

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 18

Inhaltsverzeichnis

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: 05.02.2025

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

INHALT: Der Umbau der Zürcher Pferdebahn auf Meterspur für elektrischen Betrieb. I. — Berechnung eines auf excentrischen Druck beanspruchten Stabes. I. — Theorie der Dampfturbinen. V. (Schluss.) — Ideenkonkurrenz für ein kant. Verwaltungs- und Gerichtsgebäude auf dem Obmannamt-Areal in Zürich. II. — Simplot-Tunnel. — Miscellanea: Die schweizerischen Eisenbahnen i. J. 1898. Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit der Lokomotiven. Elektrische Bahnen in Deutschland. Gleichstrom-

Bogenlampen zu dreien in Serie bei 110 Volt. Die grösste Ueberhitzeranlage d. Welt. Ueber d. Entwickelg. d. Verkehrs a. d. (Nordostsee) Kaiser-Wilhelm-Kanal. Bauhygiene. Die 28. Abgeord.-Vers. d. Verband. deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine. Das „Iron and Steel Institute“. — Konkurrenzen: Bau eines Trockendocks in Neapel. Kontroll-Gebäude in Biel. — Litteratur: Dampfkessel-Feuerungen etc. Baukunde d. Arch. — Nekrologie: † Wilhelm Jordan. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung. XXX. Adressverzeichnis.

Der Umbau der Zürcher Pferdebahn auf Meterspur für elektrischen Betrieb.

Von Ingenieur P. Schenker.

I.

In der Gemeindeabstimmung vom 25. Dezember 1894 haben sich die Stimmberechtigten der Stadt Zürich mit grosser Mehrheit für Annahme des Uebereinkommens aus-

gesprochen, das zwischen dem Stadtrate Zürich einerseits und dem Direktionskomitee der Zürcher Strassenbahn-Aktien-Gesellschaft andererseits, betreffend den Rückkauf der Zürcher Strassenbahn¹⁾ durch die Stadt mit Uebergang an letztere auf 1. Januar 1897 getroffen worden war.

Am 8. März 1894 wurden die Linien der „Elektrischen Strassenbahn Zürich“ Burgwies-Kreuzplatz - Bellevue - Pfauen-Römerhof-Kreuzplatz eröffnet (s. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIII Nr. 11, 14 u. 15). Am 16. Februar 1895 erfolgte auch die Eröffnung der „Centralen Zürichbergbahn“ Bellevue-Kirche Fluntern und den 30. November gleichen Jahres diejenige des Teilstückes Plattenstrasse-Universitätsstrasse²⁾. Die Gesellschaften, welche diese Linien bauten und betrieben, waren mit dem Anschluss an die Pferdebahn beim Bellevue nicht zufrieden, sondern suchten Verbindung mit dem Paradeplatz über die Quaibrücke, den Stadthausplatz und die obere Bahnhofstrasse, sowie mit dem Hauptbahnhof durch die Linie Kreuzplatz-Pfauen-Leonhardplatz zu erhalten (s. Plan Fig. 1). Ausserdem verlangten noch einige Quartiere der Stadt Anschluss an die vorhandenen Strassenbahnen durch neue Linien und es lagen dem Stadtrate im November 1895 folgende Konzessionsgesuche für Strassenbahnen vor:

1. Quaibrücke-Paradeplatz (Elektrische Strassenbahn),
2. Quaibrücke-Bahnhof Enge (Elektrische Strassenbahn),
3. Kreuzplatz-Seilergraben (Elektrische Strassenbahn),
4. Limmatplatz-Langstrasse-Badenerstrasse (Hr. Th. Bertschinger und Mitbeteiligte),
5. Wipkingerbrücke-Hönggerstrasse (Hr. Bertschinger und Gemeinderat Höngg),
6. Hauptbahnhof-Nordstrasse-Höngg etc. (Unternehmung für schweiz. Strassenbahnen),
7. Centralfriedhof-Altstetten etc. (Unternehmung f. schweiz. Strassenbahnen).

Bereits im Februar 1895 hatte Th. Bertschinger in Lenzburg die Stadtkonzession für eine Linie vom Hauptbahnhof nach dem Hardturm erhalten und die Maschinenfabrik Oerlikon den 24. Oktober eine solche für die Linie Hauptbahnhof-Oerlikon-Seebach.

Der Bau und Betrieb der drei ersten der obgenannten Linien durfte wegen ihres engen Zusammenhanges mit den

¹⁾ Die Pferdebahnlinien: Tiefenbrunnen-Hauptbahnhof-Paradeplatz-Stockgasse und Helmhaus-Paradeplatz-Friedhof Sihlfeld. (S. Situationsplan Fig. 1.)

²⁾ S. Schweiz. Bauztg. Band XXVII Nr. 1 und 2.

Linien der Pferdebahn nicht wohl Privatgesellschaften überlassen werden, wenn man aus der Kommunalisierung Nutzen ziehen und zu diesem Ende einen einheitlichen Betrieb anstreben wollte. Die bereits erteilten Konzessionen waren schon genügend geeignet, solchen Bestrebungen hindernd in den Weg zu treten. Die Stadtbehörden beschlossen daher, die Konzession für die Linien:

1. Quaibrücke-Paradeplatz, 2. Quaibrücke-Bahnhof Enge, 3. Kreuzplatz-Seilergraben-Leonhardplatz,

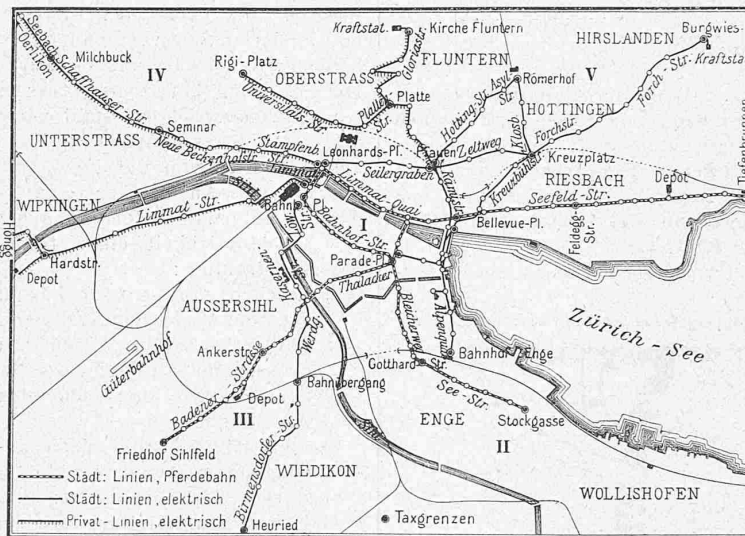
selbst zu erwerben, ebenso für eine Linie Hauptbahnhof - Löwenstrasse-Kasernenstrasse - Nordstrasse-Birmensdorferstrasse. Die Bundesversammlung erteilte diese Konzessionen mit Beschluss vom 26. März 1897. In der Gemeindeabstimmung vom 28. Juni 1896 war der Bau dieser neuen Linien gemäss Antrag der Behörden mit dem erforderlichen Kredit bewilligt worden. In derselben Abstimmung erfolgte auch die Genehmigung des Rückkaufes der elektrischen Strassenbahn Hottingen-Hirslanden, welche vom 1. Juli 1896 an von der städtischen Strassenbahnverwaltung in Regie betrieb-

ben wird. Dieser Rückkauf war notwendig geworden, weil die neuen Linien im Zusammenhange mit den elektrischen betrieben werden müssen und weil eine Verpachtung dieses Betriebes nicht über die vorhandenen Schwierigkeiten hinweghelfen konnte.

Die Linie Hauptbahnhof-Heuried wurde den 1. Dezember 1898 und die Linie Bellevue-Paradeplatz-Bahnhof Enge und Kreuzplatz-Seilergraben den 14. Januar dieses Jahres eröffnet. Ueber den Bau dieser Linien soll später eingehend berichtet werden.

Auf 1. Januar 1897 ging die Pferdebahn an die Stadt über und wird seitdem von der städtischen Strassenbahnverwaltung, die auf 1. Januar 1896 ins Leben trat, in Regie betrieben. Dieser Betrieb hat nun zusammen mit dem Betrieb der elektrischen Linien viele Unzukömmlichkeiten gezeitigt; so z. B. sind die erste und die letzte der vorgenannten neuen elektrischen Linien durch eine Strecke der Pferdebahn — Leonhardplatz-Hauptbahnhof — von einander getrennt. Die Erweiterung des bestehenden Netzes durch Angliederung neuer Strassenbahnstrecken mit elektrischem Betrieb an die bestehenden Pferdebahnlinien in der Seestrasse im Kreis II und in der Badenerstrasse ist nicht denkbar, so lange letztere Linien nicht für elektrischen Betrieb und auf Meterspur umgebaut sind. Sodann ist der Betrieb der Pferdebahnlinien sehr teuer, einerseits weil animalische Kraft wesentlich teurer ist als mechanische, und andererseits weil die Geleiseanlage sich in einem so bedenklichen Zustande befindet, dass die Instandhaltung derselben jährlich immer grössere Summen verschlingen wird. Endlich vermag die Pferdebahn den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr zu genügen. Der Umbau ist daher sehr dringlich; über die projektierte Ausführung desselben soll nachstehend kurz berichtet werden.

Fig. 1. Uebersichtsplan der Zürcher Strassenbahnlilien.



Masstab 1 : 50 000.