

Strassenbahner Zürich

Übelstände im Fahrbetrieb.
(Eingesandt aus Zürich).

Bekanntlich fanden in letzter Zeit vorübergehend Instruktionen über den Dienst des Fahrpersonals statt. Dabei wurde von vielen Angestellten hauptsächlich von Seiten der Kondukteure auf verschiedene durch Erfahrung erkannte Übelstände aufmerksam gemacht, die in unserem heutigen starken Verkehr vorkommen und bewirken, dass das Personal viele Unannehmlichkeiten zu ertragen hat. Von vielen dieser Übelstände wurden denn auch von dem die Instruktion erteilenden Beamten die Klagen von seiten des Personals als begründet erachtet. Einigermassen zum Trost wurde uns dann mitgeteilt, dass eine neue Taxordnung und ein neues Transportreglement in Arbeit seien und in absehbarer Zeit in Kraft treten werden, wodurch dann verschiedene dieser Übel verschwinden werden. Es wäre nun zu begrüßen, wenn bei der Ausarbeitung der neuen Reglemente die Klagen von Seiten des Personals berücksichtigt und damit Übelstände, die stets Unangenehmes bringen durch entsprechende Bestimmungen im neuen Reglemente beseitigt würden. Am vorteilhaftesten wäre es wohl, wenn wir selbst an der Ausarbeitung eines neuen Reglementes mitwirken könnten. Ich glaube kaum, dass es deshalb zu einseitig würde.

Die Ursache dieser Übelstände ist zu einem Teil die immer grösser werdende Frequenz und zu einem andern Teil das Fehlen von entsprechenden Bestimmungen im Transportreglement und noch zu einem weiteren Teil sind diese Ursachen darin zu suchen, dass verschiedene Bestimmungen des jetzigen Reglementes zu wenig scharf gehandhabt worden sind. Die Handhabung aller dieser Bestimmungen wäre auch manchmal schwierig für uns. Wir haben wohl die Kompetenz, dafür zu sorgen, dass alle Bestimmungen in Anwendung gebracht werden, aber das wird uns auch niemand streitig machen wollen, dass wir diese Übelstände, die schon zu weit eingerissen sind, allein nicht beseitigen können. Da hilft nicht einmal eine polizeiliche Verwarnung. Das beste Mittel wäre eine Revision des Transportreglementes, aber dann sollte man erwarten dürfen, dass dem neuen Reglement in allen Punkten nachgelebt wird. Es sollte nichts unterlassen werden, um das Publikum so viel wie möglich auf die Vorschriften aufmerksam zu machen. Das Anbringen derselben in den Warteräumen genügt nicht, die Vorschriften sollten von Zeit zu Zeit in einem amtlichen Blatt veröffentlicht werden. Das sollte man schon deshalb tun, weil die Stadt Zürich stets einen grossen Einwohnerwechsel zu verzeichnen hat. Man muss halt eben auch von Zeit zu Zeit dem Publikum Instruktion erteilen, nicht nur dem Personal. Wenn dies geschehen würde, so könnten auch verschiedene Übertretungen der Bestimmungen schärfer geahndet werden, was zur Folge hätte, dass Übertretungen weniger vorkämen. Ich glaube, man brauchte bei Ahndung von Übertretungen nicht zu ängstlich zu sein. es gibt ja noch viele Unternehmen, sogar noch kleinere als die Strassenbahn, welche verlangen (sogar von denjenigen, von denen sie ihren Verdienst haben), dass sich der Verkehr nach ihren Vorschriften abwickelt.

Anschliessend hieran möchte ich mich noch mit einigen dieser Übelstände befassen, und es würde mich freuen, wenn unser Verband versuchen würde, dieselben so weit wie möglich zu beseitigen. Ein Hauptübelstand ist, dass unsere Passagiere sich in vielen Beziehungen zu viel erlauben dürfen. Da sehen wir in erster Linie, wie sie in indirekte Wagen einsteigen, trotzdem sie vom gleichen Ort aus mit einem direkten Wagen an ihr Endziel fahren könnten. Dadurch kommt es vor, dass viele bei der nächsten Umsteigestelle den Wagen schon wieder wechseln müssen, nur deshalb, weil sie nicht den direkten Wagen benützt haben. Das bringt den Kondukteuren vermehrte Arbeit, und es ist nicht immer möglich, jedem, der bei der nächsten Gelegenheit umsteigen muss, den Wechsel auf seinem Fahrschein zu vermerken, besonders wenn man noch bei den meisten Frühabonnements den Fahrschein vom Tage vorher hinausnehmen oder hinaus reissen muss. Man müsste da schon extra diese Umsteiger aussuchen, und da sie bald umsteigen müssen, diese zuerst abfertigen. Mit diesem Übelstand sollte abgefahren werden, auf alle Fälle während der Zeit, wo der 5 Minuten, resp. 2 Minuten-Betrieb herrscht. Das liesse sich ja ganz einfach durchführen, indem man einem Fahrgast keinen zum Umsteigen berechtigenden Fahrausweis verabfolgt, wenn er für sein Fahrziel einen direkten Wagen hätte benützen können. Er müsste für die Strecke, auf der er den indirekten Wagen benützt, die gewöhnliche Taxe entrichten. Nur sollten dann meiner Ansicht nach die Einsatzlinien verschwinden und dafür eher, wo es nötig, eine Linie, die den ganzen Tag verkehrt, eingesetzt werden. Denn durch diese Einsatzlinien ist den Leuten, die eine solche Strecke zu befahren haben, nur zu gewissen Tageszeiten die Möglichkeit zu einer direkten Fahrt geboten und zu andern Zeiten müssen sie sich an indirekte Wagen halten. Dadurch, dass diese Passagiere zeitweise keine Möglichkeit zu einer direkten Fahrt haben, fühlen sie sich dann auch im Falle der Möglichkeit zu einer solchen nicht verpflichtet, sich an den direkten Wagen zu halten.

Ein weiterer Übelstand sind ferner die überfüllten Wagen. Man hängt ja wohl gewöhnlich die Tafel „Besetzt“ hinaus, aber das hat meistens nur den Wert, dass man bei nicht obligatorischen Haltestellen vorbei fahren kann, ohne anhalten zu müssen, wenn niemand aussteigen will. Sonst kann sich der Kondukteur gegen das Überfüllen nur wehren, wenn er abgestiegen ist und nachdem genügend Personen eingestiegen sind, den Eingang verwehrt. Dann kann er aber in vielen Fällen von Seiten des Publikums verschiedenes zu hören

bekommen. Wenn der Kondukteur beim Einfahren auf eine obligatorische Haltestelle mit einem besetzten Wagen auf dem vordem Perron mit der Billettkontrolle beschäftigt ist, so ist der hintere Teil des Wagens oft bis tief in den Wagen hinein ganz vollgepfropft. Bis er sich auf den hinteren Perron gewunden hat, braucht er nicht mehr aufzupassen, dass niemand mehr einsteigt. Da braucht er nur noch zur Weiterfahrt zu läuten, denn es hätte mit dem besten Willen niemand mehr Platz im Wagen. Dann kommt es auch wieder vor, dass (selbst wenn sich der Kondukteur auf dem hinteren Perron befindet und der Wagen als besetzt bezeichnet ist) noch Passagiere einsteigen, trotzdem der Kondukteur es ihnen verboten hat. Aber diese Passagiere wissen ganz gut, auf welchen Strecken sie dabei nicht viel zu riskieren haben, da man selten einem Polizeimann begegnet. Was soll man denn mit so einem machen, wenn er seine Personalien verweigert und ihn sonst auch niemand kennt? Vielleicht hinauswerfen? Nicht selten wird man on solchen Passagieren noch gefoppt. Und dann gibt es auch solche, die, wenn sie merken, dass der Kondukteur niemand mehr hineinlässt, dem Wagen ein Stück weit voranrennen und dann nachher während der Fahrt aufspringen. Wollte da ein Kondukteur das Überfüllen vermeiden, so wüsste ich keinen anderen Ausweg, als zuweilen die Billettkontrolle zu unterlassen und sich nur der Ordnung auf dem Wagen widmen. Ja, es wird wohl niemand bestreiten wollen, dass hier ein grosser Übelstand besteht, und diesen haben wir zu einem grossen Teil dem Nichtbenutzen von direkten Wagen zu verdanken. Fahren wir zum Beispiel mit einem besetzten Wagen von einem Punkt fort, so haben wir vielleicht bald 1-2 Stellen passiert, wo die Möglichkeit zum Umsteigen vorhanden war. An diesen Stellen gab es unter den Personen im Wagen einen grossen Wechsel und ständig war die Tafel „Besetzt“ hinausgehängt. Trotzdem „Besetzt“ musste man wieder einsteigen lassen, weil viele die nicht den direkten Wagen benutzten, umsteigen mussten und es dadurch wieder freie Plätze gab. So verwöhnt man die Leute. Sie haben bald gemerkt, dass man öfters doch einsteigen darf, wenn schon die Tafel „Besetzt“ ausgehängt ist. Auf diese Ausnahme machen dann die meisten stets Anspruch. Hätte man aber von Anfang an die Leute, die bald wieder umsteigen mussten, nicht im Wagen gehabt, so hätte man vielleicht eine grössere Strecke machen können, ohne überhaupt die Besetzt-Tafel auszuhängen. Wenn sie später doch hätte hinausgehängt werden müssen, so hätte man es damit ernst nehmen können.

Ein weiterer leider ganz alter Übelstand ist die linksufrige Seebahn. Da man bis jetzt noch nicht einmal sagen kann, wann mit der Abänderung dieser Bahn begonnen wird, geschweige denn, bis wann dieses Werk fertig gestellt sein könnte, so sollten wir uns unsererseits dann noch einmal aufraffen und eine Besserung zu erreichen suchen. Früher wurde von uns das Gesuch an die Direktion gestellt, z.B. auf der Strecke Freyastrasse-Heuried den ganzen Tag drei Wagen in Betrieb zu setzen, was aber aus technischen Gründen stets abgelehnt wurde. Dafür wurde dann auf dieser Strecke der Betrieb auf die jetzige Fahrordnung erweitert, was aber unseren Dienst nur zu gewissen Tageszeiten erleichtert. Um nun doch eine Besserung zu erreichen, ohne dass auf dieser Strecke den ganzen Tag 3 Wagen verkehren, sollten wir wenigstens versuchen, auf den Strecken ausserhalb der Seebahn eine Fahrplanänderung zu erreichen, und zwar derart, dass die Wagen vom Stadtäusseren gerade in der Zwischenzeit derjenigen vom Stadttinneren an den Bahnübergängen ankommen sollten. Diese Änderung hätte natürlich nur Wert während der Zeit, wo die Einsatzlinie nicht verkehrt. Einer, der in dieser Zeit, wo diese Linie nicht verkehrt, auf einer solchen Strecke fahren muss, hat oft nichts Angenehmes dabei. Ich glaube, es wäre nicht nur für uns ein Vorteil, wenn hier die Fahrzeit geändert würde, sondern auch das Publikum würde eine solche Änderung begrüßen. Es ist doch ein viel angenehmeres Gefühl, wenn man beim Aussteigen gemütlich über die Bahnlinie gehen und denken kann, dass 'in jedem Augenblick ein Wagen zur Weiterfahrt kommen wird, als wenn man mit dem einen Wagen zum Übergang einfährt und sehen muss, wie der andere Wagen auf der anderen Seite abfährt, ohne den Anschluss des diesseitigen abzuwarten, wie es eben häufig vorkommt und manchmal im Interesse des Fahrplanes nicht vermieden werden kann. Denn der jetzige Fahrplan ist für diese Strecken, wo Bahnübergänge in Frage kommen, zeitweise undurchführbar, besonders, wenn die Wagen auf der einen oder anderen Seite noch etwas zu spät eintreffen und auch deshalb, weil bei der Fahrzeiteinteilung solcher Strecken die Übergänge als gar nicht anwesend gerechnet sind, und die Wagen einfach durchfahren würden. Unter diesen Übelständen muss die Innehaltung der Fahrzeiten schwer leiden. Deshalb müssen wir versuchen, sie zu beseitigen. Ich glaube, der Stadt würde diese Beseitigung auch nicht zum Schaden gereichen, da sich der Verkehr manchmal nicht mehr so hastig abwickeln müsste und vielleicht das Jahr hindurch weniger Wagen zusammengeschlagen würden.

Strassenbahner-Zeitung, 1.2.1918.