

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich. I. — Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich). II. (Schluss aus Nr. 9.) — Zur Abwehr. — Miscellanea: Umbau der St. Oswald-Kirche in Zug. Die Eröffnung der Eisenbahn von

Caracas nach Valencia in Venezuela. Schweiz, Nordostbahn. — Konkurrenzen: Postgebäude in Winterthur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Hierzu eine Tafel: Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich).

Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich.

Von Ingenieur P. Schenker.

I.

Vorgeschichte. Die erhebliche Entfernung (etwa 1,5 km) zwischen dem Bahnhof der schweiz. N. O. B. und der Dampfschiffstation am Zürichsee, lenkte schon im Jahre 1862 die Aufmerksamkeit der Behörden auf die Frage, wie jene beiden Verkehrsanstalten durch einen Schienenweg verbunden werden könnten. Im April 1863 erschien ein von den Herren Strasseninspektor Prof. Wild und Ingenieur Wetli über jene Frage im Auftrage der Kantonsregierung verfasstes Gutachten, in welchem sowohl der Personen- als der Güterverkehr in Betracht gezogen wurde.

Infolge eines Konzessionsgesuches für die Erstellung eines normalspurigen Verbindungsgleises zwischen dem Bahnhof und dem See, hatte sich auch die Stadt Zürich in den folgenden Jahren mit Strassenbahn-Projekten zu beschäftigen und Herr Stadtgenieur Bürkli machte in einem Berichte „Ueber Strassenbahnen und Eisenbahnen in Städten“ vom Jahre 1865 auf die Bedeutung und die Wohlthat der Strassenbahnen aufmerksam.

Zur Ausführung einer solchen konnte man aber nicht gelangen und richtete ein Konsortium, unterstützt durch die Gemeinde Riesbach, welche den Mangel einer bessern Verbindung mit dem Bahnhof, der grossen Entfernung wegen, ganz besonders empfinden musste, zuerst im Jahre 1867 und nachher im August 1869 einen Omnibusdienst zwischen dem Tiefenbrunnen und dem Bahnhof Zürich ein. Die Betriebsrechnung ergab, dass vom letztern Datum bis Juli 1870 etwa 84 000 Personen diese Fahrgelegenheit benutzt hatten. Die in dem Vertrag mit dem Unternehmer vorausgesetzte Einnahme von 28 Fr. per Wagen und Tag war aber nicht erreicht worden und im April 1871 wurde der Dienst eingestellt.

Alle Bemühungen für Einführung eines andern Verkehrsmittels blieben ohne Erfolg und die Strassenbahnangelegenheit blieb ruhen, bis die Gemeindebehörde von Riesbach am 31. Oktober 1876 beim Bunde ein Konzessionsbegehren für eine Strassenbahn vom Tiefenbrunnen bis zur Stadtgrenze, mit Fortsetzung nach dem Bahnhof, einreichte und zugleich die Genfer Tramwaygesellschaft sich um die Konzession für Zürcher Tramways überhaupt bewarb. Nuncmehr nahm die Gemeindekommission, welche aus Vertretern der Stadt und einer Anzahl Ausgemeinden zur Behandlung gemeinsamer Angelegenheiten schon in den Sechziger-Jahren gebildet worden war, diese Frage an die Hand. Von ihr beauftragt, erstatteten die Herren A. Bürkli-Ziegler (damals Stadtgenieur) und Maschineningenieur P. E. Huber, einen ausführlichen Bericht über Strassenbahnen, Tramways und deren Einführung in Zürich, der im Dezember 1877 eingereicht wurde, und über eine Reihe der wichtigsten Fragen, namentlich betr. Konzessionserteilung, Aufschluss gab.

Die Gemeindekommission, in welcher verschiedene Gemeinden vertreten waren, die einstweilen noch keine Strassenbahnverbindung erhalten konnten, war indes nicht geeignet, diese Angelegenheit weiter zu fördern und beschloss den 19. Mai 1880, auf die weitere Behandlung derselben zu verzichten.

Am 5. Aug. gleichen Jahres traten die Delegierten der vier Gemeinden Zürich, Riesbach, Aussersihl und Enge zusammen, um die Vorarbeiten für die Erstellung von Strassenbahnen in den genannten Gemeinden auszuführen. Zunächst entwarfen diese ein *Statut*, welches als Organ des Strassenbahn-Verbandes bezeichnet:

1. Die Delegiertenversammlung, bestehend aus einem Abgeordneten auf je 3000 Einwohner der vier Gemeinden, als obere Instanz, und
2. Die Strassenbahnkommission von fünf Mitgliedern, aus den Delegierten und durch dieselben zu wählen, zur Leitung der Geschäfte.

Ferner stellten jene Abgeordneten Entwürfe für ein Pflichtenheft und einen Vertrag mit dem Unternehmer auf, in welchem die Uebertragung des Unternehmens an eine Gesellschaft vorgesehen wurde.

Den 24. April 1881 genehmigten die vier Gemeinden das Statut.

Die günstigste der auf Ausschreibung hin bis zum 3. August gleichen Jahres eingegangenen Offerten für die Ausführung der in Aussicht genommenen Linien, war die von Meston & Comp. in London, mit welchem die Vereinbarung eines Pflichtenheftes (24. Okt.) und eines Vertrages (26. Okt.) 1881 zu stande kam. Laut ersterem hatte der Unternehmer die kantonale und Bundes-Konzession mit Unterstützung der beteiligten Gemeinden zu erwerben. Erstere wurde den 3. Dez. 1881, letztere den 31. Jan. 1882 erteilt und damit war die Klippe eines Kompetenzkonfliktes, der zwischen der kantonalen Regierung und dem Bunde betr. Konzessionserteilung während einiger Zeit auszubrechen drohte, endlich umschifft. Ein Syndikat, an dessen Spitze die schweiz. Kreditanstalt stand, übernahm im Auftrage eines Initiativkomitees für Begründung einer Strassenbahn-Aktiengesellschaft die Beschaffung von etwa der Hälfte des erforderlichen Aktienkapitals (400 000 Fr.), während der Unternehmer das übrige (450 000 Fr.) aufzubringen hatte. Bei der Auflage wurde das ganze Kapital vom Publikum gezeichnet.

In den Konzessionen war die Ausführung folgender Linien mit einspuriger Anlage, nebst den notwendigen Ausweichgleisen, mit Spurweite von 1,44 m vorgesehen:

Tiefenbrunnen-Helmhaus-Bahnhofplatz . . .	3400 m.
Bahnhofplatz-Paradeplatz-Stockergasse . . .	2578 „
Helmhaus-Paradeplatz-Ankerstrasse-Friedhof . . .	2629 „

Zusammen 8607 m.

Die Normalspur wurde gewählt, um eventuell vom Pferdebetrieb zum Betriebe mit komprimierter Luft in Verbindung mit dem städtischen Wasserwerk übergehen zu können.

Im Sommer 1882 konnten die sämtlichen Linien mit den beiden Depots ausgeführt und im Herbste dem Betriebe übergeben werden.

Im Jahr 1883 bewarb sich Herr C. Fierz, namens eines Initiativkomitees, für eine rechtsufrige Strassenbahn um die Konzession für die Linie Tiefenbrunnen-, eventuell Künacht-Kreuzplatz-Hirchengraben-Bahnhof Zürich, später auch noch um die Linie Römerhof-Pfauen-Rämistrasse-Quai-Brücke-Paradeplatz.

Das Komitee für eine rechtsufrige Seebahn hielt aber an seinem Projekte fest und lehnte jede Mitwirkung bei diesen Bestrebungen ab.

Im gleichen Jahre (1883) wünschten verschiedene Gemeinden Anschluss an die vorhandenen Strassenbahnlinien, so auch Hottingen, aber es fanden sich keine Unternehmer, da die Rechnungsabschlüsse der im Betriebe befindlichen Strassenbahn nicht günstig waren.

Mit Beschluss vom 6. Dez. 1887 sicherte der Regierungsrat auf Ansuchen der Strassenbahnkommission derselben zu, ihr alle einlaufenden Konzessionsgesuche zur Vernehmung zu übermitteln.

Da im Jahre 1889 wieder verschiedenartige Bestrebungen für die Anlage von Strassenbahnen sich geltend machten, eröffnete die Strassenbahnkommission am 3. Okt. ge-