

Die Zweihundertmillionengrenze der Zürcher Verkehrsbetriebe

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): **- (1962)**

Heft 48

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651305>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Zweihundertmillionengrenze der Zürcher Verkehrsbetriebe

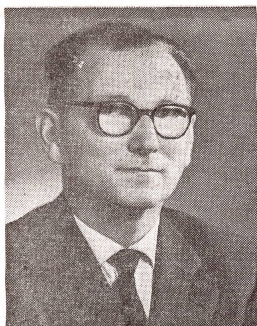


Stadtrat Walter Thomann
Vorstand der Industriellen
Betriebe der Stadt Zürich

Nach der Verwerfung der T-Bahn-Vorlage schrieb Stadtrat Thomann, sozusagen nichtsdestotrotz, an die Mitglieder des Pro-Tiefbahn-Aktionskomitees einen Dankbrief. Daraus zitieren wir, mit der gebührenden Unterstreichungen, folgendes:

«Leider hat unsere gemeinsame Anstrengung nicht zum erhofften Ziel geführt. Ich und meine Mitarbeiter lassen uns indessen nicht entmutigen, aus der Ueberlegung heraus, daß solche Entscheide von grundsätzlicher und weittragender Bedeutung erdauert werden müssen.

Die Folgerung aus dem Abstimmungsausgang scheint mir daher zu sein, daß das Feld weiter und noch gründlicher beackert werden muß. Denn an der Notwendigkeit der Inanspruchnahme der zweiten Ebene für den öffentlichen Verkehr kann nicht gezweifelt werden. Der Kampf für eine großzügige und weitsichtige Förderung des öffentlichen Verkehrs muß daher weitergehen.»



Dr. Werner Latscha
Direktor der Verkehrsbetriebe
der Stadt Zürich

Nach der Abstimmung über das T-Bahn-Projekt publizierte der Direktor der VBZ im «Kontakt», dem internen Organ der VBZ, einen, dank seiner Offenheit und Richtigkeit besonders wertvollen Kommentar. Wir erlauben uns, daraus folgende Stellen mit Nachdruck wiederzugeben:

«Wir müssen hier noch auf eine Tatsache zurückkommen, die uns VBZler alle angeht: Teile des Personals haben der Verwaltung die Gefolgschaft versagt. Woran lag das? Haperte es mit der Aufklärung, oder hielten die vorgeschlagenen Lösungen einer sachlichen Prüfung nicht stand? Vielleicht hätte man in der Aufklärung noch etwas weiter gehen können. Es darf indessen festgehalten werden, daß die Verwaltung bestrebt war, das ihr Mögliche zu tun. In allen Betriebsstätten waren sämtliche die Tiefbahn betreffenden Vorlagen in mehreren Exemplaren aufgelegt und konnten zur Durchsicht bezogen und mitgenommen werden. Obwohl diese Möglichkeiten während etwa 14 Monaten bestanden, haben nur etwa 6 bis 8 Prozent des Personals von ihnen Gebrauch gemacht.

Die Vorträge, welche die planenden Mitarbeiter in den Personalgruppen ohne Rücksicht auf die ohnehin starke berufliche Bean-

spruchung übernahmen, wiesen im allgemeinen einen sehr mageren Besuch auf. Alles das deutet auf eine *Interesselosigkeit* gewisser Mitarbeiter den Anliegen des eigenen Betriebes gegenüber hin, die zum Nachdenken zwingt, zumal es bei der Tiefbahnplanung nicht um ein Hobby der Verwaltung ging, sondern um den öffentlichen Verkehr, um die Frage, ob er in den Stand gesetzt werden soll, trotz zunehmender Beanspruchung des Straßenraumes seinen Aufgaben auch in Zukunft gewachsen zu sein.

Es ging also um eine vitale Angelegenheit, die jeden einzelnen Betriebsangehörigen zur Besinnung und Stellungnahme hätte zwingen sollen. Dieser Verantwortung haben sich in unserem Betrieb manche nicht gewachsen gezeigt. Wir visieren mit dieser Bemerkung nicht schlechthin alle an, welche ein Nein gegen die Tiefbahn in die Urne legten. Wir wollen auch in unserem Betrieb kein blindes Strammstehen, sondern wünschen, daß sich jeder seine eigene Meinung bilde. Wir achten jeden Mitarbeiter, der aus persönlicher Auseinandersetzung mit dem Pro und Kontra glaubte, der Vorlage seine Stimme nicht geben zu können. Am enttäuschendsten für die Verwaltung sind die nicht wenigen Stimmen, die sich im eigenen Personal gegen die Vorlage wandten, offensichtlich ohne sie überhaupt näher studiert zu haben. Die Gründe, welche aus diesem Kreise vorgebracht wurden, waren denn auch ebenso haltlos wie kurz-sichtig: Befürchtungen nachteiliger Rückwirkungen der Kreditbewilligung auf den Ausgang der Abstimmung über die Besoldungserhöhung; Befürchtungen, daß die für das Fahrpersonal mit der Tiefbahn erzielten Erleichterungen sich auf die Einreihung ungünstig auswirken könnten; Ablehnung aus Unmut über die gegenwärtige Personal-knappheit und ihre Folgen usw.

Diese Feststellungen beinhalten Vorwürfe. Warum sie erheben? Wäre es nicht besser, einfach zur Tagesordnung überzugehen, nachdem die Vorlage ohnehin abgelehnt wurde? Wir glauben nicht. Ein Problem wird nicht aus der Welt geschafft, indem man es totschweigt. Und um ein Problem, sogar um ein lebenswichtiges für uns alle, handelt es sich hier. Wir meinen damit nicht die verkehrlichen Aspekte, sondern den innerbetrieblichen Zusammenhalt. Wir sitzen alle in dem gleichen Boot und müssen in der gleichen Richtung rudern, wenn wir vorwärts kommen wollen. Das ist nur möglich, wenn wir uns über das Ich hinaus heben und für die Gemeinschaft denken lernen. Daß es in dieser Beziehung nicht zum besten bestellt ist, haben die vergangenen Wochen bewiesen. Wo liegt die Schuld? Diese Frage wollen wir offen lassen und statt bei den andern nach Fehlern zu suchen, uns alle überlegen, was jeder einzelne von uns, an seinem Platz, zur Formung einer wirklich betrieblichen Gemeinschaft beitragen kann.»

Dr. Werner Latscha

BWL. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, nachfolgend kurz wie im Volksmund VBZ genannt, haben im Berichtsjahr 1961 zum ersten Male seit ihrem Bestehen die Zweihundertmillionengrenze der Fahrgastbeförderung überschritten. Es wurden 202 243 815 Passagiere befördert. Gegenüber 1960 erreicht die Zunahme 5 801 967 Personen. Die Zuwachsrate ist nochmals leicht von 2,81 auf 2,95 Prozent angestiegen.

Von der Zunahme entfallen 5 123 687 Beförderungsfälle (+2,68 Prozent) auf das Stadtnetz und 878 300 (+13,81 Prozent) auf den Ueberlandbetrieb. Imposant sind auch die Frankenzahlen: Die Verkehrseinnahmen haben um 1 276 604 zugenommen. Im Vorortverkehr ist die Frequenzsteigerung verhältnismäßig stärker ausgefallen. Allerdings: Der Anteil des Ueberland-

betriebes an der Gesamtfrequenz der VBZ blieb mit 2,77 Prozent bestehen.

Direktor Dr. W. Latscha bezeichnet im VBZ-Bericht 1961 es als bemerkenswert, daß «die auch im Stadtverkehr ausgeprägte Verkehrszunahme bei einer stark verlangsamt Bevölkerungsentwicklung erfolgte. Die günstige Verkehrsentwicklung ist um so erfreulicher, als verschiedene Umstände, wie die vermehrte Einführung der Fünftagewoche und der durchgehenden Arbeitszeit, die weitere Verbreitung des Fernsehens und die anhaltende starke Motorisierung eine zumindest verlangsamte Entwicklung befürchteten ließen.»

Ebenso klug sind folgende Feststellungen: «Zum neuen Spitzen-ergebnis dürften verschiedene Umstände beigetragen haben. So wird die im Verkehr mit der Innenstadt wohl erreichte Sättigung im Motorfahrzeugverkehr Tram und Bus vermehrte Fahrgäste gebracht haben. Günstig hat sich zweifellos auch die fortschreitende Ueberbauung der städtischen Randgebiete und die Verlagerung der Wohnbevölkerung von der Innenstadt an die Peripherie ausgewirkt. Auch auf die große Zahl von Gastarbeitern sei verwiesen.»

Das Ueberschreiten der Zweihundertmillionengrenze der Fahrgastbeförderung der VBZ hätte den nimmermüden, initiativen Vorstand der Industriellen Betriebe der Stadt Zürich, Stadtrat Walter Thomann, und den streng sachlichen und dispositionstüchtigen Direktor der VBZ, Dr. Werner Latscha, veranlassen können, eine Sonder-Presskonferenz über die enorme Leistungsfähigkeit des zweitgrößten Verkehrsunternehmens der Schweiz (was die VBZ tatsächlich ist) durchzuführen. Sie sagen sich aber: Laßt Zahlen sprechen!

Begreiflich! Denn niemand schickte dem Zürcher Verkehrsgeneral Thomann und seinem Verkehrsobst Latscha am Abend des diesjährigen ersten Apriltags, als das T-Bahn-Projekt versenkt worden war, tröstliche Blumen. Es ist allerdings auch deshalb zurzeit keine VBZ-Presse-

konferenz nötig, weil der «Tief-schlag» gegen das Zweite-Ebene-Projekt der VBZ für längere Zeit den ewiggestrigen Kritikastern des Trams hartkörnigen Sand ins Schimpfgetriebe geschmissen hat. So leicht und spottbillig wie früher können die meist einäugigen Lamentierer über gelegentliche Unzulänglichkeiten der VBZ während längerer Zeit nicht an den Karren fahren.

Wer zu T-Bahn nicht ja sagte, kann zum Zukunftsprogramm der VBZ auf der bisherigen oberen Ebene logischerweise nun nicht nein sagen! Nachdem nach dem 1. April das Schienennetz der VBZ nicht in Grund und Boden versenkt werden kann, bleibt es wohl fürs nächste Jahrzehnt auf der Oberfläche der im letzten Jahrzehnt durch den motorisierten individuellen Verkehr durcheinandergewürfelten Stadt Zürich.

Grundsätzlich bleibt auch nach dem negativen T-Bahn-Entscheid die eindeutige Tatsache bestehen, daß das Verkehrs-Primat in Zürich ebenfalls dem öffentlichen Verkehr gehört. Dementsprechend darf die fortschrittliche Entwicklung der VBZ nicht aufgehalten werden. So viel wir wissen, sind der Vorstand der IB und die Direktion der VBZ sehr bestrebt, so schnell als dies kommunalpolitisch in Zürich möglich ist, viel neues, modernes Rollmaterial für den Schienen- und Busverkehr anzuschaffen, damit man zukünftig schneller vom Fleck kommt.

Die VBZ wird in der Metropole der Schweiz weiterhin für die breite Bevölkerung ihre bestmöglichen Verkehrsdienstleistungen bieten. Dabei dürfen wir wieder einmal

dick unterstreichen,

daß dies wie bisher zu einem maximal billigen Tarif geschehen wird. Die Preistarifpolitik der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (die leider wie andere grundsätzlich wichtige positive kommunalpolitische Sachargumente im Abstimmungs-gezümmel zu wenig klar und massiv ins Feld geführt werden konnte), darf jeder Kontrolle unterzogen werden und sich sehen lassen. Sie darf mit anderen öffentlichen Industrien Dienstleistungskosten, die von Stadtrat Walter Thomann scharf überwacht werden, wie beispielsweise die billigen Gas- und Strompreise, verglichen werden. BWL hält es für nötig, anzumerken,

daß die Preise für die VBZ-Fahrten, das Gas, das Wasser und den elektrischen Strom

im großen Teuerungs-Sturm

bis jetzt gleich niedrig geblieben sind. In diesem Zusammenhang darf hier festgestellt werden, daß die Pro-Tiefbahn-Aufklärung leider nicht über die nötigen Mittel und Dinge verfügen konnte, die es ermöglicht hätten, die Rolle der T-Bahn im Gesamtzusammenhang der modernen kommunalpolitischen Dienstleistungen scharf genug zu beleuchten. Wie wir durch Testfragen eruieren konnten, hat nichts anderes als die Preisangst viele tausende Stimmberechtigte zum T-Bahn-Nein verführt. Diese Preisangst war sachlich unbegründet. Sie wirkte aber *emotionell* eben so suggestiv wie die Bau-Chaos-Angst und die verständliche und begreiflicherweise stark ichbezogene Einstellung der älteren Generation: «Ich erlebe es ja doch nicht mehr.»

Gerade in der gegenwärtig laufenden langfristigen Phase des finanziell-wirtschaftlichen Ueberhangs der Business-Konjunktur, wäre es auch in Groß-Seldwyla möglich gewesen, rasche, spürbare Abschreibungen der T-Bahn-Baukosten vorzunehmen. Die volkswirtschaftliche Preistarifpolitik der VBZ hätte unverändert aufrecht gehalten werden können. Für die Benützer des Massenverkehrsmittels hätten sich zweifellos Erleichterungen ergeben. Wer alles in allem vergleicht und im Gesamtdurchschnitt rechnet, stellt fest, daß Zürichs Verkehrsbetriebe nach wie vor zu billigen Taxen das Bestmögliche leisten.

Das wird uns, auch vom Schwinke der T-Bahn-Linienvorschläge aus, sehr klar, wenn wir diejenigen Passagiere fragen, die jahrein und jahraus

die langen Linien benützen.

Sie, die Langstreckenfahrer, sind eigentlich die zufriedensten VBZ-Kunden. Sie kommen am besten auf ihre Rechnung. Die Langstreckenfahrer nehmen gewisse sporadisch auftauchende Unzulänglichkeiten — die übrigens auch ihre spezifischen *komischen* Aspekte haben — in Kauf. Sie tun das im werktäglichen Verkehr von ihren Wohn- zu ihren Arbeitsorten, bei den Einkaufsfahrten in die City, in ihrer Freizeit — Zeit, bei den Fahrten zu den Warenhäusern, zum «St. Annahof», ins Stadttheater, ins

PREGO



Das alkoholfreie
Tafelgetränk aus biologisch
gewonnenem Milchserum

Ob Zuschauer oder Sportler,
alle sind begeistert von
PREGO: es löscht den Durst
und stärkt den Körper,
denn es ist reich an

Vitamin C

PREGO, dieses herbsüsse
Allzeit-Getränk, fördert Ihre
Energie und Spannkraft
und verleiht Ihnen Lebens-
freude.

Besser ein PREGO —
PREGO ist besser

Bezugsquellenangabe:

Obi · Bischofszell/Lausanne — Jules Schlör AG · Menziken

Schauspielhaus, in die Tonhalle, ins Kongreßhaus, in die Volkshochschulkurse, in den Zoo, auf die Sportplätze, an den Rand der Stadt usw.

Seit dem «Tiefschlag» gegen die T-Bahn-Bauidee schätzen die Langstreckenfahrer die billigen Taxen wieder besonders. Es ist eine kommunalpolitische Binsenwahrheit, daß die ansäßige Bevölkerung, die den Arbeitsweg mit der VBZ hin- und zurücklegen kann, die billigen Taxen enorm schätzt. Das Gleiche gilt von den Familien; je größer der Kinder-«Reichtum», desto wichtiger sind die billigen VBZ-Taxen!

Auch der 1961er-Geschäftsbericht führt die *Linienlängen* besonders auf. Bei der Straßenbahn mißt die Linie 7 am meisten Meter, nämlich 10 693. Um vergleichen zu können, wieviel körperlichen Kraftaufwand man für die Strecke Wollishofen — Hauptbahnhof — Milchbuck — Oerlikon — Seebach braucht, wenn man zu Fuß geht, mache man einmal das Exempel.

Auch wenn man im eigenen Auto oder auf dem Motorrad diese Strecke fährt, vergleiche man die Selbstkosten mit den paar Rappen, die man für den langen Transport per VBZ-Zug bezahlen muß. Ähnliche Vergleiche kann man mit den nächstfolgenden langen Linien der Straßenbahn machen. Beispielsweise mit der Linie 13, die 10 543 m mißt. Zu den weiteren langen Linien gehören diejenigen des 22ers (9896 m), des 14ers (9513 m), des 2ers (8234 m: Tiefenbrunnen — Paradeplatz — Farbhof), des 5ers (8046 m: Zoo — Bellevue — Heuried — Triemli), und nicht zu vergessen der grüne 11er (9871 m: Rehalp — Paradeplatz — Bucheggplatz — Oerlikon).

Diese Straßenbahnlangen werden noch übertroffen von der Strecke des 31er-Trolleybusses. Sie mißt 11 675 Meter und verbindet Burgwies — Kunsthaus — Hardplatz — Farbhof — Schlieren. Stark frequentiert ist die Trolleybuslinie 32, die für die Verbindung Uthof —

Goldbrunnenplatz — Langstraße — Bucheggplatz 6384 Meter befährt.

Beim Stadt-Autobus steht punkto Länge der Strecke der «berühmte» und «schicksalsreiche» 72er an der Spitze. Zwischen Mattenhof und Bucheggplatz mißt die Strecke 5200 m. Die ganze Länge ergibt 8240 m. Zwischen 6000 bis 6760 m messen die Linien 67 (Paradeplatz — Loogarten) und 71 (Hauptbahnhof — Singlistraße — Rütihof). Die längste Ueberland-Autobus-Strecke mißt 6285 m und befährt die Stadtteile und Vororte Oberhausenstraße — Glattbrugg — Flughafen Kloten — Station. Total ergibt es zurzeit 16 Straßenbahn-, 4 Trolleybus-, 22 Stadt-Autobus- und 8 Ueberland-Autobus-Linien, also 52 Linien — ohne die Spätienlinie Furtal (7584 m).

Taxistufen und Billettsorten

Betrachten wir nach den Linien die Aufzählungen über die verschiedenen Taxistufen und Billettsorten. Der 1961er-VBZ-Bericht belegt, daß die einzelnen Billettsorten an der Frequenzentwicklung unterschiedliche Anteile haben. Wir erfahren: «Bei den Einzelbilletten ist erstmals seit 1958 wieder eine Zunahme von 1186 450 Fahrten zu verzeichnen. An dieser Entwicklung sind alle Taxistufen beteiligt. Der prozentuale Anteil am Gesamtumsatz war indessen noch leicht rückläufig. Noch nicht aufgefangen werden konnte die Rückbildung bei den unpersönlichen Abonnements, mit denen gegenüber dem Vorjahr 486 202 Fahrten weniger ausgeführt wurden. Immerhin hat sich die Entwicklung deutlich verlangsamt, betrug der Rückgang im Vorjahr doch über 2,2 Millionen Fahrten. Bei den Wochenkarten verlief die Entwicklung uneinheitlich. Der Anteil der roten Wochenkarte an der Gesamtfrequenz ging von 10,9 auf 9,9 Prozent zurück; jener der grünen Karten (zwei Fahrten täglich) erhöhte sich von 12,5 auf 13,3 Prozent. Der gesamte Anteil der Wochenkarten ermäßigte sich von 23,4 auf 23,2 Prozent, was auf die stärkere Be-

vorzugung der persönlichen Sichtfahrtausweise zurückzuführen ist. Diese haben ihren Frequenzanteil gegenüber dem Vorjahr von 20,6 auf 21,8 Prozent erhöhen können. Bereits 3,2 Prozent sämtlicher Fahrten wurden mit der 1959 im Hinblick auf die durchgehende Arbeitszeit eingeführten grünen Monatsnetzkarte ausgeführt. Mit den für durchgehende Arbeitszeit bestimmten Wochenkarten und Sichtfahrtausweisen sind 1961 über 3,5 Millionen Fahrten mehr als 1960 ausgeführt worden. Die steigende Beliebtheit der Sichtfahrtausweise — einschließlich Tageskarten, deren Absatz sich um 11,6 Prozent erhöhte — ist im Interesse einer rascheren Fahrgast- und Betriebsabwicklung zu begrüßen.»

Verkehrsziffern und Erträge

Währenddem die Beförderungszahlen gestiegen sind, haben die Wagenkilometerleistungen abgenommen. 1960 wurden 30 379 116 Wagenkilometer gefahren. 1961 «nur» 29 360 167 km. Personen wurden 1960 total 196 441 843 befördert. 1961 wurde, wie wir einleitend feststellten, die Zweihundert-millionengrenze überschritten. Es wurden 202 243 815 Personen befördert. Bei den Wagenkilometern ergab sich eine Reduktion von 1 018 949 km und bei der Personenbeförderung eine Zunahme von 5 801 967 Fahrgästen. Die im Jahre 1961 stark verschärfte Knappheit an Arbeitskräften zwang zur Ausnützung aller sich aus dem Absinken des Berufsverkehrs am Samstagvormittag und über Mittag, aus dem abends und sonntags etwas rückläufigen Verkehr sich ergebenden Einsparungsmöglichkeiten. Außerdem erlaubte der vermehrte Einsatz von großräumigem Rollmaterial einen beachtlichen Abbau an wagenkilometrischer Leistung bei gleichzeitiger Erhöhung des platzkilometrischen Angebotes. So ließ sich die Zahl der Wagenkilometer im Trolleybusbetrieb dank des vermehrten Einsatzes von Ge-

lenkfahrzeugen um rund 200 000 abbauen.

Der Frankenbeitrag aus der Personenbeförderung ergab 1959 51 725 555 Franken, im Jahre 1960: 53 345 912 Franken. Im Jahre 1961 ist eine Zunahme von 1 276 604 Franken festzustellen, also Gesamteinnahmen: 54 622 516 Franken.

Mit dem vergangenen Geschäftsjahr war die Preisgestaltung seit der Taxirevision 1959 während zweier voller Rechnungsperioden in Kraft. Die Analyse der seitherigen Entwicklung zeigt, daß der angestrebte finanzielle Erfolg sich fast vollumfänglich erreichen ließ. So war es möglich, den auf die Rechnung 1959 vorgetragenen Passiv-Ueberschuß von 4 604 544 Franken in den Jahren 1960/61 zu tilgen. Der Betriebskoeffizient blieb mit 81,94 Prozent fast unverändert.

Der Personalbestand

Gegenüber den Jahren 1958, 1959 und 1960 hat der Personalbestand abgenommen. 1958 wurden insgesamt 2737 Arbeitskräfte gezählt, 1959 waren es 2741 und 1960 2720. Der Bestand 1961 erreicht nur noch 2647. Ende 1961 beschäftigten die VBZ 5 Ungarn und 24 Italiener als Arbeiter im nichtständigen Anstellungsverhältnis. Für den Fahrdienst drängte sich die Anstellung von Billetteusen auf; seit 1962 sind bereits einige «auf den Wagen» zur Zufriedenheit tätig.

Wir schließen diese Schilderung mit der Feststellung, daß die Zahl der eingegangenen

Unfall-Rapporte

gegenüber dem Vorjahr gleich geblieben ist, sie erreicht 4416. Verschiebungen ergaben sich zwischen den Betriebsmitteln und den einzelnen Unfallarten. Der größte Anteil ergibt sich bei den Kollisionen mit Autos und bei den Stopp-Unfällen. Im November 1961 wurde eine spezielle Unfallverhütungs-Aktion durchgeführt, bei der besonders drastisch auf die Vermeidung von Stopp-Unfällen hingear-

beitet wurde. Hier zeigen sich natürlich die Gefahren und die Folgen der berühmten Psychologie der Unaufmerksamkeit und Unachtsamkeit, deren Bekämpfung sehr schwer, aber von größter Bedeutung ist.

Summa summarum dürfen dem Vorstand der Industriellen Betriebe, der Direktion der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich und dem ganzen Personal für die fortschrittlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren Respekt bezeugt werden. Die erstmalige Überschreitung der Zweihundert-millionengrenze der Personenbeförderung ist auch ein Gradmesser für die Tüchtigkeit des Gesamtpersonals.

Gabelbissen!

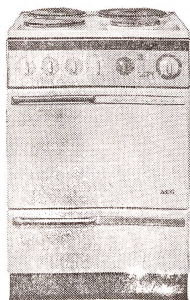
Die 21jährige Kathleen Peterson in Fort Worth (Texas) hat dieser Tage eine Gabel verschluckt. Am Abend war die junge Amerikanerin mit ihrer Freundin in einem Café gesessen und hatte ihr vom Zustand ihrer Mandeln erzählt. Um den Gesprächsgegenstand zu demonstrieren, drückte sie mit einer Gabel die Zunge nach unten. Das kam beiden sehr komisch vor. «Plötzlich mußte ich lachen, und die Gabel rutschte hinunter», berichtet Kathleen. Erst am Morgen merkte sie, daß die Gabel innerlich etwas stach. Der «Gabelbissen» wurde dann operativ entfernt.

Ohne Automatik

In Liverpool ist dieser Tage im 87. Lebensalter Mary Williams gestorben. Sie übte einen merkwürdigen Beruf aus: sie betätigte sich als Türklopferin. Jeden Morgen um fünf Uhr machte Mary Williams die Runde und weckte fünfzig Arbeiter, damit diese zur rechten Zeit an ihrem Arbeitsplatz ankamen. Die Weckerin hatte diesen Beruf von ihrer Mutter geerbt. Jetzt, nach dem Tode von Mary Williams, wird ihre Tochter Margaret den Dienst der Türklopferin übernehmen.

AEG

Der AEG-Elektroherd Deluxe kocht Ihr Menü automatisch — Sie brauchen nicht dabei zu sein. Ein Menü mit bis zu fünf Gerichten steht für Sie fertig gekocht bereit. Diesen großen Vorteil bietet Ihnen der AEG-Elektroherd Deluxe mit 4 Platten, davon zwei Blitzkochplatten, automatischem Backofen, Infrarot-Grill und 12-Stunden-Schaltuhr. Preis Fr. 695.— AEG-Elektroherd Record ab Fr. 385.— AEG-Einbau-Elektroherd Deluxe ab Fr. 450.—



Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft

Import der AEG-Haushaltsapparate: H. P. Koch AG Dufourstr. 131 Zürich 8/34 Telefon 051 47 15 20

AEG-Serviceorganisation in der ganzen Schweiz



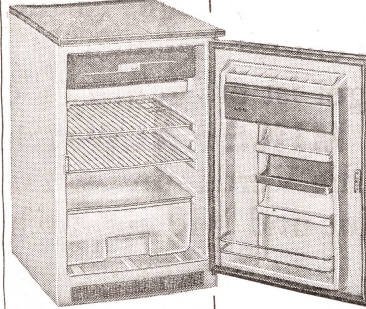
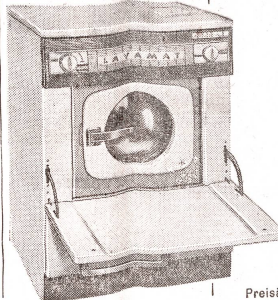
Lavamat Deluxe* Fr. 2575.—

Der AEG-Lavamat mit dem echten Trommelsystem ohne Pulsator wäscht nach dem bewährten Mehrlaugenverfahren mit sechsmaligem vollständigem Wasserwechsel. Dank dem einfachen Programmschalter können beliebig viele Waschprogramme gewählt werden, je nach Wäscheart und Grad der Verschmutzung. Waschtrommel und Bottich sind aus hochwertigem Chromstahl, der Boiler aus Kupfer. Lavamat Deluxe* Fr. 2575.— Lavamat BP 4** Fr. 1980.—

* mit Boiler ** ohne Boiler

Der AEG-Lavamat nova ist der form schönste Waschautomat auf dem europäischen Markt. Ueberall frei aufstellbar, echtes Trommelsystem ohne Pulsator, bewährtes Mehrlaugenverfahren und alle Vorteile der bekannten AEG-Lavamat-Deluxe-Modelle.

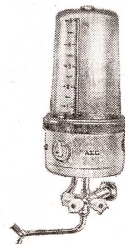
Lavamat nova**, frei aufstellbar Fr. 2575.—



AEG-Kühlschränke mit modernster Kunststoffschäum-Isolation aus Polystyrol und druckfester Innenwanne. Modelle ab Fr. 488.— AEG-Einbaukühlschränke ab Fr. 575.— AEG-Tiefkühltruhen für das Tiefkühlen statt Sterilisieren — der Weg der modernen Ernährung. Modelle ab Fr. 825.—

Alles aus einer Hand - alles von der AEG

Staubsauger
Bügeleisen
Föhn-Haartrockner
Kaffeemühlen
Küchenmaschinen
Bedzimmerstrahler usw.



Der AEG-Thermofix gibt sofort bis zu 5 Liter frisch gekochtes Wasser. Fr. 217.—

Das Zeichen dem die Welt vertraut

AEG

Preisänderungen vorbehalten