

ZUGnummer 9

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 5. Jahrgang, Nummer 9 • Frühjahr 1999

Kooperation mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Erfolgreiche Zusammenarbeit

Die Arbeit der IG Tösstallinie trägt Früchte: Der ZVV orientierte frühzeitig über das Kommunikationskonzept zum Fahrplanwechsel und hat die IG Tösstallinie in die Vernehmlassung und Durchführung mit einbezogen. Auch die vorliegende ZUGnummer 9 wurde in das Informationskonzept integriert. Deshalb kann diese Ausgabe im ganzen Einzugsgebiet der Tösstallinie verteilt werden.

Für die Bahnlinie des Töss- und des Jonatales ist der Fahrplanwechsel 1999 ein Meilenstein und vorläufiger Höhepunkt.

Nächstes Jahr feiert die «Tösstallinie» ihr 125-jähriges Bestehen. Am 3. Mai 1875 wurde vorerst die Linie Winterthur-Bauma eingeweiht. Ein Jahr später, am 28. September 1876, folgte die Verbindung Wald-Rüti und am 14. Oktober 1876 die Verbindung Bauma-Wald. Heute blickt die Bahn auf eine sehr wechselvolle Geschichte zurück und stand mehr als einmal kurz vor dem Bankrott. Geblieben ist nach wie vor die unterschiedliche Stellung der verschiedenen Teilstücke. Dies zeigt sich auch beim Fahrplanwechsel 1999.

Die eigentlichen Angebotserweiterungen finden auf dem ältesten Teilstück statt. Zwischen Bauma und Winterthur wird an den Werktagen eine richtige S-Bahn mit zwei Zügen pro Stunde eingeführt. In Winterthur besteht jeweils Anschluss an die S12 und die S8 nach Zürich.

Das Mittelstück Bauma - Wald erfährt keine Erweiterung des Angebotes, aber schlanke Anschlüsse in Rüti von und nach Zürich.

Auch auf dem dritten Teilstück Wald - Rüti sind nur zeitliche Verschiebungen, keine eigentliche Angebotserweiterung festzustellen.

Nach zwei Jahren hält die S 26 in Tann wieder. Zudem werden die Anschlüsse von Zürich nach Wald - Bauma und umgekehrt zeitlich attraktiv.

Lassen Sie sich am 30. Mai überraschen.



Der neue Fahrplan im Überblick:

Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr

S26	S26			
07.25	07.45	Winterthur	08.34	09.14
08.02	08.22	Bauma	08.00	08.36
08.11		Fiscenthal	07.49	S26
	S43			
08.22	07.50	Wald	07.40	08.10
08.36	07.58	Rüti	07.30	08.02
08.43		Rapperswil	07.17	S43
			S26	

Wunschlos glücklich?

Editorial

Vor einigen Jahren wurde darüber diskutiert, ob Teile der Tösstallinie stillgelegt werden sollten. Mit dem Fahrplanwechsel am 30. Mai 1999 tritt das beste Angebot in der Geschichte dieser Bahnlinie in Kraft. Warum dieser Stimmungswandel? Entscheidend war sicher das Bevölkerungswachstum im Tössstal und damit verbunden die vermehrte Benützung der Bahn. Das erweiterte Angebot ist aber auch der Lohn für den Einsatz der Bewohner des Tössstaales, der Gemeindebehörden und der Mitglieder der IG-Tösstallinie, die sich mit ideeller und finanzieller Unterstützung für ihre Bahn stark gemacht haben.

Haben wir nun den Berggipfel erreicht? Nein, aber ein erfreuliches Zwischenziel. Mit fortschrittlichen Konzepten und frühzeitiger Planung können weitere, entscheidende Verbesserungen erzielt werden, trotz beschränkter Finanzen. Also: Packen wir's an!

Markus Stieger

Aus dem Kommuniké des ZVV

«Mit dem neuen Fahrplan vom 30. Mai 1999 bietet der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) bei gleichbleibenden Tarifen einen markanten Leistungsausbau. Noch besserer Einbezug des Flughafens Kloten ins öffentliche Verkehrsnetz, mehr und schnellere Verbindungen am rechten Zürichseeufer und doppelt so viele Züge im unteren Tösstal – so lauten die Schlagworte des neuen ZVV-Angebots mit kantonsweiter Auswirkung. (...) Die S26 – bisher eine klassische Regionallinie von Winterthur nach Rapperswil mit Stundentakt – wird zwischen Winterthur und Bauma zu einer effizienten S-Bahn ausgebaut. Auf dieser Strecke wird neu von Montag bis Freitag bis 20 Uhr stündlich eine zusätzliche Verbindung angeboten. (...) Damit verkehren zwischen der Eulachstadt und Bauma zwei Züge pro Stunde.»

Der neue Wochenendfahrplan entspricht ungefähr dem heutigen Angebot:

Samstag und Sonntag bis ca. 20 Uhr

S26		Winterthur		09.14	
07.45					
08.20		Bauma		08.36	
08.29		Fiscenthal		08.30	
	S43				
08.39	08.20	Wald		08.21	08.39
08.47	08.27	Rüti		08.12	08.32
					S43
08.54		Rapperswil		08.05	
					S26

Die Angebotsverbesserungen im Tösstal sind ein Zeichen, dass man weitherum die grosse Bedeutung des Regionalverkehrs erkannt hat. Es hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass ein gut ausgebautes Intercity-Netz ungenügend genutzt werden kann, wenn die Zubringer fehlen. Diesem Stimmungswandel bei den Anbietern sollte nun ein entsprechendes Echo seitens der Konsumenten folgen.

Deshalb steht auch die umfassende und möglichst individuelle Kommunikation des neuen Angebotes im Zentrum der Anstrengungen. Auch die IG Tösstallinie will hier ihren Beitrag leisten. In enger Abstimmung mit dem ZVV wurde deshalb auch die vorliegende ZUGnummer 9 konzipiert. Diese ZUGnummer ist ein Teil des umfassenden Informationskonzeptes und wird mit finanzieller Unterstützung des ZVV an alle Haushaltungen im Tösstal verschickt. Die ZUGnummer 9 bildet die erste Etappe der individuellen Direktansprache. In der Woche vor dem Fahrplanwechsel wird jeder Haushalt im Töss- und Jonatal unter dem auf der ersten Seite gezeigten Signet eine Information des ZVV erhalten. Die Information

enthält einen Fahrplan. Zusätzlich werden speziell die für die betreffende Gemeinde geltenden Neuerungen erläutert.

Um den Fahrplanwechsel gebührend zu feiern, war ursprünglich auch eine Reihe von Aktionen vorgesehen. So standen beispielsweise Dampfbahn-Sonderfahrten, Spezialfahrten mit modernen Leichttriebwagen oder Bahnhoffeste auf der Wunschliste. Wegen finanzieller und personeller Engpässe liessen sich solche Attraktionen nicht verwirklichen. Vielleicht kann dies im Jahr 2000, dem 125-jährigen Jubiläum der Tösstalbahn, nachgeholt werden.

Markus Stieger

**MÖBEL
WERK
STATT**



**AN DER
TÖSS**

Wir machen Möbel.

- Einzelstücke nach Ihren Massen und Wünschen
- Tische, Anrichten, Schränke etc.
- Naturholzbetten
- Küchen

Werkstatt und Ausstellungsraum

alte Weberei • Tösstalstrasse • 8496 Steg • Telefon/Fax 055 245 15 16

Das Original.



Verkehrsfrei festen

In Rütli wird mit Beteiligung von rund 50 Vereinen das grosse «Bahnhoffäscht» vorbereitet. Der Bahnhofneubau in Rütli geht in die letzte Phase. Der bereits in voller Funktion stehende Bahnhof soll inklusive Infrastruktur bis Ende Mai fertig sein.

Um dieses Bauwerk gebührend einzuweihen, haben die Gemeinderäte von Dürnten und Rütli ein Organisationskomitee (OK) unter der Leitung von Rolf Schwegler ins Leben gerufen. Das zehnköpfige OK setzt sich zusammen aus Mitgliedern der beiden am Bau beteiligten Gemeinden, Abgeordneten der Vereine, der Bauleitung und dem neuen Bahnhofvorstand, Bruno Rechsteiner.

In einem Rundschreiben hat das OK alle Dürntner und Rütner Vereine eingeladen, mit Ideen und Vorschlägen an der Gestaltung des Festes mitzuwirken. An einem Orientierungsabend wurde den Vereinsvertretern die Idee und ein Grobkonzept vorgelegt. Nach kurzer Diskussion konnte das OK feststellen, dass die Vereine tatkräftig mitwirken wollen.

Die Vorbereitungen für den offiziellen Teil mit den geladenen Gästen und die Platzzuweisung an die beteiligten Vereine laufen auf Hochtouren.

Das Einweihungsfest findet statt am:

Freitag, 2. Juli 1999 von 16.00 bis 02.00

Samstag, 3. Juli 1999 von 10.00 bis 04.00

Am Sonntag Vormittag wird das Fest mit ei-



Bahnhof Rütli, April 1999 Foto: Christoph Schumacher



nem Frühschoppen im Zelt des Schützenvereins ausklingen.

Das Festgebiet soll sich weiträumig um den Bahnhof erstrecken, und zwar verkehrsfrei. Der Busbetrieb wird umorganisiert. Für die im Einzugsgebiet des Festgeländes ansässigen Banken und Geschäfte muss für die Zeit von Freitagmittag bis Samstag abend eine moderate Lösung gefunden werden. Einzig der Bahnbetrieb läuft wie gewohnt weiter.

Die Vielfalt der teilnehmenden Vereine garantiert ein reichhaltiges Programm für Gross und Klein. Zusätzlich wird das Organisationskomitee mit einigen Überraschungen aufwarten. Sobald die Verhandlungen und Verträge abgeschlossen sind, werden nähere Einzelheiten zu erfahren sein. Ein Festführer wird über das Detailprogramm Auskunft geben.

Rolf Schwegler, Rütli

Rhythmische Architektur
Foto: Christoph Schumacher

Inhalt

Seite 1 **Erfreuliche Zusammenarbeit**
Editorial

Seite 3 **Verkehrsfrei**
festen

Seite 4 **Aus den**
Kinderschuhen

Seite 6 **Gopfridschutz**

Seite 9 **Plattform**

Seite 10 **Impressum**

Seite 11 **Viel Vergnügen**

Seite 12 **«Es kommt**
wieder ein Rank!»



Aus den Kinderschuhen

Bereits kann die IG Tössallinie auf fünf Jahre Tätigkeit zurückblicken. Einiges hat sich in dieser Zeit verändert. Der Einsatz der IG hat sicher dazu beigetragen, dass auf einer vor fünf Jahren in Ihrer Existenz gefährdeten Linie im kommenden Juni eines der ganz wenigen S-Bahn Ausbauprojekte realisiert wird. Der Fahrplan 99 bringt dem Tösstal zwischen Bauma und Winterthur einen (hinkenden) Halbstundentakt und dem oberen Tösstal die lange geforderten schlankeren Anschlüsse in Rüti nach Zürich. Wald bekommt halbstündliche Anschlüsse von und nach Zürich.

An der fünften Mitgliederversammlung am 23. März 1999 in Wald konnte Präsidentin Nicole Schwarz Kemmler 26 Mitglieder begrüßen. Zügig führte sie durch die statuarischen Geschäfte.

In Ihrem Jahresbericht konnte sie auf verschiedene Höhe- und Tiefpunkte zurückblicken. Die Ankündigung des Randstundenkonzepts im Frühjahr war der Beginn einer intensiven Zeit, die dem Vorstand viel Arbeit brachte. Alle waren sehr erleichtert, als unter dem grossen Druck der Bevölkerung, der Medien und der verschiedenen Interessengruppen dieses Konzept wieder zurückgezogen wurde.

Die IG Tössallinie schätzt sich glücklich, dass nun – nach vielen Jahren des Wartens und Kämpfens – eine konsensfähige Lösung für eine Fahrplanverbesserung im Tösstal gefunden werden konnte, die gleichzeitig auch dem oberen Teil bessere Anschlüsse bringt. Dieser Fahrplan wird am 30. Mai 1999 in Kraft treten.

Eigeninitiative und Engagement

Nicole Schwarz machte es in ihrem Ausblick auf das kommende Jahr deutlich: Es liegt nun an allen Anwohnerinnen und Anwohnern der Tössallinie, dieses Fahrplanangebot zu nüt-

„Liebling, ich steh' im Stau.“
Ab 30. Mai ▶ kein Thema mehr.



Wir haben eine frohe Botschaft für alle täglichen Stauopfer aus dem Tösstal: Ab 30. Mai 1999 verkehrt die S26 mit doppelter Frequenz zwischen Bauma und Winterthur und bietet neu zwei Verbindungen pro Stunde. Ob zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder einfach zum Vergnügen, mit

dieser Taktverdoppelung können Sie Ihren Tag nun individueller, flexibler und bequemer gestalten. Lassen Sie Ihr Auto doch mal zu Hause stehen und testen Sie das neue S26 Angebot. Sie werden staunen, wie schnell und bequem Sie an Ihrem Ziel sind – staufrei natürlich!

www.zvv.ch

zen. Nur wenn eine entsprechende Steigerung der Benutzungsfrequenzen nachgewiesen werden kann, wird dieser ausgebaut Fahrplan Bestand haben und wir werden weitere Verbesserungen (Fahrplanverdichtung am Wochenende) erreichen können.

Eine sehr wichtige Aufgabe der IG Tössstallinie wird damit die Förderung der Benützung des öffentlichen Verkehrs. Die IG wird sich darauf konzentrieren, das Fahrplanangebot 99 in der Bevölkerung zu propagieren und bekannt zu machen. Die anwesenden Mitglieder haben diesem Vorgehen zugestimmt und auch das entsprechende Budget bewilligt.

Finanziell steht die IG gut da. Es ist dem Zei-



Die IG Tössstallinie hat die Weichen auf Zukunft gestellt.
Foto: Christoph Schumacher

tungsteam gelungen, einen beträchtlichen Anteil der Produktionskosten der beiden ZUGnummern 7 und 8 durch Inserateinnahmen abzudecken, so dass die Jahresrechnung einen Einnahmenüberschuss von etwa 3000 Franken aufweist. Mit einem Vermögen von 11'000 Franken ist die Vereinskasse gut gefüllt. Die IG ist bereit, einen Teil dieses Geldes für die Bekanntmachung des Fahrplans 99 einzusetzen.

Rücktritt aus dem Vorstand

Wegen beruflichen Veränderungen zieht Stephan Frei aus unserem Einzugsgebiet weg. Er hat einen grossen Einsatz zugunsten des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der IG und der ProBahn Schweiz geleistet, der ihm herzlich verdankt wird. Leider ist es erneut nicht gelungen, ein neues Vorstandsmitglied zu finden. Damit besteht der Vorstand momentan aus fünf Personen, von welchen drei seit dem Anfang vor sechs Jahren dabei sind. Nicole Schwarz machte es den Anwesenden deutlich: Wir brauchen dringend mehr aktive Mitglieder in unserem Verein!

Für eine attraktivere Tössstallinie

Der zweite Teil der Veranstaltung galt einem kontroversen Thema. Unter dem Titel "Was kann getan werden, um die Tössstallinie attrak-

tiver zu gestalten" diskutierten Paul Stopper (Uster) und Peter Oser (Fischenthal).

Paul Stopper stellte dabei seine Idee für eine "Volksinitiative für eine moderne und attraktive Tössstallinie" vor. Er berichtete, wie eine Volksinitiative in den 70er Jahren im Glattal eine Entwicklung einleitete, die schliesslich zu dem heute sehr attraktiven S-Bahn-Angebot führte. Er ist überzeugt, dass die Tössstallinie nur entscheidend verbessert werden kann, wenn in die Infrastruktur investiert wird; er sieht ein Investitionsvolumen von 80 Mio. Franken, das für mehr Haltestellen, welche weitere Siedlungsgebiete direkt erschliessen, für einen Doppelspurausbau und für neues Rollmaterial

(Leichttriebfahrzeuge à la Mittel-Thurgau-Bahn an der Bodenseelinie) eingesetzt werden muss. Nur so könne ein attraktiver Fahrplan gestaltet werden. Das im Glattal bewährte Konzept eines Schnellzugs (S5) soll auch im Tössstal eingeführt werden.

Das würde bedeuten: Eine Tössstallinie mit Halt an allen Stationen zwischen Rüti und Bauma, weitergeführt als Schnellzug mit wenigen Halten zwischen Bauma und Winterthur. Zusätzlich

eine S-Bahn Linie zwischen Bauma und Winterthur mit Halt an allen Stationen.

Peter Oser konnte sich mit diesem Konzept nicht anfreunden. Das Schnellzugkonzept war Teil des Projekts der 2. Teilergänzung (1993). Politisch war dieses Konzept nie tragfähig und scheiterte am Widerstand der Gemeinden im unteren Tössstal. Dies war letztlich die Ursache, dass das Tössstal so lange auf eine Fahrplanverbesserung warten musste. Peter Oser ist überzeugt, dass das heutige Konzept (Fahrplan 99) der richtige Weg ist. Es ist politisch akzeptiert, finanzierbar und gleichzeitig auch ausbaufähig. Sobald ein entsprechender Bedarf sichtbar wird, kann es auf das Wochenende und in die Abendstunden ausgeweitet werden. Oser glaubt nicht, dass weitere Haltestellen gerechtfertigt sind. Fischenthal hat bereits heute drei Stationen. Er glaubt eher an eine Feinverteilung mit Bussen.

Damit war das Feld freigegeben für eine kurze, aber angeregte Diskussion unter den Mitgliedern.

Peter Heusi

Intern

Vorstandsmitglieder IG Tössstallinie

Nicole Schwarz Kemmler
Präsidentin
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn

Alfred Baumgartner
Eichhalde 20
8492 Wila

Rosmarie Buri
Sunnematte 1
8636 Wald

Peter Heusi
Birkenweg 2
8492 Wila

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann

Der Vorstand freut sich, neue Vertreterinnen und Vertreter aus weiteren Gemeinden begrüssen zu dürfen. Melden Sie sich bei unserer Präsidentin!

Gopfridschutz

«Gopfridschutz – jetzt isch die cheibe Barriere scho wieder dune!»

Das entfährt wohl dem einen und anderen Strassenbenützer im Tösstal, insbesondere zwischen Saland und Turbenthal. Warum wird die Barriere nicht unmittelbar vor der Durchfahrt des Zuges geschlossen, so kurzfristig wie das Rotlicht bei einer Strassenkreuzung umschaltet?

Bei diesem Einwand ist folgendes zu berücksichtigen: Ein Zug hat einen viel längeren Bremsweg als ein Auto. Der Lokführer muss deshalb frühzeitig informiert sein, ob der Weg für seinen Zug frei ist oder ob er anzuhalten hat. Zudem können die Signale nicht immer unmittelbar bei den Bahnübergängen stehen.

Die nachfolgenden technischen Erläuterungen sollen zum Verständnis der Zusammenhänge beitragen und mithelfen, die nächste Wartezeit vor einer Barriere im Tösstal gelassener hinzunehmen.

Grundsatz

Kann der Strassenbenützer beim Bahnübergang nicht vor dem Zug geschützt werden (z.B. wegen eines Defektes in der Barrierenanlage), muss der Zug vor dem Bahnübergang anhalten können! Diese einseitige Sicherheits-

verpflichtung mag darin begründet sein, dass der Zug mit seiner Masse und Geschwindigkeit bei einer Kollision mit einem Strassenfahrzeug meist der Stärkere ist und viel Zerstörung anrichten kann.

Die Barrierenanlage

Die Barrierenanlage ist eine aufwendige Einrichtung, welche in die Signaleinrichtungen der Bahn eingebunden ist. Mit dem Befehl zum Schliessen des Bahnübergangs werden als erstes die Warnlichter eingeschaltet, um die Strassenbenützer auf die bevorstehende Senkung der Schranken hinzuweisen. Diese Vorwarnzeit dauert ca. 12 Sekunden. Anschliessend senken sich die Schranken, bei Doppelschranken jeweils die in Fahrtrichtung nach dem Gleis liegende etwas später, um die unverbesserlichen "Noch-schnell-Durchfahrer" nicht einzuschliessen! Dies dauert etwa acht Sekunden. Sobald alle Schranken geschlossen sind, meldet die Barrierensteuerung den verschlossenen Zustand an die Signaleinrichtung. Diese wird auf Grün gestellt und ermöglicht dem Zug die freie Fahrt.

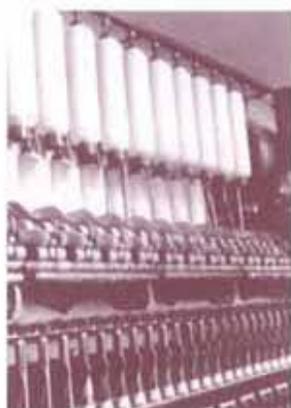
Wie kann ein Zug zum Anhalten gebracht werden?

Heute wird der Zugverkehr in der Regel mit Lichtsignalen geregelt. Es werden Hauptsignale und Vorsignale unterschieden. Hauptsignale dienen beispielsweise zur Einfahrerlaubnis in den Bahnhof (Einfahrersignal) oder zur Ausfahrterlaubnis aus dem Bahnhof auf die Strecke (Ausfahrersignal). Sie zeigen mit rotem Licht den Haltbefehl oder mit grünem Licht den Fahrbefehl. Steht das Signal auf Grün, hat der Lokführer die Erlaubnis zur freien Fahrt bis zum nächsten Signal. Der Zug wird also erst beim nächsten Halt zeigenden Signal wieder angehalten.

Ein Hauptsignal kann auch vor einem Bahnübergang aufgestellt sein und dem Lokführer die Überfahrt erlauben. Signale, die einen offenen Bahnübergang vor einem Zug

Museums Spinnerei Neuthal

Bäretswil-Bauma/ZH



wir zeigen:
auf historischen Maschinen
die Garnherstellung
• Vom Baumwollballen zum Faden

jeden 1. und 3. Sonntag offen
vom Mai bis Oktober: 10 - 16.30 Uhr

Gedenkausstellung:
• Adolf Guyer-Zeller
Leben und Werk

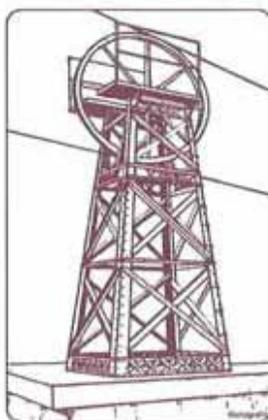
neu

Führungen für Gruppen vom 15.2. bis 15.12.
Anmeldung an:
Museums Spinnerei Neuthal (MSN)
Postfach
8344 Bäretswil Info-Tel: 052 386 31 03

Industrieensemble Neuthal

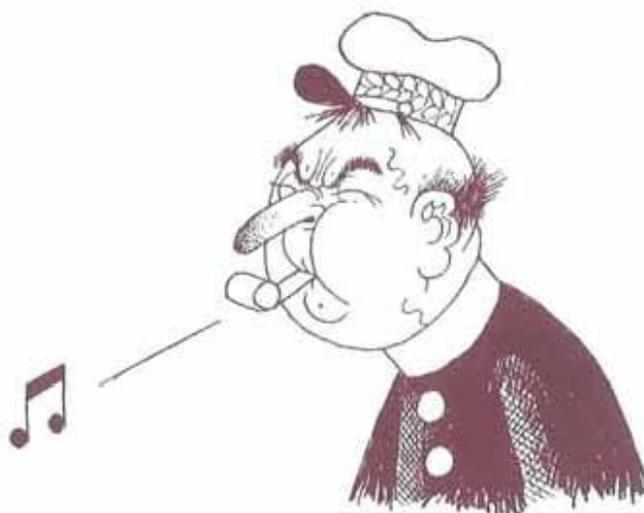
sie sehen:

- Wasserkraftanlagen
- Kraftübertragung mit Turbine und Seiltransmission
- Fabrikantenwohnsitz im 19. Jahrhundert
- Industriegebäude



Führungen für Gruppen vom 15.3. bis 15.11.
Anmeldung an:
Gruppe Industrieensemble Neuthal (GIN)
Postfach
8625 Gossau/ZH

schützen, nennt man auch Deckungssignale. Der Zug hat aufgrund seiner Masse, seiner Geschwindigkeit und insbesondere wegen seiner geringen Haftung auf der Schiene (Stahlrad auf Stahlschiene) einen relativ langen Bremsweg. Bei normaler Betriebsbremsung beträgt der Bremsweg bei den im Tösstal üblichen Geschwindigkeiten (max. 85 km/h) rund 500 bis 650m (ein Personenauto würde dafür weniger als 100m benötigen). Da der Lokführer bei schlechtem Wetter oder bei Kurven die Hauptsignale nicht auf diese Distanzen erkennen kann, wird in einer Distanz von 500 bis 700 m vor dem Hauptsignal ein sogenanntes Vorsignal aufgestellt. Dieses orientiert den Lokführer darüber, ob er am Hauptsignal anzuhalten hat oder ob er seine Fahrt fortsetzen kann. Um zu vermeiden, dass der Lokführer unnötigerweise eine Bremsung einleitet, sollte die Anzeige zur freien Fahrt am Vorsignal ungefähr zehn Sekunden vor der Vorbeifahrt der Zugspitze aufleuchten. Diese zehn Sekunden nennen wir die Vorsignalsicht.



Zeit vom Einschalten der Blinksignale bis zur Durchfahrt des Zuges

Grafik 1: Idealfall

Die Zeit vom Schliessbefehl bis zur Zugdurchfahrt am Übergang ist dann am kürzesten, wenn unmittelbar vor dem Bahnübergang ein Deckungssignal steht, die Distanz D zwischen Bahnübergang und Deckungssignal also minimal ist (ca. 40m). Die Distanz V zwischen Vorsignal und Deckungssignal muss so bemessen sein, dass der Zug beim Deckungssignal stillstehen würde, wenn er beim Vorsignal mit einer normalen Betriebsbremsung beginnen würde. Wie oben gezeigt benötigt ein mit normaler Reisegeschwindigkeit fahrender Zug im Tösstal ca. 650 m für eine Bremsung bis zum Stillstand.

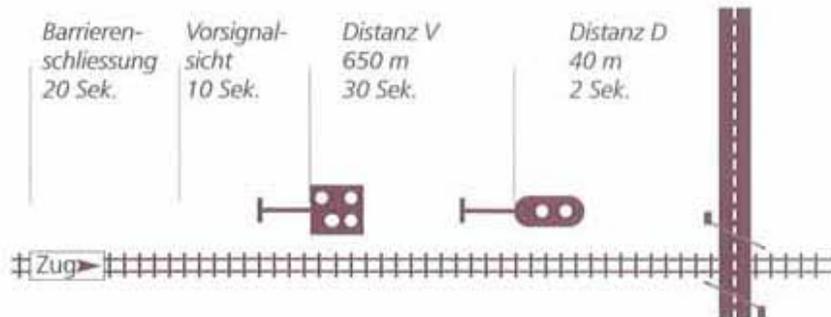
Ein normal fahrender Zug benötigt für diese Strecke von 650 m ca. 30 Sekunden. Unter Einbezug der Barrierschliesszeit von 20 Sekunden und der zehn Sekunden Vorsignalsicht erreicht der Zug also frühestens eine Minute nach Aufleuchten der Warnblinker den entsprechenden Bahnübergang.

Grafik 2: Beispiel Wila ohne Halt

Aus Kosten- und Distanzgründen kann nicht bei jedem Bahnübergang für beide Fahrrichtungen ein eigenes Deckungssignal aufgestellt werden. Sehr oft wird deshalb das Ausfahrtsignal der vorausliegenden Bahnstation als Deckungssignal eingesetzt, d.h. der Zug darf erst auf die Strecke ausfahren, wenn die Barriere gesenkt und der Übergang gesichert ist. Diese Variante ist auch beim Bahnübergang der Kantonsstrasse zwischen Wila und Turbenthal realisiert. Die Situation ergibt dort eine Distanz D von 970 m und eine Distanz V von 830 m.

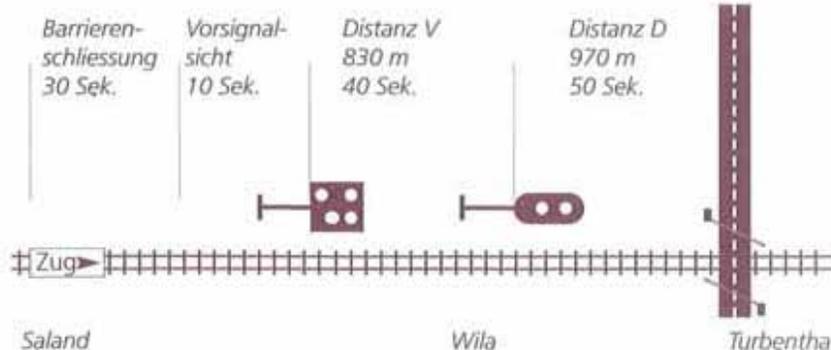
Für diese Strecke von 1'800 m zwischen Vorsignal und Bahnübergang benötigt ein in Wila nicht haltender Zug ca. 90 Sekunden. Zusammen mit den fixen 30 Sekunden (Barrierschliesszeit und Vorsignalsicht) ergeben sich somit bereits 2 Minuten zwischen Einschalten der Warnblinker und der Durchfahrt.

Grafik 1: Idealfall



**Totalzeit
62 Sek.**

Grafik 2: Wila ohne Halt



**Totalzeit
120 Sek.**

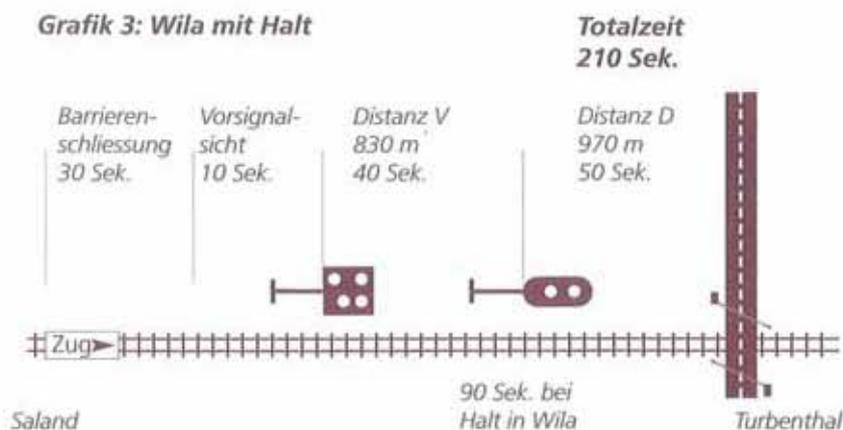
Saland

Wila

Turbenthal

Grafik 3: Beispiel Wila mit Halt

In der Regel halten aber die Züge in Wila. Dieser Halt beansprucht rund 80 bis 90 Sekunden zusätzliche Zeit, und zwar fürs Bremsen, fürs Ein- und Aussteigen und für das Wiederbeschleunigen nach dem Halt. Das erklärt, weshalb zwischen dem Einschalten der Warnblinker und der Durchfahrt des Zuges am Übergang meist gut drei Minuten vergehen.

Grafik 3: Wila mit Halt

durchfahrenden und anhaltenden Zügen. Deshalb ist eine Verkürzung der Zeit für haltende Züge nicht ohne weiteres machbar.

Dennoch sehe ich zwei Varianten: Entweder die Automatik auf die haltenden Züge optimieren oder den Schutz des Übergangs mit einer Zugsicherung (ohne Signal) realisieren. In beiden Fällen würde die Schliessung der Barriere zu einem späteren Zeitpunkt als heute ausgelöst (z.B. bei der Einfahrt in die Station Wila) und damit die Wartezeit verkürzt. Im ersten Fall müssten die wenigen durchfahrenden Züge in Wila abbremesen, im zweiten Fall würde der Lokführer bei nicht geschlossener Barriere kurz vor der Tössbrücke technisch gewarnt und eine Bremsung vor dem Übergang sichergestellt (Lösung wie beim Übergang in der Talau bei Saland).

Auf Seiten der Autofahrer wäre denkbar, die nächste Wartezeit vor einer Barriere im Tösstal gelassener hinzunehmen. Denn: Zeit kann man nur sparen, wenn man Zeit hat!

Alfred Baumgartner

Warten im Dienste der Sicherheit

Das Warten vor der lange geschlossenen Barriere geht dem einen oder andern Autofahrer auf die Nerven, vor allem dann, wenn er bereits vor den beiden Barrieren in Saland angestanden hat. Es gilt allerdings zu bedenken, dass die Sicherheit vorgeht. Früher war dies anders, das hatte aber dazu geführt, dass bei versehentlich nicht geschlossenen Schranken der Zug nicht angehalten wurde und deshalb bei schweren Unfällen immer wieder Strassenbenützer verletzt oder getötet wurden.

Was könnte man verbessern?

Die Station Wila ist unbedient, und die anstelle des Stationsvorstandes eingesetzte Signalautomatik kann nicht unterscheiden zwischen



Speiserestaurant Gibswiler-Stube



**Poulet
im Körbli**

**hausgemachte
Bratwurst**

**jeden Sonntag
reichhaltiges
Zmorgebuffet**

Kinderparadies

Schöne Lokalität für Anlässe
jeder Art und Ausgangs-
punkt für erlebnisreiche
Wanderungen

8498 Gibswil
Tel: 055 2452242
Fax: 055 2451793

ZUGnummer 8: Bahn statt Bus.

1. Bestimmt bin ich nicht die einzige, die sich am Abend im Bus sicherer fühlt, weil ja der Chauffeur für Ordnung und Sicherheit sorgt. Oder sitzen Sie gerne in einem leeren Zug, ohne Bahnbegleiter, irgendwelchen düsteren Gestalten ausgeliefert? Als meine Tochter in Winterthur die Bäuerinnenschule (Internat) besuchte, empfand sie die Rückfahrt am späten Abend jedesmal als sehr unangenehm, musste sie doch in Bauma in einen völlig leeren Zug einsteigen. Natürlich stiegen in den nächsten Bahnstationen Fahrgäste zu ...

2. Für viele Leute ist der Bus vorteilhaft, da er unterwegs zwischen den Bahnstationen hält.

3. Ein Nachteil ist, dass man im Bus keine Velos mitnehmen kann.

Die leeren Busse abends lassen sich vielleicht so erklären: Wenn man tagsüber doch mit dem Auto nach Rüti oder Bubikon fahren muss, um einen angenehmen Anschluss nach Zürich zu haben, dann muss man halt abends, obwohl der Bus fährt, mit dem eigenen Auto nach Hause fahren.

Anna E. Stimpson, Ried-Gibswil

Stellungnahme des Vorstandes der IG Tösstallinie

1. Wir sind uns bewusst, dass viele Leute sich im Bus "sicherer" fühlen, sicherer vor "düsteren Gestalten". Um dieser Gefahr zu begegnen, gibt es aber beispielweise die Möglichkeit, zu Randzeiten Zugswaggons gezielt gemeinsam zu belegen. Sicher muss aber auch das Ziel, auf der Strecke der S26 kleinere Fahrzeuge mit mehr Uebersicht und mehr Haltestellen einzusetzen, weiterverfolgt werden. Auch dies betrachten wir als eine unserer Aufgaben.

2. Mit der Bahn sind kürzere Fahrzeiten möglich; dies beweist gerade der Bus, der abends zwischen Rüti und Bauma verkehrt! Zudem verkehrt die Bahn unabhängig von den Strassenverhältnissen (Eis und Schnee im Winter, grosses Verkehrsaufkommen mit Staugefahr).

3. Die Bahn ist besser geeignet für Spezialtransporte: Vereine können in einem Bus ohne spezielle Organisation nicht transportiert werden; der Transport von Velos und Kinderwagen ist in einem Bus sehr problematisch.

4. Bei einem wechselnden Angebot (tagsüber die Bahn, abends der Bus) sind vielfach der Abfahrt- und der Ankunftsort nicht identisch: Wo wird in solchen Fällen das am Morgen hingestellte Velo, allenfalls Auto, wieder abgeholt?

5. Die Bahn bietet mehr Platz, bessere Lichtverhältnisse (zum Lesen!) und eine ruhigere Fahrweise als der Bus; zudem verfügt sie über Toiletten und eine 1. Klasse.

Was ich noch sagen wollte: Nachgedanken zur Mitgliederversammlung in Wald

Paul Stopper und Peter Oser meinten es gut mit ihren Vorschlägen zum «Tösstaler». Kürzlich scheiterte Esther Zumbrunn im Kantonsrat mit ihrem Vorstoss für leichtere Fahrzeuge und neue Haltestellen. Nun mein Vorschlag an den Vorstand der IG Tösstallinie: Kommt mit den drei zu einem gemeinsamen Ziel!

Ich sehe es so: 1. Durchgehende Züge Winterthur - Rapperswil. Das Fahrplanfeld 754 sollten auch Leute im Aargau und Bernbiet kennen. 2. Den ZVV endlich dazu drängen, Versuche mit Stadler Fahrzeugen zu wagen.

Der ZVV entwickelte sich innert zehn Jahren zu einem Wasserkopf à la SBB, der glaubt, der Steuerzahler sei für ihn da statt umgekehrt.

Wie wohl tut es dagegen, in Winterthur im Zug vom Lokführer persönlich begrüsst zu werden! Touristen kann man nur werben, wenn man freundlich ist (alte Weisheit).

Und zum Schluss: Die 25 Stutz Jahresbeitrag zahle ich gern und sehe, es ist gut angelegt! Das war's, was ich noch sagen wollte.

Hans Lehmann, Rikon

Echo

Herzlichen Dank für die Superausgabe ZUGnummer 8.

Wir haben uns gefreut über diverse Sachen, die darin stehen.

Der IG Tösstallinie alles Gute.

Und auf Wiederhören.

R. Gutknecht, M. Hug
Ortsmuseumsverein
Turbenthal



iiischt **IG**e bitte!

Wir brauchen den Tösstaler – der Tösstaler braucht uns.

Ich unterstütze diese Idee und steige ein

als Einzelmitglied für jährlich 25 Franken

als Familienmitglied für jährlich 30 Franken

als Gönnermitglied mit jährlich mehr als 30 Franken

Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort

Unterschrift

IG Tösstallinie
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn
PC 84-51368-8



tösstallinie

9 U N N ummer

Impressum

Herausgeberin:

IG Tösstalllinie
Bolsternbuckstrasse 36
8483 Kollbrunn
PC 84-51368-8

Redaktion, Inserate:

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann
Tel 055 2408444
Fax 055 260 1757

Abonnemente und Mitgliedschaften:

Alfred Baumgartner
Eichhalde 20
8492 Wila

Schlussredaktion,

Gestaltung, Layout:

Christoph Schumacher
Créatel
8620 Wetzikon
Friedrich Joss
8636 Wald

Druck:

Druckerei Sieber
8340 Hinwil

Grossauflage:

17'500 Exemplare

Redaktionsschluss

Zugnummer 10:

30. September 1999

DER ZO VERBINDET



KSO/ZO

Der ZO, die Tageszeitung für das Zürcher Oberland, berichtet unübertroffen über die kleinen und die grossen Siege im Sport, in der Wirtschaft und im Leben. Und schafft damit die magische Verbindung zu den Cracks. Landen Sie ein As, und lernen Sie die Nr. 1 persönlich kennen. Bestellen Sie jetzt das Newcomer Abo (Tel. 01 933 32 05).

ZO

Der zürcher Oberländer

Wir sind uns einig

**TAXI
WILA**

Die Nummer 1 im Tösstal
079 646 87 87

Rolf Hess

24-Stundenbetrieb

**TAXI
WILA**

Viel Vergnügen!

Am 24. März 1999 haben in Hinwil Vertreter der Oberländer Gemeinden, der verschiedenen touristischen Leistungsträger, der Gastronomie, der Verbände und Organisationen den «Verein Tourismus Region Zürcher Oberland» (TRZO) gegründet.

Unsere Region ist weit herum bekannt als attraktives Naherholungsgebiet. Nicht nur die Bevölkerung im Zürcher Oberland schätzt die Vielseitigkeit der Landschaft. Auch breite Bevölkerungskreise aus Zürich und Winterthur sowie den Agglomerationsgebieten kommen immer wieder in unsere Region. Die einen schätzen das erholsame abwechslungsreiche Wandern in einer noch weitgehend naturnahen Landschaft. Andere suchen die Herausforderung bei sportlichen Aktivitäten oder nutzen die bestehenden Freizeiteinrichtungen. Die Tourismus Region Zürcher Oberland bietet allen etwas!

Seit Jahren besteht in fast jeder Gemeinde ein Verkehrsverein. Dieser beschränkt sich in der Regel auf lokale Aufgaben in der Tourismusförderung. Eine Organisation, die sich im weitläufigen Tösstal professionell für eine gemeindeübergreifende Tourismusförderung einsetzte, fehlte aber bisher.

Aus der Überzeugung, dass auch im Zürcher Oberland im Tourismus und in der Freizeitgestaltung ein grosses Wertschöpfungspotential besteht, bildete sich 1997 eine Arbeitsgruppe. Unter der Leitung von Alfred Gerber, Geschäftsführer der Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet, wurde ein Konzept für die Tourismus Region Zürcher Oberland erarbeitet. Dieses Konzept soll unter dem Markennamen «ZüriOberland. Viel Vergnügen.» bekannt gemacht werden.

Am 24. März 1999 haben in Hinwil Vertreter der Oberländer Gemeinden, der verschiedenen touristischen Leistungsträger, der Gastronomie, der Verbände und Organisationen den Verein Tourismus Region Zürcher Oberland (TRZO) gegründet und einen Vorstand zur Umsetzung der Ideen und Konzepte gewählt.

Als nächstes wird der Vorstand eine Geschäftsstelle beim TCS-Reisebüro in Wetzikon aufbauen, die Sommerbroschüre 1999 herausgeben und die zahlreichen Kontakte sicherstellen, welche nötig sind, um das Tourismusangebot gezielt zu fördern und die Marke «ZüriOberland. Viel Vergnügen.» bekanntzumachen.

Die Marke steht für einen lebendigen und kreativen Tourismus.

Es soll aufgezeigt werden, welche attraktiven Ausflugsziele und reizvollen Ecken vor der Haustüre liegen, welche Produkte im Zürcher Oberland hergestellt werden. Die

gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine wichtige Voraussetzung für eine attraktive Naherholungsregion. Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) zeigt bereits

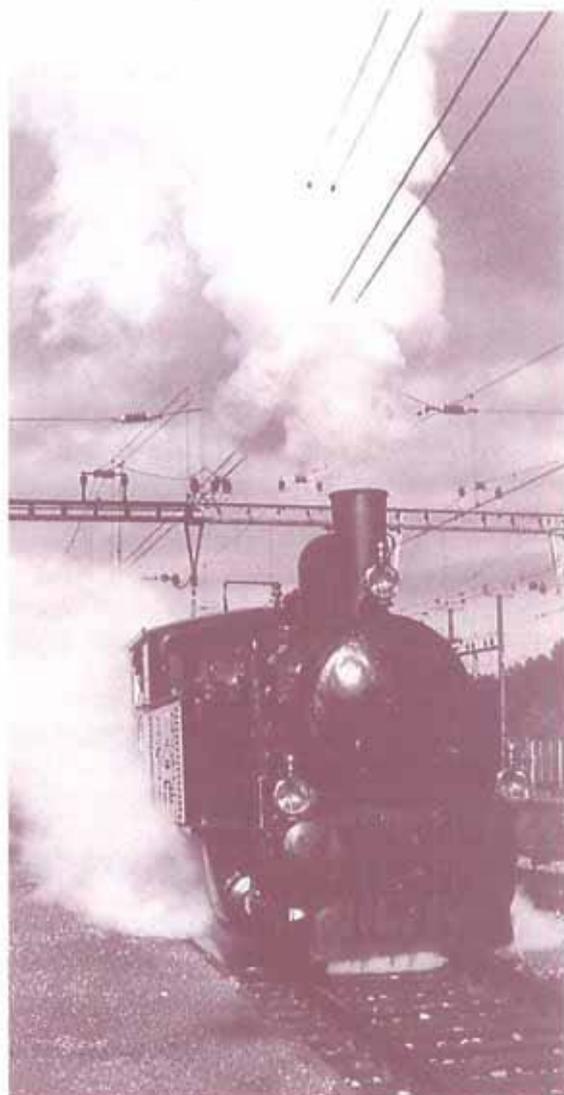


ZüriOberland. Viel Vergnügen.

heute einige Wandervorschläge und Freizeitangebote aus dem Zürcher Oberland auf seiner Homepage (www.zvv.ch). Solche Angebote mit zusätzlichen Informationen (Gastbetriebe, Sehenswürdigkeiten, Besichtigungen, Museen usw.) werden bei der Förderung der Region in den Vordergrund gestellt.

Ein professionelles Tourismusangebot kommt aber nicht nur Touristen, Vereinen und Schulen zugute. Neben den Gastronomie- und Hotelbetrieben der Region profitieren auch die touristischen Leistungsträger, Gewerbebetriebe, Transportfirmen und die Gemeinden. Ein gutes Standortmarketing trägt direkt und indirekt zur Wirtschaftsförderung unserer Region bei. Eine verstärkte Zusammenarbeit unter den verschiedenen Interessengruppen kann noch brachliegende Synergien nutzen und öffnet die Türen für die Realisierung vieler zukunftsweisender Ideen.

Alfred Gerber



«Es kommt wieder ein Rank!»

Da – hoppla – «Hab ich es nicht gesagt!»

Die Lokomotive begann zu pusten und zu fauchen, dass die vielen Zuschauer jeden Augenblick fürchteten, sie fliege in die Luft. Rot angelaufen mühte sich der Heizer vor dem glühenden Höllenschlund, schaufelte und kratzte. Dass er sich nicht fürchtete vor diesem Ungeheuer!

«Nicht um viel Geld sässe ich dem auf!» hauchte die Gret von der Hueb.

Dann gab es einen Ruck – noch einen – einen dritten.

doch hielten auch sie sich, wo es nur anging, fest.

Hei, dieser «Schang»!

«Es kommt wieder ein Rank!» begann Sabinli zu schreien. Seine Backen glühten, als stünde es beim Heizer auf der Maschine.

Hanschueret schnauzte es gehörig an:

«Kannst nicht still hocken! Aber eben so wird es jetzt kommen!»

Hanschueret machte ein Gesicht, als bleibe ihm nun nichts anderes übrig, als mit diesem verdammten «Schang» durch die Luft zu fliegen und in irgend einem Graben zu landen.

Warum war er ihm aufgesessen! Geschah ihm recht!

Aber, wie durch ein Wunder kam der bekränzte Festzug wohlbehalten in Turbenthal an und

Alle Sünden habe sie abgebüsst auf dieser Fahrt.

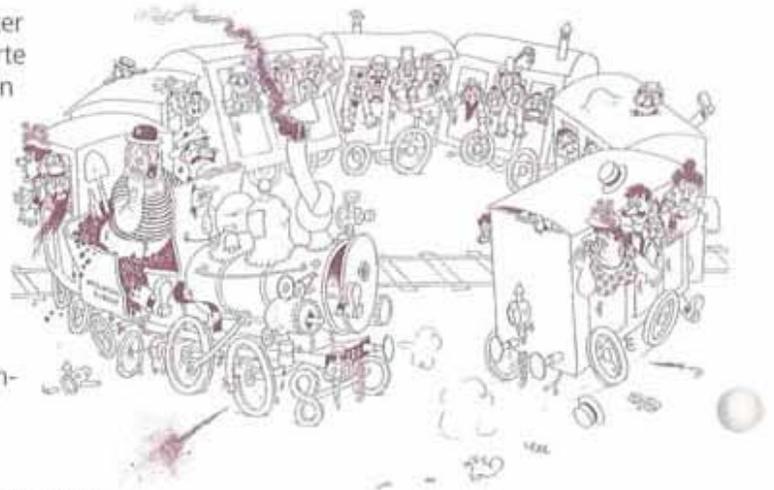
«Dieser Schang ist noch verrückter als mein Choli im Stall!» räsionierte der Hanschueret in seiner luftigen Höhe. Er hätte wahrscheinlich ziemlich viel darum gegeben, wenn er jetzt daheim in der Stube sitzen könnte. Aber nun gab es kein Aussteigen mehr. Der Zug fuhr. Du liebe Zeit, dieser Rauch! Sabinli schluckte ein ganzes Maul voll hinunter und musste erbärmlich husten, aber es wich doch nicht von seinem Fensterplatz.

Wahrhaftig, der «Schang» eilte mit seiner festlichen Fuhre durchs Tal hinab! Immer schneller und schneller! Als hätte er in Wila etwas gestohlen.

Schon wehrte die dicke Annebabe: «Halt! – Halt! – Ja, geht man so mit den Leuten um!»

Aber die Tösstalbahn hatte ihnen noch lange nicht alle ihre Kunststücke gezeigt. Mit einemmal zog sie einen eleganten Bogen, so dass die Leute im oberen Stockwerk des hinteren Wagens zu kreischen begannen und sich an den Bänken festhalten mussten.

Hanschueret schnellte in seiner Empörung auf, aber schon sass er der Bäbe aus dem Unterhaus auf dem Schoss, und sie selber schrie in einem fort: «Ich will hinaus! – Ich will hinaus!» Daneben lachten Buben und Mädchen, dass ihnen die Tränen aus den Augen liefen, und



wurde am Bahnhof mit lautem Jubel empfangen.

Doch das machte dem Hanschueret nicht den geringsten Eindruck.

«Ich gehe zu Fuss, habe es pressant!» brummte er in seinen Bart und machte sich so schnell wie möglich davon.

Hinter ihm wand sich auch die dicke Annebabe das schmale Trepplein hinunter und schwur, diese Bahn werde sie ihrer Lebtag nicht mehr sehen. Alle Sünden habe sie abgebüsst auf dieser Fahrt. Sie habe genug für den Gwunder.

Den anderen werde es auch noch so gehen.

Die Leute stiegen aus, Leute stiegen ein.

Es war ein festliches Kommen und Gehen.

aus:
Olga Meyer, «Sabinli»,
Seite 231 ff

Illustration aus:
«Dubout... en train»