

**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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 10.01.2026

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

**WANNER & C° HORGGEN**  
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 Albislinie 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 dichten Tannenwalds bestehend, durch den fürsorgliche 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 Aussichten, die denen des letztern an Vielichkeit nicht nachstehen. Was nun, besonders an heißen Sommertagen, wo die Kühle des Waldes und die würzige, reine Höhenluft eine besondere Wohltat sind, Viele bis jetzt abgehalten, diesen Genuss sich zu verschaffen, war der etwas mühsame Aufstieg durch die schwulen staubigen Straßen der Stadt selbst. Einer der Zwecke der seit mehr als  $1\frac{1}{2}$  Jahren im Betriebe befindlichen Centralen Zürichbergbahn war, hierin wesentliche Erleichterung zu verschaffen.

Alle sechs Minuten gehen die leicht erkennbaren hellgelben Wagen (im Volksmund „Kanarienvögel“ genannt), mit der Aufschrift „Centrale Zürichbergbahn“, in der Nähe der Quaibrücke beim Hotel Bellevue ab, die Rämistrasse an der Kronenhalle vorbei zum Hotel Pfauen (Volkstheater) am Heimplatz (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 alibekannten Restaurant zum Plattengarten, wo unter dem festgefügten Laubwerk prächtiger Bäume es sich angenehm ruhen lässt, ver-

zweigt sich die Bahn. Der eine Strang biegt rechts um, die Gloriastrasse zwischen Kantonsspital (links) und dem Schwesternhaus zum Rothen Kreuz (rechts) hinauf, um gerade oberhalb des letztern in die Mousson- und Nägelstrasse einzulenken und bei der „Spitzkehre“ die Gloriastrasse wieder zu erreichen. Hier wechselt der Wagen seine Fahrtrichtung, denn die Straßentümmlung 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 forschen Versuchsstation 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 Überblick über die Stadt, den See und die Gebirge. Von der nun rasch erreichten Endstation bei der Kirche Fluntern (Restorationen Fehr und Bruppacher) hat man die Auswahl nach den verschiedensten Richtungen, die alle zu genügreichen Aussichtspunkten führen. Geradeaus geht die Zürichbergstrasse auf die Allmend, von da rechts nach Forsthaus Adlisberg und Känzeli, links entweder in den Waldb oder zum Suseenberg, Schlössli und Jakobsburg, dann zum Germanihügel, mit dem Büchnerdenkmal, zum Brenelisgärtli, alles Punkte mit entzückender Rundsicht, hierauf am besten das reizende Rigiquartier hinunter bis zum Endpunkte des zweiten Bahnzweiges in Oberstrass und wieder in die Stadt.

Links von der Kirche Fluntern die Hochstrasse entlang gehend, kann man auf bequemstem, 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 Nähe zum stilvollen Waldbau Dolder, welches schon bei der Bergfahrt längere Zeit sichtbar ist.

Von der Platte lenkt der zweite Zweig nach Oberstrasse ab durch die Plattenstraße und das obere Stück der Rämistrasse längs des Kantonsspitals (rechts), an der Augenklinik (links, ein vornehmer Bau) vorbei, hinter dem Polytechnikum (links) durch, die Universitätstraße hinauf (rechts am Anfang die land- und forstwirtschaftliche Schule und unmittelbar anschließend das geräumige eidgenössische Chemiegebäude), um beim Beginne der Rigistrasse 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 Waldbäusli, 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 einzigen rationellen in Aussicht nahm. Da inzwischen neue Straßenzüge entstanden, wählte man das gegenwärtige Tracé als den verschiedenen Verkehrsbedürfnissen am meisten entsprechend.

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 Einmuth 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 Hottigen bezüglich der gemeinsamen Benutzung der Strecke Quaibrücke-Pfauen 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 abrat.

Die zum Betriebe nötige Kraft gedachte man zuerst von einer Firma in Dietikon an der Limmat zu erwerben; aber es zeigten sich so viele Hindernisse, daß schließlich die Errichtung 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 Towngas. Die Firma Crozley Brothers in Manchester, vertreten durch die Herren Stirnemann u. Weichenbach in Zürich, wurde mit der Installation betraut. Diese Anlage funktioniert nun seit anderthalb Jahren tadelloß und zeichnet sich besonders durch große Dekonomie im Betriebe aus.

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

Nachdem die Genehmigung der zuständigen Behörden eingegangen, wurde endlich im Spätherbst 1894 mit dem Legen

der Schienen begonnen. Sie sind zu unserer Zufriedenheit geliefert von dem Hölder 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 Oberstrasse erworben, auf Wunsch der Stadtbehörden zu stande, und begann der Bau der Abzweigung nach Oberstrasse 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 Oerlikon, System Tudor, bekannt als eines der besten. Die ganze Anlage mit samt dem Kesselhaus ist sehenswert. Der Eintrittspreis von 50 Fr. wird zu Gunsten der Krankenkasse der Angestellten erhoben.

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

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 schwappenden 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.“)

## Beschiedenes.

**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. Hattinger und Dr. A. Gallia, zugleich Mitglieder des Verwaltungsrates der Österreichischen Gasglühlicht-Aktiengesellschaft in Wien und bisher auch Mitglieder des Verwaltungsrates der Schweizer Gasglühlicht A.-G., haben auf ihre Mandate verzichtet aus Gründen der Willigkeit 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-Egloff, Advokat Dr. A. Meili, Bankdirektor Hugo Sar, alle in Zürich, und Hof- und Richtsadvokat 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 Glühlampen zugenommen. Die Konkurrenz, die sich ausschließlich mit Imitationen befaßt, hat uns wenig Eintrag gethan, da das Publikum die Minderwertigkeit dieser Erzeugnisse durch den Gebrauch bald