Eine Untergrundbahn am Zürichsee?

Autor(en): **Stricker, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **59 (1966)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-987214

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

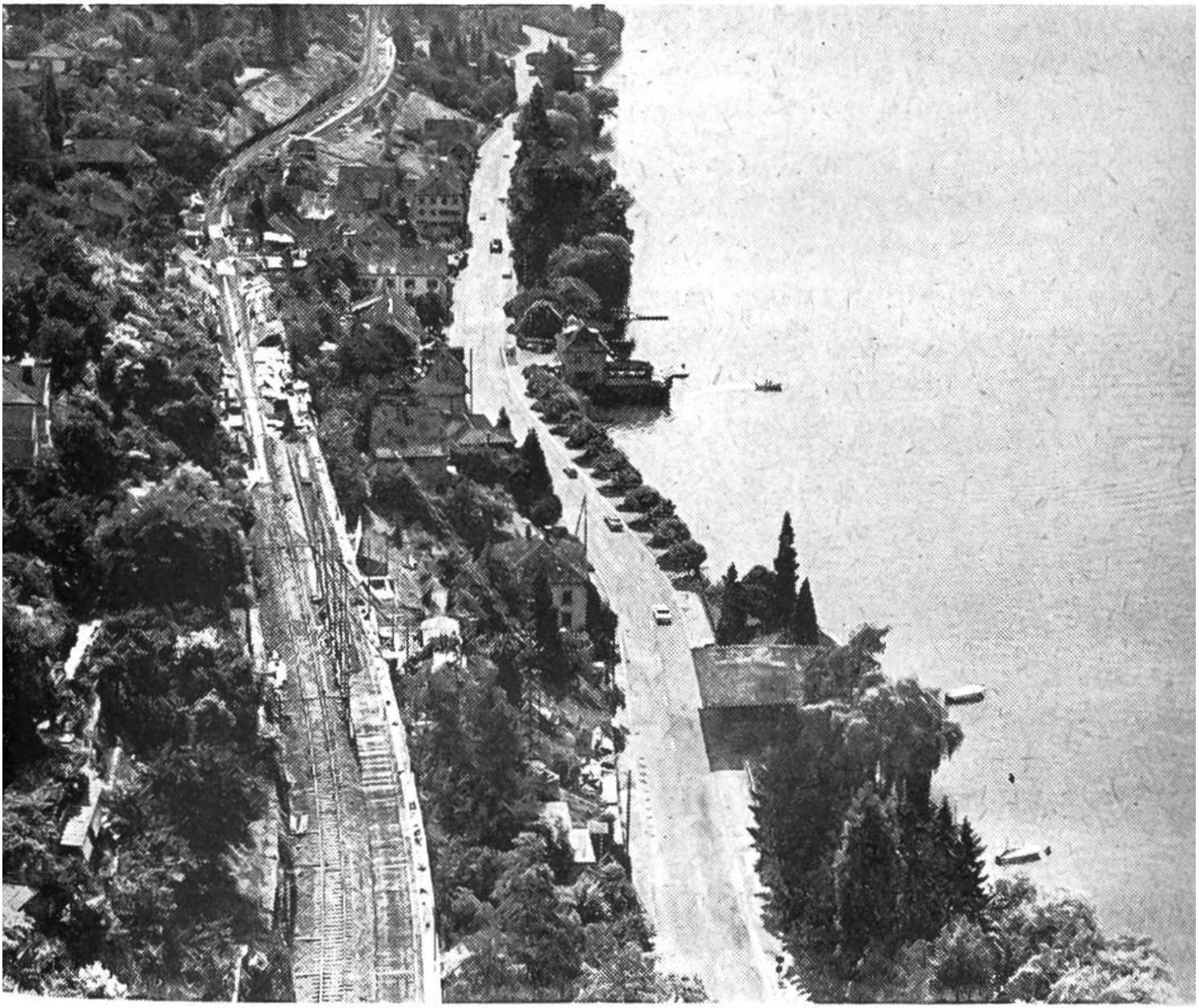
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

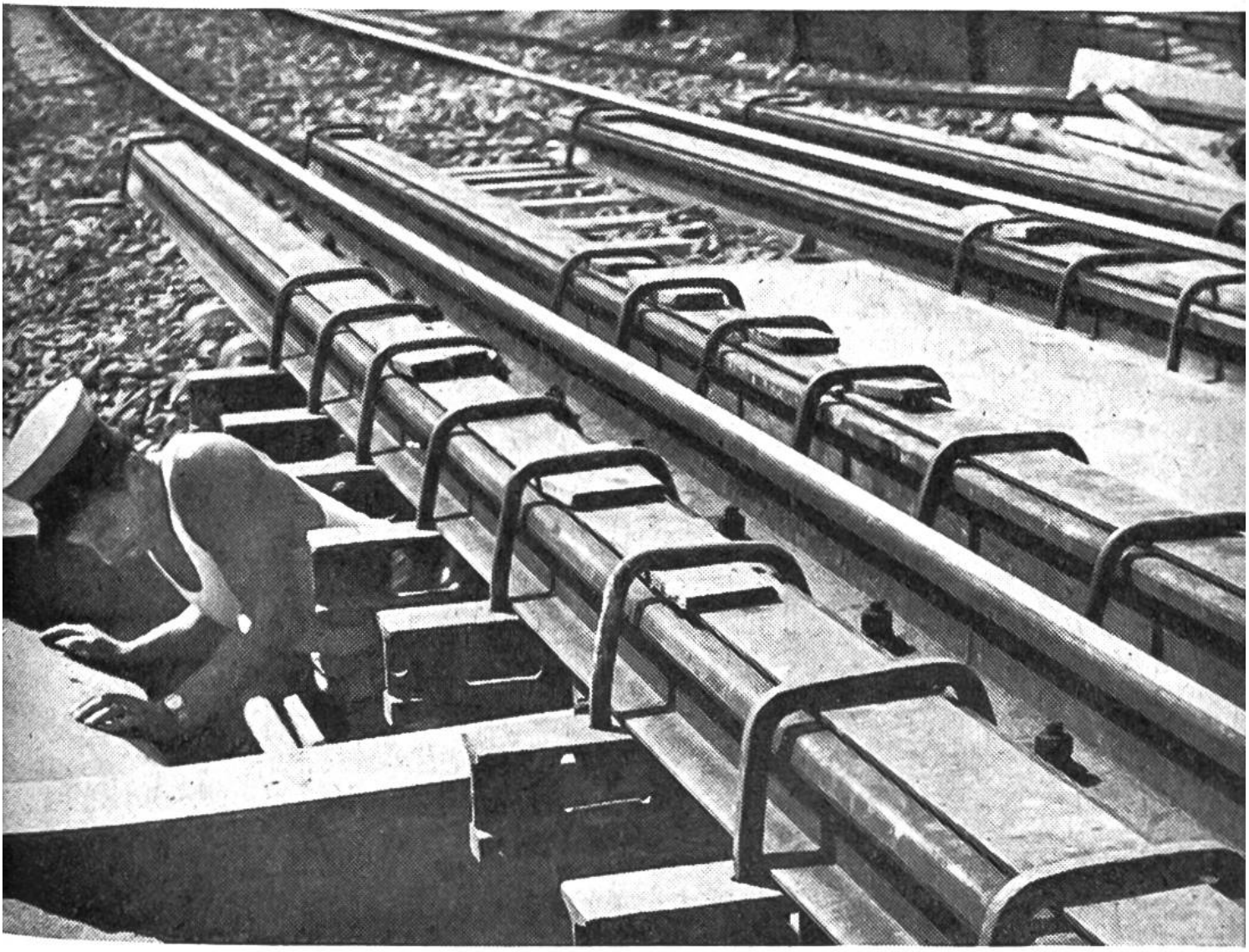
Eine Untergrundbahn am Zürichsee?

Er zählt schon beinahe zu den Sonderlingen, unser Herr Gründlich. Eigentlich sollte er «Übergründlich» heissen, so genau nimmt er alles! Doch sein Ziel ist erreicht: Er bekommt die ersehnte neue Stelle in Zürich. Aber wo wohnen? Herr Gründlich studiert eifrig die Landkarten und die Fahrpläne der Verkehrsbetriebe, und plötzlich sagt er: Männedorf am Zürichsee!
Herr Gründlich stellt fest, dass er mit den Zügen rechtzeitig zur Arbeit gelangt und auch über Mittag nach Hause fahren kann. Er findet allerdings heraus, dass die durchschnittliche Zugsgeschwindigkeit auf dieser Einspurstrecke nur um die 35 km/h beträgt. Die Personenzüge benötigen für die 36 km lange Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil in der Regel eine Fahrzeit von 59–72 Minuten, einige sogar mehr. Die Eilzüge brauchen 43–48 Minuten. Eine etwas langsame Angelegenheit, denkt Herr Gründlich.
Am Bahnhof erhält er die Auskunft, die Gestaltung des Fahrplanes für insgesamt 70–80 Züge pro Tag sei deshalb schwierig, weil sich die Züge auf dieser einspurigen Strecke ja nur auf den Stationen kreuzen können. Daher muss häufig die Ankunft des Zuges aus der Gegenrichtung abgewartet werden. Wären hingegen zwei Streckengeleise vorhanden ...
Da muss etwas geschehen, denkt Herr Gründlich, und sein Gedankengang lautet: eine Doppelspur ist notwendig, damit sich die Züge an irgendwelchen Punkten kreuzen können. Aber

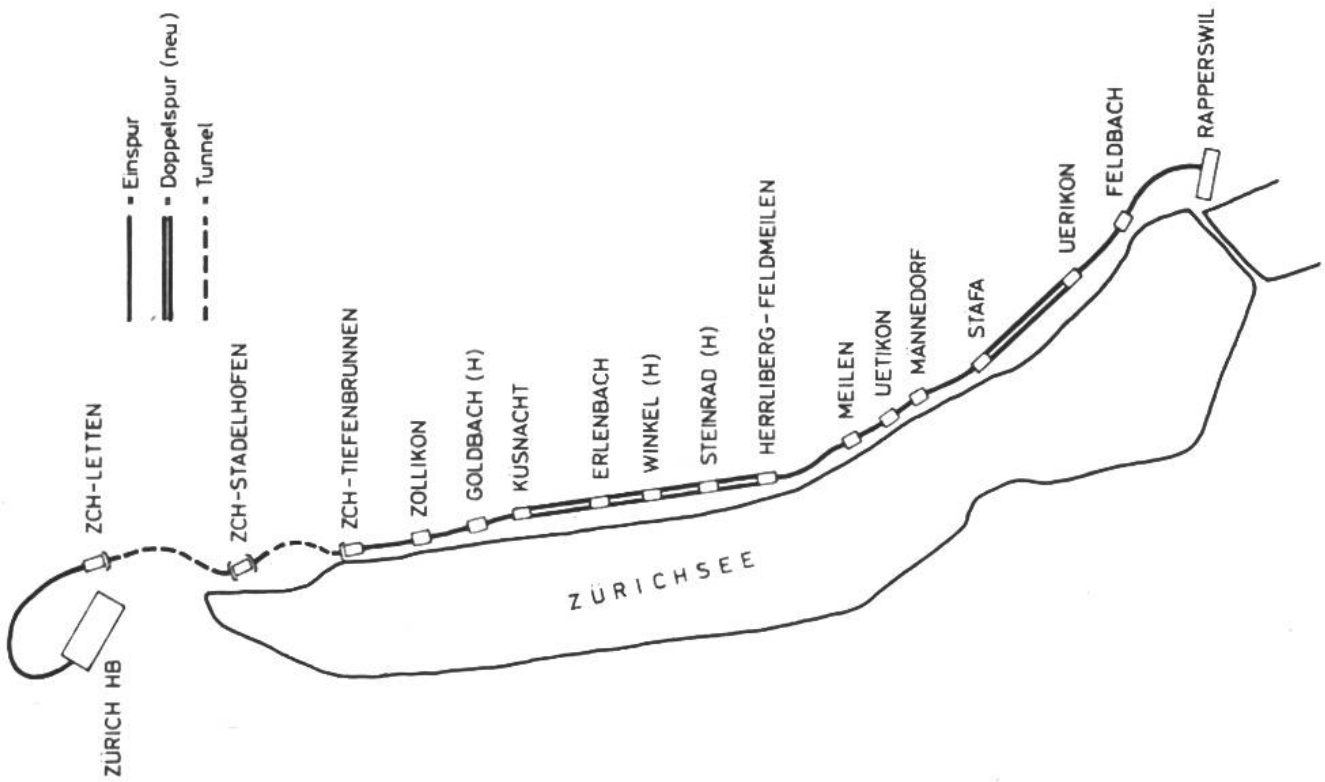


Zwischen Erlenbach und Herrliberg/Feldmeilen, an der Seehalde, wird ein Lehnenviadukt gebaut, damit ein zweites Geleise gelegt werden kann.

woher den Platz für das zweite Geleise nehmen, dort, wo sich Haus um Haus eng an die Bahnlinie schmiegt? Eine doppelspurige Untergrundbahn bauen und die heute bestehende Linie verkaufen – so sieht Herr Gründlich die Lösung. Und voller Überzeugung begibt er sich zur Kreisdirektion III der SBB in Zürich, um seinen Vorschlag an den richtigen Mann zu bringen. Der Herr Ingenieur der Bauabteilung hört aufmerksam zu. Beim Stichwort «etwas langsamer Zugsbetrieb» nickt er, aber beim Stichwort «Untergrundbahn» macht er eine sehr abweisende Handbewegung. Dann aber ist Herr Gründlich der Zuhörer.
Der vollständige Ausbau der Linie Zürich–Rapperswil auf Doppelspur würde zweifellos die Schaffung eines bedeutend besseren Fahrplanes ermöglichen, kommt aber wegen der stark fortgeschrittenen Überbauung sowie wegen der sehr hohen Baukosten nicht in Frage. Eine doppelspurige Untergrundbahn würde noch viel mehr kosten und wurde natürlich nie in Betracht gezogen. Die SBB fanden hier eine völlig neue Lösung. An deren Verwirklichung wird bereits seit Ende 1961 gearbeitet.
Die Linie Zürich–Rapperswil weist vor allem Vorortsverkehr auf, Verkehr von und nach Zürich. Daher beschlossen die SBB, den Fahrplan künftig vollständig auf diesen Vorortsverkehr auszurichten, die Zahl der Züge zu vermehren und die Zugsanschlüsse in Zürich und Rapperswil ausser acht zu lassen. Diese Linie wird gewissermassen aus dem «Fahrplannetz Schweiz»



Die Geleise werden an Schienenbündeln aufgehängt, damit darunter die Brücke erstellt werden kann. Der Zugsverkehr darf eben nicht unterbrochen werden.



herausgenommen. Sie erhält einen besonderen, einen starren Fahrplan. In Zürich wird alle 30 Minuten ein Zug in Richtung Rapperswil abfahren und in Rapperswil alle 30 Minuten ein Zug Richtung Zürich. Somit werden sich die Züge immer an der gleichen Stelle kreuzen. Und dies ist nun ausserordentlich wichtig, denn so brauchen nur kurze Streckenabschnitte auf Doppelspur ausgebaut zu werden, nämlich Küsnacht–Herrliberg/Feldmeilen (4,8 km) und Stäfa–Uerikon (2,5 km). Weil diese Gebiete stark überbaut sind und zudem an steilen Hängen liegen, sind allerdings zahlreiche Brücken, Lehnenviadukte und Stützmauern zu erstellen. Ferner werden Sicherungsanlagen modernisiert, die Lage des Geleises verbessert und mehrere Stationen mit Zwischenperrons ausgerüstet. Der dritte Kreuzungspunkt fällt auf die Station Zürich Stadelhofen, die bereits genügend Geleise aufweist.

Die Züge sollen aber nicht nur in regelmässigen und kürzeren Abständen, sondern auch schneller fahren. Daher bestellten die SBB bei den Rollmaterialfabriken 20 moderne dreiteilige Triebwagenzüge mit sehr leistungsfähigen Triebfahrzeugen. Deren Besonderheit liegt vor allem darin, dass sie sehr rasch anfahren

Verbreiterung des Viaduktes «Pfarrgasse» an der Strecke Erlenbach–Herrliberg/Feldmeilen.

und bremsen können. Die Aufenthaltszeiten auf den Stationen werden von einer Minute auf dreissig Sekunden verkürzt. Resultat: Ein derartiger neuer Triebwagenzug benötigt für die Strecke Zürich–Rapperswil bloss noch 45–50 Minuten, obschon er sämtliche Zwischenstationen bedient. Ein bemerkenswerter Fortschritt.

Der Eisenbahnbetrieb auf der Linie Zürich–Rapperswil wird somit vollständig neu gestaltet. Diese Lösung kostet natürlich sehr viel Geld: etwa 36 Millionen Franken für die Anlagen und etwa 57 Millionen Franken für die Triebwagenzüge, total also beinahe 100 Millionen Franken. Da der Kanton Zürich und die Gemeinden am rechten Zürichseeufer an der Verwirklichung dieses Projektes sehr interessiert sind, übernehmen sie einen Teil dieser Kosten. Wenn alles planmässig verläuft, wird die Umstellung des Betriebes im Jahre 1968 erfolgen können.

Herr Gründlich ist tief beeindruckt und freut sich über die kommenden Verbesserungen. Er entschliesst sich nun erst recht für Männedorf, denn damit wird er an einer Eisenbahnlinie wohnen, die in der Schweiz einzigartig dasteht. Und als der Ingenieur abschliessend bemerkt, möglicherweise werde die Eisenbahnlinie später von Zürich Stadelhofen an unter der Limmat durch unterirdisch bis zum Hauptbahnhof Zürich geführt, da denkt er: Also doch ein Stück Untergrundbahn... Hans Stricker