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

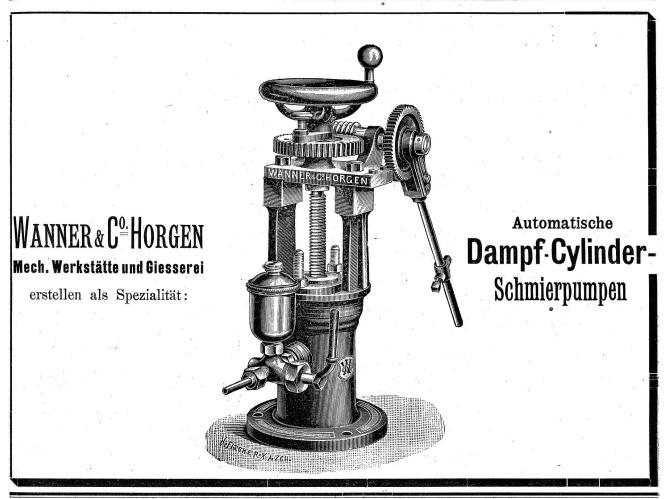
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 27.10.2025

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



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 stanktert, dem Zürichberg und der Albiskette mit dem Uetliberg, welche beide ihre besondern Schönheiten aufweisen und von Tausenden besucht werden, die sick am Genusse der Naturwunder erfreuen und zugleich der standigen Stadtlust auf einige Stunden entrinnen wollen.

Der Zürichberg insbesondere, reichlich mit dustigem 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 ber Uetliberg, bietet er an gewissen Punkten Aussichten, die benen 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, Biele dis jetzt abgehalten, diesen Genuß sich zu verschaffen, war der etwas mühsame Ausstieg durch die schwülen staubigen Straßen der Stadt selbst. Einer der Zwecke der seit mehr als $1^{1}/_{2}$ Jahren im Betriebe befindlichen Centralen Zürichbergbahn war, hierin wesentliche Erleichterung zu verschaffen.

Alle sechs Minuten gehen die leicht erkennbaren hells gelben Wagen (im Bolksmunde "Kanarienvögel" genannt), mit der Aufschrift "Centrale Zürichbergbahn", in der Rähe der Quaibrück beim Hotel Bellevue ab, die Kämistraße an der Kronenhalle vorbet zum Hotel Pfauen (Bolkstheater) am Heimplaße (Denkmal des Sängervaters Heim), oberhalb der Kantonsschule (links) in die Zürichbergstraße einmündend. Dieser folgt sie dis zum Cafe Phönix und lenkt dort in die Plattenstraße ein. Unmittelbar hinter dem altdekannten Restaurant zum Plattengarten, wo unter dem festgesügten Laubwerk prächtiger Bäume es sich angenehm ruhen läßt, vers

zweigt fich bie Bahn. Der eine Strang biegt rechts um, die Gloriastraße zwischen Rantonsspital (links) und bem Schwefternhaus zum Rothen Kreuz (rechts) hinauf, um gerabe oberhalb des lettern in die Mouffon= und Nägeliftraße einzulenken und bei der "Spitkehre" die Gloriaftraße wieder gu erreichen. Sier wechselt ber Wagen feine Fahrrichtung, benn die Stragenfrummung ift für eine fontinuierliche Fahrt gu scharf. Die natürliche Bahn ware gang ber Gloriaftrage entlang gewesen; aber wegen bes wenig unterhalb ber Spigtehre ftebenden impofanten eidgenöffifchen Phyfitgebandes, welches auch die meteorologische Centralanstalt und die Bureaux ber forstlichen Versuchsstation in fich schließt, mußte dieselbe außer Betracht fallen, ba durch den Starkstrom die wiffenschaftlichen Arbeiten sehr beeinträchtigt, ja zum Teil unmög= lich gemacht worden wären.

Im obersten Teile bes nun folgenden Stückes eröffnet sich ein prachtvoller Ueberblick über die Stadt, den See und die Gebirge. Bon 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 Ablisberg und Känzeli, links entweder in den Wald ober zum Susenberg, Schlößli und Jakobsburg, dann zum Germaniahügel, mit dem Büchnerdenkmal, zum Brenelisgärili, alles Punkte mit entzückender Kundsicht, hierauf am besten das reizende Rigiquartier hinunter bis zum Endspunkte des zweiten Bahnzweiges in Oberstraß und wieder in die Stadt.

Links von der Kirche Fluntern die Hochstraße entlang gehend, kann man auf bequemerem, kürzerem Wege, der trotzbem recht schöne Ausblicke dietet, diesen zweiten Endpunkt ebenfalls erreichen, oder hinter der Kraftstation gleichfalls links schief hinauf zu den Benstonen Forster und Karolinensburg, sowie zu den bereits erwähnten Bunkten gelangen.

Wer fich von ber Endstation rechts wendet, ein furges Stud die Bergstraße hinunter, hierauf links die Schneckenmannstraße hinauf, gelangt in Balbe gum ftilvollen Balbhaus Dolber, welches ichon bei ber Bergfahrt längere Beit sichtbar ist.

Bon ber Platte lenkt ber zweite Zweig nach Oberftraß ab durch die Plattenftraße und das obere Stud der Rämistraße längs des Kantonsspitals (rechts), an der Augenklinik (links, ein vornehmer Bau) vorbei, hinter bem Polytechnikum (links) burch, die Universitätsstraße hinauf (rechts am Anfange bie land= und forstwirtschaftliche Schule und unmittelbar an= schließend bas geräumige eibgenöffiche Chemiegebäube), um beim Beginne ber Rigiftraße abzuschließen. Bon bier aus können dann in umgekehrter Reihenfolge die bereits genannten Aussichtspunkte ebenfalls leicht erreicht und die Enbstation bei der Kirche Fluntern gewonnen werden, um die Thalfahrt anzutreten. Dasfelbe fann geschehen burch Spaziergange tiefer in ben Wald zum Waldhäuslt, Fraubrunnen und über bie Allmend Fluntern.

Schon vor vielen Jahren war ein Projekt aufgetaucht und studiert worden, eine Bahn von ber Stadt aus direkt bie Burichbergstraße hinauf bis auf die Sohe des Burichbergs anzulegen, icheiterte aber an ben Schwierigkeiten, insbesondere am Betriebe.

Der regen Initiative bes orn. Dr. Ausberau in Fluntern ift es zu verdanken, daß die Frage bald wieder in Fluß kam. Die Elekteotechnik war unterdessen auf eine solche Stufe gelangt, daß man ohne weiteres ben elettrifchen Betrieb als ben einzig rationellen in Aussicht nahm. Da inzwischen neue Straßenzüge entstanden, wählte man das gegenwärtige Trace als den verschiedenen Bertehrsbedurfniffen am meiften entfprechenb.

Welcher Sympathie das neue Projekt bei den Bewohnern ber 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 Ginmut beichloffen murbe.

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

Anfang 1893 tam ein Bertrag zwischen ihm und bem Initiativtomitee fur bie Linie nach hottingen bezüglich ber gemeinfamen Benutung ber Strede Quaibrude-Pfauen gu

Selbstverständlich war zur Ausführung die Gründung einer Attiengesellschaft notwendig, die auch 1893 ins Leben trat und an welche ber bisherige alleinige Konzessionsinhaber feine Rechte abtrat.

Die zum Betriebe nötige Rraft gebachte man zuerft von einer Firma in Dietikon an der Limmat zu erwerben; aber es zeigten fich so viele hindernisse, daß schließlich die Erstellung einer eigenen Centrale beschloffen wurde, wie fie jest oberhalb der Kirche Fluntern steht. Gewöhnliche Dampfmaschinen waren bes vollständigen Wassermangels wegen zu teuer gewesen; beshalb ging man auf Basmotoren über mit eigener Erzeugung von fogenanntem Rraftgas ober Dowfon= gas. Die Firma Croßley Brothers in Manchester, vertreten burch die Herren Stirnemann u. Weißenbach in Zürich, wurde mit ber Inftallation betraut. Diese Unlage funktioniert nun feit anderthalb Jahren tabellos und zeichnet fich befonders burch große Dekonomie im Betriebe aus.

Die Wagen lieferte die Schweizerische Industriegesellschaft Meuhausen, die elektrischen Ginrichtungen, sowohl im Maschinenhause als auf den Wagen, die Maschinenfabrik Derlikon, die beibe ihren guten Ruf auch hier bewährt haben.

Nachdem die Genehmigung der zuständigen Behörden ein= gegangen, wurde endlich im Spatherbste 1894 mit dem Legen

ber Schienen begonnen. Sie find zu unferer Bufriebenheit geliefert von bem Sorder Bergwert- und Suttenverein in Westfalen.

Auf Neujahr 1895 war alles betriebsbereit; aber wegen einiger Unftande mit den Behörden tonnte die wirkliche Gröffnung erft ben 16. Februar stattfinden.

Unterdeffen tam auch eine Bereinigung mit ber Firma Breiher u. Cie., welche die Rongeffion für Oberftrag erworben, auf Bunich ber Stadtbehörben ju ftanbe, und begann ber Ban der Abzweigung nach Oberftraß Ende August 1895. Auf 1. November gleichen Sahres konnte auch diefer Teil in ben Betrieb bes Stammnetes eingereiht werben. war auch die Anlage entsprechend zu vergrößern.

So hat benn gegenwärtig bie Rraftstation zwei 60pferbige Basmotoren und einen 14pferdigen mit den zugehörigen Dynamomaschinen im Betriebe, sowie einen 120pferbigen Gasmotor mit paffenber Dynamo in Montage und balbiger Betriebsbereitschaft. Dazu kommt eine Accumulatorenbatterie von 300 Elementen, geliefert von der Accumulatorenfabrit Derliton, Syftem Tubor, bekannt als eines ber beften. Die gange Unlage mit famt bem Reffelhaus ift febenswert. Der Eintrittspreis von 50 Cts. wird zu Gunsten der Kranken= kaffe der Angestellten erhoben.

Bon ben 14 Wagen find immer 10 im Betriebe, bie übrigen in Referve, um fofortige Auswechelung zu ermöglichen. Jeder Wagen besitzt wegen der starken Steigungen zwei elektrische Antriebsmotoren zwischen ben Rabern von gufammen 28 Pferbefraften.

Das Gewicht eines Wagens beträgt zwischen 5 und 6 Tonnen und ftellt fich beffen Preis auf nahezu 15,000 Fr

Die Stromzufuhr geschieht oberirdisch burch einen mitten über bem Beleife ichwebenden Rontaktbraht und eine Rolle (Trolley), von welcher eine Leitung zu ben Regulatoren und Maschinen führt, die Rückleitung teils burch die Schienen, teils durch einen zwischen diese gelegten dicken Rupferdraht.

("Bürcher Fremdenblatt.")

Verschiedenes.

Soweizerische Gasglühlicht-Aktiengesellschaft (System Dr. Carl Auer von Welsbach) in Burich. Die erfte orbentliche Generalversammlung vom 19. September beschloß, den Anträgen des Berwaltungsrates gemäß, die Ausrichtung einer Dividende von 15 Prozent gleich 75 Fr. per Aftie. Der Salbo bes Bewinn= und Berluft-Konto für 1895/96 beträgt 126,975 Fr., also cirka 25 Prozent des 500,000 Fr. betragenden Aftienkapitals; derfelbe wird verwendet wie folgt: Abschreibungen 25,395 Fr., Ginlagen in den Reservefonds 5079 Fr., 6 Prozent ordentliche Dividende an die Aftionare 30,000 Fr., Tantieme an die Direttion 6983 Fr., 9 Prozent Superdividende an die Attionäre 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 bes Bermaltungsrates ber Defterreichischen Basglühlicht-Aftiengesellschaft in Wien und bisher auch Mitglieder des Verwaltungsrates der Schweizer. Gasglühlicht A.-G., haben auf ihre Mandate verzichtet aus Bründen der Billigkeit und von dem Wunsche geleitet ihre Stellen in ber ichweizerischen Gesellschaft von einheimischen Persönlichkeiten besetzt zu sehen. In den Verwaltungsrat wurden neu gewählt die Herren alt Nationalrat Blumer-Egloff, Abvokat Dr. A. Meili, Bankbirektor Hugo Sax, alle in Burich, und Sof= und Grichtsabvotat Dr. F. Elbogen in Wien. Dem Berichte entnehmen wir folgende Bemerkungen: Wie bei allen Auergesellschaften hat auch bei uns ber Absat sowohl an Lampen als an Glühkörpern zugenommen. Die Konkurreng, bie fich ausschließlich mit Imitationen befaßt, hat uns wenig Gintrag gethan, ba bas Bublitum bie Minderwertigkeit diefer Erzeugnisse durch den Gebrauch bald