

# TREFFPUNKT TÖSSTALER

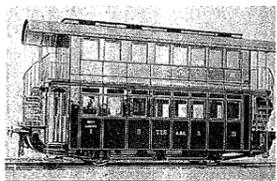
Informationszeitung der IG Tösstallinie

2. Jahrgang/Nr. 4 Winter 1996

## DABEISEIN

Mo, 17. März 1997, 18.45 Uhr, Gasthaus Blume, Fischenthal: 3. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie.

Wissen Sie, seit wann die Tösstalbahn fährt, seit wann sie elektrifiziert ist? Warum überhaupt eine Bahnlinie durchs Tösstal gebaut wurde? Kurt Domeisen, Rüti, wird auch diese Fragen beantworten können.



Kein Witz: Doppelstöcker zirkulierten im Tösstal schon vor über hundert Jahren...

nen und noch viel mehr Wissenswertes und Kurioses über Öise Tösstaler zu berichten wissen. Wir laden deshalb auch Sie – geschätzte TPT-Leser – herzlich zur Teilnahme ein.

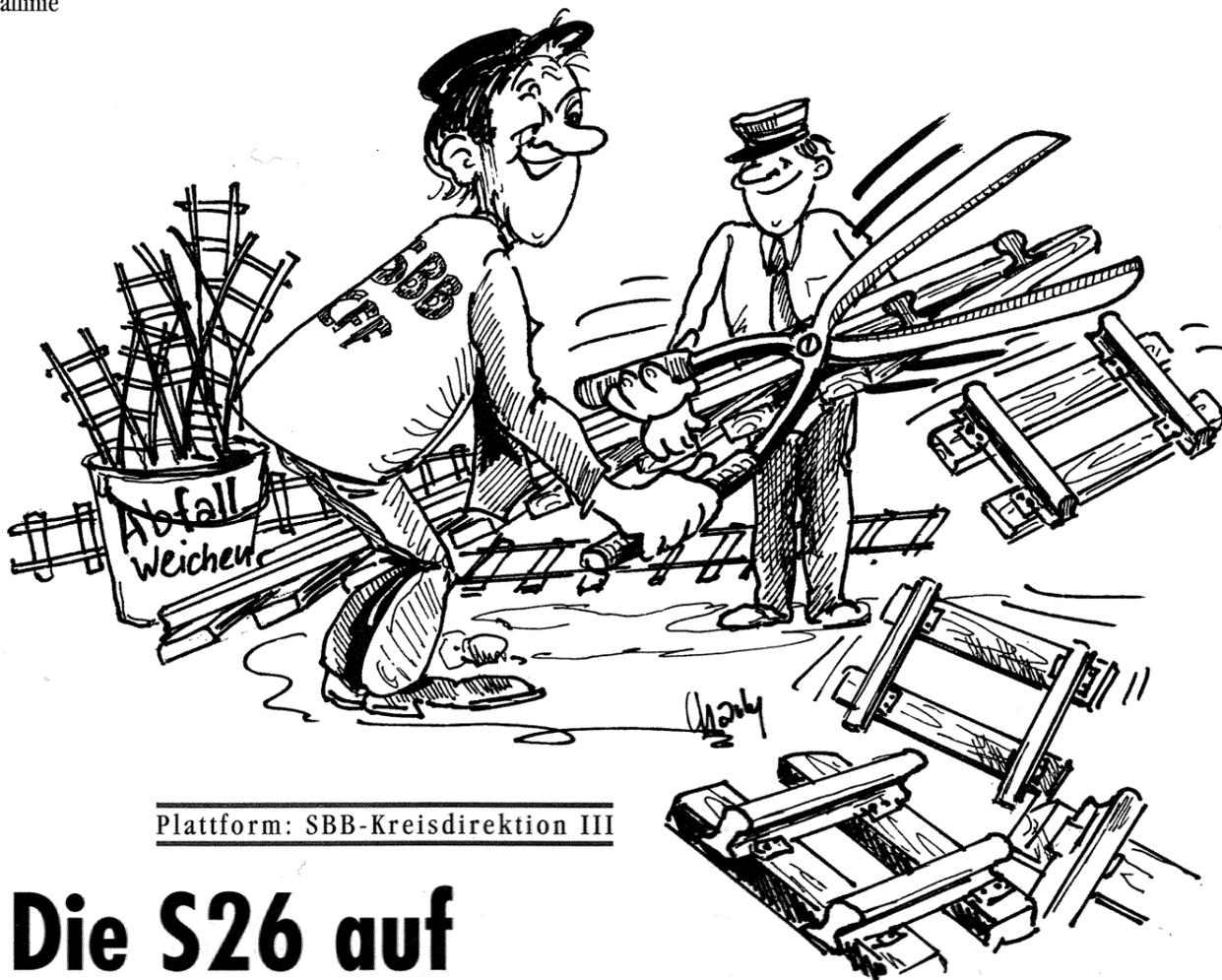
Im übrigen werden selbstverständlich die statutarischen Geschäfte wie Wahlen, Rechnungsabnahme, Budget usw. traktandiert sein. Alle IG-Mitglieder erhalten eine schriftliche Einladung.

Mitglieder, die einen Antrag an die MV haben, richten diesen bitte schriftlich bis spätestens 3. Februar 1997 an die IG Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn.

Äxgüsi – fast hätten wir's vergessen: Eine Superüberraschung wollen wir Ihnen auch noch präsentieren! Was, soll noch unser Geheimnis bleiben. Nur soviel: Allein deswegen lohnt sich der Gang an die IG-Mitgliederversammlung, denn davon wird man noch sprechen...

Sa, 24. Mai 1997, steigt's auf den Bahnarealen von Bauma, Turbenthal und Wald: Das bahntastische Tösstaler Fest im Rahmen der SBB-Feierlichkeiten 150 Jahre Eisenbahn. Rosinen aus dem attraktiven Rahmenprogramm sind in Turbenthal die S-Bahn-Doppelstöcker-Loktaufe; nach Bauma lockt eine Lokausstellung, unter anderem mit dem Gotthardkrokodil; Wald feiert das bevorstehende Shuttle-Comeback; zwischen den Festplätzen Wald und Bauma dampfen DVZO-Kompositionen hin und her, usw. usw.

Und ganz speziell: Ihr TPT ist leuchtend herausgeputzt vor Ort, als topaktuelle Ausgabe Nr. 5 direkt ab Presse! Wer nicht kommt, schaut und profitiert, ist selber schuld...



Plattform: SBB-Kreisdirektion III

## Die S26 auf schlanker Infrastruktur

Weniger Fixkosten ohne Angebotsabbau, mit Option Halbstundentakt – auf dieser Wunderformel basiert der eben abgeschlossene SBB-Untersuchungsbericht «Schlanke Infrastruktur im Tösstal». SBB-Direktionssekretär Norbert Mattenberger verrät den TPT-Lesern exklusiv, was das für die S26 (nicht) bedeutet, jetzt und in näherer Zukunft.

Mit dem Ziel, die hohen Fixkosten von Gleis- und Bahnhofanlagen zu senken, werden alle SBB-Linien einer Entschlackungskur unterzogen. Insgesamt sollen so jährlich rund 100 Millionen Franken eingespart werden, ohne am Angebot Abstriche machen zu müssen. Diese Untersuchungen werden unter dem Titel «Schlanke Infrastruktur» geführt.

Die kosten- und investitionsintensiven Infrastrukturanlagen werden mit Blick auf die veränderten Randbedingungen systematisch überprüft mit einem Betrachtungshorizont bis in die Jahre 2010 bis 2015. Dabei gilt die Maxime: So viele und so gute Anlagen wie nötig.

### Das S26-Infrastruktur-Trio

**Walter Hablützel**  
Betriebsinspektor Winterthur  
Jahrgang 1946  
Wohnhaft in Winterthur  
Zuständig für die Betriebsführung auf der Strecke Winterthur-Rüti.  
Ab April '97 Leiter der Verkaufs- und Produktionsregion Zürich Nord.

**Alfred Roth**  
Dipl. Ing. ETH  
Chef Bauregion Winterthur  
Jahrgang 1950  
Verantwortlich für den Unterhalt und die baulichen Belange auf dem Abschnitt Winterthur-Bauma

**Alfred Luginbühl**  
Dipl. Ing. ETH  
Chef Bauregion Rapperswil  
Jahrgang 1949  
Verantwortlich für den Unterhalt und die baulichen Belange auf dem Abschnitt Bauma-Rapperswil

### Tösstal light in Buchdicke

Im Sommer 1995 starteten Walter Hablützel, Betriebsinspektor Winterthur; Alfred Roth, Chef Bauregion Winterthur; und Alfred Luginbühl, Chef Bauregion Rapperswil, die Untersuchung der Tösstallinie. In die Arbeiten wurden verschiedene Güterkunden und alle Bahnhofsvorstände einbezogen. Auch der Dampfverein Zürich Oberland wurde nicht vergessen.

Die Untersuchungen werden nach dem Bottom Up Prinzip durchgeführt: also von Fachleuten aus der Region, denen die Strecke, die bestehenden Probleme und die Kundschaft bestens bekannt sind. Im Februar 1996 wurden die Arbeiten mit dem 70seitigen Schlussbericht abgeschlossen.

### Konkrete Beispiele

Die Ergebnisse der Untersuchung

sind am Bahnhof Wald beispielhaft zu sehen. Die heute vorhandenen, umfangreichen Anlagen mit 20 Weichen und Gleisanlagen von total 1590 Metern sollen zu einer wesentlich einfacheren Anlage rückgebaut werden. 8 Weichen und 290 Meter Gleis werden eingespart und damit die entsprechenden Unterhalts- und Erneuerungskosten.

In Bauma sollen Anlagenteile, die von den SBB nicht mehr benötigt werden, an den DVZO abgetreten werden.

- Die entschlackte und schlanke Infrastruktur erlaubt neben dem Grundtakt Winterthur-Rapperswil und dem «Shuttle» Rüti-Wald immer noch den im Rahmen der 2. Teilergänzung vorgesehenen Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bauma.
- Der Güterverkehr wird ebenfalls

aufrechterhalten mit Konzentration auf Kollbrunn, Turbenthal, Saland, Bauma und Wald.

### Das sind die Resultate

- Auf der 46 km langen Strecke (Winterthur-Rüti) können rund 2500 m Gleis, 36 einfache Weichen, 3 Doppelkreuzungsweichen, 3 Doppelweichen und 3 Stellwerke eingespart werden.

- Winterthur-Seen und Rikon sollen mit neuen Stellwerken ausgerüstet werden. Anpassungen am Stellwerk von Kollbrunn ermöglichen den automatischen Betrieb in Randstunden.

- Unter dem Strich lassen sich jährlich rund 930'000 Franken einsparen. Die Produktionskosten können gesenkt werden und die Chancen steigen, dass das betrieblich mögliche Angebot vom ZVV auch bestellt wird.

Selbstverständlich werden nicht am Tag nach der Genehmigung des Untersuchungsberichts die Bagger auffahren, um die nicht mehr benötigten Weichen und Gleise zu entfernen. Die überzähligen Anlagenteile bleiben grundsätzlich erhalten, bis deren Erneuerung oder grössere Unterhaltsarbeiten fällig sind. So können auch allfällig in zwischen veränderte Randbedingungen noch berücksichtigt werden.

Norbert Mattenberger,  
Direktionssekretär, SBB-Kreis III

## EDITORIAL



## Innovativ

Unsere Tage sind wahrhaftig nicht von überschäumendem Ideenreichtum geprägt, einmal abgesehen von fintenreichen Managern, die immer kühnere Fusionsgebilde zusammenbrauen. Wobltuend anders, weil fürs breite Volk gewinnbringend, hier drei Beispiele zukunftsgerichteter Projekte im Umfeld öffentlicher Verkehr: Gesicherte Zukunft für die S26 mit schlanker(er) Infrastruktur. Mit ihrem Projekt steuern die SBB Richtung weniger Fixkosten ohne Angebotsabbau. In eine ganz andere Richtung rollt die dynamische Salzburger Lokalbahn, ebenfalls ein durchaus denkbare Modell für die Tösstallinie. Und als dritte im Bunde möchten wir selber jetzt und künftig gefreut und stets mit Neuem in Erscheinung treten: Auf unserer Rückseite feiern wir eine Premiere mit «Defür und Dewider».

Wir meinen Stoff genug, um Ihnen die Fahrt im Tösstaler kurzweilig zu gestalten. Gerne stelle ich darum jetzt für Sie – ja genau Sie – das Signal auf grün, zur Lesefahrt mit Halt an diesen Stationen:

- S 1 Plattform SBB S26 auf schlanker Infrastruktur?
- S 2 (Un)Klar Begehren zum nächsten Fahrplan  
IG-Leute Fahrplanprofi
- S 3 Querschnitt Bahnpost
- S 4 IG-Taten Frühzug fuhr! + Kontakt mit Gemeinden  
IG-Service Verkehrsumfrage
- S 5 Vor der Haustür Seine Majestät...
- S 6 Mit-Fahr-Menschen  
Kantischüler  
IG-Taten Mitglieder-Treff in Wald  
Schineblitz Aktuelles rund um die Tösstallinie
- S 7 Hinterfragt Modell für die S26? + Stadler war die Reise wert!
- S 8 Defür & Dewider Bahnpolizei  
Bahnpost Er + Sie haben das Wort  
Das Letzte Umsatzkiller  
Zuestige bitte!

PS: Wenn Sie rot seben, sagen oder schreiben Sie's!

Kurt Graf

(UN)KLAR: S26 (S43) FAHRPLAN 1997/1999

# Begehren zum Fahrplan im Tösstal

Noch ist nicht klar wie das Tösstal ab Juni 1997 mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen wird. Bekannt ist hingegen die Offerte: Martin Frauenknecht hat für Sie das Wichtigste um den 1. Entwurf des Fahrplans 97/99 zusammengefasst, inklusive Änderungsbegehren der IG Tösstallinie für ein attraktives Bahnangebot.

Fahrplanverfahren. Der «Erste Entwurf zum Verbundfahrplan 1997-1999» war ab 2. September 1996 in den Gemeindeverwaltungen und bedienten Bahnhöfen aufgelegt und konnte während den Schalteröffnungszeiten eingesehen werden. Änderungsbegehren von Privatpersonen und weiteren interessierten Kreisen (Schulen, Firmen usw.) mussten bis spätestens am 1. Oktober 1996 der Gemeinderatskanzlei der betreffenden Wohn- bzw. Standortgemeinde mit einer Begründung schriftlich eingereicht werden. Das Verfahren findet Anwendung für die Leistungen sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel (S-Bahn, Bus usw.) im Kanton.

## Die ZVV/SBB-Offerte

Fahrplanentwurf für die S26.

- Winterthur-Bauma, Fahrplanfeld 754:

– Die Zusatzzüge am Morgen und am Abend fahren neu alle von und bis Bauma.

– Am Abend sind drei Zusatzzüge vorgesehen, Winterthur ab 16.21 Uhr, 17.21 Uhr und 18.21 Uhr (anstelle heute 17.00 Uhr und 18.04 Uhr).

– 1-2 Minuten geänderte Abfahrts-/Ankunftszeiten in Winterthur für die Züge im Stundentakt.

Keine weiteren Veränderungen gegenüber dem heutigen Angebot.

- Bauma-Rüti-Rapperswil:

– Die letzte Verbindung auf der Schiene nach Rapperswil, verlässt Bauma unverändert um 19.20 Uhr. Anschliessend wie bisher Bahnersatz mit Bus bis Rüti; Bauma ab, 20.22, 21.22 und 22.22 Uhr und nur werktags ab Steg, 23.24 Uhr.

– Die letzte Verbindung auf der Schiene in Rapperswil ebenfalls wie bisher ab 19.06, Bauma an 19.20 Uhr. Anschliessend Bahnersatz mit Bus bis Bauma; Rüti ab, 19.58, 20.58 und 21.58 Uhr und werktags, 22.57 Uhr nur bis Steg.



Alle 15, 30 oder 60 Minuten eine S-Bahn  
2. Juni 1996 bis 31. Mai 1997  
Grundtakt  
Ausnahmen

S26/S43		Winterthur-Bauma-Rüti ZH-Rapperswil	
Minute	Zürich (S12)	Minute	S26 S43
42	Winterthur	14	41
46	Winterthur Gränze	18	45
51	Winterthur Steg	23	50
55	Sennhof-Kyburg	27	54
59	Kilchurn	31	58
00	Rikon	35	02
04	Balmuccia-Zelt	39	06
08	Turbenthal	43	10
12	Wila	47	14
16	Saland	51	18
20	Bauma	55	22
24	Steg	59	26
28	Fischerthal	03	30
32	Gibswil	07	34
36	Wald	11	38
40	Wald	15	42
44	Tenn-Dürnten	19	46
48	Rüti ZH	23	50
52	Zürich (SG)	27	54
56	Rüti ZH	31	58
00	Jona	35	02
04	Rapperswil	39	06

Rüti an: 07.33 jede Stunde bis 19.33 und zusätzlich 6.03, 6.56; sowie Rüti ab: 07.56 jede Stunde bis 18.56 und zusätzlich 6.33, 7.02;

Wald an: 08.04 jede Stunde bis 19.04 und zusätzlich 6.41, 7.10.

## Die Fahrpläneingaben der IG Tösstallinie

Zum ersten Fahrplanentwurf hat die IG Tösstallinie allen Gemeinderatskanzleien an der Tösstallinie

z.H. des Fahrplanverfahrens 1997/99 folgende Änderungsbegehren eingereicht:

- S26 Winterthur-Bauma:

– Der Zug 8406 (Bauma ab 05.40, Winterthur an 06.15) muss täglich, auch am Sonntagmorgen verkehren.

– Die Vermehrung (1 Zug) und Verlängerung der Zusatzzüge bis und ab Bauma ist erfreulich. Sie müssen aber auch am Abend mindestens den Anschluss von der S8 (Winterthur an ..20) abnehmen und so in beiden Richtungen die günstigen Verbindungen zu den Arbeitsplätzen zwischen Effretikon und Zürich-Nord aufrechterhalten.

Zug 8465, 8471 und 8477 Winterthur ab ..23 statt ..21. Dank der im Entwurf reichlichen Fahrzeit bleibt die Kreuzung in Wila und die Ankunftszeit in Bauma unverändert.

– Da der 23-Uhr-Schnellzug Zürich-St.Gallen wieder im Takt

fahren soll, soll der letzte Zug 8499 Winterthur-Bauma ebenfalls im Takt ..44 statt wie im Entwurf ..49 fahren.

– Am Morgen zusätzlich Bauma ab 08.04, Winterthur an 08.38 Uhr: Dieser Zug ist vor allem für jene Reisenden vorgesehen, die erst nachdem die Kinder in der Schule sind zum Einkaufen nach Winterthur fahren können sowie für Schüler mit Schulbeginn um 9 Uhr.

– Zusätzliches Zugspaar über den Mittag, mit Abfahrt in Winterthur um 12.23 Uhr, Bauma an 12.56 und Bauma ab 13.04, Winterthur an 13.38 Uhr: Diese Verbindungen sind auch wichtig für SchülerInnen, welche ihren Schulschluss um 11.40 Uhr haben (nächster Zug fährt erst 12.42) sowie für PendlerInnen, welche ihr Mittagessen zu Hause einnehmen wollen.

Die beiden letzten Begehren sind Einschaltzüge, welche im Rahmen der Vorgespräche zum Fahrplan 97/99 vorgesehen sind. Sie dienen zur Vorabklärung der Bedürfnisse des ab 1999 vorgesehenen Halbstundentaktes zwischen Winterthur-Bauma.

- S26 + S43 Bauma-Rüti-Rapperswil:

– Die Abendverbindungen zwischen Rapperswil-Bauma-Rapperswil mit dem weiterhin vorgesehenen Busbetrieb (Bahnersatz Bauma-Rüti-Bauma) befriedigen in keiner Weise. Insbesondere die Verbindungen von und nach Rapperswil: 23 Minuten Wartezeit in Rüti, 63 Minuten Reisezeit für 28 km (Rapperswil-Bauma) sind absolut unzumutbar!

– Wir fordern daher für die S26 den durchgehenden Bahnbetrieb von Rapperswil-Bauma bis 23 Uhr.

– Möglich wäre letzte Verbindung (durch Öffnen des Leerzuges) ab Bauma 23.20 Uhr.

– Letzte Verbindung ab Rapperswil 23.06 Uhr.

– Letzte Busverbindungen Rüti-Wald-Rüti, Kurs 99498, 99400, 99499 beibehalten.

Die guten Anschlüsse in Rapperswil müssen auch nach 19 Uhr, wenn man nach Hause zurückkehrt, aufrechterhalten werden. Die Abendverbindungen dienen zudem für die Rückkehr nach den Eishockeyspielen des EHC Rapperswil-Jona (Nationalliga-A-Klub), vor allem auch für junge Leute.

## Wir fighten weiter!

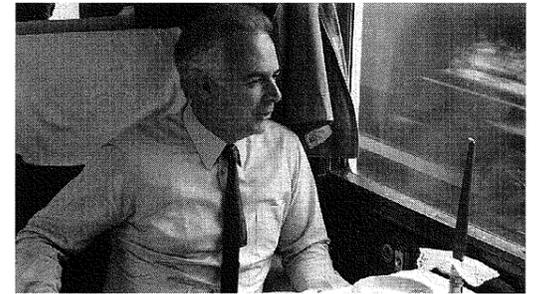
Noch ist der nächste Fahrplan – gültig ab 1. Juni 1997 – nicht definitiv bekannt, doch bereits ist sein Nachfolger aktuell. Eine Arbeitsgruppe mit Fahrplanfachleuten der IG Tösstallinie befasst sich im Verbund mit IG Shuttle Wald und Pro Bahn Schweiz intensiv mit dem Fahrplan '99. Die

**Prioritätenliste** präsentieren wir Ihnen im nächsten «Treffpunkt Tösstaler».

- Als Mitglied der IG Tösstallinie erhalten Sie die TPT-Nr. 5 Mitte Mai 1997. Wer nicht länger abseits stehen sondern ebenfalls dazugehören will, erfährt die Details auf unserer letzten TPT-Seite, unten links!

## IG-LEUTE

## Der Fahrplanprofi



**Name:** Frauenknecht Martin; **Wohnort:** Kollbrunn; **Alter:** 62jährig; **Zivilstand:** verheiratet, keine Kinder; **Beruf:** Prokurist; **Hobbys:** Siehe nachfolgenden Beitrag; **Besonderes:** Ein reicherfülltes (Arbeits-)Leben.

**Umfeld und erste 25 Jahre – Lernphase.** 20 Jahre neben dem Lokomotivdepot Wil (SG) gelebt. Vater arbeitete bei den SBB. Durch «Heftlivertragen» Sackgeld aufbessern und Mithilfe zur Erhöhung des Familieneinkommens. Gute Ausbildung an Primar- und Sekundarschule sowie Lehre als Bau- und Kunstschlosser. Meisterprüfung, Weiterbildung in Bereichen Betriebsorganisation, Fertigungstechnik, Rationalisierung, Kalkulation, Kostenkontrolle, Rechnungswesen, Vorgesetztenschulung, Arbeitsbewertung, Lohn- und Gehaltssysteme. Auch die Gründung eines eigenen Hausstandes fällt in diese Zeit. Erste Hobby sind Kunstturnen, Fussballspielen bei den Junioren des FC Wil und Engagements als Schlagzeuger im Handharmonikaklub und in Bands von 6-16-Mann. Im Eisenbahnamateurlub werden die Interessen gegenüber der Eisenbahn weiter gepflegt.

**Zweite 25 Jahre – voller Einsatz.** Im Beruf geht es aufwärts: Vorarbeiter, Meister, Arbeitsvorbereitung, Chef Arbeitsvorbereitung, Betriebsleiter in einem Betrieb mit über 120 Werkstattmitarbeitern und Lehrlingen. In der Freizeit Einsatz für die Weiterbildung im SVBF Schweizerischer Verband für Betriebsorganisation und Fertigungs-

technik sowie für die Fachzeitschrift «Planung + Produktion». Intensiv für einen guten Fahrplan in der Region Winterthur gearbeitet, als Mitglied der Fahrplankommission Winterthur und Umgebung. Einige Hobbys werden aufgegeben, an ihre Stelle treten neue wie Wandern und Reisen am Wochenende. Alle drei Jahre eine grosse Reise zum Kennenlernen der Welt und ihrer Eisenbahnen.

**Dritte 25 Jahre – konsolidieren, für Andere wirken.** Im Beruf Wechsel von der Linien- und Vorgesetztenfunktion zu zentralen Funktionen im betrieblichen Rechnungswesen und der Finanzbuchhaltung. In der Freizeit weiterer Einsatz in der Geschäftsstelle des Verbandes und der Fachzeitschrift zur Unterstützung der Vorstandsmitglieder und Sekretariatsmitarbeiterinnen. Arbeiten, Wandern, Reisen, zwischendurch in die Ferien verreisen – alles wird zum Hobby und macht Freude.

**Ausblick.** 1997 wird ein Jubiläumsjahr: 40 Jahre verheiratet, 40 Jahre in der Firma tätig, 40 Jahre Tätigkeit für die Weiterbildung in SVBF-Sektion und Zentralorganisation. Über 30 Jahre Inhaber eines SBB-Generalabonnements (Auto 1958 verkauft). Über 30 Jahre Einsatz für einen guten Fahrplan in Winterthur und Umgebung – vor allem aber für die Tösstallinie. 25 Jahre Tombolaausgabe am Albanifest. Über 20 Jahre tätig in den Organen einer politischen Ortspartei usw. Einige dieser Tätigkeiten werden nächstens zu Gunsten der anderen Hobbys aufgegeben...

## Unverständlich!

Am 22. Oktober 1996 ist das «Nationale Fahrplanverfahren» eröffnet worden. Mit Erstaunen hat die IG Tösstallinie festgestellt, dass in diesem Fahrplanprojekt 1997-99 zum Offiziellen Kursbuch, gegenüber dem Entwurf zum Verbundfahrplan 1997-99, die S7 und die S8 künftig Winterthur 3 bzw. 2 Minuten früher verlassen sollen...

• Durch diese Änderung werden in Winterthur die heute bestehenden Anschlüsse an die morgendlichen Zusatzzüge der S26 aus dem Tösstal (neu ab Bauma verkehrend) an die S8 gebrochen! Obwohl die Anschlüsse im neuen Fahrplankonzept 97/99 für das Tösstal zugesichert worden sind.

Die IG Tösstallinie versteht nicht, dass solche Änderungen nach Abschluss des ordentlichen Fahrplanverfahrens noch vorgenommen werden. Die «Institution Verkehrskonferenz» nützt so weder den Gemeinden noch indirekt der Bevölkerung als Instrument zur Mitsprache im Fahrplanverfahren.

• Wir haben am 29. Oktober 1996 zuzubanden der zuständigen Verkehrskonferenz folgendes Nachtragsbegehren zum Fahrplan 1997-99 eingereicht: Wahrung der Anschlüsse an die Zusatzzüge aus dem Tösstal, Zug 8412 und 8418. Früheste Abfahrt in Winterthur, S7..08/..38 und S8..11/..41. IG Tösstallinie/MF

HEIMATWERK

aktuell + traditionell

Heimatwerk Bauma  
Handweberei Zürcher Oberland  
Bahnhofstrasse 7  
8494 Bauma

Wir setzen Akzente

Wer beliefert Sie, liebe Tösstaler, täglich mit 56'000 Briefen und 2'600 Paketen?

DIE POST



## QUERSCHNITT TÖSSTAL

## Die Bahnpost bringt's!

Der Gang zum Briefkasten ist ein wichtiger Bestandteil in unserem Alltag. Wie kehren wir doch jedesmal enttäuscht ins Haus zurück wenn (noch) keine Post da ist, um ebenso sicher und hoffnungsvoll den Briefkastentürk zu wiederholen. Doch wie erhält eigentlich der Briefträger die Sendung für uns? Ein Verantwortlicher dafür ist Kurt Wild. TPT hat ihn auf seiner Bahnpostfrüh-tour durchs Tösstal begleitet.

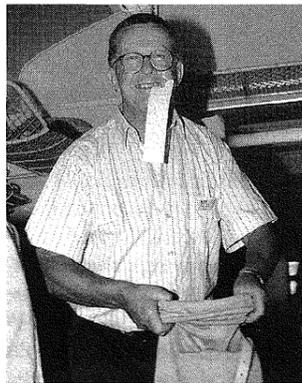
Bahnhof Winterthur, Gleis 1, 03.45 Uhr. Kein rollender Zug, keine Menschenseele – unheimlich ruhig empfängt mich der spartanisch erleuchtete Postperron. Ob mich meine PTT-Kontaktperson Urs Steiger wohl zu früh aus den Federn geschickt hat, flimmert es mir durch meine noch träge Gedankenwelt, als eben ein Lieferwagen direkt am Prellbock stoppt.

Zwei Männer laden rasch aber lautlos einige Bund «Thurgauer Zeitung» in die bereitstehenden Postwagen. Noch bevor sie die ganze Fracht deponiert haben, erscheinen jetzt laufend PTT-Früh-schichtler. Routiniert und bis auf die ausnahmslos sympathischen «Guete morge»-Formeln wortkarg, wird sämtliche bereits während der ersten Nachthälfte angelieferte Brief- und Paketpost in die beiden

nebenstehenden Postwagen gestemmt.

## Geordnete Berge

Fast gleichzeitig kommen zwei Männer zielstrebig auf mich zu. Urs Steiger scheint der von mir verursachte ungewohnte Arbeitsbeginn noch in den Gliedern zu stecken, ganz im Gegensatz zu Kurt Wild. Putzmunter heisst er uns als Begleiter in seinem Reich auf Schienen willkommen. Es sei das allererste Mal, dass sich jemand für seinen Arbeitsplatz auf der Tösstallinie interessiere. Nachdem ich meine Fotoutensilien aus der wildschen Schusslinie in die Höhe verstaute habe, verlege ich meine Arbeit aufs Beobachten, denn viel Freiraum bleibt Kurt Wild vor der



Kurt Wild: «Die Tösstallinie ist meine Lieblingsstrecke!»



Abfahrtsphase nicht. Schliesslich will auch der jetzt noch angelieferte zum bereits vorhandenen Paketberg ans richtige Ort geschichtet werden. In der Praxis heisst das auf der richtigen Seite und in der Reihenfolge aller Tösstaler Bahnhöfe von Sennhof-Kyburg bis zur Zugsendstation Wald.

Bevor die nächsten Sendungen durch die Wagentüre ins Innere gehievt werden, sortiert der Winterthurer Bahnpostler zielstrebig Zeitungen und Eingeschriebenes in die nicht angeschriebenen Fächer seines mobilen Postbüros. Fast schon zaubertrickartig schnell schnürt er anschliessend Bund um Bund, bevor sie im grauen Postsack der Zielgemeinde landen.

## Trari, trara – die Bahnpost ist da

Plötzlich ein Ruck. Vor lauter Stauen habe ich den Zeitpunkt gar nicht gespürt, als eine Lokomotive vorgespannt wurde. Typisch SBB: Fahrplankorrekt um 5.28 verlässt der Postzug Winterthur Richtung Tösstal. Den Hühnern in ihrer engen Kiste wird es bestimmt recht sein wenn sie in Kollbrunn pünktlich ausgeladen werden, um noch am gleichen Tag in ihrer neuen Heimat in Weisslingen ans Tages-



Durch diese Bahnpostlerhände ging bestimmt auch schon Ihre Post. Fotos: gr

licht zu kommen... Endlich darf Kurt Wild sein wieselflinkes Arbeitstempo etwas drosseln und zwischen zwei zu verarbeitenden Postsendungen etwas über seine immer seltener werdende Berufsgattung philosophieren. Ja, früher habe die Bahnpost nicht nur ab dem Stützpunkt Winterthur weit-

verbreiteter zirkuliert, da war auch ein grösseres Volumen zu bewältigen, welches heute teilweise auf der Strasse befördert wird. Der arbeitsame Mitfünfziger bedauert das sehr, denn der verantwortungsvolle und selbständige Arbeitsplatz als Bahnpostbeamter gefällt ihm ausgezeichnet. Und der Dienst zwi-

schen Winterthur und Wald ganz besonders: «Die Tösstallinie ist meine Lieblingsstrecke!», schwärmt Kurt Wild.

Der Postzug wird langsamer. Kaum steht er still, öffnet Kurt Wild die entsprechende Schiebetür und begrüsst den bereits davor wartenden Postbeamten mit dessen Vornamen. Zügig wechselt der Auslad sein Quartier und ohne Verzögerung setzt sich der Postzug weiter Tösstalaufwärts in Bewegung.

Beim nächsten und allen weiteren Bahnhöfen wiederholt sich das Zeremoniell. Die Zeit vergeht wie im Fluge, nur am zunehmend leerer werdenden Postwagen merke ich, dass die Fahrt sich langsam dem Ende zuneigen muss.

In Wald bleibt mir schliesslich gerade noch Zeit, hastig mein Fotomaterial zusammenzuraffen und hinter meinen beiden Begleitern in die einfahrende S26 einzusteigen.

Zurück am Ausgangspunkt Winterthur heisst es Abschied nehmen. Kurt Wild beendet sein Tagewerk in der Hauptpost Winterthur, während Urs Steiger und ich unser «richtiges» beginnen. Bei meiner ersten Amtshandlung, der Postdurchsicht, frage ich mich, von wievielen Bahnpostlerhänden wohl meine Postberge sortiert wurden bis sie mir viel Freude und Arbeit bereiten...

Kurt Graf

## So taxieren PTT und SBB den Bahnpostdienst

Im Gegensatz zu anderen Eisenbahnlinien rollt noch Werktag für Werktag die Bahnpostkomposition, ab Winterthur durchs Tösstal nach Wald und wieder zurück. Hier die Sicht von Bestellerin und Partnerin.

## Die PTT-Sicht

Die Bedeutung des Bahnpostdienstes in der Schweiz ist sicher abnehmend, weil die Briefpost heute hauptsächlich in den Briefzentren verarbeitet wird. Das Transportkonzept wird national überprüft, und jede Transportlinie wird einzeln berechnet. Die Post hat in erster Linie ihren Leistungsauftrag zu erfüllen und muss diese Leistungen in einem vernünftigen Kosten-Nutzenverhältnis erbringen.

Zurzeit befördert «Die Post» in der Schweiz pro Werktag durchschnittlich mehr als 14 Mio. Briefe und 4 Mio. Zeitungen. Würde man dieses Sendegut während einhalb Jahren aneinanderreihen, reichte dieser Brief- und Zeitungstapel von Zürich bis zur altherwürdigen Chinesischen Mauer. Die Schweiz liegt auch im internationalen Vergleich mit über 700 zugestellten Sendungen pro Kopf und Jahr an der Spitze.

Von diesem Volumen werden heute mehr als 2/3 (70%) auf der Schiene transportiert. Im Fernverkehr ziehen wir beim Postsachen-transport die Schienenverbindungen den Verbindungen auf der Strasse vor, dies aus verschiedenen Gründen:

- Geschwindigkeit
- Kosten
- Brief- und Paketzentren liegen an Schienennetzknotten
- Ökologie

Zum Streitpunkt, ob eine Strecke per Bahnpost oder Lastwagen versorgt werden soll, ist zu sagen: Im Vordergrund steht immer die Erfüllung unseres Leistungsauftrags. Im weiteren hängt es davon ab, wie rationell der Transport des Postgutes vom Postzentrum bis zur Bestimmungsortstelle bzw. von der Aufgabepoststelle zum Postzentrum abgewickelt werden kann.

## Die Situation im Tösstal

Die meisten Verbindungen, welche auf der Tösstalerlinie für die Beförderung der Briefpost und der Eilsendungen hergestellt werden, sind nicht Güter- sondern Personenzüge. Genau diese Verbindungen stellen uns vor erhebliche Probleme: Noch vor wenigen Jahren war jeder Personenzug von einem SBB-Kondukteur begleitet, der unterwegs auch den Ein- und Auslad des Bahn- und Postgutes betreute. Auf der Strecke Winterthur–Bauma–Rapperswil führ-

ten die SBB vor zwei Jahren den kondukteurlosen Betrieb ein.

Auf den Stationen fand eine ähnliche Entwicklung statt: Wo technisch möglich, werden Stationen nur noch kommerziell (Billetverkauf) oder gar nicht mehr besetzt. Gerade bei Kleinstpoststellen steht das Problem an, den Umlad des Postgutes tagsüber überhaupt noch sicherstellen zu können. Dies führt mit dazu, Überlegungen in Richtung Strassentransport anzustellen.

Urs Steiger, Sachbearbeiter Kreispostdirektion

## Die SBB-Sicht

Die Post ist der grösste Frachtzahler der SBB. Die Bedürfnisse an den Fahrplan und die Transportkapazitäten/Zeitraster werden bei der Betriebsabteilung III, Sektion Produktionsplanung G (vier Personen) in Zürich koordiniert. Die Gruppe Güterverkehr bearbeitet analog dem Reisezugfahrplan den Fahrplan für Post-, Schnellgut- und Güterzüge gemäss den Vorgaben und Wünschen der Besteller. Diese

Gruppe ist auch für die Planung der Benützung der Gepäckabteile durch Nebenaufgaben (Gepäck, Post und Cargo-Rapid) zuständig.

## Planung und Struktur des Postfahrplans

Die Generaldirektion PTT, die Kreispostdirektion 8 in Zürich und das Versandamt Winterthur klären durch laufende Kundenkontakte Befragungen von Posthaltern und Inspektionen ihre internen Transportbedürfnisse ab. Es stellt sich dann sofort die Frage, wo muss ein Postwagen eingesetzt werden, wo kann eventuell während der vorgegebenen Aufenthaltszeit aus- oder eingeladen werden oder kann sogar das Gepäckabteil in einem Reisezug genügen. Dabei sind ganz verschiedene Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. (Transport in Rollbehältern, Handverlad etc.). Die Briefe und Pakete müssen so früh bei der zustellenden Poststelle eintreffen, dass der Bote sie auf seiner Morgentour austragen kann. Dabei sind die Anforderungen an die Zustell- bzw. Abholphase völlig verschieden.

Nach diesen Abklärungen legen die PTT-Organe der Betriebsabteilung einen Begebenkatalog (nach Fahrplankfeldern geordnet) als Bestellung vor. Für diesen Planungsschritt gelten grundsätzlich die gleichen Termine wie für das übrige RPV (Regionaler Personenverkehr) Fahrplanverfahren damit diese Begehren auch in den Fahrplanentwurf einfließen können. Dabei können besonders auf

spur Strecken wie im Tösstal kaum lösbare Interessenkonflikte mit dem RPV entstehen. Zudem hängt das ganze Leitsystem sehr direkt von den Postleitzahlen und deren Zuteilung ab.

## Das Angebot im Tösstal

• Im Fahrplan 1996/97 führen wir deshalb den Frühpostzug Winterthur–Wald (Winterthur ab 05.28, Wald an 07.07). Dieser Zug führt 1 Briefpostwagen bis Wald und 1 Paketpostwagen bis Bauma. Der Zug bedient alle Stationen von Sennhof-Kyburg bis Wald. Diese Wagen werden während der Nacht in Winterthur am «Tösstalerperron» verladen und sortiert. Die Pakete treffen am Vorabend am dem Paketzentrum Zürich Mülligen ein. Die Briefpost trifft um ca. 04.30 ab dem Briefsortierzentrum Zürich-Sihlpost ein und wird umgeladen. Im Briefpostwagen fährt ein «Bahnpostler» mit, der unterwegs den Auslad bereitstellen und bei den Ladegeschäften mithelfen muss.

• Nebst diesem Postzug reist Montag–Freitag noch dreimal täglich ein PTT-Begleiter ab Winterthur bis Wald/Rapperswil im Gepäckabteil eines Regionalzuges mit, um Expresssendungen, Zeitungen und A-Post-Briefe aus dem Fernverkehr zu verteilen.

• Ab ca. 12 Uhr beginnt die Sammel- bzw. Abholphase. Dazu wird der Postzug Wald–Winterthur geführt (Wald ab 12.47, Winterthur an 14.05). Dieser Zug bedient alle Stationen von Wald bis

Sennhof-Kyburg. Der Zug führt je 1 Postkurs ab Wald und Bauma. Der mitfahrende «Bahnpostler» muss dabei gewisse Vorsortierungen machen und den Umlad vorbereiten. In Winterthur werden diese Wagen umgeladen und in direkten Wagen den Paketzentren Däniken und Zürich-Mülligen zugeleitet.

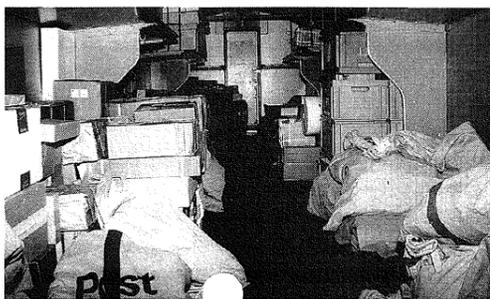
Nachdem am Fahrplanwechsel Juni 1996 eine Änderung im PTT-Leistungsangebot eingeführt wurde, wird am späteren Nachmittag bei Grosskunden der Paketversand mit dem LKW abgeholt und direkt einem Zentrum zugeführt, damit der Nachsprung auch noch erreicht wird. Davon profitieren auch Firmen im Tösstal.

• Nebst diesem Postzug reist Montag–Freitag noch zweimal täglich ein PTT-Begleiter ab Rapperswil/Wald bis Winterthur im Gepäckabteil eines Regionalzuges mit, um Expresssendungen, A-Post und ev. Colli Prioritaire einzusammeln, damit auch diese noch den Anschluss im nächsten Zentrum erreichen.

In unseren Aufzählungen sind ganze Wagenladungen, die im Auftrag der Post ab verschiedenen Produktionsbetrieben in Güterzügen abrollen, nicht berücksichtigt.

Wenn wir die vorgenannten Umstände näher betrachten und den ökologisch sinnvollen Schienentransport richtig werten, muss es unser ganzes Bestreben sein, diese Transporte möglichst auf der Schiene zu behalten.

Balzarini Bruno, Fachbeamter, Betriebsabteilung III, Zürich



Ein geordnetes Post-«Chaos» fürs Tösstal.

## IG-TATEN: FRÜHZUG AM SONNTAG

## Und es geht doch!

Unvergesslicher 23. Juni 1996: An diesem Sonntag rollte der Frühzug Bauma ab 5.40, Winterthur an 6.15! Leider war's heuer die einzige Fahrt. Möglich wurde die gute Tat dank erfolgreicher Intervention der IG Tössstallinie zugunsten der Turnerschar – und einer flexiblen SBB, im zweiten Anlauf.

Bekanntlich ist vor bald zwei Jahren – als «Spar»-Massnahme – der Frühzug 8406 am Sonntagmorgen aus dem Angebot gestrichen worden. Nebst etlichen regelmässigen Benutzerinnen und Benutzern sind vor allem auch Vereine und andere Bahnreisende davon betroffen, können doch aus dem Tösstal ab Zürich keine Züge vor der 8-Uhr-Spinne erreicht werden.

Anlässlich des Eidgenössischen Turnfestes vom vergangenen Sommer traf es sich, dass etliche Turnvereine aus dem Tösstal auf eben diesen Zug angewiesen waren, um rechtzeitig in Bern ihre Übungen zu absolvieren. Anfragen der Vereine wurden – trotz Bemühen des lo-

kalen Bahnhofpersonals – von höheren Stellen abschlägig beantwortet. Es wurde geraten, mit dem Auto (!) bis Winterthur zu fahren, um den Schnellzug zu erreichen...

## Die IG erhob ihre Stimme

Aufgrund der rund hundert Personen, welche so «bahnverhindernd» vertrieben wurden, erfolgte eine Express-Intervention durch die IG Tössstallinie bei den verantwortlichen Stellen der SBB-Kreisdirektion. Und was durften wir erleben? Inert Rekordzeit entschieden sich die Verantwortlichen, die von uns bedauerte Unbeweglichkeit ins Reich der Fabeln zu verdammen und den Zug am 23. Juni zu führen!

Das Tössstaler Bahnhofpersonal informierte die interessierten Vereine und die IG plazierte ein Inserat im «Der Tössthaler», mit welchem Vereine und weitere Interessierte eingeladen wurden, das Angebot zu nutzen. Infolge des schlechten Wetters und wohl auch wegen bereits erfolgter Umorganisationen wurde der Zug letztend-

lich nicht ganz so rege benutzt wie erwartet; trotzdem, rund 65 Personen profitierten von der an den Tag gelegten Flexibilität der SBB-Verantwortlichen.

Wir danken auch hier nochmals allen involvierten SBB-Stellen für das gezeigte Entgegenkommen, welches von den Betroffenen ausserordentlich geschätzt wurde und mehr fürs positive Image der Bahn beigetragen hat als gewisse «halb-taxelnde» Plakate...

Natürlich setzen wir uns weiterhin dafür ein, dass der Frühzug sonntags wieder zum regulären Angebot wird; das Bedürfnis ist ausgewiesen. IG Tössstallinie/Bg

## Ihr Angebot

transportieren wir hier via TPT-Inserat zu starken Preisen!

Testen Sie's:  
☎ 052/266 98 11/Fax: 266 98 27  
(Raphael Hangarter)

## Sie und die Tössstallinie

Alle Tössstalerinnen und Tössstaler haben eine Meinung zur Verkehrssituation im Tösstal. Ihre ist uns wichtig, aber wir kennen sie (noch) nicht, darum werben wir bei Ihnen für die Umfrage der IG Tössstallinie.

Zur Ausgangslage. Wie aus verschiedenen Erhebungen bekannt ist, beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Tösstal um die 30 Prozent. Das tönt zwar schön, bedeutet aber auch, dass 70 Prozent der Verkehrsbedürfnisse durch den Individualverkehr abgedeckt werden. Wir sind überzeugt, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Tösstal durchaus noch gesteigert werden kann, im Interesse aller und ohne die Individualität der Reisenden ernsthaft zu «gefährden».

Im übrigen ist es ein erklärtes Ziel unserer Vereinigung, den Nutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, durch Vorschläge zu dessen Verbesserung und durch Information der potentiellen Fahrgäste.

Uns interessiert deshalb, warum die Bewohner und Bewohnerinnen des Tössstals die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen oder eben nicht, was sie daran mehr oder weniger schätzen und welche Wünsche und Ideen zur Verbesserung

des Angebotes vorhanden sind. Hinter all dem steht das Bemühen, die Nachfrage zu erhöhen und damit die wirtschaftliche Legitimation für ein besseres Angebot zu schaffen.

## Zum Inhalt

Die Erhebung erfolgt mittels Fragebogen. Darin wird einerseits Ihre persönliche Verkehrssituation erfasst, wie z.B. verfügbare Verkehrsmittel, Distanz zur nächsten Haltestelle, Situation betreffend Arbeitsweg sowie Bedürfnisse und Vorlieben betreffend Verkehrsmittel in der Freizeit.

In einem zweiten Teil geht's um die persönlichen Erfahrungen im Umgang mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

In einem weiteren Abschnitt interessieren uns Ihre Anregungen und Wünsche an die Verantwortlichen für den öffentlichen Verkehr, sowie die Erwartungen an die IG Tössstallinie zu diesem Thema.

## Die Auserwählten

Alle IG-Mitglieder erhalten den Fragebogen zusammen mit dieser TPT-Nummer.

Im weiteren werden wir in ausgewählten Tössstaler Gemeinden die Fragebogen an alle Haushaltungen verteilen, um auch die Stimmen derjenigen zu verneh-

men, die den öffentlichen Verkehr bisher nicht oder nur sporadisch benutzen. Gerade auch diese Stimmen sind wichtig, um die empfundenen Mängel des öffentlichen Verkehrs zu kennen und an deren Behebung zu arbeiten.

## Unsere Zielsetzung

Mit Hilfe dieser Umfrage möchten wir versuchen, durch die gewonnenen Erkenntnisse die Situation so zu beeinflussen, dass im Tösstal künftig der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden kann, durch bessere Erfüllung Ihrer Bedürfnisse und durch höhere Zufriedenheit der Benutzerinnen und Benutzer. Alfred Baumgartner

## Helfen Sie mit!

• Weitere Fragebogen können bezogen werden bei der IG Tössstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn.

Oder kopieren Sie Ihren Fragebogen vor dem Ausfüllen. Denn es ist sinnvoll, dass jede Person einen eigenen Bogen ausfüllt; damit können die individuellen Bedürfnisse besser erfasst werden. Einsendetermin und Rücksendeadresse finden Sie auf dem Fragebogen. Besten Dank für Ihre Mithilfe. Bg

## Die wundersame Geschenkidee: Mit Reisegutscheinen die Welt verschenken.



Am Weihnachtsstand der SBB erhalten Sie beim Einkauf ab 50 Franken ein Geschenk.

Der Stand in Winterthur (Untertor, bei ZKB) ist am 20. und 21. sowie am 23. und 24. Dezember 1996 von 11.00 Uhr bis Ladenschluss geöffnet.



## IG-TATEN: GESPRÄCHE MIT TÖSSTALER GEMEINDERÄTEN

## Als Partnerin willkommen

Zum Antrittsbesuch reisten im ersten Halbjahr '96 sechs IG-Delegationen in Tössstaler Gemeindegemeinschaften. Die Präsidentin hat von diesen Erstkontakten mit den Gemeinderatsabteilungen Bilanz gezogen.

Im letzten TPT (Nr. 3/Sommer 1996) orientierten wir darüber, dass der Vorstand der IG Tössstallinie mit Vertreterinnen und Vertretern aller Tössstaler Gemeinderäte Gesprächstermine vereinbart hatte. Ziel dieser Besprechungen war es, sich gegenseitig kennenzulernen, Berührungspunkte abzubauen und über den öffentlichen Verkehr im Tösstal zu diskutieren.

Sechs Gespräche haben seither stattgefunden: in Zell am 20. Mai, in Bauma am 21. Mai, in Wila am 28. Mai, in Wald am 3. Juni, sowie in Fischenthal und Turbenthal am 5. Juni. Die restlichen Treffen in Dürnten, Rüti und Winterthur sollen gegen Ende Jahr stattfinden.

## Gefragtes Engagement

Primär lässt sich von den Gesprächen sagen, dass sie stets von allen Beteiligten als sinnvoll erachtet wurden. Die Daseinsberechtigung der IG Tössstallinie wird sehr bejaht. Die Gemeindevertretungen unterstützen es auch, dass die IG bei Gesprächen mit ZVV und SBB (z.B. bei Diskussionen um Fahrplankonzepte usw.) integriert wird. Zu klären ist das Mitmachen der IG bei Besprechungen, die die PZB (Pro Zürcher Berggebiete) zum Öffentlichen Verkehr durchführt



Kontakte sind geknüpft, jetzt folgt der Tatbeweis.

Foto: gr

Von allen kontaktierten Gemeinden wurde zudem die Bereitschaft signalisiert, beim geplanten Verteilen der Lokalfahrpläne im Frühjahr 1997 behilflich zu sein. Auch ist im grossen und ganzen der Wille vorhanden, die IG Tössstallinie über Absichten und Entscheide in Sachen öffentlicher Verkehr auf dem Laufenden zu halten.

## Von Euphorie bis Skepsis

Unterschiedlich ist die Bereitschaft der Gemeinden, in den öffentlichen Verkehr zu investieren. So sei für Turbenthal das finanzielle Limit erreicht. In Wila hingegen wäre man bereit, für einen sinnvollen, der Gemeindebevölkerung dienenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs mehr Mittel einzusetzen. Die Behörden von Fischenthal glauben nicht so recht an die Möglichkeit, dass man das Angebot des Tössstalers den Wünschen ihrer Bevölkerung dieser weitläufigen Gemeinde wird besser anpassen können; dementsprechend ist hier Zurückhaltung zu spüren.

Oberes kontra unteres Tösstal  
Extrem unterschiedlich werden die

Auffassung naturgemäss, wenn Lösungen gesucht werden für einen Fahrplan, der sowohl das untere wie das obere Tösstal optimal bedient. Für Zell beispielsweise sind die Anbindung an Winterthur und gute Verbindungen nach und von Zürich die wichtigen Kriterien, während für Wald praktisch ausschliesslich der Anschluss in Rüti nach Zürich, allenfalls noch nach Rapperswil, zählen. Bauma als Gemeinde am «Scheitelpunkt» ist vor allem nach Wetzikon ausgerichtet; diese Verbindung wird von den VZO mit Bussen sichergestellt.

In der Frage des optimalen Fahrplanes, der unter der Prämisse der durchgehenden Linie gestaltet ist, teilen sich die Geister bzw. die Auffassungen der Gemeinden. Deren Bereitschaft, eigene Wünsche dem Wunsch nach einer durchgehenden Verbindung hintanzustellen, ist spürbar klein.

Soweit das Fazit der Frühlingssprache in den Tössstaler Gemeinden. Mit allen Behörden sind wir übereingekommen, dass die Gespräche weitergeführt werden sollen. Wir berichten wieder.

Nicole Schwarz Kemmler

VOR DER HAUSTÜR: RÄMISMÜHLE-ZELL-SCHAUENBERG-TURBENTHAL

# Seine Majestät – der Schauenberg

Unsere Ausflugstips «Vor der Haustür» sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln machbar und sollen animieren zum Nacherleben. Die «Treffpunkt-Tösstaler»-Wandervogel Rolf Flückiger (Text) und Kurt Graf (Bild) wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen, Sehen und Wandern.

## Wanderinfo

□ **Ausgangspunkt:** Rämismühle-Zell SBB (ZVV-Linie S 26, SBB-Fahrplanfeld 754, Stundentakt, werktags; Verdichtung in Spitzenzeiten. □ **Reine Marschzeit:** ca. 3 1/2–4 Stunden (Rämismühle–Girenbad 1 h 10 min, Girenbad–Schauenberg 50 min, Schauenberg–Hutzikertobel–Turbenthal 1 h 30 min). □ **Rast- und Picknickplätze:** in grosser Zahl entlang der ganzen Route. □ **Restaurants:** «Girenbad» (Di/Ruhetag), diverse in Hutzikon + Turbenthal. □ **Kartenmaterial:** Wanderkarte Kanton Zürich 1 : 25 000 Blatt «Winterthur–Mittleres Tösstal». □ **Charakteristik:** «sportliche» Wanderung (Höhendifferenz ca. 460 Meter); gute, sichere Wege, grössten-



Eines sei versprochen: So verhangen ist der Schauenberg nicht immer...

teils naturbelassen; abwechslungsreiches Gelände. □ **Bemerkungen:** Wer zum Ausruhen in der zweiten Hälfte der Wanderung auf ein Restaurant angewiesen ist, sollte die Strecke in umgekehrter Abfolge wandern: Zwischen Girenbad via Schauenberg nach Hutzikon/Turbenthal besteht keine Einkehrmöglichkeit. □ **Ergänzungen und Varianten** zu unserem Standardvorschlag bestehen unzählige. Einige Beispiele: Zum Girenbad über Zell-Dorf und den Zeller Giessen; vom Schauenberg über Hütstel–Weidhof zurück zum Girenbad; vom Schauenberg über Hütstel–Schnurrberg (Alpwirtschaft, Mi/Do geschlossen) nach Turbenthal; vom Schauenberg durchs Farenbachtobel nach Elgg; oder vom Schauenberg nach Aadorf.

## Routenbeschrieb

Die Zahlen in den Klammern weisen auf die heimatkundlichen Anmerkungen sowie auf die entsprechenden Fotos hin.

Bei der SBB-Station Rämismühle (1) unterqueren wir die Bahnlinie und die Tösstalstrasse. Dieser entlang gehen wir bis zur

markanten Strassenüberführung und benutzen dann den steil aufsteigenden Fussweg (Markierungen beachten!). Wir wandern den eher kurzen, aber ruppig ansteigenden *Hohlweg im Hinter Buech-Wald* aufwärts. Kurz vor Lättenberg (2) kommen wir für kurze Zeit auf die wenig befahrene Teerstrasse.

Unmittelbar nach den Häusern von Lättenberg steigen wir rechts zum Waldrand hoch. Am Fernseumsetzer vorbei und wieder hinab zum Asphaltsträsschen. Bei sichtbarem Wetter Strasse überqueren und auf markiertem Weglein durch das Wäldchen zum Aussichtspunkt. Sonst – und bei Besuch des «Girenbads» – Strasse bis zum Girenbad (3) benutzen (ca. 300 Meter).

Auf der Strasse hoch bis zum Waldrand (herrliche Fernsicht!). Dem Waldrand nach zum Hof «Schwändi». Auf gut markiertem Weg hinauf zum Schauenberg (4).

Abstieg auf der südlichen Bergseite zum Parkplatz «Hütstel». Dort sofort nach rechts abbiegen und auf dem Teersträsschen das Waldstück durchqueren. Beim Waldausgang benutzen wir den Weg nach links (Markierung beachten!). Auf gewundenem, ange-

nehmtem Natursträsschen steigen wir ins Hutziker Tobel hinab. Dann wandern wir auf idyllischem Pfad immer dem Bach nach bis Hutzikon (5).

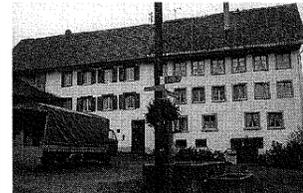
Hier empfiehlt es sich, nicht der via Schulstrasse folgenden Wegleitung zu folgen, sondern beim Hirschen (6) zur Tösstalstrasse hinunterzugehen und dann ein paar Schritte talabwärts in die Hutziker Strasse einzubiegen. Bei der unteren Einmündung dieser Quartierstrasse in die Tösstalstrasse überqueren wir diese, benutzen die Unterführung und wandern auf dem Radweg das kurze Stück flussaufwärts bis zum Bahnhof Turbenthal.

(Der Ort Turbenthal wird im nächsten Wanderbeschrieb vorgestellt.)

## Heimatkundliche Anmerkungen

1 **Rämismühle.** Der Name leitet sich ab von «Mühle des Ramo».

2 **Lättenberg.** Im Haus «zum Kloster» ist die ehemalige St. Oswald-Kapelle integriert, eine Kirche aus dem 14. Jahrhundert. In der Südfassade sind Teile des Kirchenmauerwerks noch gut er-



kennbar. In der einstigen Kapelle, während der Reformation aufgehoben, zweckenteignet und im 17. Jahrhundert umgebaut, befinden sich heute Schlafzimmer, Stube und Küche.

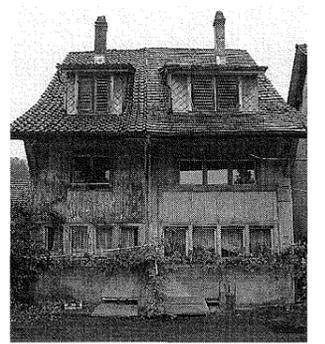
3 Das *Girenbad*, auch «Gyrenbad», ist im 13. Jahrhundert als Rodungshof entstanden. 1602 musste durch die Zürcher Gerichtsherren eine Badeordnung erlassen werden... 1833 gliederte man eine Molkenanstalt an. 1844 wurde die Strassenverbindung nach Elgg eröffnet. 1968 erfolgte die Einstellung des Badebetriebes. 1990/92 wurde der ganze Komplex



restauriert. Das Haus ist jetzt Hotel mit 7 Zimmern, geschätztes Ausflugsrestaurant und Tagungsort. Es gehört seit über 60 Jahren der Familie Kunz. Heute führt in der dritten Generation Monika Kunz das Unternehmen. Als Küchenchef wirkt ihr Cousin Jürg Kunz. Das «Girenbad» ist als «Historisches Hotel des Jahres 1997» ausgezeichnet worden.

4 **Schauenberg.** Der Name leitet sich von «schauenberg» (= Berg mit guter Aussicht) ab. Der 890 Meter über Meer gelegene Gipfel ist sicher die imposanteste Erhebung westlich und nördlich des Neubrunntals. Das Panorama vom Nagelfluhgipfel reicht an sichtbaren Tagen vom Weinland zum Bodensee, vom Säntis über die Glarner zu den Zentralalpen. Einst stand eine Burg dort oben. Sie wurde 1344 von den vereinten Zürchern und Österreichern zerstört. Es muss ein Vergeltungsschlag gegen Beringer von Hohenlandenberg gewesen sein, der der Falschmünzerei und des Frie-

denbruchs angeklagt worden war. Im 17./18. Jahrhundert diente der Gipfel den Zürchern als Hochwacht. Sichtbar sind heute noch Grundmauern, der Burggraben und Teile des Walls.



5 **Hutzikon.** Dieser heute mit Turbenthal politisch und siedlungsmässig verbundene Ort war als Bestandteil der Herrschaft Greifensee bis 1798 eine Enklave in der Grafschaft Kyburg. 1729 brannte Hutzikon ab. An der Hutziker-, Tösstal-, Gyrenbad- und Sonnenbergstrasse finden wir zahlreiche historische Baustubstanz. So etwa Bauernhäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert, das alte Schulhaus von 1851, das Spritzenhaus mit dem hohen Schlauchturm und dem einstigen Gefängnis, eine Kleinbauernhausreihe, deren auffälliges Merkmal die meist nach Süden ausgerichteten Fensterreihen im Erdgeschoss sind. Die Arbeitsräume für die Heimarbeit der Weber und Spinner mussten möglichst viel Licht haben. Meistens bearbeiteten die Heimarbeiterinnen noch einen kleinen Bauernbetrieb. Im Westen von Hutzikon hat sich das Fabrikensemble «Im Friedthal» (heute Boller-Winkler AG) erhalten: Spinnerei von 1837, die Weberei, Arbeitshäuser, Fabrikantenhaus, Waschhaus, Ökonomie- und Magazingebäude, Park und Gärtnerhaus.

6 «**Hirschen**». Der prächtige, beinahe 300 Jahre alte Riegelbau ist ein ehemaliges Gasthaus (Wirtschaftshaus). 1919 wurde er zum Wohlfahrtszentrum der Firma Boller-Winkler umgebaut, seit 20 Jahren dient das Haus als Rehabilitationszentrum für alkoholabhängige Frauen.

**Quellen:** Theo Schaad, «Heimatkunde des Kantons Zürich» (Band 2); ZKM-Verlag, Elgg  
– Viktor Schobinger, «Führer durch den Kanton Zürich – Winterthur und Umgebung»; pendo-Verlag und Zürcher Kantonalbank, Zürich  
– Hans Kläui, «Chronik der Gemeinde Zell» (zu beziehen auf der Gemeinderatskanzlei in Rikon)

## Gasthof Gyrenbad

8488 Turbenthal  
Telefon 052 385 15 66

Dienstag Ruhetag

## Extrafahrten- wann und wohin Sie möchten

- Vereins- oder Firmenausflüge
- Hochzeits- und Familienfeste
- Schulreisen und Transferfahrten

Wir fahren sicher und bequem hin und zurück.

Information und Reservation:  
Postauto Zürich, Regensbergstrasse 89,  
8050 Zürich, Tel. 01/317 27 00

DIE POST



## STÄDTE PER BAHN MIT 2 ÜBERNACHTUNGEN:

FLORENZ, Hotel Ariete	Fr. 200.-
MAILAND, Hotel Vecchia Milano	Fr. 191.-
MÜNCHEN, Hotel Hahn	Fr. 247.-
NIZZA, Hotel Plaisance	Fr. 202.-
PARIS, Hotel Paradis	Fr. 248.-
ROM, Hotel Miami	Fr. 259.-
VENEDIG, Hotel Da Bruno	Fr. 197.-

gültig: bis 30.1.97 (ausser Weihnachten/Neujahr). Preise pro Person inkl. Bahnfahrt ab Wohnort (Basis 2. Kl. mit Halbtaxabo), Übernachtung im Doppel inkl. Frühstück. Ohne Annullierungsversicherung. Weitere Städte, andere Hotels oder Zimmer, Klassenwechsel etc. auf Anfrage.

SSR Reisen

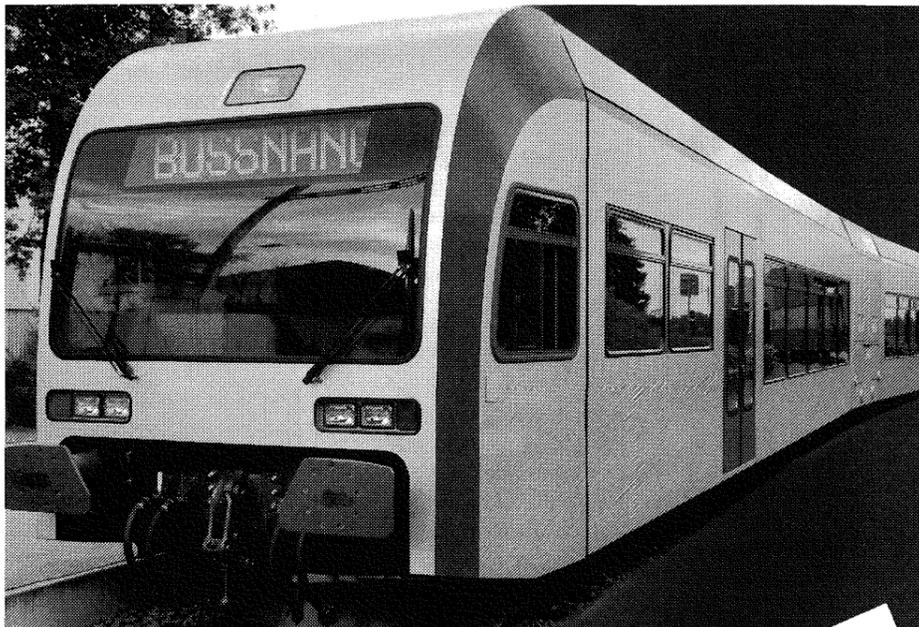
SWISS ONLINE VIDEOTEK: SSR# INTERNET: HTTP://WWW.SSR.CH/SSR

Neustadtgasse 1a, 8400 Winterthur, Tel. 052-213 81 25 • Bäckerstrasse 40, Leonhardstrasse 10, Franklinstrasse 27, Ankerstrasse 112, Postfach, 8026 Zürich, Tel. 01-297 11 11 oder in Deinem Reisebüro

Graf Parkett + Holz AG, «i de Nudli»  
Felseneggstrasse 1, 8492 Wila  
Telefon 052/397 20 20, Telefax 052/397 20 25

Parkettarbeiten  
Biologische Bodenbehandlungen  
Parkettholzhandel, Parkettmaschinen  
Trip Trap-Generalvertretung





Für individuelle, auf die Anforderungen der Kunden zugeschnittene Lösungen im Schienenfahrzeugbau

**STADLER**

Fahrzeuge AG  
Bahnhofplatz  
CH-9565 Bussnang  
Telefon 071 626 20 20  
Telefax 071 626 20 21

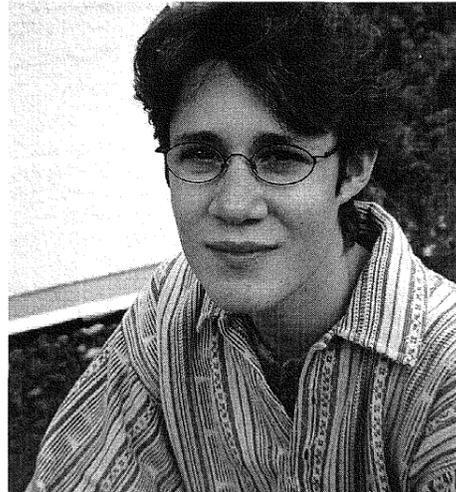
**MIT-FAHR-MENSCHEN**

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

*Ich pendle seit sechs Jahren per Zug von Wila in die Kantonsschule Rychenberg, Winterthur. Meine Hobbys sind Klarinette spielen, Velo- und Skifahren, zudem bin ich interessiert am aktuellen Geschehen (Politik und Sport):*

**Reto Wäckerli (19), Kantischüler**

Zu Beginn meiner Winterthurer Schulzeit begab ich mich meist viel zu früh auf den Weg zum Bahnhof Wila und war dann jedesmal prompt auch fünf wertvolle Minuten vor der Ankunft des Zuges dort. Auch wusste ich damals noch nicht so recht, womit ich mich während der halb-stündigen Bahnfahrt beschäftigen sollte: Liest man als Pendler geschäftig die Zeitung, döst man ganz einfach vor sich hin oder könnte man sogar im Zug frühstücken?



ganz einfach auch Zeit zum Tratschen und Quatschen.

**Wunsch an die SBB**

Als Pendler muss man sich natürlich an die fixen Zugsabfahrten halten, die nicht immer mit dem Stundenplan übereinstimmen. Dies mag zuweilen ein Nachteil sein. Allerdings findet man immer etwas, das man in der Stadt noch erledigen kann.

• An die Adresse der SBB habe ich vor allem eine Anregung: Halbstundentakt am Morgen ab Bauma (nicht erst ab Turbenthal 7.13), was mir eine zusätzliche halbe Stunde Schlaf ermöglichen würde.

Es ist mir klar, dass es zurzeit schwierig ist, den SBB Verbesserungen abzurufen. Dennoch werde ich der Bahn wohl noch lange die Treue halten. Dies nicht nur aus finanziellen Gründen, sondern vor allem, weil ich das Bahnfahren während der sechs Jahre Schulzeit in Winterthur schätzen gelernt habe. Ich kann mir nicht vorstellen, je einmal jeden Morgen mit dem Auto im Stossverkehr stecken zu müssen. ■

**Zum Geniesser gemausert**

Nun, im Verlaufe der sechs Kantijahre hat sich einiges geändert. So erledige ich heute die Strecke zum Bahnhof mit viel Pendleroutine je nach Uhrzeit zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Dabei empfinde ich es als «persönliche Niederlage», wenn der Zug nicht unmittelbar bei meiner Ankunft einfährt, obwohl ich bereits eine ein- bis zweiminütige Verspätung einberechnet habe. Die Zeit während der Fahrt von Wila nach Winterthur zu überbrücken ist kein Problem mehr, so führe ich interessante Gespräche, lese eine Zeitung oder arbeite an schuli-

schen Dingen, wie Prüfungsstoff ins Kurzzeitgedächtnis bringen oder noch irgendwelche Hausaufgaben erledigen.

Es gibt Leute, die mich wegen der täglichen einstündigen Bahnfahrt bemitleiden. Sie sehen diese Zeit als langweilige Leerzeit ohne Nutzen. Für mich aber ist die Bahnfahrt nichts Negatives. Man hat Zeit zum Lesen und zum Arbeiten oder man kann mit Kollegen und Kolleginnen politische oder gar philosophische Diskussionen führen. Zudem ermöglicht die Fahrzeit Schülern die mündliche Verarbeitung von Schulproblemen und lässt

**IG-TATEN: MITGLIEDER-TREFF IN WALD**

**Bedürfnisse auf den Punkt gebracht**

Ihre Anliegen ans Gegenüber äussern war Hauptzweck einer IG-Premiere: Am 26. September 1996 lud der Vorstand die Mitglieder aus Wald zum Treffen ein. Es gab keine Traktandenliste, es sollte ein offenes Gespräch über Wünsche, Sorgen, Nöte und Freuden sein. Das Resultat ruft nach Neuaufgaben in anderen Orten.

Nicht allen Anwesenden war der Unterschied zwischen der IG Tössstallinie und der IG Shuttle Wald ganz klar: Die IG Tössstallinie ist ein Verein mit über 300 Mitgliedern aus dem ganzen Tösstal, der sich für die Belange des öffentlichen Verkehrs im ganzen Tösstal einsetzt. Die IG Shuttle dagegen ist eine nicht formal organisierte Gruppe von Personen aus Wald, die sich spezifisch für die Erhaltung des Shuttle (S43) auf der Schiene einsetzt. Zusammen mit Friedrich Joss von der IG Shuttle Wald konnte der Vorstand der IG Tössstallinie diesen Punkt klären.

**Walder Spots an IG-Adresse**

• In der angeregten Diskussion über die Verkehrsangebote in Wald, wurde erneut die Bedeutung des schlanken Anschlusses in Rüti nach Zürich herausgehoben. Gerade für Reisen über Zürich hinaus, sind lange

zeiten in Rüti und in Zürich (S5 auf InterCity) nicht zumutbar.

• Der stündliche Bus zwischen Rüti und Rapperswil, der auch die Einkaufszentren bedient, wäre eigentlich eine attraktive Verbindung zum Einkaufen. Der Anschluss in Rüti ist aber nicht sichergestellt. Eine Verschiebung der Busabfahrtszeiten um einige Minuten würde viel bringen.

• Angesprochen auf die öV-Situation am Abend meinte eine Diskussionsteilnehmerin pointiert: «Die heutigen Abendverbindungen zwischen Rapperswil und Wald sind schlicht ein Ärgernis».

**IG-Wünsche an WalderInnen**

Schon seit der letzten Mitgliederversammlung sucht der IG-Vorstand je einen Vertreter oder eine Vertreterin der Gemeinden Wald und Dürnten. Jemanden aus Wald für diese Aufgabe zu motivieren, war ein weiteres Ziel dieses Abends. Und dies scheint gelungen zu sein! Nach der Veranstaltung hat eine Person Interesse für die Vorstandsarbeit bekundet. Wir sind zuversichtlich, Ihnen an der 3. Mitgliederversammlung (17. März 1997 in Fischenthal) ein neues Vorstandsmitglied aus Wald zur Wahl vorschlagen zu dürfen.

Schliesslich konnte die IG-Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler den acht Mitgliedern plus dem fast

kompletten Vorstand für das engagierte Mitmachen an der Veranstaltung danken, lieferte die angeregte Diskussion doch manch wertvolle Rückmeldung über die gegenseitigen Bedürfnisse rund um die Gemeinde Wald. Peter Heusi

**SCHINEBLITZ**

**SBB stärken Region**

Ab 1997 werden die einzelnen Bahnhöfe der SBB nicht mehr zentral von den Kreisdirektionen, sondern neu von Regionalleitern geführt. Diese haben weitgehende Kompetenzen, um markt- und produktionsbezogene Entscheidungen zu treffen. Mit ihrer Hierarchiestraffung wollen die SBB künftig am Markt schneller, flexibler und kundenbezogener auf Veränderungen reagieren. Theoretisch sind das doch schöne Worte oder? Wir von der TPT-Redaktion haben jedenfalls davon erfreut Wind bekommen. Natürlich erhoffen wir uns dadurch ab kommendem Jahr ebenfalls einen positiveren Draht, nach Winterthur zu Georg Läubli und nach Rapperswil zu Hansruedi Hämmerli – damit wir dem Tössstaler für Sie noch effektiver treu zur Seite stehen können. gr



**DER LANDBOTE ZEIGT ALLE STRASSEN-MUSIKER**

**Der Landbote**

ZEIGT ALLE SEITEN

## HINTERFRAGT: DIE SALZBURGER LOKALBAHN

## Ein Modell für die Tösstallinie?

Im letzten «Treffpunkt Tösstaler» wurde der Stadler-Leichttriebwagen vorgestellt. Der Beitrag «Kolibri Alternative» inspirierte den TPT-Leser Rolf Schenk zum Vergleich zwischen einer Bahn die den Betrieb mit Leichttriebwagen abwickelt – die Salzburger Lokalbahn – und der Tösstallinie.

Die Salzburger Lokalbahn ist eine moderne normalspurige, mit 1000 Volt Gleichstrom elektrifizierte Regionalbahn, die das ländliche Gebiet nördlich von Salzburg erschliesst und nach 25 km in Lamprechtshausen endet. In Bürmoos schliesst eine 9 km lange Zweig-



linie nach Trimmelkam an. Die Bahn gehört zu den Salzburger Verkehrsbetrieben. Wegen dem hervorragenden Angebot und der rationalen Betriebsführung drängt sich ein Vergleich mit der Tösstallinie geradezu auf.

## Das Salzburger Konzept

Auf der Stammstrecke wird zwischen 5.00 und 21.30 im 1/2-h-Takt gefahren, danach stündlich bis 23.30. In den Spitzenzeiten verdichten Zusatzzüge in der Flurichtung zum 1/4-h-Takt. Die Gegend entlang der Strecke ist aber weniger stark besiedelt als das Tösstal.

Für den Personenverkehr werden moderne 6-achsige Stadtbahntriebwagen (ähnlich SBB Bem4/6 für Genf-La Plaine) mit folgenden Daten eingesetzt: Sitzplätze 80, Leistung 600kW, Vmax 80km/h, Gewicht 47,5t. Es können bis zu vier Triebwagen in Vielfachsteuerung gefahren werden. Die Zuggrösse kann so der Nachfrage angepasst werden. In den Randstunden kann mit einem einzelnen Triebwagen gefahren werden. In Salzburg denkt denn niemand daran, die Spätzüge durch Busse zu ersetzen!

Der Fahrgastraum ist übersichtlich und vom Führerstand aus einsehbar, dies erhöht die Sicherheit der Reisenden. Dank der automatischen Kupplungen können die Fahrzeuge in den knappen Wendezeiten von 5 und 15 Minuten getrennt oder gekuppelt werden. Das hohe Beschleunigungs- und Bremsvermögen erlaubt trotz kurzen Haltestellenabständen eine gute Reisegeschwindigkeit. Die breiten Türen mit schnell arbeitendem elektrischem Antrieb erlauben kurze Haltezeiten von zum Teil nur 15 Sekunden. Auch dies trägt nicht unwesentlich zu kurzen Rei-

seiten bei. Die Zugkreuzungen finden auf vier rund einen Kilometer langen Kreuzungsinselfen mit Rückfallweichen ohne lange Wartezeiten statt. Der Zugverkehr wird von einer Zugleitstelle in Salzburg überwacht und gesteuert.

## Vergleich mit der Tösstallinie

	Salzburger Lokalbahn	Tösstallinie S26
Streckenlänge	25 km	54 km
Fahrzeit	35	72/69
Reisegeschwindigkeit	43	45/47
Stationen	18	18
Ø Stationsdistanz	1,4 km	3,0 km

Beim Vergleich muss bedacht werden, dass die S26-Strecke durchwegs besser trassiert ist als die österreichische Lokalbahn, deren Trassierung nirgends mehr als 80km/h zulässt und auf längeren Abschnitten durch Kurven auf 50 km/h beschränkt ist.

Der Vergleich zeigt eindeutig, dass eine Bahn, die mit Stadtbahn- oder Leichttriebwagen betrieben wird, bezüglich Reisegeschwindigkeit, selbst bei wesentlich kürzeren Haltestellen dem herkömmlichen Regionalbahnbetrieb ebenbürtig oder überlegen ist. Welche Perspektiven sich dadurch für das Tösstal ergeben, kann somit an diesem Beispiel eindrücklich vor Augen geführt werden.

Es ist beinahe überflüssig zu erwähnen, dass der Markt auf das gute Angebot und das Bemühen um Kundennähe (dazu gehört auch das Errichten neuer Haltestellen bei neuen Siedlungsgebieten) auch entsprechend reagiert: Wegen den stetig steigenden Frequenzen wird in nächster Zeit zum Viertenmal seit 1983 die Beschaffung von neuem Rollmaterial für die Salzburger Lokalbahn notwendig.

Daneben ist die Bahn auch im Güterverkehr sehr erfolgreich, von 1988–1995 stieg die Gütermenge von 260000t auf 365000t.

## Die Unterschiede

Ist die Salzburger Lokalbahn also ein Modell für die Tösstallinie? Diese berechtigte Frage kann sicher mit ja beantwortet werden, trotzdem ist auf einige Unterschiede einzugehen: • Die Salzburger Bahn ist nur an einem Streckenendpunkt mit anderen Bahnstrecken verknüpft, sie führt wie ein Ast, an den noch Buslinien anschliessen, ins Land hinaus und sie verkehrt auf einer vom übrigen Netz unabhängigen Strecke mit eigenem Tiefbahnhof (seit Juli '96). Für den Güterverkehr besteht ein Verbindungsgleis zur OeBB.

• Der Tösstaler hingegen ist an mehreren Stellen ins Bahnnetz eingebunden, dies erhöht die Sicherheit der Reisenden. Auf die vielfältigen Anschlussverhältnisse ist bei der Fahrplangestaltung Rücksicht zu nehmen.

• Die in Salzburg eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den Normen für Stadtbahnen, d.h. die Kastenfestigkeit ist tiefer als bei Bahnfahrzeugen, dafür sind stark und schnell wirkende Bremssysteme vorhanden. Das Minus an passiver Sicherheit wird also mit einem Plus an aktiver Sicherheit ausgeglichen. Bei Strecken mit vielen Niveauübergängen wie im Tösstal kann

daraus sogar eine höhere Sicherheit für alle resultieren.

• Doch der wichtigste Unterschied ist vielleicht dieser: Der Salzburger Betrieb wird von einem Unternehmen geführt das regional verankert ist und das sich bemüht die Wünsche der Kunden und der bedienten Region zu erfüllen. Und genau das wünscht man sich (nicht nur) im Tösstal. Mit etwas Kreativität und Mut zu Innovationen können aber die überzeugenden Elemente des Salzburger Betriebs auf jeder Regionalbahn umgesetzt werden.

## Neue Fahrzeuge ermöglichen neue Perspektiven

Heute sind zudem Niederflur-Leichttriebwagen auf dem Markt die bezüglich Festigkeit den Bahnnormen genügen, z.B. Stadler GTW 2/6, der Niederflur-Nahverkehrszug «Nina» von Vevey oder der «Talent» von Talbot. Der GTW 2/6 bietet zudem bei gleichem Gewicht bis 140 Sitzplätze gegenüber 80 beim Salzburger Fahrzeug. Mit diesen Fahrzeugen lassen sich auch Fahrzeitkürzungen realisieren, die BLS rechnet bei den Nina mit 10 %.

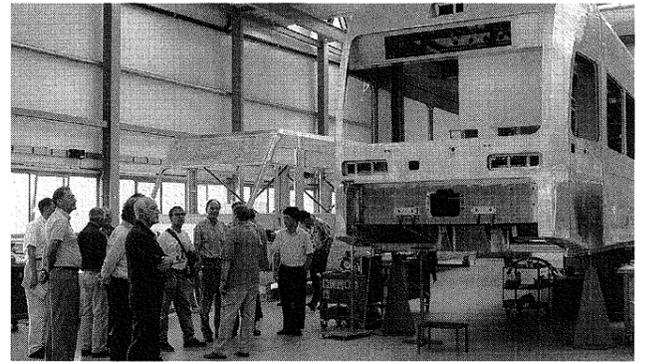
Damit bekommt man auch «Luft» für optimale Fahrplanlösungen. Solche wie die bis jetzt prä-

sentierten – mit in Sennhof und Saaland, beides Siedlungen mit reger Bautätigkeit, durchfahrenden Zügen – überzeugen niemanden. Oder es können neue Haltestellen z.B. Dillhaus realisiert werden ohne dass die Fahrzeiten ins Unermessliche steigen. Mit den modernen Fahrzeugen eröffnen sich neue Perspektiven für die Reaktivierung der Strecke Bauma–Hünwil.

Bezüglich Siedlungsstruktur weist die Tösstalbahn eher bessere Bedingungen auf als die Salzburger Strecke. Diese führt über flaches Land, einige Orte liegen nicht direkt an der Bahn, während im Tösstal die Bahn die Siedlungen recht gut erschliesst.

Wie stehen nun die Chancen, dass das Tösstal ein ähnlich attraktives Bahnkonzept erhält? Der ZVV wäre solchen Ideen sicher nicht abgeneigt. Der Behauptung, dass ein moderner Betrieb trotz besserem Angebot nicht teurer, eventuell sogar billiger sei als der heutige Zustand, wird jedenfalls nicht widersprochen. Der Ball liegt also bei den SBB, diese sind gefordert ein massgeschneidertes Konzept für den Tösstaler und andere ähnliche Linien zu präsentieren – wir warten schon lange. Aber auch mit der SOB fährt eine potentielle Betreiberin vor der Haustüre. ■

Literaturhinweis: Die modernen Triebwagen der Salzburger Lokalbahn, Verlag Slezak Wien.



Der würde auch im Tösstal gute Figur machen...

Foto: gr

## Stadler war die Reise wert!

Die IG Tösstallinie setzt sich ein für attraktive öffentliche Verkehrsmittel zwischen Rapperswil und Winterthur. Die Mittel und Wege die zum Erreichen dieser Zielsetzung eingesetzt werden, sind so vielfältig wie die Bedürfnisse der IG-Mitglieder und TPT-Leser. Am 23. August waren 20 von ihnen mit dem gleichen Ziel unterwegs: Bussnang, genauer die Stadler-Fahrzeuge AG.

Das initiative Thurgauer Unternehmen öffnete seine modernen Fabrikare, um unserer Bahnkompetenten Gruppe die Vorzüge ihres revolutionären Gelenktriebwagens GTW 2/6 im Massstab 1:1 zu demonstrieren. Wer dabei war weiss es nun: Der Leichttriebwagen ist eine Kolibri-Alternative! Aber das hat ja inzwischen auch die grosse Winterthurer Lokbau-

Schwester gemerkt mit ihrem kürzlich präsentierten Triebwagenplänen. Und bestimmt werden die mitgereisten SBB- und ZVV-Leute ihre positiven Eindrücke auch nicht im stillen Kämmerlein verstauben lassen...

Unser Beitrag «Kolibri-Alternative» in der letzten TPT-Ausgabe (Nr. 3/Sommer 1996) vermochte aber nicht nur Volk nach Bussnang zu mobilisieren, sondern auch provokative Denkarbeit eines TPT-Lesers auszulösen: ein Modell aus Salzburg für die Tösstallinie (beachten Sie dazu den separaten Beitrag auf dieser Seite). Natürlich sind wir auf Fortsetzungen gespannt und freuen uns ob kreativen, kritischen TPT-Lesern ebenso wie an treuen, zufriedenen IG-Mitgliedern. Kurt Graf

Faire und selbstbestimmte Konfliktlösungen bei Trennung und Scheidung Besuchsrechtsproblemen Paar- und Familienfragen Begleitung durch qualifiziertes Mediatorenpaar Auch Einzelberatungen und Konventionen Arbeitsgemeinschaft MediAtion F. Haslimann B. Rinderknecht Praxis Winterthur 052-212 43 00

## Besseres Licht für den öffentlichen Verkehr...



macht das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr noch attraktiver. HPW bietet mit den elektronischen Vorschaltgeräten TVG eine wirtschaftliche Lösung für jede FL-Röhre und Sparlampe. TVG's bringen Vorteile wie:

- grössere Lichtausbeute dank höheren Frequenzen
- flackerfreies Zünden und flackerfreier Betrieb
- längere Lebensdauer der FL-Lampen
- hoher Wirkungsgrad

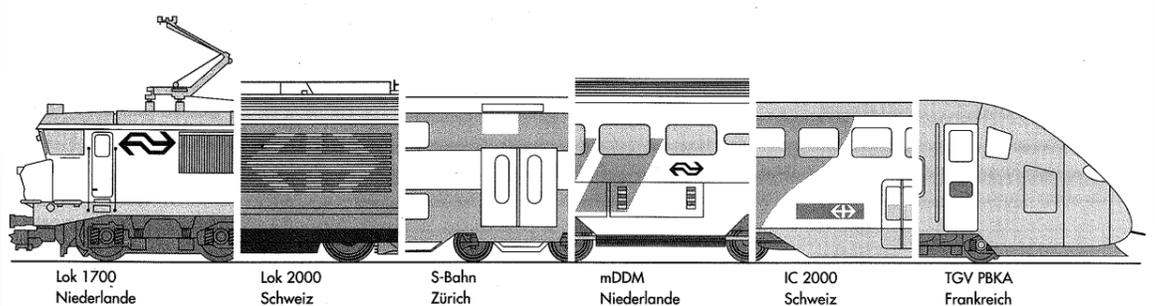


Elektronische Vorschaltgeräte TVG-05 Kombi/06 sind in verschiedenen Anschlussvarianten erhältlich.

HPW

Häni-Prolectron AG, CH-9552 Bronschhofen/Wil  
Telefon (++41) 71 / 913 73 73, Telefax (++41) 71 / 911 80 67

## Bahnbrechende Fortschritte...



Lok 1700 Niederlande

Lok 2000 Schweiz

S-Bahn Zürich

mDDM Niederlande

IC 2000 Schweiz

TGV PBKA Frankreich

...on every track



Bremstechnologie für Schienenfahrzeuge  
OERLIKON-KNORR EISENBAHNTECHNIK AG

Mandachstrasse 50, CH-8155 Niederhasli, Schweiz; Tel. 01/852 31 11, Fax 01/852 31 31

DEFÜR & DEWIDER

Bahnpolizei

Ab dieser TPT-Ausgabe starten wir mit der Pro-und-Kontra-Rubrik Defür & Dewider. Deren Zielsetzung heisst kontroverses Behandeln eines emotionalen Themas im Umfeld Öffentlicher Verkehr. Das Konzept: «Offizielle» Stellungnahme quasi als Wegbereiterin, gekontert mit zwei Basismeinungen und abgerundet mit dem Aufruf an Sie zur Meinungsäusserung.



SBB-Standpunkt

Martin Schütz
Leiter
Bahnpolizei Zürich
seit 1994



Unter Mithilfe der Kantonspolizei Zürich haben der ZVV und die SBB einen eigenen Sicherheitsdienst – heute Bahnpolizei genannt – ins Leben gerufen. Auch auf der S26 kommt die Bahnpolizei zum Einsatz.

Patrouillen der Bahnpolizei sind seit zwei Jahren täglich während der ganzen Betriebszeit der Zürcher S-Bahn, das heisst von morgens vier Uhr bis weit über Mitternacht hinaus, für die Sicherheit der Reisenden unterwegs. Dabei werden am Abend sowie an den Wochenenden deutlich mehr Patrouillen als in den übrigen Zeiten eingesetzt.

Auch die Züge der S 26 werden – zu unterschiedlichen Zeiten und auf wechselnden Streckenabschnitten – regelmässig durch Patrouillen der Bahnpolizei begleitet. Der Personalbestand der Bahnpolizei lässt eine dauernde Präsenz in allen Zügen nicht zu. Die Einsätze der mit polizeilichen Befugnissen ausgestatteten SBB-Ordnungskräfte werden aber laufend auf die aktuelle Sicherheitslage abgestimmt.

So sind zum Beispiel nach den Brandstiftungen auf der S26 (im Sommer '96 mit zwei Mottbränden) auch Zivilpatrouillen der Bahnpolizei zum Einsatz gelangt oder es wird nach kritischen Eishockeyspielen in Zügen und auf Bahnhöfen verstärkt Präsenz markiert. Nebst dem Auftrag, für Ruhe und Ordnung zu sorgen, wird im Rahmen der Patrouillentätigkeit aber auch dem Kundendienst grosse Bedeutung beigemessen.

Aufgrund der guten Erfahrungen und der positiven Wirkung auf die Sicherheitslage werden die SBB die Bahnpolizei im kommenden Jahr auf weitere ausgewählte Regionen (Olten, Bern, Lausanne) ausdehnen.

Bedingt Pro

Rosmarie Buri,
Jahrgang 1931,
pensioniert, ist
seit 1993 in Wald
zuhause und
möchte nirgendwo
anders wohnen.



Zu zweit steigen sie ein, in grüner Uniform, ein Natel mit dabei. Sie begrüssen uns, wir nehmen sie zur Kenntnis: Froh oder skeptisch die einen, gleichgültig die anderen. Ihre Anweisungen, z.B. die Füsse von der Bank zu nehmen, werden befolgt (mindestens bis zur nächsten Station). Eine etwaige Meinungs-differenz wird geklärt. Sie sorgen also für Ordnung. Darüber bin ich froh! Trotzdem: Was bringt diese Art Bahnpolizei-Präsenz den Rei-

senden? Den Frauen? Den Spätheimkehrern?

Klar Kontra

Martin Kieser
Turbenthal:
Profitiert seit gut
einem Vierteljahr-
hundert vom
Wissen und der
Dienstbereitschaft von Kondukteuren. Und möchte, dass das so bleibt.



Haben Sie gewusst, dass Sidis oder Bapos jede Handreichung (Kinderwagen ausladen usw.) im «Strichli»-System notieren müssen? Dass da offenbar irgendwem dauernd bewiesen werden muss, wie wichtig diese Funktion ist? Hatten Sie früher auch den Eindruck, dass Kondukteure durchaus wussten, was sie zu tun hatten und wie wichtig sie waren? Eben. Mich stört, dass man vollwertige Arbeitsplätze abbaut zugunsten von blossen Aufpasserstellen... Was da auf der Strecke bleibt, ist nicht der Randalierer, sondern die Zufriedenheit der Bahnreisenden. Schade!

Wie halten Sie's mit der Bahnpolizei?

Freut Sie der Kontakt mit Angehörigen der Bahnpolizei? Oder ärgert Sie nur schon deren Anblick? Ist Ihnen ob irgendwelchen Aussagen unter dieser Rubrik die Galle hochgekommen oder hat das Herz Freudensprünge vollführt? Oder, oder... Las-

Zahlen und Fakten

- Bei der Bahnpolizei arbeiten, verteilt auf die Standorte Zürich, Winterthur und Rapperswil, 15 Mitarbeiterinnen und 61 Mitarbeiter.
• Das Personal wurde ausschliesslich SBB-intern rekrutiert und absolvierte eine 20 Wochen dauernde, auf die Bedürfnisse der Bahnpolizei ausgerichtete Zusatzausbildung (unter anderem: Recht, Psychologie, Kundendienst, Selbstverteidigung).
• Zur Ausrüstung gehören, nebst Fahrplanunterlagen und Erste-Hilfe-Material, auch Kommunikationsmittel wie Natel, Pager oder Funkgerät plus Handschellen sowie ein Pfefferspray.
• Jeden Monat werden durch die Bahnpolizei gegen 9000 Kundendienstleistungen erbracht. Hinzu kommen über 4000 Interventionen (Raucher im Nichtraucher, Füsse auf den Polstern, Drogenkonsum usw.).

sen Sie uns doch an Ihren Entwender/Oder- oder Sowohl-als-Auch-Gedankengängen teilhaben, am besten via nächste TPT-Ausgabe.
Unsere Adresse für Ihre kurzgefasste, schriftliche Meinung: Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal.

So oder anders – Ihre Meinung interessiert!

Umsatzkiller!

400'000 Franken soll ein SBB-Bahnhof mindestens erwirtschaften, damit sein Kundenshalter vom 7-Tage-Schild «Geschlossen» verschont bleibt. Mir jedenfalls ist noch keine andere Richtgrösse zu Ohren gekommen.

Selbstverständlich trage ich als Tösstaler-Fan auch mein Scherflein dazu bei, dass mein Heimatbahnhof Turbenthal über diesem Umsatz-Damokles figuriert. Ich löse also meine Anschlussbillette zum Jahresstreckenabo für Reisen ausserhalb des Pendelalltags ab Winterthur darum konsequent daheim. In aller Herrgottsfrühe, auch wenn sie erst am Abend zum Einsatz gelangen. Auch versuche ich meine Lust auf Sonntagsausflüge schon am Samstag zu züchten, um ja dem seit dem Fahrplanwechsel sonntags verwaisten Schalter ein Schnippchen zu schlagen. Und als Geschenke an Bekannte, Ver-

TPT-INTERN

Ihr Herzblut...

...ist uns gold wert, im TPT-Redaktionsteam! Wir haben viel Spass vor, während und nach jeder «Treffpunkt Tösstaler»-Ausgabe – und doch wird's uns langsam zuviel für den Alleingang. Darum bewerben wir uns bei profibhaften Tösstaler Schreiberlingen um ihr künftiges Wort! Idealerweise verfügen Sie bereits über redaktionelle Erfahrung, vielleicht bei einem Vereinsorgan, einer Firmenzeitung usw. Die ganze Sache hat – wie alles – auch einen Haken: gefüllt wird



ihre Geldbeutel dabei nicht, aber ein reichhaltiges Hobby ist doch auch etwas oder?
• Testen Sie's: ☎ G: 052/264 27 21 oder P: 052/385 34 78. Das TPT-Trio Kurt Graf/Raphael Hangarter/Josef Scheuber freut sich auf die Zukunft als TPT-Quartett oder mehr...

BAHNPOST

Hinweis zum Nachtbus Zürich-Winterthur

Auf Seite 8 der letzten Ausgabe des «Treffpunkt Tösstaler» haben wir in der Rubrik «Schineblitz» unter dem Titel «Nachtschwärmer-Hit» vom neuen Angebot des Nachtbusses Winterthur-Zürich-Winterthur geschrieben. Den Verein Nachtbus Zürich Winterthur hat unser Werben gefreut, aber nicht uneingeschränkt. Das Wort hat Matthias Hofer:

«Es ist zwar richtig, dass der Nachtbus nicht nur am Samstagabend sondern seit dem 7. Juni 1996 neu auch am Freitagabend fährt. Die Busse verkehren jedoch nur auf der Hinfahrt über Brütten, Nürensdorf, Bassersdorf und Kloten; auf der Rückfahrt benutzen die Busse die Autobahn und halten

bei Bedarf in Brüttsellen und Effretikon.

Auf der Hinfahrt brauchen nur Passagiere nach Zürich einen Zuschlag von Fr. 4.– zu bezahlen; auf der Rückfahrt beträgt der Zuschlag zum ZVV-Fahrausweis für alle Destinationen Fr. 8.–. Ein Einzelbillett für die Rückfahrt kostet Fr. 13.–. (Im Mai 1995 benutzten zwar durchschnittlich 85 Personen den Nachtbus, was folglich aber nicht gleichzeitig heisst, dass 85 Personen einen Zuschlag von Fr. 8.– bezahlt haben.)

Der Nachtbus erfreut sich übrigens auch in den anderen Monaten grosser Beliebtheit: 1995 benutzten ihn durchschnittlich 41 Personen auf der Hin- und 32 Personen auf der Rückfahrt.»

A graphic advertisement with a star border. It says: 'Ihnen allen wünschen wir von Herzen eine gute 97er Spur!' Below it, 'Das TPT-Team und der Vorstand der IG SBB-Tösstallinie'. To the right is a small illustration of a train crossing a bridge.

DAS LETZTE

te und IG-externe TPT-Schreibende stehen Bahngutscheine mit dem Turbenthal-Stempel auf meiner Favoritenliste. Richtig, (auch) um Umsatz zu bolzen.

Doch kürzlich hat mich der Blick ins aktuelle Telefonbuch Nr. 20 buchstäblich erschüttert. Unter Bahnhof SBB steht schwarz auf grau: Personenverkehr, Rail-Service 157 22 22, Verkauf und Beratung, Telebusiness Fr. 1.19/Min. Und zu allem Überfluss nochmals die gleiche artfremde Nummer, nur noch grösser... Eine Linie weiter unten zusätzlich die Nummern von Güterverkehr und Kiosk. Fertig. Weit und breit kein Eintrag von meiner Telefonnummer die ich suche, nach deren Eintippen ich aus der Muschel höre «Bahnhof Turbenthal, Oehninger (oder Kamber), Grüezi – Sie wünschd...?»

Als hartnäckig dranbleibender TPT-Redaktor komme ich trotzdem zu meiner richtigen Nummer. Nur wer treibt im Normalfall seine

Liebe zum Tösstaler schon so weit...

Und wie um Himmelswillen sollen auf diese perfide, fatale Telefonirrlleitung unsere Tösstaler Bahnhöfe ihren geforderten 400'000-Franken-Obolus in die SBB-Kasse abliefern. Oder hat das Ganze gar System? Ich hoffe (und glaube) es nicht. Aber als ersten Bahnhöfe rettenden Schritt des guten Willens fordere und erwarte ich im neuen Telefonbuch Nr. 20 (es erscheint im September 1997) unter allen Bahnhöfen an der Tösstallinie S26 die Ortsnummer, aber vor dem Railverweis, dafür grösser und fetter!

Dieser Minischritt ist umso dringender, als bereits der nächste Angriff auf die Bahnhofumsätze ins Haus bevorsteht: Ab Frühjahr wollen die SBB ihre Billette auch über Internet verkaufen... Ob ich da nicht doch etwas verpasst habe bezüglich Umsatzgrössen der Bahnhöfe? Kurt Graf

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 werde ich für jährlich Fr. 25.– Einzel- oder Fr. 30.– Familienmitglied der IG Tösstallinie.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

• Adresse: IG Tösstallinie, Bolsternbuckstrasse 26, 8483 Kollbrunn