

ZUG 12 nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 6. Jahrgang, Nummer 12 • Herbst 2000

Wiedereinführung der Frühverbindung am Sonntagmorgen

Dynamik erzeugen

Was lange währt ...

... wird (beinahe) gut. Auf die Fahrplanperiode 2001–2003 kommt der von vielen schmerzlich vermisste "Sonntagmorgen-Frühzug" wieder! Zwar in Form eines Busses – aber immerhin...

Mit der zusätzlichen Verbindung am Sonntagmorgen im Tösstal - Bauma ab 05.35, Winterthur an 06.16 Uhr - mit Anschluss an die 7-Uhr-Spinne in Zürich HB ist der «Trendbruch»-Entscheidung von 1995 revidiert worden. Dass ein Bahnersatz-Bus statt ein Zug fährt, ist zwar zu bedauern, kann aber im Sinne eines «Startangebotes» für die Wiedereinführung akzeptiert werden. Die Vorbehalte der IG Tösstallinie gegen die Bus-Variante liegen nach wie vor in der schlechteren Reisequalität und in der mangelnden Fahrplanstabilität. Im konkreten Fall kommt eine unvollständige Linienabdeckung hinzu: Die Bahnhöfe Winterthur-Seen und Winterthur-Grüze werden nicht bedient.

Erfreulich ist, dass Pläne, auch den Samstag-Frühkurs mit Bussen zu führen, beiseite gelegt wurden.

Leider sind die weiteren Fahrplangegebenheiten auf der Strecke Winterthur – Rüti unverändert geblieben. Nach wie vor unbefriedigend ist somit die – durchaus negativ gemeinte – «Fahrplanvielfalt» für das obere Tösstal und die Tatsache, dass die Verbindungen Rüti – Wald/Bauma am Sonntagabend inakzeptabel sind:

Letzte Verbindung Wald – Bauma:
Wald ab 22.08 Uhr, Bauma an: 22.32 Uhr.
Letzte Verbindung Rüti – Wald:

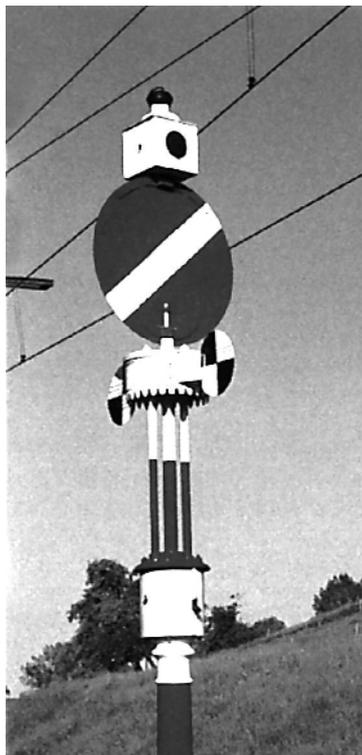


Foto: Hugo Wenger, Tamm

Keine Durchfahrt für den Frühzug – aber wenigstens ein Bahnersatz-Bus.

Rüti ab 22.58 Uhr, Wald an 23.07 Uhr.

Rückreisen ab Zürich müssen somit spätestens um 21.26 Uhr (bzw. für die Walder um 22.26 Uhr) erfolgen, ein Konzert- oder Kinobesuch am Sonntagabend wird verunmöglicht.

Zusammen mit der Pro Bahn Zürich hat der Vorstand der IG Tösstallinie ein kleines zusätzliches Begehren zuhanden des neuen Fahrplanes angemeldet und begründet. Demnach sollen die Züge von Rapperswil mit Ankunft ..57 in Bauma im Fahrplan Montag bis Freitag aufgeführt werden, damit der Anschluss an die Busse nach Hittnau-Pfäffikon gewährleistet ist (Abfahrt ..59) und so für Umsteigepassagiere eine gute und transparente Lösung herbeigeführt werden kann.

Ein Vergleich mit dem

Wochenendfahrplan zeigt, dass die Bahnfahrt Fischenthal – Bauma am Montag bis Freitag neun Minuten, am Samstag und Sonntag hingegen nur sechs

Minuten dauert, und auch die Erfahrung lehrt, dass die Werktagszüge oft vor dem Einfahrsignal von Bauma anhalten, weil sie nach Fahrplan noch gar nicht eintreffen sollten. Also steht diesem Wunsch eigentlich nichts im Wege ...

Nicole Schwarz Kemmler

Editorial

Die Tösstallinie wird 125 Jahre alt.

Für die IG Tösstallinie und viele andere interessierte Kreise wie Pro Zürcher Berggebiet der geeignete Anlass, sich über die Zukunft Gedanken zu machen.

Diverse Initiativen wurden und werden ergriffen, um ein Tösstalfest auf die Beine zu stellen und die Tösstallinie zukunftsweisend zu gestalten.

Und siehe da: Plötzlich werden auch offizielle Stellen aufmerksam, und diese Initiativen führen zu konkreten Schritten.

So haben die SBB entschieden, auf den Festakt hin die Bahnhöfe entlang der Linie neu zu gestalten.

Der Anfang ist gemacht.

Nun haben wir die Chance, auch das Verkehrsangebot im Hinblick auf den Fahrplan 2005 nachhaltig zu verbessern. Der Countdown läuft. Ergreifen wir die Gelegenheit.

Machen auch Sie mit!

Markus Stieger

Der Countdown läuft

Im vergangenen halben Jahr ist viel über die künftige Ausgestaltung des Bahnnetzes im Kanton Zürich geschrieben und gesprochen worden: Zweiter Durchgangsbahnhof in Zürich HB, Bau der Glattalbahn, Doppelspurabschnitte im Zürcher Weinland, Förderung des Regionalverkehrs, Bau von zusätzlichen Haltestellen etc. Das Tösstal wurde nicht oder nur am Rande erwähnt.

Die generelle Ausgangslage im Tösstal wurde in der letzten ZUGnummer dargelegt. Auf Einladung der IG Tösstallinie haben sich am 29. Mai 2000 Vertreter der "Pro Zürcher Berggebiet" und aller Gemeinden in Turbenthal zu einer gemeinsamen Aussprache über die Zukunft der Tösstallinie getroffen

Ausgangspunkt der Diskussion war die nachstehende Lageanalyse aus Sicht der IG Tösstallinie. Ein oberflächlicher Blick auf die heutige Situation ergibt ein positives Bild: Mit dem laufenden Fahrplan verkehren mehr Züge denn je auf der Tösstallinie. Eine detaillierte Analyse zeigt aber zweierlei. Erstens, dass die Verbesserungen im Vergleich zu früher nur teilweise befriedigen (vgl. Grafik Fahrplanvergleich) und zweitens, dass der aktuelle Fahrplan auf tönernen Füßen steht. Er ist kompliziert, weniger stabil als früher (häufigere Verspätungen) und teuer. Eigentlich ist er zu teuer: Weil der heutige Fahrplan kompliziert ist, dürften die zur Verbesserung der Kostendeckung nötige Steigerung der Passagierzahlen nicht in vollem Umfang erreicht werden. Und weil die heutige Infrastruktur (Kreuzungsstellen, Züge, Anlagen) nicht dem neuesten Stand entsprechen, können betrieblich keine wesentlichen Einsparungen mehr realisiert werden.



Wirkliche Verbesserungen und Nachhaltigkeit lassen sich nur erreichen, wenn der Fahrplan unter Beibehaltung der Verdichtungen wieder einfacher wird und die Betriebskosten gesenkt werden können.

Solche Ziele sind aber nur erreichbar, wenn die bisher in 3 regionalen Verkehrskonferenzen zersplitterten Kräfte gebündelt werden: Dies wurde von allen Teilnehmern rasch erkannt. Unter der Leitung von Alfred Gerber, Geschäftsführer "Pro Zürcher Berggebiet", wurde eine Projektgruppe "Fahrplan 2005" aus Vertretern der anliegenden Gemeinden und der IG Tösstallinie eingesetzt. Sie hat den Auftrag, im Hinblick auf den Fahrplan 2005 in einem ersten Schritt ein Verkehrsleitbild für das Töss- und Jonatal zu erarbeiten. Die beteiligten Gemeinden haben zur Finanzierung der ersten Schritte bereits Geld zur Verfügung gestellt.

In mehreren Sitzungen wurde ein Leitbild entworfen. Es wurde Ende September 2000 den Behörden der Anrainergemeinden zur Vernehmlassung zugestellt. Deren Ergebnisse werden zur Zeit ausgewertet. Bis Ende November 2000 dürfte eine bereinigte Fassung vorliegen, so dass anschliessend über das weitere Vorgehen entschieden werden kann. Die Planungsarbeiten für den Fahrplan 2005 sind bei den zuständigen Stellen von Kanton und ZVV schon ziemlich weit fortgeschritten. Es gilt deshalb, möglichst rasch Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten und konkrete Anträge zu formulieren.

Markus Stieger

Fahrplanvergleich 1989–2001

	Fahrplan 1985/90	Fahrplan 1990/97	Fahrplan 1997/99	Fahrplan 1999/01
1. Stundentakt	gut			
2. Schlanke Anschlüsse	gut			
3. Verdichtungen	schlecht			
4. Betriebskostendeckung	mässig			
5. Frequenzen pro Zugs-km	mittel			

Aller Anfang ist schwer

Anlässlich des grossen 150 Jahr-Jubiläums der Schweizerischen Eisenbahnen 1997 fanden auch im Tösstal verschiedene Feiern statt. In der Festzeitung der IG-Tösstallinie als Beilage zum «Treffpunkt Tösstaler» im Sommer 1997 beleuchtete Autor Kurt Domeisen die wechselvolle Geschichte der Tösstalbahn. Am 25./26. August 2001 wird das 125-jährige Bestehen der durchgehenden Tösstallinie auf Initiative der IG Tösstallinie in den Gemeinden von Winterthur bis Tann gefeiert. Im nachfolgenden Artikel möchten wir, in Ergänzung zur Veröffentlichung von 1997, einige interessante Aspekte der anfänglich teils turbulenten Geschichte der «Tössthal-Bahn» (inkl. «wertlose» Tössthalbahn-Aktien!) wiedergeben, zusammengesucht aus verschiedenen Quellen.

Bis in die 40er-Jahre des 19. Jahrhunderts führte noch nicht einmal eine durchgehende Strasse durchs Tösstal. Werner Neuhaus schreibt in seinen Annalen der Tösstalbahn [1]: *Vor diesem Strassenbau musste der Wagenverkehr entweder die oft steilen Strässchen über die beidseitigen Bergketten benützen oder «der Einfachheit halber» dem Flussbett folgen. So soll der «Baumer Müller» in jener Zeit seine schweren Kornfuhrn sechs- bis achtpännig unter lautem Rufen und Peitschengeknall die Töss hinaufgeführt haben. Wie wir in Olga Meyers «Sabinli» lesen können, kippte ein Bourbaki-Ross beim Durchfahren einer Furt bei Wila das Wägelchen samt Hochzeitsgesellschaft, so dass die für das Festmahl bestimmten Würste und Weggen samt und sonders die Töss hinabschwammen.*

Kaum war dann der längst fällige Strassenbau im Tösstal unter schweren finanziellen Opfern der Gemeinden unter Dach, griff das Bahnfieber auch auf diese Gegend über. Die lokalen Initianten erkannten wohl, dass ihnen der Anschluss an den Schienenstrang neue Möglichkeiten in Gewerbe und Industrie eröffnen konnte. Reinhard Schweizer schreibt in seiner Festschrift zur 100-Jahr-Feier [2]: *Diese Bestrebungen trafen sich in vorteilhafter Weise mit denjenigen der Stadt Winterthur, die mit ihrer wachsenden Industrie nach Arbeitskräften hungerte. Winterthur wollte unter Führung der damals feurig-fortschrittlichen Demokraten neben ihrem Nationalbahnprojekt auch eine Verbindung von Waldshut nach Winterthur und weiter durchs Tösstal mit Anschluss in Uznach nach Graubünden verwirklichen. Eine internationale Durchgangslinie mit Fortsetzung über einen der Bündner Pässe sollte gebaut werden!*

Am 24. September 1865 fand im «Bären» Turbenthal eine erste Versammlung von Interessierten aus dem Tösstal und Winterthur statt.

Aber erst 1870 konnte ein Komitee zusammengestellt werden, welches die Gründung einer Gesellschaft für die Tösstalbahn von Winterthur bis Bauma vorbereiten sollte.

Nachdem die Stimmberechtigten der Gemeinde Winterthur die Übernahme eines Aktienkapitals von 300'000 Franken bewilligt hatten, wurden die finanziellen Beteiligungen der übrigen Gemeinden festgelegt.

Die Gründung

Die Beschaffung des notwendigen Kapitals war mühsam; die Zeichner wollten oft noch spezielle Bedingungen stellen. Über den in Mailand als Seidenfabrikant reich gewordenen Fischenthaler Johannes Schoch wird berichtet, dass er sich mit einer namhaften Summe beteiligte [2]: *Als Gegenleistung verlangte er, dass der Zug an jedem Ort anhalten müsse, wenn er aussteigen wolle. Als ihm dies aus verständlichen Gründen nicht gewährt werden konnte, nahm er sich das Recht heraus, das Bahntrasse als Spazierweg zu benützen, «da ein wesentlicher Teil der Anlage ihm gehöre».* Die «Geschichte von Turbenthal» [3] berichtet: *In Turbenthal berieten die Stimmbürger am 4. Juni 1871 über Projekt und Beteiligung. Die Behörde bezeichnete die Bahn als eine Existenzfrage für die Gemeinde und empfahl die Übernahme von 80'000 Franken unter der Bedingung, dass noch mindestens 40'000 Franken von Privaten beizutragen wären; denn 120'000 Franken hatte das Komitee aufgrund der Einwohnerzahl und des Steuerkapitals den Turbenthalern zugemutet.*

Zum Vergleich: Der Stundenlohn eines Baumwollspinners im Zürcher Oberland betrug 1875 rund 23 Rappen pro Stunde.

Erst am 4. Februar 1872 bevollmächtigte eine Gemeindeversammlung in Turbenthal den Gemeinderat, bei der Bank in Winterthur zu viereinhalb Prozent Zins ein Darlehen von 80'000 Franken aufzunehmen, um die Tösstalbahn-Aktien zu erwerben. Im Laufe des Jahres wurde die Verlängerung der Bahnlinie bis Wald ins Pro-



Inhalt

Seite 1
**Was lange währt
Editorial**

Seite 2
Der Countdown läuft

Seite 3
**Aller Anfang ist
schwer**

Seite 7
**Modernisierung
der Bahnhöfe**

Seite 8
Aufwärts!

Seite 9
**Plattform
der Leserschaft**

Seite 10
Impressum

Seite 11
125 Jahre festen

Seite 12
Das Stättli



gramm aufgenommen, so dass eine weitere Gemeindeversammlung am 20. Oktober 1872 beschloss, sich auch an der Strecke Bauma–Wald mit 20'000 Franken zu beteiligen.

Am 17. Dezember 1871 fand im Kasino Winterthur unter der Leitung des Winterthurer Stadtpräsidenten Dr. Johann Jakob Sulzer die Gründungsversammlung der «Tössthalbahn-Gesellschaft» statt. Gemäss Protokoll waren bis dahin für 1'008'000 Franken Aktien gezeichnet worden; obschon noch viel zu den auf 2,5 Millionen Franken veranschlagten Baukosten fehlte, beschloss man, im Hinblick auf den nachgesuchten Staatsbeitrag, die Arbeiten bald zu beginnen.

Der Bau der Linie Winterthur–Bauma

Die Konzession für die Linie Winterthur–Bauma war von National- und Ständerat bereits im Herbst 1870 erteilt worden. Nach der Gründung der Gesellschaft dauerte es noch rund ein- und einhalb Jahre, bis mit dem Bau der Strecke 1873 auch wirklich begonnen werden konnte [1]: *Der ursprüngliche Plan, die Bahnlinie von Winterthur durchs Linsental nach Sennhof zu führen, wurde zugunsten einer Streckenführung über Grüze - Seen aufgegeben. Glücklicherweise erwies sich das Terrain als äusserst günstig und die im Tösstal ansässigen zahlreichen Industrie- und Gewerbebetriebe versprachen eine - zwar bescheidene - Rendite der Bahn. Während der Bahnbau zwischen Grüze und Bauma gut vorankam, waren noch die rechtlichen Grundlagen zur Mitbenützung des Streckengleises der Vereinigten Schweizerbahnen zwischen Winterthur und Grüze zu regeln.*

Am 8. April 1875 war glücklich ein Vertrag unter Dach, der gegen eine Entschädigung von 15'000 Franken pro Jahr das Befahren des Streckengleises bis zur Einmündung in den Winterthurer Bahnhof ermöglichte. Bis aber die Tösstalbahn-Züge tatsächlich auch in den Bahnhof einfahren konnten, waren weitere Verhandlungen - diesmal mit der «Hausherrin» des Bahnhofes, der Nordostbahn - nötig. Zeitweise gerieten die Gespräche arg ins Stocken, so dass die Tösstalbahn kurzerhand den Bau eines eigenen Bahnhofes im Pflanzschulareal plante. Ein Bundesratsbeschluss ermöglichte dann doch eine zwar gütliche, aber ziemlich «köstliche» Einigung, hatte doch die Tösstalbahn weitere 35'000 Franken pro Jahr zu be-rappen.

Schon bald zeigte sich, dass die Kosten für den Bau weit höher lagen als ursprünglich geplant; dies führte für die Tösstal-Gemeinden zu unerfreulichen Folgen [3]: *Schon 1874 sah sich das Unternehmen genötigt, eine Obligationen-Anleihe von 1,9 Millionen Franken aufzunehmen, deren Zins die Gemeinden garantieren mussten. Sorgen der Verwaltung, Misstrauen im Volke, Gemunkel, die Eisenbahn sei eine Sache der Fabrikherren und bringe andere Leute ums Brot, waren die Folge. Mit gemischten Gefühlen erhöhte die Gemeinde Turbenthal am 14. Februar 1875 - ein knappes Vierteljahr vor der Eröffnung der Bahn - ihre Steuern auf vier Promille, um neben den bisher aufgenommenen Geldern noch weitere, vom Gemeinderat bei der Kantonalbank entlehnte 25'000 Franken verzinsen und amortisieren zu können.*

Mitglieder- versammlung

Die nächste Mitglieder-
versammlung findet
statt am Montag,
19. März 2001
um 19:30 Uhr in Rikon,
Altersheim Spiegel.
Das detaillierte Pro-
gramm wird rechtzeitig
mit der Einladung ver-
schickt.



68 Ideen für den Winterspass

Raus aus dem Haus – rein in den Winterspass. Wir fahren Sie täglich zu den «coolsten» Ausflugsorten der Schweiz.

- **RailAway Plausch:** 26 Ideen für erlebnisreiche Ausflüge von A wie Alpmare bis S wie Schlittelplausch.
- **RailAway Snow'n'Rail:** 30 Top-Skiorte von A wie Adelboden bis Z wie Zermatt.
- **RailAway Tessin:** 12 Ideen für heitere Abstecher in die Sonnenstube von B wie Bellinzona bis M wie Monte Brè.

Auf alle Angebote gibts **bis zu 30% Ermässigung**. Mit der Junior Karte sind viele Angebote **für Kinder bis 16 Jahre sogar gratis**.

 SBB CFF FFS

RailAway Ideen für die Freizeit

Gratisbroschüren Plausch, Snow'n'Rail und Tessin sind am Bahnhof erhältlich • Rail Service 0900 300 300 (Fr. 1.19/Min.) • www.railaway.ch

Die Eröffnung

Nach einer nach heutigen Massstäben fast unglaublich kurzen Bauzeit von nicht einmal zwei Jahren feierte das Tösstal am 3. Mai 1875 mit Jubel und Musik die Eröffnung der Linie Winterthur - Bauma [3]: *Morgens um 8.45 Uhr fuhr der blumengeschmückte erste Zug, bestehend aus den Lokomotiven «Johannes Schoch» und «Winterthur», sowie zwanzig Wagen aus dem Bahnhof der Eulachstadt ins Tösstal hinauf. Triumphal wurde er an jeder Station empfangen, bis er 10.36 Uhr in Turbenthal anlangte. Kurz nach 12 Uhr*

fuhr man weiter, um drei Minuten vor 1 Uhr in Bauma einzufahren. Die Dörfer waren auf der ganzen Strecke bekränzt und beflaggt, Triumphbogen mit Inschriften begrüßten den Konvoi und seine 600 geladenen Gäste. In der «Tanne» zu Bauma fand das Festbankett statt, an welchem Theodor Guyer, Stadtpräsident Sulzer und Kantonsrat Winkler-Näf ihre Reden hielten und Trinksprüche auf die unermüdlichen Förderer der Bahn ausbrachten. Abends um 5 Uhr rollte die feiernde Gesellschaft wieder dem arbeitsamen Winterthur entgegen. Schon am andern Tag begann der fahrplanmässige Verkehr mit je drei Zügen talauf- und talabwärts. Neben den schon erwähnten beiden Lokomotiven tat als dritte die «Bauma» ihren Dienst.

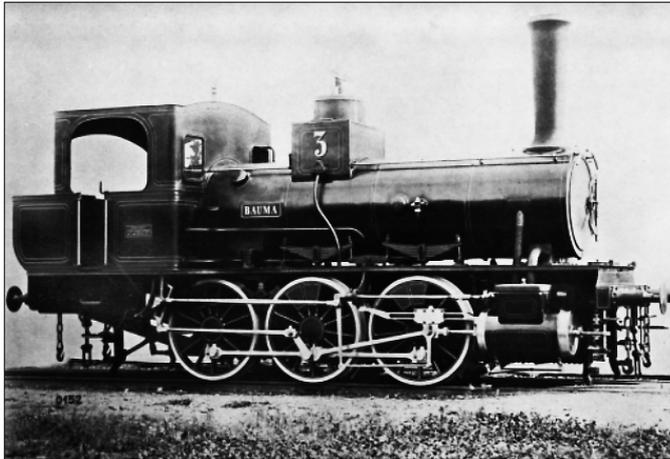
Das grosse Ereignis fand auch Eingang in die Volksliteratur; in Olga Meyers «Sabinli» findet sich ein Erlebnisbericht von dieser Einweihung, welchen wir in zwei Folgen in unseren ZUGnummern 8 und 9 (Herbst 1998 und Frühjahr 1999) abgedruckt haben. Auch in der ZUGnummer 11 war die Einweihung ein Thema in Form eines Textes aus der erwähnten Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum [2].

Das grosse Ereignis fand auch Eingang in die Volksliteratur; in Olga Meyers «Sabinli» findet sich ein Erlebnisbericht von dieser Einweihung, welchen wir in zwei Folgen in unseren ZUGnummern 8 und 9 (Herbst 1998 und Frühjahr 1999) abgedruckt haben. Auch in der ZUGnummer 11 war die Einweihung ein Thema in Form eines Textes aus der erwähnten Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum [2].

Finanzielle und andere Sorgen

Die schon in der Gründungsphase und während des Baues aufgetretenen Finanzsorgen rissen auch nach der Inbetriebnahme nicht ab. Bereits im Frühjahr 1876 sah sich die Bahngesellschaft gezwungen, weitere 1,1 Millionen Franken durch Ausgabe von Obligationen aufzunehmen, für welche die am Unternehmen beteiligten Gemeinden eine Solidaritätsgarantie zu übernehmen hatten. Das verheerende Hochwasser vom Juli 1876 riss bereits das nächste Loch in die Kasse von Bahn und Gemeinden [2]: *So war der Bahnkörper zwischen Kollbrunn und Bauma an dreizehn Stellen mit einer Ge-*

samtlänge von über zwei Kilometern völlig zerstört und eine Masse von Oberbaumaterial war weggeschwemmt worden oder lag tief im Kies vergraben. Nicht einmal bis Kollbrunn war die Strecke von Winterthur aus befahrbar. Die Station Rikon war von Wasser umspült und nur noch über eine Brücke von aneinander gereihten Fuhrwerken zu erreichen. Bauma war von Norden her noch zu Fuss erreichbar, wurde aber erst am 9. August 1876 für den Zugverkehr wieder zugänglich. Durch die Wasserverheerungen war der Gesellschaft ein Schaden



von nahezu einer halben Million Franken entstanden, ein Schlag, der sie umso empfindlicher treffen musste, als das Baukapital ohnehin zu knapp bemessen war.

Zudem verursachte ein zweites Hochwasser am 12. Februar 1877

weitere grosse Schäden und erzwang eine Betriebseinstellung bis zum 7. März. Immer wieder mussten die Gemeinden in den folgenden Jahren Gelder aufbringen. Am Beispiel der Gemeinde Turbenthal ist die Stimmung in [3] beschrieben: *Eine unheimliche Mutlosigkeit machte sich breit. Während die Bahn mit andauernden Fehlbeträgen und einem Berg von Schulden rang, spitzte sich die Finanzlage von Turbenthal von Monat zu Monat zu. Da die Tösstalbahngesellschaft nicht in der Lage war, die Mittel zur Rückzahlung ihrer am 1. März 1887 fällig gewordenen Obligationenschuld von 3 Millionen Franken aufzubringen, so trat an die Garantiegemeinden die Verpflichtung heran, aufgrund des vorgesehenen Verteilungsmodus, die auf sie entfallenden Kapitalquoten zu beschaffen. Die Gemeinde Turbenthal wurde hiebei für eine Summe von 193'040 Franken in Anspruch genommen. Am 16. Januar verwarf die Gemeindeversammlung mit 215 gegen 49 Stimmen einen Antrag des Gemeinderates, für die Abzahlung der obenerwähnten Quote und der aus der Aktienbeteiligung herrührenden Restschuld bei Leu & Cie. in Zürich ein Darlehen von 250'000 Franken aufzunehmen. Begründet wurde der Entschluss damit, dass die Gemeinde erst dann als Bürge zahlungspflichtig sei, wenn die Liquidation der Tösstalbahn ein Defizit ergäbe. Dazu sehe sich Turbenthal als höchstbelastete Gemeinde ausserstande, länger einen Steuerfuss von 14 Promille - auf solche Höhe war er inzwischen angestiegen - zu ertragen, weil dies zum Rückgang des Steuerkapitals, zur Steuerflucht und schliesslich zum Ruin der Gemeinde führe.*

Intern

Vorstandsmitglieder
IG Tösstallinie

Nicole Schwarz Kemmler
Präsidentin
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn

Alfred Baumgartner
Eichhalde 20
8492 Wila

Rosemarie Buri
Sunnematte 1
8636 Wald

Peter Schwarzenbach
Raad
8498 Gibswil

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann

Der Vorstand freut sich, neue Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Gemeinden begrüßen zu dürfen. Melden Sie sich bei unserer Präsidentin (E-Mail: ig.toesstallinie@bluewin.ch)



Der Regierungsrat versuchte darauf in Turbenthal Einfluss zu nehmen, dass die Gemeinde ihre Verpflichtungen erfülle, wogegen sich diese mehrfach wehrte. Ein von der Gemeinde in Auftrag gegebenes

Gutachten über den finanziellen Stand ergab alarmierende Zustände. So schreibt denn der Gutachter in seinem Schlussbericht [3]: *Nicht nur sind die der Gemeinde obliegenden Lasten auf einer erdrückenden und nicht mehr zu ertragenden Höhe angelangt; sondern man darf es gerade heraus sagen, die Gemeinde hat sich durch eine das Mass ihrer Kräfte weit, mehrfach, übersteigende Beteiligung an dem Tössthalbahnunternehmen in's Verderben gestürzt! Diese Beteiligung hat ihr die besten Säfte entzogen und sie einer rasch vorschreitenden Abtötung überliefert. Die Preise der Liegenschaften, deren Ertrag, die gewerblichen Einnahmen in Turbenthal, sind dem Rückgang verfallen. Die Capitalverminderung hat erschreckende Dimensionen angenommen. In Folge dessen wird die ganze Steuerlast auf die gegenwärtig sonst schon schwer gedrückte landwirthschaftliche Bevölkerung überwältzt. Die Gemeinde ist factisch nicht mehr im Stande, den ihr gesetzlich obliegenden Verpflichtungen ein Genüge zu leisten. So ist schon vor Jahren die Civilgemeinde Turbenthal von den Oberbehörden angehalten worden, für gutes und genügendes Trinkwasser zu sorgen; aber die Gemeinde ist ohnmächtig hiefür. Ebenso hat die Schulgemeinde, beispielsweise, die wiederholten Anforderungen betreffend die Erstellung neuer Schulbänke aus Mangel an Mitteln zurückgewiesen. Jeder Fortschritt, jede Verbesserung bleibt ausgeschlossen.*

Die hier geschilderten Zustände dürften exemplarisch sein und wohl auch für andere Gemeinden ähnlich gegolten haben.

Unterdessen war aber auch die Sanierung der Tösstalbahn in Gang gekommen. Im Betrieb wurden scharfe Sparmassnahmen angeordnet. Eine finanzielle Rekonstruktion setzte ein, bei der Gläubiger - Private wie Gemein-

den, allen voran der wackere «Mailänder Schoch» aus Fischenthal - reichlich Haare lassen mussten.

Aber auch die liebe Konkurrenz machte der Tösstalbahn zu schaffen. In einem Vertrag vom Januar 1877 zwischen Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Konkurrenzstellung zur Tösstalbahn wurde festgehalten [2]: *Die beiden Gesellschaften wollen den Verkehr, soweit sie darüber verfügen können, auf den Übergangspunkten Winterthur und Rüti bzw. Wald nicht an die Tösstalbahn abgeben, sondern ihn ausschliesslich über die eigenen Linien leiten! So wurden zum Beispiel für Wald bestimmte Sendungen ab Winterthur oder weiter her kommend über Effretikon geleitet, sogar Sendungen ab Wil nach Wald machten den weiten Weg über Sargans!*

Mit der Eröffnung der Linie über den Ricken im Jahre 1910 entfiel für die Tösstalbahn auch der einträgliche Verkehr zwischen den Textilzentren St.Gallen und Wald.

Der Übergang an die SBB

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nahmen ihren Betrieb in weiten Teilen des Landes als Nachfolgeorganisation verschiedener grösserer Privatbahnen bereits ab Januar 1902 auf. Die Nebenbahnen wurden zu Beginn aus Kostengründen nicht mitübernommen. 1912 reichten die Verwaltungsräte der Tösstalbahn und der Wald-Rüti-Bahn mit den beteiligten Gemeinden über die Kantonsregierung dem Bund das Rückkaufgesuch ein. Das Angebot des Bundes lag anstelle der geforderten 5,5 Millionen Franken bei 2,5 Millionen. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges verzögerte sich die Übernahme; ein Vertrag kam erst 1917 zustande und mit dem Bundesratsbeschluss vom 21. September 1918 kam die Tösstalbahn (TTB) rückwirkend auf den 1. Januar 1918 zu den SBB.

An der Generalversammlung vom 3. Januar 1919 wurde die Tössthalbahn-Gesellschaft aufgelöst. Der Liquidationserlös brachte den Gemeinden als alleinigen Inhabern von Prioritätsaktien im ersten Rang einen Erlös von 1'715'625 Franken bzw. 375 Franken pro Aktie (Ausgabepreis 500 Franken). Alle übrigen Aktionäre gingen leer aus, durften aber ihre «Wertpapiere» behalten!

Alfred Baumgartner, Wila
Fotos (ausser Lok «Bauma») Hugo Wenger, Tann

Quellen:

[1] Werner Neuhaus:
Aus den Annalen der
Tösstalbahn (1992)

[2] Reinhard Schweizer:
100 Jahre Tösstalbahn
1875 - 1975 (1975)

[3] Hans Kläui:
Geschichte von Turbenthal,
Band II, Seite 470
ff. (1960)

Diverse weitere Quellen

Schreinerei Pfister

Ihre Schreinerei vom Fach
von der Küche bis zum Dach

Stationsstrasse 9 • 8487 Zell
Tel. 052 383 14 94 • Fax 052 383 13 77

Modernisierung der Bahnhöfe

Die Bahnhöfe an der Tösstalbahnlinie von Sennhof-Kyburg bis Tann-Dürnten wurden in den vergangenen Jahrzehnten bezüglich Ausbauten zurückhaltend behandelt. Es wurde diskutiert, ob die Bahn durch Busse ersetzt werden sollten, Gleisanlagen auf den Bahnhöfen wurden zum Teil entfernt, weniger Personal auf den Stationen eingesetzt: All dies führte zu Verunsicherungen. Doch das ändert sich nun...

Am Montag, 30. Oktober 2000, wurde auf der Station Rämismühle-Zell die bevorstehende Modernisierung der Bahnhöfe zum Jubiläum «125 Jahre Tösstalbahn» vorgestellt. Gleichentags gingen in Sennhof-Kyburg und Rämismühle-Zell die Arbeiten zur Erhöhung der Perrons los.

Die SBB AG sieht vor, die dreizehn Stationen zweckmässig und kundenorientiert zu modernisieren. Der frühzeitige Einbezug der Gemeinden und Dritter ermöglichte es, verschiedene externe Anliegen in das Projekt zu integrieren. Hierzu stehen den SBB gesamthaft rund 4 Millionen Franken zur Verfügung. 4 Millionen - viel oder wenig? Wir sind der Ansicht, es kommt drauf an, was damit bewirkt wird. Ziel ist in erster Linie, in Kundenanlagen zu investieren, die unmittelbar den Benutzerinnen und Benutzern der Tösstalbahn zugute kommen. Das soll mit folgenden Massnahmen erreicht werden:

• Festlegen eines Kundenzentrums

Die bisher eher zerstreute Kundeninfrastruktur (Fahrpläne, ZVV-Infos, Billettautomat, Entwerter, Kundentelefon, teilweise Ortsinformationen) sollen auf engem Raum zusammengefasst werden. Die Reisenden sollen sich auf diese Weise rascher und bequemer orientieren können.



• Optimierung der Einstiegsverhältnisse, teilweise auf Höhe 55 cm

Diese Massnahme wird auf den Stationen Sennhof-Kyburg, Rikon, Rämismühle-Zell, Wila, Saland, Steg, Gibswil, Wald und Tann-Dürnten vorgenommen. In Wila wird zudem die Hauskante zum Regelgleis der Züge. In Wald wird im Bereich des Shuttle-Halteortes eine vollwertige Perronkante erstellt.

Auf den Stationen Kollbrunn, Turbenthal und Bauma können, bedingt durch die Kreuzungsmöglichkeiten, die Nebengleisanlagen

sowie die teilweise sehr engen Verhältnisse, nur geringfügige Veränderungen an den Perronanlagen vorgenommen werden.

• Verbesserung der Sicherheit dank besserer Übersicht

Angepasste Beleuchtungen und «Entrümpelungen» der Anlagen sowie Bildung eines Zentrums ermöglichen das Gesamtbild freundlicher und übersichtlicher zu gestalten. Als Grundsatz gilt: hell - offen - klar!

• Einrichtung von Kundentelefonen und Lautsprechern

Hierzu wird die neuste Generation von Telefonen verwendet, welche auch den Bedürfnissen der Behindertenverbände gerecht werden.

• Zentrale Zweiradunterstände

Die teilweise verzettelten Unterstände werden an einem zentralen Ort zusammengefasst. Durch den Verzicht auf Seitenwände erscheinen die Anlagen transparent und leicht.

• Optimierungen der Autoparkplätze

Die historisch gewachsenen Abstellflächen (ehemalige Freiverladflächen) werden neu geordnet und mit Begrünungen aufgelockert.

• Pinselrenovierungen

Einige Bahnhofsgebäude und teilweise weitere Elemente (z.B. Unterführung, WC-Gebäude) erhalten eine farbliche Auffrischung oder sanfte Sanierung.

• Begrünungen durch Rasen und einheimische Bäume und Sträucher

Wo sinnvoll und möglich sollen die durch Gleisbauten freigewordenen Flächen begrünt werden. Auflockerungen und Strukturierungen mit Bäumen und Abgrenzungen mittels Sträuchern (z.B. Perron- vom Parkierbereich) runden das Erscheinungsbild ab.

Mit den genannten Massnahmen können die SBB AG die Infrastruktur auf einen aktuellen Stand bringen – nicht aber die zur Zeit in Bearbeitung stehenden Angebotsbelange lösen. Es wurde darauf geachtet, dass mit den vorliegenden Umbauten kein Präjudiz für oder gegen ein Angebotskonzept entsteht. Es würde uns freuen, wenn wir der Region Tösstal mit unserem Projekt für das Standortmarketing und die bevorstehende Angebotsdefinition einen unterstützenden Beitrag leisten können.

Sandor Mester,
SBB Anlagen-Management, Zürich

Jahresveranstaltung

Am Samstag, 1. Juli hat sich eine Gruppe von rund 20 Interessierten zur Jahresveranstaltung

bei schönem Sommerwetter in Bauma getroffen. Von Peter Schwarzenbach vorbildlich geführt, konnten sich die Teilnehmer an praktischen Beispielen über Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der

Bahn am Beispiel des Bahnhofes Bauma ins Bild setzen lassen. Die jüngeren – unter den TeilnehmerInnen befanden sich auch ein 7-jähriges Mädchen und ein 5-jähriger Knabe – waren natürlich besonders begeistert von der Depotbesichtigung

beim DVZO. Für die Erwachsenen war der Blick hinter die Kulissen des DVZO besonders instruktiv. Die lebendige Schilderung von Peter Schwarzenbach zeigte, wie man ein Unternehmen wie den DVZO im Milizsystem erfolgreich führt und was hinter den Kulissen dieser «lustigen Freizeitbeschäftigung» an professioneller Arbeit nötig ist, um eine Dampfbahn zu unterhalten und unfallfrei zu betreiben.

Der Nachmittag wurde abgeschlossen mit einer «Dampfbahnfahrt ins Blaue» nach Hinwil, wo die Teilnehmer mit den obligaten russigen Köpfen voneinander Abschied nahmen.

Markus Stieger

Aufwärts!

Seit zwei Jahren betreibt nun die Interessengemeinschaft zur Erhaltung der Skilifte Oberholz-Farner (IG Oberholz-Farner) die Skilifte, und seit eben diesen zwei Jahren meint es Petrus in Sachen Schnee gut mit dem Zürcher Oberland. Auch in der Saison 99/00 konnte der Kassier eine Rechnung mit zwar kleinen, aber schwarzen Zahlen schreiben.

Letztes Jahr hat die Saison schon am 20. November begonnen und die Lifte waren während 58 Tagen in Betrieb. Leider kam dann kurz vor Weihnachten der berühmte Wärmeeinbruch, und einmal mehr standen die Lifte in den Weihnachtsferien still. Die Betreiber hoffen natürlich, dass die kommende Saison ebenso positiv verläuft. Das Pünktchen auf dem i wären tief verschneite Hänge zwischen Weihnachten und Neujahr!

Wenn der Skilift läuft – dann fährt der Bus

Wie in den vergangenen Jahren wird das Skigebiet Oberholz-Farner auch diese Saison mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Ab Bahnhof Wald verkehrt der beliebte Skibus ins Oberholz. Bei genügend Schnee kann als Abschluss eines schönen Skitages die Abfahrt nach Wald unter die Bretter genommen werden.

Zusammenarbeit mit Lenzerheide-Valbella

Von der schon im letzten Jahr eingegangenen Partnerschaft mit den Sportbahnen in Lenzerheide-Valbella profitiert das Skigebiet Oberholz-Farner beträchtlich. Die Liftbetreiber können bei Bedarf auf das Know-how des grossen Partners zurückgreifen. Ganz besonders zahlt sich die Part-



nerschaft für die Besitzer von Saisonkarten des Oberholz aus. Sie können nämlich in ganz Lenzerheide-Valbella die Tageskarten zum halben Preis lösen. Wie die Wintersaison bald beginnt, kann die Saisonkarte vom Skigebiet Oberholz-Farner bereits bei "Rochat, Sport und Lederwaren, Wald" gekauft werden.

Für die Kleinsten

Die im letzten Jahr angeschafften lustigen Holzfiguren werden bei genügend Schnee auch dieses Jahr die kleinen Skifahrer

und Skifahrerinnen anziehen. Überhaupt ist die leicht abfallende Senke unterhalb des kleinen Liftes der grosse Treffpunkt für die Familie mit kleinen Kindern. Ski- und Snowboardanfänger schätzen diesen ungefährlichen Hang, der auch bei den kleinen Schlittlerinnenn und Bobfahrern sehr beliebt ist.

Wenn Hunger und Durst oder auch die Müdigkeit eine Pause verlangen, ist das Beizli Lenzabella auf der Terrasse des Skiliftgebäudes genau der richtige Ort. Die Skiliftbetreiber und viele Freiwillige bieten warme und kalte Getränke und Esswaren an.

Kurt Akermann, Wald

Inserat Rolf Lange Aufsichtsvorlage

Betriebszeiten ab Saison 00/01:

Montag bis Freitag, 12.30 – 16.30
Samstag und Sonntag: 9.00 – 16.30
Weihnachts- und Sportferien: 9.00 – 16.30,
bei Bedarf auch länger!

Automatischer Schnee- & Pistenbericht:
Telefon 055 246 15 72

Kinder bis 6 Jahre gratis!

Bei Abschluss eines Saisonabonnements
Vergünstigung von 50% auf die Tageskarten
im Wintersportort Lenzerheide-Valbella

Plattform der Leserschaft

Liebe IG-Tösstal-Vorstandsmitglieder
 Bis zum 13. Oktober können im ZVV-Raum Fahrplanbegehren gestellt werden. Ich habe ein kleines Anliegen. Dieses wird aber ernster genommen, wenn die IG Tösstallinie dieses vertritt, als wenn ich selber das Begehren stellen würde.

Begehren: Die Züge von Rapperswil (Mo - Fr) sollen neu im Fahrplan mit Ankunft ..57 in Bauma aufgeführt werden, damit der Anschluss an die Busse nach Hittnau – Pfäffikon (753.35) gewährleistet ist (Abfahrt .59).

Begründung: Die heutigen Fahrplanzahlen sind reine Kosmetik. Es sollte den Anschein erwecken, dass der Zug in Bauma nur einen kurzen Aufenthalt habe. Ein Vergleich mit dem Wochenendfahrplan zeigt es deutlich: Fischenthal-Bauma Mo-Fr 9 Minuten, Sa-So 6 Minuten. Die Erfahrung zeigt auch, dass die Werktagszüge oft vor Baumas Einfahrsignal zu stehen kommen, weil sie nach Fahrplan noch lange nicht eintreffen sollten. Umgekehrt kann an der Fahrlage der Busse der Linie 753.35 kaum gerüttelt werden, da sie zwischen den

Anschlüssen in Bauma und Pfäffikon eingeklemmt sind.

Darum hoffe ich, dass sich für die Umsteigepassagiere eine gute Lösung ergeben möge. Besten Dank für das Engagement und freundliche Grüsse

Kurt Senn, Rüti

Gratulation zur neuen Nummer (ZUGnummer 11), auch wenn ich mich mit dem Flattersatz nicht anfreunden kann. Unglücklich auch die Seite 4.

Hinweis: Der Fahrplanwechsel 2001 ist der letzte im Frühling, die nächste Fahrplanperiode beginnt am 15. Dezember 2002 (Fahrplan 2003-2004). Die Bahn 2000 und die S-Bahn 2005 beginnen also Mitte Dezember 2004!

Stephan Frei, Bern





**MÖBEL
WERKSTATT
AN DER
TÖSS**

Tisch Stuhl Bett

Permanente Ausstellung.
Hüsler-Nest-Vertretung
Probefliegen und Probesitzen
Auch samstags, 10-14 Uhr.



**HÜSLER
NEST**
Für Schweizer Naturbeiz.

Werkstatt und Ausstellungsraum:
Tösstalstrasse 345, 8496 Stog,
Tel. 055 245 15 16

iiischt e 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 Gönnermitglied mit jährlich mehr als 30 Franken

Name, Vorname

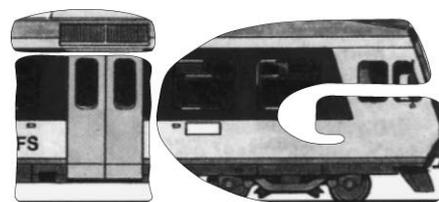
Strasse

Postleitzahl, Ort

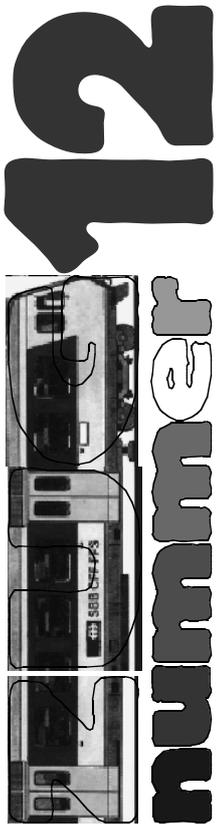
Datum, Ort

Unterschrift

IG Tösstallinie
 Bolsternbuckstrasse 36
 8483 Kollbrunn
 PC 84-51386-8



tösstallinie



Impressum

Herausgeberin:

IG Tösstallinie
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn
PC 84-51386-8
E-Mail: ig.toesstallinie
@bluewin.ch

Redaktion, Inserate:

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann
Tel: 055 240 84 44
Fax: 055 260 17 57
E-Mail: stieger.huber
@bluewin.ch

Abonnemente und Mitgliedschaften:

Alfred Baumgartner
Eichhalde 20
8492 Wila

Schlussredaktion, Gestaltung, Layout:

Christoph Schumacher
visuality.ch
6340 Baar
Friedrich Joss
8636 Wald

Druck:

Druckerei Sieber
8340 Hinwil
Auflage:
2000 Exemplare
Redaktionsschluss
Zugnummer 13:
6. April 2001

Inserat ZO

Werbung Oberholz
Aufsichtvorlage

125 Jahre festen

Das Tösstal feiert den 125. Geburtstag seiner Bahnlinie. Für den Abschnitt Winterthur Bauma war der Geburtstag der 4. Mai 2000. Für den Abschnitt Wald-Rüti ist wird es der 29. September 2001 und für die Strecke Bauma-Wald der 15. Oktober 2001 sein. Wie bereits berichtet, werden diese Jubiläen offiziell mit einem Fest am Wochenende vom 25. / 26. August 2001 in allen Gemeinden entlang der Tösstallinie gefeiert. Heute sind die wesentlichen Vorarbeiten geleistet und das Grobkonzept für den Festakt steht. Jetzt geht es um die konkrete Umsetzung und Detailarbeit.

Inzwischen hat sich unter der Leitung von Ueli Wyss, Gemeindepräsident von Wila und Präsident von «Pro Zürcher Berggebiet», eine zweiteilige Projektorganisation konstituiert. Die eine Hälfte erstellt die Gesamtplanung und organisiert die übergeordneten, regionalen Anlässe. Sie wird geführt von Ueli Wyss und besteht aus Vertretern der Transportunternehmen (SBB, Postauto, Verkehrsbetriebe Winterthur), der IG-Tösstallinie und Pro Zürcher Berggebiet. Die andere andere Hälfte besteht aus Vertretern der Anrainerorte, die – ebenfalls unter der Leitung von Ueli Wyss – die Anlässe der einzelnen Gemeinden initiiert und koordiniert.

Auf regionaler Ebene sind eine bunte Reihe von Aktionen vorgesehen. Der offizielle Festakt beginnt voraussichtlich in Winterthur im Beisein von Vertretern

aus Politik und Wirtschaft. Der Festzug bewegt sich dann das Tösstal hinauf und macht in den einzelnen Tösstalgemeinden jeweils einen kurzen Zwischenhalt. Da der öffentliche Verkehr im Zentrum steht, sind vor allem in diesem Bereich einige Überraschungen vorgesehen. Auch die Aktivitäten in den Gemeinden zeigen sich sehr vielversprechend. Grössere Anlässe, zum Teil Dorffeste, sind in den Gemeinden Winterthur-Seen, Zell, Turbenthal, Wila, Bauma, Fischenthal und Wald in Vorbereitung.

Das Jubiläum ist auch für die SBB Anlass, mit einem namhaften Betrag die Modernisierung der Tösstaler Bahnhöfe einzuleiten. Damit die Festlichkeiten in einem würdigen Rahmen stattfin-

den können, soll die Renovation aller Bahnhofanlagen vor dem 25. August abgeschlossen sein.

Markus Stieger

Trotz fortgeschrittener Vorarbeiten bleibt weiterhin sehr viel zu tun. Wollen Sie sich mit Rat und Tat oder auch finanziell engagieren? Bitte melden Sie sich bei

- Ueli Wyss, Projektleitung, 8492 Wila
E-Mail: wyss.carlehed@bluewin.ch
- «Tösstalfest - 125 Jahre Tösstalbahn»
Projektsekretariat c/o Marianne Winzeler, Stationsstrasse 12, 8492 Wila
Telefon 052 385 43 15
E-Mail: m.winzeler@bluewin.ch

Die Station Wila samt Bahnpersonal und Güterzug



Das Stätionchen

Das Stätionchen duckt sich bang
Abseits vom Dorf am Schienenstrang.

Abseits vom Dorf und von der Welt
Steht's, wie vom Zufall hingestellt.

Im Sommer riecht es ringsumher
Nach Rost, Metall und Dies und Teer.

Der Wartsaal gähnt im Mittagsschlaf.
Bisweilen tickt der Telegraph.



Das Stationsgebäude der Tösstalbahn in Gibswil um 1885

Rot leuchtet das Geranium.
Die Frau des Vorstands lächelt stumm.

Sie grüsst am Fenster, wo sie haust,
den Schnellzug, der vorüberbraust.

Ihr Mann, der Stationsvorstand,
legt an die Mütze stramm die Hand.

Ein Glockenton, der rasch verklingt,
und nur ein Draht, der summt und singt ...

Ich sass im Zug als Passagier
Und seufzte: Diese Ruhe hier! –

Die Frau des Vorstands seufzt für sich
Dasselbe, doch nicht ganz wie ich.