

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 25 (2012)
Heft: [2]: Prime Tower : ein Hochhaus sprengt Zürichs Grenzen

Artikel: Am Anfang war das Zahnrad : dort, wo heute der Prime Tower steht, kreischten früher Maschinen für die Herstellung von Zahnrädern. Der Wandel von der Industrie zur Dienstleistung

Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392138>

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: 17.03.2025

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

AM ANFANG WAR DAS ZAHNRAD Dort, wo heute der Prime Tower steht, kreischten früher Maschinen für die Herstellung von Zahnrädern. Der Wandel von der Industrie zur Dienstleistung.

Text und Planbearbeitung: Werner Huber, Fotos und Plangrundlagen:

Baugeschichtliches Archiv Zürich

Max Maag war ein Praktiker, kein Theoretiker. Nach vier Semestern Maschinenbau am Eidgenössischen Polytechnikum hängte er nämlich sein Studium an den Nagel und begann eine Mechanikerlehre in der Maschinenfabrik Oerlikon. Bald begann er sich mit Zahnradproblemen zu beschäftigen, denn die Entwicklung von elektrischen Strassenbahnen, Elektro-Lokomotiven oder Automobilen erforderten präzisere Werkstücke als bis anhin möglich. Maag entwickelte eine neue Zahnradform, die genauer greift, resistenter und dadurch wirtschaftlicher war. 1909, Max Maag war gerade mal 26-jährig, liess er sein Maag-Zahnrad patentieren, drei Jahre später hatte er Patente in 14 Ländern. Sein erstes Büro lag an der Rämistrasse in Zürich, seine Werkstätte in Horgen. Als er 1913 die Werkstätte an die Hardstrasse 219 verlegte und die «Max Maag Zahnräderfabrik» gründete, fand er sich in bester industrieller Gesellschaft – in einem Gebiet, das noch vor einer Generation von Gärten und Weiden geprägt gewesen war.

ZUERST KAM ESCHER WYSS Einer der Pioniere des Industriequartiers in der Hard ist Escher Wyss. Um 1890 erwirbt die Maschinenfabrik an der Ecke der damals erst geplanten Hard- und Hardturmstrasse ein grosses Grundstück und baut darauf bis 1894 Kesselschmiede, Maschinenfabrik und Giessereihalle. Westlich des Areals, mitten auf dem Feld, erstellt die Fabrik für ihre Arbeiter eine Siedlung, von der ein Fragment bis heute erhalten geblieben ist. An der Hardstrasse, gegenüber der Maschinenfabrik, errichtet Friedrich Steinfels seine Seifensiederei, und an der Limmatstrasse, kurz vor dem Platz, der dereinst nach Escher Wyss benannt werden wird, stehen bereits 1896 eine Woll- und eine Seidenfärberei. Lebensader des wachsenden Industriequartiers ist das Industriegleis, das beim Rangierbahnhof von der Linie der Nordostbahn NOB abzweigt und sich entlang der Hardstrasse und dem Sihlquai durch das Quartier zieht. Ende des 19. Jahrhunderts ist das Areal, auf dem Max Maag später seine Zahnräderfabrik betreiben wird, noch unbebautes Weide- oder Ackerland; scheinbar weit von der wachsenden Grossstadt entfernt.

1901 wird die Hardbrücke über dem immer breiter werdenden Gleisfeld eingeweiht. Der Anschluss des Industriegleises ans übrige Schienennetz wird umgepolt. Das neue Gleis definiert zusammen mit dem Gleisfeld des Vorbahnhofs und der Hardstrasse ein dreieckiges Grundstück. An dessen Spitze lässt sich der Büromöbelfabrikant Waltisbühl 1904 von den Architekten Pflughard & Haefeli eine Werkstatt bauen. Zwei Jahre später erstellt Architekt Robert Zollinger für die Autofabrik Safir ein Fabrikgebäude, das der Anfang eines gross angelegten Baukomplexes werden sollte.

ZAHNRÄDER STATT AUTOS Doch nach einer ersten Erweiterung ist Schluss: «Safir» geht bald Konkurs, und 1913 übernimmt Max Maag – zunächst in Miete, ab 1917 im Eigentum – die Liegenschaft. Maags Fabrik floriert: Er stellt gehärtete und geschliffene Zahnräder für Industriezwecke her und entwickelt Zahnradhobel- und Zahnradschleifmaschinen. Zunächst lässt er diese bei der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon und bei Sulzer in Winterthur herstellen. Dann gründet er 1916 die «Maag Maschinen AG», die ausschliesslich für das Maag-Konsortium Maschinen herstellt. Die Zahnräderfabrik übernimmt den Betrieb der Zahnradfabrik, die Entwicklung und Konstruktion der Zahnbearbeitungsmaschinen, das Lizenzgeschäft und den Maschinenverkauf. 1920 gründet Max Maag die Vorläuferin der späte-

ren Maag-Holding, die «Maag-Zahnräder- und Maschinen-AG». Mit dem Geschäft wächst die Fabrik: 1918 entstehen Flachdach-Hallenbauten und der Altbau wird aufgestockt. Ab 1927 sind Debrunner & Blankart für über dreissig Jahre die Hausarchitekten der Firma. Sie erweitern die bestehenden Gebäude, bauen um, stocken auf und bauen neu. So entsteht im Laufe der Jahrzehnte auf einem Areal von 35 000 Quadratmetern ein hoch verdichteter Industriekomplex. Dessen Rückgrat ist das diagonal durchs Betriebsgelände schwingende Industriegleis. Dieses erschliesst nicht nur die Zahnradfabrik, sondern auch Teile von Escher Wyss, Steinfels, Löwenbräu und – nota bene bis heute – die Stadtmühle. Diese einst buchstäblich auf die grüne Wiese gelegte Verkehrsverbindung ist auch ein städtebauliches Ordnungsinstrument, das die Zeiten bis heute überdauert hat. Die Gebäude beidseits dieses Gleisstrangs sind zwar reine Zweckbauten, aber dennoch (oder gerade deshalb) teilweise von hoher Qualität.

Die wachsenden Bauten sind ein Spiegel des wirtschaftlichen Erfolgs der Zahnräderfabrik. Nach Sanierungsmassnahmen in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg gibt Max Maag zwar 1923 die Geschäftsleitung ab und verlässt drei Jahre später bereits die von ihm gegründete Firma. Doch Ende der Zwanziger- und Anfang der Dreissigerjahre gründet das Unternehmen Firmen in Italien und Frankreich. Die grösste Blüte erlebt «Zahredli Maag», wie die Zürcher das Unternehmen liebevoll nennen, nach dem Zweiten Weltkrieg. Anfang der Siebzigerjahre übernimmt der Konzern andere Firmen, um Teile der Produktion weg von Zürich zu verlegen – nicht, um Geld zu sparen, sondern aus Arbeitskräftemangel: Auf 25 offene Stellen kommt gerade mal ein Arbeitssuchender! Damals entsteht vor den Fenstern der Fabrik- und Bürogebäude gerade die neue Hardbrücke als Teil der Westtangente, die den zunehmenden Autoverkehr auf Stützen durch das Quartier schleust.

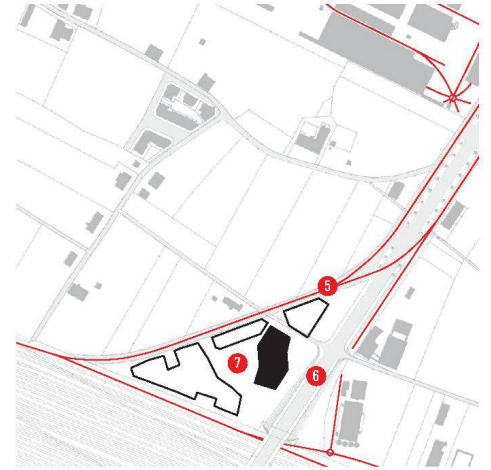
DIE VERÄNDERUNG In den Siebzigerjahren beginnt auch der Wandel des Zürcher Industriequartiers in einen Dienstleistungsstandort. Jenseits der Hardbrücke, schräg gegenüber dem Maag-Areal, bauen die Zürcher Kantonalbank und der Reisekonzern Kuoni bis 1978 den Bürokomplex Neue Hard, und auf dem Areal der Seidenfärberei am Escher-Wyss-Platz bezieht die Handelsschule des Kaufmännischen Vereins ihren Neubau. Mit dem Anschluss der Käferberglinie der SBB an den Hauptbahnhof entsteht 1982 unter der Hardbrücke die gleichnamige Bahnstation. Die zunächst zwei Gleise an der Linie nach Oerlikon (die Perrons nach Altstetten folgen mit der S-Bahn 1990) dienen auch den über 1300 Arbeitern und Angestellten, die damals bei Maag in Zürich arbeiten. Doch nicht mehr lange. Bald beginnt bei der Maag-Gruppe, wie in vielen anderen Industriebetrieben auch, eine lange Phase der Restrukturierungen, aufgrund eines «sich stetig verändernden wirtschaftlichen Umfelds», wie es in den Berichten jeweils heisst. Diversifizierung ist das Zauberwort, das Hoffnung bringt. Man kauft Firmen zu, gerät aber beim Kerngeschäft, dem Werkzeugmaschinenbau, in eine Sackgasse. 1992 ist damit Schluss. In der Produktion verbleiben zwei selbstständige Gesellschaften: die Maag Getriebe AG und die Maag Pump Systems AG; die Maag-Zahnräder AG wird zu einer Immobilienverwaltung. Neben den beiden Nachfolgefirmaen – sie ziehen 2004 aus – hat es auf dem Areal Platz für Zwischennutzungen mit kleineren und mittleren Betrieben, viele davon aus der Kreativszene, und die Maag Music Hall ist ab 2001 ein fester Bestandteil der Zürcher Freizeitszene.





^1896: Die Seifenfabrik Steinfels 1 und die Maschinenfabrik Escher Wyss 2 mit der dazugehörigen Siedlung 3 setzen erste Zeichen einer neuen Zeit auf die Felder vor der Stadt. Ein Industriegleis 4 zieht sich entlang der künftigen Hardstrasse.

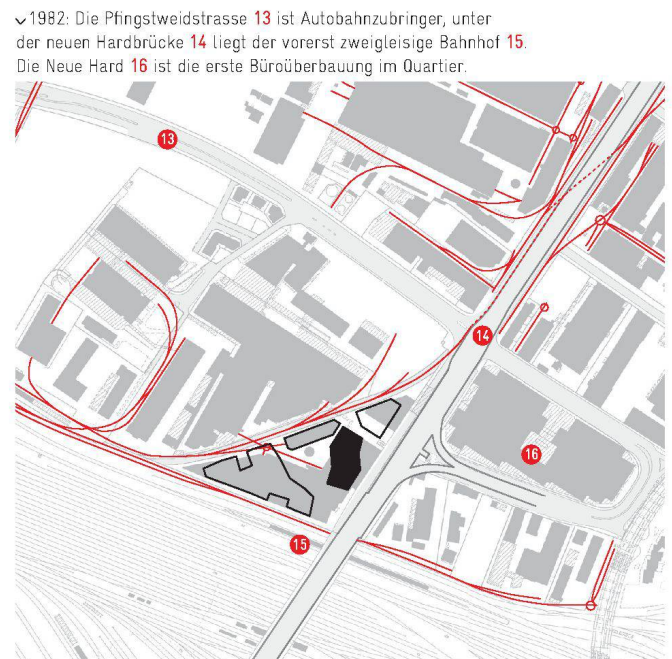
✓1903: Ein neues Industriegleis 5, die neue Hardstrasse 6 mit der Hardbrücke und das Gleisfeld schneiden ein dreieckiges, noch unbebautes Grundstück 7 aus dem Terrain.



^1916: In der ehemaligen Automobilfabrik Safir hat sich die Zahnradfabrik Maag 8 eingerichtet. Daneben liegt das Gebäude der Büromöbelfabrik Waltisbühl 9.



^1957: Ein neues Industriegleis (Gleisbogen) 10 wurde angelegt, neben Maag haben sich der Lebensmittelverein LVZ (Coop) 11 und Welti-Furrer 12 niedergelassen.



✓1982: Die Pfingstweidstrasse 13 ist Autobahnzubringer, unter der neuen Hardbrücke 14 liegt der vorerst zweigleisige Bahnhof 15. Die Neue Hard 16 ist die erste Büroüberbauung im Quartier.



^Maag Zahnrad-AG in einer Luftaufnahme aus den späten Zwanziger Jahren.

>Blick in eine Werkhalle der Zahnradfabrik.



<Das leuchtende Zahnrad war ein Wahrzeichen des Zürcher Industriequartiers.

>Das 126 Meter hohe Baugespann kündigt im Juli 2006 den hohen Turm an.
Foto: Ralph Bensberg.

