

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [1]: Schülerinnen

Rubrik: Vom Tram und Bus

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

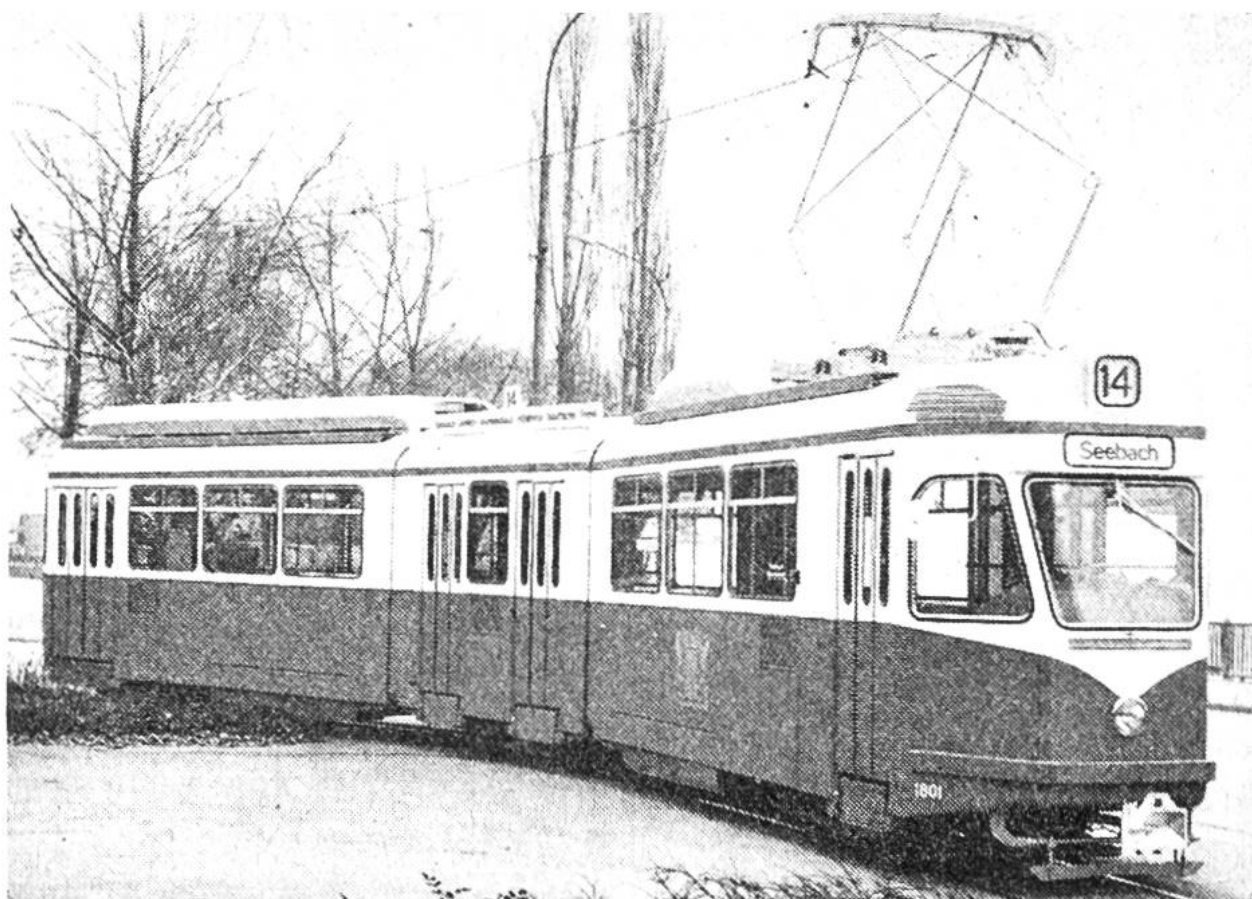
schwimmen unzählige Aluminiumboote bis zu den grössten Passagierdampfern, für die Unmengen von Leichtmetall verwendet wurden. Für den neuesten, schönsten und längsten Ozeandampfer auf dem Atlantik, die «S.S. France», wurden 1760 Tonnen Aluminium benötigt. Hier leistet dieses Metall einen grossen Beitrag zur Eleganz, zur Sicherheit und zum Tempo des Dampfers.

VOM TRAM UND BUS

Die erste innerstädtische Verkehrsunternehmung entstand 1819 in Paris. Benützt wurden Pferdekutschen, die «Omnibus» genannt wurden, eine lateinische Bezeichnung, die besagt, dass diese Fahrzeuge «für alle» da seien. Noch 1905 verfügte das grösste Londoner Omnibus-Unternehmen über 17000 Pferde und 1400 zum Teil zweistöckige Kutschen. Schon 1832 wurde in New York das erste Rössli-Tram in Betrieb genommen. Die erste elektrische Strassenbahn wurde 1881 in Lichterfelde bei Berlin eröffnet. Von den Schweizer Städten erhielt Zürich 1894 die erste elektrische Strassenbahn. Das in Zürich im Laufe der Jahre geschaffene Strassenbahnnetz wurde 1927 durch eine erste Autobuslinie und 1939 durch die erste Trolleybuslinie ergänzt. Das Netz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) umfasst heute 16 Strassenbahnlinien von zusammen 126 km, 4 Trolleybuslinien von 26,2 km und 19 Autobuslinien von 86,9 km Länge. Dazu kommen 10 Überlandlinien von zusammen 49,5 km. Insgesamt erstreckt sich das Liniennetz über 288 km. Wurden im Jahr 1900 insgesamt 9,7 Millionen Fahrgäste befördert, so waren es 1962 205,8 Millionen. Jeder Einwohner führt im Durchschnitt jährlich 438 Fahrten mit den VBZ aus.

In der ganzen Schweiz wurden 1961 im innerstädtischen Verkehr 522,6 Millionen Fahrgäste befördert. Nach Zürich weist Basel mit 92,6 Millionen die höchste Beförderungsleistung auf, gefolgt von Genf mit 68 und Bern mit 67 Millionen Fahrgästen.

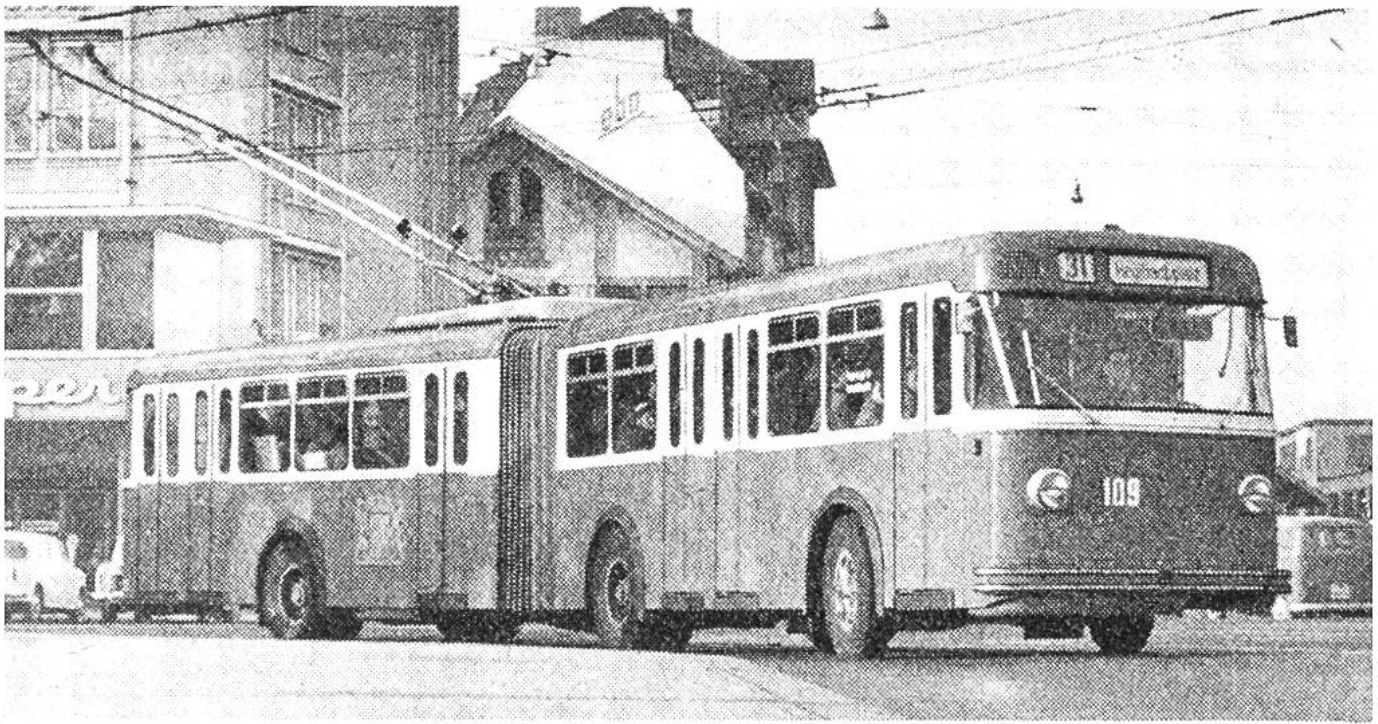
Die VBZ verfügen heute über 253 Strassenbahn-Motor- und 270 -Anhängewagen, über 49 Trolleybusse und 127 Autobusse. Die Strassenbahn besitzt 2 Gelenkwagen, die je 165 Personen befördern können (Bild 1). 30 weitere solche Wagen sind bestellt. Beim



Strassenbahn-Gelenkmotorwagen, Baujahr 1961, bietet bei einer Länge von 20,4 m 165 Personen Platz. Die 6 Motoren leisten zusammen 540 PS. 30 weitere solche Wagen (aber mit 4 Motoren) wurden in Auftrag gegeben.

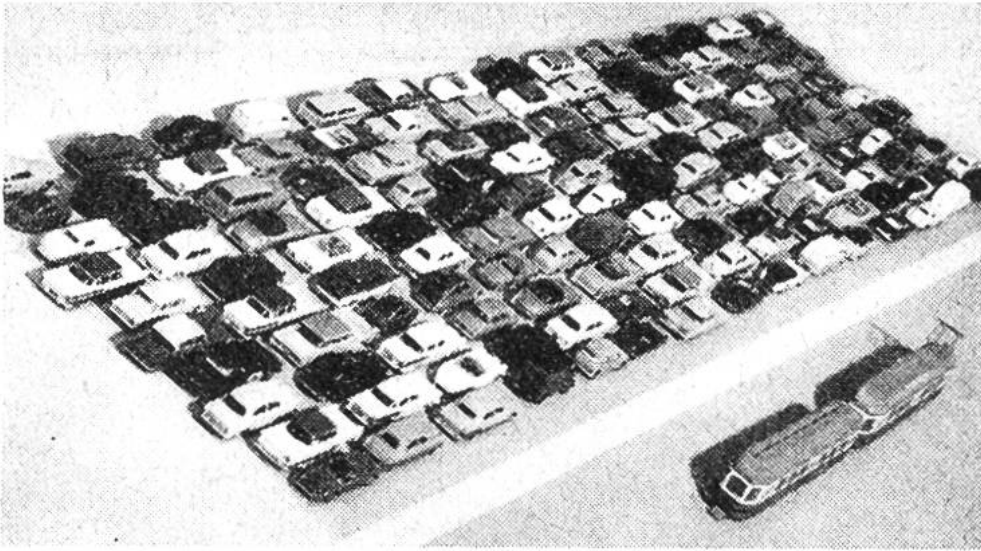
Autobusbetrieb stehen 3 Gelenkwagen im Dienst und 20 zusätzliche, die je 146 Personen Platz bieten, sind in Auftrag gegeben. Im Trolleybusbetrieb sind bereits 33 Gelenkwagen im Einsatz (Bild 2). Während der letzten 5 Jahre haben die VBZ 21,3 Millionen Franken für neue Fahrzeuge ausgegeben. Gegenwärtig laufen Bestellungen für weitere 27 Millionen Franken.

Um die Jahrhundertwende und während der folgenden 20–30 Jahre waren die öffentlichen Verkehrsmittel neben den Fussgängern und den Radfahrern vorherrschend. Seither beansprucht das private Motorfahrzeug den Strassenraum immer mehr. Gab es in der Stadt Zürich 1920 rund 1000 und 1930 7300 Automobile, so waren es 1962 73000! Angesichts dieser stürmischen Zunahme kam da und dort die Meinung auf, dass die öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zeit entbehrlich würden. Die Entwicklung hat diese Auffassung widerlegt. Die Verkehrsbetriebe befördern von Jahr zu Jahr mehr Personen, und die Verkehrsnetze be-



Gelenktrolleybus, Baujahre ab 1957, bietet bei einer Länge von 16,1 m 124 Personen Platz. Die beiden Motoren leisten zusammen 280 PS. Insgesamt stehen 33 Fahrzeuge in Betrieb.

finden sich in ständigem Ausbau. Heute weiss man, dass die Städte nicht ohne gute öffentliche Verkehrsmittel auskommen. Den Grund wollen wir am Beispiel von Zürich kurz zeigen. In der Innenstadt arbeiten heute etwa 90000 Personen und ebenso viele in den angrenzenden Quartieren. Weitere Zehntausende von Personen kommen täglich nach der Innenstadt, um einzukaufen, um eine Behörde, einen Arzt, eine Bank usw. aufzusuchen. Mehr als die Hälfte all dieser Personen sind Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel, die übrigen sind zu etwa gleichen Teilen Fussgänger und Benützer privater Automobile. Besonders gross ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs zu den Spitzenzeiten. Die Zahl der Personen, die das Zentrum aus irgendeinem Grund aufsucht, nimmt mit dem Grösserwerden der Stadt zu. Für Zürich muss damit gerechnet werden, dass im Jahre 1985 in der Innenstadt fast doppelt so viele Leute arbeiten wie heute. Wollten sie alle ihren eigenen Wagen benützen, so müsste die Zahl der hier vorhandenen Parkplätze von heute 5000 auf etwa 150000 bis 180000 erhöht werden, und der Strassenraum wäre etwa zu verdoppeln. Eine solche Umgestaltung der Stadt, die weitgehend ihrer Zerstörung gleichkäme, ist aber weder erstrebenswert noch möglich.



1 Strassenbahnzug, bestehend aus 2 vierachsigen Wagen, befördert im Spitzenverkehr dieselbe Personenzahl wie 143 Personenwagen.

Der Ausweg führt über die öffentlichen Verkehrsmittel, die den knappen Strassenraum bedeutend besser als das Auto ausnützen. So befördert zum Beispiel ein moderner Strassenbahnzug im Spitzenverkehr etwa dieselbe Personenzahl wie 143 Automobile (Bild 3), ein Gelenkautobus ebenso viele Personen wie etwa 98 Personenwagen. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wird somit Verkehrsfläche gespart. Auch benötigen sie, was besonders wichtig ist, keinen Parkraum in der Innenstadt.

Die öffentlichen Verkehrsmittel vermögen ihren Dienst nur dann zuverlässig zu versehen, wenn sie nicht übermässig behindert werden. Es strömen aber immer mehr Autos in die Innenstädte, der Verkehr wickelt sich zusehends zähflüssiger ab. Die Folgen für Busse und Tram sind grosse Verspätungen, unregelmässiger Betrieb und unzufriedene Fahrgäste. Dadurch werden immer mehr Leute dazu verleitet, mit dem eigenen Fahrzeug in die Stadt zu fahren, was neue Schwierigkeiten schafft. Es ertönt der Ruf nach neuen Verkehrswegen. Ausserhalb der Städte können neue Strassen noch verhältnismässig leicht und zu erschwinglichen Preisen geschaffen werden. In den Städten hingegen sind ihrem Bau enge Grenzen gesetzt, denn das vertraute Stadtbild darf nicht leicht hin zerstört werden, und zudem sind die Kosten fast unerschwinglich. Strassennetz und Parkplätze können hier somit nur beschränkt erweitert werden. Dafür sind in den Städten die öffent-



Die engen Strassen und Plätze der Innenstadt (hier Bahnhofplatz Zürich) stellen den öffentlichen Verkehr vor fast unlösbare Probleme.

lichen Verkehrsmittel, welche auf knappstem Raum am meisten Personen transportieren, besonders zu fördern, zum Beispiel durch Parkierbeschränkungen in den von ihnen durchfahrenen Strassen, durch Bevorrechtung im Verkehrsablauf oder durch Einräumung besonderer Fahrspuren auf Strassen und Plätzen mit dichtem Verkehr. In grossen Städten werden solche und ähnliche Massnahmen allein nicht genügen. Hier ist eine klare Trennung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr anzustreben. So kann es sich als notwendig erweisen, den öffentlichen Verkehr, sei es als Strassenbahn oder als eigentliche Untergrundbahn, über kürzere oder längere Strecken im Tunnel oder oberirdisch auf besonderem Bahnkörper zu führen. In Zürich ist 1962 ein Projekt, das vorsah, die Strassenbahn über 21 km als Tiefbahn unterirdisch zu verlegen, von den Stimmberechtigten abgelehnt worden. Die Überlastung der Strassen und Plätze nimmt aber derart zu, dass ohne unterirdische Anlagen nicht auszukommen ist. Neue Ausbauvorschläge sind daher auszuarbeiten. Denn die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs muss unter allen Umständen verbessert werden. Von ihr hängt das Gedeihen unserer Städte entscheidend ab.



Im Berufsverkehr sind die Verkehrsbetriebe auch heute noch das wichtigste Beförderungsmittel.