

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 37: Dolderbahn

Artikel: Die Dolderbahn - Geschichte und Gegenwart
Autor: Bertschi, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-71987>

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: 17.05.2025

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

Die Dolderbahn — Geschichte und Gegenwart

DK 625.33

Von F. Bertschi, Zürich

Die Dolderbahn-Aktiengesellschaft wurde zum Zwecke des Baues und Betriebes der Dolderbahn und des Restaurants Waldhaus Dolder im Jahre 1893 gegründet. Das Aktienkapital betrug zur Zeit der Gründung 300 000 Fr. Es wurde in der Folge mit der Ausdehnung der Geschäfts- und Bautätigkeit nach und nach auf 2,5 Mio Fr. erhöht. Von Anfang an bestand die Absicht, mit dem Bau einer Seilbahn das Dolderareal bis zum Adlisberg zu erschliessen. Die Gesellschaft hat deshalb eine grosse Fläche von Kultur- und Waldland im Dolder-Gebiet aufgekauft, durch Anlegung von Strassen und Wegen zugänglich gemacht und mit der Seilbahn vom Römerhofplatz aus eine bequeme Verbindung geschaffen. Mit dem Bau der Drahtseilbahn wurde im September 1894 begonnen. Die Bahn wurde am 13. Juli 1895 in Betrieb genommen.

Die Dolderbahn-AG eröffnete sodann verschiedene weitere Betriebe, die in die Gesellschaft eingegliedert wurden: 1895 Restaurant Waldhaus Dolder, 1899 Dolder Grand Hotel, 1899 elektrische Strassenbahn Waldhaus-Grand Hotel Dolder (1930 ersetzt durch einen Autobusbetrieb Waldhaus-Grand Hotel Dolder-Sportanlagen), 1906 Hotel Waldhaus Dolder, 1930 Dolder Kunsteisbahn, 1934 Dolder Wellenbad.

Die Strecke der Drahtseilbahn Römerhof-Waldhaus war 816 m lang. Der Höhenunterschied zwischen Berg- und Talstation betrug 100 m. Die Fahrzeit betrug anfänglich 8 Minuten bei 1,8 m/s Geschwindigkeit. Sie konnte in der Folge durch Verbesserungen auf 4½ min bei 3,4 m/s Geschwindigkeit gekürzt werden. Der Antrieb erfolgte durch einen Drehstrommotor von 50 PS. 1923 wurde das grosse Triebwerk ersetzt; das neue Triebwerk blieb bis zum Bahnabbruch in Betrieb. Das Zugseil war 25 mm dick und bestand aus verzinkten Stahldrähten mit einer Kunstfaserseele. Die Fahrleitung diente der Signalgebung. Die Spurweite des Geleises betrug 1 m. Die Trasseneigung schwankte zwischen 95‰ und 177,5‰. Das Geleise bestand aus Keilkopfschienen mit Schotterbett, auf Stahlschwellen gelagert.

Die zwei Personenwagen, welche letztmals im Jahre 1932 ersetzt wurden, wiesen je 36 Sitz- und 32 Stehplätze, also insgesamt 68 Plätze auf. Die Fahrpreise betrugen zuletzt 60 Rp. für Bergfahrt und 40 Rp. für Talfahrt. Es wurden in den letzten Jahren zwischen 480 000 und 550 000 Personen/Jahr transportiert, in den 77 Jahren des Bestehens der Seilbahn waren es rund 28 Mio Fahrgäste.

Das Bedürfnis für eine Verkehrsverbindung Römerhof-Dolder war unbestritten. Die Dolderbahn wurde 1895 in Betrieb genommen, um der Zürcher Bevölkerung ein Erholungsgebiet «fern der lebhaften Stadt» zu erschliessen (wie es in einem damaligen Prospekt hiess). Erst in der Folge sind die Dolder Hotels und die Dolder Sportplätze dazugekommen; Betriebe und Anlagen, die dem Fremdenverkehr wie auch der Bevölkerung der Stadt Zürich dienen. Die gepflegten Waldgebiete des Dolders und des Adlisberges entwickelten sich zu einem ausgesprochenen Erholungsgebiet für die Bevölkerung der Stadt Zürich. Die bequemen, zum Teil ebenen Waldstrassen und Waldwege werden vor allem von den älteren Leuten für ihre Spaziergänge bevorzugt.

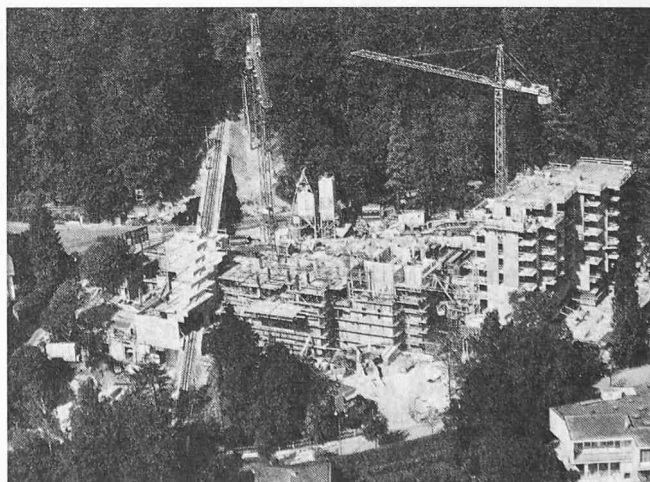
Im Zusammenhang mit dem Ablauf der Seilbahn-Konzession im Januar 1972 wurde frühzeitig nach einer neuen Lösung gesucht. Diese sollte eine Verlängerung der Bahn über die Station Waldhaus hinaus, bis in die Nähe der Sportanlagen, sowie die Schaffung eines möglichst rationellen Betriebes bringen. Schon bald sah man die Lösung in der Schaffung einer Zahnradbahn, weil sich keine anderen modernen Verkehrsmittel, die die Aufgabe eines Nahverkehrsmittels erfüllen, anboten.

Die Zahnradbahn bringt gegenüber der Standseilbahn wesentliche Vorteile. Es sind dies u.a.: Die Bahntrasse kann auf der ganzen Länge dem Gelände besser angepasst werden, weil das Aufliegen von Zug- und Gegenseil auf den Streckenrollen nicht berücksichtigt werden muss. Die Ausweichstelle muss nicht genau in der Mitte der Bahnstrecke liegen. Individuelle Fahrweise sowie der Einwagenbetrieb bei schwachem Verkehr oder bei Revisionen sind ohne weiteres möglich. Bei Ausfall eines Wagens kann der Betrieb mit dem anderen Wagen aufrechterhalten werden, während die Standseilbahn bei Schäden oder Revisionen ganz ausfällt. Der spätere Ausbau für automatischen und führerlosen Betrieb der Triebwagen könnte möglich sein.

Auch die Frage eines Autobusbetriebes wurde geprüft. Die Strassenverhältnisse sind jedoch unbefriedigend und können nicht verbessert werden. Die Zukunft gehört dem Verkehrsmittel mit einem von der Strasse unabhängigen Trasse, was hier der Fall ist.

Am 26. Juni 1969 stellte die Dolderbahn-AG beim eidgenössischen Verkehrsdepartement das Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und den Betrieb einer Zahnradbahn Römerhof-Dolder. Mit Beschluss der eidgenössischen Bundesversammlung vom 4. Juni 1971 wurde die Konzession für die Dauer von 50 Jahren erteilt.

Bild 1. Flugaufnahme der Baustelle der neuen Dolderbahn. Brücke über die Kurhausstrasse und darunter anschliessend das Stationsgebäude Waldhaus. Bildmitte und rechts die Baustelle des neuen Hotels Dolder-Waldhaus



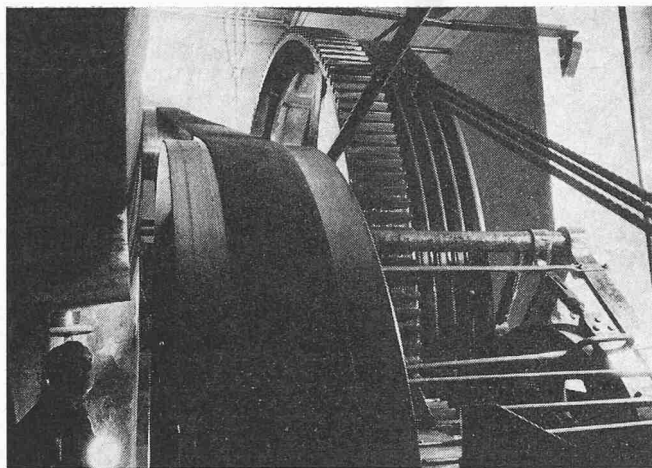


Bild 2. Umlenkrolle in der Bergstation der 1895 in Betrieb genommenen und jetzt ersetzten Dolder-Standseilbahn. Der Mann links unten diene als Massstab

Die Baukosten wurden auf Grund des Voranschlages von Ende 1968 auf 4 Mio Fr. veranschlagt. Darin waren inbegriffen: technische Erneuerung des Unter- und Oberbaues für die ganze Strecke, Bau von vier Stationen, Anschaffung von zwei Triebwagen, Bau einer Trafo- und Gleichrichterstation. Auf Grund der letzten Kostenschätzung muss mit Mehrkosten von rd. 1,5 Mio Fr. gerechnet werden. In diesem Betrag sind jedoch wertvermehrnde Ausgaben von etwa 500 000 Fr. enthalten. Die Kostensteigerung liegt demnach unter der teuerungsbedingten Kostenzunahme.

Während in früheren Zeiten die Erschliessung des Dolders ausschliesslich von der Dolderbahn-AG getragen wurde, ging dieses Projekt etwas über ihre Kräfte. Auch von seiten der Stadt Zürich wurde anerkannt, dass diese Bahn zum wesentlichen Teil öffentlichen Verkehr bewältigt und sich deshalb eine Beteiligung der öffentlichen Hand rechtfertigt. Es wurde eine neue, gemeinwirtschaftliche Gesellschaft gegründet, die Dolderbahn-Betriebs-AG. An dieser sind die

Dolderbahn-AG und die Stadt Zürich je zur Hälfte beteiligt. Die Gesellschaft verfügt über ein Aktienkapital von 1 Mio Fr. Die übrige Finanzierung wird von beiden Aktionären je zur Hälfte getragen. Der Verwaltungsrat besteht aus 3 Vertretern der Stadt Zürich und 3 Vertretern der Dolderbahn-AG. Der Sitz der Dolderbahn-Betriebs-AG ist bei der Dolderbahn-AG. In den ersten drei Jahren ihres Bestehens hat sich diese Zusammenarbeit bewährt. Vor allem war die technische Beratung und Mitarbeit der VBZ bei der Entwicklung der Bauten, Anlagen wie auch der Triebwagen wertvoll.

Die Zahnradbahn fährt auf einem strassenunabhängigen Trasse, welches auf die ganze Länge eingezäunt ist. Die Dolderbahn-AG stellt der Betriebs-AG das benötigte Land im Baurecht zur Verfügung.

Mit dem Bau der neuen Zahnradbahn Römerhof-Dolder wurde im Juli 1972 im oberen Streckenteil begonnen, im unteren nach der Einstellung des Seilbahnbetriebes, im September 1972. Es ist vorgesehen, den Betrieb der neuen Bahn Ende September 1973 aufzunehmen.

Die Tarife werden trotz grösserer Leistung nur unwesentlich erhöht. Die «Bergbahn-Tarife» können nicht angewendet werden, vielmehr muss die Tarifgestaltung darauf Rücksicht nehmen, dass es sich hier um ein Nahverkehrsmittel handelt. Bei der neuen Bahn wird das Billett für Erwachsene für die ganze, einfache Strecke Römerhof-Bergstation 80 Rp. kosten, dasjenige für eine Teilstrecke 60 Rp. Die Kinder bezahlen einen Einheitstarif von 60 Rp. Durch den Kauf eines unpersönlichen Abonnementes kann der Fahrpreis um 10 bis 15 % gesenkt werden.

Es ist vorgesehen, die Dolder-Bahn in einer späteren Phase in den Tarifverbund mit den VBZ einzubeziehen.

Wir erhalten mit der neuen Bahn eine bessere Verbindung zum Dolder und erwarten auch eine wesentliche Frequenzvermehrung. Es wird möglich, in 6 bis 7 Minuten vom Römerhof zum Dolder, zu den Sportanlagen und zum grossen Wandergebiet des Adlisberges zu fahren.

Adresse des Verfassers: F. Bertschi, Direktor der Dolderbahn-Aktiengesellschaft Zürich, Tobelhofstrasse 6, Postfach, 8030 Zürich.

Das Projekt der Dolder-Zahnradbahn

Von Hans Weimer, Zürich

1. Die Zweckbestimmung der Bahn

Die am 15. Juli 1895 eröffnete und am 27. August 1972 ausser Betrieb genommene alte Dolder-Standseilbahn verkehrte zwischen dem Römerhof und dem inzwischen abgebrochenen alten Hotel Waldhaus. Durch Umsteigen in Kleinbusse erreichten die Passagiere das Grand Hotel Dolder und die Dolder-Sportanlagen.

Die mit zwei eleganten Triebfahrzeugen mit je 104 Passagierplätzen ausgerüstete neue Zahnradbahn führt vom Römerhof (Tramanschlusslinien 3, 8 und 15) über die Stationen Titlisstrasse und Hotel Waldhaus zur Bergstation, unmittelbar oberhalb des Grand Hotels und nahe den Sportanlagen.

Die neue Bahn erschliesst das Anliegerquartier, die Erholungsgebiete Adlisberg und im weiteren Sinn auch Zürichberg sowie die verschiedenen Dolder-Betriebe.

In Zeiten normaler Passagierfrequenzen ist Pendelverkehr mit 10minütiger Zugfolge vorgesehen. Die Zugintervalle können durch Einsatz von nur einem Triebfahrzeug vergrössert und ruhigen Betriebszeiten wirtschaftlich angepasst werden. Der stillgelegte Wagen steht dabei für Wartungsarbeiten zur Verfügung.

2. Linienführung

Allgemeines

Bei der Projektierung der Bahnanlage waren im horizontalen und vertikalen Sinn eine grosse Zahl von Zwangspunkten zu berücksichtigen. Das ausgeführte Projekt stellt in der unteren Sektion die bestmögliche Anpassung an die alte Trasse mit ihren fünf vorhandenen Strassenüberführungen dar. In der oberen Sektion wurden ein möglichst guter Massenausgleich, geringe Rodungsfläche und guter Schutz gegen Lärmmissionen angestrebt.

Situation

Zwangspunkte (Bild 1):

– Alte Sektion	km 0,0 bis 0,8
– Platzverhältnisse für möglichst streckenmittigg gelegene Ausweichstelle	km 0,57 bis 0,67
– Tennisplatz	km 0,9
– Carl-Wehrli-Weg	km 1,0
– Rückwärtige Erschliessung Grand Hotel	km 1,07
– Tennisplätze und Doldergaragen	km 1,26
– Lage der Bergstation	km 1,3