

ZUGnummer 27

• Informationszeitung der Interessengemeinschaft Tösstallinie • 14. Jahrgang, Nummer 27 • Winter 2009

Wann kommt der Halbstundentakt auch zwischen Bauma und Rüti?

– SOS – IG Tösstallinie

Halbstundentakt wie weiter?

Seite 6 →

Am 28. Mai 2008 beantragte die Regierung des Kantons Zürich dem Kantonsrat, unsere Initiative zur Einführung der halbstündlichen Bedienung aller S-Bahnstrecken abzulehnen.

Sandro Turcati Als indirekten Gegenvorschlag beantragte sie gleichentags eine Änderung der Angebotsverordnung, womit inhaltlich dasselbe Ziel definiert wurde – allerdings mit Ausnahmen:

Die Stationen Sihlbrugg, Sihlwald und Zweidlen sollen nur stündlich, die Stationen Bäretswil und Neuthal weiterhin nicht bedient werden [1; Quellenangabe am



Ende des Artikels]. Das Initiativkomitee wäre bereit gewesen, über diese Ausnahmen zu diskutieren. Aber eine andere Bestimmung der neuen Verordnung verunmöglichte den Rückzug der Initiative: Die Regierung koppelte die Einführung des Halbstundentaktes auf der S26 und der S29 mit dem Teilausbau der Strecke Zürich – Winterthur gemäss ZEB-Gesetz [3], obschon dieser nicht gesichert ist und zudem kein Zug der S26 oder der S29 je auf dieser Strecke verkehren würde. Deshalb stimmten wir am 17. Mai über unsere Initiative ab. Das Ergebnis der Abstimmung zeigt, dass trotz

Ist dies die letzte ZUGnummer?

Hannes Gehring Die IG-Tösstallinie (IG) steht an einem Wendepunkt: ich bin seit dem 4.4.02 dabei, als es so aussah, als würde Präsidentin Nicole Schwarz keine neuen Vorstandsmitglieder mehr finden und müsste den Verein auflösen.

Nun sind wir seit Gründung der IG am 12.4.1994 leider das zweite Mal so weit, dass wir befürchten, den Verein auflösen zu müssen. Von den fünf Vorstandsmitgliedern treten alle ausser mir an der nächsten Mitgliederversammlung im März 2010 zurück, und wir haben erst einen Ersatz gefunden.

Für ihren Rücktritt haben alle einen plausiblen Grund.

Braucht es denn überhaupt eine IG? – Wir haben den Kampf um eine durchgehende halbstündliche Zugverbindung von Winterthur bis Rüti verloren, – der ZVV will sie dann zwar 2025 doch bringen – aber was tun wir in der Zwischenzeit? – Wir sind die Ansprechpersonen, die Lobby für den öffentlichen Verkehr im Tösstal gegenüber SBB und ZVV sowie Gemeinden und Kanton. Mit unseren ungefähr 300 Mitgliedern aus dem ganzen Einzugsgebiet der S26 machen wir Freude oder Frust über das Bahnangebot für die Entscheidungsträger sichtbar. Z.B. den Stress einer Hausfrau in Gibswil mit schulpflichtigen Kindern und ohne Auto, die es wegen dem Stundentakt kaum schafft in Rüti einzukaufen und noch zu kochen, bevor die Kinder wieder aus der Schule zurück sind.

Wenn es die IG nicht mehr gibt, dann verliert das ökologisch und nachhaltig ausgerichtete Tösstal seine Stimme. Mein Nachbar, der sich zu meiner Freude

Wir dürfen den Anschluss nicht verpassen: CO₂ und Klimawandel erlauben keinen Aufschub!

(Login Lehrtochter, zur Zeit im Rangierbetrieb; © Foto SBB)

Fortsetzung →

Fortsetzung →

Fortsetzung Editorial

entschlossen hat, auch mitzumachen und ich, wir sind aus Zell. Nun suchen wir noch drei weitere Personen, auch vom Streckenabschnitt Bauma - Rüti, welchen die S26 noch nicht halbstündlich bedient.

Ich würde es zudem gut finden, wenn Frauen dabei wären, denn sie sind meist mehr auf die Bahn angewiesen als die Männer und ihr deshalb kompetenterer Beitrag fehlt sonst.

Bitte rufen Sie mich an: 052 383 17 01 oder schicken Sie ein Mail an ig.toesstallinie@bluewin.ch, ich würde mich sehr freuen. Denn ich bin mit Herzblut dabei und wäre sehr traurig, wenn die IG sterben würde.

Falschinformation in der Abstimmungszeitung (55 Millionen für Infrastrukturbauten), die betroffene Bevölkerung sich nicht irre führen liess. Aber wie geht es jetzt, nach dieser ehrenhaft verlorenen Abstimmung, weiter?

Die 4. Teilergänzung kommt voran, aber wird sie auch fertig?

Vor der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 versprach die Regierung, das Anliegen der

cke Zürich – Winterthur explizit aufgeführt [3]. Aber bis zur Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 lag (und liegt bis heute) kein verbindlicher Termin vor, bis wann die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut werden soll. Laut Informationen des Bundesamtes für Verkehr wird erst Ende dieses Jahres die konkrete Umsetzung öffentlich bekannt gegeben [5], d.h. bis dann tappen wir weiterhin alle im Dunkeln, und die Vorboten lassen nichts Gutes ahnen...



Neue Überbauung in Gibswil: trotz Bahnhofsnähe Einkauf per Auto. Hier fährt die S26 nur im Stundentakt, und nach 19:24 bzw. 19:33 fährt nur noch ein Bus.

Initiative mit der Realisierung der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich (4.TE) umzusetzen [2]. Am 30. Oktober 2009 liess sie verlauten, dass dieses Projekt gut voran kommt. Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie 2015 sollen alle S-Bahnen halbstündlich bedient werden – mit Ausnahme der S26 und der S29. Auf diesen wird der Halbstundentakt erst eingeführt, wenn die Abschnitte Hürlistein (Bassersdorf) – Effretikon und Tössmühle (südlich von Winterthur) – Winterthur HB ausgebaut sind, wie vom ZEB-Gesetz vorgesehen. Zusätzlich sind auf der Tösstallinie bis dann Investitionen von 75, auf der Etzwilerlinie von 25 Mio. CHF nötig [1], wofür die Planungen aber erst 2011 aufgenommen werden sollen [4]. Diese Investitionen sind in der Verantwortung des Kantons, aber der Ausbau Zürich – Winterthur ist Bundessache. Schliesslich ist noch zu beachten, dass bis heute weder Beschlüsse des Regierungsrates noch des Kantonsrates über die Ausgestaltung und die Finanzierung der 4.TE vorliegt. Die ganze Übung könnte also jederzeit noch rückgängig gemacht werden – z.B. im Zuge einer Sparhysterie wie diejenige, die 2006 zur kopflosen Aufhebung der S43 führte!

Der Bund verzögert und schiebt ab!

Aber was macht eigentlich der Bund? Seit 1. September 2009 ist das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) in Kraft, und im §4 ist der Ausbau der Stre-

cke Zürich – Winterthur explizit aufgeführt [3]. Aber bis zur Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 lag (und liegt bis heute) kein verbindlicher Termin vor, bis wann die Strecke Zürich – Winterthur ausgebaut werden soll. Laut Informationen des Bundesamtes für Verkehr wird erst Ende dieses Jahres die konkrete Umsetzung öffentlich bekannt gegeben [5], d.h. bis dann tappen wir weiterhin alle im Dunkeln, und die Vorboten lassen nichts Gutes ahnen...

Im ZEB-Gesetz ist nämlich auch der Bau der Durchmesserlinie verankert. Noch vor der Verabschiedung des Gesetzes hat der Kanton Zürich auf eigenes Risiko ihren Bau mit 500 Mio. CHF vorfinanziert, weil er den Durchgangsbahnhof dringend und zwingend für die 4.TE braucht [6]. Diesen Betrag wird er zwar aufgrund des ZEB-Gesetzes zurück erhalten, den Zins dafür (ungefähr 70 Mio.) hingegen nicht. Die Bauarbeiten sind im Gang und verlaufen laut dem Zürcher Verkehrsverbund planmässig. Aber anfangs November 2009 hat der Bund einseitig beschlossen, seinen Beitrag für weitere Ausbauten der 4.TE von 40% auf 35% zu kürzen, was den Kanton zusätzliche 20 Mio. CHF kostet. Kurzum: der Bund zögert seine Projekte weiter hinaus und spart zudem bei den Beiträgen auf dem Buckel des Kantons Zürich.

Die VCS- Initiative „Schienen für Zürich“

Wie soll denn unter solch unsicheren Bedingungen Gewissheit entstehen, dass wir den Ausbau zwischen Zürich und Winterthur und somit den Halbstundentakt auf der Tösstallinie rechtzeitig erleben? Die kantonale Volksinitiative „Schienen für Zürich“ würde hier Sicherheit schaffen. Am 23. Oktober 2008 reichte die VCS-Sektion Zürich diese Initiative ein. Sie verlangt einen Staatsbeitrag von 520 Mio. CHF für den Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur auf durchgehend 4 Gleise, die gleichzeitig mit der Durchmesserlinie in Betrieb zu nehmen seien – laut Regierung

also 2015 [7].

Die Regierung empfiehlt die Initiative abzulehnen. Erstens sei der Ausbau der Strecke Zürich – Winterthur Bundessache, und der Bund würde laut ZEB-Gesetz diese Strecke von Hürlistein bis Effretikon und von Tössmühle bis Winterthur HB bis „ca. 2018“ ausbauen. Zweitens sei der Ausbau zwischen Effretikon und Tössmühle – der von der Initiative ebenfalls verlangt wird – für die 4.TE nicht nötig. Drittens überprüfe der Bund derzeit die Realisierung des Brüttener-tunnels – einer Bahnverbindung zwischen dem Flughafen und Winterthur im Berg, ohne durch Effretikon zu führen.

Dazu gibt es einiges einzuwenden:

- Es stimmt zwar prinzipiell, dass es Sache des Bundes ist, die Schienenkapazität zwischen Zürich und Winterthur zu sichern, und dass das ZEB-Gesetz den Ausbau bis Effretikon und ab Tössmühle vorsieht. Aber das ZEB-Gesetz sieht keinen Zeitpunkt für die Realisierung der darin enthaltenen Projekte vor, und für den Abschnitt zwischen Effretikon und Tössmühle ist im Gesetz gar kein Ausbau enthalten.
- Zudem verschleiert die Regierung das Entscheidende: Der Bund würde nur so weit ausbauen, bis dass es seinen eigenen Bedürfnissen genügt. Diese sind aber nur die Fern- und Güterzüge der SBB. Was die S-Bahn macht, ist ihm nachrangig. Das bedeutet, dass für die Bedürfnisse der S-Bahn der Kanton zuständig ist und bleibt. Damit sind wir wieder da, wo wir immer gewesen sind: Die S-Bahn benötigt künftig mehr Geleise; ergo sind diese auch durch den Kanton zu finanzieren!
- Es mag zwar zutreffen, dass für die 4.TE kein Ausbau zwischen Effretikon und Tössmühle nötig ist. Laut letztem Planungsstand der 4.TE werden aber auf diesem Abschnitt 4 bis 5 Fern- und 10 S-Bahnzüge pro Stunde und Richtung verkehren [9]. Mit nur 5-6 Güterzüge wäre somit die maximale Streckenkapazität von 20 Züge pro Gleis und Stunde erreicht. Wahrhaftig keine nachhaltige Entwicklung für die nächsten 30 bis 40 Jahren auf einer Strecke, die bereits heute überlastet ist...

- Der Brüttener-tunnel wurde 1987 im Rahmen der eidgenössischen Volksabstimmung zur Bahn 2000 sogar genehmigt, fiel dann aber den Sparübungen zum Opfer [8]. So sinnvoll es sein mag, ist dieses Projekt eine über 20 Jahre alte, nicht finanzierbare „Planungsleihe“. Darauf zu setzen ist gelinde gesagt waghalsig...

Ein Gegenvorschlag?

Es ist zwar nicht klar wann, aber es ist klar, dass der Bund die Strecke Zürich – Winterthur bis Effretikon und ab Tössmühle ausbauen wird. Inhaltlich besteht die Differenz zur VCS-Initiative also nur darin, dass laut letzterer auch das Zwischenstück Effretikon – Tössmühle auszubauen ist. Dafür werden jedoch nicht 520, sondern nach ersten Schätzungen nur 300 Mio. CHF benötigt. Nun schlägt die Region Winterthur und Umgebung vor, dem Volk einen Gegenvorschlag zu unterbreiten, der einen Rahmenkredit des Kantons für den Ausbau dieses Zwischenstücks vorsieht, und zudem der Regierung frei lässt, denselben Betrag dem Bund zur Verfügung zu



Wenn der Kanton nicht vorwärts macht, steigen wir auf die Harley um
Skulpturenpark bei Bauma, www.kunststeinauer.ch

stellen, falls er den Brüttener Tunnel doch noch bauen würde [8,10].

Eine zweite Differenz zur VCS-Initiative betrifft die Fristen. Der Bund sieht für die ganze Ausbaustrecke keine Termine vor, die Initiative verlangt die Inbetriebnahme der durchgehenden 4 Gleise gleichzeitig mit der Durchmesserlinie 2015. Auch hier müsste es Lösungswege geben, in dem man beispielsweise denselben Rahmenkredit des Kantons vorschiesst, um die Abschnitte bis Effretikon und ab Tössmühle wie geplant bis 2018 ausbauen zu können. Sobald dieser zurückrücktbezahlt ist, kann er entweder

Inhalt

Halbstundentakt wie weiter?	1
Ist dies die letzte ZUGnummer?	1
Warum braucht es die IG Tössstallinie?	4
Warum treten 4 von 5 Vorstandsmitgliedern zurück?	6
Die Aufgaben der Aktuarin oder des Aktuars	7
Die Aufgaben für Mitgliederadministration und Rechnungsführung	7
Die Aufgaben der Präsidentin oder des Präsidenten	8
Eine peinliche Angelegenheit	8
Fahrplanbegehren der IG	9
Neues Leben in alten Mauern	10
IG-Reise im nostalgischen Buffetwagen	11



Fortsetzung -->

für den Ausbau des Zwischenabschnitts oder eben für den Brüttner Tunnel wieder zur Verfügung gestellt werden.

Forderungen

Kurzum: Der Bund zieht sich aus der Verantwortung, spart und ist unzuverlässig. Also soll der Kanton Zürich das Heft selber in die Hand nehmen, und die Schienen bauen, die er für die eigene S-Bahn braucht, wie er es für die Durchmesserlinie schon tut. Solange unterstützt die IG Tösstallinie die Initiative „Schienen für Zürich“, weil ein positiver Volksentscheid bislang der einzige verbindliche und terminierte Beschluss über die Entwicklung der S-Bahn wäre. Alternativ müssten folgende Schritte vollzogen werden:

Für die IG-Tösstallinie bedeutet das, dass sie sich weiterhin für die Einführung der halbstündlichen Bedienung „ihrer“ Linie einsetzt. Die S26 ist heute und aller Wahrscheinlichkeit nach auch künftig ein eigenständiges Produkt mit Beginn in Winterthur HB und (vorläufigem) Ende in Rüti/ZH. Da sollte es aus ganz objektiven Gründen keine grosse Kunst sein, die Ausbauten so zu gestalten, dass der Halbstundentakt bald eingerichtet werden kann. Wenn die offiziellen Stellen dazu nicht in der Lage sind, dann zeigen sie offenkundig, dass sie ganz einfach nicht wollen. Aus falschem Stolz oder aus irgendwelchen anderen Gründen. Solche Befindlichkeiten dürfen nicht auf Kosten der Bahnpassagiere ausgeglichen werden.

Quellen:

- [1] Anträge des Regierungsrates 4509 und 4510 vom 28.5.08 an den Kantonsrat
- [2] Wir stimmen ab: Erläuterungen des Regierungsrates zur Abstimmung vom 17.5.09.
- [3] Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (SR 741.140.2)
- [4] Medienmitteilung des Regierungsrates vom 30.10.09
- [5] Online auf www.bav.admin.ch/zeb (11.11.09)
- [6] Interview mit ZVV-Direktor F. Kagerbauer, Tages-Anzeiger 13.11.09
- [7] Medienmitteilung des Regierungsrates vom 9.7.09
- [8] Den Fächer an Möglichkeiten öffnen, NZZ vom 10.7.09
- [9] Online auf www.4-teilergaenzungen.ch (14.11.09)
- [10] Stadtrat gerät wegen Lärm in die Zwickmühle, Tages-Anzeiger 22.10.09

Die IG als Stimme der Bahnfahrenden auf der S26, gegenüber SBB, ZVV und Behörden

Warum braucht es die IG Tösstallinie?

Als langjähriges Vorstandsmitglied habe ich mir diese Frage immer wieder gestellt. Zur Zeit bin ich der Amtsälteste im Kreis meiner Vorstandskolleginnen und Kollegen und ziehe meine persönliche Bilanz.

Peter Schwarzenbach, Gibswil Wir haben in all den Jahren doch recht viel erreicht, nur schon, wenn ich im Folgenden das sehr komplexe Umfeld, in welchem wir von der IG Tösstallinie (IG) agieren müssen in Betracht ziehe, nämlich:

- Drei regionale Fahrplankonferenzen sind entlang der Bahnlinie je für einzelne Abschnitte zuständig
- Erst nach Jahren wurde die IG nach und nach überhaupt zu den regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) als Gesprächspartner zugelassen und zunehmend ernst genommen
- Immer wieder war es unklar, mit welchen Organisationen des Öffentlichen Verkehrs (öV) wir unsere Anliegen verhandeln können. ZVV, SBB, Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO), Postauto und deren PubliCar-Angebot etc.
- Die RVK Zürcher Oberland wird von Werner Trachsel, Direktor der VZO, massgebend betreut. So war es oft unklar, tritt er jetzt als Direktor der VZO oder als ZVV-Gebietsverantwortlicher auf. Dies vor allem im Vorfeld der Bus- und/oder Bahnverbindungen im oberen Töss- und Jonatal (z.B. Aufhebung der S43

zwischen Rüti und Wald, Buslösung abends ab 19 Uhr zwischen Rüti – Wald – Bauma etc.)

- Die Gemeindepolitiker, von denen die wenigsten überhaupt den ö.V. benutzen, sondern anfänglich den ö.V. primär aus der Sicht der Autofahrenden beurteilten

Im Rahmen einer Zusammenarbeit mit der Planungsgruppe Zürcher-Oberland konnte die IG externe Verkehrsstudien zur Tössstallinie ausarbeiten lassen und dabei aktiv mitgestalten, was die verantwortlichen Verkehrsunternehmen immerhin zu genauerem Argumentieren und sicher auch Planen veranlasst hat.

Abschnitt Rüti – Bauma. Auch die Einführung des Halbstundentaktes auf der Strecke Bauma – Winterthur konnte durch Aktivitäten der IG erreicht werden.

2. „Wenn sie (ZVV, Regierungsratsmitglieder etc.) nicht wollen“,

führen auch die besten Konzepte und Argumente von unabhängigen Verkehrsingenieuren (z.B. unseres Präsidenten Sandro Turcati) nur dazu, dass die „welche nicht wollen“ mit immer weiter hergeholten Argumenten den Kopf aus der Schlinge ziehen (bestes Beispiel dazu: die in der Zwischenzeit zwar völlig haltlos gewordenen Begründungen der Regierung im Zusammenhang



Peter Schwarzenbach nach der Pressekonferenz zur Vorstellung unserer Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ am 22. April 2009

Die grösste Knacknuss für alle Beteiligten ist nach wie vor: wie kann ein Tössal-Fahrplan auf die überregionalen Anschlusspunkte Winterthur und Rüti abgestimmt werden?

Nicht zu vergessen und vor allem nicht zu unterschätzen ist die Unterstützung, Kritik oder anfänglich Uninformiertheit der Bevölkerung entlang der Tössstallinie. Da hat die IG schliesslich sehr viel Unterstützung des ganzen Töss- und Jonatales erhalten.

Ausgehend von den oben genannten Problemen des komplexen Umfeldes, in dem die IG steht, kann ich festhalten:

1. Steter Tropfen höhlt den Stein

Die vielen, auch in den Medien erwähnten Verhandlungen der IG, (leider recht oft mit vordergründig kaum erreichtem, messbarem Erfolg), dann all die öffentlichen Veranstaltungen, Voten an den RVK u.s.w. verhinderten immerhin z.B. die einmal geplante Umstellung auf Busbetrieb in Randzeiten auf der ganzen Linie S26, so dass sie beschränkt blieb auf den

mit der Abstimmung „Halbstündliche S-Bahn für Alle“)

3. „Auch das Töss- und Jonatal gehört zum ZVV-Bereich“:

Dank der IG werden die ö.V.-Anliegen im „Entwicklungsgebiet des Kantons Zürich“ viel ernster genommen. Man kann nicht mehr so leichtfertig auf Kosten unseres Randregionendaseins zu Gunsten der Ballungsräume um Zürich an der etwas wenig rentablen Tössstallinie den Sparhebel ansetzen (wollte man doch vor etwa 15 Jahren sogar die Strecke Bauma – Wald auf reinen Busbetrieb umstellen!)

4. „IG-Podiumsveranstaltungen und Umfragen in der Bevölkerung, was bewegen sie?“

Gegen 400 Leute aus allen Kreisen der Bevölkerung an öffentlichen IG-Veranstaltungen, Unterschriftensammlungen, Petitionen etc., was bringen sie? Oft danach kaum sichtbare Resultate

Intern

Der Vorstand der IG Tössstallinie

Präsident:
Sandro Turcati
8492 Wila

Vizepräsident:
Peter Schwarzenbach
8498 Gibswil-Ried

Aktuarat:
Priska Ochsner
8636 Wald

Rechnungsführung
und Mitglieder-
Administration:
Annelise Stimpson
8498 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,
Layout ZUGnummer:
Hannes Gehring
8487 Zell

Tel: 052 383 17 01

Fortsetzung -->

te bei den ö.V.-Unternehmungen und beim ZVV, dies waren für mich und die übrigen Mitglieder des Vorstandes schwer verdauliche Tiefschläge und sie führten schliesslich dazu, dass wir im IG-Vorstand ab 2006 unser weiteres Vorgehen grundsätzlich umstellten.

- a) Verhandeln mit ö.V.-Unternehmen (sei es VZO, SBB, ZVV) beschränken wir auf betrieblich und kundendienstlich leicht umsetzbare Verbesserungsvorschläge.
- b) Anliegen grundsätzlicher Natur hingegen (z.B. halbstündliche Verbindungen, Bahn- oder Busverbindung, Linienausbaustrategien, Haltestellenkonzepte etc.) verhandeln wir direkt mit den rein politischen Instanzen (insbesondere auch mit Kantonsratsmitgliedern), denn nur die Aktivitäten der Politiker, der Druck der betroffenen Bevölkerung bei Abstimmungen, ständiges Verfolgen der kantonsrätlichen ö.V.-Debatten und allenfalls anschliessende Vorstösse einzelner, von IG-Vorschlägen überzeugter Ratsmitglieder, führen zu Veränderungen.

So hat z.B. die von der IG lancierte Volksinitiative

„Halbstündliche S-Bahn für Alle“ bereits vor der eigentlichen Abstimmung dazu geführt, dass der Kantonsrat als Gegenvorschlag die Realisierung des Halbstundentaktes im oberen Tösstal (zwar erst) auf 2018 beschlossen hat.

Die nachfolgende Abstimmung scheiterte zwar am etwas geringen Interesse der Stimmenden im Agglomerationsgebiet um Zürich und der – wie sich jetzt zeigt – falschen Begründungen des Regierungsrates in den Abstimmungsunterlagen. Aber – und dies ist das Entscheidende – fast alle Gemeinden im Kanton, welche noch keine halbstündliche Bedienung haben oder diese erst vor Kurzem erkämpft hatten, stimmten der Initiative sehr deutlich zu.

Jetzt müssen wir von der IG, zusammen mit den Politikern, am Ball bleiben und die Umsetzung des Versprechens, bis 2018 den Halbstundentakt einzuführen, genauestens verfolgen. Sonst fahren noch mehr Pendler, z.B. aus den rund 120 neu erstellten Wohneinheiten in Gibswil, mit ihrem Auto nach Rüti, Bubikon oder Hinwil auf die zwar jetzt schon teils überfüllten P+R-Anlagen.

Wagen Sie einen Rettungseinsatz im wilden Tösstal, dem weissen Fleck im Kanton Zürich?

Warum treten 4 von 5 Vorstandsmitgliedern zurück?

An der nächsten Mitgliederversammlung (MV) im März 2010 müssen in die IG Tösstlinie (IG) eine neue Präsidentin oder ein neuer Präsident und mindestens drei – besser fünf – weitere Vorstandsmitglieder gewählt werden.

Sandro Turcati Einzig unser „Informationsminister“ Hannes Gehring hat sich bereit erklärt, im Vorstand weiter mitzumachen und die



Hannes Gehring, Redaktion und Layout ZUGnummer

Zugnummer zu betreuen. Peter Schwarzenbach (Vizepräsident), Annelise Stimpson (Mitgliederverwaltung), Priska Ochsenr (Aktuarin) und Sandro Turcati (Präsident), treten zurück; Christel

Kägi (Logistik), verliess den Vorstand schon vor einem Jahr, hilft uns aber vorübergehend weiter mit ihrem Ehemann Eugen beim Versand von

ZUGnummer und Korrespondenz.

Die Austritte erfolgen, obschon die Zusammenarbeit im Vorstand und die gegenseitige Unterstützung sehr gut klappt und keine grundsätzlichen Differenzen bestehen. Es sind jeweils unterschiedliche, persönliche Gründe die



Christel und Eugen Kägi, Logistik

zu den Rücktritten führen: Peter Schwarzenbach möchte altershalber seinen Einsatz zurücknehmen. Annelise Stimpson wünscht, sich vor Ihrer

Pensionierung neu zu orientieren. Priska Ochsner möchte ihren Einsatz lokal einschränken, um die Kinderbetreuung leichter zu ermöglichen. Sandro Turcati steht im nächsten Sommer vor einem zeitintensiven Abschluss seiner Weiterbildung.

Um einen bestmöglichen Übergang zu gewährleisten werden Mitglieder, die sich bereit erklären an der nächsten MV zu kandidieren, sofort an alle Vorstandssitzungen eingeladen und dürfen – vorerst ohne Stimmrecht – selbstverständlich aktiv mitreden und -arbeiten. Auch sonstige Interessierte können unverbindlich an den Sitzungen des Vorstandes teilnehmen um zu „schnuppern“ (Anmeldung bitte an ig.toess.tallinie@bluewin.ch oder beim Präsidenten).

Die Aufgaben der Aktuarin oder des Aktuars der IG

Priska Ochsner

- Verfassen des Protokolls der Vorstandssitzungen – etwa 10 pro Jahr – und Versenden an die Vorstandsmitglieder und Rechnungs-



Priska Ochsner, Aktuarin und Peter Schwarzenbach, Vizepräsident

revisoren per E-Mail (Aufwand ca. 2-3 Stunden pro Sitzung, je nach Traktanden)

- Verfassen des Protokolls der jährlichen Mitgliederversammlung und Versenden an den Präsidenten (Aufwand ca. 2-3 Stunden, je nach Traktanden)
- Erledigen und Aufbewahren von allgemeiner Vereinskorrespondenz, (Sitzungseinladungen, Protokolle, ZugNummer etc.)
- Freigeben der Rechnungen per Online Banking nach Anweisung der Kassierin

Folgende Aufgaben zur Unterstützung des ganzen Vorstandes können allenfalls noch dazu kommen:

- Schreiben von Artikeln für die ZugNummern
- Organisieren von Anlässen (z.B Mitglieder-Event, Mitgliederversammlung, etc.)

Die Aufgaben für Mitgliederadministration und Rechnungsführung der IG

Mitgliederadministration:

Annelise Stimpson

- Laufende Aktualisierung der Mitglieder-Adressen (inkl. e-mail-Adressen) in Excel-File (geschieht vor allem aufgrund der Adressen auf den Einzahlungsscheinen beim Bezahlen der Mitgliederbeiträge und aufgrund von Meldungen der Mitglieder betr. Adress-Änderungen, Eintritten, Austritten, etc.).



Annelise Stimpson, Mitgliederadministration und Rechnungsführung

- Aktualisierung der Behörden-Adressen in Excel-File (insbesondere alle 4 Jahre nach den Wahlen kontrollieren. Wenn möglich, allfällige Änderungen auch zwischendurch übernehmen.
- Briefe an Neumitglieder (Begrüssungsschreiben inkl. Statuten, alten ZugNummern und Einzahlungsschein)
- Vorbereiten aller Adressen/ Couverts für den Post-Versand von Einladungen, Jahresbericht, Einzahlungsscheinen, ZugNummern etc.
- E-mail Versand obiger Dokumente (ohne ZugNummer)

Rechnungsführung:

- Jahresabschluss erstellen
- Vorschlag Budget neues Jahr erstellen, mit Vorstand besprechen (inkl. Mitgliederbeiträge), ev. anpassen und vom Vorstand genehmigen lassen.
- Revision der Buchhaltung durch die Revisoren
- Jahresrechnung Vorjahr und Budget laufendes Jahr an der jährlichen IG-Mitglieder-Versammlung vorstellen und genehmigen lassen (inkl. Beschluss der Mitgliederbeiträge)
- Verbuchung der eingehenden Mitgliederbeiträge und Spenden.
- Erinnerungsbriefe (inkl. Einzahlungsscheine) an „säumige“ Mitglieder versenden
- Zusammenstellung derjenigen „Säumigen“, welche in den letzten 2 Jahren keine Beiträge bezahlt haben – Antrag an Vorstandssitzung, diese Mitglieder auszuschliessen.
- Rückforderung Verrechnungssteuern (alle 3 Jahre)

Fortsetzung -->

Die Aufgaben der Präsidentin oder des Präsidenten der IG

Sandro Turcati

Sie oder er

- vertritt den Verein nach Aussen und erledigt die laufende Korrespondenz (ca. 40 Std./Jahr).
- lädt den Vorstand zu ca. 8-10 Sitzungen pro Jahr und zur jährlichen Mitgliederversammlung ein und stellt jeweils die Traktanden zusammen (ca. 30 Std./Jahr inkl. Sitzungen).
- schreibt den jeweiligen Leitartikel der Zugnummer, die zweimal jährlich erscheint, und ggf. noch 1-2 Kurzartikel (ca. 50 Std./Jahr), weil am besten über das Laufende informiert
- übernimmt auch spezielle Sachgeschäfte – wie alle anderen Vorstandsmitglieder auch – z.B. die Vorbereitung von Fahrplanbegehren (inkl. Teilnahme an zwei Verkehrskonfe-



Sandro Turcati, Präsident

renzen), Knüpfen von Kontakten zu Gemeinden, Verwaltung und Transportunternehmen zu bestimmten Themen wie Sicherheit, Komfort, Angebot usw. (60-80 Std./Jahr).

Alles in allem absorbiert das Präsidium ca. 12 Stunden pro Monat, die weitgehend frei einteilbar sind.

Zudem wird die Präsidentin oder der Präsident der IG das Initiativkomitee "Halbstündliche S-Bahn für Alle" (IK), das sich ca. 2 Mal pro Jahr trifft, weiterhin einladen und leiten (ca. 10 Std./Jahr inkl. Sitzungen). Seit der Volksabstimmung im Mai 2009 dient das IK als Diskussionsplattform der unterstützenden Organisationen, und überwacht den Stand der Bahnprojekte im Kanton. Hier fragt sich längerfristig, ob diese Funktion nicht besser

von einem kantonal tätigen „Forum“ wie z.B. Pro Bahn übernommen werden soll. Als grösste regionale Organisation der Bahnkundschaft im Kanton Zürich sollte aber die IG auf jeden Fall vertreten sein (derzeit sind 4 von 5 IG-Vorstandsmitgliedern im IK vertreten).

Leserbrief zum Artikel im Tagesanzeiger vom 8.Juli 2009

Eine peinliche Angelegenheit

„In den neuen S-Bahnzügen fehlen Abfalleimer“ titelte der Tagesanzeiger seinen Artikel vom 8.7.09. Geflissentlich verschweigen ZVV und SBB, dass auch andere Entsorgungseinrichtungen in den letzten Jahren in den S-Bahnzügen (DTZ, GTW und Flirt) reduziert worden sind.

Peter Schwarzenbach, Gibswil Standen in den alten Personenwagen noch für 40-60 Reisende zwei, so steht heute für 400-500 Reisende nur noch eine Toilette zur Verfügung. Wenn jedoch der Fäkalientank voll oder das WC verstopft ist, wird die Türe automatisch verriegelt und erst noch ohne Hinweis „unbenutzbar.“ Man wartet dann vergeblich! In den SBB-Thurbo-Zügen (Zum Beispiel S26 auf der Tösstallinie) kommt es nachmittags und abends ab und zu vor, dass das einzige WC schon ab den Abgangsbahnhöfen wegen nicht geleerten Fäkalientanks nicht benutzbar ist.

Auf den Bahnhöfen fehlen mehr und mehr die WC-Anlagen oder sind ab 20 Uhr „wegen Vandalismus geschlossen.“ So können Seniorinnen und Senioren wie auch Kinder trotz sorgfältig geplantem rechtzeitigem WC-Aufsuchen plötzlich Harndruck verspüren und müssen dann ...??



Kleber auf der WC-Türe der S26:
„Bitte benutzen Sie die andern WC“
... es hat aber nur eines pro Zug !!!

Eigentlich ein für unsere zivilisierte Welt unhaltbarer Zustand. ZVV- und SBB- Verantwortliche argumentieren auf entsprechende Anfragen oft genervt mit: „kürzerer Reisezeit“, „mehr Sitzplätze statt WC zur Verfügung“, etc. etc. Auch werden Zugtoiletten

nach ZVV- Berechnungen eher wenig benützt. Zum Schluss ein Lichtblick: Früh morgens reiste ich in einem modernen Flirt-Triebzug der SOB von Uznach nach Arth-Goldau. Bereits ab Uznach stand das Leuchtzeichen des einzigen WCs auf „besetzt.“ Auch ein wiederholtes Klopfen an der WC Tür half nichts. Erst auf Nachfrage

beim Lokführer hiess es: „WC unbenützt.“ Auf meine Blasennot angesprochen, liess mich der Lokführer beim nächsten Halt aussteigen und wartete geduldig auf meine Rückkehr. Immerhin: Kundendienst auch unter misslichen Bedingungen.

Es ist sehr wichtig, unsere Wünsche zum neuen Fahrplan den RVK frühzeitig mitzuteilen

Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie für 2011

Die IG hat bei der regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) Winterhur Land / Pfäffikon und RVK Oberland zwei Fahrplanbegehren gestellt, obschon die öffentliche Auflage und damit die Frist für Stellungnahmen erst ab nächstem März läuft.

Sandro Turcati Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, dass es im Rahmen der ordentlichen Auflage praktisch nicht möglich ist, Begehren zu berücksichtigen, weil die Zeit nach der Publikation des Fahrplanentwurfs nicht mehr reicht, bevor der neue Fahrplan in Kraft tritt. Deshalb lohnt es sich, Vorschläge frühzeitig und auf der Basis des aktuellen Fahrplans einzureichen, sodass diese noch vor der Publikation des künftigen Fahrplanentwurfes bearbeitet werden können.

Erstens fordert die IG eine halbstündliche S26 zwischen Winterthur und Rüti.

Die heute in Bauma endende S26 soll nach Rüti verlängert werden. Zu diesem Zweck könnte sie zur Minute .02 weiterfahren, in Rüti .27 ankommen, dort um .32 zurückfahren und in Bauma .58 wieder eintreffen. Auf dem Abschnitt Winterthur – Bauma wäre der Fahrplan unverändert (Bauma an .59, ab .04). Es wären keine Infrastrukturausbauten nötig. Die Buslinie 885 Rapperswil – Eglingen könnte in der Folge auf dem Abschnitt Rüti – Wald aufgehoben werden. Die dadurch frei werdenden Betriebsmittel könnten für die Beibehaltung (insbesondere zwischen Wald und Laupen) und womöglich die Verbesserung der örtlichen Erschliessung mit Anschlüssen ans S-Bahnnetz in den Gemeinden Rüti (z.B. für Fägswil) und Wald (für den Ortsbus) eingesetzt werden.

Die Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 hat ergeben, dass die allermeisten Gemeinden entlang der Tösstallinie (Zell, Turbenthal, Wila Bauma, Fischenthal und Wald, zudem Sternenberg) eine Verbindung zweimal pro Stunde und Richtung wünschen – also auch solche, die bereits heute halbstündlich bedient werden. Zudem hat die Volksabstimmung ergeben, dass über 1/3

der Stimmberechtigten im ganzen Kanton das Anliegen der Randregionen für eine rasche Einführung des Halbstundentaktes teilen, obschon der Regierungsrat im Vorfeld der Abstimmung versprochen hat, dies mit der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich einführen zu wollen. Es ist nicht einzusehen, weshalb bis zur Realisierung der 4. TE zu warten ist. Laut Medienmitteilung der Regierung vom 30. Oktober 2009 befindet sich nämlich die 4. TE noch in der Planung, und die Bundesbeiträge dafür sind immer noch nicht gesprochen! Der früheste Termin ihrer Einführung liegt laut Regierungsrat bei 2018, laut SBB sogar erst 2025 – also in 16 Jahren!

Zweitens beantragt die IG, dass die letzte S26 am Abend in Winterthur um 23.52 statt 23.44 Uhr abfährt.

Mit dieser Anpassung könnten Tösstaler Besucher/-innen von Abendveranstaltungen in Oerlikon (Hallenstadion) die S8 um 23.30 Uhr nehmen (Winterthur an 23.49 Uhr). Zu dieser Zeit muss die entgegenfahrende S26 nur noch mit diesem Zug kreuzen - in Seen oder Kollbrunn statt in Rikon. Diese entgegenkommende S26 kann die geringe, durch diese Kreuzungsverlegung verursachte Verspätung aufholen und insbesondere in Winterthur den Anschluss auf die S12 nach Zürich noch ermöglichen.

Ein dritter Vorschlag der IG betrifft die Prüfung der Weiterführung der S26 bis Rapperswil – zumindest erst mal am Wochenende. Ziel des Vorschlages ist, wie früher den Anschluss an den Voralpenexpress in Rapperswil Richtung Arth-Goldau zu ermöglichen. Das Thema scheint infolge Kreuzung mit der entgegenkommenden S15 in Rüti und der Trassenbelegung im Ostkopf des Bahnhofs Rapperswil sehr komplex, weshalb der genaue Antrag noch nicht formuliert ist.

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
Höhenstrasse 24
8492 Wila
PC-84-51386-8
ig.toesstallinie@bluewin.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
1 300 Exemplare

Neues Leben in alten Mauern

Die aus dem 19. Jahrhundert stammende Remise im Bahnhof Wald verlor 1951 mit der Elektrifikation der Linie nach Winterthur ihre Aufgabe als Depot für Lokomotiven und fristete danach während Jahrzehnten ein unbeachtetes Dasein. Aber jetzt erwacht das leer stehende Gebäude aus seinem Dornröschenschlaf. Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland übernimmt die Anlage von den SBB im Baurecht und will sie künftig gemeinsam mit dem «Verein Historischer Triebwagen 5» nutzen.



Unscheinbares Denkmal: Alte Lokremise im Bahnhof Wald.

(Archivbild 1974: SBB-Denkmalpflege)

Eine Zukunft für Dornröschen

Ueli Burkhard Doch, doch, es ist ein historisches Gebäude, auch wenn man es ihm nicht ansieht. Die Remise im Bahnhof Wald verschweigt, dass sie 133 Jahre auf dem Huckel hat. Kunststück, denn 1942 wurde sie einer radikalen Verjüngungskur unterzogen: Stein statt Holz. Und weg mit allem Firlefanz. Ein reiner Zweckbau eben. «Spätestens zu diesem Zeitpunkt dürfte auch der aufgesetzte Dachreiter verschwunden sein», vermutet Karl Holenstein von der SBB-Denkmalpflege.

Anlass zu diesen aus heutiger Sicht rücksichtslosen Eingriffen bot die Elektrifikation der Strecke nach Rüti im Frühling 1944. Richtung Winterthur blieben allerdings die guten alten Dampfzuger im Einsatz und Wald wurde gleichsam zur Pferdewechselstation. Dies wiederum verlieh der ehrwürdigen Remise aus der Bauzeit der Tösstalbahn (1876) neue Bedeutung. Ab jetzt beherbergte es neben den Dampfzügen auch elektrische Maschinen.

Die Zeit des ebenso aufwändigen wie malerischen Lokwechsels in Wald endete 1951 mit der Elektrifikation der Tösstlinie. Und damit verlor das Depot seine Funktion. Längere Zeit wurde es noch vom Baudienst der Bahn genutzt. Danach versank es im Dornröschenschlaf.

Nach und nach wurde der Bau schadhafte und die SBB Immobilienabteilung plante, das Objekt «über kurz oder lang, abzureissen. Doch dazu kommt es nicht. Zum Glück, wie Holenstein sagt: «Da und dort sind solche kleine Depots in letzter Zeit verschwunden. Aber dieses hier kann dank der Übernahme durch den DVZO weiterleben.»

Ein Dach für Dampfzuger

Dornröschen schlief lange Zeit ungestört. Die SBB hatten wohl andere Sorgen, als sich um eine verlassene Lokremise abseits der grossen Verkehrsströme zu kümmern. Erst als die Bahn vor rund zehn Jahren damit begann, ihren riesigen Besitz an Immobilien konsequent nach kaufmännischen Grundsätzen zu bewirtschaften, kam auch das alte Depot Wald wieder auf den Radar: Mieter gesucht!

Das war für den Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) die Gelegenheit, zusätzlichen Platz fürs Abstellen seiner Fahrzeuge zu gewinnen. Die Depots in Bauma und Uster platzten aus allen Nähten; da bot die Miete eines Gleises in der Remise Wald eine willkommene Ausweichmöglichkeit. Und für die SBB warf das lange Zeit leer stehende Gebäude erstmals einen Ertrag ab, wenn auch nur einen kleinen.

Richtig befriedigend war diese Lösung für die SBB auf die Dauer freilich nicht. Im Grunde war das Depot ja schon völlig unnötig. Also weg damit. Oder doch nicht? Konnte es vielleicht die Dampfzuger kaufen? DVZO-Präsident Hugo Wenger zögerte keinen Moment: „Wir steigen ein.“ Ein Erwerb kam aus finanziellen Gründen allerdings nicht in Frage. So übernahm der Verein das Objekt per 1. Juli 2009 samt etwas Umschwung im Baurecht. Wenger ist happy: „Damit erreichen wir gleich zwei Ziele aufs Mal: Erstens die Erhaltung eines wertvollen baulichen Zeugnisses aus der Zeit des Dampfzugerbetriebs im Tösstal. Und zweitens ein weiteres wichtiges Standbein für unseren ständig wachsenden Betrieb.“

Eine Werkstatt für Triebwagen 5

Viel Verkehr wird die Übernahme der Tösstalbahn-Remise durch den DVZO nicht nach Wald bringen. Die Dampfzuger hat ihr betriebliches Zentrum nach wie vor in Bauma und die Unterhaltsarbeiten an Loks und Wagen erfolgen weiterhin in den Werkstätten von Uster und Bauma. Die Anlage in Wald wird einstweilen lediglich als Einstellhalle genutzt. Und auch das nicht zu 100 Prozent. Es hat noch Platz für einen Untermieter. Der DVZO hat mit dem „Verein Historischer Triebwagen 5“ (VHT) einen Vertrag über die Mitbenutzung eines Teils der Remise sowie des dazu gehörigen Areals abgeschlossen.

Zweck des VHT ist, wie sein Name verrät, ein historischer Triebwagen, genauer gesagt dessen Restauration und späterer Betrieb. Bis dahin ist es freilich noch ein weiter Weg, denn das lange Zeit schutzlos in Arth-Goldau abgestellte Fahrzeug befindet sich in erbärmlichem Zustand. Dabei hatte es bei seiner Jungfernfahrt 1939 wegen des filigranen Designs für Aufsehen gesorgt und sich danach während über 60 Jahren als zuverlässiges Arbeitstier im Dienst der Südostbahn (SOB) bewährt.

Nun zügelt also dieser Triebwagen mit der Nummer 5 nach Wald, wo ihn Erwin Ochsner, Technischer Leiter des VHT, und seine Vereinskollegen wieder in Schuss bringen wollen – in der Werkstatt, die sie im leer stehenden Anbau der Remise einrichten. DVZO-Chef Wenger freut sich über das Projekt: „So wird das Depot nicht nur Abstellanlage, sondern auch Werkplatz sein.“ Dornröschen lebt.

Abdruck aus WAZ 7/2009 mit freundlicher Genehmigung von Ueli Burkhard

IG-Reise im nostalgischen Buffetwagen

Am 11. Oktober 2009 waren wir von der IG Tösstallinie (IG) unterwegs von Bauma nach Hinwil in einem wunderschönen alten Wagon Restaurant des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO).

Hannes Gehring Wir hatten dieses Datum gewählt, weil der DVZO dann ein Fahrzeugtreffen mit historischen Zügen organisiert hatte, als Begleitveranstaltung zur internationalen Modellbahn-Messe «Plattform der Kleinserie» in Bauma. Erwartungsvoll erkundigten wir die Szene beim Bahnhof Bauma, wo eine Komposition der ersten Eisenbahn der Schweiz, der 1847 zwischen Zürich und Baden verkehrenden

und Bekannte der IG konnten wir den roten Buffetwagen WR 151 reservieren. Wir bestiegen frohgemut den schönen Zeugen aus der Vergangenheit und suchten uns einen Platz an den stoffgedeck-



ten Tischen im holzgetäfelten und mit Messingbeschlägen versehenen Wagen. Während der Dampfzug sich schnaubend in Bewegung setzte, klangen die Weingläser



„Spanisch-Brötli-Bahn“ bereit stand für den Betrieb zwischen Bauma und Turbenthal, neben weiteren nostalgischen Gefährten wie einer mächtigen Tenderdampflok Ec4/511 der ehemaligen Solothurn Münster-Bahn oder einer Gotthard-Krokodillok.

In der Zwischenzeit war es 10:30 Uhr und der Apéro stand bereit. Für uns 35 Mitglieder



Fortsetzung -->

und wir stiessen an auf gute Freundschaft und Zusammenarbeit in der IG. Und darauf, dass unsere Wünsche für gute öffentliche Verkehrsmittel im Tösstal bei SBB, ZVV und Behörden auf offene Ohren stossen würden.

Sandro Turcati, der Präsident der IG, musste die schöne Stimmung trüben mit der Erinnerung, dass im kommenden März vier der fünf Vorstandsmitglieder zurücktreten werden, und dass deshalb alle unbedingt auf die Suche gehen müssten nach Ersatz, wenn nicht die IG aufgelöst werden solle.

Und, dass unsere Aufgabe nach Ablehnung der Initiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle“ das genaue Aufpassen auf SBB und ZVV sei, dass diese wenigstens

nun den Halbstundentakt auf der S26 bis 2018 realisierten. Und auch, dass wir unbedingt für die VCS-Initiative „Schienen für Zürich“ stimmen sollten, weil die Regierung dann keine Ausrede mehr hätte, im Tösstal den Halbstundentakt nicht zu realisieren.

Bei Plaudern, Trinken und Lachen verging die Zeit im Flug, wir trafen in Hinwil ein und waren



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rütli

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tösstallinie! Gemeinsam wollen wir uns einsetzen für den Erhalt und Ausbau unserer Bahnlinie, für gute Fahrpläne und zweckmässige Anschlüsse.

- Einzelmitglied, 25 Franken pro Jahr
- Familienmitglied, 30 Franken pro Jahr
- Firmen, Juristische Personen, öffentlich-rechtliche Körperschaften, 100 Franken pro Jahr
- Nur Jahres-Abo der ZUGnummer, 2 Ausgaben pro Jahr, 10 Franken

Name, Vorname.....

Strasse.....

Postleitzahl, Ort.....

e-mail-Adresse.....

Korrespondenz bitte nur als Datei (per e-Mail)

Datum, Ort und Unterschrift

Bitte einsenden oder mailen an:

IG Tösstallinie
Höhenstrasse 24
8492 Wila

ig.toesstallinie@bluewin.ch

PC 84-51386-8



schon bald wieder auf der Rückreise nach Bauma. Beim Aussteigen zogen feine Bratwurstdüfte durch die Nase, und gemeinsam mit Freunden zu essen und ein Bier zu geniessen rundete unseren IG-Ausflug wunderbar ab. Wenn mich auch der Gedanke, es könnte



der letzte IG-Ausflug gewesen sein, traurig stimmte....