

Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 21 (1966)

Heft: 2

Artikel: Kulturlandschaftswandel im Zürcher Unterland : von der Agrarlandschaft zur Industrieregion 1850-1965

Autor: Hofer, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47059>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Kulturlandschaftswandel im Zürcher Unterland

Von der Agrarlandschaft zur Industrieregion 1850—1965

Hans Hofer

Einleitung

Vom Sporn der *Lägern*, der östlichsten Jurakette, kann man den größten Teil des Zürcher Unterlandes überblicken, dessen Kerngebiet das untere *Glattal* darstellt. In für schweizerische Verhältnisse ungewöhnlicher Breite (bis 8 km) erstreckt sich das untere Glattal, im Osten von der niedrigen Dettenberg-Rheinsberg-Kette, im Westen von den Molassehöhen bei Rümlang-Oberglatt, der *Lägern* und dem Stadlerberg flankiert, von Opfikon 20 km nordwärts bis zum Zürcher Rhein. Bei den Moränenzügen von Steinmaur erfolgt fast unmerklich der Übergang ins *Wehntal*, und bei Eglisau zum rechtsrheinischen *Rafzerfeld*, so daß die drei Täler beinahe eine landschaftliche Einheit bilden. Furtal und unterstes Töbital, die als Randgebiete meistens auch zum Unterland gerechnet werden, sind in die folgende Darstellung nicht einbezogen.

Der ganze Raum ist stark durch die Eiszeit geprägt (1). Die Süd-Nord-Richtung, das heißt die Fließrichtung des eiszeitlichen Linthgletschers, dominiert in der Großgliederung des Reliefs. Einzig im *Rafzerfeld*, wo der Rheingletscher von Osten vorrang, herrscht die Ost-West-Richtung vor. Die Kleingliederung des Talgrundes ist der letzten Eiszeit und der Nacheiszeit zu verdanken. Bei seinem letzten Vorstoß lagerte der Linthgletscher die Endmoräne ab, die sich hufeisenförmig vom Dettenberg bei Bülach über Hochfelden-Stadel-Steinmaur zur Nordflanke der *Lägern* hinzieht. Der Rheingletscher lagerte die Endmoräne am Ostrand des *Rafzerfeldes* ab. Außerhalb der Moränen schütteten die Schmelzwasser die Schotterkörper von Seglingen, Glattfelden, Windlach und Rafz auf, die für die Kiesausbeutung eine große Bedeutung erlangt haben. Nach dem Rückzug des Rheingletschers versperrte die Endmoräne den Schmelzwässern den normalen Abfluß nach Westen und sie mußten sich zwischen Irchel, Buchberg und Rheinsberg einen neuen Weg bahnen, um erst im Gebiet der heutigen Station Hüntwangen das alte Bett wieder zu erreichen. In der Nacheiszeit schnitt sich der Rhein zwischen Rüdlingen und Eglisau in den Molassegrund und unterhalb Eglisau in den Schotter ein. So entstand das canyonartige Tal, einer der schönsten Stromabschnitte zwischen Bodensee und Basel. In die kräftige Erosionsarbeit des Stroms wurde auch die unterste Glatt eingespannt, so daß zwi-

schen Hochfelden und Rheinsfelden ein zum Teil schluchtartiges Tal entstand.

Im Glattal sind die markanten Moränenzüge, die bei Oberglatt, Opfikon-Seebach und Dübendorf quer über dem Talboden liegen, die Zeugen des etappenweisen Rückzuges des Linthgletschers. In den rückwärtigen, von wasserundurchlässigen Grundmoränen erfüllten Zungenbecken bildeten sich kleine Seen (2). Die Seen verlandeten, und schließlich entstanden große Riedflächen, insbesondere südlich von Bülach, zwischen Oberglatt und Kloten und bei Neerach. Die Menschen mieden die breiten, versumpften Talsohlen, die zudem bis zur Kanalisierung der Glatt immer wieder von Überschwemmungen heimgesucht wurden. Sie siedelten sich an den sanften Talflanken in trockenen Gehängebuchten oder auf kleinen Terrassen an. Einzig Glattbrugg und Oberglatt entstanden mitten im Talgrund auf Moränenhügeln. Eine Sonderstellung nehmen die auf gesicherten Flußterrassen liegenden Brückenorte Glattfelden und Eglisau ein. Im wasserarmen *Rafzerfeld* machten sich die Bewohner am Fuße des Süd-Randens seßhaft, wo sie genügend Quellwasser fanden.

Dieser nordwestliche Kantonsteil, der bis anhin am industriellen Aufschwung des Kantons Zürich verhältnismäßig wenig Anteil hatte, ist in den letzten 15 Jahren von einer stürmischen Entwicklung erfaßt worden. Natürlich wurzelt manche Erscheinung in der Vergangenheit und kann aus der historischen Sicht besser verstanden werden. Dies ist aber nicht der alleinige Grund, weshalb zuerst versucht wird, den Kulturlandschaftswandel der letzten 100 Jahre in großen Zügen nachzuzeichnen. Ich möchte die moderne, durch Industrie und Verkehr geprägte Landschaft der früheren Agrarlandschaft möglichst eindrücklich gegenüberstellen.

Die Kulturlandschaft um 1850

Das einfache, durch die Natur vorgezeichnete Siedlungs- und Straßenbild tritt uns noch in der vorzüglichen *Kantonkarte von Wild* (1840—1860 entstanden) entgegen. Sogar die damalige Wirtschaftsstruktur läßt sich zum Teil aus der Karte herauslesen, trug doch Wild auch die Fabriken und Mühlen in die Kartenblätter ein. Im Gegensatz zum Oberland sind im Unterland die Fabriksignaturen

äußerst spärlich vertreten. Das Unterland, wie überhaupt der nördliche Kantonsteil, hatte seinen bäuerlichen Charakter bewahrt. Der Boden für die im 19. Jahrhundert einsetzende Fabrikindustrie war nicht vorbereitet wie im Oberland, wo die im 17. und 18. Jahrhundert blühende Heimindustrie den Umbruch von einer vorwiegend agrarischen Lebens- und Denkweise zu einer industriellen bereits bewirkt hatte. Braun (3) schildert in packender Weise, wie im Gebiet der Weiler und Einzelhöfe des gebirgigen Oberlandes dank dem fehlenden dörflichen Wirtschaftszwang und wegen der wenig ertragreichen Landwirtschaft die Voraussetzungen für die Einführung der Verlagsindustrie (Zürcher Textilunternehmer ließen auf dem Lande Baumwolle verarbeiten) günstig waren. Dagegen banden im Unterland geschlossene Siedlungsweise und Dreifelderwirtschaft die Bevölkerung an starre rechtliche und wirtschaftliche Normen. In einem derart festgefühten Wirtschaftskörper konnte die Verlagsindustrie nur schwer Fuß fassen. Man beschränkte sich weitgehend auf die Verarbeitung von Flachs, Hanf und Roggenstroh (Strohindustrie im Rafzerfeld), die im bäuerlichen Betrieb gewonnen wurden.

Für die zweite Industrialisierungsphase, die im 19. Jahrhundert mit dem Bau von Textilfabriken an gefällsreichen Flüssen und Bächen einsetzte, fehlte somit im Unterland die heimindustrielle Basis; zudem waren die hydrographischen Verhältnisse für die Ausnützung der Wasserkraft ungünstiger als im Oberland. Nur an der unteren Glatt bei Bülach gründete man zwei Baumwollspinnereien (4). Die beiden Betriebe, 1850 die einzigen Fabriken im Unterland (ohne unteres Töbital), beschäftigten 150 Personen (5), während im Oberland in 50 Fabriken 3500 Arbeiter ihr Brot verdienten.

Die unterschiedliche Entwicklung spiegelt sich in den Bevölkerungszahlen, und zwar nicht in erster Linie bei der Bevölkerungszunahme, die in beiden Gebieten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts relativ bedeutend war, sondern in der Siedlungsgröße. Im industriellen Oberland zählte man 1850 ein Dutzend Dörfer mit 2000 bis 5000 Einwohnern, während im agraren Unterland die 6 größten Gemeinden (Kloten, Bülach, Stadel, Glattfelden, Eglisau und Rafz) nur zwischen 1000 und 1600 Einwohner meldeten. Sogar die beiden Landstädtchen Bülach und Eglisau besaßen noch durchaus bäuerlichen Charakter und führten bei aller gewerblichen Geschäftigkeit ein beschauliches Dasein, wie es Gottfried Keller in seinen «Leuten von Seldwyla» schildert.

Der Kulturlandschaftswandel von 1850—1945

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts übernahm die Stadt Zürich die Führung im Eisenbahn-

bau und wurde das bedeutendste Verkehrszentrum der Ostschweiz. Ein rascher wirtschaftlicher Aufschwung setzte ein. Die Stadt wuchs in die benachbarten Dörfer hinein, limmattalabwärts das Industriequartier, und am Zürichberg stiegen die Wohnquartiere immer höher und höher hinauf (1. Eingemeindung). Noch vor der Jahrhundertwende sprengte das groß gewordene Industrie- und Handelszentrum mit der Gründung der Oerlikoner Industrie seinen natürlichen Landschaftsrahmen. Dieser erste industrielle Schwerpunkt auf der Nordseite des Milchbuckls übte dann später einen besonderen Einfluß auf das Glattal aus.

Zürich wirkte damals im ganzen Kanton als nachahmenswertes Beispiel; viele Gemeinden wurden vom Eisenbahnfieber gepackt, da sie sich von einem Anschluß an das Schienennetz und insbesondere von einer Verbindung mit Zürich wirtschaftlichen Aufstieg versprochen. Auch das Unterland wurde von dieser Gründungswelle erfaßt. Von 1865 bis zur Jahrhundertwende entstand ein relativ dichtes Bahnnetz. Den meisten Gemeinden verschaffte jedoch der neue Verkehrsweg lange Zeit nicht die erhoffte Neubelebung, da die Industrialisierung ausblieb. Kloten und Bassersdorf wurden sogar mit dem «Nationalbahn-Abenteuer» in große Schulden gestürzt.

Da industrielle Arbeitsplätze weitgehend fehlten, wurde das ackerbautreibende Unterland durch die Agrarkrise der achtziger Jahre besonders hart betroffen. Dies führte zu einer Entvölkerung der Bauerndörfer. Viele Kleinbauern siedelten nach Zürich um, wo der Kräftezuwachs aus der Landschaft erwünscht war. Andere zogen es vor, täglich nach Oerlikon, Zürich oder Winterthur zu fahren, um in den dortigen Fabriken ihr Brot zu verdienen und nebenbei noch ihr kleines Gut zu bewirtschaften. Die erste Pendlerstatistik von 1910 meldet daher auch für unser Gebiet eine ansehnliche Zahl von Pendlern. Nur langsam vermochte sich die Landwirtschaft zu konsolidieren. Die der Scholle treu gebliebenen Bauern konnten die bei der Liquidation von Betrieben frei werdenden Grundstücke erwerben und ihre Existenzbasis erweitern. Sodann führten die gedrückten Getreidepreise zu einer Änderung der Betriebsstruktur im Sinne eines vermehrten Überganges zur lohnenderen Graswirtschaft.

Eine andere Entwicklung nahmen *Bülach* und *Glattfelden*. In Glattfelden bewirkte die blühende Textilindustrie (4) eine Zuwanderung von Arbeitern. Langsam vollzog sich der Wandel vom Bauern- zum Industriedorf.

Bülach bereitete mit einer geschickten Eisenbahnpolitik den Boden für seine industrielle Entwicklung vor. Im sogenannten «Dettenbergkrieg» (6) zwischen Winterthur und Bülach, wo es um die Trasseeführung der Linie Winterthur—Waldshut

ging, siegte Bülach, indem der Bundesrat zugunsten eines Dettenberg-Durchstichs entschied. Damit wurde Bülach Eisenbahnknotenpunkt. Die Auswertung dieser günstigen Verkehrslage ließ allerdings noch auf sich warten; aber mit der Gründung der Glashütte, die 1965 ihr 75jähriges Bestehen feiern konnte, war der erste Schritt zur späteren Entfaltung getan. Bald entstanden weitere Betriebe. Die Bevölkerung nahm von 1890—1910 um rund 1000 Personen zu.

Auch in der *Zwischenkriegszeit* wiesen wieder die am Südrand des Unterlandes liegenden Vorortsgemeinden der Stadt Zürich (Oerlikon, Seebach, Schwamendingen und Affoltern) die stärksten Veränderungen auf. Der Aufschwung stand in engstem Zusammenhang mit der Expansion der Stadt, deren Häusermeer mit den Glattalvororten zusammenwuchs; was 1934 durch die zweite Eingemeindung auch rechtlich vollzogen wurde. Die Großstadt, die sich nun endgültig ein Wohnrecht im Glattal gesichert hatte, wirkte wie ein Magnet auf die Landbevölkerung. Der Pendlerstrom schwoll auch aus Richtung Unterland von Jahr zu Jahr an. Trotz den intensiveren Beziehungen zwischen Stadt und Land änderte sich die Bevölkerungsstruktur in den meisten Unterländer Dörfern nur langsam, war doch noch 1941 in 23 von 30 Gemeinden das bäuerliche Element mit mehr als einem Drittel vertreten, unter anderem auch in Kloten und Rümlang. In diesem Zusammenhang sei an die damaligen Anstrengungen zur Verbesserung der Landwirtschaft erinnert. Hiezu leisteten die Meliorationswerke von Rümlang-Oberglatt, Niederhasli, Glattfelden und des Rafzerfeldes einen namhaften Beitrag.

Eglisau, dem verträumten Städtchen, während Jahrhunderten durch den Rhein geprägt, dann aber nach dem Erlöschen des Rheinverkehrs an Bedeutung verlierend, brachte die Industrie den wirtschaftlichen Wiederaufstieg.

Bülach, Hauptort des gleichnamigen Bezirkes, beanspruchte weiterhin den größten Anteil an der Industrialisierung des Unterlandes und baute seine zentralen Dienste aus. 1937 beschäftigten 14 Fabriken 644 Arbeitskräfte (7). Die bemerkenswerte gewerbliche Entfaltung kam in einer regen Wohnbautätigkeit zum Ausdruck. Um das Oval des alten Städtchens entstanden neue Wohnquartiere, vornehmlich im Norden in Bahnhof- und Industrienähe. Die Zuwanderung aus andern Kantonen und aus dem Ausland (Glashütte) war relativ groß. Mit rund 4000 Einwohnern war Bülach vor 20 Jahren die größte Gemeinde des Unterlandes, ein eigenständiges Zentrum mit ausgewogener Bevölkerungsstruktur. Noch dominierte keine Berufsgruppe über die andere.

Dank dem Unternehmergeist hielt die Industrie

auch in *Dielsdorf*, *Niederweningen*, *Niederglatt* und *Rafz* Einzug.

Manche Leser mögen sich des *Artillerie-Waffenplatzes Kloten-Bülach* erinnern. Er hat — so merkwürdig das klingen mag — entscheidend zur ungestümen Entwicklung der letzten 15 Jahre beigetragen. Zu Anfang dieses Jahrhunderts erkannte man die glänzende Eignung des großen Riedes zwischen Kloten und Bülach für Artillerie-Schießübungen. So blieb trotz krepierender Granaten die urwüchsige Ried-Wald-Landschaft mit ihrer eigenartigen Vogel- und Pflanzenwelt erhalten. 40 Jahre später, als man auf der Suche nach einem geeigneten Areal für einen interkontinentalen Flughafen war, fiel die Wahl auf das Waffenplatzgelände. Hier, in diesem unbesiedelten Gebiet, erkannte Zürich die Chance, ohne Niederreißen von Häusern, Kulturlandverlust und ohne Abtrag von Hügeln den größten schweizerischen Flughafen erstellen zu können. Für das Unterland bildete daher die Abstimmung vom 5. Mai 1946 über den Bau des Flughafens Kloten Abschied von den vertrauten Artilleriesalven und Anbruch einer neuen Zeit. Schon bald nach dem Beschluß zogen Übermittlungstruppen in die Kasernen Bülach und Kloten ein, die viel weniger Land beanspruchen als die Artilleristen.

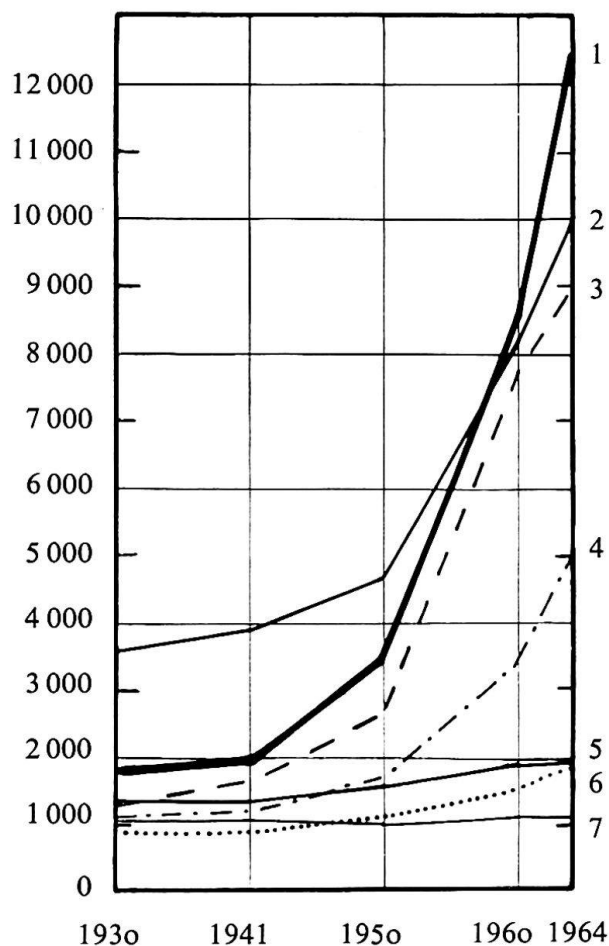
Kulturlandschaftswandlungen von 1946—1965

«Der Flughafenentscheid hatte für das Glattal die Bedeutung einer Zeitenwende, deren Folgen damals wohl niemand in ihrem vollen Ausmaß erfaßt hat. In die ruhige Gegend mit ihren schönen Bauerndörfern an den Rändern der sumpfigen Ebene brach mit elementarer Wucht die Technik herein, gab der Landschaft ein vollständig neues Gesicht und verwandelte die Orte Kloten, Glattbrugg und Rümlang zu Vorstädten Zürichs».

In diesen treffenden Sätzen deutet Dr. E. Altorfer (8) den wichtigsten Grund an, der zum Umbruch führte. Er ist aber nicht die einzige Ursache. Viele anthropogene Kräfte wirkten und wirken noch auf die Landschaft ein. Auf diesem knappen Raum können jedoch nicht alle jene Erscheinungen, die Ausdruck der «Verstädterung» sind, so differenziert behandelt werden, wie es wünschbar wäre. Hiezu bedürfte es tiefschürfender soziologischer Untersuchungen, wie sie bereits R. Wehrle auf einem Teilgebiet durchführte (9).

Allein schon die Zahlen über die Bevölkerungsentwicklung lassen uns die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung ahnen. Fig. 1, die einige repräsentative Gemeinden umfaßt, zeigt uns, daß nicht nur die Flughafengemeinden von der stürmischen Entwicklung erfaßt worden sind.

Wohnbevölkerung



1 = Kloten, 2 = Bülach, 3 = Opfikon-Glattbrugg, 4 = Rümlang, 5 = Eglisau, 6 = Dielsdorf, 7 = Stadel

Fig. 1 *Quellen:* Eidg. Volkszählung von 1930, 1941, 1950 und 1960. Die Bevölkerung des Kantons Zürich am 1. Januar 1964. Statistische Berichte des Kantons Zürich, 19. Jahrgang, Heft 3/4, Zürich 1964.

Noch eindrücklicher wirken die Prozentzahlen, insbesondere bei einem Vergleich mit anderen Kantonsteilen.

Tabelle 1
Bevölkerungszunahme von 1950—1964

Bezirk Bülach	92%
Kloten	260%
Opfikon-Glattbrugg	244%
Bülach	117%
Höri	66%
Eglisau	25%
Rafz	13%
Bezirk Dielsdorf	80%
Rümlang	190%

Niederglatt	100%
Dielsdorf	75%
Steinmaur	60%
Niederweningen	38%
Stadel	10%
Bezirk Meilen	50%
Bezirk Horgen	42%
Bezirk Affoltern	33%
Bezirk Pfäffikon	30%
Bezirk Hinwil	28%
Bezirk Andelfingen	12%

Nur abgelegene Dörfer wie Stadel weisen eine geringe Zunahme auf oder stagnieren.

Diese Zahlen vermögen jedoch nur generell über das Wachstum Auskunft zu geben. Ein viel zutreffenderes Bild über die grundlegenden Änderungen der Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Sozialstruktur vermitteln die Berufsstatistik und die Erhebungen über die Heimatzugehörigkeit. So wiesen 1960 nur noch 10 (1950: 23) von 30 Gemeinden mehr als ein Drittel landwirtschaftlicher Bevölkerung auf. Tabelle 2 zeigt bei 15 repräsentativen Gemeinden die zum Teil enorm große Zunahme der nichtlandwirtschaftlichen Bevölkerung. Auch die Übersichtskarte, die nicht nur über die baulichen Änderungen orientieren will, veranschaulicht die fortschreitende Industrialisierung sehr deutlich.

Als wichtigste Ursachen, die zu einem derartigen Wandel, ja zur Bildung neuer industrieller Schwerpunkte im Kanton Zürich führten, seien folgende erwähnt:

1. Bau des interkontinentalen Flughafens Kloten

Der von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnende Flughafen und die Betriebe der Swissair zogen eine große Zahl von Arbeitskräften an, die sich mit ihren Familien zum Teil in den umliegenden Dörfern ansiedelten.

2. Die Großstadt sprengt ihren Rahmen

Die Stadt Zürich, die in den letzten 20 Jahren abermals stark gewachsen ist (Glattalquartiere allein von 35 000 auf 90 000 Einwohner), hat ihre Grenzen bald erreicht. Das Bauland ist knapp geworden. Dies zwingt viele Industrie- und Handelsfirmen, ihre Betriebe in die Vororte zu verlegen. Mit den Unternehmen verlegt auch ein Teil der Belegschaft den Wohnsitz aufs Land.

Andrerseits schreitet die Citybildung unaufhaltsam fort. Mit jedem neuen Geschäftshaus werden die

Arbeitsplätze vermehrt. Die neuen Arbeitnehmer finden jedoch häufig keine zusagende Wohnung in der Stadt, da aus den bereits erwähnten Gründen (zu wenig Bauland) auch der Wohnungsbau rückläufig ist. Tausende müssen auf dem Lande wohnen. Viele entflohen zwar gerne der lärmigen Stadt, um ein Leben in ruhiger Umgebung und in möglichst enger Beziehung zur Natur genießen zu können.

durch das Ausscheiden von Industrieland — ganz beachtlich.

In weiser Voraussicht auf die kommenden Veränderungen erließ der Regierungsrat schon 1948 (10) einen Regionalplan für das Zürcher Unterland. Mit Hilfe dieses Planes ließ sich die bauliche Entwicklung etwas lenken. Allerdings nahm die Entwicklung ein rascheres Tempo an, als man damals ahnen konnte, und die Folgen sind auch entsprechend:

3. Die Entwicklung der ortsansässigen Industrie

Dank der guten Konjunktur und der Unternehmerfreudigkeit entwickelte sich auch die ortsansässige Industrie — in einigen Gemeinden begünstigt

Überbeanspruchung des Verkehrsnetzes

Flughafen und Industrie Gründungen ließen den Austausch von Arbeitskräften unter den Unter-

Berufs- und Fabrikstatistik

	Berufstätige insgesamt		Prozentanteile der Haupterwerbsgruppen						Fabriken			
			Landwirtschaft		Industrie und Gewerbe		Handel und Verkehr		Betriebe		Arbeitnehmer	
	1941	1960	1941	1960	1941	1960	1941	1960	1937	1963	1937	1963
<i>Flughafen-Randgemeinden</i>												
Kloten	933	3 964	30	5	38	34	12	48	5	16	117	1 718
Opfikon-Glattbrugg	692	3 995	15	2,5	58	48	13	41	2	34	26	982
Rümlang	547	1 551	39	11	39	51	9	23	3	24	75	857
Oberglatt	476	829	35	18	35	54	12	18	—	6	—	269
Winkel	249	297	65	36	21	32	4	22	—	—	—	—
Bachenbülach	286	451	36	12	50	60	5	18	—	—	—	—
<i>Bezirkshauptorte</i>												
Bülach	1 726	3 839	11	4,5	52	63	18	21	14	21	644	2 290
Dielsdorf	456	761	21	13	37	52	12	16	3	6	56	290
<i>Wehntal (Auswahl)</i>												
Niederweningen	361	519	33	17	50	64	7	10	1	1	293	785
Oberweningen	154	185	49	20	37	66	5	9	—	1	—	9
Schöfflisdorf	171	220	50	20	34	57	6	13	—	2	—	49
<i>Stadlertal</i>												
Stadel	468	434	55	45	32	35	5	12	—	—	—	—
<i>Rheintal und Rafzerfeld (Auswahl)</i>												
Eglisau	667	840	30	12	46	61	11	15	5	7	119	533
Rafz	691	865	34	23	38	55	9	11	4	9	133	443
Wil	301	347	58	38	27	43	5	8	—	—	—	—

Tabelle 2

Quellen

Eidg. Volkszählung 1941 und 1960, Bd. Kt. Zürich.
Eidg. Fabrikstatistik von 1937.

Ergebnisse der Fabrikzählung 1963 (Mitteilung des
Eidg. Fabrikinspektorates Zürich).

länder Gemeinden gewaltig anwachsen. Die Zahl dieser Pendler hat von 1950 bis 1960 (11/12) von 1800 auf 5400, das heißt um 200% zugenommen.

Etwas weniger stark war das Anschwellen des Pendlerstroms in die Stadt Zürich. Die Zahl der in der Stadt Arbeitenden und in den 30 Unterländer Gemeinden Wohnenden hat von 1950 bis 1960 von 2500 auf 5000, das heißt um 100% zugenommen.

Enorme Ansprüche an die öffentliche Bautätigkeit Die Dörfer verlieren ihren zürcherischen Charakter

Der wirtschaftliche Aufschwung wäre ohne den Zuzug von Schweizern aus andern Kantonen und von Ausländern nicht möglich gewesen. In den Flughafengemeinden überwiegen bereits die Nicht-Zürcher. Was allgemein überrascht, ist die hohe Ausländerquote. Bei den meisten Gemeinden liegt sie zwischen 10% und 20%. Das ursprüngliche Gesicht vermochten sich die Dörfer im Wehntal, im Stadlertal und im Rafzerfeld am besten zu bewahren.

Damit sind jedoch die Auswirkungen der Industrialisierung nur angedeutet. Der eigentliche Kulturlandschaftswandel läßt sich nur in den Teilregionen erfassen. Das Schwergewicht ist auf die Flughafen-Randgemeinden, Bülach und das Rafzerfeld gelegt, wo die Veränderungen besonders auffällig sind.

Flughafen-Randgemeinden

Kloten

Mit dem Bau des Flughafens ist das städtische Element am weitesten nach Norden verschoben worden. Beschleunigte Durchführung der Glattabsenkung, Trockenlegung der Riedflächen, Rodung von 260 ha Wald und Einbau des Pistennetzes kennzeichnen die ersten Etappen. Ohne Hochbauten kommt kein Flughafen aus. Für den Bau des Flughofs, des Frachthofs, der Hangars unter anderem eignet sich das Südende der Blindlandepiste, wo sie sich harmonisch um das Halbrund des Holberges gruppieren. Imposant sticht heute das Flughafen-gelände aus der Landschaft heraus, wahrlich ein «neues zürcherisches Landschaftsphänomen» (13). Hinter diesem «Tor zur Welt», im Rücken des pulsierenden Lebens und der düsenlärmgefüllten Pisten entwickelte sich das behäbige Bauerndorf, das 1941 erst 2000 Einwohner zählte, in kurzer Zeit zur *Flughafenstadt von 13 000 Einwohnern*. Im Hinblick auf die kommende Entwicklung beschloß

die Gemeinde 1952 eine Bauordnung mit Zonenplan. Die damaligen Annahmen sind noch übertroffen worden. Tausende sind seither zugezogen. Mit der Flughafenerweiterung (1958—1963), beinahe parallel zur Vermehrung der Dienstgebäude und der Verlängerung der Pisten, erfolgte ein neuer Wachstumsschub. Über 3000 Wohnungen sind seit 1950 erstellt worden, glücklicherweise viele von großen Baugenossenschaften, die eine einheitliche Überbauung gewährleisteten. Harmonisch fügen sich die neuen Quartiere in die Topographie ein. Im Dorfzentrum prallen allerdings die wuchtigen Wohnblöcke hart mit dem alten Ortskern zusammen. Aber auch dieses unschöne Bild wird verschwinden, da zwischen Bahnhof und Kirche ein Geschäfts- und Verwaltungszentrum geplant ist. Dann wird vom alten Kloten nur noch das Quartier um die prächtige Kirche bleiben.

Das Dorf hat aber nicht nur sein bauliches Gesicht gewandelt, sondern auch sein menschliches. Im Weichbild ist das bäuerliche Element fast völlig verschwunden. Die 72 im Jahre 1960 noch tätigen Landwirte wohnen vorwiegend in den Weilern Egetswil und Geerlisberg, wo abseits aller Hast noch eine intensive Landwirtschaft betrieben werden kann. In den neuen Quartieren leben Familien, die aus der ganzen Schweiz zugezogen sind. Der Anteil der Zürcher beträgt nur noch 30%.

Wo arbeiten die neuen Klotener? Als Außenstehender würde man sie in erster Linie im Flughafen und bei der Swissair suchen, zumal die Swissair in ihrer Heimatbasis über 4000 Mitarbeiter beschäftigt. Von diesen wohnt allerdings nur ein Teil in Kloten. Überraschend viele Zugezogene fahren täglich zu ihren Arbeitsplätzen in der nahen Großstadt. Wirtschaftlich ist Kloten aber doch stark nach dem Flughafen orientiert, und man würde die Ansiedlung von krisenfesten Industrien begrüßen.

Ein besonderes Lob verdienen die Behörden, die alle öffentlichen Dienste der raschen Entwicklung anpassen mußten. Dazu nur einige Hinweise: Schon 1961 genügte die Grundwasserfassung nicht mehr und der Anschluß an die Seewasserversorgung der Stadt Zürich war notwendig. Seit 1962 steht die Gemeinschaftskläranlage (mit Opfikon) im Rohrholz in Betrieb. 1949 verfügte das Dorf über ein Schulhaus. Seither sind 4 neue Schulhausanlagen erstellt worden. Aber nicht nur um die Bildung, sondern auch um die Gesundheit der Jugend waren die Gemeindeväter besorgt. Das prächtige Waldschwimmbad und die Kunsteisbahn sind Zeugnisse dieser Anstrengungen.

Opfikon-Glattbrugg

Vor 20 Jahren war Glattbrugg, das politisch zur Gemeinde Opfikon gehört, ein bescheidenes Dorf. Der Flughafen-Entscheid löste die Baulawine aus. Die Baulustigen erfaßten die Situation. Sie sahen

das am Südrand des Flughafens und an wichtigen Ausfallstraßen liegende Glattbrugg bereits als zukünftige Wohngemeinde von Flughafenangestellten. Bauunternehmer, Finanzgesellschaften und andere bewarben sich um Bauland und trieben sich gegenseitig die Bodenpreise hinauf. 1952 gelang es den Gemeindebehörden noch rechtzeitig, die Bauordnung mit Zonenplan unter Dach zu bringen. Der Zonenplan teilt das Gebiet in Wohn- und Industriezonen (Richtung Seebach und in Bahnhofnähe) auf. Das Vorhandensein dieser Grundlage erwies sich bei der enormen Bautätigkeit (über 2000 Wohnungen in 15 Jahren) als ein Segen. Nur so war eine zweckmäßige und tragbare Überbauung (Werkleitungen) möglich. Zum Wohnungsbau gesellte sich in den letzten Jahren, wie die Fabrikstatistik (Tab. 2) eindrücklich belegt, eine beachtliche Bautätigkeit der Industrie. Somit ist Glattbrugg nicht nur «Schlafgemeinde» für die in Zürich und Kloten berufstätigen Pendler, sondern auch Wohngemeinde der Betriebsangehörigen einer ortsansässigen Industrie.

Auch die Öffentlichkeit mußte von Grund auf Neues schaffen; nicht nur die üblichen Anlagen, sondern auch zwei Kirchen waren in die Planung einzubeziehen. So entstand neben dem alten, etwas abseits liegenden Ortskern Opfikon die Vorstadt Glattbrugg mit rund 10 000 Einwohnern. Nur wenige Häuser sind mehr als 20 Jahre alt, und wenn in der Umgebung von Zürich ein Ort den Namen «Satellitenstadt» verdient, dann ist es Glattbrugg: eine Gemeinde, die allerdings das Schicksal der meisten Vororte teilt. Für viele Einwohner wird sie nie zur zweiten Heimat. Sie kommen aus der nahen Stadt, wo sie keine geeignete Wohnung finden und sind ohne weiteres bereit, den Wanderstab zu ergreifen, wenn sie an einem andern Ort etwas Günstigeres finden.

Rümlang

Im Gegensatz zu Kloten und Opfikon, die schon den Charakter von Vorstädten tragen, läßt sich am Westrand des Flughafens, in Rümlang, das langsame Hinausgreifen der benachbarten Großstadt noch besonders gut verfolgen. Außerhalb der Stadtgrenze schießen längs der Verkehrslinien die Industriebetriebe wie Pilze aus dem Boden. Die noch lockere Industriezone geht am Südrand des Dorfes in ein modernes Hochhausquartier über, das den alten Ortskern mit dem bekannten Kirchturm beinahe erdrückt. Noch ist das Bauerndorf in seinen Grundzügen zu erkennen, obwohl es in voller Umgestaltung begriffen ist. Intakte und umgebaute Bauernhäuser wechseln wahllos mit modernen Wohnblöcken und Geschäftshäusern ab, städtische und ländliche Elemente verflechten sich.

Die Fünftausendergrenze ist überschritten, und der Zuzug aus der Stadt hält weiter an, obwohl das Dorf

bezüglich Fluglärms den schlechtesten Ruf in der ganzen Schweiz genießt. Dies läßt sich nur mit dem Bevölkerungsdruck der benachbarten Stadt erklären, wo man überall in der Umgebung nach günstigem Bauland Ausschau hält. Sogar die Stadt Zürich fördert den Wohnungsbau in den Vororten mit Subventionen.

Am Beispiel Opfikon und Rümlang ließ sich zeigen, wie sich die Wohnbautätigkeit der Stadt Zürich immer mehr in die Vororte verlagert, weil in der Stadt bald kein Platz mehr besteht. Damit wächst auch der städtische Lebensstil immer weiter ins offene Land hinaus, und die Behörden müssen sich mit sozialen Problemen befassen, die bisher nur in großstädtischen Quartieren bestanden. Das Siedlungs- und Wirtschaftsgebiet der Stadt greift über die Stadtgrenzen hinaus. Die Berührungspunkte zwischen Stadt und Vororten werden zahlreicher. Beide sind Geber und Nehmer: Die Stadt mit den zentralen Diensten höchster Ordnung (Hochschulen, Theater) und die Agglomerationsgemeinden mit dem Wohn- und Industrieraum. In der Stadt, der Kernzone der ganzen Region, geht die Bevölkerung zurück. Man denkt aber doch nicht an eine weitere Eingemeindung und hofft, daß man mit Hilfe einer neuen regionalen Organisation (Gemeindepräsident Ruosch, Kloten) die sich stellenden Aufgaben gemeinsam wird lösen können.

Bachenbülach, Oberglatt und Winkel

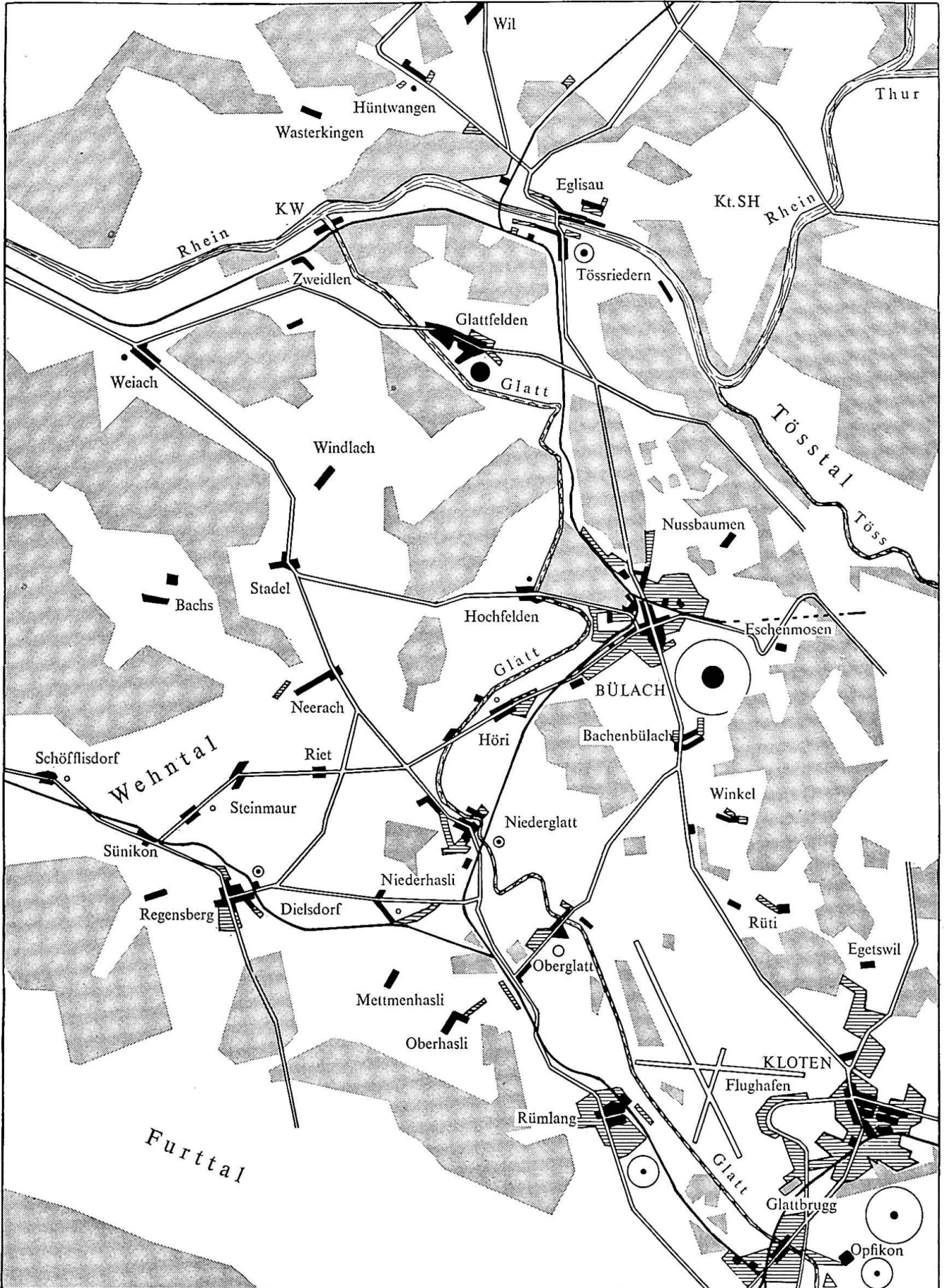
Die im Nordosten und Norden an den Flughafen grenzenden Dörfer sind glücklicherweise noch nicht in den Sog Zürichs gelangt. Der Wandel ist bescheidener, aber immerhin so bedeutend, daß er keinem Besucher entgehen kann.

In *Bachenbülach* und *Winkel* verlockten die sonnigen Hänge manchen in Kloten und Bülach berufstätigen Angestellten zum Bauen. Die über den alten Ortskernen thronenden, sehr individuell gestalteten Einfamilienhausquartiere wandeln das Ortsbild baulich und menschlich, schwindet doch der alte Dorfgeist von Jahr zu Jahr.




Oberglatt blieb trotz seiner guten Verkehrslage während Jahren von der Bauspekulation verschont. Nun scheint allerdings der Damm gebrochen zu sein, indem die Gemeinde zum Standort kleiner Industriebetriebe auserwählt wurde und eine stärkere Wohnbautätigkeit eingesetzt hat.









Wehntal

Das fruchtbare Wehntal, etwas abseits der Hauptverkehrsadern gelegen, vermochte mit Ausnahme der beiden industriellen Schwerpunkte Dielsdorf und Niederweningen sein bäuerliches Gepräge zu bewahren.

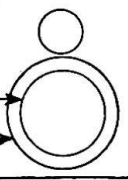


1:100 000

-  Baugebiete 1940
-  Baugebiete 1965
-  Wald

Beschäftigte	Fabrikindustrie	
	1937	1963
20-100		
101-200		
201-400		
401-600		

- Beschäftigte 1963
- rd. 1000
- rd. 1700 (Kloten)
- rd. 2300 (Bülach)



Dielsdorf an der sonnigen Berghalde der Ost-Lägern, seiner Stellung als Bezirkshauptort bewußt, förderte die zentralen Dienste (Bezirksspital unter anderem) und begünstigte die Ansiedlung neuer Industrien.

In *Niederweningen* bildet die große Landmaschinenfabrik für einen weiten Umkreis eine Erwerbsquelle. Die Wehntaler Industrie übt eine nicht zu unterschätzende Anziehungskraft auf die bäuerliche Jugend aus (Tab. 2), und man bemüht sich um die Verbesserung und Erhaltung der Landwirtschaft. Im Zentrum dieser Anstrengungen steht die Gesamtmelioration Wehntal (6 Gemeinden), welche eine sinnvolle Abgrenzung von Landwirtschaft, Industrie und Verkehr bezweckt und den Bau von rund 30 Hofsiedlungen vorsieht.

Eine besondere Stellung nimmt das weithin sichtbare *Regensberg* ein, das als mittelalterliches Burgstädtchen, als Bijou des Unterlandes, erhalten bleiben soll und daher besonderen Schutzbestimmungen (14) unterstellt ist.

Bülach auf dem Wege zum Regionalzentrum

Bis zum Zweiten Weltkrieg zeigte *Bülach* ein organisches Wachstum, und die Bevölkerungszunahme entsprach dem kantonalen Durchschnitt. Seither stieg die Einwohnerzahl um rund 120% (Kanton: 33%) von 4500 auf über 10 000 Einwohner, und das alte Städtchen führt den Namen «Stadt» erneut zu Recht.

Wem verdankt die Landstadt diesen Aufschwung? Er beruht auf verschiedenen Kräften:

Blühende Industrie

Günstige Verkehrsverbindungen nach Zürich und nach dem nahen Flughafen

Bewußte Förderung zum Regionalzentrum

Begünstigt wurde sie auch, so paradox dies klingt, durch die 1946 abgeschlossene Integralmelioration. Mit dem Ausscheiden einer Bauzone und dem Erstellen von 10 Hofsiedlungen an der Peripherie schuf man wichtige Voraussetzungen für die 10 Jahre später erlassene Bauordnung, wobei man dann allerdings unter dem Einfluß des magischen Begriffes «Regionalzentrum» umfangreichere Bauzonen ausschied, mit Einschluß von Meliorationsland. Gerade für Großüberbauungen erwies sich später solches Land als besonders geeignet, da man für deren Erwerb nur mit wenigen Grundbesitzern verhandeln mußte.

Die Industrie wurde bewußt zuerst erwähnt, denn sie verschafft mehr als 2000 Personen Arbeit und

Brot, der Gemeinde große Steuereinnahmen und trägt den Namen «*Bülach*» in alle Welt hinaus. Das Schwergewicht liegt auf der Eisen- und Maschinenindustrie (ca. 1500 Arbeitnehmer), ihr folgt die bekannte Glasindustrie (ca. 500 Arbeiter).

Sodann veranlaßte die gute Verkehrslage Hunderte von in Zürich und Kloten Berufstätigen, in *Bülach* Wohnsitz zu nehmen.

Für die vielen Menschen, die in der Gemeinde arbeiten oder wohnen wollten, mußte Industrie- und Wohnraum geschaffen werden. Nördlich des Bahnhofes zeugen die großen Industriewerke vom gewerblichen Fleiß und stehen auf ehemals gemeindeeigenem Industrieland. Die Wohnquartiere haben im Westen die Gemeindegrenze erreicht, eine erstaunliche Häuserfülle dehnt sich bis zur Kaserne aus. Im Osten (Fig. 4) haben sie die kleinen Moränenhügel im «*Bergli*» überflutet und tasten sich den sonnigen *Dettenberghang* hinauf.

Wenn auch schon viele Äcker und Wiesen den Wohnblöcken weichen mußten, so umgürten immer noch bedeutender agrarischer Umschwung und ausgedehnte Wälder die städtische Siedlung. Das vertraute Landschaftsbild blieb erhalten. Ja, es gelang den Behörden, den Weilern *Eschenmosen*, *Nußbaumen* und *Heimgarten* den bäuerlichen Charakter zu bewahren. Sie bilden das Gegenstück zur Stadt, wo man dem alten *Bülach* nur noch in den stillen Winkeln des alten Städtchens begegnen kann. Im Zentrum trifft man viele neue Gesichter, insbesondere auch Ausländer, die in der *Bülacher* und *Oerlikoner* Industrie tätig sind. Viele Einheimische sind wegen der Überfremdung besorgt, be trägt doch der Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung 25%. Wie viele menschliche Probleme und wie viele Sorgen der Behörden verbergen sich hinter diesen Zahlen!

Zu den menschlichen Sorgen gesellen sich die baulichen. Diese belasten Behörden und Bürger, muß doch bei allen öffentlichen Bauten für ein größeres Gemeinwesen, für ein Regionalzentrum, geplant werden. Schon jetzt übt *Bülach* regionale Funktionen aus (zum Beispiel Bezirksgericht, Kreisspital, Busbetrieb), und in den nächsten Jahren ist an die Verwirklichung großer Regionalaufgaben heranzutreten, vorab an den Bau der Mittelschule Unterland.

Eglisau und *Rafzerfeld*

Eglisau

Am Zürcher Rhein stand das Leben auch nicht still, aber die Entwicklung verlief bescheidener, da-



Fig. 3* Kloten vom Flughafen aus. Hinter dem Flughafen der Holberg, im Hintergrund links Bassersdorf und rechts Brüttisellen. (Comet-Photo)

für harmonischer als im Glattal. Im schmucken Rheinstädtchen verspürt man noch nichts von einer Verstädterung.

Es macht den Anschein, als ob die Eglisauer jeder Berufsgruppe einen Platz an der Sonne zuweisen wollten. Mit einem gewissen Stolz zeigen sie den Besuchern das Meliorationswerk, insbesondere den geschlossenen Rebberg an den süd-exponierten Sonnenlagen und die Hofsiedlungen, worin der Wille zur Verbesserung des Reb- und Ackerbaus zum Ausdruck kommt. Aber auch die Industrie (Stamm & Co., Mineralquelle) darf sich sehen lassen; ihre Produkte haben den Namen des Städtchens weit über seine Gemarkungen bekannt gemacht. Über dem Rebberg, an einer der schönsten Wohnlagen des Unterlandes, begegnen wir den

Künstlern, die das kulturelle Leben der Kleinstadt prägen.

Rafzerfeld

Das Rafzerfeld, das (15) vor dem Zweiten Weltkrieg als Kornkammer bezeichnet werden durfte, macht heute einen zwiespältigen Eindruck.

In *Rafz* versucht man die bäuerliche Tradition zu wahren. Davon zeugt die zweite Güterzusammenlegung, die das gesamte Gemeindeareal umfaßt und die Umfahrung des Dorfes einschließt. Ein Novum für das Rafzerfeld sind die rund 20 Hofsiedlungen im Feld, deren Bau erst durch die neue, an das Pumpwerk Eglisau angeschlossene Grundwasserversorgung möglich wurde.

Einer ganz anderen Situation begegnen wir im unteren Rafzerfeld, das bereits den Namen «Kieskammer» trägt. Vor wenigen Jahren begann man in *Hüntwangen* und *Wil* mit der großindustriellen Ausbeutung der glazialen Kiesvorkommen: eine Folge des Kieshungers im baufreudigen Kanton Zürich. 1965 lieferten die Rheinkieswerke (Rafzerfeld und Weiach) allein 2 Millionen m³ Kies (16).

* Aus *Kloten: Vom Bauerndorf zur Flughafenstadt*, Orell-Füßli Verlag, Zürich 1964. Das Cliché wurde uns von der Gemeinde Kloten in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt.



Fig. 4 Bülach (von Süden). Altstadt mit der protestantischen Kirche. Um dieses Zentrum gruppieren sich im Norden das Bahnhofquartier, im Osten moderne Wohnquartiere; im Hintergrund Rheinsberg. (Photo W. Friedli)

Über 2 km² Kulturland sind jetzt im Besitz der drei großen Kieswerke.

Wo einst goldene Kornfelder wogten, fressen sich die Bagger bis zu 40 m tief ins Erdreich ein. Sortieranlagen, Transportbänder, Schotterhügel und Kieszüge prägen die einst bäuerliche Landschaft. Natürlich können wir, wenn wir Nationalstraßen bauen wollen, auf die Erschließung dieser Kiesvorkommen nicht verzichten. Aber jene, die über das Tagesgeschehen hinaussehen, stellen sich die Frage, ob ein derartiger Kulturlandverlust tragbar sei; sie bangen um den gefährdeten Grundwasserstrom und überlegen sich, wie diese «Mondlandschaft» später wieder landwirtschaftlich genutzt werden kann. Möge es Behörden und Planern gelingen, die Entwicklung so zu lenken, daß sie vor der Nachwelt zu bestehen vermag.

Aber nicht nur die Eingriffe im Rafzerfeld beschäftigen die Unterländer, sondern auch der Abtransport der riesigen Kiesmengen. Ungefähr die Hälfte des Materials erreicht auf dem Schienenweg die großen Bauplätze. Der Rest wird auf den Straßen verfrachtet. Diese Transporte haben auf den Hauptstraßen des Unterlandes ein kaum vorstellbares Ausmaß angenommen. Die Bevölkerung ist begreiflicherweise ungehalten über diesen Lärm und die erhöhten Unfallgefahren und verlangt

Maßnahmen (Umfahrungsstraßen), um der katastrophalen Situation zu wehren.

Zusammenfassung

Das Zürcher Unterland, das bis ins 20. Jahrhundert als Agrarland bekannt war, hat sich in den letzten 20 Jahren zur Industrieregion entwickelt. Mit dem Bau des Flughafens Kloten hat die Stadt Zürich ihren Einflußbereich ein gutes Stück nach Norden ausgedehnt. Um dieses technische Wunderwerk gruppieren sich heute blühende Gemeinden, deren Bevölkerungszahl in kurzer Zeit zum Teil um mehr als 200% zugenommen hat.

Das im Norden des Flughafens liegende Bülach entwickelt sich dank seiner guten Verkehrslage und seiner bedeutenden Industrie immer mehr zum Regionalzentrum des Zürcher Unterlandes.

Eine unterschiedliche Wandlung läßt sich in den Randlandschaften feststellen. Das Wehntal, das Stadlertal und die Ufergebiete am schönen Zürcher Rhein entfalten sich langsamer, dafür um so harmonischer. Leider läßt sich dies vom Rafzerfeld — bisher als Kornkammer bekannt — nicht mehr sagen. Der großindustrielle Abbau der mächtigen Kiesvorkommen verändert das Landschaftsbild über weite Strecken, und die Wirtschafts- und So-

zialstruktur der ehemals stillen Bauerndörfer verändert sich zusehends. So ist eine einst eigenständige Landschaft zur Vorortsregion der Großstadt geworden.

Literatur

1. Winkler E.: Veränderungen der Kulturlandschaft im zürcherischen Glattal, Zürich 1936. — 2. Jäckli H.: Geologie von Kloten. Kloten: Vom Bauerndorf zur Flughafenstadt, Zürich 1964. — 3. Braun R.: Industrialisierung und Volksleben, Erlenbach 1960. — 4. Moßdorf A.: Die Industrie in Bülach. Neujahrsblatt der Lesegesellschaft Bülach, Bülach 1942. — 5. Wasserrechtskataster des Kantons Zürich von 1850. — 6. Hildebrandt W.: Der «Dettenbergkrieg». Neujahrsblatt der Lesegesellschaft Bülach, Bülach 1930. — 7. Eidg. Fabrikstatistik 1937. Stat. Quellenwerke der Schweiz, Heft 84, Bern 1939. — 8. Altorfer E.: Der Flughafen Zürich-Kloten. Kloten: Vom Bauerndorf zur Flughafenstadt, Zürich 1964. — 9. Wehrle R.: Agrargeographische Untersuchungen im Raume von Zürich. Geographica Helvetica XVII Nr. 1, Bern 1962. — 10. Kanton Zürich. Regionalplanung im Kanton Zürich, Zürich 1960. — 11. Die Pendelwanderung zwischen Wohn- und Arbeitsort im Kanton Zürich 1950. Stat. Berichte d. Kts. Zürich, 13. Jahrg., Heft 2, Zürich 1957. — 12. Die Pendelwanderung zwischen Wohn- und Arbeitsort im Kt. Zürich 1960, Stat. Ber. d. Kts. Zürich, 18. Jahrg., Heft 1/2, Zü-

rich 1963. — 13. Egli E.: Erdbild als Schicksal, Zürich 1959. — 14. Kanton Zürich: Verordnung zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes von Regensberg, Zürich 1946. — 15. Hofer H.: Wirtschafts- und Siedlungsgeographie des Rafzerfeldes, Zürich 1940. — 16. Mitteilungen der Planungsgruppe Zürcher Unterland Nr. 2, Bülach 1965.

Résumé

Transformations du paysage au Zürcher Unterland

Le Zürcher Unterland, connu jusqu'au 20^e siècle comme pays agricole, s'est transformé considérablement pendant les 20 dernières années. En construisant l'aéroport intercontinental de Kloten, la ville de Zurich s'est étendue bien loin vers le nord. Autour de ce chef-d'œuvre de la technique se groupent aujourd'hui une série de communes prospères, qui présentent une augmentation de la population de plus de 200%.

Dans le rayon de l'aéroport est situé également Bülach qui, grâce à sa situation par rapport aux moyens de transport, est devenu le centre de gravité de la région. Le développement du versant nord de la Lägern, le Wehntal, et de la région du beau Rhin zurichois a été plus lent. Par contre, ancien grenier du canton de Zurich, le Rafzerfeld, est devenu, ces dernières années, une gravière gigantesque à cause de ses nombreuses couches de gravier.