

# BAHNFEST TÖSSTALER

Festzeitung der IG Tösstallinie zum 150-Jahr-Bahnjubiläumsanlass vom 24. Mai 1997 im Tösstal

## Die Bahn bewegt – Tösstal(er) inklusive

Trotz wirtschaftlich schwierigen Zeiten entschloss sich die Generaldirektion der SBB 1997 zu jubiliieren. Das Motto lautet: Die Bahn bewegt seit 1847.

Den 150. Geburtstag wollen die Schweizer Bahnen freudig feiern und dabei alle Landesteile und die ganze Bevölkerung einbeziehen. Sie streben vorwärts, bauen an ihrer Zukunft und wollen gleichzeitig in festlichem Rahmen auf ihre reiche Tradition zurückblicken. Sehr wichtig ist dabei der Ausblick in die Zukunft. Die Schweizer Bahnen arbeiten entschlossen an der qualitativen Verbesserung ihres Angebotes als Beitrag an eine lebens- und lebenswerte Schweiz. Auch international suchen sie stets den Anschluss ans lukrative Hochgeschwindigkeitsnetz mit TGV, ICE und Pendolino.

### Schweizweit profitieren

Das Jubiläum ist für alle spürbar und sichtbar: Ab Juni 1997 verkehren zwischen St.Gallen und Interlaken (BE) doppelstöckige Intercity-Züge, womit der ganztägige Halbstundentakt Zürich–Bern verwirklicht wird. Im ganzen Land wird zudem eifrig an der Bahn 2000 gebaut, damit die Bahn auch für künftige Generationen attraktiv bleibt. Monatlich gelangen schliesslich günstige Jubiläumstageskarten zum Preis von Fr 29.– in den Verkauf.

Die Post druckte Sondermarken und die Nationalbank prägte wunderschöne Gedenkmünzen. Im weiteren wurden eine offizielle Festschrift und eine CD-ROM produziert, welche viel Wissen und Informationen über die Bahnen vermitteln.

So viel Neues und so viel Zugkräftiges ist Grund genug ein



Lok-Taufen sind am 24. Mai nur einer von X-Höhepunkten am Tösstaler Bahnfest.

grosses, landesweites Fest zu feiern. Schweizweit wird die Chrom-Jubiläumlokomotive den Glanz der Schweizer Bahnen ins Land hinaus «fahren». An sieben Mega-Anlässen wird die Bevölkerung eingeladen, die Bahnen noch näher kennenzulernen: In St.Gallen, Aarau, Lausanne, Delémont, Zürich, Luzern und Bellinzona finden Jubiläumsfeiern statt, welche in diesem Jahrhundert einmalig sind.

### Bahnhofpartys im Tösstal

Daneben finden rund 500 kleinere Feiern statt, welche der lokalen Bevölkerung ihre eigene Bahn noch näher bringen werden. Solche Bahnhofpartys finden am 24. Mai 1997 in

Bauma, Wald, Turbenthal, Tann-Dürnten und Rüti statt (Programmdetails auf dieser Seite).

Die verschiedenen Festplätze sind selbstverständlich per S26 miteinander verbunden. Als Hauptattraktion verkehren am Nachmittag Dampfzüge zwischen Bauma und Wald. Und der berühmte Shuttle zwischen Rüti und Wald feiert Wiedergeburt auf der Schiene. In Tann-Dürnten und Turbenthal holt zudem je ein moderner S-Bahn-Doppelstockzug mit dem dorfeigenen Wappen geschmückt die Bevölkerung zur Gratis-Rundfahrt ab.

### Mehr Tösstaler im Alltag

Auch wir Tösstalerinnen und Tösstaler haben Grund zum feiern. Auf «unser» Tösstal bezogen scheinen die Ereignisse und die Fortschritte zwar bescheiden, es brauchte jedoch enorme Anstrengungen diese zu realisieren.

• Erfreulich ist die Tatsache, dass ab 1. Juni 1997 Montag bis Freitag zwischen Bauma und Winterthur fünf S26 Einschaltzüge verkehren, damit zeitweise fast der Halbstundentakt entsteht.

• Weiter ist zu erwähnen, dass der (S43-)Shuttle zwischen Wald und Rüti bereits ab Juni 1997 wieder auf der Schiene verkehren wird.

\*

Das enorm reiche Festprogramm vom Samstag, 24. Mai 1997, wird mit der grosszügigen Hilfe von engagierten Partnern realisiert, wofür diesen grosser Dank gebührt.

Ernst Schelbli, Bahnhofvorstand Wald

## Griezi

Heuer feiern die Schweizer

Bahnen bekanntlich ihr

150jähriges Bestehen.

Doch während 1847 der

erste fahrplanmässige Zug

von Zürich nach Baden

dampfte, dauerte es im

Tösstal noch 29 Jahre, bis

das neue Verkehrsmittel

Eisenbahn durchgehend

von Winterthur nach

Rapperswil rollte.

Wir TösstalerInnen feiern

natürlich trotzdem mit, da

auch unsere Eisenbahnlinie

zu den Schweizer Bahnen

gehört. In diesem Sinne

wünschen wir Ihnen hier

einen gefreuten und

unvergesslichen Eisenbahn-

festtag im Tösstal, begleitet

von unserer Festzeitung –

jetzt zum informieren

übers Was, Wo, Wann und

dabeim als spannende

Lektüre zum Geniessen.

## Samstag, 24. Mai 1997: die Festplätze



### Bauma

ab 10 Uhr Festeröffnung

Grusswort des Gemeindepräsidenten

Geburtstagsständchen der Harmonie Bauma

Lokaussstellung mit Re 4/4 460 (Lok 2000) und Be 6/8 (Krokodil)

Spielwagen für die Kinder

Dampfzüge nach Wald um 12.40, 14.40, 15.40, 16.40

Festwirtschaft und Schuppenfest geführt durch die Männerriege Bauma

### Rüti

Überdachter Postumschlagplatz

13.00–19.00 Uhr Infostand SBB und Extrafahrten

13.00 bis open end Festwirtschaft

16.00–17.00 Uhr Platzkonzert

Zeitweise Besichtigung eines Führerstandes

Um die Wiedergeburt des beliebten Shuttles zu feiern, verkehrt eine spezielle Shuttle-Komposition zwischen Rüti und Wald.

Rüti ab 13.57, 14.57, 15.57 und 16.57

### Tann-Dürnten

17.00 Eröffnung der Festwirtschaft beim Bahnhof Tann-Dürnten bis open end

17.50 Eintreffen des Doppelstockzuges «Dürnten»

18.00 Start zur Gratis-Rundfahrt für die Bevölkerung

20.20 Rückkehr nach Tann-Dürnten

20.30 Taufe der Lok Re 4/4 460 091 auf den Namen «Dürnten»

### Turbenthal

Festwirtschaft 9.00–16.00 mit ca. 300 Plätzen und Infostände rund um den Bahnhof. Mitwirkung der Harmonie Turbenthal (Auftakt und Taufakt) sowie Unterhaltungsmusik (2. Teil)

9.00 Besichtigung der S-Bahn-Doppelstockkomposition

10.00 Taufakt der S-Bahn-Doppelstock-Lok Re 450 auf den Namen «Turbenthal»

10.30–12.30 zweistündige Gratisfahrt für 350 Personen

### Wald

ab 11 Uhr

Eröffnung der Festwirtschaft im UHC Laupen-Zelt

Schiennelorennen

Güterwagenausstellung

Dampfzüge nach Bauma um 14.40, 15.40 und 16.40 Uhr

Nostalgie-Wettbewerb mit tollen Preisen

Shuttle-Fahrten nach Rüti um 14.20, 15.20, 16.20, 17.20 Uhr

Kurt Graf  
«Treffpunkt Tösstaler»-Redaktion  
+ IG Tösstallinie

### BAHNFEST TÖSSTALER

Herausgeberin IG Tösstallinie, Bolsterbuckstr. 36, 8483 Kollbrunn; Redaktionsadresse Treffpunkt Tösstaler, Kurt Graf, Feldstr. 9, 8488 Turbenthal; P: 052/385 34 78, G: 052/264 27 21; Inse- rate/Abo/Mitgliedschaft Raphael Hangarter, G: 052/266 98 11; Gestaltung Josef Scheuber; Druck Ziegler Druck Winterthur; Auflage 4500 Ex.

# Siegeszug der Eisenbahn

Die schweizerische Eisenbahngeschichte ist von Anfang bis heute (Bahn 2000, Neat) eine endlose Kette von Tragödien. Immer und immer wieder ist es nichts anderes als unsere ureigenste schweizerische Mentalität, die der Zukunft der Eisenbahn Hindernisse in den Weg legt. Nicht etwa die technische Unvollkommenheit sondern der Konservatismus, der Fanatismus, das Misstrauen und das Vorurteil gegen alles Neue behindern zu jeder Zeit den Fortschritt der Eisenbahn.

## Die Verkehrspolitik vom Staatenbund...

Der Kampf gegen Verkehrshindernisse im Gebiet der Schweiz war ein ständiges Traktandum der Tagsatzung in der Zeit vom Sturz der Helvetischen Republik (1803) bis zur Gründung des Bundesstaates (1848). Die verkehrspolitische Hilflosigkeit im damaligen Staatenbund, in dem nicht weniger als 350 Zollstationen innerhalb der Eidgenossenschaft die Freizügigkeit hemmten, deckt die Ohnmacht des Staatenbundes gegenüber der kantonalen Machtfülle deutlich auf.

Die Kantone waren allmächtig. Dies erklärt auch weshalb Bestrebungen über die Einführung der Eisenbahn in der Schweiz spät – erstmals 1836 – gemacht wurden. Aber erst im Jahre 1847 konnte das erste schweizerische Bahnunternehmen den Betrieb auf der Linie Zürich–Baden aufnehmen.

## ...zum Bundesstaat

Die politische Änderung von 1848, Schaffung des Bundesstaates durch die erste Bundesverfassung, brachte einen grossen Umschwung in die bisher zögernde Eisenbahntwicklung. Die nunmehr zentralisierte Bundesgewalt wurde mit Machtmitteln ausgerüstet, mit denen die lästigen Zollschränken von Kanton zu Kanton aufgehoben werden konnten.

## Staatsbahn oder Privatbahn?

Artikel 21 der Bundesverfassung bestimmte: «Dem Bund steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.» Obwohl der Name Eisenbahn nicht erwähnt wird, bildete er die Grundlage für die zukünftige Eisenbahngesetzgebung des Bundes.

Eisenbahxperten und weitblickende Politiker waren der Ansicht, dass man nach den im Ausland gemachten Erfahrungen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen nicht restlos der freien Konkurrenz der privaten Gesellschaften überlassen dürfe, sondern dass der Staat sich daran beteiligen solle.

1852 genehmigten Nationalrat und Ständerat das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft. Artikel 1 lautete: «Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, beziehungsweise der Privatfähigkeit überlassen.» Damit war das Staatsbahnprinzip begraben, der Privatbahnbau voll und ganz gesetzlich verankert.

## Unfähige Kantone

Dem wirtschaftlichen Grossbetrieb, zu dem sich das schweizerische Eisenbahnwesen rasch entwickelte, war der politische Kleinbetrieb der 25 kantonalen Eisenbahnhoheiten längst nicht mehr gewachsen. Da die Kantone unfähig waren die privaten Eisenbahngesellschaften im Interesse der Allgemeinheit zu überwachen, wurde eine Erweiterung der Bundeskompetenzen angestrebt.

Artikel 1 des revidierten Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen von 1872 lautete neu: «Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiet ist in jedem Falle eine staatliche Konzession erforderlich, sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen erteilt worden sind, ist von jetzt an Sache des Bundes.» Damit ging die Eisenbahnhoheit von den Kantonen auf den Bund über.

Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen blieb aber weiterhin der privatwirtschaftlichen Tätigkeit vorbehalten. Anlässlich der Revision der Bundesverfassung von 1874 wurde in Artikel 26 ausdrücklich aufgeführt, dass die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundes Sache sei. Dieser Artikel ist heute noch unverändert in der Bundesverfassung.

## Weg zur Verstaatlichung

Es lässt sich nicht leugnen, dass die privaten Eisenbahnen in der Regel schon ab Betriebsaufnahme nicht rentierten; es mangelte jede verkehrswirtschaftliche Einheit und Geschlossenheit. Bundespräsident Jakob Stämpfli bezeichnete bereits 1862 die schweizerischen Eisenbahnzustände als krankhaft und forderte zur Sanierung der unbefriedigenden Zustände den Rückkauf sämtlicher Bahnen durch die Eidgenossenschaft.

Als Folge der Überproduktion an Eisenbahnlinien und der verschärften Konkurrenzverhältnisse folgte Krise auf Krise, die im Jahre 1877 ihren Höhepunkt erreichte. Ab diesem Zeitpunkt war der Verstaatlichungsgedanke das eigentliche Leitmotiv der Eisenbahnpolitik des Bundes.

Gegen die wachsende Missstimmung suchten sich die Freunde des Privatbetriebes vergebens zu verteidigen. Bundesrat Emil Welti, der nach dem Tode Jakob Stämpflis die Zügel der Verstaatlichungsbewegung ergriffen hatte, erklärte 1887 vor dem Nationalrat: «Die schweizerischen Eisenbahnen gehören zu den traurigsten Erscheinungen im schweizerischen Wirtschaftsleben. Sie sind Privatunternehmungen und sollen doch öffentlichen Interessen dienen. Die Schuld liegt in der Organisation des Privatbaus. Der Bund hätte vielleicht nicht so viele Eisenbahnen gebaut, aber die Interessen des Landes besser gewahrt.»

Bundesrat Joseph Zemp, Nachfolger Weltis, legte im Frühling 1897 den eidgenössischen Räten den Gesetzesentwurf für die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen vor. Dieses Gesetz wurde im September des gleichen Jahres von der Bundesversammlung angenommen.

Die Gegner der Eisenbahnverstaatlichung, die Konservativen, vorab die Katholisch-Konservativen, erzwangen über das Referendum eine Volksabstimmung. Am 20. Februar 1898 genehmigte das Schweizer Volk bei einer Stimmbeteiligung von 78% mit 386'634 Ja gegen 182'718 Nein die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen. Am 1. Januar 1902 nahm die Bundesbahnverwaltung den eigenständigen Betrieb auf. ■

## DER AUTOR KURT DOMEISEN



geb. 1929 in St.Gallen; 1946–48 Stationsbeamtenlehre bei den SBB; 1948–51 Beamter in Wil (SG) und Uzwil (SG); 1952–53 Dienst bei der Betriebsabteilung 3 (SBB-Direktion Zürich); 1954–64 Beamter in Kilchberg (ZH); 1964–70 Stationsvorstand in Münsterlingen (TG); 1970–86 Bahnhofsvorstand in Bauma; 1986–94 Bahnhofsvorstand in Rüti; 1971–83 Mitglied des Kantonsrates Zürich; 1971–86 Präsident Verkehrsverein Bauma; 1972–79 Mitglied der Planungsgruppe Zürcher Oberland (PZO); seit 1974 Mitglied/Präsident Verkehrsverband Tössstal/Zürcher Oberland; seit 1990 Mitglied Gemeinderat Rüti; Hobby: Wandern, leichte Bergtouren.



Dem Tössstaler machten schon früher nicht nur Steigungen zu schaffen...

# Das Tössstal und seine Bahn

In Kenntnis der schweizerischen Eisenbahngeschichte des vorigen Jahrhunderts (siehe «Siegeszug der Eisenbahn») können die vielen Unstimmigkeiten bei der Tössthalbahn nicht überraschen. Die Tössthalbahn hat alle unliebsamen Vorkommnisse politischer, wirtschaftlicher und bahnbetrieblicher Art miterlebt und sogar überlebt. Das Überleben wurde der Tössthalbahn allerdings schwer gemacht.

## Geburtswehen

In den Jahren nach 1850 schossen die Eisenbahngesellschaften wie Pilze aus dem Boden. In geradezu fieberhafter Eile wurden in ganz Europa Eisenbahnen gebaut. Wen wundert es da, dass wagemutige Männer eine Eisenbahn von Winterthur ins Tössstal forderten. Die ersten Anregungen dazu fallen in den Anfang der 1860-er Jahre.

Schliesslich fand am 24. September 1865 in Turbenthal die erste Versammlung statt, an der etwa 70 Interessenten teilnahmen. Aus der Mitte der Versammlung wurde eine Kommission gewählt, mit dem Auftrag, alle Vorarbeiten zwecks Gründung einer Tössthalbahngesellschaft vorzunehmen. Es brauchte viel Zeit, Mut und Überzeugungskraft, bis die vielen Einzelinteressen von am Bahnbau interessierten Privatpersonen, Fabriken und Gemeinden unter einen Hut zu bringen waren.

Endlich, am 22. Mai 1870, wurde ein Komitee gebildet, das beauftragt wurde, sofort für die Konzession einer Eisenbahn Winterthur–Bauma mit Prioritätsrecht für eine Fortsetzung nachzusuchen. Der Kantonsrat des Kantons Zürich erteilte die Konzession noch im gleichen Jahr. Für die Finanzierung wurde den Gemeinden im Tössstal ein Beteiligungsvorschlag gemacht, dem nebst dem Steuerkapital die Anzahl Einwohner, Spindeln und Webstühle zugrunde gelegt wurde. Nachdem dann innert einem Jahr mit viel Mühe und Not wenigstens eine Million Franken Aktienkapital – statt der veranschlagten 2,5 Millionen Franken – zu Gunsten der zu gründenden Tössthalbahn-Gesellschaft sichergestellt war, fand am 17. Dezember 1871 in Winterthur die Gründungsversammlung statt.

## Die Tössthalbahn-Gesellschaft

1871 existierten:

1. Die Tössthalbahn-Gesellschaft mit einer eigenen Konzession für die Linie Winterthur–Bauma.

2. Das Gründungskomitee der Eisenbahn Wald–Rüti, im Besitze der Konzessionen für die Linien
  - Wald–Rüti
  - Wald–Fischenthal–Bauma
  - Wald–Laupen

3. Das Initiativkomitee für eine Eisenbahn Wald–Bauma. Das Initiativkomitee für eine Eisenbahn Wald–Bauma übernahm im März 1873 die Konzession für die Linie Wald–Fischenthal–Bauma vom Wald–Rüti-Komitee. Im Mai 1873 gab dann das Initiativkomitee diese neu erworbene Konzession an die Tössthalbahn-Gesellschaft weiter unter der Bedingung, dass die beiden Konzessionen Winterthur–Bauma und Wald–Fischenthal–Bauma zu einer einheitlichen Unternehmung verschmolzen werden und eine neue Gesellschaft gebildet werde. So kam 1873 die Tössthalbahn-Gesellschaft Winterthur–Bauma–Wald zustande.

## Betriebseröffnungen

### Tössthalbahn

- Winterthur–Bauma: 4. Mai 1875 (Betriebslänge 25,030 km)
- Bauma–Wald: 15. Oktober 1876 (Betriebslänge 14,410 km)

### Wald–Rüti-Bahn

- Wald–Rüti: 21. September 1876 (Betriebslänge 6,410 km)
- Ab 1. Oktober 1906 wurde der Betrieb auf der Strecke Wald–Rüti von der Tössthalbahn besorgt.

## 1. Geburtstag, 1. Finanzkrise

Eine schwere Zeit hatte das junge Unternehmen durchzumachen. Die ursprüngliche Finanzierung erwies sich als zu schwach, die Baukosten waren höher als vorgesehen, und schwere Beschädigungen der Bahnanlagen durch die Überschwemmungen der Töss im Jahre 1876 stellten die Existenz der Bahnunternehmung in Frage. Es mussten neue Gelder aufgenommen werden; die Katastrophe konnte nur durch die persönliche Intervention hochherziger und wagemutiger Männer vermieden werden.

Verschiedene Tössstalgemeinden hatten kein Vertrauen mehr zu ihrer Bahn, forderten das ihnen zustehende Geld und beantragten rechtliche Schritte beim Bundesgericht gegen die Bahnunternehmung. Sie forderten nichts anderes als die Liquidation der Tössthalbahn. Das Bundesgericht

lehnte jedoch ab. – Die Tössthalbahn hatte ihre erste Krise überwunden, es sollte aber nicht die letzte sein.

### Wie gierige Wölfe

Die Tössthalbahn-Gesellschaft eröffnete ihren Betrieb mitten in der Zeit als die schweizerische Eisenbahnkrise ihren Höhepunkt erreichte. Es war eine Zeit der erbarmungslosen Rücksichtslosigkeit. Die Parole im schweizerischen Eisenbahnwesen lautete «friss oder stirb».

Die miserable Finanzlage der Tössthalbahn in den Anfangsjahren führte zu Spekulationen, dass diese Bahn nicht überleben könne. Die Nordostbahn (NOB) und die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) schlossen betreffend der Konkurrenzstellung zur Tössthalbahn am 21. Januar 1877 einen Vertrag. Darin wird bestimmt, dass beide Gesellschaften «den Verkehr, soweit sie darüber verfügen können, auf den Übergangspunkten Winterthur und Rütli bzw. Wald nicht an die Tössthalbahn abgeben, sondern ihn ausschliesslich über die eigenen Linien leiten.»

Die vorerwähnten Bahnen NOB und VSB haben im Jahre 1879 eine Vereinbarung getroffen, wonach die Generaldirektion der VSB der Direktion der NOB zusichert, von jeder Konkurrenz bei der Versteigerung der am 20. Februar 1878 durch das Bundesgericht verfügten Zwangsliquidation der Nationalbahn abzusehen, sofern die NOB sich verpflichtete, im Konkurs der Tössthalbahn den VSB vollständig freie Hand zu belassen.

### Die Tössthalbahn will zu den SBB

Wohl hatte die Tössthalbahn ihre Entwicklungsfähigkeit bewiesen, und diese hätte sich zur Blüte entfalten können, wenn ihr nicht absichtlich Erschwernisse in den Weg gelegt worden wären.

Neben den vorgängig erwähnten Konkurrenzabmachungen zwischen der NOB und der VSB sind weitere Konkurrenten aufgetreten. 1901 eröffnete die *Uerikon-Bauma-Bahn* den Betrieb und nahm der Tössthalbahn viel Verkehr weg. 1910 nahm die *Rickenbahn* den Betrieb auf, was zur Folge hatte, dass die Tössthalbahn den einträglichen Güterverkehr zwischen den Textilzentren Wald und St. Gallen via Winterthur verlor.

Die Finanzlage der Tössthalbahn verschlechterte sich, die Bahn war in ihrer Existenz gefährdet. Bahngesellschaft und Aktionäre sahen den Ausweg im freihändigen Verkauf der Bahn an den Bund. Am 9. Mai 1912 machten die Verwaltungsräte der Tössthalbahn und der Wald-Rütli-Bahn mit Unterstützung der an den beiden Bahnen beteiligten Gemeinden eine Eingabe an den Regierungsrat des Kantons Zürich, damit derselbe den Antrag zum freihändigen Ankauf der beiden Bahnen durch den Bund unterstützen und an den Bundesrat weiterleiten konnte.

Im Juni 1914 machte der Bundesrat ein Angebot, die Tössthalbahn zu erwerben. Wegen des inzwischen ausgebrochenen Ersten Weltkrieges wurde die Verstaatlichung aufgeschoben. 1917 wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen, die zum Bundesgesetz betreffend den freihändigen Ankauf der Tössthalbahn (und der Wald-Rütli-Bahn) durch den Bund führten. Danach treten die Bahnen ihre Anlagen und Ausrüstungen auf den 1. Januar 1918 an den Bund ab. Bei verspäteter Inkraftsetzung des Bundesgesetzes betreiben die Gesellschaften die Bahn bis zur Übernahme durch den Bund auf dessen Rechnung. Das Gesetz trat am 1. Oktober 1918 – jedoch rückwirkend auf den 1. Januar 1918 – in Kraft.

Zur vereinbarten Ankaufsumme von 2,5 Millionen Franken entschädigte der Bund zudem die brauchbaren Materialvorräte. Von dem so ermittelten Kaufpreis wurde die ebenfalls übernommene Hypothekenschuld von 1,2 Millionen Franken in Abzug gebracht. Die Restzahlung von rund 1,7 Millionen Franken wurde unter die Besitzer von Prioritätsaktien im 1. Rang verteilt. Nur die Tösstaler Gemeinden hatten solche Aktien, alle andern Aktienbesitzer gingen leer aus. ■

## Bahn, Bus oder...

Im Dezember 1977 veröffentlichte der Bundesrat den *Schlussbericht «GVK-CH»* (Gesamtverkehrskonzeption Schweiz). Darin steht unter dem Titel *«Netzreduktionen»* folgendes: «Netzreduktionen beim Schienenverkehr erscheinen dort angezeigt, wo nur dünne Verkehrsströme auf der Schiene abgewickelt werden, die zu einem ausgesprochen ungünstigen Ertrags/Aufwand-Verhältnis führen. Bei den SBB sind dies im allgemeinen Strecken, bei denen der Personenverkehr weniger als 3000 Reisende/Tag beträgt und kein nennenswerter Güterverkehr auftritt.»

Dann werden für den Planungszustand im Jahr 2000 die Eisenbahnstrecken, deren Umstellung auf Busbetrieb vorgeschlagen werden, aufgeführt, darunter die Strecke Rütli-Bauma. Etwas abschwächend wird zu diesen Vorschlägen erwähnt, dass für jede der aufgeführten Strecken im Detailstudium zu prüfen ist, welche Gesamtauswirkungen durch einen Ersatz mit Busbetrieb zu erwarten sind.

Seit 1978 haben die SBB fast jährlich das Thema «Aufhebung der Bahnlinie Bauma-Rütli» in die Öffentlichkeit gebracht, in der Regel blieb es bei unverbindlichen Aussagen. In den letzten Jahren haben verschiedene Stellen (z.B. die kantonale Volkswirtschaftsdirektion oder die Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet) Studien über diese Sache ausarbeiten lassen, die jetzt wohl irgendwo in einer Schublade liegen, mit teilweise interessanten Vorschlägen, die wegen fehlenden Finanzen nicht realisiert werden können.

An der regionalen Verkehrskonferenz Oberland vom August 1989 sagte Rolf Bergmaier vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), dass man im Winter 1989/90 eine Studie über die Zukunft des Raumes Tösstal erarbeiten werde, wobei es sich zeigen müsse «ob es die Bahn oder der Bus ist. Der ZVV möchte jene Lösung treffen, welche die Region wolle.» Der Lateiner fragt wohl: Quo vadis? KD



# Tössthal-Bahn.

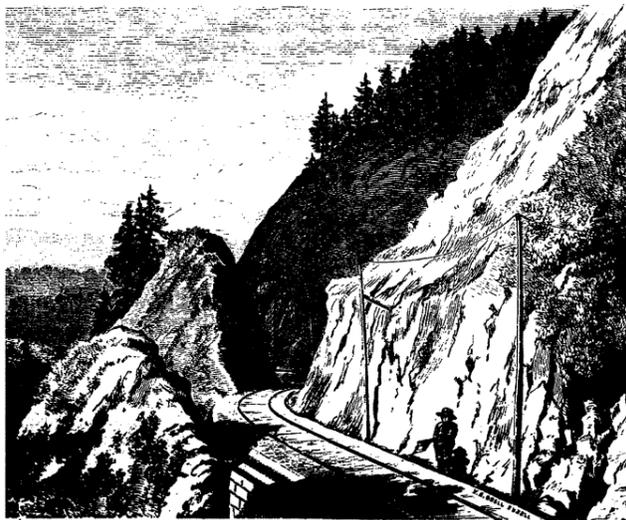


**Einladung zur Vergnügungsfahrt**  
nach Ragaz, Ghur und Claras und zurück am gleichen Tage zu ermäßigten Preisen  
**Sonntag den 28. August.**

Laren III. Klasse nach Claras, Ragaz, Ghur. Abfahrt Morgens	
Ab Winterthur Fr. 5. — Fr. 6. — Fr. 7. —	4 Uhr 25.
Wila " 4.40 " 5.40 " 6.30 " 5 "	09.
Saland " 4.20 " 5.25 " 6.15 " 5 "	17.
Bauma " 4. — " 5.05 " 5.95 " 5 "	28.

Abfahrt in Claras 6<sup>54</sup>, Ragaz 9<sup>05</sup>, Ghur 9<sup>47</sup> Vormittags.  
Rückfahrt ab 6<sup>54</sup>, Ragaz 9<sup>05</sup>, Ghur 9<sup>47</sup> Nachmittags.  
Diese Ertragsfahrt wird nur bei ordentlicher Witterung ausgeführt.  
Winterthur, den 22. August 1881. Verwaltung der Tössthalbahn.

### Vergnügungsfahrt anno 1881: Abfahrt in Winterthur um 4.25 Uhr!



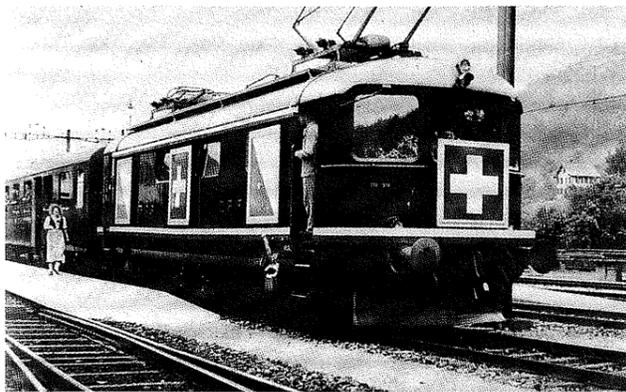
Wie am Gotthard wurde im Tösstal 1918–1943 ein Bergzuschlag erhoben.

## Chronologie Tösst(h)alBahn

- 1865 Interessentenversammlung für eine Eisenbahn ins Tösstal
- 1870 Bildung eines Komitees für eine Eisenbahn Winterthur–Bauma.  
Erhalt der Konzession für den Eisenbahnbau Winterthur–Bauma
- 1871 Gründungsversammlung der Tössthalbahn-Gesellschaft
- 1873 Erwerb der Konzession für die Strecke Bauma–Wald
- 1875 Betriebseröffnung Winterthur–Bauma
- 1876 Betriebseröffnung Bauma –Wald  
Betriebseröffnung Wald–Rütli (Wald–Rütli-Bahn)
- 1897 Erste ernsthafte Bestrebungen zur Verstaatlichung der Tössthalbahn
- 1918 Verstaatlichung der Tössthalbahn und Wald–Rütli-Bahn
- 1918–1943 Erhöhter Personentarif (mit Bergzuschlag!)
- 1951 Elektrifikation der Tösstallinie  
Modernisierung der gesamten Bahnanlagen
- 1975 Jubiläumsfeier «100 Jahre Tössthalbahn» in Bauma
- 1982 Einführung des Taktfahrplanes
- 1990 Aufnahme des S-Bahn-Betriebes (S = regionale Schnellbahn)  
S 26: Winterthur–Bauma–Rapperswil  
S 43: Wald–Rütli  
Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV)  
Modernisierung der Verkaufseinrichtungen (EDV-Anlagen)
- 1995 Teilweise Mischbetrieb Bahn/Bus Rütli–Wald–Bauma
- 1996 Aufgabe des Bahnstückgutverkehrs bei den SBB  
(im Tösstal bereits 1973 auf die Strasse verlegt)  
(1977 Beförderungs- und Tarifpflicht für den Stückgutverkehr durch den Bund aufgehoben)

Seit 1970 laufend Verbesserungen für die Sicherheit (Ersatz von Blinklichtsignalanlagen durch Überführungen, Unterführungen, automatische Barrierenanlagen und Strassenverlegungen)

Seit 1980 laufend Einführung von Sparmassnahmen durch Abbau von Dienstleistungen im Kundenbereich (kürzere Schalteröffnungszeiten; Schliessung der Stationen Gibswil, Steg, Saland, Wila, Rämismühle-Zell und Sennhof-Kyburg; Aufhebung der Zugbegleitung in den Regionalzügen)



Ers 51 hielt die Elektro-Schnellzuglok im Tösstal Einzug.

# Die Tössthalbahn bei den SBB

Die Tössthalbahn wurde 1918, nach Beendigung des Ersten Weltkrieges ins Netz der Schweizerischen Bundesbahnen aufgenommen. Es ist deshalb verständlich, dass die Tösstallinie nicht sofort in den Genuss eines Ausbaues kam, denn die SBB mussten damals ihre Bau- und Betriebspolitik in den Dienst der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse stellen. Doch nach dem Firmawechsel in schwerer Zeit ging's langsam aber stetig vorwärts.

### Seltsame Tarifpolitik

Im Bundesgesetz betreffend den freihändigen Ankauf der Tössthalbahn von 1917 hat sich der Bund in Artikel 2 das Recht zu Tarifzuschlägen vorbehalten. Die SBB machten von diesem Recht sofort Gebrauch und «beschenken» die Bahnbenutzer auf ihre Art. Sie erklärten die Tösstallinie zu einer Bergstrecke und erhoben von den Benutzern einen höheren Fahrpreis als auf andern Linien. Die Definition lautet wie folgt: «Die SBB berechnen auf jenen Strecken höhere Beförderungspreise (Berg- oder Distanzzuschläge), wenn teure Anlagen (Brücken, Tunnel, lange Bergstrecken) oder ein verhältnismässig geringes Verkehrsaufkommen einen Zuschlag zum Normaltarif rechtfertigen.»

Die SBB behandelten die Tösstallinie gleich wie die Strecken Erstfeld–Bodio (Gotthard), Brig–Iselle (Simplon) oder Giswil–Meiringen (Zahnradstrecke Brünig), obwohl sie doch nicht mit Bergstrecken mit kostspieligen Anlagen verglichen werden kann. Viele Male sind Begehren um Aufhebung des Bergzuschlages im Tösstal an die Generaldirektion der SBB gerichtet worden. Endlich, im Jahre 1943, anlässlich einer Tarifrevision, hoben die SBB alle Berg- und Distanzzuschläge auf ihrem Netz auf.

### Strom hält Einzug

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 bekamen auch die SBB wieder eine grössere Bedeutung als in den Jahren zuvor, wo die Ungleichheit der Wettbewerbsbedingungen dem Automobil Transportvorteile verschaffte. Man erinnerte sich wieder ihrer Aufgaben, dem Volk und der Wirtschaft zu dienen. Notstandsarbeiten waren wieder gefragt. Das Elektrifikationsprogramm der SBB wurde als Arbeitsbeschaffung gefördert, denn es waren bei Kriegsausbruch noch rund 800 km «unter Dampf».

Mit der Elektrifikation erhofften sich die Tösstaler massive Fahrplanverbesserungen. Deshalb machten die Gemeinden im Tösstal zusammen mit der Stadt Winterthur und Tourismusorganisationen ab 1940 bis 1944 jedes Jahr eine Eingabe an den Bundesrat, den Regierungsrat des Kantons Zürich, die Generaldirektion der SBB und die Kreisdirektion der SBB. Die wiederholt eingereichten Begehren um Elektrifizierung der Tösstallinie hatten keinen Erfolg. Am 10. Mai 1945 forderte eine von 2500 Personen besuchte Volksversammlung in Turbenthal die Generaldirektion der SBB auf, sofort die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Arbeiten für die Elektrifizierung der Tösstallinie in nächster Zeit aufgenommen werden können.

Die Elektrifizierung wird weiter verzögert, weil der Bund nach Kriegsende die Bautätigkeit vorrangig auf die Erstellung der notwendigen Wohnungen konzentrieren will. Unter diesen Umständen waren die SBB gehalten, alle nicht dringenden Bauarbeiten zurückzustellen. Die Töss- ►

## Was eine neue Haltestelle kostet

In den Jahren 1911 bis 1914 bediente die ehemalige Tössthalbahn zwischen Seen und Sennhof eine Haltestelle in Gotzenwil. Sonst blieb die Anzahl Bahnhöfe im Tösstal unverändert.

Im Jahre 1946 reichten acht Interessenten dem Verkehrsverband Tösstal/Zürcher Oberland ein Begehren zur Einrichtung einer *Haltestelle in Lipperschwändi* (zwischen Bauma und Steg) ein, damit dort wenigstens einige Züge halten könnten. Das Gesuch wurde den SBB übergeben, die es jedoch ablehnten.

Im Jahre 1982 erlebte dieses Gesuch eine Neuauflage. 161 Personen – etwa 10% davon regelmässige Bahnbenutzer – unterschrieben eine Petition zwecks Errichtung von einer oder zwei Haltestellen in *Wellenau und/oder Lipperschwändi* (beide zwischen Bauma und Steg). Die Petition reichten die Wortführer zuständigkeithalber dem Gemeinderat Bauma ein, da die Öffentlichkeit für die Erstellungs- und Folgekosten aufkommen müsste. Der Gemeinderat unterbreitete das Begehren den SBB zur Stellungnahme und Kostenberechnung.

Die Erstellung einer bescheiden ausgerüsteten Haltestelle in Wellenau würde 290'000 Franken und eine solche in Lipperschwändi 190'000 Franken kosten. Zusätzlich hätte die Gemeinde Bauma als Standortgemeinde, für die betrieblichen Mehraufwendungen pro Haltestelle eine Garantie für jährliche Mehreinnahmen von 90'000 Franken zu übernehmen oder diese Summe zu bezahlen. Angesichts dieser hohen Kosten und eines fehlenden Bedürfnisnachweises verzichtete die Gemeinde Bauma auf die Weiterverfolgung dieses Begehrens, denn der Bau neuer Stationen ist grundsätzlich Sache der Standortgemeinde. KD

BAHNHOF-WETTBEWERB

taler mussten sich noch einige Jahre gedulden, bis dann am 7. Oktober 1951 auf der elektrifizierten Bahnlinie der Betrieb aufgenommen werden konnte.

Modernisierung als Sonderfall

Die Elektrifikation der Tösstallinie nannten die SBB einen Sonderfall, weil hier nicht nur ein Fahrdrat aufgehängt sondern die Bahnanlagen durchgehend erneuert wurden. Die Modernisierung drängte sich auf, weil seit der Betriebseröffnung in den Jahren 1875/76 nur wenig verbessert worden ist.

In der Regel erfordern sonst alle baulichen Eingriffe in den technischen Apparat eine eingehende Auseinandersetzung mit Unterschieden des Grades von Güte, Zweckmässigkeit, Bewährtheit oder Ausgedientheit der verschiedenen Anlagenteile. Fast überall besteht Altes neben Neuem, Modernes neben Zurückgebliebenem, Hochgezüchtetes neben Primitivem, Vorzügliches neben Ersatzbedürftigem.

Anders im Tösstal: Hier wiesen die vorhandenen Anlagenteile einen in seltener Weise gleichmässigen Grad von Überholtheit und Ersatzbedürftigkeit auf. Aus diesem Grund ist die Tösstallinie zu einem vorbildlichen Strang des SBB-Netzes neu gestaltet worden. Die durchgreifenden Verbesserungen erstreckten sich, abgesehen von der Einführung des elektrischen Betriebes, sowohl auf den Gleisbau, den Brückenbau, die Sicherungsanlagen, Gleiserweiterungen auf Stationen, Umbau von Stationsgebäuden und Stationsplätzen und Blinklichtsignalanlagen. Wie heisst es so schön – keine Regel ohne Ausnahme: Die Ausnahme, wenigstens teilweise, ist der Bahnhof Wald.

Das Schlusswort

In der Festschrift zum Jubiläum «100 Jahre Tösstalbahn 1875–1975» schreibt der damalige Direktor des Kreises III der SBB, Max Strauss, in seinem Vorwort: «Es sei hier nicht verschwiegen, dass man wegen des hohen alljährlichen Betriebsdefizits schon vor Jahrzehnten die Frage eines Bahnersatzes aufgeworfen hat. Angesichts der grossen regionalen Bedeutung der Tösstallinie und des geballt auftretenden Berufsverkehrs hat man diesen Gedanken jedoch nicht weiterverfolgt. Wenn die Bundesbahnen im Tösstal nicht weitere Verkehrsverluste befürchten müssten, sondern mit einer stärkeren Inanspruchnahme der Bevölkerung rechnen könnten, bestände kein Anlass, dieses Thema je wieder aufzugreifen, und auch der eine oder andere Fahrplanwunsch liesse sich leichter erfüllen.»

Seither sind 22 Jahre vergangen. Das Vorwort ist nach wie vor aktuell, wie dies aus zwei Beispielen aus neuester Zeit hervorgeht. Anlässlich der öffentlichen Auflage des Fahrplanentwurfes 1995–1997 stellte die IG SBB-Tösstallinie sechs Forderungen auf. Im «Zürcher Oberländer» vom 15. September 1994 schreibt der Kommentator dazu, dass eine Forderung vermisst werde, denn die Tösstaler werden zwar aufgerufen, Eingaben zum Fahrplan zu machen, aber ein Aufruf zum vermehrten Zugfahren fehlt. Das ist der Haken. Wenn die Züge im Tösstal (noch) besser benutzt würden, dann liessen wahrscheinlich die SBB auch über eine Angebotsverbesserung mit sich reden.

Und am 30. September 1995 besuchten der einige Tage vorher in den Bundesrat gewählte Moritz Leuenberger und der Präsident der SBB-Generaldirektion Benedikt Weibel das Tösstal. Im «Dampf-Express Nr. 3/95», dem Magazin des DVZO, ist nachzulesen, dass Benedikt Weibel in Turbenthal über die Zukunft der Tösstallinie referierte und dabei sagte, dass die griffigste Massnahme zur Erhaltung des öffentlichen Regionalverkehrs dessen Benutzung sei.

Die Zukunft der Tösstallinie hängt also weitgehend von unserem Verhalten ab.

Kurt Domeisen

# Kennen Sie die Tösstaler Bahnhöfe?

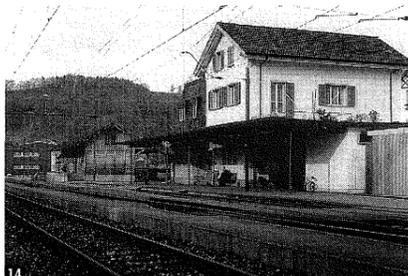
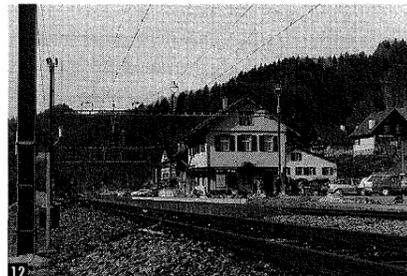
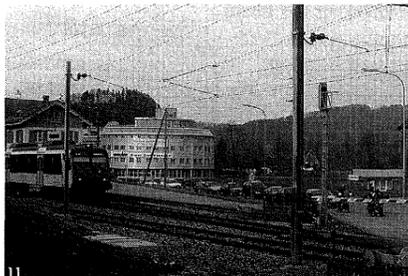
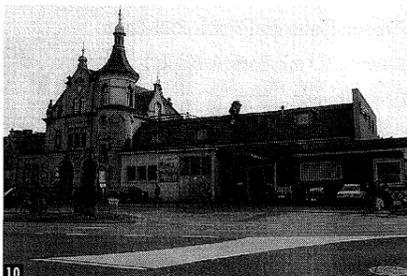
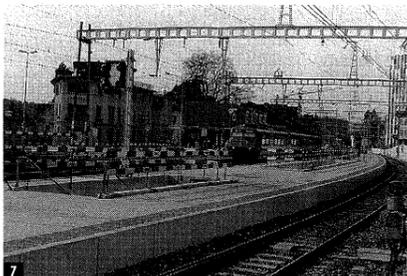
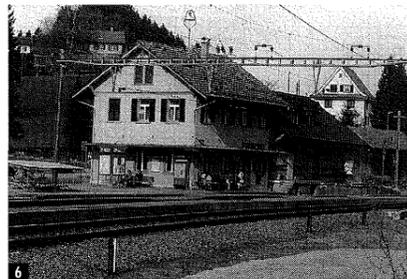
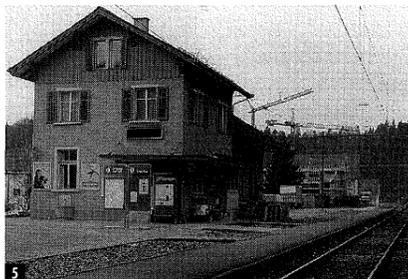
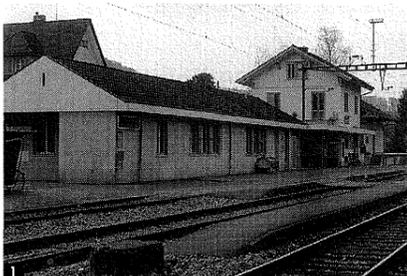
Zu einer richtigen Eisenbahnlinie gehören nebst zweier parallelaufender Schienenstränge in gleicher Rangordnung Züge, Reisende, Personal und natürlich die Bahnhöfe. Schliesslich beginnt und endet hier nicht nur jede Reise sondern trifft sich wiederum alles was zur Eisenbahnlinie gehört. Das ist hier im Tösstal genau wie anderswo. Einmalig hingegen ist jeder Bahnhof – auch zwischen Winterthur und Rapperswil. Genau genommen sind's 19 Originale. Unsere Wettbewerbsfrage heisst drum klipp und klar – Kennen Sie die Tösstaler Bahnhöfe? Viel Glück und Spass beim Lösen!

Zweifel überwunden haben, greifen Sie zur Schere und stecken Ihr Resultat in ein Couvert, und schicken es mit Ihrer vollständigen Adresse versehen an: TG-Tösstallinie, Kurt Graf, Bahnhof-Wettbewerb, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal.

• **Das Wettbewerbsprozedere:** Schreiben Sie im Wettbewerbsteilnahmetalon (links unten) die – Ihrer Meinung nach einzig richtige – Zahl, welche auf dieser Seite in jeder Foto eingeklinkt ist, zum Ortsnamen. Wenn Sie alle

• **Einsendeschluss:** 9. Juni (Poststempel). Gewinnerinnen und Gewinner werden direkt benachrichtigt.

-gr-



## Mitmachen bitte!



Tösstallinie

Die Fotos auf dieser Seite zeigen Tösstaler Bahnhöfe. Ich habe alle 15 erkannt:

- |  |   |                                     |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Gibswil         | <input type="checkbox"/> Rikon          | <input type="checkbox"/> Steg       |
| <input type="checkbox"/> Jona            | <input type="checkbox"/> Rüti           | <input type="checkbox"/> Turbenthal |
| <input type="checkbox"/> Kollbrunn       | <input type="checkbox"/> Saland         | <input type="checkbox"/> Wald       |
| <input type="checkbox"/> Rämismühle-Zell | <input type="checkbox"/> Seen           | <input type="checkbox"/> Wila       |
| <input type="checkbox"/> Rapperswil      | <input type="checkbox"/> Sennhof-Kyburg | <input type="checkbox"/> Winterthur |

- Ich will Mitglied der IG Tösstallinie werden – bitte schicken Sie mir die Details  
 Ich nehme nur am Bahnfest-Wettbewerb teil

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Datum:

Unterschrift:

## Die Preise

- Preis:** 1/2-Tax-Abo-Gutschein im Wert von 150 Franken.
- Preis:** 100-Franken-Bahngutschein.
- Preis:** 75-Franken-Bahngutschein.
- Preis:** Tageskarte für 1/2-Tax-AbonnentIn im Wert von 50 Franken.
- Preis:** 40-Franken-Bahngutschein.
- 10. Preis:** Gratis-Mitgliedschaft bei der IG Tösstallinie als Familienmitglied im Wert von 30 Franken.
- 11.–15. Preis:** Gratis-Mitgliedschaft bei der IG Tösstallinie als Einzelmitglied im Wert von 25 Franken.

Einsenden bis spätestens 9. Juni an: IG Tösstallinie, Kurt Graf, Bahnhof-Wettbewerb, Feldstrasse 9, 8488 Turbenthal