

- 5a Fussglocke
- 5b Heizung
- 5c Der rote Knopf
- 5d Notbremse

- 6a Tramsitz
- 6b Stehplatz
- 6c Heckpanoramasisze
- 6d Wagenführersitz

- 7a Fenster
- 7b Abfall
- 7c Holzlattenrost-Fussboden
- 7d Fundstück

Der Pfad: Sie halten den Wegführer zum thematischen Pfad «Innenleben» in der Hand. Folgen Sie den Plaketten, und lassen Sie sich Geschichten erzählen.

Das Spiel: Erweitern Sie dieses Kartenset durch einen oder mehrere andere Wegführer zu einem Quartett. **Variante 1:** Die Karten werden gemischt und an alle Spieler verteilt. Die Person, die links vom Kartengeber sitzt, fängt an und fragt einen Mitspieler nach einer Karte, die ihr zur Vervollständigung eines Quartetts (vier zusammengehörende Karten) fehlt. Hat der Gefragte die Karte, muss er sie herausgeben. Der Spieler darf weiter fragen, bis ein Gegenspieler eine geforderte Karte nicht besitzt. In diesem Fall muss er eine Karte vom betreffenden Mitspieler ziehen. Dieser ist nun an der Reihe. Wer ein Quartett gesammelt hat, legt es auf den Tisch. Gewinner ist, wer die meisten Quartette besitzt. **Variante 2:** Jeder legt seine Karten mit der Bildseite nach unten auf einen Stapel und nimmt die oberste Karte. Der erste Spieler bestimmt eine beliebige Kategorie (Action, Style, Heiterkeit, Nostalgie). Alle nennen ihre Punktzahl. Der Spieler mit der höchsten Zahl gewinnt alle Karten der Runde und legt diese unter seinen Stapel. Er nimmt die nächste Karte auf und wählt eine Kategorie. Haben zwei Spieler die gleiche Punktzahl, so wählt der Spieler, der an der Reihe ist, eine weitere Kategorie. Gewinner ist, wer am Schluss alle oder – nach einer vorgegebenen Zeit – die meisten Karten besitzt.

5b Heizung • 5c Der rote Knopf • 5d Notbremse



«Agglo-Falle»

Die Fussglocke im Heck des Trams verrate den Auswärtigen, der sich scheinbar lässig hinten im Tram hinpflanzen wolle, schrieb der Journalist Jürg Rohrer in seiner Kolumne im Tages-Anzeiger – und nannte die Fussglocke deshalb «Agglo-Falle». Der routinierte Passagier tritt selbstverständlich nie aus Versehen auf die Glocke. Es sei denn, jemand – und es sind nicht immer die kleinen Kinder – findet Gefallen an dem Geklingel und steht absichtlich auf die Fussglocke. Das nervt dann die anderen Fahrgäste. Und schnell fragt man sich: Braucht es diese Glocke denn wirklich? Ja, es braucht sie: Zum Rückwärtsfahren hat jedes Tram im Heck einen Hilfsführerstand. Um Fussgänger, Radfahrer und Automobilisten zu warnen, wird – bevor das Tram in die ungewohnte Gegenrichtung fährt – die Glocke betätigt. Sie funktioniert übrigens mechanisch. Wenn man auf den Knopf am Boden tritt, bewegt man den dazugehörigen Klöppel. Dieser schlägt dann auf einen Metallkörper und löst so das Klingeln aus. Im vorderen Führerstand gibt es eine elektrische Glocke. Sie kommt zum Einsatz, wenn zum Beispiel Fussgänger vor dem abfahrenden Tram über die Gleise laufen oder ein Auto im Weg steht.

5a Fussglocke • 5c Der rote Knopf • 5d Notbremse



Heisse Luft

Die Fahrgäste sollen im Winter nicht frieren. Deshalb wurden um 1900 bei den ersten von der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) in Betrieb genommenen elektrischen Wagen nachträglich Heizungen eingebaut. Beheizt wurde damals nur der Innenraum, nicht aber die Plattform. In den Dienstvorschriften von 1921 steht:

«Art. 72 a) Die Wagenheizung ist in Funktion zu setzen, sobald die Temperatur unter 5° Celsius sinkt und wieder auszuschalten, sobald die Temperatur 10° Celsius erreicht.»

Die Zentralwerkstätte testete im Laufe der Zeit immer wieder neue Wagenheizungen. Heute ist es im Winter mit zirka 18° Celsius angenehm warm im Tram. Die verschiedenen Wagentypen haben unterschiedliche Heizsysteme. Die warme Luft wird entweder durch Seitenkanäle oder über die Decke in den Wageninnenraum geblasen. Zusätzlich verfügen einige Trams über Heizlüfter unter den Sitzen. Die Temperatur wird mittels Thermostat geregelt. Weil sich die Türen an den Haltestellen immer wieder öffnen, sind Temperaturabweichungen von 4° bis 8° Celsius unvermeidlich. Der Thermostat reagiert auf diese Veränderungen und heizt, sobald die Temperatur abfällt, bis die 18° Celsius wieder erreicht sind. Die Anzahl Fahrgäste, ihre Kleidung und auch Gepäckstücke haben einen Einfluss auf die Temperatur.

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

5a Fussglocke • 5b Heizung • 5d Notbremse



Türöffner

Modernisierung und Automatisierung haben zur Selbstbedienung geführt. Seit die Türen sich auf Knopfdruck automatisch öffnen und schliessen und kein Kondukteur mehr aufpasst, müssen die Fahrgäste selbständig ein- und aussteigen. Dank dem kleinen roten Knopf wird dabei niemand eingeklemmt, auch wenn er oder sie für die Stufen etwas länger braucht. Solange nämlich der kleine rote Knopf gedrückt wird, bleibt die entsprechende Türe offen und kann selbst vom Führerstand aus nicht geschlossen werden. Den kleinen roten Knopf findet man heute an allen Türen der neuen Tram- und Busgenerationen; entweder an der Mittelstange oder – bei Türen ohne Mittelstange – rechts und links an den seitlichen Haltestangen. Solange man auf dem Trittbrett steht, kann man sowieso nicht eingeklemmt werden, weil die entsprechende Türe – bei Tram und Bus – dann offen bleibt.

5a Fussglocke • 5b Heizung • 5c Der rote Knopf

**Stopp!**

Wenn ein Fahrgast die Notbremse betätigt, kommt das Tram sofort zum Stillstand. Das ist aber nicht immer sinnvoll. Bei einem Brandfall können sich die Passagiere zum Beispiel nicht aus dem Gefahrenbereich in Sicherheit bringen, wenn das Tram in einem Tunnel anhält. Wenn die Notbremse ausgelöst wurde und das Tram still steht, muss für die Weiterfahrt zuerst der Nothahn in die Ausgangsstellung zurückgedreht werden. So kann wertvolle Zeit verloren gehen. Damit das nicht passiert, gibt es die Notbremsüberbrückung. Wird die Notbremse ausgelöst, beginnt im Führerstand die Taste «Notbremsüberbrückung» zu blinken. Sie ist mit einer Klappe und einer Plombe gegen unbeabsichtigtes Drücken gesichert. Der Wagenführer kann die Taste entsichern und betätigen, die Notbremsung überbrücken und so das Tram aus der Gefahrenzone fahren. Sobald die Taste losgelassen wird, setzt sofort wieder die Notbremsung ein. Da die Notbremsüberbrückung die Sicherung ausser Kraft setzt und die Fahrgäste das Fahrzeug nicht mehr aufhalten können, ist der Wagenführer für die Weiterfahrt verantwortlich. Ausserhalb eines Tramtunnels darf die Notbremsüberbrückung daher nur im äussersten Notfall – etwa bei Explosionsgefahr – angewendet werden.

6b Stehplatz • 6c Heckpanoramasisze • 6d Wagenführersitz



Auf die Plätze

Beim Sitzen ist der Oberkörper des Menschen aufgerichtet, und der größte Teil des Körpergewichtes ruht auf dem Gesäss oder auf den angewinkelten Oberschenkeln. Ist das Sitzmöbel bequem, werden die Muskeln und Gelenke entlastet, die für die Aufrechthaltung des Körpers gebraucht werden.

Die ersten Sitzgelegenheiten im Rössli-Tram waren lange Holzbänke. In den schmalen Wagen konnten damals nur Längssitze montiert werden. Später kamen breitere Wagen – und mit ihnen Holzsitze mit Rippen, die quer zur Fahrriichtung standen. Bereits 1927 wurden Autobusse mit Lederpolstersitzen ausgerüstet; allerdings fuhren in der Nachkriegszeit um 1948 wieder Autobusse mit Holzsitzen. 1954 kamen in Zürcher Strassenbahnwagen die ersten Schalensitze aus Kunststoff zum Einsatz. Ab 1976 wurden die Tramsitze gepolstert und mit Kunstleder überzogen. 1985 kam dann das Tram 2000 mit Stoffpolstern.

Action: ★☆☆☆☆

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

6a Tramsitz • 6c Heckpanoramasisze • 6d Wagenführersitz



Nicht jeder steht darauf

Nicht immer erwischt man im Tram einen Sitzplatz. Mit einem gültigen Fahrausweis hat man zwar Anrecht auf Beförderung, nicht aber auf einen freien Sitz. Wer nicht auf das nächste Tram warten will, wenn alle Plätze besetzt sind, der muss stehen. Manchmal möchte man vielleicht auch gar nicht sitzen. Wieviel Platz braucht ein Mensch überhaupt zum Stehen? Das Normblatt des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten Nr. 001 gibt Auskunft über die Berechnung des Fassungsvermögens von Fahrzeugen für Personentransport und veranschlagt $0,17 \text{ m}^2$ für einen Stehplatz. Das Normblatt wurde durch das Eidgenössische Amt für Verkehr genehmigt und stammt vom 2.12.1955:

«1. Nutzfläche: Die Nutzfläche eines Fahrzeuges ist die den Fahrgästen zur Verfügung stehende Fläche auf Bodenhöhe gemessen. [...]

2. Sitzplatzfläche: Als Sitzplatzfläche gilt die von der Bestuhlung eingenommene Fläche (Breite x Tiefe). Klappsitzflächen zählen zur Stehplatzfläche. [...]

3. Stehplatzfläche: Die Stehplatzfläche ist die Differenz zwischen Nutzfläche und Sitzplatzfläche. Pro Person ist mit einer Fläche von $0,17 \text{ m}^2$ zu rechnen.»

6a Tramsitz • 6b Stehplatz • 6d Wagenführersitz



«Cobra-Lounge»

Beste Aussicht und VIP-Lounge-Feeling genießt, wer im Cobra-Tram zuhinterst Platz nimmt. Seit 2001 schlängelt sich die 36 Meter lange Cobra durch Zürich. Am Anfang noch etwas laut und holprig, fährt sie heute so elegant und geschmeidig, wie sie aussieht. Alle Cobras sind übrigens mit Klimaanlage ausgerüstet. Das Cobra-Tram (Typ Be 5/6) ist 20 Zentimeter breiter als bisherige Modelle und verfügt über 90 Sitz- und 148 Stehplätze. Die Erprobung der sechs Einheiten der Vorserie begann auf den Linien 9 und 4. Mit der Cobra sollten hauptsächlich zwei Ziele erreicht werden: Der problemlose, tiefe Einstieg – er beträgt nur noch 350 Millimeter – und die Reduktion von Fahrärm. Der neu gestaltete Innenraum zeigt sich dank indirekter Beleuchtung hell und freundlich. Zu den sechs Cobras, die bereits im Einsatz sind, kommen seit Ende 2005 laufend Fahrzeuge dazu, bis im Jahre 2010 der Gesamtbestand von 74 erreicht ist. Pro Monat wird etwa eine Cobra ausgeliefert.

6a Tramsitz • 6b Stehplatz • 6c Heckpanoramasisitze



Fahr(er)komfort

Erst 1935 wurden zwei Motorwagen mit einem Sitz für die Wagenführer ausgerüstet. Viele ältere Modelle erlaubten nur eine stehende Bedienung. Es gab im Führerstand also keinen Sitz. Ab 1940 wurden generell Wagenführersitze in die mittelschweren vierachsigen Motorwagen eingebaut. Um 1954 wurden auch die schweren vierachsigen Motorwagen mit einem klappbaren Sitz nachgerüstet. Ein alter Zeitungsartikel zeigt, dass «die Anbringung von Sitzgelegenheiten» für die Tramführer lange keine Selbstverständlichkeit war:

«Ist das heute eine unbedingte Notwendigkeit?»

Wie uns aus Kreisen der Strassenbahner berichtet wird, beschäftigt sich gegenwärtig die Direktion der Städtischen Strassenbahn Zürich mit Studien über die Anbringung von Sitzgelegenheiten für die Wagenführer. Ohne irgendwie den anstrengenden Dienst eines Wagenführers unterschätzen zu wollen, muss man sich heute doch fragen, ob ein solches Bedürfnis vorhanden ist. Dazu soll es sich noch um einen unpraktischen und unansehnlichen Stuhl in Eisenkonstruktion handeln. Fest steht [...], dass es in Strassenbahnerkreisen nicht als unbedingt notwendig angesehen wird, bei der heutigen schlechten finanziellen Lage des Betriebes einen ansehnlichen Betrag für die erwähnte Neuerung auszugeben. Auch in Kreisen des Personals ist man der Auffassung, dass man besser täte, den Sechsminutenbetrieb wieder durchgehend einzuführen und damit wieder Passagiere zu gewinnen, als sich mit Problemen zu befassen, für die jahrelang von seiten der Direktion kein Interesse vorhanden war.»

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

7b Abfall • 7c Holzlattenrost-Fussboden • 7d Fundstück



Glasklare Aussicht

Zürich, 15. Februar 1962:

«An die Wagenführer,

Die zunehmende Verschmutzung der äusseren Frontscheiben an den Motorwagen, verursacht durch die Auspuffgase der Motorfahrzeuge, führt bei leichtem Regen vor allem nachts zu schlechten Sichtverhältnissen. [...] Damit sich die Wagenführer nötigenfalls selbst behelfen können, werden sämtliche Motorwagen mit dem «Glas Star»-Mittel ausgerüstet. Das Plastikfläschchen mit dem dazu gehörigen Lappen befindet sich in der Reservematerialkiste. Bei der Wagenübernahme vor der Ausfahrt hat der Wagenführer zu kontrollieren, ob das Plastikfläschchen im Reservematerial vorhanden ist. Fehlt es, ist der Depotchef sofort zu verständigen.

Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich – Der Betriebsassistent: Fenner»

Zürich, 10. September 1964:

«[...] Leider ist in kürzester Zeit eine grössere Anzahl Fläschchen abhanden gekommen. Um weitere Verluste dieses Reinigungsmittels zu vermeiden, werden die Fläschchen samt Putzlappen zukünftig in einem Halter im Führerstand deponiert. [...] Die Wagenführer haben bei der Wagenübernahme und beim Ablösen sein Vorhandensein zu kontrollieren. Bei fehlenden Fläschchen wird derjenige Wagenführer haftbar gemacht, welcher mit dem Wagen vor der Kontrolle zuletzt gefahren ist. [...]

Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich – Der Stellvertr. des Betriebschefs: Fenner»

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★

Heiterkeit: ★★★★★

Nostalgie: ★★★★★

7a Fenster • 7c Holzlattenrost-Fussboden • 7d Fundstück



Sauberer Auftritt

Zuerst gab es im Tram nur einen Papierkorb, der für die benutzten Billette gedacht war. Einen Spucknapf gab es in den Zürcher Strassenbahnwagen nie, wohl aber das Hinweisschild «Bitte nicht auf den Boden spucken».

Heute wird jedes Tram viermal pro Tag gereinigt. Das ist auch nötig. Dreimal pro Tag räumt das flinke Clean-Team an den Endstationen den Abfall weg, der im Tram liegen bleibt. Dabei handelt es sich vor allem um Zeitungen, die nach etwa 20 Minuten weggeworfen werden oder die heute schon von gestern sind. Rund 70% des Abfalls aus den Wagen sind Zeitungen! Alles in allem ergibt das täglich etwa 1,9 Tonnen Abfall.

Am Abend wird jedes Tram im Depot nochmals gründlich gereinigt. Dann werden die Abfallbehälter noch einmal geleert, der restliche Abfall wird entsorgt und der Boden mit dem Besen gereinigt. Zusätzliche Arbeit gibt es zum Beispiel rund um die Fasnacht, wenn sich Konfetti im Tram ausbreitet oder wenn nach einem Fussballmatch leere Bierdosen liegen bleiben. Und während der Maronizeit findet man die Schalen am Boden.

Einmal pro Woche ist grosse Wäsche angesagt. Dann wird der Boden feucht aufgenommen, Fenster, Haltestangen und Sitze werden gereinigt. Auch aussen wird das Tram eingeseift und gewaschen – und zwar in einer speziellen Waschanlage.

7a Fenster • 7b Abfall • 7d Fundstück



Feind feiner Damenschuhe

Frau A. M. aus Z. fragte in der «Reklamiercke» des Tages-Anzeigers vom 20. August 1966:

«Warum sind die Einsteigetreppen so hoch gebaut bei Tram und Bus, auch Bahn? Immer wieder und zu jeder Zeit kann man beobachten, dass es Leute gibt, die einfach zu kurze Beine haben. [...]»

Dazu schrieb die Redaktion:

«Das kommt darauf an, ob die Direktion der VBZ auch einmal nach Basel fährt. Dort sind nämlich die neuen Wagen so ausgestattet, dass man genau einen Schritt nach oben machen muss und bereits im Tram oder Bus drin ist. Mit anderen Worten, der Boden liegt ganz tief. Auch trennt keine Stange den Eingang in zwei zu kleine Hälften. Und der Boden ist mit Gummi belegt, der genau so aussieht wie der Lattenrost in den Zürcher Trams, jedoch mit dem Vorteil, dass in den feinen Gummilatten kein Damenabsatz hängen bleibt. [...]»

Und die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich antworteten:

«[...] Bei den modernen Motorwagen beträgt die Fussbodenhöhe in Basel 915 mm, bei den vergleichbaren Typen in Zürich durchwegs 910, in wenigen Fällen 900. Es kann somit keine Rede davon sein, dass die Verhältnisse in Zürich schlechter als in Basel wären. [...]»

7a Fenster • 7b Abfall • 7c Holzlattenrost-Fussboden



Vergessen, verloren –

wieder gefunden!

Was auf öffentlichem Grund und in den Fahrzeugen der Verkehrsbetriebe Zürich gefunden wird, kommt ins Fundbüro der Stadt an der Werdmühlestrasse 10. Pro Jahr sind das 26000 bis 30000 Gegenstände. Ob Gebiss, lebendige Maus, Liebesbrief, Gerichtsakten oder ein altes Bügelbrett – fast alles kann liegen bleiben.

Obwohl manche Dinge «vergessen» werden, um sie günstig zu entsorgen – zum Beispiel Abfall, fantasievoll verpackt in einer eleganten Panettoneschachtel – findet doch etwa die Hälfte aller Fundstücke zu ihrem Besitzer zurück. Viele Gegenstände haben eine ganz besondere Geschichte, wie etwa ein roter Schulranzen, der – obwohl er jedes Mal abgeholt wurde – immer wieder im Fundbüro auftauchte. Es stellte sich heraus, dass er einem Mädchen gehörte, das nicht so gerne Hausaufgaben machte.

Die Hitliste der verlorenen Gegenstände unterliegt auch Modetrends. Während in den 90er Jahren häufig Aktenkoffer abgegeben wurden, sind es heute oft Handys und liegen gebliebene Mini-Scooter. Wer im Tram oder Bus etwas findet, muss übrigens nicht selber ins Fundbüro gehen, sondern kann die Sachen beim Chauffeur abgeben. Im Fundbüro werden die eingegangenen Gegenstände drei Monate aufbewahrt. Was während dieser Frist nicht abgeholt und von keinem Finder beansprucht wird, kommt zur öffentlichen Versteigerung, die dreimal jährlich stattfindet.

Action: ★★★★★

Style: ★★★★★☆

Heiterkeit: ★★★★★☆

Nostalgie: ★★★★★☆