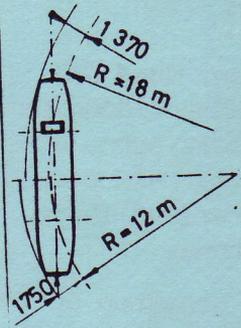


GARTE ZITIG

7. JAHRGANG
NR. 240/241
2. G. 1982
Auftrag 100
100
a) 1, 2, 3+5
1, 2: 900
3, 5: 910
230 220 235
320 320 305
350 360 370

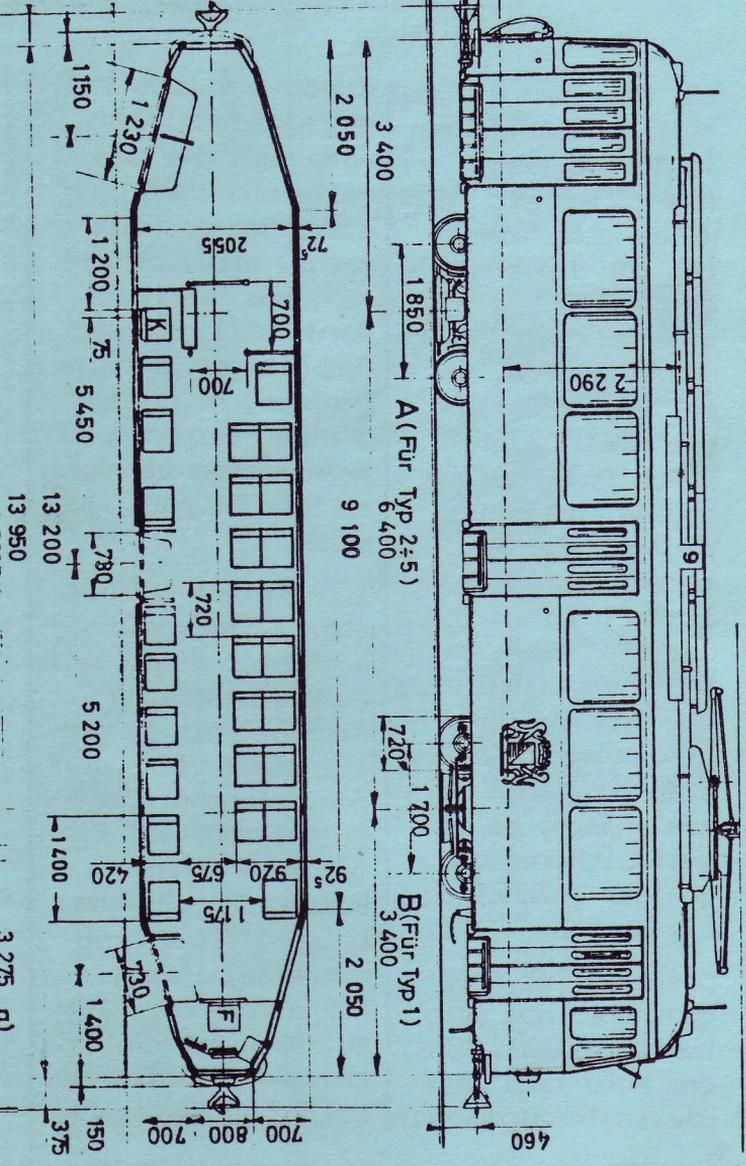
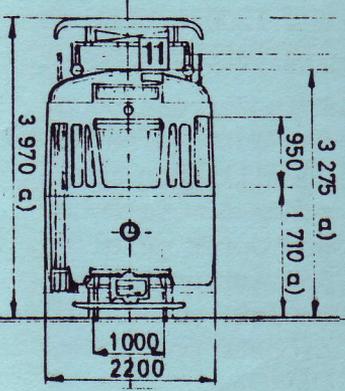
(mittlere Ausführung)
massstab
1 : 100

Be 4/4



5. SEPTEMBER 1982:

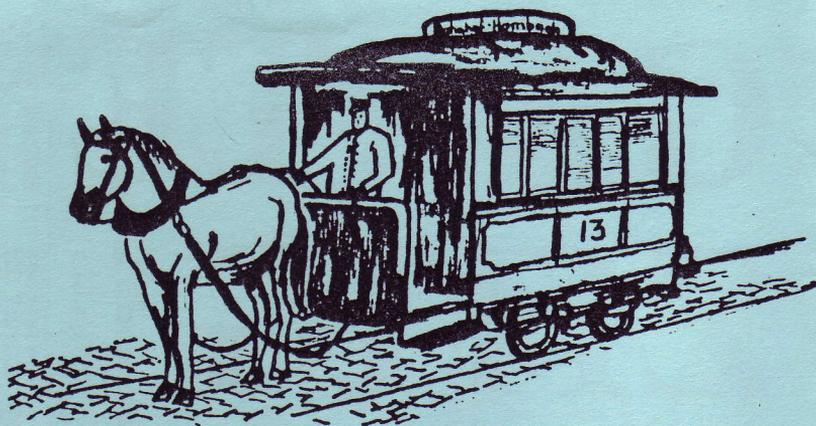
100
jahre
Zürcher
tram



100 jahre
tram.

Eine art

Würdigung



bü. Das tram -jetzt seit hundert jahren in Zürich, ist eigentlich ein sehr gutes verkehrsmittel für die stadt. Es braucht viel weniger energie als das auto - ca. 16 mal - , belästigt die umwelt nicht durch irgendwelche abgase, der lärm wird von der bevölkerung auch erträglicher empfunden als der des autos, es führt ausserhalb der 4km-grenze (theoretisch) am schnellsten von einem ort zum andern, es ist weit sicherer und weniger gefährlich als autos.

Das tram ist aber gegenüber dem auto benachteiligt. Mit dem auto kann der/ die faule zürcher/in

direkt vom haus ins auto steigen, dass auto muss die umwelt- und sozialkosten, die es verursacht, nicht bezahlen, und erscheint darum billiger. Zudem gibt es kein umsteigen, kein anschluss-verpassen und kein warten im regen, es braucht auch kein münz.

1 parkplatz braucht aber $22,5m^2$, ein laufmeter einer zweispurigen strasse $11m^2$ und ein laufmeter einer vierspurigen autobahn $32m^2$ kulturland. Auf diesen $32m^2$ könnte mensch im jahr zum beispiel 16kg brotgetreide, 128kg kartoffeln oder 160 kg rüben ernten. Der thurgauer regierung sollte es zu denken

geben, dass die strassenfläche der Schweiz schon grösser ist als das kulturland ihres kantons.

Vom gesamten energieverbrauch fallen zur zeit ein viertel auf den verkehr, nur 1% des gesamten wird von den bahnen verbraucht, die aber mehr als die hälfte des verkehrs leisten.

Jährlich werden in der Schweiz vom strassenverkehr 470 tausend tonnen CO und 1200 t blei in die luft gegeben.

Seit der erfindung des autos sind etwa 25 millionen menschen dem verkehr zum opfer gefallen, das ist ungefähr soviel, wie für die grösste pestépidé-

mie in Europa, für den "schwarzen tod" im 14. jahrhundert, angegeben wird.

Der öffentliche verkehr, das sollte eigentlich klar sein, muss mehr unterstützt werden, er muss attraktiver gemacht werden gegenüber dem individualverkehr. Dies kann aber nicht in erster linie durch aufwendige grossprojekte wie u- und s-bahn geschehen, deren bauzeiten zehn jahre dauern, die aber auch viel zu grob verteilen.

Massnahmen zum beispiel wären aber:

- Vermehrtes angebot des trams, 4-minutentakt zum beispiel, sammlertrams halb eins nach mitternacht,

busfahrten in den vororten auch von zwei bis vier uhr nachmittags und nicht nur in den stosszeiten, einführung eines velotrams von der innenstadt in die höhe.

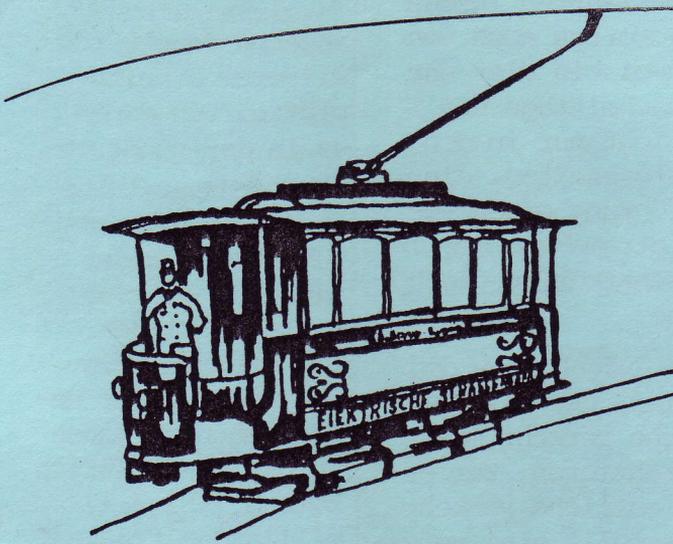
- Aufgabe des dogmas, der öffentliche verkehr müsse rentieren. Der öffentliche verkehr erfüllt eine aufgabe und gleicht nicht einer privatwirtschaftlichen, sagen wir, hörnli-fabrik. Wir brauchen den öffentlichen verkehr in der stadt, um die autolawine aufzuhalten. Das heisst also einführung des nulltarifes wie in Bologna z.b. Dort müssen die arbeitgeber/innen ein

"verkehrsprozent" abgeben (das würde wiederum arbeitsplätze, von denen es in der stadt zuviel gibt und die den wohnraum verdrängen, aus der stadt in die vororte zu bringen.

Das gesamte reineinkommen aller natürlichen personen in der stadt Zürich betrug 1981 7,17 milliarden franken* Wenn nur alle arbeitgeber 1% auf die löhne draufschlagen und dieses der stadt geben, so sind dies 70 millionen, die heutigen billeteinnahmen der VBZ betragen 90 millionen. Dazu könnten auch vorortsgemeinden wie Zollikon, die von der zürcher infrastruktur profitieren, angegangen werden.

- Schluss mit den autofördernden projekten wie parkhäuser, Y und dergleichen. Einführung von autofreien zonen in der innenstadt und in den quartieren.

*)Diese zahl entspricht dem reineinkommen aller personen, die in Zürich wohnen. Da aber ganz wenige in Zürich wohnen und auswärts arbeiten (7000 von 228'000) und dazu noch die Pendler kommen, gibt es in der Stadt 303'000 arbeitende (zahlen von 1970), die 7 milliarden müssten also mit 3/2.3 multipliziert werden, das macht etwa 9,6 Milliarden.



Beat Schweingruber

Das Traum-Tram

der nächsten
100 Jahre

Eben noch auf das 100-Jahr-Jubiläum hin konnten zahlreiche revolutionäre Neuerungen für das Züri-Tram entwickelt und kürzlich mit grossem Tramtram der Garten-Presse vorgestellt werden.

Den gewöhnlichen, das heisst eiligen Fahrgast dürfte das unter dem Namen "Freie-Fahrt-Tramplex" vorgesehene System zur Verkürzung der Fahrzeiten am meisten interessieren. Das System umfasst drei Einheiten.

- Der sogenannte Trammer kommt immer dann zum Einsatz,

wenn auf den Schienen stehende Autos die Weiterfahrt behindern. Es handelt sich um ein hydraulisches Gerät, das an der Frontseite der Motorwagen montiert wird. Der Trammer kann die hinderlichen Fahrzeuge entweder einfach zur Seite schieben, oder sogar, in schwierigen Fällen, sie wie ein Hubstapler hochheben, abdrehen und seitlich wieder abstellen.

- Das Trampolizin ist ein Zusatzgerät, das für unaufmerksame Verkehrspolizisten gedacht ist. Es besteht aus einer schwenkbaren

Teleskopstange, an deren Spitze eine kleine, federnde Plattform angebracht ist. Lässt nun ein Polizist statt des Trams den Querverkehr fahren, so kann ihm der Wagenführer das Trampolizin unter die Füsse schieben. Durch Knopfdruck wird hierauf der verkehr den Verkehr Regelnde einen halben Meter hoch in die Luft geschleudert, wobei ein durch Mikroprozessoren genau berechneter Drall dafür sorgt, dass er nach dem Fall dem wartenden Tram freie Fahrt anzeigt. Bisherige Versuche

sagiere in das Büro des zuständigen Polizeibeamten und zwar solange, bis mit dem Trampolizin haben gezeigt, dass sich bei wiederholter Anwendung die Laune der Wagenführer merklich bessert, was natürlich auch den Fahrgästen zugute kommt.

- Eigens für die mit Ampeln versehene Kreuzungen wurde die Trampelwelle entwickelt. Sie bedient sich einer indirekten Wirkungsweise. Bei den Ampelkreuzungen besteht das Problem darin, dass zwar mit dem 200-Millionen-Kredit von 1977 neue Steuerungsanlagen eingerichtet werden, die dem Tram absolute Priorität einräumen sollten, dass die Anlagen aber von der Verkehrspolizei stets so eingestellt werden, dass statt des Trams der Autoverkehr flüssig vorankommt. Die Trampelwelle überträgt nun über einen speziellen Kanal des Betriebsfunks den gesammelten Unwillen der Trampas-

dieser die richtige Einstellung der Anlage veranlasst hat.

Für diejenigen, die sich über vor der Nase geschlossene Türen ärgern, hat ein Hobbyfunker das "Sesam-öffne-Tram" entwickelt. Es handelt sich um einen kleinen Taschensender, mit dem der durch den Wagenführer betätigte Sperrmechanismus ausser Kraft gesetzt und so jede Türe auch von aussen nochmals geöffnet werden kann. Leider ist das "Sesam-öffne-Tram" nur auf den Schwarzmarkt erhältlich.

Eine offiziell angebotene neue Dienstleistung ist hingegen die Tralamzentrale der VBZ. Sie ist der Leitstelle angegliedert und ermöglicht Meldungen und Rückrufe an Trampassagiere. Künftig kann es am frühen Morgen im Tram beispielsweise so tönen: "Durchsage der Leitstelle: " Herr Thomas Wagner,

der irgendwo auf der Linie 10 unterwegs ist, wird gebeten, sofort nachhause zurückzukehren; er hat sein Znümbrot vergessen. Diese Meldung richtet sich an Herrn Thomas Wagner.Pip."

Nebst diesen Neuerungen, die in erster Linie den Fahrgästen dienen, hat man sich bei den VBZ auch Gedanken über eine stärkere Integration des Trams in das städtische und gesellschaftliche Leben gemacht. Aus einer Fülle von Vorschlägen seien hier nur einige herausgegriffen:

Das Stimm-Tram stellt einen Versuch dar, die dar-bende Stimmbeteiligung wieder anzuheben. Es wird als fahrendes Stimmlokal nach einem festgelegten Fahrplan auf allen Linien verkehren, so dass die Stimmwilligen nur an der nächstgelegenen Haltestelle zu warten brauchen. Vorgängig sollen auch 5

die Abstimmungsweisungen von einem Tram aus verteilt werden. Angesichts des üblichen Inhalts dieser Weisungen ist vorgesehen, dafür das Märli tram zu verwenden.

Zur Förderung der Recycling-Idee soll werktags ein Sammel-Tram verkehren, wo man Altglas, -papier, und -aluminium abgeben kann. Im nächsten Jahr soll zudem noch ein Versuch mit einem Albtram unternommen werden, in dem verängstigte Bürger ihre bösen Erinnerungen deponieren können. Im Anschluss an die Jugendunruhen hat sich die Einrichtung eines solchen Albtrams immer mehr als echtes Bedürfnis herausgestellt.

Anlässlich der grossen Feierlichkeiten zum Abtritt ...äääh Rücktritt von Bundesrat ääääh Honegger wird erstmals das neue Stammel-tram zum Einsatz

kommen, eine leicht abgeänderte Version des Sammeltrams. (Statt alten Stoffen führt es alte Ideen der Wiederverwertung zu.)

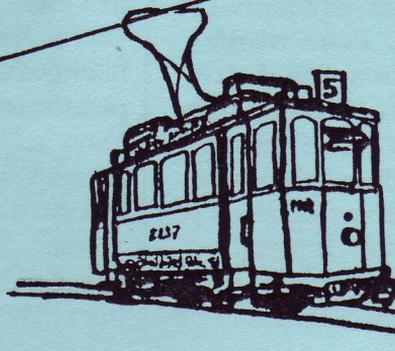
Zum sinnvolleren Einsatz der immer zahlreicher werdenden Jogger wird gegenwärtig ein Tramp-Tram konstruiert, das mit Muskelkraft angetrieben wird und zusätzlich noch rund 20 Passagieren Platz bietet.

Ein Strauss weiterer Ideen befasst sich damit, die abends meist überflüssigen Anhängerwagen besser auszunützen. Von Polizeivorstand Frick stammt der Vorschlag, die Strassenprostitution mittels Lustwagen ins Tram zu verlegen. Die Anhängewagen der Linien 2,

3,4 und 13 erhielten zu diesem Zweck Klappbetten und rote Plüschvorhänge. Für diese Wagen gälten statt der üblichen Sichtkartenausweise neu zu schaffende Strichkarten.

Damit die bekannte zürcherische Lustfeindlichkeit dadurch nicht allzu sehr in Frage gestellt wird, müssten kompensationshalber auch noch Frustwagen hergerichtet werden, die beispielsweise Flipperkästen und Bildschirmspiele enthalten könnten.

Ich muss diese interessanten Ausführungen hier leider abbrechen. Es sit Mitternacht, und mein Schreibanhänger wird ins Depot gerollt.



Franz Hohler:

Der unternehmungslustige Prinz

Heute will ich einmal in den Zoologischen Garten, dachte der Prinz, als er sein Schloss verlies und zur Bushaltestelle ging. Dort standen schon zwei alte Frauen mit hohen Hüten, die ihn misstrauisch musterten. "Es ist schon allerhand, wie sich die Jungen heutzutage anziehen", sagte die eine zur andern, indem sie mit ihrem dicken Kinn auf das grüne Samtwams des Prinzen wies. Da wurde der Prinz so wütend, dass er sein Schwert zog und beiden die Köpfe abschlug. Als der Bus hielt, lud der Prinz die zwei Frauen ein, setzte sie auf den hintersten Sitz und legte ihnen ihre Köpfe in den Schoß. Dann verlangte er dreimal Zoologischer Garten. Der Buschauffeur sagte ihm, er müsse das Billett am Automaten lösen, und fuhr ohne ihn weiter.

Der Prinz warf 1.20 ein, aber nichts passierte. Da er reich war, schlug er nicht auf den Automaten ein, wie das andere Leute in diesem Fall tun, sondern warf nochmals 1.20 ein. Als auch jetzt nichts geschah, dachte er, ich habe ja Zeit und Geld, und warf nochmals 1.20 ein.

In diesem Augenblick verwandelte sich der Billettautomat in eine wunderschöne Prinzessin, die ihn sogleich umarmte.

"Sieben Jahre war ich in einen Billett-

Automaten verzaubert, und jetzt hast Du mich erlöst", sagte sie, "willst Du mich heiraten?"

"Ja", sagte der Prinz, "ja, auf alle Fälle. Kommst Du vorher noch in den Zoologischen Garten?"

Da die Prinzessin so lange am selben Ort gestanden hatte, war sie einverstanden, und sie stiegen in den nächsten Bus. Zwei Stationen später stieg der Kontrolleur ein und wollte die Fahrkarten sehen.

"Ich habe dreimal 1.20 eingeworfen", sagte der Prinz, "aber es ist nichts herausgekommen."

"Das kann jeder sagen", sagte der Kontrolleur.

"Ich kann es bezeugen", sagte die Prinzessin, "ich war nämlich zu der Zeit noch der Billettautomat."

"Und da wurden Sie wohl erlöst, wie?" witzelte der Kontrolleur und schrieb eine Busse für vierzig Franken.

In dem Moment wurde über Sprechfunk die Geschichte von den beiden geköpften Frauen durchgegeben, und sowohl der Kontrolleur als auch der Buschauffeur ergriffen sofort die Flucht.

Da setzte sich der Prinz selbst ans Steuer, fragte alle Leute im Bus, wo sie hinwollten und fuhr sie bis vor die Haustüre. Als er dann die Richtung zum Zoologischen Garten einschlug, sah er vor sich eine Strassensperre der Polizei.

"Wenn sie mich erwischen, bekomme ich lebenslänglich", sagte der Prinz zur Prinzessin.

"Dann lieber nochmals sieben Jahre", sagte die Prinzessin und flüsterte ihm etwas

ins Ohr.

Als die Polizei den Bus stürmte, war er leer. Dafür stand sie direkt neben zwei Billetautomaten, der eine für normale Billette, der andere für Abonnemente, und hier ist meine Geschichte zu Ende.

Ach, was mit den beiden Frauen noch war? Nichts weiter. Die waren tot und wurden nicht wieder lebendig.

Manchmal genügt eben eine blöde Bemerkung, und man ist erledigt.

filmklub

filmklub der zürcher kantonsschulen

Watership Down

Martin Rosen



ALLEGRO NON TROPPO
Bozetto 1977 dienstag, 24. august, 18 uhr 15
aula rämbühl

WATERSHIP DOWN
Rosen 1980 dienstag, 7. september, 18 uhr 15
aula rämbühl

LA PLANÈTE SAUVAGE
Laloux 1973 dienstag, 21. september, 19 uhr 30 (1)
aula rämbühl

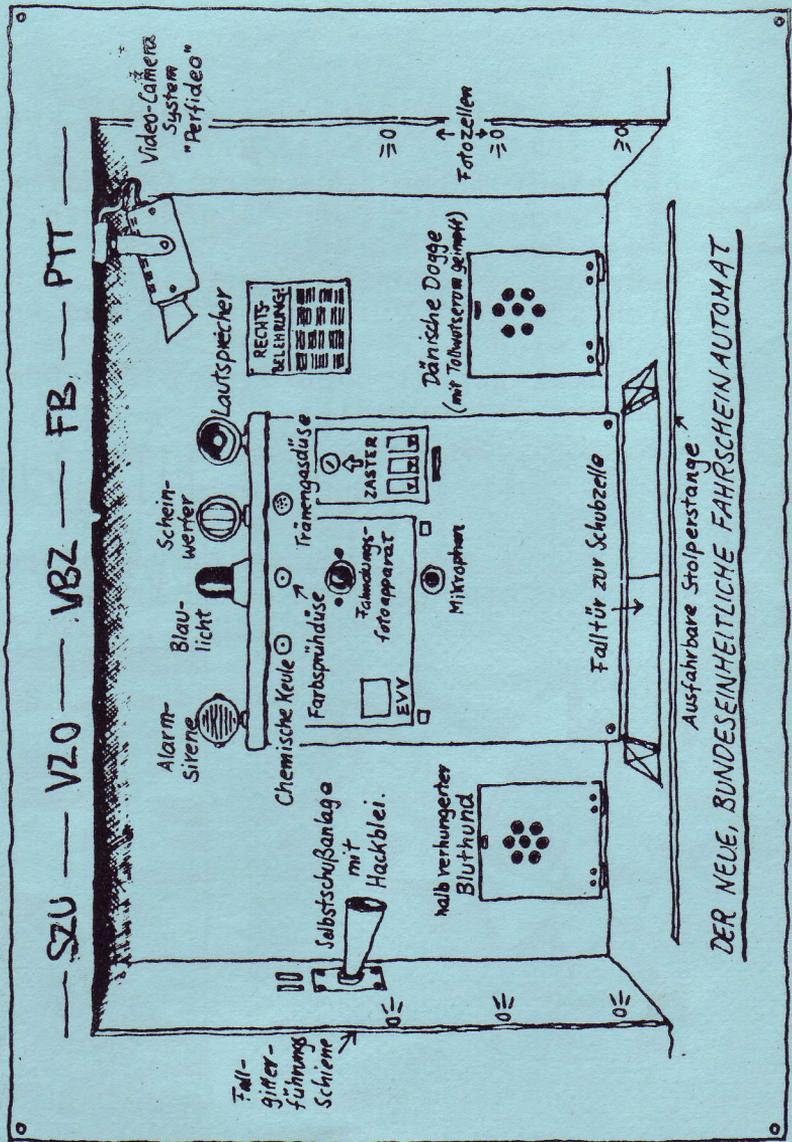
Auswahl schweizer Trickfilme
dienstag, 5. oktober, 18 uhr 15
filmaal stadthofen

dienstag, 7. september, 18 uhr 15
aula rämbühl
eintritt 3fr.

Ich habe auf meinen aufsatz Hilfe! (erstaunlich) viele reaktionen bekommen. Ich weiss aber bei den einzelnen nicht, inwieweit sie mir persönlich gelten oder ob sie zur veröffentlichung in die GARTE ZITIG gedacht sind. Ich bitte euch, mir das noch mitzuteilen. Weitere reaktionen sind erwünscht.

Bei der zusammenstellung der tram-nummer ist es mir nicht gelungen, einen schwarzfahrer aus überzeugung zu finden. Wer wäre bereit, ihren/seinen standpunkt zu vertreten?


**WERFEN SIE
IHR GANZES GELD
HIER REIN.**
**DANN DÜRFEN SIE
VON DER ARBEIT
NACH HAUSE!**



IMPRESSUM

Redaktion: Matthias Bürcher, Freiestrasse 29, 8032
 Zürich, Tel. 252 01 32; Moritz von Wyss, Platten-
 strasse 68, 8032 Zürich, Tel. 47 15 29.
 Abopreise: Kinder 5 Fr., Erwachsene 17.50 Fr., Post
 12.50 Fr. und nahes Ausland 20 Fr./Jahr (im Jahr
 erscheinen 25 Nummern = in der Regel 15 Einzel- und
 5 Doppelnummern). Einzahlungen auf PC 80-2957
 Bankverein Hottingen-Zh. Vermerk "Garte Zitig".
 Alle Rechte bei den Autoren.