

Der Tunnel des 4. Gleises erinnert an eine elegante U-Bahn-Station

Eine Welt ohne Erdöl?

Das 4. Gleis im Bahnhof Stadelhofen

2040 werden fast zwei Millionen Menschen pro Tag mit der Bahn fahren – 50 Prozent mehr als heute. Im Ausbauschnitt 2035 planen der Bund und die SBB den Bau eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen sowie einen zweiten Riesbachtunnel bis Zürich Tiefenbrunnen und einen neuen Tunnel zwischen Stadelhofen und Hauptbahnhof Zürich, den Hirschengrabetunnel. Damit kann die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs um 50 Prozent gesteigert werden.



Das 4. Gleis im Bahnhof Stadelhofen. Rechts führt der Durchgang zur heutigen Passage
Visualisierung SBB

Hannes Gehring Bereits heute verkehren am Bahnhof Zürich Stadelhofen gemäss SBB täglich rund 80 000 Personen und 770 Züge. Mit seinen drei Gleisen ist der Bahnhof ein Nadelöhr im Netz der Zürcher S-Bahn. Mit dem vierten Gleis erreicht er dann die gleiche Leistungsfähigkeit wie die Bahnhöfe Zürich Hardbrücke und Zürich HB. Dies ermöglicht einen Korridor mit drei viergleisigen Bahnhöfen.

Die Stammlinie der Zürcher S-Bahn kann damit optimal genutzt werden und die im Ausbauschnitt 2035 geplanten Angebotserweiterungen werden möglich.

Bis Ende 2021 erfolgt die Planung des Vorprojektes. Im Falle eines schnellstmöglichen Prozesses ohne Beschwer-

Die fossilen Jahre sind vorbei

Hannes Gehring *Im Tagesanzeiger vom 29. Januar 2020 schrieb Anton Gunzinger, ETH-Dozent und Autor des Buches «Kraftwerk Schweiz», dass die Zeit des Erdöls vorbei sei. Wir sollten kein Öl mehr verbrennen, weil wir kein CO2 mehr produzieren sollten. Aber es lohnt sich auch nicht mehr, unsere Heizungen und Autos und Flugzeuge mit Öl und Benzin zu betreiben, weil diese Energie schon heute viel teurer ist als die Energie aus Sonne und Wind. Wenn wir unsere Wohnung mit Öl heizen, brauchen wir 3 bis 6 mal mehr Energie, als mit einer Wärmepumpe. Das Benzin-Auto verbraucht 4 bis 6 mal mehr Energie als das Elektro-Auto. China und grosse Internetgiganten wie Google, Amazon und Facebook setzen komplett auf erneuerbare Energien. 2017 ging laut dem «Energy Outlook»-Bericht des Ölkonzerns BP zusätzlich elektrische Energie aus Sonne und Wind ans Netz, in der Menge entsprechend 35 grossen Atomkraftwerken wie Gösgen. Das heisst, alle 10 Tage ging weltweit Solar- und Windenergie ans Netz, entsprechend einem AKW Gösgen. Kriege ums Öl werden der Vergangenheit angehören, weil niemand das Öl noch will. Kohle, Öl und Gas werden wertlos, und damit auch alle Investitionen aus der jüngeren Zeit in fossile Energien.*

Letztes Jahr hat die internationale Finanzindustrie 6000 Milliarden Franken in fossile Energien investiert. Sie werden wertlos. Alles Geld, das die Schweizerische Nationalbank und unsere Pensionskassen in fossile Energien stecken, wird verloren gehen. Ein paar mächtige Männer, wie Trump oder Bolsonaro, sagen immer noch, dass Öl günstig sei und erneuerbare Energie teuer. Doch das war vor zehn Jahren so. Heute aber haben sich die Verhältnisse gekehrt. Drum bringen die Saudis gerade jetzt ihre Ölfirma Saudi Aramco an die Börse. Sie haben

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

realisiert, dass sie das Öl nicht mehr loswerden, und hoffen deshalb, ein paar Dumme zu finden, die ihnen ihre Aktien abkaufen, bevor sie wertlos sind.

In Wikipedia steht, dass die gesamte von der Sonne auf die Erdoberfläche auftreffende Energiemenge mehr als zehntausend Mal größer sei als der Energiebedarf der Menschheit. Um sich vorzustellen, wie gross die Kollektorfläche sein müsste, wenn man alle Häuser eines Kontinents mit Sonnenwärme heizen wollte, zeigt Wikipedia eine Weltkarte mit allen Kontinenten

https://de.wikipedia.org/wiki/Sonnenenergie#/media/Datei:Solar_land_area.png.

In jedem Kontinent symbolisiert ein kleiner schwarzer Kreis die Grösse der Kollektorfläche. Die Fläche der Kreise schätze ich kleiner als 2 % der Fläche der Kontinente. Die gesamte Energie der Sonne wird in Form von reflektiertem Licht und Wärmestrahlung wieder an den Weltraum abgegeben.

deverfahren ist ein Baustart ab 2026 möglich. 2035 soll das 4. Gleis fertig sein.

Der Tagesanzeiger schreibt: der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofens ist überfällig, die Kapazitätsgrenze ist längst überschritten. Er ist der viertgrösste Bahnhof Zürichs und eines der

und einem zweiten Riesbachtunnel abgepöckelt hatte, um 50 Millionen Franken zu sparen. Deshalb müssen heute die Züge, die nach Tiefenbrunnen fahren wollen, die Spur der von Stettbach aus stadteinwärts fahrenden Züge kreuzen. Zudem gibt es keine vollwertige



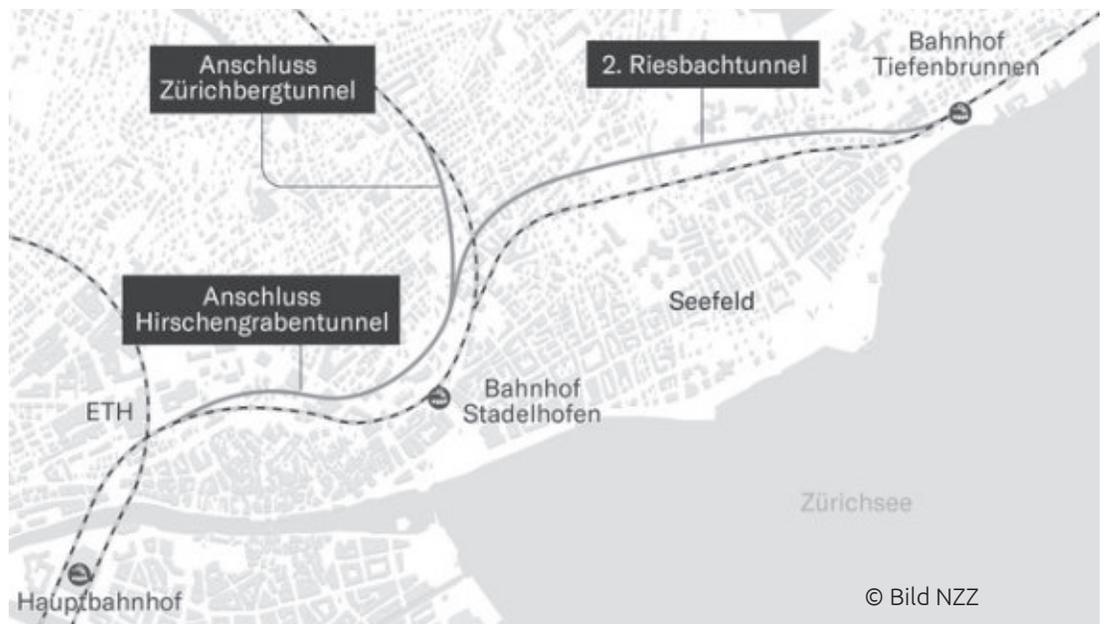
Von der heutigen Passage geht es nach links zum Gleis 4 Visualisierung SBB

grössten Nadelöhre im regionalen Zugverkehr.

Der Grund: 1990 wurde er mit einem «Geburtsfehler» in Betrieb genommen: Aus Kostengründen hat er nur drei und kein viertes

ge Doppelspurstrecke zwischen Stadelhofen und Tiefenbrunnen.

Santiago Calatrava, der Meisterarchitekt des unterirdischen Bahnhofs aus dem Jahr 1990, ging beim 4. Gleis leer aus, wie die NZZ

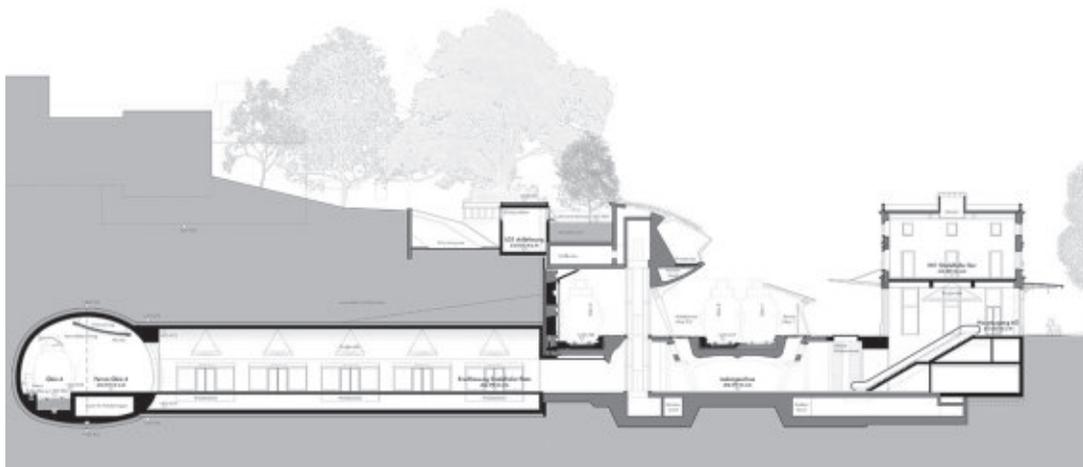


Gleis. Das hat zur Folge, dass jede Störung den Fahrplan durcheinanderwirbelt und Pendler teils bis in die Ostschweiz verärgert. Den Engpass hat die Politik der 1970er- und 80er-Jahre verschuldet, die nach der wuchtig gescheiterten U-Bahn-Abstimmung (1973) die Pläne eines Bahnhofs Stadelhofens mit vier Gleisen

schreibt. Gewonnen haben das Planerteam Giuliani Hönger Architekten / Caretta und Weidmann Generalplaner AG. Ihr Projekt trägt den Namen «Elyson». Der Entscheid der Wettbewerbsjury sei einstimmig ausgefallen, teilen die SBB mit.

Lang war darüber ja diskutiert worden, ob man das vierte Gleis nicht direkt an die Ladenpassage andocken könne. Calatrava selber hatte die Idee weiterentwickelt und zunächst gegen die Grundlagen des Architekturwettbewerbs geklagt, in denen diese Lösung nicht

Adi Kälin von der NZZ unternimmt einen imaginären Rundgang zum neuen Gleis 4: Wir könnten nun die neue Unterführung benutzen, die von der Mühlebachstrasse unter dem Calatrava-Bau - der anstelle des Cafés Mandarin steht - hindurch zum vierten Gleis führt –



Die Verbindung zwischen 4. Gleis (links), der heutigen Passage und dem Bahnhofsgebäude im Querschnitt
© Bild SBB

mehr vorgesehen war. Was Calatrava wollte, sei viel zu aufwendig, hiess es von den SBB. Man müsste mit riesigen Baugruben rechnen, zudem würden die Verankerungen der Rück-

oder die Abgänge parallel zu den Gleisen, an denen sich seit den achtziger Jahren nichts geändert hat.

Wir entscheiden uns aber für den neuen



Das Haus zum Falken, heute mit Café Mandarin, von der Falkenstrasse aus Bild Calatrava Valls SA

wand im Berg bei einer solchen Lösung tangiert. Beim Wettbewerb war schliesslich nur noch eine Lösung möglich, bei der das vierte Gleis mehr als dreissig Meter zurückversetzt im Berg verläuft.

Haupteingang, der direkt durchs alte, spät-klassizistische Bahnhofsgebäude von 1894 führt. Vom Platz her geht es stufenlos durch

Fortsetzung -->

Inhalt

Das 4. Gleis im Bahnhof Stadelhofen	1
Die fossilen Jahre sind vorbei	1
Ciao IG Tösstallinie	5
Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
25 Jahre IG Tösstallinie	6
Winterthur - Rütli alle 30 Minuten	10
Der Léman-Express	11
Unser Besuch im Klang-Maschinen Museum	14
Impressum	15
Einladung Mitgliederversammlung	16

die drei vergrösserten Tore und dann nach wenigen Schritten in den Untergrund. Über uns befindet sich die zweigeschossige Stadelhofer Bar, die zu einem beliebten Treffpunkt geworden ist. Daran schliessen sich auf beiden Seiten zwei feine Aufbauten an, die ein wenig an Wintergärten erinnern und als Restaurant dienen. Nun gilt es, diese gut dreissig Meter lange Strecke unter die Füsse zu nehmen. Eigentlich bewegen wir uns dabei in einer von zahlreichen Tunnelröhren, die zwischen der alten Ladenpassage und dem

– mit Läden und Restaurants im Erdgeschoss, Büros und Praxen darüber. Er passt bestens zu den Bahnhofbauten, die Calatrava in den achtziger Jahren entworfen hat und die mittlerweile zur Ikone geworden sind. Die Keller-geschosse sind zu einer grossen Velogarage mit direktem Zugang zu den Gleisen geworden. Die Veloparkplätze hätten den Stadelhoferplatz entlasten sollen, doch auch dort stehen noch immer Hunderte von Fahrrädern herum.



Auf den Seitenflügeln des klassizistischen Bahnhofsgebäudes von 1894 soll ein Restaurant entstehen
Visualisierung SBB

vierten Gleis gebaut worden sind. Diese Raumstruktur aus Tunnelröhren nennen die Architekten «Gewölbehalle». Wie der Tunnel fürs vierte Gleis sind auch diese Quertunnels bergmännisch erstellt worden – was es möglich machte, auf grosse Baugruben zu verzichten. Drei der Röhren sind für Fussgängerinnen und Fussgänger gemacht, und an jedem dieser Durchgänge gibt es zusätzliche Läden – jeweils an einer Seite.

Was nun kommt, sieht aus wie ein U-Bahnhof. Wir befinden uns auf dem Perron, an dem das vierte Gleis verläuft. Auch hier dominieren Beton und die Rundungen, die man als Hommage an Calatrava lesen kann. Das vierte Gleis zieht sich vom Hauptbahnhof her Richtung Stadelhofen und verzweigt sich nach der unterirdischen Haltestelle. Eines der Gleise führt später in den Zürichbergtunnel, das andere verläuft im neuen, zweiten Riesbachtunnel, um schliesslich vor dem Bahnhof Tiefenbrunnen wieder ans Licht zu kommen. Für die Tunnelbauten waren übrigens zwei Zugangschächte nötig, einer unterhalb von Universität und ETH, einer beim Merkurplatz in der Nähe des Kreuzplatzes.

Ein eigenwilliger Neubau prägt den Platz beim Bahnhof: Santiago Calatravas Geschäftshaus, das an ein riesiges Schiff erinnert

Sie geben dem Bahnhofsgebäude mehr Gewicht und helfen ihm, sich gegen den Calatrava-Neubau zu behaupten.

Beim Architekturwettbewerb 2019 versuchten auch andere Architekturteams, dem Aufnahmegebäude, wie der Bahnhofsbau korrekt heisst, etwas mehr Präsenz am Platz zu geben. Eines hat sogar den Mittelteil aufstocken wollen, was aber der kantonalen Denkmalpflege nicht sonderlich behagte. Der jetzige Aufbau auf den Seitenflügeln hingegen gefällt weitherum. Die Architekten Giuliani und Hönger haben die filigrane Aufstockung etwas zurückversetzt erstellt, um so auch den Respekt gegenüber dem Alten auszudrücken. Dass sie ringsum verglast ist, gefällt natürlich den Gästen; man geniesst von hier aus einen sensationellen Blick auf die Platanen des Stadelhoferplatzes.

Ciao IG Tösstallinie

In der letzten Ausgabe der Zugnummer habe ich angekündigt, dass ich per nächste Mitgliederversammlung am 7. April 2020 als Vizepräsident aus dem Vorstand der IG Tösstallinie zurücktreten werde.

Rafael Haas Ich hätte mich sehr gefreut, wenn sich unter den Mitgliedern der IG oder auch von extern jemand gemeldet hätte, welcher gerne in meine Fussstapfen treten möchte und meine Nachfolge im Vorstand der IG angetreten hätte. Leider hat sich bis heute niemand auf meinen Aufruf gemeldet. Daher haben wir an unserer letzten Vorstandssitzung nochmals darüber diskutiert, wie es mit der IG weitergehen soll. Aus mehreren Gründen haben wir uns jetzt dazu entschieden, an der nächsten Mitgliederversammlung den Mitgliedern die Vereinsauflösung zu unterbreiten.

Ein wichtiger Grund, warum wir uns zu diesem Schritt entschieden haben, ist die Tatsache, dass mit meinem Rücktritt nicht bloss das Eisenbahn- und Verkehrsplanungs Know-How im Vorstand verloren geht, sondern dass auch das Aktuarat als Schlüsselfunktion in einem Vorstand nicht mehr besetzt ist. Zwar könnte der Vorstand gemäss Statuten auch mit 3 Mitgliedern weiterarbeiten, dennoch ist es etwas umständlich, wenn der Präsident oder der Kassier auch noch das Sitzungsprotokoll schreiben muss. Auf alle diese Tatsachen habe ich bereits in meinem letzten Beitrag hingewiesen. Seitdem haben sich aber auch andere Dinge noch etwas verändert.

Bei unserem Präsidenten Ralf Wiedenmann sowie bei unserem Kassier Erwin Brand werden sich die Lebensumstände in näherer Zukunft ebenfalls dahingehend verändern, dass sie den Vorstand der IG Tösstallinie verlassen werden. Es müsste daher also nicht bloss das Aktuarat neu besetzt werden, sondern auch die Kasse und das Präsidium. Angesichts der Tatsache, dass sich bisher niemand für das Aktuarat gemeldet hat, sieht es der Vorstand als beinahe unmöglich an, in Kürze 3 neue Personen für den Vorstand zu finden.

Aus diesen Gründen hat sich der Vorstand entschieden, per nächste Mitgliederver-

sammlung am 7. April 2020 im Café Dreispitz in Wila in Corpore zurückzutreten und der Versammlung die Vereinsauflösung zu beantragen. Für die weitere Verwendung des Vereinsvermögens wird der Vorstand beantragen, dieses dem Dampfbahnverein Zürcher Oberland zukommen zu lassen.



Rafael Haas 2010, als neuer Vizepräsident der IG Tösstallinie

Damit die Vereinsauflösung umgesetzt werden kann, ist gemäss Statuten eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden Mitglieder erforderlich. Kommt diese nicht zu Stande, so muss ein neuer Vorstand gewählt werden, welcher die Geschicke des Vereins weiterführen möchte. Findet sich dafür niemand, so wird der Verein gemäss Art. 69 ZGB aufgelöst, da ein Verein ohne Vorstand nicht weiterexistieren kann.

Mich persönlich schmerzt es schon etwas, dass wir jetzt zu diesem Schritt greifen müssen. Bedenkt man allerdings, dass die Mitgliederzahlen des Vereins seit Jahren rückläufig sind, so bin ich der Meinung, dass jetzt die Zeit reif ist, um sich von der IG Tösstallinie zu trennen.

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:
Erwin Brand
finanzen@
ig-toesstallinie.ch
Tösstalstrasse 325
8497 Fischenthal

Revision:
Martin Greber
Greber Consulting
8005 Zürich

Robert Ineichen
Treuhand & Consul-
ting
8400 Winterthur

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

BeisitzerIn
vakant

25 Jahre IG Tösstallinie

Im April 1994 wird der Verein IG-Tösstallinie gegründet. Zur Vertretung der Interessen der Benützerinnen und Benützer der S26 und der übrigen Verkehrsmittel im Tösstal.

Hannes Gehring 1988 ziehe ich mit meiner Familie ins Tösstal, weil wir einen kleinen Bauernhof kaufen, und unser Leben als Nebenerwerbs-Landwirte fortsetzen wollen. Meine Frau ist Bauerntochter und ich beginne mit 44 noch eine Lehre als Bauer. Wir fin-

drum auf die S26 angewiesen. Und ich möchte nicht Bus fahren - ausser mit dem Nachtbus Tösstal, und der wird ja jetzt vom ZVV betrieben. Deshalb trete ich nun dem Verein IG-Tösstallinie bei. Am 25. und 26. August 2001 feiern die SBB und das Tösstal "125 Jahre Tös-



Am 20. Februar 1999 fährt der erste Nachtbus Tösstal, zwar erst ein kleiner Bus von Taxi Wila

den allerdings nur Bauernhöfe ohne Land. Das Land haben die Nachbarsbauern längst für sich erworben. So kehre ich zu meinem alten Beruf als technischer Redaktor zurück, wir bleiben aber im Tösstal. 1997 höre ich, dass ein Nachtbus im Tösstal realisiert werden sollte. Mein Sohn ist 9-, meine Tochter 10-jährig. Ich stelle mir vor, dass sie in einigen Jahren nach Winti in den Ausgang gehen werden, und engagiere mich deshalb beim Verein Nachtbus Tösstal, den wir am 12. November 1998 gründen (ZUGnummer 8). Er wird ein Riesenerfolg, sodass ihn der ZVV am 14. Dezember 2002 als Nachtlinie N68 übernimmt.

Die SBB planen 1993, den Shuttle S43 zwischen Rüti und Wald durch einen Bus zu ersetzen. Die Bevölkerung von Wald will dies nicht akzeptieren und gründet im April 1994 den Verein IG SBB-Tösstallinie. Um zu verhindern, dass allenfalls die ganze Linie S26 durch Busse ersetzt wird. Ich habe kein Auto und bin

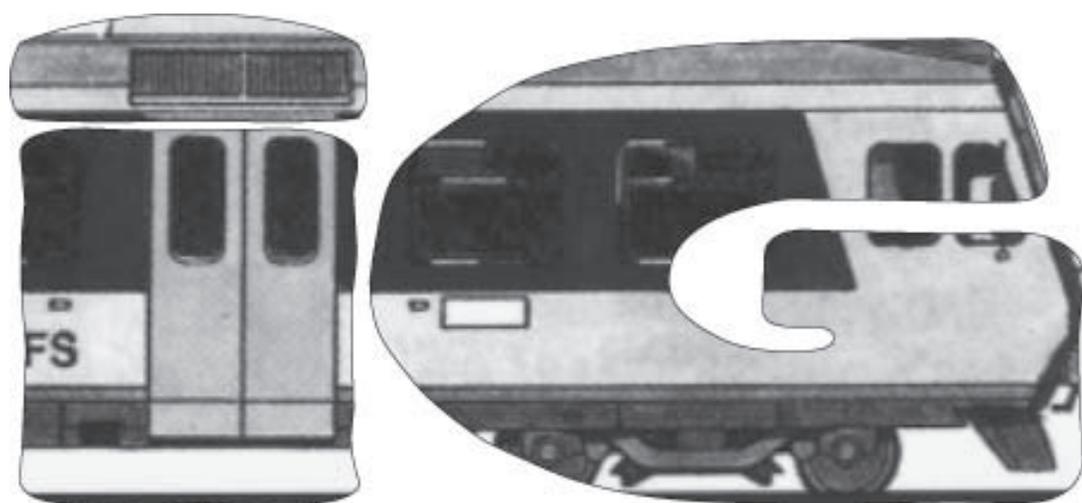
stallinie" (ZUGnummer 13). In der IG Tösstallinie redigiere und layoute ich die Zeitung ZUGnummer ab der Nummer 14 vom Herbst 2002. Nicole Schwarz, Gründungspräsidentin der IG Tösstallinie, schreibt, dass sie nie mit mehr Ungewissheit eine Mitgliederversammlung vorbereitet habe, als jene vom 4. April 2002, da 4 Vorstandsmitglieder zurückgetreten waren, sich aber noch keine neuen gemeldet hätten. Es fanden sich dann aber in letzter Minute doch noch neue, unter andere ich. In ZUGnummer 19 von Dezember 2005 schlägt die IG Tösstallinie dem ZVV und allen Tösstalergemeinden einen durchgehenden Halbstundentakt von Rüti bis Winterthur vor, statt die S43 durch Busse zu ersetzen. Trotz dem Jubiläum "125 Jahre Tösstallinie", trotz einer Petition der Bevölkerung von Wald und einem Brief der IG Tösstallinie an den Verkehrsrat des Kantons Zürich zur Beibehaltung der S43 (ZUGnummer 20, Don Quijote im Tösstal) machen die

SBB ihre Drohung wahr: am 9. Dezember 2006 fährt der Shuttle S43 das letzte Mal. Wir überlegen, wie wir den ZVV dazu bringen können, den Halbstundentakt im Tösstal einzuführen. Sandro Turcati, 2006 Präsident der IG Tösstallinie, kommt auf die Idee einer Volksinitiative. Am 2. November 2006 beschliesst die IG Tösstallinie an einer ausserordentlichen Mitgliederversammlung die Lancierung der kantonalen Volksinitiative "Halbstündliche S-Bahn für Alle". Am 17. Mai 2009 nehmen die Gemeinden entlang der S26 mit bis zu 80% Ja-Stimmen die Initiative an, gesamthaft aber lehnt das Zürcher Stimmvolk die Initiative mit 37% Ja- gegen 63% Nein-Stimmen ab (ZUGnummer 26). Wir versuchen herauszufinden, wieso die Initiative ab-

gelehnt worden ist. Dabei entdecken wir eine regelrechte Desinformationskampagne, begonnen schon im Abstimmungsbüchlein und kolportiert im Tagesanzeiger und der NZZ (es wird behauptet, es seien Infrastrukturausbauten für 55 Millionen Franken nötig, obwohl es lediglich um zusätzliche Zugkompositionen ging). Wer diese Desinformationskampagne startete und wieso, das finden wir nie heraus. Sie hatte zur Folge, dass Tösstalerinnen und Tösstaler mit 10 Jahren Verspätung, erst Ende 2019 statt 2009, in den Genuss des Halbstundentaktes von Winti bis Rütli kamen.

den durchgehenden Halbstundentakt von Rütli bis Winterthur, haben wir erreicht. Und wir haben zusammen viel gearbeitet und auch viel Schönes erlebt. Ich denke an all die Events, die wir durchgeführt haben, mit all ihren bleibenden Erinnerungen.

Nun bin ich schon am Schreiben für die ZUGnummer 47, mutmasslich die letzte. Und bereits das dritte Mal treten alle Vorstandsmitglieder zurück, ausser mir. Bereits in der ZUGnummer 45 appellierte ich, dass wir unbedingt drei neue Vorstandsmitglieder brauchten, oder dann aufhören müssten. Bis heute fanden wir niemanden. Ausser einer Frau aus Wald, die sich anbot, unsere Krise zu analysieren. O.k., unser wichtigstes Ziel,



tösstallinie

Im April 1994 gründen besorgte Tösstalerinnen und Tösstaler den Verein IG SBB-Tösstallinie

In der ZUGnummer 27 alarmiert Präsident Sandro Turcati, dass an der Mitgliederversammlung vom März 2010 von 5 Vorstandsmitgliedern 4 zurücktreten werden, und wir unbedingt neue brauchen. Nur ich bleibe und hoffe. Und ich bin überglücklich (ZUGnummer 28), dass wir neue finden: mein Nachbar im

den durchgehenden Halbstundentakt von Rütli bis Winterthur, haben wir erreicht. Und wir haben zusammen viel gearbeitet und auch viel Schönes erlebt. Ich denke an all die Events, die wir durchgeführt haben, mit all ihren bleibenden Erinnerungen.

Auf <http://www.ig-toesstallinie.ch> kann ich die ZUGnummern von 1 bis 47 durchblättern. Zum Beispiel **Nummer 1** (bis Nummer 6 im Zeitungsformat): mit Charly Böhlers Paar, das liebevoll die S43 abstaubt. Im Editorial schreibt Kurt Graf: Ihnen ist es zu verdanken, dass ich hier an Sie schreiben darf. - Das geht mir ja auch so ;-) **Nummer 2**: Pendeln – Auto oder Bahn? **Nummer 3**: Tösstaler plangen auf neuen Bahnhof Rütli. **Nummer 4**: Die S26 auf schlanker Infrastruktur - überflüssige Schienen und Weichen entfernen. **Nummer 5**: Die Tösstal-Prioritäten beim Fahrplan. Die S26 mit

Fortsetzung -->

ihren Querverbindungen ist das Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs. **Festzeitung der IG Tösstallinie Mai 1997 zum 150-Jahrjubiläum SBB:** Siegeszug der Eisenbahn. **Nummer 6:** Andreas Herzog - Aktuelle Verkehrspolitik für Regionalverkehr. **Nummer 7 (A4-Format):** Unerhört - Fahrplanwünsche an den ZVV - sie wurden nicht erfüllt! Olga Meyer im Tösstal. **Nummer 8:** Abends Bahn statt

Bus zwischen Rüti und Bauma. **Nummer 9** Verkehrsfrei festem - Einweihung neuer Bahnhof Rüti. **Nummer 10:** Die Tösstallinie von morgen - Vorbild Mittel-Thurgau-Bahn mit Stadler-Zügen. Neue Haltestellen Juckern, Wellenau, Lipperschwändi, Schmittenbach, Fistel, Jonatal, Wald-Nord. **Nummer 11:** 1990 - Der Siegeszug der S-Bahn. Die Zukunft der Tösstallinie: Konflikt zwischen Tösstallinie



Am 2. November 2006 beschliesst die IG Tösstallinie an einer ausserordentlichen Mitgliederversammlung die Lancierung der kantonalen Volksinitiative "Halbstündliche S-Bahn für Alle"

und S-Bahn. Der Kunde ist König: die gute alte Zeit ist verschwunden! **Nummer 12:** Aufwärts! Skilifte Oberholz-Farner. **Nummer 13:** 25./26. August 2001 125 Jahre Tösstalbahn. Tösstallinie auflösen? **Nummer 14:** Die junge Geschichte der IG Tösstallinie. **Nummer 15:** Nachtbus Tösstal wird N68 des ZVV-Nachtnetzes. Visionen, Möglichkeiten und Grenzen des öffentlichen Verkehrs im oberen Tösstal: Beim "Randstunden-Abbau" sollte die S26 durch Busse ersetzt werden. **Nummer 16:** 1/2-Stundentakt von Rüti bis Winti, Montag bis Sonntag? **Nummer 17:** 10. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie vom 31. März 2004: Wolfgang Wahl-Guyer stellt den Eisenbahnkönig Adolf Guyer-Zeller vor. **Nummer 18:** Wann endlich kommt der 1/2-Stundentakt von Rüti bis Winti? Nach dem Ski-Pass der SBB-Pass? **Nummer 19:** Können wir zwischen Rüti und Bauma auf die Bahn verzichten? Der ZVV will den Shuttle S43 durch einen Bus ersetzen. **Nummer 20:** Bus gegen Bahn: Don Quijote im Tösstal? – Brief der IG an den Verkehrsrat – Rettet nur Abbau die Tösstallinie – was kostet sie wirklich? – Der Kampf von Wald für Shuttle S43 und für S26. **Nummer 21:** Wieso eine Volksinitiative Halbstündliche S-Bahn für Alle? Unser Besuch im längsten Eisenbahntunnel der Welt (Gotthard-Basistunnel 57 km). **Nummer 22:** Endspurt für die Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle. S26 seit Fahrplanwechsel: massive Verschlechterungen für die Passagiere. **Nummer 23:** Halbstündliche S-Bahn für Alle zu Stande gekommen! Meine Erfahrungen unterwegs beim Unterschriftensammeln. **Nummer 24:** Gegenvorschlag der Regierung zur Initiative Halbstündliche S-Bahn für Alle: Geschenk oder trojanisches Pferd? **Nummer 25:** Geduld bringt Rosen: auch bei der halbstündlichen S-Bahn? Antizyklisch aus der Wirtschaftskrise? **Nummer 26:** Halbstündliche S-Bahn für Alle: Tösstal sagt ja, übrige nein. Wer hat verloren? **Nummer 27:** Halbstundentakt wie weiter? Warum braucht es die IG Tösstallinie? Warum treten 4 von 5 Vorstandsmitgliedern zurück? **Nummer 28:** Die Neuen im Vorstand. Die IG Tösstallinie macht weiter. **Nummer 29:** Tösstallinie 2018 – ein Ausblick. Besuch in der Eisenbahnsammlung Uster. **Nummer 30:** Dispositionskonzepte bei Bahnbetriebsstörungen. Besuch der DML-Baustelle unter dem HB Zürich. **Nummer 31:** Tösstal: bessere Perronzugänge und Ersatz der veralteten Stellwerke. Grosse Bahn in kleinem Massstab: Besuch im Eisenbahn-Betriebslabor. Zugsicherung ETCS – Fluch oder Segen? **Nummer 32:** Modernisierung des Bahnhofs Rikon: Unterführung und höher Perrons. Spektakel im Dunkeln: Gleisunterhalt. Die Trolleybus-Fahrleitung. 19. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie. **Nummer 33:** Bahnhof Rikon in neuem Glanz. Die IG Tösstallinie bei Stadler Rail. **Nummer 34:** Der Centralbahnhof Basel in Bauma? Die Brücke beim Hürlistein. Guyer-Zeller und die Töss-Allmannbahn. 20. Mitgliederversammlung der IG. **Nummer 35:** SBB

Lösch- und Rettungsorganisation Winterthur. Die SBB informierten über Ausbau der S26 von 2015 bis 2018. Das Miniatur Wunderland in Hamburg. **Nummer 36:** Kampf gegen Windmühlen mit der Vollgeld-Initiative? Hansruedi Büchi, unser neues Vorstandsmitglied. Eine Bahnreise in den Osthimalaya. 21. Mitgliederversammlung. **Nummer 37:** sunneland-oberland. Grundwasserheizung im Tösstal. Reise mit der Transsib. Der schwarze Block am Bahnhof. Besichtigung Lokremise und Eisenbahnsammlung Uster. **Nummer 38:** Mehr Zug für Zürich. Neue Schienen von Winti bis Bauma. Tunnelbohrmaschinen, eine Revolution im Untertagebau. 22. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie: Wolfgang Wahl-Zeller spricht über Adolf Guyer-Zellers Bahnprojekte und Weltanschauung. Die neue historische Bahnhofshalle in Bauma. **Nummer 39:** Start Nachtbus Tösstal 1999, wieso nicht auch Früh- und Spätzüge? Wir erlebten den Rangierbahnhof Limmattal. Unsere abenteuerlichen Reisen mit der Eisenbahn. Der lange Weg zu einem neuen Fahrplan. Rückblick auf die Einweihung der Historischen Bahnhofshalle. **Nummer 40:** Rämismühle: nach 30 Jahren wieder ein Dorfladen! Umbau Bahnhöfe Seen und Sennhof-Kyburg. Umbau des Bahnhofs Winterthur. Sie lenken die Züge auf die richtigen Gleise: Die Weichen. 23. Mitgliederversammlung IG Tösstallinie. **Nummer 41:** Wir besichtigten die SBB Serviceanlage Oberwinterthur. Wenn die Schiene auf die Strasse trifft: Bahnübergänge. Der nostalgische Railway Walk. **Nummer 42:** Stand der Umbauten in Sennhof-Kyburg und Saland. Street Parade: mein kleines Paradies. Auf Schienen durch die Ukraine. Sondereinsatz von Bahn und Bus am Zürcher Kantonaltturnfest. 24. Mitgliederversammlung der IG-Tösstallinie. Braucht es für Bahnfunk und Zugsicherung der Tösstallinie neue Antennenmasten? **Nummer 43:** Vom Kleinbahnhof zum Nadelöhr: Zürich Stadelhofen. Nein zu No Billag am 3. März! Fahrzeugtreffen 14. und 15. Oktober in Bauma. Führung durch den Untergrund der Restaurants im HB Zürich. **Nummer 44:** Die neue Personen-Unterführung Nord im Bahnhof Winterthur. Eisenbahnsignal-Quiz. Unsere neue Homepage. Neuerungen am Bahnhof Fischenthal. 25. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie. **Nummer 45:** Der neue Fahrplan: Erste Erfahrungen. Brauchen wir die IG nicht mehr? Der Drache vom Hagheerenloch. Abschied Hansruedi Büchi. Fahrplankonzept Ausbauschrift 2035. Der Bus der Zukunft. Besuch Museums-Spinnerei Neuthal. SOS IG Tösstallinie: Wir suchen dringend... **Nummer 46:** Eindrücke von der Baustelle Bahnhof Winterthur. SOS: Dringend Vorstandsmitglied gesucht! Bericht aus den Regionalen Verkehrskonferenzen. Reise durch das Mutterland der Eisenbahn. Umbau des Bahnhofs Tann-Dürnten. 26. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie.

Winterthur - Rüti alle 30 Minuten

Der Fahrplan 2020 bringt der Tösstallinie endlich den durchgehenden Halbstundentakt

Rafael Haas Seit dem letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gilt auf der ganzen Tösstallinie der Halbstundentakt. Damit ist ein wichtiges Ziel der IG Tösstallinie der letzten Jahre erreicht.

Der Halbstundentakt bringt in erster Linie der Gemeinde Wald, mit 8'000 Einwohnern schon fast eine Stadt, ein angemessenes öV-Angebot. Während Wald bis 2006 mit dem S43-Shuttle bereits ein Angebot mit zwei Zügen

Mit dem neuen Angebot bestehen nun in Rüti halbstündliche Anschlüsse an die S5 in Richtung Rapperswil – Pfäffikon SZ sowie an die S15 in Richtung Zürich HB. Durch die zusätzliche S26 mit Ankunft zur Minute xx.16 in Rüti besteht nun einerseits Anschluss an die S6 nach Schwanden in Rapperswil sowie andererseits Anschluss an den RE nach Chur in Pfäffikon SZ. Letztere Verbindung (Tösstal – Pfäffikon SZ – Chur) wird damit eine halbe Stunde schneller.

Immer noch nicht optimal ist der Anschluss in Rapperswil an den Voralpen-Express in Richtung Arth-Goldau. Die Wartezeit in Rapperswil verkürzt sich aber von 58 auf 28 Minuten.

Meilensteine der IG Tösstallinie

Ralf Wiedenmann Während unserer langjährigen Vorstandstätigkeit wurden schrittweise viele Verbesserungen im öffentlichen Verkehr im Tösstal realisiert:

1. Ab Dezember 2005 zwei Verbindungen pro Stunde zwischen Bauma und Winterthur werktags, Montag bis Freitag. Wermutstropfen: zwischen Bauma und Rüti weiterhin Stundentakt und unterschiedliche Abfahrtszeiten Montag bis Freitag und am Wochenende.
2. Ab Dezember 2007 zwei Fahrten pro Stunde zwischen Bauma und Winterthur, auch am Wochenende. Wieder einheitliche Abfahrtszeiten zwischen Bauma und Rüti werktags und am Wochenende.
3. Erster Quantensprung: ab Dezember 2018 exakter Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bauma, und exakter Stundentakt zwischen Bauma und Rüti.
4. Zweiter Quantensprung: ab Dezember 2019 durchgehender Halbstundentakt zwischen Winterthur und Rüti.

Insofern sind viele Ziele der IG Tösstallinie erreicht, und der Verein hat seinen Vereinszweck zumindest zu grossen Teilen erreicht.



sich seit Jahrzehnten verbissen gegen jede neue Haltestelle an der Tösstallinie. Man hindert die Bahn damit aktiv und bewusst daran, ihre Chancen und Stärken auszuspielen.

Vorwärts mit neuen Haltestellen im Tösstal

Wo neue Haltestellen nötig und erwünscht sind, ist seit langem bekannt:

- Winterthur-Oberseen (im kantonalen Verkehrsplan seit 1978 als "geplant" enthalten!),
- Saland (Verschiebung des bestehenden Bahnhofes in Richtung Bauma, im kantonalen Plan ebenfalls seit 1995 enthalten)
- Widen-Altlandenberg
- Wellenau
- Lipperschwändi
- Schmittbach
- Fistel
- Jonatal
- Wald-Nord

Mit "Haltestellen auf Verlangen" muss nicht an jeder Haltestelle angehalten werden, wenn keine Passagiere ein- oder aussteigen wollen (bei der SZU und auf der Seelinie der MThB mit Erfolg eingeführt).

MThB: Trotz mehr Haltestellen keine Fahrzeitverlängerung zwischen Schaffhausen und Romanshorn

Auch hier liefert die Seelinie den Beweis: Die MThB hat auf der Seelinie gleichzeitig mit der Einführung der neuen Leichttriebfahrzeuge neue Haltestellen eingeführt. Dank Gewichts-

Ausschnitt aus ZUGnummer 10, Herbst 1999: Vorschlag von Paul Stopper für neue "Halt auf Verlangen"-Haltestellen auf der S26

pro Stunde hatte, profitieren beim neuen Angebot nun auch Gibswil, Fischenthal und Steg von den zusätzlichen Verbindungen.

Der Léman-Express: Eine S-Bahn für die Region Genf

Der Fahrplan 2020 brachte dem Tösstal den langersehnten Halbstundentakt von Winterthur bis nach Rüti. Ansonsten brachte der neue Fahrplan, welcher seit dem 15. Dezember in Kraft ist, für die Zürcher S-Bahn keine Änderungen gegenüber dem Vorjahr.

Rafael Haas Anders sieht es in der Metropolregion Genf aus. Dort ging mit dem neuen Fahrplan das S-Bahn-System Léman-Express (LEX) in Betrieb. Herzstück dieses Projektes ist die Neubaustrecke CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), welcher den Genfer Hauptbahnhof Genève-Cornavin mit dem französischen Bahnhof Genève-Eaux-Vives verbindet.

Wer früher mit der Bahn von der Schweiz in Richtung Évian-les-Bains, Chamonix oder nach Annecy reisen wollte, musste sich zwangsläufig vom Bahnhof Cornavin durch

mer, welche in Frankreich wohnen und in der Schweiz arbeiten, primär auf der Strasse immer stärker wurde, entschieden sich die Schweizer Kantone Genf und Waadt, die französische Region Auvergne-Rhône-Alpes sowie der Schweizer Bund in der Region Genf ein grenzüberschreitendes S-Bahn-System zu realisieren, welches den Pendlerverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert. Kernstück dieses Systems soll eine zweigleisige Neubaustrecke sein, welche die Lücke zwischen dem Schweizer und dem französischen Bahnhof in Genf schliesst.



Abbildung 1: Der alte Bahnhof Genève-Eaux-Vives in den 1990-er Jahren [1]

den Genfer Stadtverkehr zum französischen Bahnhof Eaux-Vives kämpfen, welcher sich am linken Ufer des Genfersees befindet. Dieser Bahnhof wirkte neben dem Bahnhof Cornavin doch sehr provinziell und heruntergekommen (siehe Abbildung 1). Auch waren die Züge, welche dort pro Tag in Richtung Frankreich verkehrten, an einer Hand abzuzählen.

Da in den letzten Jahrzehnten der grenzüberschreitende Verkehr infolge der Arbeitneh-

Die neue Streckenführung beginnt am Bahnhof Cornavin. Von dort wird die bereits 1949 eröffnete Strecke zum Genfer Güterbahnhof in La Praille befahren. Auf Höhe des Güterbahnhofs wird die neue Haltestelle Lancy-Pont-Rouge bedient. Dieser Abschnitt wurde von den Regionalzügen bereits seit 2002 bedient. Danach führt die Strecke weiter

Fortsetzung -->

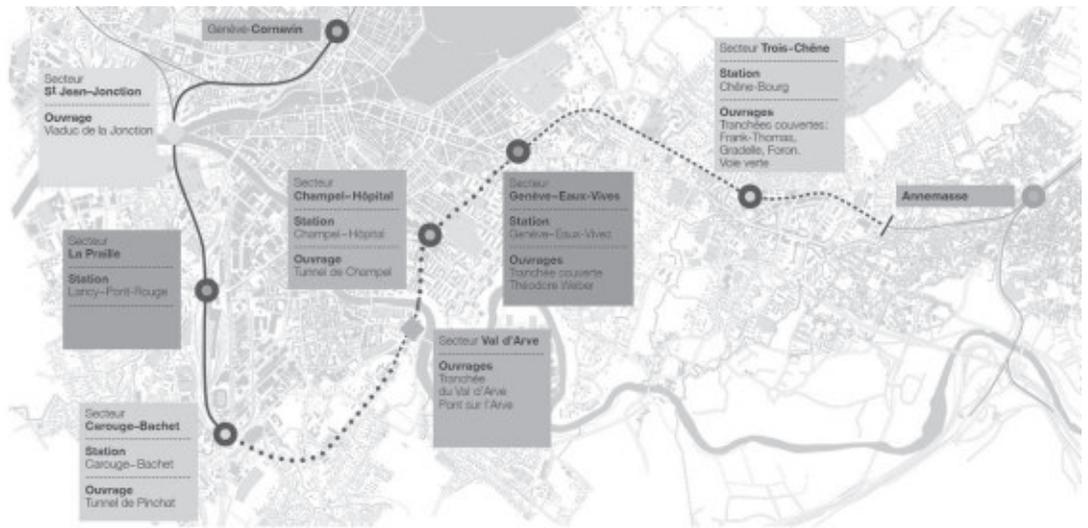


Abbildung 2: Streckenverlauf der Neubaustrecke CEVA [2]

entlang des Güterbahnhofs bis zur Haltestelle Carouge-Bachet. Dort verschwindet die neue Strecke im Tunnel de Pinchat und dreht in einer langgezogenen 180-Grad-Kurve wieder in Richtung Norden. Der Fluss Arve wird mit einer rund 80 Meter langen neuen Stahl-fachwerkbrücke überquert, deren Seitenwände verglast sind. Anschliessend erfolgt die Streckenführung aus lärmschutzgründen wiederum unterirdisch im Tunnel de Champel. Entlang dieses Tunnels befinden sich die neu erstellte Haltestelle Champel-Hôpital sowie die in den Untergrund verlegten Haltestellen Eaux-Vives und Chêne-Bourg. Letztere zwei Haltestellen bestanden bereits an der ehemaligen oberirdischen Strecke von Genève Eaux-Vives nach Annemasse. Die Staatsgrenze Schweiz-Frankreich wird ebenfalls noch im Tunnel unterquert, ehe die Strecke kurz vor dem Bahnhof Annemasse wieder an das Tageslicht hervortritt. Die Strecke wird von Westen her in den Bahnhof Annemasse eingebunden. Der Streckenverlauf ist in Abbildung 2 ersichtlich.

Das Angebot auf der neuen Verbindung besteht grundsätzlich aus 4 Léman-Express-Linien:

- L1: Coppet – Genève-Cornavin – Anne-

masse – Évian-les-Bains

- L2: Coppet – Genève-Cornavin – Annemasse – Annecy
- L3: Coppet – Genève-Cornavin – Annemasse – St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet (mit Anschluss nach Chamonix)
- L4: Coppet – Genève-Cornavin – Annemasse

Diese vier Léman-Express-Linien (LEX) verkehren im Stundentakt, wobei sie sich zwischen Coppet und Annemasse zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Dazu kommen noch zwei stündliche Regio-Express-Linien, die sich ab Vevey zu einem Halbstundentakt ergänzen:

- RE: Vevey – Lausanne – Genève-Cornavin – Annemasse
- RE: St-Maurice – Vevey – Lausanne – Genève-Cornavin – Annemasse

Diese RE-Linien bedienen zwischen Genève-Cornavin und Annemasse nur die Halte Lancy-Pont-Rouge und Genève-Eaux-Vives. Ein Ausschnitt aus der Netzgrafik Schweiz 2020, in welcher auch die Abfahrtsminuten der wichtigsten Halte ersichtlich sind, ist in der folgenden Abbildung dargestellt:

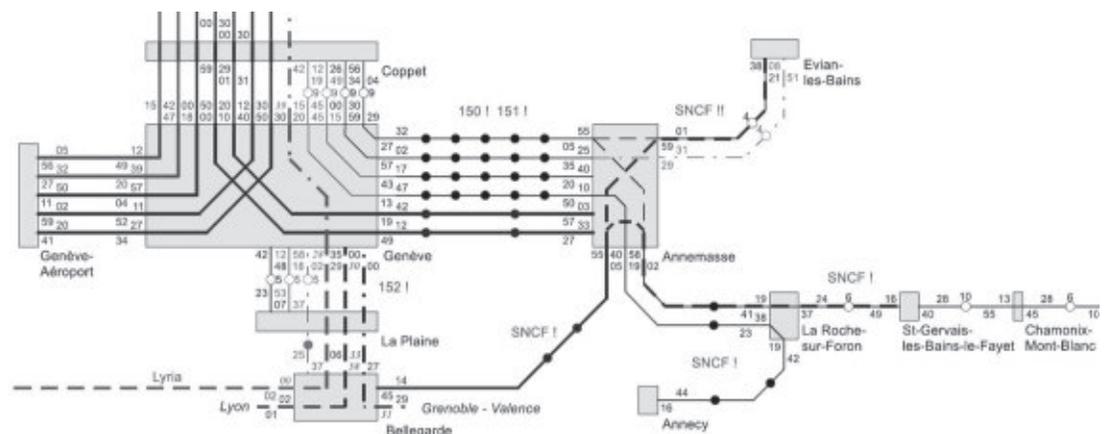


Abbildung 3: Ausschnitt aus der Netzgrafik 2020 des Léman-Express [3]

Die Fahrzeuge, welche auf den neuen S-Bahn und RE-Linien eingesetzt werden, werden sowohl von den SBB als auch von den französischen Staatsbahnen SNCF gestellt. Die SBB setzt auf den S-Bahn-Linien 23 neue vierteilige FLIRT-Triebzüge RABe 522 von Stadler ein. Die SNCF steuert 17 vierteilige Régiolis-Triebzüge Z31500 von Alstom bei. Sämtliche

Viertelstundentakt und überlagertem RE-Halbstundentakt. Da im Bahnhof Genève-Cornavin mit 6 Fernverkehrszügen, 4 RE-Zügen, 4 LEX-Zügen sowie den endenden Zügen von Bellegarde die Kapazitätsgrenze überschritten wird, muss ein zweigleisiger Tiefbahnhof erstellt werden, in welchem die Fernverkehrs- und RE-Züge in Richtung Genève-Aéroport verkehren.



Abbildung 4: SBB FLIRT-LEX RABe 522 [4]

Fahrzeuge sind Zweisystem-Züge, sodass sie sowohl im Schweizer als auch im französischen Stromsystem einsatzfähig sind. Die eingesetzten Fahrzeuge sind in den Abbildungen 4 und 5 ersichtlich. Auf den Regio-Express Zügen setzen die SBB vierteilige KISS-Doppelstöcker RABe 511 von Stadler ein.

Der Start des Léman-Express stand im vergangenen Dezember unter einem etwas schlechten Stern, streikten doch just zu diesem Zeitpunkt die Bahnangestellten im Frankreich. So verkehrten zahlreiche Züge nur auf dem Schweizer Abschnitt bis nach Annemasse. Mittlerweile verkehrt der Léman-Express jedoch auf dem gesamten geplanten Netz und die Nachfrage scheint bis anhin zufriedenstellend zu sein.

In den nächsten Jahren wird der Léman-Bogen (Arc Lémanique) weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr erfahren. Sind in den letzten Jahren sehr viele Bundesgelder für den Ausbau in der Region Zürich verwendet worden, so profitiert von STEP Ausbauschnitt 2025 primär die Westschweiz. So wird es ab 2025 zwei Fernverkehrs-Halbstundentakte zwischen Lausanne und Genève-Aéroport geben, welche ohne Zwischenhalt zwischen Lausanne und Genève-Cornavin verkehren. Zudem gibt es einen zusätzlichen Fernverkehrs-Halbstundentakt, welcher in Morges und Nyon hält. Zwischen Nyon und Genève-Aéroport verkehrt eine weitere RE-Linie in Halbstundentakt mit Zwischenhalt in Coppet, wo Anschluss an die LEX-Züge bestehen wird. Diese verkehren weiterhin im

Mit dem Léman-Express wurde somit ein nachhaltiges Verkehrsprojekt realisiert, welches die grenzüberschreitenden Strassen zwischen Genf und Frankreich spürbar entlasten wird, sofern es gelingt, die Fahrgäste auf die Eisenbahn zu lenken. Die attraktiven Fahrzeiten sowie das moderne Rollmaterial tragen sicher einen grossen Beitrag dazu bei, damit dies gelingt. Streiks des Bahnpersonals mit der Folge von Zugsausfällen sind dafür allerdings eher hinderlich. So bleibt zu hoffen, dass der Arbeitskampf in Frankreich in den nächsten Jahren etwas abklingt.

Quellen:

- [1] Von Kurt Rasmussen, Attribution, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31078800>
- [2] https://www.ceva.ch/wp-content/uploads/2017/10/generalites_info01.pdf
- [3] Netzgrafik Schweiz 2020: https://www.fahrplanfelder.ch/fileadmin/fap_pdf/Netzgrafik/Netzgrafik2020.pdf
- [4] Von Remontees - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=86241661>
- [5] Von Remontees - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=86249325>



Abbildung 5: SNCF Régiolis Z31500 [5]

Unser Besuch im Klang-Maschinen Museum KMM

Am Sonntagnachmittag 10. November 2019 tauchten wir, Mitglieder und FreundInnen der Interessengemeinschaft Tösstallinie, ein in die vergangene, märchenhafte Welt der mechanischen Musikinstrumente.

Hannes Gehring An diesem sonnigen Sonntag sind wir 14 Interessierte, die am Bahnhof Rütli in den Bus nach Dürnten einsteigen. Ich hatte erwartet, dass sich mehr Leute für dieses phantastische Museum interessieren. Ich wollte es kennen lernen, weil schon mein Vater alte Musikinstrumente gesammelt hatte.

Von der Bushaltestelle Dürnten Kirche sind es nur wenige Schritte bis zum KMM in der alten, in hellem Gelb bemalten Seidenfabrik.

Freundlich empfängt uns unser Tourguide. Er erklärt, dass die Hochblüte der mechanischen Musik im 19. und anfangs des 20. Jahrhunderts lag. In dieser Zeit wurden Musikdosen entwickelt und in Wien und St. Petersburg erstmals ganze Orchester imitierende Klangmaschinen, sogenannte Orchestren, gebaut.

Nun zeigt er uns als erstes eine Musikdose, die fast ganz aus Holz gebaut ist. Mit einer Kurbel dreht man eine Walze mit Holzstiften, die entsprechend der Melodie in der Walze stecken. Mit

Schlüssel wieder aufziehen muss. Die Musikdose kann 8 Stücke spielen. Nach jedem Stück verschiebt sich die Walze um vielleicht einen halben Millimeter und rückt zum nächsten Stück vor. Die Stahlstifte zupfen an Zähnen eines stählernen Kammes. Die Zähne sind ver-



schieden lang, schwingen nach dem Anzupfen und erzeugen so einen hellen bis dunklen Klang, je nach ihrer Länge. Den glockenhellen Klang finde ich wunderschön, wie aus einem Märchen aus vergangener Zeit.

Eine Klangmaschine zeigt uns unser Guide, die mehr als 2 Meter hoch ist und wohl in Restaurants stand. Der Ton wird ebenfalls durch schwingende Zähne eines Kammes erzeugt, aber die Zähne werden angezupft von



der Kurbel bewegt man auch einen Blasebalg, der mit seiner Luft, gesteuert durch die Holzstifte, die aus Metallröhrchen bestehenden Orgelpfeifen zum Klingen bringen.

Dann kommen wir zu einer schwarz glänzenden Musikdose mit einer Walze aus Messing und feinen Stiften aus Stahl. Die Walze wird angetrieben durch einem Federmotor, den man nach etwa 4 Musikstücken mit einem



kleinen fingerartigen Noppen. Diese sind aus einer grossen, runden Blechscheibe ausgebogen. Diese runden, senkrecht stehenden Blechscheiben sind auswechselbar, und in einem ausklappbaren Fach im unteren Teil der

Klangmaschine verfügbar. So kann die Maschine vielleicht 30 Stücke spielen.

Danach halten wir bei einer Drehorgel, welche oft an Jahrmärkten gespielt wurde. Ihre



Melodie ist in einer Art Lochkarte gespeichert, welche die Luft vom Handkurbel getriebenen Blasebalg in die Holzpfeifen leitet.

Nun kommen wir zu einer tragbaren, per Handkurbel angetriebenen Klangmaschine, die ebenfalls auswechselbare runde Blech-



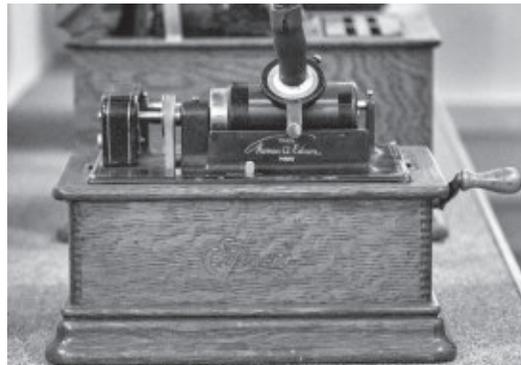
scheiben mit Noppen hat und zudem eine angebaute Kasse mit der Aufschrift "Für eine milde Gabe".

Dann begegnen wir den ersten federmotorgetriebenen Plattenspielern mit Schellack-



platten. Der Federmotor dreht die Platte und eine spitze Nadel gleitet in der spiralförmigen Rille der Platte und bringt die an der Nadel befestigte Membrane zum Schwingen. Diese leitet den Ton zum grossen Trichter, der ihn verstärkt.

Nebenan steht ein Edison-Phonograph, das erste Gerät zur Aufnahme eines Tones. Mit einer Kurbel dreht man eine mit Wachs beschichtete Walze. Bei der Aufnahme spricht man in den grossen Trichter und die Schallwellen bewegen eine Membrane, an der eine spitze Nadel sitzt und Rillen in den Wachs schneidet. Zur Wiedergabe dreht man die Kurbel und die Nadel folgt den Rillen im Wachs,



bringt die Membrane ins Schwingen und diese leitet die Töne zum Trichter. Eine spätere Anwendung davon ist das "Dictaphone", wo der Chef sein Diktat drauf sprechen konnte, und seine Sekretärin das Diktat dann hören und abtippen konnte. Meine Mutter hat 1960, über 100 Jahre später, im Spital mit der Tonbandkassetten-Version des gleichnamigen Gerätes gearbeitet.

Die nächste Station heisst "Dalibor" und ist eine wunderschöne klavierartige Klangma-



schine. Die Klänge entstehen durch Anschlagen von Saiten. Die Hämmerchen werden angetrieben von Stiften, die in einer grossen Walze stecken, die sich dreht. Oberhalb befinden sich noch von der Walze angesteuerte Triangel, Pauke und Trommel.

Nun stehen wir vor einem Hupfeld-Klavier. Es hat eine normale Tastatur, aber es kann auch selber spielen. Ein breiter Papierstreifen mit

Fortsetzung -->

Impressum

Herausgeberin

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

Die ZUGnummer 48 erscheint vielleicht im September 2020. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 20. Juli an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
8340 Hinwil
Auflage:
400 Exemplare

DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

Texte: Libre Office
Bildbearbeitung: GIMP
Grafik: Inkscape
Layout: Scribus
Schrift: Ubuntu
Betriebssystem: Linux

47

nummer



Löchern steuert den Anschlag der Saiten.

Das nächste Instrument hat mich am meisten beeindruckt. Es ist ebenfalls ein Hupfeld-Klavier und heisst Phonoliszt-Violina. Es spielt mittels Lochstreifen selber, und es begleitet sich noch selbst mit drei Violinen. Damit die Violinen nicht gestimmt werden müssen, sind sie verkehrt herum montiert und an den Saiten hängen Gewichte, welche die Tonhöhe bestimmen. Anstelle eines Violinbogens, der die Saiten zum Schwingen bringt, umkreist ein Reif alle drei Violinen. Seine Innenseite ist mit feinen Haaren bespannt. Wenn das Violin



spielen soll, wird es als Ganzes gegen den drehenden Reifen gedrückt und die Saiten beginnen zu schwingen. Pneumatisch betätigte Fingerchen drücken auf die Saiten und bestimmen die Tonhöhe. Für mich tönt dieses technische Wunderwerk zauberhaft schön und ich bin total beeindruckt und betört.

Nun kommen wir wieder zu einem Klavier, das mit Lochstreifen selber spielen kann. Ein schwarzer Pianist mit Zigarre sitzt daran. Das Besondere an diesem Klavier ist aber, dass auf dem Lochstreifen nicht nur die Melodie gespeichert ist, sondern alle Unregelmässigkeiten des Anschlages der Tasten, des Spielers. So, dass das Klavier tönt, wie wenn ein lebender Mensch es spielen würde, und nicht ein Lochstreifen. Der Lochstreifen wurde erzeugt, indem ein Pianist auf einem normalen Klavier spielte, und dann die Melodie und alle Unregelmässigkeiten aufgenommen wur-

den.

Am Schluss gelangen wir zum Saal mit der grossen, wunderschönen Orgel, wo Tische und Stühle stehen und man auch essen könnte. Die Orgel tönt wunderbar wild und farbig, so wie die alten Jahrmarkt- und Karussell-Organen. In der Nähe steht auch ein Karussell, auf dem unsere jüngste Teilnehmerin mit Freude mitfährt. Hier steht auch noch eine Toggenburger Hausorgel der Firma Looser von 1791. Mein Vater hatte auch eine solche Hausorgel und der Gründer des Klang-Maschinen Museums, Urs Bertschinger, war oft zu Besuch bei meinem Vater. Beide hatten dieselbe Leidenschaft: das Sammeln von alten Instrumenten



und Antiquitäten und sich mit andern daran freuen. Vielleicht lebt ein Teil dieser Leidenschaft im KMM weiter.

Nach unserem Besuch im KMM fahren wir per Bus zum Restaurant Bad Kämmoos, das nun Ristorante Pizzeria Roma heisst. Der Museumsbesuch hat uns hungrig gemacht, und die Pizza sieht schön aus und schmeckt super. Es ist zwar etwas laut im grossen gläsernen Win-



tergarten, aber wir plaudern und freuen uns am Zusammensein. Die Rückkehr nach Rüti wird danach etwas abenteuerlich. Ich schlug vor, zu Fuss zu gehen, weil zu dieser Zeit kein Bus mehr fährt. Aber an der Bushaltestelle klebte ein Anschlag eines Rufbusses. Wir warteten, der kam aber dann doch nicht, und schlussendlich marschierten wir halt trotzdem zu Fuss an den Bahnhof Rüti. Ich versuchte es mir als Verdauungsspaziergang in Erinnerung zu behalten.

PS: auf Radio Top ist ein Beitrag zum KMM verfügbar: <https://www.toponline.ch/teletop/sendungen/top-usflug/news/top-usflug-klangmaschinen-00111162/>

Mitglieder- versammlung - wahrscheinlich die letzte - Dienstag 7. April 2020 19 Uhr

Café-Restaurant
Dreispietz 8492 Wila

Wir laden alle Interessierten herzlich ein. Zum offiziellen Teil und zum gemeinsamen Nachtessen, offeriert von der IG Tösstallinie.

Den Mitgliedern schicken wir eine persönliche Einladung mit Traktandenliste.