

NAH... unterwegs – NATUR... erleben – NATÜRLICH... wiederkommen

Energiewende in Sicht

sunneland-oberland: klein und fein



Wasser und Berge vereint - das Zürcher Oberland ist eine der beliebtesten Ausflugsdestinationen der Schweiz.

Nora Beck Das Zürcher Oberland reicht vom Greifensee bis hin zum Tössbergland, auch Chellenland genannt, von der Pfannenstielkette bis

sowie das Goldingertal haben sich zum Ziel gesetzt, unter «sunneland-oberland» Tourismus, den sanften Tourismus für die „kleinen“ und „feinen“



Sonne und herrliche Berge sind so nahe: wandern auf der Farneralp

ins Tannzapfenland und vom Pfäffikersee bis ins Goldingertal mit dem Atzmännig. «sunneland-oberland» Tourismus trumpft als höchstgelegene Region des Kantons Zürich auf und gilt als Wanderparadies erster Güte. Die Gemeinden Wald und Fischenthal

touristischen Aktivitäten zu fördern und auszubauen. Durch die Zusammenarbeit von «sunneland-oberland» Tourismus und Zürioberland Tourismus können Synergien genutzt und so ein optimales Angebot in der Region sichtbar gemacht werden.

Grundwasserheizung im Tössstal

Hannes Gehring Vor unserer Nachbarsiedlung, den ehemaligen Sulzerblöcken, fuhren schwere Baumaschinen auf. Eine Nachbarin klärte mich auf: man macht eine Probebohrung, um heraus zu finden, ob der hier in der Tiefe vorbeiziehende Grundwasserstrom der Töss genug Wärme hergeben würde, um damit die 77 Wohnungen zu heizen. Das interessierte mich brennend, wäre es nicht auch eine Möglichkeit für unsere Siedlung, um so die 65'000 Liter Heizöl zu ersetzen, die wir jedes Jahr verbrennen, um unsere 47 Wohnungen zu heizen? Schon 2006 hatte ich unserer Eigentümergemeinschaft vorgeschlagen, mit Sonnenkollektoren auf den Dächern unserer drei Blöcke Warmwasser zu erzeugen und so Oel zu sparen. Ich hatte keinen Erfolg, nur drei der Eigentümer wollten die etwa 8000 Franken ausgeben, welche die Installation pro Wohnung gekostet hätte. Die Verwalter unserer Nachbarsiedlung gingen da klüger vor. Sie fanden heraus, dass die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich EKZ die ganze Grundwasserheizung kostenlos installieren und dafür künftig die Stromkosten für den Betrieb der Wärmepumpe verrechnen (die Wärmepumpe erhöht die Wärme von etwa 10°C auf 60°C und gibt sie den Heizkörpern in den Wohnungen ab). Die Eigentümer kostet die Installation also nichts, sie bezahlen künftig einfach den Strom, statt das Oel. Und sicher werden sie weniger bezahlen, weil der Oelpreis langfristig immer mehr steigen wird. Ich habe die Baustelle stets beobachtet. Nachdem man mit verschiedenen Bohrungen die ergiebigste Lage im Grundwasserstrom gefunden hatte, wurde etwa 60 m weiter von der Töss entfernt eine Sickergrube gegraben, um zu testen, ob das geförder-

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

te Wasser auch wieder zurück in den Grundwasserstrom versickern würde. Eine Pumpe saugte das Wasser an und pumpte es durch einen etwa armdicken Schlauch hinüber zur Sickergrube. Für mich ist es kaum zu fassen, dass man dem Wasser aus diesem dünnen Schlauch genug Wärme entziehen kann, um damit 77 schlecht isolierte Wohnungen zu heizen. Aber ich bin sicher, dass es funktionieren wird. Noch effizienter wäre eine Erdwärmeheizung gewesen, wo man der Erde aus etwa 300 Meter Tiefe Wärme entzieht. In einem Kreislauf fliesst dabei Wasser kalt aus der Wärmepumpe hinunter in die Tiefe und kommt warm wieder zurück in die Wärmepumpe. Leider dürfen wir hier in Zell keine Erdwärme nutzen, weil das Dorf grösstenteils in der Grundwasser-Schutzzone liegt. Unser Grundwasser wird in Winterthur als Trinkwasser verwendet, und man befürchtet eine Verschmutzung durch Erdwärmebohrungen.

Weg von der Alltagshektik geniessen Sie bei uns zu jeder Jahreszeit, vom Frühjahr bis weit in den Spätherbst hinein, unzählige Wandermöglichkeiten – ein erfrischendes Bad im See, eine rasante Talfahrt mit dem Trottinett oder eine abwechslungsreiche Biketour. Im Winter finden Sie sich im Schnee wieder – sei es auf Langlaufloipen, Schneeschuh-Tracks, Skipisten, beim Schlitteln oder im Wellnessbad bei einer wohltuenden Massage. Und die Museen sind nicht nur bei Schlechtwetter einen Besuch wert.

Auf kulinarischen Höhenflügen

Gemütliche Land- und Bergbeizli, währschafte Gasthöfe und exzellente Spezialitäten-Restaurants laden zum Verweilen und Geniessen ein. Wie der natürliche Käse reift, wie ein Zürcher Honig-Tirggel hergestellt wird oder wie die Füllung in den Baumerfladen kommt, kann man direkt vor Ort erfahren.

Informiert sein

«sunneland-oberland» gilt als Anlaufstelle für Gäste und EinwohnerInnen, die Ihre Freizeit in der Region verbringen möchten. Dazu dient in erster Linie die Website, die neben allgemeinen Informationen, Wandervorschlägen und Ausflugstipps auch auf Veranstaltungen in der Region hinweist. Um auf dem neusten Stand zu bleiben, informiert ein Newsletter bequem und automatisch per E-Mail. Dieser erscheint ca. sechsmal jährlich und gibt tolle Tipps zu bevorstehenden Veranstaltungen, aktuellen Themen und spannenden Freizeitaktivitäten.

Der Verein

«sunneland-oberland» ist ein unabhängiger, nicht gewinnorientierter Verein für Informations- und Öffentlichkeitsarbeit im Tourismus. Der Vorstand besteht aus fünf Mitgliedern, wobei zusätzlich jede Trägergemeinde durch ein Mitglied des Gemeinderats vertreten ist. «sunneland-oberland» bezweckt vorrangig die nachhaltige Entwicklung im Tourismus.

«sunneland-oberland» Tourismus ist auf eine breite Unterstützung angewiesen. Erfolgreiches Tourismus-Marketing verlangt nach Kooperationen und Partnerschaften. Die Basis des Vereins sind die Mitglieder: Tourismusanbieter, Restaurants, B&Bs, aber auch Privatpersonen, welche den Verein unterstützen.

Unser Winter Ausflugstipp: Schneeschuhtour Hüttchopf

Besonders reizvoll im Winter ist der Blick über die verschneiten Berge. Dazu muss man aber zuerst in die Höhe. Einer der vielen beliebten



Schneeschuh-Tracks führt von Wald über die Alp Scheidegg zum Hüttchopf und wieder herunter über Tannen nach Fischenthal.

Der Weg führt von Wald, Bahnhof SBB, via Bahnhofstrasse Richtung Reformierte Kirche. Auf dem Wanderweg durch das Industrie-Areal Richtung Sagenrain-Tobel durchquert man das Dorf. Weiter wird der Schmitzenbach mehrmals überquert bis zur kleinen Aussenwacht «Hüebli» von Wald. Dann geht's aufwärts über den Josenberg bis zum Restaurant Alp Scheidegg und weiter auf den Hüttchopf mit einer phänomenalen 360 Grad Rundschau. Von nun an geht's bergab nach Tannen und steil hinunter nach Fischenthal zum Weiler «Fischtel». Nach einem kurzen Marsch wird das Ziel SBB Bahnhof Fischenthal erreicht.

Als Variante kann in Tannen auf den etwas weiteren Weg in Richtung Steg gewechselt werden. Vorbei an vereinzelt Bauernhöfen führt der Weg über «Ober Schwendi» nach Steg zum Bahnhof SBB.

Dauer:	4-5 Stunden
Länge:	9km
Höchster Punkt:	1'232 m ü.M.
Aufstieg:	622 m
Abstieg:	534 m
Grad:	WT3

Detaillierte Informationen, weitere Schneeschuh-Tracks oder Wanderrouten finden Sie auf der Website:

www.sunneland-oberland.ch

Auf der Winter- und Sommer-Panoramakarte sind diverse Freizeitaktivitäten und Routen gut übersichtlich dargestellt. Die Karten können gratis bestellt werden.

Fahrplanbegehren der IG Tösstallinie zum Fahrplan 2016

Wie alle zwei Jahre steht für den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ein Fahrplanverfahren an. Dazu können Bürger aber auch Gemeinden und Vereine Fahrplanbegehren einreichen.

Ralf Wiedenmann Zwischen 12. und 29. März 2015 werden die vom ZVV ausgearbeiteten Fahrpläne im Internet unter www.zvv.ch veröffentlicht. **Spätestens bis 31.3.2015 müssen die Fahrplanbegehren bei der Wohnortgemeinde eingehen.** Wie immer hat die IG Tösstallinie ihre Fahrplanbegehren bereits im November eingereicht, damit der ZVV ihre Vorschläge bereits in den Angebotskonzepten, welche im Internet veröffentlicht werden, berücksichtigen kann. Die IG Tösstallinie hat neun Vorschläge mit detaillierter Begründung eingereicht, welche von der Homepage www.ig-toesstallinie.ch heruntergeladen werden und an die Gemeinden verschickt werden können. Die ersten fünf Begehren betreffen die S26 direkt, die nächsten vier Begehren betreffen jene Pendler, welche von Winterthur weiter nach Zürich fahren.

1. Eine zusätzliche S26 verlässt den Bahnhof Bauma um 5:04 mit Ankunft in Winterthur um 5:38. Derzeit verkehren auf den anderen Zubringer-S-Bahnlinien aus Wil SG, Romanshorn, Stein am Rhein und Schaffhausen nach Winterthur die ersten Züge bis zu einer vollen Stunde früher.
2. Neu fährt eine zusätzliche S26 ab Bahnhof Winterthur um 0:52 Richtung Bauma. Derzeit verkehren die letzten Züge nach Wil SG, Romanshorn, Stein am Rhein und Schaffhausen bis zu einer vollen Stunde später als die letzte S26.

lich), bis 2005 (zumindest am Wochenende). Damit hat die S26 den Anschluss an den Voralpenexpress Richtung Zentral- und Südschweiz verloren. Wir bitten zu überprüfen, ob die S26 nach Fertigstellung des Umbaus des Bahnhofs Rapperswil, welche auf Mitte 2018 verschoben wurde, wieder bis Rapperswil verkehren kann.

6. Es wird gewährleistet, dass die S26, welche Winterthur zur Minute 44 Richtung Bauma verlässt, künftig die S12 aus Zürich bei Verspätungen abwartet und zwar bis maximal zur Minute 51. Ein Anschlussunterbruch bei dieser stark genutzten Verbindung ist besonders ärgerlich, denn der nächste Zug verkehrt erst in 42 Minuten.
7. Eine zusätzliche Verstärker-S-Bahn verlässt den Bahnhof Winterthur um 6:19 über Bahnhof Stadelhofen Richtung Zürich. Damit wird die um diese frühe Uhrzeit bereits überfüllte S12, die Winterthur um 6:22 Richtung Zürich verlässt, entlastet. Von dieser S-Bahn würden nicht nur die Pendler aus Winterthur selbst, sondern auch jene aus Bauma, Wil SG, Weinfelden und Stein am Rhein profitieren.
8. Die S-Bahn Wil SG ab 6:52 über Winterthur ab 7:20 über Stadelhofen nach Zürich hält wie in den frühen 2000er Jahre wieder am Bahnhof Winterthur Grütze und ermöglicht so ein bequemes Umsteigen von der S26. Damit wird auch das unsägliche



Blick vom Hörnli oberhalb Steg zu den Berneralpen © sunneland-oberland

3. Eine zusätzliche S26 verlässt den Bahnhof Rüti ZH um 21:11 Richtung Bauma.
4. Die S26 Winterthur ab 18:44 Richtung Bauma verkehrt künftig ab Bauma um 19:22 weiter nach Rüti ZH.
5. Verlängerung der S26 von Rüti ZH nach Rapperswil. Seit Einführung der S15 fährt die S26 nur noch bis Rüti ZH und nicht mehr bis Rapperswil wie bis 2004 (täglich), bis 2005 (zumindest am Wochenende). Damit wird die S26 den Anschluss an den Voralpenexpress Richtung Zentral- und Südschweiz verloren. Wir bitten zu überprüfen, ob die S26 nach Fertigstellung des Umbaus des Bahnhofs Rapperswil, welche auf Mitte 2018 verschoben wurde, wieder bis Rapperswil verkehren kann.
9. Der IR2200 von Rorschach mit Abfahrt in Winterthur um 7:33 nach Zürich HB verkehrt künftig über die Durchmesserlinie weiter bis Zürich-Wollishofen und schafft so direkte Verbindungen zu den Stadtbahnhöfen Zürich Wiedikon und Zürich Enge.

Inhalt

sunneland-oberland	1
Grundwasserheizung im Tösstal	1
Fahrplanbegehren der IG 2016	3
Der schwarze Block am Bahnhof	4
Zugausfall am Bahnhof Winterthur	5
Intern	5
Reise mit der Transsib	7
Besichtigung Lokremise und Eisenbahnsammlung Uster	13
Impressum	15
Hinweis Mitgliederversammlung	16
Anmeldeformular IG Tösstallinie	16



Der schwarze Block am Bahnhof

Die SBB erklärt der IG Tösstallinie das Technikgebäude am Bahnhof Saland.

Hannes Gehring Die SBB hat bereitwillig zugesagt, uns in die Geheimnisse der neuen Technikgebäude entlang der Linie der S26 einzuweihen. Jürg Sollberger, Gesamtpro-

2017/18 kommen noch Sennhof-Kyburg und Tann-Dürnten hinzu. Rikon, Bauma, Fischenthal und Wald haben auch je ein Technikgebäude, die eine lokale Stromversorgung und

Sicherungsanlagen-
teile enthalten. Die ganze Linie S26 wird von der SBB Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich zentral gesteuert, via das Technikgebäude in Saland. Falls die Betriebszentrale Ost ausfallen sollte, so kann die Linie S26 auch von Saland aus gesteuert werden. Zu diesem Zweck ist neben den Schränken mit der Steuerung ein Kontrollpult mit Bildschirmen angeordnet. Ein weiterer Bild-



Das graue, 1/0-gemusterte Technikgebäude am Bahnhof Saland

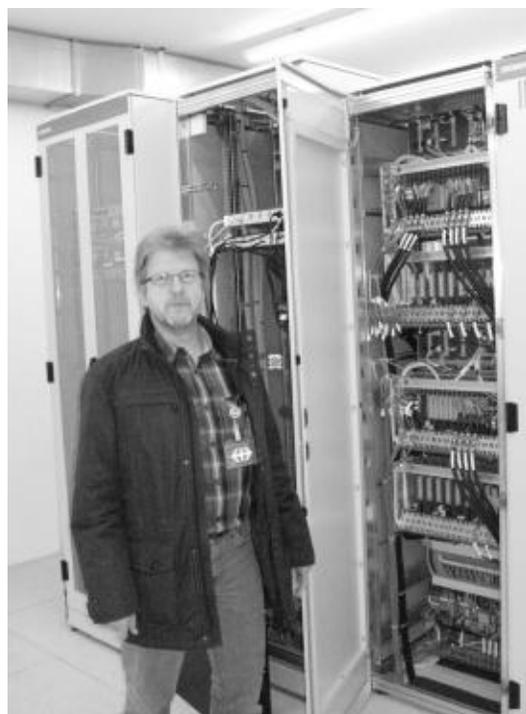
jektleiter Infrastruktur Projekte Region Ost, und Manfred Sägesser, Verantwortlicher für

schirm mit Rechner dient der Diagnose bei Störungen. Er zeigt Fehlfunktionen an, z.B. von Barrieren oder Weichen. Der Diagnoserechner kann auch von anderen autorisierten Stellen innerhalb des SBB-



Jürg Sollberger erklärt, wieso die Technikgebäude grösser sind als die alten Stellwerke

die Sicherungsanlagen, erwarten mich an einem sonnigen Wintertag am Bahnhof Saland. Über eine kleine Treppe gelangen wir in den dunkelgrauen, mit 0/1-Strukturen gemusterten Kubus. Er ist in zwei hell erleuchtete Räume geteilt. Im ersten, kleineren, befindet sich die Stromversorgung der Sicherungsanlage Saland mit der Rechneranlage für die Signale, Weichen, Barrieren etc. sowie die Klimaanlage für das Gebäude. Im grösseren nebenan ist die Zentralsteuerung für alle Bahnhöfe von Kollbrunn bis Wald untergebracht. Ab



Manfred Sägesser zeigt mir die elektronischen Steuerungen, welche die alten Stellwerke ersetzen

Netzes und vom Lieferanten abgefragt werden. Ich frage, wieso das Technikgebäude

Erneuerung des Stellwerks genügend Platz vorgesehen wurde um die neue



Blick in den Raum mit den Steuerschränken für die Anlagen Wila und Saland sowie dem Hauptrechner, der zudem die abgesetzten Anlagen von Kollbrunn bis Turbenthal und Bauma bis Wald steuert. Im Raum hinten befindet sich die Stromversorgung für das Technikgebäude Saland.

Stellwerkstechnik aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Dadurch ist ein durchgängiger Betrieb des Bahnverkehrs ohne grössere Unterbrüche gewährleistet. Für den regelmässigen Unterhalt und die Behebung von Störungen ist Ersatzmaterial vor Ort eingelagert. Manfred Sägesser erwähnt, dass die Steuerung und Verbindung zu den anderen Technikgebäuden sowie einem Teil der Aussenanlagenelemente über Lichtleiter verlaufe, die ähnlich dem Internet, ringförmig verbunden seien.



Falls die Betriebszentrale Ost am Flughafen Zürich ausfallen sollte, so könnte die Linie S26 auch von diesen Kontrollpulten aus gesteuert werden. In der Mitte der Bildschirm für die Diagnose von Störungen.

so gross sei, viel grösser als das ehemalige Stellwerk im Bahnhofsgebäude. Jürg Sollberger erklärt, dass für eine zukünftige

Wenn die Verbindung von Westen her unterbrochen wäre, dann würde immer noch die Verbindung von Osten her bestehen.

Eine Mail an kundendienst.zuerich@sbb.ch schicken, statt die Faust im Sack machen

Zugausfall am Bahnhof Winterthur

Störungsanfälligkeit der S-Bahn Winterthur ab 7:20 über Stadelhofen nach Zürich: die konstruktive Kritik wurde von den SBB aufgenommen

Ralf Wiedemann Seit fast 20 Jahren pendle ich täglich von Rämismühle-Zell über Winterthur nach Zürich. Meistens nehme ich den Zug

um kurz vor sieben Uhr und steige in Winterthur auf eine Verstärker-S-Bahn um, welche

Fortsetzung -->

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Ralf Wiedenmann
praesident@ig-toesstallinie.ch
8487 Zell
Tel. 079 458 94 02

Vizepräsident und
Aktuar:
Rafael Haas
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch
8492 Wila

Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration und
Logistik:
Christoph Gerber
finanzen@ig-toesstallinie.ch
8498 Gibswil-Ried
Tel. 055 245 10 28

Medien, Redaktion,
Layout ZUGnummer:
Hannes Gehring
medienredaktion@ig-toesstallinie.ch
8487 Zell

Beisitzer
Hansruedi Büchi
Seelmatten
8488 Turbenthal

ab Winterthur um 7:20 ohne Halt bis Zürich Stadelhofen verkehrt. Das Fahrgastwachstum in den letzten 20 Jahren ist immens. Man darf durchaus eine Lanze für die SBB brechen, denn es wurden zusätzliche Verstärker-S-Bahnen ab Winterthur eingesetzt, und diese sukzessive von den alten Einheitswagen auf Doppelstockwagen umgestellt. „Meine“ Standard-S-Bahn ab Winterthur um 7:20 hat inzwischen zehn Doppelstockwaggons, und ist damit das Fahrzeug mit dem höchsten Platzangebot (1'300 Sitzplätze) innerhalb der Zürcher S-Bahn.

Allerdings ist diese Verbindung sehr stör anfällig.

Innerhalb von nur zwei Wochen zwischen November und Dezember

2014 ist dieser Zug mindestens vier Mal ausgefallen und dies noch bevor die erste Schneeflocke fiel. Die SBB

hatten dabei kein Konzept, wie nun plötz-

lich die Fahrgäste von 19 Waggons (Verstärker-S-Bahn zehn Waggons und reguläre S12 neun Waggons) in nur neun Waggons (reguläre S12) untergebracht werden sollten. Leider war auch die Information äusserst mangelhaft: Weder wurden die Fahrgäste aufgefordert, von den Plattformen an den Türen in die Gänge im ersten und zweiten Stock aufzuschliessen, noch wurden die Stehplätze in der ersten Klasse freigegeben. Deshalb kam es zu zusätzlichen Verspätungen, und viele Pendler blieben am Bahnsteig zurück.

Während wohl die meisten Pendler ihren Ärger bald vergessen haben, schreibe ich jeweils mit dem Handy sofort ein Email an kundendienst.zuerich@sbb.ch. Und in der Tat hat meine konstruktive Kritik gewirkt.

Hier die Antwort des Kundendienstes:

„Der HVZ-Zug 19022 (Wil-Winterthur-Zürich) hat die letzten Wochen leider schlecht funktioniert, da gibt es nichts schönzureden. ...Wir möchten unsere Fahrgäste pünktlich ans Ziel bringen, deshalb ärgern wir uns selbst über die Vorkommnisse und verstehen Ihren Unmut. ...Es ist uns bewusst, dass viele unserer Passagiere längere und unangenehme Warte- und Reisezeiten in Kauf nehmen mussten und vor Ort nicht immer ausreichend informiert wurden. Das tut uns leid.



Zugausfall morgen um 7.20 Uhr: Reisende aus 19 Waggons sollen in 9 Waggons Platz finden

Wir wissen auch, dass genau in solchen Situation eine gute Information gefordert ist. Zu bedenken ist, dass die Ereignisse innert Minuten eskalieren, die Vorlaufzeit ist sehr kurz. Nachdem die Störung bekannt ist, arbeiten unsere Mitarbeiter der Fernsteuerzentralen fieberhaft an einem Konzept. Diese Spezialisten treffen unter hohem Druck Entscheidungen und versuchen, die Störung in den Griff zu bekommen. Schnell und regelmässig zu informieren ist uns ein Anliegen. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass Informationen an unsere Fahrgäste erst kommuniziert werden können, wenn die Ursache und Einfluss auf den Betrieb be-

kannt sowie die Konzepte erarbeitet und «spruchreif» sind.

Diese ‚Chaosphase‘ lässt sich aufgrund unseres komplexen Betriebs leider kaum verhindern. Immer gibt es jedoch Aspekte, welche nicht optimal liefen und verbessert werden können. Ihr Feedback leiten wir deshalb an unsere Abteilung

Betriebsführung. Ihre Beschreibung zu den Geschehnissen fliessen so direkt in eine Nachbearbeitung ein.

Den Vorschlag, einen Ersatzzug für den ausfallenden Zug 19022 aufzustellen ist in unserem Sinn. Unsere Spezialisten haben eine Variante entwickelt, welche per neuen Fahrplan möglich wird:

Ein geplanter, von Zürich kommender Leerzug wird in Winterthur gewendet und für Zug 19022 eingesetzt. Er würde ab dem vorgesehenen Gleis verkehren. Dies hat den Vorteil, dass keine Gleise geändert werden müssen. Auch sind keine Querfahrten im Gleisfeld nötig, was andere Züge verspäten würde.“

Und in der Tat wurde beim letzten Ausfall des Doppelstockzugs mit zehn Waggons zumindest eine Ersatzkomposition mit sechs Doppelstöckern aufgeboten. Diese fuhr sogar auf dem vorgesehenen Gleis 3 in Winterthur ab.

Heute hat ja fast jeder ein Smartphone. Alle Fahrgäste würden profitieren, wenn sie bei Verspätungen und Zugausfällen – so wie ich – statt den Ärger in sich hineinzufressen, eine kurze Email an **kundendienst.zuerich@sbb.ch** senden würden.

Die Transsibirische Eisenbahn, das grösste Eisenbahn-Abenteuer der Welt

Es war im Spätsommer 2013, als vier Arbeitskollegen und ich den Entschluss fassten, im Sommer 2014 die längste Eisenbahnreise der Welt in Angriff zu nehmen.

Rafael Haas Damit begann eine intensive Vorbereitungszeit, in der wir einige Stunden zusammengesessen sind und sämtliche Reisedetails durchgesprochen haben, damit wir auf der Reise unliebsame Überraschungen weitgehend vermeiden konnten. Schlussendlich ist es uns gelungen, die kom-

Reiseplanung starten. Da niemand von uns sich wirklich zuvor mit der Transsib beschäftigt hatte, mussten zuerst einmal Fakten zusammengetragen werden, wie eine solche Reise überhaupt geplant und gebucht werden kann. Nur eines war klar: Eine vorgeplante Charterreise eines Reisebüros, welches sich



Übersicht Streckenverlauf der Transsib

Moskau

Novosibirsk

Irkutsk

Wladiwostok

plette Reise fast ohne fremde Hilfe zu planen und nach neun Tagen Zugfahrt ohne grössere Pannen am Ziel anzukommen.

Zu Beginn der Reiseplanung war zunächst die grösste Herausforderung, uns im Büro so zu organisieren, dass wir alle gleichzeitig unseren Urlaub von unseren Vorgesetzten bewilligt bekamen. Als dies nach langen Diskussionen der Fall war, konnten wir mit der

auf Zugreisen spezialisiert hat, wollten wir nicht machen. Für solche Reisen chartern die Organisatoren ganze Züge, worin dann aber nur Touristen reisen. Ein Austausch mit der russischen Kultur kann somit kaum geschehen und auch die Preise sind deutlich höher, als wenn man die Reise selbst bucht. So entschlossen wir uns, für unsere Reise ganz normale innerrussische Reisezüge zu buchen.

Fortsetzung -->

Im Zeitalter des Internets ist es heutzutage möglich, die Billette für alle Fernzüge in Russland über den Internetauftritt der Russischen Staatsbahn (RŽD) www.rzd.ru zu buchen. Die grösste Herausforderung war dabei, den Button zu finden, wo man die Sprache auf Englisch umstellen konnte. Wenn man ihn dann gefunden hatte, war es kaum schwieriger, als eine Fahrkarte für den Zug von Zürich nach Bern zu kaufen. Die Bezahlung erfolgte mittels Kreditkarte.

In den russischen Fernzügen gibt es grundsätzlich zwei Reiseklassen: Die günstigere erinnert bei unseren westlichen Komfortansprüchen eher an einen Viehstall denn an einen Reisezugwagen. Sie verfügen pro Abteil (nur durch dünne Trennwände ohne Türen vom Nachbarabteil getrennt) über sechs Betten, vier in einem Abteil quer zur Fahrrichtung und nochmals zwei an der Fensterfront längs der Fahrrichtung. Dazwischen ein schmaler Gang als Durchgang, welcher aber meistens mit den Füßen der Fahrgäste versperrt ist. Die teurere Wagenklasse sind Abteilwagen, wie sie auch in westeuropäischen Nachtzügen bekannt sind. Jedes Abteil

re Lösung, als dass sich die übrigen drei Mitreisenden auf den Gang stellen. Da wir schlussendlich zu sechst reisten, versuchten wir, sobald die Züge buchbar waren (45 Tage vor dem Reisetag) jeweils das Zweierabteil eines Wagens plus ein Viererabteil zu buchen. Bei einem Zug gelang dies nicht, weshalb wir dann zwei Viererabteile buchten. Da aber bei der Buchung nur Betten und nicht die Abteile als Ganzes reserviert werden können, mussten wir in diesem Fall noch zwei Phantom-Reisende erfinden, was beim Bahnpersonal dann zu etwas Irritation führte. Ansonsten hätte die "Gefahr" bestanden, dass plötzlich noch zwei Fremde im Abteil sind.

Bei der Planung der Reiseroute entschieden wir uns, die Reise nicht wie die meisten Transsibirischen Reisenden in Moskau zu beginnen, sondern am östlichen Ende der Strecke im Wladiwostok. Somit begann unsere Reise mit einem 8-stündigen interkontinentalen Inlandflug von Moskau nach Wladiwostok mit der staatlichen Russischen Fluggesellschaft Aeroflot. Danach fuhren wir mit zwei Zwischenstopps in Irkutsk und Novosibirsk und

Sehr enge Platzverhältnisse im Zugabteil der Transsib



(mit einer Tür abschliessbar) verfügt über vier hochklappbare Betten (pro Wagen gibt es auch ein Zweierabteil). Während des Tages konnten die oberen beiden Betten hochgeklappt werden, während die unteren beiden Betten als Sitzbank dienten. Obwohl der Komfort gegenüber der billigen Wagenklasse deutlich höher ist, sind die Platzverhältnisse sehr eng. Muss beispielsweise jemand etwas aus seinem Koffer holen, gibt es keine andere

dreier verschiedenen Reisezügen zurück nach Moskau.

Die Transsibirische Eisenbahn wurde am Ende des 19. Jahrhunderts unter Zar Alexander III. gebaut, mit dem Ziel, den Fernen Osten des Landes besser zu erschliessen und in das Land einzubinden. Der Endpunkt der Strecke (oder in unserem Fall der Ausgangspunkt) ist Wladiwostok, der wichtigste Pazifikhafen und Marinestützpunkt Russlands. Der Bahnhof



Wladiwostok bildet den Endpunkt der Transsibirischen Eisenbahn und ist auf dem Schienenweg 9'288 km vom Moskauer Jaroslawler Bahnhof entfernt. Wenn man durch die Stadt geht, merkt man kaum, dass man sich in unmittelbarer Nähe zur Grenze der Volksrepublik China und von Nordkorea befindet. Da die meisten Einwohner von Leuten abstammen, welche einst aus militärischen Gründen aus dem europäischen Teil Russlands nach Wladiwostok versetzt wurden, wirkt die Stadt sehr europäisch. Die Hafengebucht von Wladiwostok heisst „Goldenes Horn“, welche von der imposanten Goldenen Brücke überspannt wird. Es lohnt sich allemal, sich den einen oder anderen Tag Zeit zu nehmen, um die Stadt zu besichtigen und sie nicht bloss als Umsteigeort vom Flugzeug auf den Zug oder umgekehrt zu nutzen.



Blick auf die Hafengebucht von Wladiwostok mit der imposanten Goldenen Brücke

Der Kilometerpfosten 9'288 ab Moskau, Endpunkt der Transsibirischen Eisenbahn

Fortsetzung -->

Unsere Transsib-Reise begann dann um 19.20 Uhr Ortszeit. In Russland gilt es zu beachten, dass sämtliche Fahrplanzeiten der Eisenbahn in Moskauer Zeit angegeben sind, somit stand auch in unserem Fall auf der Anzeigetafel im Bahnhof Abfahrt 12.20 Uhr, da Wladiwostok gegenüber Moskau eine Zeitverschiebung von 7 Stunden aufweist. Darum haben auch sämtliche russischen Bahnhöfe immer zwei Uhren. Die eine zu den Gleisen hin zeigt Moskauer Zeit, diejenige in Richtung Stadt zeigt Lokalzeit. So hat man immerhin eine Referenz, um sich im Zeitchaos zurecht zu finden.

Nach der Abfahrt in Wladiwostok führt die Transsib zunächst der chinesischen Grenze entlang in Richtung Norden bis nach Chabarowsk, wo der Fluss Amur überquert wird. Allein dieser Streckenabschnitt, welcher auf der Karte sehr kurz wirkt, ist 756 km lang und dauert 1 Nacht. Kurz nach der Abfahrt in Chabarowsk erreichte uns in den frühen Morgenstunden per SMS die Nachricht, dass Deutschland soeben Fussball-Weltmeister wurde. Der Streckenverlauf wendet sich nach Chabarowsk in Richtung Westen und folgt der russisch-chinesischen Grenze bis nach Ulan-

Sommer), sind die Gleise nicht verschweisst sondern mit Schienenstössen verbunden, was alle paar Sekunden ein charakteristisches Holpern der Räder auslöst. Während der Reise hat sich dieses Geräusch derart in mein Gedächtnis eingebrannt, dass ich den Holper-Rhythmus heute noch wiedergeben kann...

Der Transsib-Alltag besteht neben dem Schlafen in den Nächten grösstenteils aus Zeitvertreib mit Essen, Spiele machen und die vorbeiziehenden Landschaften betrachten. Allerdings hat man die Landschaften nach zig Millionen Birken dann auch irgendwann satt. Da kommt es gerade gelegen, dass der Zug in den grösseren Städten jeweils etwa 45 Minuten hält. Dort hat man die Gelegenheit, den Zug zu verlassen und sich kurz die Beine zu vertreten. Auch ein kurzes Sightseeing auf dem Bahnhofplatz liegt drin. Allerdings muss man dann beim Betreten des Bahnhofsareals erst einmal wieder die Sicherheitskontrolle über sich ergehen lassen. Auf dem Perron kann man sich dann auch bei den zahlreichen älteren Frauen, die auf dem Bahnsteig Esswaren verkaufen, wieder mit Proviant für die



Unser Zug
beim Halt in
Ulan-Ude

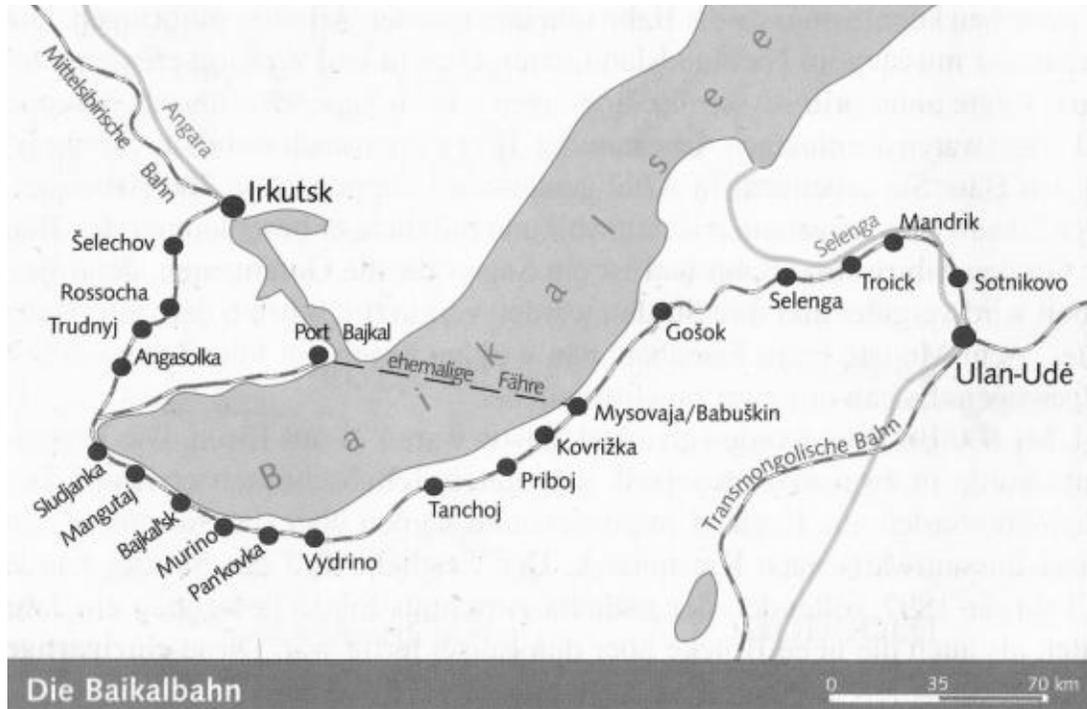
Ude, wo sich die Transsib-Strecke mit dem Streckenast von Peking via die Mongolei (Ulan Bator) vereinigt. Dabei durchquert der Zug stundenlang teilweise atemberaubende (Birken-) Wald- und Flusslandschaften, sodass es einen fast Schade dünkt, wenn die Nacht hereinbricht und man von der Umgebung nichts mehr sieht. Da es in Sibirien zwischen Sommer und Winter erhebliche Temperaturunterschiede gibt (von -40°C im Winter bis +40°C im

Reise eindecken. Am Abend besuchten wir dann jeweils den Speisewagen, wo die Speisekarte eine sehr grosse Auswahl an Speisen und Getränken verspricht. Die Ernüchterung folgt spätestens bei der Bestellung, denn vom Angebot ist meistens nur etwa 10% wirklich erhältlich. In zwei von drei Zügen gab es glücklicherweise eine englische Übersetzung der Speisekarte, was die Bestellung sehr vereinfachte. Im letzten Zug vor Moskau war die

Speisekarte nur auf Russisch erhältlich, wobei ich dann prompt eine aufgeschnittene Zitrone zum Dessert bestellte. Vitaminreich, aber doch etwas sehr sauer...

Das eigentliche Highlight der Reise folgt dann kurz nach Ulan-Ude, wenn das Ufer des Baikalsees, des grössten Süsswassersees der

dann am Ufer des Flusses Angara entlang bis nach Irkusk. Zu Beginn des Transsib-Verkehrs musste von Port Baikaj noch mit einer Fähre über den Baikalsee nach Mysowaja übersetzt werden (im Winter wurden Schienen auf dem zugefrorenen See verlegt), ehe die Strecke um das südliche Ende des Baikalsees herum



Die Route der Transsib am Baikalsee

Erde in Sichtweite kommt. Die Transsib schlängelt sich bis nach Sludjanka dem Ufer

gebaut wurde. In den 50er Jahren wurde dann in Irkusk der Fluss Angara gestaut, was zur



des Sees entlang, ehe sie sich dann in einer langgezogenen Kehrschleife die Seeflanke hochschraubt und dann Richtung Irkusk führt. Die alte Streckenführung der Transsib führte früher von Sludjanka weiter das Seeufer entlang bis nach Port Baikaj und von dort

Folge hatte, dass die Eisenbahnstrecke zwischen Sludjanka und Irkusk verlegt werden musste. Der neue Streckenabschnitt ging im Jahre 1956 in Betrieb.

Erkundung der alten Baikalbahntrasse mit dem wöchentlichen Touristenzug

Fortsetzung -->

Dies hatte zur Folge, dass die Strecke zwischen Sludjanka und Port Baikal zu einer Stichstrecke wurde und heute nur noch einmal pro Tag von einem Regionalzug befahren wird. Das bergseitige Streckengleis wurde infolge des bescheidenen Verkehrs auch abgebaut. Da die Strecke mit ihren 424 Ingenieurbauten auf 84 Kilometer Strecke für Eisenbahnfreunde sehr reizvoll ist, gibt es jeden Mittwoch einen Touristenzug, welcher von Irkusk via Sludjanka nach Port Baikal fährt. Diese Chance liessen auch wir uns nicht entgehen und machten deshalb in Irkusk eine Pause, um an diesem Ausflug teilzunehmen. Durch das sehr bescheidene Tempo und die vielen Pausen, welche der Zug auf seiner Fahrt bei fast jeder Brücke oder Tunnelportal einlegte, dauerte die Fahrt von Irkutsk nach Port Baikal fast einen Tag.

Nach der Pause in Irkutsk ging es mit einer rund zweitägigen Zugfahrt weiter nach Novosibirsk, wo wir nochmals eine Nacht und einen Tag verweilten. Dabei gilt insbesonde-

pa und Asien bildet. Den Namen „Gebirge“ hat dieser sanfte Hügelzug definitiv nicht verdient. Immerhin war die Grenzpunkt zwischen Asien und Europa mit einem Obelisken markiert, sodass wir diesen Augenblick, die Rückkehr nach Europa, immerhin bewusst miterleben konnten.

Die eindrücklichste Erfahrung dieser langen Zugreise ist sicherlich, dass man die Grösse Russlands, dem grössten Land der Welt, wirklich im wahrsten Sinne die Wortes „erfährt“, denn nach einer Woche auf engstem Raum 9'000 km in einem Zug, ist man definitiv froh, wenn die Bewegungsfreiheit wieder grösser ist. Es wird einem auch klar, was Russen aus den entferntesten Ecken Russlands für Entbehrungen aufbringen müssen, um einmal auf dem Roten Platz in Moskau zu stehen.

Gerade jetzt, wo der Rubelkurs so niedrig ist, lohnt es sich, für alle die das Abenteuer Transsib einmal selbst erleben möchten, sich nach Russland aufzumachen.



Der Bahnhof Novosibirsk, gebaut nach dem Vorbild einer riesigen Dampflokomotive.

re der Bahnhof Novosibirsk zu beachten, welcher nach dem Vorbild einer riesigen Dampflokomotive gebaut wurde.

Danach ging die Reise in nochmals zweieinhalb Tagen via Omsk, Jekaterinburg und Jaroslavl weiter oder besser gesagt zurück nach Moskau, wo unsere Reise eine gute Woche zuvor begonnen hatte. Etwas enttäuschend war die Durchquerung des Ural Gebirges, welches die Grenze zwischen Euro-

Quellen:

Transsib – Transsibirische Eisenbahn:

<http://www.info-transsibirische-eisenbahn.de/strecke.html>,
Anfrage im Januar 2015

Hans Engberding, Bodo Thöns (2013): Transsib Handbuch, unterwegs mit der Transsibirischen Eisenbahn, Trescher Verlag, Berlin, 8. Auflage, Karte S. 64

Besichtigung der Lokremise und der Eisenbahnsammlung Uster

Am 8. November 2014 tauchen Mitglieder und FreundInnen der IG Tösstallinie ein in die Welt der Modelleisenbahnen und in die raue Wirklichkeit der alten Dampflokomotiven.

Hannes Gehring Zu sechst sind wir schon vor zehn Uhr in Uster und haben noch Zeit für

Rundremise, vis à vis des Bahnhofes. Die Gruppe wird immer grösser, viele Bekannte



Peter Schwarzenbach am Stellwerk der Modellanlage mit Blick auf den Zürichsee

einen Kaffee vor dem Kiosk, bei strahlendem Sonnenschein. Dann gehen wir hinüber zur

sind dabei. Peter Schwarzenbach, Stifter der

Fortsetzung-->

Eisenbahn-Sammlung Uster, begrüsst uns. Wir teilen uns in zwei Gruppen auf. Die eine geht direkt in die Rundremise, wo Lokomotiven und Wagen repariert und gewartet werden.

Grössen und Kompositionen. Die Züge fahren durch wunderbare Landschaften, ich fühle mich wie auf einer wirklichen Reise durch die Schweiz. Über ein Stellwerk, gebaut aus ausgemusterten Siemens Domino 55-Teilen der

Täuschend echt: über das Gleisfeld geht der Blick auf den Zürichsee und die Alpenkette



Ich bin in der zweiten Gruppe und wir besuchen zuerst die Eisenbahnsammlung im Obergeschoss der Langremise. Der Vorstand der IG Tösstallinie war bereits am 13. Januar 2010 dort, ich berichtete darüber in der ZUGnummer 29. Wir steigen hinauf in den zweiten Stock der Remise und gelangen in den abge- schrägten Raum unter dem Dach, in ein Para-

SBB, lassen sich die Lokomotiven steuern und die Züge sicher und ohne Zusammenstösse durch die Bahnhöfe leiten.

Die Anlage besteht aus Modellen, die Züge aus der Zeit zwischen 1920 bis 1970 zeigen, gebaut aus handelsüblichen Bausätzen, aber auch in kunstvoller Kleinarbeit von Hand.

Neben den fahrenden Zügen sind auch wunderschöne Dampf- und Elektro-Lokomotiven und -Triebwagen ausgestellt



Neben den fahrenden Zügen sind auch wunderschöne Dampf- und Elektro-Lokomotiven und -Triebwagen ausgestellt, wie zum Beispiel die berühmten Krokodile oder der Rote Pfeil. Viele der Originalen wurden gebaut in der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur. Auf der Homepage <http://www.eisenbahnsammlung.ch> finden sich unter "Fahrzeuge" Fotos und Détails all der Lokomotiven,

dies für Modelleisenbahn-Fans. Den Wänden entlang verkehren in einer Art Swiss Miniature Modelleisenbahnen in verschiedenen

ven, unter "Modellbahn" unzählige Ansichten der ganzen Anlage und sogar eine navigierbare Panoramafoto des Abstellbahnhofes.

Die Eisenbahnsammlung an der Industriestrasse 1, vis à vis des Bahnhofs Uster, ist immer am 1. Samstag des Monats geöffnet von 14 bis 17 Uhr.

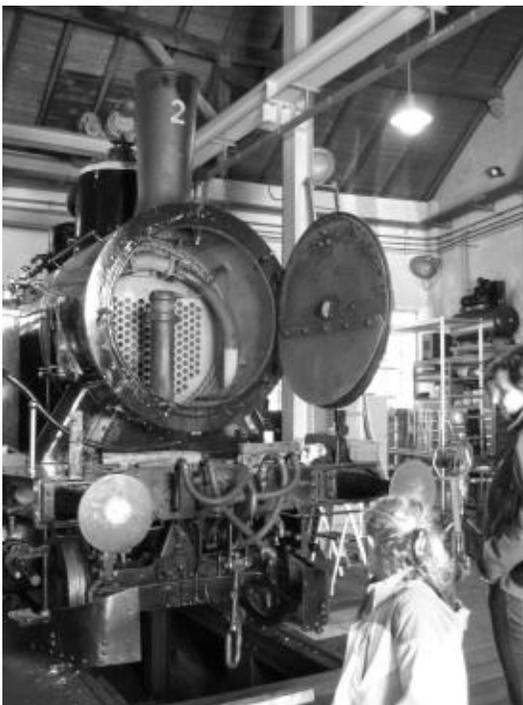
Nun wird es für uns Zeit in die Rundremise hinüber zu gehen, die 1856 von der damali-

Zürcher Oberland (DVZO) <http://www.dvzo.ch> als Hauptwerkstätte für die grossen Revisionen und die umfassende Aufarbeitung von historischem Rollmaterial.

Ein freundlicher Mitarbeiter empfängt uns und führt uns in den grossen, hohen Raum, wo



Wir schauen zu, wie eine Dampflokomotive revidiert wird. Der frontseitige Deckel des runden Kesselgehäuses ist geöffnet. Ein Mitarbeiter russt die Rohre, durch die das glühende Rauchgas zieht und dabei das Wasser im Kessel so stark erhitzt, dass es sich in Dampf verwandelt.



gen "Glattalbahn" für fünf Lokomotiven erbaut wurde. 35 Jahre nach dem der erste öffentliche Dampfzug in England von Stockton nach Darlington gefahren war, mit 35 Wagen und 600 Menschen. Auf <http://www.lokremise-uster.ch> sind viele Fotos, auch aus der Gründerzeit, zugänglich. Die Rundremise dient dem Dampfbahnverein



zwei Dampflokotiven in Revision stehen. Bei beiden ist der frontseitige Deckel des runden Kesselgehäuses geöffnet. Die über 100 Rohre im Dampfkessel müssen gerusst und eventuell ersetzt werden. Durch diese Rohre

Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 38 erscheint im August 2015. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 13. Juli an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
 8340 Hinwil
 Auflage:
 850 Exemplare

Fortsetzung -->



zieht das glühende Rauchgas und erhitzt dabei das Wasser im Kessel so stark, dass es sich in Dampf verwandelt. Das 1995 initialisierte Technikteam Uster besteht heute aus über 30 freiwilligen Mitarbeitern und leistet pro Jahr bis zu 10'000 Arbeitsstunden. Beeindruckt

schauen wir zu, wie ein Mitarbeiter mit Gesichtsmaske gegen den beissenden Russ, zusammen mit einem Kollegen, dabei ist, mit Sandstrahlen den Russ aus den Rohren zu lösen.



**Mitgliederversammlung
24.3.2015 19:00 Café Dreispitz
Wila (als Mitglied werden Sie persönlich
eingeladen).**

Wolfgang Wahl nimmt uns mit auf eine Reise ins Tösstal zur Zeit des Eisenbahnfiebers um 1870 und bringt uns Adolf Guyer-Zellers Projekt der Töss-Allmannbahn und seine Arbeitsethik näher.



Leidenschaftliche Frauen und Männer, von Winterthur bis Rüti

Wir suchen Mitglieder für die Interessengemeinschaft Tössstallinie! 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

