

**1146. Strassenbahn Zürich - Höngg.** A. Mit Zuschrift vom 18. Juni 1901 übersendet der Verwaltungsrat der Straßenbahn Zürich-Höngg das Projekt der Verlegung der Geleise auf die neue Wipfingerbrücke und für die Umgestaltung der Zufahrten zu dieser Brücke.

Dazu werden folgende Bemerkungen gemacht:

„Im Plan ist das neue Geleise rot, der Fahrdrabt rot punktirt, das neue Tragwerk blau und das alte Tragwerk blau punktirt eingezeichnet. Das alte Geleise A C C<sub>1</sub> und B C, im Plan schwarz eingezeichnet, nebst den Anschlüssen wird vollständig herausgenommen, und soll, soweit brauchbar, wieder verwendet werden. Das neue Geleise soll das Industriebahngeleise nicht mehr kreuzen, jedoch so nahe als möglich an dasselbe herangeführt werden, damit die Passagiere, welche umsteigen, nicht weit zu gehen brauchen. Von einem Anschluß des Hauptgeleises unserer Linie an das Geleise der Industriequartier-Straßenbahn, wie solches im Plan bei A rot punktirt ist, haben wir mit Rücksicht darauf, daß seit der Trennung des Betriebes keine durchgehenden Wagen mehr verkehren, vollständig Umgang genommen in der Meinung, daß derselbe jederzeit, wenn andere Verhältnisse eintreten sollten, ausgeführt werden könnte. Sämtliche bei der Geleiseverlegung und Abänderung des Tragwerkes zur Verwendung kommenden neuen Materialien werden genau nach den früher eingereichten Plänen und in gleicher Qualität ausgeführt.“

Der Stadtrat Zürich, welchem die Petenten das vorliegende Projekt ebenfalls zur Genehmigung eingereicht haben, teilt mit Schreiben vom 3. Juli 1901 mit, daß er dasselbe unter folgenden Bedingungen genehmigt habe:

a) die Tragmasten auf dem linken Ufer sollen gemäß der im Plan gemachten grünen Einzeichnung in die Baumreihe versetzt werden;

b) um zu ermöglichen, daß in Ausnahmefällen Wagen der Straßenbahn Zürich-Höngg auf das Geleise der Industriequartier-Straßenbahn übergehen können, soll wenigstens eine der projektirten Verbindungsweichen sofort eingelegt werden.

Die Baudirektion berichtet:

Da die alte Wipfingerbrücke bekanntlich sehr schmal und von ungenügender Tragfähigkeit war, wurde die Straßenbahngesellschaft bei der ersten Anlage genötigt, eine provisorische besondere Brücke für ihr Geleise über die Limmat zu erstellen. Nun der Bau der neuen städtischen Brücke vollendet ist, handelt es sich darum, dieses Provisorium wieder zu beseitigen und dem Tramgeleise seine definitive Lage zu geben, was durch die Vorlage in richtiger Weise geschieht. Das Projekt gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß und kann unter den vom Stadtrat Zürich aufgestellten berechtigten Bedingungen, sowie einer solchen betreffend Wiederinstandstellung des frühern Zustandes an Stelle der Trambrücke genehmigt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Das Projekt der Straßenbahn Zürich-Höngg betreffend Verlegung ihres Geleises auf die neue Wipfingerbrücke und in der anstoßenden Hardstraße wird genehmigt unter obigen vom Stadtrat aufgestellten und folgender weiterer Bedingung:

Nach Entfernung des alten provisorischen Geleises und Abbruch der provisorischen Brücke sind die Ufermauern wieder beidseitig intakt zu stellen und mit sicherem Geländer zu versehen; ferner ist das Flußbett von Pfählen zc. gründlich zu säubern.

II. Mitteilung an den Verwaltungsrat der Straßenbahn Zürich-Höngg, an den technischen Direktor des Eisenbahndepartementes in Bern, an Herrn Kontrollingenieur Glauser, an den Stadtrat Zürich und an die Baudirektion.