

Archivbilder des Quartals



Trouvailles aus unserem Archiv

Unser Archivar, Bruno Gisler, präsentiert einmal pro Quartal ein oder mehrere Bilder aus unserem umfangreichen Archiv. Dazu verfasst er jeweils spannende Texte.

- 2026/3-4 Weichen
- 2026/2 Die Ära Regenbogen
- 2026/1 Haltekanten
- 2025/4 Trolleybusquartier Witikon
- 2025/3 Besuch aus London
- 2025/2 Tram Uetliberg
- 2025/1 Linie 12 – die Hardturm-Linie
- 2024/4 Türe 1 – Die Sache mit dem Vorneinsteigen
- 2024/3 1918
- 2024/2 Doppeltraktionen
- 2024/1 Die Nummerierung des Personals
- 2023/4 Das mysteriöse Auge
- 2023/3 Abstellgleis beim Zoo
- 2023/2 Verlassen aussehender Tramwagen
- 2023/1 Strommangel
- 2022/4 Verschwundene Berufe – Dienstplan 1889

Weichen



Heute zählt man auf dem VBZ-Schienennetz 529 Tramweichen, 318 auf der Strecke, 211 auf den Betriebshöfen. Weichen mit elektromagnetischem Antrieb gibt es insgesamt 271.

Rösslitrām: 2 Linien, 72 Weichen

Weichen			
Normalweichen	st. Kegelstiele	Stiel	59
Zungenweichen			13

Bereits das 1882 eröffnete Rösslitrām hatte jede Menge Weichen. Weil die Strecke einspurig angelegt war, mussten für das Kreuzen der Kurse im 6-Minuten-Betrieb zahlreiche Ausweichstellen angelegt werden. Das Inventar im ersten Betriebsjahr verzeichnete 59 «Normalweichen» und 13 «Zungenweichen». Die «Normalweichen» kamen auf den Ausweichstellen zur Anwendung. Sie hatten keine stellbaren Zungen, sondern waren so konstruiert, dass die Wagen immer von selbst in das jeweils rechte Gleis rollten. Damit dies zuverlässig geschah, befand sich der rechte Strang auf beiden Seiten in der Geraden und vor der Weiche war immer ein gerades Gleisstück angeordnet. Dadurch erhielten die

Ausweichen eine eigenartige Form. Um wieder die ursprüngliche Richtung zu erreichen, erhielten sie eine «Konterkurve». Die aus heutiger Sicht primitiven Weichen funktionierten einwandfrei und kamen auch auf den Ausweichstellen der ersten elektrischen Tramstrecken zur Anwendung.



Weichen mit stellbaren Zungen gab es auch einige, an den Zufahrten zu den Abstellgleisen und Depots und am Paradeplatz, wo sich die beiden Linien kreuzten. Im Verlaufe der Jahre wurden mehr und mehr benachbarte Ausweichstellen miteinander verbunden, so dass Doppelspurinseln entstanden und demzufolge die Zahl der Weichen kontinuierlich abnahm.

Berufsstand Weichensteller

	Ständige Arbeiter mit Monatslohn		Vorläufig im Tagelohn angestellte Arbeiter		Bezahlte Löhne			
					Monatslohn		Tagelohn	
	1908	1909	1908	1909	ab 1. Jan. 1909	ab 1. Jan. 1910	ab 1. Jan. 1909	ab 1. Jan. 1910
Wagenführer	160	175	28	15	170—205	170—205	5.50*	5.50*
Kondukteure	162	175	26	15	155—190	155—190	5.—*	5.—*
Spurreiniger u. Weichensteller	21	21	11	15	155—165	160—165	5.—5.20*	5.—5.50*

Mit dem elektrischen Tram wurde die Doppelspur zum Standard und Ausweichstellen erübrigten sich. Dafür wuchs das Netz und mit ihm auch die Anzahl der Verzweigungen. Nachdem schon in der Rösslitrām-Ära am Paradeplatz ein Weichensteller tätig war, kamen nun auch am Hauptbahnhof, Central, Bellevue und an der Sihlbrücke Weichensteller zum Einsatz. In ihren dreiteiligen, 10-stündigen Diensten taten sie nichts anderes, als die Weichen für die nächsten Kurse umzulegen, im dichten Fuhrwerkverkehr eine nicht ungefährliche Arbeit. An allen an-

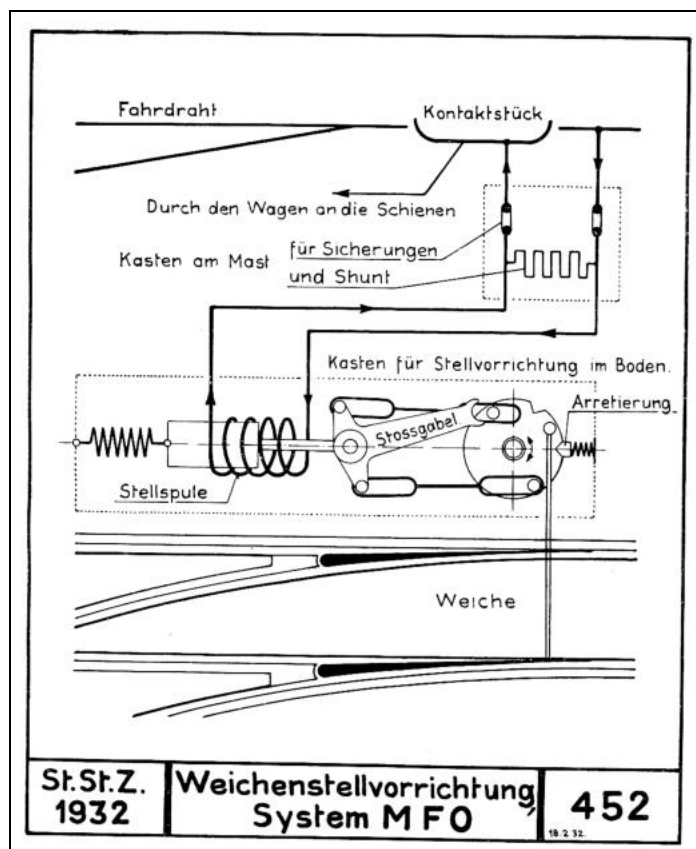
deren Verzweigungen (etwa am Kunsthaus) mussten die Kondukteure das Stellen der Weichen besorgen.

1909: Weichen werden elektrisch gestellt

Nach einem erfolgreichen Versuch 1909 an drei Weichen, wurden ab 1910 alle Betriebsweichen mit einer elektrischen Weichenstellvorrichtung versehen. An der Fahrleitung vor der Weiche wurde ein Kontaktstück montiert. Musste eine Weiche umgelegt werden, befuhr der Wagenführer den Kontakt mit der ersten oder zweiten Fahrstufe. Lag die Weiche richtig, wurde die Stelle mit ausgeschalteten Motoren passiert. Das System stellte oftmals Anforderungen an die Kunst der Wagenführer. Zum Beispiel in der Weinbergstrasse, wenn auf der Talfahrt die Weiche unten am Central gestellt und mitten im Bremsprozess die Motoren eingeschaltet werden mussten. Oder bei der Bergfahrt, wenn mit einem vollbesetzten Dreiwagenzug die Weiche richtig stand und es galt, die Motoren genau im richtigen Moment auszuschalten. (Die Trolleybus-Weichen funktionierten übrigens nach dem gleichen System, bevor sie 1974 auf eine Niederfrequenz-Steuerung umgestellt wurden.)



Viele Dienstgleisverbindungen mussten nach wie vor durch den Kondukteur mit Muskelkraft und dem Stelleisen umgelegt und nach dem Passieren wieder in die Grundstellung gebracht werden. Noch bis 1969 wurde am Knabenschiesen, an dem die zahlreichen Einsatzkurse vom Albisgütli über das Neumühlequai wendeten, ein Angestellter zum Weichenstellen aufgebeten. Mit dem Verschwinden der Kondukteure mussten die Wagenführer zum Stelleisen greifen. Die alten Weichen werden an der Zungenspitze gehebelt, neue Weichen besitzen in der Gleismitte eine «Stelltasche», in die das Weicheneisen gesteckt werden kann.



1966: Weichensteuerung per Tastendruck

57 Jahre lang wurden die Zürcher Tramweichen per Fahrstrom gestellt. Das System war recht zuverlässig, auch wenn es vorkommen konnte, dass die Ne-

benbetriebe (Kompressor, Heizung) dazwischenfunkt und eine ungewollte Weichenstellung bewirkten. Hauptgrund für eine Systemänderung war jedoch die Beschaffung der Mirages, welche in Doppeltraktion verkehren sollten, womit nun zwei Stromabnehmer pro Zug vorhanden waren. Mit der eingeführten Hochfrequenz-Weichensteuerung konnten die Wagenführer die Weichen durch Betätigung einer Taste stellen. Die Motorwagen erhielten unter dem Führerstand einen Sender, während 8 bis 9 Meter (später 16 m) vor der Weiche unter einem runden, gelben Dolendeckel (im «Weichentopf») der Empfänger untergebracht wurde. Die Neuerung wurde 1966 bei allen elektrisch stellbaren Weichen eingeführt und als «modernstes Weichensteuerungssystem» gefeiert.



1970er Jahre: Weichen werden verriegelt

Um zu verhindern, dass sich Weichen unter dem fahrenden Tramwagen umstellen, wurde in den 1970er Jahren damit begonnen, die Weichen mit elektrischer und mechanischer Endlagenverriegelung zu versehen. Der Gleisstromkreis registriert die Belegung durch die Tramachsen und gibt die Weiche zum neuerlichen Stellen erst beim vollständigen Passieren des Herzstückes wieder frei. Neben dem Sicherheitsgewinn beeinflusste die Neuerung auch den flüssigen Betriebsablauf positiv. Zuvor galt auf der Weiche ein Kreuzungsverbot, wenn bei Begegnung zweier Züge die Gefahr einer Flankenfahrt bestand. Ein Tramzug musste vor der Weiche warten, bis der Gegenzug die Weiche vollständig passiert hatte. Sofern die Weiche in die konfliktfreie Richtung gestellt und eine Lampe die Verriegelung anzeigte, war ab jetzt ein Kreuzen auf der Weiche erlaubt.

2.1.13 Weichensignal Der beleuchtete Pfeil zeigt die Stellung der Weiche	Tram/ Trolleybus	
2.1.14 Aufhebung des Weichenkreuzungsverbots. Die beleuchteten parallelen senkrechten Striche zeigen an, dass bei verriegelten Weichen das Kreuzungsverbot aufgehoben ist.	Tram	

2003: Weichen werden automatisch gestellt

Veranlasst durch Unfälle infolge falscher Weichenstellung wurde das Ganze automatisiert. Nicht zuletzt wollte man damit auch die unschönen Falschfahrten eliminieren, wodurch infolge zu spät erkannter falscher Weichenstellung ein Kurs zu einer andern Route gezwungen wird. Auch das Fahrpersonal wollte man entlasten. Durch die im Fahrzeug

gespeicherte Linienkodierung werden im Normalbetrieb die Weichen seither automatisch gestellt. Die mit der Automatisierung ausgerüsteten Weichen tragen eine schwarz-gelbe Umrandung am Weichensignal. Bei Abweichungen (Einfahrt ins Depot, Umleitungen) schaltet das Fahrpersonal mit einem Schalter den Automatismus aus (Stellung «Sondercode») und steuert die Weichen mit der Stelltaste.



Die Weichen der zweigleisigen Wendeschleifen und der Dienstgleise sind nicht automatisiert und tragen entsprechend eine rot-weiße Umrandung. Ein Spezialfall sind die Linien, die zweitweise ein anderes Fahrziel ansteuern, zum Beispiel die Linie 9 im Heuried oder der 8er bei der Kirche Fluntern. Dort ist für

die jeweilige Linie die Weiche per Tastendruck zu stellen, worauf eine Tafel mit der Linienzahl und rot-weissem Rand hinweist.

Stumpf befahrene Weichen

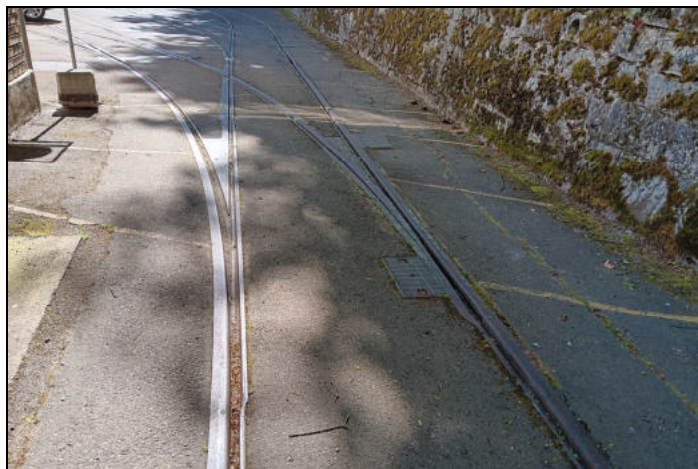
Stumpf (also von der Wurzel her) befahrene Tramweichen besitzen keinen Antrieb. Sie werden bei falscher Stellung aufgeschnitten (da die Weiche hierzu eingerichtet ist, wird offiziell der Begriff «auffahren» verwendet). Das vorderste Rad drückt die Zunge in die richtige Endlage. Anders ist es bei Weichen mit Verriegelung. Müssen sie ausnahmsweise bei einer Rückwärtsfahrt von der Wurzel her befahren werden, dürfen sie auf keinen Fall aufgeschnitten werden, weil dies die Verriegelungsmechanik beschädigen würde. Sie sind im Bedarfsfall mit dem Stelleisen umzulegen.



Zungen

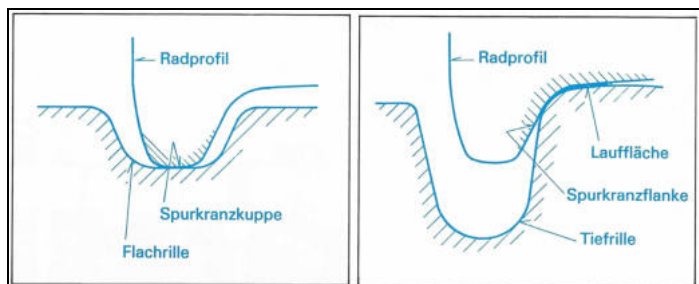
Die Zungen sind die beweglichen Teile der Weiche, welche das Rad in die eine oder andere Richtung lenken. Zunächst gab es Drehstuhlweichen, bei denen sich die Weichenzungen in einem Zapfen dreh-

ten. Sie wurden bald durch eine moderner Form, die Federzungenweichen ersetzt, welche biegsame Zungen aufweisen und ohne Scharniere auskommen. Schliesslich gab es lange Zeit Weichen mit nur einer Zunge. Heute ist dieser Typ fast ausgestorben; man findet sie vereinzelt in Nebengleisen, etwa hinter dem Tramdepot Burgwies und vor der Remise Wartau (als 1989 die Remise wieder ans VBZ-Schienennetz angeschlossen wurde, kamen hier, um das historische Erbe zu dokumentieren, gebrauchte Einzungenweichen zum Einbau.)



Herzstücke, Tief- und Flachrillen

Die Herzstücke sind die Kreuzungsstellen der Schienen. Es gibt sie in zwei Ausführungen: als Flachrillen und als Tiefrillen. Bei der ursprünglichen Form, den Flachrillen, wird die Spurrinne im Herzstückbereich angehoben, so dass die Räder auf dem Spurkranz über die Kreuzungsstelle rollen. 1966 wurde an zwei Weichen am Central erstmals Tiefrillen eingebaut. Wie man es bei der Eisenbahn kennt, rollt das Fahrzeug auf der Radfläche über das Herzstück. Allerdings ist dies nur bis zu einem Winkel unter 14 Grad möglich. Bei grösserem Winkel – wie dies im Tram-betrieb aufgrund der engeren Radien vielfach der Fall ist – würde das Rad in die Lücke hinunterfallen. (Gleiches gilt übrigens auch für die Gleiskreuzungen.)



Tiefrillen bieten gegenüber den Flachrillen einen höheren Fahrkomfort, verursachen weniger Lärm und Abnützung. Besonders seit dem Cobra ist der Verschleiss an den Flachrillen besonders gross, bedingt durch die höhere Radlast und den bei Niederflurfahrzeugen kleineren Raddurchmesser. Regelmässige Aufschweissungen sind die Folge. Seither versucht man bei Umbauten durch Veränderung der Gleisgeometrie vermehrt Tiefrillen anzulegen, sofern hierzu Platz genug ist.



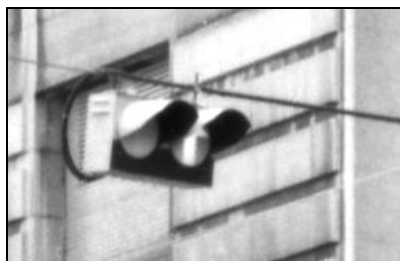
Neue Wege geht man auch bei Dienstgleisen mit den Überfahrr Herzstücken. Nachdem schon früher vereinzelt vergleichbare Konstruktionen für selten benutzte Dienstgleis-Abzweigungen (z. B. in der Wartau) realisiert wurden, gelangten sie in optimierter Form 2015 in einem grösseren Umfang am Bellevue zur Anwendung. Der Hauptstrang besteht aus einer Tiefrille mit ununterbrochener Schiene, während die abzweigende Schiene eine Flachrille aufweist, bei der das Rad über die Schiene des Hauptstrangs hinweggeführt wird. Auf dem Hauptast resultiert ein besserer Komfort und insgesamt weniger Verschleiss.



Weichensignale

Optische Anzeigen der Weichenstellung gab es lange Zeit kaum. Dies war so beabsichtigt, wollte man

doch ein zu schnelles Fahren über die Weichen verhindern, und die Wagenführer mussten sowieso das richtige Anliegen der Weichenzungen überprüfen.



Erst mit den verriegelten Weichen wurden standardmässig Weichenlampen installiert, welche mit einem Pfeil die Stellung anzeigten – in einer Ausführung, wie sie bei den Trolleybusweichen schon länger gebräuchlich war. Seit 1995 sind LED-Weichensignale im Gebrauch, welche gut sichtbar die Weichenstellung und mit einem aufleuchtenden Rahmen die Endlagenverriegelung anzeigen. Heute haben nur Weichen ohne Verschlussmechanik keine Weichensignale.



Übergangsweichen

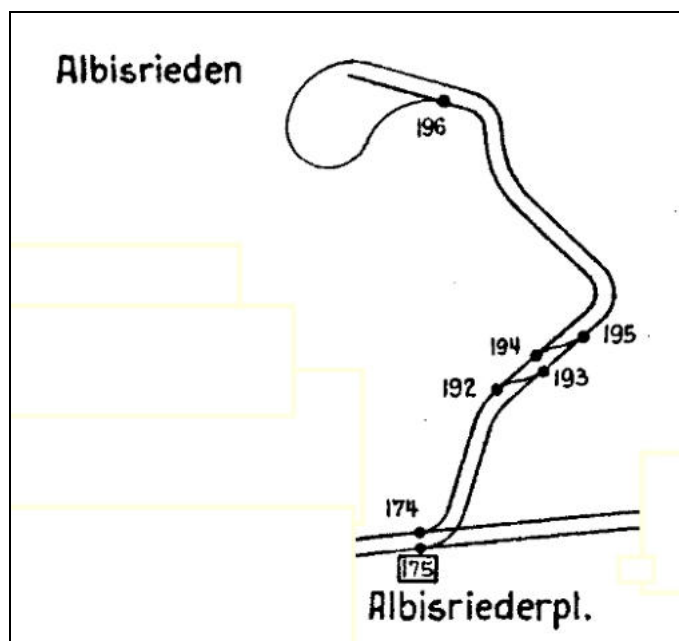
Schon 1900 beim Umbau der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb wurden in der Doppelspur in gewissem Abstand Weichenverbindungen eingebaut, auch Übergangsweichen, Zwischenweichen oder Gleiswechsel genannt. Sie machten es möglich, bei Bauarbeiten streckenweise einen Einspurbetrieb einzurichten und vor allem, bei Betriebsstörungen mit den Zweirichtungsfahrzeugen ein vorzeitiges Wenden zu ermöglichen. Lange dienten sie auch als Endstation anstelle einer Wendeschleife. Kursmässig war das bis 1967 bei der Linie 15 am Römerhof der Fall und bis 1972 bei der Linie 6 an der Kirche Fluntern.



Im Anhängewagen-Betrieb war das Wenden über die Übergangsweichen nur denkbar, wenn man das Verschieben des Anhängers von Hand in Betracht zog, was aber beispielsweise bei Schnee oder Eis aussichtslos war. Eine spezielle Lösung gab es an der damaligen Stadtgrenze Hubertus. Da in den Anfangsjahren teilweise nur jeder zweite Kurs nach Albisrieden fuhr und der stadtnahe Streckenteil einen Anhängewagenbetrieb nötig machte, baute man am Hubertus zwei Übergangsweichen, womit der Anhängewagen umfahren werden konnte. Obwohl

sie ab 1939 nicht mehr kursmässig genutzt wurden, entfernte man sie erst 1952.

Ab dem Elefant waren alle neuen Tramwagen nur noch Einrichtungsfahrzeuge, wodurch die Übergangsweichen ihren Zweck verloren. Nur bei der Forchbahn (auf Stadtgebiet gibt es einen Gleiswechsel oberhalb Hegibachplatz und neuerdings unterhalb Kreuzplatz) und bei der Limmattalbahn, wo von Anfang an der Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen geplant war, sind sie im Gebrauch.



Auflegeweichen

Schon 1900 wurde dieser praktische Weichentyp angeschafft. Die Auflegeweichen – auch Kletterweichen genannt – dienten bei Bauarbeiten für einen vorübergehenden Einspurbetrieb auf einer Teilstrecke. Mittlerweile ist ihr Einsatz selten geworden. 2009 kam die Einrichtung anlässlich des Umbaus Stadelhoferplatz nochmals zum Einsatz, als Forchbahnzüge mit einem Pendelbetrieb die Tramlinie 11 ersetzen. Heute dient eine weiter bergaufwärts fest eingebaute Weichenverbindung dem gleichen Zweck.



«Englische Weichen»

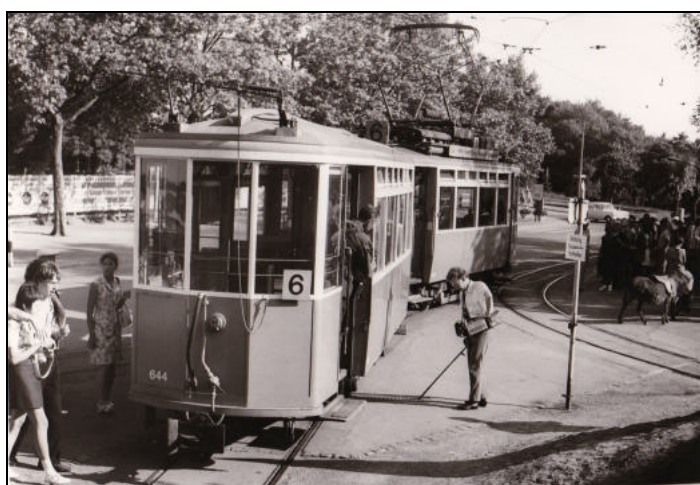


Anders als bei der Eisenbahn sind die doppelten Kreuzungsweichen beim Zürcher Tram eine ausgesprochene Seltenheit. Eine solcher «Engländer» gab es bis 1965 in der Burgwies, als dort noch eine dreigleisige Anlage bestand (ursprünglich zum Wenden der Linie 1), ferner eine Halbkreuzungsweiche in der Rehalp (zum Wenden von Forchbahnzügen). Das letzte Exemplar dieser Gattung ist gegenwärtig noch in der Baumgartnerstrasse beim Bahnhof Wiedikon in der dreigleisigen Depotzufahrt zu sehen.



Kuriose Schutzweichen

Zwei besondere Schutzweichen gab es bei den Abstellgleisen beim Zoo. Anders als beim Eisenbahnbetrieb, wo sie dem Flankenschutz dienen, hatten sie den Zweck, ein Entlaufen von Anhängewagen zu verhindern, indem der Strang im Strassenpflaster endete. Sie wurden «Fangweichen» genannt. Eine starke Feder sorgte dafür, dass sie stets in Schutzstellung standen. Beim Befahren von der Spitze her musste der Kondukteur mit dem Stelleisen in der seitlich angebrachten Vertiefung permanent die Feder zurückdrücken, bis der ganze Zug die Weiche passiert hatte.



Heute gibt es beim Zoo nur noch ein Abstellgleis und keine Fangweiche mehr. Immerhin ist die alte Fangweiche des zweiten, nicht mehr angeschlossenen Gleises noch im Asphalt zu sehen.

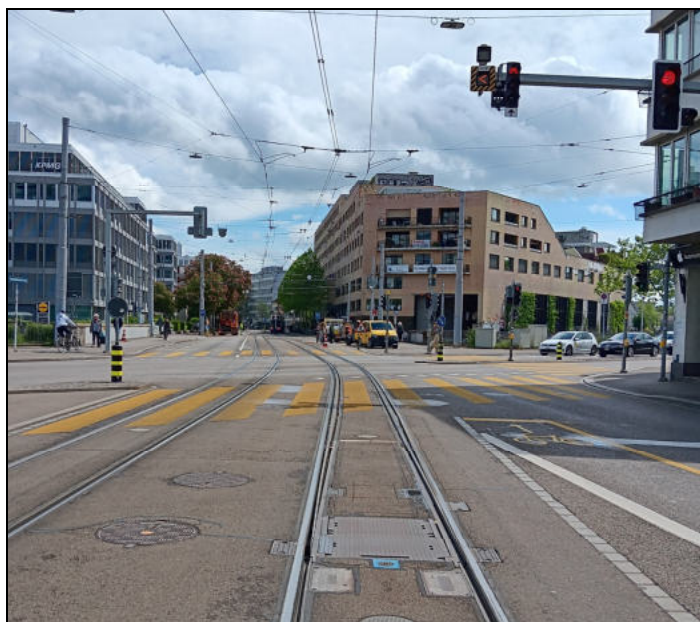


Eine solche «Sicherheitsweiche» existierte auch im ehemaligen Depot Fluntern. Diese konnte allerdings für die ausfahrenden Kurse arretiert werden, wobei es Vorschrift war, sie gleich nachher wieder in die Schutzstellung zu verbringen. Aus Nachlässigkeit geschah dies oftmals nicht. 1930 machten sich 3 leere, aneinander gekuppelte Anhängewagen selbständig, sausten durch die abschüssige Ausfahrt davon und prallten weiter unten in der Gloriosastrasse mit grosser Wucht auf einen vorausfahrenden Motorwagen der Linie 6, worauf alle 4 Wagen in der Kurve unterhalb der Voltastrasse entgleisten und an der Mauer zerschellten: 2 Tote und 14 Verletzte. Das Depot wurde ein Jahr später geschlossen, nicht zuletzt wegen seiner gefährlichen Lage am Berg.

Vorgezogene Weichen

Eine neuere Erscheinung im VBZ-Schienennetz sind die vorgezogenen Weichen. Aus betrieblichen oder baulichen Gründen werden die Zungen weit vor der eigentlichen Verzweigung angeordnet. Bis zur Ab-

zweigung besteht ein kürzeres oder längeres Vier-schienengleis. Gründe dafür gibt es verschiedene: wegen der Einbautiefe möglichst nicht auf einer Brücke, um eindringenden Strassenschmutz zu verhindern auch nicht auf einer Fahrspur des übrigen Verkehrs, schliesslich auch nicht an einem Ort, wo eine allfällige manuelle Weichenstellung eine vielbefahrene Querverbindung blockieren würde. Durch die Vorsortierung kann eine vorgezogene Weiche auch zur Betriebsbeschleunigung beitragen.



Schnee und Schmutz

Lange Zeit ein Sorgenkind bei den Weichen war der Schnee. Regelmässig mussten Schneeräumungskommandos mit Schaufeln und Besen losgeschickt werden. 1964 wurde die erste Weichenheizung in Betrieb genommen, später alle relevanten Weichen damit ausgerüstet. Der Schnee wurde zwar geschmolzen, der darin enthaltene Schmutz blieb jedoch zurück.



Überhaupt war die starke Verschmutzung (Strassendreck, Bremssand) für das Funktionieren der Weichen schon immer ein Problem. 1961 wurde ein Spezialfahrzeug für die Weichenreinigung angeschafft, der nach einem bestimmten Turnus das Netz abfuhr, um Weichen und Weichenkästen auszuspülen, auszublasen und einzuölen. Heute besorgen modernere Nachfolger diese Arbeit. Neben der Reinigung werden die Weichen sorgsam gewartet, erhalten alle 6 Monate eine kleinere Revision und werden alle 6 bis 8 Jahre totalrevidiert.



Das Problem mit der Geschwindigkeit

Lange Zeit galt über Weichen eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h. Für die Weichenstellung per

Fahrstrom lautete die Anweisung: Fahrt über das Kontaktstück mit max. 5 bis 10 km/h. Erst mit den verriegelten Weichen konnte die Geschwindigkeit auf 24 km/h heraufgesetzt werden, wobei selbstverständlich eine nachfolgende allenfalls niedrigere Kurvengeschwindigkeit massgebend ist. Diese ist seit einiger Zeit überall mit runden Tafeln gekennzeichnet, früher mussten die Wagenführer die entsprechenden Werte im Kopf haben. Mit der Weichenautomatisierung wurde die maximale Geschwindigkeit über den Weichenstellpunkt einheitlich auf 12 km/h beschränkt, damit bei einer allfälligen störungsbedingten Falschstellung rechtzeitig angehalten werden konnte. Das Abbremsen und

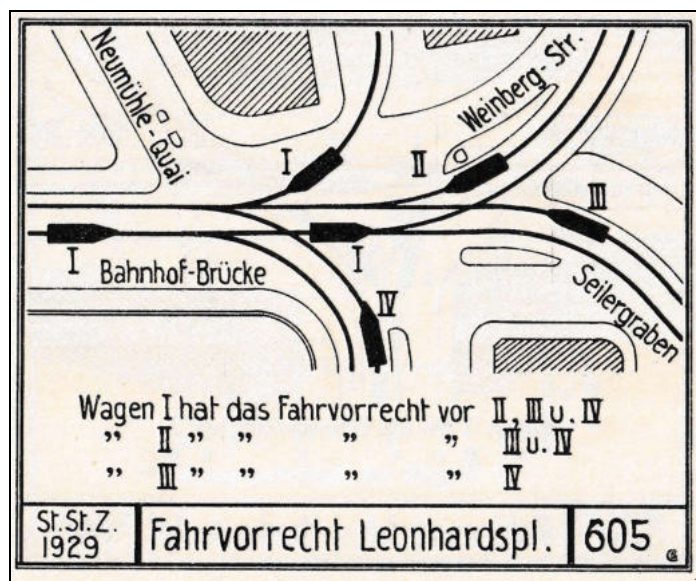
Wiederbeschleunigen führte zu einer unerwünschten Fahrdynamik.



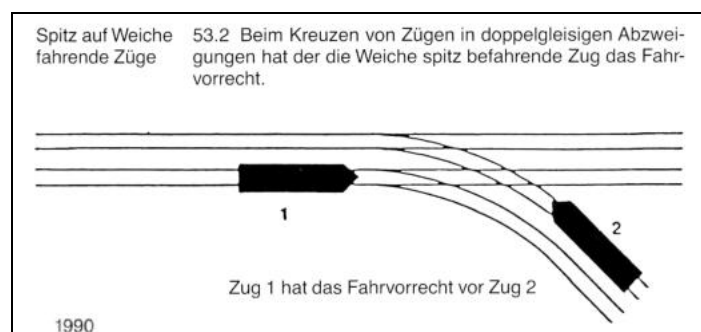
Die Erkenntnis, dass die automatische Weichenstellung eher zu einer Verlangsamung geführt hatte und auch sonstige Einflüsse (Mischverkehr, Tempo-30-Zonen) sich negativ auf die Geschwindigkeit auswirkten, führte zur Lancierung eines Programms zur Verflüssigung des Tramverkehrs, welches um 2015 ins Leben gerufen wurde. Ausgewählte Weichenstellpunkte wurden auf etwa 25 Meter zurückversetzt. Dadurch wurde es möglich, die Geschwindigkeit auf 24 km/h zu verdoppeln. Besonders ins Gewicht fiel die Neuerung bei den Weichen auf freier Strecke, beispielsweise bei der Einfahrt zur Zentralwerkstatt in Altstetten. Zur Bezeichnung solcher Weichen dient eine neugeschaffene, an der Fahrleitung befestigte Signaltafel.

Fahrvorrechte

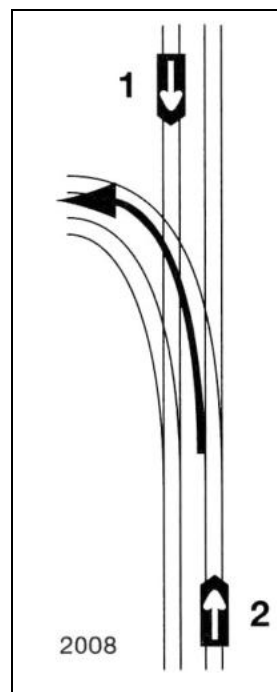
Flankenfahrten – wenn ein abbiegender Tramwagen und ein Gegenkurs zusammenprallen – gehören zu den gefürchteten Kollisionen im Weichenbereich. Um sie zu verhüten, ist es entscheidend, wie der Betrieb auf den Weichen geregelt ist.



1929 wurde den Wagenführern für jeden Knotenpunkt detaillierte Pläne abgegeben, auf denen die oft komplexe Vortritts-Situationen bildlich dargestellt waren. Stets gab es gewisse Prinzipien mit Ausnahmen. Ein in die Haltestelle einfahrender Kurs hatte Vorfahrt gegenüber einem in der Haltestelle befindlichen.



Bei Verzweigungen hatte der die Weiche spitz befahrende Zug das Vorrecht. Ein Grund für diese Regelung war der Umstand, dass der Wagenführer dieser Kurse seine Aufmerksamkeit auf die Weichenstellung richten musste.



1995 befand man die alten Regeln als nicht mehr zeitgemäss. Mit klareren Regeln, welche sich am übrigen Strassenverkehr orientieren, strebte man eine Vereinfachung an. Mit gewissen Ausnahmen galt nun grundsätzlich der Rechtsvortritt. Abbiegende, die Weiche spitz befahrende Kurse haben seither keinen Vortritt mehr.

Die vielversprechende Neuerung konnte jedoch nicht alle Erwartungen erfüllen, da der Faktor Mensch mitspielt. Linienirrungen (der Tramführer wähnt sich auf einer anderen Linie) führten wiederholt zu Flankenfahrten. Um die Verantwortung besser aufzuteilen, erfolgte daher in jüngster Zeit ein Nachjustieren. Für einzelne Örtlichkeiten, an denen nicht eine Lichtsignalanlage für den Flankenschutz sorgt, wurden separate Vorfahrtsregelungen getroffen, die an die alten Vortrittsrechte erinnern, wie sie bis 1995 galten.

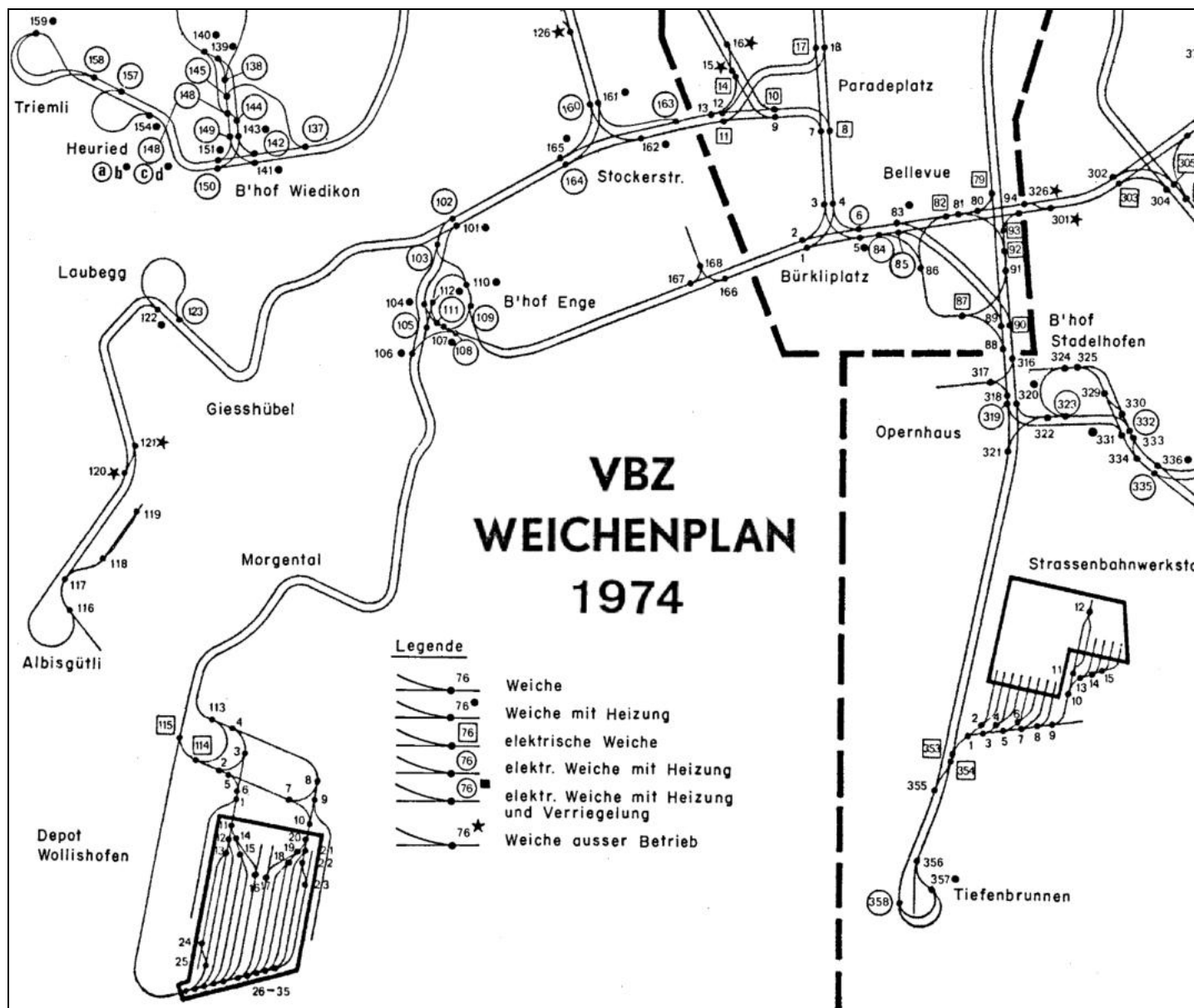


Herausforderung für das Fahrpersonal

Die technische Entwicklung wird auch bei den Weichen weiterschreiten und neue Möglichkeiten eröff-

nen. Welchen Herausforderungen die Tramführerinnen und Tramführer tagtäglich ausgesetzt ist, mag das Bild illustrieren, welches die Einfahrt in die Wende- und Abstellanlage Gessnerallee zeigt. Neben Licht- und Weichensignalen, Geschwindigkeitstafeln und dem Fussgänger- und übrigen Strassenverkehr gilt es auch den Besetztanzeigen der 3 Gleise Beachtung zu schenken.





Die Ära Regenbogen



Erwachendes Umweltbewusstsein

In den 1980er Jahren erwachte in der breiten Bevölkerung das Umweltbewusstsein. Klimaerwärmung war noch kein Thema, aber saurer Regen, Luftverschmutzung, Umweltzerstörung und besonders das Waldsterben beschäftigte die Menschen. Ein Mittel für mehr Umweltschutz war unbestritten die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Doch was tun? Das Rezept: Um die Leute zum Umsteigen auf den ÖV zu animieren, musste ein attraktives Billett zu einem günstigen Preis her.

Umweltschutz beginnt beim Einzelnen

Geredet und geschrieben wird bis zum Überduss von Waldsterben, saurem Regen und Nebel, von Verkehrsimmissionen. Mit der Regenbogenkarte haben endlich alle die Chance, sofort etwas Handfestes zu tun. Tausende raschentschlossener Zürcherinnen und Zürcher sind schon vorangegangen und haben ihre Regenbogenkarte bestellt.

Vorbild Basel

Den Anfang machte die Region Basel 1984. Im Rekordtempo von weniger als 2 Monaten lancierten die beiden Halbkantone ein stark vergünstigtes

«Umweltschutz-Abonnement» für Tram und Bus: 35 Franken im Monat, 400 Franken im Jahr. Subventioniert wurde es von den beteiligten Gemeinden. Die Basler revolutionierten auch gleich noch das Verkaufsprozedere. Sie verschickten an die Abonnenten Einzahlungsscheine; der abgestempelte Empfangsteil diente dann gleich als Fahrausweis. Im gleichen Jahr führten auch St. Gallen und Bern Umwelt-Abos ein.

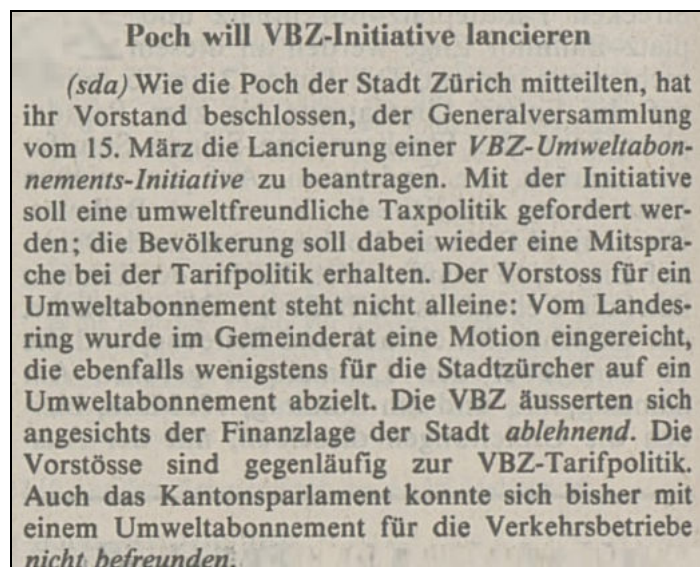
Empfangsteil	Einzahlung Giro PTT	Versandteil Virement PTT	Versandteil Girats PTT
Empfangsteil - Réception - Remise BVB U-Abo 999 S 1986 4005 Basel Nr. 01-1139-9 Fr. 400 00 46722 43006 00866 MUSTERFALL FRITZ CLARAGAREN 55 4058 BASEL	Basler Verkehrs-Betriebe 4005 Basel Konto 01-1139-9 Fr. 400 00	(Empty box for stamp)	(Empty box for stamp)

0100000400006>5465224300600866+ 01J011399

In Zürich ist alles problematischer

In Zürich war der Weg steiniger. Die Zürcher Behörden hatten nicht so grossen Spielraum wie die Basler Kollegen. Aufgrund einer Vereinbarung mit dem Kanton waren die VBZ verpflichtet, einen Kostendeckungsgrad von mindestens 65 Prozent zu erwirtschaften. Eine Subventionierung durch die öffentliche Hand kam also nicht in Frage. Auch die Haltung der VBZ war zunächst ablehnend, allfälliges Geld sollte man gescheit in den Ausbau des Angebots investieren, statt damit Fahrausweise zu verbilligen. Das Zürcher Umwelt-Abo musste sich also selbst finanzieren – durch Mehrverkehr. Der politische Druck und der Erfolg in Basel bewogen die Behörden, das Risiko einzugehen. Im Gemeinderat wurde das Vorhaben – allerdings nur als einjähriger Versuch – mit 91:0 angenommen; nur auf der linken

Ratsseite gab es vereinzelte Enthaltungen – sie fanden den Preis zu hoch.

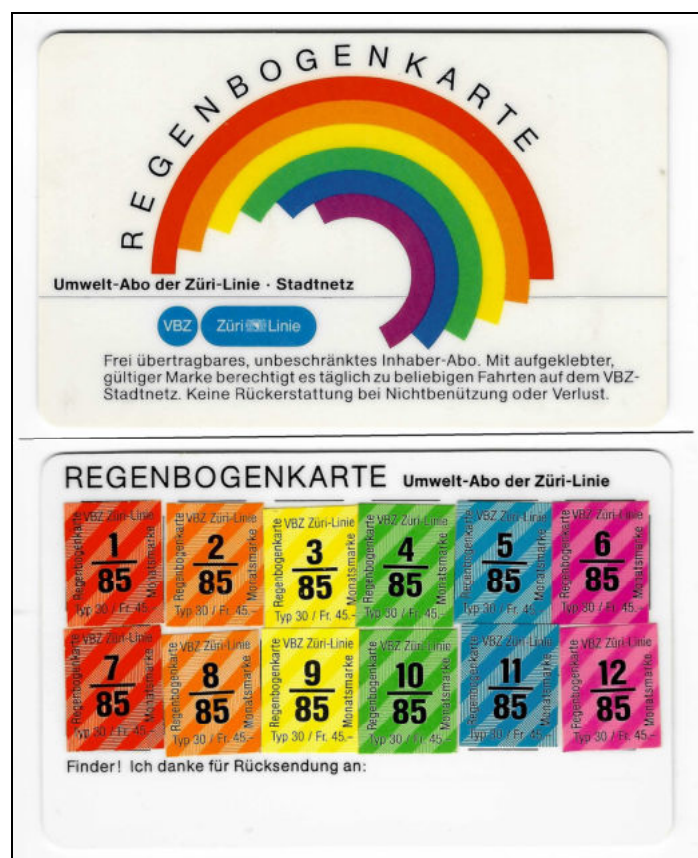


Die Regenbogenkarte

Zunächst war es ein Arbeitstitel, dann wurde der Begriff «Regenbogenkarte» definitiv – und im Nu populär. Farben hatten beim Zürcher Tram schon immer Tradition, bei den Liniennummern wie auch bei den Billetten. So fanden neben dem traditionellen Gelb (für Kurzstrecke) und Violett (Stadtnetz) auch die übrigen Farben des Spektrums auf dem neuen Fahrausweis Berücksichtigung. Als die Karte auf 1. Januar 1985 eingeführt wurde, lautete die Eigenwerbung, das Zürcher Umwelt-Abo sei zwar nicht das erste, dafür das schönste.

45 Franken kostete ein Monat für unbeschränkte Fahrten (das vergleichbare Abo kostete zuvor 64 Franken). Auch ein Jahresabonnement für 540 Franken wurde angeboten. Nicht nur optisch war das handliche Plastikkärtchen in Kreditkartenformat attraktiv. Es war auch ohne jede Formalitäten zu erwerben; kein Foto war nötig, auch keine Erhebung der Personalien. Bei der Monatsvariante wurde je-

des Mal das entsprechende farbige Märkli aufgeklebt. Der unkomplizierte Verkauf war auch für die VBZ mit weniger Aufwand verbunden. Die bisher bestehenden 4 Typen persönlicher Monatsabonnemente (nur Werktag/alle Tage; beschränkt/unbeschränkt) wurden weiterhin ausgegeben, jedoch kaum mehr verlangt.



Beispiellose Kampagne

Die Messlatte war hoch. Mindestens 60 000 verkaufte Karten pro Monat lautete die Zielvorgabe, sonst werde das Angebot sofort wieder eingestellt. Die VBZ standen unter gewaltigem Erfolgszwang, daher wurde unablässig und intensiv geworben. Der Regenbogen prangte an Wartehallen, Papierkörben, Haltestellentafeln. In den Inseraten waren Slogans mit Appellcharakter zu lesen: «Ab Neujahr können

Sie handeln – damit Wälder und Menschen aufatmen» oder: «Jetzt Farbe bekennen für den Umweltschutz».



Linie 24

Für einen rollenden Werbeträger wurde der Privatsender-Pionier «Radio 24» ins Boot bzw. ins Tram geholt. Im Wagen 2036 wurde ein provisorisches Studio eingebaut. Im Dezember 1984 verkehrte die Linie 24 eine Woche lang auf dem Tramnetz. Zu bestimmten Tageszeiten wurde live aus dem fahrenden Tram gesendet. Die Fahrroute wurde über 101,8 Megahertz bekanntgegeben. Zutritt zum Tram hatten Radio-24-Klubmitglieder und alle Personen, die bereits eine Regenbogenkarte besaßen oder sie an Bord kaufen wollten.



Volkssport Regenbogenkarten-Erwerb

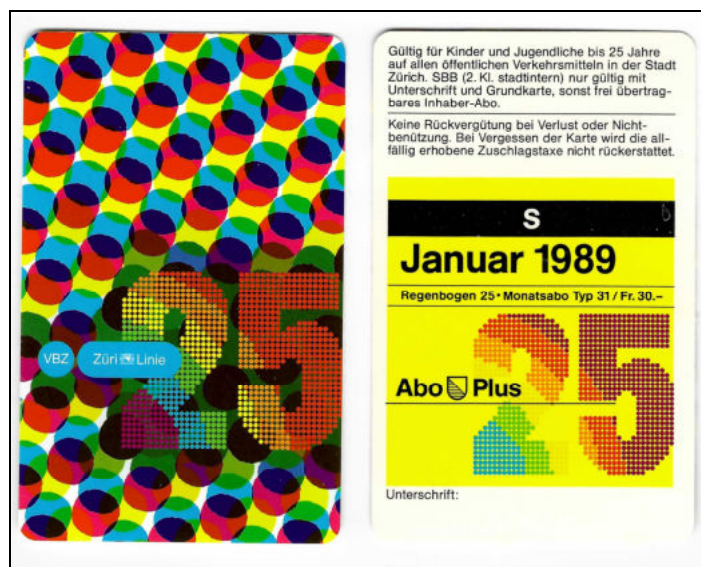
Die frei übertragbare Regenbogenkarte wurde sofort ein Renner. Familien schafften sie an und verwendeten sie beispielsweise so: Tagsüber fuhr der Vater damit zur Arbeit, am Abend schnappte sie sich der Junior für den Ausgang, am Samstag nahm sie die Mutter zum Einkaufen und während den Ferien lieh man sie der Grossmutter aus. Firmen kauften sie für die Botengänge der Angestellten. Der TCS gab sie den Mitgliedern vergünstigt ab. Firmen wurden angeschrieben, um sie zu motivieren, die Karte ihren Mitarbeitern verbilligt abzugeben. Für die allgemeine Motivation stellten die VBZ am Paradeplatz, Bellevue, Stauffacher und Central «Regenbogen-Barometer» auf, auf denen mit farbigen Klötzen die Höhe der verkauften Regenbogenkarten angezeigt wurde. Die Begeisterung war gross, der Erfolg durchschlagend, so dass das Parlament die definitive Einführung beschloss.



Für das Jahresabo wagte man eine Preissenkung, es gab nun einen Gratismonat, was den Absatz verdoppelte. Im Januar 1987 wurden erstmals über 100 000 Monatsmarken verkauft. Die Fahrgastzahlen nahmen erfreulich zu, nachdem in der Zeit vor der Einführung eine Stagnation zu beklagen war.

Auch die Jungen werden abgeholt

Eine Marktuntersuchung ergab: Für junge Leute war der Preis nicht attraktiv genug. Auf 1. Januar 1988 wurde daher unter dem Namen «Regenbogen 25» ein Monatsabo für 30 Franken eingeführt, erhältlich für sämtliche Junioren unter 25 Jahren. Es brauchte nun keine Schüler-, Studenten- oder Lehrlingsausweise mehr, für die Vergünstigung war nun allein das Alter massgebend. Die Marketingstrategie, junge Leute schon früh an den ÖV zu binden, machte sich bezahlt.



Gleichzeitig gelangte auch für das Regionalnetz eine Regenbogenkarte in den Verkauf. Im September 1988 wurde unter dem Begriff «AboPlus» eine Vorstufe zum Verkehrsverbund realisiert. Nun war die Regenbogenkarte auch auf die SBB-Linien im

Stadtgebiet gültig und im Gegenzug konnten Pendler aus dem Kanton ihr Bahnabonnement mit dem Regenbogenabo kombinieren.

ZVV: Regenbogen im ganzen Kanton

1990 wurde der Zürcher Verkehrsverbund eingeführt und damit das gesamte Fahrausweis-Sortiment umgekrempelt. Die Stadt setzte alles daran, ihr Erfolgsmodell «Regenbogen» ins ZVV-Zeitalter hinüberzueretten. In einem Zusammenarbeitsvertrag erreichte sie, dass der Begriff auf alle Monats- und Jahresabos des ZVV ausgedehnt wurde. Ohne Kompromisse ging es nicht, das Billett verlor an Farbe. Während auf der Rückseite weiterhin der Regenbogen prangte (aber nur auf den von den VBZ-Verkaufsstellen ausgegeben Abos der Zone 10), herrschte auf der Vorderseite tristes Grau. Statt der bunten Monatskleber gab es nun eine Nadeldrucker-Beschriftung, denn mit der ZVV-Einführung wurden die VBZ-Ticketerias mit Elektronischen Schaltergeräten ausgerüstet.



Der Preis stieg von 45 auf 51 Franken, dafür genossen die Abonnenten den Vorteil, dass die ZVV-Regenbogenkarte nicht mehr an den Kalendermonat gebunden war, sondern mit Fließdatum ausgegeben wurde. Und für Fahrten ins Kantonsgebiet genügte es, Anschlussbillette zu lösen, denn die Stadtzone wurde angerechnet.

Die Personalzeitung

Der Regenbogen symbolisierte nicht nur das Umweltbewusstsein, er stand auch für die Aufbruchstimmung der 1980er und 1990er Jahre. Als 1992 die seit 1950 bestehende VBZ-Personalzeitung «Kontakt» ein neues Layout erhielt, wurde sie auch gleich umgetauft und erhielt den Titel «Regenbogen».



Das Regenbogentram

1996 wurde ein «Mirage-Zug mit den Wagen 1690 und 1691 zum «Regenbogentram». Schon äusserlich fiel das Tram auf: ganz in Silber, tapeziert mit 1055 Fotos von Regenbogenabonnenten. Mit einem Son-

dertram wollte man den Firmen, die ihrem Personal die Regenbogenkarte als «Bonuskarte» vergünstigt abgaben, ein Dankeschön aussprechen. Gleichzeitig sollte das Regenbogentram ein Labortram sein, um Erkenntnisse für die Gestaltung der neuen Tramgeneration zu gewinnen.



Innen war das Tram kaum mehr zu erkennen. Das Atmosphärische (Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl) stand im Vordergrund, abgestimmte Farben, neue Sitze und Haltestangen, neuer Fussboden aus Kunststoffgranulat, Aufwertung des Stehplatzbereichs mit Stehhilfen zum Anlehnen. Eine ausgeklügelte Beleuchtung verminderte die Spiegelungseffekte, so dass die Sicht nach Aussen bei Dunkelheit erheblich verbessert werden konnte. Die transparente Führerstandrückwand gewährte den Fahrgästen einen Blick nach vorne.

Im September 1996 gelangte das Experimentiertram auf die Linie 13. Eigentlich nur für 2 Jahre vorgesehen, blieb es wesentlich länger im Betrieb und kam ab 2001 auf Linie 2. Das Publikum wurde zum Probefahren animiert. Mit Umfragekarten wurde die Mei-

nung der Fahrgäste eingeholt. Manche, aber nicht ganz alle Elemente des neuen Interieurs fanden schliesslich im Cobra-Tram Anwendung.



Landauf, landab

Auch andere Städte und Agglomerationen lancierten Umwelt-Abonnemente mit unterschiedlichen Namen. In Winterthur hiess es «Löwenkarte». Den Begriff «Regenbogen» übernahm einzig Fribourg – in der französischen Version: «Arc-en-ciel». Und im Tarifverbund für das Tessin und das Misoix lebt die Himmelserscheinung als «Arcobaleno» bis heute fort.

**Das Gescheiteste, was Sie für einen Hunderter haben können:
Das neue ½-Preis-Abo,
für ein ganzes Jahr.**

Für 100 Franken gehört Ihnen die ganze Schweiz zum halben Preis.
Fort alle Bahnen, Postautos und Schiffe.
Ja sogar Bergbahnen sind dabei.

SBB

Auch auf nationaler Ebene erlebte eine Aktion zur Förderung des öffentlichen Verkehrs einen durchschlagenden Erfolg. 1987 wurde das Halbtaxabonnement der Schweizer Bahnen von 360 auf 100 Franken verbilligt. Der reissende Absatz sorgte dafür,

dass auch der ÖV-Freizeitverkehr einen enormen Aufschwung erlebte. Für eine Vergünstigung auf VBZ-Billette mussten sich die Halbtaxabonnenten noch etwas gedulden; diese wurde erst 1990 mit dem ZVV Realität.

Das spurlose Verschwinden

Nach und nach bürstete die Regenbogenkarte ihren ursprünglichen Charakter ein. Es gab wiederholt Preiserhöhung, eine persönliche Variante wurde eingeführt, für Junioren gab es schliesslich nur noch die Ausgabe mit Foto, die stabilen Kärtchen wurden ersetzt durch Papierbillette in einer Einsteckhülle. Ende 2006 verschwand der Ausdruck «Regenbogen» aus dem ZVV-Fahrausweissortiment. Seither heissen die Abos «ZVV NetzPass». Das Regenbogen-Tram war schon Ende 2003 remisiert und 2005 abgebrochen worden.



2012 verlor die Personalzeitung ihren populären Namen. Jetzt heisst das Blatt «Im Takt». Längst abmontiert ist auch der prächtige Regenbogen-Leu beim Blauen Haus an der Trameinfahrt zur Zentralwerkstatt. Er war ein Relikt einer Aktion zum 200-jährigen Stadtjubiläum, bei dem 1986 im Bereich der Bahnhofstrasse überall speziell gestaltete Löwen

aufgestellt wurden. Nichts mehr erinnert heute an die glorreiche Regenbogen-Ära, weder optisch noch dem Namen nach. Nur der Ruf nach einem günstigen Abonnement ist wieder aufgeflammt. Im

September 2025 stimmte das Stadtzürcher Stimmvolk mit 63 Prozent Ja der Schaffung eines 365-Franken-Jahres-Abonnements zu.



Das städtische Generalabonnement

Die Regenbogenkarte gilt nicht nur im ganzen Stadtnetz der Züri-Linie, sondern auch auf folgenden Strecken:

Forchbahn Stadelhofen bis Rehalp

SZU Selnau bis Leimbach (Sihltalbahn)



Hier erhalten Sie Ihre Regenbogenkarte

Jahreskarten

An allen 15 Abo-Verkaufsstellen der Züri-Linie sowie beim Kiosk Albisstrasse 105 in Wollishofen, beim Kiosk Bernet am Lindenplatz in Altstetten und beim AZED-Kiosk in der Wartehalle Frankental.

Monatskarten und -marken

An allen Abo-Verkaufsstellen der Züri-Linie sowie an rund 100 Kiosken (siehe Abonnements-Wegweiser, Seiten 21-25, mit blauem Punkt in der 2. Kolonne).

Billettschalter an 44 SBB- und 6 SZU-Bahnhöfen

Stadt:
Zürich HB, Stadelhofen, Enge, Altstetten, Wiedikon, Wollishofen, Tiefenbrunnen, Oerlikon. **SZU:** Selnau, Giesshübel, Leimbach.

Region:
Affoltern a.A., Au, Baden, Bassersdorf, Birmensdorf, Bonstetten, Bülach, Dietlikon, Dübendorf, Effretikon, Glattbrugg, Hedingen, Herrliberg, Horgen, Killwangen, Kloten, Küsnacht, Männedorf, Meilen, Nänikon, Niederglatt, Oberglatt, Oberrieden, Schlieren, Schwerzenbach, Stäfa, Thalwil, Uerikon, Urdorf, Uster, Wädenswil, Wallisellen, Wettlingen, Winterthur, Zürich-Flughafen. **SZU:** Sood-Oberleimbach, Adliswil, Langnau-Gattikon.

VBZ Züri Linie

Abteilung der Industriellen Betriebe
Beatenplatz 1, 8023 Zürich, Telefon 01-221 03 55

Regenbogenkarte. Die neue Bewegungsfreiheit.



Ganz Zürich mit einer Karte:

- zur Arbeit, zur Schule
- zum Einkaufen, zum Stadtbummel
- zum Rendez-vous, zum Tanzen
- zum Sport, ins Kino, ins Theater
- 19 Stunden am Tag, 365 Tage im Jahr
- zum supergünstigen Regenbogen-Preis!

Neu: Zwei Kinder zwischen 6 und 16 Jahren fahren mit **einer** Regenbogenkarte.

VBZ Züri Linie

Mehr Leistung für mehr Fahrgäste.

Halteketten



Ohne Insel

In der Anfangszeit des Zürcher Trams kannten die Fahrgäste nichts anderes: Warten am Strassenrand, Einsteigen direkt von der Strasse aus, Aussteigen auf die Fahrbahn. Einzig Bellevue und Paradeplatz erhielten um 1900 eine zentrale Mittelinsel, so dass dort wenigstens in einer Fahrtrichtung unbehelligt vom übrigen Verkehr etwas bequemer eingestiegen werden konnte.



1907: Erstmals ein «Insel trottoir»

Die allererste Zürcher Haltestelleninsel entstand 1907 am östlichen Ende des Bahnhofplatzes. Vor dem «Du Nord» befand sich die gut frequentierte

Haltestelle «Bahnhofquai», wo die Tramzüge Richtung Central anhielten. (Dieser Haltepunkt wurde 1933 ersatzlos aufgehoben.) Die Erstellung der Wartheinsel verlief allerdings nicht reibungslos. Der zuständige Polizeikommissär war strikte dagegen, denn dadurch würde der Fuhrwerkverkehr in unzulässiger Weise behindert. Der zum Augenschein herbeigeeilte Polizeivorstand war der gleichen Meinung, wurde aber anschliessend im Stadtrat überstimmt. So entstand für 1300 Franken ein 1,5 m breites und 18 m langes «Insel trottoir». Die befürchtete Verkehrsbehinderung trat nicht ein und bei den Fahrgästen genoss die Neuerung grosse Beliebtheit. Auch die Fuhrleute freuten sich, konnte doch der Fahrverkehr auch beim Fahrgastwechsel weiterfliessen.



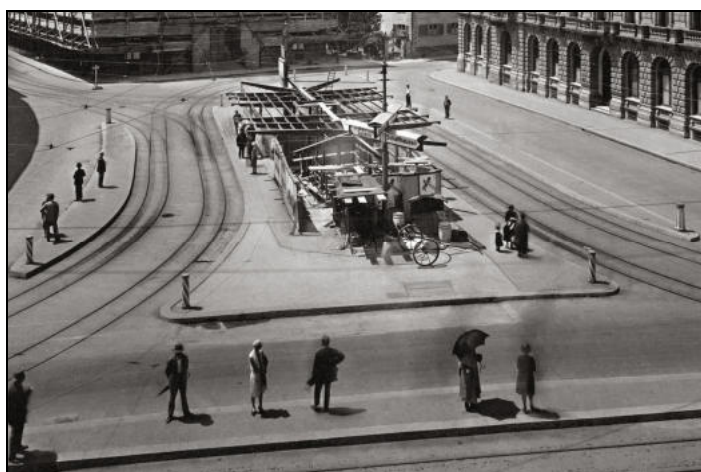
1924: Inseln erhalten Pfosten

Trotz des guten Echos aus dem Publikum erwuchsen dem späteren Erfolgsmodell mancherlei Schwierigkeiten. Fast überall fehlte der Platz und anfänglich erhob die Polizei immer wieder Einwände. Als beispielsweise am Central Wartheinsel geplant wurden, forderten die Polizeibehörden, die Inseln müssten aus Holz errichtet werden, um sie leichter wieder abzubauen, sollten sie sich nicht bewähren.

Weil aber Holzbretter bei nasser Witterung nicht ungefährlich sind, hatte das Ansinnen keine Chance.



Langsam entstanden mehr und mehr bescheidene, spartanisch aussehende Haltestelleninseln, so auch 1924/25 beim Helmhaus. Jetzt sogar mit einer Neuerung. Zur besseren Kenntlichmachung für die Autofahrer wurden blau-weiße Pfosten aufgestellt. Sie erhielten eine massive Verankerung, um die wartenden Fahrgäste vor Autos auf Abwegen zu schützen. Fortan gehörten die Pfosten zum Standard.



1928: Beleuchtete Pfosten am Paradeplatz

Aus Automobilisten-Kreisen kam der Ruf nach in der Nacht beleuchteten Pfosten. 1928 wurde der Paradeplatz komplett umgebaut und die Gleisanlage

umgestaltet. Es entstanden neue Haltestelleninseln und man benutzte die Gelegenheit für einen Versuch: zwei neu gestaltete Schutzpfosten mit Beleuchtung. Selbstverständlich erhielten auch sie eine Lackierung in den Stadtfarben, acht senkrechte Rillen beherbergten die Beleuchtung.

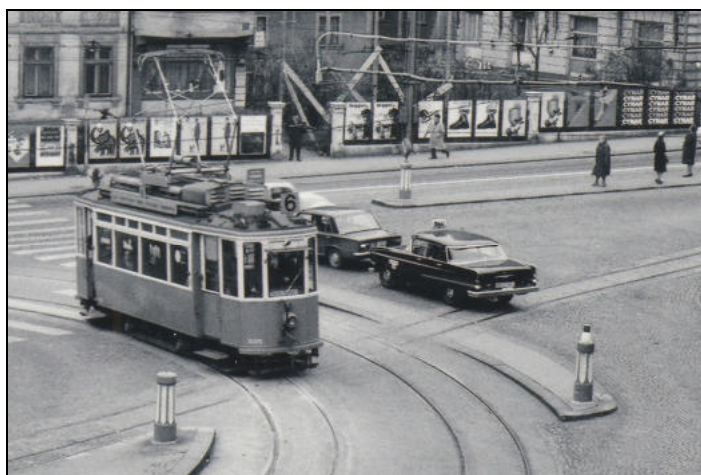
1930: Der «Inselchutzpfosten Züri» wird zum Wahrzeichen

Die Erfahrungen waren gut. Ab 1930 wurden die aus Gusseisen bestehenden beleuchteten Pfosten in grossem Stil überall in der Stadt aufgestellt und mutierten zum Wahrzeichen der Stadt. Nirgendwo anders gab es sie in dieser Form. Auch jede neue Haltestelleninsel (wie im Bild an der Fellenbergstrasse) wurde mit den Pfosten ausgerüstet. Das Design erhielt nur einmal eine geringfügige Änderung. 1948 wurden die ursprünglich acht Beleuchtungs-Schlitze auf sechs breitere reduziert, was die Sichtbarkeit verbesserte. Auch die Beleuchtung wurde in den Jahren optimiert, anstelle der ursprünglich indirekten Beleuchtung bekamen die Pfosten Lampen hinter Plexiglas. Und statt früher weisses, neu gelbes Licht.



Kollisionen

Trotzdem gab es immer wieder Klagen über mangelnde Sichtbarkeit. Kollisionen waren relativ häufig. 1952 gab es beispielsweise 22 Zusammenstösse Auto/Inselenschutzpfosten. Auch im Folgejahr war es nicht besser, wobei die Unfallursache bei über der Hälfte auf Angetrunkenheit der Autolenker zurückzuführen war. Ab 1955 erhielten einige besonders exponierte Pfosten ein zusätzliches Blinklicht aufgesetzt. So bei der Haldenegg, wo die Haltestelleninsel durch eine bis 1983 bestehende Dienstgleisverbindung durchschnitten wurde.



Ersatz durch «Biene Maja»

Über 1200 «Inselchutzpfosten Züri» waren im ganzen Stadtgebiet anzutreffen. 1999 stellte der Lieferant die Produktion ein. Als Nachfolgemodell wählte die Stadt schlankere Stahlpfosten mit stark reflektierenden gelben Querstreifen. Sie kommen ohne Beleuchtung aus und sind in Anschaffung und Betrieb wesentlich billiger. Seither ersetzten sie mehr und mehr die alten Züri-Pfosten. Immerhin gibt es in der Innenstadt doch noch einige Exemplare, etwa am Central, dort sogar noch mit dem Verkehrszeichen «Hindernis rechts umfahren», welches einst

allgegenwärtig war. Im Rahmen einer Aktion «weniger ist mehr» in den 2010er Jahren wurde das Verkehrsschild an den Haltestelleninseln stark reduziert.



Zu kurz und zu schmal

Da fast überall der notwendige Platz fehlte, waren die Inseln kurz und schmal, zum Beispiel bei der Haltestelle Rennweg, die sich damals noch an der Einmündung des Rennwegs befand. Für die anstehende Einführung der Mirage-Züge in Doppeltraktion war eine Verlängerung der Insel nicht möglich, weshalb die Haltestelle 1966 weiter seewärts verschoben

ben und mit der Haltestelle Augustinergasse zusammengelegt wurde, wobei dieser Abschnitt der Bahnhofstrasse auch gleich vom Autoverkehr befreit wurde.

Selbst bei der Rollmaterialbeschaffung spielte die Länge der Haltestellen eine Rolle. Sowohl Pony wie Cobra wurden so dimensioniert, dass sie auch die kurzen Inseln u. a. am Kunsthaus bedienen können. Beim 43 m langen Flexity ist das nicht mehr der Fall; es kann daher auf den Linien 6, 8 und 9 nicht planmässig eingesetzt werden. Wo immer möglich, wurden die Inseln bei einem Umbau den längeren Zügen angepasst. Auch die zunehmende Möblierung mit Abfalleimer, Sitzgelegenheiten, Billettautomaten, Infosystemen und Wartehallen zwang zu grösserer Dimension der Haltestelleninseln.



1972: Immer noch 30 Fahrbahn-Haltestellen

Die Verkehrsregeln sind klar. Bei Strassenbahn-Haltestellen ohne Schutzinseln müssen die übrigen Fahrzeuge halten, bis die Fahrgäste ein- und ausgestiegen sind. Trotzdem kam es immer wieder vor, dass unaufmerksame oder drängelnde Automobi-

listen die Passagiere gefährdeten. 1972 wurde bei allen damals noch vorhandenen 30 Fahrbahnhaltestellen eine gelbe Blitz-Markierung auf die Strassenfläche gemalt und ein Gefahrensignal «Strassenbahnhaltestelle» aufgestellt. Im Bild die Haltestelle Uetlihof, welche 1980 durch eine Verbreiterung des Strassengebietes im Haltestellenbereich zwei Schutzinseln erhielt.



1976: Lichtinseln

Ab 1976 wurden einige dieser Haltestellen mit einer «Lichtinsel» versehen, das heisst mit einer Lichtsignalanlage, die den Individualverkehr beim Annähern des Tramzuges stoppte. Die Haltestelle Hölderlinstrasse war nach Laubiweg und Siemens die dritte Haltestelle, die damit ausgerüstet wurde.

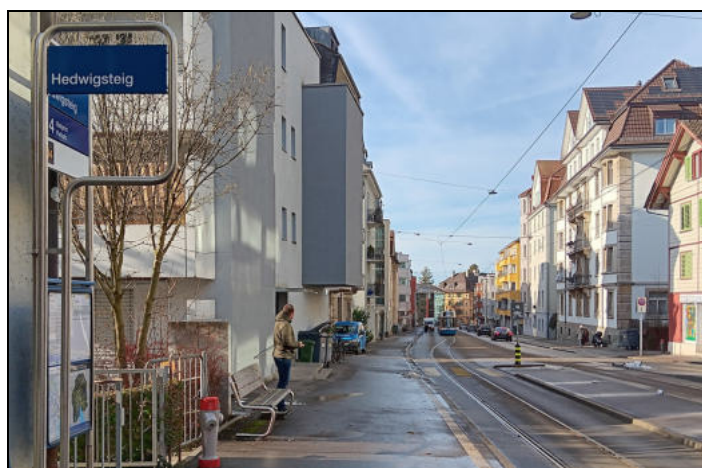


2017: Die letzte ihrer Art

Dann endlich, nach 135 Jahren seit Bestehen des Zürcher Trambetriebes, war auch die letzte Haltestelle Geschichte: Hedwigstrasse stadtauswärts.



Im Mai 2017 wurde sie zur Kaphaltestelle umgebaut, eine neue Form von Haltestellen, die bei engen Platzverhältnissen Anwendung findet: Das Trottoir wird weiter Richtung Fahrbahn gezogen und/oder die Tramgleise Richtung Trottoir verschwenkt. Oftmals dient ein Lichtsignal als Schleuse. Zwar müssen die Autos hinter dem Tram warten, aber das mussten sie vorher auch. Für die Velofahrer kann es etwas problematisch sein, aber für die Fahrgäste ist diese Lösung bequem und sicher.



Der letzte Schritt: niveaugleiches Einsteigen

Auch auf der Fahrzeugseite kam Bewegung mit dem Ziel eines möglichst bequemen Einstieges. 1990 kamen die ersten Autobusse in Niederflerbauweise zum Einsatz. Beim Tram dauerte es einiges länger. Als Übergangslösung wurde nach Vorbild anderer Städte bei den 23 Fahrzeugen der jüngsten Serie des Trams 2000 ein Niederflur-Mittelteil eingefügt. Mit der Sänfte konnte wenigstens an einer Türe und auf zwei Tramlinien ein bequemerer Einstieg angeboten werden. Aber erst mit dem Cobra wurde die Niederflur-Ära eingeläutet. 2010 standen genug solche Fahrzeuge im Einsatz, so dass ein Niederflur-Konzept eingeführt werden konnte: auf den meisten Linien mindestens jedes zweite Tram mit Niederflur.



Nach einem erfolgreichen Pilotversuch 2001 an der Haltestelle Dammweg (heute Löwenbräu) wurden im Gegenzug sukzessive die Haltestellenkanten erhöht, beim Tram auf 30 cm, einiges höher als ein normaler Treppentritt. Die Erhöhung erstreckt sich möglichst über den ganzen Haltestellenbereich. Wo die Platzverhältnisse dazu zwingen und in Kurven wird ein Kissen errichtet, welches mindestens den Bereich der 3. Türe des Tramzuges abdeckt. Das 2004 in Kraft getretene Behindertengleichstellungs-

gesetz verpflichtet die Transportunternehmen zur Errichtung barrierefreier Haltestellen. Der niveau- gleiche Einstieg kommt indes allen Fahrgästen zu- gute und beschleunigt erst noch den Fahrgast- wechsel.



«Zürich Bord» für den Bus

Auch bei den Bushaltestellen wachsen die Halte- kanten in die Höhe. Seit gut zehn Jahren gelangt das «Zürich Bord» zum Einbau, welches im Begriff ist, landesweite Verbreitung zu finden. Es handelt sich dabei um eine Konzept für Niederflrbusse, welches im deutschen Kassel entwickelt wurde. Ein speziell geformter, unten gerundeter Randstein ermöglicht es, dass die Busse pneuschonend dicht an die Halte- kante fahren können, um den Spalt zum Einstei- gen zu minimieren.



Barrierefrei fast überall

Mittlerweile existiert ein spezieller Linienplan, in dem ersichtlich ist, wo überall stufenfrei aus- und eingestiegen werden kann. Auch wenn die vom Gesetz geforderte Frist (Ende 2023) für die behindertenge- rechte Gestaltung aufgrund der Vielzahl Haltekan- ten nicht ganz überall umgesetzt werden konnte, der Fortschritt darf sich dennoch sehen lassen. Bei den alten Zweiachsern war beim Einsteigen im stei- len Winkel ein Höhenunterschied von rund 77 cm zu überwinden, beim Kurbeli gar 93 cm (weniger steil und ein Tritt mehr). Heute sind es in den meisten Fällen: 0 cm.



Trolleybusquartier Witikon



Bis 1926: ÖV à la Habermotor

Über 50 Jahre lang war das Dorf am Berg mit der Postkutsche erreichbar, als Zwischenstation der Route Zürich–Maur. Die zweisepännige Pferdepost verkehrte am Morgen in die Stadt, trat um 16 Uhr im Hof der Fraumünsterpost die Rückfahrt an, schaltete bei der Post Neumünster am Kreuzplatz einen Halt ein und erreichte nach 55 Minuten Witikon. In den Wintermonaten waren im Fahrplan 5 Minuten mehr eingerechnet. Etwas schneller ging es talwärts: 40 Minuten.



Am 30. April 1925 verkehrte der gelbe Wagen zum letzten Mal. Damit war die letzte Pferdepost im Kan-

ton Zürich Geschichte. Nun übernahm ein 17-plätziges Schnauzer-Postauto den Betrieb, mit 3 Kursen täglich und rund 25 Minuten Fahrzeit. Witikon zählte zu dieser Zeit 600 Einwohner.

Postwagenkurs				978
Zürich Hauptp. ab	♂ 1600	♀ 1600	—	—
Zürich12 (Neum.) „	♂ 1615	♀ 1615	—	—
Witikon . . . „	♂ 1655	♀ 1700	—	—
Binz „	♂ 1715	♀ 1725	—	—
Ebmatingen . . „	♂ 1725	♀ 1735	—	—
Maur an	♂ 1740	♀ 1750	—	—
Maur ab	♂ 840	♀ 840	—	—
Ebmatingen . . „	♂ 915	♀ 920	—	—
Binz „	♂ 925	♀ 935	—	—
Witikon . . . „	♂ 940	♀ 950	—	—
Zürich12 (Neum.) „	♂ 1010	♀ 1020	—	—
Zürich Hauptpost an	♂ 1020	♀ 1030	—	—

♂ nur an Werktagen
 ♂ nur im Oktober, sowie im April und Mai
 ♀ vom 1. November bis 31. März

1931: Städtischer Autobus ersetzt Postauto

Bereits 6 Jahre später gab es wieder eine Änderung. Nun kam der städtische Autobus nach Witikon. Die Linie C wurde am 1. Mai 1931 eröffnet. Das ging nicht ganz reibungslos. Die ersten 4½ Monate musste an der Wasserstrasse gewendet werden, weil der Ausbau der Witikonerstrasse noch nicht abgeschlossen war. Und offensichtlich war auch die Strassenbahnverwaltung etwas überfordert, denn die grafischen Fahrpläne waren am Eröffnungstag noch nicht vorhanden, so dass sich das Fahrpersonal mit der Tagblatt-Publikation behelfen musste.

C

Klusplatz – Witikon

12 Min.-Betr.			24 Min.-Betr.			12 Min.-Betr.			24 Min.-Betr.			
604	616	628	2004	2140	2204	ab Klusplatz . . . an	627	639	651	2037	2203	2227
609	621	633	2009	2145	2209	Y Eierbrechtstr. A	621	633	645	2021	2137	2221
615	627	639	2015	2151	2215	an Witikon . . . ab	616	628	640	2016	2152	2216

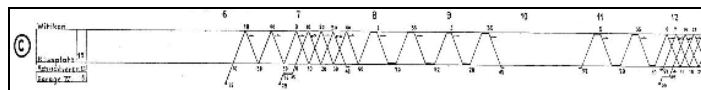


Die Witiker hatten allen Grund zu feiern. Der Bus verkehrte jetzt alle 12 Minuten. Statt 1 Franken kostete das Billett jetzt 50 Rappen – und galt erst noch für das gesamte Stadtgebiet. Zwar ging die direkte Verbindung zur Stadt verloren, doch am Umsteigepunkt Klusplatz gab es gleich 2, zeitweise sogar 3 Tramlinien. Das Postauto von Maur endete fortan in Witikon; der Betrieb dieser Linie wurde 1963 durch die VBZ übernommen.

Kriegsfahrplan

Die Zufriedenheit der Witikoner endete mit dem Kriegsausbruch. Der Treibstoffmangel hatte einschneidende Konsequenzen für den Autobusbetrieb: Fahrplanausdünnung, zeitweise Betriebseinstellung und Betrieb mit Ersatztreibstoffen. Notgedrungen wurde ein Versuch mit Holzgasgeneratoren unternommen. Während diese Betriebsart auf ebenen Strecken befriedigte, wurde er auf der Witiker Linie zum Fiasko. Die oft vollbesetzten Busse konnten die Fahrzeiten nicht einhalten und quälten sich auf der Steilstrecke mit Schrittgeschwindigkeit bergauf. Der folgende Betrieb mit Methan bewährte sich besser, doch mussten die Busse zwischendurch zur Kehrichtverbrennung Josefstrasse, denn dort

befand sich die einzige Tankstelle für das Methan. (Näheres siehe TMZ-Revue 2021.)



Trolleybus gefordert

Bereits 1941 beschloss die Stadt, die Linie auf Trolleybusbetrieb umzustellen, denn die elektrische Traktion war für die Bergstrecke das einzig Richtige. Das nötige Material war beschafft, die drei bestellten Trolleybusse waren bereits im Bau und die ersten Masten aufgestellt, dann kam der Hammer. Das Armeekommando legte das Veto ein und verhin- derte die Freigabe des für die Fahrleitung benötigten Kupfers. Die Stadt gab nicht auf, stellte ein Wiedererwägungsgesuch, dann ein zweites – ohne Erfolg. Auch die Witiker – mittlerweile 2300 Einwohner- gingen auf die Barrikaden. Bei einer von der freisin- nigen Kreispartei initiierten Protestversammlung forderten sie in einer einstimmig gefassten Resolu- tion die unverzügliche Umstellung auf Trolleybus und schickten eine Delegation nach Bern. Doch erst Ende Februar 1946 erteilten die Bundesbehörden grünes Licht. Am 14. Oktober 1946 hatten die Witiker ihren Trolleybus. 1954 erhielt er die Liniennummer 34.

Eine Rundgebung für den Trolleybus Klus-Witikon

1946: Trolleybus-Enklave Witikon

Vorher war allerdings noch ein Problem zu lösen. Fernab von den übrigen Trolleybusfahrleitungen entstand ein isoliertes Netz. Eine separate Garage kam nicht in Frage, ebenso wenig eine lange Dienstfahrleitung. Die alten Trolleybusse konnten zwar auf Batteriebetrieb umschalten, doch war die

Leistung miserabel. Mit maximal Schrittgeschwindigkeit konnten nur ganz kurze Strecken zurückgelegt werden. Das Schleppen mit einem Trammotorwagen wurde erwogen, aber wegen der unterschiedlichen Fahrzeugbreite als zu riskant befunden, die Überfuhr hinter einem Autobus bei schwierigen Strassenverhältnissen als nicht praktikabel angesehen.



Bügelanhänger

Die Lösung: In eigener Werkstatt wurde ein einachsiger Anhänger konstruiert. Er hatte einen Stromabnehmer und neben Pneu auch Tramräder zur Stromrückführung, ferner zwei Kabel zum Einhängen in die Trolleystrangen.



Bus und Anhänger fuhren aus der damaligen Busgarage Zweierstrasse (Kalkbreite) auf die Schienen in der Freystrasse, wo die Pneuräder hochgezogen wurden. Dann gings auf den Tramgleisen zum Klusplatz. Hier wurden die Pneuräder des Bügelwagens durch Betätigung eines Hebels heruntergelassen, der Wagen abgekuppelt und von Hand zum Abstellplatz gestossen.



Der Kondukteur hatte sich während der Überfuhr beim Heckfenster aufzuhalten und den richtigen Lauf des Wagens in Bezug auf die Weichenstellung zu überwachen. Die Chauffeure kamen zuvor in Genuss von ein paar Fahrstunden. Die Durchfahrt zwischen den Haltestelleninseln, das Kreuzen mit den Tramzügen und die Weichenstellung über den Fahrleitungskontakt mussten geübt werden.

1956: Dienstfahrleitung

1956 wurden die vier eigenartigen Bügelanhänger arbeitslos. Als die Tramlinie 1 auf Trolleybus umgestellt und folglich für die Linie 31 eine Trolley-Fahrleitung bis zur Burgwies errichtet wurde, baute man durch die Sempacherstrasse eine einspurige Leitung zum Klusplatz. Sie wurde auch für die Talfahrt zum Einfahren benutzt. Eine Trolleybusweiche gab es auf dieser Verbindung nicht. Der Kondukteur musste die Handschuhe überstreifen und die Ruten von Hand aus- und wieder eindrahten. Erst mit dem kondukteurlosen Betrieb gab es Weichen und eine separate Leitung für die Talfahrt. Es dauerte dann bis Ende 2007, bis am Klusplatz eine Verbindung zur 1998 verlängerten Trolleybuslinie 33 hergestellt wurde, so dass Ein- und Ausfahrten über diese Route stattfinden konnten.



Permanente Unzufriedenheit

Es waren vor allem zwei Punkte, welche die Witiker immer wieder ärgerten. Da waren die verpassten Anschlüsse am Klusplatz und die Warterei bei den dortigen engen Platzverhältnissen. Daher war der Ruf nach einer direkten Verbindung zum Bellevue oder Hauptbahnhof während Jahren zu hören. Auch mit dem eingesetzten Rollmaterial war man nicht zufrieden, denn auf dem 34er verkehrten lange Zeit die kleinen zweiachsigen Trolleybusse («Truckli»), von den Witikern als Sardinenbüchsen empfunden. Erst mit der Ablieferung der neuen Gelenkwagen-Serie («Jumbo») 1974 wurden Gelenktrolleybusse für die Linie 34 in genügender Anzahl frei, um sämtliche Kurse damit bestücken zu können.



Die Witiker Linie ist anspruchsvoll. Zwischen Klusplatz und Witikon sind 140 Höhenmeter zu überwinden, das Gefälle oberhalb der Schlyfi beträgt 8,8 Prozent. Legendär sind die Betriebsstörungen bei Schnee: Wenn PWs in der Steigung quer stehen, kommt auch der Bus nicht mehr durch.

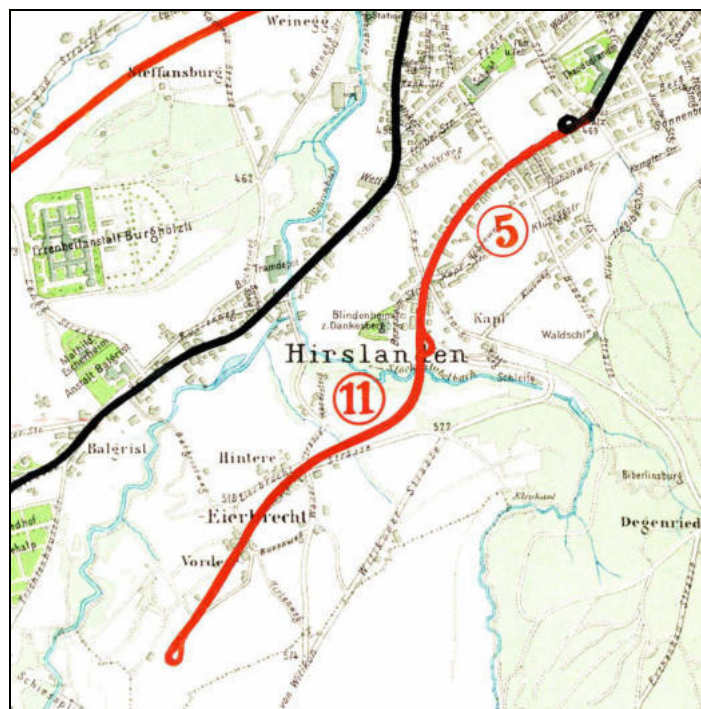
2017: Endlich direkt in die Stadt

Während der 34er zweimal bergwärts verlängert wurde, 1971 von der ursprünglichen Endstation Bergaldenstrasse zur Loorenstrasse und 1980 zur Kienastewies, liess die Verlängerung Richtung Stadt weiter auf sich warten. Das vom Durchgangsverkehr geplagte Quartier ohne Tramanschluss gab nicht auf. Nach jahrelangem Kampf kam 2017 doch noch der Durchbruch. Die Linie 31 wurde vom Hegibach zum Klusplatz verlängert und mit der Linie 34 verknüpft: Mit Schlieren-Kienastewies entstand eine Mammutlinie von 15 km Länge; seit 2021 sind es mit dem neuen Endpunkt Hermetschloo 12,85 km. Auch über das Platzangebot können sich die Witiker nicht mehr beklagen: Die Doppelgelenktrolleybusse bieten 155 Plätze – welch ein Gegensatz zur 6-plätzigsten Pferdepost von 1925!



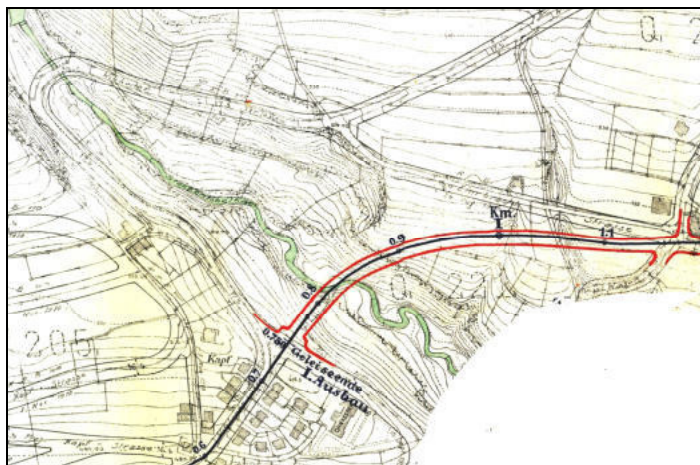
Frühe Tramprojekte

Bereits 1913 tauchten die ersten Tramläne auf. Die Stadt wuchs und auf der Suche nach neuen Siedlungsgebieten geriet das Gebiet Eierbrecht unterhalb Witikon in den Fokus. Im Gegensatz zu Witikon, das erst 1934 eingemeindet wurde, gehörte die Eierbrecht als ehemaliges Gemeindegebiet von Hirslanden bereits zur Stadt. Zur Erschliessung des neuen Wohngebietes plante man die Verlängerung der Tramlinie ab Klusplatz – mit späterer Fortsetzung nach Witikon.



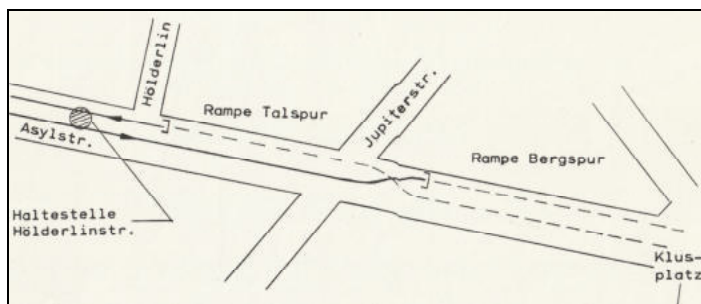
Einen Knackpunkt bildete das Stöckentobel mit dem Elefantenbach. Statt den Umweg über die problematische Kurve bei der Schlyfi einzuschlagen, wurde auf gerader Linie eine Brücke über das Tobel projektiert. 1930 erlangte die Stadt die Konzession für die gesamte Tramlinie nach Witikon. Dann kamen die Krisenjahre. Die Stöckentobel-Brücke wanderte in der Prioritätenliste immer weiter nach hinten, fiel

schliesslich aus den Traktanden und demzufolge verliefen auch die ersten Trampläne im Sand.



Neuaufgabe unterirdisch

Ab den 1970er Jahren wurde das Thema Tramer-schliessung von privater Seite wieder aufgegriffen. Vorgeschlagen wurde unter anderem die Verlängerung der Linie 11 ab Rehalp mit einem Viadukt über das Wehrenbachtobel und anschliessendem Tunnel direkt in die unterirdische Haltestelle Zentrum Witikon.



Gedrängt durch Vorstösse im Gemeinderat ergriff hierauf der Stadt die Initiative. Ein Projektierungskredit wurde bewilligt, um mögliche Varianten zu prüfen. Eine oberirdische Führung auf der Witikon-nerstrasse kam von vornherein nicht in Frage: zu wenig Platz, zu einschneidend die Behinderungen des Verkehrs während der Bauzeit. Die von den beauftragten Ingenieurbüros ausgearbeiteten Varianten

empfohlen die unterirdische Führung mit Linksverkehr, um – wie beim Schwamendingen Tunnel – die Zwischenstationen mit Mittelperrons bauen zu können. Unterhalb des Klusplatzes sollten die Gleise abgesenkt, die Wendeschleife aufgehoben, allenfalls beim Stöckentobel eine neue Wendemöglichkeit errichtet werden. Eine der Varianten sah auch eine Haltestelle im tiefer liegenden Quartierteil Eierbrecht vor. Um die angestrebte Höchststeigung von 70‰ nicht zu überschreiten, war für die Fortsetzung nach Witikon ein Kehrtunnel nötig. Doch hatte das Tram-Kehrtunnel wegen der höheren Bau- und Betriebskosten schlechte Karten. Die andern Varianten wählten eine direktere Linie und sahen die Erschliessung der Eierbrecht per Schrägaufzug oder Quartierbus vor. (Die Eierbrecht wurde 1989 tatsächlich durch die Quartierbus-Linie 36 erschlossen, aber Ende 1991 wurde die Linie wieder eingestellt – mangels Frequenzen.)



Die VBZ wollten dem tiefen ÖV-Marktanteil von Witikon unbedingt entgegenwirken. Im Fahrplan 1989 verdichteten sie den Takt des 34ers in den Stosszeiten sogar auf 4 Minuten, um mehr Witiker auf den Bus zu locken und damit das Tramprojekt zu legitimieren. Das Ergebnis war enttäuschend, die Frequenzen der Linie 34 verringerten sich sogar, weil manche Witiker die schnelleren Regionalbusse (Li-

nien 47, 53, 86) bevorzugten, die mittlerweile mit allen Kursen zum Klusplatz verkehrten.

- *Strecke: Klusplatz - Looren - Kienastewies*
- *Länge: 3,5 km*
- *Platzangebot: bis 5'000 Personen pro Stunde und Richtung*
- *Einsteigende: 15'000, mit Vororten 30'000 Personen pro Tag*
- *Kosten (geschätzt): 240 Mio Franken*



Umgeleitete Forchbahn

Parallel dazu tauchte die Idee auf, die Forchbahn ab Zollikerberg – grösstenteils unterirdisch – nach Witikon zu führen und dort mit dem Tram Witikon zu verknüpfen, um später eventuell ein unterirdisches Stadtbahn-System zu erstellen. Eine Niederlage erlitt die Idee, als 1995 der Kantonsrat über der Richtplan debattierte. Der Antrag, die Forchbahn über Witikon in den Plan aufzunehmen, wurde mit 65 zu 54 Stimmen abgelehnt. Zu utopisch sei die Vorhaben. In jüngeren Linienentwicklungs-Studien war das Tram Witikon explizit kein Thema mehr: zu aufwändig, zu teuer. Witikon mit seinen mittlerweile 12 000 Einwohnern bleibt also beim Trolleybus.



Besuch aus London

Tram unter Beschuss

In der Nachkriegszeit erlebte die Motorisierung einen gewaltigen Aufschwung. Auch in Zürich geriet das Tram arg ins Hintertreffen. Die Umstellung der Linie 1 auf Busbetrieb war beschlossene Sache. Bereits fertig ausgearbeitete Projekte für neue Tramlinien in die aufstrebenden Quartiere Affoltern und Schwamendingen scheiterten bereits im Stadtrat. Immerhin gelang es, nach über 20-jährigem Stillstand und trotz heftiger Opposition einer neuen Tramstrecke zum Erfolg zu verhelfen: das kurze Stück Wartau–Frankental. Dabei blieb es, während Automobilistenkreise ein regelrechtes Kesseltreiben gegen das Tram inszenierten. Die Strassenbahn wurde als Unfallverursacherin und Verkehrshindernis Nummer 1 an den Pranger gestellt; überhaupt sei sie ein veraltetes Verkehrsmittel und es sei höchste Zeit, das Tram durch den Bus zu ersetzen.

Mitten in diese tramfeindliche Stimmung hinein kam Besuch aus London.



Grosse Anteilnahme an der Krönung von Queen Elizabeth II

Am 2. Juni 1953 fand in London die Krönung von Elizabeth II. statt. Die Sympathiewelle für die junge Monarchin erreichte auch Zürich. Ein Komitee rief ein «British Festival» ins Leben mit allerlei Aktionen. Ein Publikumsmagnet war die Ausstellung «Made in England» im Kongresshaus, wo englische Hersteller ihre Produkte präsentierten. Es galt nun, eine attraktive Verkehrsverbindung einzurichten.

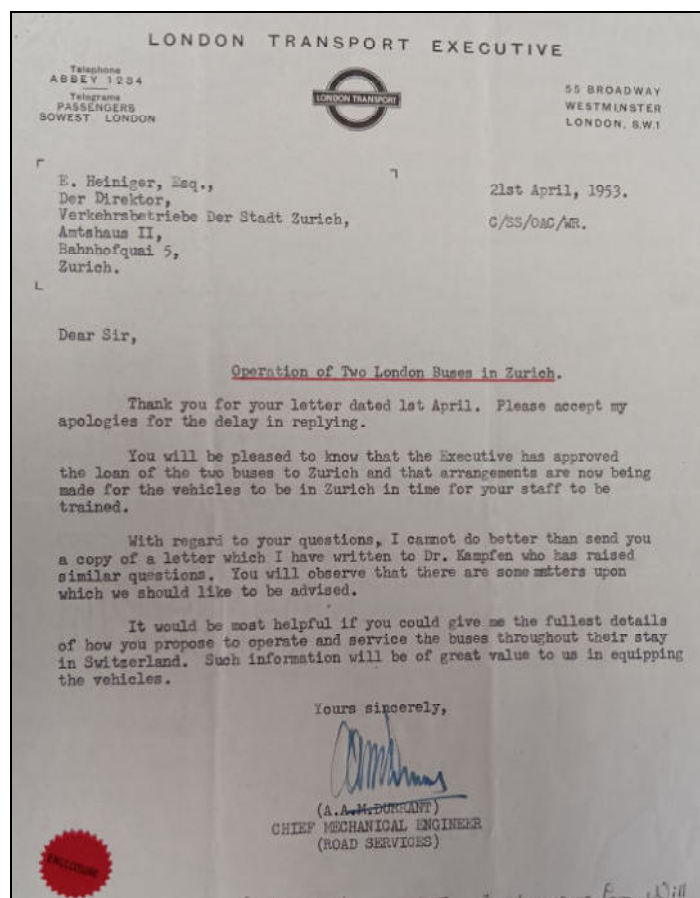


Eine besondere Attraktion

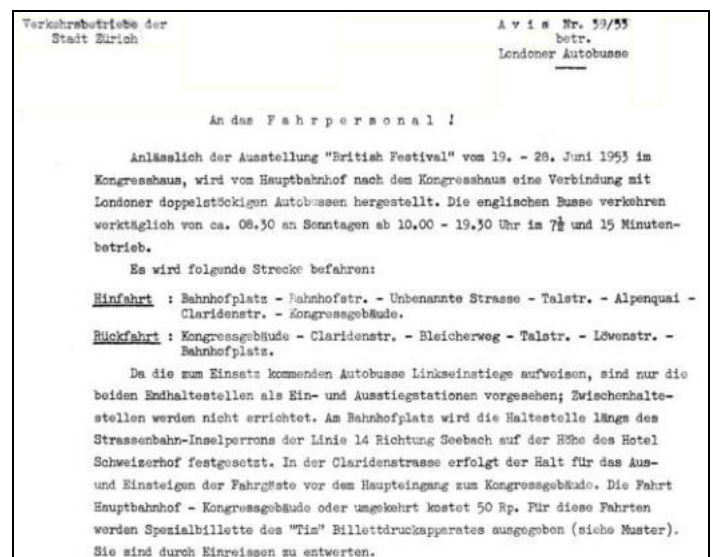
VBZ-Direktor Heiniger und Verkehrsdirektor Kämpfen liessen sich etwas Besonderes einfallen. Sie orderten zwei rote Doppelstockbusse, wie sie zu dieser Zeit in London in 7000 Exemplaren im Einsatz standen. Am 11. Juni 1953 verliessen sie bei strömendem Regen die Chiswick-Garage in London; es handelte sich um einen Leyland Titan und einen AEC Regent. Mit dabei waren drei Angestellte (Fahrer und Techniker) von London Transport. An Bord war auch eine Säge, um damit vom Oberdeck aus allfällige im Wege stehenden Äste zurückzustutzen. Mit der Fähre kamen die Busse von Dover nach Dunkerque,

fuhren dann über Belgien und durch das Elsass nach Basel. Ab dort lotste ein angereicherter Assistent der VBZ die beiden Busse über Landstrassen nach Zürich. Dabei war oft ein regelrechter Zickzack-Kurs nötig, denn zahllose Unterführungen machten das Passieren für die 4,4 Meter hohen Busse unmöglich. Schliesslich gelangte das Duo am 15. Juni über die Staffelegg und durch das Furtal in die damalige Autobusgarage Oerlikon.

6 Chauffeure, ebenso 6 Kondukteure mit Englischkenntnissen wurden für die temporäre Aufgabe eingefuchst und mit Londoner Uniformen eingekleidet. Ein Einsatz im Linienverkehr kam von vornherein nicht in Frage; die Busse waren für Linksverkehr konzipiert und hatten den Einstieg auf der falschen Seite.



Nach einer Kontrolle durch das Strassenverkehrsamt ging es als erstes auf die Pressefahrt. Die Berichte über die ungewohnte Fahr-Perspektive waren voll Begeisterung. Die Fahrt durch die Bahnhofstrasse auf Höhe der Baumwipfel, das sei wie durch einen Wald zu fahren, schwärmte ein Reporter. Dann kamen die Goldküsten-Bewohner in Genuss der aufsehenerregenden Kolosse. Für 1 Franken konnten die Leute von Zollikon bis Stäfa jeweils ins Nachbardorf fahren (und – sofern sie die Rückkunft des Busses abwarten mochten – auch wieder zurück). Am Folgetag kam das linke Ufer von Kilchberg bis Richterswil zum Zug.



Dann wurden die Busse tagsüber im Pendelverkehr während der 10-tägigen Dauer der Ausstellung zwischen HB und Kongresshaus eingesetzt. Am Abend kamen nacheinander die verschiedenen Quartiere an die Reihe. Angeboten wurde eine knapp halbstündige Fahrt durch die nähere Umgebung; auf der Hälfte der Strecke wurde jeweils gewechselt, die Passagiere vom Oberdeck mussten unten Platz nehmen und umgekehrt.

Wichtige Mitteilung! **An alle Einwohner im Kreis 11!**

Anlässlich der Vorführung des einzigen offiziellen Filmes (in Farben, Dauer 1 1/2 Std.) über die

Krönung der Königin Elisabeth II von England

(Première am Montag, den 22. Juni, also in acht Tagen) organisiert das Kino Excelsior für alle seine Kunden aus Oerlikon und Umgebung (also für Jedermann)

Extrafahrten mit einem

2-stöckigen, Original-Londoner-Autobus

Rundfahrten durch Oerlikon am **Montag, den 15. Juni 1953** (übermorgen)

abends ab 19.00 Uhr. Fahrzeit 25 Minuten. Preis Fr. 1.—
Abfahrtszeiten: 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30.
Abfahrt und Ankunft vor dem Kino Excelsior.

Vorverkauf für die Rundfahrt: Kinokasse Excelsior Sonntag ab 15.00 Uhr.
Montag ab 17.00 Uhr.

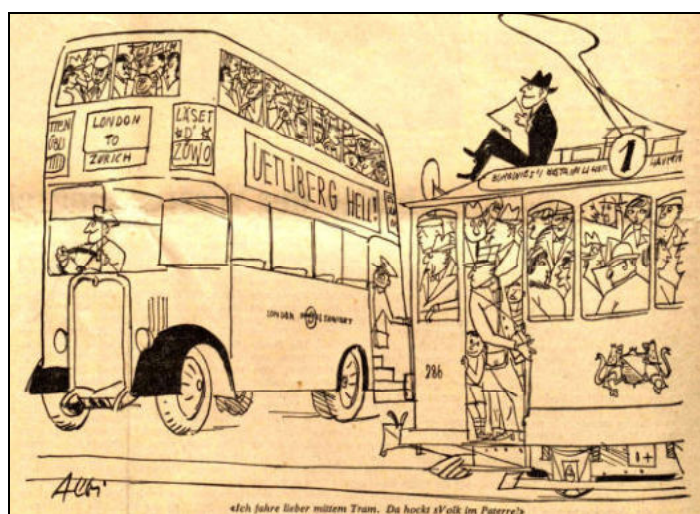
Jeder kann mitfahren, im Bus sind 60 Plätze (Parterre und I. Stock zusammen) **nur am nächsten Montag, den 15. Juni** abends.

Imposant, aber letztlich enttäuschend

Die Begeisterung über die imposanten Fahrzeuge war gross. Eine Enttäuschung erlebten jene, die hofften, die Doppelstöcker würden dereinst das Tram ersetzen. Für die Zürcher Verhältnisse waren die Busse ungeeignet. Sie wiesen zwar 56 Sitzplätze auf, aber nur 4 Stehplätze im Unterdeck, total also 60 Plätze. Somit konnten sie punkto Leistungsfähigkeit nicht mal mit den 80-plätzigern VBZ-Standardbussen konkurrieren und erst recht nicht mit den 240-plätzigern Tramzügen. Auch betrieblich konnten die Busse nicht überzeugen, für den Fahrgastwechsel ging zu viel Zeit verloren.

Für den Zweck der Propagandafahrten waren die Londoner Busse hingegen ein voller Erfolg, auch finanziell. Rund 6000 Franken Überschuss resultierten. Ein Drittel davon ging in die VBZ-Kasse, der Rest an

das Festival und an den Verkehrsverein. Nach dem Einsatz in Zürich gingen die Busse für Publikumsfahrten nach St. Gallen, dann nach Luzern und schliesslich nach Genf. Von dort aus fuhren sie ins schwedische Malmö, wo ebenfalls ein «British Festival» stattfand. Ohne nennenswerte Probleme kehrten die beiden Busse am 7. August nach London zurück.



Scotland Yard in Zürich

Ebenfalls 10 Tage dauerte ein zweiter Besuch aus London, der zur gleichen Zeit stattfand, ohne allerdings mit dem «British Festival» direkt etwas zu tun zu haben. Initiantin war die lokale Sektion des Automobilclubs. Die Einladung ging an den Chef der Verkehrsabteilung der «Metropolitan Police», in der Umgangssprache «Scotland Yard» genannt. Chief Inspector Leonard Weir wurde gebeten, während seines Aufenthalts das Zürcher Verkehrsgeschehen zu studieren und anschliessend seine Eindrücke zu schildern. Am 29. Juni berief der Automobilclub einen Vortrags- und Diskussionsabend ein. 70 Herren lauschten Mr. Weir, welcher in seiner Londoner Uniform auftrat und über seine Beobachtungen berichtete. Ein Dolmetscher übersetzte abschnittsweise.



Der Grossraum London zählte zu dieser Zeit rund 10 Millionen Einwohner. Das einst ausgedehnte Tramnetz in der Themsestadt war unterdessen vollumfänglich auf Busbetrieb umgestellt worden. Man sei

froh, das Tram wegzuhaben, meinte Mr. Weir. Geradezu entsetzt zeigte er sich über die 3-Wagen-Tramzüge, die in den Spitzenzeiten das Zürcher Stadtbild beherrschten. Das seien ja richtige Eisenbahnzüge! (In England war das Mitführen von Anhängewagen im Strassenbahnbetrieb gesetzlich verboten, weshalb dort das Tram seine wirtschaftlichen Vorteile nie ausspielen konnte.) Kopfschütteln erntete bei ihm auch die Tatsache, dass selbst in engen Strassen die Tramgleise doppelspurig angelegt sind. Das Vortrittsrecht des Trams sei unlogisch und hemme die flüssige Verkehrsabwicklung. Überhaupt sei das Tram für den Verkehr im Stadtkern überholt. Zürich müsse sehr bald die Entscheidung treffen, ob man die Stadt mit einem modernen Verkehrsmittel ausstatten oder im 19. Jahrhundert steckenbleiben wolle. Immerhin fand der Polizeifunktionär dann doch noch etwas Positives: Er hob anerkennend hervor, dass die Kondukteure in den neueren Wagen ihre Tätigkeit sitzend ausführen können. Natürlich äusserte sich Mr. Weir auch noch über andere Verkehrsteilnehmer, zu oft werde gehupt, es mangle an gegenseitiger Rücksichtnahme, es habe zu viele Schilder und Signale. Dann kam der Diskussionsenteil.

Zürich muss sich entscheiden!

Chief Inspector Weir von der Verkehrsabteilung von Scotland Yard packt aus.
Das Tram ist ein Verkehrshindernis — Täflikon ist keine Lösung.

Nun war auch VBZ-Direktor Heiniger anwesend, der als Rufer in der Wüste auftrat und darauf hinwies, dass der grosse Spitzenverkehr mit dem gleichen Personalbestand unmöglich nur mit Bussen bewältigt werden könne. Mr. Weir liess das nicht gelten, sehr zur Zufriedenheit der Gastgeber.

Die Folgen

Während die Einschätzungen des Scotland-Yard-Mannes in den Automobilverbänden und kurz auch in der Presse Widerhall fanden, war dies bei den Verkehrsplanern nicht der Fall. Zwar konnten kurz darauf die Tramgegner einen Sieg erringen. Die VBZ wollten 10 weitere Vierachszüge des bewährten Typs «Kurbeli» anschaffen, um auch die Linie 3 mit modernem Rollmaterial betreiben zu können. Freisinnige und Landesringler ergriffen das Referendum und im Urnengang vom 6. Dezember 1953 wurde der Kredit mit 50,7 Prozent Neinstimmen abgelehnt. Damit war die tramfeindliche Stimmung in Zürich auf dem Höhepunkt angelangt.

**Ideen
statt
Kredite!**

Unsere Tramverwaltung scheint leider ebenso wenig beweglich zu sein, wie es die Tramzüge im Stossverkehr sind.

Warum werden nicht endlich z. B. die Linien 1, 8, 9, 12 und 15 auf den hier besonders günstigen Bus-Betrieb umgestellt?

Dadurch würden genügend moderne Tramwagen für den Ersatz älteren Rollmaterials frei und die Anschaffung von 10 neuen Tramzügen wäre überflüssig. Deshalb

4,5 Millionen für 10 neue Tramzüge

Nein



AKTION FÜR MODERNE VERKEHRSBETRIEBE

Die weitere Planung führte schliesslich zum Tiefbahn-Projekt, welches die unterirdische Führung des Trams in der Innenstadt vorsah. Bei der Beschaffung von tiefbahntauglichen «Karpfen»-Zügen gab es keine nennenswerte Opposition mehr. Das war nicht anders, als die Tiefbahn-Vorlage an der

Urne scheiterte und zur Modernisierung des Rollmaterials die «Mirages» beschafft wurden.

Was die Doppelstöcker anbetrifft: 1975 wagten die VBZ einen Versuch mit zwei deutschen MAN-Doppelstockbussen auf verschiedenen Linien. Bewährt haben sie sich nicht. Bei den kurzen Haltestellendistanzen mochten die Passagiere nicht ins Oberdeck hinaufsteigen. Auch bei der Publikumsbefragung fiel der Doppelstöcker durch: Im Verhältnis 3:2 wurde der Bustyp für Zürich abgelehnt. Zürichs Strassen erhielten aber doch noch Doppelstockbusse. 1972 setzte sie die Swissair als Zubringer Hauptbahnhof-Flughafen ein. Mit der Eröffnung der Flughafenbahn 1980 wurde diese Buslinie eingestellt, die Busse gelangten nach Winterthur, wo sie noch eine Zeit lang auf der Technorama-Linie eingesetzt wurden.

Während also Doppelstockbusse in Zürich keine Gnade fanden, erlebt das Tram eine prächtige Zukunft. Mr. Weir würde sich wundern. Vielleicht auch darüber, dass im Londoner Stadtteil Croydon die Strassenbahn vor 25 Jahren wieder eingeführt wurde.



Tram Uetliberg

Vor 150 Jahren ...

Im Mai 1875 – das war 7 Jahre vor dem Rösslitrām – dampften die ersten Züge vom Selnau auf den Zürcher Hausberg. Die Bahn wurde, wie damals üblich, in Normalspur angelegt und ist mit einer Maximalsteigung von 79 Promille die steilste normalspurige Adhäsionsbahn des Landes. Zunächst verkehrten die Züge gewissermassen als Schnellzüge – ohne Halt. Eine Zwischenstation gab es erst nach zwei Jahren auf der Waldegg. Weil diese sich auf die Frequenzen günstig auswirkte, wurde ein Jahr später auch in der Binz eine Haltestelle errichtet, welche den Namen «Wiedikon» erhielt. (Die Nordostbahn-Station an der Linie Zürich–Thalwil hiess zu dieser Zeit «Wiedikon-Aussersihl».) Anlässlich der Eingemeindung 1893 wurde die Station in «Zürich-Binz» umgetauft. Triemli bekam erst 1917 eine Haltestelle.



Gipfeltram und Führung zum Hauptbahnhof

Ideal waren die beiden Endpunkte nicht, was sich mehr und mehr bemerkbar machte. Die Bahn endet 55 Höhenmeter unterhalb des Gipfels. Wer die Aussicht auf die Stadt geniessen möchte, muss einen rund 10-minütigen Fussmarsch bergauf in Kauf

nehmen. Um den Fahrgästen diese Unannehmlichkeit zu ersparen, reichte die Uetlibergbahn 1906 in Bern ein Konzessionsgesuch ein für eine schmalspurige elektrische Strassenbahn von der Bergstation zum Uto Kulm. Die 634 Meter lange Tramlinie hätte auch dem Gepäck- und Gütertransport gedient. Es blieb beim Plan, für die Realisierung fehlte das Geld.

Uetlibergbahn. — Chemin de fer du mont Uto.	
Fahrten vom 1. Juni bis 30. September 1876.	Service dès 1er juin au 30 septembre 1876.
ab Zürich-Selnau	dép. 7 ³⁰ M 10 ¹⁵ M 2—A 3 ¹⁵ A 4 ⁴⁵ A 7 ¹⁵ A
ab Uetliberg	dép. 8 ⁴⁵ M 11 ⁴⁵ M 2 ³⁰ A 4—A 7 ¹⁵ A 8 ⁴⁵ A
in 30 Minuten — en 30 minutes.	
† Züge ausgeführt nur bis Ende August.	
§  Abfahrt im Juli 7 ⁴⁵ A, im August 7 ³⁰ A, im September 6 ³⁰ A	

Auch der Ausgangsbahnhof Selnau war nicht attraktiv. Für die am Hauptbahnhof ankommenden Gäste war der Transfer kompliziert und beschwerlich. Zwar wurde der Bahnhof Selnau 1910 mit der Linie 8 an das Tramnetz angeschlossen, doch der Hauptbahnhof war nur mit einem zusätzlichen Umsteigen zu erreichen. Schon in den frühen 1900er Jahren suchte man nach einer Verbesserung. Im Zusammenhang mit der Tieferlegung der rechtsufrigen Seebahn wurde geplant, die Uetlibergbahn – zusammen mit der Sihltalbahn – ab Giesshübel durch einen Tunnel zum neuen Bahnhof Enge zu führen. Der Plan musste wegen der beschränkten Platzverhältnisse in der Enge aufgegeben werden. Nun trat die Idee in den Vordergrund, die Uetlibergbahn direkt zum Hauptbahnhof zu führen. Die Stadtbehörden verfolgten dabei folgende Strategie: 1. Elektrifikation, 2. Umbau auf Schmalspur, 3. Anschluss an das städtische Strassenbahnnetz. 1909 beschloss der Stadtrat, entsprechende Pläne

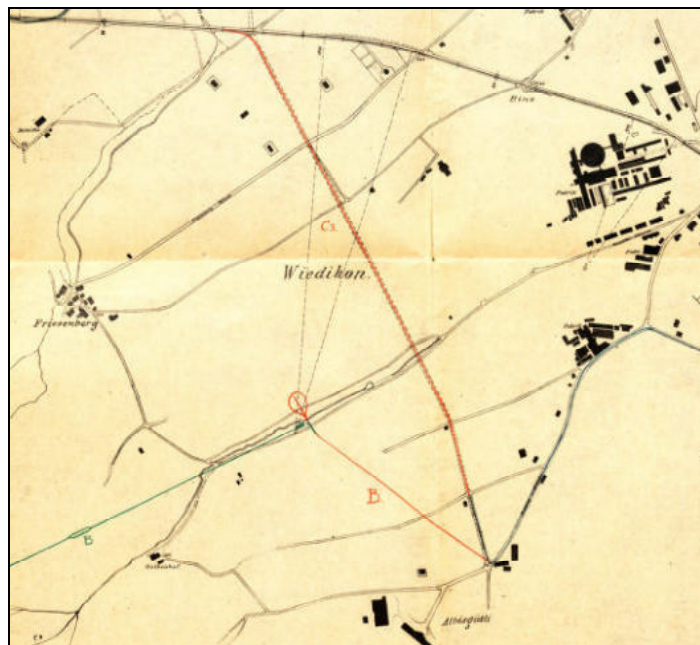
und Kostenberechnungen anfertigen zu lassen. Der Stadtrat war übrigens stets mit einem Vertreter im Verwaltungsrat der Uetlibergbahn vertreten. Die Strassenbahndirektion arbeitete daraufhin mehrere Vorschläge aus.



Anschluss Strassenverkehrsamt

Eine Variante mit mehreren Versionen sah die Führung ab dem Raum Binz/Giesshübel entweder rechts oder links der Sihl direkt zum Hauptbahnhof vor. Da man aber das Bahntrasse in Stadtnähe lieber für andere Zwecke verwenden wollte, war das Interesse an einer höher gelegenen Anknüpfung an das Tramnetz grösser. Eine Variante bestand in der Führung vom Schweighof durch die (zu dieser Zeit erst projektierte) Schweighofstrasse zum heutigen Strassenverkehrsamt und dort Anschluss an die Albisgütlibahn. Das bedeutete zwar einen Umweg, hatte aber den Vorteil, dass das Wohnbaugelände Friesenberg erschlossen und die darübende Albisgütlibahn aufgewertet worden wäre. Eine weitere Variante war die Verlängerung der Albisgütlibahn zum Kolbenhof, dem Ausgangspunkt einer allfälli-

gen Standseilbahn zum Uto Kulm, welche die Uetlibergbahn ersetzt hätte.



Goldbrunnenplatz oder Triemli

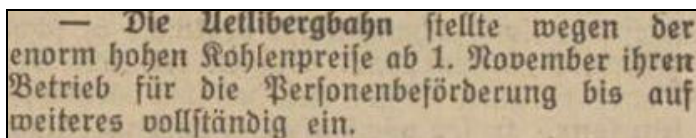
Die zunächst von der Strassenbahndirektion favorisierte Variante sah die Linienführung ab Friesenberg durch die Friesenbergstrasse vor, um am Goldbrunnenplatz den Anschluss zum Tramnetz herzustellen. 1921 und 1926 verlängerte die Städtische Strassenbahn die Heuried-Linie in zwei Etappen vom einstigen Endhalt bei der Talwiesenstrasse zum Triemli. Ab jetzt war nur noch vom Uetlibergbahn-Anschluss im Triemli die Rede, wenngleich die dortigen Steigungsverhältnisse nicht sehr vorteilhaft waren.





Schlechte Zeiten

Während die Planungen munter voranschritten – sogar eine Zweiglinie Waldegg–Birmensdorf wurde vorgeschlagen –, ging es der Bahn immer schlechter. Als reine Ausflugsbahn war sie ohnehin den Launen der Witterung unterworfen. Schlimm wurde es, als im Gefolge des Ersten Weltkrieges der Verkehr zurückging und die Kohlenpreise explodierten. Die Bahn erklärte sich schliesslich ausserstande, die anstehenden Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten finanzieren zu können. Auch an die geplante Elektrifizierung war nicht zu denken. Am 1. November 1920 wurde der Betrieb eingestellt und die Gesellschaft liquidiert.



Bus statt Bahn

Von privater Seite wurde 1920/1922 eine radikale Lösung propagiert. Das Trasse der Bahn sollte asphaltiert und darauf ein Busbetrieb eingerichtet werden. Der Vorschlag sah vor, die Strasse gegen

Gebühr auch für Privatautos freizugeben. Eine Kostenberechnung ergab jedoch eine ungünstige Rendite; das Trasse hätte an vielen Stellen verbreitert werden müssen, um das Kreuzen zu ermöglichen. Und bei den offiziellen Stellen erhielt die Idee keine Unterstützung. Der Uetliberg blieb weiterhin autofrei.

Mit dem Automobil auf den Uetliberg!

Sorgfältige Studien haben ergeben, daß das Automobil vorteilhaft auch für den Verkehr nach dem Uetliberg nutzbar gemacht werden kann. Das hier in Vorschlag gebrachte Projekt sieht vor, die Uetlibergbahn nach folgenden Grundrissen zu liquidieren und im übrigen den Bahnkörper in eine Automobilstrasse umzubauen.

Walo Bertschinger,
Gleisebau-Unternehmung und Kon-
struktionswerkstätte.

Zürich, den 12. Dezember 1921.

Tit.

Direktion der Uetlibergbahn,

Oerlikon.

Betr: Automobilstrasse.

In Begleit Ihres werten Schreibens vom 5. ert.
Übermachten Sie mir einen Vorschlag von Ing. Hans Waldvogel,
Trosselstrasse 24, Zürich 2, das jetzige Tracé der Uetli-
bergbahn in eine Automobilstrasse umzuwandeln und wünschen
Sie von mir Auskunft über diese Kosten.

Wiederauferstehung

In der Stadt herrschte über die Betriebseinstellung grosse Aufregung. Persönlichkeiten und Institutionen legten sich ins Zeug und schliesslich konnte mit frischem Kapital eine neue Gesellschaft gegründet werden: Aus der Uetlibergbahn (UeB) entstand die Bahngesellschaft Zürich–Uetliberg (BZUe). Die Strecke wurde ertüchtigt und die Elektrifikationsarbeiten begonnen. Am 22. August 1922 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden, zunächst mit Dampf.

Aus finanziellen Gründen wurde zwar die Normalspur beibehalten, aber sonst alles für eine spätere Anbindung ans Tramnetz vorbereitet. Die gewählte Stromspannung von 1200 Volt Gleichstrom ermöglichte die gleiche Lösung wie bei der Forchbahn, wo die Züge auf der Überlandstrecke ebenfalls mit höherer Spannung verkehren als auf dem Stadtteil. Auch das bestellte Rollmaterial war auf den späteren Trambetrieb ausgerichtet. Es hatte die für Normalspurbahnen ungewöhnlich schmalen Breite von 2,2 Meter, also gleich wie bei den damaligen Tramwagen. Bei einer Umspurung auf Meterspur hätte man lediglich die Radsätze auswechseln müssen.



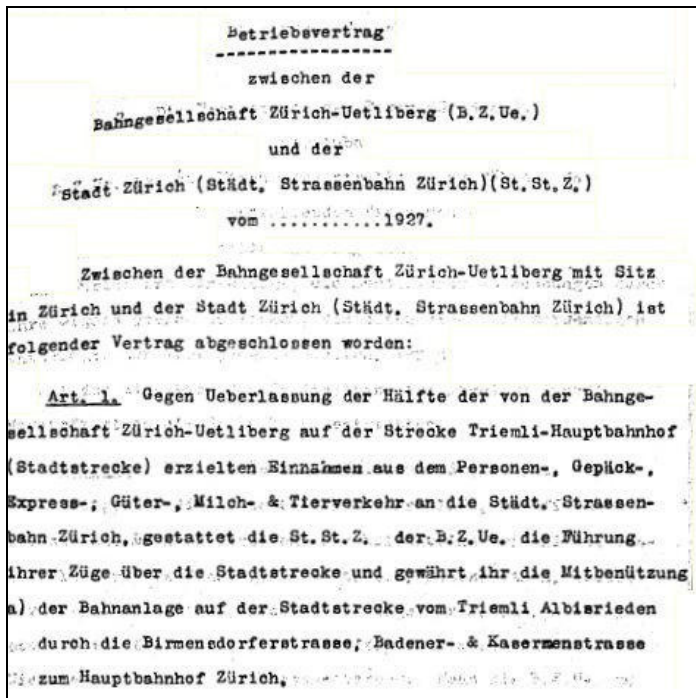
Ein Problem ergab sich bei der Fahrleitung. Nahezu gleichzeitig war die Elektrifikation der Sihltalbahn im Gange, welche sich wegen des regen Güterverkehrs an den Normen der SBB anlehnte und ihr Netz mit 15 000 Volt Wechselstrom versah. Damit sich die beiden Stromarten auf der gemeinsamen Strecke zwischen Selnau und Giesshübel nicht in die Quere kamen, wurde die Fahrleitung der Uetlibergbahn 1,3 Meter seitlich verschoben aufgehängt. Die Konstruktion im oberen Streckenteil war so beschaffen, dass die Leitung später ohne besonderen Aufwand in die Mitte verschoben werden konnte. (Dies ge-

schah erst 2022, als die Spannung der Uetlibergbahn an die Sihltal-Linie angepasst wurde.) Die ersten beiden elektrischen Motorwagen samt vier passende Anhängewagen wurden 1923 abgeliefert. Bei starkem Verkehr waren weiterhin Dampflokzüge im Einsatz, bis zwei weitere elektrische Züge beschafft wurden.



Tramanschluss weiterhin aktuell

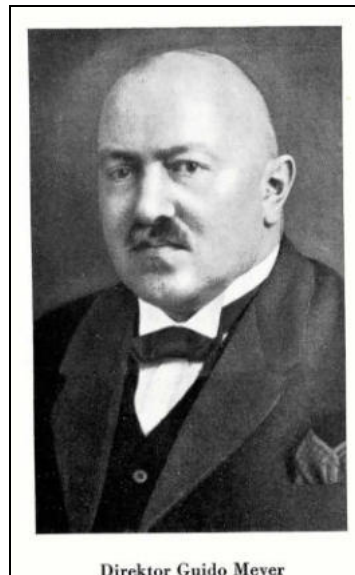
Die Idee der Einführung in das Tramnetz beim Triemli wurde weiterverfolgt. Ganz unumstritten war das Projekt nicht. Es sei nicht sinnvoll, eine Touristen-Bahn mitten durch ein Arbeiterquartier zu führen, lauteten die Bedenken. Das sei doch kein Problem, denn Wiedikon sei ein Quartier mit gepflegten Strassen, wurde auf der Gegenseite argumentiert. 1926 wurde ein Vertragsentwurf ausgearbeitet, welcher die Einzelheiten regelte. Als Zwischenhaltestellen waren vorgesehen: Triemli, Bahnhof Wiedikon und Stauffacher. Am Hauptbahnhof sollten die Züge über die (allerdings zu diesem Zeitpunkt erst projektierte) Schleife Gessnerallee wenden. Für die Regelung der Abgeltung orientierte man sich am bestehenden Vertrag mit der Forchbahn.



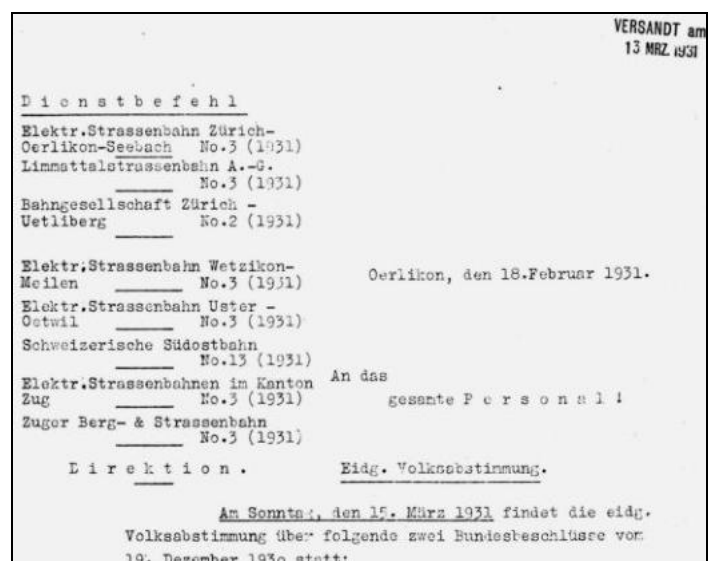
Ein Tramdirektor übernimmt

Der erste Uetlibergbahn-Direktor hiess Heinrich Isler. Er erlebte die Betriebseröffnung nicht. Er wurde ermordet. Mit dem Amt hatte die Tat nichts zu tun, es war ein Eifersuchtsdelikt. Nach einer Reihe vollamtlicher Direktoren wurde auf 1. Januar 1918 eine preiswertere Lösung realisiert. Der Posten wurde in ein Nebenamt umgewandelt, welches Guido Meyer übernahm, der Direktor der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOS). Damit wanderte der Direktionssitz der Uetlibergbahn nach Oerlikon. Meyer führte den Betrieb durch die schwierige Phase, sowohl in der alten, wie auch in der neuen Gesellschaft. Er war ein überaus tüchtiger Mann, auf den man sich verlassen konnte. Bei Tagen mit Grossandrang half er mit seinem ZOS-Personal aus; regelmässig begleiteten also Oerliker Trämmer die Züge auf den Uetli. Auch andere Betriebe wurden auf den genialen Mann aufmerksam. Es gab eine Zeit, da amtierte Meyer gleichzeitig für 9 Unternehmungen als Direktor. Welche Synergien damit gewonnen wurden, sieht man daraus, dass die allgemein gültige Dienstbefehle im gleichen Aufwisch für alle Betriebe erlassen werden konnten.

mungen als Direktor. Welche Synergien damit gewonnen wurden, sieht man daraus, dass die allgemein gültige Dienstbefehle im gleichen Aufwisch für alle Betriebe erlassen werden konnten.



Nach dem Tod von Meyer 1932 übernahm Fritz Weinmann, der Direktor der Sihltalbahn auch die Uetlibergbahn-Direktion. Eine engere Zusammenarbeit zwischen den beiden Bahnen war von der Politik schon länger gefordert worden. Bis zur endgültigen Fusion dauerte es indes nochmals 40 Jahre. Die SZU wurde erst 1973 Realität.



Was dann geschah

In der ersten Hälfte der 1930er Jahre versandeten die Pläne. Die Krisenjahre verursachten einen Verkehrsrückgang. Nun waren Einsparungen gefordert und die Ausbaupläne wurden schubladisiert. Und als 1939 der erste vierachsige Zug mit Kastenbreite von 2,55 Meter in Betrieb genommen wurde, war die Integration ins Tramnetz endgültig vom Tisch. Die Uetlibergbahn erreichte 1990 doch noch den Hauptbahnhof und wurde gleichzeitig zur S-Bahn-Linie. Zuvor schon hatte sie auch innerstädtische Bedeutung erlangt, mit der Eröffnung der Haltestellen Friesenberg 1933 und Schweighof 1936 wurde sie mehr und mehr von der reinen Ausflugs- auch zur Pendlerbahn.

Einer der tramähnlichen Züge – Motorwagen 2 und Anhängewagen 41 – überlebte, wurde wieder in den grünen Ursprungsfarben lackiert und als historische Komposition für Sonderfahrten eingesetzt. 2008 war dann allerdings Schluss, denn durch die langsame Geschwindigkeit des Zuges und mangels geeigneter Überholungs- und Kreuzungsmöglichkeiten war es nicht mehr möglich, die Nostalgiefahrten in den dichten Taktfahrplan einzufädeln.



Für 5 Jahre erhielt die Komposition Asyl im Verkehrshaus und gelangte anschliessend nach Winterthur, wo sie seit 2015 – ergänzt mit einem passenden Gepäckwagen – als Immobilie in Form des Bistros «Les Wagons» der Nachwelt erhalten ist. Die Uetlibergbahn-Atmosphäre der 1920er Jahre kann man also auch heute noch geniessen, zwar nur im Stillstand, dafür aber bei Speis und Trank.



Linie 12 – die Hardturm-Linie

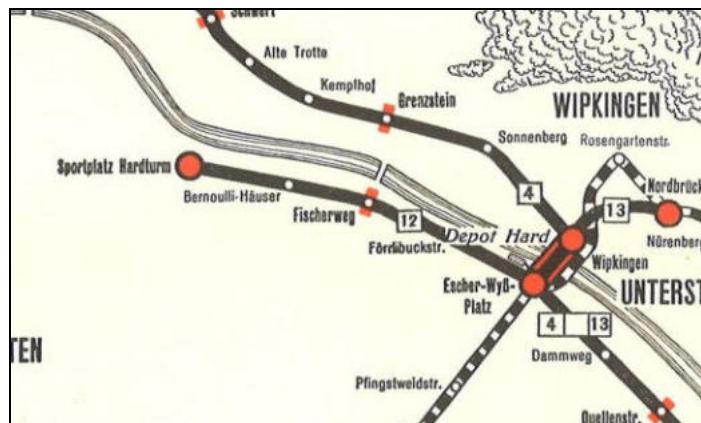
Hin und her auf kurzer Strecke

Die alte Linie 12 war ein Kuriosum. Die meiste Zeit verkehrte sie auf einer Mini-Strecke: 5 Haltestellen, 5 Minuten Fahrzeit. Beim Personal war sie höchst unbeliebt, denn die Dienste – oft 4 Stunden am Stück – waren eine monotone Angelegenheit. Auch bei den Fahrgästen stiess die Linie mit den alten Rumpelkisten auf wenig Gegenliebe.



Von der Paradelinie zum Stiefkind

1928 ins Leben gerufen, war der 12er zunächst eine ganz normale Linie. Sie führte vom Klusplatz nach Höngg und erfreute sich eines lebhaften Verkehrs, fuhr in Stosszeiten sogar mit zwei Anhängewagen. – Die 1930 eröffnete Strecke zum Hardturm wurde anfangs durch die Linie 13, dann für ein Jahr durch die Linie 4 bedient. Zur optimalen Ausnutzung des Rollmaterials erfolgte 1934 ein neuerlicher Abtausch der Aussenstrecken, jetzt war es die Linie 12, die zum Hardturm führte. Damit begann der soziale Abstieg: Die beim Publikum beliebten Quersitzwagen wurden durch ältere Längssitzwagen ersetzt.



Opfer von Sparmassnahmen

Die 1930er-Krisenjahre hatten einen empfindlichen Rückgang der Fahrgastzahlen zur Folge – mit entsprechenden finanziellen Konsequenzen. Auf der Suche nach Einsparmöglichkeiten fand man, für die Limmatstrasse genühten zwei Linien. Also wurde die Linie 12 im Jahr 1936 auf den Stummel Escher-Wyss-Platz–Hardturm zurückgestutzt, die Strecke Central–Klusplatz übernahm die Linie 3. Damit entstand die kürzeste Tramlinie der Stadt: 1,5 Kilometer. Da am Escher-Wyss-Platz keine Wendeschleife vorhanden war, baute man hier eiligst eine Weichenverbindung, so dass die vom Hardturm kommenden Wagen direkt in die Abfahrtshaltestelle einfahren konnten.

Haltestellen	in Minuten	Frühwagen im 12 Minutenbetrieb				Spätwagen im 12 Minutenbetrieb		
		von	bis			von	bis	
12 rot	Sportplatz Hardturm - Escher-Wyss-Platz							
ab Sportpl. Hardturm	—	5 ³⁷	5 ⁴⁹	6 ³⁷	5 Minutenbetrieb Dawischen	20 ⁰¹	23 ³⁷	23 ⁴⁹
an Escher-Wyss-Pl.	5	5 ⁴²	5 ⁵⁴	6 ⁴²		20 ⁰⁶	23 ⁴²	23 ⁵⁴
ab Escher-Wyss-Pl.	—	5 ³²	5 ⁴⁴	6 ³²	5 Minutenbetrieb Dawischen	19 ⁵⁶	23 ³²	23 ⁴⁴
an Sportpl. Hardturm	5	5 ³⁷	5 ⁴⁹	6 ³⁷		20 ⁰¹	23 ³⁷	23 ⁴⁹

Im Einzugsgebiet des 12ers gab es ein paar Fabriken, aber mit Ausnahme der bescheidenen Bernoulli-häuser keine Wohnsiedlungen. Daher waren die



Frequenzen ausserhalb des Berufsverkehrs nur gering. In den Kriegsjahren wurde der Takt in den Zwischenzeiten ausgedünnt; statt 6- galt nun ein 12-Minuten-Intervall, somit genügte in dieser Zeit ein einziger Motorwagen.

Einmannbetrieb

Der einmännige Betrieb war beim Bus von Anfang an normal, im Schienenverkehr stiess er auf Sicherheitsbedenken. Dabei war er ein probates Mittel zur Kosteneinsparung. Kleinere Strassenbahnbetriebe – z. B. das Doldertram – führten den Modus schon in den 1920er Jahren ein. In den 1930er Jahren folgten grössere Städte wie Biel und Winterthur, die auf Teilstrecken und gewissen Tageszeiten den Ein-



mannbetrieb praktizierten. In Zürich war die Linie 12 die ideale Kandidatin: kurze Strecke, ebenes Terrain, schwache Frequenzen.

Dabei bitten wir Sie auch prüfen zu wollen, welche Sicherung allenfalls getroffen werden könnte, um mit Rücksicht auf das Fehlen einer Sicherheitsvorrichtung (Totmann-einrichtung) zum selbsttätigen Anhalten der Wagen (Lit. B der grundsätzlichen Bedingungen) zu verhindern, dass ein Einmannwagen bei plötzlichem Unwohlwerden des Führers durch das Befahren der Endschleife nicht führerlos wieder ins städtische Hauptnetz zurückgelangen könnte.

Zuvor musste noch die Bewilligung des Bundesamtes in Bern eingeholt werden, wo man bezüglich der Sicherheit Abklärungen verlangte. Da der Einbau einer Totmann-Einrichtung aus finanziellen Gründen nicht in Frage kam, begnügte sich die Strassenbahndirektion mit einer im Wagen angeschlagenen Wegleitung an die Fahrgäste: Bei Unpässlichkeit des

Wagenführers bitte Handbremse im Uhrzeigersinn anziehen! Das schien dem Amt zu genügen und ab 22. Juni 1936 wurde der Plan umgesetzt, versuchsweise und nur ausserhalb der Stosszeiten. Die Wagenführer fassten die komplette Kondukteurausrüstung und besorgten nun auch die Billettkontrolle, das Kupieren und das Inkasso – und das Umlegen des Lyrabügels. Hierzu wurde ein spezieller Turnus geschaffen mit Personal, das in beiden Sparten ausgebildet war. 4 Mann konnten dadurch eingespart werden.

Städtische Strassenbahn Zürich.

Bekanntmachung

betreffend

Einmannwagen – Betrieb

Bei Benützung von Wagen mit einmänniger Bedienung werden die Fahrgäste ersucht, nachstehendes zu befolgen:

Vorn ein- und aussteigen.

Fahrausweis beim Einsteigen lösen, bezw. offen vorweisen.

Geldwechsel durch den Wagenführer vermeiden.

Zuerst aussteigen lassen; rasch ein- und aussteigen.

Die vordere Plattform möglichst freihalten.

Dem Wagenführer rechtzeitig melden, wenn man auf einer fakultativen Haltestelle auszusteigen wünscht.

Sollte der Wagenführer dienstuntauglich werden, so ist die Handbremse in der Richtung des Uhrzeigers fest anzuziehen.

Zürich, den 22. Juni 1936.Die Direktion.

Da erst nach erfolgter Abfertigung aller Fahrgäste ab- bzw. weitergefahren werden konnte, führte dies ab einer gewissen Frequenz zu unliebsamen Verzö-

gerungen. Daher kehrten die Kondukteure mehr und mehr auf die Linie 12 zurück. Eine Ausnahme bildete der Spätdienst unter der Woche. Hier hielt sich der Einmannbetrieb hartnäckig bis zum Schluss. Als 1948 das Personal die Mitgabe eines Kondukteurs auch im Spätdienst verlangte, wurde das abgewiesen, denn die durchschnittliche Wagenbesetzung betrug lediglich 4 Personen. Die Ausdehnung des Einmannbetriebes auf andere Tramlinien war zwar angedacht (Linie 2 zwischen Farbhof und Schlieren), doch kam er nur noch einmal zur Anwendung: bei der Sperrung des Alpenquais (heute General-Guisan-Quai) anlässlich des Neubaus der Schanzengrabenbrücke 1938. Während der Bauzeit wurde auf der damaligen Linie 9 ein Pendelbetrieb zwischen Kongresshaus und Bahnhof Enge eingerichtet – auf dem seeseitigen Gleis mit einem einmännig geführten Motorwagen.



Zur Laubegg in den HVZ

Dann aber, ab 1945 mutierte die Mini-Linie zur grossen Durchmesserlinie: Sie wurde in den Stosszeiten am Morgen und Abend zur Laubegg verlängert – bis 1961 auch in den Mittagsspitzen vor 12 und vor 14 Uhr. Nun mass die Linie 7 Kilometer. Statt 2 waren nun 9 Kurse nötig, 2 (später 4) davon wurden vom Depot

Wollishofen gestellt, der Rest vom heimatischen Depot Hard. Auf dem Weg zum Fuss des Uetlibergs passierte der 12er beim Giesshübel auch den 1960 aufgehobenen Niveauübergang der Sihltalbahn.

Haltestellen	Frühwagen im 12-Minutenbetrieb	Spätwagen im 12-Minutenbetrieb					
12 rot	Sportplatz Hardturm - Escher-Wyss-Platz (Hauptbahnhof - Laubegg)						
ab Sportpl. Hardturm	5 40	5 52	6 04		23 19	23 31	23 43
ab Escher-Wyss-Pl.	5 35	5 47	5 59		23 14	23 26	23 38
Verkehrt an Werktagen bis Laubegg Mo—Fr von 6 45—8 00, 11 45—12 20, 13 00—14 00, 17 15—19 00 Sa von 6 45—8 00, 11 45—12 20 Sonntags erste Wagen 12 Minuten später							

Die Verlängerung war als Entlastung der Linie 13 gedacht, aber mit den Zweiachserli mit ihren 35 Plätzen hielt sich der Nutzen sehr in Grenzen. Die Verlängerung wurde nicht konstant durchgeführt, auf den seitlichen Routentafeln fand sie nie Erwähnung. Meistens beschränkte sie sich auf den Winterfahrplan und 1952/53 wurde sie vorübergehend durch eine neue Einsatzlinie 23 Höngg–Laubegg ersetzt.



Herausforderung Grossandrang

Bei Wettkämpfen im Hardturm-Stadion mussten die kleinen 12er-Zweiachser regelmässig das Feld frei machen für die Einsatzkurse, die mit bis zu drei An-

hängewagen die Zuschauermassen zu- und heimführten. Am Hardturm war ein Abstellgleis vorhanden, auf dem die E-Wagen den Schlusspiff abwarten konnten. Während sich die Zuschauerzahl bei den Meisterschaftsspielen in der Regel im unteren vierstelligen Bereich bewegten, vermochten Länderspiele schon mal 25 000 Besucher zu mobilisieren. In Zeiten, als der Motorisierungsgrad in der Bevölkerung noch gering war und noch keine Grossraumwagen im Betrieb standen, war das eine Herkulesaufgabe. Ein Zahlenbeispiel ist vom 21. Mai 1938 überliefert, als die Schweizer Nati vor 22 000 Zuschauern gegen England antrat (Endergebnis 2:1). Für die Zufuhr kamen ab Hauptbahnhof 31 E-Wagen-Züge zum Einsatz, ausserdem wurde die Linie 13 zum Hardturm umgeleitet. Für den Abtransport wurden bereitgestellt: 9 Zweiwagen-, 33 Dreiwagen- und 14 Vierwagenzüge; zusätzlich aufgebotenes Personal: 56 Wagenführer, 173 Kondukteure.



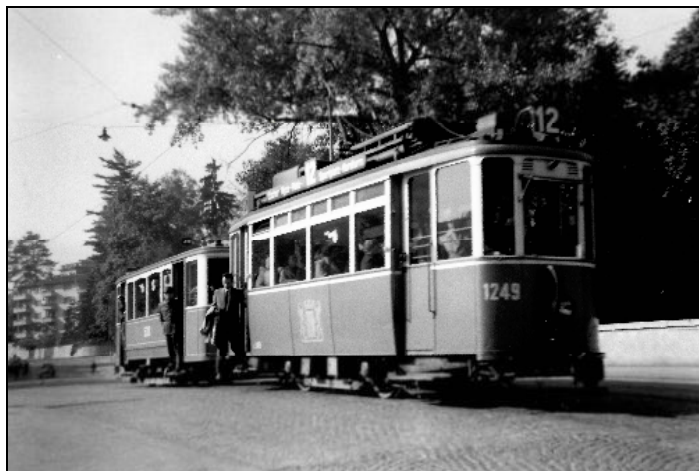
Diese Zeiten sind vorbei. Im Juni 2001 wurde der aus der Zeit gefallene Ausdruck «Sportplatz» aus dem Haltestellennamen entfernt, so dass er jetzt nur noch «Hardturm» heisst, obwohl der historische Turm aus dem Mittelalter sich 700 Meter stadtwärts

befindet. Am 1. September 2007 fand das letzte Spiel im Hardturm statt (Grasshoppers–Xamax 1:2). Das baufällige Stadion wurde abgebrochen, bislang scheiterten die Projekte für einen Neubau.



Eigentlich immer solo

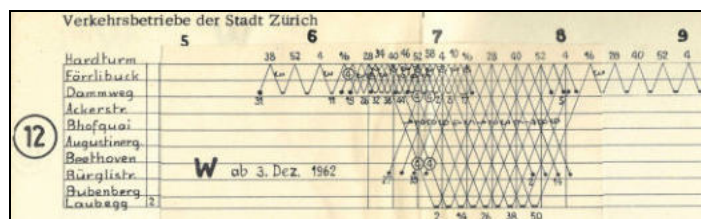
Ab 1936 bis zum Schluss waren die Zweiachser der Linie 12 praktisch immer solo unterwegs. Anhängerwagen waren die Ausnahme. Planmässig gab es sie in den Jahren 1955 bis 1961, allerdings nur im Winterfahrplan und nur in einzelnen Kursen, zuletzt nur noch in zwei Kursen in der 12-Uhr-Spitze. Vierachsige Motorwagen waren nur ganz ausnahmsweise anzutreffen.



Ersatz durch Linie 4

Mit der Zeit entstanden in der Hardturmstrasse zusätzliche Arbeitsplätze. Der Stossverkehr konnte mit den alten Zweiachsern nur mit Mühe bewältigt werden – trotz 3-Minuten-Takt. Abhilfe war gefragt. Nach Prüfung verschiedener Varianten wurde beschlossen, die grossräumigen «Pedaler»-Züge der Linie 4 zum Hardturm zu leiten. Damit wurde die bisherige Tram-Bedienung der Nordbrücke (Bahnhof Wipkingen) aufgeben, sehr zum Missfallen der Wipkinger, welche man mit einer verbesserten Busverbindung zum Bahnhofquai zu besänftigen versuchte. Also fuhr ab 4. November 1963 der 4er zum Hardturm, allerdings vorerst nur tagsüber.





Das letzte Stündlein

Der 12er erhielt noch eine kleine Gnadenfrist. Um dank dem Einmannbetrieb Kosten einzusparen, blieb er für den Spätdienst in Funktion. Das sah so aus: Um 19.50 Uhr fuhr Wagenführerdienst 671 aus dem Depot Hard aus, um 20-mal hin- und herzu- pendeln und schliesslich um 23.52 Uhr seinen Wagen wieder im Depot zu versorgen. Dies währte nur gerade eine Fahrplanperiode lang. Am 30. März 1964 verkehrte die Linie 12 zum allerletzten Mal. Nun übernahm die Linie 4 auch den Spätdienst.

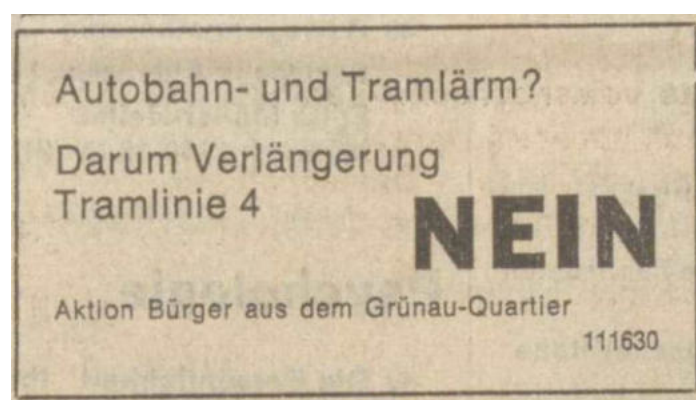
12	täglich										
	1952	20 04	23 28	23 40	Escher-Wyss-Pl. ↑	20 02	20 14	23 38	23 50		
	1957	20 09	23 33	23 45	↓ Sportpl. Hardturm	19 57	20 09	23 33	23 45		
Bis um 1949 verkehrt die Linie 4 nach dem Hardturm											

Verlängerung Werdhölzli

Für die längeren Tramzüge mussten nun die Haltestelleninseln verlängert werden. 1970 wurden die Gleise in der Hardturmstrasse in die Seitenlage verschoben, womit das Tram ein eigenes Trasseee erhielt.



Eine Aufwertung erhielt die Hardturm-Strecke mit der Verlängerung ins Bändli-/Grünauquartier, wohin seit 1959 eine Busverbindung mit der Linie 78 bestand. Doch das ging nicht reibungslos über die Bühne. Genau wie später in Schwamendingen oder Dietikon bekämpfte die ortsansässige Bevölkerung das Tramprojekt vehement – und wurde vom Rest der Stimmbürger überstimmt. Die Verlängerung ging 1976 in Betrieb.



Mit Inbetriebnahme des Trams Zürich-West gelangte die neue Linie 17 ins Quartier. Mit dem Projekt Tram Hardbrücke war vorgesehen, die Linie 8 zum Werdhölzli zu führen und die Linie 17 nur noch in den Hauptverkehrszeiten und nur noch bis zum Hardturm zu betreiben. Nun aber gingen die «Bürger aus dem Grünau-Quartier» auf die Barrikaden und forderten die Beibehaltung der einst aufgezwungenen direkten Tramlinie zum Hauptbahnhof. Die Planer fügten sich und so endet der 8er am Hardturm und der 17er fährt weiterhin ins Werdhölzli.

Die Wiederauferstehung

Über 45 Jahre lang klappte die Lücke im Linienschema, 2010 wurde sie mit Inbetriebnahme der Glattalbahn-Strecke Bahnhof Stettbach–Flughafen Fracht geschlossen. Aber der neue 12er hat absolut



nichts mehr mit dem alten gemein. Das fängt schon bei der Linienfarbe an – statt weisse Zahl auf rotem Grund jetzt Schwarz auf Hellblau. Selbst die Fahrzeugfarbe unterscheidet sich, denn die Cobras verkehren im VBG-Design. Es ist denn auch eine VBG-Linie, die VBZ sind nur Transportbeauftragte. Sie ist

überhaupt nicht auf die Stadt ausgerichtet, nur eine einzige Haltestelle liegt ganz auf Stadtgebiet (Auzelg). Dafür darf sich der neue 12er rühmen, am Flughafen direkten Anschluss nach New York oder Dubai herzustellen...



Türe 1

Die Sache mit dem Vorneinsteigen

Was heute als Selbstverständlichkeit und Bagatelle gilt, war einst eine komplexe Angelegenheit, lange Zeit tabubehaftet, während Jahrzehnten umstritten – und führt beinahe zu einer Revolte.



System «Fahrgastfluss»

Um 1940 kamen die modernen Grossraumwagen («Geissbock», «Kurbeli», «Pedaler») in Betrieb. Eine neue Ära brach an. Die Wagen hatten jetzt pneumatische Türen, die hinteren wurden durch den Kondukteur, die vorderste durch den Wagenführer betätigt. Der Kondukteur erhielt einen festen Sitzplatz und musste nicht mehr wie vorher hin- und herpendeln und bei Kurven und Weichen auf seine Standfestigkeit achten.

Vor allem aber mussten sich die Fahrgäste umgewöhnen. Zuvor wurden sie am Platz bedient und konnten zum Ein- und Aussteigen alle Türen benutzen. Nun galt die strikte Devise: hinten ein-, in der Mitte und vorne aussteigen. «Fahrgastfluss» wurde das neue Regime genannt: zuerst zahlen, dann Platz nehmen.



Stau

In der Theorie war das neue System bestechend. In der Praxis zeigte sich vor allem ein Problem. Bei starker Frequenz stauten sich die Fahrgäste vor dem Kondukteur und es bildete sich bis über die Einstiegstreppe hinaus eine Mensentraube, so dass es eine Weile dauerte, bis die Türe geschlossen werden konnte. Dazu kam das Verhalten der Passagiere. Oftmals blieben sie auf Höhe der Mitteltüre stehen, der Fahrgastfluss kam ins Stocken. Der Ruf des Kondukteurs «Uufschlüsse bitte!» war allgegenwärtig, zeitigte aber nicht immer die gewünschte Wirkung.



Generalabonnenten dürfen vorne rein

Weil der neue Modus in den Stosszeiten immer wieder zu unliebsamen Betriebsverzögerungen führte, suchte die Betriebsleitung nach Abhilfe. 1952 ver-

fügte sie, dass eine bestimmte Kundenkategorie vorne einsteigen durfte. Es handelte sich dabei um die Inhaber der Monats- oder Jahresabonnemente, damals «Generalabonnemente» genannt. Diese Fahrausweise waren unbeschränkt gültig, relativ teuer und wurden als Sichtkarten mit Foto ausgegeben. Der überwiegende Teil der Pendler reiste derweil mit den beschränkt gültigen, aber preisgünstigen Wochen-Knipskarten, welche bei jeder Fahrt durch den Kondukteur gelocht werden mussten. Mit dieser Massnahme erreichte man eine Beschleunigung des Betriebes und eine gleichmässige Auslastung des Fahrgastraums.





Die Wagenführer erhielten nun also eine Zusatzaufgabe: die Kontrolle der vorne einsteigenden Generalabonnenten. Ein Grossteil von ihnen tat dies ausgesprochen widerwillig, was zu Reklamationen führte, etwa wenn der Wagenführer stur wegschaute und auch auf das Klopfen nicht reagierte. Das Personal beklagte sich wiederum darüber, dass viele Generalabonnenten selbst bei geringem Verkehr und bei kaltem Wetter auf ihrem «Recht» zum Vorneinsteigen bestanden. Das Privileg verschaffte ihnen auch einen Vorteil beim Ergattern eines Sitzplatzes. Die Direktion sah sich zwischen den Fronten und wollte es beiden Seiten recht machen, appellierte mal an das Personal, mal an die Generalabonnenten.



Selbsthilfemassnahmen angedroht

Zehn Jahre dauerte dieser Zustand. Die Überbeanspruchung durch das tägliche Verkehrschaos und die herrschende Personalnot führte dazu, dass es dem Fahrpersonal zu bunt wurde. Im November 1963 beschloss es in einer Gewerkschaftsversammlung mit einer Mehrheit von 81,9 Prozent, das Vorneinsteigen nicht weiter zu dulden und die Türen einfach nicht mehr zu öffnen. Da schaltete sich der Stadtpräsident persönlich ein und warnte von unüberlegten Aktionen.



«Trämmer-Revolution» titelte der Blick. Schliesslich fand man einen Kompromiss, welcher auf 1. Januar 1964 eingeführt wurde: Das Vorneinsteigen für GA-Kunden war gestattet an den Haltestellen rund um den Hauptbahnhof, ferner zu den Stosszeiten an 20 namentlich genannten Umsteige-Haltestellen. Das galt aber nicht, wenn der Zug einen kondukteurlosen Anhängewagen mitführte.

Das «Invalidenzeichen»

Durch die **vorderste Türe** darf nur ausgestiegen werden. Der Eintritt ist **invaliden Fahrgästen** reserviert. Die Türe ist entsprechend bezeichnet.

Mit der Einführung der Selbstbedienung auf schliesslich allen Linien löste sich das Problem von selbst. Die Eingangskontrolle fiel weg und die Wagen erhielten auch aussen Druckknöpfe, damit die Fahrgäste die jeweilige Türe selbst öffnen konnten. Eine Ausnahme bildete die vorderste Türe, die 1970 mit einem neuen Tabu belegt wurde. Der vorderste Einstieg war jetzt einzig den «Invaliden» vorbehalten,

um behinderten Personen, die allenfalls auf Hilfe angewiesen waren, den Zugang zu erleichtern. Dieser Modus dauerte 16 Jahre.



Ein alter Zopf fällt

Dann endlich, auf den Fahrplanwechsel vom 2. Juni 1996, wurde «Türe 1» für alle geöffnet. Auch die Behindertenverbände konnten sich mit der Freigabe abfinden. Der historische Schritt wurde begleitet von einer PR-Kampagne. Der Druckknopf der vordersten Türe wurde freigeschaltet, einzig die zu dieser Zeit noch in vereinzelt Kursen verkehrenden «Kurbeli»-Wagen besaßen keinen solchen, bei ihnen musste nach wie vor der Wagenführer öffnen.



Umgekehrt beim Autobus

Bei den Schnauzerbussen galt seit der Einführung 1927 ein striktes Regime: vorne ein-, hinten aussteigen. Die Regelung wurde vom Personal so rigoros umgesetzt, dass sich die Direktion wiederholt veranlasst sah, das Personal zu mehr Augenmass aufzufordern und bei grossem Andrang auch Ausnahmen zuzulassen.



Ab 1949 kamen die Saurer- und FBW-Frontlenkerbusse in Betrieb. Der Kondukteur erhielt einen Sitzplatz und wie beim Tram mussten die Passagiere hinten einsteigen und am Kondukteur vorbei patrouillieren. (Beim Trolleybus war dies übrigens von Anfang an so – seit der Einführung 1939.) Wenn auf der gleichen Linie alte Hinteneinstieg- und neue Vorneinstiegbusse unterwegs waren, führte das zu ziemlicher Verwirrung bei der Kundschaft. Deshalb wurden die Linien nach Möglichkeit typenrein betrieben. Auch die Chauffeure mussten ab 1952 die vorne einsteigenden Generalabonnenten kontrollieren. Als 1959 der erste Hochlenker in Betrieb kam, hofften die Fahrer, von dieser Aufgabe entbunden zu werden. Vergeblich, man mutete ihnen die Kontrolle auch von ihrem Hochsitz zu.

Die generelle Freigabe der Türe beim Bus verzögerte sich, denn zuvor mussten noch kleinere Anpassungen an Heizung und Kälteschutz vorgenommen werden. Im November 1987 war es dann so weit. Allerdings musste das Fahrpersonal öffnen, denn bei allen Bustypen fehlten aussen die Druckknöpfe. Erst mit den Bus-Neuanschaffungen wurde der äussere Drücker bei Türe 1 zum Standard.



Ein Spezialfall entstand zwischendurch auf den Regionallinien. Dort wurde 1994 das Vorneeinsteigen ab 20 Uhr obligatorisch, denn das Chauffeurpersonal hatte in den Spätkursen die Billette zu kontrollieren. Dies geschah nicht zuletzt aus finanziellen Gründen, konnten doch damit Kontrolleurdienste eingespart werden. Im August 2015 wurde der Swissspass eingeführt. Eine Kontrolle mit blossen Auge war nun nicht mehr möglich und das Chauffeurpersonals wurde von der Kontrollaufgabe entbunden.

Bei Kälte bitte hinten

Der Chauffeurarbeitsplatz ist weit mehr exponiert ist als die Tramführerkabine. Das Fahrpersonal ist im Winter bei jeder Türöffnung dem Kaltluftstrom ausgesetzt. Ab 1982 tauchten in den Wintermonaten

Kleber auf mit der Bitte an die Fahrgäste, doch bei Kälte die hinteren Türen zu benutzen. Die Kleber verschwanden dann irgendwann wieder.



Vierzig Jahre später, Ende 2022, erlebte die Kampagne eine Neuauflage: blaue Kleber aussen an der Tür und ein grossformatiges Plakat im Innern an der Chauffeur-Rückwand. Der Dank des Fahrpersonals ist aus dem Text verschwunden; er wurde ersetzt durch einen süffigen Slogan: «Weniger Zug im Bus».





1918 – Streikfront

Aufmüpfige Trämlier

Es gürte schon länger in der Arbeiterschaft. Die Teuerung und schlechte Arbeitsbedingungen bewirkten, dass sich die Arbeiter mehr und mehr organisierten und auf die Strasse gingen. Das Ganze gipfelte im landesweiten Generalstreik vom November 1918, der das Land in eine schwere Krise stürzte und an den Rand eines Bürgerkriegs brachte. Truppen wurden aufgeboden für die Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung, was die Lage keineswegs beruhigte. Eine durch die Armee gewaltsam aufgelöste Demo auf dem Münsterhof liess die Situation weiter eskalieren; die Arbeiter-Proteste breiteten sich im ganzen Land aus. Und die Zürcher Trämlier? Sie waren an der Streikfront vorne mit dabei.



Am Samstag, den 9. November erschienen die Wagenführer und Kondukteure zwar in den Depots – die meisten statt in Uniform jedoch im Sonntagsgewand. Unzufrieden waren sie vor allem über die herrschende Bussenpraxis; selbst kleinste Fehler wurden mit Verweis oder Busse bestraft. Es gab durchaus einige Arbeitswillige, so dass einzelne Kurse ausfahren konnten. Sie wurden begleitet von Sol-

daten mit aufgepflanztem Bajonett, welche jedoch nicht verhindern konnten, dass da und dort Steine auf die Fenster der vorbeifahrenden Tramwagen flogen. Nach dem Mittag wurde der Trambetrieb schliesslich eingestellt.



Rücktritt des Direktors gefordert

Auch die nächsten Tage ruhte der Tramverkehr. Keck stellten die streikenden Trämlier einen acht Punkte umfassenden Forderungskatalog zusammen. Die letzte Forderung hatte es in sich: Für die Wiederaufnahme der Arbeit forderten die Trämlier die Absetzung von Direktor Largiadèr und seinem Assistenten Dräyer. Dieses Ansinnen wurde vom Stadtrat als «unerhört» zurückgewiesen.

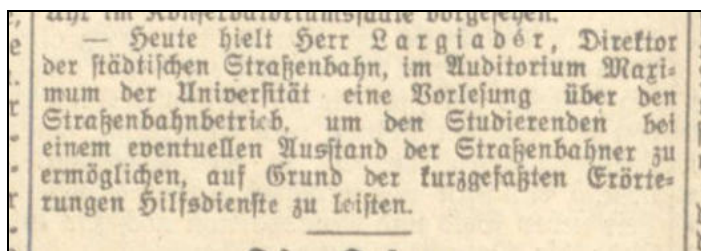
Am 14. November wurde der Streik abgebrochen – ohne unmittelbaren Erfolg. Verschiedene Traman-gestellte waren mit den Kampfmassnahmen nicht einverstanden und gründeten eine Konkurrenz-Gewerkschaft, den «Neutralen Strassenbahn-verein» (in der Gewerkschaft «Syna» aufgegangen). Diese Spaltung führte zu einer Vergiftung des Klimas innerhalb des Personals. Die daraus resultierenden Gehässigkeiten dauerten noch lange an.

Die Strassenbahner stellen für Wiederaufnahme der Arbeit acht Forderungen auf, darunter Entlassung des Strassenbahndirektors und seines Betriebsassistenten Dräyer.

Als der Tramdirektor an der Uni dozierte

Zwar rollten die Tramwagen jetzt wieder, aber die Lage blieb angespannt. Um einer neuerlichen Arbeitsniederlegung zu begegnen, wurde zu einem ungewohnten Mittel gegriffen. Es war bekannt, dass die Studenten, die sich damals mehrheitlich gegen die Arbeiter stellten, sich noch so gerne als Streikbrecher einspannen liessen.

Daher veranstaltete Direktor Largiadèr am 18. November im Auditorium maximum der Universität eine Veranstaltung der besonderen Art. Rund 400 Studenten lauschten ihm, als er zusammen mit Kontrolleuren eine Vorlesung über den Strassenbahnbetrieb hielt. Die Akademiker wären in erster Linie als Kondukteure eingesetzt worden; zur Vereinfachung hätte man vorübergehend einen Einheits-tarif von 20 Rappen eingeführt. Daneben waren ausgewählte ETH-Studenten für die Einschulung als Wagenführer vorgesehen. Dazu kam es nicht. Immerhin kam es 45 Jahre später doch noch zum Einsatz von Studenten als Aushilfskondukteure – als 1963 der Personalmangel zu dieser Massnahme zwang.

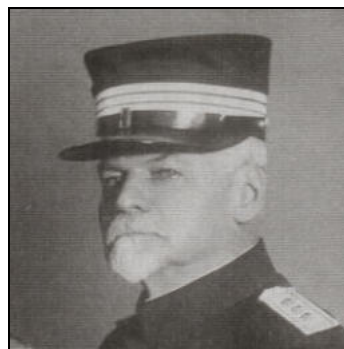


3 Akteure der bewegten Jahre

Fritz Largiadèr (1863–1939)

Der Maschineningenieur und Oberst der Infanterie amtierte zuvor als Direktor des Elektrizitätswerks Kumbel in St. Gallen, sass kurz sogar im St. Galler Ge-

meinderat und trat am 26. Mai 1911 seine Direktoren-stelle bei der Städtischen Strassenbahn Zürich an. Während seiner Amtszeit gelang es ihm nicht, den Respekt des Personals zu erlangen.



Die 1918er-Wirren überstand Largiadèr nicht ganz unbeschadet. Nachdem ihm der Stadtrat die nach-gesuchte Gehaltserhöhung verweigerte, trat er 1919 zurück und versuchte es eine Zeitlang als selbstän-diger Berater. 1921 fand er dann einen Posten, der ihn erfüllte und in dem er Wertschätzung erfuhr: Bis über das Pensionsalter hinaus wirkte er als General-sekretär des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins (SEV) und des Verbands Schweizerischer Elektrizitätswerke. Weiterhin verbunden blieb Largi-adèr mit der Forchbahn, deren Inbetriebsetzung in seine Amtszeit fiel; bis 1932 sass er im Verwaltungs-rat der Bahn.

Albert Dräyer (1870–1940)

1894 begann er als Kondukteur bei der privaten Elektrischen Strassenbahn Zürich (ESZ), welche 1896 von der Stadt übernommen wurde. Er war in der Gewerkschaft aktiv, zunächst als Beisitzer, dann als Kassier. 1908 wurde er für seine gewerkschaftlichen Dienste mit einer silbernen Uhr mit eingravierter Widmung geehrt.

Dann aber wechselte Dräyer die Seiten und setzte zu einer steilen Karriere an: Kontrolleur, Betriebsas-

sistent, Betriebsinspektor – nach heutigen Begriffen: Betriebschef. Er führte mit harter Hand, war unzimperlich gegenüber dem Personal und wurde so in Rekordzeit zum meist gehassten Vorgesetzten. Er war aber auch tüchtig und kompetent, organisierte den stets wachsenden Betrieb in vorbildlicher Weise, wurde sogar als «unersetzlich» bezeichnet.



Auf jeden Fall konnte er sich stets auf die Rückendeckung der vorgesetzten Stellen verlassen und überstand alle Anfeindungen. Mit der Zeit wurde er wohl etwas milder, denn die Klagen verstummten. Seine Karriere krönte er als Stellvertretender Direktor, ehe er Ende 1935 nach über 40-jähriger Dienstzeit in den Ruhestand trat.

Alfred Traber (1884–1970)

Primarlehrer Traber wurde für die Sozialdemokraten in den Gemeinderat gewählt und fiel durch sein Eintreten für die Arbeiterklasse auf. Die Strassenbahnergewerkschaft zog es 1916 vor, statt einen Kandidaten aus den eigenen Reihen, einen Externen zum Präsidenten zu wählen. Die Wahl fiel auf Alfred Traber, der energisch das Steuer übernahm und aus den gewerkschaftlich organisierten Strassenbahnern eine kämpferische Truppe formte.

Politische Gegner hängten ihm schon bald das Etikett «Trämlergeneral» an. Das Präsidentenamt gab er ab, als er 1919 überraschend in den Stadtrat gewählt wurde. Man teilte ihm ausgerechnet das Polizeiwesen zu, was er als Affront empfand. Er rächte sich, indem er dieses Amt höchst eigenwillig ausführte. Bei einer Demonstration, die später aus dem Ruder lief, hielt er seine Polizisten zurück. Er wurde wegen Verletzung der Amtspflicht angeklagt und musste für 6 Tagen ins Gefängnis.



Später konvertierte er zu den Kommunisten. Dafür erhielt er die Quittung: Nach nur einer Amtsperiode wurde er als Stadtrat abgewählt. Entmutigen liess er sich nicht. Reumütig kehrte Traber zu den Sozialdemokraten zurück, engagierte sich als Sekretär der Gewerkschaft VPOD, schaffte den Wiedereinzug in den Gemeinderat und wurde schliesslich Bezirksrichter. Auch sein Engagement für die Tramangestellten nahm er wieder auf: Von 1927 bis 1954 war er Mitglied der Strassenbahnkommission. Diese Behörde behandelte damals verschiedene Geschäfte der Verkehrsbetriebe, etwa Fahr- und Dienstplangestaltung. Traber brachte die Personalanliegen in das Gremium ein – nun in moderaterem Ton als 1918.

Ein missratener Versuch

Ende der Zwanzigerjahre des Letzten Jahrhunderts bestellte die Städtische Strassenbahn Zweiachser-Motorwagen mit Vielfachsteuerung. Nach Versuchen für Strandbadzüge und Pendelzüge Escher-Wyss-Platz – HB wurde das Experiment abgebrochen. Als einziges dieser Fahrzeuge hat die Nummer 1009 überlebt und steht aktuell im Tram-Museum Zürich. Auch die ZOS versuchte es mit Pendelzügen, was aber aufgrund der Länge dieser Einheiten ebenfalls scheiterte. Als einziger Wagen erhalten geblieben (und für die betriebsfähige Wiederherstellung vorgesehen) ist die Nummer 81.

Doppeltraktion anno 1929

Die Verkehrszunahme Ende der 1920er Jahre machte es nötig, den Tramzügen in den Stosszeiten zwei Anhängewagen mitzugeben. Auf den Flachlandstrecken war dies mit den herkömmlichen Zweiachs-Motorwagen kein Problem; einzelne Einsatzkurse wurden sogar mit drei Anhängern geführt. Bei den Linien mit Steigungen führten die Dreiwagenzüge hin und wieder zu Schwierigkeiten: bei der Bergfahrt infolge des geringen Adhäsionsgewichtes und der schwachen Motorleistung der Triebwagen, bei der Talfahrt durch die damals noch fehlende Luftbremse.

Daher plante die Städtische Strassenbahn die Beschaffung von schweren und starken Vierachs-Motorwagen. Prompt entbrannte ein Glaubenskrieg. Ein eigens einberufenes Expertengremium fand nämlich Vierachser für die Zürcher Platz- und Verkehrsverhältnisse ungeeignet und empfahl stattdessen Zweiachser mit Vielfachsteuerung. Zwei Motorwagen in Doppeltraktion mit ein oder zwei An-

hängewagen sollten die steigungsreichen Strecken problemlos bewältigen. Die Vielfachsteuerung war damals bei Bahnen nichts Neues, die Eignung für einen städtischen Trambetrieb aber noch fraglich.



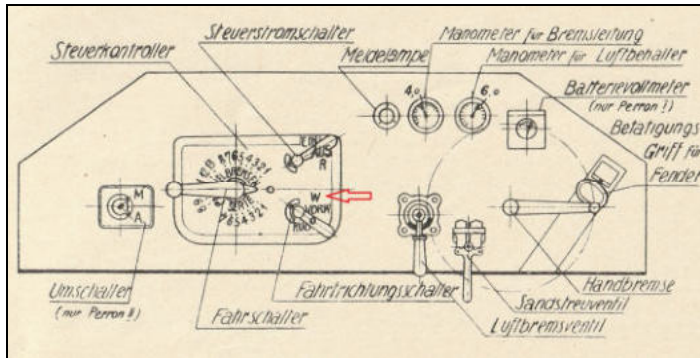
Zur Probe wurden vier solcher «Fernsteuerungswagen» bestellt, parallel dazu acht konventionelle Motorwagen – mit der Option, bei diesen nachträglich die Fernsteuerung einzubauen, sollte sich diese im Betrieb bewähren. Gewählt wurde das elektropneumatische System der Genfer Firma Sécheron. Mitte 1928 wurden die Wagen geliefert und zwei Anhängewagen mit den passenden Kupplungen und Leitungen versehen. Bei den Probefahrten zeigten sich Sicherheitsmängel. Die Nachbesserung bestand im Einbau einer Batterie für den Steuerstrom, damit bei Ausfall des Stroms aus der Fahrleitung die Bremsen in jedem Fall einwandfrei funktionieren. Das dauerte und lange Zeit standen die Wagen betätigungslos auf einem Abstellgleis beim damals neu in Betrieb genommenen Depot Irchel. In der Zwischenzeit entschloss man sich, zur Probe auch zwei Vierachser («Elefanten») zu bestellen.

Schliesslich kamen die beiden Doppeltraktionen auf die Linie 10, um auch das Quartier Oberstrass mit einem verbesserten Platzangebot bedienen zu können. Die Linie 10 verkehrte damals vom Tiefenbrun-

nen über die Bahnhofstrasse zum Irchel. Im Betrieb zeigte sich ein Problem am eben erst umgebauten Paradeplatz: Für Dreiwagenzüge waren die Haltestellenkanten zu kurz.

Problem: Weichen

Ein Knackpunkt bei der Doppeltraktion war die Weichensteuerung. Zu dieser Zeit erfolgte die Weichenstellung per Fahrleitungskontakt; zum Stellen wurde das Kontaktstück mit eingeschalteten Motoren passiert, bei richtiger Stellung der Weiche stromlos mit Schwung befahren.



Es galt nun zu verhindern, dass der Stromabnehmer des zweiten Motorwagens die Weiche unbeabsichtigt stellte. Hierzu musste der Wagenführer vor jeder Weiche per Hebelbetätigung den zweiten Motorwagen kurzzeitig aus- und nach Passieren des Kontakts wieder einschalten. Dies geschah, indem er den Hebel des Wendeschalters kurz auf die spezielle Stellung «W» (für Weiche) brachte.

Bevor ab 1966 die «Mirages» in Doppeltraktion verkehrten, wurden alle Weichen auf Hochfrequenzsteuerung umgebaut; der Wagenführer konnte fortan per Knopfdruck das Funksignal zum Stellen der Weiche an den Empfänger senden, welcher sich unter dem gelben Schachtdeckel zwischen den Schienen befindet.

Strandbadzüge

Die neuartigen Fahrzeuge boten ausser der Doppeltraktion die Möglichkeit, Pendelzüge zu bilden: je ein Motorwagen vorne und hinten, im Sandwich ein Anhängewagen. Damit konnte auch an Zwischenhaltestellen gekehrt werden, wo keine Wendeschleife vorhanden war.

Städt. Strassenbahn Zürich.
Avis No. 76 betr. Strandbadzüge.

An das Fahrpersonal !

Bis auf weiteres verkehren über Mittags 2 Strandbadzüge, bestehend aus je 2 Motor- und 1 Anhängewagen, nach folgender Fahrordnung :

Depot II	ab	11.30	---	---	---	---	---	---	---
Uraniabr.	"	11.47	---	---	---	---	---	---	---
H'Bahnhof	"	11.50	---	---	---	---	---	---	---
Paradeplatz	"	11.54	12.12	12.30	12.48	13.06	13.20	13.38	13.56
B'hof Enge	"	11.57	12.15	12.33	12.51	13.09	13.27	13.45	14.03
Brunau	"	12.01*	12.19	12.37	12.55	13.13*	13.31	13.49	14.07
B'hof Enge	"	12.05	12.23	12.41	12.59	13.17	13.35	13.53	14.11
Paradeplatz	"	12.12	12.30	12.48	13.06	13.20	13.38	13.56	14.14
Depot II	an	---	---	---	---	---	---	---	14.34
Depot II	ab	11.56	---	---	---	---	---	---	---
Uraniabr.	"	11.53	---	---	---	---	---	---	---
H'Bahnhof	"	11.56	---	---	---	---	---	---	---
Paradeplatz	"	12.00	12.18	12.36	12.54	13.12	13.26	13.44	14.02
B'hof Enge	"	12.03	12.21	12.39	12.57	13.15	13.33	13.51	14.09
Brunau	"	12.07*	12.25	12.43	13.01	13.19*	13.37	13.55	14.13
B'hof Enge	"	12.11	12.29	12.47	13.05	13.23	13.41	13.59	14.17
Paradeplatz	"	12.18	12.36	12.54	13.12	13.26	13.44	14.02	14.20
Depot II	an	---	---	---	---	---	---	---	14.40

* von 12.01 resp. 12.07 über Alpenquai nach Paradeplatz.
" 13.13 " 13.19 direkt Paradepl. u. über Alpenquai n. Brunau.

Zürich, den 17. Juli 1929.
Städt. Strassenbahn Zürich
Der Betriebs-Inspektor:
Thügel

Viele Berufstätige verbrachten bei schönem Wetter die damals übliche zweistündige Mittagspause im Strandbad Mythenquai. Um dem Ansturm in der ohnehin schon turbulenten Mittagsspitze gerecht zu werden, wurden Einsatzkurse – damals Supplementswagen genannt – eingesetzt, wobei die Fernsteuerungswagen herangezogen wurde.

Ab 8. Juli 1929 verkehrte eine erste, später dann eine zweite solche Komposition. Sie starteten im Dienstgleis in der Uraniastrasse, wendeten über die da-

TMZ ARCHIVBILD DES QUARTALS

mals bestehende Gleisverbindung an der Brunastrasse und besorgten über die Mittagszeit einen Pendelverkehr zwischen Paradeplatz und Brunastrasse. Sie waren als Linie 7 betafelt und an der Längsseite mit einer Tafel «Strandbadzug» versehen. Das Ganze wurde ein Misserfolg. Nur gerade die ersten Fahrten hin und die letzten zurück erreichten einigermaßen zufriedenstellende Frequenzen. Schon nach drei Wochen wurden die Strandbadzüge wieder eingestellt.

Pendelzüge Escher-Wyss-Platz–HB

Supplementswagen vom 1. Oktober 1929 bis 30. April 1930.							
Kond. Motorwagen	933			936			
Wagenführer	902			929			
Kond. Anhängewagen	950			943			
Kond. Motorwagen	929			908			
Wagenführer	908			915			
Depot VII ab	6 ⁵³	—		6 ⁵⁹	—		
H'Bahnhof "	7 ⁰⁸	—		7 ¹⁴	—		
Escher-Wyss-Platz "	7 ¹⁷	7 ³⁶	7 ⁵⁵	7 ²³	7 ⁴²	8 ⁰¹	
H'Bahnhof "	7 ²⁶	7 ⁴⁵	8 ⁰⁴	7 ³²	7 ⁵¹	8 ¹⁰	
Depot VII an	—	—	8 ¹⁹	—	—	8 ²⁵	
Kond. Motorwagen	243						
Wagenführer	236						
Kond.-Anhängewagen	229						
Kond.-Motorwagen	257						
Wagenführer	217						
Depot III ab	7 ⁰⁵	—					
Kunsthaus "	7 ¹⁵	—					
H'Bahnhof "	7 ²⁰	—					
Escher-Wyssplatz "	7 ²⁹	7 ⁴⁸					
H'Bahnhof "	7 ³⁸	7 ⁵⁷					
Depot III. an	—	8 ¹³					

Ein zweites Einsatzgebiet der Fernsteuerungswagen als Pendelzüge ergab sich ab dem Winterfahrplan 1929/30. Die in den Stosszeiten stark frequentierte Teilstrecke zwischen Hauptbahnhof und Escher-Wyss-Platz rief nach einer Entlastung. Über diese

Pendelzüge gibt es wenig Unterlagen, auch Bilder fehlen. Vermutlich wendeten sie im damaligen Stumpengleis am Bahnhofquai. Es waren sogar drei Pendelzüge im Plan, was heisst, dass auch konventionelle Motorwagen für diesen Dienst verwendet wurden. Wieso stets zwei Wagenführer eingeteilt waren, ist unklar.

Die Entlastungsfunktion der Pendelzüge hielt sich in Grenzen, denn oftmals fuhren sie halbleer den überfüllten und verspäteten Kurswagen hinterher. Als im Oktober 1930 die Strecke zum Hardturm eröffnet wurde, erhielt die Limmatstrasse eine weitere Tramlinie und die Pendelzüge erübrigten sich.

Versuch abgebrochen

Bereits Mitte 1929 ahnte man, dass der Versuch mit den Fernsteuerungswagen scheitern würde. Deshalb bestellte man weitere vierachsige «Elefanten», die sich – hier irrten für einmal die Experten – im Betrieb glänzend bewährten. Im Gegensatz dazu bereiteten die Fernsteuerungswagen nur Probleme. Weil nur zwei Züge vorhanden waren, erhielt das Personal nicht genügend Gelegenheit, die nötige Routine für die komplizierte Bedienung der Wagen zu erlangen. Die Kompositionen hatten Mühe, den Fahrplan einzuhalten. Die Fernsteuerungswagen waren ein Fremdkörper im Wagenpark und ausserdem sehr störungsanfällig. Als dann eine kostspielige Revision der Fernsteuereinrichtung anstand, war der Beschluss zum Übungsabbruch schnell gefasst. Die vier Fahrzeuge wurden 1931/32 den übrigen Motorwagen angepasst und die Fernsteuerung wurde ausgebaut.

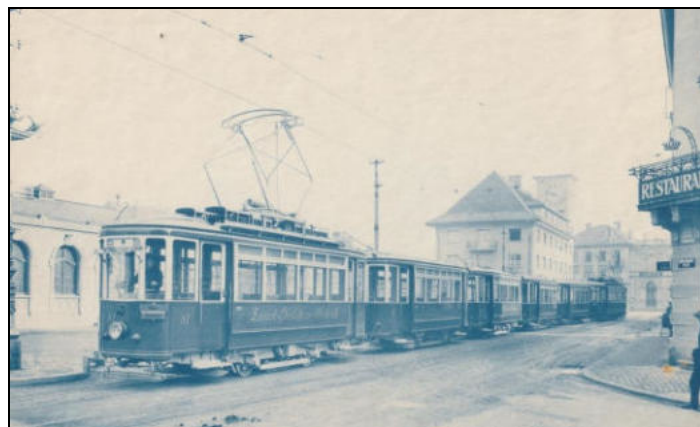
Die Wagen erlebten mehrere Umnummerierungen, ursprünglich als Nummern 269–272 vorgesehen,

trugen sie kurz die Nummern 1–4, dann 31–34, 21–24, 7–10, und am Schluss 1007–1010. Als einziger hat die Nummer 1009 überlebt.

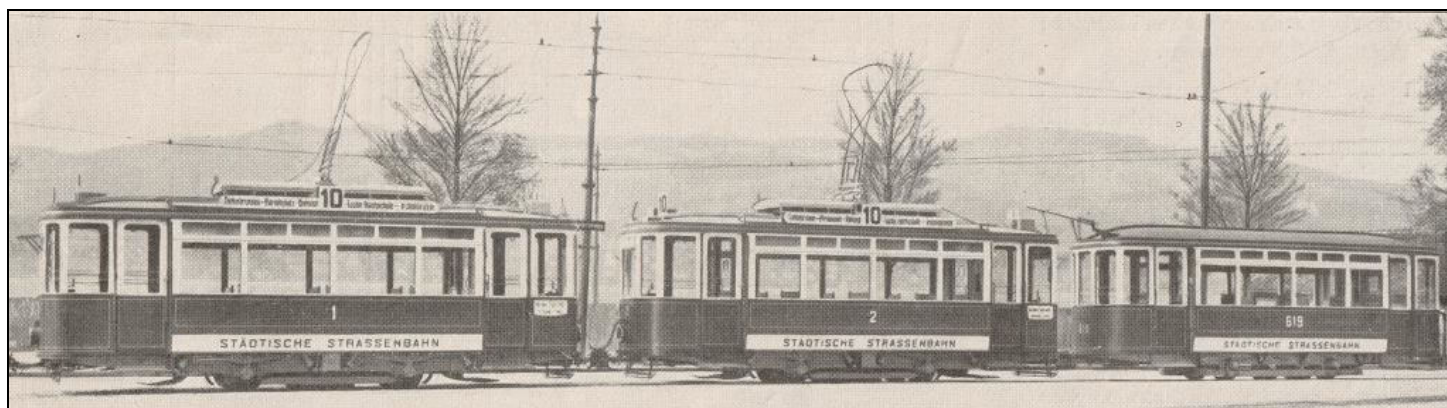
ZOS

Zur gleichen Zeit beschaffte auch die Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach (ZOS) vier Motorwagen für Doppeltraktion (Nummern 81 bis 84). Zur Anwendung kam ein System der Maschinenfabrik Oerlikon. Die Stromzuführung für den zweiten Motorwagen erfolgte über den Stromabnehmer des führenden Fahrzeugs. Um den erforderlichen Stromfluss zu gewährleisten, war ein Scherenstromabnehmer mit einem doppelten Schleifstück nötig. Die ZOS beabsichtigte, bei Grossanlässen in Oerlikon (Radrennen) Sechswagenzüge mit zwei Fernsteuerungs- und dazwischen vier Anhängewagen einzusetzen. Damit konnten ein einziger Tramzug 300 Personen befördern. Im Februar 1929 kam es zu Probefahrten, doch der Plan wurde schon im Keim erstickt, weil sich der Zürcher Stadtrat vehement gegen diese

langen Ungetüme wehrte und sie auf den Strassen der Stadt unter keinen Umständen duldete.



Nach Übernahme des Oerliker Trams durch die Stadt 1931 wurde die Fernsteuerung ausgebaut, die Wagen erhielten neue Controller und einen Lyrabügel, letzteres aus ästhetischen Gründen, da die Stadt der Ansicht war, der filigrane Lyrabügel passe besser zu den Zweiachsern als der wuchtige Pantograf. Als einziger Wagen erhalten geblieben (und für die betriebsfähige Wiederherstellung vorgesehen) ist die Nummer 81.



Personalnummern – auch ein Führungs-instrument

Seit eh und je gehört zu jedem Trämpler eine Personalnummer. Als eindeutiges Identitätsmerkmal vereinfacht es die Administration ungemein. Jahrzehntlang trug das Personal die Nummer öffentlich, zwanzig Jahre lang sogar in übergrossen Ziffern auf der Mütze. Damals wurde die Zahl «Kontrollnummer» genannt, was auch wörtlich zu verstehen war. Denn sie diente auch zur raschen und zweifelsfreien Identifizierung, etwa in Zusammenhang mit Reklamationen. Für die Einreichung einer Beschwerde brauchten die Fahrgäste nur die Nummer abzulesen.



Der Mann mit Kontrollnummer 242 ist Johann Bucher (1866– 1946), Depot Heuried, Wagenführer der ersten Stunde. Bei seiner Mütze handelt es sich um die erste Version von 1898. Später (um 1910) wurden die Initialen «St. Z.» verkleinert und mit der Nummer getauscht, so wie das auf dem Wandbild im Tram-Museum zu sehen ist. Mützennummern waren zu dieser Zeit weit verbreitet, auch bei LSB und ZOS und in vielen andern Städten.



Manche Trämpler störte es gewaltig, «nur als Nummer» gesehen zu werden. Es war die Rede von «verletzter Manneswürde», in Gewerkschaftsversammlungen fielen deftige Voten; ein Sträfling trage eine Nummer, ein Zuchtmuni auch, da könne man doch dem Personal gleich die Nummer auf die Stirn einbrennen, überhaupt sei das Ganze eine Einladung an das Publikum zur Bespitzelung des Personals.

TMZ ARCHIVBILD DES QUARTALS

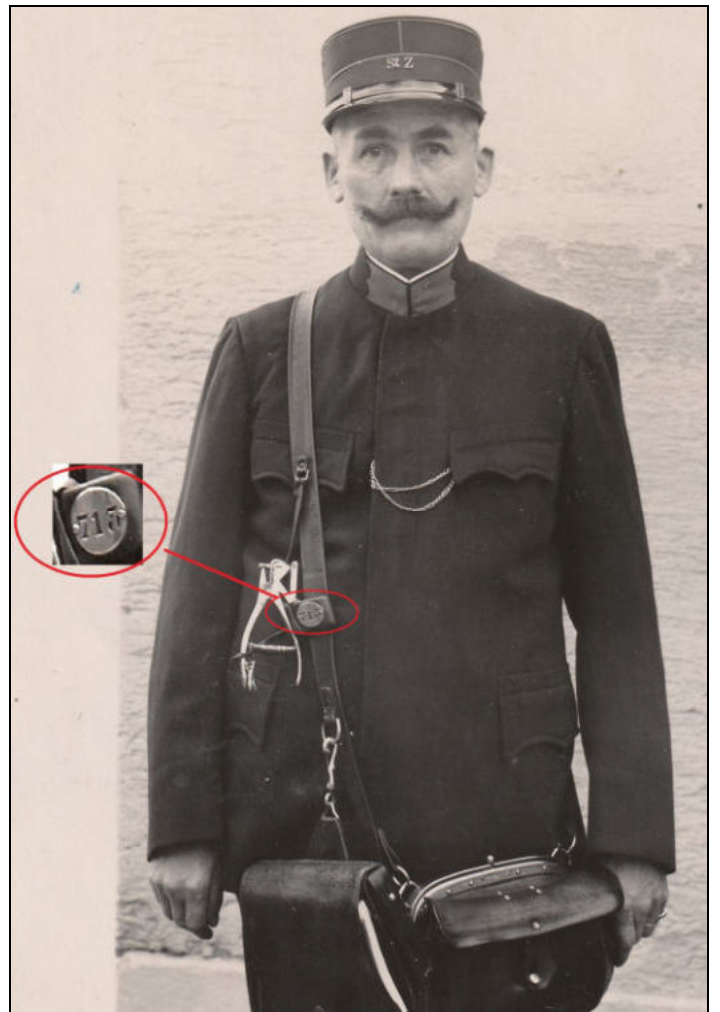
Aber sämtliche Vorstösse zur Abschaffung der Nummerierung wurden abgelehnt, selbst ein Vorstoss im Gemeinderat blieb erfolglos. Die Nummern seien notwendig im Interesse der Vorgesetzten und des Publikums, für die Aufrechterhaltung der Disziplin unerlässlich. Ohnehin sei es nur eine Minderheit, welche sich an den Nummern störe und Bedienstete, die sich korrekt verhielten, brauchten nichts zu befürchten.

Als es 1918 überall in der Arbeiterschaft zu gären begann, gab es immerhin einen Teilerfolg. Die Trämpler durften ihre Nummern von der Mütze abmontieren und sie am 1. Juli 1918 dem Depotchef bzw. dem Abrechner abgeben. Die Kondukteure blieben jedoch 30 weitere Jahre nummeriert und zwar in Form einer Plakette an ihrer Ausrüstung.

Im Februar 1948 wurde die Angelegenheit ein weiteres Mal in der städtischen Strassenbahnkommission diskutiert. Ausgerechnet Kommissionsmitglied Ernst Heiniger, damals Betriebsinspektor bei den SBB, setzte sich vehement für die Beibehaltung der Nummerierung ein und betonte deren erzieherische Wirkung. (Heiniger wurde 1950 VBZ-Direktor). Auch der Betrieb argumentierte in gleicher Weise. Demgegenüber wollte der Vorsteher der Industriellen Betriebe, Stadtrat Baumann, beherzt ein Zeichen setzen und mit der Abschaffung der Nummerierung dem Personal sein Vertrauen aussprechen. Ein wenig Eigennutz war auch dabei. Man hoffte, dadurch die Beschwerdeflut etwas einzudämmen, zumal es

sich oft um Bagatellen oder gar ungerechtfertigte Anschuldigungen handelte; da konnte es nicht schaden, die Hürde etwas heraufzusetzen.

Offensichtlich war die Sache dermassen delikats, dass sie auch im Gesamtstadtrat behandelt wurde. Hier stellte Polizeivorstand Sieber den Gegenantrag. Er wurde überstimmt. Seither sind die Zürcher Trämpler nicht mehr öffentlich nummeriert.



Das mysteriöse Auge – Vom VBZ-Signet zum nationalen Symbol

Das stilisierte Auge, Inbegriff für «Fahrgast-Selbstbedienung» und «Selbstkontrolle», wurde von den VBZ erfunden. Eigentlich war es eine Spätgeburt. Denn der erste **Tramzug**, der im Mai 1963 versuchsweise mit einem kondukteurlosen Anhängewagen auf die Linie 5 geschickt wurde, trug an der Front eine Tafel mit einem «S». Das stand für «Sichtwagen». Zunächst war der Wagen nur für «Sichtkarten»-Inhaber reserviert; Entwerter und Billettautomaten kamen erst später.



Akuter Personalmangel zwang die Verkehrsbetriebe zu Massnahmen, die letztlich zur Abschaffung der Kondukteure führten. Als erste erhielten ab 14. Oktober 1963 die Tramlinien 13 und 14 unbediente Anhängewagen. Als Kennzeichnung gelangte jetzt das

schwarze Auge auf dem gelben Grund zur Anwendung. Linie um Linie verlor die Kondukteure. Das «Sichtauge» wurde omnipräsent: auf der Fahrzeugfront, auf dem Busheck, zwischen den Einstiegstufen, auf den Informationsmitteln.



Kaum eingeführt, trat das prägnante Auge zu einem unvergleichlichen Siegeszug an: 1964 tauchte es in Biel auf, im gleichen Jahr auch auf der Sihltal- und Uetlibergbahn. In der Folge bei vielen weiteren Verkehrsbetrieben und Privatbahnen im ganzen Land. Und als 1968 auf dem «Goldküstenexpress» die ersten kondukteurlosen Kompositionen verkehrten, wurde das Auge auch bei den SBB heimisch.

Bei den kommunalen Betrieben wurde der kondukteurlose Betrieb bald dermassen zur Selbstverständlichkeit, dass das Auge mehr und mehr verschwand. Im VBZ-Alltag findet man es heute nirgends mehr. Auf Zürichs Strassen ist es einzig noch auf den Postautos zu sehen.

Ganz anders auf nationaler Ebene. Hier erlebte das markante Zeichen im Dezember 2011 eine überraschende Renaissance. Als die SBB den Billettverkauf durch das Zugspersonal einstellten, kam das Signet auch auf den Wagen des Fernverkehrs zu Ehren. In

direkten Zügen rollt das Zürcher Auge gar täglich nach Venedig, Graz und München.



Doch woher kam das Auge? Da schriftliche Belege nicht gefunden werden konnten, sind wir auf die

Überlieferung mündlicher Ausführungen angewiesen, wie sie der seinerzeitige VBZ-Direktor Werner Latscha († 2019) erzählte. Der Zürcher Grafiker Heini Fischer-Corso (1921–1990), den Latscha aus seiner Jugendzeit kannte, tauchte eines Tages im Direktionsbüro auf und präsentierte seinen Auge-Entwurf. Die Grafik überzeugte vollends und wurde dankend entgegengenommen. Während also das Auge eine glänzende Karriere machte, blieb sein Schöpfer vergessen. Eine Würdigung erhielt er nie. Das ist die tragische Seite der Erfolgsgeschichte.

Grüezi wohl Frau Stirnimaa

Bei den drei Männern unter den VBZ-Mützen handelt es sich um die Musiker des Trios «Minstrels». Ende 1969 wurden die unkonventionellen Drei mit ihrem Hit «Grüezi wohl, Frau Stirnimaa» über Nacht schweizweit bekannt und stürmten die Hitparade; selbst in Deutschland und Österreich landeten sie in den Top 10.

Für die Präsentation ihres Albums «Chrüsimüsi» liessen sich die Leute der Plattenfirma etwas Besonderes einfallen. Sie mieteten einen Schnellläufer-Zug (Motorwagen 1019 und Anhängewagen 680) und fuhren als Extrafahrt samt Gästeschar zum Zoo. Für die Fotografen vertauschten Mario und Pepe Geige und Gitarre gegen ein Weicheneisen und unter dem Kommando von Dani brachten sie die Schutzweiche in die richtige Stellung. Weichenstellung als symbolischer Akt.



Abstellgleis beim Zoo, März 1971

Rätsel am Kreuzplatz

Die vom Baugeschichtlichen Archiv digitalisierte Postkarte zeigt zwei Reiter, Leute im Sonntagsge- wand und zwei Tramwagen. Als Fotografen werden Pleyer & Stohl genannt, das Datum ist unbekannt. Dennoch lässt sich das Bild zeitlich eingrenzen: zwischen 1909 (Inbetriebsetzung des 2er-Motorwagens Nr. 179 im Hintergrund) und 1916 (Umstellung auf Bügel-Betrieb; die abgebildeten Wagen besitzen noch die alten Trolley-Stromabnehmer).

Irritierend ist der Motorwagen der Linie 3. Einsam steht er mit heruntergezogenen Jalousien und Be- setzt-Täfelchen in der Dienstgleisverbindung Forch- strasse–Klosbachstrasse. Zwar waren zu dieser Zeit einige 3er-Kurse im

Depot Burgwies stationiert und einzelne von ihnen benutzten zur Ausfahrt diese Gleisverbindung. Doch danach sieht es nicht aus. Insider wissen, dass auf alten Kreuzplatz-Aufnahmen regelmässig verlassen

aussehende Tramwagen in dieser Gleiskurve zu se- hen sind. Was hat es damit auf sich?

Eine Zeitungsmeldung des «Tages-Anzeigers» vom 5. April 1913 verspricht Klärung: «Der am Kreuzplatz für Notfälle stationierte Tramwagen ist nunmehr of- fiziell als <Warteraum> bezeichnet, denn seit meh- reren Tagen ist der Wagen mit der grossen Affiche <Warteraum> versehen.» Der Wagen hatte also eine Doppelfunktion: Einsatzwagen auf Pikett und Warts- aal.

1919 erhielt der Kreuzplatz eine richtige Wartehalle. Die Dienstgleisverbindung besteht noch heute, sie wurde während über 20 Jahren sogar fahrplan- mässig genutzt. Von 1999 bis zum Fahrplan 2022 fuhr der letzte Kurs der Linie 11 von der Rehalp über die Gleisverbindung zum Römerhof, um via Central ins Depot Hard einzufahren. Grund: Die Tramhalte- stelle am Bellevue war am Wochenende durch die Nachtbusse belegt.



Strommangel

Die schlimmste Strommangellage erlebte das Land in den Nachkriegsjahren. Extrem niederschlagsarme Perioden führten zu leeren Stauseen und zur Verknappung des Stroms in den Wintermonaten. Die Bundesbehörden verfügten rigorose Sparmassnahmen, denen sich auch die Verkehrsunternehmen fügen mussten: Ausschaltung der Heizung in den Wagen, Autobusse auf den Trolleybuslinien, Ausdünnung des Tramfahrplans ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.

Das genügte nicht. Daher wurden vom November 1947 bis Februar 1948 sowie im Februar und März 1949 private Autocars gemietet – samt Chauffeuren, die noch schnell in Genuss einer Instruktion kamen. Die Cars wurden auf den Linien 6, 12, 15 und 23 als Trammersatz eingesetzt. Im Innern der Wagen wurden

die meisten Quersitze ausgebaut und durch Längssitze ersetzt, um Stehplatzraum zu schaffen.

Für die Carunternehmen war der Einsatz eine willkommene Gelegenheit, die flauen Wintermonate zu überbrücken. Für die Fahrgäste war es weniger angenehm, denn die Ausflugcars waren für den Stadtverkehr höchst ungeeignet. Durch die geringe Raumhöhe waren die Stehplatzpassagiere genötigt, den Kopf einzuziehen und auch die Kondukteure mussten die Billettkontrolle in gebückter Haltung ausüben, was den Illustrator der Tageszeitung «Tat» zu einer gelungenen Karikatur inspirierte.

Peter Kamm hat in seinem Standardwerk «Zürich Transport 1882–1996» auf Seite 216 den Carbetrieb in Text und Bild dokumentiert; aus seiner Sammlung stammen auch die meisten Fotos der Collage.



Von Kanarienvögeli, Lama und Elefant: Fotoausstellung «Flunterm Tramgeschichte(n)»

Künftig wird die Archivgruppe an dieser Stelle das Archivbild des Quartals präsentieren. Damit gewähren wir allen Interessierten einen Einblick in unser umfangreiches Archiv. Der Ressortleiter, Bruno Gisler, wählt die Bilder sorgfältig aus und gibt einige Erläuterungen dazu ab.

Verschwundene Berufe

Weichensteller (1, 2, 9, 10): Sie wirkten zunächst auf dem Paradeplatz (1899 noch Pferdebetrieb) und am Bürkliplatz (bis 1908 Stadthausplatz genannt), mit dem Netzausbau später auch am Hauptbahnhof, Central (vormals Leonhardplatz), Bellevue sowie bei der Sihlbrücke. Mit der Einführung der elektrischen Weichensteuerung ab 1909 wurden sie überflüssig.

Spurreiniger (3–8, 11–14): Sie hielten auf dem zugeordneten Streckenabschnitt die Schienen sauber und entfernten mittels speziell geformter Schaufeln Kot und Dreck aus den Spurrillen. Sie wurden durch einen 1913 beschafften Dienstmotorwagen mit eingebauter Saugeinrichtung ersetzt. Vorspanner (15–18): Sie spannten am heutigen Bahnhof Enge für die Steigung bis zur Anhöhe bei der Sternenstrasse ein

zweites Pferd an den Wagen, um das Tier anschliessend wieder an die Vorspannstelle hinunterzuführen. Mit dem letzten Rösslitrain am 17. September 1900 verloren sie ihren Job.



Die Doppelstriche bezeichnen bei den Weichenstellern die Besorgung von Spurreinigungsarbeiten angrenzender Strecken und bei den Vorspannern das Überführen der Pferde von und nach den Stallungen.

1899 betrug die Arbeitszeit 10½ Stunden, die Dienste waren drei-, bei den Spurreinigern sogar vierteilig.

Dienstverteilung für Spurenräumer, Weichensteller u. Vorspanner. 1899/1900.

Strecke:		5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Arbeit	Ruhe
1	Weichen. Paradeplatz		15		15		45			30							45					630	630
2	" " "				15					30							45					630	615
3	Sp. T. Brunnen - Rathaus			30	30				30			30	30									630	600
4	Rathaus - Bahnhof					30	30		30				30	30								630	600
5	Paradeplatz - Stockgasse								30				30	30								630	600
6	Burgwies - Bellevue			30	30		30															630	600
7	Kreuzpl. R. Hof - Bine.									30												630	600
8	Kreuzpl. Leonhardpl.										30											630	600
9	Weichen. Stadthausplatz				30																	630	600
10	" " "				30									30					30			620	610
11	Sp. Helmhau. Liniertreffe			30	30				30			30	30									630	600
12	Liniertreffe - Friedhof									30												630	600
13	Heuriet - Sihlbrücke			30	30					30		30	30									630	600
14	Sihlbrücke - Bahnhof					30	30			30				30	30							630	600
15	Vorspanner:	37									30		30									553	630
16	"	48				30			30			30			30							606	620
17	"										30		30						40			540	680
18	"					30		30							30		30					485	690

Dienstplan von 1899 dokumentiert die Dienstzeiten von drei einstigen Personalkategorien.