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: 01.12.2025

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, Casé Riviera, l ex-Hotel Lugano usw. gebaut wurden. Der Verkehr ging vorher ausschließlich durch die Via Nassa.

Die Eröffnung der neuen Linie der linksufrigen Zürichseebahn.

(Rorrefpondeng.)

Mit dem 1. März wird die neue Linie der Ilnksufrigen Zürichseebahn auf der Strecke Zürich Haupt bahnhof — 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 Bundesvahnen 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 ber gefamte Betrieb, ber fett zirta zwei Jahren auf einem provisorischen Trace durch Wiedikon gelegt murde, endgültig auf die neue Linie umgeftellt. Kurg por ber Inbetriebsetzung ber neuen Linie wird die Stromleitung unter Strom gefett werben, nachdem fie vorher nur auf gang kurze Friften 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 Sohlftraße teine besonderen Schwierigkeiten bereiten. Insbesondere wird der übergang des vom Hauptbahnhof tommenden Geleifes jum neuen Schienenftrang fich ein: fach geftalten, dagegen werden sich beim Anschluß des vom See kommenden Geleises an die neue Linie die Berhältniffe komplizierter geftalten, weil bei Wollishofen bas heute noch benutte Geletse durchschnitten werden muß und hiefür nur eine turze Frift von 5 Stunden gur Berfügung fteht zwischen dem letten Zug des 28. Februar und dem erften des 1. Marz, während für die umge-kehrte Strecke 61/2 Stunden Frift besteht. In dieser ver-kehrslosen Zeit muffen nicht nur die Geletseverbindungen vollzogen werden, es muffen auch die Anschlüffe an die Fahrleitung erfolgen und die Schwachstromverbindungen des Telegraphen usw. geschaltet werden. An den Geleisen bei Wollishofen muffen keine besonderen Arbeiten vorgenommen werden, da die Verbindung zwischen altem und neuem Tracé bereits durch eine Weicheneinlage befteht, die schon heute ermöglicht, mit Dampf die neue Strecke bis zur Hohlftraße zu befahren.

Das Personal der Bahnhöse Wiedikon und Enge bedient bis am 28. Februar nachts noch die alten Anlagen und tritt am Morgen des 1. März in den neuen Bahn-

höfen zum Dienste an. Die alten Bochbauten, die Bahn: hofe Wiedikon und Enge, werden schon wenige Tage später bem Boden gleichgemacht fein. Dagegen wird die alte Linte noch zirka dret Wochen lang weiter betrieben, doch fahren über das Tracé nur noch zirka 30 Güterzüge zum und vom Güterbahnhof, mahrend bisher zirka 130 Züge täglich über die Schienen rollten. Die Bahnübergange von der Hohlftraße bis nach Wollishofen werden daher weiter gesperrt bleiben, aber viel weniger häufig als bisher, und nur, bis Ende März von der Hohlftraße weg mit dem Aufrollen des alten Bahngeleifes begonnen werden kann. Die Bahnübergange werden dann sutzessive aufgehoben, und gegen Wollishofen hin wird durch Sonder Züge das Schienenmaterial abgeführt. Mit bem 20. Mai werden famtliche Bahnübergange frei, die Barrieren werden abgebrochen sein und bie Bedienungsmannschaften werden verschwinden. Dann erft wird der Gurtel gesprengt fein, der die Abergange dem Verkehr und dem Tram fret gibt.

Die Benutung des bisherigen Tracés für die Güterzüge ift notwendig und unabwendbar, weil bei der Hohlstraße vorerst noch unter der bestehenden Linke hindurch der Einschnitt für das neue Geletse 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 durchgeshenden Straßenbahnlinten kursieren. Gleichwohl wird die Festlichseit zur Eröffnung der neuen Linksufrigen am

1. März ftattfinden.

Das Bauprogramm für den Umbau ift im großen und ganzen inne gehalten worden. Allerdings hatte man einstmals mit einer um girka 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 vorausderechnet 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 Zentralweichenftellwerk in Enge und ein fleines Stellwerk beim Muraltengut in Wollishofen, das nach der Ginführung des Gütergeleises in den Güter-bahnhof seinen Dienft wieder einstellt. Es find bei diesen Stellwerken ganz neue Syfteme zur Anwendung gekom: men. Während bisher mechanische Stellwerke in Berwendung kamen, sind die neuen elektrisch betrieben durch drei Akkumulatorenbatterten. Sie find mit Sicherungs: anlagen ausgerüftet. Den Gleichftrom liefert eine in Wiedison untergebrachte Akkumulatorenbatterie. Die Anlage in Wiediton ift die erfte berartige in der Schweiz, wie überhaupt die ganze Bahnhofanlage hier neuartig ift. Die Batterte in Wiedifon befitt drei Gruppen. Ihre Speifung erfolgt durch zwei Gleichrichter, beren einer

vom Fahrdraht aus gespeist wird (Wechselftrom), während der andere durch Drehstrom aus dem städtischen Eleitrizitätsneh Kraft erhält. Bet Störungen im Fahrbraht wird der zweite Gleichrichter automatisch eingesschaltet; dieser dient überhaupt als Reserve. Während im Bahnhof Enge vermutlich das Personal an Zahl einzgeschränkt werden kann, weil der Güterverkehr wegfällt, dürste in Wiedison 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, serner werden sich die Quartiervereine von Wiedison und Enge beteiligen. Ein Extrazug führt die Gäste nach Wiedison und Enge und nach Wollishosen. Der Vormittag wird von der Besichtigung der neuen Anlagen in Anspruch genommen; bei einem Mittagsbankett in der Tonhalle wird das Ereignis in Reden geselert 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 lette Periode in Betracht gezogen wird. Nach Maßgabe des ganzen Jahres ist auf eine sortdauernde Stagnation im schweizerischen Wirtschaftsleben zu schließen, während die Ergebnisse der Letzen Zeit des abgelausenen Jahres wesentlich besser wurden. Folgende Zahlen mögen dies veranschaulichen:

Die ichweizerische Gesamtaussuhr.

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

Die ichweizerische Gesamteinfuhr.

Fahr 1926Se wicht q Wert Fr. Sewicht q Wert Fr.
69,297,000 2,414,000,000 67,071,000 2,633,000,000

Der lette Monat des abgelaufenen Jahres dagegen welft aus:

Die ichweizerische Ausfuhr im Dezember.

Die ichweizerifche Ginfuhr im Dezember.

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

Nun werfen wir einen Blick auf die gegenwärtigen Absahländer unserer Aussuhr und auf die Bezugsquellen unseres Importes. Da sehen wir nun, daß sich auch hier die Borkriegsverhältnisse wieder einstellen, soweit wenigstens wirtschaftlich nicht allzu sehr erschütterte Staaten

in Frage stehen, wosür 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 heutig en Berhältnisse ersaßt werden können. Wir wählen daher als Basis unserer Berechnung den Dezember 1926. Die Kangordnung der Staaten gründet sich in der Einsuhr sowohl wie im Export auf den im Dezember 1926 erzielten Wert des Importes bezw. der Aussuhr. Die einzelnen Länder sind überdies in Prozenten der Gesamteins und Aussuhr berechnet und endlich sei erwähnt, daß nur solche Länder und Wirtschaftsgeblete Berückssichtigung fanden, deren Imports und Exportwert wenigsstens 2 Millionen Franken pro Monat erreicht.

Die schweizerische Ginfuhr im Dezember 1926.

	Fr.	% des Totalimportes	
1. Deutschland	45,008,000	20,5	
2. Britisches Reich	38,843,000	17,7	
3. Frankreich mit Kolonier	n 38,157,000	17,4	
4. Italien	19,834,000	9,0	
5. Vereinigte Staaten	17,742,000	8,0	
6. Tschechoslowaket	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	7
12. Defterreich	3,654,000	1,7	
13. Japan	3,281,000	1,5	
14. Ungarn	3,076,000	1,4	
15. Brafilien	2,646,000	1.2	
16. Dänemark	2,131,000	1,0	

Die schweizerische Ausfuhr im Dezember 1926.

,010 191011901190 1011	~	-0	
	Fr.	% ber Gefamtausfut	r
1. Britisches Reich	42,058,000	24,2	
2. Deutschland	29,544,000	17,0	
3. Bereinigte Staaten	21,503,000		
4. Frankreich mit Rolonter	13,451,000	7,8	
5. Italien	9,588,000	5,5	
6. Defterreich	6,711,000	3,8	
7. Spanien	5,282,000	3,0	
8. Japan	4,649,000	2,6	
9. Tíchechoslowatei	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. Brafilien	2,404,000	1,4	
16. Polen	2,396,000	1,3	

Bor allem ift bei der Beurteilung der Tragweite dieser Tabellen hervorzuheben, daß Deutschland wie vor dem Kriege heute wieder an der ersten Stelle des schweizerischen Importes steht, trozdem in der politischen Herrschaft über wichtige Rohlen- und Eisengebiete wichtige Beränderungen eingetreten sind. In der Aussuhr steht das Britische Reich wie seit jeher obenan. Frankreich ist hier in den vierten Rang hinabgerutscht; doch dürste es diese Stufe nur vorübergehend einnehmen, solange noch die Nachwirkungen der Balutamisere andauern. Ist die Baluta endgültig auf Gold basiert, dann wird dieses mächtige Wirtschaftsgebiet "Bom Rhein die zum Kongo" ohne Zweisel wieder eine hervorragende Stellung in der schweizerischen Warenaussuhr einzunehmen berusen sein.