



Bild aus vergangener Zeit: Beim «Kornspeicher», der alten Winterthurer Kaserne, ist ein Motorwagen 20 unterwegs nach dem Deutweg. (Bild aus der besprochenen Publikation)

Als das Rumpeln und Lärmen ein Ende hatte Ende des Winterthurer Trambetriebs vor 50 Jahren

Am 2. November sind es 50 Jahre her, seit in Winterthur das letzte Tram verkehrte. Die erste Linie der Strassenbahn war 1898 zwischen dem Bahnhof und Töss in Betrieb genommen worden, die letzte Fahrt fand ebenfalls auf dieser Linie statt. Wenige trauerten damals dem Trambetrieb nach, Busse galten als moderner.

em Trolley- und zunehmend auch Autobusse prägen heute neben dem Individualverkehr das Strassenbild in Winterthur. Selbst viele Einwohner wissen nicht, dass die Eulachstadt früher über eine elektrische Strassenbahn verfügte. Nach gut 50-jähriger Betriebszeit wurde die letzte Linie am 2. November 1951 eingestellt. In dem vom Verein Tram-Museum Zürich im Jahre 1980 als Beitrag zum 800-Jahr-Jubiläum der Stadt Winterthur herausgegebenen, über 500 Seiten umfassenden Bildband mit dem Titel «Strassenbahn Winterthur» ist deren Geschichte ausführlich dargestellt.

Die Städtische Strassenbahn Winterthur (heute «Winterthurer Verkehrsbetrieb») wurde am 13. Juli 1898 gegründet. Am gleichen Tag nahm die erste Linie den Betrieb auf. Sie führte von der Rudolfstrasse beim Bahnhof nach Töss. Die drei Motorwagen verkehrten auf der gesamthalt 2044 Meter langen, einspurigen Strecke im 10-Minuten-Takt. Mehr als 16 Jahre lang blieb die Linie nach Töss die einzige der Strassenbahn Winterthur. 1915 wurden dann die Linien vom Bahnhofplatz nach Wülflingen, zum Deutweg und zum Stadtrain eröffnet. Ersteres war mit 2973 Metern die längste. Letztere mit 1054 Metern die kürzeste der drei Verbindungen. Betrieblich fasste man die vier vom Bahnhofplatz ausgehenden Radiallinien – nach dem Bau der Unterführung Zürcherstrasse im Jahre 1912 konnte auch die Linie nach Töss zum Bahnhofplatz geführt werden – in den zwei Durchmesserrinnen Töss-Stadtrain und Wülflingen-Deutweg zusammen.

Ausbau wurde 1931 abgeschlossen

Mit der Verlängerung der Tramlinie vom Deutweg nach Seen erhielt 1922 auch dieser Stadtteil eine Verbindung zum Stadtzentrum. Die 1936 Meter lange Strecke war ebenfalls einspurig. Von den fünf kurz zuvor mit Winterthur vereinigten Vorortsgemeinden waren nunmehr nur noch Veltheim und Oberwinterthur nicht mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln ans Stadtzentrum angeschlossen. 1926 wurde die Linie Töss-Stadtrain geringfügig über die Stadtrainbrücke hinaus verlängert. Ihre maximale Ausdehnung erreichte die Strassenbahn mit der Inbetriebnahme des Teilstücks Stadtrain-Oberwinterthur im Jahre 1931.

Die Einführung des Autobusses wirkte sich ab Mitte der dreissiger Jahre immer mehr zugunsten

Überfall auf Passantin in Rümliang

ekk. Drei maskierte und mit einer Pistole bewaffnete Männer haben in der Nacht auf Mittwoch in Rümliang eine 28-jährige Frau überfallen und ihr die Handtasche mit Bargeld, Schmuck und ein Nadel geraubt. Der Wert der Beute belief sich auf rund 4500 Franken, wie aus einer Mitteilung der Zürcher Kantonspolizei hervorgeht. Das Opfer erlitt leichte Schürfwunden. Die Frau war kurz vor Mitternacht auf der Bahnhofstrasse vom Bahnhof her unterwegs, als aus dem Dunkeln plötzlich drei Männer traten. Die Unbekannten bedrohten die Passantin mit der Waffe und verlangten die Herausgabe des Schmucks und der Handtasche. Da sich das Opfer weigerte, wurde ihr die Tasche entrisen. Der erste Unbekannte ist etwa 180 Zentimeter gross und trug einen schwarzen Pullover sowie schwarze Jeans. Der zweite trug ein weisses T-Shirt und eine blaue Hose, der dritte eine Bomberjacke und eine Kampfhose. Alle drei waren mit schwarzen Wollmützen mit Sehlschlitz maskiert und sprachen gebrochen Deutsch. Personen, die Angaben machen können, werden gebeten, sich bei der Kantonspolizei, Telefon 01 247 22 11, zu melden.

ten der Strassenbahn aus. Schon für die Erschliessung Oberwinterthurs wurde ausser der schliesslich realisierten Tramverlängerung ein Autobusbetrieb in Betracht gezogen. Heftige Diskussionen über die Wahl des Verkehrsmittels gab es im Fall der geplanten Verbindung vom Bahnhof zum Rosenberg in Veltheim. In der Gemeindeabstimmung vom 6. April 1930 votierten die Stimmberechtigten klar zugunsten des modernen Autobusses. Der Kommentator des «Landboten» schrieb damals, mit dem Entscheid habe sich die Stadt «als ein fortschrittliches Gemeinwesen erwiesen, das sich den Forderungen der Zeit nicht verschliesst».

Trolleybusbetrieb günstiger

Den schlechten Zustand der Wülflingerstrasse und den erwarteten Mehrverkehr auf der Achse Basel-Ostschweiz nahm die Stadt im Jahre 1936 zum Anlass, die Umstellung der Linie Bahnhofplatz-Wülflingen auf Busbetrieb zu prüfen. Eine Studie attestierte dem Trolleybusbetrieb hinsichtlich Betriebskosten und Kapitalaufwand erhebliche Vorteile. Mit grosser Mehrheit stimmte der Souverän 1938 der Umstellung zu. Ende 1938 nahm der Trolleybus auf der Wülflinger Linie seine Fahrten auf. Winterthur war damit nach Lausanne die zweite Stadt der Schweiz, die über Trolleybusse verfügte. 1941 wurde der Busbetrieb bis Seen ausgedehnt. Damit konnte die dringende Sanierung der Tramgleise und Fahrleitungen vermieden werden. Aus dem gleichen Grunde wurden zehn Jahre später auch die Trams auf den Linien vom Bahnhof nach Oberwinterthur und nach Töss durch Trolleybusse ersetzt. Die letzte reguläre Fahrt der Strassenbahn fand am 2. November 1951 auf der Linie nach Töss statt. An einer «Abschiedsfahrt» am 3. November erklärte Stadtpräsident Riegg, Winterthur sei eine der ersten Städte, die ganz auf Trolleybus umgestellt hätten. Das Tram habe «ausgerumpelt» und «ausgelärmt».

Gleise zugedeckt

Nach der Einstellung des Trambetriebes wurde nur ein Teil der Gleisanlagen entfernt, unter anderem an der Wülflingerstrasse. Die meisten wurden nur mit Asphalt zugedeckt, so dass bei Bauarbeiten auch heute noch immer wieder Gleise zum Vorschein kommen. Laut Max Kummer vom städtischen Tiefbauamt müssen am Talegg-Knoten und an der Tössalstrasse im Zuge der dortigen Sanierungsarbeiten gegenwärtig ebenfalls Schienen herausgerissen werden. Weil das Entfernen des Fundamentes erhebliche Immissionen verursache, habe man die Arbeiten aus Rücksicht auf die benachbarten Schulen in die Schulferienzeit verlegt. Auch an der Frauenfelderstrasse, im Dorkern von Seen und beim Bahnhofplatz seien unter dem Belag noch Schienen vorhanden. Beim Hauptbahnhof wurde ein Teil davon vor dem Bau des «Stadtores» entfernt, die Gleise zwischen dem Bahnhofgebäude und der Hauptpost sollen laut Kummer beim Umbau des Platzes im nächsten Jahr abgebrochen werden.

Heute erleben Trams in verschiedenen Städten Europas wieder eine Renaissance. In Winterthur versuchte der grüne Gemeinderat Adrian Ransauer den Stadtrat 1997 mit einer Interpellation dazu zu bewegen, die Idee wieder aufzunehmen. Mit seinem Vorstoss hatte er allerdings keinen Erfolg. Den bedeutend höheren Investitions- und Betriebskosten des Trams stünden nur geringe Vorteile gegenüber und ein Tramtrasse auf den bestehenden Strassen würde den motorisierten Strassenverkehr benachteiligen, begründete der Stadtrat seine ablehnende Haltung.

Verlust von 150 Arbeitsplätzen in Otelfingen

hho. «Dies ist der schlimmste Tag in der Geschichte des Otelfinger Traditionsunternehmens Kindt AG, Fensterläden und Jalousien, besonders für meinen Vater Emmanuel Kindt, der seine Unternehmung während 50 Jahren mit aussergewöhnlichem Engagement aufgebaut hat», sagte Michael Kindt, Delegierter des Verwaltungsrates der 1924 gegründeten Firma, als er am Mittwoch die Einstellung des operativen Betriebes bekannt geben musste. Das heisst, dass auf Jahresende insgesamt 230 Arbeitsplätze gestrichen werden. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass gegen 80 Arbeitsplätze für eine neu zu gründende, eigenständige Nachfolgeorganisation im Bereich des Service und Unterhalts gerettet werden können.

Von der Schliessung sind mehrheitlich Angelernte betroffen. Für sie kam die Hiobsbotschaft nicht ganz unerwartet, da der starke Markteinbruch mit entsprechendem Umsatz- und Ertragsrückgang in letzter Zeit sichtbar war. Nach den Angaben von Michael Kindt entwickelte sich das

Kerngeschäft, die Herstellung und der Vertrieb von Holz- und Aluminium-Fensterläden, nicht im gewünschten Rahmen; dazu sah sich die Unternehmung mit einer zunehmenden Verdrängung durch Lamellenstoren konfrontiert. Wohl hatte die Unternehmensleitung mit potenziellen Kooperationspartnern Gespräche zur Rettung der Firma geführt, doch gelangte sie nicht zum Ziel. Massgebend für den Schliessungsentscheid war auch der Umstand, dass das vorherrschende konjunkturelle Umfeld in der Baubranche als schwach bezeichnet werden muss.

Für die betroffenen Mitarbeiter liegt der Sozialplan bereits vor. Gemeindepräsident und Kantonsrat Ernst Schibli zeigte sich vom Schliessungsentscheid sehr betroffen. Es handelt sich um eine Firma, sagte er, die in der Schweiz über einen sehr hohen Bekanntheitsgrad verfügt. In Otelfingen gehört die Kindt AG zu den ersten Industrieunternehmen der Gemeinde; sie war über Jahrzehnte hinweg eine sehr gute Steuerzahlerin und wichtige Arbeitgeberin in der Gemeinde.

Nachhaltigkeit der Form

Ein Architektur-symposium in Thalwil

en. Anstatt mit einem grossen Fest hat Ueli Marbach, der Inhaber des Architekturbüros Arooop AG, das 30-jährige Bestehen seiner Firma (Bahnhof Oerlikon, Siedlung Kempferfeld Wetzikon, Manessehof Zürich) mit einem Symposium gefeiert. Unter dem Titel «Nachhaltigkeit der Form» referierten in der von Arooop umgebauten Pfister-Scheune in Thalwil Franz Oswald, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, Thomas Sieverts, emeritierter Professor der Technischen Universität Darmstadt, Elizabeth Ericson vom renommierten Bostoner Architekturbüro Shepley, Bulfinch, Richardson and Abbott, sowie Ueli Marbach selbst.

Ueli Marbach zeigte in seinem Vortrag die widersprüchlichen Anforderungen der Nachhaltigkeit in der Bauform auf: Während auch ein mit einer Umnutzung verbundener Umbau bei historischen Gebäuden eine hohe Übereinstimmung von Form und traditioneller Bedeutung verspreche, müsse ein Neubau nicht zwingend im traditionellen Wertesystem erstellt werden. Einen Neubau, so Marbach, könne man auch als zukünftigen Umbau verstehen: als eine Art nutzungsneutrales Bauwerk, das den kontinuierlichen Veränderungen des Raumbedarfs Rechnung trage und gerade deswegen nachhaltig sei.

Einen interessanten Schlusspunkt setzte Thomas Sieverts mit Überlegungen zu einer nachhaltigen Stadtförmung. Laut Sieverts ist die kompakte Stadt mit ihrer hohen Nutzungsdichte und den kurzen Verkehrswegen nicht nachhaltiger als die fraktale Stadt der Vororte: Während die traditionelle Qualität der kompakten Stadt, Nähe und Erreichbarkeit, wegen der Spezialisierung und räumlichen Konzentration von Gütern und Dienstleistungen gemindert werde, würden die Wege in den Vororten durch «nachrückende Funktionsmischungen» zunehmend kürzer. Da der Platz aber auch in der fraktalen Stadt knapp werde, was einer Zersiedelung der Landschaft Vorschub leiste, sei es an der Zeit, eine neue Stadtkultur für diese «Zwischenstadt» wachsen zu lassen: Dass diese dem Arbeits- und Freizeitverhalten des modernen Menschen angepasste Stadtförmung in ihrer Erscheinung nicht so einseitig sei wie die kompakte Stadt, müsse die Architektur sie räumlich-gestalterisch kultivieren.

In Kürze

Richterswil

senkt Steuerfuss auf 109 Prozent

en. Der Gemeinderat Richterswil hat beschlossen, der Gemeindeversammlung vom 5. Dezember eine Senkung des Steuerfusses um 4 auf 109 Prozent zu beantragen. Obwohl die Erträge aus den ordentlichen Steuern stagnieren dürften (der Steuerertrag zu 100 Prozent betrug 21,5 Millionen Franken, und durch die Grundsteuer flossen 3,3 Millionen Franken in die Richterswiler Kasse) und obwohl Nettoinvestitionen in der Höhe von 6 Millionen Franken geplant sind, erachtet der Gemeinderat eine nochmalige Steuerfussenkung als gerechtfertigt. Die letzten beiden Jahresrechnungen von Richterswil haben jeweils mit grossen Einnahmehüberschüssen abgeschlossen.

Zwei Velofahrer in Nänikon verletzt

ekk. In der Nacht auf Mittwoch sind in Nänikon (Gemeinde Liestal) zwei Velofahrer zusammengefallen. Beide mussten mit Kopfverletzungen ins Spital gebracht werden. Wie die Kantonspolizei Zürich mitteilte, fuhr eine Gruppe von vier Zweiradfahrern um 0 Uhr 50 auf der Gutenswilerstrasse von Gutenswil in Richtung Nänikon. Nach der Autobahnüberführung hielten sie an und warteten im Dunkeln auf einen Kollegen. Dieser muss die Gruppe übersehen haben und fuhr in einen der wartenden Velofahrer. Beide stürzten auf die Asphaltstrasse.

Zweites Motorrad

der Bijouterie-Einbrecher gefunden

ekk. Das Motorrad mit dem Kontrollschlüssel AG 17 674 ist in Unteregstringen gefunden und von der Polizei sichergestellt worden. Es hatte zwei Männer, die am vergangenen Samstag an einem Einbruch in die Zürcher Bijouterie Les Ambassadeurs beteiligt waren, als Fluchtfahrzeug gedient. Das Motorrad mit defektem Zündschloss war bereits seit einigen Tagen an der Rietstrasse in Unteregstringen abgestellt. Vier Unbekannte hatten am letzten Samstag beim Einbruch in die Bijouterie an der Bahnhofstrasse Uhren und Schmuck im Wert von über einer Million Franken erbeutet. Auf ihrer Flucht mit zwei Motorrädern waren sie wegen überhöhter Geschwindigkeit von einer automatischen Überwachungskamera am Sihlquai fotografiert worden (NZZ vom 17. 10. 01). Das erste Motorrad war bereits am Samstag in Zürich Schwamendingen gefunden worden. Die Täter wurden noch nicht gefasst.

Anzeige

Sal. Oppenheim

**SICHERE WERTE BRAUCHEN
KEINE GROSSEN WORTE.**

Unabhängig. Partnerschaftlich.

Bank Sal. Oppenheim jr. & Cie.
(Schweiz) AG

Marcel Müller, Telefon 01 214 22 61
Oliver Oberhäuser, Telefon 01 214 22 31
Uraniastrasse 28 CH-8022 Zürich

www.oppenheim.ch

SEIT 1789