

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Informationszeitung der IG SBB-Tösstallinie

1. Jahrgang/Nr. 1 Sommer 1995

Gedanken zum Umfeld der IG SBB-Tösstallinie

Was die IG SBB-Tösstallinie wie und warum erreichen will und wo der junge Verein schon aktiv geworden ist, darüber wollen wir Sie aus erster Hand informieren. Darum gehört unser Premierenwort der Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler.

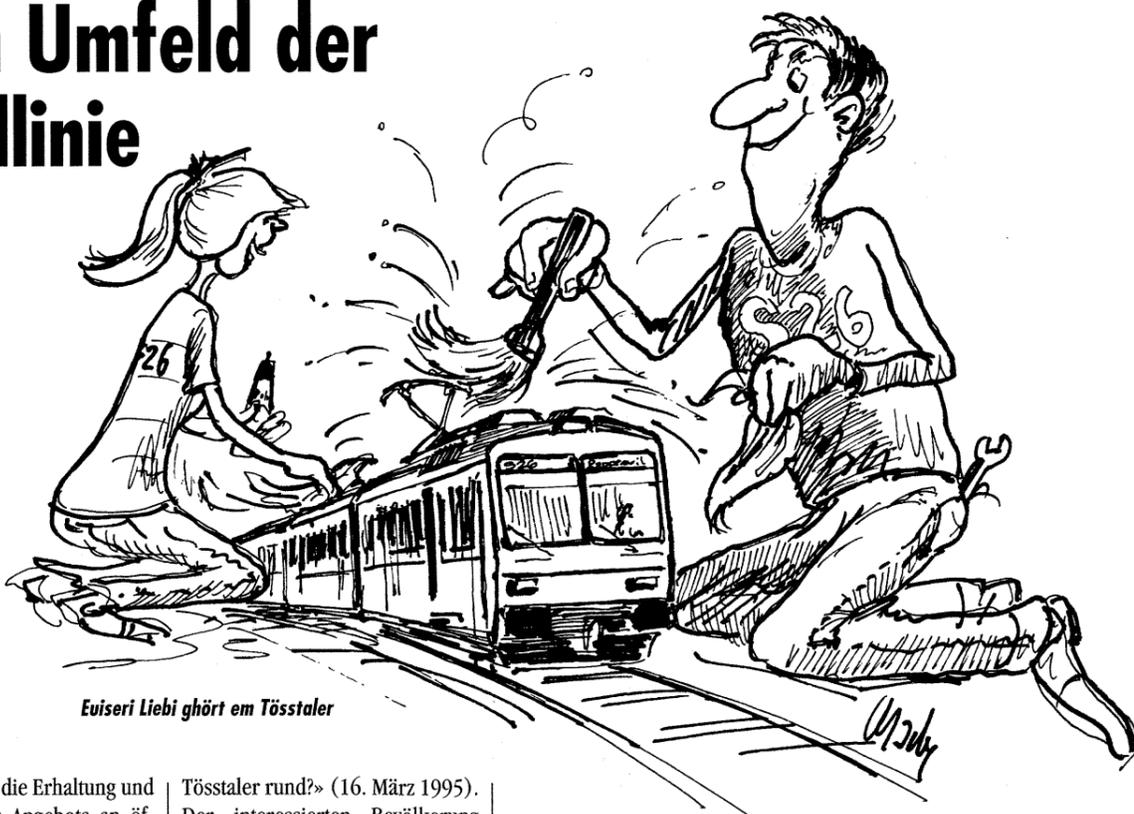
Wie wichtig ist den Verantwortlichen bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine Regionallinie wie die Tösstallinie? Diese Frage stellten sich Bewohnerinnen und Bewohner des Tösstals seit längerem, und sie müssen sie sich leider auch heute immer wieder stellen. Um die Bemühungen für den Erhalt des öffentlichen Verkehrs im Tösstal – von Winterthur bis Rüti – besser koordinieren zu können, wurde im April 1994 der Verein «IG SBB-Tösstallinie» gegründet.

Die IG SBB-Tösstallinie will die Interessen der Benützerinnen und Benützer der Tösstalbahn – und der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel im Tösstal – vertreten. Sie

setzt sich ein für die Erhaltung und Entwicklung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln im Tösstal und für eine dem Tösstal und seiner Einwohnerschaft dienende Verkehrspolitik.

Unter dem Stichwort Information wurden bisher zwei Veranstaltungen organisiert: «Droht der Tösstalbahn das Aus?» (26. November 1993) und «Wann rollt der

Tösstaler rund?» (16. März 1995). Der interessierten Bevölkerung wurde Gelegenheit geboten, sich aus erster Hand über die Pläne von SBB und ZVV zu informieren. An beiden Anlässen äusserten die Verantwortlichen die Bereitschaft, den Betrieb der Tösstalbahn grundsätzlich aufrechtzuerhalten. Dabei dürften sich allerdings die Kosten nicht erhöhen.



Euiseri Liebi ghört em Tösstaler

HINTERFRAGT

Die politische Ebene

Wer für was zuständig ist, damit's im öffentlichen Verkehr rund läuft, weiss Peter Oser. Als Ex-Mitglied der kantonsrätlichen Verkehrskommission kennt der SP-Kantonsrat aus Steg die wichtigen Kanäle.

Das stimmberechtigte Zürcher Volk hat am 6. März 1988 den *Verfassungsartikel* über den öffentlichen Personenverkehr und den Güterverkehr sowie das dazugehörige *Gesetz* über den öffentlichen Personenverkehr mit grosser Mehrheit angenommen. Diese Abstimmung bedeutete den Startschuss des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und bildet die Rechtsgrundlage für die Organisation des öffentlichen Personenverkehrs im Kanton Zürich.

In der Folge wurden die Angebotsverordnung, die Fahrplanverordnung und die Kostenverteilerverordnung sowie das Geschäftsreglement des Verkehrsverbundes erlassen. Diese Gesetze und Verordnungen bilden auch die Rahmenbedingungen, in denen die IG SBB-Tösstallinie agieren muss.

Verantwortlich für die Ausgestaltung des öv

– *Regierungsrat und Kantonsrat:* Sie entscheiden über die grundsätzliche Entwicklungsrichtung des öv (öffentlicher Verkehr) und über den Budgetrahmen. Alle zwei Jahre wird einerseits über den Rahmenkredit für die folgende Fahrplanperiode entschieden (für 1995–97 sind dies 712 Mio. Fr.;

50% zahlt der Kanton, 50% die Gemeinden). Andererseits werden die Grundsätze über Entwicklung, Angebot und Tarif des öv verabschiedet. Darin werden die folgenden Fahrplanperioden vorbestimmt und Ausbauschritte initiiert.

– *Gemeinden:* Sie werden angehört bei Tarifentscheiden und haben ein Mitwirkungsrecht bei der Fahrplangestaltung. Sie bezahlen ja 50% des Defizites. Dieses Mitwirkungsrecht wird gerade jetzt für die Tösstallinie angewendet, indem mit den Gemeinden in einer Arbeitsgruppe noch einmal versucht wird, ein akzeptables Angebotskonzept ab 1998 auszuarbeiten.

● Die IG ist bemüht, sich einzumischen. Beachten Sie dazu unsere Rubrik «IG-Taten», Seite 4.

– *Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)* mit dem Verkehrsrat als Führungsorgan: Hier wird das Angebot, der Tarif und die Finanzierung festgelegt. Auch wird das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit gemacht.

– *Verkehrsunternehmen:* 43 erfolgsverantwortliche Verkehrsunternehmen sind im ZVV zusammengeschlossen. Sie fahren, planen und verkaufen. Die wichtigsten: SBB, PTT, VBZ, WV, VZO. ■

In Kenntnis der Finanzlage der öffentlichen Hand und der SBB ist die IG bereit, diese Vorgabe zu akzeptieren. Nachdem aber – unter anderen Titeln – immer wieder am Angebot des öffentlichen Verkehrs so «herumgeflickt» wird, dass de facto halt doch ein Abbau vorliegt (Streichung des ersten Sonntagmorgenzuges, Abschaffung der Zugsbegleitung, Schliessung von Bahnstationen, Bahnersatz abends zwischen Bauma und Rüti), hatte und hat die IG SBB-Tösstallinie eine wichtige Rolle zu spielen.

Mit zahlreichen Eingaben an ZVV und SBB sowie dem Auftritt in der Fernsehsendung «Arena» vom 20. Mai 1994 setzt sich der Vorstand der IG (Alfred Baumgartner, Wila; Martin Frauenknecht, Kollbrunn; Kurt Graf, Turbenthal; Raphael Hangarter, Bauma; Peter Heusi, Wila; Peter Oser, Fischenthal; Nicole Schwarz Kemmler, Kollbrunn; Dorian Valvason, Wald) für die Interessen seiner Mitglieder ein. ■

Ja zu IG-Zeitung

An der 1. Mitgliederversammlung, sie fand am 16. März 1995 im «Gasthaus zur Tanne» in Bauma statt, wurde der bisherige Vorstand bestätigt und Raphael Hangarter aus Bauma neu gewählt.

Die beantragte Erhöhung des Mitgliederbeitrages von 20 auf 30 Franken wurde einstimmig genehmigt. Der Vorstand wird mit diesen zusätzlichen Mitteln eine Mitgliederzeitung realisieren und hat zu diesem Zweck eine Redaktionskommission eingesetzt. Das Resultat halten Sie, liebe Leserin, lieber Leser, hier in Ihren Händen... Der Vorstand hofft, mit dem «Treffpunkt Tösstaler» den Kontakt mit den Mitgliedern, auch künftigen, sowie zu politischen Behörden, ZVV und SBB intensivieren zu können. NS

Mir bruched de Tösstaler – und de Tösstaler brucht Sie!

Die IG SBB-Tösstallinie setzt sich ein für den Erhalt der Tösstalbahn. Dazu gehört die Aufrechterhaltung eines durchgehenden Stundentaktes mit Halt an allen Stationen und mit schlanken Anschlüssen in Winterthur und Rüti. Im Minimum die jetzt vorhandenen Verdichtungen (Zwischenzüge zu Spitzenzeiten zwischen Winterthur und Turbenthal/Bauma und zwischen Wald und Rüti) haben ebenfalls im Angebot zu bleiben und zwar auf der Schiene. Zumindest diese Attraktivität muss die Tösstalbahn aufweisen, damit sie benützt wird. Der Vorstand der IG wird sich dafür – wie auch für eine breiteste F

akzeptable Halbstundentaktlösung spätestens ab 1998 – weiterhin mit allen Mitteln einsetzen. Ferner wird der IG-Vorstand diesen Herbst eine Kostenstudie (beachten Sie dazu die Rubrik «IG-Service», Seite 2) präsentieren, aus der ersichtlich ist, dass Bahnfahren im Tösstal – sowie das Umsteigen vom Auto auf die Bahn – auch finanziell interessant sein kann.

Die IG SBB-Tösstallinie will das Zusammenspiel aller Kräfte (ZVV und SBB, Bevölkerung des Tösstals und Ausfliegerinnen und Ausflieger) fördern, fördern und unterstützen. Wir rechnen mit allen, wir zählen auf alle! NS

EDITORIAL



Griezi

Ihnen – ja, Sie meine ich – ist es zu verdanken, dass ich hier an Sie schreiben darf. Denn als LeserIn dieser allerersten Ausgabe vom «Treffpunkt Tösstaler» (alias TPT) sind Sie ja an Fragen des öffentlichen Verkehrs, speziell im Tösstal, interessiert. Natürlich existiert auch in unserem Fall eine Lobby – die Mitglieder der IG SBB-Tösstallinie: Sie haben an der 1. Mitgliederversammlung vom 16. März 1995 in Bauma unisono Ja gesagt zur eigenen Zeitung. Möge die vorliegende Nummer möglichst viele Erwartungen erfüllen.

Wenn der «Treffpunkt Tösstaler» Ihnen soviel Freude beim Lesen macht, wie mir von der Idee, über die positiven Kontakte mit all den Machern, Inserenten, Gesprächspartnerinnen und IG-Kollegen, bis schliesslich zum letzten Tastendruck am Redaktionspult, dann sind die Weichen Richtung gefreute TPT-Zukunft zum Wohle des öffentlichen Verkehrs im Tösstal richtig gestellt.

Jetzt stelle ich das Signal auf grün, zur Lesefahrt mit Halt an allen unseren Stationen:

- S 1 **Plattform** Wir von der IG SBB-Tösstallinie
Hinterfragt
Politische Ebene
- S 2 **IG-Service** Kostenvergleichsstudie
Mit-Fabr-Menschen
Selbstporträt
TPT-Gast
IG Shuttle Wald
- S 3 **Vor der Haustür**
Ausflugstip
Querschnitt Tösstal
Bahnhof Bauma
- S 4 **(Un)Klar** Fahrplandschungel
IG-Taten 2 IG's, 1 Ziel
Einsteigen Mir bruched de Tösstaler – und de Tösstaler brucht Sie!

PS: Wenn Sie rot sehen, sagen oder schreiben Sie's! Denn wir wollen attraktiv und effizient zu Ihnen rollen.

Kurt Graf

Das Entscheidungszentrum

Das Gremium, das letztlich entscheidet was für ein öv-Angebot wir im Tösstal vorgesetzt bekommen, ist der Verkehrsrat. Der Regierungsrat wählte ihn 1995 neu:

Regierungsrat **Ernst Homberger**, Präsident; Regierungsrat und Finanzdirektor **Eric Honegger**, Stadträte **Thomas Wagner**, Zürich und **Leo Iten**, Winterthur. – Drei Vertreter der übrigen Gemeinden, die Gemeindepräsidenten **Werner Wiesendanger**, Fehraltorf; **Viktor Baumann**, Egg; **Toni Mora**, Neftenbach. – Bundesamt für Verkehr, Vizedirektor **Hans Ulrich Berger**. – SBB-Kreisdirektor **Erwin Rutishauser**; mit beratender Stimme: ZVV-Direktor **Georg Elser**. PO

IG-SERVICE

Pendeln mittels Auto oder Zug



Für diese beiden Herren stimmt das Verkehrsmittel. Und für Sie?

(Fotos TPT/gr)

In einer Kostenvergleichsstudie ermittelt eine IG-Arbeitsgruppe Vor- und Nachteile fürs Pendeln mit dem Privatwagen oder in öffentlichen Verkehrsmitteln. Peter Heusi lüftet hier etwas den Schleier.

Eine wichtige Benutzergruppe des Tösstalers sind die Pendlerinnen und Pendler, die im Tösstal wohnen und in einer anderen Gemeinde des Tösstals, in Winterthur oder in Zürich arbeiten oder zur Schule gehen. Schüler, Schülerinnen und Lehrlinge haben in der Regel keine Wahl, alle anderen müssen sich entscheiden: Pendeln mit dem Auto oder Pendeln mit dem Zug.

In einer Arbeitsgruppe ist der Vorstand der IG daran, einen Vergleich zwischen den beiden Möglichkeiten zu erarbeiten. Bewusst sollen nicht ökologische oder politische Überlegungen in den Vordergrund gestellt werden, sondern die direkten wirtschaftlichen Aspekte für den Einzelfall. Für Pendelnde ab Kollbrunn, Wila, Bauma und Fischenthal, die in Zürich, Winterthur oder Rütli arbeiten, werden die Kosten für das Pendeln mit dem Auto anhand des TCS-Kostenmodells errechnet und mit den Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel verglichen. Viel Zahlenmaterial ist dabei zusammengekommen, zurzeit wird es gesichtet und strukturiert.

Erste Resultate

Einiges haben wir schon herausgefunden: Natürlich wäre es für die

Umwelt gut, wenn möglichst viele Leute ganz auf das Auto verzichten würden, aber – seien wir realistisch – das ist, gerade im Tösstal, nicht jedermanns Sache. Hingegen, brauchen so viele Leute ein Zweitauto?

Zwei Beispiele: Haben Sie gewusst, dass Leute, in Bauma wohnend und in Winterthur arbeitend, pro Jahr 4000 Franken nur fürs Pendeln ausgeben? Oder wenn jemand auf den kleinen Zweitwagen verzichtet, den Mittelklassewagen zuhause lässt und dafür mit dem Zug 1. Klasse nach Winterthur pendelt, sich so pro Jahr 6000 Fran-

ken sparen lassen (oder 500.– pro Monat oder 26.– pro Arbeitstag)!

Fast überall kann festgestellt werden, dass Pendeln mit dem Zug auch dann finanziell interessant ist, wenn für den Privatgebrauch nicht auf ein Auto verzichtet werden kann. Noch mehr spart man natürlich, wenn man auf einen Zweitwagen oder überhaupt aufs Auto verzichtet.

● Die vollständige IG-Studie wird im Sommer via Tagespresse vorgestellt werden. Sie wird dann auch, gegen einen Unkostenbeitrag, bei uns erhältlich sein. Wir informieren Sie wieder. ■

Unser Pendel-Tip

GA-Plus. Seit dem 1. Januar 1995 bieten die SBB eine noch günstigere Form des Familien-GA an: Zum normalen GA für 2600 Franken (2. Kl.), bzw. 4200.– (1. Kl.) können für Kinder GA's zu 350.– (bis 16 Jahre) oder 450.– (ab 16) erworben werden.

Familie Xaver wohnt in Wila, Herr Xaver arbeitet in Zürich, die Tochter Ruth geht in Winterthur zur Schule, der Sohn Hans macht in Winterthur eine Lehre. Herr Xaver hat sich für den Zug entschieden. Seine Nerven sind ihm für den morgendlichen Stau in Brütisellen und im Milchbuck zu schade. Für ihre 3 GA's zahlt Familie Xaver pro Jahr Fr. 3400.–. Zum Vergleich: ZVV Jahresabonnemente würden



Schon das ZVV-Mini-GA bietet viel fürs Geld.

Fr. 3228.– pro Jahr (1634.– + 2 x 797.–) kosten. Der geringe Aufpreis zahlt sich allemal aus, denn das GA erlaubt es ja auch, zum Skifahren ins Wallis oder ins Bündnerland zu fahren...

Seit Herr Xaver mit dem Zug pendelt, braucht die Familie auch keinen Zweitwagen mehr. Als Herr Xaver noch mit dem Auto nach Zürich fuhr, musste Familie Xaver für den Mittelklassewagen, den Kleinwagen und die beiden Abonnemente für die Kinder total 20'400 Franken pro Jahr aufwenden. Ohne Zweitwagen, aber mit 3 GA's sind es noch 13'400.– pro Jahr. 7000.– im Jahr (oder 580.– pro Monat oder fast Fr. 20.– pro Tag) stehen der Familie damit zusätzlich zur Verfügung! pbe

Coiffure
DOMINO
Damen & Herren

Für Ihre reiseideale Sommerfrisur

Evi Aeschlimann
Risistrasse 4
8488 Turbenthal
052 / 45 38 45

Der Töbthaler

Die sympathische Lokalzeitung, die dreimal wöchentlich voll aufs Tösstal abfährt.

Amtliches Publikationsorgan der Gemeinden Schlatt, Turbenthal, Wila, Wildberg, Zell
Telefon Redaktion (052) 45 20 90
Telefon Inserate, Buchdruckerei Turbenthal AG (052) 45 11 19/Fax (052) 45 29 01

Gutschein

Mit diesem Coupon erhalten Sie den «Töbthaler» 3 Wochen lang gratis

Name, Vorname

Strasse

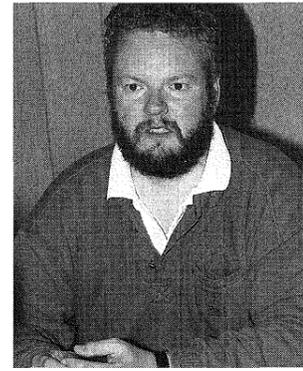
Ort

Bitte einsenden an: «Der Töbthaler»
Abonnements, Postfach 35, 8488 Turbenthal

MIT-FAHR-MENSCHEN

Im Selbstporträt verraten regelmässige, gelegentliche oder abstinente Mit-Fahr-Menschen ihre Eindrücke, Erlebnisse und Erfahrungen rund um Mobilität.

Ich heisse Friedrich Joss, bin 41-jährig und wohne in Wald. Die Familie umfasst drei Kinder und zwei Erwachsene. Als Schu-



lischer Heilpädagoge arbeite ich mit Schülerinnen und Schülern der Volksschule sowie mit deren Lehrkräften. Dazu bin ich in der Erwachsenenbildung tätig. Zu meinen Hobbys gehören (Alltags-)Velofahren, Lesen, Skifahren und Zugreisen. In der IG Shuttle Wald arbeite ich aktiv mit, dazu bin ich Mitglied der IG SBB-Tösstallinie.

Friedrich Joss, Generell-Bahnfahrer

Vom «Viel-Bahnfahrer» zum «Generell-Bahnfahrer». Vor zwei Jahren vertauschten wir, das heisst meine Frau und ich, unseren engen privaten Familienwagen mit den viel geräumigeren Modellen des öffentlichen Verkehrs. Ein unangenehm langer Granitpfosten hatte unserer Absicht, die totale Unabhängigkeit von auto-mobiler Bewegung zu erleben, kräftig nachgeholfen: Das Geld für die Behebung des Schadens floss statt in die Kasse des Garagisten in diejenige der SBB und verhalf uns in Form zweier Generalabonnemente zu einem Jahr absoluter Bewegungsfreiheit in Fahrzeugen verschiedenster Grösse und Ausprägung. Seitdem ist für mich klar, dass ich weiterhin voll auf den öffentlichen Verkehr «abfahre». Dies gilt für meinen Weg zur Arbeit ebenso wie für Freizeit und Ferien.

Angenehm empfinde ich...

...abschalten zu können, sobald ich eingestiegen bin;
...die Umgebung in aller Musse wahrzunehmen (oder auch einfach zu dösen);
...die Welt aus einer anderen Perspektive (Schiene) zu erleben;
...den Komfort von viel Platz, Be-

wegungsfreiheit und ruhiger Fahrt zu geniessen;
...ein Buch lesen zu können;
...interessante Menschen anzutreffen;
...auf der Reise Zeit für die Kinder zu haben;
...die Ferien schon auf der Fahrt beginnen zu lassen.
Mit dem Generalabonnement sind noch einige weitere Vorteile verbunden, die ich erst mit der Zeit entdeckt habe:
...(fast) jedes öffentliche Verkehrsmittel steht mir quasi gratis zur Verfügung, ich kann einfach einsteigen, ohne mir Gedanken über die Gültigkeitsdauer des Billetts oder die Rückfahrstrecke gemacht zu haben;
...kein zeitlicher und finanzieller Aufwand für Pflege und Instandhaltung eines eigenen Fahrzeuges;
...das ganze Jahr «Maibummel» und ähnliche «bahnsinnige» Aktionen geniessen können.
Als Ergänzung zum öffentlichen Fuhrpark halte ich mir ein genügendes Fahrrad, mit dem ich oft den Arbeitsweg zurücklege (vor allem von Frühling bis Herbst) und das als Lastesel mit Anhänger auch für Einkäufe der sperrigeren Art zu

Ehren kommt (Harassen, Bretter, Christbaum usw). Und zu guter Letzt gibt's in Wald immer noch ein Taxi, das Tag und Nacht zur Verfügung steht!

Meine Kritik an die Adresse der Anbieter des öffentlichen Verkehrs enthält auch meinen grössten Wunsch: Durch den Abbau des Fahrplanangebotes auf der Tösstallinie (Bus statt Bahn) sowie im Bereich Kundenbetreuung (verkürzte Schalter- und Warteraumöffnungszeiten), hat die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sehr stark gelitten (markanter Rückgang der Billetverkäufe im ersten Vierteljahr 1995). Die ausschliesslich marktwirtschaftliche Orientierung zielt meiner Meinung nach an den Kunden vorbei und vertreibt diese auf das Privatauto.

Mein Wunsch ist eine kundenbezogene, zukunftsorientierte und umweltverträgliche Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs, wenn immer möglich auf der Schiene, die dank eines attraktiven Angebotes wieder mehr Leute auf den Zug bringt. Dafür setze ich mich unter anderem durch meine Mitarbeit in der IG Shuttle Wald ein.

Mein Motto: Es ist nie zu spät, aber immer höchste Zeit!

«TREFFPUNKT TÖSSTALER»-GAST

Die IG Shuttle Wald

Die IG Shuttle Wald (IGS) setzt sich ein für die Erhaltung und Förderung der Zugsverbindung Wald-Rütli-Wald. Für den Fahrplan 1998 lautet deshalb unsere klare Zielsetzung Halbstundentakt auf der Schiene.

Neben der «Stammlinie» unterstützt die IGS alle Bestrebungen zur Förderung des durchgehenden Bahnbetriebes im Tösstal, insbesondere auch in den Abendstunden. In Sachfragen des Bahnverkehrs zieht die IGS auch aussenstehende Verkehrsfachleute bei. Bei Bedarf stellt die IGS ihr Fachwissen allen Interessengruppen und politischen Parteien zur Verfügung.

Die IGS ist professionell und parteipolitisch unabhängig und nur den Bahnkunden und den eigenen Grundsätzen verpflichtet. Jedes Mitglied handelt in eigener Verantwortung und Kompetenz nach den Grundsätzen der IGS.

Aktuell: Fahrplankonzept 1998

Konkret arbeitet die IGS zusammen mit der IG SBB-Tösstallinie an einem neuen Fahrplankonzept im Hinblick auf



1998. (Beachten Sie dazu die Rubrik IG-Taten auf Seite 4.) Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV und die SBB wollen den Fahrplan 1998 im Tösstal mit einer Delegation der betroffenen Gemeinden mit Einbezug der beiden IG's optimieren.
Friedrich Joss

Shuttle-Fäscht zum Abschied

«Noch einmal Shuttle fahren, vorläufig zum letzten Mal» – unter diesem Motto lud die IG Shuttle Wald am 27. Mai 1995 die Bevölkerung ein, von der legendären «Shuttle»-Komposition auf der Strecke Wald-Rütli-Wald Abschied zu nehmen.

Mit einem Kinderabteil zum Zeichnen und Spielen (r

«Original-Shuttle-Spiel»), einem Gruselkabinett, Kaffee und Kuchen, Livemusik und Informationen zum Fahrplanwechsel wurde dem Zug-Veteranen die letzte Ehre vor der endgültigen Verschrottung erwiesen.

Die Schiene lebt weiter – die Bevölkerung von Wald und die IG Shuttle bleiben dran. fj

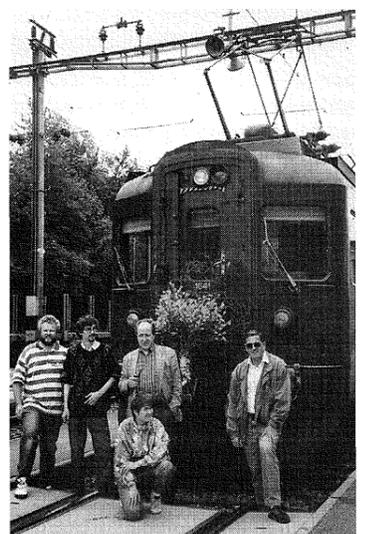


Bild mit historischem Charakter: IG-Shuttle-Leute vor ihrer (Ent-)Zugs liebe.

VOR DER HAUSTÜR



Wasserkraft der Töss zwischen Choli und Rikon

Unsere Ausflugstips drehen sich rund um die S26 und sollen animieren zum Kopieren sowie Leute in die Bahn bringen. Die «Treffpunkt Tösstaler»-Wandervogel Rolf Flückiger (Text) und Kurt Graf (Bild) laden Sie ein bei der Premiere dabeizusein.

Wandercheck

□ **Ausgangspunkt:** Kollbrunn SBB; Endpunkt: Rikon SBB (ZVV-Linie S26, SBB-Fahrplanfeld 754, Stundentakt, werktags Verdichtung in Spitzenzeiten) □ **Reine Marschzeit:** ca. 50 Minuten. □ **Rastplätze:** an der Töss und beim Au-Weiher. □ **Restaurants:** in Kollbrunn und Rikon. □ **Kartenmaterial:** Wanderkarte des Kantons Zürich, Blatt Nord; Landeskarte der Schweiz (1:25'000), Blatt 1072 (Winterthur). □ **Wege:** gut ausgebaute Strässchen und Wege, wenig Asphalt! □ **Bemerkungen:** Die Wanderung lässt sich gut auch in umgekehrter Richtung durchführen. – Unser Routenbeschrieb weicht teilweise von der offiziellen Markierung ab. – Ab Rikon bzw. Kollbrunn bestehen zahlreiche Ergänzungsrouten (Beispiele: Rikon–Langenhard–Tüfelschilen–Kollbrunn oder Rikon–Langenhard–Girenbad–[Turbenthal SBB] oder Kollbrunn–Brügggen–Kyburg–Sennhof SBB usw.)

Routenbeschrieb

Die Zahlen in Klammern weisen auf die heimatkundlichen An-

merkungen sowie die entsprechenden Fotos hin.

☛ Beim **Bahnhof Kollbrunn** folgen wir zunächst nicht dem offiziellen Wanderweg sondern marschieren direkt den Geleisen entlang bis zur unteren Bahnschranke im «Töbeli». Wir biegen links ab und gehen auf dem Teersträsschen zwischen Bolsternbach und **Fabrikweiber** (1) bis zur Tössalstrasse. Bevor wir beim Restaurant «Wiesental» die Strasse überqueren, schauen wir uns ca. 50 Meter strassaufwärts die eindruckliche **Kanalunterführung** (2) an.

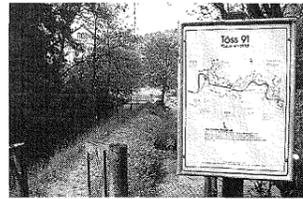
☛ Auf dem Seemerrüteweg geht's bis zum Tössdamm. Beim Steg (nicht überqueren!) tössaufwärts auf natürlichem Fussweg bis zur **Wubr** (3). Dann die Staatsstrasse überqueren und zwischen der Firma Berchtold und dem Fluss dem Wanderpfad weiter folgen (bei Hochwasser den Radweg gegenüber benutzen!).

☛ Bald wird der eindruckliche **Aquädukt** (4) sichtbar. Auf dem romantischen **Schuemmsteg** überqueren wir den Fluss und steigen die Stufen zum Holzhäuschen, einem mechanischen Rechen, hinauf. Auf einem idyllischen Pfad gehen wir bis zum **Biotop Au** (5).

☛ Weiter wandern wir stetig zwi-

schen Kanal und Waldrand auf einem idealen Wanderweg bis zum **Steg** (Schleuse), dann auf dem Tössuferweg (Strässchen) zur Tössbrücke in Rikon bei der **Metallwarenfabrik Kuhn AG** (6). Der Schlusspurt führt uns über die Brücke und auf dem Radweg etwas zurück bis zum **Bahnhof Rikon**.

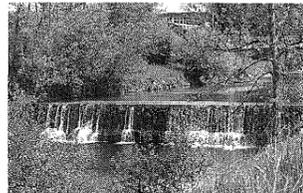
Heimatkundliche Anmerkungen



1 Das Kraftwerk der ehemaligen Spinnerei Ed. Bühler AG hat eine Leistung von 358 PS und gehört zu den wenigen noch genutzten. Der Speicherweiher (Fabrikweiher) bezieht das Wasser aus dem Kanal und gewährleistet einen konstanten Zufluss bei Niedrigwasser.



2 Hier wird der Tössgewebekanal unter der Tössalstrasse durchgeführt. Die Textilindustrie war auf die Wasserkraft angewiesen. Anfangs Jahrhundert zählte man im Tössal noch 35 Anlagen, heute sind es noch vier. Ein zwölf Kilometer langes Kanalnetz zwischen Wila und Sennhof war die ursprüngliche Energiebasis von 14 Fabriken. Teile des Kanals, zwischen Turbenthal und dem Schöntal unterhalb von Rikon, sind leider stillgelegt und eingedeckt worden.



3 Nach dem schweren Hochwasser von 1876 wurde die Gesamtkorrektur der Töss in Angriff genommen. Man legte das Flussbett tiefer, begradigte es weitgehend, baute Wuhre und Schwellen und errichtete Uferdämme. Im Quellgebiet wurden gerodete Abhänge frisch aufgeforstet. Diese kostspieligen Arbeiten dauerten Jahrzehnte. Wuhre, wie dieses bei Kollbrunn, sind meterhohe, aus Stein gebaute Rampen, über die bei

Hochwasser das Geschiebe fällt, ohne Schaden anzurichten. Zwischen den Wuhren ist das Gefälle des Flusses geringer. Die Wuhrdämme sind bis auf halbe Höhe hinauf mit Steinwänden verkleidet.

4 Der Aquädukt führt das Kanalwasser über den Fluss. Der leider nicht mehr begehbare Stahlaquädukt ersetzte einen offenen Holzkanal, der durch das Hochwasser 1876 zerstört wurde. Die genietete Stahlleitung von 1,8 Meter Durchmesser und sechs Millimeter

Wandstärke ist eine der ersten Druckleitungen der Gebrüder Sulzer AG.

5 1992 wurde unter Mithilfe der Bevölkerung der ehemalige, verlandete Stauweiher zu einem Biotop mit Tümpeln, Sumpfböden und einem Auenwäldchen umgestaltet.

6 1945 übernahm die Metallwarenfabrik Heinrich Kuhn AG das einstige Mühlegebäude von der Teigwarenfabrik Gebrüder Weilenmann AG in Winterthur. Im Volks-



mund hies diese kaufmännische Transaktion: Von der «Nudli» zur «Pfanni». Der Betrieb erweiterte sich ständig und zählt heute 200 Angestellte. Die Firma stellt Dampfkochtöpfe, doppelwandige Kochgeschirre und kleinere Küchengeräte her. 55% der Produktion gehen ins Ausland. ■

QUERSCHNITT TÖSSTAL

Genügt Nostalgie für die Zukunft?

Die Infrastruktur die's braucht, damit der öffentliche Verkehr im Tösstal rund rollt, steht im Zentrum dieser Rubrik. Raphael Hangarter macht den Anfang mit seinem Heimatbahnhof Bauma.

Das stattliche Dorf Bauma liegt im Herzen des Tössstals. Der Bahnhof, zentral im Wohngebiet gelegen, ist deshalb für viele BenutzerInnen gut zu Fuss erreichbar. Für Leute aus weiter entfernten Siedlungsgebieten stehen grosszügige Abstellplätze zur Verfügung.

Bedeutung für die Tössalbahn
Die nostalgische Museumsbahn und deren Betreiber DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland), haben Bauma gar zu überregionalem Bekanntheitsgrad verholfen. Für die Tössalbahn ist Bauma mit Busverbindungen der VZO nach Wetzikon und der PTT nach Sternenberg und Pfäffikon ein Verkehrsknotenpunkt.

Die Frage eines Bahnersatzes, schon vor Jahrzehnten aufgeworfen, ist auch heute wieder aktuell: Im seit Ende Mai gültigen Fahrplan werden von Bauma nach Rütli ab 20.22 Autobusse eingesetzt, laut SBB/ZVV längstens bis der Bahnhofumbau in Rütli vollendet ist.

Der Blick zurück **Dezember 1871** Gründung der Tössalbahngesellschaft, Finanzierung durch Tössstaler Gemeinden, Stadt Winterthur, private Geldgeber; **Mai 1875** Inbetriebnahme Winterthur–Bauma; **Oktober 1876** Bauma–Wald; **Mai 1901** Eröffnung der Uerikon–Bauma-Bahn durch den Industriepionier Adolf Gujer-Zeller; **Januar 1918** Betriebsübernahme durch die SBB; **Oktober 1951** Elektrifizierung Winterthur–Bauma; **Mai 1978** Eröffnung der Dampfbahn auf der SBB-Strecke Bauma–Hinwil.



Profitieren gegenseitig: Dampfbahn und Bahnhof Bauma.

Heute ein breites Angebot...

«Schiint d Sonne uf em Hörnli?», «Ich cha mit em Billetautomat nüt afange, drum löösi lieber am Schalter»: Die persönliche Beratung, Auskunft über die Wetterlage, Platzreservierungen und Reisen ins In- und Ausland, Velovermietungen und natürlich der Billetverkauf sowie die Organisation der beliebten Dampfbahnextrafahrten – all dies sind, laut Bahnhofvorstand Ernst Schoch, wichtige Dienstleistungen, die von der Kundschaft geschätzt werden.

...und die Zukunft?

In den letzten 15 Jahren ist die Baumer Bevölkerung um beachtliche 37 % gewachsen. Wohnten

Bahnhof Bauma

6 Angestellte (Büro und Rangieren)
Schalteröffnung Mo–Sa 5.30–22.00, So 6.30–22.00; **Fahrdienstlich besetzt** täglich 5.00–00.50; **Bahninventar** je 4 Haupt- und Nebengeleise, 18 Weichen, Elektr. Schalterstellwerk «Integra»; **Betreuung** SBB/PTT-Verkaufsstellen Saland, Wila und Steg; Cargo Rail-Kunden in Saland und Wila; **Fernüberwachung** Fischenthal–Turbenthal (Barrieren). Heimatdepot des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO.

1980 noch 3056 Personen in dieser Gemeinde des Bezirkes Pfäffikon, waren es 1990 bereits 3795 und Ende Mai 1995 exakt 4182 Personen. Aufgrund der vorhandenen Siedlungsgebiete (inkl. Verdichtungsmöglichkeiten) kann in den nächsten Jahren mit einem weiteren Wachstum gerechnet werden.

Garantiertes Wachstum also auch für den Bahnhof? Der Umsatz im Personenverkehr, als wichtigste Bewertungsgrösse der SBB, stagniert; der Güterverkehr ist seit Jahren rückläufig.

Zeigt das reduzierte Leistungsangebot im oberen Tösstal bereits Wirkung? Blüht Bauma schon Morgen das Schicksal wie Saland, Wila, Gibwil, Steg, Rämismühle-Zell, Sennhof-Kyburg: Eine unbediente Bahnstation, ein verlassenes Gebäude verlocken nicht zum Einsteigen und schon gar nicht zum Aufenthalt. Doch damit das Überleben des Bahnhofes gesichert ist, müssen auch wir unseren Teil beitragen – zu- und umsteigen, kurz: den Tössstaler benutzen! ■

turbi sport
8488 Turbenthal
Tössalstr. 115 052 / 45 29 45

nicht nur im
**Bade-, Trekking- und
Velobekleidungsbereich**

führen wir
eine grosse Auswahl

**For Sport...
...and Fun**

Der Sandbote
ZEIGT ALLE SEITEN

Nach Ihrer Tösstaler-Fahrt
heisst der Treffpunkt
in **Bauma**

**Gasthaus
zur Tanne**

Dorfstrasse 16, 8494 Bauma
Telefon 052/46 14 03, 46 34 22, Fax 052/46 34 23

Ihre Gastgeber A. + L. Welter-Gaevert freuen sich, Sie verwöhnen zu dürfen

IG-TATEN



Zwei IGs, ein Ziel

IG SBB-Tösstallinie und IG Shuttle Wald haben ein gemeinsames Anliegen: Ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs im Tösstal. Doch gibt's auch Unterschiede, somit war Kennenlernen am runden Tisch angesagt. Alfred Baumgartner hat sich mit den Infotreff-Fakten befasst.

Wer ist die IG Shuttle und was bezweckt sie? Wo sind die Gemeinsamkeiten mit unserer IG SBB-Tösstallinie und in welchen Fragen wäre ein koordiniertes Vorgehen sinnvoll? Solche Fragen waren für den Vorstand der IG SBB-Tösstallinie Auslöser für ein erstes Treffen mit Vertretern der IG Shuttle im Mai in Steg.

Vorrangige Ziele der IG Shuttle sind die optimale Anbindung von Wald an die guten Verbindungen in Rüti nach Zürich (S5), mit Halbstundentakt mindestens in Spitzenzeiten und die Beibehaltung der durchgehenden Verbindung der S26 bis nach Rapperswil. Aufmerksamkeit hat die IG Shuttle erweckt, als sie sich im letzten Winter bei SBB und ZVV vehement für die Beibehaltung des Shuttles zwischen Wald und Rüti, auch während des Umbaus des Bahnhofs Rüti einsetzte und dabei zumindest einen Teilerfolg buchen konnte.

Das grundsätzliche Ziel, nämlich die Förderung des öffentlichen Verkehrs, wenn immer möglich auf der Schiene, deckt sich mit den Bestrebungen der IG SBB-Tösstallinie. Es ist deshalb nur logisch, in diesen Fragen Aktivitäten zu koordinieren und bei Bedarf gemeinsam vorzugehen.

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Herausgeberin IG SBB-Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn; Redaktionsadresse Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstr. 9, 8488 Turbenthal; P: 052/45 34 78, G: 052/264 27 21, FAX: 052/213 21 61; Inserate Raphael Hangarter, G: 052/212 77 55. Administration Doriano Valvason, P: 055/95 51 75; Gestaltung Josef Scheuber; Druck Ziegler Druck Winterthur; Auflage 2000 Ex.; Nächste Ausgabe: Winter 1995

Fahrplan 98 als Feuertaupe

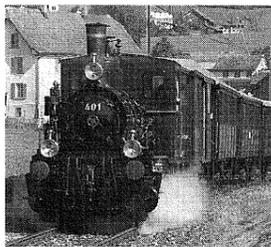
Eine erste Bewährungsprobe dieser Zusammenarbeit dürfte der erstrebte Einbezug unserer IGs bei der aktuellen Überarbeitung der Fahrplanvorschläge für das Tösstaler-Angebot ab 1998 sein. ZVV und SBB haben die betroffenen Gemeinden zur Mitarbeit in einer entsprechenden Arbeitsgruppe eingeladen, mit der ausdrücklichen Aufforderung, auch Vertreter von interessierten Gruppierungen, wie unsere IG, beizuziehen. Zum Zeitpunkt des Treffens (und bis Redaktionsschluss dieser Zeitung) war noch nicht klar, ob und in welcher Form dieser Einbezug erfolgt.

In dieser Arbeitsgruppe werden die Weichen für das künftige Fahrplankonzept gestellt und es ist ausserordentlich wichtig, dass dabei die gemeindeüberschreitenden Gesamtinteressen aller TösstalbahnbenutzerInnen auch ihren Platz finden. Für diese angesichts der existierenden Randbedingungen nicht einfache Aufgabe will sich die IG-Vertretung einsetzen.

Die dabei zu berücksichtigenden Punkte wurden in Steg besprochen und zuhanden der IG-Delegierten in einem Arbeitspapier zusammengefasst. Wichtig ist und bleibt die integrale Erhaltung der Tösstallinie von Winterthur bis Rapperswil mit einem bedürfnisorientierten Angebot. Ergänzend dazu erarbeitete danach eine kleine Gruppe aus Vertretern beider IGs konkrete Fahrplanvorschläge zuhanden der offiziellen Arbeitsgruppe. Es bleibt zu hoffen, dass dieses erste Treffen der Auftakt zu einer erspriesslichen Zusammenarbeit im Interesse der ganzen Tösstalbahn ist.

DABEISEIN

□ Sa/So, 8./9. Juli, **Wila: Dorf-fest** des Jahres zum 150-Jahr-Jubiläum des Männerchors. X-Fressbeizli stillen Hunger und löschen Brände, Attraktionen noch und nöcher verbannen Langeweile. Bahnfreaks treffen sich auf dem Bahnhofgelände, wo nicht nur die Jüngsten ob der Kindereisenbahn in Ekstase geraten sondern auch ältere Semester. Und am Samstagvormittag ist für Hinz und Kunz eine S-Bahn-Doppelstock-Lok-Taufe angesagt. Details entnehmen Sie der Tagespresse. Und wir erwarten Sie am **IG-Stand zur Treffpunkt-Tösstaler-Premiere!**



□ 1. + 3. Sonntage bis Oktober, ab **Bauma**: 9.30, 13.30, 15.30 (16.7., 6. + 20.8, 15.10.) zusätzlich 10.30, 14.30 (3. + 17.9., 1.10.) dampft die **Museumsbahn** Richtung Hinwil. Genaueres und Billette gibt's am Bahnhof Bauma, ☎ 052/46'12'41. (gr)



BAHNPOST

Lust, Frust, Ideen, Anregungen, Tips und Trends – für all das und noch viel mehr öffnen wir Ihnen hier unseren Briefkasten.

☞ *Unsere Bedingungen sind einzig: Ihre fairen Gedanken müssen erstens im Umfeld rund um IG SBB-Tösstallinie oder «Treffpunkt Tösstaler» angesiedelt, zweitens kurz und drittens mit vollem Namen gezeichnet sein.*

☞ *Unsere Adresse für Ihre (idealerweise maschinengeschriebene) Post: Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal*

Übrigens:

Ärgern im Stillen bringt nichts, höchstens Magengeschwüre...

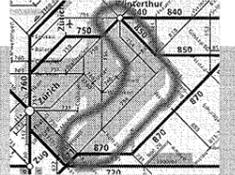


SBB-Tösstallinie

(UN)KLAR

Das Fahrplanprozedere

Transparenz schaffen, Zusammenhänge ausleuchten, hinter die Kulissen blicken, das und noch etwas mehr wollen wir an dieser Stelle. Durchstarten möchten wir mit dem Fahrplanguru der IG: Martin Frauenknecht bringt Licht in den Fahrplandschunzel.



Zeitplan für unseren Fahrplan 1997/99

Termin	Planungsschritte
31. August 1995	Bekanntgabe der Wünsche, welche bei den Fahrplanvorgaben berücksichtigt werden sollen.
27. Oktober 1995	Der Verkehrsrat legt 19 Monate vor Beginn der Fahrplanperiode, aufgrund der Angebotsplanung des Verkehrsverbundes die Vorgaben für den Fahrplan fest.
29. März 1996	Veröffentlichung des ersten Entwurfes des Verbundfahrplanes.
anschliessend	Der Fahrplanentwurf liegt auf den Gemeinden und den Bahnhöfen auf. Innert 45 Tagen sind die Änderungswünsche (keine neuen Züge, nur kleine Anpassungen sind noch möglich) von den Gemeinden an die zuständigen Verkehrskonferenzen und dem Verkehrsverbund einzureichen.
29. Juni 1996	Die Verkehrskonferenzen haben die Begehren koordiniert und leiten sie zur Bereinigung des Angebotes an den Verkehrsverbund weiter.
31. Oktober 1996	Der Verkehrsrat veröffentlicht den bereinigten Entwurf. Die Rekursfrist beginnt. Rekursinstanz ist der Regierungsrat.
31. Dezember 1996	Der Regierungsrat hat über die Rekurse der Gemeinden entschieden.
Frühjahr 1997	Der neue Fahrplan tritt in Kraft.

Angebotsplanung für die späteren Fahrplanperioden geprüft.

P 11 Die Gemeinden legen den Entwurf öffentlich auf und nehmen die eingereichten Begehren entgegen. Änderungsbegehren sind innert 45 Tagen nach Veröffentlichung von den Gemeinden der Verkehrskonferenz und gleichzeitig dem Verkehrsverbund mitzuteilen.

P 12 Die Verkehrskonferenzen koordinieren die Begehren ihrer Region und leiten sie an den Verkehrsverbund weiter.

P 13 Der Verkehrsrat bereinigt den Entwurf und legt das Verkehrsangebot fest.

P 14 Mit der Zustellung des bereinigten Entwurfs beginnt die Rekursfrist. Rekursinstanz ist der Regierungsrat.

So schreiten Sie zur Tat

● Wer für den nächsten Fahrplan grundlegende Veränderungen wünscht, reicht seine Vorschläge bis spätestens 31. August 1995 an den verantwortlichen Gemeinderat der Wohngemeinde, zuhanden des Zürcher Verkehrsverbundes, ein.

● Wir empfehlen Ihnen, je eine Kopie Ihrer Eingabe direkt an den Zürcher Verkehrsverbund, Hofwiesenstr. 370, 8090 Zürich und an die IG SBB-Tösstallinie, z.H. M. Frauenknecht, Sonnenbuckstr. 12, 8483 Kollbrunn zu senden.

Für das Fahrplanverfahren des Bundes (Fernverkehr) gelten andere Termine. Diese Eingaben sind der Direktion der Volkswirtschaft des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich einzureichen. FRA

SCHINEBLITZ

► **Loktaufe in Rämismühle-Zell.** Unter Anteilnahme der Bevölkerung und Schuljugend traf am 8. Mai im Gefolge einer 160köpfigen Prominentenschar der neugewählte Zürcher Kantonsratspräsident ein. Mar-



Zells Gemeindepräsident Georg Schellenberg sah's zuerst.

kus Kägi wurde als Bürger von Zell auf dem geschmückten Dorfplatz mit Ansprachen und Liedern geehrt. Im Anschluss an diesen Empfang fand auf der Station Rämismühle-Zell eine Lok-Taufe statt. Die S-Bahn Doppelstocklok Re 4/4, Nr. 450 087-2, wurde mit Champagner auf den Namen «Zell» getauft. Der Direktor des SBB-Kreises III, Erwin Rutishauser, meinte beruhigend, die «Zell», die sich bereits auf 65'000 Streckenkilometern bestens bewährt habe, lasse sich vom Wappentier, einer Weinbergsschnecke, bestimmt nicht von ihrem flotten Tempo abhalten... (rfl)

Zueschtiige bitte!

Mir bruuched de Tösstaler – und de Tösstaler bruucht Sie!

- Ich will – zusammen mit der IG – kraftvoll dafür kämpfen, dass die verhängnisvolle Abbautendenz rund um die S 26 sofort gestoppt und dafür in einen zukunftsgerichteten Ausbautrend umgekehrt wird.
- Darum will ich – für 30 Franken im Jahr – Mitglied werden bei der IG SBB-Tösstallinie.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

- Adresse: IG SBB-Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn

Hier muss Ihr Geld arbeiten.



Zürcher Kantonalbank