

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 27 (1951-1952)
Heft: 1

Artikel: Wie ist die Schafsgeduld der Tram- und Autobusbenutzer zu erklären?
Autor: Huber, Fortunat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071039>

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

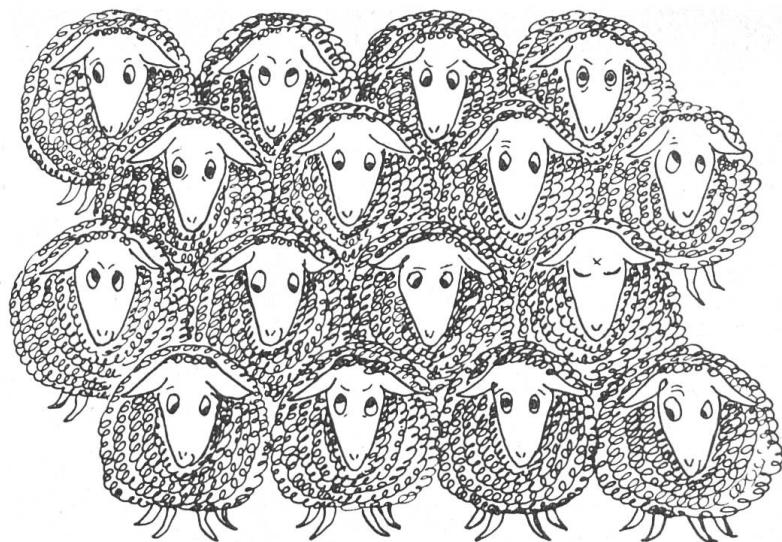
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



WIE IST DIE SCHAFSGEDULD DER TRAM- UND AUTOBUSBENÜTZER ZU ERKLÄREN?



Gespräche mit Lesern

von Fortunat Huber

Es liegt mir fern, durch die Beiträge «Gespräche mit Lesern» (die künftig mehr oder weniger regelmäßig erscheinen sollen) mit der nützlichen und wertvollen Einrichtung der redaktionellen Briefkasten in Wettbewerb zu treten. Wohl aber werde auch ich hier an uns gestellte Fragen beantworten: nicht solche, die durch Nachschlagewerke ebensogut beantwortet werden können, und nur solche, die mich selbst beschäftigen.

Sehr geehrter Herr!

Ein Vorschlag: Erklären Sie mir in Ihren «Gesprächen mit Lesern» die Schafsgeduld der Zürcher Tram- und Autobusbenutzer! Wie

Sie selbst feststellen können, haben sich alle Berufstätigen unserer Stadt, sofern diese auf Trams und Autobusse angewiesen sind, auf dem Wege von und zur Arbeit viermal täglich in überfüllten Wagen einem menschenunwürdigen Gequetsche und Gedränge auszusetzen. Ein Megaphonbeitrag in einer der letzten Nummern Ihrer Zeitschrift bezeichnete die Fahrgäste als Sardinen. Aber die Sardinen haben es besser! Sind diese einmal in der Büchse, haben sie ihre Ruhe. Wir werden auch noch in der Büchse herumgeschupft und kommen, falls wir nicht ausschließlich an Endstationen ein- und aussteigen, zum guten Ende auch nur mit großer Mühe wieder hinaus.

Diese menschenunwürdigen Zustände dauern schon jahrelang. Während des Krieges entschuldigte man sie mit Wagen- oder Personalmangel. Man fügte sich dem Übelstand wie andern Kriegsfolgen auch. Aber die Verhältnisse sind, sechs Jahre nach dem Waffenstillstand, unverändert schlecht, und, was noch schlimmer ist, man hört nichts von einer Besserung, die für die nächste Zukunft in Aussicht steht.

Man weiß zwar, daß sich die zuständigen Instanzen seit Jahren um die Frage streiten, ob sich Tram, Autobus oder Trolleybus für unsere Verhältnisse besser eigne. Aber das sind Probleme für Verkehrsfachleute, die das Publikum weder beurteilen noch entscheiden kann. Den Fahrgästen ist es völlig gleichgültig, ob sie in Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Autobussen oder Trolleybussen befördert werden. Das einzige, was die Fahrgäste verlangen, ist, einigermaßen bequem und schnell und unter menschenwürdigen Bedingungen befördert zu werden.

In den vergangenen Jahren sind neue, mit den letzten technischen Schikanen ausgestattete Tramwagen und Autobusse in Verkehr gesetzt worden. Doch was nützen dem Fahrgäst die schönen Wagen? Er würde es vorziehen, in technisch weniger vollkommenen Fahrzeugen sitzen oder doch wenigstens stehen zu können, ohne herumgeschupft zu werden. Aber auf das Wagenmaterial wird heute offenbar mehr Wert gelegt als auf das «Menschenmaterial».

Ebenso aufschlußreich ist die kürzlich vertretene Zumutung, die in dem Vorschlag liegt, die Bevölkerung habe sich, um den Verkehrsbetrieben die Lösung ihrer Aufgabe zu ermöglichen, auf die englische Arbeitszeit umzustellen. Die englische Arbeitszeit läßt sich heute, wo immer mehr Leute immer weiter weg von ihrer Arbeitsstätte wohnen, wohl vertreten. Aber auf gar keinen Fall haben darüber die Bedürfnisse irgendwelcher staatlicher Betriebe zu entscheiden. Die Bevölkerung ist nicht dazu da, ihren Tag so einzuteilen, wie es den Verkehrsbetrieben paßt, sondern diese haben dafür zu sorgen, daß die Bevölkerung dann, wenn es ihr paßt, und gerade und ganz im besondern während der Stoßzeiten, menschenwürdig befördert wird.

Es ist mir vollkommen unverständlich, wie widerspruchslöslich sich das Publikum diese tägliche Mißhandlung gefallen läßt, vor allem, da es sich bei den Benachteiligten nicht um wehrlose Kinder und Greise handelt, sondern in der Großzahl um stimmberechtigte Bürger aller Parteien und Stände.

Sehr geehrter Herr!

Wie können Sie sich wundern? Die Schafsgeduld der Zürcher Tram- und Autobusbenutzer ist nur ein Zeichen unserer Zeit, ein

schlimmes Zeichen zwar, aber nicht etwa bloß für zürcher- oder schweizerische Verhältnisse. Die Dienste der Zürcher Verkehrsbetriebe allgemein als schlecht hinzustellen, wäre nach meiner und sicher auch nach Ihrer Meinung reichlich ungerecht, aber während der Stoßzeiten sind sie es wirklich. Ich teile auch Ihre Ansicht, daß die allerwichtigste Aufgabe von Trams und Autobussen darin besteht, gerade während der Stoßzeiten für eine menschenwürdige Beförderung zu sorgen.

Nun ist nicht daran zu zweifeln, daß den zuständigen Behörden das Problem wohl bekannt ist. Niemand kennt auch gewiß das Unbefriedigende dieser Verhältnisse besser als die Verwaltung unserer Verkehrsbetriebe. Es ist selbstverständlich auch keineswegs so, daß diese schlechten Willens wären und sich am Ärger der Tram- und Autobusbenutzer weiden würden. Die lustigen Verse, die auf kleinen Plakaten in jedem Tramwagen das Publikum auffordern, die Unannehmlichkeiten mit Humor zu tragen und zu mildern, sowie die zeichnerischen Aufmunterungen im gleichen Sinne auf der Rückseite der Billette beweisen das Gegenteil.

Ich zweifle ferner gar nicht daran, daß es umfassende und zuverlässige Statistiken gibt, welche die Lage in genauen Zahlen festhalten. Es fehlt bestimmt nicht an sachkundigen Kommissionen, die mit Umsicht und Gewissenhaftigkeit an Plänen zur Abhilfe studieren. Wahrscheinlich tagen diese Kommissionen schon länger, als der Übelstand überhaupt besteht. Hingegen halte ich es für sehr wahrscheinlich, daß man von den Ergebnissen dieser Arbeiten gerade deshalb so wenig spürt, weil eine umfassende Lösung der Probleme gesucht wird, die es bei den sich ständig ändernden Verhältnissen gar nicht geben kann oder die sich, selbst wenn sie möglich wäre, erst nach Jahren oder Jahrzehnten auswirken würde. Auch das Studium solcher Pläne ist unerlässlich. Genau so wichtig aber ist es, vorerst einmal Zwischenlösungen zu finden, die sofort ausgeführt werden können, und zwar auch dann, wenn diese später wieder aufgegeben werden müssen. Aber die weltweite Entwicklung, an umfassenden Plänen zu arbeiten, hat unsere Fähigkeit und die Entschlußkraft zu Improvisationen auf allen Gebieten geschwächt. Die verhängnisvolle Neigung, die Gegenwart einer Zukunft zu opfern, die trotz

den raffiniertesten Plänen nicht errechnet werden kann, rächt sich auch hier.

Allerdings bin ich überzeugt, daß trotz der gegenwärtigen Scheu vor Zwischenlösungen auf dem Gebiete unserer Trams und Autobusse schon längst eine teilweise Abhilfe gefunden worden wäre, wenn den Benützern ein Weg offen stünde, auf die Dienste unserer Trams und Autobusse zu verzichten.

Wenn wir in einem Laden schlecht bedient werden, können wir uns zur Wehr setzen, indem wir einen andern Laden aufsuchen. Befriedigt uns irgendeine Ware nicht, steht es uns frei, auf eine andere Marke überzugehen, sofern es ein Konkurrenzprodukt gibt. Aber die Verkehrsbetriebe verfügen eben über ein Monopol. Die allermeisten Trambenützer sind auf die Dienste der Trams angewiesen. Selbst wenn die Beförderung während der Stoßzeiten noch elender als heute wäre und Kinder und Greise wie Trauben an den Einstiegebrettern hängen müßten, es ginge den Verkehrsbetrieben kaum ein Kunde verloren.

Auf diesem besondern Gebiet hat das Monopol, in diesem Falle der Stadt, natürlich auch Vorteile, die wahrscheinlich größer als die Nachteile sind, aber nur unter der Voraussetzung, daß die Bürger, die schließlich das Monopol der Stadt übertragen haben, selbst dafür einstehen.

Doch gerade der Umstand, daß alle Bevölkerungsschichten in gleicher Weise auf gute Dienste der Verkehrsbetriebe angewiesen sind, wirkt sich in dieser Hinsicht schädlich aus. Ginge es um eine Dienstleistung, an der zum Beispiel Gewerkschaften besonders beteiligt wären, so würden diese sich für deren Verbesserung einsetzen; wären Unternehmer im besondern die Leidtragenden, würden sich Unternehmerverbände der Sache annehmen. Hier aber sind Arbeitgeber und Arbeitnehmer aller Berufe in der gleichen Lage. Es gibt auch keine parteimäßige Trennung. Freisinnige, Sozialisten, Christlich-Soziale und Unabhängige, sie alle sind Tram- und Autobusbenützer, weshalb sich niemand im besondern ihrer annimmt.

Die wahren Verantwortlichen für die bestehenden Übelstände in unsren Verkehrsbetrieben sind zuletzt ganz selbstverständlich wir, die einzelnen Bürger. Wir müssen unserer Schafsgeduld hier — aber natürlich nicht nur hier — ein Ende setzen.

Was können wir tun? Falls jeder einzelne

Bürger, statt sich über eine menschenunwürdige Beförderung viermal täglich stumm oder schimpfend zu ärgern, wo er geht und steht, in einer Partei, sofern er einer solchen angehört, in seinem Quartierverein, wo ein solcher besteht, in jedem andern Verein, dem er anhängt, nach Abhilfe ruft, wenn er kurz überall, wo es ihm möglich ist, seinem Unmut Ausdruck gibt (außer den Tram- und Autobuskondukteuren gegenüber, die es gerade während der Stoßzeiten — mit Ausnahme in den Großraumwagen mit automatischen Türen, wo einer unbeweglich sitzt und dafür Hunderte, die einen solchen Wagen im Laufe eines Tages benutzen mögen, schon im Vorraum zu Mus gequetscht werden — auch schwierig haben und sich zum Teil mit bewunderungswürdigem Gleichmut, ja sogar mit Humor damit abfinden), dann wird zweifellos trotz allen technischen Schwierigkeiten innert kurzer Zeit zwar nicht eine ideale Lösung, die ja kein Mensch erwartet, aber eine Verbesserung der Verhältnisse möglich sein.

Viel schwieriger als die technische Behebung der Mängel der Verkehrsbetriebe ist es, unsere eigene Schafsgeduld zu überwinden. Wir haben uns schon vor, vor allem aber während des Krieges, an die Rücksichtslosigkeit dem Einzelnen gegenüber so gewöhnt, daß wir es gar nicht mehr versuchen, unsere Bedürfnisse als einzelne Bürger zur Geltung zu bringen. Wir sind uns wohl zuwenig bewußt, daß die Menschenwürde zum leeren Wort wird, wenn wir diese nicht selbst zu allererst im Alltag verteidigen. Die tägliche Mißachtung, die wir uns während der Stoßzeit in unsren Trams und Autobussen gefallen lassen, wäre an sich keineswegs tragisch. Es gibt Schlimmeres auf dieser Welt. Aber wenn wir uns nicht zunächst und mit Vorzug in eben solch kleinen Dingen zur Wehr setzen, müssen wir uns weder wundern noch beklagen, wenn wir schließlich auf allen Gebieten zur machtlos herumgeschobenen Masse werden. Dann muß es notwendig so weit kommen, daß wir nicht bloß, wie heute schon, neue Kartoffeln, Kirschen und Aprikosen nur dann essen dürfen, wenn es uns erlaubt oder vorgeschrieben wird, sondern dann werden anonyme Stellen, von deren Existenz wir vielleicht überhaupt nichts wissen, früher oder später über unsere ganze Lebensführung entscheiden.

Der Ameisenstaat entsteht nicht nur unter einer Diktatur, er kann sich auch unter einer

demokratischen Verfassung herausbilden. Er ist nicht von einem Tag auf den andern da, er entwickelt sich so allmählich, daß die Gefahr besteht, diesen erst zu erkennen, wenn die Entwicklung schon zu fortgeschritten ist, um überhaupt noch etwas gegen ihn tun zu

können. Es genügt nicht, den ferngelenkten Ameisenstaat theoretisch zu verdammen. Wir müssen uns gegen alle seine Anfänge in jedem einzelnen Falle einzeln zur Wehr setzen, zum Beispiel auch, wenn er sich nur in überfüllten Tramwagen während der Stoßzeiten ankündigt.

Höhepunkte des Lebens

