

PLATTFORM: PRO ZÜRCHER BERGGEBIET

Tösstal(er)-Rückgrat optimieren

Interesse und Wohl der betroffenen Bevölkerung sind Leitmotiv für alles Tun der Pro Zürcher Berggebiet. Wie die Vereinigung von 15 Zürcher, Thurgauer und St. Galler Gemeinden die eigenen Bemühungen für den optimalen öffentlichen Verkehr im Zuständigkeitsrayon einstuft, kommuniziert PZB-Geschäftsführer Alfred Gerber – unzensuriert.

Seit rund zwanzig Jahren ist das Tösstal als Wohngebiet wieder attraktiv. Nach einer langen Periode der Abnahme hat die Bevölkerung in den Kerngemeinden Wald, Bauma, Wila, Turbenthal und Zell wieder stark zugenommen. Das fehlende regionale Arbeitsplatzangebot zwingt die meisten Erwerbstätigen, einen Arbeitsplatz ausserhalb der Region aufzusuchen. Auch die Ausbildungsplätze (Schulen, Lehrstellen) der Jugendlichen befinden sich in den Zentren.

Bereits im regionalen Entwicklungskonzept wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, gute Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Pendler, Schüler und Lehrlinge zu schaffen. Ein guter Öffentlicher Verkehr steigert die Attraktivität der Region.

Von Wunsch- und Machbarem

Nach Meinung der Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet (PZB) ist die

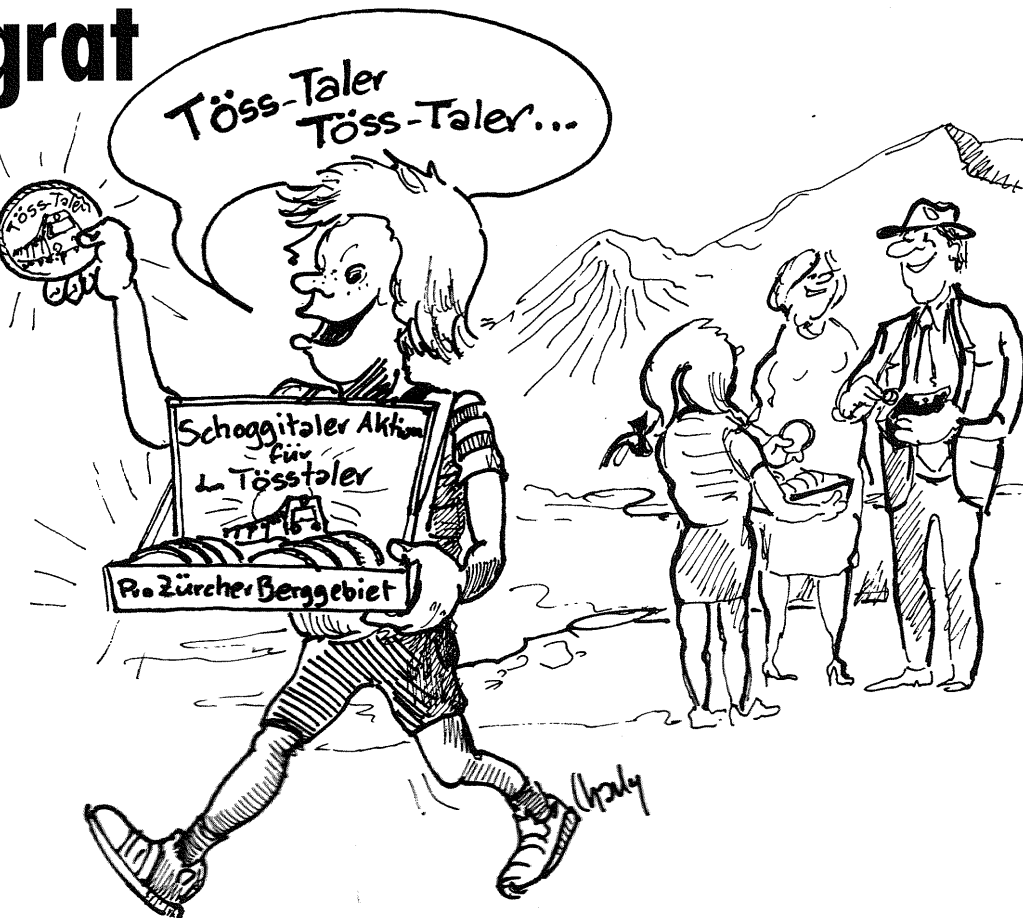
Tösstallinie das Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs. Die Erhaltung und Optimierung der Tösstallinie sowie der Querverbindungen gehört deshalb zu den wichtigsten Aufgaben der PZB. Bei allem Verständnis für die Forderungen Einzelner oder Gruppierungen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs darf das Machbare und Finanzierbare nicht aus den Augen verloren werden.

Dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs setzen topografische und demografische Verhältnisse Grenzen. Wer in der Region Zürcher Berggebiet wohnt, wird zur Kenntnis nehmen müssen, dass nicht jeder individuelle Transportwunsch durch öffentliche Verkehrsmittel befriedigt werden kann. Die Mobilitätsbedürfnisse unserer Bevölkerung – vorab ausserhalb der Dörfer – können zum grössten Teil nur in der Nutzungskombination der privaten und öffentlichen Verkehrsmittel befriedigt werden.

Knöpfe zum Entwirren

Mit der Inbetriebnahme des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) haben sich die Rahmenbedingungen für die Tösstallinie verändert. Die Tösstallinie wurde zur Linie mit Anschlussproblemen, die bis heute noch nicht in allen Teilen gelöst werden konnten.

In einer gemeinsam erarbeiteten Studie von ZVV, SBB und PZB wurden die Schwachstellen der Tösstallinie lokalisiert. Kurzfristig bestand keine Möglichkeit, die Rahmenbedingungen zugunsten der Tösstallinie zu ändern und die Schwachstellen zu eliminieren. Auch war klar, dass das S-Bahn-Konzept Änderungen unterworfen



ist, die sofort die Rahmenbedingungen der Tösstallinie beeinflussen. Was heute als optimaler Fahrplan gilt, kann morgen schon wieder überholt sein. Verbesserungen können deshalb nicht mit der Brechstange erzwungen sondern nur in kleinen Schritten mit den verantwortlichen Stellen erarbeitet werden.

Denkbare Lösungsansätze

Die Optimierung des Tösstalfahrplanes hat viele Gesichter – realistische und utopische. Mit Vorschlägen für technische Verbesserungen (Doppelspurinseln, Leichttriebwagen etc.) könnten zwar viele Probleme gelöst werden. Leider sind diese Vorschläge zum heutigen Zeitpunkt nicht finanzierbar.

Es ist auch denkbar, dass zu einem späteren Zeitpunkt organisatorische Änderungen (Transportunternehmen) neue Rahmenbe-

dingungen bringen. Über die daraus resultierenden positiven und negativen Konsequenzen kann heute nur spekuliert werden.

Vermehrt wird sich die Frage nach der Optimierung der Fahrpläne auf der finanziellen Ebene abspielen. Bekanntlich müssen ja auch die Gemeinden ihren Beitrag an die Kosten des öffentlichen Verkehrs beisteuern. Der Spielraum unserer Gemeinden zur Finanzierung von Wünschen ist praktisch Null. Daher müsste auf politischer Ebene auch ausserhalb der Region jemand gewonnen werden, der sich für einen langen Kampf um die notwendigen finanziellen Mittel für die Tösstalbahn einsetzt. Ein nicht leichtes Unterfangen, denn längst ist bekannt, dass die Solidarität zwischen den bahninteressierten Kreisen innerhalb des Tösstals nicht spielt. Die Wünsche und Ängste der Betroffenen sind dazu

auch zu verschieden. Deshalb wird die PZB im Rahmen der Fahrplangestaltung 1999 weiterhin das Machbare und Finanzierbare (auch Randstundenkonzept) in den Vordergrund stellen.

Zur Person



Alfred Gerber, geboren 1951 in Bauma, Ausbildung als Architekt und Raumplaner.

Ab 1976 in einer Gruppe für Regionalwirtschaft tätig; Mitarbeit bei verschiedenen Entwicklungskonzepten für Bergregionen, unter anderem auch für die Region Zürcher Berggebiet.

Ab 1980 Teilzeitgeschäftsführer der Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet. Die abwechslungsreiche Tätigkeit und die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den verschiedenen Verwaltungsstellen wirkt motivierend, damit ich mich tagtäglich voll für die Ziele der PZB einsetzen kann. Besonders auch für die Tösstallinie, die als Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs bei allen planerischen Aktivitäten mitberücksichtigt werden muss. Wenn es dabei gelingen sollte, dass der Öffentliche Verkehr an Bedeutung gewinnt, besser genutzt wird und mit speziellen Angeboten sich auch die Erholungssuchenden angesprochen fühlen, ginge ein persönlicher Wunsch in Erfüllung. AG

Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet (PZB)

Die 1973 gegründete Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet handelt im Interesse und zum Wohle der ansässigen Bevölkerung. Im speziellen setzt sie sich für die Verbesserung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rahmenbedingungen im Berggebiet ein.

Mitglieder sind die Zürcher Gemeinden Bäretswil, Bauma, Fischenthal, Hinwil, Hofstetten, Schlatt, Sternberg, Turbenthal, Wald, Wila, Wildberg; Thurgauer Gemeinden sind Bichelsee-Balterswil, Fischingen und St. Gallische Gemeinden Goldingen und St. Gallenkappel. Im Vorstand der PZB sind alle 15 Gemeindepräsidenten vertreten.

Die Region wurde 1975 als Berggebietsregion von den Kantonen und dem Bund anerkannt. Das in den Jahren 1975–1978 erarbeitete regionale Entwicklungskonzept basiert auf dem Kernsatz: «Der grosse Wert der Region PZB liegt in der Möglichkeit, für den

Einzelnen Wohn-, Arbeits- und Erholungsort räumlich in eine menschlich gesunde Verbindung zu bringen. Es gilt, diese Lebensqualität wieder ins Bewusstsein zu bringen und die Infrastrukturen sowie die Gesamtwirtschaft danach auszurichten.»

Aufgrund des genehmigten regionalen Entwicklungskonzepts hat der Bund den PZB-Gemeinden zur Förderung ihrer Infrastrukturen über 25 Millionen Franken zinslose Investitionsbilfedarlehen ausbezahlt.

Daneben hat sich die PZB intensiv mit Aufgaben der Bereiche Landwirtschaft, Erhaltung des traditionellen Streusiedlungsgebietes, Öffentlicher Verkehr, Produktvermarktung von Milch- und Käsespezialitäten «natürlis de Region Zürcher Berggebiet» sowie der Energieholzförderung und der Erhaltung des traditionellen Handwerks befasst.

EDITORIAL



PZB-Lust folgt ZVV-Frust

Starke Auftritte auf unserer Frontseite gehören zum TPT-Konzept. Logisch, dass wir diese Reihe fürs 150-Jahr-Bahnjubiläum im Tösstal um eine gewichtige Plattform krönen – woll(t)en: «ZVV und Tösstallinie» biess der Titel zum Ur-Leitartikel. Seriös haben wir uns vorbereitet auf den vereinbarten Interviewtermin mit ZVV-Direktor Georg Elser. Wie haben wir gefiebert dem kompetenten Mann Substantielles rund um die S26 zu entlocken. Wie waren wir fassungslos, als uns nur Stunden vor dem Countdown via Drittperson und Telefon ein rüdes «Niet» ausbootete und unseren Zeitungsfahrplan arg ins Wanken brachte... Wie sind wir stolz Ihnen in den fünf Spalten nebenan einen würdigen «Ersatz» präsentieren zu dürfen. Dank dem profibastigen PZB-Sekretär Alfred Gerber!

Freud' überstrahlt Leid in dieser TPT-Nummer bei weitem, in diesen Tagen keine Selbstverständlichkeit... Doch – geschätztes TPT-Publikum – Urteilen Sie selbst:

- S 1 **Leiter** Tösstal(er) – Rückgrat optimieren
- S 2 **(Un)klar** Fahrplan 97: Schritt zum Hit + FP 99: Tösstal-Prioritäten mit Variante IG Ideal
- S 3 **Vor der Haustür** Stilles Land und weite Horizonte
- S 4 **IG-Umfrage** Tösstaler und ihr Verkehrsmittel-Verhältnis
- S 5 **Querschnitt** Baumer Bahnhofalltag
- S 6 **3. MV** (IG) Tösstallinie hoch im Kurs
- S 7 **Mit-Fahr-Menschen** Monopol-Bahnfahrer
- S 8 **Defür & Dewider** Billettverkauf allüberall; Bahnpost Er + Sie haben das Wort; Ein Bedürfnis? Nachtbus Tösstal! Das Letzte (K) ein 1.-April-Scherz? Zuestüige bitte!

Und als einmaliges Ereignis beglücken wir Sie mit dem TPT-Extra «Bahnfest Tösstaler». Viel Freude beim Lesen!

Kurt Graf

DABEISEIN

✓ **Sa, 24. Mai 1997**, rollt's rund auf den Bahnarealen von Bauma, Rüti, Tann-Dürnten, Turbenthal, und Wald: **Das mega Tösstaler Bahnfest** im Rahmen der Feierlichkeiten **150 Jahre Eisenbahn**. Wir von der TPT-Redaktion haben uns ebenfalls mächtig ins Zeug gelegt, um dem Bahnhit des Jahres gerecht zu werden – mit einer exklusiven vierseitigen Festzeitung, offeriert von der IG Tösstallinie! Darin finden Sie die Details zu den fünf Festplätzen, dazu viel, viel Information rund um die Tösst(h)albahn sowie einen kniffligen Bahnfest-Wettbewerb.

✓ **Mo, 23. Juni, 20 Uhr**, «Dreispietz». Wila: **Tete-a-tete der Wilemer** Mitglieder mit dem Vorstand der IG Tösstallinie. gr

(UN)KLAR: S26 (S43) FAHRPLAN 1997/99

Schritt zum Hit

Die gute Nachricht vorweg: Mit dem Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1997 rollen mehr S26-Züge weiter. Aber «nur» zu Pendlerzeiten – und vor allem deutlich weniger als versprochen. Martin Frauenknecht bilanziert und kommentiert.

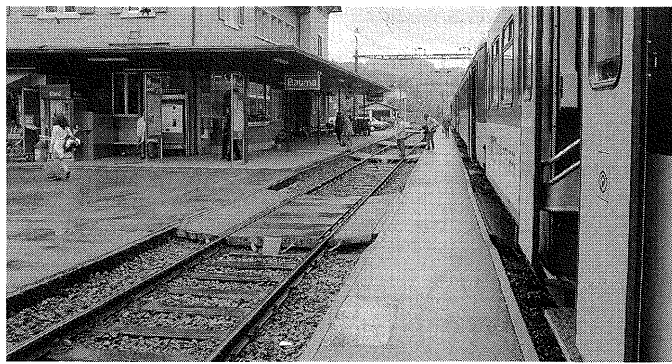
Positives: • Die zwei Zusatzzüge am Morgen und drei am Abend fahren von Montag bis Freitag neu alle von Bauma nach Winterthur und umgekehrt. Am Abend verkehren neu drei (bisher zwei) Zusatzzüge Winterthur ab 16.21 Uhr, 17.21 Uhr und 18.21 Uhr; anstelle 17.00 Uhr (bisher nur bis Turbenthal) Uhr und 18.04 Uhr.

• Um ein bis zwei Minuten geänderte Abfahrts- und Ankunftszeiten in Winterthur für die Züge im Stundentakt, sollten Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit noch verbessern.

• Die letzte Verbindung Winterthur ab 23.44 fährt jetzt ebenfalls im Takt.

• Zwischen Wald und Rüti wird der Shuttle wieder auf die Schiene verlegt.

Negatives: Einmal mehr werden bei der Tösstallinie S26 für den neuen Fahrplan 1997/99 *vorgesehene Züge nicht geführt*: Bei Besprechungen im Rahmen «S-Bahn Zürich, Teilergängung/Fahrplan 97 Tösstal» wurden 3 Zusatzzüge am Morgen, 1 Zusatzzug über Mittag und 3 Zusatzzüge am Abend für



Fünf Zusatzzüge vermitteln uns MO-FR zwischen Bauma und Winterthur einen Vorgeschmack auf künftige Halbstundentaktzeiten.

den Fahrplan 97/99 zur Ausführung bestimmt.

• Im Fahrplan 1997/99 stellen wir fest:

– am Morgen verkehren nur 2 Züge in Lastrichtung Winterthur – 1 Einsatzzug fehlt

– am Mittag gibt es keine Einsatzverbindung Winterthur–Bauma–Winterthur – 1 Einsatzzug fehlt

• Die Zugverbindung Bauma ab 05.40 Uhr Richtung Winterthur an Sonntagen fehlt immer noch!

• Unverständlicherweise werden die beiden einzigen, annehmbaren Verbindungen, welche ab den Einsatzzügen aus dem Tösstal nach Zürich-Nord (S8 Effretikon, Dietlikon, Wallisellen, [Oerlikon], Wipkingen; und S7 Kemptthal, Effretikon, Basserdorf, Kloten, Balsberg, Opfikon, [Oerlikon], Hardbrücke) vorhanden waren, durch eine Fahrplanänderung im Natio-

nalen Fahrplanverfahren vernichtet. Die drei Gründe der SBB werden von der IG Tösstallinie nicht akzeptiert (Begründung in Klammern und *kursiv*):

1. Betriebliche Machbarkeit im Bahnhof Winterthur (*bis heute keine Probleme*). 2. Gleisbenutzung im Bahnhof Effretikon (*Vorschlag unterbreitet*). 3. Langsamfahrstellen ab 1998 zwischen Effretikon und Winterthur mit Fahrzeitverlust von rund einer Minute (*IC's haben ab neuem Fahrplan eine Minute kürzere Fahrzeit!*)

Mit diesem nicht nötigen Anschlussbruch werden einige SBB-Kunden verärgert und steigen aus.

Das meint die IG Tösstallinie

• Seit einigen Jahren wird für die Tösstallinie der Halbstundentakt zwischen Winterthur und Bauma angekündigt. Mit dem Fahrplan 1999 muss dieses Versprechen nun endlich eingelöst werden!

• Zusätzlich ist auch der Halbstundentakt (1x Zug, 1x Bus) zwischen Wald und Rüti einzuführen.

• Der Sonntagmorgenzug Bauma–Winterthur ist im Fahrplan 1999 unbedingt wieder aufzunehmen.

• Fahrzeiten im Fahrplan nicht nach Schema F, sondern nach den ausgewiesenen, realistischen Möglichkeiten planen (bei Verspätungen werden diese ohne Probleme eingehalten). Diese Beschleunigungen ermöglichen kürzere, rassistere Reisezeiten und einen rationelleren Betrieb.

Weil der Umbau des Bahnhofes Rüti nicht wie geplant zum Fahrplanwechsel 97 abgeschlossen ist, wird die Einführung der 2. Teilergängung der S-Bahn auf der Tösstallinie erst mit dem Fahrplan 99 möglich. Die Anforderungen an das neue Fahrplankonzept wurden von einer Arbeitsgruppe bestehend aus IG Tösstallinie, IG Shuttle und Pro Bahn Schweiz prioritär formuliert:

1. Priorität

Tägliche, stündliche Grundversorgung zwischen Winterthur und Rapperswil mit Halt auf allen Stationen.

1.1 Täglich muss am Morgen von allen Stationen der Tösstallinie in Zürich die 7-Uhr-Spinne und täglich am Abend von Zürich ab der 23-Uhr-Spinne jede Station im Tösstal erreicht werden.

1.2 Für die Stationen Saland bis Sennhof-Kyburg sind mindestens stündlich in Winterthur schlanke Anschlüsse an die S12 und die IC-Züge (zur halben Stunde) in alle Richtungen zu gewährleisten.

Für die Stationen Steg bis Tann sind mindestens stündlich in Rüti schlanke Anschlüsse an die S5 (zur vollen Stunde) in Richtung Zürich zu erreichen.

1.3 Schlanke Anschlüsse erfordern Umstiegszeiten von max. 6 Minuten in Rüti und Winterthur.

1.4 Die Züge Winterthur–Rapperswil–Winterthur sind täglich mindestens bis 20 Uhr durchgehend zu führen.

2. Priorität

Verdichtung der Grundversorgung

2.1 Das Grundangebot ist täglich zwischen Winterthur–Bauma–Winterthur von Betriebsbeginn bis 20 Uhr auf zwei Züge pro Stunde zu verdichten. (Grund für täglich: starker Ausflugsverkehr am Wochenende.)

2.2 Zwischen Wald–Rüti–Wald

ist das Grundangebot täglich bis 20 Uhr, mindestens aber in den Hauptverkehrszeiten, auf zwei Züge pro Stunde zu verdichten.

2.3 Verdichtungen sollen besonders auf Pendler und Schüler Rücksicht nehmen.

2.4 Fahrplanverdichtungen sind auf der Schiene zu realisieren.

2.5 Anzustreben ist ein symmetrischer Halbstundentakt.

3. Priorität

Busanschlüsse

3.1 Der Busanschluss in Kollbrunn nach Weisslingen–Pfäffikon ist wichtig und sollte wenn möglich verbessert werden.

3.2 Die Busanschlüsse in Turbenthal, Wald und Wila sind optimal an den Fahrplan der SBB-Tösstallinie anzupassen.

3.3 Die Busanschlüsse in Bauma nach Wetzikon haben geringere Priorität, sobald der Anschluss in Rüti wieder gut ist.

4. Priorität

Randstunden

4.1 Auch in den Randstunden sollen Schienenfahrzeuge und nicht Busse eingesetzt werden.

4.2 Die Leerzüge sind grundsätzlich zu öffnen.

4.3 In den Randstunden könnten Stilllager in Bauma bzw. ein Umsteigen in Rüti nach Rapperswil akzeptiert werden, Warte- bzw. Umstiegszeiten sollten aber 10 Minuten nicht übersteigen.

5. Priorität

Ausflugsverkehr

5.1 Der Ausflugsverkehr ist fürs Tösstal und die SBB-Tösstallinie wichtig, seinen Anforderungen muss Beachtung geschenkt werden.

5.2 Die Anschlüsse an die Rapperswiler Spinne sind bestmöglich zu nutzen.

Variante IG Ideal

Unser Vorschlag für den Fahrplan 1999 auf der Tösstallinie heisst Variante IG Ideal:

• **Grundangebot** Winterthur–Rapperswil fast gemäss Fahrplan 97/99, aber kein Bahnersatz durch Bus.

• **Verdichtung** (Mo–So bis 20 Uhr).

Winterthur–Bauma–Winterthur + Wald–Rüti (Halbstundentakt)

Ergänzung mit Bus (Postauto) Wald–Rüti–Wald (Halbstundentakt)

• **gute Anschlüsse** halbstündlich in Winterthur nach Zürich

in Rapperswil für Wald in Rüti

• **Kreuzungsstationen:** Kollbrunn, Wila, Bauma, Fischenthal, Wald

• **Stärken:** Anschlüsse in Winterthur so gut wie heute in der Praxis (Abfahrt

–45).

Verdichtung lässt sich grundsätzlich über den ganzen Tag einsetzen und ist flexibel.

Gute Ausnutzung des Rollmaterials (5 Züge). Keine unnötigen Stilllager in Winterthur.



Ihre Meinung?

Die Arbeiten für den Fahrplan ab 1999 werden jetzt wieder aufgenommen. Stimmen Ihre Vorstellungen über den zukünftigen Fahrplan auf der Tösstallinie mit der Prioritätenliste der Arbeitsgruppe überein? Sehen Sie andere Lösungsmöglichkeiten? Ihre Anregungen und Wünsche nehmen wir gerne entgegen. Die richtige Adresse:

Stephan Frei, Falkenstrasse 18, 8400 Winterthur

IG Tösstallinie zur Revision der kantonalen Fahrplanverordnung

Die IG Tösstallinie hat Gelegenheit erhalten sich zur Revision der kantonalen Fahrplanverordnung zu äussern. *Die Stellungnahme:*

1. Wir begrüßen es, dass das kantonale und nationale Fahrplanverfahren zeitlich besser aufeinander abgestimmt wird.

2. Die Frist für die Eingabe der Begehren (§ 7) muss mindestens 4 Wochen betragen. Auch die bestehenden Kundenorganisationen (z.B. IG Tösstallinie) sollten mit den gleichen Unterlagen wie die Gemeinden informiert und eingeladen werden, ihre Begehren einzureichen.

3. Die regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) sind durch Institutionen, welche zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gegründet wurden (z.B. IG Tösstallinie, Pro Bahn Schweiz etc.), zu ergänzen. Sie erhalten die Einladungen und können mit beratender Stimme an den Sitzungen teilnehmen. Sie erhalten auch die Beschlussprotokolle.

4. Bei Fahrplaneingaben für Linien – wie die S26 – welche in mehreren RVK's behandelt werden, sollte eine regionale Verkehrskonferenz die Federführung übernehmen (z.B. RVK Winterthur – Anschlüsse in Winterthur). MF

Die Tösstallinie

-klar
-zeitlos
-ökologisch

Wir machen Möbel aus einheimischem Massivholz, Stahl und Glas. Einzelanfertigungen nach Ihren Wünschen und Ideen. Wir

bieten Beratung für Innenräume. Küchenbau, Parkettarbeiten und Innenausbau. Anfragen an die Möbelwerkstatt an der Töss, Tösstalstr., 8496 Steg, Tel./Fax. 055 245 15 16

MÖBEL
WERK
STATT



AUTHORIZED RETAILER

cannondale

HIGH - PERFORMANCE GEAR

SCOTT USA

GORE-TEX

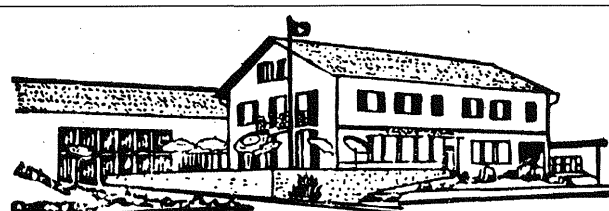
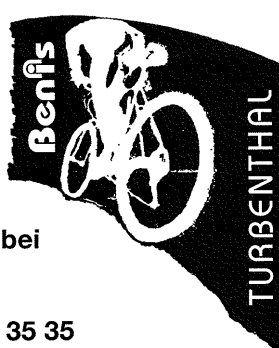
Qualitätsbekleidung

und weitere
Spitzenmarken jetzt bei

Turbenthal Tel. 052/385 35 35

cilo

bike



Gasthaus Blume, 8497 Fischenthal Tel. 055 245 11 18
Fax 055 245 21 44

Liebe Gäste

Sie sind bei uns willkommen im

– Restaurant mit 50 Plätzen
– Säli mit 30 Plätzen
– Grosser Saal mit 350 Plätzen (unterteilbar) mit Bühne
– 7 Gästezimmer
– Kegelbahn

Genügend Parkplätze vorhanden

Öffnungszeiten:

09.00–24.00 Uhr
DI + MI Ruhetag

VOR DER HAUSTÜR: TURBENTHAL-SCHALCHEN-SALAND

Stilles Land und weite Horizonte

Unsere Ausflugstips «Vor der Haustür» sind ideal 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.

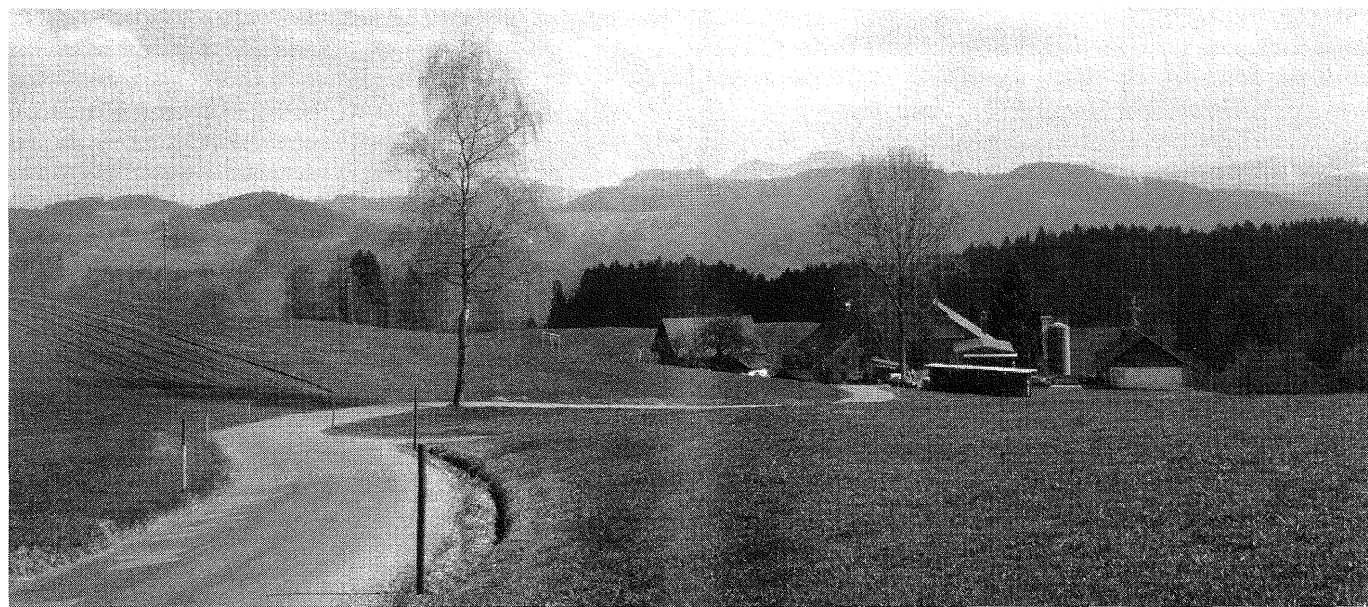
Wanderinfos

□ **Ausgangspunkt:** Turbenthal SBB (ZVV-Linie S 26, SBB-Fahrplanfeld 754, Stundentakt + ZVV-Linie 820/825, Autobus Turbenthal–Russikon–Fehraltorf, Fahrplanfeld 753.20; an Samstagen und sonntags stark eingeschränkter Betrieb!). □ **Endpunkt:** Saland SBB (ZVV-Linie S 26, SBB-Fahrplanfeld 754, Stundentakt + ZVV-Linie 835 Autobus Pfäffikon/ZH–Bauma, Fahrplanfeld 753.35; an Samstagen und sonntags eingeschränkter Betrieb!). □ **Reine Marschzeit:** ca. 3¼ Stunden (Turbenthal–Schalchen 1 h 50 min, Schalchen–Saland 1 h 20 min). □ **Rast- und Picknickplätze:** in grosser Zahl entlang der ganzen Route. □ **Restaurants:** Turbenthal («Schwanen» beim Bahnhof, So/Ruhetag ab 18 Uhr und Mo); Schalchen («Chrüz», Ruhetage Di/Mi); Hermatswil («Eintracht», Ruhetage Mo/Di – Mi/Do/Fr ab 16 offen); Saland («Chelleland», «Krone», «Sonnenhof»). □ **Kartenmaterial:** Wanderkarte Kanton Zürich 1 : 25 000, Blatt 3 «Winterthur/Mittleres Tösstal». □ **Charakteristik:** Mittlere Wanderung mit einigen Auf- und Abstiegen; angenehme, sichere, gut markierte Wege, grossenteils naturbelassen; abwechslungsreiches Gelände mit traumhaften Ausblicken. □ **Bemerkungen:** Wanderung für alle Jahreszeiten. Lebt stark von den Panoramen, daher wäre ein Tag mit guter Fernsicht ideal. Wir empfehlen die Wanderung ungekürzt und in der beschriebenen Art durchzuführen.

Routenbeschrieb

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

☛ Vom Bahnhof Turbenthal (1) gehen wir talabwärts am einstigen Güterschuppen vorbei und durch die Geleiseunterführung. Dann überqueren wir die Töss über den Schwemmsteg (2) – Vorsicht bei Hochwasser! Auf dem Dammweg flussabwärts bis zur Eisenbrücke. Die Wildbergerstrasse ca. 150 m aufwärts bis zur Abzweigung des Wanderwegs auf der linken Strassenseite. Kurzer, aber ruppiger Aufstieg nach Tössegg. Wir bleiben auf dem Wanderweg (Flurschaden vermeiden!). Vor dem ersten Bauernhaus biegen wir nach links zur Ruine Tössegg (3) ab (kein idealer Rast- und Picknickplatz: Eisen-deponie...). ☛ Wieder zurück zum Weiler Tössegg und am Dorfbrunnen vor-



Dieser traumhafte Weitblick übers Tösstal krönt den Übergang von Hermatswil nach Saland, oberhalb des Weilers Ravensbüel.

bei steigen wir auf bis zur Wald-ecke. Auf dem Treppchen hinauf. Dem Waldrand bis zum Bänkli (4) folgen (Panorama!). Dann Gratweg auf der Egg (5) benutzen. Beim Wegweiser an der Teerstrasse nach Wila links abbiegen (Markierung: «Ober-Luegeten–Schalchen»). Auf dem Strässchen bleiben bis zum weissen Wegweiser «Freudenberg». Im Waldtobel das Bächlein überqueren und dann auf angenehmem Waldweg steil aufwärts. Auf der Höhe bei der Waldstrassen-Kreuzung im Wald bleiben und zur Lichtung (malerischer Rast- und Picknickplatz!) weiterwandern. Bei Ober-Luegeten (P. 765 m) nach links dem Waldrand folgen (viele herrliche Rast- und Picknickplätze, Feuerstelle, traumhaftes Panorama!) und bis zum nächsten Wegweiser. Abwärts, am Ober-Neubof vorbei und auf der Teerstrasse nach Schalchen (6), (Restaurant, Dorfbrunnen).

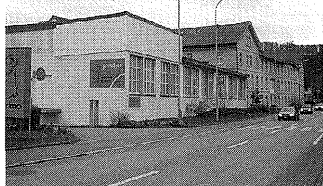
☛ An der Dorfschmitte vorbei zur ehemaligen Mühle (7). Dem Mülibach (8) entlang hinauf zum Eschenhof und weiter durch den Homberg-Wald. Beim Waldausgang zum Schützenhaus Hermatswil hinab. Auf dem Teersträsschen, zeitweise wieder dem Mülibach folgend, nach Hermatswil (9), (Restaurant, Dorfbrunnen, kleiner Lebensmittelladen). ☛ Nach der «Eintracht» auf der Strasse nach rechts hoch zum Reservoir (herrlicher Fernblick, Rastplatz). Abwärts nach Ravensbüel (737 m). Wanderweg Richtung «Saland» einschlagen. Über die Wiesen (Markierungen beachten, Flurschaden vermeiden!) bis zum Wald. Das Bachtobel hinab zur Siedlung Homberg. Durch die Häusergruppe und hinunter durchs Tobel nach Saland (10).

Heimatkundliche Anmerkungen

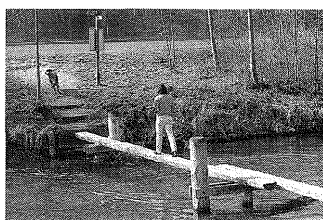
1 In «turbanton» liessen sich im 9. Jahrhundert v. Chr. Kelten nieder. Kaum 1000 Meter davon entstand eine alemannische Siedlung, Hutzikon. Turbenthal und Hutzikon waren bis um 1900 getrennte

Gemeinden und vereinigten sich mit der Aufhebung der Zivilgemeinden.

Turbenthal, eine der flächenmässig grössten Gemeinden des Kantons Zürich, gehörte ursprünglich zur Grafschaft Kyburg. 1328 wird erstmals eine Burg erwähnt: die Stamburg der Breitenlandenberger. Sie wurde 1804 abgebrochen, heute zeugt nur ein überwachsender Burghügel von ritterlichen Zeiten. Das Gemeindewappen mit den drei blauen Ringen geht auf die Landenberger zurück.



Turbenthal war nie ein «Bauern-dorf». Es war Heimat von Webern, Handwerkern und Gewerbetreibenden. Heute überwiegt das Gewerbe und die Textilindustrie. Verkehrsmässig ist Turbenthal an den Wegen vom Glatt- ins Thurtal und von der Eulach zum Zürichsee ein eigentlicher Knotenpunkt. 1830 wurde eine Strasse nach Winterthur gebaut, zuvor diente das Flussbett der Töss als Fahrweg. 1875 eröffnete die «Tösstalbahn» ihren Betrieb.



2 Weil die unkorrigierte Töss früher ihren Lauf häufig änderte, gab es nur wenig feste Brücken über den Fluss. Als Fussgängerverbindungen dienten Schwemmstege. Zwei Bretter, die in der Mitte des Flusses auf einem Joch ruhen, sind an den Ufern an Gelenken befestigt. Bei Hochwasser wer-

den die Stämme zum Ufer getrieben (hilft Wasserdruck auf Steg vermeiden) und mit einer Seilwinde nach dem Hochwasser wieder positioniert.



3 Sichtbar sind Turmruine Tössegg und zwei Abschnittsgräben. Im 13. Jahrhundert durch die Meier von Turbenthal errichtet. 1363–1410 im Besitze der Herren von Wildberg. Im 15. Jahrhundert verlassen. Die Tössegg ist eine sogenannte «Turmburg»: Höhere und niedrige Adlige bauten sich im 11.–13. Jahrhundert auf der Landschaft feste Türme. Die meisten dieser ca. 150 Türme auf Zürcher Gebiet wurden später in Burganlagen einbezogen. Der Turm wurde zum Bergfried (z.B. Kyburg, Hegi, Hohenlanden, Liebenberg-Kollbrunn u.a.). Zu den erhaltenen alleinstehenden Turmburgen gehören der Hardturm in Zürich, die Mörsburg, Unterschlatt, Freenstein u.a.).

4 Schon beim Einstieg in den Wald geht der Blick weit in die Runde: vom Brünggenberg über den Wyssen zum Gyrenbad und Schauenberg, vom Ramsberg über Breitenlanden zum Hohenlanden. Beim Bänkli eröffnen sich dann die Tösstaler und Oberländer Höhen wie Hörnli, Stoffel, Bachtel und im Hintergrund die Alpen vom Säntis über den Speer zum Glärnisch.

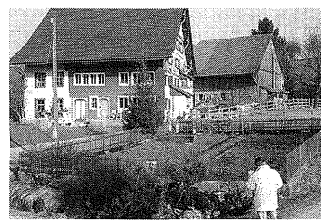
5 Als «Eggen» bezeichnet man Berg- und Geländevorsprünge. Früher meist als Hochwachen benutzt. Sichtverbindung zum Schauenberg...

6 Schalchen, ein Gemeindeteil von Wildberg (Bezirk Pfäffikon) zählt ca. 220 Seelen. Der Name rührt vom althochdeutschen «skalk» (=Diener, Knecht) her. Der Weiler liegt hübsch eingebettet und geschützt von meist bewald-

ten Hügeln des Tösstals und der Allmenkette. Auffallend ist das beachtliche Sägewerk und die Holzhandlung. Schalchen besitzt eine Schule und ein Restaurant, hat aber keinen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Reizend ist das Gerätehaus mit dem Türmchen.

7 Am südöstlichen Dorfausgang stösst man auf eine auffallende Häusergruppe. Markantes Gebäude ist das stattliche «Mühlewohnbau» mit dem grossen Satteldach und der Natursteinwand. Leider wurden die beiden Wasserräder abgebrochen, ebenso die Sägerei, die dem Betrieb angegliedert war. Auf der Anhöhe dahinter trieb ein weiteres Wasserrad die im schmucken Riegelhäuschen befindliche Knochenmühle an.

Die Stallscheune auf der Ostseite, ein langgezogener Massiv-



/Fachwerkbau, diente lange Zeit als Wagenschopf, heute als Pferdestall des heilpädagogischen Reitbetriebes von Regula Tanner. Der Dachstock war erst Tummelplatz für die Dorfjugend, dann das Turnlokal (!) des im 2. Weltkrieg gegründeten Turnvereins Schalchen-Wildberg (Briefkasten noch erhalten!). Ein Turner soll einmal, beim Absprung vom Barren den Boden durchschlagen und mit den Schultern auf den Dielen hängend, knapp über einem darunterliegenden Heuwender seinen Sturz beendet haben...

Die Mühle, erstmals 1577 urkundlich erwähnt, war ab 1634 zwei Jahrhunderte lang im Besitze der Familie Bosshard. 1721 musste sie nach einem Brand neu aufgebaut werden. Im 19. Jahrhundert bauten die Bosshards den Mühletrakt massiv um. Gegen Ende des Jahrhunderts wechselten die Besitzer immer schneller. Die Anlagen zerfielen.

1918 kaufte der Berner Fritz Bieri das Anwesen. Es brauchte ge-

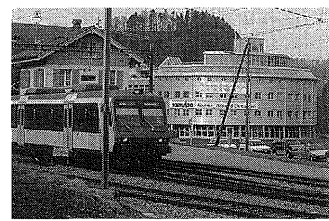
waltige Anstrengungen und einen starken Durchhaltewillen, um die baufälligen Gebäude und Einrichtungen zu sanieren. Durch die undichten Ritzen und Fenster drangen Kälte, Regen und Schnee in die Wohnräume. Ratten frassen die Lebensmittel. Die ersten drei Kinder der jungen Besitzer starben, eines davon an Lungenentzündung. Bieri mahlte noch rund ein Jahr lang die Futterfrucht mit Wasserkraft. Dann erzeugte ein Elektromotor die Betriebsenergie.

Neben der Mühle, im Wohnhaus, konnten sich die Kunden in der Schenke stärken mit frischem Wein – gelagert im Speicher ennet dem Müli-Bach – und frischgebackenem Bauernbrot.

8 Der Mülibach war einst Grenz-bach zwischen den Herrschaften Kyburg und Greifensee. Sein Wasser fliesst nördlich von Bläsmühle in den Tobelbach, dieser mündet unterhalb von Rikon in die Töss.



9 Hermatswil ist Teil der Politischen Gemeinde Pfäffikon und zählt etwa 50 Haushaltungen. Es hat eine eigene Schule und eine Busverbindung nach Pfäffikon (ZVV-Linie 833, Fahrplanfeld 753.45). Die urchige Wirtschaft zur «Eintracht» ist ein Muss für alle Wanderlustigen...



10 Saland gehört politisch zur Gemeinde Bauma. Der Ortsteil ist wegen seiner guten Verkehrslage (Bahnverbindungen nach Bauma und Winterthur, Busbetrieb nach Pfäffikon) stark gewachsen. Als wohl interessantester Betrieb am Ort dürfte die Tösstaler Schinkenrucherei gelten (ein gutes Dutzend Angestellte), die ihre Produkte in die ganze Schweiz liefert. Eine Besichtigung ist aus gesundheitspolizeilichen Gründen leider nicht mehr möglich. Ennet der Töss liegt ein grosser Campingplatz und auf dem bewaldeten Hügel dahinter ist die Burgruine Hohenlandenbergr ein dankbares Ausflugsziel.

Quellen

– Theo Schaad, «Heimatkunde des Kantons Zürich», ZKM-Verlag, 8353 Elgg
– «Siedlungs- und Baudenkmäler im Kanton Zürich», Verlag Th. Gut + Co., 8712 Stäfa
– Informationstafel des Gewerbevereins Turbenthal
• Wir danken Ulrike Bachofner, Schalchen, für die Informationen zur Mühle Schalchen.

IG-SERVICE: AUSWERTUNG DER VERKEHRSUMFRAGE

IG-Mitglieder und ihr Verkehrsmittel-Verhältnis

Die Mitglieder der IG Tösstallinie erhielten mit dem «Treffpunkt Tösstaler» vom Dezember '96 unseren «Fragebogen zur Nutzung der Verkehrsmittel». Sie wurden um Auskunft gebeten über ihre Situation bezüglich Verfügbarkeit und Nutzung der Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg und in der Freizeit. Im weiteren interessierte die Beurteilung der öffentlichen Verkehrsmittel, inklusive Fahrpreise und Dienstleistungen der Anbieter. Schliesslich durften Wünsche und Anregungen an die künftigen Verkehrsmittel, Fahrpläne usw. formuliert werden. Analyse und Resultate:

Zur Ausgangslage. Von den rund 500 versandten und via TPT-LeserInnen zusätzlich bestellten Fragebogen kamen 112 ausgefüllt zurück, was einer Rücklaufquote von rund einem Fünftel entspricht. 89 oder knapp 80% der Fragebogen haben Mitglieder der IG Tösstallinie ausgefüllt. Die Antworten kamen mehrheitlich aus den Gemeinden Wald (22 ausgefüllte Fragebogen), Wila (18), Zell (14), Bauma (12), Turbenthal (12) und Fischenthal (9).

• Bei den folgenden Aussagen ist stets in Erinnerung zu behalten, dass diese primär von IG-Mitgliedern stammen; sie stellen somit keinen repräsentativen Querschnitt der Tösstaler Bevölkerung dar.

Wir haben im Fragebogen fast ausschliesslich sogenannte *offene Fragen* gestellt, das heisst mögliche Antworten waren nicht vorgegeben und konnten nicht einfach angekreuzt werden sondern mussten mit eigenen Worten formuliert werden. Dementsprechend schwierig war die Auswertung der Antworten.

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

Zuerst interessierte uns, welche Verkehrsmittel den antwortenden Personen überhaupt zur Verfügung stehen. 26% gaben an, dass ihnen auf ihrem Arbeitsweg die Bahn nicht zur Verfügung stehe. Dies kann verschiedene Gründe haben. So ist es denkbar, dass entweder der Wohn- oder der Arbeitsort so ungünstig liegen, dass ein Benützen der Bahn für den Arbeitsweg mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden ist bzw. dass für den Weg vom Wohnort zum Bahnhof oder vom Bahnhof zum Arbeitsort keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Unregelmässige und vor allem ausserhalb der Hauptverkehrszeiten liegende Arbeitszeiten können es ebenfalls verunmöglichen, für den Arbeitsweg die Bahn zu benützen.

Mehr als 90% der Antwortenden gaben an, für den Freizeitverkehr stehe ihnen die Bahn zur Verfügung. Wieweit sie dann auch benützt wird, sehen wir später noch, denn: mehr als die Hälfte scheint in der Freizeit auch ein Auto zur Verfügung zu haben...

Die Distanz vom Wohnort zum Bahnhof kann sowohl für den Arbeitsweg wie für den Freizeitverkehr bezüglich Wahl des Verkehrsmittels relevant sein. 2/3 der Befragten (41%) wohnen so, dass der nächstgelegene Bahnhof zwischen einem halben und einem ganzen Kilometer entfernt liegt. 37% der Antwortenden haben einen Fussmarsch von weniger als 500 m zurückzulegen um an den Bahnhof zu gelangen, und die übrigen wohnen mehr als einen Kilometer entfernt, wobei als Maximalentfernung 4500 m angegeben wurde. Durchschnittlich beträgt die Distanz zum nächstgelegenen Bahnhof knapp 900 m.

Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg

57 Personen oder 51% der Antwortenden fahren ausschliesslich mit der Bahn zur Arbeit. Von diesen 57 hat die Hälfte ein Generalabonnement (GA). Die andere Hälfte besitzt überwiegend eine ZVV-Regenbogenkarte. Wir neh-



men an, dass diese die Bahn in erster Linie fürs Pendeln benutzen.

Welche Gründe bewegen dazu, auf dem Arbeitsweg die Bahn zu benutzen? Genannt werden Umweltschutzgründe (28%; diese Argumente kommen vor allem von GA-Besitzerinnen und -Besitzern), das Argument, mehr Zeit für das Lesen zu haben, mehr Entspannung und weniger Stress zu erleben (26%), aber auch die Möglichkeit mit dem Bahnfahren Kosten einzusparen (23%). Einige Personen begründen das Bahnfahren auch mit dem Fehlen eines Autos, wobei offenbleibt, weshalb kein Auto vorhanden ist.

Im Fragebogen wurde bezüglich des Arbeitsweges auch die Frage gestellt, was am öffentlichen Verkehrsmittel störe bzw. geschätzt werde. Fahrplan, Platzangebot und Pünktlichkeit werden positiv und negativ empfunden (kurze/lange Reisezeit, guter/schlechter Fahrplan, ungenügendes Platzangebot, pünktliche/verspätete Züge).

Wenden wir uns den Personen zu, die ausschliesslich mit dem Auto an die Arbeit fahren (9% aller Antwortenden). Für sie ist es teilweise unmöglich, mit dem öffentlichen Verkehrsmittel an den Arbeitsplatz zu gelangen, oder dann ist die Zeitersparnis mit dem Auto



so gross, dass deshalb auf das Bahnfahren verzichtet wird. Autofahren stört an ihrem Verkehrsmittel übrigens sozusagen nichts... Es scheint, dass bei zunehmender Distanz zum Bahnhof die Bereitschaft sinkt, die Bahn auf dem Arbeitsweg zu benützen.

Verkehrsmittel in der Freizeit

Beim Auswerten dieser Frage wurde uns wieder einmal bewusst, dass wir überzeugte ÖV-Benützerinnen und -Benützer befragt hatten: 53% aller Antwortenden besitzen ein GA. Sowohl die GA-Besitzenden wie auch die Personen mit anderen Fahrausweisen (sie ein bisschen weniger) benützen für Ausflüge vorwiegend die Bahn. Auch für den abendlichen Ausgang wird sehr oft die Bahn benützt.

Das ÖV-Image

Zu beachten ist, dass sich diesbezügliche Fragen auf die öffentlichen Verkehrsmittel generell bezogen, die Antworten demzufolge nicht (nur) die Tösstalbahn zu betreffen brauchen. Auch hier waren keine Antworten zur Auswahl vorgegeben, sodass eine systematische Auswertung nicht leicht war. Es soll im Sinne einer Lesehilfe auch darauf hingewiesen werden,

dass aus den Antworten nicht einfach auf die Umkehrung der Resultate geschlossen werden kann (Beispiel: Wenn 25% der Antwortenden geschlossene Schalter bemängeln, heisst das nicht, dass die anderen 75% geschlossene Schalter nicht bemängeln; sie haben sich lediglich zu diesem Thema nicht geäussert).

Die nachfolgenden Antworten wurden nicht sortiert, d.h. es sind die Antworten aller berücksichtigt, egal ob sie auf dem Arbeitsweg die Bahn oder das Auto oder ob sie ein GA oder eine Regenbogenkarte benutzen.

Hier den Hebel ansetzen

• Wir gehen im folgenden auf die als negativ erwähnten Punkte ein, in der Meinung, dass primär sie verbessert werden sollten/könnten, um ein besseres Image der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen:

• 25% empfinden geschlossene Schalter oder reduzierte Öffnungszeiten als störend. 14% (Mehrfachnennungen waren möglich) erhalten an den Bahnhöfen ihrer Meinung nach ungenügende Dienstleistungen und Informationen (Auskünfte, Durchsagen). Fast gleichviele Personen bemängeln die geschlossenen Wartsäle in diversen Bahnhöfen.

• Im Verkehrsmittel fallen Vandalismus und Schmutz (18%), aber auch ungenügende Platzverhältnisse (vor allem in Stosszeiten, 17%) negativ auf.

• Ein Viertel aller Antwortenden weist auf fehlendes Personal hin. Soweit es vorhanden ist, wird es manchmal als unfreundlich und stur taxiert. An den Mitreisenden stören sich wenige, am ehesten verursacht der Lärm Unannehmlichkeiten (Walkman!).

• Die Preise der Billette und Abonnemente werden tendenziell als hoch beurteilt. Vor allem die Preise für Kurzstrecken werden in diesem Zusammenhang häufig (ca. 25%) erwähnt. Hingegen scheinen die Dienstleistungen der Billettverkaufsstellen zufriedenstellend zu sein; es sind wiederum ca. 14% der Antwortenden, die hier negatives zu berichten haben. Mit der Informiertheit scheint es ebenso zu klappen, jedenfalls vermitteln die Antworten diesen Eindruck.

• Beim Auswerten der Anregungen und Wünsche für den Arbeitsweg bzw. den Freizeitverkehr stiessen wir zugegebenermassen an Grenzen. Die Fülle von unterschiedlichsten Antworten, die auf die offen gestellten Fragen gegeben wurden, machen es fast unmöglich, Gemeinsamkeiten herauszulesen. Immerhin: die Bemerkungen «gute Anschlüsse» und «Halbstundentakt» fallen in der Menge der Anregungen für den Arbeitsweg auf (in mehr als der Hälfte aller Antworten werden diese Wünsche formuliert). Und für den Freizeitverkehr wünschen sich viele (30%) (bessere) Verbindungen zu Randzeiten (Sonntagsfrühzug, Nachtverbindungen, Spätzüge an den Wochenenden) und bessere Anschlüsse in Rüti bzw. Rapperswil.

Dank und Ausblick

An dieser Stelle möchten wir allen Personen, die unseren Fragebogen ausgefüllt haben, herzlich für ihr Mitmachen danken. Die Fragebogen geben erste wertvolle und hilfreiche Hinweise für die Konzipierung einer Umfrage unter der Gesamtbevölkerung von Fischenthal, von der wir uns repräsentative Ergebnisse im Hinblick auf die Fahrplangestaltung ab 1999 erwarten. IG Tösstallinie/NS

Restaurant Bahnhof

Bahnhofstrasse 11, 8494 Bauma

Frau Kolb Julietta und
Herr Kradolfer Markus
Telefon 386 19 31
Fax 386 19 31

Wirtesonntag: Donnerstag



Gut bürgerliche Küche
Italienische Teig- und Nudelgerichte
Vollautomatische Kegelbahn
Gemütliches Restaurant bis 50 Personen
Stübli ab 10 Personen und
Bankette bis 120 Personen
Rollstuhlgängig mit Invaliden-WC
Gartenwirtschaft bis 30 Personen
Genügend Parkplätze vorhanden



Die Nr. 1 im Tösstal

077-46 87 87

Rolf Hess – 24 Stundenbetrieb



Hier bahnt sich was für Sie an:

Ihr neues Bahnreisezentrum Winterthur mit SBB Reisebüro Kuoni.

Eröffnung am 21. Mai 1997.

Eröffnungsfest am 24. Mai 1997



SBB Reisebüro



QUERSCHNITT TÖSSTAL: BAUMER BAHNHOFALLTAG

Dreischichtig für Sie da

Zugegeben, repräsentativ ist Bauma nicht für alle Bahnhöfe im Tösstal, immerhin ein typischer für die noch bedienten. Und als umsatzstärkster sowie für den S26-Betrieb bedeutendster Tösstal(er)-Stützpunkt dem TPT darum ein nichtalltäglicher Alltagsaugenschein wert.

«Nei – nöd scho jetzt!» reduziere ich mein kommentierendes Selbstgespräch auf Flüsterlautstärke, um meiner Bettnachbarin einen christ-

akt nach Plan rollt aus Winterthur der erste Tösstaler ein, allerdings nur ein «Dienstzug»-angeschriebener. «Das wird später die zweite Morgenverbindung nach Winterthur», klärt mich der Bahnprofi auf. Aber noch vorher entlässt der erste richtige S26er aus Wald Fahrgäste in Bauma und lässt andere Pendler bis 5.39 Richtung Winti zusteigen.

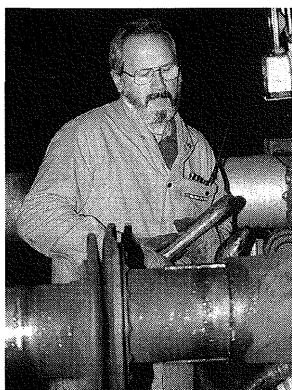
Hektischer wird's vor dem Stationsgebäude wieder um 6 Uhr. Kreuzen ist angesagt. Und im Kolib-

Winterthur herangewachsen ist. Ins gleiche Bild reiht sich der Dialog mit jenem Kunden ein, der ein Billet erhielt – leihweise bis zum Abend ohne Bares! – und der Bus nach Wetzikon erst noch über die Fahrplanabfahrt hinaus wartete...

Reger Schalterbetrieb ist dafür verantwortlich, dass ich den *Streckenwärter* nur noch namenlos von hinten entzwischen sah, wie er Richtung Rapperswil zielstrebig den Schienenstrang routiniert unter die Alles-Okay-Lupe nimmt. Be-



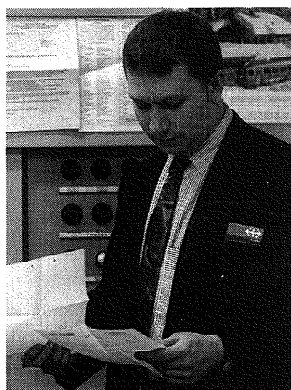
Frühschichtler
Paul Vogel



Schienenstraktoführer
Karl Kappeler



Lehrtochter
Madeleine Jacquemai



Mittelsmann
Rolf Hänni



Bahnhofsvorstand
Ernst Schoch

Fotos: -gr

licheren Weckzeitpunkt zu ermöglichen. Und mein erster heutiger Gesprächspartner ist ja ebenfalls so unmenschlich zeitig aus den Träumen gerissen worden «tröste» ich meine Startmüdigkeit hinweg.

Tatsächlich – *Paul Vogel* ist eben dabei den Bahnhof-Dienstingang aufzuschliessen. Mein angekündigtes Erscheinen hat den Steger wohl ausser Programm schon vor 5 Uhr in Bauma eintreffen lassen. Um diesen symbolhaften Akt auf Film zu bannen, bitte ich den Mann im Halbdunkel den Vorgang nochmals kameragerecht zu wiederholen. Endlich ist Zeit einander anständig «Guete morge» zu sagen. Aber mehr nicht, denn die Pflicht lässt jetzt keinen Spielraum: Telefonisch anmelden beim bereits diensttuenden Mann in Kollbrunn – Billetcomputer aufstarten – WC-Anlage öffnen und punkt 5.11 wieder anmelden, diesmal beim Kollegen in Wald.

Während unserem Frage-und-Antwort-Parcours registriere ich Vogels regelmässige Blicke hoch zur Wanduhr. Er hat alles im Griff. Wie zum Beweis meines Urteils quittiert fahrplangenau der 5.15-Uhr-Buschauffeur seine erste Abfahrt nach Wetzikon. Langsam aber sicher steigt mein Adrenalinspiegel, denn Ereignis jagt Ereignis. Ex-

ri aus Winterthur wird bereits die erste eilige Post in Bauma angeliefert. Die ganz dicke Fracht bringt der separate Postzug um 6.37 Uhr. Dies ist auch der Grund warum *Karl Kappeler* in die gute Stube tritt. Der Mann in Orange ist seit 1968 der Schienenstraktoführer. Seit 1995 erledigt er von Montag bis Freitag alle Rangier- und (fast alle) Reinigungsarbeiten alleine. In den besten Zeiten teilte er sich die Rangierarbeit mit vier harten Männern. Das gleiche Schicksal haben auch Paul Vogel und seine Arbeitskollegen zu teilen. Seitdem Saland, Steg und Wila zu unbedienten Stationen abgestuft wurden, bewältigen die fünf Baumer Festangestellten den Stationsdienst an sieben Tagen in Bauma sowie Montag-Freitag je nach Bedarf und Güterverkehr (in Saland und Wila) auf den drei Nachbarstationen.

Wo der Kunde noch König ist

«Grüezi – Züri eifach, gän. Fahred Sie über Wetzike? Winterthur! 7.10 ab Bauma. Uf Widerseh, merci!» Erstmals werde ich an diesem 20. März Zeuge einer Dienstleistung die sich noch x-mal in ähnlicher Weise abspielt, aber immer gleich zuvorkommend. Wohl mit ein Geheimnis, dass Bauma zum viertumsatzstärksten Bahnhof im Rayon

stimmt kein Luxus, sondern vielmehr willkommene Verstärkung ist darum der Arbeitsantritt der *Lehrtochter Madeleine Jacquemai*. Obwohl erst im 1. Lehrjahr, hat die angehende Betriebsdisponentin die typische Baumer Zuvorkommenheit intus. Mit ihrem jugendlichen Charme schafft es die Gibswilerin zielstrebig eine telefonisch anvisierte liegengelassene Tasche aus dem eben eingefahrenen Zug zu schnappen und mit der nächsten talaufwärtsfahrenden Komposition nach Fischenthal zurückzuspedieren.

Jetzt wo *Rolf Hänni*, der Mann der Mittelschicht die Baumer Stellung hält, können Paul Vogel und ich beruhigt zu Karl Kappeler in den Traisinenstand klettern und zu

dritt nach Saland ausschwärmen. Zwei leere Flachgüterwagen wollen in den Heimatbahnhof zurückgeholt werden, um am Abend im Verbund mit den restlichen Güterwagen via Grüze-Limmattal nach irgendwo zu rollen. Leider nützen auch die wehmütigen Blicke der wartenden Frau nichts, nach unserem Rangiermanöver wird die Stationstüre wieder geschlossen...

Zurück in Bauma hat sich der Betrieb etwas in ruhigere Bahnen eingependelt. Jetzt steht Bürokratie auf dem Programm. Frachtbriefe bearbeiten. Und die Abgangskontrolle für den abendlichen Güterzug in den Computer eingeben. Nach dem Zwischenhalt in Turbenthal werden die Lok und sieben Wagen schliesslich als stattlicher

Güterzug von 93 Metern Länge und 99 Tonnen Leergewicht auf 20 Achsen aus dem Tösstal in Grüze eintreffen.

Auch ohne meine Fragerei wäre das Baumer Trio ausgelastet. Obwohl die Dampfbahnsaison noch Winterschlaf hält, sind an diesem Nachmittag fünf Anfragen und Offerten bezüglich Extrafahrten zu bearbeiten. Und sogar zwei feste Buchungen für verliebte 97er Hochzeitsfahrten lassen die Kasse klingen. Kein Wunder, denn immerhin gehen rund 200'000 Franken vom 1,5-Millionen-Jahresumsatz aufs DVZO-Konto. Eine Reise nach Deutschland sowie 1/2-Tax-Erneuerungen totalisieren schliesslich bei Kassaschluss rund 3000 Franken Tagesumsatz. (Spitzentage mit 10'000 Franken seien keine Seltenheit.)

Der Chef zieht voraus

Bevor der Chef zum zweiten Teil der Abendschicht antritt heisst es nach und nach Abschied nehmen. Nachdem das Adieu des Frühschichtlers Paul Vogel kurz vor 13 Uhr mir schon unendlich lange Vergangenheit scheint, schnappt die Dienstingangstüre auch hinter Rolf Hänni ins Schloss. Und Karl Kappeler sowie Madeleine Jacquemai konnte ich nicht einmal für

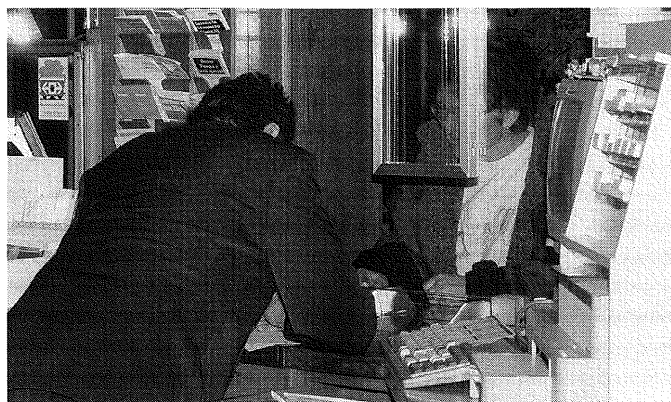
das gewährte Gastrecht danken, da ich bei ihrem Arbeitsschluss in Wald mit Bahnhofsvorstand Ernst Schelbli ein Gespräch übers Bahnjubiläum führte.

Obwohl ich bereits stundenlang den Arbeitsalltag im Bahnhof Bauma staunend live miterlebt habe, fasziniert mich jetzt die Arbeitsauffassung von *Bahnhofsvorstand Ernst Schoch*, und wie: Bewundernswert, wie absolut seriös, pflichtbewusst, ruhig und gutgelaunt er jeden Arbeitsgang erledigt. Letzte Post entnimmt er dem Briefkasten um 19.15 Uhr, verschürt sie, kontrolliert nebenbei die Signal- respektive Barrierenstellung auf den beiden Stellwerkpulten, um die Post dem 19.38er nach Winterthur mitzugeben.

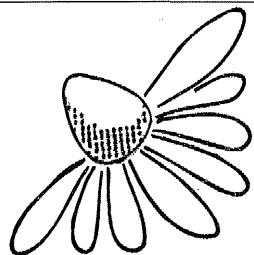
Hingegen das vorgehabte Aktenstudium – er demonstriert mir Berge davon in hohen Schränken – entfällt heute. Schuld daran bin natürlich ich mit meiner zeitraubenden Anwesenheit, aber darauf verzichte er für einmal gerne. Und das wiederum glaube ich ihm aufs Wort.

Etwas besonders Eindrückliches ist mir beim Tag-Revue-passierenlassen haften geblieben. Und wenn ich den Vorgang nicht mit eigenen Augen registriert hätte, würde ich am Wahrheitsgehalt zweifeln – Ernst Schoch, der Baumer Bahnhofsvorstand, packt zu Beginn seines Kontrollganges Schaufel und Besen aus der Ecke und kehrt alles zusammen, was gedankenlose Reisende und Bahnhofsumhängende so achtlos auf den Boden werfen. «Der Bahnhof ist doch die Visitenkarte unserer Bahn, und die soll doch einladend sein», quittiert er mein ungläubiges Chapeau. Ganz klar, dass ein derartiges Vorbild auf das Baumer Bahnhofteam abfärbt – eben alles Tun in den Dienst einer zufriedenen ÖV-Kundschaft zu stellen – dreischichtig!

Kurt Graf



Egal wer Schalterdienst hat – nett sind sie in Bauma alle.

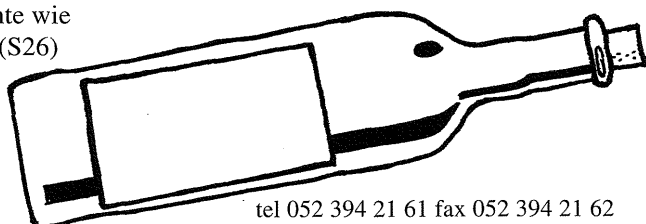


Gemeindekrankenkasse Turbenthal

Tösstalstrasse 147 · 8488 Turbenthal · Telefon 052 385 33 65

- > Grosse Auswahl an besonderen Weinen > Viele bekannte wie unbekannte Tropfen > Gratis Hauslieferdienst im Tösstal (S26)
- > Persönlicher Service > Beratung
- > Geschenk-Kartons > Lieferung an Anlässe und Rücknahme unangebrauchter Flaschen

Vinissimo weinberatung + weinvermittlung marcel pürro 8492 wila



tel 052 394 21 61 fax 052 394 21 62

Bitte senden Sie mir Ihre Weinpreislste:

Name
Vorname
Adresse
PLZ/Ort

IG-TATEN: 3. MITGLIEDERVERSAMMLUNG

(IG) Tösstallinie hoch im Kurs

Ein überaus erfreulicher Aufmarsch macht deutlich, dass das Interesse an der Tösstallinie gross ist und der Einsatz der IG Tösstallinie dafür geschätzt wird: Mehr als 60 Mitglieder begrüsst Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler am 17. März zur 3. MV in der «Blume» Fischenthal.

Im Zentrum der Vorstandsarbeit stand der Einsatz um den Fahrplan 1997. Hier ist Erfreuliches zu melden: Ab 1. Juni 1997 fährt der Shuttle Rüti-Wald wieder auf der Schiene und die Zusatzzüge im unteren Teil verkehren neu alle zwischen Winterthur und Bauma. Diese rollen neu ab Winterthur um 16.21, 17.21 und 18.21, bzw. um 06.04 und 07.04 ab Bauma.

Leider ist auch Negatives zu berichten: Trotz intensiver Bemühungen konnte nicht verhindert werden, dass der Anschluss der morgendlichen Zusatzzüge auf die S7 und S8 verloren geht. Aus «betrieblichen Gründen», haben die SBB im letzten Moment, den Fahrplan der S7 und S8 verändert. Zudem fanden auch die Zusatzzüge am Morgen und über Mittag sowie der Frühzug Bauma-Win-

terthur am Sonntag, keinen Eingang in den Fahrplan. Hier zeigte sich deutlich die Problematik des Fahrplanverfahrens, das unabhängig voneinander von ZVV und den SBB durchgeführt wird.

• Ein völlig falsches Signal wird gesetzt, wenn die S26 ab Juni die Station Tann/Dürnten nicht mehr bedient – ohne dass irgend jemandem dadurch ein Vorteil daraus entstehen würde.

Vorstandsaktivitäten

Im vergangenen Jahr traf sich der IG-Vorstand mit den Gemeinderäten von sieben der acht Gemeinden an der S26 (ausser Dürnten). Die Gespräche fanden alle in einer offenen Atmosphäre statt und wurden von den Beteiligten stets als positiv bezeichnet. Deutlich wurden aber auch die unterschiedlichen Interessenlagen und Zentrumsausrichtungen spürbar: Zell, Turbenthal und Wila orientieren sich mehrheitlich nach Winterthur; Fischenthal und Wald nach Rüti, Bauma nach Wetzikon sowie Winterthur und Rüti.

Gefreute Zahlen

Kassier Alfred Baumgartner präsentierte Rechnung und Budget

der IG. Die Rechnung 1996 schliesst mit einer Vermögenszunahme von Fr. 1259.10, so dass sich das Vereinsvermögen nun auf Fr. 7090.30 beläuft. Statt des budgetierten kleinen Rückschlags resultierte ein Gewinn, der einerseits möglich war weil die Inserateinnahmen des TPT über den Erwartungen waren, und auf der anderen Seite die Redaktion dank Vitamin B und ehrenamtlichem Tun haushälterisch wirtschaftete. Das Budget '97 orientiert sich weitgehend an der Rechnung des vergangenen Jahres. Ausgaben von Fr. 16'350.– stehen Einnahmen von Fr. 15'700.– gegenüber.

Ein Verlust, zwei Gewinne

Leider musste die Versammlung auch vom Rücktritt des Vizepräsidenten Martin Frauenknecht Kenntnis nehmen. Mit seiner grossen Sachkompetenz, seinen Beziehungen und seinem Engagement hat er in den vergangenen Jahren sehr viel zum Erfolg der IG beigetragen. Mit herzlichem Applaus dankte ihm die Versammlung. Als neue Vorstandsmitglieder wurden Rosmarie Buri aus Wald und Stephan Frei aus Winterthur gewählt.



Angeregt wird um Wunschalette gefeilscht.

Rahmenprogramm mit Pep

Nach rund einer Stunde war der geschäftliche Teil der Mitgliederversammlung abgeschlossen. Eine offerierte Suppe, ein Glas Wein und viele angeregte Gespräche unter den Mitgliedern leitete zum zweiten, öffentlichen Teil über.

Nummehr 80 Gäste hörten den Vortrag von Kurt Domeisen zur Geschichte der Tösstallinie. Er berichtete, wie schon seit dem Anfang finanzielle Probleme der Tösstalbahn immer wieder im Vordergrund standen.

Den Zwischenbemerkungen der Zuhörer konnte man entnehmen, dass viele der älteren Zuhörer sich noch gut an die Dampfloklokomotiven im Tösstal erinnern. Diese wurden nochmals aufgefrischt mit dem his-

torischen Film über den Tösstal-Express 1951 den M. und W. Oertle zur Verfügung gestellt hatten.

Ruedi Ernst, der Leiter der Theaterfögel Züri übernahm zum Finale das Zepter und liess in einem Spiel die Anwesenden zu Akteuren werden. Auf der Reise durchs Tösstal waren alle eingeladen, Wünsche und Utopien zur Tösstalbahn oder generell zum öffentlichen Verkehr abzugeben.

• Von Steuerabzügen für Bahnfahrrende über mehr Sauberkeit bis zu begleiteten Zügen, wieder geöffneten Bahnhöfen oder einem Gipfeli-Express reichte die Wunschalette.

Nach der aus Sicht des Vorstandes höchst erfreulichen Veranstaltung konnten die meisten Frauen und Männer ihre Heimfahrt mit den direkt vor der «Blume» anhal-

tenden VZO-Liniensbussen Richtung Bauma-Winterthur oder Wald-Rüti antreten.

Tätigkeitsprogramm 1997

Auch 1997 wird für die IG Tösstallinie und deren Vorstand wieder ein reich befruchtetes Jahr. Bereits jetzt werden die ersten und wichtigsten Weichen für das Fahrplan-konzept 1999 gestellt werden. Wir erwarten, dass die Arbeitsgruppe ZVV/Gemeinden/PZB ihre Arbeit bald wieder aufnehmen wird. Die IG wird sich hier engagieren, damit 1999 nochmals ein deutlicher Schritt zur Verbesserung des Fahrplans der Tösstallinie gemacht werden kann.

Wir bemühen uns, den Kontakt mit Gemeindebehörden und Pro Zürcher Berggebiet zu pflegen.

Nachdem die Umfrage zum Verkehrsverhalten bei unseren Mitgliedern durchgeführt wurde, planen wir nun eine flächendeckende Befragung in der Gemeinde Fischenthal und eventuell einer weiteren Gemeinde.

• Erneut zweimal soll Ihr «Treffpunkt Tösstaler» auch dieses Jahr erscheinen. In der Herbst/Winter-Ausgabe werden Sie unter anderem von unseren vorgesehenen Mitgliederaktivitäten erfahren: Besuch im Atelier von Charly Bühler, dem TPT-Cartoonisten sowie ebenso exklusiv eine Besichtigung des Bahnhofs Winterthur. Peter Heusi

Rail-Boutique SBB



Die Mütze zum JUBI! Baseball-Cap erster Qualität, Marke Switcher. Schwarz mit aufgesticktem Bahnmotiv. Fr. 12.–



"Limmat"



"Lok 2000"



Tischlampe Weichenlampe Modell 1923 Aus Holz und Metall. Mit Glühlampe, Kabel und Lichtschalter. Höhe: 37 cm. Fr. 89.–



Die CD des JUBI-Blasorchesters Das offizielle JUBI-Blasorchester der SBB (60 Musikanten, Leitung Gilbert Tinner) spielt "Jubilee Fanfare" von Franco Cesarini und viele weitere beliebte Märsche und Melodien. Ab Anfang Mai '97 lieferbar. Fr. 21.–

Elegante Krawatten und Foulards aus reiner Seide

Krawatte "Limmat" weinrot, "Crêpe-de-Chine"-Seide. Fr. 59.–

Krawatte "Lok 2000" blau, "Jacquard"-Seide. Fr. 59.–

Foulard "Limmat" 90x90 cm, weinrot, "Crêpe-de-Chine"-Seide. Fr. 97.–

Schal "Lok 2000" 36x160 cm, blau, "Jacquard"-Seide. Fr. 97.–



JUBI '97-Lokomotive Re 460 "HAG" HO Als Exklusivität, die genaue Wiedergabe der JUBI-Lokomotive Re 460 (Massstab 1:87, Spur HO). Das Vorbild wurde am 5. März 1997 auf dem Bundesplatz in Bern enthielt. Fr. 395.–



Mit den Privatbahnen die Schweiz erfahren Ein illustriertes Porträt der 65 Schweizer Privatbahnen, mit zahlreichen attraktiven Ausflugsvorschlägen. Erscheint in deutscher und französischer Sprache. Fr. 14.–



"Official"

"Official" T-shirts und Sweat-shirts

Aus Baumwolle erster Qualität, Marke "Switcher", weiss meliert, mit JUBI '97-Logo.

T-shirts Kinder: Fr. 15.– Erwachsene: Fr. 25.–

Sweat-shirts Kinder: Fr. 35.– Erwachsene: Fr. 45.–



Kartenspiel Doppeltes Quartett mit SBB-Lokomotiven. 68 Spielkarten. Fr. 7.50



"Rail Collection" T-shirts und Sweat-shirts

Aus Baumwolle erster Qualität, Marke "Switcher", mit exklusivem Bahn-Motiv.

Collection 1 (weiss meliert): "Lok 2000" Collection 2 (weiss meliert): Spanisch Brötl Bahn Collection 3 (schwarz): Geleise.

T-shirts Kinder: Fr. 15.– Erwachsene: Fr. 25.–

Sweat-shirts Kinder: Fr. 35.– Erwachsene: Fr. 45.–

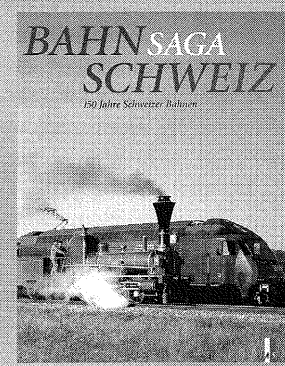
Rail-Boutique SBB



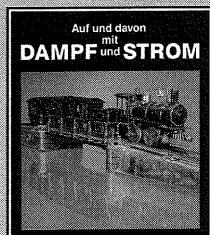
MEMORAIL: der Video-Film des Jahres! Die Schweizer Bahnen vor 60 Jahren: das Leben im Bahnhof, in den Zügen, in den Lokdepots und auf den Baustellen. Ein einmaliges Dokument, entstanden aus elf SBB-Filmen aus den Jahren 1924 bis 1982! Kommentar in deutscher oder französischer Sprache. 112 Minuten. Fr. 48.–



Eisenbahn-Melodien Die schönsten Lieder und Melodien um die Bahn: "Isabahn", "Bummelzug", "der Buebetraum" usw. Fr. 25.– pro CD Fr. 20.– pro Kassette



Das Jubi-Buch Die Geschichte der Schweizer Bahnen in spannenden Texten. Über 600 prächtige, zum Teil noch unveröffentlichte Bilder! Erscheint in deutscher, französischer, italienischer und englischer Sprache. Fr. 98.–



"Auf und davon mit Dampf und Strom" von Arthur Meyer und Roger Kayser Spielfeldbahnen und Eisenbahnsiele. Eine Geschichte der Eisenbahn im Kinderzimmer, mit 90 prächtigen Farbillustrationen. Fr. 38.–



Das Rollmaterial der SBB Die beliebtesten Brochüren mit Fotos und Typenskizzen des SBB-Rollmaterials wurden überarbeitet und ergänzt. Vier Bände mit je 100 reich illustrierten Seiten: Lokomotiven und Triebwagen Personen- und Gepäckwagen Güterwagen Dampfloklokomotiven. Texte in deutscher und französischer Sprache. Ab Mai '97 lieferbar. Fr. 29.– pro Broschüre



ROM-RETOUR: Die CD-ROM der Schweizer Bahnen Die multimediale Erlebniswelt der Schweizer Bahnen von 1847 bis heute. Eine Fülle von bahnhistorischer Information wird ergänzt durch reichhaltiges Bild- und Videomaterial sowie durch den elektronischen SBB-Fahrplan! Für Windows, Windows 95 und Macintosh, deutsch und englisch. Fr. 99.– Ausgezeichnet mit dem "Prix Multimedia Art '97" des ORF!

ICH BESTELLE:

— Tischlampe, Weichenlampe Modell 1923, Fr. 89.–

— CD des JUBI-Blasorchesters, Fr. 21.–

— Krawatte JUBI '97, Fr. 59.–: "Limmat" ☐ "Lok 2000" ☐

— Foulard JUBI '97 "Limmat", Fr. 97.–

— Schal JUBI '97 "Lok 2000", Fr. 97.–

— T-shirts JUBI '97 Grösse: Fr. 15.– Erwachsene: Fr. 25.–

"Official" ☐ "Rail-Collection 1" ☐ "Rail-Collection 2" ☐ "Rail-Collection 3" ☐

Sweat-shirts JUBI '97 Grösse: Fr. 15.– Erwachsene: Fr. 25.–

"Official" ☐ "Rail-Collection 1" ☐ "Rail-Collection 2" ☐ "Rail-Collection 3" ☐

Video-Film MEMORAIL SBB, Fr. 48.–

— Eisenbahn-Melodien CD, Fr. 25.–

— Kassette, Fr. 20.–

— Mütze zum JUBI, Fr. 12.–

— Kartenspiel mit SBB-Lokomotiven, Fr. 7.50

— "Mit den Privatbahnen die Schweiz erfahren", Fr. 14.–

Deutsch ☐ Französisch ☐

Das Rollmaterial der SBB, Fr. 29.– pro Band

— SBB-Lokomotiven und Triebwagen

— SBB-Güterwagen

— SBB-Reisezug- und Gepäckwagen

— SBB-Dampfloklokomotiven

Das Jubi-Buch, Fr. 98.–

Deutsch ☐ Französisch ☐ Italienisch ☐ Englisch ☐

— "Auf und davon mit Dampf und Strom", Fr. 38.–

Ich möchte meine HAG-JUBILOK reservieren.

Bitte senden Sie mir die diesbezüglichen Unterlagen.

MWST inbegriffen. Versandkostenbeteiligung pro Versand: Schweiz Fr. 4.–/Ausland Fr. 12.–

Bestellung bitte zusenden an:

Rail-Boutique SBB

Postfach 4464

6002 Luzern

Fax: 041 368 22 22

Absender (Adresse in Blockschrift):		Bei Bezahlung mit Kreditkarte:	
Name		Visa ☐	
Vorname		Eurocard / Mastercard ☐	
Strasse		Nr	
Postleitzahl / Ort		Gültig bis:	
Tel.			
Datum			
Unterschrift			

MIT-FAHR-MENSCHEN

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

Wir sind eine vierköpfige Familie und wohnen in Tann, gerade neben der Bahnlinie nach Wald/Rüti und mit Sicht auf den Bahnhof Tann. Wir bewegen uns mit den öffentlichen Ver-

kehrsmitteln oder mit dem Fahrrad: Zur Arbeit, im Beruf, in der Freizeit. Für uns ist das eine optimale Kombination in Bezug auf Bequemlichkeit, Umweltschonung und Körpertraining. Unser Fahrzeugpark umfasst acht Fahrräder (inklusive Dreirad des Jüngsten) und zwei Veloanhänger. Ein Auto hat bisher nie dazugehört:

Familie Huber/Stieger, Monopol-Bahnfahrer

Velo-Liebe, GA-Partner und Riesenfrust

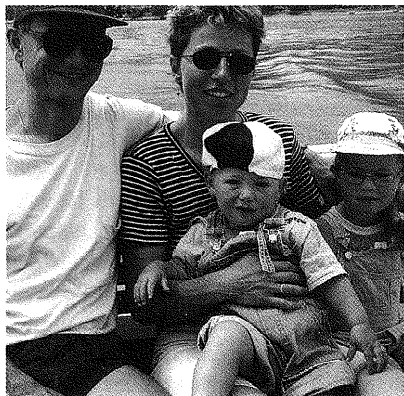
Marianne Huber. Ich bin 36-jährig und Mutter von einem 4-jährigen Mädchen und einem 2-jährigen Jungen. Ich arbeite Teilzeit als Primarlehrerin.

Meine grosse Liebe gilt klar dem Fahrrad, mit dem ich pro Jahr durchschnittlich rund 4000 km zurücklege (keine Trainingsfahrten). Die öffentlichen Verkehrsmittel nehmen den sicheren zweiten Platz ein. Ich besitze ein GA (Partner), was sich rein finanziell zwar «nicht lohnt», punkto Bequemlichkeit aber auszahlt.

Zur Arbeit in das Nachbardorf Hadlikon benütze ich das Velo. Im Winter, z.B. bei Glatteis, wähle ich den VZO-Bus. Diese Möglichkeit fällt leider ab Fahrplanwechsel 1997 weg, da die direkte Buslinie von Rüti nach Hinwil gestrichen wird.

Zum Einkaufen fahre ich des öfteren mit der S 26 von Tann nach Wald oder von Tann nach Rapperswil.

Für Fahrten nach Zürich benütze ich immer die S 5. Sehr komfortabel war die Situation, als der Shuttle noch regelmässig verkehrte: in Tann einsteigen, in Rüti ohne Wartezeit umsteigen und direkt nach Zürich fahren. Jetzt ist vieles komplizierter: Mit zwei kleinen Kindern von Tann nach Rüti der stark befahrenen Hauptstrasse entlang ist gefährlich und mühsam und es bedeutet 20 Minuten Fussmarsch. Den Bus Oberdürnten-Bubikon zu benützen ist leider keine Alternative, da er nur sporadisch verkehrt und die Haltestellen für uns zu weit entfernt sind. Die beste Lösung ist zur Zeit folgende Variante: Mit Velo und Anhänger



nach Bubikon und dort auf die S 5 umsteigen. Der zusammenklappbare Kinderwagen findet im Anhänger Platz.

• Nun habe ich der Presse entnommen, dass die S 26 künftig mit wenigen Ausnahmen in Tann durchfährt... Somit verkommt ein grosser Teil der oben geschilderten Zugfahrten ab Tann zu Nostalgiefahrten. Für mich persönlich ist das ein Riesenverlust und ein grosser Frust!

Tann-Winterthur-Tann, bald unmöglich?

Markus Stieger. Ich bin 40 Jahre alt. Mein Arbeitsort ist seit sechs Jahren Winterthur. Ich benütze täglich die S 26 von Tann nach Winterthur (6.10 oder 7.14) und von Winterthur nach Tann (16.42 oder 17.42). Auch wenn die Fahrt durch das Tösstal etwas länger dauert als wenn ich mit der SBB via Wetzikon-Pfäffikon-Effretikon fahren würde, bevorzuge ich den Tösstaler. Ich habe einen sehr kurzen Weg zum Bahnhof und muss nie umsteigen. So kann ich während der einstündigen Reisezeit bequem und ungestört arbeiten, was bei 2-3-maligem Zugwechsel auf den anderen Linien nicht möglich ist.

Ihr Angebot

transportieren wir hier via TPT zu starken Preisen!

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

Selbstbestimmte Konfliktregelung in allen Lebensbereichen

Familie/Trennung/Scheidung/Besuchsrecht usw.

Praxis für Mediation – Fred Haslimann

8401 Winterthur ☎ 052 212 43 00

Fax: 052 385 46 42 E-mail: mediation@bluewin.ch

Für individuelle Fahrten, das Postauto.

Transferfahrten
Ausfahrten, Oldtimerfahrten

**Rufen Sie uns an –
wir beraten Sie gerne.**

Postauto Zürich
Regensbergstrasse 89, 8050 Zürich
Tel. 01-317 27 00, Fax 01-317 27 10

DIE POST



postauto

WILLKOMMEN AN BORD

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



Im IC-2000 kommt die coole Railbar zum Zug



Frische Snacks, knackige Salate, kleine Menüs.

RAILBAR

SSG

Spezielle Services:

Minibar-Clubservise für Gruppen. Extraspeisewagen und Salonwagen.

SSG, Limmatstrasse 23, 8005 Zürich,
Tel. 01/444 53 33, Fax 01/271 22 19

Rationeller Gleisunterhalt

für

Normal- und Meterspur-Fahrbahnen

mit modernsten Maschinen und bestgeschultem Personal

Nivellieren, Richten und Stopfen von Gleisen und Weichen

Planieren und Verdichten des Schotterbanketts

Schotteraushub
Schotterreinigung
Gleisumbauten



J. Müller AG

Vogelsangstrasse 6, 8307 Effretikon
Tel. 052 354 70 70 Fax 052 354 70 80

**DER LANDBOTE
ZEIGT ALLE
WIRTSCHAFTS-
GIPFEL**

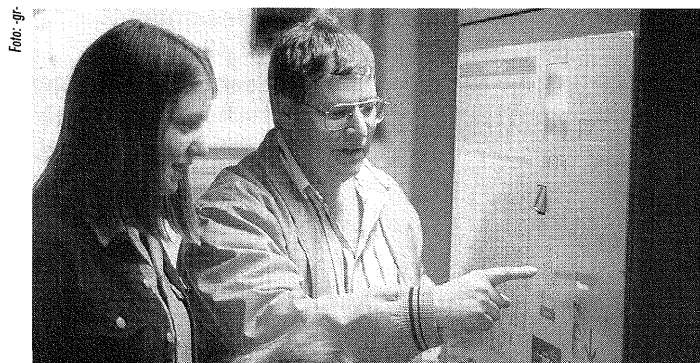


Der Landbote

ZEIGT ALLE SEITEN

DEFÜR + DEWIDER

Billettverkauf allüberall



«Chasch dänn an Schalter, wänn er zue isch...»

Längst sind die Zeiten passee wo das Bahnbillett ausschliesslich am Bahnhofschafter oder beim Kondukteur gelöst wurde. Vielmehr ist dies bald die Ausnahme. Was Beteiligte davon halten verraten sie in unserer Pro und Kontra-Rubrik. Und natürlich ist auch Ihre Meinung wieder gefragt.

SBB-Standpunkt

Oswald Hilty
Leiter
Bahnreisezentrum
Winterthur



Um es gleich vorwegzunehmen: Am liebsten würden wir allen Kunden ihre Fahrausweise persönlich verkaufen. Verbunden mit einem freundlichen Dankeschön – wie früher.

Warum wir's denn nicht tun? Weil sich dies unser Land leider nicht mehr leisten kann. Die Bahnen bestimmen nicht selbst, wieviel der öffentliche Verkehr kosten darf. Es geht den SBB genau gleich wie vielen anderen Unternehmen, sie stehen unter einem grossen Kostendruck und müssen ihre Mittel gezielt einsetzen. Zu Recht erwartet man von einer Bahn in erster Linie attraktive Fahrpläne und bequemes Rollmaterial. Daher hat ein möglichst einfacher Zugang zur Bahn als Transportmittel absoluten Vorrang. Die im wahrsten Sinn des Wortes notwendige Konzentration der Kräfte führt dazu, dass das gut ausgebildete Verkaufspersonal dort eingesetzt werden muss wo der Nutzen am grössten ist.

Wir möchten jedoch aufzeigen, dass die Fahrgäste im Bereich unbedienter Stationen trotzdem viele Möglichkeiten haben zu ihrem

Fahrausweis zu kommen: Für regelmässige Fahrten gibt's Abonnemente und Stempelkarten. Für gelegentliche Fahrten deckt der Billettautomat viele Wünsche ab, er akzeptiert auch 20-Franken-Noten und gibt Rückgeld.

Und wenn das Angebot am Automaten nicht genügt? Mit einer Kreditkarte und mit der PostCard kann man sämtliche Bahnleistungen telefonisch bei einem bedienten Bahnhof bestellen und sich per Post zustellen lassen – natürlich spesenfrei.

Hier noch ein Tip für Kunden die kurzfristig einen Fahrausweis kaufen möchten der am Billettautomat nicht angeboten wird: Lösen Sie am Automaten ein einfaches Billett bis zum nächsten geeigneten Umsteigebahnhof und tauschen Sie es dort in den gewünschten Fahrausweis um. So bezahlen Sie schliesslich keinen Franken mehr als den effektiven Preis.

Die SBB sind sich bewusst, dass geschlossene Schalter nie ideal sind. Deshalb werden laufend alle Möglichkeiten geprüft, um auch in dünn besiedelten Gebieten einen guten Zugang zum Fahrausweisangebot zu schaffen. Die SBB sind offen für alle finanzierbaren Verbesserungsmöglichkeiten.

Für Service total

Martin Greber
Wila, 38 Jahre alt
Ich fahre Bahn weil ich dort lesen und entspannen kann und weil es Spass macht so in die Ferien zu fahren.



Kaufe ich ein Billett sind für mich die dazugehörigen Dienstleistungen das Gelbe vom Ei: Fahrplan, Auskünfte, Hinweise zu Spezialan-

geboten oder Beratungen zur Reise zählen. Oder die Öffnungszeiten der Verkaufsstelle, es wäre schön wenn die identisch mit den Betriebszeiten der Bahn wären. Oder die Möglichkeit auf verschiedene Arten zu zahlen: Habe ich nicht genügend Kleingeld für den Automaten, möchte ich eine Plastikkarte benutzen oder mit einer beliebigen Banknote bezahlen.

Verkaufsstellen die ich nicht mag sind der Rail Service und der Zugverkauf. Beim Rail Service muss ich eine 157er-Nummer wählen damit ich ein Billett kaufen darf. Löse ich im (begleiteten) Zug mein Billett bezahle ich einen Zuschlag, wieso?

Was kaufe ich überhaupt mit meinem Fahrschein. Die Berechtigung mit dem Zug zu fahren oder gehören Dienstleistungen auch dazu?

Bedingt Pro

Heinz M. Schwyter
dipl. Kaufmann
Turbenthal



Bahnbillette möchte ich an folgenden Orten kaufen können: 1. Bahnhof (wo ich kompetent und freundlich bedient werde). 2. Bahnhofskiosk (weil dieser auch am Sonntag geöffnet ist). 3. moderne Automaten (wo jedes Billett ausgedruckt werden kann und wo alle gängigen Banknoten oder Kreditkarten akzeptiert werden).

Selbstverständlich zählt der gesamte Umsatz aller Verkaufsstellen z.B. in Turbenthal, damit das Überleben des Bahnhofes sichergestellt ist.

Mein Wunsch an die SBB: Diejenigen Leute pünktlich und sicher transportieren, die auch die Bahn benutzen wollen.

Wie halten Sie's mit dem Billettkauf?

Beziehen Sie Ihr Bahnbillett bevorzugt beim kompetenten Mann am Bahnhofschafter, via zukommender Dame am Postschafter oder am dauerpräsenten Billettautomaten? Trauern Sie vielleicht den Kondukteur-inklusive Zügen nach, oder schätzen Sie im Gegenteil die immerfreundlichen computerisierten Telefonstim-

men? Oder, oder, oder... Lassen Sie uns doch an Ihren Entwerder/Oder- oder Sowohl-als-Auch-Gedankengängen teilhaben, am besten via nächste TPT-Ausgabe.

• *Unsere Adresse für Ihre kurzgefasste schriftliche Meinung: Treffpunkt Tössstaler, Kurt Graf, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal.*

So oder anders – Ihre Meinung interessiert!

(M)eine Meinung zur Bahnpolizei

Zur letzten Pro- und Kontra-Rubrik «Defür & Dewider» zum Thema «Bahnpolizei» (TPT Nr. 4/Winter 1996, Seite 8) hier die Gedanken von **Hans Köchling**, FDP-Gemeinderat in Wald:

«Ich wünsche mir in jedem Zug einen bahnpolizeilich ausgebildeten Zugbegleiter, der neben der Aufpasser-Aufgabe auch die Pflicht zur Hilfe und Auskunft gegenüber den Reisenden hat, das heisst eigentlich einen in Sicherheitsfragen (Randalierer etc.) viel besser ausgebildeten «Kondukteur von früher». In heiklen Lagen müsste auch eine Zweierpatrouille eingesetzt werden.

Es ist für mich schlicht unverständlich und grenzt an schieren Schwachsinn (auch überspitztes neoliberales marktwirtschaftliches Denken kann eine Art von Schwachsinn sein), wenn wir überall hunderte und tausende von Arbeitsplätzen abbauen (so das Zugbegleitpersonal), dafür Verunsicherung, Zerstörungen und schlechte Stimmung einhandeln, und dann die entlassenen Arbeitskräfte via Arbeitslosenkasse „entlohnen“ für eine Arbeit die sie zwar gerne getan hätten, die sie aber nicht tun dürfen.

PS. Dieser Vorwurf geht nur zum kleinsten Teil an die Verantwortlichen der SBB oder des ZVV. Er trifft aber mit voller Wucht die Mehrheit der politisch verantwortlichen Parlamentarier und Regierungsmitglieder auf kantonaler und eidgenössischer Ebene. Wäre es denn nicht auch marktwirtschaftlich sinnvoll, für einen Lohn (=Arbeitslosengeld/Fürsorgeleistung) eine Arbeitsleistung zu erbringen, besonders wenn diese dringend notwendig und sinnvoll wäre?»

DAS LETZTE

(K)ein 1.-April-Scherz?

Die Bahnen tun etwas für den Nachwuchs. Das ist – für einmal – nicht meine Meinung, vielmehr die schweizweite Werbebotschaft: Seit dem 1. April gibt's die **Gleis 7 Jugendkarte**. Mit ihr haben die Jungen bis 25 ein Jahr jeden Abend ab 19 Uhr freie Fahrt für Fr. 79.–.

Das die Youngsters bei der Schiene gehalten werden sollen unterstütze ich zwar voll, aber dieses x.-SBB-Sonderbillett kann in dieser Form für die Tössstallinie kein Hit sein. Gleis 7 – Einsteigen bitte: Diese Möglichkeit bieten zwar Winti und Rappi, aber an beiden Orten ward dort nie ein S26er gesehen. Bleiben höchstens Bauma und Wald – in Form eines Abstellgleises... *Kurt Graf*

BAHNPOST

Hinweis zum Nachtbus Zürich–Winterthur

Vor Jahresfrist war im TPT vom Nachtschwärmer-Hit die Rede. Am Schluss des Beitrags über den Nachtbus Winterthur–Zürich–Winterthur wurde spekuliert, wann wohl ein «Lumpensammler» ins Tössstal (weiter)fährt. Jetzt bekommt die Idee Konturen, nachdem der Wilemer Gemeindepräsident den Wunsch seiner Jugendlichen an die Hand nimmt. Ueli Wyss hat übrigens auch die IG Tössstallinie um Unterstützung angefragt. Wir vom TPT bleiben dran.

«Immer wenn das Fest oder die Party oder die Disco am spannendsten ist, muss man als Tössstalerin oder Tössstaler sich blitzartig verabschieden und auf den letzten Zug hasten!» Dieser von Jugendlichen in Wila geäusserte Spruch und der daraus resultierende Wunsch einen Nachtbus Tössstal zu haben, veranlasste die Arbeitsgruppe Jugend Wila, sich dieses Problems anzunehmen.

Dieses von den Jugendlichen geäusserte Anliegen, welches für die Schulentlassenen erste Priorität hat, ist verständlich. So man-

che Jungen waren schon in Zürich und mussten Konzerte, Theater usw. vor deren Ende verlassen, damit sie mit unserem Tössstaler noch nach Hause kamen. Aber auch viele Ältere sassen schon in Winterthur gemütlich hinter ihrem Schoppen, doch bald sah man sie Richtung Bahnhof spurten und atemlos aufs Trittbrett des letzten Tössstalers springen...

Aber ist ein Nachtbus Tössstal ein echtes Bedürfnis? Würde er rege benutzt? Wieviel wären die Benützerinnen und Benützer bereit dafür zu bezahlen? Ein Nachtbus Tössstal, dies steht fest, müsste z.B. von einem Verein betrieben werden und die normalen Billette wären ungünstig.

Um alle Fragen zu klären, soll eine Umfrage durchgeführt werden. Diese wird auch aufzeigen, ob ein Nachtbus Tössstal realisierbar ist.

Doch eines ist schon jetzt klar: Einen Nachtbus zu haben, dies wäre toll! *Ueli Wyss, Gemeindepräsident Wila*

Leichttriebwagen stark genug für Tössstallinie?

Rolf Schenk zog in seinem Beitrag «Ein Modell für die Tössstallinie» (TPT Nr. 4/Winter 1996, Seite 7) einen Vergleich zwischen einer Bahn die den Betrieb mit Leichttriebwagen abwickelt – die Salzburger Lokalbahn – und der Tössstallinie. Dies veranlasst Walter Gwerder aus Tann zu folgender Frage: «Wären diese Triebwagen auch stark genug um von Rüti nach Wald und weiter nach Bauma zu fahren? Ich weiss, dass selbst die SBB gewisse Probleme mit der Gibswiler-Rampe haben» Wir baten den Autor um eine Antwort.

Diese Triebwagen sind nicht nur stark genug für die Gibswiler-Rampe, sie sind den NPZ sogar überlegen! Das Salzburger Fahrzeug (Be4/6) ist ein Stadtbahnfahrzeug. Ähnlich konzipierte Triebwagen bewältigen auf vielen Strassen- und Stadtbahnen Steigungen von z.T. über 70 Promille. Auch der Stadler-Tw (ABe2/6) wird am Berg keine Mühe haben. Die MOB erhält im Laufe der zweiten Jahreshälfte vier meterspurige Stadler-Fahrzeuge. Die MOB ist eine der steilsten Adhäsionsbahnen, mit langen 73 Promille Rampen, die z.T. in engen Kurven und Waldpartien verlaufen. Dagegen sind die 38 Promille im Tössstal vergleichsweise harmlos.

Für die Steigfähigkeit ist wie für das Beschleunigungsvermögen nicht in erster Linie eine grosse Leistung verantwortlich. Die bestimmenden Faktoren sind das Leistungsgewicht und das Verhältnis Adhäsionsgewicht/Gesamtgewicht des Fahrzeuges. *Leistungsgewicht* = wieviele Kilowatt Leistung pro Tonne Fahrzeuggewicht, *Adhäsionsgewicht* = der Teil des Gewichts der auf den angetriebenen Achsen ruht. Und diesbezüglich schneiden sowohl der Salzburger wie der Stadler-Triebwagen deutlich besser ab als der vierteilige NPZ wie folgende Tabelle zeigt:

	Leistung	Gewicht	Leistungsgew.	Adhäsionsgew.
NPZ	1700 kW	167.0 t	10.2 kW/t	42 %
Be 4/6	600 kW	48.5 t	12.4 kW/t	65 %
ABe 2/6	780 kW	50.0 t	15.6 kW/t	60 %

Die Werte für den ABe 2/6 gelten für die von der MthB bestellte Normalspurvariante des Stadler-Triebwagens.

Anschliessend möchte ich noch kurz veranschaulichen welches Sparpotential der ABe2/6 nur schon bei den Kosten für Unterhalt, Reinigung, Energieverbrauch und Gleisbeanspruchung bietet. Ich gehe von den Zahlen der ETH Zürich aus, die Felix Dudler in seiner Studie zur Etwilerlinie verwendet hat. Diese sogenannten proportionalen Kosten beziffert die ETH für den NPZ mit Fr. 3.–/km. Für den ABe2/6 dürften sie bei ca. Fr. 0.80–0.90/km liegen.

Für den Grundtakt mit täglich 18 durchgehenden Zugpaaren, wie vor der Einführung des Bahnersatz Bauma–Rüti, wurden jährlich ca 710'000 Zugkilometer gefahren. Beim Einsatz von ABe2/6 muss man davon ausgehen, dass im Durchschnitt 12 der 18 Zugpaare mit Doppeltraktion geführt werden müssen. In diesem Fall lässt sich das Sparpotential gegenüber dem NPZ auf ca. 1,1 Millionen Franken jährlich beziffern. Zusammen mit der im letzten TPT (Nr. 4/Winter, Seite 1) vorgestellten schlanken Infrastruktur lassen sich also jährlich rund 2 Millionen einsparen.

Zueschtiige bitte!



Mir bruuched de Tössstaler – und de Tössstaler bruucht Sie!

- *Ich will* – zusammen mit der IG – mich kraftvoll dafür einsetzen, 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 Tössstallinie.

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

- Adresse: IG Tössstallinie, Bolsternbuckstrasse 36, 8483 Kollbrunn

TPT 5

TREFFPUNKT TÖSSTALER

Herausgeberin IG Tössstallinie, Bolsternbuckstr. 36, 8483 Kollbrunn; **Redaktionsadresse** Treffpunkt Tössstaler, Kurt Graf, Feldstr. 9, 8488 Turbenthal; ☎ P: 052/385 34 78; G: 052/264 27 21; **Inserte/Abo/Mitgliedschaft** Raphael Hangarter, ☎ G: 052/266 98 11; **Gestaltung** Josef Scheuber; **Druck** Ziegler Druck Winterthur; **Auflage** 4500 Ex.; **Nächste Ausgabe:** Winter 1997