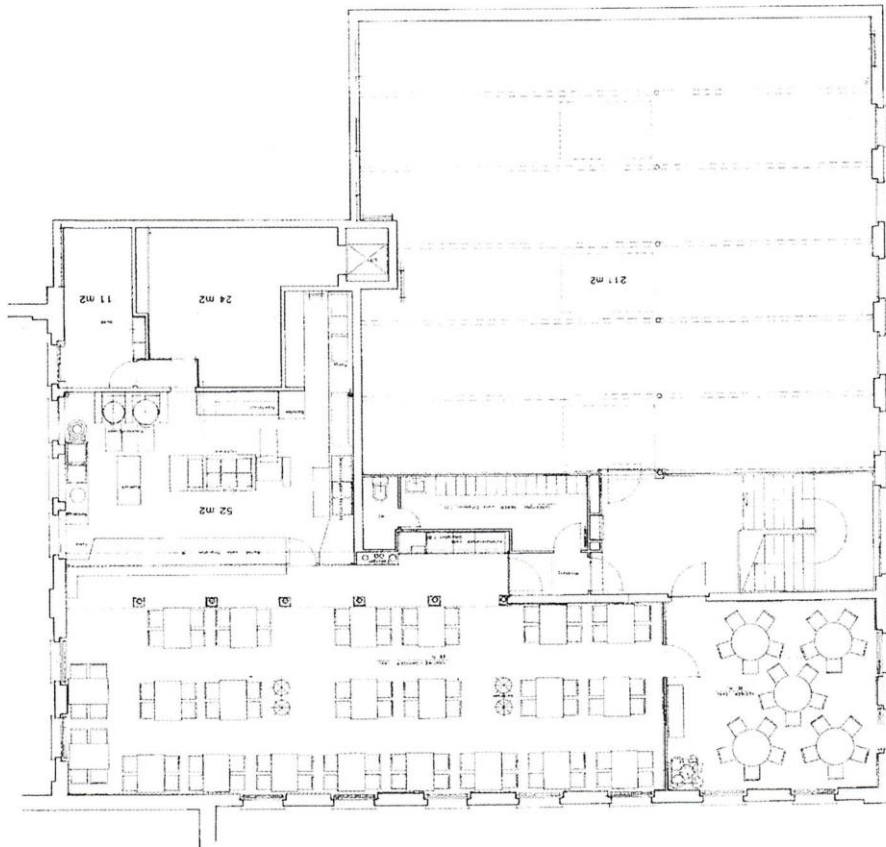
Ladestation für Elektrohubtraktoren (1974/75)

Renovation des Güterbahnhofs 1974

Hauptgebäude



Kantine und Arbeiterlokale im Ostflügel vor (oben) und nach der Renovation (unten).



Güterbahnhof Zürich 1962 und 30 Jahre später

