



# Jubiläumsausgabe Zug-Nummer

125 Jahre  
Tösstalbahn

Informationszeitung der IG Tösstallinie  
7. Jahrgang, Nummer 13, Sommer 2001

# Aus früheren Zeiten



## Treffliche Lehre

Als treffliche Lehre für gleichgültige Beamte mag die folgende, wirklich geschehene Episode gelten:

«Auf einer Station im unteren Tösstal ging einst ein Beamter zum Nachtesen ins Dorf, ohne die Bürotüre abzuziegeln. Das bemerkte der Stationsvorstand, und er sann sogleich auf eine drastische Lehre. So rief er seine Tochter herbei, und gemeinsam wurde in aller Eile ein Strohhalm geformt, der mit Schuhen, Hosen, Rock und dem tief über den Kopf gezogenen Filzhut recht lebensecht gewirkt haben muss. Im Stationsbüro wurde das Petrollicht tief hinuntergeschraubt und besagter Strohhalm direkt an die Kasse gestellt, mit einer Hand in sie hineingreifend.

Nach geraumer Zeit erschien der Beamte wieder unter der Stationstüre, erschrak, machte kehrt, und rannte in gestrecktem Galopp zurück ins Dorf, um die Polizei zu holen. Der brave Landjäger war schnell zur Stelle und drang mit dem entscherten Revolver in der Hand ins Büro vor. Der Dieb schien nichts zu hören, blieb regungslos stehen, und im nächsten Moment lagen Polizist und Strohpuppe zusammen auf dem Boden...

Der nachlässige Beamte aber brauchte für das Dorfgelächter nicht zu sorgen; die Türe jedoch soll er fortan stets sorgsam abgeschlossen haben.»

## Eisenbahnbewerber

Der Korrespondent des «Boten vom Bachtel» berichtete im November 1874 (Schreibstil original):

«Für die Stations-Verwalterstellen der Tössthalbahn haben sich unter der Legion Bewerber unter Anderen auch ein Brauer, ein Schreiner, ein Zahnoperateur und ein Schneidergeselle gemeldet.

Jetzt fehlte nur noch Gevatter Lampenzünder, Messmer, und Todtengräber, und da kann es der Tössthalbahn nicht mehr fehlen, tüchtige im Eisenbahnbetriebsdienste routinierte Stationsverwalter zu gewinnen! - Einer motivierte sein Gesuch damit - er sei Unterfeuerwehrspritzenkommandant, der Andere: Er habe demnächst Aussicht die Vizebrunnenrohrunteraufsehersaspirantenstelle zu erhalten, - und beinahe so ähnlich weiter. Auch in technischen Kräften hat die Bahn grosse Auswahl. - Ein Alt-Wegknecht will sich als «Jnschinörer» vormerken lassen, da er «das pitzli Phähl schlagen» und «messa» schon lange weg hat; - ein ehemaliger Zigarrenmacher will «Kataschterre» und ein Schmied «d'Ufsicht über's Jsoboh fohra» (wahrscheinlich als Chef der Zugförderung) besorgen, endlich fühlt sich auch ein Schulgehülfe zu Höherem geboren und beansprucht für sich in Zukunft die Stelle des Bahnerhaltungsingenieurs - und da sage man noch, dass es uns an tüchtigen technischen und administrativen Eisenbahnbeamten in der Schweiz mangelt.»

## Abhülfe schaffen

Der «Bote vom Bachtel» berichtete 5. Februar 1876 unter «Wald»:

«... Während uns Dorfbewohnern vor etlichen Jahren sämtliche Güter von der eine Stunde entfernten Eisenbahnstation Rüti her per Zentner zu 15, später zu 20 und sogar in den allerletzten Tagen des Glückes doch noch zu 25 Rappen bis vor das Haus geführt worden, ist es uns jetzt von einem der damaligen Cammionage Unternehmer, ob auf kurz oder lang beschieden, für den Weg von fünf Minuten, vom Bahnhof Wald in's Dorf, ebenfalls die höchste Taxe von früher, nämlich fünfundzwanzig Rappen (neue Zürcher Währung) vom Zentner, Frachtgebühr zu bezahlen.

Es liegt ein Beleg in unseren Händen, wornach ein Herr an der Bahnhofstrasse für den Transport eines sammt und sonders 374 Pfd. wiegenden Fasses Wein nicht weniger als ein Fränklein zu schwitzen hatte.

Abhülfe zu schaffen, ist dringend geboten, sorgt die Bahnverwaltung nicht für billigere Abfuhr, wird es Pflicht der Gemeindebehörden, dahin zu wirken, dass die Walder gleich den Usterern ihre Waaren weit wohlfeiler, wir denken jedenfalls um 10 Rp. per Zentner, von der Station erhalten können.»

# ZUG 13

## nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 7. Jahrgang, Nummer 13 • Sommer 2001

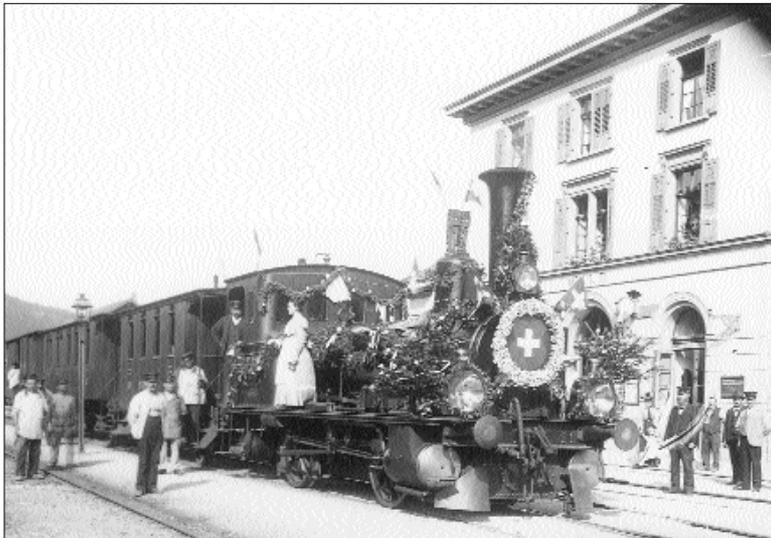
Die Schliessung der Bahnücke Bauma–Rüti

Zum Jubiläum

## Nagelfluh und harte Köpfe

**Wer heute von Winterthur her mit dem Zug durchs obere Tösstal Richtung Rüti fährt, kann sich nicht vorstellen, welche Kämpfe damals ausgefochten wurden, bis man sich einigen konnte, die Bahnlinie zwischen Bauma und Wald zu schliessen. Nichts deutet mehr auf die Streitigkeiten hin, welche damals nicht nur dorfintern zu grossen Auseinandersetzungen führten, sondern auch die Beziehung von Wald mit seiner Nachbargemeinde Fischenthal einer harten Zerreibprobe aussetzte.**

Während in der letzten Ausgabe der Informationszeitung der IG Tösstallinie vor allem auf das Teilstück Winterthur - Bauma eingegangen wurde, möchten wir diesmal die bewegte Bahngeschichte im oberen Tösstal und im angrenzenden Jonatal beleuchten. Will man die Eisenbahngeschichte in dieser Gegend verstehen, muss man jedoch auch die Einflüsse der Umwelt auf die Entwicklung der beiden Gemeinden Fischenthal und Wald mit einbeziehen.



Bahnhof Wald: Einweihungsfest im Jahr 1876.

Während die Bahnlinie von Winterthur bis Bauma relativ rasch in Angriff genommen wurde, stellten sich der Fortsetzung der Tösstallinie bis zu ihrer heutigen Ausdehnung verschiedene Schwierigkeiten in den Weg. Der ganze Verlauf der Baugeschichte präsentiert sich als Spiegelbild der Landschaft, durch welche diese Bahnlinie führt: Auf und ab, steinig wie die Nagelfluh, manchmal unüberwindbar scheinend und dann doch wieder mit einem Ausweg in wegsame Gebiete.

### Die Töss fliesst Richtung Winterthur, die Jona Richtung Rüti.

Wald einerseits war stark nach Zürich orientiert, während sich die Dörfer nördlich der

Wasserscheide Jona–Töss mit ihren Interessen eher Winterthur zuneigten. Daher stand die Fortsetzung der Tösstalbahn über Bauma hinaus für die Fischenthaler eigentlich gar nie zur Diskussion. Für viele Walder dagegen war ein Anschluss an die Bahn von Winterthur her anfangs überhaupt kein Thema.

### Die Vorgeschichte

Werfen wir einmal einen Blick zurück in die Jahre der ersten Eisenbahnen in unserem Land: Wenige Jahre nach der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn, der legendären «Spanisch Brötli-Bahn», entstanden im Kanton Zürich bedeutende Teilstücke des schweizerischen Eisenbahnnetzes:

## Editorial

125 Jahre Tösstalbahn  
– Wir fahren  
in die Zukunft!

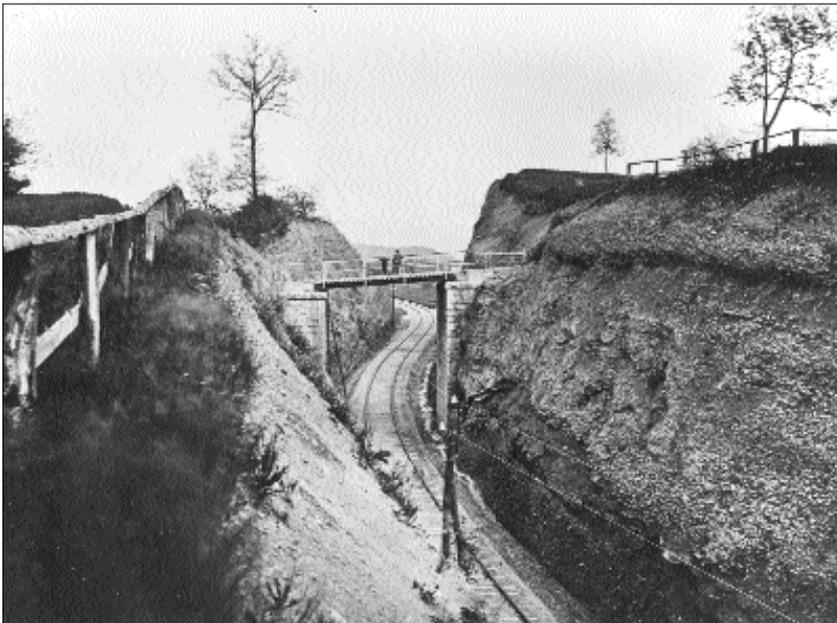
In eine Zukunft, die Sie, liebe Leserin, lieber Leser, mitbestimmen sollen.

Der Tösstalbahn steht dann eine erfolgreiche Zukunft bevor, wenn sie benützt und unterstützt wird, weil sie uns nützt, weil sie ein Pluspunkt ist für unseren Wohn- und Lebensraum, weil sie uns Verbindung bietet, im Tal selber, aber auch nach aussen – weil sie selber ein Teil unserer Zukunft ist.

Wir sind stolz, heute auf 125 Jahre Tösstalbahn zurückzuschauen. Wir freuen uns, mit der S26 in die Zukunft zu fahren.

Setzen wir uns für sie ein!  
Wir unterstützen Sie:  
Ihre IG Tösstallinie.

Nicole Schwarz Kemmler



Bahneinschnitt auf der Strecke Wald–Rüti.

- Stammlinien der Nordostbahn (NOB):  
1855 Zürich–Wallisellen– Winterthur–Bodensee
- Hauptlinie der Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB):  
1859 Zürich–Wallisellen–Uster–Wetzikon–Rüti–Rapperswil

Um 1870 brach eine eigentliche Bahnbaueuphorie aus und die Anzahl der Bauprojekte ging ins Uferlose. So suchten natürlich auch das Tösstal und das Jonatal mit ihrer stark entwickelten Textilindustrie den Schienenanschluss an die Hauptverkehrsadern und die grossen Städte Winterthur und Zürich. Es existierten einerseits Projekte durch das Tösstal, dann aber sprach man bekanntlich auch von einer Linie Turbenthal–Eschlikon sowie von einer Verbindung Wald–Uznach einer internationalen Verbindung Nord– Süd, die von Deutschland her durch das Tösstal und weiter über die Bündner Pässe nach Italien führen sollte.

So schwebte es auch dem Verfasser eines Artikels im Volksblatt vom Bachtel 1871 vor:  
«Wald ist dazu berufen, nicht bloss eine Kopfstation zu sein, sondern ein Knotenpunkt, wo es einmal heissen wird:  
Einsteigen nach I: Fischenthal–Bauma–Winterthur, Turbenthal–Eschlikon–St.Gallen,  
II: Einsteigen nach Rüti–Wetzikon–Zürich,  
III: Einstiegen nach Rüti–Rapperswil–Luzern–Gotthard,  
IIII: Einsteigen nach Laupen–Kaltbrunn–Glarus–Chur–Splügen, Buchs–Vorarlberg».

### Wald plant

Die NOB unter ihrem tatkräftigen Direktor Alfred Escher hatte ein grosses Interesse am Zustandekommen einer Eisenbahn von Winterthur über Effretikon nach Hinwil. Wald erkannte die Chance und sofort bildete sich eine Anhängerschaft, die sich für eine Verlängerung der geplanten Bahn bis in die Oberländer Textilmetropole stark machte. Allein, die VSB schlopf nicht. Ihr entging nicht, dass bei einem

Anschluss von Wald an die Linie Effretikon – Hinwil die Verbindung von Wald nach Rüti nicht zustande kommen würde. Deshalb berief sie eine Versammlung ein für den 22. Oktober 1871 im «Ochsen» in Wald. 160 Interessierte von Wald, Rüti und Fischenthal folgten den Ausführungen von Ständerat Boller aus Uster (Mitglied des Verwaltungsrates VSB), der für seine Ideen warb.

Im Anschluss an diese Versammlung bildete sich ein Komitee von fünf Männern, die die Vorarbeiten eines Bahnbaus von Rüti nach Wald in Angriff nehmen sollten. Unter ihnen befand sich auch der spätere Nationalrat Keller, Fabrikant aus Gibswil, was für den weiteren Fortgang der Baugeschichte von Bedeutung sein sollte.

### Der Entscheid

Von diesem Tage an kam Wald für längere Zeit nicht mehr zur Ruhe. Einerseits war man hin und her gerissen, ob jetzt die Bahn von Hinwil oder von Rüti her ins Dorf führen sollte. Dies war nicht zuletzt eine finanzielle Angelegenheit: Da weder Bund noch Kanton grosse Unterstützung gewähren konnten, war es Sache der damaligen Gemeinden, sich an die oft kostspieligen Projekte zu wagen. Es bedurfte weitsichtiger und mutiger Männer, die sich, allen Widerständen zum Trotz, für die Realisierung neuer Pläne einsetzten und die dazu nötigen Geldmittel zu beschaffen suchten. So konnte man in der Zeitung lesen über Gedanken zu einer eventuellen Weiterführung der Bahn von Bauma bis nach Rüti:

«Wer weiss, ob's die Fischenthaler nicht anmacht, ihrerseits 200 000 Franken beizusteuern für eine Fortsetzung bis nach Steg? Und gar die Walder, welche ihrerseits inzwischen Zeit haben, ihren Vermögens-Etat durchzusehen, ihre Steuerrekurse zu erledigen und aus dem leeren Stroh das letzte Häberli auszudreschen, die werden bis anno 1889 schon nachfolgen, wenn kommandiert wird: «Fischenthal vorwärts – Wald agschlossä!».

So lange wollte man aber in Wald nicht warten. Am 19. November 1871 besammelten sich 711 Stimmberechtigte in der Kirche von Wald, um zu entscheiden, ob Rüti oder Hinwil das Rennen machen würde. Mitten in die Versammlung hinein kam die Nachricht, dass die VSB ihr Angebot reduziere auf 100 000 Franken Gemeindebeitrag an eine Bahn nach Rüti. Gleichzeitig verkündeten auch die Anhänger der NOB, dass diese am Tag zuvor ebenfalls auf 100 000 Franken gegangen sei, falls der Anschluss Hinwil gewählt würde.

Trotzdem unterlag der Vorschlag Hinwil mit 470 gegen 195 Stimmen. Den Ausschlag gab nicht zuletzt das grosszügige Angebot der «Vereinigten Schweizer Bahnen», welche der Gemeinde folgende verlockende Angebote unterbreitete:

- Beitrag eines Drittels der Baukosten der Bahnlinie Wald–Rüti

- Übernahme eines allfälligen Betriebsdefizites
- Übernahme des Bahnbetriebs.

So kam es zur grotesken Situation, dass eine Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti existierte, die jedoch weder über eigenes Rollmaterial noch über eigene Stationen oder Personal verfügte. Dies alles wurde durch die VSB gestellt, die von Anfang an mit der Betriebsführung beauftragt wurde.

### Standortfrage und Streit

Wer geglaubt hatte, dass sich nach der Klärung des Anschlussortes die Gemüter beruhigen würden, sah sich getäuscht. Nun entbrannte ein Streit um die Frage des Standorts des neuen Bahnhofs. Eigentlich hatte sich ein Grossteil der einflussreichen Walder schon für den Standort Spittel entschieden, lag doch dieser Dorfteil in einer Ebene etwas unterhalb des eigentlichen Dorfcentrums und Richtung Rüti. Bereits gab es Unternehmer, die im Hinblick auf diese Variante mit Neubauten spekulierten (Apotheker Schoch mit seiner Apotheke im Hinterdorf). Der Gemeinderat Wald beschloss sogar in einer Sitzung, dass der Spittel offiziell neuer Bahnhofstandort sein sollte. Dagegen wehrte sich nun ganz vehement J.J. Keller aus Gibswil, der immer noch dem «Komitee Wald-Rüti-Bahn» angehörte und als Nationalrat auch seinen Einfluss geltend machen konnte. Vom gewählten Ort aus wäre es nämlich wegen der Höhendifferenz praktisch unmöglich gewesen, die Bahn weiterzuführen nach Gibswil. Damit wäre ein Anschluss mit der bestehenden Bahn in Bauma gescheitert.

Jetzt eskalierte die Auseinandersetzung. Verschiedene Walder Kreise empfanden Kellers Interventionen als Einmischung. Artikel wie der folgende stiessen verschiedenen Waldern sauer auf:

«...der kurze Hinweis darauf, dass die durchgehende Linie für alle anliegenden Ortschaften des Tösstals ungleich wertvoller als eine Sackbahn sei (Bahnhöfe Bauma und Wald). Und doch hören wir aus Wald Gerüchte, nach welchen die am nächsten Sonntag zu behandelnde Aktienbeteiligung (am Verbindungsstück Wald-Bauma) zweifelhaft sein soll. Es würde eine solche Stimmung auf die Nachbargemeinden (gemeint ist Fischenthal) in der Tat einen schlimmen Eindruck machen und aufs Neue bestätigen, was Fama etwa auch schon gemunkelt, dass nämlich Wald gerne die Mitwirkung Anderer zur Förderung seiner Interessen annehme, dagegen engherzig seine Hand verschliesse, wo es gelte, Anderen Gegendienste zu erweisen. Ja - ein kurz-sichtiger Kirchturmspolitiker von Wald kann nun sagen: «Wir bekommen nun unsere Wald-Rüti-Bahn, damit haben wir unsere Sache, was kümmern uns die Anderen». ...»

Demgegenüber machen sich «Eisenbahnexperten» in der gleichen Zeitung folgende Überlegungen:



«Wenn zum Beispiel diesseits vom Bachtel es Jemandem einfallen würde, eine Transitlinie von Uznach her nach Winterthur anzustreben, am Bachtel vorbei etwa in der Höhe vom Hasenstrick und Wernetshausen nach Bäretswil, Bauma, von dem würde man annehmen, er hätte ein Rädchen zuviel im Gehäuse. Die Wasserscheide von Gibswil liegt nämlich 765 Meter hoch, genau wie die Häuser im Hasenstrick und noch etwa 100 Meter höher als die obersten Häuser von Wernetshausen.»

In der Tat war die Überwindung der Höhendifferenz von Wald nach Gibswil eine eisenbahntechnische Knacknuss: Es musste um jeden Meter Höhe gekämpft werden und ein Standort in Wald im Spittel kam nicht in Frage.

Ja, es gab sogar Pläne, die vorsahen, in Gibswil einen 2,2 Kilometer langen Scheiteltunnel zu bauen um Höhe zu sparen. Gegen dieses unsinnige Vorhaben vermochten sich aber die Gibswiler erfolgreich zur Wehr zu setzen.

Diese unerfreuliche Bahnhofsgeschichte lähmte nicht nur die Bauerei und verzögerte deren Verlauf, sie dämpfte auch die Freude am ganzen Werk. Die Walder gingen sogar soweit, ihren Ärger an der T.T.B. auszulassen. Als es nämlich galt, die für dieses Unternehmen beschlossenen 160 000 Franken einzuzahlen, weigerte sich Wald und musste durch einen obergerichtlichen Entscheid dazu gezwungen werden. Andererseits schien es eine Zeitlang, als ob Winterthur und Fischenthal ihre Beitrag-zusicherung an die Wald-Rüti-Bahn wieder rückgängig machen würden. So vergiftete sich das Klima zusehends und man renkte schliesslich nur ein, weil man musste. Es brauchte zuletzt die Mithilfe des Bundesrates, der gemäss Eisenbahngesetz Anschluss-Streitigkeiten entscheiden konnte. Durch den von Bern bestimmten Standort Nordholz konnte der Bau nach Gibswil endlich realisiert werden. Dass durch den Bahnhofbau, weit ausserhalb des damals bewohnten Zentrums des Dorfes, die Walder zur schönsten Bahnhofstrasse im Zürcher Oberland kamen, sei nur am Rande erwähnt.

Von Bedeutung war aber auch, dass erneut der Fischenthaler Johannes Schoch sich für einen Bau der Bahn bis zu seiner Heimatgemeinde stark machte und wieder beträchtliche Geldsummen in Aussicht stellte:

So entnehmen wir einem Sitzungsprotokoll

## Inhalt

Vordere Umschlagseite  
**Anekdoten**

Seite 1  
**Nagelfluh und harte Köpfe**  
**Editorial**

Seite 3  
**Inhaltsverzeichnis**

Seite 4  
**Von früher bis später**

Seite 5  
**Investition in die Zukunft**

Seite 7  
**Global denken – lokal kaufen**

Seite 8  
**«...eine elegante Hochbahn.»**

Seite 9  
**Statt die Faust im Sack Intern**

Seite 10  
**Eine Rose und ein Kaktus**  
**Impressum**

Seite 11  
**Gemeinsam für die Bahn**

Seite 12  
**Die Reise nach Berlin**

Hintere Umschlagseite  
**IG Tösstallinie auflösen?**

**Kleiner Festführer**



tösstallin.

des Comites für eine Verbindung Wald–Bauma:

«Das besammelte Comité hatte noch das Vergnügen, von Herrn Johannes Schoch von Fischenthal, in Mailand, folgendes Schreiben eigenhändig zu erhalten:

«Tit. Eisenbahncomité Wald–Bauma. Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass ich an die Linie Wald–Fischenthal–Bauma ausser den schon zugesagten 100 000 Franken noch eine Beteiligung von ferneren 100 000 Franken zusage und dass ich im weiteren für die Aktien der 200 000 Franken für solange auf Interesse und Dividende verzichte, als die Linie Winterthur–Fischenthal–Rüti (...) ihren Aktionären nicht 4 Prozent Zins zahlen kann.» ...»

In einem späteren Zeitpunkt bezahlte der reiche Fischenthaler dann noch weitere 126 000 Franken, um die Schliessung der Lücke von Wald nach Bauma nicht zu gefährden, so dass seine Zuwendungen schliesslich rund 350 000 Franken betragen.

### Zwei Einweihungen

Dass sich der Streit nie ganz gelegt hatte, beweist die Tatsache, dass man sich nicht auf ein Datum zur Einweihung der Bahnlinie Bauma–Rüti einigen konnte.

So wurde die Strecke nach Rüti am 28. Sep-



Johannes Schoch

tember 1876 eingeweiht, während die Linie nach Fischenthal–Bauma erst 14 Tage später, am 14. Oktober, feierlich ihrem Betrieb übergeben wurde.

Den Zeitungsberichten entnehmen wir zu dieser Doppelweihung folgendes:

«Das Volk freilich liess sich nicht verdriessen, denn beide Male wehten Fahnen und Flaggen, grüssten Böller, schmetterten die Trompeten, flossen Reden, wurden Toaste angebracht und perlte der Wein.»

Urs-Peter Zingg, Dorfchronist, Wald

Quellen:

- Volksblatt vom Bachtel, Jahrgänge 1971–1976
- Us eusere Walder Heimet, Verfasser Georg Winteler (Juli 1995)
- Diverse Quellen, Chronik Heimatmuseum Wald

*Fahrplan 2001*

## Von früher bis später

Haben Sie's schon gemerkt? Seit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 2001 sind zwei wertvolle Neuigkeiten im Fahrplan der Tösstallinie festzustellen.

- Am Sonntagmorgen ist der seit 1995 gestrichene Frühkurs wieder eingeführt worden. Er verlässt Bauma um 5.35 Uhr und trifft in Winterthur um 6.16 Uhr ein; rechtzeitig, um nun auch an Sonntagen wieder die 7-Uhr-Spinne in Zürich zu erreichen. Der Kurs wird mit einem Bus geführt und bedient die Stationen Winterthur-Seen und Winterthur-Grüze nicht; dies ist sicher schlechter als mit der Bahn, aber bestimmt besser als gar nichts, wie in den letzten sechs Jahren.

- Am Abend können Ihre Besuche eine

Stunde später nach Hause fahren, denn der letzte Zug nach Winterthur verlässt nun Bauma eine Stunde später um 23.36 Uhr und bedient alle Stationen, Ankunft in Winterthur um 0.14 Uhr.

Benützen Sie diese neuen Verbindungen und machen Sie auch Ihre Bekannten darauf aufmerksam; die Benützung der Angebote ist der beste Beweis dafür, dass das vielerorts geäusserte Bedürfnis nach diesen Verbindungen auch tatsächlich vorhanden ist. Die IG Tösstallinie hat sich im Namen ihrer Mitglieder für diese Angebote eingesetzt, jetzt müssen sie auch benützt werden.

Alfred Baumgartner, Wila

# 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

# Investition in die Zukunft

**Die Tösstalbahnlinie erlebte vor 50 Jahren mit der Elektrifizierung den letzten baulich bedingten Meilenstein. Am Samstag, 6. Oktober 1951 wurde der vollständige elektrische Betrieb der Tösstallinie gefeiert. Zudem wurden in den Jahren 1951 bis 1952 die Stationen mit neusten Stellwerkapparaten des Typs Integra Schalterwerk ausgerüstet. Einige Jahre galt die Tösstallinie als die modernste Eisenbahnstrecke Europas. Die Stellwerke und Fahrleitungsanlagen aus dieser Zeit verrichten mehrheitlich auch heute noch täglich zuverlässig ihren Dienst. Die Kundenbedürfnisse haben sich allerdings in dieser Zeit sehr stark verändert.**

In den vergangenen Jahrzehnten wurde in die Bahnhöfe im Tösstal wenig Geld investiert. Lange Zeit war unklar, ob über die Bahnlinie im Tösstal auch in Zukunft Züge rollen würden. Die SBB investierten deshalb vorwiegend in die Substanzerhaltung der Linie. Notwendige Mittel wurden zur Erhaltung von den bestehenden Anlagen oder im Zusammenhang mit dem Rückbau von bestehenden Anlagen investiert. Dazu gehörten die Reduktion der Gleisanlagen, der Abbau der Schalteröffnungszeiten sowie eine Diskussion über Randstundenkonzepte, also den Einsatz von Bussen am Abend. Dies führte zu weiteren Verunsicherungen. Diesem Leistungsabbau wurden keine Kompensationen gegenüber gestellt. Der Ersatz des Bahnhofvorstandes durch einen Billettautomaten wirkte sich zudem auf das subjektive Sicherheitsempfinden der Kunden aus. Genau hier wollten die SBB AG mit dem Projekt einhaken. Die Feierlichkeiten zum Jubiläum «125 Jahre Tösstalbahn» sowie die visuelle Diskrepanz zu benachbarten S-Bahn-Linien boten den SBB die Gelegenheit, um im Tösstal Hand anzulegen und die Linie aufzuwerten. Mit der Neugestaltung der Publikumsanlagen setzten die SBB alles daran, das Sicherheitsempfinden wieder zu erhöhen.

## Die Idee

Im Vordergrund stand die Idee, die historisch gewachsenen Nutzungen der Freiflächen zu strukturieren und den Publikumsbereich für Reisende, Abstellflächen für Velos und Parkplätze für den motorisierten Verkehr zeitgemäss und attraktiv zu gestalten. Die Schaffung eines «Kundenzentrums» in jedem Bahnhof stand bei der Idee von Anfang an im Mittelpunkt. Dazu gehören ein Personenunterstand, Fahr- und Zonenpläne, Billettautomat, Kundentelefon, Informationen zur Gemeinde sowie weitere nützliche Informationen. Das Kundenzentrum sollte an einem zentralen Ort, wo möglich unabhängig von bestehenden Bahnhofgebäuden entstehen. Bequemes Einsteigen durch die Erhöhung der Perrons auf den im S-Bahn-Bereich bekannten Standard erlaubt vielerorts den Komfort zu steigern. Das bequeme und dadurch schnellere Ein- und

Aussteigen hilft die Pünktlichkeit der Züge zu verbessern. Die auf den Bahnhöfen wiederkehrenden Gestaltungselemente geben der Tösstallinie einen eigentlichen «Liniencharakter». Über allen Massnahmen gilt der Grundsatz «hell – offen – klar».



Die Station Rämismühle-Zell im alten Zustand (links), neu mit Kundenzentrum und Begrünung (unten). (Foto: SBB)

## Die Projektierung

Während der Projektierung der neuen Bahnhofumgebungen wurden die Gemeindebehörden, das Strasseninspektorat des Kantons Zürich, sowie Organisationen wie beispielsweise «Pro Zürcher Berggebiet», «IG Tösstallinie», «Zürcher Wanderwege» und weitere Beteiligte in die Projektierung und Umsetzung mit einbezogen. Die meisten Anliegen der Beteiligten konnten dadurch noch in der Vorbereitungsphase berücksichtigt werden.



## Die Umsetzung

Mit einer Medienorientierung am 30. Oktober 2000 in Rämismühle-Zell wurde gleichzeitig der Startschuss für die ersten Bauarbeiten gegeben. Noch vor Weihnachten 2000 war das erste Kundenzentrum im Tösstal fertiggestellt, Zweiradunterstände erstellt sowie der Perron erhöht. Die während des Umbaus von Rämismühle-Zell gewonnenen Erkenntnisse liess die Projektleitung in die Planung der weiteren Bahnhöfe einfließen. Nur dadurch war es möglich, das ambitionöse Ziel der Inbetriebnahme nahezu aller Bahnhöfe bis zu den Jubiläumsfeierlichkeiten zu erreichen. Folgende Elemente sind beim neuen Erscheinungsbild prägend:

- Die Kundenzentren sind grösstenteils vom bestehenden Bahnhofgebäude getrennt. Die gesamte Infrastruktur für die Kunden ist auf die Zentren ausgerichtet.



- Die neuen Unterstände für über 600 Zweiräder wurden von den teilweise weit verstreuten Lagen unmittelbar zu den Kundenzentren verschoben.

- Perrons auf neun

Bahnhöfen wurden auf einer Gesamtlänge von rund 1'400 Metern erhöht.

- Die Grünstreifen mit Hecken, Magerwiesen und Bäumen trennen neu die Bereiche voneinander ab und erlauben auf eine übermässige Bodenversiegelung zu verzichten.
- Die Parkplätze für Autos wurden neu geordnet und teilweise mit Grünflächen gegliedert.

*Der Bahnhof Wald vor dem Umbau (oben), unten mit neuem Perron und Velounterständen. (Foto: SBB)*

Sanfte Renovationen (äussere Malerarbeiten) der Bahnhofgebäude in Sennhof-Kyburg, Rikon, Steg und Gibswil sowie Ausbesserungsar-



beiten an weiteren Gebäuden ergänzen das freundliche Erscheinungsbild. Die im Mai vorgenommenen Anpassungen der Barrierschliesszeiten an elf von vierzehn Bahnübergängen zwischen Kollbrunn und Bauma verkürzen die Wartezeiten für die Strassenbenützer spürbar. Diese Massnahme wurde ergänzend zum Modernisierungsprojekt durchgeführt.

## Kundenreaktionen

Während der Umsetzung gingen bei der Bauherrschaft diverse Kundenreaktionen ein. Einige Ideen wurden in das laufende Projekt integriert und realisiert. Ein Wunsch war beispielsweise, mehr Zugänge zum Perron zu schaffen und diese gleichzeitig zu verbreitern. Andere Reaktionen wurden in konstruktiven Gesprächen geklärt. Einzelne Vorschläge widersprachen den Grundsätzen des SBB-Konzepts und den Planungsaufgaben die uns gestellt wurden und konnten deshalb nicht berücksichtigt werden. In den kommenden Wochen und Monaten werden die Erfahrungen aus den neu gestalteten Bahnhöfen gesammelt und fallweise in ergänzende Massnahmen ausgearbeitet.

## ...und weiter gehts

Im Laufe des Herbstes stehen noch Abschlussarbeiten im Tösstal an. Parallel zum Ausbau der Publikumsanlagen im Tösstal planen die SBB den schweizweiten Ausbau von weiteren Regionalbahnhöfen unter dem Projekttitel «Neues Gesicht Regionalbahnhöfe». Im Rahmen dieses Projekts bauen die SBB die Kundeninformationssysteme weiter aus. Ein nächster Meilenstein in der Modernisierung der Tösstalbahnlinie wird die Ablösung der heutigen Stellwerke und die vollständige Automatisierung in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts sein.

## Dank

Unser Dank geht an die Bevölkerung für ihre Rückmeldungen und ihr Verständnis während den Bauarbeiten sowie an die Gemeindebehörden für die angenehme und konstruktive Zusammenarbeit. Ebenso danken wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bahnhöfe und den an der Bauausführung beteiligten Unternehmungen. Einen speziellen Dank richten wir an das «Planungsteam Tösstallinie» insbesondere an das leitende Ingenieurbüro IPG Keller AG aus Kreuzlingen. Der IG Tösstallinie danken wir für die Möglichkeit ihr Vereinsorgan als Infoplattform nutzen zu dürfen und für ihren Einsatz zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Sandor Mester  
Projektleiter  
SBB-Anlagen-Management

# Global denken – lokal kaufen

**Die Tösstallinie, im Netz der SBB eine «Nebenlinie». Auch wenn es uns gefühlsmässig nicht gefällt, innerhalb des SBB-Netzes ist die Tösstallinie eine Nebenlinie; das heisst, eine Linie mit beschränktem Verkehrsaufkommen und eine Zubringerlinie zu den Hauptlinien des Netzes. Wie auf dem übrigen Netz gilt auch hier, dass der Betrieb effizient und mit möglichst geringen fixen Kosten abgewickelt werden muss. Dieser auch von der offiziellen Politik geforderte Spargrundsatz (z.B. verringerte Steuerbeiträge ans ZVV-Budget) hat im Tösstal bereits intensiv seine Spuren hinterlassen, indem ein Grossteil der Bahnhöfe aus diesem Grunde nicht mehr bedient werden kann und Dienstleistungen abgebaut wurden.**

Für uns allerdings ist die Tösstallinie eine wichtige Linie, es ist unsere Nabelschnur ans übrige öffentliche Verkehrsnetz, sei es für unseren täglichen Arbeitsweg, für den Einkauf in der Stadt oder für Ausflüge nach Nah und Fern. Weil dem so ist, setzt sich die IG Tösstallinie zusammen mit Andern für regelmässige und attraktive Verbindungen auf dieser Linie ein. Wir möchten die Bewohnerinnen und Bewohner motivieren, die Bahn zu benützen und deren Vorteile kennenzulernen. Nur durch regelmässige Benützung aber kann ein attraktiver Fahrplan aufrechterhalten oder verbessert werden; das Angebot verlangt aus Kostengründen eine entsprechende Nachfrage!

Lokale Beratungs- und Verkaufsstellen - Ihr Vorteil!

Sie brauchen eine Auskunft, ein Billett für Ihren nächsten Ausflug, ein Abonnement? In nächster Nähe können Sie das Gewünschte erhalten, wenn Sie die nächstgelegene Verkaufsstelle benützen. Diese finden Sie am Bahnhof, wo dieser noch bedient ist, oder andernorts bei der Post. Das Personal dort ist bemüht, Ihren Wünschen zu entsprechen und Sie bestmöglich zu bedienen. Die lokale Verkaufsstelle ist in vielen Belangen ein kostengünstigerer Ersatz für den ehemals bedienten Bahnhof. Warum dieser Aufruf?

Auch die lokalen Verkaufsstellen brauchen genügend Umsatz, um die Grundkosten zu rechtfertigen. Jede dieser Verkaufsstellen ist deshalb darauf angewiesen, möglichst viele Leistungen verkaufen zu können; andernfalls wird sie aus Kostengründen aufgehoben. Es gibt mehrere gute Gründe, für unsere lokalen Verkaufsstellen einzustehen:

- Leute, welche sich nicht so gewohnt sind mit dem Zug zu reisen, sind froh um Auskünfte und Beratung. Eine gute Beratung ist ein wichtiger Bestandteil einer gelungenen Reise und stärkt so das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr und ist eine gute Voraussetzung für weitere zufriedene Bahnbe-

nützerinnen und Bahnbenützer.

- Das anteilmässige Entlöhnung des Verkaufsstellen-Personals erfolgt aus den lokalen Verkäufen von Billetten und Abonnements; das Geld bleibt als Verdienst in der Gemeinde.

- Auch für regelmässige und gewohnte Benützer des öffentlichen Verkehrs ist die lokale Verkaufsstelle eine wertvolle Dienstleistung; die Abonnementserneuerung kann auch hier auf einfache Art erfolgen und jeder Billettwunsch kann erfüllt werden.

- Und nicht vergessen: Auskünfte sind in der lokalen Verkaufsstelle grundsätzlich gratis, im Gegensatz zu den offiziellen Auskunfts- und Verkaufsnummern «Rail-Service», welche Sie unter «Bahnhof» im Telefonbuch finden!

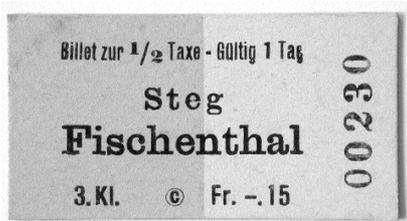
- Und ganz wichtig: Alle diese Dienstleistungen der lokalen Verkaufsstelle fehlen eines Tages, wenn wir ihnen nicht aktiv nachfragen. Es ist wie beim Einkaufsladen im Dorf: Auch diejenigen, welche (fast) alles im Einkaufszentrum posten, vermissen ihn plötzlich, wenn er aus wirtschaftlichen Gründen geschlossen werden musste und bejammern dann die «schlechte Versorgung» im Dorf. Deshalb unsere Bitte:

- Kaufen Sie Ihre Abonnemente bewusst in der lokalen Verkaufsstelle, auch wenn Sie auf Ihrem Arbeitsweg an einer grossen Verkaufsstelle in der Stadt vorbeikommen!

- Kaufen Sie auch Ihre Billette wenn immer möglich in der lokalen Verkaufsstelle; wenn Sie öfters die gleiche Strecke fahren, lösen sie eine Mehrfahrtenkarte mit Rabatt!

- Kaufen Sie auch «kompliziertere Billette» und solche ins Ausland an der lokalen Verkaufsstelle; sie werden dort mindestens so gut bedient wie an einer grossen zentralen Verkaufsstelle. Das lokale Personal hat zwar (bisher) nicht soviel Training für Spezialitäten, dafür ist es hochmotiviert und mit jedem Mal geht es noch besser!

Alfred Baumgartner, Wila



## Lokale Verkaufsstellen

Wo finden Sie die lokalen Verkaufsstellen?

Grüze: Bahnhof  
Seen: Bahnhof  
Sennhof: Post im Bahnhof  
Kollbrunn: Bahnhof  
Rikon: Bahnhof  
Rämismühle-Zell: Post Zell  
Turbenthal: Bahnhof  
Wila: Post Wila  
Saland: Post Saland  
Bauma: Bahnhof  
Steg: Post Steg  
Fischenthal: Bahnhof  
Gibswil: Post Gibswil  
Wald: Bahnhof  
Tann: Bahnhof Rüti  
Rüti: Bahnhof  
Jona: Bahnhof Rapperswil  
Rapperswil: Bahnhof

# «...eine elegante Hochbahn.»

Fünf ausgewählte Politiker und Verkehrsfachleute wurden von unserem Vorstandsmitglied Peter Schwarzenbach gebeten, zwei Fragen schriftlich zu beantworten.

**Welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht die Tösstallinie (S26, Winterthur – Rüti – Rapperswil) sowohl regional wie überregional?**

**Ernst Hauser, Gemeindepräsident Turbenthal:** Die S26 ist das unbestrittene Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Tal. Sie verbindet den unteren Teil mit Winterthur, den oberen mit Rüti und bietet dort Anschlüsse für die Weiterreisen in alle Richtungen. Die Tösstallinie ist als Pendlerverbindung für die weitere Entwicklung unserer Talschaft von entscheidender Bedeutung. Als «Ausflugslinie» sorgt sie ausserhalb der Pendlerzeiten für zusätzliche Frequenzen.

**Leo Nyffeler, Gemeindepräsident**

**Fischenthal:** Da ich persönlich die öffentlichen Verkehrsmittel nur sehr selten benütze, habe ich deshalb auch meine Gemeinderatskollegin und -kollegen befragt.

Die Tösstallinie ist regional sehr wichtig für nicht motorisierte Pendler, den Tourismus, Schulreisen, ältere Einwohner etc. Auch überregional ist die Tösstallinie bedeutsam, wenn dann irgendwann einmal «satt» Anschlüsse in Rüti und Winterthur gewährleistet sind.

**Georg Schellenberg, Gemeindepräsident**

**Zell:** Die S-Bahnstrecke Winterthur–Rüti–Rapperswil hat eine sehr grosse regionale Bedeutung und darf nicht durch einen Busbetrieb teilweise bzw. streckenweise ersetzt werden. Die Strecke ist für unsere Bevölkerung wie auch für die touristische Erschliessung unserer schönen Gegend nicht wegzudenken.

**Caspar Sträuli, Vizedirektor Zürcher**

**Verkehrsverbund:** Es besteht eine klare Aussage des Zürcher Regierungsrates, dass die Tösstallinie zu den «ländlichen Eisenbahnlinien mit begrenzter Nachfrage» gehört und langfristig erhalten werden muss. Auf diesen Linien soll grundsätzlich überall der Halbstunden-Takt realisiert werden. Im unteren Tösstal ist dies bereits der Fall. Bis jetzt sind eher geringe Frequenzzunahmen von ca. 12-15% festgestellt worden.

Die Bedeutung der Tösstallinie aus Sicht des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) kann folgendermassen umschrieben werden: Sie dient der lokalen Bevölkerung primär für den Berufs- sowie teilweise Einkaufs- und Freizeitverkehr im Sinne der gesetzlichen Grundversorgung. Zudem ist dieser Linie eine gewisse touristische

Bedeutung nicht abzuspüren. Überregional kommt ihr keine erwähnenswerte Bedeutung als Tangentiallinie zur Umfahrung des Knotens Zürich zu.

**Kurt Schreiber, Kantonsrat EVP, Wädenswil; Präsident des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton**

**Zürich (VöV):** Als erstes möchte ich festhalten, dass ich mir wünsche, dass auch in späterer Zukunft von der Tösstalbahn und nicht vom Tösstalbus gesprochen wird. Die Erschliessung dieser Region muss auch in Zukunft auf dem Schienenweg erfolgen. Als zweites erfüllt die Tösstalbahn eine wichtige Funktion als Zubringer nach dem Zentrum Winterthur und weiter nach Zürich, deshalb sind schlanke Anschlüsse auch nach Zürich sehr wichtig. Somit ist die Tösstalbahn nicht nur regional, sondern auch überregional von grosser Bedeutung.

**Welche Überlegungen machen Sie sich hinsichtlich der Zukunft dieser Linie; gefragt sind Ihre Visionen. Noch etwas konkreter: In welcher Richtung und Dringlichkeit sollen – wenn überhaupt – für diese Bahnlinie Investitionen getätigt werden?**

**Ernst Hauser:** Zur Zeit wird an einer Studie gearbeitet, die alle Gemeinden zusammen mit der IG Tösstallinie in Auftrag gegeben haben. Sie soll aufzeigen, in welcher Richtung Investitionen und betriebliche Anpassungen nötig sind, um die Attraktivität zu steigern und damit das langfristige Bestehen zu sichern. Ziel aller Massnahmen muss sein, die Fahrzeit zu verkürzen und mit einem durchgehenden Betrieb sowohl in Winterthur als auch in Rüti optimale Anschlüsse zu garantieren. Das heutige Angebot ist gut und darf nur ausgebaut werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen nötig wird. Die Nachfrage soll das Angebot bestimmen.

**Leo Nyffeler:** Die Fahrzeit zwischen Winterthur und Rüti sollte weniger als eine Stunde betragen. «Bemannte» (= bediente) Bahnhöfe wünschen wir uns, andernfalls könnte man die Bahnhöfräumlichkeiten und Wartsäle in Jugendtreffs umfunktionieren. Der Busbetrieb ist – der vielen Haltestellen wegen – sehr beliebt und hinsichtlich Fahrplanangebot daher besser auszubauen; andernfalls sind an der Bahnlinie vermehrte Haltestellen (z.B. Lipperchwendi, Wellenau) vorzusehen.

Bereits sind Investitionen ja getätigt, verbunden mit den Nachteilen von weniger Park-

plätzen, zu vielen Rabatten, nur steinernen Sitzgelegenheiten etc., was die Schneeräumung nicht erleichtern wird. Eigentlich wünschten wir uns eher mehr neuzeitlicheres Zugsmaterial.

**Georg Schellenberg:** Der gegenwärtig geltende Fahrplan ist zu kompliziert. Es sollte ein einheitlicher Grundtakt an allen Wochentagen von Betriebsbeginn bis –schluss geschaffen werden. Insbesondere der ergänzende –Stunden-Takt darf nicht ein «Hinketakt» bleiben.

Sie fragen nach meinen Visionen: Schön wäre eine elegant verlaufende Hochbahn von Winterthur übers Schnebelhorn nach Rapperswil, aber... eben nur meine Vision! Meine realitätsbezogene Vision: Vorerst die bestehende Strecke (Infrastruktur) weitgehend so belassen; Pflege und Erhalt des Bestehenden. Zur Verbesserung der Reisezeiten, der Anschlüsse und der Betriebsaufwendungen sollten aber möglichst bald Leichttriebfahrzeuge (z.B. der Firma Stadler) eingesetzt werden. Den Schienengüterverkehr betrachte ich zur Zeit als wenig entwicklungsfähig.

**Caspar Sträuli:** Ein grosserer Ausbau der Tösstallinie ist aus Sicht des ZVV zur Zeit nicht opportun. Zwar ist gerade auf dieser Linie die heutige Fahrplansituation teilweise unbefriedigend, und es besteht die Absicht, wie auf allen «ländlichen Linien» im ZVV-Bereich vorgesehen, neues Rollmaterial (z.B. Stadler-Leichttriebzüge etc.) zu beschaffen und einzusetzen,



um dadurch Fahrzeitgewinne sowie bessere Anschlüsse ans überregionale S-Bahnnetz (allenfalls verbunden mit geringen Infrastrukturinvestitionen) zu erreichen. Die zur Zeit laufenden Untersuchungen der Pro Zürcher Berggebiet (PZB) in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft (IG) Tösstallinie werden voraussichtlich dazu weitere Grundlagen liefern.

**Kurt Schreiber:** Es ist anzustreben, dass die Tösstalbahn in Rüti die S5 erreicht – damit könnte direkt ab Winterthur und dem Tösstal das Bündnerland in kürzester Zeit erreicht werden. Damit würden auch die Zusatzzüge zwischen Wald und Rüti entfallen. Wichtig ist aber vor allem eine Tatsache – die Tösstallinie muss als direkte Verbindung zwischen Winterthur und Rapperswil bekannt gemacht werden. In den elektronischen Fahrplanauskünften ist das Gegenteil der Fall: Im Internet werden Verbindungen Winterthur – Rapperswil über Bauma – Wetzikon, über Effretikon – Wetzikon oder gar über die S7 via Zürich angeboten, nur nicht über Bauma! Die Direktverbindung über Bauma erscheint erst dann, wenn Bauma als Unterwegsstation angegeben wird. Hier muss raschestens für Abhilfe gesorgt werden; dies ist möglich ohne zusätzliche Investitionen, bringt aber sofort grossen Nutzen.

Bearbeitung: Peter Schwarzenbach, Gibswil

*Begehren zum neuen Fahrplan 2003/04*

## Statt die Faust im Sack

Statt die Faust im Sack zu machen, können Sie, liebe Leserin, lieber Leser, handeln und Ihre Anliegen zur zukünftigen Fahrplangestaltung an der richtigen Stelle vorbringen.

Für den Fahrplan 2003/2004 liegt der Entwurf in jeder Gemeinde entlang der Tösstallinie anfangs September in den Gemeindeverwaltungen zur öffentlichen Einsicht auf (Öffnungszeiten beachten!).

Sie können Ihre Anliegen, Einwände und Vorschläge dort mündlich oder (besser) schriftlich einreichen. Es steht Ihnen auch frei, sich bereits jetzt schon direkt an das für den öffentlichen Verkehr zuständige Gemeinderatsmitglied zu wenden. Die entsprechende Adresse wird Ihnen das Gemeindeverwaltungspersonal ohne weiteres geben. Scheuen

Sie sich nicht, von diesem Recht der Mitsprache am zukünftigen Fahrplan Gebrauch zu machen. Die Gemeindebehörden sind froh, Anregungen, Kritik und konkrete Verbesserungsvorschläge ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürger zu erhalten. An den jährlich im Oktober und November stattfindenden Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) können die teilnehmenden Gemeindevertreter so besser dokumentiert über die definitive Gestaltung der Fahrpläne verhandeln. Beachten Sie bitte den oben vorgegebenen Weg. Es nützt eher wenig oder nichts, wenn Sie mit Ihren Fahrplanbegehren direkt an die Transportunternehmen (SBB, Postauto, VZO etc.) gelangen.

Peter Schwarzenbach

### Intern

Vorstandsmitglieder  
IG Tösstallinie

Nicole Schwarz Kemmler  
Präsidentin  
Bolsternbuckstrasse 36  
8483 Kollbrunn

Alfred Baumgartner  
Eichhalde 20  
8492 Wila

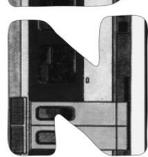
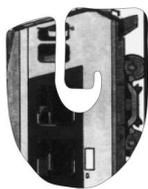
Rosemarie Buri  
Sunnematte 1  
8636 Wald

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](mailto:ig.toesstallinie@bluewin.ch))

# 13



# nummer

## Impressum

### Herausgeberin:

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

### Redaktion:

Nicole Schwarz Kemmler  
Alfred Baumgartner

### Fotos:

Friedrich Joss  
Christoph Schumacher

### Abonnemente und Mitgliedschaften:

Alfred Baumgartner  
Eichhalde 20  
8492 Wila

### Schlussredaktion, Gestaltung, Layout:

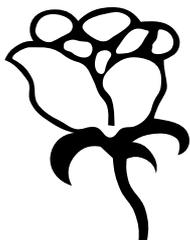
Christoph Schumacher  
dunkelweiss GmbH  
6340 Baar  
Friedrich Joss  
8636 Wald

### Druck:

Druckerei Sieber  
8340 Hinwil  
Auflage:  
4000 Exemplare

Echo

# Eine Rose und ein Kaktus



### Echo auf ZUGnummer 9:

#### «Gopfridschutz»

In Zugnummer 9 haben wir unsere Leserinnen und Leser informiert über die Zusammenhänge

wegen der ungeliebten

und zum Teil ausgedehnten Wartezeiten vor den Barrieren im Tösstal. Am Schluss des Artikels haben wir zwei Verbesserungsmöglichkeiten vorgeschlagen, um die Schliesszeiten zu verringern, ohne die Sicherheit zu tangieren.

Unterdessen, und die Autofahrer haben's bestimmt bemerkt, ist von den SBB eine Änderung an den Anlagen vorgenommen worden. In einer Medienmitteilung anfangs Juni wurde bekannt gegeben, dass dem Anliegen der Bevölkerung Rechnung getragen wurde und die meisten Barrierensteuerungen im Tösstal «versuchsweise» angepasst wurden. Neu ist die Steuerung auf die in den Stationen anhaltenden Züge optimiert worden, was eine spätere Schliessung der Bahnübergänge erlaubt; die Verkürzung der Schliesszeiten soll bis zu zweieinhalb Minuten betragen.

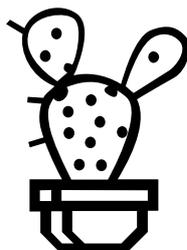
Uns von der IG freut's natürlich, und zwar im doppelten Sinne: Einerseits, weil die Strassenbenützer nun weniger über die Bahn schimpfen müssen, und andererseits, weil die nun eingeführte Lösung bereits in unserem Artikel vor zwei Jahren vorgeschlagen wurde. Den Verantwortlichen der Bahn möchten wir an dieser Stelle danken für die Bereitschaft, auch auf unserer «Nebenlinie» solche Optimierungsmassnahmen umzusetzen und damit den «Goodwill» gegenüber der Bahn zu fördern.

Alfred Baumgartner, Wila

### Echo auf ZUGnummer 11: «Den Tarif erklären»

In ZUGnummer 11 haben wir in einem ausführlichen Artikel anhand der Situation im Tösstal auf die Problematik und die Ungereimtheiten bezüglich der Kurzstreckentarife hingewiesen. Da wir uns im allgemeinen nicht damit begnügen, Problemfelder aufzuzeigen, haben wir auch drei konkrete Vorschläge zur Entschärfung der Situation gemacht.

Im Oktober 2000 haben wir allen 15 Mitglie-



dern der zuständigen Kantonsrats-Kommission «Energie, Umwelt und Verkehr» (KEVU) einen Brief zum Thema geschrieben und die ZUGnummer 11 beigelegt. Wir verwiesen auf unseren erfolglosen Vorstoss beim ZVV vom Oktober 1996 in dieser Sache und baten um aktive Unterstützung von der politischen Seite her, im Hinblick auf die nächste Tarifrevision. Wir anboten uns, das Thema und unsere Vorschläge mit der Kommission zu diskutieren und freuten uns auf konstruktive Lösungen.

Doch erstens kommt es anders, und zweitens als man denkt...! Zwei Mitglieder der Kommission meldeten sich nach Erhalt des Briefes persönlich; bereits diese zwei Echos liessen durchblicken, dass wir uns hier auf politischem Glattis bewegt: «Ein ausgeklügeltes Ganzes käme ins Wanken...».

Im Mai dieses Jahres erhielten wir eine kurze Mitteilung vom Sekretariat der KEVU, Herr Kagerbauer als Chef des ZVV hätte der Kommission den ZVV-Tarif umfassend dargelegt. Aufgrund dieser Erläuterungen könne die Kommission unsere im Artikel gemachte Aussage nicht stützen, die Preise seien «willkürlich»; die Kommission anerkenne die Bemühungen des ZVV zur Optimierung der Interessen in den Regionen.

Das war's! Kein Wort zum Inhalt unseres Anliegens (geschweige denn ein Argument!) und, wen wundert's, auch kein Wort der Anerkennung für unsere ehrlichen und fundiert begründeten Bemühungen zum auch andernorts bekannten, aber leider hochpolitischen Thema der verzerrten Kurzstreckentarife. Was mich aber am KEVU-Schreiben am meisten wurmt, ist die inhaltliche Reduzierung unseres umfassenden Artikels auf den Passus «willkürliche Preise». Der Passus ist aus dem Zusammenhang gerissen und bezieht sich in unserem Artikel auf den Vergleich, dass für eine Strecke von 5 Kilometern einmal Fr. 1.70 zu bezahlen sind und ein andermal für 2 Kilometer Fr. 2.60! Dieser Stil von «etwas-aus-dem-Zusammenhang-reissen» kommt mir irgendwie bekannt vor, wenn ich an gewisse politische Auftritte von Parteien in der Öffentlichkeit denke. Da bleibt mir nur ein Trost: Jeder hat einen eigenen Kopf zum Denken!

Für den Vorstand der IG ist das Thema noch nicht erledigt, und wir werden uns zu gegebener Zeit wieder bemerkbar machen: «Die Realität wird nicht eine andere, nur weil man sie verdrängt!» Dessen sollten sich auch Kantonsräte bewusst sein, sind sie doch als Volksvertreter im Auftrag von uns allen in Parlament und Kommissionen delegiert, um dort die Aufgaben zum Wohl aller wahrzunehmen.

Alfred Baumgartner, Wila

# Gemeinsam für die Bahn

## Wer ist PRO BAHN SCHWEIZ?

Die Vereinigung PRO BAHN SCHWEIZ ist eine Interessenvertretung der Kunden des öffentlichen Verkehrs.

## Was macht PRO BAHN SCHWEIZ konkret?

Wir setzen uns für eine sinnvolle Erhaltung und Entwicklung der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel ein.

Das heisst wir übernehmen die Anregungen und Ideen der Bevölkerung und geben sie an die Verwaltungen des öffentlichen Verkehrs weiter, schlagen Lösungen vor und verfolgen deren Verwirklichung.

Wir geben Impulse für neue Linienführungen sowie für attraktive Fahrpläne.

Derzeit erfassen und analysieren wir mit einer breit angelegten Umfrage die Dienstleistungen, welche die Bahnen für ihre Benutzer erbringen.

PRO BAHN SCHWEIZ setzt sich für sinnvolle Transportketten ein.

## Was hat PRO BAHN SCHWEIZ schon erreicht?

Zusammen mit anderen Verkehrs- und Um-

weltpolitischen Vereinigungen bekämpften wir erfolgreich das Randstundenkonzept des Zürcher Verkehrsverbundes und ermöglichen so weiterhin attraktive Verbindungen auch in den Randstunden.

Viele der im Juni 2001 in Kraft getretenen Fahrplanverbesserungen sind auf Grund der Eingaben von PRO BAHN erfolgt.

## Wie ist PRO BAHN SCHWEIZ gegliedert?

Die Vereinigung PRO BAHN SCHWEIZ ist ein gesamtschweizerischer Verein mit Sitz in Zürich. Sie ist in mehrere Sektionen aufgeteilt und deckt die ganze Schweiz ab.

Ihre Ansprechpartner sind:

Thomas Lendenmann, 8225 Siblingen,  
052 682 10 08, t.lendenmann@swissonline.ch

Edwin Dutler, 8953 Dietikon  
01 741 49 90, edwin.dutler@ubs.com

## IG Tösstallinie und PRO BAHN SCHWEIZ

Die PRO BAHN SCHWEIZ setzt sich gesamtschweizerisch für den öffentlichen Verkehr ein. Die IG Tösstallinie nimmt die gleiche Aufgabe auf regionaler Ebene wahr.

Die sinnvolle Vernetzung erfolgt einerseits durch die Mitgliedschaft der IG Tösstallinie bei der PRO BAHN SCHWEIZ, vor allem aber durch den Einsatz unseres Vorstandsmitgliedes Alfred Baumgartner im erweiterten Vorstand der PRO BAHN SCHWEIZ, Sektion Zürich, und durch die Mitgliedschaft unseres Vorstandsmitgliedes Peter Schwarzenbach in der PRO BAHN SCHWEIZ-Arbeitsgruppe «Dienstleistungen».



Tisch Stuhl Bett

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



Werkstatt und Ausstellungsraum:  
Tösstalstrasse 315, 8496 Stög,  
Tel. 055 245 15 16

## iiischt tösstallini 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

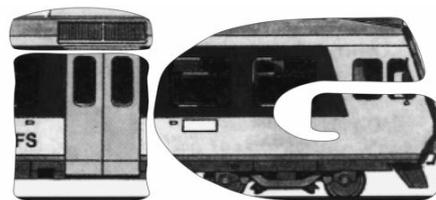
Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort

Unterschrift



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

tösstallin.

# Die Reise nach Berlin

Emil nahm seine Schülmütze ab und sagte: «Guten Tag, meine Herrschaften. Ist vielleicht noch ein Plätzchen frei?»

Natürlich war noch ein Platz frei. Und eine dicke Dame, die sich den linken Schuh ausgezogen hatte, weil er drückte, sagte zu ihrem Nachbarn, einem Mann, der beim Atmen schrecklich schnaufte: «Solche höflichen Kinder sind heutzutage selten. Wenn ich da an meine Jugend zurückdenke, Gott! Da herrschte ein anderer Geist.» Dabei turnte sie im Takte mit den gequetschten Zehen im linken Strumpf herum. Emil schaute interessiert zu. Und der Mann konnte vor Schnaufen kaum nicken.

**«...und die Leute gehörten zu der Sorte, die nicht zufrieden sein wollen, weil sie sonst zufrieden wären.»**

Dass es Leute gibt, die immer sagen: Gott, früher war alles besser, das wusste Emil längst. Und er hörte überhaupt nicht mehr hin, wenn jemand erklärte, früher sei die Luft gesünder gewesen, oder die Ochsen hätten grössere Köpfe gehabt. Denn das war meistens nicht wahr, und die Leute gehörten zu der Sorte, die nicht zufrieden sein wollen, weil sie sonst zufrieden wären.

Er tastete die rechte Jackentasche ab und gab erst Ruhe, als er das Kuvert knistern hörte. Die Mitreisenden sahen soweit ganz vertrauensereckend und nicht gerade wie Räuber und Mörder aus. Neben dem schrecklich schnaufenden Mann sass eine Frau, die an einem Schal häkelte. Und am Fenster, neben Emil, las ein Herr im steifen Hut die Zeitung.

Plötzlich legte er das Blatt beiseite, holte aus seiner Tasche eine Ecke Schokolade, hielt sie dem Knaben hin und sagte: «Na, junger Mann, wie wär's?»

«Ich bin so frei», antwortete Emil und nahm die Schokolade. Dann zog er, hinterher erst, hastig seine Mütze, verbeugte sich und meinte: «Emil Tischbein ist mein Name.»

Die Reisegefährten lächelten. Der Herr lüftete seinerseits erst den steifen Hut und sagte: «Sehr angenehm, ich heisse Grundeis.»

Dann fragte die dicke Dame, die den linken Schuh ausgezogen hatte: «Lebt denn in Neustadt der Schnittwarenhändler Kurzhals noch?»

«Ja freilich lebt Herr Kurzhals noch», berichtete Emil, «kennen Sie ihn?. Er hat jetzt das Grundstück gekauft, auf dem sein Geschäft ist.»

«So, na grüss ihn schön von Frau Jakob aus Gross-Grünau.»

«Ich fahre doch aber nach Berlin.»

«Das hat ja auch Zeit, bis du zurückkommst», sagte Frau Jakob, turnte wieder mit den Zehen und lachte, dass ich der Hut ins Gesicht rutschte.

«So, so, nach Berlin fährst du?» fragte Herr Grundeis.

«Jawohl, und meine Grossmutter wartet am Bahnhof Friedrichstrasse am Blumenstand», antwortete Emil und fasste sich wieder ans Jackett. Und das Kuvert knisterte, Gott sei Dank, noch immer.

«Kennst du Berlin schon?»

«Nein.»

«Na, da wird du aber staunen! In Berlin gibt es neuerdings Häuser, die sind hundert Stockwerke hoch, und die Dächer hab man am Himmel festbinden müssen, damit sie nicht Fortwehen.

Und wenn es jemand besonders eilig hat, und er will in ein andres Stadtviertel, so packt man ihn auf dem Postamt rasch in eine Kiste, steckt die in eine Röhre und schießt sie, wie einen Rohrpostbrief, zu dem Postamt, das in dem Viertel liegt, wo der Betreffende hin möchte.

Und wenn man kein Geld hat, geht man auf die Bank und lässt sein Gehirn als Pfand dort, und da kriegt man tausend Mark. Der Mensch kann nämlich nur zwei Tage ohne Gehirn leben; und er kriegt es von der Bank erst wieder, wenn er zwölfhundert Mark zurückzahlt. Es sind jetzt kolossal moderne medizinische Apparate erfunden worden und...».

«Sie haben wohl Ihr Gehirn auch gerade auf der Bank», sagte der Mann, der so schrecklich schnaufte, zu dem Herrn im steifen Hut und fügte hinzu: «Lassen Sie doch den Blödsinn!».

Der dicken Frau Jakob standen vor Angst die Zehen still. Und die Dame, die den Schal häkelte, hielt inne.

Emil lachte gezwungen. Und zwischen den Herren kam es zu einer längeren Auseinandersetzung.

# IG Tösstallinie auflösen?

**Was soll der provokative Titel? Braucht's die IG denn nicht mehr? Gibt's denn keine sinnvollen Aufgaben mehr für unseren Verein? Doch, doch – im Gegenteil! Die IG Tösstallinie braucht's auch in Zukunft. In den nächsten 6 bis 7 Jahren wird sich entscheiden, wie die Zukunft dieser Linie aussehen wird! Und da hat die IG Tösstallinie weiterhin eine wichtige Aufgabe wahrzunehmen im Interesse der Tösstaler Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer.**

Seit ihrer Gründung als Verein im April 1994 hat die IG Tösstallinie viel geleistet und einiges bewirkt. Anfangs vor allem von Behördenseite skeptisch beobachtet, hat sich die IG Tösstallinie durch sach- und lösungsorientierte Arbeit bei den diversen Stellen von SBB, ZVV und Gemeinden einen guten Namen gemacht

und ist heute als Partnerin akzeptiert. Und der nach wie vor erfreuliche Mitgliederbestand besteht



tigt, dass die geleistete Arbeit von der Bevölkerung als notwendig anerkannt und mitgetragen wird.

Aber warum denn von Auflösung der IG sprechen?

In einem Verein wie dem unsrigen ist es fast «natürlich», dass der Grossteil der Arbeit vom Vorstand geleistet wird. Es war ursprünglich die Regel, möglichst von jeder Gemeinde an der Tösstallinie eine Person im Vorstand zu haben. Das ermöglichte eine gute Verteilung der Arbeiten auf sieben bis acht Personen.

Wie das so ist, auch Vorstandsmitglieder möchten nach einigen Jahren des Engagements wieder in die hinteren Reihen treten und ihre Aufgaben an andere Mitglieder weitergeben. Oft ist es leider beim Wunsch geblieben: Es konnten keine Ersatzleute gefunden werden. So sind die (grossen) Gemeinden Turbenthal, Bauma und Fischenthal seit einigen Jahren nicht mehr im Vorstand vertreten. Deshalb werden einerseits die Anliegen dieser Gemeinden mangels Kontakten nicht gut vertreten, andererseits steigt die Belastung der verbliebenen Vorstandsmitglieder, denn die Aufgaben werden ja dadurch nicht weniger!

Von den heutigen fünf Vorstandsmitgliedern möchten sich wiederum einige auf Ende Vereinsjahr entlasten; sie sind teilweise seit dem ersten Treffen im August 1993 aktiv und ehrenamtlich dabei.

**Wenn in den nächsten Wochen keine Nachfolgerinnen und Nachfolger gefunden werden können, muss die Frage der Auflösung der IG Tösstallinie ernsthaft ins Auge gefasst werden!**



Warum ist's eigentlich ein Problem?

Wir sind ein grosser Verein mit über 300 Mitgliedern, wovon mehr als die Hälfte als Familienmitglieder eingeschrieben. Von diesen somit ca. 500 an der IG Tösstallinie direkt und aktiv interessierten Personen sind sicher Dutzende in der Lage und fähig, im Vorstand mitzuarbeiten. Vertiefte Kenntnisse sind nicht nötig; Voraussetzung ist das Interesse an der Sache und die Bereitschaft, dafür regelmässig ein paar Stunden von der persönlichen Freizeit zur Verfügung zu stellen. Ja, so einfach stellen wir uns das vor; aber - offenbar lässt sich unser Problem nicht so einfach lösen?

Aufruf

Sind Sie Benützerin oder Benützer des öffentlichen Verkehrs im Tösstal und liegen Ihnen die Benützerbedürfnisse und die Zukunft der Tösstallinie am Herzen, dann bitten wir Sie: Fassen Sie sich ein Herz und melden Sie sich bei unserer Präsidentin oder bei einem der übrigen Vorstandsmitglieder. Die Vereinsadresse und die Adressen der Vorstandsmitglieder finden Sie in dieser Zeitung auf Seite 9. Wir geben Ihnen gerne Einblick in unsere Tätigkeiten und begrüssen Sie in unserer Runde. Wir freuen uns auf Sie – wir erwarten Sie!

Nicole Schwarz Kemmler, Kollbrunn  
Alfred Baumgartner, Wila

# Kleiner Festführer



## **125 Jahre Tösstalbahn – Die Highlights vom 25./26. August 2001!**

Besuchen Sie die sieben Festplätze entlang der Tösstallinie in Winterthur Seen, Rämismühle-Zell, Turbenthal, Wila, Bauma, Steg, Wald. Alle Orte bieten attraktive Veranstaltungen. Beachten Sie die Plakate und die detaillierten Faltprospekte in allen Gemeinden.

Samstag, 25. August 2001:

Empfang des Extrazugs der Ehrengäste  
11.21 Uhr Bahnhof Rämismühle-Zell  
11.50 Uhr Turbenthal  
12.23 Uhr Wila  
14.09 Uhr Bauma  
14.44 Uhr Steg  
15.17 Uhr Wald

Weitere Attraktionen:

- Dampfbahnbetrieb zwischen Wald und Winterthur (Zuschlag pro Fahrt: Fr. 5.-)
- Oldtimer-Bus ab Turbenthal
- Nachtbus bis 2.00 Uhr Wald-Winterthur und Winterthur-Rüti
- Wettbewerb mit attraktiven Preisen
- Jubiläumsbutton (Fr. 10.-): 2 Tage freie Fahrt auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln in den ZVV-Zonen von Winterthur bis Rapperswil (Vorverkauf: Bahnhöfe und offizielle SBB-Verkaufsstellen des Tösstals)

## **125 Jahre Tösstalbahn – Wir fahren in die Zukunft!**