

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am Departement Architektur der ETH Zürich
Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich
Band: - (1999)
Heft: 5

Artikel: Die Tramgesellschaft : kontrolliertes Fahren
Autor: Imorde, Joseph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-919219>

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: 18.01.2026

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



† Das Strassenbahnunglück
vom 10. 9. 30 an der Gloriosastrasse

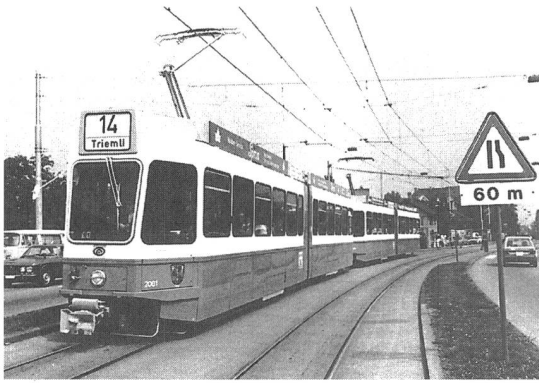
Die Tramgesellschaft.

Kontrolliertes Fahren

Joseph Imorde

Wer in Zürich mit der Tram unterwegs ist, muß wohl krank sein, oder alt, oder sonstwie gehandicapt. Gesunde Körper pedalieren doch vorzugsweise vielgängig durch die Gegend und kluge Köpfe rollern des Sommers durch die Stadt. Neidisch blickt da der Dumme auf den Klugen und ärgert sich daran, mit welcher Geschwindigkeit der Einzelne gegenüber der verkehrenden Öffentlichkeit sein Ziel erreicht. Denn wer mit der Zürilinie fährt muß wissen, daß das Schnellste an der Trambahn die rennenden RentnerInnen sind, beispielsweise an der Schmiede Wiedikon, wo die mindestens achtzigjährige Dame, die aus der Migros kommt, nach einem Fünfhundertmeterspurt gerade noch den leuchtenden Druckknopf in Richtung Triemli erwischt. Blumen aufs Grab des Verblichenen. Den harrenden Fahrgästen wird bei dem folgenden lang- aber naturgemäß auch kurzatmigen Einstiegsritual der sportelnden Pensionistin eine gehörige Portion einfühlender Demut abverlangt.

Was kann denn der Eilige in der Zürcher Straßenbahn anderes erleben als ein politisch verordnetes und kommunal organisiertes Selbstüberwindungstraining? Überlange Eile mit nahezu lethaler Weile! Da muß so mancher dreißig Minuten früher aufstehen. Anhaltender Verdruß im ganz und gar nicht kreuzungsfreien Verkehr! Auf solche Geduldproben gründet hier die öffentliche Ordnung. Während beherzte Fahrräder und Vesparoller sich dazu aufgefordert fühlen dürfen, die oftmals absurde städtische Straßenverkehrsordnung – wo es nur geht – zu überschreiten oder zu umgehen, zahlt der VBZ Kunde einen hohen Preis für seine Wohlständigkeit im Gleise. Für diesen stellt das Trambfahren nichts anderes dar als mutwilligen Zeitraub. Ein kapitaless Vergehen, das allerdings zuerst aus dem Stadtgrundriß selbst zu erwachsen scheint. Welche Straßen Zürichs wären schon schnurgerade, wo gäbe es ansehnliche Achsen. Es ist das urbanistische Tohuwabohu, daß dem oberirdischen Nahverkehr alle nur erdenklichen Hindernisse in den Weg stellt. Seit mehr als hundert Jahren quetschen so die Triebwagen um engste Kurven. Der reine Hohn wollte man da von gelungener Stadt- oder Verkehrsplanung sprechen. Dem Auge bietet sich doch allenthalben nichts als urbanes Gewurstel dar. Es blickt auf die Sünden irgendwelcher Partikularinteressen, auf die Ergebnisse planerischer Halbheiten. Die Nerven des Tramfahrers werden unter anderem deshalb strapaziert, weil es in den sechziger Jahren trotz eines positiven Gemeinderatsbeschlusses nicht gelang, eine Untergrundbahn oder zumindest eine Tiefbahn der Bürgerschaft aufzuschwatzen. Diese votierte am 1. April 1962 mit 58393 Neinstimmen gegenüber 34307 Jastimmen gegen die Subversion des Nahverkehrs. Ein haltloses Fahren im Grunde kam seit der Zeit für die Innenstadt nicht mehr in Frage. Darf man an dieser Stelle die Frage stellen, ob die Mehrzahl der damals Abstimmungsberechtigten aus nostalgischen Geduldsmenschen bestand? Vielleicht aus solchen Wesen, die bewußt oder unbewußt mit der Trambahn



ein im weitesten Sinne politisches Bildungsinstitut erhalten wollten? Sahen diese Tramenthusiasten in der Langsamkeit und der sich damit gleich auch einstellenden Bedächtigkeit womöglich helvetische Tugenden aufgehoben? Oder glaubten sie, daß sich die straßenbahnende Öffentlichkeit vor allzu privilegierter Individualisierung zu schützen habe? Wie dem auch gewesen sein mag, der Entscheid war einer gegen das Automobil in der Innenstadt, ein Votum gegen die als verkehrt empfundene Trennung der fahrenden Schichten. Nicht die Forcierung des eigenen Transports war hier maßgeblich, sondern der Wunsch, allen das Tramfahren aufzunötigen. Keinem sollte erlaubt sein, sich mit dem eigenen Wagen auf der Bahnhofstraße zu bewegen. Alle Klassen sollten sich im centralen Stau zusammenfinden und dabei Toleranz einüben gegen sich, den Nächsten, gegen die VBZ und letztendlich die Stadt selbst. Die Öffentlichkeit mußte in der Tram leiden und sollte dabei en passant etwas über sich selbst lernen! Das Volk hörte an den übelmeinenden Stimmen vorbei, die sich auch damals natürlich vernehmen ließen und mit Recht die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn als skandalös brandmarkten. Das Fahren war schon damals lästig und viele empfanden das menschenunwürdige Gequetsche und Gequitsche in dem Massenschüttelbecher Züritram als unhaltbar.¹ Die fatale Ablehnung der Verkehrstrennung scheint zuerst irrationale Gründe gehabt zu haben. Nostalgie und Traditionalismus mögen hier die Entscheidung beeinflußt haben, doch war die nivellierende Mitsprachedemokratie einfach gegen die vermeindliche Bevorzugung der Wenigen. Zudem rumorten in den Köpfen zweifelsohne auch Sicherheitsbedenken. Mit der Trambahn hatte die kleine Stadt Zürich ja von Anbeginn auf die visuelle Stadtkontrolle gesetzt, auf Unterordnung und Selbstbeobachtung. In diesem Punkte unterschied sich der langsam durch die Stadt zockelnde Pferdetrambenutzer des 19. Jahrhunderts nicht von dem Kunden der Trambahn 2000. Das langweilige Fahren sorgte und sorgt ja nicht nur für eine kontemplierende Introspektion, die auf die Bewältigung des stets wieder erduldeten Ungemachs gerichtet ist, sondern befördert auch den Blick auf den Anderen, auf alles was sich sonst noch so regt und bewegt, was so ansteht und herumliegt, befördert den kontrollierenden Blick auf die Stadt und ihre Bewohner. Denn wenn etwas typisch ist für die Zwinglistadt Zürich, dann der überwachende Blick auf den Nächsten. Die Trambahn leistet dieser Haltung Vorschub. Kann man den Triebwagen anders denn als fahrendes Panoptikum verstehen, bildet er nicht unangenehme politische Beweggründe ab und zeugt er deshalb nicht von einer Demokratie, die sich auf das gegenseitige Überwachen versteht und sich andauernd ganz unzeitgemäß selbst beäugt? Mit der Trambahn hat sich die schweizerische Kontrollgesellschaft ihr Transportmittel geschaffen und es – in Zürich zumindest – bis in das neue Jahrtausend hinein vor Zugriffen subversiver Modernisten gesichert. Das konforme politische

¹ Akten der Verkehrsbetriebe Zürich, Stadtarchiv Zürich, Sig. V.G.c.20. Zit. nach Hans-Rudolf Galliker, Tramstadt. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürich, Zürich 1997, 216.



Wandeln ist dem Stadtbild für eine mittlere Ewigkeit auf- und eingepreßt worden. Diesem Umstand mußte die Stadt natürlich von allem Anfang an viel opfern. Schon ganz zu Beginn der Tramgesellschaft betrachtete man die Drähte und Leitungen der oberirdischen Stromführungen als häßlich, sah in ihnen Verunstaltungen der Brücken, Quais, Plätze und Straßen der Stadt – und das mit gutem Recht.² Abhilfe wollte man mit gußeisernen, reichhaltig ornamentierten Masten schaffen. Doch heute sind die spinnwebartigen Oberleitungsbündel vor allem in der straßenrandständigen Architektur verankert (weniger häufig sieht man die äußerst funktionalen grauen Pfosten, die mit ihren teleskopartigen Rücksprüngen wohl kleiner wirken sollen, als sie sind, eben so, als könne man sie über Nacht eilig zusammenschieben). Diese Architekturverbundenheit wirkt vor allem gebastelt und nach und immer wieder nachgebessert. Die Bewohner Zürichs sind allein schon wegen des privatgestützten Oberleitungsbaus auf das Intimste mit Tram und Trolley gespannt. Neben dem Schlafzimmerfenster, sagen wir an der Seefeld- Ecke Feldeckstraße (zweiter Stock), hängt die Oberleitung, wie auch sonst überall, in der Hauswand. Wenn Zwei oder Vier vorbeirumpeln, erreicht die Induktion eine solche Intensität, daß die Aktivboxen unaufgefordert beginnen, ein krächzend Liedlein von sich zu geben. Das bereitet zumindest Kopferbrechen! Hilfe kann da nur ein Aus- oder Umzug bringen, weg von den ohrwurmenden Bremsgeräuschen, weg von induktiver Verspanntheit. Wer es sich leisten kann, lebt in Zürich ohne Tram, fährt vielmehr Rad oder Roller. Ist er jung genug, nimmt er auch weiche Drogen vorzugsweise in illegalen Bars oder solchen, die so scheinen, als seien sie welche. Ohne Zweifel ist die Zürcher Trambahnmisere Ausdruck eines gesellschaftlichen Problems, Ausdruck von Sicherheitsbestrebungen und Gleichmacherei. Es braucht die Subversion, um die Tramgesellschaft hinter sich zu lassen.

2 Grosser Stadtrat, Kommission Umbau 1898, S. 19, Sig. V.a.39. Zit. nach Hans-Rudolf Galliker, Zürich mobil. Von der Kreation des urbanen des urbanen Mobilitätsbedürfnisses. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung in Zürich 1880–1945. Diss. Zürich 1998, 96.

Joseph Imorde ist Kunsthistoriker und Assistent am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur an der ETH Zürich.