
UNTERWEGS

in ZÜRICH

GESCHICHTEN AUS DEM STADTNETZ



S. 5

Vorwort

S. 8

1 Nächste Haltestelle: Tram-Museum Zürich

S. 12

2 Lückenlose Tramgeschichte

S. 16

3 Burgwies – Vom Depot zum Museum

S. 22

4 Lange vor dem ersten Tram

S. 28

5 Das Rösslitram

S. 32

6 «Mehr Luft in die Grossraumwagen!»

Reklamationen und Beschwerden 1950–1975

S. 38

7 Die Geschichte der Traminie 1

S. 44

8 «Er sagte mir Schmutzfink, Fötzel, Lausbub.»

Arbeiter der Städtischen Strassenbahn im Streik

S. 48

9 Erlaubt ist, was nicht stört

S. 54

10 Die Automaten kommen – Trams ohne Kondukteure

S. 60

11 «Huber, do isch wieder eine cho für Euch!»

In der Zentralwerkstatt

S. 64

12 Das Tor zur Welt – Der Paradeplatz

S. 70

13 «Ich ging sofort in Bremsbereitschaft und betätigte die Fussglocke.»

Unfälle

S. 76

14 Chronologie

S. 82

15 Fahrzeuge

S. 100

16 Exponiert!

S. 116

Anhang



Es begann mit einfachen Werkzeugen und viel Herzblut. 1967 haben sich ein paar «angefressene» Bähnler in einer ungeheizten Remise hinter der Burgwies zusammengetan. Sie hatten die Absicht, alte Strassenbahnwagen zu restaurieren und Dokumente zur Geschichte vom Züri Tram zu sammeln. Damit lagen sie überhaupt nicht im Trend der 60er Jahre, die geprägt waren von Aufbruch, Innovation und Revolution. Wer interessierte sich da schon für «alten Gerümpel»? Obwohl die Freunde der Eisenbahnen mancherorts belächelt wurden, liessen sie sich nicht irritieren, gründeten den Verein Tram-Museum Zürich – und sammelten mit Ausdauer und Fachkenntnis weiter. Dokumente, Präzisen und Zeugen der Zeitgeschichte: Schon bald hatten sie eine der wichtigsten technischen Sammlungen der Schweiz zusammen. Und das gilt noch heute. Das Tram-Museum Zürich ist stolz auf seine einmalige Sammlung. Sie dokumentiert die wegweisende Entwicklung des Nahverkehrs und veranschaulicht fast jede technische Errungenschaft mit originalen Produkten aus der heimischen Industrie.

Jetzt hat diese wertvolle Sammlung im ehemaligen Tramdepot Burgwies an der Forchstrasse 260 in Zürich endlich eine feste Bleibe gefunden!

Mit Stolz und Respekt präsentiert der Verein Tram-Museum Zürich seine Arbeit aus 40 Jahren Vergangenheit in neuen Räumen für die Zukunft. Im Zentrum steht der Mensch, herausgefordert und umgeben von der Technik seiner Zeit. Die Besucherinnen und Besucher erwartet im Museum ein Puzzle aus kleinen und grossen Teilen – als Gesamtbild ein Reichtum an Facetten. Die Betrachterin und der Betrachter bestimmen ihre Favoriten. Aus dem alten Depot ist ein wandelbarer Raum geworden, in dem Stadtgeschichte, Technik und Mobilität immer wieder neu arrangiert werden können. Das Tram-Museum ist ein Ort zum Anfassen und Anschauen. Es erzählt von der Stadtentwicklung, von den grossen Veränderungen der Industrialisierung und von der modernen urbanen Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Und das immer wieder neu, immer wieder anders – mit neuen Exponaten, veränderten Wagenanordnungen, aktuellen Themen und Wechselausstellungen.

Der Umzug in das neue Gebäude ist für die Mitglieder vom Verein Tram-Museum ein grosser Schritt in eine neue Zeit – ein mutiger Neustart auf hohem Niveau: Das Tram-Museum in der Burgwies wird professionell geleitet und von angestellten Mitarbeitenden betrieben. Es ist länger geöffnet als das bisherige kleine Museum in der Wartau, das ehrenamtlich betrieben wurde. Trotzdem: Das neue Museum braucht den Verein – und umgekehrt. Das Museum ist das Schaufenster für die Arbeit vom Verein. So greifen die Aufgaben und Interessen ineinander. Der Erfolg liegt im Gemeinsamen – und im Herzblut der vielen Beteiligten, ohne die sich auch während der letzten 40 Jahre nichts

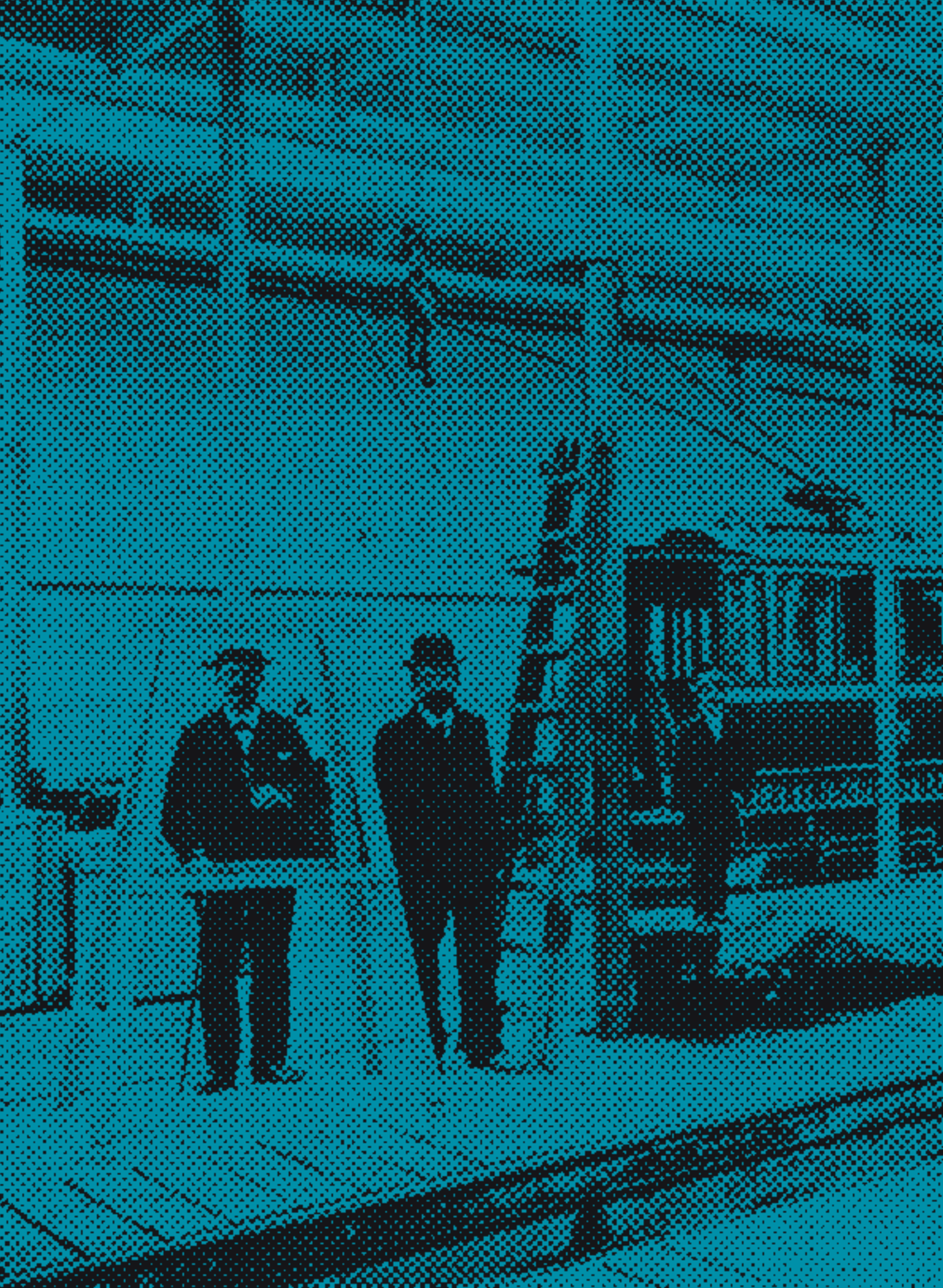
bewegt hätte. Im wahrsten Sinne des Wortes: Der Verein Tram-Museum betreibt ja bekanntlich die schönste Tramlinie von Zürich, die Museumslinie 21. Nur die historischen Trams dieser Linie werden durch die Bahnhofstrasse und das Limmatquai gefahren – von Mitgliedern, die dafür ihre Freizeit und viel Energie investieren.

Am Ausbau vom neuen Tram-Museum waren viele Fachleute – u. a. aus den Bereichen Geschichte, Design, Geografie oder Journalismus – beteiligt, die in unzähligen Stunden Informationen aus den verschiedensten Quellen gesammelt und aufbereitet haben. Der Verein Tram-Museum hat diese Fachleute bewusst ausgewählt und eingesetzt mit dem Wunsch nach anderen Sichtweisen, Eindrücken und Geschichten. Durch diese vielfältigen Perspektiven ist es gelungen, ein Museum für die unterschiedlichsten Besucherinnen und Besucher zu realisieren. Was einen Trämmer überhaupt nicht anspricht, kann einen Besucher total faszinieren – und umgekehrt.

Liebe Besucherin, lieber Besucher, ich bin überzeugt davon, dass uns eine gute Mischung gelungen ist und dass das neue Tram-Museum für alle Sinne und Geschmäcker etwas zu bieten hat. Fühlen Sie das Tram, hören Sie den Verkehr – und vielleicht kommen dann sogar die Emotionen, die Erinnerungen an eine lustige Schulreise, eine wundersame Begegnung oder eine verpasste Tramfahrt. Steigen Sie ein, kommen Sie mit auf Entdeckungsreise und erzählen Sie dann, ob es wirklich «nur» ein Tram ist, «nur» ein Bus – oder doch ein bisschen mehr.

Machen Sie sich mit diesem Katalog auf eine Reise durch Zürich und seine Geschichten aus dem Stadtnetz.

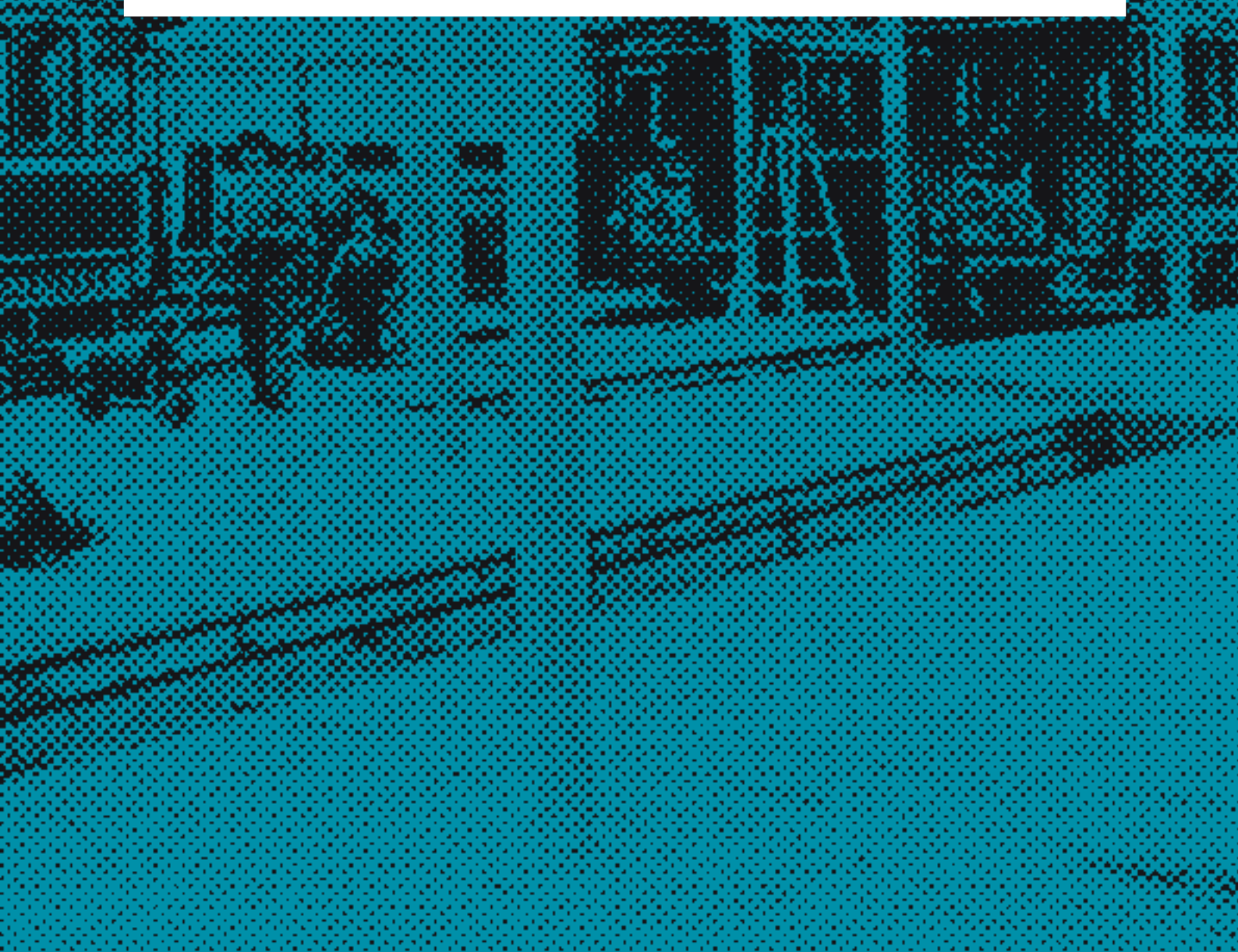
Rudolf A. Temperli
Präsident Verein Tram-Museum Zürich



1 NÄCHSTE HALTESTELLE:

TRAM-MUSEUM

ZÜRICH



Sammeln Sie? Kennen Sie diese Lust am fortwährenden Suchen, diese nicht nachlassende Freude am Auswählen, Zusammentragen und Aufbewahren? Briefmarken, Münzen, Gemälde, Schallplatten, Streichholzschachteln, Mokkatässchen: Als Sammelgut eignet sich alles. Allein schon aus Platzgründen handelt es sich dabei meist um handliche Dinge. Und trotz allem gibt es Menschen, deren Leidenschaft sehr voluminösen, sperrigen Objekten gilt: so zum Beispiel ausrangierten Tramwagen.

Es liegt in der Natur der Sache: Das Sammeln von Tramwagen ist für Einzelpersonen mit Schwierigkeiten verbunden. Im Kollektiv jedoch kann dieser Beschäftigung erfolgreich nachgegangen werden. Die Mitglieder des Vereins Tram-Museum Zürich jedenfalls tun dies seit 40 Jahren.

Ab Mitte der 60er Jahre erneuerten die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) den Fahrzeugpark umfassend. Nach und nach hielten 126 Doppelgelenkwagen – unter Fachleuten als «Be 4/6 1601-1690» bzw. «Be 4/6 1691-1726» bezeichnet, im Volksmund «Mirage» genannt – auf Zürichs Tramnetz Einzug. Neben diesen modernen Strassenbahnen hatten die alten Zwei- und Vierachser mit Holzaufbauten nichts mehr zu suchen. Anders als heute, wo die ausgemusterten Fahrzeuge in fernen Ländern oft noch Jahre ihren Dienst tun dürfen, ging man damals gnadenlos mit ihnen um: Sie wurden abgebrochen.

Damit die Entwicklung der Zürcher Strassenbahn einst nicht nur in Bildern nachvollzogen werden könne, müsse für den Erhalt von historisch bedeutsamen Wagen etwas getan werden – so argumentierten die Tramliebhaber. Josef Balen und Marcel Ulmann nahmen 1966 mit den VBZ Kontakt auf und baten um Mithilfe. Ohne deren Unterstützung, das war den beiden Initianten klar, konnte das Zusammentragen und Unterbringen von ausgedientem Rollmaterial nicht gelingen. Die VBZ zeigten sich kooperativ, der Gründung eines «Vereins Zürcher Strassenbahnmuseum» stand nichts mehr im Wege.

Die Gründungsversammlung des Vereins Tram-Museum Zürich (TMZ) – wie er schliesslich hiess – fand am 29. September 1967 im Restaurant Dupont am Bahnhofquai statt. Als Präsident wurde Josef Balen, als Vizepräsident Marcel Ulmann gewählt. Der Jahresbeitrag für Vollmitglieder wurde auf 30 Franken festgelegt. Und zur grossen Freude der 44 Gründungsmitglieder war der Verein vom ersten Tag an im Besitz einer attraktiven Sammlung, die es nun kontinuierlich auszubauen galt.

Die VBZ hatten den Initianten des Vereins bereits fünf Oldtimer versprochen: einen Motorwagen der ehemaligen Limmattal-Strassenbahn AG von 1900, der ab 1931 als Unterkunfts- und Schweisswagen gedient hatte, einen Längssitzmotorwagen von 1909, einen zweiachsigen Quersitzmotorwagen von 1928, einen vierachsigen Einrich-

tungswagen von 1930 sowie einen Quersitzanhängewagen von 1925.

Zudem war es den Herren Balen und Ulmann gelungen, einen Längssitzanhängewagen der Schaffhauser Strassenbahn zu ergattern, nachdem diese 1966 ihren Betrieb einstellen musste. Dieser Wagen aus dem Jahr 1912 hatte durchaus einen Bezug zum Zürcher Tram. Er stimmte vom Typ her mit der Serie von Anhängewagen überein, welche die Städtische Strassenbahn Zürich zwischen 1909 und 1919 beschafft hatte.

Buchstäblich in letzter Minute kam ein weiteres sehr wertvolles Objekt in die Obhut von Balen und Ulmann: ein Motorwagen der Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach AG von 1897. Der Wagen wurde 1931 an die Forchbahn verkauft und diente ihr nach umfangreichen Umbauten mehr als 30 Jahre als Schneepflug und zum Führen von Güter- und Dienstzügen. Dann aber wollte die Forchbahn, so berichtete die Zeitschrift TAT am 1. April 1967, «das ausgediente Vehikel, welchem ein Kurzschluss in seine altersmüden Leitungen gefahren war, um 500 Franken an einen Schrotthändler verkaufen. Aber Freunde dieses alten Tramwagens [...] retteten ihn vor dem Schweissbrenner und dem Beil.»

Um seine Sammlerstücke unterbringen zu können, war der TMZ abermals auf die Unterstützung der VBZ angewiesen. Die alten Strassenbahnen erhielten ab April 1968 Gastrecht im Depot Burgwies. Die Logis kostete monatlich zehn Franken pro Fahrzeug, eine grosse finanzielle Belastung für den jungen Verein. Öffentlich zugänglich war das von den VBZ regulär genutzte Depot nicht.

Mit dem Beschaffen und Aufbewahren von Oldtimern allein gab sich der Verein Tram-Museum Zürich nie zufrieden. Erklärtes Ziel ist es seit jeher, nicht nur einen repräsentativen Querschnitt typischer Zürcher Tramwagen zusammen zu tragen und der Öffentlichkeit in einem Museum zugänglich zu machen, sondern diese in einem betriebsfähigen Zustand zu erhalten: in dem Zustand, welcher möglichst der originalen Ausführung entspricht.

Im Sommer 1968 nahm die Arbeitsgruppe mit Hilfe der Freizeitgruppe der VBZ die erste Instandstellung in Angriff. Es wurde am Zweiachser von 1928 – in seiner Dienstzeit der kleinen, schnell laufenden Motoren wegen «Schnellläufer» genannt – Hand angelegt. Die Arbeitsbedingungen waren nicht gerade komfortabel. Enge Raumverhältnisse erforderten, dass die Garderobe sowie das Hand- und Ersatzteillager in den alten Tramwagen selber untergebracht werden mussten. Auch Werkzeug war damals nur spärlich vorhanden. Die Vereinsmitglieder waren froh, Fräse, Schleifmaschine, Lötkolben und allerlei mehr von den Technikern der VBZ ausleihen zu dürfen. Doch die Arbeit kam gut voran, und so konnte die Jahresschlussfahrt, die bis heute Tradition hat, mit dem frisch renovierten «Schnellläufer» stattfinden.

«Es ist verständlich», wird in der Jubiläumsschrift kommentiert, «dass zuerst die Fahrzeuge restauriert wurden, welche am wenigsten Aufwand brauchten. Man wollte doch möglichst bald mit Resultaten aufwarten können.»

Im Sommer 1977 begann die Arbeitsgruppe des Vereins – die Sammlerstücke waren nun im VBZ-Depot Kalkbreite und in der ehemaligen Werkstätte im Seefeld untergebracht, was bessere Arbeitsbedingungen bot – mit einer äusserst anspruchsvollen Restaurierung: Der Motorwagen der Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach AG von 1897 sollte wieder auf Vordermann gebracht werden. Als dieser 1967 in die Sammlung kam, war er in einem bedenklichen Zustand. Folgende Zeilen aus der TAT vom 1. April 1967 illustrieren dies treffend: «Vor wenigen Wochen sind die zerschlagenen Fensterscheiben mit Kartons zugenagelt worden; der durch die Löcher peitschende Frühlingsregen sollte das Zerstörungswerk im Wagen nicht weiter fortsetzen können. Von Esslingen ist der Wagen dann in die Forch hinauf geschleppt worden, weg von den Esslinger Nachtbuben, welche die Scheiben eingeschlagen und die Messingplatten der Fahrschalter schnöde gestohlen hatten.»

Die Instandstellung erforderte denn auch viel Geschick und Ausdauer der Restaurierungsspezialisten. Nach rund 13000 ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden und einer erfolgreichen Abnahme durch die eidgenössische Aufsichtsbehörde durfte sich der auf jung getrimmte «Grossvater» als ältestes betriebstüchtiges elektrisches Tram der Schweiz im Januar 1986 in der Öffentlichkeit präsentieren.

Bis heute haben die Restaurierungsspezialisten des Vereins Tram-Museum Zürich in rund 70000 Arbeitsstunden 15 historisch wertvolle Fahrzeuge mustergültig instand gestellt. Und die Arbeit wird ihnen noch lange nicht ausgehen. Doch damit ist der Leistungsausweis des Vereins, der aktuell rund 700 Mitglieder zählt (Anteil Männer: 95 Prozent, Altersspanne: 13 bis über 90 Jahre), bei weitem nicht ausreichend beschrieben.

Die Oldtimer-Sammlung ist in der Zwischenzeit auf 14 Motorwagen und sechs Anhängewagen angewachsen. Sie wird durch eine umfangreiche Sammlung von Objekten aus Technik und Betrieb ergänzt: Motoren, Kontroller, Stromabnehmer, Geleis- und Fahrleitungsbestandteile ermöglichen es, die technische Entwicklung seit dem Rössli-tram nachzuvollziehen. Uniformen, Wurfseile, Billettautomaten, Haltestellen- und Routentafeln lassen erahnen, wie Tramfahren früher funktionierte.

Alles, was schwarz auf weiss zum Zürcher Tram geschrieben steht – und noch viel mehr – liegt sorgfältig geordnet im Archiv. Bücher, Fachzeitschriften, Pläne, Skizzen und Fotografien werden für die Rekonstruktion der alten Tramwagen zu Rate gezogen. Die Archivalien und Publikationen dienen auch als Grundlage für die Schriftenreihe des Vereins, die, so alt Stadtarchivar Lendenmann 1994 im

Museumsführer des TMZ, «den viel zu bescheidenen Namen Mitteilungsblatt trägt.» Ursprünglich, so entnimmt man der ersten Ausgabe von 1968, als «Vereinsmitteilungsorgan» gedacht, entwickelten sich die «Mitteilungsblätter» im Laufe der Jahre zu umfangreichen Fachbüchern über Zürich und seine Verkehrsmittel.

Die Vereinsnachrichten werden heute hauptsächlich mit der «TMZ-Revue» und dem Infoblatt «TMZ aktuell» überbracht. Das Jahresprogramm kündigt die vielfältigen Vereinsaktivitäten an: Fachexkursionen im In- und Ausland, Referate, Ausfahrten mit den restaurierten Fahrzeugen sowie gesellige Anlässe.

Viel Initiative, Ausdauer und Hartnäckigkeit bewies der Verein Tram-Museum Zürich auch bei der Suche nach einer Bleibe für seine Sammlerstücke. Erst nach 22 Jahren fand er eine Unterkunft, die es erlaubte, wenigstens das eine oder andere Objekt auszustellen. Im September 1989 wurde das Tram-Museum Zürich – das erste und bislang einzige in der Schweiz – im alten Depot Wartau in Höngg feierlich eingeweiht. Im kleinen Rahmen konnten nun immerhin die fünf ältesten Fahrzeuge sowie ein Ausschnitt aus der technischen und dokumentarischen Sammlung besichtigt werden.

Das neue Museum lässt kaum Wünsche offen. Im frisch renovierten Depot Burgwies – dem ältesten noch bestehenden Depot der Stadt Zürich – stehen für 20 historische Fahrzeuge 1200 Quadratmeter Fläche und 280 Laufmeter Geleise bereit. Die ständige Ausstellung präsentiert einen Grossteil der Sammlung und reicht vom Papierbillet über die Uniform des Kondukteurs bis zum betriebsfähigen Tramzug. So richtig in Fahrt kommen die betagten Strassenbahnen auf der vom Verein betriebenen «Museumslinie 21», die von der Bahnhofstrasse zum Museum führt. Das neue Tram-Museum Zürich: eine würdige Endstation für die Tram-Oldtimer und eine verlockende Haltestelle für Tram-Liebhaberinnen und Tram-Liebhaber aus Zürich und aus aller Welt!

Sabine Fischer



② LÜCKENLOSE

TRAMGESCHICHTE



Ein Luftschutzraum, rund 25 Quadratmeter gross. Quer im Raum stehen sechs Regale. Mehrere Schränke, ein kleiner Schreibtisch, zwei Bürostühle. Freie Flächen gibt es kaum, überall türmt sich Papier. Ernst Wetzel schaltet zuerst den alten Kopierer ein. Leise brummt dieser vor sich hin. Die Jacke behält der ehrenamtlich tätige Archivar an. Es ist kühl im Archiv des Vereins Tram-Museum Zürich.

Ernst Wetzel ist ein Mitglied der ersten Stunde. Im September 2007 wird es 40 Jahre her sein, seit er dem Verein Tram-Museum Zürich beigetreten ist. Die Liebe zur Bahn und zur Zürcher Strassenbahn im Speziellen wurde ihm in die Wiege gelegt. Sein Vater war Wagenführer, zuerst bei der Elektrischen Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach AG, ab 1931 bei der Städtischen Strassenbahn Zürich. Er war in jungen Jahren zum Tram gekommen, und dort blieb er sein Arbeitsleben lang. Und der Lieblingsonkel war Elektroingenieur bei der Maschinenfabrik Oerlikon AG. Zu Beginn der 40er Jahre war er massgeblich an der Weiterentwicklung der elektrischen Antriebsausrüstung der Zürcher Strassenbahn beteiligt. Ernst Wetzel: «Ich hörte als Bub aufmerksam zu, wenn die beiden fachsimpelten.»

Auch Ernst Wetzel wählte einen technischen Beruf. Er lernte Maschinenzeichner, bildete sich dann zum Elektroingenieur HTL weiter. In der BBC, später ABB, war er lange Jahre für die Projektierung von Seilbahnen zuständig, eine vielseitige Tätigkeit: «Ich habe verkauft, Offerten geschrieben, Kunden besucht. Und alles, was mit Geschichte zu tun hatte, kam sowieso zu mir.»

Schon früh sammelte und studierte Ernst Wetzel verkehrstechnische Literatur (seine private Sammlung umfasst heute mehrere tausend Titel). Es überrascht deshalb nicht, dass er schon 1974 zum Archivar des Vereins gewählt wurde. Doch ein eigentliches Archiv existierte damals noch nicht.

Ernst Wetzel setzte sich dafür ein, dass er für sein Ressort eigene Räumlichkeiten bekam. Seit über 30 Jahren stehen ihm zwei Kellerräume in einem Mehrfamilienhaus in Zürich-Wipkingen zur Verfügung. Hier unterhält er eine systematische Sammlung von Archivalien und Publikationen zur Verkehrsgeschichte der Region Zürich. «Zu Beginn reichte für die paar raren Bücher und Fotos, die der Verein aus Schenkungen erhalten hatte, ein einfaches Holzgestell. Heute haben wir gegen 500 Laufmeter Ware.» Der wichtigste Partner des Vereinsarchivs sind seit vielen Jahren die Verkehrsbetriebe Zürich. Auch deren Lieferfirmen sind interessante Adressen.

Als beispielsweise die ABB das Archiv der Maschinenfabrik Oerlikon AG auflösen wollte, fragte Ernst Wetzel die damalige Bibliothekarin, ob er nicht Teile des Firmenarchivs übernehmen könne. «Gute Frau, habe ich gesagt, wir planen doch ein Museum. Wäre das nicht etwas für uns? – Ein mündliches Einverständnis von ihrem Chef und die

Sache war geritzt.» Viel Material kommt auch durch Privatpersonen ins Archiv. Das Sichten der oft riesigen Nachlässe ist aufwändig. Vieles ist historisch nicht wertvoll, muss aussortiert werden.

Und dann gibt es solche Glücksfälle wie jüngst, als eine Frau aus Feldmeilen Ernst Wetzel per Post einen reich bebilderten Zeitungsbericht von 1945 sandte. «Das Zürcher Tramtheater» lautet die Überschrift. «Ich hatte schon als Bub von diesem Stück erfahren. Ich wusste, dass es das in Zürich einmal gegeben hatte, ein Schülertheater im Tramwagen. Ich habe die Geschichte lange gesucht und nie gefunden. Als ich die Bilder sah, wusste ich sofort, das ist es.»

Die Pflege des Vereinsarchivs benötigt viel Zeit. «Zum Glück werde ich tatkräftig unterstützt von meinem langjährigen Stellvertreter und von vielen andern Vereinsmitgliedern. Ohne sie wäre unser Archiv nicht, was es heute ist.» Ernst Wetzel selber arbeitet pro Woche durchschnittlich 20 Stunden für sein Ressort. Manchmal nimmt er Arbeit mit nach Hause. «In meiner Wohnung ist es gemütlicher. Da kann ich beim Sortieren und Aufkleben der Fotos wenigstens Musik hören.»

Die gesammelten Archivalien und Publikationen lassen sich in zwei Bereiche gliedern. Zum einen wird alles zum Vereinsleben aufbewahrt: Briefwechsel, Versammlungsprotokolle, Vereinsmitteilungen und dergleichen. Zum andern besteht das technische Archiv. Dieses gliedert sich in drei Kategorien. In der Aktensammlung finden sich Zeichnungen, Pläne, Geschäftsberichte der verschiedenen privaten Strassenbahngesellschaften, technische Beschreibungen, Versuchsberichte, Betriebsvorschriften. Die Akten sind nach Sachgebieten zusammengefasst. Noch ist nicht alles so aufgearbeitet, wie es Ernst Wetzel haben möchte. Aber immerhin: «Gleiches ist bei Gleichem. Wenn man etwas sucht, dann muss man in der entsprechenden Schachtel schauen. Wenn es zu diesem Sachgebiet fünf Schachteln gibt, dann muss man in allen fünf nachschauen.» Die Bild- und Tonsammlung vereint gegen 50000 Fotos und Dias sowie Videos, DVDs, Schallplatten, CDs. Und die Fachbibliothek umfasst alles, was in der Schweiz je über die Eisen-, Strassen-, Berg- und Seilbahnen, über den Autobus, Trolleybus geschrieben wurde – und einiges mehr.

Schliesslich unterhält Ernst Wetzel «ein bisschen als Hobby» eine Dokumentationsstelle. Eine «bibliografische Forschungsstelle», wie er es nennt. Er trägt zusammen, was in Zeitungen, Zeitschriften und der technischen Literatur über das Zürcher Tram geschrieben wurde. Allein die Zeitungsausschnittsammlung, die er bei sich Zuhause lagert, umfasst rund 100 Ordner. Sie reicht bis ins Jahr 1930 zurück und wird täglich aktualisiert. Ernst Wetzel archiviert alles, was er im Tages-Anzeiger, der Neuen Zürcher Zeitung und den Gratiszeitungen zu «seinem» Thema

findet. «Den ganzen Karsumpel mache ich eigentlich nur für mich, damit ich gescheit Auskunft geben kann.» Um ein Beispiel ist er nicht verlegen. «Wenn jemand etwas über einen Unfall wissen möchte, der beispielsweise 1942 passiert ist, dann kann ich nur schnell in den Bastelraum runter und Ordner 23 oder so zücken.»

Ernst Wetzel ist sich bewusst, dass die EDV bei der Suche und Ausleihe eine grosse Hilfe wäre. Bis dahin ist es aber noch ein langer Weg. Wenn heute Institutionen oder Privatpersonen im Archiv des Vereins Tram-Museum Zürich nach Dokumenten recherchieren, sind sie auf sein Wissen angewiesen. «Da mache ich dann etwas parat, hin und wieder leihe ich auch etwas aus. Aber leider ist die Ausleihe ein dunkles Kapitel. Die Sachen kommen häufig nicht mehr zurück.» Die Vereinsmitglieder brauchen die Archivalien hauptsächlich zur Rekonstruktion der alten Tramwagen. Weiter dienen sie als Grundlage für vereinsinterne Publikationen. Und – ganz aktuell – zur Ausgestaltung des Tram-Museums im Depot Burgwies.

Gerne wäre Ernst Wetzel mit dem Archiv auch in das neue Tram-Museum gezogen. «Ich hatte mir schon ein Konzept zurechtgelegt. Eine 15 Meter lange Reihe Rollschränke wollte ich bauen lassen. Das hätte Platz gegeben für die nächsten 200 Jahre.» Es hat nicht sollen sein. Die 1200 Quadratmeter Fläche werden anderweitig benötigt.

Ernst Wetzel wird sich also weiter nach einer passenderen Örtlichkeit für das Archiv umschauen müssen. Ein trockener, nicht allzu warmer und vor allem ein dunkler Raum sollte es sein, mindestens 150 Quadratmeter gross. Genügend Platz für Rollschränke, einen Schreibtisch, einen Arbeitstisch, ein paar Stühle – und für eine Kaffeemaschine. «Damit ich meine Gäste mit einer Tasse Kaffee beglücken kann. Das wäre mein persönlicher Wunsch.»

Sabine Fischer