

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 23 (1907)

**Heft:** 25

**Artikel:** Die linksufrige Zürichsee-Bahn

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-577149>

### **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**

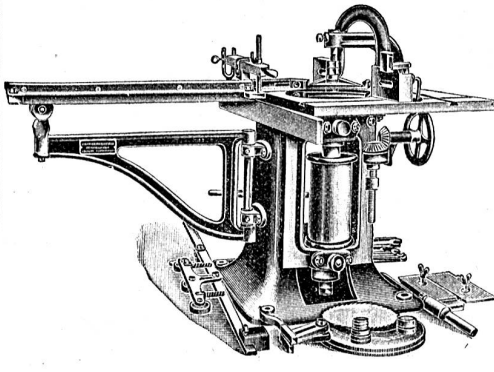
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 26.12.2025

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



**Maschinenfabrik & Eisengiesserei Schaffhausen**  
vormals J. Rauschenbach  
**Schaffhausen**

**Rehl- II. Abplattmaschine**  
kombiniert mit  
**Zapfenschneidapparat.**

Vorzügliche Konstruktion. Sehr leistungsfähig. Prospekte gratis.

13861

## Die linksufrige Zürichsee-Bahn.

Wir lassen in dieser Sache, die wohl noch viel zu reden geben wird, das Wesentliche aus dem Verhandlungsbericht des Verwaltungsrates der Bundesbahnen folgen. Von der Direktion wurde ausgeführt:

Es liegen vier typische Umbauprojekte vor, zwei für eine Tiefbahn und zwei für eine Hochbahn, dazu ein Projekt V (Hochbahn mit Verlegung der Station Enge an die Brandschiffstrasse). Die Generaldirektion führte aus, bezüglich der Wahl des Projektes habe der Stadtrat Zürich die bereits früher abgegebene Erklärung bestätigt, daß die Stadt einer Hochlegung der Bahn, sei es rechts, sei es links der Sihl, nicht zustimmen könne und daß sie aus freien Stücken keine Leistung an eine solche Umbaute übernehmen werde.

An Beiträgen habe der Stadtrat unter der Bedingung der Ausführung in der Hauptsache nach dem Tiefbahnprojekt IIa T. A. Z. im ganzen 3,293,000 Fr. angeboten, nämlich 2,103,000 Fr. in bar, 450,000 Fr. als Entschädigung für Lieferung von Kies und 740,000 Fr. durch Uebernahme der Ausführung einzelner Straßenanlagen in eigenen Kosten. Während die nach Ansicht der Generaldirektion von der Stadt Zürich von vornherein zu übernehmenden Beiträge sich auf 3,300,000 Fr. belaufen, gehe deren Offerte im ganzen auf nur 3,293,000 Franken, so daß die eigentlichen Mehrkosten des Tiefbahnprojektes II gegenüber dem Hochbahnprojekt III ganz zu Lasten der Bundesbahnen fallen würden. Die Vorsezung, unter welcher der Beschluß des Verwaltungsrates vom 26. Februar 1904 event. die Ausführung eines andern als des Hochbahnprojektes III vorsehe, nämlich die Uebernahme eines wesentlichen Teiles der Kostendifferenz durch die Stadt Zürich, sei somit nicht erfüllt. Die Generaldirektion halte deshalb dafür, es müsse an der Hochbahn nach Projekt IV festgehalten werden, das nach ihrer Ansicht auch den städtischen Interessen in ausreichender Weise entgegenkomme.

Die Generaldirektion legte hierauf die Gründe dar, weshalb sie der vom Stadtrat Zürich verlangten Tiefbahn nicht beipflichten könne (Kreuzung der Bahn mit der Sihl und ungünstige Lage der Station Enge, die einen Kostenaufwand von 23 Millionen Franken erheischen würde, wovon 20 Millionen zu Lasten der Bundesbahnen fielen). Aus Entgegenkommen und im Interesse einer endlichen Erledigung der Angelegenheit beantrage sie Genehmigung des Hochbahnprojektes IV mit einigen Modifikationen, insofern sich die Stadt Zürich

bereit erkläre, einen angemessenen Beitrag zu leisten und die ausgesprochene Garantie für die Expropriationen aufrecht erhalte. Was die Abänderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt IV betrifft, hob die Generaldirektion hervor, daß für die Station Enge die vom Tiefbauamt Zürich aufgestellte Variante angenommen worden sei, nach welcher das Aufnahmegebäude auf die Nordseite der Bederstrasse zu stehen käme. Der zwischen der Station Wiedikon und der Sihl vorgesehene Damm würde durch einen Viadukt ersetzt. Die Kosten dieses Projektes sind unter Berücksichtigung der höhern Ansätze für die Expropriationen, sowie der in letzter Zeit gestiegenen Materialpreise zu 15,050,000 Fr. veranschlagt, zugleich 2,750,000 Fr. für Abschreibungen.

Aus der Mitte des Rates wurde dem Antrage der Generaldirektion folgender Antrag gegenüber gestellt:

Die Generaldirektion wird eingeladen, für den Umbau der linksufrigen Zürichsee-Bahn das Projekt IV mit Station an der Grütlstrasse nach dem Vorschlage der Stadt Zürich als Tiefbahn auszuarbeiten und dem Verwaltungsrate vorzulegen. Dabei wird vorausgesetzt, daß die Stadt Zürich sich an den Mehrkosten, welche dieses Projekt gegenüber dem von der Generaldirektion vorgeschlagenen Hochbahnprojekt aufweisen wird, durch Uebernahme der Hälfte dieser Mehrkosten beteiligen werde.

Dieser von anderer Seite lebhaft unterstützte Antrag wurde von der Generaldirektion mit dem Hinweis auf die überaus großen und unvorhergesehenen Schwierigkeiten, mit welchen man nicht nur beim Bau, sondern namentlich auch beim Betrieb einer Tiefbahn zu rechnen haben werde, bekämpft und als unannehmbar bezeichnet.

Aus dem Schoße des Rates wurde hierauf folgender Ordnungsantrag begründet, welcher mit 29 gegen 3 Stimmen angenommen wurde:

Die Generaldirektion wird eingeladen, auf Grund des neuesten Tiefbahnprojektes der Stadt Zürich mit dem Stadtrat neuerdings zwecks einer möglichen Verständigung zu verhandeln, im übrigen die Angelegenheit so zu fördern, daß dieselbe vor Ende des Jahres vom Verwaltungsrat zu einem vorläufigen Abschluß gebracht werden kann.

## Seeländische Wasserversorgung.

Dem „Sdls.-Cour.“ schreibt ein Korrespondent: „Ich habe dieser Tage Gelegenheit gehabt, mich über den Stand der für eine Anzahl Gemeinden des Seelandes so wichtigen Frage der Wasserversorgung zu unterrichten