

### Die Geschichte der Zürichbergbahn, besser bekannt als „Polybähnli“

Das Polybähnli, untrennbar mit der Stadt Zürich verbunden, spiegelt in ihrer mehr als hundertjährigen Geschichte gleichzeitig die rasend schnelle Entwicklung dieses Zeitraums wider.

Mit der Eröffnung der ersten Bahnlinie in der Schweiz im Jahre 1847

(von Zürich nach Baden) breitete sich in der Eidgenossenschaft schnell das Eisenbahnfieber aus. Im ganzen Land entstanden Eisenbahnen, und in der Stadt Zürich staunten die Bewohner und Besucher über das Rösslitram, wenig später dann über die erste elektrische Straßenbahn (1894). Bald strebte man auch unternehmungslustig in die Höhe. So wurde die im Mai 1875 fertiggestellte Üetlibergbahn nicht ohne Grund als ein technisches Wunder betrachtet.

Viel bescheidener waren die Bahnen, die schrittweise den Zürichberg erschlossen. Dazu gehörte das 1889 erstellte Polybähnli, das vor allem der Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Polytechnikum diente, das stolz als Symbol für das noch junge Vertrauen in Bildung und Forschung auf die Stadt herabsah.

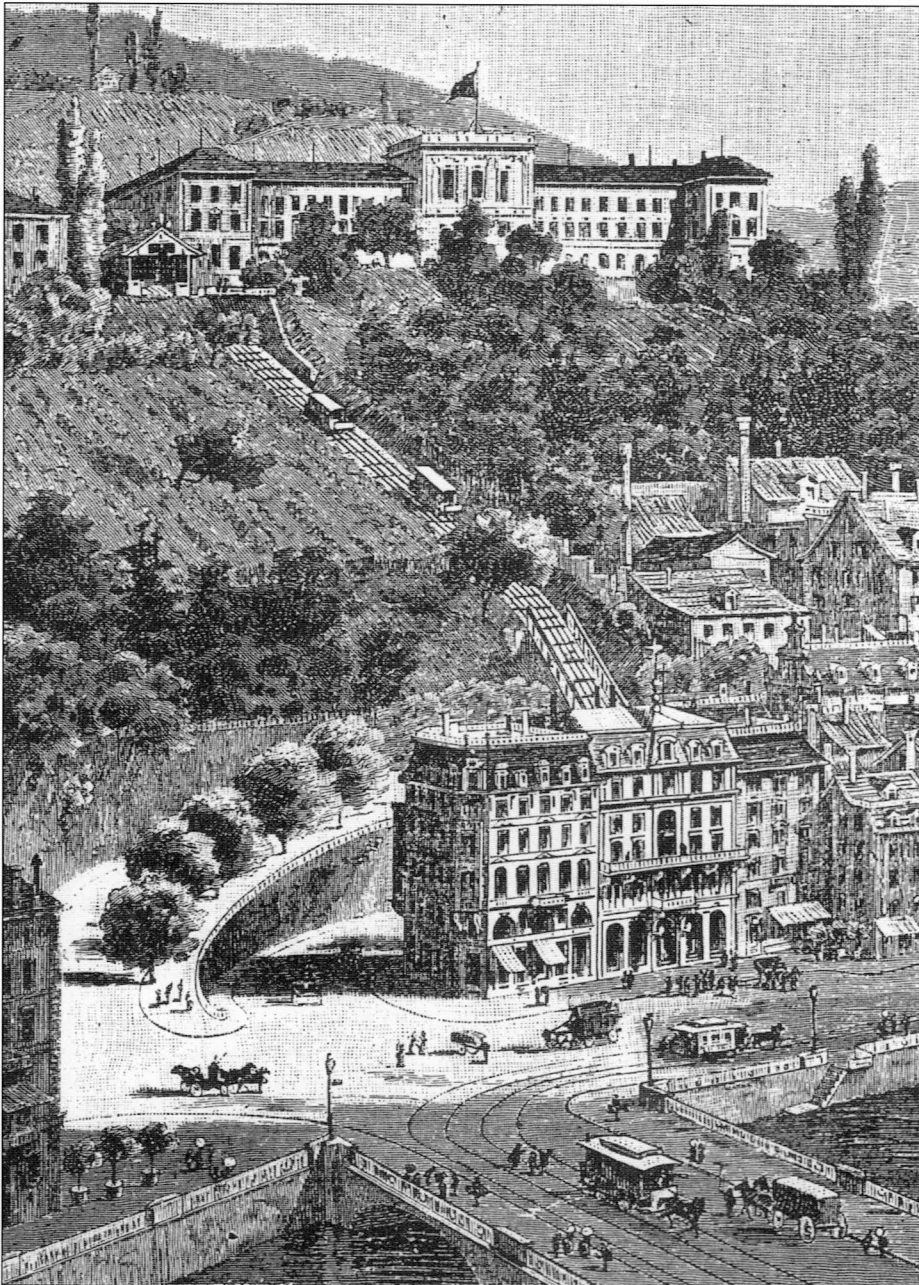
### Mißliche Verkehrsverhältnisse

Seit der von Privaten organisierten Landesausstellung 1883 auf dem Platzspitz war Zürich durchaus bereit, seine Verkehrssituation zu verbessern. Eines des ersten Hotelplakate, das über eine vergrößerte Speisekarte hinausging und großstädtisches Ambiente präsentierte, war das Hotel Central „en face des Bahnhofes“. Es war auf der Landesausstellung eröffnet worden und gab später dem Platz am rechtsufrigen Kopf der Bahnhofbrücke seinen Namen. Hier am unteren Ende des eben verbreiterten Limmatquais war ein richtiger Verkehrsknotenpunkt vorgesehen, mit Droschken, Pferdebahn und kleinen Limmatschiffen.

Es war vor allem Luzern, das Zürich als Fremdenplatz den Rang ablief. Die geschichtsträchtige Reusstadt lag näher bei den Alpen, und ihr Angebot an Bergbahnen übertraf alles in der Welt. Wenn Zürich jetzt nicht aufholte, war der Zug abgefahren. Aber dazu bedurfte es immer wieder privater Initiative, auf kostspielige Experimente ließ sich der Stadtrat nur gezwungenermaßen ein, ausgenommen, die Zürcher protestierten selber über ihre mißlichen Verkehrsverhältnisse. „Weder durch die Stadt, noch in deren Umgebung vermag uns ein Transportmittel zu führen, das der Entwicklung in anderen Städten entspricht!“ hieß es im „Zürcher Kalender“.

### Jahre der Vorbereitung

Als nächstgelegenes Spaziergängerparadies bot sich nach dem Erfolg der Üetlibergbahn der Zürichberg an. Schließlich waren es die beiden Ingenieure und Besitzer einer Zementsteinfabrik, H.A. Ruge



Central, Polybahn und ETH vor der Jahrhundertwende. Auf der Bahnhofbrücke und dem Limmatquai verkehrt noch das Rösslitram (Holzstich eines unbekanntes Künstlers, Zentralbibliothek Zürich)

und E. Stauder, die mit der Idee einer Drahtseilbahn auf den Zürichberg an die Öffentlichkeit gelangten. Und sie hatten ein gutes Druckmittel in der Hand: Beim Bau des 1864 eingeweihten eidgenössischen Polytechnikums war die Stadt dem Bundesrat gegenüber die Verpflichtung eingegangen, „einen leichteren Zugang von der Stadt zum Polytechnikum hinauf herzustellen.“ Und dabei sollte es nicht bleiben, die Bahn sollte in einer zweiten Bauetappe an Kantonsspital vorbei bis zum Vorderberg in Fluntern verlängert werden.

An Sylvester 1885 reichten die beiden Ingenieure ein Konzessionsgesuch ein, das am 1. 7. 1886 durch Bundesbeschluss grundsätzlich genehmigt wurde und Anfang Dezember zur Gründung der „Zürichbergbahn-Gesellschaft ZBG“ führte. Das Gründungskapital belief sich auf Fr. 250 000, eingeteilt in 500 Namenaktien über nom. Fr. 500.-. Die Gründeraktien tragen das Ausgabedatum 15. Februar 1888. Die ersten Projekte sahen die Talstation direkt am Central in der



Zürichbergbahn-Gesellschaft (Strecke Zürich-Polytechnikum), Gründeraktie Nr. 86 vom 15. Februar 1888 über Fr. 500.-. Die Auflage betrug 500 Exemplare. Unterschrieben sind die Gründeraktien von C. Fierz-Landis und E. Stauder.

Verlängerung der Bahnhofbrücke vor, doch der Stadtrat wollte sich die geplante Fortsetzung der Zähringerstrasse in Richtung

Weinbergstrasse nicht verbauen lassen. Eine neue, überraschende Planvariante umfaßte die Überbrückung des Hirschengrabens,

#### ANKAUF

Wir arbeiten seit fast 20 Jahren nicht nur mit MÜNZEN, sondern auch mit

### Historischen Wertpapieren und Banknoten

Für unsere nächste Auktion suchen wir sehr gute Einzelstücke oder gepflegte Sammlungen. Sie werden von uns verlässlich und persönlich betreut.

**MANFRED WEYWODA**

Köllnerhofgasse 1 - A-1010 WIEN

TEL 0043/1/51 20 130 - FAX 0043/1/51 23 377

Mo.-Fr. 10.00-17.30 Uhr und nach Vereinbarung

#### TAUSCH

#### VERKAUF

#### AUKTIONEN

## IV. HAMBURGER AUKTION

### \*\*\* Sammlervortrag - Auktion - Basar \*\*\*

Am 6. September 1997 im Schulauer Fährhaus incl. Vortrag über den Bau des Panama-Kanals

**Reservieren Sie sich bereits jetzt Ihren Auktionskatalog**

Unsere Vorteile, von denen Sie profitieren:

- \* Abrechnung für Bieter und und Einlieferer direkt nach der Auktion
- \* niedrige Preisansätze \* lediglich 10% Provision

**Michael Weingarten**

Anna-Seghers-Str. 17, D-25524 Itzehoe, Tel. 04821/86858

## TOP-ANGEBOT

### The Michigan Central Railroad Company

Die 1973 reorganisierte und seit 1978 mit der „Penn Central“ fusionierte **Michigan Central** wurde bereits 1846 gegründet.

1881 begab das Unternehmen eine 50 Jahre lang laufende, mit 5% verzinste Anleihe.

Diese Anleihen wurden zum Teil von CORNELIUS VANDERBILT jun. (1843-1899), einem Sohn von „William H. Vanderbilt“, original unterschrieben.

#### Unser Angebot heute:

THE MICHIGAN CENTRAL RAILROAD COMPANY

5% S-Bond von 1881 mit der

Originalunterschrift von Cornelius Vanderbilt jun.!

**Preis DM 690,-**

*Gerne senden wir Ihnen auch unverbindlich unser aktuelles Angebot zu. Rufen Sie uns einfach, schreiben oder faxen Sie uns.*

**SHP GmbH**

Benrodestraße 127 • 40597 Düsseldorf

Telefon 02 11 / 7 18 70 85 • Fax 02 11 / 7 18 70 95



Diese Postkarte aus den zwanziger Jahren zeigt die „Drahtseilbahn zum Polytechnikum“.

was zu einer Protestversammlung der Anwohnerschaft führte, „da sie fürchtet, die Aussicht ins Grüne zu verlieren.“ Ein „Holzmodell an Ort und Stelle“ und eine Entschädigung von Fr. 6000.- an die Reklamanten brachte die Sache schließlich ins Rollen.

### Baubeginn

Im Februar 1888 begann der Bau mit dem Abbruch des Restaurants „Limmatbrücke“ und der Erstellung des Bahnneubaus. Die Bergstation wurde in gemütlichem Alpengasthausstil mit frühen Jugendstilmotiven erbaut. Dies sollte etwas Alpenromantik vermitteln, obwohl man sich nur 41 m über der Talstation befand. Am 12. September wurden die beiden roten Wagen der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur auf die Schiene gehoben. Doch bis zur Inbetriebnahme dauerte es noch ein Vierteljahr. Am bitterkalten 8. Januar 1889 war es dann soweit!

### Eröffnung am 8. Januar 1889

„Das grosse Ereignis ist geschehen, die Zürichbergbahn ist in Betrieb, wenigstens der untere Teil bis zu den Hochschulen“, frohlockte der Berichterstatter der Neuen Zürcher Zeitung; „schon der Eröffnungstag brachte einen nicht enden wollenden Sturm von Neugierigen, die hinauf- und hinunterfahren wollten und dafür ihren Obulus (10 Cts. pro Fahrt) entrichteten.“

Die Bahn bietet nun Gelegenheit, „im Sommer der Hitze der Stadt zu entfliehen, im Winter das Glatteis zu meiden.“

### Erfolgreicher Start

Die Bahn florierte vom ersten Tag an, vor allem als lokales Transportmittel; denn die Verlängerung der Strecke blieb auf dem Papier. Doch der großartige Ausblick von der Polyterrasse auf die Dächer und die Türme der Stadt wurde nun zu einer Sehenswürdigkeit mit Baecker-Sternen. Eine Seilbahnfahrt hinauf zur Terrasse gehörte zu den kleinen Sonntagsvergnügen der

Stadtzürcher. Durch die Eingemeindung von 1893 sah sich die Stadt gezwungen, auch die hochgelegenen neuen Stadtteile wie Fluntern und Oberstrass mit der Tramway zu erschließen, und dies überstieg die Kräfte einer Pferdebahn. Die Lösung für den Zürichberghang brachte die elektrische Traktion der vorerst privaten „Zentralen Zürichbergbahn“. Im Frühling 1895 erreichte sie vom Bellevue aus die Kirche Fluntern, im Herbst das Polytechnikum mit Weiterführung bis ins Rigiviertel, wo bereits eine neue Drahtseilbahn auf den Zürichberg geplant wurde. Damit erlagen die überrissenen Ausbaupläne der Polybahn der elektrischen Konkurrenz. Aufgeben oder weiterfahren – in eine ungewisse Zukunft?

### Elektrischer Antrieb

1897 wurde auch die Zürichbergbahn, wie das heutige Polybähnchen noch immer hieß, vom Wasserbetrieb – oben voller, unten leerer 5000-Liter-Tank – auf Elektrisch umgebaut. Die Frequenz stieg von Jahr zu Jahr und erreichte 1923 erstmals die Millionengrenze. 1950 kaufte die Löwenbräu AG die Liegenschaft der Talstation und wurde zur Hauptaktionärin der Bahn.

### Sinkendes Fahrgastaufkommen

Doch der beginnende Autoboom senkte die Passagierzahl auf die



Festlich geschmückt wurde die Polybahn nach der Übernahme durch die Schweizerische Bankgesellschaft zur Renovation geschickt.



Am Central, einst Eingang zur City, staut sich der Verkehr. Auch die Architektur hat sich gewandelt. Geblieben ist das Polybähnchen, das unbehelligt von Stau und Engpässen zur ETH hinaufpendelt.

Hälfte. 1974 wurden mit 450 000 Personen nur noch so viele Fahrgäste gezählt wie im ersten Betriebsjahr 1889. Obwohl nur noch die nötigsten Revisionsarbeiten vorgenommen wurden, überstieg der Aufwand die Einnahmen. Am 30. Juni 1976 lief zudem die Konzession ab. Sollte das schöne, schiefe Bähnchen, das seit der Zeit der Eisenbahnpioniere aus dem Dickicht der Stadt hinauf zu den luftigen Höhen der Wissenschaft geführt

hatte, nun seine letzte Fahrt antreten und dann zum alten Eisen geworfen werden?

### **Rettung und Wiederaufstieg**

Es war vor allem die Presse, die sich jetzt für das nostalgische Bähnchen einsetzte: „Das Polybähnchen darf nicht sterben!“ – „Ungewisse Zukunft für Zürichs älteste Seilbahn“ – „Ernste Gefahr für das 87 Jahre alte Polybähnchen“ lauteten die Schlagzeilen. Doch niemand zeigte mehr große Lust, das defizitäre Kuriosum weiterzuführen. Die Tage von Zürichs ältester und kürzester Seilbahn waren gezählt.

Die glückliche Geschichte seiner Rettung klingt wie ein Märchen. An der ETH bildete sich spontan ein „Verein pro Polybahn“, auch der Heimatschutz setzte sich ein. Aber keiner der verschiedenen Sanierungsvorschläge vermochte die grundsätzlichen Probleme, namentlich das Finanzielle, zu lösen. Ende Januar 1976, zu einem Zeit-

punkt, als das traurige Schicksal des Bähnchens bereits besiegelt war, entschloß sich die Schweizerische Bankgesellschaft, für Fr. 80 000 die Bahngesellschaft zu erwerben und eine eigene Gesellschaft, die „SBG-Polybahn AG“ zu gründen. Mit einem weiteren Aufwand von Fr. 85 000 wurden in nur zwölf Wochen die ganze Bahnanlage saniert und die beiden Wagen vollständig renoviert, um die Konzession für weitere zwanzig Jahre erhalten zu können. Gegen eine jährliche Pauschale übernahmen die VBZ die Aufsicht und die technische Leitung der Bahn. Am 2. Oktober 1976 nahm der einstige „Schüttelbecher“ als Polybahn mit einem ausgelassenen Volksfest den Betrieb wieder auf, in neuem Glanz, sanfter und ruhiger als je zuvor. Die Frequenz stieg seither von Jahr zu Jahr. Die Polybahn ist wieder zu einer Attraktion geworden. 1989 zum Beispiel wurde mit der bisherigen Spitze von 1,5 Mio Fahrgästen gerechnet.



Zehneinhalb Stunden dauerte damals ein Arbeitstag für das Bahnpersonal.