1236. Industriequartierbahn. A. Mit Schreiben vom 18. März 1897 übermittelte die Direktion der Industriequartier-Straßenbahn Zürich III die generellen technischen Vorlagen (Situationsplan 1 : 500, Längenprofil 1 : 2000/1 : 200, Querprofile

1:100, Oberbau und Unterbau) für die erste Sektion ihrer Linie Hauptbahnhof-Hardstraße und bis zum projektirten Depot an der Hardthurmstraße zur Genehmigung.

Mit Zuschrift vom 29. März 1897 macht dieselbe Direktion darauf aufmerksam, daß in Abänderung der Vorlage vom 17. Febr. 1897 betreffend Sihlüberbrückung, die auf dem rechten Sihlufer von der Museumstraße nach dem provisorischen Steg angenommenen Kurven von 40 und 50 m Radius in dem unterm 18. März eingereichten Situationsplan mit je 60 m Radius eingezeichnet seien.

B. Der Stadtrat Zürich knüpft laut seiner Vernehmlassung vom 28. April 1897 an die ihm ebenfalls zustehende Genehmigung eine Reihe von Vorbehalten, welche, da es sich um eine ganz auf Stadtgebiet gelegene Bahn handelt und allgemeine Interessen nicht verletzt werden, den Kanton wenig oder gar nicht berühren.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Der Planvorlage ist folgendes zu entnehmen:

Trace. Die Bahn beginnt am Bahnhofquai und zieht sich von da durch die Museumstraße über die Sihl nach dem Sihlquai, von da durch die Limmat- und Hardthurmstraße bis zum sog. Hard, resp. bis zirka 100 m unterhalb der Einmündung der Hardstraße in die Hardthurmstraße. Die Gesamtlänge beträgt 2,375 km.

Krümmungsverhältnisse. Der kleinste vorkommende Kurvenradius beträgt 18 m. Die Weichenausrundungen erhalten im Minimum 15 m Radius.

Steigungsverhältnisse. Das größte Gefäll beträgt blos 1,1 % auf eine Strecke von zirka 100 m.

Geleiseanlage. Spurweite 1 m. Eingeleisig angelegt mit fünf Ausweichstellen von je 100 m Länge.

Geleisematerial. Rillenschienen, Profil Phönix 14 b, mit vier Spurhaltern auf 10 m Schienenlänge, Gewicht der Schienen 42,89 kg pro Meter und des kompleten Geleises 93,92 kg pro Meter.

Querprofil. Die Geleiseaxe liegt vom Bahnhof aus bis zum Uebergang über die Sihl auf der rechten Seite der Straße. Der minimale Abstand vom Trottoirrand ist aus den Plänen nicht genau ersichtlich, dürfte aber 1,50 m betragen. Auf der übrigen Strecke, also von hm 4 + 60 bis hm 23 + 75 liegt die Axe in der Straßenmitte. Der Axabstand bei den Ausweichstellen beträgt 2,50 m. Die Schienen ruhen zunächst auf einer 12 cm dicken Kiesschicht, mit darunter gelegtem Steinbett von 18 cm Stärke und 0,50 m Breite.

Die jetzige Vorlage von hm 22 bis 23 + 75 kann, da die Straße noch nicht erstellt ist, blos als Provisorium genehmigt werden. Ueber die definitive Anlage ist eine Spezialvorlage einzureichen.

Im Uebrigen gibt die Vorlage hierorts zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Den von der Direktion der elektrischen Industriequartier-Straßenbahn vorgelegten Plänen als:

a) Situationsplan,
b) Längenprofil,
c) Querprofile (charakteristische),
d) Unterbau mit Schienenprofil

für die erste Sektion ihrer Linie Hauptbahnhof bis Hardstraße und bis zum projektirten Depot an der Hardthurmstraße wird die Genehmigung erteilt, in der Meinung, daß mit Bezug auf die Strecke hm 22 bis hm 23 + 75 die Genehmigung des Situationsplanes und Längenprofils nur eine provisorische sei und die Bahngesellschaft verpflichtet sei, nach Erstellung der betreffenden Straße die Bahn in ihren Kosten den neuen Verhältnissen anzupassen. Ueber die definitive Anlage sind Spezialpläne vorzulegen.

II. An das schweiz. Eisenbahndepartement in Bern wird geschrieben:

Unter Bezugnahme auf Ihre Zuschrift No. 10,135 vom 5. Juni 1897 beehren wir uns, Ihnen mitzuteilen, daß wir mit Beschluß vom heutigen Datum folgende Projektpläne der Industriequartier-Straßenbahn (Bahnhof-Zürich-Hardthurm) genehmigt haben.

1. Situationsplan } (für die Strecke Hauptbahnhof bis Depot
2. Längenprofil } an der Hardthurmstraße).
3. Charakteristische Querprofile.
4. Unterbau (Unterkettung und Chaussirung mit Rillenschienenprofil).

Die Genehmigung des Situationsplanes und Längenprofils ist mit Bezug auf die Strecke hm 22 bis 23,75 nur eine provisorische, da die Straße auf dieser Strecke noch nicht erstellt ist.

Hinsichtlich der Vorbehalte und Bedingungen, welche der Stadtrat Zürich an die Genehmigung geknüpft hat, erlauben wir uns, auf beigelegten Beschluß desselben zu verweisen.

III. Mitteilung an die Direktion der Industriequartier-Straßenbahn (Bahnhof Zürich-Hardthurm), an den Stadtrat Zürich, an Herrn Kontrolingenieur Glauser und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.