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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 42 (1926)

Heft: 48

Artikel: Die Eröffnung der neuen Linie der linksufrigen Zürichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581926

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: 22.08.2025

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

Asphaltprodukte Isolier-Baumaterialien
Durotect - Asphaltoid - Composit - Nerol
MEYNADIER & CIE., ZÜRICH & BERN.
1705

an deren Stelle die Hotels Walter, Lloyd, Café Riviera, ex-Hotel Lugano usw. gebaut wurden. Der Verkehr ging vorher ausschließlich durch die Via Nassa.

Die Eröffnung der neuen Linie der linksufrigen Zürichseebahn.

(Korrespondenz.)

Mit dem 1. März wird die neue Linie der linksufrigen Zürichseebahn auf der Strecke Zürich-Hauptbahnhof—Wiedikon—Enge—Wollishofen in Betrieb genommen. Es sind nun gerade 25 Jahre her, seitdem die ersten Projekte für diesen Umbau in ernsthafte Erwägung gezogen wurden, die dann 1913 zu endgültigen Verträgen zwischen den Bundesbahnen und der Stadt Zürich führten. Mit dem Umbau wurde im März 1918 begonnen, die Vorbereitungen dazu waren seit 1915 im Gange. Die Oberleitung des Umbaues lag von Anbeginn der Arbeiten an in den Händen von Oberingenieur Grünhut, dessen besonderer Tüchtigkeit, glänzender Begabung und bedeutendem Geschick die Fertigstellung des Werkes innert dem festgelegten Bauprogramm zu verdanken ist.

In der Nacht vom 28. Februar auf den 1. März wird der gesamte Betrieb, der seit zirka zwei Jahren auf einem provisorischen Tracé durch Wiedikon gelegt wurde, endgültig auf die neue Linie umgestellt. Kurz vor der Inbetriebsetzung der neuen Linie wird die Stromleitung unter Strom gesetzt werden, nachdem sie vorher nur auf ganz kurze Fristen versuchsweise unter Strom gehalten wird, um einige Probefahrten von Wollishofen aus bis zur Feldstraße zu ermöglichen. Dank der bis ins Kleinste fertiggestellten Vorbereitungen wird der Anschluß der neuen Linie an die alte bei Wollishofen und bei der Hohlstraße keine besonderen Schwierigkeiten bereiten. Insbesondere wird der Übergang des vom Hauptbahnhof kommenden Geleises zum neuen Schienenstrang sich einfach gestalten, dagegen werden sich beim Anschluß des vom See kommenden Geleises an die neue Linie die Verhältnisse komplizierter gestalten, weil bei Wollishofen das heute noch benutzte Geleise durchschnitten werden muß und hiefür nur eine kurze Frist von 5 Stunden zur Verfügung steht zwischen dem letzten Zug des 28. Februar und dem ersten des 1. März, während für die umgekehrte Strecke 6½ Stunden Frist besteht. In dieser verkehrslosen Zeit müssen nicht nur die Geleiseverbindungen vollzogen werden, es müssen auch die Anschlüsse an die Fahrleitung erfolgen und die Schwachstromverbindungen des Telegraphen usw. geschaltet werden. An den Geleisen bei Wollishofen müssen keine besonderen Arbeiten vorgenommen werden, da die Verbindung zwischen altem und neuem Tracé bereits durch eine Weicheneinlage besteht, die schon heute ermöglicht, mit Dampf die neue Strecke bis zur Hohlstraße zu befahren.

Das Personal der Bahnhöfe Wiedikon und Enge bedient bis am 28. Februar nachts noch die alten Anlagen und tritt am Morgen des 1. März in den neuen Bahnhöfen zum Dienste an. Die alten Hochbauten, die Bahnhöfe Wiedikon und Enge, werden schon wenige Tage später dem Boden gleichgemacht sein. Dagegen wird die alte Linie noch zirka drei Wochen lang weiter betrieben, doch fahren über das Tracé nur noch zirka 30 Güterzüge zum und vom Güterbahnhof, während bisher zirka 130 Züge täglich über die Schienen rollten. Die Bahnübergänge von der Hohlstraße bis nach Wollishofen werden daher weiter gesperrt bleiben, aber viel weniger häufig als bisher, und nur, bis Ende März von der Hohlstraße weg mit dem Aufrollen des alten Bahngeleises begonnen werden kann. Die Bahnübergänge werden dann sukzessive aufgehoben, und gegen Wollishofen hin wird durch Sonder-Züge das Schienenmaterial abgeführt. Mit dem 20. Mai werden sämtliche Bahnübergänge frei, die Barrieren werden abgebrochen sein und die Bedienungsmannschaften werden verschwinden. Dann erst wird der Gürtel gesprengt sein, der die Übergänge dem Verkehr und dem Tram frei gibt.

Die Benutzung des bisherigen Tracés für die Güterzüge ist notwendig und unabwendbar, weil bei der Hohlstraße vorerst noch unter der bestehenden Linie hindurch der Einschnitt für das neue Geleise gemacht werden muß. Die Schaffung einer Brücke an dieser Stelle wäre allzu kostspielig gewesen für einen nur vorübergehenden Betrieb. Der Einschnitt aber kreuzt das alte Tracé, weshalb eine frühere Inangriffnahme dieser abschließenden Arbeit nicht möglich war. Den vollen Genuß der neuen linksufrigen Seebahn werden die Bewohner der Kreise 2, 3 und 4 also erst Ende Mai haben, wenn einmal die durchgehenden Straßenbahnlinien kursieren. Gleichwohl wird die Festlichkeit zur Eröffnung der neuen Linksufrigen am 1. März stattfinden.

Das Bauprogramm für den Umbau ist im großen und ganzen inne gehalten worden. Allerdings hatte man einstmals mit einer um zirka 4 Jahre früheren Erledigung der Arbeiten gerechnet, doch verzögerten höhere Mächte die Inangriffnahme und den Abschluß der Arbeiten. Die baulichen Arbeiten waren mit Ende 1926 wie vorausberechnet zu Ende; über die Inbetriebsetzung der Linie hatte man sich auf keinen bestimmten Termin festgelegt. Mit der Eröffnung am 1. März blieb man weit innerhalb der Erwartungen. Der Zugsverkehr auf dem neuen Tracé wird durch vier Stellwerke geregelt: durch das Blockwerk Hohlstraße, das Reiterstellwerk in Wiedikon, das Zentralweichenstellwerk in Enge und ein kleines Stellwerk beim Muraltengut in Wollishofen, das nach der Einführung des Gütergeleises in den Güterbahnhof seinen Dienst wieder einstellt. Es sind bei diesen Stellwerken ganz neue Systeme zur Anwendung gekommen. Während bisher mechanische Stellwerke in Verwendung kamen, sind die neuen elektrisch betrieben durch drei Akkumulatorenbatterien. Sie sind mit Sicherungsanlagen ausgerüstet. Den Gleichstrom liefert eine in Wiedikon untergebrachte Akkumulatorenbatterie. Die Anlage in Wiedikon ist die erste derartige in der Schweiz, wie überhaupt die ganze Bahnhofanlage hier neuartig ist. Die Batterie in Wiedikon besitzt drei Gruppen. Ihre Speisung erfolgt durch zwei Gleichrichter, deren einer

vom Fahrdraht aus gespeist wird (Wechselstrom), während der andere durch Drehstrom aus dem städtischen Elektrizitätsnetz Kraft erhält. Bei Störungen im Fahrdraht wird der zweite Gleichrichter automatisch eingeschaltet; dieser dient überhaupt als Reserve. Während im Bahnhof Enge vermutlich das Personal an Zahl eingeschränkt werden kann, weil der Güterverkehr wegfällt, dürfte in Wiedikon eine Vermehrung notwendig werden.

Der Zürcher Stadtrat hat zur Einweihung am 1. März das Eisenbahndepartement und die Generaldirektion zu Gaste geladen; an der Feier wird der Große Stadtrat in corpore, ferner werden sich die Quartiervereine von Wiedikon und Enge beteiligen. Ein Extrazug führt die Gäste nach Wiedikon und Enge und nach Wollishofen. Der Vormittag wird von der Besichtigung der neuen Anlagen in Anspruch genommen; bei einem Mittagsbankett in der Tonhalle wird das Ereignis in Reden gefeiert werden. Der Abend gehört den Quartieren, die in besonderen Veranstaltungen ihrer Freude über die endliche Beendigung der Umbaute Ausdruck verleihen werden.

Der schweizerische Außenhandel im Jahre 1926.

(Mit spezieller Berücksichtigung von Holz und Holzwaren.)

(Korrespondenz.)

Die Lage des schweizerischen Außenhandels muß ganz verschieden beurteilt werden, je nachdem das Gesamtjahr 1926 oder bloß dessen letzte Periode in Betracht gezogen wird. Nach Maßgabe des ganzen Jahres ist auf eine fortdauernde Stagnation im schweizerischen Wirtschaftsleben zu schließen, während die Ergebnisse der letzten Zeit des abgelaufenen Jahres wesentlich besser wurden. Folgende Zahlen mögen dies veranschaulichen:

Die schweizerische Gesamtausfuhr.

Jahr 1926		Jahr 1925	
Gewicht q	Wert Fr.	Gewicht q	Wert Fr.
8,357,000	1,836,000,000	8,035,000	2,038,000,000

Die schweizerische Gesamteinfuhr.

Jahr 1926		Jahre 1925	
Gewicht q	Wert Fr.	Gewicht q	Wert Fr.
69,297,000	2,414,000,000	67,071,000	2,633,000,000

Der letzte Monat des abgelaufenen Jahres dagegen weist aus:

Die schweizerische Ausfuhr im Dezember.

1925		1926	
Gewicht q	Wert Fr.	Gewicht q	Wert Fr.
769,000	174,623,000	495,000	157,040,000

Die schweizerische Einfuhr im Dezember.

1926		1925	
Gewicht q	Wert Fr.	Gewicht q	Wert Fr.
5,889,000	219,185,000	6,171,000	251,425,000

Auf Grund dieser in der letzten Zeit erfreulichen Ziffern dürfen wir also doch konstatieren, daß es wieder aufwärts geht. Daneben ist auch ein bedeutsames Ereignis für die Zukunft verheißungsvoll: Wir meinen die heute annähernd abgeschlossene Valutastabilisierung aller wichtigen Währungen. Ist diese auch noch nicht überall auf gesetzlicher Basis durchgeführt und auf Gold verankert, so ist die Stabilisierung heute doch de facto so gut wie perfekt.

Nun werfen wir einen Blick auf die gegenwärtigen Absatzländer unserer Ausfuhr und auf die Bezugsquellen unseres Importes. Da sehen wir nun, daß sich auch hier die Vorkriegsverhältnisse wieder einstellen, soweit wenigstens wirtschaftlich nicht allzu sehr erschütterte Staaten in Frage stehen, wofür Rußland als Beispiel dient, oder soweit es sich nicht um Länder handelt, die größtenteils überhaupt aufgelöst wurden, wie z. B. die ehemalige Donaumonarchie.

Bei dieser Uebersicht der gegenwärtigen wirtschaftspolitischen Orientierung müssen wir natürlich nur einen kurzen, möglichst nahe an der Gegenwart gelegenen Zeitraum wählen, damit möglichst vollkommen die heutigen Verhältnisse erfaßt werden können. Wir wählen daher als Basis unserer Berechnung den Dezember 1926. Die Rangordnung der Staaten gründet sich in der Einfuhr sowohl wie im Export auf den im Dezember 1926 erzielten Wert des Importes bezw. der Ausfuhr. Die einzelnen Länder sind überdies in Prozenten der Gesamtein- und Ausfuhr berechnet und endlich sei erwähnt, daß nur solche Länder und Wirtschaftsgebiete Berücksichtigung fanden, deren Import- und Exportwert wenigstens 2 Millionen Franken pro Monat erreicht.

Die schweizerische Einfuhr im Dezember 1926.

	Fr.	% des Totalimportes
1. Deutschland	45,008,000	20,5
2. Britisches Reich	38,843,000	17,7
3. Frankreich mit Kolonien	38,157,000	17,4
4. Italien	19,834,000	9,0
5. Vereinigte Staaten	17,742,000	8,0
6. Tschechoslowakei	7,442,000	3,4
7. Belgien	6,681,000	3,0
8. Polen	5,467,000	2,5
9. Argentinien	4,969,000	2,3
10. Spanien	4,684,000	2,1
11. Holland	3,947,000	1,8
12. Oesterreich	3,654,000	1,7
13. Japan	3,281,000	1,5
14. Ungarn	3,076,000	1,4
15. Brasilien	2,646,000	1.2
16. Dänemark	2,131,000	1,0

Die schweizerische Ausfuhr im Dezember 1926.

	Fr.	% der Gesamtausfuhr
1. Britisches Reich	42,058,000	24,2
2. Deutschland	29,544,000	17,0
3. Vereinigte Staaten	21,503,000	12,3
4. Frankreich mit Kolonien	13,451,000	7,8
5. Italien	9,588,000	5,5
6. Oesterreich	6,711,000	3,8
7. Spanien	5,282,000	3,0
8. Japan	4,649,000	2,6
9. Tschechoslowakei	3,959,000	2,3
10. Holland	3,409,000	2,0
11. Argentinien	3,355,000	1,9
12. China	2,574,000	1,5
13. Belgien	2,560,000	1,5
14. Schweden	2,469,000	1,4
15. Brasilien	2,404,000	1,4
16. Polen	2,396,000	1,3

Vor allem ist bei der Beurteilung der Tragweite dieser Tabellen hervorzuheben, daß Deutschland wie vor dem Kriege heute wieder an der ersten Stelle des schweizerischen Importes steht, trotzdem in der politischen Herrschaft über wichtige Kohlen- und Eisengebiete wichtige Veränderungen eingetreten sind. In der Ausfuhr steht das Britische Reich wie seit jeher obenan. Frankreich ist hier in den vierten Rang hinabgerutscht; doch dürfte es diese Stufe nur vorübergehend einnehmen, solange noch die Nachwirkungen der Valutamisere andauern. Ist die Valuta endgültig auf Gold basiert, dann wird dieses mächtige Wirtschaftsgebiet „Vom Rhein bis zum Kongo" ohne Zweifel wieder eine hervorragende Stellung in der schweizerischen Warenausfuhr einzunehmen berufen sein.