

PLATTFORM: SBB

S 26 – die Allroundlinie

Warum jemand in einen Zug steigt, mag zu Pendlerzeiten für die Mehrheit gleiche Ursachen haben. Aber abgesehen davon gibt's fast so viele Gründe wie Reisende. Hier einige Denkanstösse.

Die SBB-Linie S 26 Rapperswil-Wald-Bauma-Winterthur erfüllt auf ihrem 56 Kilometer langen Weg sehr vielfältige Aufgaben.

Die Alltags-Bahn

An Wochentagen benützen jugendliche und erwachsene *Pendlerinnen und Pendler* die S 26, um zur Schule oder zur Arbeit zu fahren. Der Tösstaler dient dabei vielen als echter Treffpunkt. Die *Kommunikation* unter Kollegen und Kolleginnen findet während der kurzen Pendlerfahrt statt. Es werden Wochenenderlebnisse erzählt und Neuigkeiten ausgetauscht. Ebenso dient die S 26 als *Info-Bahn*. Viele Reisende benützen die Gelegenheit, sich aus der Tageszeitung die neuesten Informationen zu beschaffen.

Die Freizeit-Bahn

Am Wochenende sind *Ausflüge* Trumpf! Die ganze Linie ist im ZVV-Gebiet und lässt sich dadurch ideal in eine Rundfahrt einbauen. Die guten Anschlüsse in Rapperswil, Rüti und Winterthur laden geradezu ein, 69 Minuten im bequemen Kolibrizug zu verweilen. Die vielfältige Landschaft ist Garant für eine erholsame Fahrt.

Seit zwei Jahren fährt *The Daydreamer* gemütlich als Nostalgie-

oder Bahn-2000-Zug für Vereine oder Firmen durch das Tösstal.

Die Wander- und Velo-Bahn

Wer nicht die ganze Linie auf einmal durchfahren will, findet an verschiedenen Orten Gelegenheit, Aufenthalte unterhaltsam zu nutzen. Die *Bahnhöfe eignen sich als Ausgangspunkt* für schöne Wanderungen und Ausflüge. Die Wanderkarte Tösstal/Zürcher Oberland beschreibt fast 60 Wandervorschläge. Sie eignet sich auch vorzüglich, um ausgedehnte Velotouren zu unternehmen. Vor allem in den schönen Frühlings-, Sommer- und Herbstmonaten lädt das Tösstal zum Velofahren ein. Die schönen Radwege entlang der Töss ermöglichen viele gemütliche Radtouren.

Die Post- und Güter-Bahn

Im Tösstal verkehren Montag bis Freitag Post- und Güterzüge. Ab Wald und Wila rollen fast täglich holzbeladene Güterwagen. Ab Saland werden für die Armee Lebensmittel in die ganze Schweiz versandt. Die fast täglich ankommenden Zementwagen werden in Wald, Bauma und Saland ausgeladen.

• Die S 26 bewährt sich tagtäglich als lebensnotwendige Bahnlinie, welche einerseits die Verbindung zu den Zentren Winterthur und Rapperswil gewährleistet und andererseits auch die Dörfer untereinander im Stundentakt verbindet. Dank der Bahnlinie bleibt die Bevölkerung im Tösstal miteinander verbunden. Die Erhaltung dieser Bahnlinie ist für mich eine Selbstverständlichkeit.

Ernst Schelbli,
Bahnhofsvorstand Wald



Der Plausch-Tösstaler

Start zu Wanderungen ab Tösstaler Bahnhöfen

- *Wald*: Postautofahrt nach Faltigberg oder ins Atzmännigebiet.
- *Gibswil*: Bachtelwanderung.
- *Bauma*: Hörnli, Sternenberg, Industrielehrpfad, Guyer-Zeller-Wanderwege, Dampfbahn DVZO.
- Apropos Dampfbahn: Beachten Sie dazu unseren Artikel «Achtung, fertig – Volldampf!» Seite 3.
- *Turbenthal*: Schauenberg, Schnurrberg, Ramsberg, Wildberg.

- *Sennhof*: Kyburg.
- Von Bahnhof zu Bahnhof kann ebenfalls der oft wildrauschenden Töss entlang spaziert werden.

The Daydreamer

Wie ein König oder eine Königin durchs Tösstal und zurück über das benachbarte Toggenburg im Nostalgie- oder Bahn-2000-Zug.

Mietvelos

Mietvelos in den Bahnhöfen Winterthur, Rapperswil und Bauma

ermöglichen einen unbeschwernten Ausflug zwischen den Orten im Tösstal.

• Diese Anregungen erheben keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit, doch vermögen sie einen repräsentativen Querschnitt rund um die vielseitige S 26 aufzuzeigen.

Lassen Sie sich an Ihrem Bahnhof beraten. Und dann heisst's nur noch: **Zusteigen und geniessen!**

IG-TATEN: JAHRESPROGRAMM 1996

Einiges im Köcher

Damit es rund um den öv im Tösstal rund läuft, braucht es (auch) die IG Tösstallinie. Ihre Präsidentin verrät hier die 96er Schwerpunkte.

- Die IG Tösstallinie setzt sich für ein möglichst umfassendes Angebot des öffentlichen Verkehrs im ganzen Tösstal ein. Ein wichtiger Weg führt dabei über die Tösstaler Gemeinden. Aus diesem Grund führt der Vorstand im Frühsommer mit Gemeinderäten aus allen politischen Gemeinden Einzelgespräche. Dabei wollen wir die Bedürfnisse der Gemeinden noch besser kennenlernen; umgekehrt wird die IG Tösstallinie aufzeigen, dass sie über viel Kompetenz verfügt. Ziel dieser Besprechungen ist es, gegenseitig Vertrauen zu bilden. (Beachten Sie dazu den separaten Beitrag «Kontaktaufnahme mit Tösstaler Gemeinden», Seite 2.)
- Es ist klar, dass die Gemeinden bezüglich des öffentlichen Verkehrs unterschiedliche Vorstellungen

haben. Um das gegenseitige Verständnis unter den Gemeinden zu fördern, ist für den Herbst 1996 ein *Podiumsgespräch zwischen Gemeindevertretungen* geplant. Die Mitglieder der IG Tösstallinie werden mit einem Versand auf dieses Ereignis – sofern es zustande kommt – aufmerksam gemacht.

- Das *Fahrplankonzept für 1997* soll demnächst in die Vernehmlassung gelangen. Für das *Fahrplankonzept ab 1999* hat der Vorstand der IG Tösstallinie verschiedene Varianten ausgearbeitet. In einer Arbeitsgruppe, in der die Tösstaler Gemeinden, die Vereinigung «Pro Zürcher Berggebiete», der ZVV sowie zwei Vorstandsmitglieder der IG sitzen, wird gegenwärtig diskutiert und berechnet, mit welcher Variante das Optimum erreicht werden kann. Es ist klar, dass dabei finanzielle Überlegungen eine Rolle spielen. Unsere Vorstandsmitglieder sorgen dafür, dass trotzdem auf die Interessen der B^a

benützenden hingewiesen wird.

- Etwas ganz Besonderes möchten wir unseren Mitgliedern im Sommer bieten: Für Freitag, 23. August 1996, haben wir für Sie eine *Besichtigung der Stadler AG* Leichttriebwagen-Fahrzeugbau in Bussnang/TG organisiert. Lassen Sie sich die Gelegenheit nicht entgehen, einen Blick in die Zukunft zu werfen. (Die Details und Anmeldemodalitäten finden Sie Seite 5.)
- Nur mit einer breiten Basis können wir die Anliegen der Bahnenutzerinnen und -benützer glaubhaft vertreten. Deshalb ist und bleibt *Mitgliederwerbung* ein wichtiges Anliegen. Wir hoffen, dass es auch Ihr Anliegen ist und bitten Sie deshalb, auf unsere IG Tösstallinie aufmerksam zu machen. Vielleicht findet in Ihrer Gemeinde demnächst eine Veranstaltung statt, an der sich die IG Tösstallinie präsentieren könnte? Informieren Sie uns! Danke.

Nicole Schwarz Kemmler

EDITORIAL



Einsteigen bitte!

Geld regiert die Bahnwelt. Im rauen Gegenwind rollt natürlich auch die S 26. Aber, abgesehen von Leer(lauf)zügen, wollen wir unsere Tösstallinie nicht einfach in den Abbaustudel hinabreissen lassen. Vielmehr haben wir von der IG Tösstallinie uns einiges einfallen lassen, wie wir mehr Leute – Sie, ja Sie auch – dazu inspirieren könnten, uns ins Zuginnere zu begleiten.

Pendler und Pendlerinnen wissen wir als treueste Kundenschaft selbstverständlich wohl zu schätzen, unsere Favoriten, die wir mit dieser TPT-Ausgabe schwergewichtig pflegen möchten, sind die Freizeit-Reisenden, also kommen die PendlerInnen gleichberechtigt zum Zug. Womit der Kreis geschlossen ist zur starken Front von lauter Leuten, die dem Tösstaler eine gesicherte, taktige Zukunft bescheren.

Gerne stelle ich darum jetzt für Sie – ja genau Sie – das Signal auf grün, zur Lesefahrt mit Halt an allen Stationen:

- S 1 S 26 Die Allroundlinie IG-Taten Einiges im Köcher
- S 2 2. MV Neuer IG-Name IG-Service Partner für Gemeinden
- S 3 Vor der Haustür Volldampf!
- S 4 (Un)klar Sicherheit im Bahnverkehr
- S 5 Besuchen Sie mit uns Kolibri-Alternative
- S 6 TPT präsentiert Die Schwalbe TPT-Gast Pro Bahn Schweiz IG-Vorstand Verstärken Sie uns?
- S 7 Bahnhöfe Rüti und Winterthur Tösstaler plangen
- S 8 Bahnpost Sie + Er haben das Wort TPT-Intern Herzblut... Schineblitz Positives rund um den öV Das Letzte «Motze» erwünscht Zuestige bitte!

PS: Wenn Sie rot sehen, sagen oder schreiben Sie's!

Kurt Graf

DABEISEIN

✓ Mi, 10. Juli, 15–17, 18–20, 20–22 Uhr, Bahnhof Turbenthal: Geführte *Gratis-Besichtigungen im Jugendzug der SBB*, exklusiv für alte und junge TPT-LeserInnen. Details und Anmeldemodalitäten auf Seite 6: «Besuchen Sie mit uns die Schwalbe».



✓ Fr, 23. August, 13.20 Uhr, Bahnhof Winterthur, Prellbock Gleis 2: Treffpunkt zur *Besichtigung der Stadler-Fahrzeuge AG in Bussnang/TG* im Kreise der «Treffpunkt Tösstaler»-Familie. Details und Anmeldemodalitäten erfahren Sie auf Seite 5. gr

Extrafahrten- wann und wohin Sie möchten

- Vereins- oder Firmenausflüge
- Hochzeits- und Familienfeste
- Schulreisen und Transferfahrten

Wir fahren sicher und bequem hin und zurück.

Information und Reservation:
Postauto Zürich, Regensbergstrasse 89,
8050 Zürich, Tel. 01/313 12 00

DIE POST 



Graf Parkett + Holz AG, «i de Nudli»
Felseneggstrasse 1, 8492 Wila
Telefon 052/397 20 20, Telefax 052/397 20 25

Parkettarbeiten
Biologische Bodenbehandlungen
Parkettholzhandel, Parkettmaschinen
Trip Trap-Generalvertretung



Ballenberg

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

Drei-Seen-Fahrt

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

Rigi Rundfahrt

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

Rochers-de-Naye

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

Verkehrshaus

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

Como ... und andere.

20%

PREISHIT
BAHNERMÄSSIGUNG

⇔ SBB

IG Tösstallinie verzichtet auf SBB nur im Namen

Klipp und klar, so wie im Einsatz um ein attraktives, umfassendes ÖV-Angebot im Tösstal, will die IG Tösstallinie auch im Namen auftreten, sie verzichtet darum auf den zungenbrecherischen und zu einseitigen Zusatz SBB.

Am 14. März 1996 fand im Restaurant «Sonnenhof» in Kollbrunn die 2. Mitgliederversammlung der IG SBB-Tösstallinie statt. Sie hat sich an diesem Abend einen neuen Namen gegeben: IG Tösstallinie.

Mit der Vereinfachung des Namens wurde nur das nachvollzogen, was sich im Sprachgebrauch und in den Medien längst etabliert hat. Das Weglassen des SBB soll denn auch nicht als symbolischer Akt verstanden werden.

Vorstand sucht Verstärkung

Die Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler führte die Versammlung durch die statutarischen Geschäfte; dabei folgte die Versammlung in allen Punkten den Anträgen des Vorstands. Mit Applaus wurde der zurücktretende Kassier Doriano Valvason verabschiedet. Leider ist es nicht gelungen, für ihn einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin im Vorstand zu finden. Ein Vorstandsmitglied aus Wald, Dürnten oder Rüti wäre im Sinn einer ausgewogenen regionalen Vertretung aber sehr wichtig. Die Präsidentin rief daher die Anwesenden dazu auf, bei der Suche mitzuhelfen, damit der Sitz bald wieder besetzt werden kann. Die Präsidentin und die übrigen sechs Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt.

Auch die Einführung der Familienmitgliedschaft (Fr. 30.-), die Festsetzung der neuen Mitgliederbeiträge (Einzel minus 5.- auf Fr.

25.-; Körperschaften plus 20.- auf Fr. 50.-) und die Abnahme von Rechnung und Budget lieferten wenig Anlass zu Diskussionen.

Fahrplan gibt zu reden

Mehr zu reden gab erst die Information von Vizepräsident Martin Frauenknecht zum laufenden Fahrplanverfahren 1997/99. Heute bereits werden die Weichen gestellt für die Gestaltung des Fahrplans in einem und in drei Jahren. Die IG



Ob da Zauberer Stefan Barandun gerade das Tösstaler Fahrplan-Ei auspendelt?

Foto: gr

Tösstallinie konnte in einer Arbeitsgruppe von PZB (Pro Zürcher Berggebiet), ZVV (Zürcher Verkehrsverbund), SBB und den Vertretern der Tösstaler Gemeinden ihre Ideen ebenfalls einbringen.

Martin Frauenknecht konnte erneut aufzeigen, dass – ohne bauliche Massnahmen auf der S 26-Strecke – die Fahrzeiten im Tösstal keinen für alle Betroffenen optimalen Fahrplan zulassen, von allen werden gewisse Kompromisse eingegangen werden müssen. Ein Streit zwischen dem oberen und dem unteren Tösstal kann nur zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation für alle führen.

Zauberhaftes Finale

Nach dem offiziellen Teil konnten sich die Anwesenden an verblüffenden Tricks des Zauberers Stefan Barandun aus Elgg erfreuen.

Bei der Arbeit am Fahrplan im Tösstal wünschte man sich oft auch Zaubertricks – aber, wir alle wissen es: Zaubern ist nur Schein und Illusion; wirkliche Probleme fordern reale Lösungen. Peter Heusi

Attraktivere MV 97?

23 Mitglieder, das heisst 8 Vorstandsmitglieder, 1 Revisor und 14 übrige Mitglieder – wahrlich kein fürstlicher Aufmarsch zu einer Mitgliederversammlung eines Vereins mit 350 Mitgliedern. Statutarische Geschäfte sind – ausser in Krisenzeiten – wenig attraktiv.

Der Vorstand interpretiert das Schweigen der Mehrheit denn auch als Zeichen des Vertrauens und der Zufriedenheit mit seiner

Arbeit. Die Mitgliederversammlung wäre aber auch eine gute Gelegenheit, Informationen und Ideen in den Vorstand einzubringen, zu diskutieren und Feedback zu geben. Der Vorstand wird sich überlegen, wie das Programm der nächsten Versammlung attraktiver gestaltet werden kann, damit mehr Mitglieder angezogen werden.

• Oder haben Sie einen Wunsch oder eine Idee? Wir sind ganz Ohr! PH

IG-TATEN

Kontaktaufnahme mit Tösstaler Gemeinden

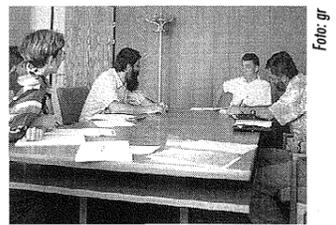
Wie dem Artikel «Einiges im Köcher» (S. 1) entnommen werden kann, ist die Kontaktaufnahme mit den Tösstaler Gemeindebehörden eines der diesjährigen Hauptanliegen. Auf unsere Ende März verschickten Anfragen reagierten die Gemeindebehörden gesprächsbereit. Von Mitte Mai bis Mitte Juni trafen sich jeweils eine Delegation des IG-Vorstandes mit Vertretern und Vertreterinnen der Gemeinden Zell, Bauma, Wila, Wald, Fischenthal, Turbenthal und Dürnten.

Allein schon die Tatsache, dass man sich gegenüber sitzt und eine Stunde Zeit nimmt für das Thema öffentlicher Verkehr, ist positiv zu werten. Es können – zum Teil physisch spürbare – Mauern und Schranken abgebaut werden. Man merkt, dass die Gegenseite ihren Auftrag erfüllen möchte und Ziele avisiert. Ziel-Animositäten werden erkenntlich und dadurch diskutierbar. Es wächst so auch das gegenseitige Verständnis für das Verhalten der Gemeindebehörden einerseits und der IG Tösstallinie andererseits.

Der andere Zweck: Wir laden die Gemeinden ein, unser Wissen und unsere Kompetenz für sich zu nutzen. Auch dieses Ziel schäfer-

reichbar, wie erste Gespräche zeigen. Zum Zeitpunkt der Niederschrift dieses Artikels hatten erst drei von sieben Treffen stattgefunden. Im Moment wird darauf verzichtet, detaillierte Ergebnisse der Gespräche aufzulisten. Bereits kann aber gesagt werden, dass das Vorhaben erfolgreich sein wird.

Nicole Schwarz Kemmler



Wie in Turbenthal öffneten sich der IG alle Tösstaler Gemeindehäuser.

IG-SERVICE: LOKALFAHRPLÄNE

Neuaufgabe 1997 geplant

Im TPT Nr. 2 haben wir die Herausgabe eines Lokalfahrplans pro Gemeinde (bzw. pro Bahnhof) auf den Juni 1996 in Aussicht gestellt. Die Mitglieder der IG Tösstallinie haben zusammen mit der letzten IG-Zeitung ein Muster dieses Lokalfahrplans erhalten.

Weil an der Mitgliederversammlung vom 16. März 1996 keine klaren Stellungnahmen für oder gegen dieses Projekt abgegeben wurden und weil der Fahrplanwechsel '96 keine Änderungen für das Tösstal beinhaltet, hat der Vorstand beschlossen, erst auf den Fahrplanwechsel vom Sommer 1997 hin eine Herausgabe der Lo-

kalfahrpläne zu planen. Es wird eine flächendeckende Verteilung in allen Tösstaler Gemeinden angestrebt, weshalb in einem nächsten Schritt die Verteilungskanäle geklärt und wenn möglich auch Sponsoren gesucht werden sollen. Sobald die offiziellen Fahrpläne und Tarife 1997 bekannt sind, werden die Lokalfahrpläne erstellt.

• An dieser Stelle möchten wir den Bahnhofsvorständen herzlich danken für die Hilfestellungen, die sie bisher im Zusammenhang mit diesen Lokalfahrplänen geleistet haben. Wir zählen auch künftig auf ihre Unterstützung. NS

VOR DER HAUSTÜR

Achtung, fertig – Volldampf!

Dampf hiess die erste Triebfeder des Industriezeitalters. Heute steht Dampf für ein Stück Nostalgie. Uschi Meister präsentiert Zeugen der Zeit als Sonntagsausflug: Liebenswert «Dampfiges» im Zürcher Oberland und im Tösstal.

Industrielehrpfad Zürcher Oberland heisst der von unzähligen Attraktionen gesäumte Wanderweg, welcher von Jahr zu Jahr noch um einige Wegstrecken anwächst. Und den eher «Wanderfaulen» darf versichert werden, dass sich dieser Parcours ebenso per Velo abradeln lässt. Zuweilen winken mitunter gar «Schlemmerbissen» in Form eines dampfenden Transportmittels, denn Dampffahrten zu Wasser sind ebenso möglich wie gemächliches Rattern auf Schienen.

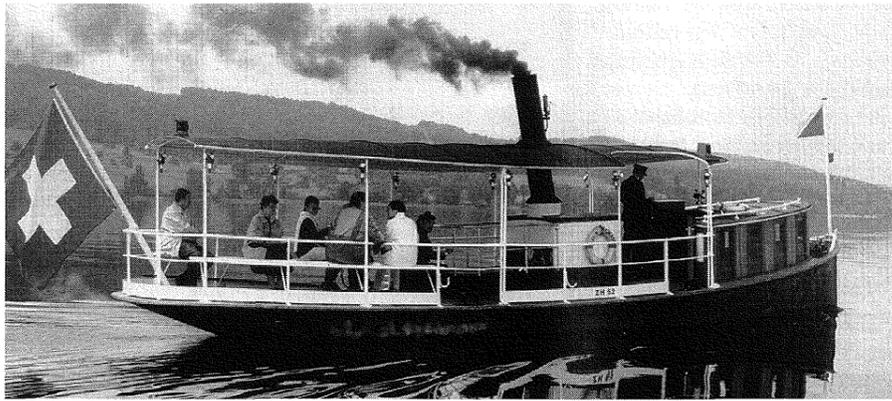
Vom **Greifensee bis Bauma** im malerischen Tösstal (oder umgekehrt) lässt sich mal knochenhart, mal geniesserisch schwelgend nachempfinden, wie unsere nicht allzu fernen Vorfahren gelebt und gearbeitet haben oder vor rund hundert Jahren eine Reise taten. Der Familienausflug in die Vergangenheit lässt sich beliebig vertiefen, die Informationsflut ist mittlerweile zu einem Ausmass angewachsen, das nicht einfach einen ausgewachsenen Sonntag, sondern gleich etliche Ferientage für Daheimgebliebene in Anspruch nehmen kann.

Und das Schönste daran: Es geht, dem Thema in hohem Masse gerecht werdend, wundersam gemächlich zu, ganz ohne Stress und Hetzerei! Auch die Blechlawine soll das Rollen lieber lassen, denn am einfachsten geht es tatsächlich mit dem öffentlichen Verkehr per ZVV-Tageskarte (Zürcher Verkehrsverbund). Dann darf verweilt werden, wo's gefällt, übersprungen, was nicht interessiert oder doppelt genossen, was am meisten Spass macht. Aus der Riesenfülle an Möglichkeiten seien

drei absolute Höhepunkte genauer ausgeleuchtet.

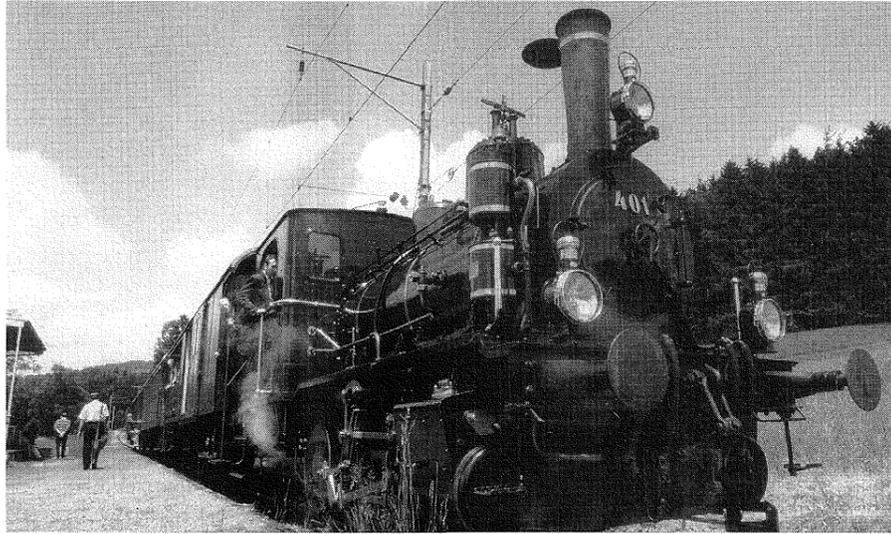
Auf Dampfwolken über sanfte Fluten

Messingteile blitzblank herausgeputzt wartet *Dampferchen «Greif»* bei Schönwetter am Greifensee-Steg auf die nur gerade 22 Passagiere, die es gemäss Zulassung nach sorgsamer Renovation noch tragen darf. Die Freude gibt sich daher schon fast elitär, wenn der bereits über Stunden vorgeheizte Dampfkessel die Schiffschraube in Bewegung setzt und die «Greif» mit markanter Stubs-nase und dem Geräusch einer frischgeölten Nähmaschine glei-



chendem Tuckern über lieblich sanfte Wellen gleitet. Ab und an wird das unverwechselbare Fahrgefühl noch wirkungsvoll ausgeleuchtet durch Pfeifgeräusche und schnaubend ausgestossene Dampf-wolken.

Waren wie Arbeitskräfte musste die «Greif» einst ins Zürcher Oberland transportieren, weil das träumerische Dorf Maur den Anschluss an die Eisenbahn «verschleif». Beim Stapellauf am 12. Oktober 1895 hielt Petrus all seine Schleusen weit geöffnet, und bereits 1916 erhielt die «Greif» den ersten ihrer insgesamt drei Benzinmotoren. Die Dampfmaschine landete «unstandesgemäss» auf dem Dampfbagger eines Kieswerkes am obo-



Heute wie gestern reisen.

Fotos: Uschi Meister

ren Zürichsee und galt über lange Jahre als verschollen. Gerüchten zufolge tauchten auch die verloren geglaubten Originalbaupläne des Schiffes aus den Abfallbergen einer Müllkippe wieder auf.

Seit 1988 dampft das nostalgische Gefährt mit den seitlich zur Fahrtrichtung angebrachten Sitzbänken wieder mit 9 bar Betriebsdruck, Kraft von 14 Pferden und 13 Stundenkilometern Geschwindigkeit. Zur Restaurierung bedurfte es der breiten Abstützung einer nach Auffinden der Dampfmaschine gegründeten Stiftung und des Enthusiasmus einer Denkmalschützerin, deren Dampfbegeisterung ebenso hohe Wellen schlägt wie das liebenswerte Gefährt: Charlotte

Kunz, in einschlägigen Kreisen besser bekannt als «Dampfer-Lotti».

Auf der Spur des Baumwollfadens

Für das Spinnen von Baumwollfäden brauchte es nicht Dampf, sondern das Element in seinem häufigsten Aggregatzustand Wasser, um der Geschicklichkeit von Frauenhänden erste Maschinenkraft zur Seite zu stellen. Die noch bis ins Jahr 1941 funktionierende *Spinnerei Neuthal des Fabrikanten Adolf Guyer-Zeller* (zwischen Bäretswil und Bauma) wird zurzeit in ein regelrechtes Textilmaschinen-Museum umgewandelt. Auch hier sind nostalgiebegeisterte, freiwillige Helfer am Werk, welche

nebst den Restaurationsarbeiten auch die jährlich gut 2400 Besuchenden durch das komplexe Fabrikgelände führen.

Viel gibt's zu sehen und zu bestaunen auf dem weitläufigen Areal – weitaus am imposantesten gibt sich ein Blick in die brausende Tiefe des Turbinenturms. Von hier wird (Wasser)Kraft, insgesamt 150 PS, mittels Umlenkungsgetriebe und Transmissionsseil in den Keller der mehrere hundert Meter entfernt stehenden Fabrik übertragen und mittels weiterer Umlenkungen direkt auf die einzelnen Maschinen geleitet. Ein wahres Wunderwerk an Erfindungsgabe, Elektrizität gab's erst um 1900.

Wenn stündlich die Karde – mit Wasserkraft wie damals – anläuft und feinstes Baumwollfles von nur fünf Gramm pro Quadratmeter herstellt, lässt sich die Welt der Fabrikarbeiterinnen ebenso nachempfinden wie das relativ unpräzise Fabrikantenleben der Guyer-Zellers bei einem Aussenrundgang im Park um Fabrikantenvilla, Pferdestallung und römischen Springbrunnen.

Mit schnaubendem Dampfross auf dem richtigen Gleis

Für den Besuch der Fabrik Neuthal sollte man sich genügend Zeit nehmen und allenfalls erst mit der übernächsten *DVZO-Dampfbahn* die Nostalgiereise fortsetzen. Hinterm «Dampfross» nämlich lässt sich von Wander- und Besichtigungsstrapazen ganz vorzüglich ausruhen und, sollte gar der Buffetwagen WR 109 angehängt sein, sogar in Zwischenverpflegung schlummern.

Einzig das stetige Rütteln der harten Holzbänke und das häufige Schnauben des Dampfkessels erinnern daran, dass sich das Dampfross fortbewegt und nicht die Landschaft. Lokführer, Heizer und die Crew im Buffetwagen erscheinen zum sonntäglichen Dienst in zur Dampf-Zeitpoche passender Kleidung und auch sie tun ihre «Arbeit» auf freiwilliger Basis. Natürlich braucht die Erhaltung der Dampfbahn auch «Chöle für d Chole» und so sind denn verständlicherweise diese Fahrt und das Gleiten auf der «Greif» in der ZVV-Tageskarte nicht eingeschlossen.

Weitere Rosinen gefällig?

Aus dem Riesenkuchen «Industrielehrpfad Zürcher Oberland» konnten wir hiermit nur gerade mal drei Rosinen herauspicken. Alles, was wir am Tellerrand liegen liessen, sind keineswegs Krümel, sondern allenfalls Rosinchen oder gar Schokostreusel. Denn da bleiben für die restlichen Ferientage noch der *Wasserlehrpfad Töss 91* zwischen Kollbrunn und Bauma, die seltenen Pflanzen im *Kemptertobel*, der Flugplatz *Hasenstrick*, die *Brauerei* in Uster, die *Dinosaurier* im Aathal, das *Heimatwerk* Bauma oder der *Tarzan-Parcours* im Hallenbad Bauma – je nach Bildungs- oder Erlebnishunger oder frei nach Tagesform und Wetterlaune. ■

Dampf-Nostalgie

Dampfschiff «Greif» Baujahr 1895 bei Escher Wyss & Cie.

Länge über Deck 13,3 m; Breite über Hauptspant 2,8 m

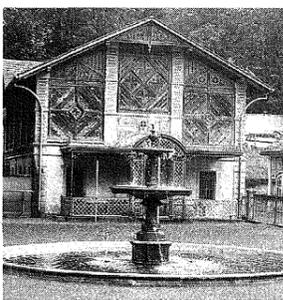
• Öffentliche Fahrten an Sonntagnachmittagen, bei schönem Wetter ab 13.45 Uhr bis 15. Oktober. *Auskunft und Reservation für Gruppen:* Schiffsahrtsgenossenschaft Greifensee in Maur; ☎ 01/980'01'69, Fax 01/980'05'66.

Textilmaschinen-Museum Neuthal

geöffnet bis Ende Oktober jeden 1. und 3. Sonntag im Monat von 10 bis 12.30 und 13.30 bis 16.30 Uhr. Neu ist die Sonderausstellung «Leben in der Fabrik».

Erreichbar mit Bussen der VZO, Linie 850 ab Wetzikon und Bauma oder Dampfbahn ab Bauma/Hinwil.

• *Gruppenanmeldungen* beim Sekretariat Industrielehrpfad, Postfach 420, 8630 Rüti; ☎ und Fax 055/240'40'41.



Dampfbahn Hinwil-Bauma mit Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma», Baujahr 1901, Dampfdruck 12 atü, Höchstgeschwindigkeit 45 km/h und Dampftriebwagen CzM 1/2 Nr. 31 der original Uerikon-Bauma-Bahn, auf einigen Fahrten mit Buffetwagen WR 109.

Die Dampfbahn verkehrt jeden ersten und dritten Sonntag des Monats bis 20. Oktober. – Anreise mit S14 nach Hinwil und S26 nach Bauma.

• *Auskünfte, Organisation und Anmeldung:* Reisedienst SBB, Bahnhof 8494 Bauma; ☎ 052/386'12'41.

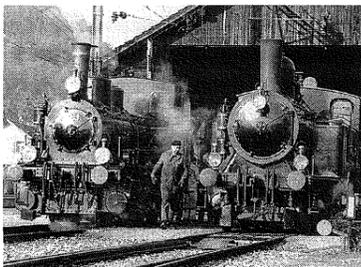
DVZO sucht Verstärkung

Bis Oktober verkehren die DVZO-Dampfzüge wieder regelmässig jeden ersten und dritten Sonntag auf der 12 Kilometer langen Bahnlinie Bauma-Hinwil. Die erfolgreiche Bahn des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland sucht dringend zusätzliche Hilfskräfte.

Die Museumsbahn wird seit bald 20 Jahren von den Mitgliedern des DVZO in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen (Kreis III) in ihrer Freizeit betrieben. Nebst dem Ziel, den Betrieb einer Eisenbahn für jung und alt erlebbar zu machen, will sie auch das Image des Schienenverkehrs pflegen und vermehrt den Tagestourismus im Tösstal und Zürcher Oberland fördern. Dass die Museumsbahn damit auf erfolgsversprechenden Gleisen fährt, beweisen die jährlichen Wachstumsraten bei den Fahrgästen sowie die erfreuliche Zunahme im Extrafahrtengeschäft.

Die motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bahnunternehmen DVZO sind durchwegs Vereinsmitglieder, sie arbeiten freiwillig und unentgeltlich. Gross ist aber die Zahl der Projekte und die Aufgaben für die kommenden Jahre. Der laufende Unterhalt und die Revisionen an den Fahrzeugen in den Werkstätten in Uster und in Bauma nehmen kein Ende. Kurz gesagt, es gibt mehr Arbeit als Hände – ein günstiger Einstieg zur aktiven Mitarbeit im DVZO?

• *Auskünfte* erhalten Interessierte beim: DVZO, Postfach 83, 8340 Hinwil; oder Hugo Wenger, Baumgarten 5, 8632 Tann, ☎ P: 055/240'30'78; G: 468'53'02.



VZO-Nostalgiefahrten

1996 organisieren die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) Nostalgiefahrten in den Regionen Zürichsee und Zürcher Oberland. Die Reisen beginnen entweder in Zürich mit einem feinen Brunch auf einem Zürichsee-Raddampfer oder man setzt sich in Bauma in die Dampfbahn Richtung Hinwil.

Bei der ersten Route mit Start auf dem Schiff steht den Reisenden, nach Ankunft in Rapperswil, genügend Zeit zur Verfügung um einen Bummel durch die Rosenstadt zu unternehmen. Anschliessend wird man mit einem Oldtimerbus durch die herrlichen Landschaften des Zürcher Oberlandes bis nach Hinwil geführt, wo die Dampfbahn zur Weiterfahrt nach Bauma bereit steht.

Zum gleichen Zeitpunkt geniessen die Fahrgäste der zweiten Route, während der Fahrt von Rapperswil nach Zürich, ein Schiffsplättli im 1.-Klasse-Abteil des Raddampfers. Nach Ankunft in Zürich und einem Spaziergang über die Quai-Brücke zum Bahnhof Stadelhofen lädt der Nostalgiezug der Forchbahn zur Weiterfahrt auf dem Höhenzug von Forch und Pfannenstiel nach Esslingen ein. Mit dem Oldtimer-Bus wiederum findet der Transfer zum Ausgangspunkt Bauma statt.

Durch die Integration sämtlicher Verkehrsmittel im Kanton Zürich (ZVV) können Sie mit der gleichen Fahrkarte bequem Ihre Heimreise geniessen.

• Die Nostalgiefahrten finden noch an folgenden vier Sonntagen statt: 21. Juli, 4. und 18. August, 15. September. Mit dem Halbtaxabonnemement oder Generalabonnemement kostet die Rundreise (ohne Verpflegung) Fr. 45.–. Kinder bis 16 Jahre bezahlen Fr. 30.– und Erwachsene ohne Ermässigung Fr. 55.–. Wegen der beschränkten Teilnehmerzahl empfiehlt sich eine sofortige Reservation.

Weitere Auskünfte erhalten Sie bei: Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland, ☎ 01/936'13'00. VZO

(UN)KLAR

Sicherheit im Bahnverkehr

Die Bahn gilt als ausserordentlich sicheres Transportmittel. Doch dass das so ist, ist keine Selbstverständlichkeit. Alfred Baumgartner nennt die Hintergründe, auch auf der Tösstallinie.

Sobald irgendwo ein – glücklicherweise seltener – Bahnunfall passiert, bei dem Reisende zu Schaden kommen, ist ein grosses Medienecho mit kritischem Unterton gewiss. Kritik erfolgt sicher jeweils ein Stück weit zu recht, warum aber akzeptiert die gleiche Gesellschaft mit ihren Medien das tägliche Blutbad auf der Strasse mit jährlich Hunderten von Toten und Zehntausenden von Verletzten als unausweichlich und beinahe selbstverständlich...?

In diesem Artikel sollen die Hintergründe im Zentrum stehen, welche dazu beitragen, dass die Bahn ein ausserordentlich sicheres Verkehrsmittel ist.

• Und auf der Tösstallinie? Beachten Sie dazu den untenstehenden Beitrag «S 26 trotz unbesetzter Stationen sicher?»

Zwei Faktoren...

Die Sicherheit des Bahnverkehrs basierte schon immer auf zwei wesentlichen Faktoren: **Mensch** und **Technik**. In den Anfängen der Eisenbahn vor über 150 Jahren (in der Schweiz seit 1847) war vor allem der Mensch mit seinen Handlungen für die Sicherheit verantwortlich. Die Technik übernahm dann eine nach und nach immer

wichtigere Rolle bei der Gewährleistung der Sicherheit, indem sie den Menschen einerseits so unterstützt, dass er möglichst sicher handelt und andererseits bei allfälligen Fehlverhalten korrigierend eingreift.

Sicherheit basiert auf fehlerfreiem und zuverlässigem Verhalten. Der Mensch ist diesbezüglich auf die Dauer der Technik unterlegen. Dies tönt zwar brutal, ist aber Tatsache. Wir alle wissen, dass wir selber trotz grosser Sorgfalt und gutem Willen immer wieder Fehler machen; das gehört zur menschlichen Natur. Während sich der Fehler beim Schreiner vielleicht in einem wackligen Tisch äussert, sind die Folgen bei einem Fehler des Lokführers oder Stationsvorstandes unter Umständen katastrophal. Dies hat zur Entwicklung einer speziellen technischen Sparte geführt, der Eisenbahnsicherungstechnik.

...und zwei Voraussetzungen

Damit der Eisenbahnbetrieb sicher abgewickelt werden kann, sind zwei wichtige Voraussetzungen zu erfüllen:

– Der **Fahrweg** für den Zug muss vom Start bis zum Ziel freigehalten werden von Hindernissen, insbesondere auch von fremden Zügen (Vermeiden von Kollisionen mit entgegenkommenden oder auffahrenden Zügen).

– Das **Fahrzeug** muss die Geschwindigkeit den Streckengegebenheiten anpassen und insbeson-

dere Haltsignale beachten. In beiden Fällen ist der Mensch gefordert und wird von der Technik unterstützt.

Betrachten wir als erstes den Fahrweg: Grundsätzlich hat die Eisenbahn mit der Spurführung durch die Gleise eine wertvolle und sicherheitsfördernde Eigenschaft. Der zu befahrende Weg kann damit unabhängig vom Fahrzeug definiert und festgelegt werden. Dies ist in der Regel die Aufgabe des Stationsvorstandes. Er entscheidet, bis wohin und über welche Gleise gefahren werden soll. Dementsprechend hat er die Weichen und Signale zu stellen; dabei hat er darauf zu achten, dass der Fahrweg nicht durch andere Züge gefährdet werden kann. Das Stellwerk ist die technische Einrichtung, mit welcher die Weichen im Bahnhof gestellt werden können. Nur wenn der Fahrweg ungefährdet ist, erlaubt die Stellwerkeinrichtung dann die Fahrtstellung der zugehörigen Signale.

Soll ein Zug von der Station A zur Station B fahren, haben sich die beiden Stationsvorstände vorgängig darüber zu einigen, ob die Strecke für diese Zugfahrt reserviert und freigegeben wird. Die Strecke bleibt für andere Züge solange gesperrt, bis der Vorstand der Station B dem Vorstand der Station A meldet, dass der (ganze) Zug angekommen ist und somit die Strecke wiederum für einen anderen Zug reserviert und freigegeben werden kann. Die Absprache zwi-



schenden den beiden Vorständen erfolgte früher mittels Morsetelegraphen, später über Telefon. Es bestand durchaus die Gefahr, dass durch Missverständnisse Züge fälschlicherweise auf das schon besetzte Streckengleis zur Nachbarstation geschickt wurden, was dann zu Unfällen führen konnte.

Durch den Einsatz der sogenannten **Blockapparatur**, welche beide Stellwerke auf elektrischem Wege verbindet, wird nach Ausfahrt eines Zuges die Strecke in beiden Stellwerken für weitere Züge gesperrt (blockiert), bis der Zug auf der Gegenstation vollständig angekommen ist und die Strecke freigegeben werden kann. • Im Tösstal mit seinen mittlerwei-



Typisch Tösstal: Handweiche in Wald und 45jähriges Stellwerk in Turbenthal. Fotos: gr

Regel deshalb, weil der weitere Fahrweg noch nicht gefahrlos befahren werden kann.

Auf dem Fahrzeug sind verschiedene technische Einrichtungen, welche den Lokführer unterstützen. Der sogenannte Sicherheitsapparat überwacht, ob der Führer noch reaktionsfähig ist; hat er über eine gewisse Zeit keine Bedienhandlungen vorgenommen, wird er mit einem akustischen Signal zu einer Quittierungshandlung aufgefordert; reagiert er nicht, wird der Zug zwangsgebremst.

Die ebenfalls auf jedem Triebfahrzeug und Steuerwagen vorhandene sogenannte Zugsicherung fordert den Lokomotivführer bei jedem Warnung zeigenden Signal auf, durch Bedienen eines Schalters zu quittieren, dass er das Signal beachtet hat. Unterlässt er die Quittierung oder fährt er trotz Quittierung an einem haltzeigenden Signal vorbei, wird zwangsgebremst.

Auf modern ausgerüsteten Strecken – das Tösstal gehört leider (noch) nicht dazu – ist die Zugsicherung auch in der Lage, die maximal zulässige Geschwindigkeit zu überwachen und bei deren Überschreitung automatisch eine Bremsung einzuleiten.

Wir sehen, sowohl auf der Station als auch auf dem Fahrzeug unterstützen Sicherheitseinrichtungen das Personal und verhindern weitgehend, dass durch allfällige fehlerhafte Handlungen eine sicherheitsgefährdende Situation entsteht. ■

Menschen bewegen statt heben

Schonen Sie Ihren Rücken
lernen Sie die Konzepte der Kinästhetik kennen

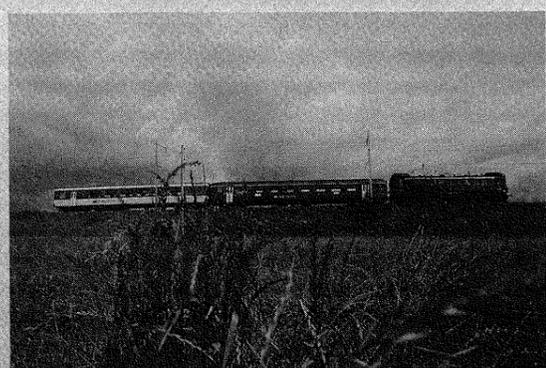
Claudia Engeler • Diezikonerstr. 46 B • 8637 Laupen
055/246 51 75

Kinästhetik in der Pflege und Pflegeberatung
für Pflegeheime, Spitäler und Spitexdienste

Fährten der Freiheit

«The Daydreamer»

Zürcher Weinland und Tösstal



Das erfrischende Schienen - Erlebnis für
Brautpaare, Manager und Geburtstagskinder

DVZO Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland

 SBB

S 26 trotz unbesetzter Stationen sicher?

Wie Sie dem obigem Hauptartikel «Sicherheit im Bahnbetrieb» entnehmen können, ist auf der Tösstallinie eine der wichtigen Aufgaben eines Stationsvorstandes die Bedienung der Blockapparatur zur Sicherung der Strecke zwischen zwei Stationen. Nachdem nun die SBB vermehrt Stationen ganz oder teilweise unbedient betreiben, stellt sich natürlich die Frage, ob damit die Sicherheit auf der Strecke beeinträchtigt wird?

Die Befürchtung, das sei vorweggenommen, ist unbegründet: Die Sicherheit ist gewährleistet!

Das Kreuz mit den Kreuzungen

Im Tösstal können wegen der älteren Bauart der Stellwerke **Zugskreuzungen nur auf bedienten Stationen** durchgeführt werden, da eine Fernsteuerung von Weichen und Signalen von einer anderen Station aus nicht möglich ist.

Bevor nun eine Station in den unbedienten Betrieb geschaltet wird, stellt der Stationsvorstand die Weichen so, dass die Züge die Station über ein bestimmtes Gleis durchfahren können. Die Weichen werden dann elektrisch «verschlossen», das heisst, sie können in diesem Betriebszustand nicht mehr bedient werden. Die Station wird damit selber zu einem Teil der nunmehr verlängerten Strecke zwischen den beiden Bahnhöfen links und rechts. Die Stellwerke dieser

beiden Bahnhöfe sind nun über ihre Blockapparaturen direkt verbunden; damit übernehmen deren Stationsvorstände die Verantwortung für die Sicherung der ganzen Strecke.

Insbesondere abends und in den frühen Morgenstunden kann es sein, dass mehrere aufeinanderfolgende Stationen unbedient sind. So kann es durchaus vorkommen, dass zwischen Kollbrunn und Bauma alle Stationen unbedient sind. Der Vorstand von Kollbrunn kann somit frühmorgens den ersten Zug nach Bauma erst fahren lassen, wenn sein Kollege in Bauma aus den Federn und im Stationsbüro präsent ist.

Teufelskreis

Weil Zugskreuzungen im Tösstal nur auf bedienten Stationen stattfinden können, wird der Betrieb recht unflexibel, da bei Verspätung einzelner Züge die Kreuzungen nicht auf Nachbarstationen verschoben werden können und da-

mit die *Verspätungen auf die Gegenzüge übertragen* werden. Dies wiederum führt dann zu *Problemen auf den Anschlussbahnhöfen* Winterthur, Rüti und Rapperswil, indem dort die Verspätungen wiederum auf Anschlusszüge übertragen oder eben die Reisenden stehen gelassen werden.

Unbediente Stationen im Tösstal sind somit nicht nur unangenehm für die Reisenden, sie machen zudem den Betrieb unflexibel. Die dadurch notwendigen Zeitreserven im Fahrplan wiederum machen das Angebot gegenüber dem Individualverkehr weniger attraktiv. Damit wiederum benützen weniger Leute den Zug und damit wiederum haben die Politiker eine Begründung für eine Angebotskürzung wegen «leerer» Züge und damit wiederum... usw...

• Mit *Investitionen* im Stellwerksbereich und auf gewissen Streckenabschnitten könnte der Betrieb flexibler, das Angebot verbessert, die Zahl der Reisenden erhöht, der Ertrag verbessert und somit die Investition bezahlt werden. Warum eigentlich nicht?

PS. Wenn die Reisenden auf den (weniger sicheren) Individualverkehr umsteigen, kostet das für die Gesellschaft auch Geld, denn Strassen und deren weitere Infrastruktur sind nicht gratis! Aber vielleicht ist's eben dann ein anderes Käseli...? *Alfred Baumgartner*

Ihr Angebot

transportieren wir
hier via TPT
zu starken Preisen!

Testen Sie's:
☎ 052/266 98 11/Fax: 266 98 27
(Raphael Hangarter)

Tösstaler- Investitionen und SBB

Realisierte, laufende, geplante und visionäre Investitionsstufen sollten als Gerippe für den Leitartikel in dieser TPT-Ausgabe dienen.

Doch leider kommt es häufig anders als man denkt. Nach der erfreulichen Kontaktaufnahme mit SBB-Pressesprecher Sigi Lechner und ebenso erfolgreicher Themenvorbesprechung, folgte dem Detailauftrag kurz vor Abliefertermin eine unerwartete Absage seitens der SBB.

Ihre Begründung: Die Tösstallinie wird momentan einer Überprüfung der nötigen Gleisanlagen unterzogen.

Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben – das Resultat werde bis gegen Herbst spruchreif und daher in der kommenden TPT-Ausgabe Nr. 4 in einem Exklusivbeitrag von SBB-Direktionssekretär Robert Mattenberger veröffentlicht. Hoffentlich gilt auch hier: Vorfriede ist die schönste Freude...

TPT-Redaktion/gr

IG-PLATTFORM

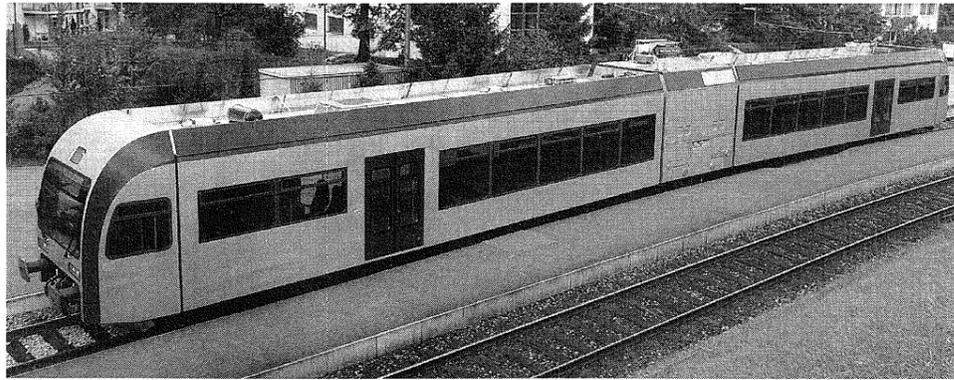
Kolibri-Alternative

In Zeiten versiegender Finanzquellen sind auch im öffentlichen Verkehr kostengünstige Lösungen angesagt. Doch muss es immer Abbau sein? Wir von der IG Tösstallinie plädieren für Innovationsgeist, am Beispiel der Stadler-Fahrzeuge.

Im modernen öffentlichen Regionalverkehr gilt es verschiedene Kriterien zu erfüllen. Unter anderem umfasst hoher Bahnkomfort neben einem dichten Taktfahrplan mit schnellen Verbindungen auch alltagstaugliches Rollmaterial auf Betreiberseite sowie breite Akzeptanz seitens der Bahnkundschaft. Und das obendrein zu möglichst günstigen Anschaffungs- und Unterhaltskosten. Ganz bestimmt ein anspruchsvolles Pflichtenheft, aber nicht unmöglich, wie der Gelenktriebwagen GTW 2/6 beweist. Eine – nicht nur auf den ersten Blick – geniale Neuentwicklung der Stadler-Fahrzeuge AG im thurgauischen Bussnang.

«Die Regionalzüge müssen leichter und günstiger werden, sonst fährt der Bus.» Auf Peter Spuhlers Philosophie fusst wohl ein gutes Stück der Erfolgsgeschichte des kleinsten aber innovativen Schweizer Schienenfahrzeugherstellers. Konkret umgesetzt wird sie im europaweit aufsehenerregenden Pendelzug. Dessen Ge-

heimnis liegt vor allem in der Lage des Antriebssystems: Das Stadlersche Ei des Kolumbus' ist es, die Traktionseinheit samt pneumatischer Ausrüstung in der Mitte des Niederflur-Gelenktriebwagens zu plazieren. Gegenüber herkömmlichen Konstruktionslösungen unter dem Boden oder im Dachbereich, resultiert beim begehbaren Zugkraftcontainer eine massive Gewichtsreduktion, zum Beispiel sind es bei der normalspurigen Wechselstromvariante 45 statt rund 120 Tonnen. Möglich macht dieses erwünschte Abspecken der konstruktionsbedingte Verzicht auf Ballast von je einem Triebfahrzeug und Umrichter sowie zwei Fahrmotoren.



Regionalzüge müssen leichter werden, sonst droht der Bus.

Fotos: gr

«Wenn ein Zug mit 20 Passagieren unterwegs ist, spielt es für den Energiebereich schon eine erhebliche Rolle, ob das Fahrzeug 45 oder 120 Tonnen wiegt» bringt's Stadler-Inhaber Peter Spuhler auf den Punkt, warum sein Fahrzeug nur rund vier Millionen kostet, also die Hälfte herkömmlicher Kompositionen, wie sie beispielsweise

die SBB auch auf der Tösstallinie einsetzen. Kommt dazu, dass das loskuppelbare Mittelteil allfällige Reparatur- und Unterhaltsarbeiten deutlich schneller und somit auch kostengünstiger gestalten.

Grösster Pferdefuss, warum die SBB (noch) nicht zum wachsenden Stadler-Bestellerkreis gehören, ist wohl die eben erst fertig ab-

gelieferte Kolibri-Flotte. Aber erstens sind ja keineswegs alle Regionallinien damit ausgestattet und zweitens liesse sich mancherorts das ungeliebte Ganz- oder Teilmotoren auf Bus-Betrieb umgehen. Wie wär es mit der S26 als ZVV-Testlinie in schwachfrequentierten abendlichen Randstunden?

Kurt Graf

Gelenktriebwagen GTW 2/6

Daten und Fakten des Gelenktriebwagens GTW 2/6 in der Grundversion der Firma Stadler-Fahrzeuge AG, Bussnang (TG):

- Kosten: ca. 4 Millionen Franken
- Plätze: 240, davon 130 Sitzplätze
- Gewicht: 45–46 Tonnen
- Vier Traktionsausrüstungen: diesel-elektrisch, Wechselstrom, Gleichstrom

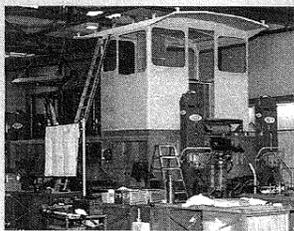


- Vier Wagenkastenbreiten von 2,2 bis 3,1 Meter
- Vier Spurweiten von 900 bis 1542 Millimeter.
- Über 20 Typenvarianten mit grosszügiger Einstiegsplattform, Platz für Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle, Billetautomaten. Und als grosses Frauen-Plus: Der ganze Fahrgastteil ist transparent, bietet also auch ohne Zugsbegleitung ein hohes Mass an Sicherheit.

Besuchen Sie mit uns die Stadler-Fahrzeuge AG

Mit eigenen Augen die Geburtsstätte sehen, wo der revolutionäre Leichtbau-Gelenktriebwagen aufgelegt wird, dies ermöglicht Ihnen die IG Tösstallinie: Am **Freitag, 23. August**, lädt Sie die «Treffpunkt Tösstaler»-Redaktion ein zum Ausflug und Blick hinter die Kulissen der Firma Stadler-Fahrzeuge AG in Bussnang.

• **Das Programm: Reisetag:** Freitag, 23. August; **Treffpunkt:** Bahnhof Winterthur, nach Ankunft der S 26 um 13.14 beim Gleis-2



Es gibt auch grössere Vehikel...

Prellbock; unser Angebot: gemeinsame Bahnfahrt ab Winterthur via Weinfelden nach Bussnang, hier geführte Besichtigung

der Stadler Fahrzeuge AG – und entweder, je nach Produktionszeitpunkt, Demonstrations-Hin- und-Her im Gelenktriebwagen GTW 2/6 und Zvierikafi; **Rückkehr:** Winterthur an 18.25 Uhr; **Kosten:** für IG Tösstallinie-Mitglieder ab und bis Winterthur gratis, Nicht-Mitglieder mit 1/2-Tax-Abo 20 Franken (ohne Fr. 28.40) für Billet, Führung und Zvierikafi, zahlbar vor Ort.

• **Die Anmeldemodalitäten:** Wer am Freitagnachmittag zur

TPT-Familie gehören will, **reserviert spätestens bis Donnerstag, 15. August** die gewünschte Anzahl Plätze und informiert ob mit oder ohne 1/2-Tax-Abo reisend an Kurt Graf, ☎ Direktwahl tagsüber 052/264 27 21 oder abends 052/385 34 78.

Alles klar? Wenn nicht, rufen Sie ungeniert an, diesmal kostet nicht nur das Fragen nichts, sondern – für IG-Mitglieder – auch das Dabeisein. Also herzlich willkommen am 23. August! gr



Dies ist die einzige Form der Kommunikation, die wir nicht verbessern können.


TELECOM

Die ganze Welt der Telekommunikation

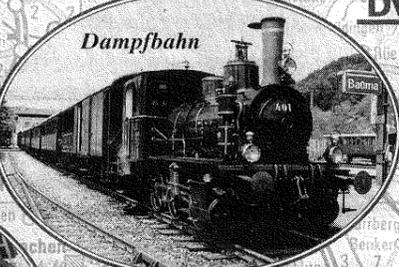
Nostalgie-Fahrten

Zürcher-Oberland und Zürichsee

5. Mai	19. Mai
2. Juni	16. Juni
7. Juli	21. Juli
4. August	18. August
15. September	



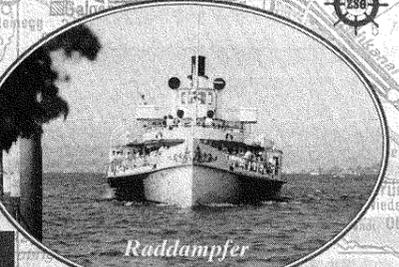
Oldtimerbus



Dampfbahn



Nostalgiezug



Raddampfer

Geniessen Sie Nostalgie!

Für nur Fr. 45.-
mit Halbtax-Abo

- mit dem Oldtimerbus das Zürcher-Oberland erkunden
- den Rauch der Dampfloks steigen lassen
- Zürich aus der Nostalgiebahn betrachten
- auf Deck des Raddampfers die Zeit geniessen
- durch die Altstadt von Rapperswil schlendern

Erleben Sie in diesem Sommer einen unvergesslichen Ausflug.

Anmeldung und Auskunft: VZO Grüningen, Tel. 01 / 936 13 00
(Beschreibung Teilnehmerzahl - bitte sofort reservieren)

EXKLUSIV FÜR TPT-LESER



Endlich einmal Lokführer spielen...

Besuchen Sie mit uns die Schwalbe

Heuer macht «die Schwalbe», so heisst der neue Jugendzug der SBB, erstmals im Tösstal Station und zwar einzig fünf Tage auf dem Turbenthaler Bahnhofareal: Am Mittwoch, 10. Juli, öffnet der vierteilige Bahnoldtimer im popigen Anstrich, sein Inneres – drei mal zwischen 15–22 Uhr – ausschliesslich für «Treffpunkt Tösstaler»-Leserinnen und -Leser. Das Besondere daran ist, dass normalerweise im Jugendzug nur Schulklassen Zutritt haben.

Eigentlich schade, fanden wir von der TPT-Redaktion, denn das Programm ist durchaus auch für schulentwachsene Semester sehenswert. Dank gutem Draht des Turbenthaler Stationsvorstandes Kurt Oehninger zum SBB-Schulreferentendienst in Rapperswil, erklärte sich dort Max Stahel spontan bereit, drei 25er TPT-Gruppen während je rund zwei Stunden Gastrecht zu gewähren. Und es kommt noch besser – für Sie gratis und franko!

Das Programm

Führung durch den Erlebniszug: Im ersten Wagen werden Sie nach der Begrüssung via Film in die Welt der Eisenbahn eingeführt. Nacher entdecken kleine Gruppen die verschiedenen Abteile im nächsten Wagen. Unter anderem können Sie selber im «Lok-2000-Führerstand» wirken und die Strecke auf

Video abfahren. Oder am echten elektronischen Schaltergerät können Sie Billette anfertigen. An anderer Stelle lassen sich am Modell die Grundsätze der Räderführung auf der Schiene studieren und an einer Wagenkupplung in Originalgrösse die Kraft testen. Im dritten Wagen werden an einer Modellbahnanlage mit Stellwerk die Sicherheitsregeln des Bahnbetriebs demonstriert, oder anhand einer Originalfahrleitung sowie eines Stromabnehmers die Nutzung und Gefahren des Bahnstroms verständlich gemacht. Haben wir Sie glustig gemacht?

So sind Sie dabei

Ihre Neugierde stillen Sie am einfachsten mit der sofortigen **Anmeldung direkt unter Telefon G: 052/264 27 21 oder P: 052/385 34 78 (Graf)**.

- Teilen Sie uns diese Angaben mit:
 1. mit wievielen Personen Sie die Schwalbe kennenlernen möchten am Mittwoch, 10. Juli, beim Bahnhof Turbenthal.
 2. Was Ihre bevorzugte Führungszeit ist (bitte Prioritäten angeben) 15–17 Uhr / 18–20 Uhr / 20–22 Uhr.

Die Teilnehmerzahlen sind jeweils auf 25 beschränkt, darum gilt, die schnellsten Anrufer werden die glücklichsten sein... gr



Sie als Kundin und Kunde können Ihre Bedürfnisse und Ihre Anliegen an uns richten und somit aktiv an der Gestaltung eines zukunftsweisenden öffentlichen Verkehrs mithelfen. Verlangen Sie Unterlagen.

Pro Bahn Schweiz, Postfach 163, 8447 Dachsen, Tel./Fax 052 659 68 00

IG-INTERN: VORSTAND

Verstärken Sie uns?

Seit diesem Frühjahr ist ein IG-Vorstandssitz verwaist. Nicht nur unser Arbeitspensum ist vielseitig, wir brauchen auch Meinungsvielfalt. Dürfen wir uns um Ihre Arbeitskraft bewerben?

Wie arbeitet der Vorstand als Gremium? Werfen wir doch mal einen Blick in eine repräsentative Vorstandssitzung:

Die Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler hat etwa zehn Tage vor dem Termin eine Traktandenliste geschrieben und zur Sitzung eingeladen. Am frühen Abend treffen sich die Vorstandsmitglieder in einem Restaurant in der Nähe eines Bahnhofs (wegen Zugkreuzungen oftmals in Rikon oder Fischenthal). Zuerst wird das Protokoll der letzten Vorstandssitzung, geschrieben von Peter Heusi, durchbesprochen und genehmigt.

In der Sitzung, in die wir hineinschauen, werden unter dem nächsten Traktandenpunkt die Gespräche mit den Gemeindevertretungen vorbereitet. Jedes Vorstandsmitglied hat sich dazu bereits Gedanken gemacht, von der Präsidentin liegt ein daraus entstandener schriftlicher Vorschlag vor. Im Verlaufe der Diskussion entsteht eine Traktandenliste mit



Auf diesem Bild fehlen Martin Frauenknecht und Sie!

Foto: Selbstauflöser

Punkten, die mit den Gemeinden diskutiert werden sollen. In einem weiteren Schritt werden die Zusammensetzung der IG-Delegation und mögliche Termine festgehalten.

Dann informiert Kurt Graf über die Vorbesprechung, die er bezüglich der Besichtigung mit der Stadler AG in Bussnang geführt hat. Das Besuchsprogramm wird festgelegt. Die Information der Mitglieder der IG Tösstallinie erfolgt via TPT. Das TPT-Duo Kurt Graf und Raphael Hangarter berichtet über den Stand der Arbeiten an dieser nun vorliegenden TPT-Ausgabe. Ihre Vorschläge für eine publikumswirksame Lancierung der Nr. 3

werden erwogen, abgewogen und verworfen. Die Diskussion wird mit viel Offenheit geführt. Schliesslich werden erste Ideen für den TPT Nr. 4 verkündet.

Zum Fahrplankonzept 1997 bzw. 1999 kann Martin Frauenknecht an dieser Sitzung nichts Neues mitteilen. So ist dieses Traktandum schnell erledigt; es wird an der nächsten Sitzung wieder aufgenommen.

Unter «Verschiedenes» berichtet Alfred Baumgartner über den Versand der Mitgliederrechnungen, der in diesen Tagen erfolgte. Und Peter Oser informiert über die politische Stimmung, die er im Zürcher Kantonsrat allwöchentlich

miterlebt. Der nächste Sitzungstermin wird vereinbart. So sind schnell drei Stunden verfliegen. Auf der Bahnfahrt nach Hause wird irgendein Bahn-Thema weitergesponnen...

Der Vorstand tagt ungefähr einmal pro Monat. Es wird sachbezogen und offen diskutiert. Die anfallenden Aufgaben werden mit viel Engagement und motiviert erledigt. Und das Wichtigste: Die Arbeit macht Spass!

• Auf die letzte Mitgliederversammlung hin musste der Rücktritt von Dorianio Valvason, Wald, aus dem Vorstand zur Kenntnis genommen werden. Er hat seit der Gründung der IG Tösstallinie die Kasse geführt. Leider ist es uns bisher nicht gelungen, einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin für ihn zu finden. Vielleicht hat die vorgängige Beschreibung der Vorstandsarbeit in jemandem die Lust geweckt, mitzumachen? Die Vorstandsmitglieder der IG Tösstallinie (Alfred Baumgartner, Wila; Martin Frauenknecht, Kollbrunn; Kurt Graf, Turbenthal; Raphael Hangarter, Bauma; Peter Heusi, Wila; Peter Oser, Steg; Nicole Schwarz Kemmler, Kollbrunn) würden sich über eine entsprechende Mitteilung riesig freuen! NS

TPT-GAST

Pro Bahn Schweiz

Das Fördern des öffentlichen Verkehrs steht zuoberst auf der Prioritätenliste von Pro Bahn Schweiz. Klar, dass die IG Tösstallinie ihrer grösseren Schwester hier Raum für ein Selbstporträt gewährt.

«Mit der Gründung von Pro Bahn Schweiz im Jahr 1993 wurde eine neue gesamtschweizerische Organisation geschaffen. Die Ziele dieser noch jungen Gruppierung sind die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Beibehaltung des jetzigen Angebotsstandards. Im

weiteren hat sich Pro Bahn zum Ziel gesetzt, Anliegen und Probleme der Kundinnen und Kunden des öV bei den entsprechenden Gesellschaften einzubringen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Denn nur zufriedene Kundenschaft wird auch in Zukunft den öffentlichen Verkehr benützen.

Um diese Aufgaben zu erfüllen, arbeiten rund 50 Personen ehrenamtlich in diversen Abteilungen und Regionalgruppen mit. Mit den Abteilungen «Fahrplan und Tarife», «Angebotsoptimierungen» sowie «Güter und Bahntechnik» kann Pro Bahn bereits ein breites Spektrum abdecken. Sicher gibt es noch verschiedene andere Gebiete beim öffentlichen Verkehr, die berücksichtigt werden müssen. Dies ist aber wieder vom Goodwill von neuen Mitgliedern abhängig, die bereit sind, in dieser Organisation mitzuarbeiten. Bis die optimale Struktur und Angebotspalette

steht, braucht es noch einiges an Zeit und Aufwand, kann man doch nicht innert kurzer Zeit alles nötige aus dem Boden stampfen.

Ein weiterer Schritt zur landesweiten Verbreitung von Pro Bahn wird die Gründung der drei Regionalgruppen Nordwestschweiz, Welschland und Tessin sein. Damit wäre dann die ganze Schweiz mit insgesamt sechs Regionalgruppen abgedeckt. So ist es der Organisation dann möglich, wirklich in allen Regionen der Schweiz, aktiv den öffentlichen Verkehr zu unterstützen und die Probleme mit den nötigen Instanzen zu lösen.

Ein weiteres Segment, das neu geschaffen wurde, sind die Mitgliederreisen. Reiseangebote mit spezieller Ermässigung für die rund 2000 Mitglieder, sollen konstant angeboten und das Programm kontinuierlich ausgebaut werden. Mit diesem Schritt soll eine weitere finanzielle Quelle erschlossen wer-

Zahlen und Fakten

Gegründet 1993; Mitglieder 2000; Regionalgruppen 6; Abteilungen: «Fahrplan & Tarif», «Angebotsoptimierung», «Güterverkehr & Bahntechnik», «Dienstleistungen». Anschrift Pro Bahn Schweiz, Postfach 163, 8447 Dachsen, ☎/Fax 052/659'68'00.

den, damit der Mitgliederbeitrag von Fr. 35.-/Jahr während längerer Zeit beibehalten werden kann.

Nebst den prioritären nationalen Aufgaben wird ebenfalls der Kontakt zu europäischen Organisationen mit gleichen Zielsetzungen gepflegt und ausgebaut. Jährlich findet ein Treffen von Vertretern aus Frankreich, Luxemburg, Deutschland, Österreich und der Schweiz statt. Dieses Jahr weilen die Delegationen in Bregenz. Am 19. Oktober wird über die Beibehaltung des regionalen Schienenverkehrs gesprochen, sowie über die grenzüberschreitenden Probleme im Raum Bregenz. Mit diesem Engagement wird ebenfalls eine langfristige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs angestrebt.

Thomas Lendenmann

...damit Bahnfahren Spass macht

STADLER

Fahrzeuge AG
Bahnhofplatz, CH-9565 Bussnang
Telefon 071 622 61 61
Telefax 071 622 61 64

HEIMATWERK

aktuell + traditionell

Heimatwerk Bauma
Handweberei Zürcher Oberland
Bahnhofstrasse 7
8494 Bauma

Wir setzen Akzente

QUERSCHNITT TÖSSTAL

Tösstaler plangen auf neuen Bahnhof Rüti

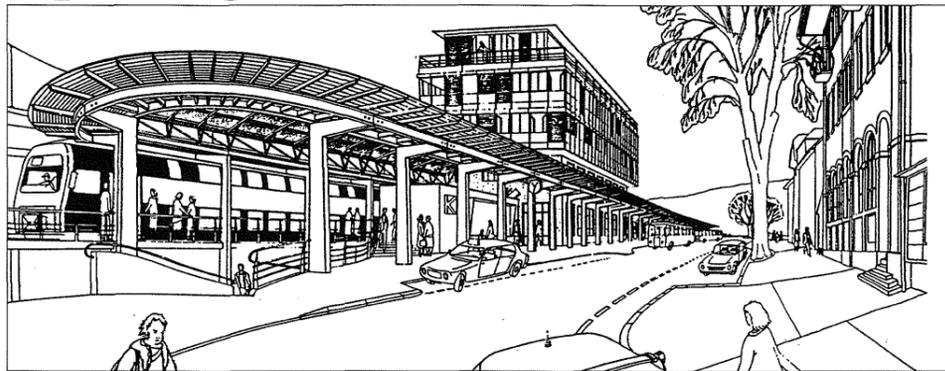
S26er Reisende generell, doch jene im oberen Tösstal speziell und die Shuttle-losen WaldnerInnen in erster Linie sehen das Jahr 1999 herbei: Dann lässt der neugestaltete Bahnhof Rüti den in der zweiten S-Bahn-Teilergänzung beschlossenen Ausbauschritt Tatsache werden. TPT hat sich auf der imposanten Baustelle umgesehen.

Wer seit geraumer Zeit den Bahnhof Rüti mit der Nase am Zugfenster im Schrittempo passiert, mag erahnen, was hier gewaltiges entsteht. Seit dem Spatenstich vom 31. August 1994 wird der alte Zürcher Oberländer Bahnhof Rüti innert fünf Jahren in ein modernes 60-Millionen-Bijou umgebaut. Umgebaut im wahrsten Sinne des Wortes, denn quasi kein Stein bleibt auf dem andern.

Da Bahnbauten dieser Grössenordnung in unserer Region doch eher Einmaligkeitswert haben, ist ein Zwischenhalt oder Ausflug nach Rüti zweifelsohne empfehlenswert. Was Sie dort jetzt und auch später antreffen werden, sei Ihnen hier verraten.

Der Fahrplan stimmt

«Die Bauarbeiten laufen gut», kommentiert SBB-Projektleiter Andreas Nef den Stand Ende Mai

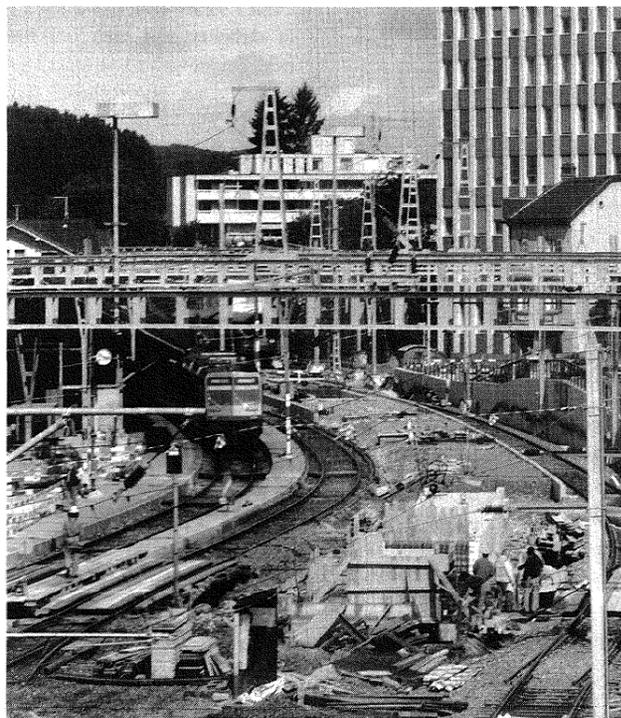


Bahnhof Rütli: Vom 96er Chaos zum Klein-Stadelhofen ab 1999. Foto: gr

1996. Nicht ohne den Büro-Holztisch anzufassen. Recht hat er, denn schliesslich soll es ja erfreulich weitergehen mit seiner Baustelle. Erfreulich heisst auch sowohl zeitlich als auch finanziell nach Plan.

Bevor wir die Baugesenwart in einem Augenschein vor Ort erwandern, lässt der Bauingenieur vergangene Monate Revue passieren und gewährt einen Ausblick aufs Restprogramm.

Aus Rapperswil rollen die Züge von S 26 und S 5 bereits unter der neuen Neugutbrücke im gleichnamigen vorbereiteten Einschnitt ins Bahngelände Rütli. Später, dank den schnelleren Weichen, einmal im 90- statt 40-Kilometer-Tempo. Deutlich sind von unten die Sanierungsspuren an der Walderbrücke sichtbar. Belagsarbeiten im Sommer beenden diesen Sanierungs- teil. Unmittelbar nach der Brückenpassage öffnet sich der Blick auf die Gleisanlagen des künftigen Baudienststützpunktes. Auf dem Areal des einstigen Alt-



stoffhändlers sorgten gravierende Altlasten für teure Erdbewegungen.

Wer in Rütli aussteigt, kann bereits via Unterführung Caspar-Hoegnerstrasse den Bahnhofplatz oder die gegenüberliegende Seite

erreichen. Zwar erst im Rohbau, aber Hauptsache sicher. Etwa bei den Sommerferien gestattet die Unterführung Wiesental ein gefahrloses Queren der stark befahrenen Walderstrasse. Ein wichtiges Da-

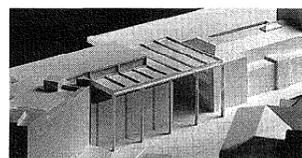
tum ist der 15. Dezember 1996. Ab diesem Sonntag sind die technischen Installationen in der unterirdischen Relaisstation betriebsbereit. Schon vorher Stellwerk und SBB-Fahrdienst in ein Barackenprovisorium umgezogen, während Billett-Verkauf und Schalterhalle erst im Frühjahr '97 folgen.

Schwerpunkte, welche die bis zu 60 Bauleute noch länger auf Trab halten, sind in erster Linie der alte und neue Jona-Viadukt. Neben der eingeleisteten Sandsteinbogenbrücke entsteht bis Ende Jahr eine zweigleisige Stahlkonstruktion. Sie soll im 2. Halbjahr 1997 in einer spektakulären Wochenendaktion an die Stelle der abgebrochenen verschoben werden. Ein weiterer Projektbrocken sind ab diesem Sommer die Tiefbauarbeiten an Gleis- und Perronanlagen. Denn schliesslich soll Rütli Ende 1996 über einen Bahnhof mit 2 Gleisen samt Mittelperron verfügen. Dank diesem Baustand wird im Hinblick auf den Fahrplanwechsel im Mai 1998 eine Angebotsverdichtung auf der S26 ins Auge gefasst.

Der nächste Schritt zum Halbstundentakt wird dann im Mai 1999 aktuell, nachdem auch das zeitgemässe Bahnhofgebäude erstellt ist und das davorliegende dritte Gleis I Mehrverkehr zulässt. An der Infrastruktur in Rütli soll es jedenfalls ab dem Jahr 2000 nicht mehr happern, wenn die S 26 im Halbstundentakt von Rapperswil nach Winterthur fährt, dannzumal bestimmt schneller und pünktlicher und hoffentlich nicht nur häufiger, sondern auch häufiger gutbesetzt. Kurt Graf

Neues Winti-Tor

«Winterthur – Zugsendstation, bitte alle aussteigen!» Während der Lokführer einem das bevorstehende Ende der S26-Fahrt ankündigt, nehmen sowohl regelmässige wie gelegentliche Bahnreisende wahr, wie rasant die Szenerie Hauptbahnhof Winterthur mit jedem Werktag ihr Aussehen verändert. Doch die ehemalige Volg-Banane, der geplante PTT-Turm auf der gegenüberliegenden Seite sowie der Bahnhofumbau bleiben nicht die einzigen grossen Bauvorhaben. Denn auch die SBB verfügen über rund 100'000 m² Land, das betrieblich freigestellt (unter anderem Güterbahnhofareal) und schrittweise einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. So soll auch ein 20-Millionen-Projekt als Tor zur Stadt zwischen Epa und Bahnhof realisiert werden.



Der Zwischentrakt soll dereinst als transparente Glas- und Stahlhalle in zwei Unter- sowie fünf Obergeschossen Läden und Büros beherbergen. Der siegreiche Studienauftrag stammt von den Zürcher Architekten Oliver Schwarz und Christian Krebs. Zusammen mit dem neu gestalteten Aufnahmegebäude präsentiert sich der Hauptbahnhof Winterthur im nächsten Jahrtausend als einladender Zugang sowohl zum öffentlichen Verkehr als auch zur Stadt.

Wie geht's nun weiter? Die SBB glauben, laut Urs Schlegel, Direktor Liegenschaften SBB, an den Standort Winterthur und an das gewählte Projekt. Dementsprechend wollen sie noch in diesem Jahr das Vorprojekt erstellen.

Richtung Tösstal tut sich was

Ein weiteres Bauvorhaben im Raum Winterthur hat das Stadium der Grundlagenplanung bereits hinter sich. Es handelt sich um die Wohnüberbauung Winterthur-Seen, in die auch die Bahnstation integriert ist. Dieses Projekt wird gegenwärtig optimiert und soll anschliessend zusammen mit dritten Investoren realisiert werden.

Schliesslich beginnt eine Bahnfahrt ja nicht erst im Zug. Zudem sind Verkehrsdrehscheiben und zentrale Siedlungsschwerpunkte auch von grossem öffentlichem und wirtschaftlichem Interesse. Verkehrstechnisch gut erschlossene Arbeitsplätze und Wohnungen können die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn stärken. Kurt Graf

VCS-VERANSTALTUNG: EINDRÜCKE

Schöne Titel, Themen, Worte...

Aussagen anlässlich der öffentlichen Diskussionsveranstaltung des VCS vom 22. Mai 1996 im Restaurant «Wartmann», Winterthur; Thema: «Öffentlicher Regionalverkehr wohin? Grossprojekte oder Regionalverkehr?»

– «Wettbewerbsdruck führt zu einer Reduktion der Fehlbeträge.» (Peter Joss, Direktor der MThB)

– «Das revidierte Eisenbahngesetz kostet den Kanton Zürich 50 Millionen Franken im Jahr. Gemäss Vereinbarung zwischen dem Regierungsrat und dem ZVV haben diese Mehrkosten weder auf die Leistun-

gen noch auf die Tarife des ZVV Auswirkungen.» (Georg Elser, Direktor des ZVV)

– «Entscheidend ist der politische Wille.» (Andrea Hämmerle, Nationalrat SP Graubünden)

– «Aus mittel-/langfristiger Sicht ist das Schienennetz beizubehalten; dies ist ein Entscheid des Zürcher Regierungsrates.» (Georg Elser)

– «Wir studieren den betriebswirtschaftlich kostengünstigeren Betrieb von Eisenbahnen in ländlichen Gebieten.» (Georg Elser)

– «Wenn das Angebot der SBB

nicht wettbewerbsfähig ist, dann schauen wir uns bei anderen Betreibern um.» (Georg Elser)

– «Jede Bahnstation mit einem Doppelnamen steht am falschen Ort.» (Peter Joss)

– «Jetzt folgt bei der Mittelthurgaubahn eine Phase der Konsolidierung.» (Peter Joss, angesprochen auf weitere «Übernahmegelüste» der MThB)

– «Ich habe keine Angst um den Regionalverkehr, wenn die NEAT separat und sauber finanziert wird.» (Dr. Markus Giger, Bundesamt für Verkehr)

– «Der Weg zur Kostenwahrheit ist lang.» (allgemeine Zustimmung aller Podiumsteilnehmer)

Anmerkung der Verfasserin: Je mehr wir von ihm reden, umso mehr glauben wir an den langen Weg, umso geduldiger und nachsichtiger sind wir; statt dass wir – zum Beispiel mit dem Wahlzettel – dafür sorgen, dass Politiker und Politikerinnen endlich handeln, die richtigen Weichen stellen und den Weg beschreiten, um das Ziel (Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger) zu erreichen! Nicole Schwarz Kemmler

Kopieren erwünscht

Erfreuliches soll man nicht nur tun sondern auch darüber reden. Beides wird rund um den Bahnhofumbau Rütli praktiziert. Im Mai 1996 ist bereits das vierte Baustellen-Info erschienen, mit welchem die Koordinationsstelle rund um die Neugestaltung Bahnhof Rütli aus erster Hand informiert und um Verständnis für die Behinderung während der Bauarbeiten wirbt.

Wie schön wäre es doch, wenn sich von dieser transparenten Informationspolitik auch andere SBB-Kreise anstecken liessen. Ich denke da etwa an gewisse Lokführer, die aus lauter Respekt vor dem Mikrophon rätselnde Reisende hinter sich vergraulen. Und wie lange müssen wohl Tösstaler Stationsbeamte noch in steinzeitlicher Mund-zu-Mund-Propaganda Pech und Pannen verkünden... gr

125 Jahre SLM



the power of moving

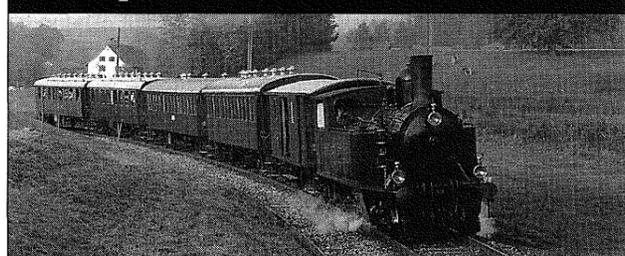
Tag der offenen Tür

26. Oktober 1996

Wir freuen uns auf Ihren Besuch

SLM, Winterthur

Dampfbahn Hinwil – Bauma



Reguläre Fahrten: bis Oktober jeden ersten und dritten Sonntag im Monat • Extrafahrten: Auskunft beim Bahnhof



Bauma, Telefon 052 386 12 41 • Mitgliedschaft im Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland als aktive(r) Bähnler(in) • Information und Reservation: DVZO, Postfach, 8340 Hinwil

BAHNPOST 1

Herrlich, wie viele Echos auch die TPT-Ausgabe Nr. 2/95 auszulösen vermochte. Besonders provozierende diesmal die Rubrik «Das Letzte». Der Beitrag «Erlebt» hatte Erlebnisse mit der Gültigkeitsdauer des ZVV-Alle-Zonen-Billetts zum Inhalt. Gerne räumen wir jetzt das Feld, für eine Auswahl von LeserInnen-Stimmen. gr

Wir bedauern...

«Beim Lesen des „Treffpunkt Tössstaler“ stiessen wir in der Rubrik „Das Letzte“ auf Ihr Erlebnis an unserem Verkaufsschalter in Rapperswil.

Wir bedauern sehr, dass Sie nicht richtig über die Geltungsdauer von Verbundbilletten informiert wurden. Für Fahrten wie von Ihnen geschildert, ist selbstverständlich eine Lösung vorgesehen. Wie im beiliegenden Auszug aus den Tarifbestimmungen (beachten Sie im obigen Rasterkasten «Gültigkeitsdauer von Verbundbilletten») ersichtlich, konnten Sie ohne schlechtes Gewissen mit Ihrem Billett bis zur Endstation fahren.

Grossen Wert legen wir auf richtige und kundenfreundliche Beratung. Rückmeldungen unserer Kunden helfen uns, Fehler zu vermeiden und „Ausnahmefälle“ aufzufrischen.

Wir freuen uns, wenn Sie weiterhin Reisen und Wanderungen auch in den Randgebieten des ZVV unternehmen.»

Andreas Winiger,
Reisebüro SBB, Rapperswil

Kundenfreundlicher...

«ZVV-Einzelbillette für drei und mehr Zonen sind grundsätzlich zwei Stunden gültig, gemäss Ziffer 3.46... usw. Die Regel ist also

Gültigkeitsdauer von Verbundbilletten (Auszug ZVV-Tarifbestimmungen)

- 3.40 Einzelbillette, abgestempelte Felder von Mehrfahrtenkarten und Kurzzeit-Gruppenkarten haben folgende Gültigkeitsdauer:
- | | | |
|--------------------|-------------------|------------|
| – Lokalneitz | (Tarifstufe 1) | 1/2 Stunde |
| – Kurzstrecke | (Tarifstufe 9) | 1/2 Stunde |
| – 1–2 Zonen | (Tarifstufe 2) | 1 Stunde |
| – 3 und mehr Zonen | (Tarifstufen 3–8) | 2 Stunden |
- 3.43 Anschlussbillette haben folgende Gültigkeitsdauer:
- | | |
|---|-------------|
| – Anschlussbillette | 2 Stunden |
| – Anschlussbillette zum doppelten Preis | 24 Stunden. |
- Anschlussbillette dürfen nur während der Gültigkeitsdauer des Hauptfahrtausweises benützt werden.
- 3.44 Klassenwechsel haben folgende Gültigkeitsdauer:
- | | |
|---------------------------------------|------------|
| – Klassenwechsel für 1–2 Zonen | 1 Stunde |
| – Klassenwechsel für 3 und mehr Zonen | 2 Stunden |
| – Klassenwechsel zum doppelten Preis | 24 Stunden |
- 3.45 Verbundfahrtausweise gelten bis zum letzten fahrplanmässigen Halt, der vor Ablauf der Gültigkeitsdauer erreicht werden kann.
- 3.46 Ist die Fahrt mit einem bis zu zwei Stunden gültigen Verbundfahrtausweis auf direktem und ununterbrochenem Weg gemäss Fahrplan nicht innerhalb der Gültigkeitsdauer möglich, kann sie bis zur Erreichung des Reiseziels fortgesetzt werden. Umwegfahrten, Rückwärtsfahrten und nicht fahrplanbedingte Fahrtunterbrechungen sind in diesem Fall ausgeschlossen.

gemäss ZVV-Tarifhandbuch klar. Kundenfreundlicher wäre vielleicht, Einzelbillette für 7 und 8 Zonen für drei Stunden gültig zu erklären.»

Stephan Frei, Winterthur

Keine Zeit...

«Ihren Beitrag „Erlebt“ kann ich mit einem weiteren kleinen Fall bereichern: Wegen dem Herbst(s)-pass wollte ich für einen Gast (selbst benötigte ich wegen meinem ZVV-Jahresabo alle Zonen, dieses Billett nicht) ebenfalls eine Auskunft wegen dem Gültigkeitsende am Abend einholen.

Am Bahnhof Zürich-Flughafen hatte man keine Zeit für Auskünfte – ich wurde an Rail Service verwiesen. Unter 157 22 22 hiess es mitte Vormittag: Alle Linien sind momentan besetzt, bitte rufen Sie später wieder an (Kosten 70 Rappen). Beim ZVV Zürich hiess es später: Die Billett-Gültigkeit endet um 24 Uhr, bis dahin muss die Reise beendet sein. Die letzten 7 Züge Zürich–Winterthur sind damit also nicht mehr benutzbar. Dass die Herbst(s)-pass-Gültigkeit von Mo–Fr erst um 9 Uhr begann, war ja gerechtfertigt und logisch; dadurch wurde die Aktion ja auch möglich.

Für solche Aktionen sollten doch einfach nicht noch zusätzliche, schwer zu verstehende Schikanen eingebaut werden, mit für Kunden zeitaufwendiger und teurer Informationsbeschaffung. Bei meinem Beispiel immerhin erfolgreich, bei Ihrem Beispiel ja nicht einmal das.»

Walter Ott, Winterthur

BAHNPOST 2



«Uns interessiert Ihre Meinung! haben wir im TPT Nr. 2 verkündet. Besonders angesprochen waren zwei Buslösungen: Seit Ende Mai 1995 fährt ab 20 Uhr zwischen Rütli und Bauma der Bus. Und seit gleichem Datum mit Ausnahme zweier Hauptpendlerzüge ebenso zwischen Wald und Rütli anstelle des Shuttles. Hier die Stimmen von zwei Leserinnen und einem Leser:

Immer das gleiche Verkehrsmittel

«Jene Verbindung ist für mich die Beste, welche von Morgen bis Mitternacht regelmässig – da reicht der Stundentakt – verkehrt. Den Zug finde ich bequemer, der Bus ist zu Stosszeiten schon sehr eng. Ich nutze vor allem am Abend die Zeit zwischen 20 und 24 Uhr oder 1 Uhr früh, selten die Stosszeiten.»

Rolf Bollmann, Wald

Rütli–Bauma: Paradox

«Hin und wieder arbeite ich bis spät abends in Neuthal (Bäretswil). Um 22.22 fährt der letzte Bus von Bauma nach Rütli, das ist eindeutig zu früh. Ich bin dann aufgeschmissen und auf fremde Hilfe angewiesen (Auto). Aber zu später Stunde, wenn sonst kein Fahrge-

bot mehr besteht, Leerzüge Richtung Wald–Rütli fahren zu lassen, finde ich eine absolute Unvernunft und Frechheit – paradox!

Ich fahre viel lieber Zug, es ist gemütlicher und ich kann auch lesen, im Bus wird mir dabei schlecht. Meine sechsjährige Tochter musste im Bus Rütli–Wald schon einmal erbrechen. Besonders wenn man vorher schon mit Bus und Privatauto zum öV-Bus nach Wald umsteigt, ist das fast nicht machbar mit unserer Tochter – ausser wir rüsten uns mit Plastiksäcken aus – angenehme Reise... Im Zug ist es kein Problem. Da können wir auch Spiele machen, essen usw.

Um 7.54 ab Wald fehlt eindeutig ein «Arbeiter»-Zug nach Rütli. Die Lücke am Morgen ist zu gross, der Andrang dann entsprechend. Wer um 7.19 ein Sitzplatz will, muss zeitig am Bahnhof sein.

Der Anschluss in Rapperswil via Rütli ins Tössstal ist am Abend eine Zumutung!

Wenn die Leute wenigstens die Hälfte oder ein Viertel ihrer Ausflüge und Arbeitswege mit öV's machen, wäre die Nachfrage genug gross für bessere Regionalfahrpläne.»

Esther Wunderli, Wald

Rütli-Wald: Zum Autostop gezwungen

Prinzipiell ist ein Bus vom Platz her immer weniger komfortabel als die Bahn. Speziell für den Shuttle ist vor allem wegen der engen Platzverhältnisse im Bus die Bahn vorzuziehen.

Ziemlich entrüstet war ich, als ich das Interview „Die Leiden einer Mutter“ von der Frau las, die wegen einer Schulkasse im Bus keinen Platz mehr fand. Das ist ja wohl der Fehler des Lehrers, der die Klasse nicht anmeldete. Mir persönlich macht der Bus allerdings nicht viel aus, ich fahre normalerweise mit dem Velo nach Rütli.

Schlimmer finde ich den Bus nachts auf der Tössstallinie zwischen Rütli und Bauma. Ich beilte mich einmal in Bütschwil auf den 20.15-Uhr-Zug. Mit den neuen guten Verbindungen, welche BT, SOB und SBB in Rapperswil geschaffen haben, war ich um 21.06 in Rütli – und hätte hier 52 Minuten (!) auf den Bus nach Wald warten müssen... Das tat ich dann nicht, sondern machte etwas, was ich sonst kaum mehr tue: Autostop – und är-

TPT-INTERN

Ihr Herzblut...

...ist uns gold wert, im TPT-Redaktionsteam! Wir haben viel Spass vor, während und nach jeder «Treffpunkt Tössstaler»-Ausgabe – und doch wird's uns langsam zuviel für den Alleingang. Darum bewerben wir uns bei profibastischen Tössstaler Schreiberlingen um ihr künftiges Wort! Idealerweise verfügen Sie bereits über redaktionelle Erfahrung, vielleicht bei einem Vereinsorgan, einer Firmenzeitung usw. Die ganze Sache hat – wie alles – auch einen Haken: gefüllt wird

gerte mich dabei grün und blau über die besseren Verbindungen in Rapperswil, welche die SBB dafür schlechtere Verbindungen ins Tössstal „anschiessen“.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch bemerken, dass Toni Anderfuhren seinen Bericht mit den 51–57 Minuten Wartezeit in Rappi vermutlich vor dem letzten Fahrplanwechsel geschrieben hat. Für die Tössstaler hat sich die Wartezeit nach Rütli verschoben (ohne Buffet nota bene).»

Ursa Baltensperger, Wald

Lust, Frust, Ideen, Anregungen, Tips und Trends – für all das und noch viel mehr öffnen wir Ihnen hier unseren Briefkasten.

- Unsere Bedingungen sind einzig: Ihre fairen, kurzgefassten Gedanken müssen erstens im Umfeld rund um IG Tössstallinie oder «Treffpunkt Tössstaler» angesiedelt und zweitens mit vollem Namen gezeichnet sein.

- Unsere Adresse für Ihre (idealerweise maschinengeschriebene) Post: Treffpunkt Tössstaler, Kurt Graf, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal

Übrigens: Ärgern im Stillen bringt nichts, höchstens Magengeschwüre...

DAS LETZTE

«Motze» für einmal erwünscht

Keine zwei Wochen waren ins Land gezogen und unsere Tössstallinie hatte Mitte Juni weitherum erneut eine schlechte Presse: In der S 26 legten Unbekannte zum zweiten Mal Feuer! Sogar hier gibt's zwei Seiten – die «gute», wenigstens sind bei beiden Brandanschlägen keine Personen verletzt worden; und die schlechte, von der Täterschaft fehlt (noch) jede Spur.

Dass dieses verbrecherische Tun unentdeckt geschehen konnte, wird in der Polizeimeldung damit begründet, dass sich nach Sennhof-Kyburg zuhinterst im brennenden Steuerwagen des zweitletzten Tössstalers, mit Ankunft in Winterthur um 22.15, keine normalen Fahrgäste mehr aufhielten. Motz-

dieser einleuchtenden These möchte ich eine Frage in die Runde werfen. Gehörten die ohnehin nicht lückenlos präsenten Bahn-Sicherheitspatrouillen nicht ausnahmslos in die Abendzüge. Denn in den ersten morgendlichen Pendlerzügen dürften sie doch wohl würdig ersetzbar sein, von genügend starken Männer- und Frauenhänden die notfalls für Ordnung sorgen.

Zudem müssen wir unbedingt und schnell wieder (um)lernen, uns auch wortreich einzumischen; Junge werden wohl von motzen sprechen. Doch zunehmende Unsitte à la mutwillig Polster beschädigen, dreckige Schuhe am falschen Ort plazieren, provokati-



ihre Geldbeutel dabei nicht, aber ein reichhaltiges Hobby ist doch auch etwas oder?

• Testen Sie's: ☎ G: 052/264 27 21 oder P: 052/385 34 78.

Das TPT-Trio Kurt Graf/Raphael Hangarter/Josef Scheuber freut sich auf die Zukunft als TPT-Quartett oder mehr...

SCHINEBLITZ

Nachtschwärmer-Hit

Jetzt ist die Heimfahrt mit dem Nachtbus Winterthur–Zürich–Winterthur noch attraktiver: Seit dem 7. Juni verkehrt die Nachtschwärmerlinie wochenends zweimal. Wie bisher in der Samstagnacht und neu zusätzlich in der Freitagnacht. Abfahrt ab Winterthur jeweils 0.57 Uhr, Zürich-Bellevue an 1.45; Rückfahrt um 2 Uhr via Kloten, Basersdorf, Nürensdorf, Brütten nach Winterthur, Ankunft 2.40. Im Mai '95 bezahlten durchschnittlich 85 Personen den Zuschlag von 8 Franken zum ZVV-Tarif, Frequenz steigend. Wann wohl ein «Lumpensammler» ins Tössstal (weiter)fährt?

Endlich: «modernes» Zug-WC-Entsorgen

Im Zürcher Güterbahnhof ist von den SBB die erste Entsorgungsanlage für Reisezugstoiletten in Betrieb genommen worden. Damit können künftig 400'000 Liter Fäkalien «modern» via Kläranlage entsorgt werden. Zwar dient das 5,8-Millionen-Werk vorerst ab kommenden Herbst den künftigen Intercity-Doppelstöckern, doch hoffen darf man ja, dass der einst auch die S26-Toiletten nicht mehr steinzeitlich via Bahnschiene funktionieren. gr

Zueschtiige bitte!



Tössstallinie

Mir bruuched de Tössstaler – und de Tössstaler bruucht Sie!

- Ich will – zusammen mit der IG – kraftvoll dafür kämpfen, dass die verhängnisvolle Abbautendenz rund um die S 26 sofort gestoppt und dafür in einen zukunftsgerichteten Ausbautrend umgekehrt wird.
- Darum werde ich für jährlich Fr. 25.– Einzel- oder Fr. 30.– Familienmitglied der IG Tössstallinie. Körperschaften bezahlen für ihre Mitgliedschaft Fr. 50.–.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

● Adresse: IG Tössstallinie, Bolsternbuckstrasse 26, 8483 Kollbrunn