

# nummmer

# 7

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 4. Jahrgang, Nummer 7 • Frühjahr 1998

Verbesserungen beim Fahrplan 1998 abgelehnt

TPT wird ZUGnummer

## Unerhört

Frühzeitig hat die IG Tösstallinie beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) beantragt, am Fahrplan per 24. Mai 1998 einige Korrekturen anzubringen. Von den verschiedenen marktverantwortlichen Unternehmen gingen aber nur abschlägige Antworten ein.

Die Begehren im einzelnen:

### Halt der S26 in Tann-Dürnten

Aus Gründen der Fahrplanstabilität könne dieser Wunsch nicht verwirklicht werden. Die Verspätungen auf dem Abschnitt Wald-Rüti-Wald und damit die Verärgerung der Leute wären vorprogrammiert.

Immerhin darf an dieser Stelle erwähnt werden, dass die S26 in Tann-Dürnten ab Fahrplan 1999 wieder ohne Ausnahme hält.

### Publikation von Leerzügen

Im Tösstal (Linie 754) verkehren einige Leerzüge. Sie sind zwar an den betroffenen Bahnhöfen, nicht aber im offiziellen Kursbuch publiziert. Die SBB wollen die Publikationspraxis nicht ändern, da es Züge sind, die der ZVV den SBB nicht bezahlen muss, weil sie aus rein dienstlichen Gründen fahren.

Die IG Tösstallinie verfolgt dieses Thema weiter.

### VZO Busverbindung Rüti-Hinwil

Probleme mit dieser Busverbindung (schlecht organisierte bzw. schlecht eingehaltene Umsteigebeziehungen in Oberdürnten-Unterdorf) werden von den VZO in Abrede gestellt. Eine Angebotsveränderung sei nicht geplant.

Für den Fahrplan 99 muss das Problem, sofern es sich in dieser Form noch stellt, wieder aufgegriffen werden.



### Postautoverbindung Kollbrunn-Pfäffikon

Hier sei aus baulichen Gründen im Bahnhof Pfäffikon keine Änderung möglich. Ob sich das Problem mit dem Fahrplan 99 noch stellt, kann nicht abschliessend beurteilt werden.

### Fahrplanstabilität in Winterthur

Die seit dem Fahrplanwechsel 1997 schon fast notorische Verspätung des Zuges Nummer 8414 (fahrplanmässige Ankunft in Winterthur um 7.15 Uhr) konnte mit einer organisatorischen Korrektur (Verschiebung der Zugskreuzung von Turbenthal nach Wila) etwas verbessert werden. Lösungen, die das Problem (knappe Sitzplatzverhältnisse) an der Wurzel packen, sind momentan aus technischen Gründen nicht möglich. Auch die Verantwortlichen des Bahnhofs Winterthur haben das Problem aber erkannt (bzw. fast täglich mit dessen Auswirkungen zu kämpfen), so dass wir von dieser Seite mit Unterstützung rechnen können.

### Fazit

Der Fahrplanwechsel vom 24. Mai 1998 bringt im Tösstal (leider) keine Änderungen.

Nicole Schwarz Kemmler

## Editorial

Der Wandel geht auch an der Informationszeitung der IG Tösstallinie nicht spurlos vorbei. Berufliche Veränderungen unserer Vorgänger führten zur Frage, ob die Zeitung weitergeführt werden sollte. Der Vorstand befasste sich eingehend mit diesem Thema. Aufgrund von diversen Lesermeinungen und basierend auf dem regen Interesse, das die Informationszeitung auch bei den Anbietern des öffentlichen Verkehrs geniesst, hat der Vorstand einstimmig beschlossen, die in drei Jahren harter Arbeit aufgebaute und gut eingeführte Zeitung fortzusetzen. Die veränderten Rahmenbedingungen und die bescheideneren Mittel führten aber zu einer Neugestaltung. Das neue Produktionsteam hofft, dass Sie, liebe Leserinnen und Leser, auch an der veränderten Form Gefallen finden. Auf jeden Fall haben wir unsere Aufgabe «mit Zug» angepackt.

Für die Redaktion  
Markus Stieger

# Die Quadratur des Zirkels

Ende März hatte der Vorstand der IG Tösstalinie Gelegenheit, sich von der Geschäftsleitung der S-Bahn-Organisation Zürich (SBO) informieren zu lassen über Kosten und Ertrag im Regionalverkehr, vor allem bei der Tösstalinie. Die folgenden Erläuterungen zeigen die komplexen Zusammenhänge, welche im heutigen schwierigen finanziellen Umfeld bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen sind. Eine allseits befriedigende Lösung kann dabei nicht durch Kostenreduktion allein erzielt werden: Man kann sich auch zu Tode sparen. Entscheidend scheint einerseits eine verbesserte Kommunikation zwischen Anbietern und Kunden, andererseits die rege Benützung der bereitgestellten Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs durch uns alle.

## Rahmenbedingungen

Die Randbedingungen für den Regionalverkehr werden auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene festgelegt. Nicht zuletzt entscheiden aber wesentlich wir alle mit der Benützung des öffentlichen Verkehrs über dessen Angebot und Bestand auch in Zukunft.

Im Hinblick auf die international geforderte Liberalisierung und Marktöffnung verlangt auf nationaler Ebene die neue Eisenbahngesetzgebung (EBG) eine Unterteilung der bisherigen Bahngesellschaften in Infrastruktur und Betrieb (sogenannte Spartenrechnung). Die Infrastruktur, für die der Bund zuständig ist, umfasst das Streckennetz und die zugehörigen ortsfesten Einrichtungen inklusive Bahnhöfe. Die Betreibergesellschaften, im Tösstal die SBB, erbringen mit ihrem Rollmaterial und Personal das Verkehrsangebot. Sie haben für die Benützung der Infrastruktur eine vom Bund festgelegte Gebühr zu entrichten.

Auf kantonaler Ebene haben Kantonsrat und Verkehrsrat die Leitplanken für die nächsten fünf Jahre gesetzt (Angebotsgrundsätze). Der Kostendeckungsgrad muss steigen und die Kostenunterdeckung (Defizit) des öffentlichen Verkehrsangebots ist bis zum Jahr 2003 auf dem Stand 1996 real eingefroren worden. Dazu kommt, dass der Kanton Zürich in den nächsten Jahren durch die Sparbeschlüsse des Bundes im Regionalverkehr mit weiteren 40 bis 50 Mio. Franken belastet wird. Dies ist das Ergebnis der Finanzbeschlüsse am «runden Tisch».

Auf regionaler Ebene entscheiden die Gemeinden mit ihrem finanziellen Engagement sehr direkt über das Angebot auf den sie betreffenden Linien. Jedes zusätzliche Angebot hat seinen Einfluss auf den dem Verkehrsverbund zu entrichtenden Gemeindebeitrag (heute 50% durch Gemeinden, 50% durch Kanton).

All diese Randbedingungen führen dazu, dass ein grosser Druck auf den Verkehrsunternehmen lastet. Sie müssen ihre Produktivität weiterhin steigern (SBB seit 1996 plus 3,5%), um die Kostenerhöhungen aufzufangen,

ohne die Angebotsleistungen zu schmälern. Zusätzliche Angebote müssen zwangsläufig durch zusätzliche Fahrgäste oder durch Verzicht bei anderen Angeboten finanziert werden. Diese Ausgangslage müssen auch wir von der IG berücksichtigen, wenn es darum geht, für die Tösstalinie Angebotsverbesserungen zu erreichen.

## Kosten

Nach diesem Ausflug in die politischen Randbedingungen nun doch zu den konkreten Kostenstrukturen im Regionalverkehr, wie sie im wesentlichen auch für die S26 gelten. Die Gesamtkosten von 390 Mio. Franken für die S-Bahn Zürich teilen sich in folgende Blöcke auf:

Infrastruktur-Benützung	28 %
Rollmaterial (Unterhalt & Abschreibung)	22 %
Lokführer	21 %
Gemeinkosten	16 %
Zugbegleitung	5 %
Gepäck- und Rangierdienst	5 %
Distribution	3 %

Einige Bemerkungen zu den grössten Kostenblöcken:

Die Infrastruktur-Benützungsg Gebühr wird an den Bund abgeliefert. Sie beträgt 3.50 Franken pro Zugskilometer und zusätzlich einen «Energierappen» pro Bruttotonnenkilometer eines Zuges. Die vierteiligen «Neuen Pendelzüge» (NPZ), die im Tösstal verkehren, werden mit 178 Tonnen berechnet; das heisst zusätzlich zu den 3.50 Franken kommen weitere 1.78 Franken pro Kilometer, so dass die gesamte Infrastruktur-Benützungsg Gebühr pro Zugskilometer am Schluss 5.28 Franken beträgt! Wen wundert's, dass ein Bus, der diese Gebühr nicht kennt, sehr oft als günstige Alternative angepriesen wird.

Über die Streckenlänge von 53 Kilometer zwischen Winterthur und Rapperswil kommen so schon ganz beträchtliche Beträge zusammen. Die Zusammensetzung der Infrastrukturgebühr zeigt übrigens, dass selbst

beim oft verlangten Einsatz leichterer Züge die Gebühr hoch bleibt.

Die Rollmaterialkosten werden anteilig zu den beanspruchten Kompositionen verrechnet; es ist deshalb wichtig, möglichst viel Verkehrsleistung mit möglichst wenigen Kompositionen zu erbringen, was im Tösstal aufgrund der Streckenlänge und der unterschiedlichen Auslastung auf den verschiedenen Streckenabschnitten oft nicht optimal möglich ist.

Die Kosten für die Lokführer fallen proportional zur beanspruchten Arbeitszeit an. Daraus resultiert paradoxerweise, dass langsame Züge, wie wir sie im Tösstal kennen, höhere Kosten für Lokpersonal verursachen als beschleunigte mit straffem Fahrplan.

Insgesamt kann gesagt werden, dass die beweglichen Kosten zwar generell proportional zu gefahrenen Kilometern und Beanspruchungszeiten verrechnet werden, die Ansätze jedoch ohne Rücksicht auf die Servicequalität gelten. Besonders stossend ist, dass der Serviceabbau (zum Beispiel geschlossene Stationen) sich nicht unmittelbar in verringerten Kostensätzen auf die Linienerechnung auswirkt. Unter derartigen Bedingungen wird sich jede Region gegen einen Serviceabbau wehren, da dieser nicht direkt eine bessere Rentabilität der betroffenen Strecke bewirkt. Die Betroffenen haben kaum Gelegenheit, sich zwischen besserem Service oder geringeren Kosten zu entscheiden.

### Erträge

Das Gegenstück zu den Kosten sind die Erträge, die auf einer Linie erwirtschaftet werden. Zu deren Erfassung dienen nebst dem Umsatz von ZVV und SBB die Frequenz- und Strukturhebungen auf den Zügen.

Bei den Strukturhebungen werden in systematischen Stichproben unter anderem die Fahrausweisgattungen und die Start-/Ziel-Verbindungen erfasst. Bei den Frequenzhebungen wird die Zahl der Reisenden auf den einzelnen Streckenabschnitten systematisch ermittelt, unter anderem auch mit dem Ziel, das nachfragegerechte Platzangebot sicherzustellen. Aus den bisher durchgeführten Erhebungen ist zum Beispiel ersichtlich, dass der bestbesetzte Zug der Tösstallinie im Mittel rund 340 Personen nach Winterthur bringt, während die mittlere Auslastung der Züge über den ganzen Tag nur rund 17 Prozent (46 Personen) beträgt.

Aus obigen Zahlen ist auch ein Hauptproblem des Betriebes ersichtlich: Für die Spitzenzeiten müssen hohe Kapazitäten bereitgestellt werden, welche in den Zwischenzeiten nicht voll ausgelastet sind. Rein rechnerisch könnte die Rentabilität der Tösstallinie bereits durch eine gleichmässige Auslastung gesteigert werden; die ausgewogene Verteilung der

Reisenden auf mehrere Züge vermeidet den Bedarf an Zusatzwagen zu den Hauptreisezeiten: damit werden Gewicht (Bruttotonnenkilometer) und Rangierarbeit eingespart. Zudem könnte der Fahrplan besser eingehalten werden, womit auch die Qualität des Angebotes steigen würde. Das neue Fahrplanangebot ab Frühjahr 1999 (tagsüber zwei Züge pro Stunde) birgt also durchaus auch Chancen, bei entsprechendem Benützerverhalten (flexible Arbeitszeiten) einen Teil des Mehraufwandes durch Abbau von Spitzenzeitaufwand zu kompensieren.

### Folgerungen

Die geschilderten Zusammenhänge geben Hinweise, wie Kosteneinsparungen möglich sind, ohne gleichzeitig zwangsläufig das Angebot zu verschlechtern. Wir alle sind aufgerufen, im Interesse der Tösstallinie einen Beitrag zu leisten, so zum Beispiel durch sorgfältigen Umgang mit dem Material, vor allem aber durch eine rege Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Anbieter haben im Fahrplan 99 – abgesehen vom Randstundenkonzept – für das Tösstal ein deutlich verbessertes Angebot in Aussicht gestellt. Damit liegt nun ein Teil der Hausaufgaben bei uns Kundinnen und Kunden. Der Vorstand wird sich zusätzlich bei den massgebenden Stellen für eine Veränderung der Kostenverrechnung einsetzen, damit die auf einer Strecke erbrachten Einsparungen (geschlossene Stationen, geringe Investitionen) auch wirklich dieser Linie «gutgeschrieben» werden.

Alfred Baumgartner

**Sparen  
beim  
Fahren?**

Halbpreiskarte

**222**

Ja zum Bürgermeister

## Inhalt

Seite 1 **Unerhört  
Editorial**

Seite 2 **Die Quad-  
ratur des Zirkels**

Seite 4 **Die Region  
Tösstal fördern  
Kundendienst**

Seite 5 **Gute Nacht?  
Ein Experiment  
trotz Abbau**

Seite 6 **Sind wir so  
gefährlich?**

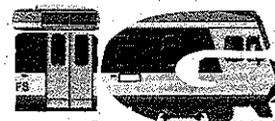
Seite 7 **iisstige  
bitte! Talon der IG**

Seite 8 **Gut  
unterwegs**

Seite 9 **Humor**

Seite 11 **Olga Meyer  
im Tösstal**

Seite 12 **Als die  
Tösstalbahn  
gebaut wurde**



**tösstallinie**

# Die Region Tösstal fördern

Der Fahrplanwechsel 1999 bringt für das Tösstal wichtige Veränderungen im Fahrplanangebot. Die Tösstallinie ist eine der ganz wenigen Strecken im Kanton Zürich, die trotz finanzieller Einschränkungen im Bereich ZVV einen Ausbau erfahren soll. Der ZVV möchte im Tösstal noch unentschlossene Pendlerinnen und Pendler durch ein verbessertes Angebot auf die Schiene locken.

## Ausbau an Werktagen

Nach dem vorliegenden Konzept, dem im Grundsatz alle Gemeinderäte der Tösstalgemeinden zugestimmt haben, sind neu vorgesehen:

- zwei Verbindungen pro Stunde auf der Strecke Winterthur–Bauma
- zwei Verbindungen pro Stunde auf der Strecke Wald–Rüti
- eine durchgehende Verbindung pro Stunde auf der Strecke Winterthur–Rüti, Rapperswil

Dieses Angebot soll Montag bis Freitag ab Betriebsbeginn bis ca. 20 Uhr gelten. Konkret dürfte der Fahrplan etwa wie folgt aussehen (angegeben für eine Stunde am Vormittag):

Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr

S26	S26				
08.25	08.45	Winterthur	09.34	09.12	
09.02	09.22	Bauma	09.00	08.36	
	S43			S26	
09.22	08.49	Wald	08.40	08.10	
09.35	08.57	Rüti	08.30	08.02	
09.43		Rapperswil	08.17		S43
			S26		

Achtung: Diese Fahrpläne sind noch nicht auf die Minute genau ausgearbeitet.

Mit diesem Angebot sind die Anschlüsse in Winterthur auf die Schnellzüge bzw. auf die S-Bahn-Linien gewährleistet, ebenso die Anschlüsse in Rüti nach Zürich. Im unteren Tösstal wurde das alte Versprechen aus der 2. Teilergänzung der S-Bahn nun eingelöst und ein – zwar hinkender – Halbstundentakt eingeführt. Wald ist halbstündlich an Zürich angeschlossen.

## Abbau am Rand

Für die Zeit nach 20 Uhr ist ein Randstundenkonzept vorgesehen. Details werden im Artikel «Gute Nacht?» auf Seite 5 beleuchtet. Das Angebot an Samstag und Sonntag ist geringer und entspricht ziemlich genau dem, was wir heute am Wochenende vorfinden. Konkret dürfte der Wochenend-Fahrplan etwa wie folgt aussehen:

Samstag und Sonntag bis ca. 20 Uhr

S26					
08.45		Winterthur		09.15	
09.22		Bauma		08.40	
	S43				
09.40	08.19	Wald		08.21	08.32
09.47	08.27	Rüti		08.13	08.40
					S43
09.54		Rapperswil		08.05	
				S26	

## Kommentar zum Gesamtangebot

Gewichtigster Nachteil ist, dass in diesem Modell der Fahrplan unter der Woche anders ist als am Wochenende und – mit dem Randstundenkonzept – anders als am Abend. Der Vorteil eines durchgehenden Taktfahrplans – Einfachheit, Stetigkeit, Sicherheit – geht verloren. Ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen Kostenoptimierung und Kundenzufriedenheit ist hier noch nicht gefunden. Im Gegenteil: Derart komplizierte Lösungen können einen Teufelskreis in Gang setzen. Die Passagierzahlen «am Rand» sinken weiter, so dass auch das neue Randstundenangebot nicht mehr wirtschaftlich ist und so weiter, und so weiter...

Peter Heusi

## Kundendienst

### Der Kunde im Zentrum

Bahnbenützer aus Wila haben sich oft gewundert, weshalb beim Bahnhof Wila die beiden Entwerfer so nahe zusammenstanden. Eine offizieller, schriftlicher Antrag der IG Tösstallinie, einen der beiden Entwerfer auf die Nordseite zu verlegen, wurde von SBB/ZVV aufgenommen und innerhalb weniger Tage umgesetzt.

Dies ist ein schönes Beispiel gelebter – nicht nur gepredigter – Kundenorientierung.

# Gute Nacht?

... und so präsentieren sich die Pläne zum Randstundenkonzept im Tösstal (Hinweis: die Fahrplanzeiten sind noch nicht definitiv, weil die Offerten der Busunternehmen noch ausstehen und auch die verschiedenen RVK und Interessengruppen zum Konzeptentwurf noch Stellung nehmen können):

Ab ca. 20 Uhr (diverse Aussagen lassen hoffen, dass dies für uns «ab 20.45 Uhr» heisst) soll zwischen Winterthur und Bauma ein Bus verkehren. Die Abfahrtszeit würde sich gegenüber der S26 nur um eine Minute verschieben, hingegen veränderten sich alle übrigen Zeiten massiv:

neu (Bus)	bisher		neu (Bus)	bisher
45	44	Winterthur	15	15
59	51	Seen	01	09
05	57	Kollbrunn	55	03
17	07	Turbenthal	43	52
28	18	Bauma	32	40

Der Anschluss in Bauma Richtung Rütli ist gemäss ZVV-Aussagen zur Zeit «unsicher». Der Anschluss von und nach Zürich (S12, IC) wäre mit diesem Plan aber sichergestellt.

Für alle vom Randstundenkonzept betroffenen S-Bahnen wird die abendliche

Umstellung auf Bus damit begründet, dass das Angebot die Nachfrage übersteige, dass das Angebot deshalb zu teuer und unverhältnismässig sei und dass der ZVV nur so den Auftrag erfüllen könne, den ihm der Kantonsrat 1995 erteilt hat, nämlich «den durch die Inbetriebnahme der 2. Teilergänzung der S-Bahn entstehenden Mehraufwand vollständig durch Rationalisierung und Straffung des S-Bahn-Systems zu kompensieren. Spätestens auf Fahrplanwechsel 1999 sei ein Randstundenkonzept zu erstellen.»

Mit dem Einsatz von Bussen könne der ZVV Geld einsparen (8 Mio. Franken), ohne dass für die Fahrgäste wesentliche Nachteile entstünden. So seien insbesondere «der gleiche Fahrplanraster und die gleichen Anschlüsse» möglich, könne eine «Sitzplatzgarantie» abgegeben werden und solle die «Flexibilität der Busse» (Halt auf Verlangen, Halt in den Ortschaften) ausgenutzt werden.

Die IG hat in einem Pressecommuniqué ihre grundsätzlich ablehnende Haltung zum Randstundenkonzept bekanntgegeben (siehe Spalte rechts). Sie wird sich auf jeden Fall dafür einsetzen, dass sich die Auswirkungen des Randstundenkonzepts auf die Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen Verkehrs im Tösstal in möglichst engen Grenzen halten.

Nicole Schwarz Kemmler

## Auszug aus dem Pressecommuniqué der IG-Tösstallinie

«(...) Die IG bezweifelt, dass der Kostenvergleich Bahn – Bus allen kritischen Einwänden standhalten würde. So

bestreitet der ZVV beispielsweise, dass durch das Randstundenkonzept der Bahnverkehr während der Hauptverkehrszeiten teurer würde, weil die Fixkosten auf weniger Bahnkilometer verteilt werden müssen.

Die Betrachtung der Ertragsausfälle, die der ZVV vorgenommen hat, ist «blauäugig»: Einbussen ausserhalb des S-Bahn-Gebietes wurden nicht einkalkuliert. Das entscheidende Marketinginstrument des öffentlichen Verkehrs, der benutzerfreundliche Taktfahrplan, fällt dahin.

(...)

Es ist fraglich, wie der ZVV die versprochene Sitzplatzgarantie einhalten will. Dass eine Fahrt bis Kollbrunn sieben Minuten, bis Bauma zehn Minuten länger dauert als auf der Schiene, scheint den ZVV auch nicht weiter zu stören. (...) Mit den geplanten Bussen werden im weiteren weder

Erstklass- noch Raucherabteil, noch Stauraum für Gepäck angeboten. (...) Absolut inakzeptabel wäre ein Anschlussbruch in Bauma.

Die IG Tösstallinie wird sich dafür einsetzen, dass der Taktfahrplan auf der Schiene erhalten bleibt.»

## Nachtbus für das untere Tösstal

# Ein Experiment trotz Abbau

Diese Zeilen sind, wenn Sie sie lesen, vielleicht schon überholt, und zwar insofern, als das Projekt «Nachtbus für das untere Tösstal» schon einen Schritt weiter ist (zum Beispiel Aufruf zur Vereinsgründung). Weil die IG Tösstallinie beteiligt ist, möchten wir Sie aber trotzdem kurz über die Hintergründe und das Vorgehen orientieren.

Den Wunsch von Jugendlichen aus Wila nach einem Nachtbus haben der Beauftragte für den öffentlichen Verkehr der Gemeinde Wila und die IG Tösstallinie zum Anlass genommen, um eine seriöse Bedürfnisabklärung vorzunehmen. Diese läuft mit Unterstützung

der betroffenen Gemeinden Ende April, Anfang Mai (Verteilung von Fragebogen). Parallel dazu werden Angebote von Verkehrsunternehmen für einen Nachtbus eingeholt und die Organisationsformen gleichgelagerter Gruppierungen geprüft. Sofern ein Bedürfnis ausgewiesen ist – die IG Tösstallinie und die Gemeinde Wila zweifeln eigentlich nicht daran – wird in einem nächsten Schritt die Finanzierbarkeit des Projektes untersucht. Bezüglich des aktuellen Projektstandes verweisen wir Sie auf die Lokalpresse.

Nicole Schwarz Kemmler

## Sind wir so gefährlich?

Anlässlich der Medienkonferenz des ZVV vom 16. April 1998 wurde betont, dass die regionalen Interessengruppen im Rahmen der Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) in den Planungsprozess zum Fahrplan 99 (inkl. Randstundenkonzept) eingebunden seien.

Die IG Tössstallinie ist – milde ausgedrückt – erstaunt über diese Aussage: Unsere Versuche, in die RVK Zürcher Oberland und Winterthur-Land/Pfäffikon – als Gast notabene! – aufgenommen zu werden, scheiterten bisher kläglich. Wir werden versuchen,

gestützt auf die Aussagen vom 16. April, anders lautende Entscheide dieser beiden RVK zu erwirken.

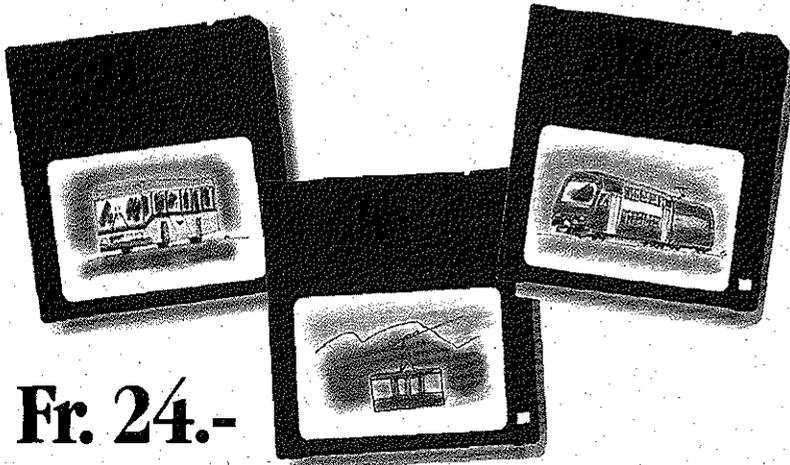
Übrigens: In der RVK der Stadt Winterthur ist die IG Tössstallinie seit einem Jahr herzlich willkommen! Dank dieser Zulassung war es uns auch möglich, bereits in einer frühen Phase zum Fahrplan 1999 beziehungsweise zum Randstundenkonzept 1999 Stellung zu nehmen.

Nicole Schwarz Kemmler

neu

## Der Fahrplan auf Disketten!

Der nationale Fahrplan und das gesamte ZVV-Angebot auf 3 Disketten für Windows erhältlich



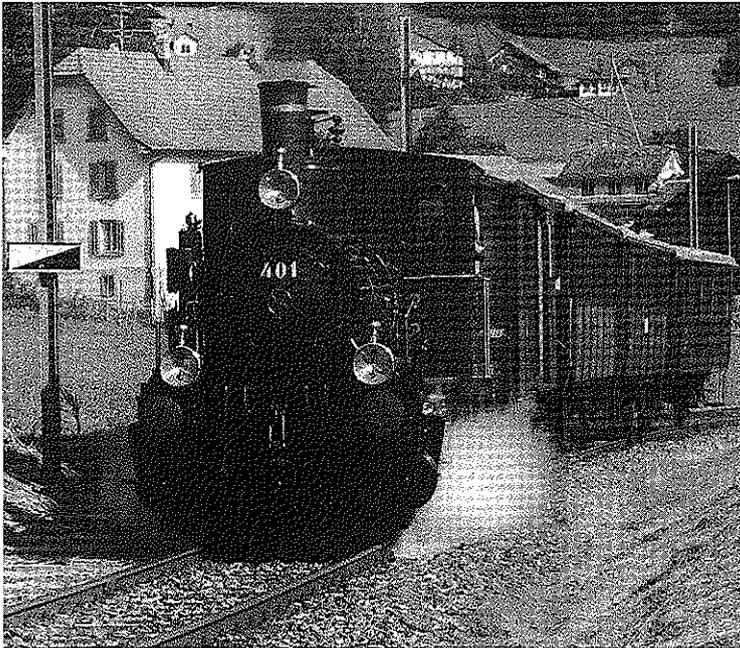
Fr. 24.-

Information/Bestellung:

 **157 30 31**  
Fr. 1.49/Min.

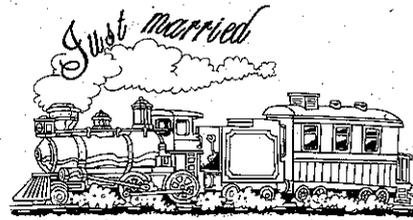
ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND 





## NostalgieVollDampf

7



**Feiern Sie Ihr  
Hochzeitsfest  
in einem  
romantischen  
Dampfzug.**

Extrafahrten auf den Strecken Bauma-Hinwil,  
Winterthur-Seen-Bauma-Wald oder Rapperswil-Linthal,  
... und neu auch ab Ritterhaus Bubikon.

**Anfragen:** Bahnhof SBB, 8494 Bauma, Tel. 052 386 12

Unterwegs mit der Dampfbahn des DVZO zwischen  
Bäretswil und Bauma.

### «The Daydreamer» – das erfrischende Schienenerlebnis für Brautpaare

Gemütlich und zufrieden mit einem Nostalgiezug durch das Tösstal dampfen oder zwischen Hinwil und Bauma ein wenig Zürcher Oberland erschnuppern – kein Problem mit dem «Daydreamer» des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberlands (DVZO). Zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen bietet die Zürcher Oberländer Museumsbahn Extrafahrten mit Dampf- und Elektrozügen an. Das Schienenerlebnis in Personenwagen mit Holzbänken oder im Buffetwagen ist für das Hochzeitsfest ein kleiner Geheimtip. Elektrische Extrafahrten sind sogar das ganze Jahr durch möglich. Die DVZO-Züge dürfen auch zwischen Rapperswil und dem Glarnerland verkehren sowie neu auch ab dem Ritterhaus Bubikon losdampfen.

Die Mitglieder des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland ermöglichen den Fahrgästen mit ihrer lebendigen Museumsbahn ein Reiseerlebnis wie anno dazumal. In aufwendiger Kleinarbeit werden Wagen und Dampflokomotiven aus der Zeit der Jahrhundertwende restauriert und nach gründlicher Prüfung durch die SBB wieder in Betrieb genommen. Alle Mitglieder arbeiten in ihrer Freizeit, sei dies in den beiden Werkstätten in Uster und Bauma, im Streckenunterhalt, im Verkaufsteam, im eigenen Buffetwagen oder beim Lok- und Zugpersonal. Die SBB unterstützen das Unternehmen, in dem sie ihr Streckennetz zur Mitbenützung zur Verfügung stellen, die Mitglieder ausbilden und die betriebliche Oberaufsicht ausüben.

Anfragen für «Daydreamer»-Extrafahrten sind zu richten an den Bahnhof SBB Bauma, 8494 Bauma, Telefon 052 386 12 41

Hugo Wenger, Präsident DVZO



### iischtiGe bitte!

#### Wir brauchen den Tösstaler – der Tösstaler braucht uns.

Ich unterstütze diese Idee und steige ein

- als Einzelmitglied für jährlich 25 Franken
- als Familienmitglied für jährlich 30 Franken
- als Gönnerin oder Gönner mit einem einmaligen Beitrag

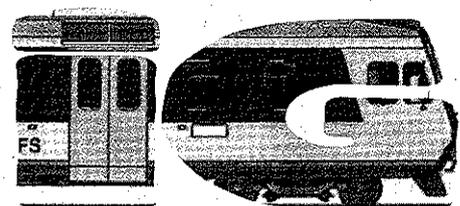
Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort

Unterschrift



IG Tösstallinie  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn

**tösstallinie**

# Gut unterwegs

Die Mitgliederversammlung bietet jedes Jahr Gelegenheit, auf das Vergangene zurückzuschauen, um sich selber und den anderen über das Erreichte, die Erfolge und die Misserfolge Rechenschaft abzulegen. Dazu gehört aber auch der Blick nach vorne in die Zukunft, auf die Ziele, die offenen Punkte, Fragen und Probleme. Der Blick nach aussen – in unserem Fall auf den Zustand des öffentlichen Verkehrs im Tösstal – gehört ebenso dazu, wie der Blick nach innen auf den Verein und seine Tätigkeit.

## Der Blick nach aussen

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Erhaltung und Verbesserung der Angebote sind die wichtigsten Ziele der IG Tösstallinie.

Hier gibt es einiges Positives zu berichten: Das Zugsangebot auf der Strecke Winterthur–Bauma ist mit den zusätzlichen, bzw. verlängerten Zwischenzügen verbessert worden. Auf dieser Strecke wird – in den Stosszeiten – eine Art Halbstundentakt angeboten, für viele Pendler eine sehr wichtige Verbesserung. Leider gibt es aber auch Abstriche: Die S26 hält nur noch sehr selten in Tann-Dürnten; diese Station wird nur noch mit der S43 (Shuttle) bedient und ist damit praktisch vom Tösstal abgeschnitten. Eine kleine Verschiebung der Ankunftszeit der Zwischenzüge am Morgen bedeutet, dass viele Mittelschüler aus Zell und Turbenthal diese Züge nicht mehr benützen können, sondern nun die frühere, reguläre S26 benützen müssen, wenn sie rechtzeitig in der Schule sein wollen.

Die Zukunftspläne des ZVV bieten dem öffentlichen Verkehr im Tösstal grosse Chancen. Das im Anschluss an den statutarischen Teil der Mitgliederversammlung von Herrn Arpagaus von der Organisation S-Bahn Zürich vorgestellte Konzept des Fahrplan 99 im

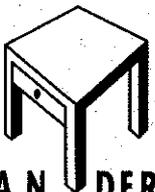
Tösstal sieht ganztägig einen Halbstundentakt im Bereich Winterthur–Bauma vor. Um gute Anschlüsse zu den S-Bahnen und zu den Schnellzügen anbieten zu können, handelt es sich hier um einen 20/40 Minuten «Hinketakt». Erfreulich ist, dass alle Gemeindebehörden des Tösstal sich zu diesen Vorschlägen positiv geäussert haben, obwohl für einige Gemeinden auch Mehrkosten entstehen. Nach dem Konzept 99 des ZVV ist das Tösstal eine der ganz wenigen S-Bahn Linien, auf denen das Angebot ausgebaut wird. Ein altes Versprechen aus der Vorlage der 2. Teilergänzung wird damit endlich eingelöst.

## Der Blick nach Innen

Wo steht der Verein heute? Mit 364 Mitgliedern konnte der Bestand minimal erhöht werden; unsere Mitglieder sind dem Verein also soweit treu, die Arbeit scheint geschätzt zu werden. Auch finanziell steht der Verein gesund da; dank guten Inserate-Einnahmen konnte sogar ein Vorschlag von 650 Franken erwirtschaftet werden. Das Vermögen von ca. 7700 Franken gibt dem Verein eine gewisse finanzielle Unabhängigkeit.

Die beiden Ausgaben unserer Informationzeitung, die Beteiligung am Bahnfest und die Durchführung der Umfrage in Fischenthal sind auf erfreuliches Echo gestossen.

**MÖBEL  
WERK  
STATT**



**A N. DER  
T Ö S S**

## Wir machen Möbel.

- Einzelstücke nach Ihren Massen und Wünschen
- Tische, Anrichten, Schränke etc.
- Naturholzbetten
- Küchen

## Werkstatt und Ausstellungsraum

alte Weberei • Tösstalstrasse • 8496 Steg • Telefon/Fax 055 245 15 16

## Das Original.



Als IG sind wir heute auf der politischen Ebene sowohl bei den Gemeindebehörden des Tösstals wie auch bei den kantonalen Exponenten des öffentlichen Verkehrs anerkannt. Das anfängliche Misstrauen uns gegenüber konnte sehr stark abgebaut werden. Die Tatsache, dass wir in der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Winterthur Stadt als Beobachter eingeladen wurden, manifestiert dies. Leider ist uns ein gleicher Schritt bei den anderen RVK (Winterthur Land und Zürcher Oberland) noch nicht gelungen.

Es gibt jedoch auch weniger Erfreuliches zu berichten: An der Mitgliederversammlung mussten drei bisherige Vorstandsmitglieder verabschiedet werden. Kurt Graf und Raphael Hangarter, die zusammen die Informationsleitung aufgebaut haben, sowie der Vizepräsident Peter Oser sind zurückgetreten.

Die Präsidentin würdigte ihre Arbeit und bedankte sich für den Einsatz. Mit Markus Stieger, der bereits seit Sommer 1997 aktiv mitarbeitet, konnte bis heute nur ein neues Vorstandsmitglied gefunden werden. Der Vorstand wird also vorläufig mit sechs Mitgliedern auskommen müssen – die Gemeinden Bauma, Fischenthal und Turbenthal haben zur Zeit leider keine Vertretung. Vielleicht ist der doch eher geringe Aufmarsch von 33 Mitgliedern an der Mitgliederversammlung

auch Ausdruck eines tieferliegenden Problems. Ideelle Unterstützung oder ein kleiner finanzieller Beitrag sind leicht zu gewinnen. Dort, wo es dann aber um aktives Engagement geht, wird es viel schwieriger, Leute zu motivieren.

Daher der Aufruf an alle Mitglieder: Der IG-Vorstand braucht Zuwachs. Wenn Sie Interesse haben, melden Sie sich bei der Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn, Telefon abends 052 3940140.

Zusammenfassend darf man feststellen: Wir sind gut unterwegs, aber die Zeit der Bewährung kommt. Der Halbstundentakt des Konzepts 99 ist noch nicht realisiert und es droht das Randstundenkonzept, das den öffentlichen Verkehr sicher nicht attraktiver macht.

Die Zeit der Bewährung kommt aber auch für die Mitglieder der IG und für alle EinwohnerInnen des Tösstals:

Ein verbessertes Angebot muss sich in verbesserten Benützungsfrequenzen niederschlagen: Leere Züge im Tösstal können und wollen wir uns nicht leisten.

Nützen Sie also das Angebot heute, und erst recht das nochmals verbesserte Angebot in der Zukunft!

Peter Heusi

## Humor

### Andere Züge andere Sitten

Mitten in der Nacht bleibt irgendwo auf freier Strecke hinter dem Ural ein Zug stecken. Weit und breit ist keine Station zu sehen, kein Licht.

Als der Halt schon Stunden dauert, werden die Leute unruhig. «Die Lokomotive wird ausgetauscht», suchen die Eisenbahner die Passagiere zu beruhigen.

«Ausgetauscht gegen was?» will ein Aufmüppiger wissen. «Gegen Wodka», erfährt er.

aus:  
Vontobel-Stiftung,  
«Sicherheitsnadeln»

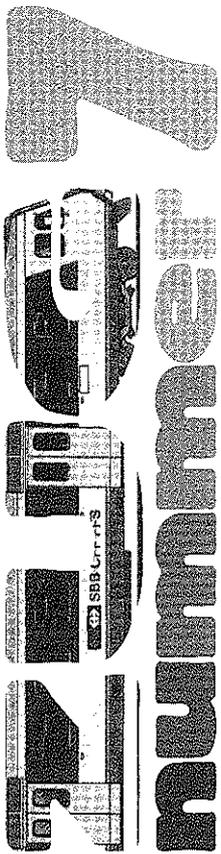
# Sparen beim Fahren?

Hantax-Alto

108 CPE 199

# 222

Juamim Borges Müller



## Impressum

### Herausgeberin:

IG Tösstalllinie  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn

### Redaktion, Inserate:

Markus Stieger  
Abernstrasse 47  
8632 Tann  
Tel/Fax 055 2408444

### Abonnemente,

### Mitgliedschaften:

Stephan Frei  
Falkenstrasse 18  
8400 Winterthur

### Schlussredaktion,

### Gestaltung, Layout:

Friedrich Joss  
8636 Wald  
Fortunat Klausner

Créatel

8620 Wetzikon

### Druck:

Druckerei Sieber  
8340 Hinwil

### Auflage:

2000 Exemplare

# LOKALES

Cooler Insider-Tips und  
heisse Outside-Treffs servieren  
wir Ihnen brühwarm.



## AUS WINTERTHUR

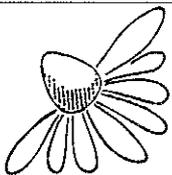


Die Nummer 1 im Tösstal

**077 46 87 87**

Rolf Hess

24-Stundenbetrieb



## Gemeindekrankenkasse Turbenthal

Tösstalstrasse 147 • 8488 Turbenthal • Telefon 052 385 33 65

# Olga Meyer im Tösstal

Der «Verein für ein Ortsmuseum in Turbenthal» widmet dieses Jahr ganz der 1972 verstorbenen Kinder- und Jugendbuchautorin Olga Meyer. Sie hat über dreissig Bücher verfasst. In einigen davon steht das Tösstal, samt Eisenbahn, im Mittelpunkt. Sicher am bekanntesten sind die drei «Anneli»-Bände. Dort und in «Gesprengte Fesseln» ist Turbenthal der Ort des Geschehens. In «Sabinli» und «Eine Stunde vor Tag» ist es Wila und dessen Umgebung.

Im Laufe des Jahres 1998 stehen die folgenden Jubiläumsveranstaltungen auf dem Programm:

## Sonntag, 14. Juni 1998

Die wichtigsten **Örtlichkeiten in Turbenthal**, die in einem Zusammenhang mit den Erzählungen von Olga Meyer stehen, werden auf einem Rundgang besucht. Unter der Leitung von Armin Giger, Turbenthal, finden zwei Führungen statt: Treffpunkt beim provisorischen Ortsmuseum um 13.45 und 15.15 Uhr.

## Sonntag, 12. Juli 1998

Immer wieder beschreibt Olga Meyer auch die in vielen Tösstaler Haushalten praktizierte **Heimarbeit**. Das Heimatwerk Bauma präsentiert verschiedene Handwerksprodukte. Den Schwerpunkt bildet die Tösstaler Tracht. Edi Batz, Wila, stellt das Handwerk des Korbmachers vor.

## Sonntag, 9. August 1998

Alles dreht sich um die **Tösstalbahn**. In «Sabinli» beschreibt Olga Meyer eindrücklich, wie die Bahn am 3. Mai 1875

zum ersten Mal das Tösstal hinaufdampft. Mit einer Ausstellung, einem Videofilm und einem kurzen Diavortrag blicken wir zurück in die Vergangenheit. Aber auch Gegenwart und Zukunft der Tösstalbahn stehen auf dem Programm. Hauptgast ist die **IG Tösstallinie**.

## Sonntag, 13. September 1998

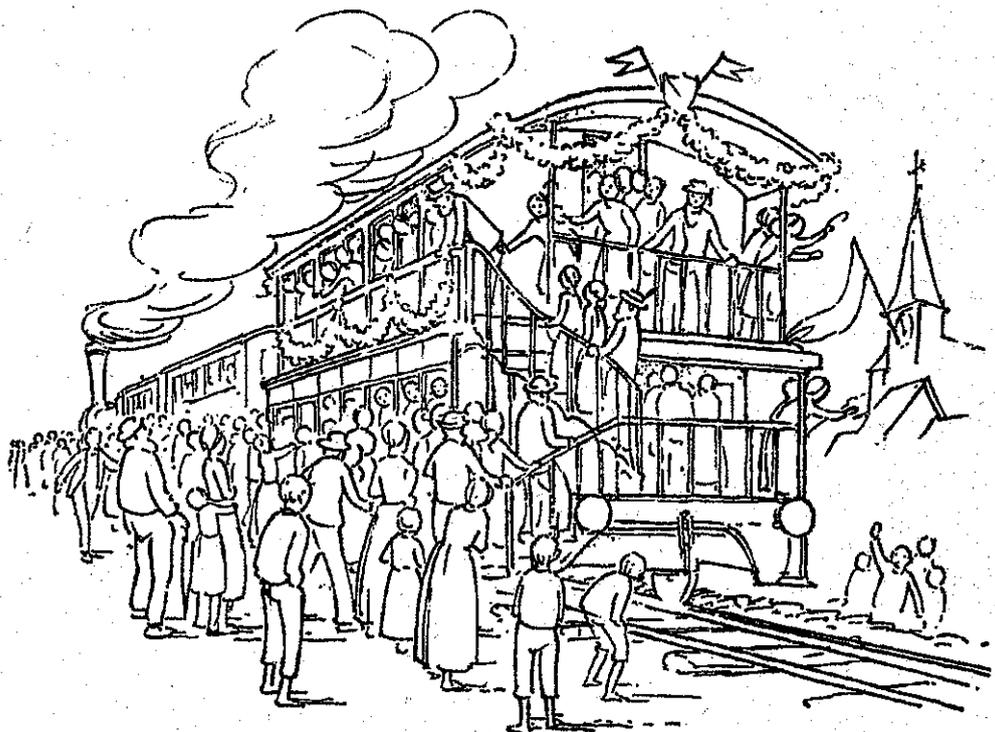
Die bekannte Schauspielerin Ursula Schaeppi – sie spielte in der Hörspielfassung das Anneli – liest aus Büchern von Olga Meyer.

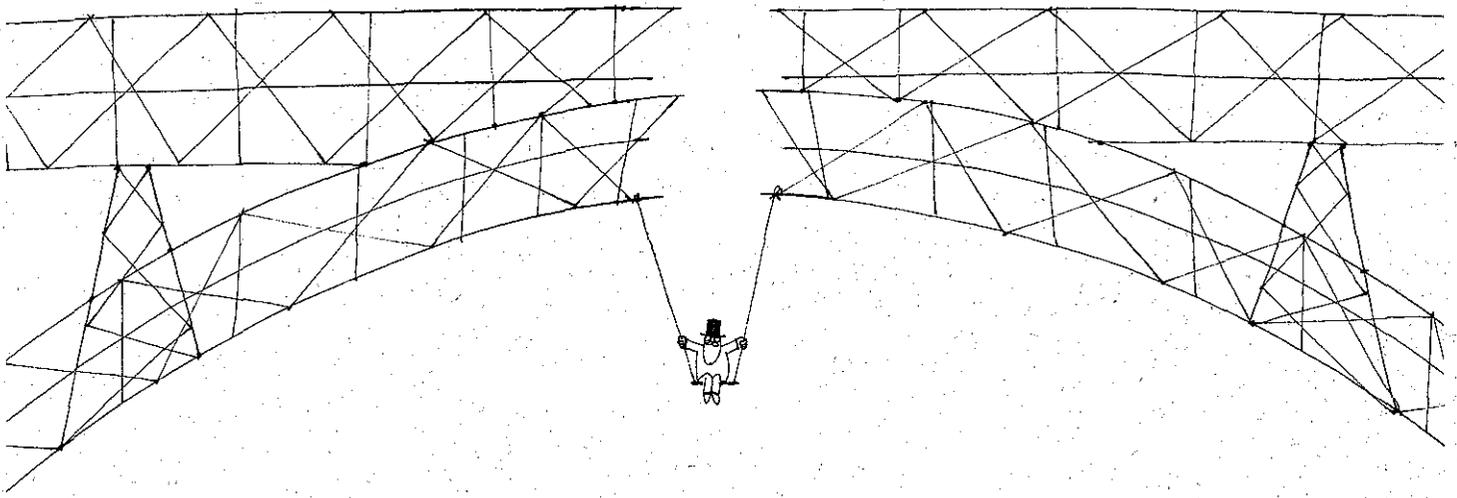
**Vorlesungen** um 14.15, 15.15 und 16.15 Uhr, Dauer jeweils eine halbe Stunde.

## Sonntag, 11. Oktober 1998

**Traditionelle Moschtete**. Zudem: Videofilm über Olga Meyer, der teilweise in Turbenthal gedreht wurde. Vorführungen um 15.00 und 16.00 Uhr.

Die Veranstaltungen finden beim oder im provisorischen Ortsmuseum Turbenthal statt. Das Ortsmuseum befindet sich im «Stiefelhaus», Tösstalstr. 20, Turbenthal. Öffnungszeit: 14.00 bis 17.00 Uhr. Parkplätze beim Restaurant «Splendid».





Widerstände und Finanzknappheit schon damals

## Als die Tösstalbahn gebaut wurde

Ja, diese Tösstalbahn!  
Was gab es davon alles zu reden!

Auf der Schönau merkte man zwar erst so viel davon, dass die Korber und auch Sabinlis Brüder, gleich den italienischen Arbeitern, die am Bahnbau beschäftigt waren, anfangen, Tabak zu kauen, bis der Vater Amstein mit einem Donnerwetter drejn fuhr.  
«Das hat uns jetzt gerade noch gefehlt! Heraus mit dem Zeug! Und dass ich es nicht mehr sehe!»

Auch mit dem neuen Spiel der Fremden, Morra genannt, konnte er sich nicht befreunden. Es ging ihm dabei zu laut zu. Auf der Schönau war man sich an Stille gewöhnt.

Da gefielen ihm ihre Lieder schön besser, die sie an Abenden oder am Sonntag sangen, wenn sie miteinander durch die Strassen zogen. Wunderschön verstanden dieser Männer und Jünglinge zu singen! Die wohlklingenden Melodien setzten sich im hintersten Hofe fest. Das war aber auch alles.

Die Schienen für die kommende Bahn, die Gebäude und Schuppen, die erstellt wurden, blieben unten im Tale und machten anderen Leuten höchstens Sorgen wegen der ungeheuren Kosten.

Wer sollte das alles bezahlen?  
Wer?

Die Männer schüttelten die Köpfe, und die Frauen schlugen vor Schrecken die Hände zusammen.

«Du lieber Gott, wie kommt das noch heraus!»

Eines Tages wurde der Bahnbau dann auch wirklich eingestellt, bis der «Mailänder» in die Tasche griff und weiterhalf.

«Mailänder» nannte man den Tösstaler Bürger Johannes Schoch, der in der Fremde viel Geld verdient hatte und nun wieder zurück in sein Heimattal gekommen war. «Ich habe den Mailänder gesehen! Er spazierte auf dem Bahngelände!» berichteten Sabinlis Brüder, wenn sie aus der Schule kamen. Und ihre Augen leuchteten dabei.

### «Du lieber Gott, wie kommt das noch heraus!»

«Wenn ich gross bin, werde ich auch in die Fremde gehen!» «Wenn ich gross bin, fahre ich auch nach Mailand!»

Hermann warf dem Sabinli dabei so geheimnisvolle Blicke zu, dass es die Überzeugung bekam, er werde die Bahn einmal bis hinauf auf die Schönau führen. Hermann war der Erste in seiner Klasse. Der Lehrer schickte ihn mit Aufträgen da und dort hin.

Als Sabinli der Grossmutter davon redete, meinte sie: «Hoffentlich lebe ich dann nicht mehr. Die Schönau ist mir lieber ohne Bahn.»

Auch Sabinlis Freund Bläsi schüttelte bedenklich den Kopf und verschwand bei seinen Geissen im Stall. Die seien ihm mehr wert als eine rauchende, stinkende Bahn, erklärte er. Bläsi hatte schon einmal so ein fahrendes Ungetüm gesehen.

Er wusste in diesen Dingen Bescheid.