

Die Zürcher Strassenbahn

Alltäglich fahren die blauen Wagen der Zürcher Strassenbahn dreiviertel um die Erde herum. Das ist natürlich nur theoretisch zu verstehen. Denn die 28'000 Kilometer, die von allen Wagen zusammen am Tag geleistet werden, kann man nur im Geiste oder mit kleinen Zahlen aneinanderreihen. Für die schier unfassbare Zahl von den 10'000'000 Kilometern, die die Zürcher Strassenbahnwagen im Jahr zusammen fahren, fehlt uns aber wohl das Vorstellungsvermögen, wenigstens uns kleinen Erdenmenschen, die nicht wie die überirdischen Astronomen alltäglich im Weltenraum herumschwirren. Dafür ist es uns aber geläufiger, wenn wir hören, dass die Zürcher Strassenbahn im Jahr mehr als 40'000'000 Reisende befördert und dafür 5'000'000 Franken einkassiert. So kann man sich auch leicht umrechnen, dass täglich durchschnittlich 130'000 Personen auf dem Schienenweg durch Zürich gleiten und den Kondukteuren gerne oder ungern in der gleichen Zeit 12'000 Franken in die Hand drücken. Aber diese Summen waren noch vor einigen Jahren wesentlich bescheidener. Das Zürich vor 20 Jahren registrierte pro Tag auf den Strassenbahnen nur gegen 17'000 Reisende, die eine Einnahme von 2300 Franken brachten.

Wie jedes Ding in der Welt eine mehr oder weniger umfangreiche Entwicklungsgeschichte hinter sich hat, so kann auch die Zürcher Strassenbahn bereits allerlei Kuriositäten erzählen. Schon ein halbes Jahrhundert ist ins Land gezogen, seit jener Zeit, da Zürich sich zuerst mit der Frage einer Strassenbahn beschäftigte. Der damalige hochverdiente und weit über die Grenzen der Schweiz hinaus bekannte Stadtgenieur Bürkli begutachtete in jener Zeit ein solches Projekt, wobei er auch betonte, „dass die Strassenbahn ein wirksames Mittel zur Hebung des Verkehrs und eine Wohltat für das grosse Publikum sei“. Aber dieses Tramway-Projekt fiel schnell wieder ins Wasser und 1867 versah ein ehrlicher Omnibusdienst den regelmässigen Fahrverkehr auf der Linie Tiefenbrunnen bis zum Bahnhof Zürich der Nordostbahn. Damals waren die Zeiten jedoch noch zu billig, als dass eine Rentabilität herausgewirtschaftet werden konnte. So liessen denn die Anregungen für eine Strasseneisenbahn in jenen Jahren nie nach. Aber die Bundes-, Kantonal- und Gemeindebehörden konnten über ihre Kompetenzen in der rechtlichen Stellung der Strassenbahn lange nicht einig werden, und erst im Sommer des Jahres 1881 konnte ernstlich an die Vorarbeit gegangen werden.

In unserer Zeit der industriellen Entwicklung scheint es uns fast unverständlich, dass die interessierten Gemeinden damals eine Aktienbeteiligung an diesem allseitig als gemeinnützig anerkannten Unternehmen mehr oder weniger gut begründet ablehnten. Von London musste erst ein verständnisvolles Angebot für den kunstgerechten kaufmännischen und technischen Aufbau der Strassenbahn in Zürich kommen, und nach mancherlei Hin und Her lagen eines Tages endlich gegen 11 Kilometer Geleise in den Zürcher Strassen, achtzig junge Ardenner Pferde standen in den Ställen der Strassenbahngesellschaft und zwanzig einspännige Tramway-Wagen „nach neuestem, erprobten System“ brauchten nicht lange auf Fahrgäste zu warten. Am 5. September 1882 wurde die Linie Tiefenbrunnen-Bahnhof-Paradeplatz provisorisch in Betrieb gesetzt und einige Wochen später wurde auch das übrige Netz fertiggestellt.

Erst als die Zürcher sahen, dass die Londoner die Hälfte des Aktienkapitals selbst übernehmen wollten, fassten sie Vertrauen zur Zürcher Strassenbahn und schnell wurde dann das gesamte Kapital gezeichnet. Man war in Zürich bald so entzückt über die Vorteile des Pferdebahnbetriebes, dass schon im ersten Betriebsjahr aus Bürgerkreisen Vorschläge für eine Weiterleitung der Bahn nach Selnau, Hottingen und anderen Gemeinden oder Quartieren kamen. Besonders in den ersten Wochen nach der Eröffnung übten die hübschen Wagen einen tüchtigen Reiz der Neuheit auf die Zürcher aus. Die Schuljugend war nicht zu bändigen. Als man im November 1882 sogar mit einer Probelokomotive und angekoppeltem Wagen durch die Strassen fuhr, kamen die Schaulustigen aus dem Staunen gar nicht mehr heraus.

Im selben Winter setzte dann eine kleine Zeitungskampagne gegen die ganze Verkehrsneuerung ein. Einige Bäume in der Bahnhofstrasse waren abgestorben, und so verbot denn der Stadtrat der Bahn das Salzstreuen bei Frostwetter. Dafür piffen dann die Kondukteure kräftig mit ihren Mundpfeifen durch die Strassen. Denn die heutigen Alarmglocken wurden erst einige Jahre später an allen Strassenbahnwagen angebracht.

1890 prüfte dann die Zürcher Strassenbahngesellschaft die Frage, wie der Pferdebetrieb mit Vorteil durch einen mechanischen Motor ersetzt werden könne. Die Maschinenfabrik Oerlikon stellte einen Motorwagen, der als Lokomotive diente, für diese Versuche zur Verfügung. Aber die Ergebnisse rieten zum Abwarten, ebenso wie die Resultate der Studienreisen nach Paris und London. Wenn auch die Elektrotechnik ein Jahrzehnt vor dem Jahrhundertwechsel noch in den Kinderschuhen steckte, so hätte man dennoch damals schon den grossen Schritt vorwärts im Zürcher Strassenbahnwagen schreiten können. Aber die lokalen Verhältnisse stellten sich der Forderung der Neuzeit entgegen.

Während der Zeit, von 1882 an, waren die Gemeinden Hirslanden und Hottingen unermüdlich an der Arbeit, auch für ihre etwas abgelegenen Teile der sich immer mehr ausdehnenden Stadt eine geeignete Fahrverbindung zu finden. Die kläglichen finanziellen Resultate der ersten Pferdebahnjahre kühlten aber die

Begeisterung für eine gleiche Strassenbahn wesentlich ab. Und so waren denn jahrelang die Pläne für eine Dampfstrassenbahn von der Quaibrücke über den „Pfauen“ zum Römerhof am aussichtsreichsten. Die ersten neunziger Jahre brachten dann ziemlich überraschend in den ausländischen Grossstädten die ersten grösseren Erfahrungen mit elektrischen Strassenbahnen. So dauerte es denn auch nicht lange, bis man Anschluss an die ebenfalls im Werden begriffene Fluntern-Linie fand und im Mai 1893 konnte sich die „Elektrische Strassenbahn Zürich“ bilden. Im März 1894 feierte Hottingen die Eröffnung seiner beiden elektrischen Strassenbahnverbindungen mit der Innerstadt. Zwei Jahre später ging dann die elektrische Strassenbahn in städtische Regie über, wenige Monate vor der Übernahme der Pferdebahnlinien durch die Stadt.

Auch Fluntern hat seine eigene Strassenbahngeschichte. Lange Zeit stiess ein Projekt das andere zur Seite. Man wollte die Seilbahn verlängern, einen Dampftram durch die Zürichbergstrasse laufen lassen und andere Gedanken sollten verwirklicht werden. Als man schliesslich 1890 wohldurchdachte Pläne vor sich liegen hatte, dauerte es noch zwei Jahre, bis die Konzession für eine elektrische Strassenbahn erteilt wurde. Bei der Kirche Fluntern erbaute die Bahngesellschaft eine eigene Gaskraftstation und im Februar 1895 konnte dann endlich die „Zentrale Zürichberg-Bahn“, kurz „Z.Z.B.“ genannt, festlich eröffnet werden. Ein Schmerzenskind war geboren.

Im Zürcher Strassenbahnwesen herrschten lange Jahre hindurch nicht immer erfreuliche Zustände. Verschiedene Gesellschaften mussten aus Verkehrsgründen ihre Geleise auf Teilstrecken gemeinsam benutzen. Hatte ein Pferd seine Tücken, so musste der Tram warten, und streikte einmal die damals noch junge und unerfahrene Elektrotechnik, so mussten auch die ganz unschuldigen Reisenden der Pferdebahnwagen sich oft lange gedulden. Da kam dann 1899 die Erlösung in Gestalt der Elektrisierung aller Strassenbahnbetriebe der Stadt, eine gewaltige Arbeit, die in zwei Jahren bewältigt werden konnte. Erst im Jahre 1906 ging dann auch die „Z.Z.B.“ in den Besitz der Stadt über. Aus jener älteren Reihe der Zürcher Strassenbahnen ist neben der Industriequartier-Strassenbahn, die auch von der Stadt zurückgekauft wurde, nur die Oerlikon-Seebacher Linie zu nennen, die aber heute noch im Privatbesitz ist.

Seitdem nun die Stadt über den elektrischen Strassenbahnen waltet, haben alle Jahre Verkehrsverbesserungen gebracht. Vor zwanzig Jahren, als in Zürich die Betriebslänge der elektrischen Strassenbahnen wenig mehr als 4 Kilometer betrug, leisteten die gesamten Wagen im Monat ungefähr die gleiche Kilometerzahl wie jetzt an einem einzigen Tag. Damals mussten noch die guten Pferde redlich im Strassenverkehr helfen. Sie verdienten sich ihren Hafer mit einer täglichen Leistung von 22 Kilometern, also ungefähr 8000 Kilometer im Jahr, während es die heutigen Motorwagen auf 40'000 Kilometer jährlich bringen. Die Zahl der Beamten und Arbeiter, die jetzt im anstrengenden Dienst der Zürcher Strassenbahn stehen, ist aus kleinen Anfängen nun auf mehr als eine Tausendschaft gestiegen. Man könnte leicht versucht sein, diese Zahl mit den 200'000 Einwohnern von Zürich in ein Verhältnis bringen zu wollen und dabei herausfinden, dass auf je 200 Einwohner ein Strassenbahner kommt. Jedoch darf man nicht vergessen, dass Zürich als Handelsmetropole und als Fremdenstadt in diesem Zahlenverhältnis wesentliche Verschiedenheit mit andern Städten zeigt.

Auf der Zürcher Strassenbahn, die eine Betriebslänge von mehr als 40 Kilometer umfasst, also ungefähr der Entfernung von Zürich nach Schaffhausen, dienen ungefähr 300 Motor- und Anhängerwagen der neuzeitlichen Verkehrserleichterung. Der Statistiker weist dann wieder nach, dass auf jedem Kilometer, den ein Zürcher Strassenbahnwagen leistet, vier Passagiere befördert werden, dass diese Reisenden zusammen für diesen Kilometer gegenwärtig 53 Rappen bezahlen und dass endlich die Stadt für diese Fahrt 9 Rappen Selbstkosten im Stromverbrauch verbuchen muss. Aber 49 Rp. betragen ihre Selbstkosten für diesen Kilometer einschliesslich der Erneuerungsanlagen und der Kapitalverzinsung. Denn die Zürcher Strassenbahn repräsentiert mit dem Rollmaterial einen Bauwert von 18 Millionen Franken. Das ist eine stattliche Summe, wenn sie uns auch klein erscheinen will, zwischen den Unsummen, die ein Weltkrieg verschlingt. Berge von Arbeit bewältigt die schwarzblaue Tausendschaft der Strassenbahner. Man denke nur an die 20 Millionen Einzelbillette, die alljährlich auf der Zürcher Strassenbahn verlangt werden. Und die Millionenzahl der Abonnementkontrollen ist noch höher.

Wo Leben pulsiert, dort siedelt sich Kraft an. In diesem Gedanken, als Mittel zum Zweck eines emporsteigenden Wirtschaftslebens, hat eine von der Stadt selbst geleitete Strassenbahn ein viel grösseres Gemeinwesen, als man gewöhnlich annimmt.

Hans P. Biengräber, „Zürcher Wochen-Chronik“.

Strassenbahner-Zeitung, 1918-11-08. Standort: Sozialarchiv.
Strassenbahn Zürich > Geschichte. 1918-11-08.doc.