

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 36 (1946)
Heft: 45

Artikel: Zürich soll eine Untergrundbahn bekommen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649784>

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: 04.05.2025

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

so, wie ich sie haben möchte!« Er schwieg eine Weile. «Wir denken wohl alle ein bisschen an unsere Mutter, wenn wir uns eine Frau wünschen.»

«Ist das alles?»

«Natürlich.»

«Da wissen wir jetzt viel!» entrüsteten sich besonders die jungen Mädchen, unbefriedigt von der Antwort, denn sie hatten bestimmtere Angaben, so etwa über Körperumfang, Haartracht und -farbe erwartet.

«Wie ist denn Ihre Mutter?» Jungfer Trüdeli konnte nicht wissen, dass Paul Hermanns Mutter lange tot war. So wusste sie auch mit dem ermahnen-den Blick von Frau Niggli nichts an-zufangen.

«Meine Mutter? — Ich verlor sie früh. Ich glaube, sie fand ihr ganzes Glück darin, für meinen Vater und mich zu leben und zu arbeiten. Das wäre das Ideal: eine Frau, die nichts anderes sein will als nur Frau, Hausfrau und Mutter.»

Eine kurze Stille legte sich über die Tafelrunde. In jugendlichen und we-niger jugendlichen Busen wurde schleu-nigst geforscht, ob diesem Wunschbilde entsprochen werden könnte. Frau Nötzi, die es nicht länger aushielt, machte sich endlich mit der witzigen Bemerkung Luft:

«Jetzt haben wir es erfasst: Der Herr Doktor wünscht sich so etwas wie un-ser liebes Fräulein Amberg!»

Es war nicht leicht, sich so rasch zurückzufinden von dem Gedenken an jenes kleine, armselige Haus im Töss-tale, um das die Erinnerung warme, liebe Heiterkeit und Schwermut wob. Annelies...

«Gewiss, so was Aehnliches habe ich mir gedacht.»

Unter dem aufatmenden Gelächter, das darauf erscholl, merkte keiner, dass die Türe geöffnet wurde.

«Da steht es ja, das Ideal!» rief eine helle Mädchenstimme; denn unter der Türe da stand jemand: elegant und schön, vollkommen vom Scheitel bis zur Sohle, wie aus einem Pariser Modejournal herausgeschnitten, Anna Elisabeth Amberg.

«Ihr vergnügt euch auf meine Kos-ten?» Ihre Rechte wirbelte ein Paar feinsten Wildlederhandschuhe durch die Luft. «Tut das, es stört mich nicht.»

Sie schritt zur Kleiderablage und hängte dort den kostbaren Mantel auf. Den kleinen schwarzen Samthut, der ihr, von hauchdünnem, weissem Tüll umgaukelt, über dem linken Auge sass, behielt sie auf.

«Komm, Annelies, ich kann dir hier noch Platz machen!» rief Fred dem Mädchen zu, als er sah, dass es nach einem freien Stuhle ausspähte. Sie setzte sich unbefangen neben ihren Schulfreund und empfing von Dr. Ger-mann einen warmen Händedruck über



Prof. Kurt Wiesinger mit einem Modell 1 : 20 für elektrischen Antrieb, mit dem, auf die Grossausführung umgerechnet, mehr als 500 Stundenkilometer erreicht worden sind

Zürich soll eine Untergrundbahn bekommen

Die Untergrundbahn Zürich-Oerli- kon gehört zu den Anwendungsge- bieten der von Prof. Wiesinger, Ordinarius für den Eisenbahnma- schinenbau der ETH, in jahrelanger Forschungsarbeit entwickelten ent- gleisungssicheren *Ultraschnellbahn*. Auf einer Schnellfahranlage im Maßstab 1 : 10 sind mit dieser bei Antrieb durch einen leichten Ver- brennungsmotor auf die Grossaus- führung umgerechnet bereits rund 400 Stundenkilometer erreicht wor- den.

Ausserdem wurden von allen wichtigen Bauteilen dieser neuar- tigen Schnellbahn Modelle ange- fertigt. So zeigt Bild unten die ent- gleisungssichere und schlagfreie Weiche.

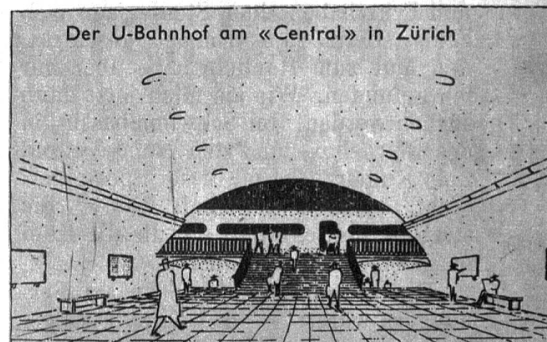
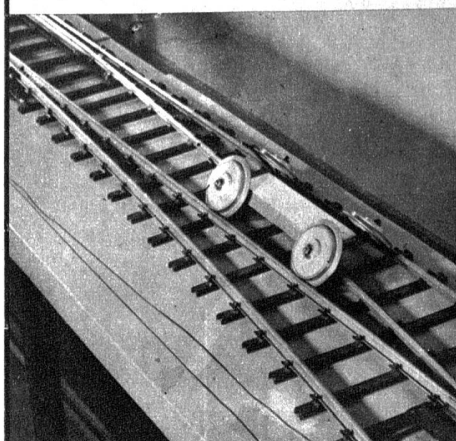
Zunächst wurde das Projekt einer U-Schnellbahn von Zürich nach Oerlikon aufgestellt, weil diese Strecke zur Zeit am vordringlichsten ist. Dabei wurden aber gleich die Verlängerungen dieser Linie nach beiden Seiten sowie die Erschliessung des Glattales berücksichtigt.

Der U-Bahnhof am «Central» in Zürich ist mit der Luftschutzhalle am Leonhardsplatz kombiniert.

In Oerlikon wurde der U-Bahnhof mit der Wagenhalle und Reparatur- werkstätte vereinigt, ohne dass da- durch der Bahnverkehr in irgend einer Weise behindert ist.

Die Fahrzeit für die rund vier Kilometer lange Strecke beträgt nur zweieinhalb Minuten. Der Fahrpreis ist auf 20 Rappen für die einfache Fahrt festgesetzt, wofür sich unter Zugrundelegung der jetzigen Fre- quenz aus den Fahrscheinen allein eine Jahreseinnahme von rund einer Million Franken errechnet, die das Anlagekapital von rund zehn Mil- lionen Franken ohne Subventionen angemessen zu verzinsen gestattet.

Somit würden die Zürcher durch die erste U-Bahn der Schweiz gleich- zeitig die modernste und schnellste der Welt erhalten.



Der U-Bahnhof am «Central» in Zürich



Links: Entgleisungssichere und schlagfreie Weiche der Ultraschnellbahn. — Oben: Lageplan der U-Bahn Zürich-Oerlikon mit den beiden Bahnhöfen und den darum gruppie- ten Einflussgebieten.