

«Wägeli», die die Kondukteure ersetzten

Akuter Personalmangel zwang die VBZ in den 1960er Jahren zu einer umfassenden Reorganisation. Sie gipfelte in der Abschaffung einer ganzen Personalkategorie. Die Kondukteure (ab 1962 auch Billeteusen) bei Tram und Bus starben langsam aus¹ und standen sie nicht mehr für den Fahrkartenverkauf zur Verfügung. Für Einzelbillette stellte man an den Haltestellen Billettautomaten auf, für den Verkauf der Abonnemente musste eine neue Lösung gefunden werden.

Mobile Wagen

Im Juli 1963 beschloss die Strassenbahnkommission die Beschaffung von 10 Verkaufswagen für 79 000 Franken. Bestellt wurden die Wagen beim Schweizer Generalvertreter² des deutschen Fahrzeugherstellers «Westfalia». Die Wagen wurden auf den wichtigsten Plätzen aufgestellt³ und am 23. September 1963 in Betrieb genommen. Die Öffnungszeiten der «Kioskwagen» variierten im Laufe der Jahre, zu Beginn waren manche nur stundenweise geöffnet und an gewissen Wochentagen ganz geschlossen.

Die Wagen waren ursprünglich im gewohnten blau-weissen VBZ-Farbkleid mit Silberleu gehalten. 1990 erhielten sie ein neues Design: weisse Grundfarbe, blaue schräge Balken und mit grossen schwarzen Buchstaben die Aufschrift «Hier Tickets.» Innen enthielten sie zwei Arbeitsplätze, gemütlich, aber spartanisch eingerichtet. Es wurde zwar eine elektrische Zuleitung gelegt und ein Telefon installiert, doch fehlte eine Gelegenheit zum Händewaschen.

Sortiment

Neben den gelben und violetten Mehrfahrten-Abonnemente⁴ waren es zunächst in erster Linie die Wochenabonnemente, damals die gängigste Abonnementsform, die hier ausgegeben wurden. Die Wochenkarten bestanden aus einer Grundkarte mit Foto, auf die jede Woche die Marke mit der entsprechenden Wochennummer aufgeklebt wurde; es gab verschiedene Varianten: mit 5-, 6- oder 7-tägiger sowie beschränkter und unbeschränkter Gültigkeit. Diese Sichtkarten ersetzten die zuvor üblichen Wochenknipskarten⁵.

1985 wurde die «Regenbogenkarte» eingeführt, ein preisgünstiges, übertragbares und unbeschränkt gültiges Monatsabonnement. Der Fahrausweis wurde ein voller Erfolg. Nun wurde das Monatsabonnement zur bei den Pendlern vorherrschenden Abonnementsart.

Einen Quantensprung ergab sich Ende Mai 1990 mit der Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV). Die Wägeli erhielten Elektronische Schaltergeräte (ESG), mit denen sämtliche Fahrausweise für das gesamte Verbundgebiet ausgedruckt werden konnten. Für das Personal war es eine gewaltige Herausforderung. Es musste sich mit dem geänderten und erweiterten Fahrausweissortiment befassen, sich an Computertastatur und Bildschirm gewöhnen und sich mit dem gesteigerten Beratungsbedürfnis der Kunden auseinandersetzen.

Personal

In der Anfangszeit halfen pensionierte VBZler den Ansturm zu bewältigen, danach waren es fast ausnahmslos Frauen, die hier arbeiteten – die «Wägelifrauen». Vereinzelt handelte es sich um

ehemalige Billeteusen, in der überwiegenden Mehrzahl jedoch um Teilzeitangestellte. Angesichts der überall herrschenden Personalnot zielte man bei der Rekrutierung in erster Linie auf Hausfrauen, die an einer stundenweisen Beschäftigung interessiert waren.

Während es um das Wochenende (später um das Monatsende) viel zu tun gab, ging es in der übrigen Zeit eher ruhig zu und her. Legendar sind die strickenden Wägelifrauen, die stets ihre Lismete dabei hatten, um damit die Wartezeit auf den nächsten Kunden zu überbrücken. Da ab 1990 die Monatsabonnemente nicht mehr an den Kalendermonat gebunden waren, verteilte sich die Arbeitslast gleichmässiger über das Jahr und es gab kaum mehr flaue Zeiten.



Nach und nach verschwanden die Wägel; entweder wurden sie durch Container ersetzt, in einen Gebäudeteil der Haltestelleninfrastruktur integriert⁶ oder der Verkaufspunkt wurde aufgehoben. Das letzte Wägel stand am Limmatplatz; es wurde im Dezember 2001 durch eine moderne Verkaufskabine ersetzt⁷.

Das letzte Wägel am Limmatplatz im Design von 1990 (Aufnahme vom Juli 2001, Bild VBZ).

¹ Die sukzessive Einführung der Fahrgast-Selbstbedienung begann 1963 mit unbemannten Anhängewagen in den Tramzügen. Ab 1966 wurden die Autobus- und Trolleybuslinien auf kondukteurlosen Betrieb umgestellt, ab 1969 auch die Tramlinien. Mit dem Ausscheiden der alten Zweiachser auf der Linie 6 im Jahr 1972 fand die Umstellung ihren Abschluss.

² Emil Koller in Niederwil bei Gossau SG

³ Aufgrund dürrtiger Aktenlage kann ihre Platzierung nicht hundertprozentig eruiert werden. In einem Prospekt von 1963 werden erwähnt: Bahnhofplatz, Bahnhofquai, Bellevue, Paradeplatz, Goldbrunnenplatz, Albisriederplatz, Escher-Wyss-Platz, Irchel, Bucheggplatz, Sternen Oerlikon und Schlieren. Das wären aber 11 Standorte (bei 10 Wagen). Später kamen hinzu: Central, Seebach und Limmatplatz.

⁴ Neben den gelben (Kurzstrecke) und violetten (Stadtnetz) gab es bis 1965 auch noch die grünen Mehrfahrtenkarten für Mittelstrecken (4 bis 5 Teilstrecken).

⁵ Die Wochenkarten wurden durch die Kondukteure verkauft; es gab sie für 1 oder 2 tägliche Hin- und Rückfahrten; sie waren nur zu bestimmten Stunden in den Hauptverkehrszeiten gültig und wurden bei jeder Fahrt durch den Kondukteur gelocht.

⁶ Ab 1988 teilweise als «Ticketeria» (Merkmal: offene Schalter)

⁷ Ende 2012 wurde die Verkaufsstelle Limmatplatz ganz geschlossen.