

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 12 (1896)

Heft: 29

Artikel: Die centrale Zürichbergbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-578885>

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.](#)

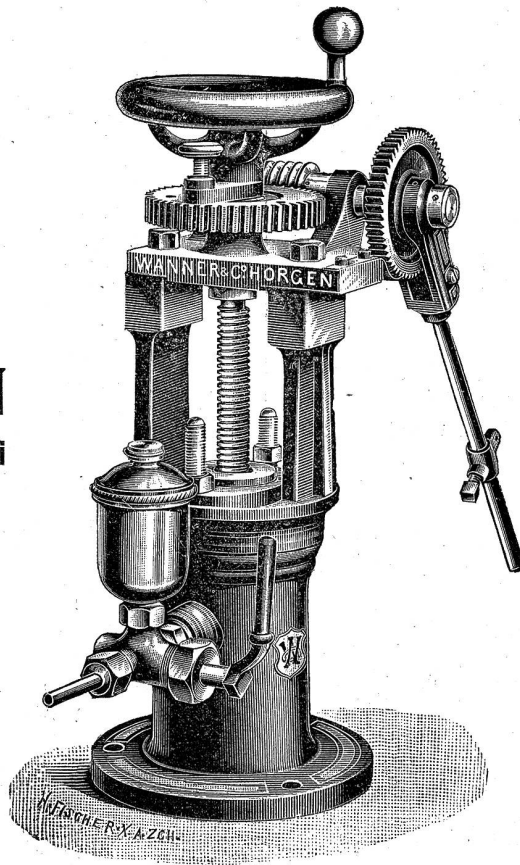
Terms of use

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: 02.02.2025

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

WANNER & CO. HORGEN
 Mech. Werkstätte und Giesserei
 erstellen als Spezialität:



Automatische
Dampf-Cylinder-
 Schmierpumpen

Die Centrale Zürichbergbahn.

Die in der Thalmulde, am Auslauf der Limmat aus dem zu beiden Seiten mit hübschen Dörfern bekränzten See gelegene Stadt Zürich ist nach Ost und West von zwei Höhenzügen flankiert, dem Zürichberg und der Albiskette mit dem Uetliberg, welche beide ihre besondern Schönheiten aufweisen und von Tausenden besucht werden, die sich am Genuße der Naturwunder erfreuen und zugleich der staubigen Stadtluft auf einige Stunden entrinnen wollen.

Der Zürichberg insbesondere, reichlich mit duftigem Tannenwalde besetzt, durch den fürsorglichen Vorstand des Verschönerungsvereins Zürich mit vielen prächtigen, schattigen Spazierwegen und zahlreichen Ruhebänken versehen, verdient noch mehr als bisher die Beachtung von Einheimischen und Fremden.

In viel kürzerer Zeit zu erreichen als der Uetliberg, bietet er an gewissen Punkten Ausichten, die denen des letztern an Lieblichkeit nicht nachstehen. Was nun, besonders an heißen Sommertagen, wo die Kühle des Waldes und die würzige, reine Höhenluft eine besondere Wohlthat sind, Viele bis jetzt abgehalten, diesen Genuß sich zu verschaffen, war der etwas mühsame Aufstieg durch die schwülen staubigen Straßen der Stadt selbst. Einer der Zwecke der seit mehr als 1½ Jahren im Betriebe befindlichen Centralen Zürichbergbahn war, hierin wesentliche Erleichterung zu verschaffen.

Alle sechs Minuten gehen die leicht erkennbaren hellgelben Wagen (im Volksmunde „Kanarienvögel“ genannt), mit der Aufschrift „Centrale Zürichbergbahn“, in der Nähe der Quatbrücke beim Hotel Bellevue ab, die Rämistrasse an der Kronenhalle vorbei zum Hotel Pfauen (Volks-theater) am Heimplage (Denkmal des Sängervaters Heim), oberhalb der Kantonschule (links) in die Zürichbergstrasse einmündend. Dieser folgt sie bis zum Cafe Phönix und lenkt dort in die Plattenstrasse ein. Unmittelbar hinter dem altbekannten Restaurant zum Plattengarten, wo unter dem festgefügtten Laubwerk prächtiger Bäume es sich angenehm ruhen läßt, ver-

zweigt sich die Bahn. Der eine Strang biegt rechts um, die Gloriastrasse zwischen Kantonspital (links) und dem Schwesternhaus zum Nothen Kreuz (rechts) hinauf, um gerade oberhalb des letztern in die Mousson- und Nägelistrasse einzulernen und bei der „Spitzkehre“ die Gloriastrasse wieder zu erreichen. Hier wechselt der Wagen seine Fahrrihtung, denn die Strassenkrümmung ist für eine kontinuierliche Fahrt zu scharf. Die natürliche Bahn wäre ganz der Gloriastrasse entlang gewesen; aber wegen des wenig unterhalb der Spitzkehre stehenden imposanten eidgenössischen Physikgebäudes, welches auch die meteorologische Centralanstalt und die Bureau der forstlichen Versuchstation in sich schließt, mußte dieselbe außer Betracht fallen, da durch den Starkstrom die wissenschaftlichen Arbeiten sehr beeinträchtigt, ja zum Teil unmöglich gemacht worden wären.

Im obersten Teile des nun folgenden Stückes eröffnet sich ein prachtvoller Ueberblick über die Stadt, den See und die Gebirge. Von der nun rasch erreichten Endstation bei der Kirche Fluntern (Restaurationen Fehr und Bruppacher) hat man die Auswahl nach den verschiedensten Richtungen, die alle zu genußreichen Aussichtspunkten führen. Geradeaus geht die Zürichbergstrasse auf die Allmend, von da rechts nach Forsthaus Adlisberg und Ränzeli, links entweder in den Wald oder zum Suisenberg, Schläfli und Jakobsburg, dann zum Germaniahügel, mit dem Dächnerdenkmal, zum Brennelsgärtli, alles Punkte mit entzückender Rundsicht, hierauf am besten das reizende Rigiquartier hinunter bis zum Endpunkte des zweiten Bahnzweiges in Oberstraf und wieder in die Stadt.

Links von der Kirche Fluntern die Hochstrasse entlang gehend, kann man auf bequemerem, kürzerem Wege, der trotzdem recht schöne Ausblicke bietet, diesen zweiten Endpunkt ebenfalls erreichen, oder hinter der Kraftstation gleichfalls links schief hinauf zu den Pensionen Forster und Karolinenburg, sowie zu den bereits erwähnten Punkten gelangen.

Wer sich von der Endstation rechts wendet, ein kurzes Stück die Bergstraße hinunter, hierauf links die Schneckenmannstraße hinauf, gelangt in Wäldern zum stilvollen Waldhaus Dolder, welches schon bei der Bergfahrt längere Zeit sichtbar ist.

Von der Platte lenkt der zweite Zweig nach Oberstraf ab durch die Plattenstraße und das obere Stück der Rämistrasse längs des Kantonsospitals (rechts), an der Augenklinik (links, ein vornehmer Bau) vorbei, hinter dem Polytechnikum (links) durch, die Universitätsstraße hinauf (rechts am Anfange die land- und forstwirtschaftliche Schule und unmittelbar anschließend das geräumige eidgenössische Chemiegebäude), um beim Beginne der Migistrasse abzuschließen. Von hier aus können dann in umgekehrter Reihenfolge die bereits genannten Aussichtspunkte ebenfalls leicht erreicht und die Endstation bei der Kirche Fluntern gewonnen werden, um die Thalfahrt anzutreten. Dasselbe kann geschehen durch Spaziergänge tiefer in den Wald zum Waldhäusli, Fraubrunnen und über die Almend Fluntern.

Schon vor vielen Jahren war ein Projekt aufgetaucht und studiert worden, eine Bahn von der Stadt aus direkt die Zürichbergstraße hinauf bis auf die Höhe des Zürichbergs anzulegen, scheiterte aber an den Schwierigkeiten, insbesondere am Betriebe.

Der regen Initiative des Hrn. Dr. Ausderau in Fluntern ist es zu verdanken, daß die Frage bald wieder in Fluß kam. Die Elektrotechnik war unterdessen auf eine solche Stufe gelangt, daß man ohne weiteres den elektrischen Betrieb als den einzig rationellen in Aussicht nahm. Da inzwischen neue Straßenzüge entstanden, wählte man das gegenwärtige Tracé als den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen am meisten entsprechenden.

Welcher Sympathie das neue Projekt bei den Bewohnern der damals noch selbständigen Gemeinde Fluntern sich erfreute, geht daraus hervor, daß im Frühjahr 1891 in offizieller Gemeindeversammlung eine Subvention à fonds perdu von 90,000 Fr., zahlbar in sechs jährlichen Raten von je 15,000 Franken, mit Einmütigkeit beschlossen wurde.

Noch waren viele Schwierigkeiten technischer und administrativer Art zu überwinden, bis es dem Initianten gelang, die Behörden von der Notwendigkeit und Ausführbarkeit seines Projektes zu überzeugen und die kantonale Konzession für die Linie zu erlangen.

Anfang 1893 kam ein Vertrag zwischen ihm und dem Initiativkomitee für die Linie nach Hottingen bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Strecke Qualbrücke-Fluntern zu stande.

Selbstverständlich war zur Ausführung die Gründung einer Aktiengesellschaft notwendig, die auch 1893 ins Leben trat und an welche der bisherige alleinige Konzessionsinhaber seine Rechte abtrat.

Die zum Betriebe nötige Kraft gedachte man zuerst von einer Firma in Dietikon an der Vimmat zu erwerben; aber es zeigten sich so viele Hindernisse, daß schließlich die Erstellung einer eigenen Centrale beschlossen wurde, wie sie jetzt oberhalb der Kirche Fluntern steht. Gewöhnliche Dampfmaschinen wären des vollständigen Wassermangels wegen zu teuer gewesen; deshalb ging man auf Gasmotoren über mit eigener Erzeugung von sogenanntem Kraftgas oder Dowsongas. Die Firma Croxley Brothers in Manchester, vertreten durch die Herren Stirnemann u. Weizenbach in Zürich, wurde mit der Installation betraut. Diese Anlage funktioniert nun seit anderthalb Jahren tadellos und zeichnet sich besonders durch große Oekonomie im Betriebe aus.

Die Wagen lieferte die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen, die elektrischen Einrichtungen, sowohl im Maschinenhause als auf den Wagen, die Maschinenfabrik Derlison, die beide ihren guten Ruf auch hier bewährt haben.

Nachdem die Genehmigung der zuständigen Behörden eingegangen, wurde endlich im Spätherbste 1894 mit dem Regen

der Schienen begonnen. Sie sind zu unserer Zufriedenheit geliefert von dem Hörder Bergwerk- und Hüttenverein in Westfalen.

Auf Neujahr 1895 war alles betriebsbereit; aber wegen einiger Anstände mit den Behörden konnte die wirkliche Eröffnung erst den 16. Februar stattfinden.

Unterdessen kam auch eine Vereinigung mit der Firma Grether u. Cie., welche die Konzession für Oberstraf erworben, auf Wunsch der Stadtbehörden zu stande, und begann der Bau der Abzweigung nach Oberstraf Ende August 1895. Auf 1. November gleichen Jahres konnte auch dieser Teil in den Betrieb des Stammnetzes eingereiht werden. Natürlich war auch die Anlage entsprechend zu vergrößern.

So hat denn gegenwärtig die Kraftstation zwei 60pferdige Gasmotoren und einen 14pferdigen mit den zugehörigen Dynamomaschinen im Betriebe, sowie einen 120pferdigen Gasmotor mit passender Dynamo in Montage und baldiger Betriebsbereitschaft. Dazu kommt eine Accumulatorenbatterie von 300 Elementen, geliefert von der Accumulatorenfabrik Derlison, System Tudor, bekannt als eines der besten. Die ganze Anlage mit samt dem Kesselhaus ist sehr wertvoll. Der Eintrittspreis von 50 Cts. wird zu Gunsten der Krankenkasse der Angestellten erhoben.

Von den 14 Wagen sind immer 10 im Betriebe, die übrigen in Reserve, um sofortige Auswechslung zu ermöglichen. Jeder Wagen besitzt wegen der starken Steigungen zwei elektrische Antriebsmotoren zwischen den Rädern von zusammen 28 Pferdekraften.

Das Gewicht eines Wagens beträgt zwischen 5 und 6 Tonnen und stellt sich dessen Preis auf nahezu 15,000 Fr.

Die Stromzufuhr geschieht oberirdisch durch einen mitten über dem Geleise schwebenden Kontaktdraht und eine Rolle (Trolley), von welcher eine Leitung zu den Regulatoren und Maschinen führt, die Rückleitung teils durch die Schienen, teils durch einen zwischen diese gelegten dicken Kupferdraht. („Zürcher Fremdenblatt.“)

Verschiedenes.

Schweizerische Gasglühlicht-Aktiengesellschaft (System Dr. Carl Auer von Welsbach) in Zürich. Die erste ordentliche Generalversammlung vom 19. September beschloß, den Anträgen des Verwaltungsrates gemäß, die Ausrichtung einer Dividende von 15 Prozent gleich 75 Fr. per Aktie. Der Saldo des Gewinn- und Verlust-Konto für 1895/96 beträgt 126,975 Fr., also circa 25 Prozent des 500,000 Fr. betragenden Aktienkapitals; derselbe wird verwendet wie folgt: Abschreibungen 25,395 Fr., Einlagen in den Reservefonds 5079 Fr., 6 Prozent ordentliche Dividende an die Aktionäre 30,000 Fr., Tantieme an die Direktion 6983 Fr., 9 Prozent Superdividende an die Aktionäre 45,000 Fr., Tantieme an den Verwaltungsrat 5888 Fr., Vortrag auf neue Rechnung 8629 Fr. Die Herren Dr. L. Haitinger und Dr. A. Gallia, zugleich Mitglieder des Verwaltungsrates der Oesterreichischen Gasglühlicht-Aktiengesellschaft in Wien und bisher auch Mitglieder des Verwaltungsrates der Schweizer Gasglühlicht A.-G., haben auf ihre Mandate verzichtet aus Gründen der Billigkeit und von dem Wunsche geleitet, ihre Stellen in der schweizerischen Gesellschaft von einheimischen Persönlichkeiten besetzt zu sehen. In den Verwaltungsrat wurden neu gewählt die Herren alt Nationalrat Blumer-Gloff, Advokat Dr. A. Meili, Bankdirektor Hugo Sar, alle in Zürich, und Hof- und Gerichtsadvokat Dr. F. Elbogen in Wien. Dem Berichte entnehmen wir folgende Bemerkungen: Wie bei allen Auergesellschaften hat auch bei uns der Absatz sowohl an Lampen als an Glühkörpern zugenommen. Die Konkurrenz, die sich ausschließlich mit Imitationen besetzt, hat uns wenig Eintrag gethan, da das Publikum die Minderwertigkeit dieser Erzeugnisse durch den Gebrauch bald