



PLATTFORM: ANDREAS HERCZOG, NR-VERKEHRSKOMMISSION

Aktuelle Verkehrspolitik für Regionalverkehr – Chance und Gefahr

Verkehrspolitik beansprucht zunehmend Raum, Finanzkraft und Aufmerksamkeit. In diesem Umfeld sind natürlich auch Politikerinnen und Politiker gefordert, egal ob auf internationaler, nationaler und regionaler Stufe. Ein Mann der sich als Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission auf allen Ebenen bewegt ist Andreas Herczog. Der Zürcher SP-Parlamentarier gewährt TPT-Leserinnen und -Lesern einen ungeschminkten Einblick.

Früher war Verkehrspolitik die klare Domäne von regionalen Interessenvertretern: Querlande trugen Kantons- und Gemeindevertreter ihren Wunschkatalog nach Bern für Strassen- und Bahnprojekte – mit Schwergewicht bei der Strasse. Anfänglich sollte das Schweizer Nationalstrassennetz lediglich 500 Kilometer umfassen. Mit Rücksicht auf die verschiedenen Regionen sowie auf die Automobilverbände wird das Netz bei Endausbau ca. 1700 Kilometer betragen.

Diese Sachlage hat sich radikal gewandelt, nicht zuletzt auch wegen der schlechten Lage der Bundesfinanzen.

Heute ist Verkehrspolitik innenwie aussenpolitisch zum Schlüsseldossier geworden: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Neat und Bahn 2000, Anbindung der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Alpentransitabgabe, Bahnreform und die bilateralen Verhandlungen mit der Europäischen Union bilden gewissermassen ein politisches Mikadospiel: falls ein Element herausgezogen würde, könnte das Ganze gefährdet sein.

Schritt für Schritt

Allerdings sind wir durch den Beschluss des Nationalrates in der vergangenen Herbstsession zur LSVA den verkehrspolitischen Zielen um einige Schritte näher; diese Ziele sind:

1. Umlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene;
2. Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Bahnen in der Konkurrenz zum Strassengüterverkehr;
3. Sicherung der Finanzierung der Grossprojekte für die Bahnen, insbesondere für die Neat und Bahn 2000;
4. Kompensierung der kommenden Erhöhung der Lastwagen-Gewichtslimite;
5. Flexible aber gute (also nicht zu

tiefe) fiskalische Rahmenbedingungen für die bilateralen Verhandlungen.

Welche Rolle spielt in diesem Gesamtpaket der Regionalverkehr?

Der Ruf nach «Deregulierung» und die Defizite der öffentlichen Haushalte begründen gegenwärtig eine Politik, die dem öffentlichen Regionalverkehr nicht nur förderlich ist.

Hinzu kommt – bis heute – eine eigentliche Krise der Bahnen: 1995 wiesen die SBB ein Defizit von 500 Millionen Franken aus, seit fünfzig Jahren war auch der Personenverkehr das erste Mal mit über 7% massiv rückläufig. Beim Güterverkehr ist die Lage noch dramatischer: obwohl die SBB 1995 14% mehr Produkte beförderten, ging der Ertrag um 12% zurück. Die SBB trugen im selben Jahr eine Schuldenlast von 14 Milliarden Franken.

Diese Krise der Bahnen ist begründet in einer Wettbewerbsverzerrung zugunsten der Strasse (ungedekte externe Kosten der Strasse), in einer fehlenden finanziellen Absicherung (im Gegensatz zum Finanz-Automatismus bei der Strasse), im Nachholbedarf bei der Infrastruktur und nicht zuletzt bei

der eigenen fehlenden Produktivitäts-Effizienz.

Die aktuell von den Eidgenössischen Räten zu behandelnde Bahnreform birgt Chancen und Gefahren. Die gemäss EU-Politik nachzuvollziehende Öffnung der Schiennetze für «Dritte», d.h. etwa für ausländische Bahnunternehmen, soll vorallem im Güterverkehr mit der Einführung des Wettbewerbs auch auf der Schiene zur Effizienzsteigerung der Bahn beitragen.

Allerdings werden sich im Binnenverkehr die SBB, verschiedene Bahnen der Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) und möglicherweise andere Unternehmen konkurrenzieren. Dieser Konkurrenzkampf darf letztlich nicht dazu führen, dass die Bahnen gegenüber der Strasse weiter geschwächt werden und der Wettbewerb unter den Bahnen lediglich um die rentablen Transporte geführt wird.

Im Wechsel zum Konkurrenzsystem erhalten insbesondere die Kantone eine wichtige strategische Rolle zur Förderung des öffentlichen Regional- und Agglomerationsverkehrs. In Zukunft werden die Kantone Leistungen bestellen und bezahlen müssen; dies bedeutet, dass künftig zur Steuerung der Wahl der Verkehrsmittel die Kanto-

ne eine herausragende Bedeutung spielen dürften. Eine entsprechende raumordnungs- und finanzpolitische Voraussicht wird somit unerlässlich.

Zudem wird für den öffentlichen Regionalverkehr die zügige Realisierung von Bahn 2000 eine wesentliche Vorbedingung. ■

Wie wär's...

...mit Ihrer Mitarbeit im Vorstand der IG Tösstallinie? Weil einige Kollegen ab kommendem Frühling andere Prioritäten setzen möchten, suchen wir neue Kolleginnen und Kollegen in den Vorstand, denen es Spass macht, ungefähr einmal pro Monat mit Gleichgesinnten zu diskutieren, was für die Förderung, Unterstützung und Benützung des öffentlichen Verkehrs im Tösstal getan werden kann, denen es aber auch Spass macht, sich auch mit Taten für den öffentlichen Verkehr einzusetzen. – Wie wär's mit Ihnen? • Melden Sie sich unter Telefon 052 394 01 40 (abends) bei Nicole Schwarz Kemmler oder bei einem anderen Vorstandsmitglied. Besten Dank.

EDITORIAL



Scheuklappenlos

Lang ist's nicht her als PolitikerInnen, egal welcher Parteilcouleur, unser Geld mit beiden Händen Richtung ÖV in WählerInnenpotential investierten. Gegenwärtig sind sich die Leute die in der Politik das Sagen haben, inklusive einstige ÖV-Sponsoren, nur noch einig in der Marschrichtung – Sparen ist angesagt. Angesichts der desolaten Finanzlage ist der 180-Grad-Schwenker ja noch nachzuzwollziehen. Hingegen bapert es bei mir mit dem Verständnis für die einseitige Stossrichtung: Warum füllen das Hick-Hack-Feilschen im Milliardenpocker um Bahngrossprojekte wie Neat und Bahn 2000, oder der schlagzeilenträchtige Fight ums SBB-Defizit massenweise Zeitungsspalten sowie Radio- und TV-Gefässe? Während milliardenschwere Nationalstrassenneubauten und -reparaturen, Tendenz rasant zunehmend, kaum einer Randnotiz wert sind!

Auf unsere Tösstallinie bezogen fällt es mir deshalb noch schwer(er) daran zu glauben, dass der angekündigte Halbstudentakt 1999 tatsächlich anrollt. Es sei denn, die ParlamentarierInnen sind nicht länger auf einem Auge blind... Wir wollten darum von einem Mann am Schaltpult wissen, wobin in Bern die Weichen gestellt werden – die TPT-Plattform gehört Andreas Herczog.

- S 1 **Leiter** Verkehrspolitik und Regionalverkehr
- S 2 **Fabrplan 97: 1** Schritt vor, 1/2 zurück + **FP 99: Schöne(re)** Aussichten
- S 3 **Querschnitt** Live aus dem S26-Führerstand
- S 4 **Für Sie** Blick hinter Winterburs Bahnbokulisse
- S 5 **Hinterfragt** Zubringer zu S26 / S43
- S 6 **IG-Umfrage** FischenthalerInnen und ihr Verkehrsmittel-Verhalten + **TPT-Gast** SBB-Schulreferentendienst
- S 7 **Vor der Haustür** Höhenflüge auf Hoblandenberg
- S 8 **Defür & Dewider** Nicht-/Raucher-Regionalzüge **Die Letzte** Adieu und Grüezi – **Zuestiige bitte!**

Viel Freude beim Lesen!
Kurt Graf



Keine Spur von Kundenfreundlichkeit: Zweimal täglich startet die S26 in Winterthur auf dem falschen Gleis 3.

DER AKTUELLE FAHRPLAN IM TÖSSTAL

1 Schritt vor, 1/2 zurück

Seit einem halben Jahr gilt nun für die S26 und die S43 der Fahrplan 1997/99. Was hat sich seit dem 1. Juni 1997 verbessert? Wo sind Schwachpunkte? Die IG Tösstallinie bringt es auf den Punkt.

- Zusatzzüge. Die abendlichen Zwischenzüge ab Winterthur – zahlenmässig erweitert von zwei auf drei Verbindungen – liegen fahrplanmässig seit dem 1. Juni 1997 anders. Es scheint, dass das Angebot auf Resonanz stösst, die Züge mit Abfahrt 16.21, 17.21 und 18.21 sind jedenfalls recht gut bis sehr gut besetzt. Und wenn es Punkte zu verteilen gäbe bezüglich der Pünktlichkeit der diversen Kurse, diese drei würden sie mit Sicherheit gewinnen!
- Die Rückführung der beiden Züge ab Bauma (Abfahrt 17.00 bzw. 18.00 Uhr) hat zudem der *Baumer Bevölkerung zu Schnellzügen verholfen*, ein Novum in der Geschichte der S26.
- Auf diesem Weg sei auch bekanntgegeben, dass der Zug, der Winterthur um 18.21 Uhr verlässt, nicht nur bis Bauma fährt, sondern auch alle weiteren Stationen bis Rüti (ohne besondere Anforderung!) bedient – es steht dem oberen Tösstal also ein zusätzlicher Zug zur Verfügung. Leider sind die drei erwähnten Kurse (Schnellzüge Bauma–Winterthur und Zusatzzug Bauma–Rüti) in keinem Kursbuch vermerkt, da braucht es schon die Konsultation des an den jeweiligen Bahnhöfen angeschlagenen Fahrplans und/oder das eigene mutige Ausprobieren! Schade, dass auf die offizielle Publikation verzichtet wurde – Leerzüge zur Über- oder Rück-

führung von Rollmaterial für Kunden zu öffnen ist sehr begrüssenswert, dieses Angebot den Kunden auch mitzuteilen scheint uns eine logische Konsequenz.

- Die ganz leicht veränderte Lage der morgendlichen Zwischenzüge (die jetzt beide mit Abfahrt 6.04 bzw. 7.04 ab Bauma fahren) hat den Schülerinnen und Schülern der Kantonsschulen Rychenberg und Lee verunmöglicht, den späteren Zwischenzug zu benützen, denn nun erreichen sie den Unterricht nicht mehr rechtzeitig (Ankunft Winterthur-Grüze heute 7.34, früher 7.30 Uhr, Unterrichtsbeginn 7.45 Uhr). Der IG-Vorstand hat sich informieren und überzeugen lassen, dass eine «Rückversetzung» dieser Kurse auf den alten Platz aus betrieblichen Gründen kaum möglich ist.

Später und trotzdem verspätet

- Stichwort Pünktlichkeit: Wenn diese vorgängig bei den Zwischenzügen positiv erwähnt wurde, wollen wir doch nicht ungesagt lassen, dass der Fahrplan insgesamt seit dem 1. Juni nicht besser eingehalten wird als früher. Reisende im Zug mit Ankunft um 7.15 Uhr in Winterthur wissen davon ein Liedlein zu singen. Nicht wenige Male haben sie den 7.19-Uhr-Zug nach Zürich-Stadelhofen verpasst, weil dieser schon weg war, und nur dank des Entgegenkommens – herzlichen Dank! – der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Winterthurer Bahnhofs konnte die S12 (fahrplanmässige Abfahrt 7.21 Uhr) erreicht werden.

Übung abbrechen!

- Grosse Sorgen macht uns das Halten bzw. Nichthalten der S26 in

Tann-Dürnten. Abgesehen davon, dass offenbar selbst einige Lokomotivführer Mühe hatten zu wissen, wann sie an dieser Station zu halten hätten und wann nicht, ist die jetzige Lösung (Halte in Last-richtung um 6.13 Uhr, 10.13 Uhr und 19.43 Uhr) einfach unbefriedigend. Die IG Tösstallinie ist deshalb bereits beim ZVV vorstellig geworden mit der Forderung, die S26 spätestens ab Fahrplanwechsel 1998 in Tann wieder immer anhalten zu lassen. Die Umbausituation im Bahnhof Rüti sollte bis dann soweit geregelt sein, dass dieser Service wieder angeboten werden kann und soll.

Die falsche Schiene

- Unter dem Titel «Wie steht's mit der Kundenfreundlichkeit?» sei hier festgehalten, dass es heute schwieriger ist, sich den Fahrplan zu merken. Besonders gilt dies natürlich für den Bahnhof Tann-Dürnten und für die Busverbindung Rüti–Hinwil.

- Wir können auch nicht verstehen, warum die S26 und die S35 in Winterthur zu gewissen Abfahrtszeiten «verkehrt» fahren, d.h. auf Gleis 3 statt 2 (S26) bzw. auf Gleis 2 statt 3 (S35). Gemäss unseren Beobachtungen führt das ab und zu zu Verwechslungen, die besonders abends unangenehm werden können.

Alle diese Punkte wird der Vorstand der IG Tösstallinie selbstverständlich bei den zuständigen Personen bei ZVV, S-Bahn-Organisation und SBB vorbringen. Wir hoffen fest, dass wir auf den Fahrplanwechsel 1998 hin ein paar Verbesserungen erreichen werden.

Nicole Schwarz Kemmler

«Was lange währt wird endlich gut.» Was fürs Tösstal anfangs 90er Jahre anlässlich der Abstimmung über die 2. Teilergänzung der S-Bahn versprochen wurde, rückt nun doch in greifbare Nähe. Ein Zwischenbericht, Stand Herbst '97.

Die Ausgangslage: ZVV und SBB orientierten im Juni 1997 über den Stand der Arbeiten für den Fahrplan 1999–2001, der zwischen Winterthur und Bauma tagsüber das Angebot auf zwei Züge pro Stunde ausweitet (Montag bis Freitag). Wie sieht das konkret aus?

Es sind drei (!) verschiedene Fahrpläne zu beachten

- Tagesverbindungen von Montag bis Freitag (ab Betriebsbeginn bis 20 Uhr)

	S26	S26a
Winterthur	ab .25	ab .45
Bauma	an .00	an .22
	ab .02	S43
Wald	ab .22	ab .49
Rüti	an .30	an .57
	ab .35	
Rapperswil	an .43	
	S26	S43
Rapperswil	ab .17	
Rüti	an .24	ab .02
	ab .30	ab .02
Wald	an .38	an .10
Bauma	an .56	S26a
	ab .00	ab .36
Winterthur	an .34	an .12

Kreuzungen in Grüze, Kollbrunn, Turbenthal, Bauma und Rüti

- Der durchgehende Zug (S 26) fährt in der neuen Fahrplanlage, hält an allen Stationen und garantiert in Winterthur den Anschluss von der S8 und zur S7/S8. In Rapperswil bestehen Anschlüsse von und nach Arth-Goldau und St.Gallen mit Übergangszeiten von je etwa einer Viertelstunde; von und nach Chur ist die Situation hingegen weiterhin schlecht. In Rüti sind nun zweimal stündlich gute Anschlüsse an die S5 von und nach Zürich vorgesehen. Dies wird ein grosser Gewinn sein für die Pendler aus dem oberen Tösstal, Wald und Tann-Dürnten.

Das meint die IG Tösstallinie

Der ZVV lud nach der Präsentation zur Vernehmlassung ein. Die Stellungnahme der IG Tösstallinie umfasste mehrere Punkte und sei hier kurz zusammengefasst:

- Der Grundtakt von Montag bis Freitag ist der nahezu ideale Kompromiss für die vielfältigen Bedürfnisse im Tösstal.
- Als schwierig für die Reisenden beurteilen wir, dass insgesamt drei Fahrpläne gelten.
- Am Wochenende sollte das gleiche Angebot gelten wie unter



Rollt 1999 zusätzlich die 26A?

- Die zusätzliche S26a zwischen Winterthur und Bauma stellt den Anschluss an die S12 sicher und fährt ungefähr in der Fahrplanlage der heutigen S26.

Die Anschlüsse auf die Busse in Kollbrunn, Turbenthal und Bauma werden attraktiver, jene in Wald eher schwieriger.

- Tagesverbindungen Samstag/Sonntag (ab Betriebsbeginn bis 20 Uhr)

	S26	S43
Winterthur	ab .45	
Bauma	ab .22	
Wald	ab .40	ab .19
Rüti	ab .47	an .27
Rapperswil	an .54	
	S26	S43
Rapperswil	ab .05	
Rüti	ab .13	ab .32
Wald	an .19	an .40
Bauma	ab .40	
Winterthur	an .15	

Kreuzungen in Rikon (evtl. Kollbrunn?) und Fischenthal

- Am Wochenende ist weiterhin nur der Studenttakt vorgesehen und zwar in der Fahrplanlage der heutigen S26.

- Die S43 garantiert stündlich gute Anschlüsse auf die S5 von und nach Zürich.

- Abendverbindungen ganze Woche:

	S26	Bus
Winterthur	ab .45	
Bauma	an .22	ab .24
Rüti	S5	an .52
Rüti	ab .54	
Rapperswil	an .01	
	S5	Bus
Rapperswil	ab .29	
Rüti	an .35	ab .00
Bauma	S26	an .34
Bauma	ab .36	
Winterthur	an .12	

Kreuzung in Kollbrunn

der Woche, um auch dem Ausflugsverkehr ein attraktives Angebot zu bieten.

- Verbesserungsvorschläge im Abendangebot sind erwünscht, insbesondere die Anbindung an Rapperswil.
- Alle Züge haben in Tann-Dürnten anzuhalten.
- Täglich sind Anschlüsse an die 7-Uhr- und die 23-Uhr-Spinne in Zürich notwendig.
- Die Fahrplanlage zwischen Bauma und Winterthur ist zu vereinheitlichen
- Der Postauto-Anschluss in Kollbrunn aus beiden Richtungen ist auch am Wochenende zu gewährleisten.

- Am Abend ist zwischen Bauma und Rüti weiterhin der Bus vorgesehen. Die Verbindungen liegen ungefähr in der heutigen Fahrplanlage.

- Verbindungen ins Tösstal von Rapperswil aus sind weiterhin extrem unattraktiv.

Stellungnahme der Gemeinden

Ausser Winterthur haben sich sämtliche Gemeindebehörden an der Tösstallinie positiv zum neuen Konzept geäussert, trotz teilweise höherer finanzieller Belastung. Dies zeigt unseres Erachtens, dass die vorgeschlagene Variante als guter Kompromiss für die Abdeckung der vielfältigen Bedürfnisse entlang der ganzen Linie gelten kann und deshalb auch politisch breit getragen wird.

Politik ist die Kunst des Möglichen; wir haben hier sicher nicht das Maximum, aber nahezu das Optimum! Alfred Baumgartner (Stephan Frei)

So geht's weiter

Die vorgeschlagene Fahrplanvariante hat noch ein paar Hürden zu nehmen bis zur Einführung im Frühjahr 1999: Die Verhandlungen des ZVV mit den SBB über die Leistungen und Kosten sollten bis zum nächsten Frühjahr abgeschlossen sein. Danach hat die provisorische Bestellung durch den ZVV zu erfolgen; dieser legt das Fahrplanprojekt im Herbst 1998 öffentlich auf. Nach Klärung der Finanzierung (wahrscheinlich schwierigster Punkt) und Beschluss des Verkehrsrates wird der ZVV die Leistungen anfangs 1999 definitiv bestellen.

Sobald der konkrete Fahrplan aufliegt, wird ihn die IG Tösstallinie bezüglich ihrer Eingaben überprüfen und sich bei den Detailverbesserungen engagieren. Zum heutigen Zeitpunkt sind wir im IG-Vorstand einerseits glücklich, dass eine breit abgestützte Fahrplanvariante gefunden werden konnte und andererseits auch stolz, dass wir mit eigenen Beiträgen (siehe auch TPT-Nummern 2 und 4) diese Arbeit wesentlich mitgeprägt haben.

Zum Schluss sollten wir das Wichtigste nicht vergessen: Das verbesserte Angebot auf der Tösstallinie ist finanziell nur dann tragbar, wenn es zusätzliche Personen auf den ÖV bringt. Wir alle sollten das nicht vergessen und uns deshalb weiterhin in diesem Sinne engagieren.

Es gibt viele gute Gründe, die Bahn zu benutzen; ab 1999 sind's im Tösstal noch mehr! Bg

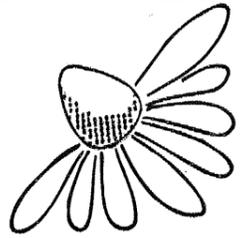


Die Nr. 1 im Tösstal

077-46 87 87

Rolf Hess – 24 Stundenbetrieb





Gemeindegemeinschaft Turbenthal

Tösstalstrasse 147 · 8488 Turbenthal · Telefon 052 385 33 65

QUERSCHNITT TÖSSTAL: LIVE AUS DEM S26-FÜHRERSTAND

Nächster Halt...

Die Hauptperson im Tösstaler ist zweifelsfrei der Lokführer, das wissen wir. Aber wie geht's dem einsamen Mann an der Zugspitze während seiner verantwortungsvollen Arbeit? Robert Schnurrenberger öffnet Ihnen für einmal die Tür zum Führerstand und lässt Sie zwischen Winterthur und Bauma über seine Schultern schauen.

«Wieder sind 24 Tage vergangen und Dienst 61 ist fällig: Diese Tour dauert von 21.10 bis 04.20 Uhr und ist nicht sehr beliebt.

Als erste Arbeit löse ich den Tösstaler Winti an 21.14 Uhr ab. Mit dem ankommenden Lokführer wechsle ich einige Worte und erfahre von ihm allfällige Mängel an Lok und Zug. Besonderheiten auf der Strecke werden mir ebenfalls mitgeteilt.

Nun wechsle ich den Führerstand und stelle die Stirnbeleuchtung sowie die richtige Destination (Bauma) ein. Nach dem Aufrüsten des Führerstandes muss eine Bremsprobe durchgeführt werden. Die Daten am Zugfunk sowie der Zugüberwachungseinrichtung sind ebenfalls zu aktualisieren. Im Tösstal ist der Zugfunk nicht durchgehend installiert. Aus diesem Grunde muss bei unbegleiteten Zügen ein Natel mitgeführt werden.

Countdown läuft

Die Abfahrtszeit 21.44 Uhr naht. Das Ausfahrtsignal wechselt auf «Fahrt». Die Türverriegelungslampe löst. Es fehlen noch wenige

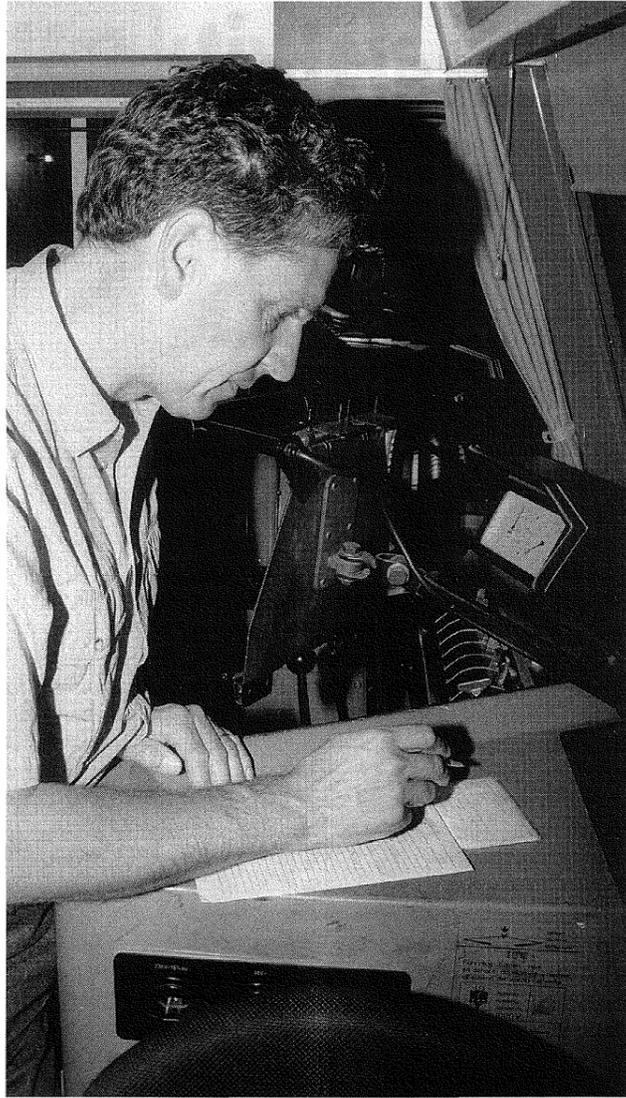
Sekunden bis zur Abfahrtszeit. Kurz bevor ich die Türen verriegele, wird wieder eine geöffnet. Weil immer wieder Nachzügler kommen darf ich die Türen nicht verriegeln. So lange die rote Kontrollampe brennt, muss ich tatenlos zuschauen bis sie abblöcht.

Mit vier Minuten Verspätung verlassen wir schliesslich den Bahnhof Winterthur. Während der Ausfahrt erkundigt sich die Leitstelle bereits nach der Ursache der Verspätung. Ich gebe am Funk Auskunft, passiere das Einfahrtsignal Grütze, muss die Stationsansage machen, die Streckengeschwindigkeit mässigen, das geschlossene Ausfahrtsignal quittieren und mich auf den Halteort konzentrieren. Dabei müssen kurz vor dem Halt die Türen entriegelt werden.

Es steigt niemand aus oder ein. Nach einer minimalen Haltezeit von 20 Sekunden geht die Fahrt weiter. In Seen steigen fünf Personen aus, in Sennhof niemand. In Kollbrunn lassen sich die Leute wieder viel Zeit mit aus- und einsteigen. Einige plaudern unter der offenen Tür miteinander. Die Verspätung wächst.

Vorsicht – Bahn frei!

Leider fehlen die technischen und gesetzlichen Voraussetzungen an den Tösstal-Pendelzügen, um eine Zwangsverriegelung der Türen einzuleiten. Dazu schreibt das Bundesamt für Verkehr eine akustische sowie optische Warneinrichtung, analog den Doppelstockzügen vor. Eine Durchsage an die Reisenden, die Türen freizugeben,



Fotos: Kurt Graf

ist auch nicht sehr sinnvoll, weil auf den Plattformen keine Lautsprecher vorhanden sind.

Kollbrunn-Rikon, mit seinen vielen Übergängen, erinnert einerseits an die gemütlichen alten Zeiten, ist jedoch in der heutigen hektischen Zeit sehr gefährlich. Wer hört mit lauter Musik im Auto oder aus dem Walkman schon das Pfeifen einer Lokomotive... Ich hoffe, dass den Zeitungsartikeln bezüglich Aufhebung dieser Übergänge bald Taten folgen und die Zeit der gefährlichen Situationen und Unfälle bald der Vergangenheit angehört. Rikon – Kreuzung mit dem Gegenzug.

Ab Rikon wird unsere Verspätung kleiner. Jetzt liegt neben der Strecken- und Signalbeobachtung ab und zu ein Blick in den herrlichen Sternenhimmel drin. Natürlich nur mit einem Auge.

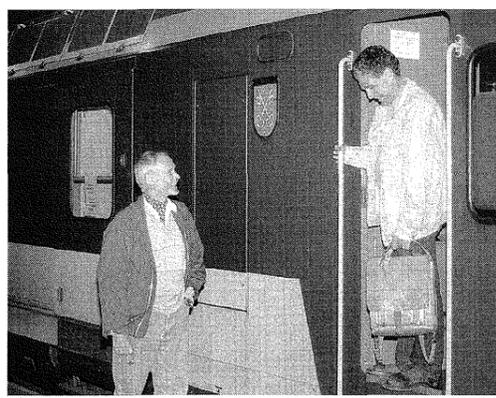
Rechtsumkehrt

Bauma erreichen wir pünktlich. Um diese Zeit ist für den Zug bereits hier Endstation. Tösstalaufwärts weiterreisende Passagiere müssen auf den Bus umsteigen. Nach ca. 20 Minuten Aufenthalt in

Am Anfang jeder Reise steht der «Bürokratie»...



Unglaublich, was da alles an Abfall anfällt.



Information ist wichtig, bei unbegleiteten Zügen erst recht.

Lokführerwechsel.

ÖV-PR

VZO: Namensänderung und neues Logo

Die Aktionärsgeneralversammlung der VZO hat am 22. Mai 1997 einer Namensänderung der VZO zugestimmt. Künftig heissen die VZO nicht mehr Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland sondern neu *Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland*. Mit der Namensänderung sind nun die Regionen berücksichtigt, in denen die VZO tätig ist. Unser Marktgebiet umfasst 22 Gemeinden, welches mit 40 Buslinien vom Zürichsee bis ins Oberland bedient wird.

Gleichzeitig haben wir ein neues Logo entwickelt, das unserem Sinn und Zweck, unserer Identität aber auch unserem Gefühl besser entspricht. Das dynamische rote «V» steht für Beweglichkeit, für Begegnung und Energie; das blaue «Z» für Zürichsee und das grüne «O» für Oberland.

VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland

Ein besonderes Geschenk

Seit dem 1. August 1997 haben die Schweizerinnen und Schweizer einen Grund mehr zum feiern: Das neue 2-Jahres-Halbtax-Abo für Fr. 222.-. Ein Jahr halbtaxeln kostet damit nur noch Fr. 111.- statt Fr. 150.-. In zwei Jahren sparen Bahnreisende also Fr. 78.-. Zudem präsentiert sich das neue Abo als Plastikkarte im Kreditkartenformat. Wer sein 2-Jahres-Halbtax-Abo mit einem farbigen Passfoto am Bahnhof bestellt, erhält es nach rund zehn Tagen per Post zugestellt.

Wer schon ein Halbtax-Abo besitzt, braucht keine Nachteile oder gar einen Verlust zu befürchten. Das bisherige Halbtax-Abo kann bis zum Enddatum weiterbenutzt werden. Bei einem anschliessenden nahtlosen Umstieg auf das 2-Jahres-Halbtax-Abo wird für jeden Monat nach dem 1. August 1997 eine Rückvergütung von Fr. 4.- erstattet. Ein Beispiel: Das Einjahres-Halbtax-Abo ist noch bis April 1998 gültig. Für die 9 Monate seit dem 1. August werden Fr. 36.- angerechnet. In diesem Fall kostet dann das 2-Jahres-Halbtax-Abo nur noch Fr. 186.-.

Für Fragen steht Ihnen das Personal Ihres nächsten bedienten Bahnhofes gerne zur Verfügung. Oder wenden Sie sich an den Rail Service 157 22 22 (Fr. 1.19/Min. inkl. MWST).

SBB-Bahnreisezentrum Winterthur

Robert Schnurrenberger

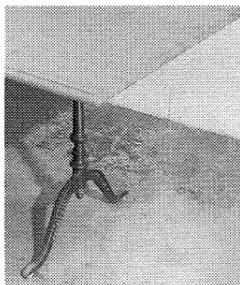
Zur Person: Geboren 1956 in Zürich, verheiratet und Vater von zwei Kindern. Ausbildung als Maschinenmechaniker.

Beruflicher Werdegang: 1979 Eintritt bei den SBB im Depot Zürich als Fahrdienstwärter. 1980 Versetzung nach Winterthur. Damals dauerte die Ausbildung rund drei Jahre und beinhaltete sechs Monate Praktikum in der Werkstatt.

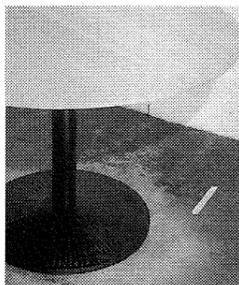
Ein Wort an die SBB: Die Zukunft wird für unser Depot immer mehr S-Bahn-Leistungen bringen.

Ich hoffe, nicht zuletzt der Sicherheit wegen, dass die Konzentration auf wenige Zuggattungen nicht zu extrem wird. Vielfältigkeit und Abwechslung im Fahrdienst sind die grössten Garantien für Sicherheit. Eintönigkeit und Routine bewirken das Gegenteil. Mein Wunsch an die Mitreisenden ist, vermehrt Mitverantwortung zu tragen, z.B. Türen freizugeben, dem Mobiliar Sorge zu tragen, usw. Denn Sauberkeit und Pünktlichkeit tragen zu einer Mehrbenutzung der Bahn bei. Meine Vision: Mit einem gesunden öffentlichen Verkehr und weniger Individualverkehr ins Jahr 2000!

Mit unseren Tischen kann man alles machen !



Wir machen Ihnen Ihren Wunschtisch nach Mass.



Rund, rechteckig, quadratisch, oval oder bootsförmig.



In allen einheimischen Holzarten. Unterbau nach Ihren Wünschen.

Die Möglichkeiten sind unbegrenzt. Anfragen an die Werkstatt.

MÖBEL
WERK
STATT
AN DER
TÖSS

Herstellung und Vertrieb:
Möbelwerkstatt an der Töss
8496 Steg
Telefon/Fax 055 245 15 16

AUTHORIZED RETAILER
cannondale
HIGH - PERFORMANCE GEAR
SCOTT USA

cilo
Neuste
98er
Modelle
bike

10 Jahre
BenisVelo
Turbenthal
Telefon
052/385 35 35

Benis
TURBENTHAL

Auf alle Auslaufmodelle bieten wir Ihnen einen **Spezial-Weihnachstrabatt** bis 20%.

Sonntag, 14. Dezember: **Päckli-Sunntig**
Verpflegung mit Überraschung für gross und klein!

EXKLUSIV FÜR IG-MITGLIEDER + TPT-LESER

Blick hinter Winterthurs Bahnhofkulisse

Wie funktioniert denn eigentlich ein Bahnhof? Haben Sie sich diese Frage auch schon gestellt? Wir können Ihnen zu mehr Wissen verhelfen! Wir haben speziell für Mitglieder der IG Tösstallinie und TPT-Leserinnen und -Leser eine Besichtigung des Bahnhofs Winterthur organisiert:

Die Daten

Diese Gelegenheit sollten Sie sich keinesfalls entgehen lassen! Wir bieten Ihnen drei Möglichkeiten für die Besichtigung:

- Freitag, 16. Januar 1998, von 14.15 bis 16.30 Uhr
- Samstag, 17. Januar 1998, von 09.15 bis 11.30 Uhr
- Mittwoch, 21. Januar 1998, von 14.15 bis 16.30 Uhr

Das Programm

Nach der Begrüssung beim Treffpunkt am Tösstaler-Prellbock Gleis 1 werden Sie in die Organisation des Bahnhofs Winterthur eingeführt und erhalten Informationen über den Verkauf. Anschliessend besichtigen Sie das Zentralstellwerk Winterthur; dort wird ein spezieller Schwerpunkt auf die Fernsteuerung des Regionalverkehrs gelegt. Ebenfalls ausführlich inspiziert wird das Bahnreisezentrum mit dem Reisebüro und den Billettschaltern. Ihre Fragen werden im Anschluss an die Führung, die insgesamt gut 2 Stunden dauern wird, beantwortet.

Das Vorgehen

Bitte senden Sie Ihre Anmeldung bis spätestens 5. Januar 1998 mit untenstehendem Talon an:

IG Tösstallinie
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn



Foto: gr

Anmeldung für die Besichtigung Bahnhof Winterthur

Vorname, Name _____
 Strasse _____
 PLZ, Ort _____
 Telefon (P) _____ (G)

Ich besuche die Veranstaltung am

Freitag, 16. Januar 1998 (14.15 Uhr)

Samstag, 17. Januar 1998 (09.15 Uhr)

Mittwoch, 21. Januar 1998 (14.15 Uhr)

Als Ausweichdatum geht auch

Freitag, 16. Januar (14.15 Uhr)

Samstag, 17. Januar (09.15 Uhr)

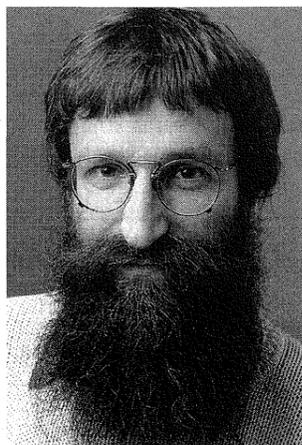
Mittwoch, 21. Januar (14.15 Uhr)

Unterschrift _____

IG-LEUTE

Politischer Berater

Name: Peter Oser; **Wohnort:** Steg; **Alter:** 43; **Zivilstand:** verheiratet, 3 Kinder; **Beruf:** Biobauer; **Hobby:** Politik (als SP-Kantonsrat auch Nebenerwerb) mit Schwergewicht Landwirtschaft/Naturschutz (Vorstandsmitglied der Kleinbauernvereinigung VKMB), Öffentlicher Verkehr, Raumplanung (Mitglied der Raumplanungskommission des Zürcher Kantonsrates).



«Begonnen hat mein Engagement für den Tösstaler, als 1989 bekannt wurde, dass die S 26 keinen Anschluss mehr auf die S 5 in Rüti haben wird. Als Nicht-Autobesitzer sind wir auf die Bahn angewiesen! Als Kantonsrat war ich 1990-93

Mitglied der Verkehrskommission. Das Fass zum Überlaufen brachte 1993 der angedrohte (und später durchgeführte) Angebotsabbau auf 1994. So schrieb ich im Juli 1993 an alle SP-Sektionen, die an der Tösstallinie liegen, einen Brief mit

der Aufforderung, gemeinsam eine Aktion für den Tösstaler zu unternehmen. Schnell dehnte sich der Kreis der an einer Aktion Interessierten weit über die SP-Sektionen aus, und so war die Gründungsversammlung der IG SBB-Tösstallinie vom April 1994 für mich das Tüpfchen auf dem i!

Seither vertrete ich die Interessen des oberen Tösstals, speziell der Gemeinde Fischenthal, im Vorstand und bringe mein Wissen als Kantonsrat ein. Das Geld wird in den nächsten Jahren eine zentrale Rolle spielen, und zwar auf den drei Ebenen Gemeinde, Kanton und Bund. Alle drei haben Einfluss auf die Zukunft der Tösstallinie. Es wird die schwierige Aufgabe der IG Tösstallinie sein, einerseits auf politischer Ebene das Optimum im Bereich des Angebots herauszuholen, andererseits auch für entsprechende Frequenzen zu sorgen!»

FREUDE

Wo sie herrscht, wer sie einem nimmt und wie man sie trotzdem findet, bringen wir sachlich rüber.



FÜR IHRE REGION

HINTERFRAGT: ZUBRINGER ZU S26/S43 AM BEISPIEL WALD UND FISCHENTHAL

Von attraktiv bis Zumutung

Gut 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner leben in den flächenmässig grössten Zürcher Gemeinden Wald und Fischenthal. Rund 400 ÖV-Pendler aus diesen zwei Gemeinden benützen werktags die S26/S43 und ab 20 Uhr die Bahnersatzbusse mehrheitlich nach / von Rüti. Dazu kommt fallweise ein beträchtlicher Ausflugsverkehr. Peter Schwarzenbach, als IG-Shuttle-Vertreter Mitglied der Verkehrskommission Wald und in der Aussenwacht Raad-Gibswil wohnhaft schildert als direkt Betroffener die komplexe Verkehrssituation im oberen Tösstal.

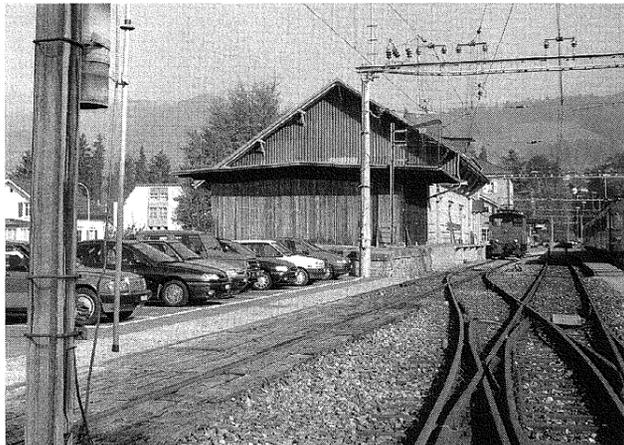
Von den ÖV-Reisenden aus Wald fahren rund 2/3 via Rüti weiter Richtung Zürich und ca. 1/3 Richtung Rapperswil. Dank dem Shuttle (S43), der zwischen Wald und Rüti pendelt, besteht für Walderinnen und Walder sowie die Fahrgäste der Bus-Spinne (1. Wald-Laupen-Diezikon, Eglingen, Goldingen und 2. Wald-Hüttenberg-Faltigberg) eine relativ attraktive Verbindung nach Rüti-Zürich.

Für ÖV-Benutzende ab Gibswil und Fischenthal aber, welche nur die S 26 zur Verfügung haben, ist die Reise nach Zürich tagsüber mit einer Wartezeit von 20 Minuten in Rüti recht beschwerlich. Einzig werktags am frühen Morgen und abends (mit Bus) bestehen schlanke Anschlüsse in Rüti. Am Sonntag hingegen erreicht man erst die 8-Uhr-Spinne in HB-Zürich und muss bereits 21.26 die letzte Rückfahrmöglichkeit ins obere Tösstal in Kauf nehmen.

Ab Wald sind, wie eingangs erwähnt, zwar die Verbindungen nach und von Zürich durchgehend gut, lassen hingegen abends ab Rapperswil mit einer Wartezeit in Rüti von 23 Minuten (!) sehr zu wünschen übrig. (Details siehe Fahrplan.)

Whoin mit dem PW...?

Entsprechend komplex ist daher die Zubringerfrage zum ÖV. PW-



Wald wirbt mit Gratisparkplätzen und guten Verbindungen für den ÖV.



Wald brilliert tagsüber mit einer attraktiven Busspinne.

Besitzer aus Fischenthal, Gibswil und Walder Aussenwachten benützen Parkplätze in Wald, Rüti, Bubikon, Wetzikon und Hinwil.

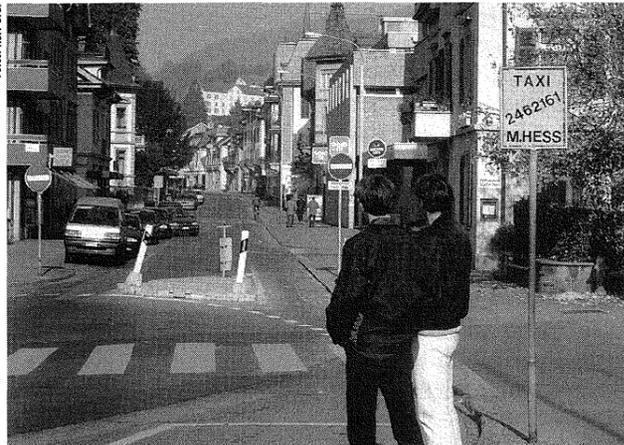
Dazu einige aufschlussreiche Details: Vor der Einführung von Parkgebühren in Bubikon stammten ein Grossteil der dort parkierten Autos von Besitzern aus Wald und dem oberen Tösstal. Ähnliche Feststellungen liessen sich auch in Wetzikon – vor Einführung der Parkuren – beobachten. Nun sind die (noch) gebührenfreien Parkmöglichkeiten in Rüti, Wald und Hinwil entsprechend mehr frequentiert.

Vor der Einführung der S-Bahn standen am Bahnhof Gibswil durchschnittlich 10 bis 13 PW, heute sind es noch 2 bis 4. Seit die Shuttle-Verbindung Wald-Rüti wieder auf der Schiene abge-

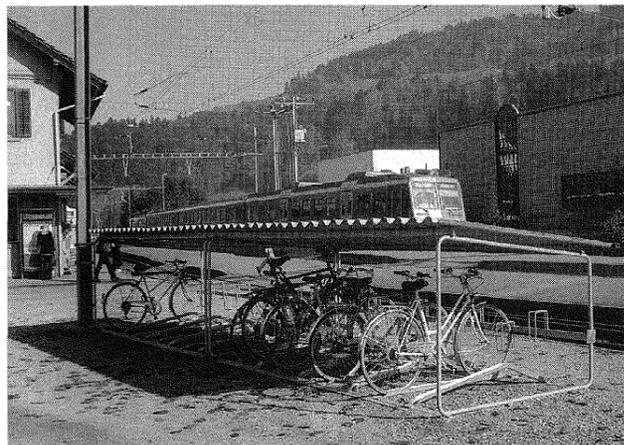
wickelt wird, sind dafür wieder bedeutend mehr Fahrzeuge auf dem SBB-Areal Wald zu zählen.

Die leidige Bahnersatz-Frage

Ab 20 Uhr werden Wald und das obere Tösstal nur noch mit (Bahnersatz-)Bussen bedient. Diese halten nicht nur an den einzelnen Bahnhöfen, sondern auch an dazwischenliegenden Haltestellen, bieten also eine auf den ersten Blick zwar mit längeren Fahrzeiten verbundene, aber dafür Feinverteilung in den weitverzweigten Aussenwachten. Da jedoch die meisten Reisenden aus diesen Aussenwachten tagsüber nicht zu Fuss zum weit entfernten Bahnhof gelangt sind, nützt diese nur am Abend angebotene Feinverteilung relativ wenig; denn diese Leute wollen doch ihren PW, ihr Velo oder ihr Moped



Wo der Walder-Taxi wohl bleibt...



Gibswil: Das Velo ist in der weitläufigen Gemeinde ein wichtiger Zubringer.

wieder behändigen, um am andern Tag von der betreffenden Aussenwacht wieder zum Bahnhof zu gelangen.

Hier zeigt sich für die Zubringerfrage die Problematik des Systemwechsels: Auf der identischen Verkehrsverbindung, nämlich zwischen Feinerschliessung, der langsamere Bus (nur abends) und Groberschliessung, die raschere Bahn (am Tag), sodass von den Vorteilen dieser beiden Systeme keines richtig zum Tragen kommt. Besser wäre es daher, für die gleiche Verbindung durchgehend das gleiche System anzubieten, damit auch ganztags die gleiche Zubringersituation bestehen bleibt.

Ganztags und mit Flexibilität

Auf den nur von PTT-Bussen befahrenen Verbindungen von und nach

Wald (ZVV Linien 890 und 892) wird der Betrieb nach 20 Uhr gänzlich eingestellt. Hier zeigt sich eine weitere Problematik für die Zubringerfrage: Fahrgäste, welche erst nach 20 Uhr heimkehren wollen, müssen zum vornherein mit privaten Transportmitteln zur nächsten S-Bahnstation fahren. Auch hier stellt sich eine Grundsatfrage: Wenn eine ÖV-Verbindung geschaffen wird, sollte entweder ein durchgehender Takt von morgens bis abends/Mitternacht angeboten oder dann auf diese Verbindung gänzlich verzichtet werden. Es sei denn man biete abends Speziallösungen an wie Ruftaxis, Rundkurse oder wie diese Systeme alle heissen.

So weitläufige Gemeinden wie Wald und Fischenthal werden kaum je ohne private Zubringerlö-

sungen auskommen. So sind die diebstabsicheren Velo- und Moped-einstellmöglichkeiten beizubehalten und zu verbessern sowie für die ÖV-Kundschaft Gratisparkplätze an den Bahnhöfen weiterhin zu gewährleisten.

Die Walder Institutionen und ihre Funktionen

Wald besitzt zur Zeit zwei eng zusammenarbeitende Organisationen, welche sich mit der örtlichen ÖV-Situation befassen: 1. Die IG Shuttle (eine lose Vereinigung, welche sich ursprünglich für die Wiedereinführung der Pendelverbindung Wald-Rüti auf der Schiene eingesetzt hat) und 2. die Verkehrskommission (Zusammensetzung: ein Gemeinderatsmitglied, Sekretär der Verwaltung, SBB-Vorstand, PTT-Vertreter, IG-Shuttle-Vertreter.) Die Verkehrskommission berät ÖV-Themen und bereitet entsprechende Vorschläge zuhanden des Gemeinderates vor (z.B. Fahrplänenentwurf 1999). Beide Organisationen pflegen die Zusammenarbeit mit der IG Tösstallinie sowie der Pro-Bahn-Schweiz und dem VCS. Es ist Wald gelungen, mit der Wiedereinführung des Shuttle auf der Schiene und der Fahrplangestaltung 97/99 eine einigermaßen zweckmässige Lösung (wenigstens für Wald und seine Bus-Spinne) zu finden.

Es bleibt nun im Hinblick auf den Fahrplan 99 die Aufgabe, auch für die Bahnkunden aus dem Raum Steg, Fischenthal, Gibswil gute Anschlüsse an die S 5 von und nach Zürich herzustellen, damit die relativ langen Zubringerstrecken, welche zur Zeit mit privaten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden müssen, wegfallen oder kürzer werden. Und den leidigen Systemwechsel – tagsüber Schienen-, abends Busverkehr – gilt es gründlich zu überdenken. Auch die Wiederherstellung von akzeptablen Tösstaler Abendverbindungen – besonders für den Freizeitverkehr – von und nach Rapperswil ist ein dringendes Anliegen.

Peter Schwarzenbach



Für individuelle Fahrten, das Postauto.

Transferfahrten
Ausfahrten, Oldtimerfahrten

Rufen Sie uns an –
wir beraten Sie gerne.

Postauto Zürich
Regensbergstrasse 89, 8050 Zürich
Tel. 01-317 27 00, Fax 01-317 27 10

DIE POST PTT

365 + 365 =

Halbtax-Abo

222?

Jasmin Bürgermeister

Das neue 2-Jahres-Halbtax für 222 statt 300 Franken im handlichen Kreditkartenformat. Am nächsten Bahnschalter rechnet man mit Ihnen. Bitte ein farbiges Passfoto mitbringen.

SBB

IG-TATEN: AUSWERTUNG UNSERER UMFRAGE IN FISCHENTHAL

Fischenthaler und ihr Verkehrsmittel-Verhalten

Im vergangenen Winter hat die IG Tösstallinie unter ihren Mitgliedern eine Umfrage zur Nutzung der Verkehrsmittel durchgeführt. Über die Resultate berichtet wir im letzten TPT («IG-Mitglieder und ihr Verkehrsmittel-Verhältnis»/ Sommer 1997, Seite 4). Aus den Erfahrungen beim Auswerten hat die IG-Arbeitsgruppe zu lernen versucht und im Mai 1997 in der Gemeinde Fischenthal einen neuen Fragebogen in alle Haushaltungen verteilt. Eine erste Wertung:

Ausgangslage: Mit Fischenthal ist keine einfache Gemeinde gewählt worden: Eine flächenmässig grosse Gemeinde ohne grosses Zentrum, Streusiedlungen und die grossen Distanzen zu den nächsten Verkehrsknotenpunkten (Rüti, Wetzikon, Winterthur) machen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel trotz dreier Bahnhöfe nicht immer einfach. Uns interessierte deshalb, welche Verkehrsmittel die Fischenthaler benützen, und weshalb.

Von den rund 700 ausgeteilten

Umfragebogen haben wir schliesslich 67 Exemplare ausgefüllt zurückerhalten. Eine erste Auswertung möchten wir hier vorlegen. Dies ist nicht leicht, weil immer wieder die geringe Anzahl an Antworten in den verschiedenen Gruppen zur Vorsicht bei der Interpretation mahnen. Der Fragebogen hatte drei Teile, in denen Fragen zur persönlichen Situation und zum Verkehrsverhalten auf dem Arbeitsweg und in der Freizeit beantwortet werden mussten. Es bestand immer auch die Möglichkeit, Anregungen und Wünsche vorzubringen.

Die persönliche Situation

Von den Antwortenden waren je die Hälfte männlich bzw. weiblich. 44 Personen sind zwischen 25 und 65 Jahren alt, 14 sind älter, 9 jünger. 50 Personen haben in ihrem Haushalt mindestens ein Motorfahrzeug. 10 Personen besitzen ein GA, 36 ein Halbtax-Abonnement.

Verkehrsmittel zur Arbeit

42 Personen geben an, dass sie einen Arbeitsweg zurückzulegen ha-



Fischenthal:
Flächenmässige Riesengemeinde
+ grosse Distanzen
+ kleine Bevölkerung
= schwaches ÖV-Verkehrsaufkommen.

ben. Davon geben 23 (55%) an, dass sie für diesen Arbeitsweg am häufigsten die Bahn benützen, 9 (20%) ein Motorfahrzeug, 6 das Velo.

Aus Sicht der IG ist dies ein erfreuliches Bild. Leider muss vermutet werden, dass die Motivation, den Fragebogen auszufüllen für Bahnpendler höher war als für die Autopendler. Gerne hätten wir untersucht, ob Leute, die mindestens an fünf Tagen zur Arbeit fahren, andere Verkehrsmittel benützen als «Teilzeit»-Beschäftigte, oder ob

Männer sich anders verhalten als Frauen. Leider sind die einzelnen Gruppen zu klein um Aussagen zu machen.

• Interessant sind hingegen die Begründungen die angegeben werden:

$\frac{2}{3}$ der Bahnpendler geben als Begründung an, dass sie die Zeit für sich in der Bahn zu schätzen wissen. Die Hälfte der Leute führt die Bahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel an. $\frac{1}{3}$ möchte den Stress im Auto vermeiden oder findet die Bahn sicherer. Nur $\frac{1}{4}$ gibt

die niedrigeren Kosten als Grund an.

Als wichtigste Gründe für die Benützung eines Motorfahrzeugs werden angegeben: mit dem Auto wird der Arbeitsplatz schneller erreicht ($\frac{2}{3}$); der Weg zum Bahnhof ist zu weit ($\frac{1}{3}$), das Auto wird geschäftlich gebraucht ($\frac{1}{3}$).

Interessant ist, dass die Parkplatzsituation weder bei den Bahnpendlern (kein Parkplatz am Arbeitsort), noch bei den Benützer eines Motorfahrzeugs (kein Parkplatz an den Bahnhöfen) ein Thema ist.

Verkehrsmittel in der Freizeit

Unter den Antwortenden benützen in ihrer Freizeit ca. 40% abends die Bahn, während es an Wochen-

enden 55% sind. Es scheint so, dass die Bahn für die Fischenthalerinnen und Fischenthaler abends weniger attraktiv ist als an Wochenenden oder für den Arbeitsweg.

Fazit, Ausblick und Dank

Aus den vorhandenen Daten konnten bis jetzt keine überraschenden Erkenntnisse gewonnen werden. Zum Teil liegt das sicher an der geringen Anzahl von Antworten und der dadurch beschränkten statistischen Aussagekraft, andererseits ist auch nicht zu erwarten, dass das Verkehrsverhalten sehr stark vom Wohnort abhängt.

Der IG-Vorstand wird prüfen, ob es sich lohnt, in einer weiteren Gemeinde des Tösstals (z.B. Zell), dieselbe Umfrage ebenfalls durchzuführen.

Die Mitglieder der IG-Arbeitsgruppe werden in den nächsten Wochen versuchen, die Umfrageauswertungen noch etwas weiter zu treiben und insbesondere auch die Anregungen und Wünsche zusammenfassen und die Resultate an angesprochene Gruppen weiterleiten.

Die IG Tösstallinie dankt dem Gemeinderat Fischenthal für die Unterstützung beim Verteilen und Einsammeln der Fragebogen.

Peter Heusi

TPT-GAST

SBB-Schulreferentendienst

Ein halbes Jahrhundert existiert die Dienstleistung für die Jugend. Dabei ist der Schulreferentendienst der SBB keineswegs zur antiquierten Institution verkommen. Im Gegenteil, wie ein aktiver Tösstaler «Eisenbahnlehrer» beweist. Das Wort gehört Max Stahel, Fahrdienstleiter in Rapperswil.

1946 wurde die Idee des Schulreferentendienstes der SBB geboren. Einige Eisenbahner aus allerlei Berufsparten – Stationsbeamte, Lokomotivführer, Zugführer – setzten sich zusammen mit dem Entschluss, die Jugend in die Geheimnisse der Eisenbahn einzuführen.

Die Schulreferenten der SBB waren von Anfang an der Ansicht, dass nur ein lebendiger, wirklichkeitsnaher Unterricht zum Ziel führt. Auch wollten sie sich ein pädagogisches Grundwissen aneignen. Anfänglich gaben Schulinpektoren den Referenten in einem eintägigen Kurs, dem noch eine Probelektion angegliedert war, den ersten Schliff. Als Hilfsmittel für ihre Referate fertigten die «Eisenbahnlehrer» Modelle aus Karton. Auf Packpapier wurden Karten gezeichnet, die in den Klassenzimmern an die Wandtafel geheftet und durch die Schüler und Schülerinnen vervollständigt werden konnten. An der Moltonwand erklärten die Schulreferenten beispielsweise das Signalwesen der Eisenbahn oder den Weg vom Stausee bis zum elektrischen Strom.

Jede Lektion im Schulzimmer erfordert eine gewissenhafte Vorbereitung. Heute wird jeder Eisen-



«Eisenbahnlehrer» Max Stahel im Jugendzug Schwalbe wie er lebt und lebt.

bahner der sich für die Tätigkeit des Schulreferenten berufen fühlt zu einem Gespräch mit einem bewährten Schulreferenten und einer pädagogisch geschulten Fachperson eingeladen. Vermag der Anwärter den Anforderungen zu genügen, wird er zu einem der jährlich stattfindenden Kurse im bahneigenen Ausbildungszentrum Löwenberg in Murten (BE) aufgenommen. Einzelne und in Gruppen werden Lektionen zu verschiedenen Themen erarbeitet. Auch lernt der «Eisenbahnlehrer» moderne Hilfsmittel wie Hellraumprojektor und Videofilme sinnvoll einzusetzen. Eine durch die Fachperson begleitete Probelektion schliesst den Lehrgang ab.

Alte und neue Favoriten

Was immer wieder zu begeistern vermag sind die Themen *Bahnhof, Gottbard und Triebfahrzeuge*. Im Kanton Zürich und den angrenzenden Gebieten möchte man zudem mehr über das Funktionieren der *Zürcher S-Bahn* wissen. Klassen der oberen Stufen setzen sich mit der Frage der Zukunft der Eisen-

bahn in Europa auseinander und wünschen eine Schulstunde mit diesem Schwerpunkt. Die Schlagworte *Bahn 2000, Neat, Alptransit* lassen die heutige Jugend nicht kalt, sie will informiert sein und an ihrer Zukunft mitarbeiten. Um das in den Schulen vermittelte Wissen besser in den Köpfen der Kinder und Jugendlichen haften zu lassen, organisieren die Schulreferenten immer wieder Besichtigungen in Bahnhöfen, Lokomotivdepots, Werkstätten usw. Im Stellwerk einmal selber die Weichen und Signale für die Züge stellen oder selber, wenn auch nur für wenige Minuten, im Führerstand einer neuen Bahn-2000-Lok den Beruf des Lokomotivführers ausüben lassen den Funken der Faszination Eisenbahn überspringen.

Eisenbahn zum Anfassen

Seit über zehn Jahren steht als Medium der Schulreferentenzug, früher Chamäleon, heute *Jugendzug Schwalbe*, zur Verfügung. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind weltweit die einzigen Bahnen, die ein solches Lehrmittel auf den

Schienen rollen lassen. In drei ehemaligen Reisezugwagen hat die Hauptwerkstätte Olten wirklichkeitsnahe, zum Teil originale Demonstrationsabteile eingebaut. Hier gilt der Leitspruch: «Bahn zum Anfassen». Der Jugendzug Schwalbe konnte ja im vorletzten Sommer erstmals in Turbenthal der Tösstaler Schuljugend vorgestellt werden – und am 10. Juli 1996 exklusiv auch einer Gruppe «Treffpunkt Tösstaler»-Leser (TPT Nr. 3/Sommer 1996). Der Besuch in Turbenthal übertraf alle Erwartungen und war ein voller Erfolg.

Kontaktadressen

Die rege Nachfrage nach den Dienstleistungen des Schulreferentendienstes der SBB durch Schulen und Vereine verlangt nach einer rationalen Organisation. Das Generalsekretariat in Bern ist die Zentralstelle und steht unter der Leitung von Jürg Schetty. Für den SBB-Kreis III ist das Direktionssekretariat in Zürich.

• Der Schulreferentendienst kann über folgende Adressen oder telefonisch angefordert werden:

– Schweizerische Bundesbahnen, Direktionssekretariat Kreis III, Urs Neuenchwander, Postfach, 8021 Zürich; ☎ 0512 22 2136

• Für die Region oberes Tösstal, Zürichsee rechtes Ufer, Obersee: – Max Stahel, Fahrdienstleiter, Bahnhofstrasse 28, Postfach, 8703 Erlenbach ZH; ☎ G: 055/210 14 07 Bahnhofsinspektion Rapperswil; ☎ P: 01/910 95 49.

– Jakob Oberholzer, Lokomotivführer, Tödistrasse, 8645 Jona; ☎ P: 055/210 03 93.

2x

150 =

222 ?

Halbtax-Abo SBB CFF FFS

Jasmin Burgermeister

Das neue 2-Jahres-Halbtax für 222 statt 300 Franken im handlichen Kreditkartenformat. Am nächsten Bahnschalter rechnet man mit Ihnen. Bitte ein farbiges Passfoto mitbringen.

VOR DER HAUSTÜR: ZWISCHEN WILA UND SALAND

Höhenflüge auf Hohlandenberg

Unsere Ausflugstips «Vor der Haustür» sind ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln machbar und wollen animieren zum Nacherleben. Die «Treffpunkt Tösstaler»-Wandervogel Rolf Flückiger (Text) und Kurt Graf (Bild) wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen, Sehen – und Wandern.

Wanderinfos

□ **Ausgangspunkt:** Wila SBB (ZVV-Linie S 26, SBB-Fahrplanfeld 754, Stundentakt, Montag bis Freitag Verdichtung am Morgen und Abend. □ **Endpunkt:** Saland SBB (ZVV-Linie S 26). □ **Reine Marschzeit:** knapp 2 Stunden (Wila-Hohlandenberg 1 Stunde, Hohlandenberg-Saland ca. 50 Minuten) □ **Rast- und Picknickplätze:** an der Töss (besonders schön der Rast-, Picknick- und Badeplatz beim «Wasserfall», P. 592); auf Hohlandenberg (kinderfreundlicher Spiel-, Rast- und Picknickplatz, schöne Feuerstelle mit Holzlager!) □ **Restaurants:** Wila (Rest. «Bahnhof», Café «Dreispitz»); Tablat (Rest. «Tablat») und Saland (Rest. «Krone», Café «Chelleland») □ **Kartenmaterial:** Wanderkarte des Kantons Zürich, 1 : 25 000, Blatt 3 «Winterthur/Mittleres Tösstal» □ **Charakteristik:** einfache, familienfreundliche Wanderung, Höhendifferenz ca. 200 Meter, schattiger Aufstieg, praktisch ausschliesslich Naturwege (Vorsicht: beim Abstieg von der Burgstelle Hohlandenberg und nach dem Weiler «Eich» rutschige Kiespartien und ungepflegte Wegabschnitte!) □ **Bemerkungen:** Die Strecke kann auch in umgekehrter Abfolge begangen werden (teilweise besonnter Aufstieg).

Routenbeschreibung

Die Zahlen in den Klammern weisen auf die heimatkundlichen Anmerkungen sowie die entsprechenden Fotos hin.

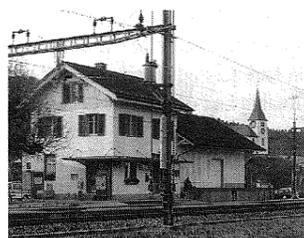
☛ Auf der Station Wila (1) gehen wir südwärts zum Bahnübergang bis zur Tössbrücke (2). Auf dem rechten Tössufer benutzen wir den angenehmen Uferweg. Wir wandern bis zur Tössbrücke bei Tablat (3) flussaufwärts. Auf dem gleichen Ufer geht es weiter der Töss entlang. Kurz nach dem Eintritt in den Wald kommen wir zum grossen Picknick-, Rast- und Badeplatz (Feuerstelle, Holzvorrat zeitweilig vorhanden).

☛ Der Weg zweigt nun nach links gegen den Berghang ab. Bei der Teerstrasse beginnt dann der oft steile, aber stets angenehme und über Brücklein führende Aufstieg zur Burgruine Hohlandenberg (Guyer-Zeller-Weg, [4]). Etwas unterhalb der Burgstelle, bei der Abzweigung (Frischwasser) nehmen wir den Weg aufwärts. Es folgt ein ruppiger Aufstieg über Treppen und Leitern zur weiträumigen

Burgstelle Hohlandenberg (5), 795 m ü.M., Picknick-, Spiel- und Rastplatz mit schöner Feuerstelle, Tischen, Bänken sowie Holzvorrat. ☛ Über Vorder Eich (773 m, schöner Ausblick) steigen wir ab nach Au (Vorsicht: zeitweise rutschige Partien!). Im Weiler Au gehen wir auf der Teerstrasse talaufwärts und biegen beim letzten Haus (Missionsgemeinde) in den Flurweg nach rechts ein. Wir überqueren die Töss (6) und kommen zwischen dem modernen Gewerbehäuser und der Kläranlage zur Tösstalstrasse (Achtung!). Wir überqueren diese und gehen auf dem Bahndamm zur Station Saland (7).

Heimatkundliche Anmerkungen

1 Wila. Die Kirche mit ihrem gedrungenen Turm dominiert das Dorf und ist schon von weitem sichtbar. Der alte Dorfkern besteht aus locker gruppierten Bauten am Fusse des Kirchhügels. Die dichte Bebauung beidseits der Tösstalstrasse datiert aus der Zeit nach dem Ausbau der Strasse 1838. 1830 wird die mechanische Spinnerei in Betrieb genommen. 1875 erhält Wila Anschluss an die Tösstalbahn.



Beim Bahnhof Wila handelt es sich um den Standardtyp für Zwischenstationen der Linie Winterthur-Bauma.

Die Spuren einer mittelalterlichen Holzkirche stammen aus der Zeit um 700. 1275 wird Wila («Wiler») erstmals schriftlich erwähnt. 1381 ist Beringer von Hohlandenberg Vogt von Wila und 1444 geht es an Rudolf V. von Breitenlandenberg. Wenig später kommt das Hochgericht mit der Grafschaft Kyburg an Zürich. Noch heute führt Wila das Wappen der Landenberger: drei silberne Ringe in Rot.

Kirche: Schon im 13. Jahrhundert stand hier eine Kapelle. Die Kirche mit dem auffallenden Chorturm wurde Ende des 13. Jahrhunderts erbaut. Sie enthält Wandmalereien aus vorreformatorischer Zeit.

Das ehemalige Sekundarschulhaus (beim Bahnübergang) übertrifft durch seinen eindrücklichen Eingang. Es beherbergt heute das Ortsmuseum (geöffnet jeden 1. Sonntag im Monat von November-Mai, 14–17 Uhr).

Das stattlichste Haus ist die Alte Post an der Tösstalstrasse, ein Riegelbau von 1736 für den Gerichtsvogt erbaut. 1843–76 beherbergte es die Post.

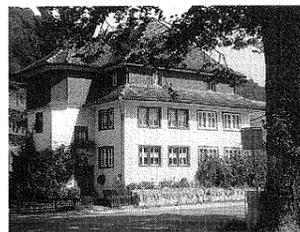
2 Töss. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es im Tösstal kei-



Nur noch zwei, drei Schritte vom Hohlandenberg entfernt.

ne Fahrstrasse. Das breite, steinige Flussbett der Töss diente den Fuhrwerken bei Niedrigwasser als holpriger Talweg. Um 1840 wurde eine durchgehende Strasse erstellt. Unterhalb von Wila baute man eine gedeckte Holzbrücke, die 1953 durch die 7 m breite Betonbrücke ersetzt wurde. In den Jahren 1878/79 entstanden die ersten Eisenbrücken über die Töss bei Zell und Wila. Ihnen folgten in den achtziger und neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts elf weitere Anlagen.

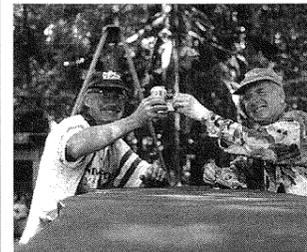
In Olga Meyers reizendem Kinderbuch «Sabinli» lesen wir von den Verkehrswegen im letzten Jahrhundert, vom Bau der Tösstalbahn, von Heimarbeit und von einer Hochzeitsgesellschaft, die mit ihrer Kutsche beim Durchqueren der Töss bei Wila ins Wasser kippte, wobei die mitgenommenen Würste flussabwärts schwammen... An Sabinli erinnert der Brunnen beim Oberstufenschulhaus.



3 Der Name Tablat kommt vom lateinischen «tabulatum» (= Scheune). 1530–60 entstand die Siedlung. Seit 1928 ist sie Teil der politischen Gemeinde Turbenthal. Der Weiler besteht aus guterhaltenen Bauten. Auffallend das Spritzenhäuschen mit dem holzverschalten Turm zum Trocknen der Schläuche. Am südöstlichen Dorfende fällt das «Schlössli» (Bild) auf. Es wurde vor über 200 Jahren für den Weibel Hubmann, einem Angehörigen der ländlichen Oberschicht, erbaut. Später wohnte der Chirurg und Dorfgerichtsherr Hans Jakob Rebsamen im Haus, der mit seinem Schwiegervater stark die Dorfpolitik bestimmte.



4 Adolf Guyer-Zeller war Unternehmer, Politiker und grosser Förderer der Eisenbahnen. Sein Lieblingsprojekt war die Jungfraubahn. Auch ist die ehemalige Uerikon-Bauma-Bahn eines seiner Werke. Heute besteht von diesem unglücklichen Projekt nur noch der Abschnitt Bauma-Hinwil, der dank der dampfbetriebenen Touristikbahn wieder zum Leben erweckt worden ist. Um der Bevölkerung seiner Heimatgemeinde Bauma die Naturschönheiten in der engeren und weiteren Umgebung zugänglich zu machen, liess er die Guyer-Zeller-Wege anlegen. Es sind Wanderwege über Brücken und Leitern durch schattige Tobel, auf sonnige Höhen, munteren Flüssen entlang und an Wasserfällen vorbei.



5 Hohlandenberg. Von der Ende des 13. Jahrhunderts von den Herren von Landenberg erbauten Burg sind nur noch geringe Mauerreste vorhanden. Hingegen sind die Ringgräben noch deutlich sichtbar. 1344 wurde die dreiteilige Anlage von den Österreichern mit Hilfe zürcherischer Truppen zerstört, angeblich weil deren Besitzer, Beringer II., berüchtigt war für seine «kriegerische Art» und auch Falschmünzerei betrieb.

6 Die Quellbäche der Töss, die Vordere und die Hintere Töss, entspringen auf St. Galler Kantonsgebiet. Sie vereinen sich in der Töss-Scheidi. Die Flusslänge von der Töss-Scheidi bis zur Mündung in den Rhein bei Teufen beträgt 54 Kilometer. Nach anhaltenden Regengüssen kann die Töss (der Name kommt von «tosen») gefährlich werden. Verheerende Überschwemmungen waren früher nicht selten. Um Abhilfe zu schaffen, erwiesen sich durchgreifende Massnahmen als unumgänglich. Die Gesamtkorrektur des Flusses wurde nach einem bösen Hochwasser 1876 sofort in Angriff genommen. Man verschmälerte das Flussbett, legte Quermauern (sog. «Wuhre») an und errichtete die Uferdämme. Holzschwellen in regelmässigen Abständen bremsen den Flusslauf. Später verbaute man die zahlreichen Bäche im Tössstockgebiet und forstete die abge-

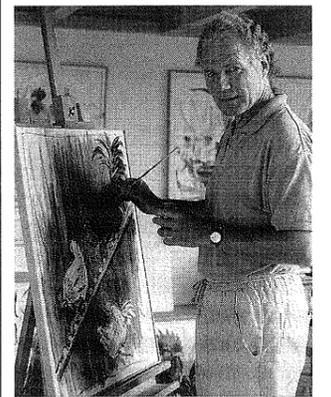
holzten Berghänge wieder auf. Die kostspieligen Arbeiten dauerten jahrzehntelang.

7 Saland (siehe auch «Treffpunkt Tösstaler», Nr. 5, Sommer 1997, Seite 3, «Stilles Land und weite Horizonte») gehört politisch zur Gemeinde Bauma. Der Ortsteil ist wegen seiner guten Verkehrslage (Bahnverbindungen nach Bauma und Winterthur, Buslinien nach Pfäffikon) stark gewachsen. Als wohl interessantester Betrieb am Ort dürfte die «Tösstaler Schinkenräucherei» gelten, eine Besichtigung ist aus gesundheitspolizeilichen Gründen leider nicht mehr möglich. Ennet der Töss liegt ein grosser Campingplatz.

Ein paar Steinwürfe von der Station Saland entfernt, in der «Froh-wies» (Gemeinde Wildberg), lebt der Grafiker und Maler Charly Bühler, der den TPT-Lesern von seinen treffenden Illustrationen her bestens bekannt ist.

Quellen

– Theo Schaad, «Heimatkunde des Kantons Zürich», ZKM-Verlag, 8353 Elgg; – «Siedlungs- und Baudenkmäler im Kanton Zürich», Verlag Th. Gut + Co., 8712 Stäfa; – «Führer durch den Kanton Zürich – Winterthur u. Umgebung», 1992, pendo-Verlag und Zürcher Kantonalbank, Zürich; – Thomas Bitterli-Waldvogel, «Schweizer Burgenführer», Friedrich Reinhard-Verlag, Basel; – «Gemeindebroschüre Wila», herausgegeben vom Gemeinderat Wila (zu beziehen auf der Gemeindeverwaltung Wila) • Nicht nur als Lektüre für die Kinder empfehlen wir Ihnen die altbewährten Bücher von Olga Meyer: «Anneli» und «Sabinli», Sauerländer Verlag.



Charly

Charly Bühler, 56, ist gelernter Grafiker und hat sich als Maler, Grafiker und Illustrator – regelmässig auch via TPT-Frontseite – einen Namen gemacht. In seinem Heim und in seinem imposanten, lichtdurchfluteten Atelier in der «Froh-wies» bei Saland arbeitet Bühler seit 1989 als freischaffender Künstler.

Der sympathische Tösstaler hat sich ganz dem Hühnervolk verschrieben. Seine Bilder, meist in Mischtechnik, zeigen entweder das Huhn als Zerrbild und karikierenden Spiegel menschlichen Verhaltens oder aber als Tier in wohlthuender Harmonie und gekonnter Dynamik.

Charly Bühler ist verheiratet und hat zwei Töchter.

DEFÜR + DEWIDER

BAHNPOST

Nicht-/Raucher-Regionalzüge

Rücksicht ist gefragt sobald zwei Menschen zusammen-treffen. Logisch, dass dies in öffentlichen Verkehrsmitteln ein oberes Gebot ist. Klar ersichtlich wird dies am Beispiel ob in Regionalzügen das Rauchen erlaubt sein soll oder nicht. In die umstrittene Glaubensfrage kommt Bewegung – jetzt auch offiziell von SBB-Seite her. Was zwei Betroffene davon halten verraten sie in unserer Pro und Kontra-Rubrik. Natürlich ist auch Ihre Meinung wieder gefragt.



Doch hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Nichtraucherentscheid in der Umsetzung auf grossen Widerstand seitens der Raucher und auch der Nichtraucher stösst. Die SBB haben nun entschieden, auf Fahrplanwechsel '98 Regionalzüge, mit Ausnahme des Kernnetzes der S-Bahn Zürich (S1-S14, im Einverständnis ZVV), schrittweise wieder mit Raucherabteilen auszurüsten. Einerseits möchte man den rauchenden Fahrgästen – die gleich erwünscht sind wie die Nichtraucher – einen optimalen Service bieten, andererseits will man dadurch ein einheitliches Angebot von SBB und Privatbahnen im regionalen Personenverkehr schaffen.

Das Raucherabteil wird im Steuerwagen der – auch im Tösstal vorhandenen – Kolibri/NPZ, beziehungsweise im Triebwagen der RBe 540-Regionalzüge eingebaut. Durch die bereits vorhandenen Trennwände im Fahrgastraum können die Umbaukosten klein gehalten werden.

Die SBB sind überzeugt, mit diesem Schritt den Bedürfnissen ihrer Kunden noch besser zu entsprechen ohne dabei das Rauchen zu fördern. Die nichtrauchenden Fahrgäste werden nicht mehr durch «wilde» Raucher und Raucherinnen belästigt.

Die Direktion Personenverkehr SBB ist unterteilt in sechs Geschäftsbereiche: Fernverkehr, Internationaler Verkehr, Planung und Koordination, Verkauf, Vertriebssysteme, Qualitätsmanagement; sowie sechs dezentrale Organisationseinheiten, die für die Belange des Regionalverkehrs zuständig sind. Geleitet wird sie von Paul Blumenthal. Er leitet eine Direktion von 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche jährlich

einen Umsatz von 1,9 Milliarden Franken verantworten.

Raucher fürs Nichtrauchen

Rudolf Appenzeller Grafiker Rütli



Ich bin Raucher, und froh, dass der «Tösstaler» eine rauchfreie Zone ist. Fast täglich fahre ich von Rütli nach Winterthur, und diese Reisezeiten bedeuten mir viel: Entspannung, Gelegenheit mich auf den Tag vorzubereiten, Zeitungslektüre oder Aktenstudium. So ist der Tösstaler zu einem Teil meines Arbeitsplatzes geworden. Und am Arbeitsplatz rauche ich prinzipiell nicht. Ich stehe auf Lebensqualität, wo dies auch nur möglich ist: Wenn ich reise, will ich dies nicht in einer sich an Kleidung und Haar heftenden Dunstwolke tun. Und wenn ich rauche, tue ich auch dies bewusst. Ich will nicht mitrauchen, sondern meine Zigarette genießen. In diesem Sinne schätze ich auch die Nichtraucherzüge. Mein Wunsch an die SBB: Die S26 soll weiterhin rauchfrei bleiben.

Augenzwinkernd kontra

Gabrielle Keller freie Journalistin Autorin und Kantonsrätin SP Turbenthal



Die Schweiz sei keine Nation, sagte schon Carl J. Burckhardt, sondern eine Interessengemeinschaft. Und genau dieses Bündnis hat irgendwann erkannt, dass Rauch Rück-

stände in den Eisenbahnwagen verursacht, Gluten Löcher in die Sitze brennen und Kippen Böden verunreinigen. Folgerichtig und nach dem Credo «Verbote halten sauber» ist das Rauchen in Regionalzügen bei Busse untersagt. Somit stinkt es auch nicht mehr nach kaltem Rauch, sondern nach billigen Parfums und menschlichen Ausdünstungen.

Und die Lebensfreude? Die hole ich mir beispielsweise beim Schreiben dieser Zeilen. Augenzwinkernd (Rauch piekt!) grüsse ich Sie...

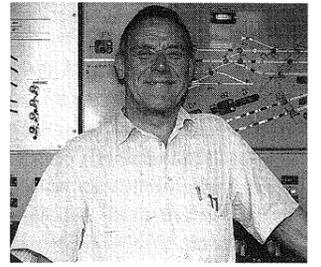
Unseren geschätzten Mitgliedern engagierten Leserinnen interessierten Lesern kostenbewussten Inserenten kompetenten SchreiberInnen versierten Layouter- und fleissigen Druckereimitarbeitenden

Ihnen allen wünschen wir von Herzen ein glückliches, zufriedenes, erfolgreiches 1998!

Die TPT-Redaktion und der Vorstand der IG Tösstallinie

Winterthur-Grüze: Bahnhofvorstand Karl Schmid ist pensioniert

Seit dem 18. Juli 1997 steht der S26-Bahnhof Winterthur-Grüze unter neuer Leitung: Karl Schmid hat an seinem letzten Arbeitstag die «Vorstandskelle» mit dem Übertritt ins Pensioniertenglied an den neuen Bahnhofvorstand René Ackermann weitergereicht. Grüze-Mitarbeiterin Sandra Sax hat aus diesem Anlass dem TPT nachfolgenden Beitrag zum Weitertransport an Ihre Adresse zugeschickt:



rungen der SBB vom Monopolunternehmen zum Dienstleistungsbetrieb bereiteten ihm keine Mühe.

Auf den dritten Lebensabschnitt hat sich Karl Schmid schon seit einiger Zeit sehr gefreut. Endlich hat er ausreichend Zeit, sein schönes Haus mit grossem Garten in Aadorf, wo er schon vor vielen Jahren Wurzeln geschlagen hat, zu genießen. Er möchte sich auch vermehrt mit seinen zum Teil schon pensionierten Kollegen zum Laufen treffen. Wahrscheinlich wird er in einigen Monaten von allen Vita-Parcours rund um Winterthur die Treppenstufen auswendig wissen... Gelegentlich wird er aber auch die Haustüre abschliessen und nach Amerika oder Kanada zu seinen Töchtern in die Ferien fliegen. Im Herbst 1997 möchte er wieder einen Hund kaufen, für den er viel Zeit zur Erziehung und zum Anlernen von „Trickdis“ benötigen wird. Wir vom Bahnhof Grüze wünschen Karl alles Gute, noch viele schöne Jahre mit seiner Frau Irma und dass er uns „Arbeitswütige“ manchmal besuchen kommt.

Nachfolger von Karl Schmid ist der 1959 geborene und in Elgg wohnhafte René Ackermann. Auch er besuchte nach den Grundschulen die Verkehrsschule in St. Gallen und absolvierte seine „Lehr- und Wanderjahre“ in Pfungen, Eschlikon, Laufenburg und Sisseln. In der Betriebszentrale in Zürich, im Personaldienst auf der Kreisdirektion sowie auf den grossen Bahnhöfen St. Gallen und Chur konnte er sich reiche Erfahrung an Betriebs- und Personalführungskennntnissen aneignen. Auch ihm wünscht das Stationsteam „en gute Start“.

Sandra Sax, Bahnhof Grüze

SBB-Standpunkt

Paul Blumenthal seit 1993 Direktor Personenverkehr SBB in Bern



1990 wurde entschieden, im Bereich S-Bahn Zürich – und zwei Jahre später im gesamten Regionalverkehr der SBB – ausschliesslich Nichtraucherplätze anzubieten. Die Schaffung von rauchfreien Zonen im öffentlichen Verkehr lag im damaligen Trend der Zeit; der Aufhebung der Raucherabteile erwuchs vorerst keine grosse Opposition.

Wie halten Sie's mit Raucherzügen?

Stören Sie Nichtraucher/Raucherinnen bei Ihrer Reise im Tösstaler? Oder empfinden Sie Erbarmen mit der anderen Seite, oder Schadenfreude im Versteckten? Oder, oder, oder... Lassen Sie uns doch an Ihren Entweder/Oder- oder Sowohl-als-Auch-Gedankengängen teilhaben:

• Unsere Adresse für Ihre kurzgefasste schriftliche Meinung: Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal.

So oder anders – Ihre Meinung interessiert!

Zueschtiige bitte!

Mir bruuched de Tösstaler – und de Tösstaler bruucht Sie!

- Ich will – zusammen mit der IG – mich kraftvoll dafür einsetzen, 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 Tösstallinie.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

• Adresse: IG Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn



Adieu und Grüezi

Sie halten – in dieser vorliegenden Form – die letzte TPT-Ausgabe in Ihren Händen. Schade? Zugegeben, uns vom TPT-Trio –

Raphael Hangarter, Inserate/Abo; Josef Scheuber, Gestaltung; Kurt Graf, Redaktion – freut Ihr Bedauern einerseits, da es ein wohlwollendes Urteil für unsere Arbeit abgibt. Ebenso schmerzt es aber auch, denn bis zuletzt hat uns die grosse Herausforderung, eine hilfreiche ÖV-Krücke zu spendieren, Spass und Genugtuung gebracht. Aber das harte berufliche Umfeld zwingt uns die Waffen zu strecken: Die Entlassung zweier TPT-Männer infolge einer per Ende 1997 eingestellten Zeitung beraubt uns unserer bisherigen Infrastruktur und

verunmöglicht damit ein Weitermachen in der bisherigen ehrenamtlichen Profiform.

Weil wir unser bevorzugtes TPT-Konzept nicht mehr realisieren können, machen wir Platz für ein frisches Team mit neuen Ideen. Uns bleibt die angenehme Pflicht zu danken – für die dreijährige Lesetreue, die kompetenten Textbeiträge, die fairen ÖV-Partner, die finanzielle Unterstützung in Form von Inseraten, vergünstigten Druckerzeugnissen, kulantem Benutzen der Computer- und Layoutgeräte und, und, und... Ohne all

DIE LETZTE



diese Unterstützung wären unsere erfolgreiche TPT-Pionierphase längst gescheitert.

Jede Veränderung ist eine Chance. Das gilt auch für das Sprachrohr der IG Tösstallinie Jahrgang 98. Wir wünschen unserem Nachfolgeteam uneingeschränkt viel Erfolg, Glück und Freude im aktiven Einsatz um eine gefreute Tösstallinie. In diesem Sinne sagen wir Ihnen jetzt «Adieu» und freuen uns aufs «Grüezi» im nächsten Jahr.

Kurt Graf, Raphael Hangarter, Josef Scheuber

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Herausgeberin IG Tösstallinie, Bolsternbuckstr. 36, 8483 Kollbrunn; Redaktionsadresse Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstr. 9, 8488 Turbenthal; P: 052/385 34 78; Inserate/Abo/Mitgliedschaft Raphael Hangarter; G: 052/266 98 11; Gestaltung/Layout Josef Scheuber; Druck Ziegler Druck Winterthur; Auflage 2000 Ex.