

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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 28 (1912)

**Heft:** 19

**Artikel:** Neues Tramdepot in Zürich III.

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-580454>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

Bahnhof auf die rechte Rheinseite, nach Petershausen verlegen wollen. Aber durch diese Lösung des Problems wird eben Konstanz zwei Bahnhöfe erhalten, da man die Züge von den schweizerischen Linien nicht über den Rhein nach Petershausen hinüberführen wird, und mit den zwei Bahnhöfen bekommt Konstanz die gleichen unerfreulichen Bahnhofsverhältnisse, wie sie in Friedrichshafen, Lindau und Rorschach bestehen. Die Rheinbrücke würde nicht entlastet, denn zwischen den beiden Bahnhöfen diesseits und jenseits des Rheins müßte eine Verbindungsbahn geschaffen werden und Konstanz bliebe nach wie vor vom See abgeschnürt. Gegen die Verlegung des gesamten Güterverkehrs und der Zollabfertigung auf das rechte Rheinufer müßte übrigens die Schweiz Einsprache erheben; es ist auch bereits geschehen und es schweben in dieser Sache Verhandlungen zwischen Bern und Karlsruhe. Die rationellste Lösung, die auch von den Konstanzern verlangt wird, wäre die Einföhrung der badischen Bahn auf einer neuen Rheinbrücke von Westen her auf Schweizerseite; aber gegen diese Lösung werden technische Bedenken vorgeschoben: Man bekäme eine gefährliche Einfahrtskurve, müße schweizerisches Gebiet anschneiden usw. Diese Einreden machen fast den Eindruck von Ausreden; man bekommt das Gefühl, daß eher politisch-militärische als technische Bedenken die badischen Staatsbahnen davon abhalten, diese rationelle und von der Stadt Konstanz gewünschte Lösung zu wählen.

**Bauwesen in Deutschland.** Die Gemeinnützige Baugesellschaft zu Leipzig-Vöfnitz hat in wenigen Jahren ein Stadtviertel von 136 Häusern in elf Straßen errichtet, das von 5000 Menschen bewohnt wird. Den Abschluß soll die Anlage mit dem Bau eines großen Verwaltungsgebäudes finden, das ein Kasino, eine Bibliothek, Büroräume, eine Kinderbewahranstalt, Bäder und einen Versammlungsraum enthalten soll.

— Die Stadt Köln will in freier Lage an der rechten Rheinseite ein Tuberkulose-Krankenhaus von 1600 Betten um 12,300,000 Mark errichten.

**Neu-Delhi im Bau.** In der künftigen Hauptstadt Indiens, in Delhi, herrscht fieberhafte Tätigkeit; überall sind Scharen von Handwerkern an der Arbeit, um neben dem alten Delhi eine neue Stadt entstehen zu lassen, die

der Zentralregierung des indischen Reiches ein würdiges Heim bieten soll. Denn anknüpfend an das Durbar ist bekanntlich der Beschluß gefaßt worden, an Stelle von Kalkutta das alte Delhi zur Hauptstadt zu erheben. Mit der Übersiedelung der Behörden wird naturgemäß der Bau von Regierungsgebäuden, Kasernen und Beamtenwohnungen zur Notwendigkeit und man benutz diese Gelegenheit, um die hygienisch unzulässigen Verhältnisse des alten Delhi von Grund auf zu verändern. Ein Teil der alten Befestigungsmauer wird fallen, an ihrer Stelle werden Gärten und Parkanlagen geschaffen und damit erhält das alte Delhi eine neue „Lunge“, deren sie dringend bedarf. Die weiteren Pläne sehen die Niederlegung einer Reihe von engen Gassen vor; prächtige, breite baumgeschmückte Alleen sollen entstehen und sich von dem Jama Masjid bis zur südlichen Stadtgrenze hinziehen. Die großen Basare bei Baharagani sollen verschwinden, während der Sadr-Basar und Schazimandi umgebaut und den Anforderungen moderner Hygiene angepaßt werden.

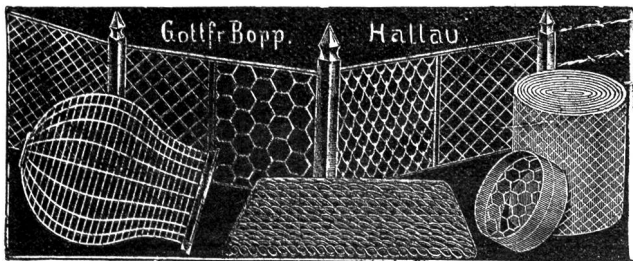
## Neues Tramdepot in Zürich III.

(Aus dem Berichte des Stadtrates pro 1911).

Im Jahre 1908 erwarb die Stadt Zürich das sogenannte Pommerngut an der Hard- und Hardturmstraße gegenüber den Fabriken von Escher Wyß & Cie., an der Limmat zunächst der Wipfinger Brücke gelegen. In der Gemeindevotung vom 12. Juni 1910 wurde zum Bau eines Depotgebäudes für den Straßenbahnbetrieb auf genanntem Platz ein Kredit von Fr. 920,000 bewilligt. Dieses Depot mit zwei stattlichen Wohnhäusern ist nun seit einigen Monaten im Betrieb und auch die Wohnhäuser mit zusammen 32 Wohnungen für die Straßenbahn-Angestellten bezogen. Zwei Wohngebäude flankieren mit ihren hübschen Gabelfronten die Hardturmstraße, andererseits die Limmat (wie aus den Abbildungen hervorgeht). Zwischen diesen Gebäuden überwölbt den Hof auf eine Länge von 56 m die Wagenremise. Hübsche Gewölbeflächen zieren die acht Einfahrtsgeleise auf der Ostseite. Die Westseite ist so gehalten, daß weitere Anschlüsse im Bedarfsfalle gemacht werden können. Im Vordergebäude an der Hardturmstraße befinden sich im Keller Baderäume für das Personal, Waschküchen und Kellerräume für die Mieter, im Erdgeschoß das Büro für den Depotchef, Werkstätten, Magazin, Personalzimmer, Unterrichtszimmer, Abrechnungsräume, Räume für die Aufbewahrung von Kleidern und eine Wohnung im ersten und zweiten Stockwerk und Dachgeschoß, sechs Wohnungen zu zwei und fünfzehn Wohnungen zu drei Zimmern.

Das Gebäude an der Limmat enthält im Keller Magazine für die Geräte des Bahndienstes, Waschküchen und Keller für die Mieter. Im Erdgeschoß Zimmer für den Bahnmeister, Personalzimmer, Werkstätte für Oberbaumaterialien, Magazin, Sandtrockenanlagen und Heizraum. Im ersten Geschoß zwei dreizimmerige Wohnungen und zwei Magazine, im zweiten und im Dachgeschoß je eine Wohnung zu zwei und drei Wohnungen zu je drei Zimmern, zusammen acht Wohnungen; die fünf Häuser enthalten zusammen im ganzen 32 Wohnungen, für welche auf dem hinteren Teil des Remisenbaches, von den Treppenhäusern aus zugänglich, ein gemeinsamer Trockenplatz vorhanden ist. Die Ausstattung der Wohnungen ist dieselbe wie in den städtischen Wohnhäusern an der Limmatstraße und dem ebenso schönen Tramdepot an der äußeren Seefeldstraße. Das Ganze ist ein schönes, großzügig angelegtes Werk, das diesem neuen Industriequartier zur Zierde gereicht.

## Mechan. Drahtgeflechte- und Gitterfabrik Olten und Hallau



Spezialität seit 1871 2089c Grösste Leistungsfähigkeit

**Draht-Geflechte** Konkurrenzlos billig  
**Draht-Gitter** gewellt, gekröpft etc. extra starke Qualität  
**Draht-Siebe** für Sand und Mörtel, Rabitzgewebe, Wurfgatter

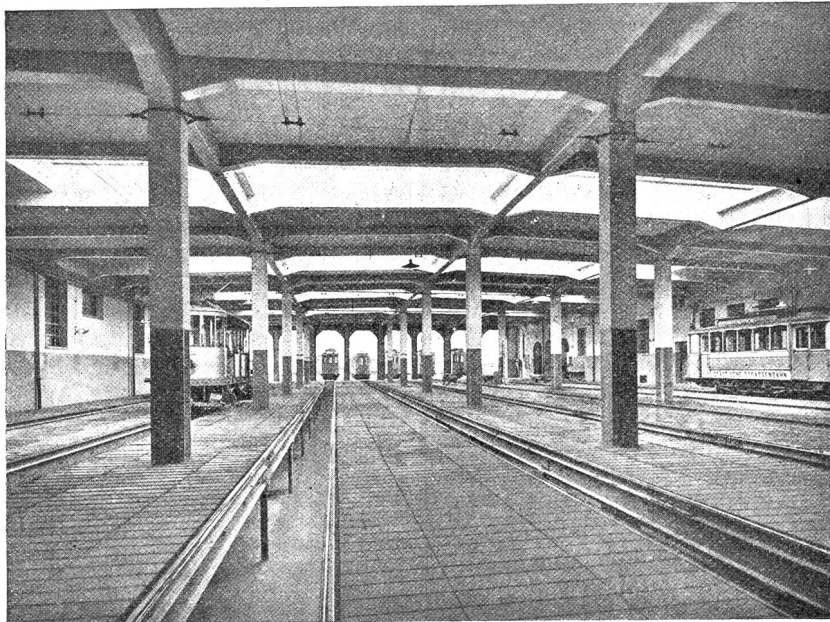
Preislisten mit höchstem Rabatt.

Im Anschluß an dieses möge hier noch etwas vom Betrieb der Straßenbahn beigefügt werden. Das Betriebspersonal zählt über 700 Mann und über 200 Wagen sind im ständigen Betriebe. Die sämtlichen Geleise haben eine Gesamtlänge von 76,504 m, also über 16 Wegstunden. Im weiteren ist noch beizufügen, daß in diesem

mit Rüschlikon und Rüznacht—Erlenbach, ferner Adliswil, sowie die Gemeinden im Zimmattal und Drlifon—Seebach, sodasß weitere Straßenbahnneze bevorstehen. Die Stadt besitzt namentlich im Sihltal große Landgebiete und ja den großen Park im Sihlwald als Eigentum. Die neuen Bebauungspläne liegen schon komplett



Ansicht des neuen Tramdepot von der Ostseite.



Innere Ansicht der Wagenremise.

Jahre 1912 die Strecke Römerhof—Klus neu hinzugekommen ist; ferner kommt noch hinzu der Betrieb der Forchbahn Burgwies—Realp über Zumikon—Forch—Egg—Eglingen zirka 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden, sodann die Albisquältalbahn. Im ferneren sind Unterhandlungen im Gange über den pacht- oder kaufweisen Erwerb der Straßenbahn Zürich—Höngg. Gegenwärtig werden Vorstudien gemacht, die sämtlichen Vororte von Zürich in die Stadtgemeinde einzuverleiben, und zwar seeaufwärts bis und

vor. Gas und Elektrizität liefert die Stadt auch jetzt schon zum größten Teil in alle diese Orte, und auch die neuen, großartigen Filteranlagen im Wollishofer Moos grenzen schon an die Gemeinde Adliswil. So dehnt sich der Verkehrsrayon Zürichs in ungeahnter Weise aus.