

Auf der Linie der S26 werden bald alle Billettschalter durch Automaten ersetzt

Vollgeldinitiative unterschreiben!

## Die Post Wila verkauft auch SBB-Billette

**Am Schalter der Post Wila kann man Billette für die ganze Schweiz und Europa kaufen und sich für die Reise beraten lassen.**

*Hannes Gehring* Rolf und Verena Fisch führen nicht nur die Poststelle an der Kugelgasse 4 in Wila, sie sind auch eine offizielle SBB-Bahnagentur und -

Verkaufsstelle. Sie verkaufen alle Billette, helfen einfühlend bei der Planung der Reise und können auch die Plätze reservieren. Einzig beim



Freundliche Bedienung in der Post Wila an der Kugelgasse 4

## Kampf gegen Windmühlen mit der Vollgeldinitiative?

*Hannes Gehring* Schon vor zwei Jahren beschrieb ich in der ZUGnummer 32, wie die Banken durch unkontrollierte Kreditvergaben das Wachstum unserer Wirtschaft ankurbeln und so den allgegenwärtigen Wachstumswahn fördern, die Reichen immer reicher machen und die Armen immer ärmer, vor allem die Länder der Dritten Welt. Im Tagesanzeigermagazin vom 31.5.14 schrieb Hans Kissling unter dem Titel "Die Schweiz ist Weltklasse in Ungleichheit", dass das reichste Prozent der Schweizer 40 % des privaten Vermögens der gesamten Schweiz besitzt. In der WOZ vom 10.7.14 und im Tagesanzeiger vom 21.7.14 sagt der Ökonom Gabriel Zucman, dass auf den Offshore-Konten der Schweizer Banken, trotz angeblicher Weissgeldstrategie, von 2400 Milliarden Dollar 80 % nicht versteuert sind.

Müssen wir nun einfach zuschauen, wie unsere Demokratie zerstört wird durch die stetig zunehmende Macht der Superreichen, die jede Abstimmung mit ihrer Propagandamaschine nach Belieben steuern können? Gabriel Zucman schlägt ein globales Finanzregister vor, in dem alle Besitzer von Wertpapieren erfasst und dadurch gerecht besteuert werden könnten.

Eine andere Möglichkeit Gegensteuer zu geben ist das Unterschreiben der Vollgeld-Initiative, die am 3. Juni 2014 gestartet wurde. Sie fordert, dass 1. allein die Nationalbank künftig elektronisches Buchgeld herstellt, 2. die Banken kein eigenes Giralgeld mehr erzeugen dürfen, sondern nur noch das Geld verleihen, das es schon gibt, und 3. dass die Nationalbank neues Vollgeld in der Regel durch schuldfreie Übergabe an Bund, Kantone oder die Bürgerinnen und Bürger in Umlauf bringt.

Auf [www.vollgeld-initiative.ch/freundinnen](http://www.vollgeld-initiative.ch/freundinnen) sagt Hans R. Herren, Schweizer des Jahres 2013, Träger des alternativen Nobelpreises 2013 und Gründer der Stiftung Biovision in der Schweiz: "Die Schweiz hat als einzige Nation die Möglichkeit mittels direkter Demokratie eine gerechtere Geldordnung einzuführen. Da der Schuldenabbau damit realistisch wird, hoffe ich, dass arme Staaten die Schweiz bald kopieren werden um damit die Abhängigkeiten durch Überschuldung abzubauen und die Lebensqualität von Menschen und Natur aufzuwerten - Global."

Susanne Hertig, Lehrerin, Logopädin, Schulische Heilpädagogin schreibt: "Wir lassen leider zu, dass Banken als private Unternehmen Geld selber erzeugen und damit Milliarden verdienen. Für unser wichtigstes Gut, nämlich Bildung und Gesundheit, muss hingegen jeder Franken erkämpft werden. Diese unglaubliche Bevorzugung der Banken kann die Vollgeld-Initiative zum Wohle aller ändern!"



Rolf und Verena Fisch führen nicht nur die Poststelle, sie sind auch eine offizielle SBB-Bahnagentur und Verkaufsstelle

TGV gibt es für die Reservation Einschränkungen, weil ihr Zugriff auf dieses spezielle Reservationssystem beschränkt ist.

Herr Fisch sagte mir, dass er und seine Frau froh wären, wenn viele Leute in ihre Post kämen. Dann müssten sie nicht darum bangen, dass ihre Filiale wegen mangelndem Umsatz geschlossen würde, wie so viele andere auch.



Auch Euros und Billette sind erhältlich auf der Post Wila

#### Kontakt Post Wila:

Telefon: 0848 888 888

Fax: 0844888888

Adrian Riklin schreibt in der WOZ vom 12. Juni 2014:

"Seit die Post (damals noch PTT) 1998 in eine selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt umgewandelt wurde, hat der Druck auf die Postangestellten stetig zugenommen. Seit längerem dienen der Konzernleitung der durch das Internet verursachte Rückgang der Brief- und Paketpost und die Automatisierung der Sortierung als Argumente dafür, Hunderte von Stellen abzubauen; Tausende BriefträgerInnen, die in den nächsten Jahren in Pension gehen, werden nicht mehr adäquat ersetzt – trotz imposanter Konzerngewinne (über 600 Millionen Franken im letzten Jahr). Seit gut einem Jahr ist die Post eine Aktiengesellschaft. «Wir sind die Schrittmacher» lautet der Slogan. Mit welch grossen Schritten der einstige Staatsbetrieb in einen profitorientierten Konzern umgewandelt wird, bekommen vor allem auch Schalterangestellte zu spüren: Statt Postdienstleistungen müssen diese immer noch mehr postfremde Produkte wie Versicherungen oder Handyabos verkaufen."

# Bahnhof Turbenthal am 14. Juli 2014

**Auf dem Weg zur Post fuhr ich mit meinem Velo beim Bahnhof Turbenthal vorbei und musste anhalten - blieb staunend stehen.**

*Hannes Gehring* Die Erneuerung des Bahnhofs ist fast fertig, ich finde ihn nun richtig schön. Mit der neuen Treppe, die zum Eingang hoch führt, und dem grossen Bus-Kehrplatz,

Nun hoffe ich, dass auch der Kiosk und die WCs einen guten Platz bekommen. Gemäss Gemeindeversammlung Turbenthal wird leider eines dieser hässlichen Chromstahl-WCs er-



Der schöne, neu gestaltete Bahnhof Turbenthal © Bild Peter Wenger

mit einer Rondelle für einen Baum. Auch die Treppe zum Perron, mit einer Rampe für Velos, Kinderwagen, Rollstühle etc. für stufenfreien Einstieg in den Zug, finde ich elegant und grosszügig gestaltet.

stellt. Vielleicht sogar mit elektronischer Verriegelung und Öffnung sowie Anzeige der Restminuten, die man noch zur Verfügung hat. Und ohne Fenster, so dass man unwillkürlich denkt "hoffentlich komme ich hier wieder raus".

**Am 20. September 2014 wird der neue Bahnhof mit einem Fest eingeweiht.**

## Inhalt

Die Post Wila verkauft auch SBB-Billette	1
Vollgeldinitiative	1
Bahnhof Turbenthal neu	3
Unser neues Vorstandsmitglied	4
Bahnreise in den Osthimalaya	4
Intern	5
Schweizer Eisenbahnsignale	8
Impressum	9
Bericht aus RVK's	11
Das Geheimnis der Steinquader	13
21. Mitgliederversammlung	14
Besichtigung Lokremise und Eisenbahnsammlung	16

## Unser neues Vorstandsmitglied

**Hansruedi Büchi aus Seelmatten meldete sich an der letzten Mitgliederversammlung am 25. März 2014 spontan zur Mitarbeit in der IG Tösstallinie und alle freuten sich.**

*Hannes Gehring* Ich lernte Hansruedi und seine Frau Raymonde kennen im Schwimmbad



Bichelsee, das quasi vor ihrem Haus liegt. Er weiss immer spannende und lustige Geschichten zur erzählen und wir lachten viel. Raymonde kenne ich auch von aufgestellten Gesprächen beim Pendeln im Zug. Hansruedi ist ein Multitalent. Er arbeitet als selbständiger Maler, als Hausmann und teilszeit in der Werkstoffsammelstelle Turbenthal. Zugleich singt er im Männerchor Neubrunn, wählt dort für das jährliche Konzert ein passendes Theaterstück aus, sucht bzw. motiviert die notwendigen SchauspielerInnen, führt Regie und malt zugleich die Theaterkulissen. In ihrer Freizeit besuchen Hansruedi und Raymonde alle fetzigen Popkonzerte der Region. In ihren Ferien bummeln sie regelmässig durch die ganze Welt. Im Teamwork verfassen sie dann lebendige Berichte, z.B. für den Tössthaler, Hansruedi schreibt und Raymonde korrigiert. In der IG wird Hansruedi dort mitarbeiten wo es aktuell am nötigsten ist, nur Protokollschreiben liebt er nicht.

*Hansruedi's Einstand mit einer abenteuerlichen Geschichte*

## Eine Bahnreise in den Osthimalaya

**Diese Reise zum dritthöchsten Berg der Welt mit dem Namen Kanchenjunga 8598 Meter hoch, beginnt in Siliguri, in der Indischen Tiefebene nördlich von Kolkata. Von hieraus fährt der Toy Train, eine Dampfbahn hinauf nach Darjeeling auf 2258 m Höhe.**



Abenteuerliches Stromnetz in Siliguri

*Hansruedi Büchi*  
Die Bahn wurde gebaut, um die englischen Kolonialbeamten zum Höhenkurort zu bringen. Auf dem Rückweg nahm man dann den berühmten Darjeelingtee mit, der an den Berghängen angepflanzt wird.

## Intern

### Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:  
Ralf Wiedenmann  
[praesident@ig-toesstallinie.ch](mailto:praesident@ig-toesstallinie.ch)  
8487 Zell

Vizepräsident und  
Aktuar:  
Rafael Haas  
[vizepraesident@ig-toesstallinie.ch](mailto:vizepraesident@ig-toesstallinie.ch)  
8492 Wila

Rechnungsführung,  
Mitglieder-  
Administration und  
Logistik:  
Christoph Gerber  
[finanzen@ig-toesstallinie.ch](mailto:finanzen@ig-toesstallinie.ch)  
8492 Gibswil-Ried

Medien, Redaktion,  
Layout ZUGnummer:  
Hannes Gehring  
[medienredaktion@ig-toesstallinie.ch](mailto:medienredaktion@ig-toesstallinie.ch)  
8487 Zell

Beisitzer  
Hansruedi Büchi  
Seelmatten  
8488 Turbenthal



Auf dem Markt in Kurseong



Diese Dampflokomotive des Toy Train fuhr von Siliguri nach Darjeeling

Der untere Teil der Bahn, wurde vor einigen Jahren durch Schlammlawinen beschädigt. Sie fährt nun von Kurseong aus. Dort hin fährt man nun mit dem Taxi. Auf dieser Strecke, auf 2000 m Höhe, befinden sich die Geleise mitten auf der Strasse, umzingelt von tausenden

kleinen Verkaufsläden jeglicher Art. Leider sind die Dampflokomotiven alle defekt, so zieht nun eine Diesellokomotive die lotterigen Wagen über die alten Geleise. Auf dem

*Fortsetzung -->*

Die Männer tragen  
den Tee die steilen  
Hänge von Darjeeling  
hinunter



Dach der Lokomotive ist ein Schiffsnebelhorn montiert, mit dem werden alle Autos, Leute, freilaufende Hunde, Kühe und Hühner vertrieben. Der Ausblick ist aber gewaltig auf all

gin aus dem Jahre 1897. Am Berg oben ist der Zoo und die Bergsteigerschule mit dem Grab von Sherpa Tensing, dem Erstbesteiger des Mount Everest. Vom Tiger Hill hoch über der

Die schneebedeckten  
Gipfel des 8598 Meter  
hohen Kanchenjunga,  
hoch über Darjeeling



die Teeplantagen, Klöster und Häuser an diesen sehr steilen Hängen. Mit Glück sieht man auch mal das gewaltige Bergmassiv des Kanchenjunga. Nach einigen Stunden auf harten Sitzbänken und beinahe tauben Ohren wegen des Hornes erreicht man Darjeeling hoch im Himalaya. Der Ort ist ein gewaltiges Gewirr von Häusern und Wegen. Wir übernachteten im alt ehrwürdigen Hotel El-



Stadt sieht man am Morgen früh um fünf Uhr einen unbeschreiblich schönen Sonnenaufgang mit den höchsten Bergen der Welt. Diese sehr abgeschiedene Bergwelt liegt im Grenzgebiet von Indien, Nepal, Sikkim und Tibet.

Unsere Reise führte uns später nach Bhutan, wo wir zur Krönung 800 Meter steil der Felswand entlang aufstiegen, um das wunderschöne Kloster Tigernest zu sehen.



Das Grab von Sherpa Tensing, dem Erstbesteiger des Mount Everest



Das wunderschöne Kloster Tigernest in Buthan

# Schweizer Eisenbahnsignale – „Master Mind“ für unsere Lokführer

Aus dem Strassenverkehr sind uns allen die Farbcodes der Ampeln bekannt. Rot bedeutet Halt, Grün fahren bzw. laufen, Gelb bedeutet Vorsicht. Dafür haben die Lichtsignale in der Regel drei Lampen, eine rote, eine gelbe und eine grüne. Wenn Sie aber einmal darauf geachtet haben, wie die Signale bei den Schweizer Bahnen aussehen, dann ist Ihnen vielleicht aufgefallen, dass diese einerseits unterschiedliche Formen haben und andererseits auch meistens mehr als drei Lampen besitzen, die für einen gewohnten Autofahrer dann doch sehr „seltsam“ angeordnet sind. Daher wollen wir jetzt den Geheimnissen der Eisenbahnsignale auf den Grund gehen.

Rafael Haas Vorweg sei gesagt, die Hauptaufgabe der Signale bei der Eisenbahn ist dieselbe, wie bei den Strassensignalen, nämlich das Verhindern von Unfällen. Der grösste Unterschied zwischen den beiden Verkehrsformen liegt in der Fahrdynamik der Fahrzeuge: Während der Reibungskoeffizient Gummi auf As-

phalt bei Strassenfahrzeugen relativ hoch ist, ist derjenige von Stahl auf Stahl bei Schienenfahrzeugen extrem gering. Dies ist der Hauptgrund, warum Schienenfahrzeuge um ein Vielfaches längere Bremswege haben als Strassenfahrzeuge. Dieser Tatsache muss bei der Signalisierung im Schienenverkehr Rechnung getragen werden. In vielen Fällen ist nämlich der Bremsweg eines Schienenfahrzeuges länger als die Sichtdistanz eines Signales, sprich der Lokführer ist nicht in der Lage, sein Fahrzeug ab dem Punkt wo er sieht, dass das kommende Signal Rot zeigt, noch vor dem Signal zu stehen zu bringen.

Um dies zu verhindern, mussten sich die Eisenbahn pioniere bei der Entwicklung der Signale etwas einfallen lassen. Obwohl die Umsetzung im internationalen Vergleich recht unterschiedlich vonstatten ging, gibt es eine Gemeinsamkeit: Während analog zum Strassenverkehr die Farbe Rot „Halt“ und Grün „Fahrt“ bedeutet, wählte man die Farbe Gelb oder Orange, um die Information „Halt erwarten“ zu übermitteln. Zeigt ein Signal also die Farbe Gelb, so weiss der Lokomotivführer, dass das nächste Signal Rot bzw. „Halt“ zeigt und er kann mit dem Bremsvorgang beginnen.

Während es in Frankreich, Italien und Grossbritannien grundsätzlich nur eine Sorte Signale gibt, welche „Fahrt“, „Halt“ und „Halt erwarten“ anzeigen können, unterscheidet man in der Schweiz, in Deutschland und in Österreich noch zwischen sogenannten Haupt- und Vorsignalen. Dabei übernehmen die Vorsignale die Funktion der Vorankündigung des darauffolgenden Hauptsignals. „Halt erwarten“ wird daher grundsätzlich von den Vorsignalen angezeigt. Die Hauptsignale haben in der Schweiz generell die Form eines aufgestellten länglichen Rechtecks mit abgeschnittenen Ecken, die Vorsignale eine qua-



## 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.....

Datum, Ort und Unterschrift .....

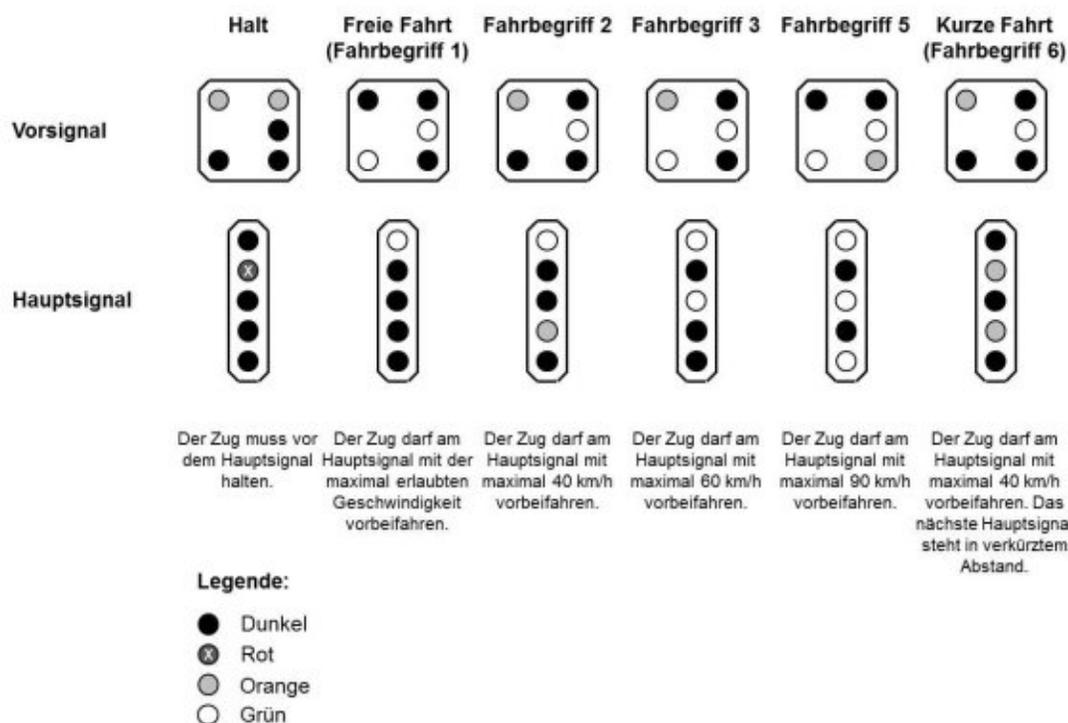
Bitte einsenden oder mailen an:

Christoph Gerber  
Rosenbergstrasse 60  
8498 Gibswil

finanzen@ig-toesstallinie.ch

PC 84-51386-8





drastische Form mit abgeschnittenen Ecken (siehe Abbildung oben):

Falls Sie den Text bisher aufmerksam gelesen haben, fragen Sie sich jetzt bestimmt, wofür bei den Signalen die ganzen anderen Lampen nötig sind, denn um „Halt“, „Fahrt“ und „Halt erwarten“ anzuzeigen, sind bei den Hauptsignalen im Grunde nur eine rote und eine grüne Lampe und bei den Vorsignalen nur eine orange und eine grüne Lampe nötig. Dies ist im Prinzip korrekt, wenn die Signale in der Schweiz nebst der Aufgabe „Halt“, „Halt erwarten“ und „Fahrt“ anzuzeigen, nicht noch eine weitere Aufgabe hätten, nämlich die Signalisierung von Höchstgeschwindigkeiten.

Die Höchstgeschwindigkeiten, welche auf einer bestimmten Eisenbahnstrecke gefahren werden dürfen, sind in dem sogenannten „Streckentabellen“ verzeichnet. Diese Tabellen muss jeder Lokführer mitführen, heute sind sie in digitaler Form verfügbar. Diese Tabellen gelten allerdings nur so lange, wie dem Zug lediglich ein Fahrweg zur Verfügung steht, sprich geradeaus weiter auf einem Gleis. Sobald der Zug auf eine Weiche oder mehrere Weichen zufährt, hat er zwei oder gar mehrere theoretisch mögliche Fahrwege. Ausgenommen Schnellfahrweichen können Weichen in der Regel in gerader Stellung schneller befahren werden, als in ablenkender Stellung. Würde man alle diese Geschwindigkeiten in der Streckentabelle notieren, so würde dies sehr schnell unübersichtlich werden. Darüber hinaus weiss der Lokführer nicht, ob er die kommende(n) Weiche(n) nun gerade oder ablenkend befährt. Die Information über die Stellung der Weiche bzw. der maximal erlaubten Geschwindigkeit muss ihm also mit Hilfe der Signale übermittelt werden. Dazu dienen die sogenannten „Fahrbeginnbezeichnungen“ (in Deutschland „Signalbilder“):

**Fahrbeginn 1** bedeutet „freie Fahrt“, wird am Vorsignal mit zwei von unten links nach mittig rechts diagonalen grünen Lichtern und am Hauptsignal mit einem grünen Licht dargestellt. Der Lokführer darf mit der in der Streckentabelle erlaubten Höchstgeschwindigkeit weiterfahren.

**Fahrbeginn 2** bedeutet „Fahrt mit 40 km/h“, wird am Vorsignal mit einem orangefarbenen Licht oben links und einem grünen Licht unten rechts und am Hauptsignal mit einem orangefarbenen und einem grünen Licht dargestellt. Wenn die S26 in Wila von Gleis 3 in Richtung Bauma abfährt, so zeigt das Signal jeweils diesen Fahrbeginn.

**Fahrbeginn 3** bedeutet „Fahrt mit 60 km/h“, wird am Vorsignal mit einem orangefarbenen Licht oben links und zwei von unten links nach mittig rechts diagonalen grünen Lichtern und am Hauptsignal mit zwei grünen Lichtern dargestellt.

**Fahrbeginn 4** existiert heute nicht mehr.

**Fahrbeginn 5** bedeutet „Fahrt mit 90 km/h“, wird am Vorsignal mit zwei von unten links nach mittig rechts diagonalen grünen Lichtern und einem orangefarbenen Licht unten rechts und am Hauptsignal mit drei grünen Lichtern dargestellt.

**Fahrbeginn 6** bedeutet „kurze Fahrt“, wird am Vorsignal mit einem orangefarbenen Licht oben links und einem grünen Licht mittig rechts und am Hauptsignal mit zwei orangefarbenen Lichtern dargestellt. „Kurze Fahrt“ bedeutet, dass der Lokführer das Hauptsignal mit maximal 40 km/h überfahren darf und er darüber hinaus damit rechnen muss, dass das nächste Hauptsignal

## Impressum

### Herausgeberin

IG Tösstallinie  
www.igtoesstallinie.ch  
Müliwiesstrasse 77  
8487 Zell  
PC-84-51386-8  
praesident@igtoesstallinie.ch

### Druck

Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil  
Auflage:  
850 Exemplare

Fortsetzung -->



Ein mechanisches Signal aus vergangener Zeit  
Quelle: Wikipedia, deutsche Fotothek

im verkürzten Bremswegabstand steht. Dies ist ungefähr vergleichbar mit „Bremsbereitschaft erstellen“ im Strassenverkehr.

Alle Fahrbegriffe und deren Bedeutung sind ebenfalls in der Abbildung auf Seite 9 dargestellt und erläutert. Da die Zugnummer nur in Schwarz/Weiss gedruckt wird, können wir die Farben leider nur in Graustufen darstellen. Hoffentlich ist die Abbildung dennoch verständlich.

Sie sehen, das Ganze erinnert stark an das Gesellschaftsspiel „Master Mind“, wo man einen vom Gegner erfundenen Farbcode knacken muss. Der Unterschied liegt darin, dass der Lokführer dafür nicht nur viel weniger Zeit, sondern auch nur einen Versuch zur Verfügung hat. In der Schweiz sind zum Glück alle Signale auch technisch überwacht, wodurch das Überfahren von „Halt“ zeigenden Signalen oder das zu schnelle Überfahren von Signalen mit Fahrbegriffen 2 bis 6 weitgehend verhindert werden kann (siehe Rafaels Technischecke in Zugnummer 30 vom Herbst 2011).

Ende der Achtzigerjahre wurde in der Schweiz auf die Eröffnung der Zürcher S-Bahn ein neues Signalsystem (Signalsystem N) entwickelt, welches in der Tat nur noch mit 3 Lampen aus-

kommt. Eine Rote, eine Gelbe und eine Grüne. Analog zum zuvor ausführlich beschriebenen klassischen Signalsystem L bedeutet Rot „Halt“, „Grün“ Fahrt und Gelb „Halt bzw. reduzierte Geschwindigkeit erwarten“. Der grosse Unterschied liegt bei der Anzeige der Fahrbegriffe. Während beim System L komplizierte Farbcodes verwendet werden, um die erlaubte

Höchstgeschwindigkeit zu übermitteln, wird diese beim System N einfach mit einer Ziffer unter dem Signal angezeigt. Zeigt ein Signal des Typs N also ein gelbes Licht mit einer „8“ darunter, so heisst dies, dass der Lokführer beim nächsten Signal, welches dann ein grünes Licht mit einer „8“ darunter zeigt, nur noch mit 80 km/h durchfahren darf. Der grosse Vorteil dieses Systems ist, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit einerseits explizit dargestellt wird und andererseits, nicht bloss 40, 60 und 90 km/h sondern alle Geschwindigkeiten in 10er-Schritten angezeigt werden können. Falls sie dieses System einmal in Aktion sehen möchten, so können Sie dies entlang der S-Bahn Stammstrecke zwischen

Stettbach und Zürich Altstetten tun.

Sie sehen, die Signalisierung bei der Eisenbahn dient nicht nur zur Übermittlung der Informationen „Fahren“ und „Halten“, sondern liefert dem Lokführer weit mehr Informationen über den weiteren Fahrtverlauf.

### Quellen:

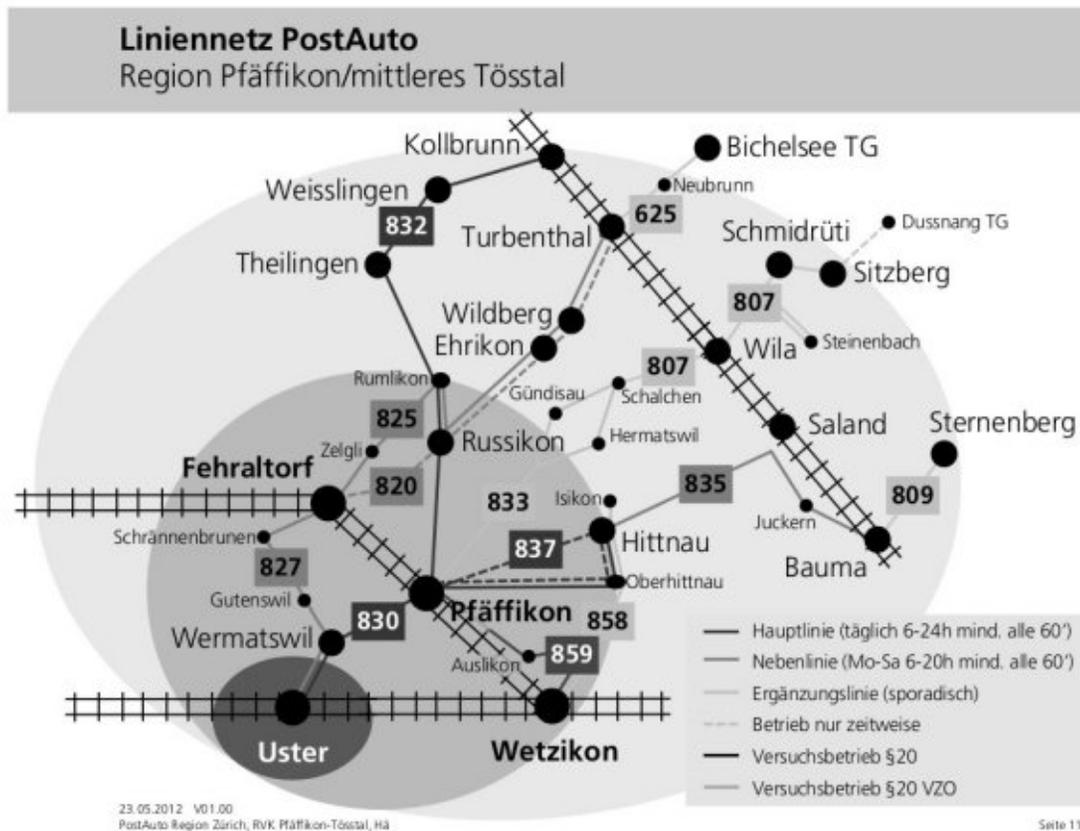
Schweizerische Fahrdienstvorschriften (2012) R 300.1-15, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundespublikationen, 3003 Bern

# Bericht Regionale Verkehrskonferenzen Winterthur, Pfäffikon/Mittleres Tösstal und Oberland

Auch diesen Frühling war die IG Tösstallinie auf allen drei unser Einzugsgebiet betreffenden Regionalen Verkehrskonferenzen (RVKs) vertreten.

*Ralf Wiedenmann* Das nächste Fahrplanverfahren betrifft die zwei Jahre zwischen Dezember 2015 und Dezember 2017. Im Dezember 2015 wird die zweite Teiletappe der Vierten Teilergänzungen der Zürcher S-

vant ist die Einführung der neuen S19, welche während den Hauptverkehrszeiten von Pfäffikon ZH über Effretikon, Wallisellen, Oerlikon, Durchmesserlinie, Zürich HB nach Dietikon im Halbstundentakt verkehren wird.



Auf den regionalen Verkehrskonferenzen wird die Versorgung mit Bahn und Bus auf die Bedürfnisse der PendlerInnen abgestimmt, nach Massgabe der finanziellen Möglichkeiten.

Bahn eingeweiht. Der **Hauptschwerpunkt beim neuen Fahrplan 2015** ist das zusätzliche S-Bahnangebot, jedoch stehen auch 22 Millionen Franken für Angebotsausbauten bei Tram, Bus und Schiff zur Verfügung. Schwerpunkte sind dabei:

1. Anpassungen des Busnetzes an den neuen S-Bahnfahrplan zweite Etappe Vierte Teilergänzungen.
2. Beseitigung von Kapazitätsengpässen
3. Erhöhung der Betriebsstabilität

Für das Einzugsgebiet der IG Tösstallinie rele-

Dabei stellt sich die Frage, ob die Buslinien aus dem Tösstal während den Hauptverkehrszeiten neben der S3 auch auf die neue S19 Anschlüsse gewähren sollen.

## Die Termine für das Fahrplanverfahren 2016/2017 sind wie folgt:

1. Bis Oktober 2014 erarbeitet der ZVV neue Konzepte
2. Besprechung der Konzepte an den RVKs im November 2014

Fortsetzung -->

3. 5.1.2015: Eingabe der Angebotskonzepte an den ZVV
  4. 12.3.-29.3.2015: Öffentliche Auflage des Fahrplanentwurfs im Internet ([www.zvv.ch](http://www.zvv.ch))
  5. 31.3.2015: Letzter Termin zur Stellung von Fahrplanbegehren durch die Bevölkerung an die Gemeinden, die diese bis 24.4.2015 beurteilen müssen
  6. Diskussion der durch mindestens eine Gemeinde gutgeheissenen Begehren an den RVKS in Mai 2015
  7. Sommer 2015: Verkehrsrat entscheidet über vom ZVV eingegebenen Angebotskonzepte
  8. 13.8.2015: Versand der Rekursauflage
  9. 13.12.2015: Fahrplanwechsel
- Turbenthal: In 13 Nächten im Oktober/November 2014 wird die S26 zwischen Rikon und Bauma durch Bus ersetzt.
3. Ein Wochenende und elf Nächte im August 2014: Wegen Totalumbau Kollbrunn-Turbenthal Busersatz zwischen Seen und Bauma
  4. November 2015: Wegen Automation fällt S26 zwischen Bauma und Rüti an einem Wochenende aus, Busersatz.
- Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) wollen alle Begehren anhand des Kriteriums Kosten pro zusätzlichem Fahrgast priorisieren.



Das Tösstal ist ein beliebtes Schulreiseziel

Bild © SBB

#### Hauptstossrichtungist:

1. Verbesserung der Anschlussqualität (sichere Anschlüsse bei möglichst kurzen Übergangszeiten)
2. Genügend Kapazität bereitstellen (HVZ und untertags)
3. Angebot schwach genutzter Linien wird überprüft

Erst in zweiter Priorität kann eine Ausdehnung der Betriebszeiten (Abend, Wochenende) erfolgen. Unsere zwei Begehren: Neue S26 Bauma ab 5:04, Winterthur an 5:38 und Winterthur ab 0:52, Bauma an 1:24 haben beim ZVV also leider nur zweite Priorität.

#### Die SBB informiert über Baumassnahmen entlang der S26:

1. Wegen Inbetriebnahme neuer Stellwerke zwischen Kollbrunn und Bauma wird an einem Wochenende im September 2014 die S26 zwischen Winterthur und Fischenthal durch Bus ersetzt.
2. Fahrbahnerneuerung zwischen Rikon und

#### Wir werden folgende Begehren gegen September erneut einreichen:

1. Neue S26 Bauma ab 5:04 nach Winterthur an 5:38
2. Neue S26 Winterthur ab 0:52, Bauma an 1:24
3. Neue S26 Rüti ab 21:11 nach Bauma an 20:37 (Winterthur an 21:16)
4. Neue S26 (Winterthur ab 19:44) Bauma ab 20:22 nach Rüti an 20:48
5. Verlängerung der S26 von Rüti nach Rapperswil: Die SBB soll überprüfen, ob der derzeitige Einbau einer dritten Gleisachse am Ostkopf des Bahnhofs Rapperswil diese Fahrplanänderung ermöglicht.

# Das Geheimnis der Steinquader am Bahnhof

**Haben Sie sich auch schon gefragt, was wohl der Zweck der Steinquader sei, welche die SBB in letzter Zeit an vielen Bahnhöfen platzieren?**

*Hannes Gehring* Letztthin, als ich in Rämismühle-Zell auf den Zug wartete, rätselte ich mit Bekannten über die geheimnisvollen Steinquader, welche die SBB in regelmässigen Abständen dem Gleis entlang, gegenüber dem Perron, platziert hatten. Handelt es sich um abstrakte Kunst oder vielleicht um Nischen für Kleintiere wie Echsen oder Frösche? Ich fragte nach beim Kundendienst "kunden-

de in Rämismühle-Zell der Schotter mit Feinmaterial versetzt und wir haben eine Ruderalfläche angelegt. Auf dieser nährstoffarmen Fläche werden Pflanzen gedeihen, die die Nahrung zahlreicher Insekten bilden. Die Insekten wiederum sind die Beute von Reptilien, insbesondere der heimischen Zauneidechse. Dazwischen haben wir Steinkörbe versetzt. Diese dienen den Reptilien im



Nährstoffarme Fläche mit Steinkorb, als Sonnen- und Versteckplätze für Zauneidechsen

dienst.nordostschweiz@sbb.ch". Hier die ausführliche Antwort:

Sehr geehrter Herr Gehring

Besten Dank für Ihre Anfrage, wir freuen uns über Ihr Interesse.

Bei diesem Steinkorb handelt es sich nicht um Kunst sondern um eine ökologische Ersatzmassnahme für Reptilien. Auf der Schotterfläche lag zuvor das Gleis 3, das im Zuge der Bahnhofoanpassungen im Tösstal entfernt worden ist. Da das Tösstal ein bekannter Reptilienkorridor ist, haben wir an den Bahnhöfen, die wir umgebaut haben, potentielle Reptilienlebensräume aufgewertet. So wur-

Sommer als Sonnen- und Versteckplätze, im Winter als frostfreie Überwinterungsorte, da die Steinkörbe bis in den Untergrund reichen. Die Sandflächen um die Steinkörbe herum nutzen die Eidechsen zur Eiablage.

Wir sind zuversichtlich, dass wir mit diesen Massnahmen die geschützte Zauneidechse fördern und so der Reptilienkorridor Tösstal erhalten bleibt.

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme und einen schönen Tag.

Freundliche Grüsse

Corina Stehrenberger  
Kundendienst Region Zürich

## 21. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 25. März 2014 trafen wir uns im schönen Café Dreispitz in Wila zur jährlichen Mitgliederversammlung.

*Hannes Gehring* Wir vom Vorstand der IG sind kurz vor sieben da, aber schon kommen die ersten Frauen und Männer. Und immer mehr treffen ein im gemütlichen Café Dreispitz. Wir

dass immer noch ein fünftes Vorstandsmitglied fehle. Spontan meldet sich Hansruedi Büchi aus Seelmatten zur Mitarbeit. Wir freuen uns alle sehr. Die IG stellte an den regiona-



müssen zusammenrücken, damit alle Platz finden. Es freut mich sehr, wir sind gegen 30 der etwa 300 Mitglieder, so viele wie schon lange nicht mehr; 14 haben sich entschuldigt.

len Verkehrskonferenzen insgesamt acht Begehren zur Verbesserung des Fahrplanes, aber leider wurde nur dieses mit dem Zug Bauma ab 5:22 nach Rüti realisiert. Nach dem

Versand unseres Flugblattes zur Ankündigung dieses neuen Zuges (ab 15. Dezember 2013), entsprochen 14 "leidenschaftliche Frauen und Männer" unserer Bitte, Mitglied bei der IG zu werden.

Alle Vorstandsmitglieder werden wieder gewählt, mitsamt Hansruedi Büchi als neuem Mitglied. Auch die beiden Revisoren Martin Greber und Robert Ineichen, der seit Gründung der IG 1994 dabei ist, machen weiter.

Bei der Diskussion des Jahresprogrammes 2015

erwähnt Vizepräsident Rafael Haas die Möglichkeit, den Flugzeugunterhalt bei SR-Techn-



Die sympathische Wirtin bringt uns die Getränke persönlich und schon ist Präsident Ralf Wiedenmann am Jahresbericht und erwähnt,

tics zu besuchen. Doch Kurt Graf und Theres Agosti finden, wenn wir schon alle unter dem Fluglärm litten, sei es paradox quasi für den

die Unterstützung zur Erreichung eines Halts der neuen S11 in Rikon. Peter Schwarzenbach und Rudolf Busenhard fanden den Artikel in



Flughafen Werbung zu machen. Peter Schwarzenbach schlägt vor, die Eisenbahnsammlung und die Lokremise in Uster zu besichtigen, die auch als Werkstätte für die Arbeiten an den Zügen des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland dient. Noch fünf weitere Vorschläge stehen zur Wahl, doch im

ZUGnummer 35 zum Thema nicht verfügbare WC's in den Zügen sehr gut. Sie denken, die IG sollte diesem Thema noch mehr Gewicht geben. Kurt Graf findet es unverständlich, dass die noch besetzten Bahnhöfe keine Billette mehr verkaufen. Alfred Baumgartner weist darauf hin, dass aber die Post Wila noch Billet-



Augenblick kann sich niemand entscheiden und wir beschliessen, dass der Vorstand später den zweckmässigsten auswählt.

Christoph Gerber, der für Finanzen, Mitgliederadministration und Versand der ZUGnummer besorgt ist, stellt Rechnung und Budget vor. Die Mitgliederbeiträge bleiben gleich.

Kurt Nüesch dankt im Namen des Gemeinderates Zell der IG für ihre Arbeit, besonders für

te verkaufe, und man diesen Service auch benutzen sollte.

Nach einer Stunde haben wir alle Geschäfte besprochen und Frau Aegerter bringt die duftenden Rahmschnitzel mit Nüdeli, Gläser klingen und wir haben Zeit für Gespräche mit unseren Bekannten und Freunden.

# Besichtigung der Lokremise und der Eisenbahnsammlung Uster

**Wir laden Sie ein, alle unsere Mitglieder und FreundInnen, am Samstag 8. November 2014 zum Besuch der historischen Lokremise und der Eisenbahnsammlung Uster.**

Wir treffen uns um 10 Uhr an der Industriestrasse 1, vis à vis des Bahnhofes Uster.



Lokremisen II und I  
 vis à vis des  
 Bahnhofes Uster

Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven. Hier stellt der Dampfbahnverein Zürcher Oberland auch heute noch seine Lokomotiven und Wagen ein, und ehrenamtliche Mitarbeiter warten und reparieren sie.

Nach etwa 45 Minuten wechseln die BesucherInnen der einen Gruppe in die andere, so dass gegen 11:30 Uhr alle beide Remisen erlebt haben. Um 12 Uhr ist für uns im Restaurant Salmen, an der Freiestrasse 10, der Tisch gedeckt. Die Besichtigungen mit Führung sind kostenlos, das Essen geht auf eigene Rechnung.

ter. Wir teilen uns in zwei Gruppen. Die eine besucht zuerst Remise I, die Langremise, mit der Eisenbahnsammlung. Hier verkehren in einer Modelleisenbahn Lokomotiven und Wagen von 1925, aus den Anfängen der Elektrifizierung. In wunderschönen Dioramen beider Zürichseeufer und mit voll funktionsfähigem Stellwerk. Viele verschiedene Modelle von Lokomotiven sind ausgestellt und Bahntensilien wie Mützen, Messgeräte oder Signallaternen.



Stellwerk und Modellanlage der Eisenbahnsammlung



Reparatur einer  
 Dampflok in der  
 Rundremise II

Die andere Gruppe besucht nebenan die Remise II, die Rundremise und älteste Lok- und Wagenremise der Schweiz aus den 1850er Jahren, mit der grossen

## Anmeldung für die Besichtigung von Lokremise und Eisenbahnsammlung Uster am Samstag 8. November 2014

Name:

Vorname:

PLZ/Ort:

Anzahl Teilnehmende: mit Essen:

**Bitte anmelden  
 bis 1. November 2014 bei**

Rafael Haas  
 Tablatstrasse 6  
 8492 Wila

vizepraesident@ig-toesstallinie.ch  
 Handy Nr. 079 343 92 76