

Stadt Zürich

11 Hochlenker-Autobusse für die VBZ

Kosten pro Fahrzeug: 217 500 Franken

Die rasch fortschreitende Besiedlung der städtischen Randquartiere stellt an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsbetriebe und namentlich ihrer Autobuslinien immer größere Anforderungen. So mußte zum Beispiel zwischen Milchbuck und Schwamendingen das Platzangebot im mittäglichen Spitzenverkehr zwischen 12.00 und 12.15 Uhr von 240 Plätzen im Winterfahrplan 1948/49 auf 1349 Plätze im Winterfahrplan 1959/60 erhöht werden. Die mittlere Wagenfolge verdichtete sich im gleichen Zeitraum von 4 Minuten (mit alten Fahrzeugen zu 60 Plätzen) auf 69 Sekunden (mit Fahrzeugen von 86 bis 128 Plätzen).

Aehnlich, wenn auch weniger ausgeprägt, liegen die Verhältnisse auf anderen Autobuslinien. Die extremen Fahrplanverdichtungen blähen den für die Verkehrsspitzen bereitstellenden Fahrzeugpark stark auf und verlangen bei gleichem Wagenmaterial eine proportional zum Fahrzeug-einsatz verlaufende Erhöhung des Personalbestandes. Angesichts des Gewichtes, das den Personalausgaben in der Betriebsrechnung der Verkehrsbetriebe zukommt — gut 75% der Betriebsausgaben entfallen auf Personalkosten — ist diese Entwicklung betriebswirtschaftlich unerwünscht. Es kann ihr durch Einsatz von großräumigerem Wagenmaterial entgegengewirkt werden, welches ermöglicht, ein bestimmtes Platzangebot mit geringerem Personalbedarf als bei Verwendung des Standardtyps anzubieten. Die damit erzielbaren Einsparungen erlauben es, so wird in der stadt-rätlichen Weisung ausgeführt, die Auswirkungen der verschiedenen kostensteigernden Faktoren wirksam zu dämpfen. Diese Betriebsrationalisierung leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur Tiefhaltung der Tarife.

Die Verkehrsbetriebe haben einer wirtschaftlicheren Betriebsgestaltung seit jeher volle Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Bestrebungen führten neuerdings im Trolleybusbetrieb zur Ausrüstung der Linien Nrn. 32 und 31 mit Gelenkwagen. Die Erprobung eines ersten Gelenkmotowagens wird im Straßenbahnbetrieb anfangs des Jahres 1960 einsetzen. Im Autobusbetrieb wurde im Januar 1955 ein Gelenkwagen-Prototyp in Betrieb genommen. Auf Grund der guten verkehrstechnischen Erfahrungen und der mit dem Gelenkwagenbetrieb verbundenen betriebswirtschaftlichen Vorteile wurde am 7. Juni 1957 ein zweiter Gelenkautobus gleicher Konstruktion in Auftrag gegeben. Damit wurde es möglich, die Linie Nr. 68 voll mit Gelenkwagen auszurüsten und gleichzeitig weitere Erfahrungen zu sammeln. Der erste Gelenkautobus weist bis heute eine Leistung von rund 367 000 km auf. Der zweite Wagen kam anfangs 1959 in Betrieb. Er hat seither rund 70 000 km zurückgelegt, ohne daß irgendwelche Störungen von Belang aufgetreten wären. Trotzdem können sich die Verkehrsbetriebe noch nicht zur serienmäßigen Bestellung von Gelenkautobussen entschließen. Dem im Jahre 1953 in Auftrag gegebenen Gelenkautobus-Prototyp haften — neben verschiedenen Vorteilen, wie niedrigeren Wagenhoden, zweckmäßige Belastung der dritten Achse durch den Motor usw. — ein wesentlicher Mangel an, nämlich der Motoreinbau im Heck, der die Nutzung der ganzen Wagenrundfläche für den Passagierraum verhindert. Dieser Nachteil mußte damals in Kauf genommen werden, weil noch kein genügend starkes Triebwerk in Unterflurbauart zur Verfügung stand. Heute ist die schweizerische Industrie in der Lage, Unterflurmotoren ausreichender Leistung anzubieten. Ein entsprechendes Versuchsfahrzeug ist bereits aufgegeben und ein zweites soll demnächst bestellt werden. Die Ablieferung wird voraussichtlich im Frühjahr 1961 erfolgen. Die Bestellung einer größeren Serie kann erst anschließend, nach erfolgter Erprobung, beantragt werden.

Eine Ergänzung des Autobusbestandes drängt sich indessen bereits heute auf. Für die nächsten ein bis zwei Jahre ist für die Errichtung neuer Linien und für bereits sicher voraussehbare Fahrplanverdichtungen mit einem Bedarf von 5 bis 6 Autobussen zu rechnen. Dazu kommt noch eine Anzahl Fahrzeuge für die laufende Anpassung des Platzangebotes auf Linien nach verschiedenen Außenquartieren, die in starker baulicher Entwicklung begriffen sind. Es muß daher ungesäumt eine Anzahl weiterer Fahrzeuge bestellt werden, um zu verhüten, daß der Autobusbetrieb ab Winterfahrplan 1960/61 nicht mehr alle an ihn heran-tretenden Bedürfnisse zu befriedigen vermag.

Da Gelenkautobusse noch nicht zur Verfügung stehen, empfiehlt es sich, anstelle des bisherigen Standardtyps den von den Firmen Gebrüder Tüscher & Cie., Zürich, und Franz Brozincevic AG, Wetzikon, hergestellten Großraumbus mit Hochlenkung anzuschaffen. Das Platzangebot dieses Fahrzeuges liegt mit 114 Plätzen noch um 20 Plätze tiefer als beim Gelenkfahrzeug, aber um 25 Plätze höher als beim Standardtyp. Es ist wegen des geringeren Platzangebotes dem Gelenkwagen trotz des tieferen Anschaffungspreises wirtschaftlich nicht ebenbürtig, erlaubt gegenüber dem Standardtyp bei günstigstem Einsatz aber immerhin Einsparungen in der Größenordnung von 19%, stellt also im Bemühen um eine wirtschaftlichere Betriebsgestaltung bereits einen beachtlichen Fortschritt dar.

Der von den genannten Firmen auf eigene Kosten erstellte Prototyp ist von den Verkehrsbetrieben am 8. Juli 1959 versuchsweise in Betrieb genommen worden. Er hat bis heute 30 000 km zurückgelegt. Die Betriebserfahrungen befriedigen; auch das Personal hat sich günstig über den Wagen ausgesprochen. Das gegenüber dem Standardtyp um 28% höhere Platzangebot wird durch eine größere Wagenlänge (12,04 m anstatt 11 m) und Verbreiterung des Wagens von 2,4 m auf das gesetzlich höchstzulässige Maß von 2,5 m und durch die Hochlenkung erreicht. Diese allein schafft für 10 zusätzliche Fahrgäste Raum.

In technischer Hinsicht verdienen noch folgende Daten Erwähnung: Das Niederrahmen-Chassis ist ausgerüstet mit einem Unterflur-Dieselmotor, aufgeladen durch eine Abgasurbine, mit einer effektiven Leistung von 200 PS. Das Planetengetriebe weist elektropneumatische Schaltung und eine hydraulische Kupplung auf. Die Wasserküh-

lung ist thermostatisch gesteuert und besitzt einen hydraulischen Lüfterantrieb. Die hochgebaute Frontlenkung ist mit einer hydraulischen Lenkhilfe versehen. Gute Lüftung und Heizung der Fahrzeuge sind gewährleistet.

Der Einsatz großräumigeren Wagenmaterials ist namentlich auf den nach Schwamendingen führenden Linien Nrn. 64 und 72 dringlich. Für beide Linien sind, einschließlich ein Reservefahrzeug, je 12 Wagen erforderlich. 1 Fahrzeug ist nach der Uebernahme des Prototyps durch die Stadt, welche am 27. November 1959 erfolgte, bereits vorhanden. Zur Ausrüstung einer Linie sind somit noch 11 Wagen anzuschaffen. Es wird beantragt, eine Bestellung in diesem Umfang aufzugeben. Wenn für diese Wagen die Wipkingerbrücke einstweilen gesperrt bleiben muß, so sind sie auf der Linie Nr. 64 einzusetzen.

Die Kosten berechnen sich wie folgt: Chassis und mechanischer Teil je Fahrzeug 105 500 Fr., für 11 Wagen 1 160 500 Fr.; Karosserie je Fahrzeug 112 000 Fr., für 11 Wagen 1 232 000 Fr.; eigene Arbeiten und Vorhergesehenes 27 500 Franken; zusammen 2 420 000 Fr. In dieser Höhe wird vom Gemeinderat ein Kredit verlangt.

Blindlandepiste muß verlängert werden

Mehrkosten sind jedoch durch Einsparungen gedeckt

In einer gestern dem Kantonsrat zugeleiteten Mitteilung gibt der Regierungsrat Kenntnis von seinem Beschluß, die im Bau befindliche Blindlandepiste des Flughafens Zürich von 3500 auf 3700 m zu verlängern. Da bisher Einsparungen in der Höhe von 1,25 Mio. Fr. erzielt werden konnten, wird der vom Volk bewilligte Kredit nicht überschritten.

Der Regierungsrat begründet seinen Beschluß u. a. wie folgt:

Nach der Verwerfung der ersten Vorlage über den weiteren Ausbau des Flughafens Zürich wurde in der zweiten Vorlage das Projekt für den Ausbau der Blindlandepiste zur Erzielung von Einsparungen von 4000 m auf 3500 m verkürzt. Der Regierungsrat war sich dabei bewußt, daß die reduzierte Länge der Piste den technischen Anforderungen eines interkontinentalen Flughafens für den Start von schweren Düsenflugzeugen nicht mehr voll entsprach. Immerhin durfte auf Grund

der damals vorliegenden theoretischen Berechnungen angenommen werden, daß nur mit geringfügigen Ausfällen an Tagen mit hohen Temperaturen gerechnet werden müsse.

Inzwischen haben jedoch die Erfahrungen mit schweren Düsenflugzeugen, die seit einem Jahr im Verkehr eingesetzt sind, gezeigt, daß die seinerzeit errechneten Pistenlängen in den Sommermonaten ungenügend sind. Das hat dazu geführt, daß das amerikanische Luftamt die Mindestlänge der Startpisten für schwere Düsenflugzeuge für den interkontinentalen Verkehr für die Höhenlage von Zürich auf 3600 m (bei 15° C) festgelegt hat. Auch die Betriebsvorschriften für den Start von schweren Strahlflugzeugen sind verschärft worden, was gesteigerte Anforderungen an die Pistenlänge von 3500 m würde der Flughafen Zürich nach amerikanischer Auffassung nicht mehr in die Klasse der interkontinentalen Flughäfen eingereiht. Schließlich erfordern auch die Mittelstrecken-Düsenflugzeuge wider Erwarten längere Startbahnen. Für die von der Swissair und zahlreichen anderen Gesellschaften bestellten Flugzeuge vom Typ Convair 600 reicht bei warmem Wetter eine 3500 m lange Piste bei voller Beladung nicht aus. Das Durchschnittsmaß, berechnet auf die Höhe von Zürich, ergibt eine Länge von mindestens 3700 m. Zürich steht mit einer Länge von 3500 m unter den europäischen interkontinentalen Flughäfen an letzter Stelle.

Die veränderten Verhältnisse seit der Zeit der Projektierung des heutigen Ausbauprojektes zwangen den Regierungsrat zu einer Korrektur der auf 3500 m festgelegten Länge der Blindlandepiste. Einesteils galt es, die Ausfälle infolge ungenügender Startbahnlänge auf ein möglichst kleines Maß zu reduzieren, und andererseits handelte es sich um die Frage der Sicherheit bei der Benutzung des Flughafens. Der Regierungsrat hat daher beschlossen, die Blindlandepiste um 200 m auf 3700 m zu verlängern. Die Verlängerung erfolgt im nördlichen Sektor, mit dessen Ausbau bereits begonnen wurde.

Die Mehrkosten für die Projektänderung betragen 935 000 Fr. Sie werden vom Bunde ebenfalls subventioniert. Da bei den bisher ausgeführten Arbeiten und Vergebungen Einsparungen in der Höhe von 700 000 Fr. erzielt werden konnten und weitere 550 000 Fr. aus Einsparungen durch Vereinfachung des Projektes zur Verfügung stehen, wird der vom Volk für die zweite Bauetappe bewilligte Kredit von 48 Millionen Franken durch die Pistenverlängerung nicht überschritten werden.

Verdeckte Sicht

Kz. Am Montagmittag wollte ein 69-jähriger Mann die Seefeldstraße auf der Höhe des Hauses Nummer 139 überschreiten. Da ihm eine Bauwand und zwei davor parkierte Autos die Sicht verdeckten, lief er in ein durch die Seefeldstraße fahrendes Auto hinein. Der betagte Passant wurde

Neuer Verkehrsdirektor gewählt

ag. Im Mittelpunkt der Besprechungen des Vorstandes des Verkehrsvereins Zürich von gestern abend, unter dem Vorsitz von Stadtrat A. Sieber, stand die Wahl des neuen Zürcher Verkehrsdirektors. Auf Antrag des Geschäftsausschusses wählte der Vorstand des Verkehrsvereins Zürich zum Nachfolger des als Direktor der Schweizerischen Verkehrszentrale gewählten Dr. Werner Kämpfer einstimmig Dr. jur. Bruno H. Anderegg. Der neugewählte Zürcher Verkehrsdirektor, geboren 1910 in Zürich als Bürger von Wattwil (St. Gallen), ist in Zürich aufgewachsen, wo er an der Universität das Rechtsstudium absolvierte. Nach weiteren Studien an der Universität Genf, dem Institut des Hautes Etudes Internationales in Genf und an der Swiss Mercantile School in London, war er zuerst in der Privatwirtschaft tätig. Seit 1957 steht er im Dienste des Tourismus als Erster Sekretär des Verkehrsvereins der Stadt Genf.

Der Vorstand beschloß einen Umbau des Verkehrsbüros im Hauptbahnhof und nahm von der Direktion einen Bericht über das Zürcher Fremdenjahr 1959 entgegen, dessen Ergebnis in bezug auf die Zahl der Uebernachtungen und der Ankünfte das vorjährige Rekordresultat voraussichtlich um 2,5 bis 2,8 Prozent übertreffen wird.

zu Boden geworfen und mußte mit einer Hirnerschütterung und leichten Kopfverletzungen in das Kantonsspital gebracht werden.

Glimpflich abgelaufener Zusammenstoß

Kz. Ein Motorradfahrer fuhr am Montag nach 19 Uhr die Seebahnstraße stadtauswärts und überquerte bei grünem Licht die Badenerstraße. Durch diese kam ein Personauto, das trotz des roten Signals in die Kreuzung fuhr. Das Auto streifte den Motorfahrer, der sich aber auffangen konnte. Der Lenker des Personautos riß das Steuer brüsk nach rechts, so daß der Wagen in einen Kandelaber fuhr. Autofahrer und Mitfahrer erlitten leichtere Verletzungen; der Schaden beläuft sich auf 3000 Fr.

Das falsche Pedal

Kz. Ein Personauto fuhr gestern kurz nach 21 Uhr den Limmatquai abwärts. Von rechts durch die Mühlegasse kam ein zweiter Wagen. Der erste Autolenker trat nun statt auf das Bremspedal auf den Gashebel, so daß es zu einem wichtigen Zusammenstoß kam. Der von rechts kommende Wagen kippte auf die Seite. Die beiden leicht verletzten Autolenker konnten nach ambulanter Behandlung entlassen werden. Es entstand ein Schaden von 3800 Fr.

Zum Fall Dr. Bernoulli. Am 10. Dezember berichteten wir über das Verschwinden des Zürcher Rechtsanwaltes Dr. Bernoulli und erwähnten mit den Verumstündungen dieses Falles auch einen Prozeß wegen Ehrverletzung, in welchem Dr. Bernoulli den Angeklagten vertreten habe. Wie wir nun informiert wurden, liegt da ein Irrtum unseres Berichterstatters vor, da Dr. Bernoulli nicht den Angeklagten, sondern den Kläger vertreten hat.

Lokale Voranzeigen

Tonhalle. Dienstag und Mittwoch, 20.15 Uhr: 8. und 9. Violinkonzert der Tonhalle-Gesellschaft. Leitung: Hedy Salquin. Solistin: Marlis Metzler, Violine. Werke von Schumann, Bruch und Beethoven.

Neue Helvetische Gesellschaft. Dienstag, 19.30 Uhr, im Auditorium I der ETH: Generalversammlung der Gruppe Zürich. Anschließend (20.30 Uhr) spricht Prof. Dr. Guido Calgari über »Das geistige Erbe in den vier Literaturen der Schweiz«.

Verantwortliche Redaktion:

Dr. E. Syfrig,
K. Schellenberg, F. Vogelsanger, P. Künzli,
K. Mock, Dr. W. Boesch, Dr. W. Stutzer, Dr. J. Fierz,
Dr. A. E. Hohler, Dr. L. Valsangiacomo,
Dr. H. Riedle, W. Bernays.

Verlagsdirektion:

Dr. K. H. Hintermeister

Verantwortlich für den Inseratenteil:

J. Maurer

(c20020)



In einer Kurve (vom rechten zum linken Bildrand) führt die neue Gießhübelstraße unter der Sihltalbahn durch stadtauswärts. Im oberen Teil sind die Tramgleise bereits einbetoniert. Vorn im Bild zweigt die richtungsgetrennte neue Allmendstraße nach der Brunau ab.

Im Sommer 1960 befahrbar

Verlängerung der Allmendstraße und Ausbau der Gießhübelstraße machen gute Fortschritte.

hb. Im Gießhübel, am Rand der Allmend Brunau, sind die Arbeiten zur Verlängerung der Allmendstraße zwischen Brunau- und Gießhübelstraße und zum Ausbau der Gießhübelstraße zwischen Utohrücke und dem Haus Gießhübelstraße Nr. 64 nach einer Bauzeit von etwas mehr als zwei Jahren so weit fortgeschritten, daß im Laufe des nächsten Sommers mit der Uebergabe der neuen Ausfallstraße Richtung Innerschweiz gerechnet werden kann. Das trockene Wetter der letzten Monate hat dem städtischen Tiefbauamt sogar einen kleinen Vorsprung auf die Zeitabelle eingebracht. Auf dem Bauplatz, der sich über eine Länge von ungefähr 800 m erstreckt, ist die Führung der neuen Straßenzüge deutlich zu erkennen. Bekanntlich wird die Gießhübelstraße, die bisher die Geleise der Sihltalbahn kreuzte, nach Süden abgedreht, mittels einer Unterführung unter der Bahnlinie hindurch- und um den Gebäudeblock an der Bubenbergstraße herumgeführt. Am äußersten Punkt dieser Schleife zweigt die Allmendstraße mit richtungsgetrennten Fahrbahnen ab.

Nachdem die beiden Bahnbrücken der Sihltalbahn und des Industriegeleises der Papierfabrik fertiggestellt wurden, werden nun die Baugrube der Fahrbahn (in deren Mitte die Geleise der Straßenbahn gelegt werden) ausgehoben und die Stützmauern links und rechts der Unterführung erstellt. In der oberen Gießhübelstraße sind die Tramgleise bereits einbetoniert; links und rechts des Schienenstranges ist je eine langgestreckte Haltestelleninsel sichtbar. Im Verlauf dieser Woche verlängern die Arbeiter der Verkehrsbe-

triebe etappenweise die neuen Geleise, die heute ungefähr bis zur Abzweigung der Allmendstraße reichen, Richtung Unterführung.

Mancher Beobachter wird sich fragen, weshalb der Bau der Allmendstraße zwischen Gießhübelstraße und Brunaubrücke langsamer voranschreitet als die Erstellung der Straßenunterführung. Die Ausfallstraße ist nämlich erst zu einem Teil mit den Unterschichten der Fahrbahn versehen. Diese Unterführung liegt, wie uns das Tiefbauamt mitteilte, darin, daß man aus Ersparnisgründen den guten Kiesboden der Unterführung für das Auffüllen der Trasse verwendet, statt den notwendigen Kies von auswärts heranzuführen und den später »greifbaren« Kies der Unterführung wegzutransportieren. Die Verögerung im Bau der Allmendstraße ist überdies ohne Belang, da sie sowieso nicht vor Fertigstellung der Unterführung und damit des Anschlusses an die bestehende untere Gießhübelstraße dem Verkehr übergeben werden kann.

Zum oft gehörten Einwand, daß jene stadtauswärts fahrenden Fahrzeuge, die in die Allmendstraße gelangen wollen, gezwungen sind, nach der Unterführung die Tramgleise zu überqueren, ist zu bemerken, daß die Allmendstraße keine Expreßstraße, sondern eine gewöhnliche Ausfallstraße ist. Wer kreuzungsfrei und demzufolge möglichst rasch aus der Stadt Richtung Innerschweiz gelangen will, wird die Expreßstraße über der Sihl benutzen, die bis in die Allmend führen wird und sich dort nach der Innerschweiz und nach dem linken Seeufer verzweigt.

Alle **KURZ**- Brillanten sind absolut lupenrein, von feinsten weissen Farbe, vollendet geschliffen — **vollkommen**

Das **KURZ**-Zertifikat begleitet sie als Wert-Garantie

ARMIN KURZ JUWELIER
GEMMOLOGE I.E.G.

URANIASTRASSE 30 ZÜRICH
GERBERGASSE 16 BASEL

Juweliere seit vier Generationen