

Eine virtuelle Führung durch die Baustelle des Bahnhofs Winterthur

Kennen Sie Gehörlose?

Eindrücke von der Baustelle Bahnhof Winterthur

Seit Januar 2018 ist die 90-jährige Personenunterführung Nord eine Riesenbaustelle, weil dort eine neue, breitere Personenunterführung gebaut wird, parallel zu einer Velounterführung von der Bank- zur Wartstrasse.

Wieso Gebärdensprachen offiziell anerkennen?

Hannes Gehring Ich habe stark hörbehinderte Verwandte und Kontakte zum Gehörlosendorf Turenthal. Ich bin immer der beeindruckt, wie leicht, elegant und schnell die Gehörlosen mit ihren Gebärden kommunizieren, ohne gestört zu werden von Auto- oder Flugzeuflärm.

SOS: Dringend Vorstandsmitglied gesucht! --> Seite 5

Gebärdensprachen sind eigenständige visuelle Sprachen, sie entwickeln sich wie gesprochene Sprachen innerhalb einer regionalen Sprachgemeinschaft. Die Schweiz ist eines der letzten Länder in Europa, welches seine Gebärdensprachen nicht auf nationaler Ebene anerkannt hat. Auf kantonaler Ebene ist die Gebärdensprache in Genf und in Zürich in den jeweiligen Kantonsverfassungen erwähnt.

Am 21. August informierte nun Radio SRF, und danach auch bz und Tagesanzeiger, dass der Bundesrat die rechtliche Anerkennung der drei Gebärdensprachen für deutsch, französisch und italienisch prüfe. Er habe sich bereit erklärt, mehrere Postulate mit diesem Anliegen anzunehmen. Die Postulate stammen von Grünen-Nationalrätin Regula Rytz (BE), CVP-Nationalrat Christian Lohr (TG) und SP-Nationalrat Mathias Reynard (VS). Sie möchten prüfen lassen, ob eine rechtliche Anerkennung als Teilandessprache respektive als Kultur- oder Sprache einer Minderheit möglich ist. Zudem verlangen sie konkrete Umsetzungsmassnahmen mit einem Aktionsplan, um die vollständige und barrierefreie Teilhabe von Gehörlosen und Hörbehinderten zu erreichen. Der Prüfauftrag enthält zudem Fragen zum gleichberechtigten Zugang zum Arbeitsmarkt und zur Gesundheitsversorgung



Unter dem Bahnhof entsteht die neue Personen- und Velounterführung Bild © SBB

Fortsetzung -->

Fortsetzung -->

für Gehörlose.

Der Schweizerische Gehörlosenbund sieht die Anerkennung der Gebärdensprache als Schlüssel zur Beendigung der Diskriminierung von Menschen mit einer Hörbehinderung. Eine Anerkennung der Gebärdensprache in der Schweiz leistet einen entscheidenden Beitrag dazu, die Alltagssituation und Lebensqualität von gehörlosen und hörbehinderten Personen zu verbessern: in der Gesellschaft, im Bildungs- und im Rechtssystem. Das Ziel muss sein, dass die Gebärdensprachen und die Kultur der Gehörlosen als Teil und Bereicherung der gesellschaftlichen Vielfalt anerkannt werden, durch Bilingualität und Bikulturalität. In der Schweiz leben etwa 10'000 gehörlose Menschen und rund 1 Million Menschen, die leicht bis hochgradig schwerhörig sind. Mehr als 10'000 davon nutzen die Gebärdensprache als Erst- oder Muttersprache und sehen sich als Teil einer kulturellen und sprachlichen Minderheit: der Schweizer Gehörlosengemeinschaft. Da Kultur und Sprache untrennbar miteinander verbunden sind, gehört die Gebärdensprache untrennbar zur kulturellen Identität der Schweizer Gehörlosengemeinschaft.

Die fehlende Anerkennung der Gebärdensprachen steht im Widerspruch zur UNO-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UNO-BRK), welche in der Schweiz seit Mai 2014 in Kraft ist. Darin wird die Gebärdensprache in Artikel 2 als eigenständige Sprache bestimmt: «Im Sinne dieses Übereinkommens schliesst «Sprache» gesprochene Sprachen sowie Gebärdensprachen und andere nicht gesprochene Sprachen ein.»

Der Schweizerische Gehörlosenbund fordert die konsequente Umsetzung dieser Definition in der Gesellschaft, in der Bildung und im Rechtswesen und die rechtliche Anerkennung der Gebärdensprache.

Hannes Gehring Jedes Mal wenn ich im Bahnhof Winterthur ankomme bin ich neugierig, was sich in der Baustelle alles

rung Nord geschrieben. Wenn ich über die provisorische Passerelle gehe, - ich kann mir Zeit nehmen, weil ich pensioniert bin, die



Für den Bau der Velounterführung musste das Bahnhofsgebäude abgestützt werden Bild © SBB

verändert hat. Schon in den ZUGnummern 40 und 44 hatten wir Artikel über die neue Personen- und Velounterfüh-

meisten Reisenden sind in Eile -, dann bleibe ich auf der Treppe gegen die Rudolfstrasse stehen und sehe hinunter in die Baustelle.



Einlegen der Gleishilfsbrücke über die Baugrube beim Gleis 4 im November 2018 Bild © SBB



Juli 2019: unter dem Bahnhofplatz entsteht die neue Velounterführung Bild © SBB

Inhalt

Eindrücke von der Baustelle Bahnhof Winterthur	1
Wieso Gebärdensprachen offiziell anerkennen?	1
SOS: Dringend Vorstandsmitglied gesucht!	5
Intern: Der Vorstand der IG Tösstallinie	5
Bericht aus den Regionalen Verkehrskonferenzen	7
Reise durch das Mutterland der Eisenbahn	8
Umbau des Bahnhofs Tann-Dürnten	12
26. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie	14
Impressum	15
Wir besuchen das Klang-Maschinen Museum in der Seidenfabrik Dürnten	16



Die Rampe der Velounterführung von der Bank- zur Wartstrasse am 3. August 2019

Dort werden nun bereits Eisen gelegt für das Betonieren der Velostation Rudolfstrasse. Auf einer Infotafel erscheint der Ausdruck «Rampe 21».

Ausbauprogrammes ZEB «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur» die Unterführung Nord im Bahnhof aus. Sie wird breiter, erhält sechs neue Ladengeschäfte und stufen-



Velounterführung von der Bank- zur Wartstrasse : © Visualisierung SBB

Die SBB erklären: Die Bezeichnung «Rampe 21» steht für die Projekte der Stadt Winterthur. Eine neue unterirdische Velostation und die Neugestaltung der Rudolfstrasse schaffen bessere Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig baut die SBB im Rahmen des nationalen

freie Zugänge zu den Perrons dank Rampen und Liften. Im gleichen Zug entsteht im Auftrag der Stadt eine unterirdische Velo-

Fortsetzung -->





Der Aufgang von der Personenunterführung zur Wartstrasse Visualisierung © nightnurse images

querung von der Wartstrasse bis in die Bankstrasse. In den ersten Monaten ist insbesondere der Bereich Wart- bis Konradstrasse durch Baumassnahmen tangiert. Ab der zweiten Hälfte April 2018 führt ein Steg über die Baustelle. Der Baustellenabschnitt bleibt damit für Fussgängerinnen und Fussgänger passierbar, Velofahrende müssen ihr Velo schieben. Gemäss aktuellem Terminprogramm dauern die Bauarbeiten bis Ende 2021. Dann profitieren Sie, die Winterthurer Bevölkerung und die Reisenden unter anderem von optimierten Verkehrsbeziehungen und mehr Platz und Komfort am und um den Bahnhof.

Ein Video hat mich total fasziniert. Es zeigt die Arbeiten auf der Baustelle im Zeitraffer <https://www.youtube.com/watch?v=BGYUUDz->

Bel8&feature=youtu.be

Eine nach Wunsch drehbare 360°-Foto <https://cel.media/sbb-winterthur/> ermöglicht einen Rundgang unter den Gleisen, in der Baustelle der Personenunterführung Nord und Veloquerung am 11. Juli 2019. Diese Rundumfoto gibt mir den Eindruck, selbst in der Baustelle zu stehen, wo ich sonst immer nur von oben die Arbeiter gesehen habe.

Die Velounterführung führt unter dem alten Bahnhofsgebäude durch, vom Bahnhofplatz aus gesehen links entlang der Personenunterführung. Das Bahnhofsgebäude musste deshalb von unten abgestützt werden, damit es sich nicht in die Baugrube senkt. Es steht noch bis Mai 2020 auf diesen temporären Stützen, damit die Velounterführung dar-



Der Aufgang von der Velostation zur Rudolfstrasse Visualisierung © nightnurse images

unter gebaut werden kann. Im November 2018 wurde eine Gleishilfsbrücke beim Gleis 4 eingelegt. Sie trägt ein provisorisches Gleis auf Stützen, über das die Züge fahren können, während im Untergrund gebaut wird. 14 solcher Gleishilfsbrücken mussten über die ganze Breite der Geleise verlegt werden.

ren wie gewohnt die Busse. In der Höhe thronet die Logistikplattform, mit Büros und Material für den Betrieb der Baustellen.

Von der Turnerstrasse, neben der Bank Cler, führt die Velorampe hinunter unter die Gleise und dann hinüber zur Velostation Wartstrasse und von hier über Treppen in die Wartstrasse



Die Rudolfstrasse um 1900

Das Volumen von zehn Olympia-Schwimmbäcken an Aushub muss abtransportiert werden. Während oben die Züge über die provisorischen Gleise fahren und das Bahnhofsparkhaus normal benützt wird, finden acht Meter tiefer die Ausbauarbeiten statt und unter dem Bahnhofplatz entsteht die neue Velo- und Personenunterführung. Darüber fahren

se oder über eine Rampe hinauf zur Rudolfstrasse. Die Velostation erstreckt sich von der Personenunterführung bis zum Bioladen Regenbogen. Die Treppenaufgänge der Personenunterführung werden sich bei der Rudolfstrasse 19 befinden, dort wo heute die Treppe der provisorischen Passerelle in die Rudolfstrasse mündet.

Ab Dezember 2019 Halbstundentakt Winti-Rüti. Und nun das Aus?

SOS: Dringend Vorstandsmitglied gesucht!

Wenn anfangs April 2020 die nächste Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie stattfindet, wird dies nicht wie in den letzten Jahren eine Versammlung sein, welche nach dem Schema F abläuft, sondern es geht nicht mehr und nicht weniger um die Zukunft der IG Tösstallinie. Ich, Rafael Haas, seit 2010 Vizepräsident und Aktuar der IG Tösstallinie, habe mich entschieden, mein Amt auf diesen Termin abzugeben. Ich würde mich sehr freuen, wenn sich unter den Leserinnen und Lesern dieser Zugnummer jemand bereit erklären würde, in meine Fussstapfen zu treten.

Rafael Haas Am 23. März 2010 wurde ich im Restaurant Bahnhof im Bauma zum Vizepräsidenten der IG Tösstallinie gewählt. Die IG stand damals, ähnlich wie heute, an einem Wendepunkt. Am 17. Mai 2009 wurde die Initiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ von Zürcher Stimmvolk mit 63% Nein-Stimmen

abgelehnt. Die IG-Tösstallinie war an der Realisierung dieser Volksinitiative massgeblich beteiligt und der damalige Vorstand setzte sich mit Herzblut für eine erfolgreiche Abstimmungskampagne ein. Immerhin nahmen

Fortsetzung -->

Intern

Der Vorstand der IG Tösstallinie

Präsident:
Ralf Wiedenmann
praesident@ig-toesstallinie.ch
8487 Zell
Tel. 079 458 94 02

Vizepräsident und
Aktuar:
Rafael Haas
vizepraesident@ig-toesstallinie.ch
8492 Wila

Rechnungsführung,
Mitglieder-
Administration und
Logistik:
Erwin Brand
finanzen@ig-toesstallinie.ch
Tösstalstrasse 325
8497 Fischenthal
Tel. 079 350 94 72

Revision:
Martin Greber
Greber Consulting
8005 Zürich

Robert Ineichen
Treuhand & Consulting
8400 Winterthur

Medien, Redaktion,
Layout ZUGnummer:
Hannes Gehring
medienredaktion@ig-toesstallinie.ch
8487 Zell

BeisitzerIn
vakant

die Initiative sämtliche Gemeinden entlang der Tösstalstrecke an, Fischenthal gar mit einem Ja-Anteil von 80%. Trotzdem machte sich bei den damaligen Protagonisten eine gewisse Ernüchterung breit, sodass 4 der 5 damaligen Vorstandmitglieder inklusive Präsident der IG Tösstallinie zurücktraten. Die IG Tösstallinie stand vor dem Ende, wenn sich nicht mindestens 3 neue Leute für den Vorstand der IG Tösstallinie finden liessen.

Ich war damals gerade auf der Zielgeraden meines Studiums an der ETH Zürich und dachte mir, eine Mitarbeit im Vorstand der IG Tösstallinie sei eine gute Gelegenheit, die politischen Abläufe im öffentlichen Verkehr der Schweiz besser kennen zu lernen. So stellte ich mich zusammen mit Ralf Wiedenmann und Christoph Gerber für den Vorstand der IG Tösstallinie zur Verfügung. Ein halbes Jahr später übernahm ich zudem noch das Aktuariat.

Nach der verlorenen Abstimmung galt es zu diesem Zeitpunkt vor allem darum, neue Zielsetzungen für die IG Tösstallinie zu definieren: Da Kantons- und Regierungsrat die Initiative primär mit dem Argument abgelehnt haben, dass mit der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn auf allen Bahnstrecken im Kanton Zürich der Halbstundentakt eingeführt wird, galt es nun zu verifizieren, dass dieses Versprechen auch eingehalten wird. Dies wird mit Fahrplanwechsel im Dezember 2019 nun geschehen, wenn der Halbstundentakt auf der ganzen Tösstalstrecke von Winterthur bis Rüti eingeführt wird. Damit ist ein grosses Ziel der IG Tösstallinie jetzt erfüllt.

In diese zehn Jahre meiner Amtszeit als Vizepräsident fallen aber auch noch andere Erfolge, welche auf die Beharrlichkeit der IG Tösstallinie zurückzuführen sind.

- Dezember 2012: Verschiebung der Abfahrtszeit der letzten S26 von 23.44 auf 23.52 Uhr ab Winterthur. Somit bestand neu ein Anschluss von der S8 mit Ankunft um 23.49 aus Zürich. Die letzte Verbindung aus Zürich ins Tösstal war damit ein paar Minuten später möglich. Nicht viel, aber immerhin.
- Dezember 2012: Die letzte S26 ab Rüti ZH verkehrt neu ab 20.11 Uhr, eine Stunde später als bisher.
- Die IG Tösstallinie setzt sich bei jeder regionalen Verkehrskonferenz dafür ein, dass die Betriebszeiten der S26 am Morgen und am Abend verlängert werden. Dies zeigt im Dezember 2014 zum ersten Mal Wirkung, als die morgendliche Leerfahrt von Winterthur nach Rüti ab Bauma 05.22 Uhr neu kommerziell fährt.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 verkehrt nun der erste Zug von Bauma nach Winterthur morgens sowie von Winterthur nach Bauma abends jeweils ei-

ne halbe Stunde früher (Bauma ab 05.10 Uhr) bzw. später (Winterthur ab 00.13 Uhr).

Neben diesen erreichten Zielen der IG gibt es auch noch einige persönliche Gründe, warum ich nach 10 Jahren Vorstandsarbeit mein Amt abgeben werde:

- Während ich bei meiner Wahl in den Vorstand der IG noch Student war und damit eine gewisse Narrenfreiheit bei meinen Meinungsäusserungen genoss, arbeite ich heute als Verkehrsingenieur bei einer Beratungsfirma für den öffentlichen Verkehr. Obwohl ich stets überzeugt war, dass die Rollen als neutraler und objektiver beratender Ingenieur einerseits und als Vorstandsmitglied eines Fahrgastverbandes andererseits durchwegs vereinbar sind, wurden leider von Kundenseite manchmal auch Zweifel geäussert, dass dies möglich ist. Da es in meiner beruflichen Zukunft durchaus denkbar ist, dass ich einst bei einer Eisenbahnverkehrsunternehmung oder bei einem Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs tätig sein werde, möchte ich diese Doppelrolle nun aufgeben.
- Seit ich berufstätig bin, hat sich meine Freizeit gegenüber meiner Schul- und Studienzeit deutlich verringert. Mittlerweile bin ich aus beruflichen Gründen immer öfters auch unterwegs, sodass die Zeit immer knapper wird. Da ich ein sehr neugieriger Mensch bin und auch gerne neue Dinge in Angriff nehme, ist jetzt die Zeit gekommen, dafür wieder etwas mehr Zeit zu finden.

Jetzt ist es also an Ihnen: Mit meinem Rücktritt verbleiben voraussichtlich 3 Personen im Vorstand der IG Tösstallinie. Dies ist gemäss den Statuten der IG das absolute Minimum. Damit kann die IG zwar weiter existieren, allerdings sind 3 Personen zu wenig, um die vier Kernfunktionen Präsidium, Kasse, Redaktion ZugNummer und Aktuariat seriös abzudecken. Ganz abgesehen von meinem Bahn-Fachwissen, welches ich im Vorstand einbringen konnte. Da sich der amtierende Präsident Ralf Wiedenmann in seinen ebenfalls 10 Jahren bisheriger Amtszeit ein grosses Bahn-Fachwissen aneignen konnte, bin ich guten Mutes, dass er zukünftig diese Rolle im Vorstand weiterführen kann. Betreffend das Aktuariat wäre es meines Erachtens allerdings zwingend notwendig, dass für dieses Amt eine frische Kraft gefunden würde. Gerade die Protokollierung der Vorstandssitzungen und Mitgliederversammlungen sollte von einer Person gemacht werden, die sich voll und ganz auf diese Aufgabe konzentrieren kann und nicht noch nebenbei die Sitzung leiten oder die Jahresrechnung vorstellen muss. Der Zeitaufwand für die Vorstandsarbeit kann etwa wie folgt quantifiziert werden:

- Vorstandssitzungen: 3 Sitzungen à ca. 2-3

Stunden pro Jahr (in einem Restaurant im Tösstal), dazwischen Austausch per E-Mail.

- Erstellen Protokolle der Vorstandssitzungen: Zirkla 3 Stunden je Sitzung plus Mitgliederversammlung.
- Erstellen eines oder mehrerer Artikeln für die Vereinszeitschrift Zugnummer: 2 Mal im Jahr ca. 3 bis 6 Stunden.
- Organisation des Mitgliederevents (auch delegierbar), ca. 2 bis 3 Stunden 1 Mal pro Jahr.

Falls sich keine Person für das Aktuariat finden liesse, ist die Zukunft der IG akut gefährdet. Es ist dann an den 3 verbleibenden Vorstandsmitgliedern zu entscheiden, ob sie in dieser Konstellation den Verein weiterführen möchten oder ob sie den Verein auflösen.

Da diese Gefahr bereits im Vorfeld der letzten Mitgliederversammlung absehbar war, haben wir an dieser Stelle die Frage diskutiert, ob es die IG eigentlich noch braucht. Der Tenor war eindeutig, es bestand die einhellige Meinung, dass die IG weiterbestehen sollte. Unter anderem aus folgenden Gründen:

- Alle Gemeindevertreter versichern, dass die Zusammenarbeit zwischen der IG und den Tössaler Gemeinden ausgezeichnet ist. Die IG hat bei Fragen bezüglich Fragestellungen des öffentlichen Verkehrs eine sehr grosse Fachkompetenz. So können die Fahrplanbegehren der IG jeweils praktisch unbearbeitet an den ZVV weitergeleitet werden.

- Obwohl das Angebot auf der Tösstalstrecke ab Dezember 2019 mit dem Halbstundentakt eine nie dagewesene Qualität erreicht, ist sie in Zukunft nicht vor allfälligen Angebotsabbau gefeit. Die Planungen für den Fahrplan 2035 sehen vor, die S11 nur noch bis Turbenthal verkehren zu lassen.
- Die IG hat eine Wachfunktion und beobachtet die Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr genau und kann auf Verschlechterungen reagieren.
- Das obere Töss- und Jonatal wird abends nach wie vor durch Busse erschlossen. Die IG Tösstallinie soll sich dafür einsetzen, dass am Abend auch dieser Abschnitt mit einem Bahnangebot erschlossen wird.
- Die IG hat Einsitz in den regionalen Verkehrskonferenzen und kann dort ihre Ansichten platzieren.

Nun ist es an Ihnen. Wenn Sie auch weiterhin auf die guten Dienste der IG Tösstallinie zählen möchten, dann melden Sie sich für die Mitarbeit im Vorstand der IG. Denn es ist wie bei einem Laufwettkampf: Es braucht einerseits die Fans am Streckenrand, welche die Läufer zu Höchstleistungen anfeuern. Es braucht aber auch Läufer, sprich Vorstandsmitglieder, welche bereit sind, Höchstleistungen oder im Falle der IG eher einen kleinen gemeinnützigen Beitrag für das Angebot im öffentlichen Verkehr im Tösstal zu erbringen.

Falls Sie Interesse für die Mitarbeit im Vorstand der IG haben, melden Sie sich bitte bei mir unter vizepraesident@ig-toesstallinie.ch.

Von der IG seit 2001 gefordert: endlich Halbstundentakt von Winterthur bis Rüti

Bericht aus den Regionalen Verkehrskonferenzen von Mai 2019

Ab Dezember 2019 wird die S26 auf ihrer vollen Strecke, also auch zwischen Bauma und Rüti ganztägig im Halbstundentakt verkehren.

Ralf Wiedenmann Die IG Tösstallinie hat dieses Mal nur zwei Fahrplanbegehren eingereicht.

1. Ausdehnung der Betriebszeiten, in denen die S26 statt die Buslinie 854 zwischen Bauma und Rüti verkehrt. Wir hatten vorgeschlagen, folgende zusätzliche Kurse der S26 vorgeschlagen: Rüti ab 5:42, 21:12, 22:12, 23:12 und 0:12 nach Bauma und Bauma ab 20:20, 21:20, 22:20; 23:20 und 0:20 Richtung Rüti. Dieses Begehren wurde abgelehnt.

2. Wir hatten vorgeschlagen, dass die S11 auch in Rämismühle-Zell halten und ganztags bis nach Wila fahren solle. Auch dieses Begehren kann nicht erfüllt werden. Allerdings wurde an der RVK eine Überprüfung im Rahmen des Ausbaus schritts 2035 in Aussicht gestellt.

Ein Vorschlag aus den Gemeinden Turbenthal und Bauma, eine neue S11 Wila ab 5:39 einzuführen, wurde dagegen gutgeheissen. Diese dient zur Entlastung der S26 Bauma ab 5:40,

Fortsetzung -->

Winterthur an 6:17. Dies ist zu begrüßen, da bei der besagten S26 die Platzkapazität seit Dezember 2018 nahezu halbiert wurde. Im Nachhinein zeigt sich damit deutlich, dass unsere immer wieder vorgebrachte Forderung, einen Frühzug Bauma ab 5:10 einzuführen, berechtigt war. Auch dieser Zug ist gemäss der SBB-App sehr stark ausgelastet.

Der Vorschlag der Gemeinde Turbenthal, die S26 wieder bis Rapperswil verkehren zu lassen, ist leider weiterhin nicht umsetzbar, wegen fehlender freier Gleise am Bahnhof Rapperswil.

Ein innovativer Vorschlag wurde von der Gemeinden Russikon, Fehraltorf und Pfäffikon eingereicht. Statt der ab Dezember neuen Nacht-S-Bahnlinie SN8 ab Zürich über Oerlikon nach Pfäffikon solle die SN6 von Regensdorf über Oerlikon, Hardbrücke, Zürich Hauptbahnhof über Stadelhofen nach Pfäffikon geführt werden. Gleichzeitig solle das Nachtbusnetz angepasst werden. Für das Tösstal relevant ist vor allem die Verknüpfung der beiden Nachtbuslinien N86 und N87. Damit gäbe es eine durchgehende Nachbuslinie Winterthur-Bauma-Bäretswil-Wetzikon. Damit wäre endlich Bauma von Winterthur mit dem Nachtbus erreichbar. Der ZVV bedankte sich für den Vorschlag, wandte jedoch ein, dass die Zeit für eine betriebliche und finanzielle Prüfung des Vorschlags nicht ausreiche. Insbesondere hätten alle anderen RVKs der Verlängerung der SN8 nach Pfäffikon zuge-

stimmt. Das Begehren wurde deshalb zur Prüfung auf die nächste Fahrplanperiode zurückgestellt. Es beseht also Hoffnung, dass der Nachtbus von Winterthur ins Tösstal doch noch bis Bauma und nicht nur bis Wila verkehrt.

Gemäss Rekursfahrplan werden künftig alle Fahrten der Buslinie 806 von Turbenthal nach Kehlhof ab Dezember bis Neubrunn verkehren. Turbenthal hatte eine Verlängerung der Fahrten bis Kehlhof am Wochenende bis Seelmatten verlangt. An der RVK wurde jedoch nur eine Prüfung der Verlängerung bis Neubrunn in Aussicht gestellt.

Auch bei der Buslinie 825 von Turbenthal nach Pfäffikon ZH gibt es Verbesserungen: Der erste Kurs Montag-Freitag Richtung Pfäffikon ZH verkehrt künftig bereits ab Turbenthal statt erst ab Wildberg (und zwar um 5:29). Am Wochenende verkehrt der erste Kurs um 6:29 bereits ab Turbenthal statt Wildberg.

Es wird eine neue Nachtbuslinie N82 mit Anschluss von der Nacht-S-Bahn SN8 (Zürich-Oerlikon-Pfäffikon ZH) von Fehraltorf über Russikon-Turbenthal-Wila-Bauma-Hittnau eingeführt. Turbenthal und Wila werden dann von 2 Nachbuslinie erschlossen. Schade ist, dass der Nachtbus N68 von Winterthur nach Wila zur Minute 09 ankommt, während der Nachtbus N82 zur Minute 56 abfährt.

Unsere Traumreise in historischen Zügen durch England, Schottland und auf die Isle of Man

Reise durch das Mutterland der Eisenbahn

Wie in den vergangenen Jahren bin ich auch in diesem Jahr zusammen mit drei Arbeitskollegen auf eine Eisenbahn-Entdeckungsreise aufgebrochen. Die diesjährige Reise führte uns nach Grossbritannien, das Mutterland der Eisenbahn. Unsere Reise begann in Hull in der Grafschaft Yorkshire in Ostengland und führte uns anschliessend in Richtung Norden bis nach Inverness in Schottland. Anschliessend erkundeten wir Nordwestengland mit den Metropolen Manchester und Liverpool. Von Liverpool aus machten wir noch einen kurzen Abstecher auf die Isle of Man, eine kleine Insel zwischen Grossbritannien und Irland.

Rafael Haas Ein erster Höhepunkt der Reise bildete die Zugfahrt über die Settle – Carlisle Railway. Die Strecke liegt in Nordwestengland und verbindet die Metropole Leeds mit der Stadt Carlisle an der Grenze zu Schottland. Die Strecke führt durch eine abgelegene, landschaftlich sehr reizvolle Region in dem englischen Mittelgebirge, genannt „Pennines“. Die Strecke wurde in den 1870-Jahren erbaut und 1876 für den Personenver-

kehr eröffnet. Da sie parallel zur West Coast Main Line verläuft, welche deutlich grössere Siedlungsgebiete erschliesst, drohte ihr mehrmals die Stilllegung. Die Vernachlässigung der Infrastruktur führte zu zahlreichen Mängeln der Bausubstanz von Brücken und Tunnels. Anfangs der 1980er Jahren stellte sich dann die Frage, ob die Strecke stillgelegt oder mit grossem finanziellem Aufwand saniert wird. Dank einer Bürgerinitiative, wel-

che sich für den Erhalt der Strecke einsetzte, wurde eine Stilllegung schliesslich verhindert. Obwohl sich der Infrastrukturbetreiber die Schliessung der Strecke mit teilweise übertriebenen Sanierungskosten schönrechnete, gelang es dank der medialen Aufmerksamkeit, welche die Schliessungsdiskussion auslöste, die Nachfrage auf der Strecke markant zu steigern und auch das touristische Potential dieser Strecke auszunutzen. Dank dieser Entwicklung beschloss die britische Regierung 1989, die Strecke zu sanieren und weiterzubetreiben.

Neben der atemberaubenden Landschaft, welche bei einer Fahrt auf der Settle – Carlisle Railway am Fenster vorbeizieht, lohnt sich die Fahrt auch aufgrund der sehr hübsch hergerichteten Bahnhöfe und Viadukte. So ist der Bahnhof Dent auf 350 Meter über Meer der höchstgelegene Hauptlinien-Bahnhof in

Einstiegstüren ist die Decke noch etwas tiefer, sodass man beim Einsteigen auf seinen Kopf achten muss „Mind your Head!“.

Die U-Bahn Glasgow wurde zu Beginn mittels Seilzügen angetrieben. Dabei kamen zwei 11 Kilometer lange Zugseile zur Anwendung, welche mittels Dampfmaschinen angetrieben wurden. Die Fahrzeuge verfügten über eine Klemme, mit welchen sie sich zum Beschleunigen an den Seilen festklemmen konnten. Da dieser Betrieb auf die Dauer nicht wirtschaftlich war, beschloss man 1935, die Metro Glasgow zu elektrifizieren. Eine weitere grundlegende Sanierung der U-Bahn erfolgte von 1977 bis 1980, wobei die stark frequentierten Stationen Seitenperrons anstelle der sehr schmalen Mittelperrons erhielten (siehe Abbildung 2) und die Stationen mit Rolltreppen ausgerüstet wurden.

Auf eine weitere sehr interessante Sehenswürdigkeit aus dem Verkehrsbereich trifft man in Falkirk, etwa auf halber Strecke zwischen Glasgow und Edinburgh. Das Falkirk Wheel (siehe Abbildung 3). Es handelt sich dabei um kein Bauwerk für den Eisenbahnverkehr, sondern für die Schifffahrt. Das Falkirk Wheel ist ein modernes Schiffshebewerk, welches als eine Art Riesenrad ausgestaltet ist. Es verbindet auf der einen Seite den



Abbildung 1: Ribbleshead-Viaduct [1]

England. Ein beliebtes Fotosujet ist auch der Ribbleshead-Viaduct (siehe Abbildung 1), welcher mit einer Länge von 402 Metern das Tal des Flusses Ribble überquert und während der Zugsfahrt von weitem sichtbar ist. Die Bahnfahrt über die Settle – Carlisle Railway ist bei einer England-Reise auf jeden Fall einen Ausflug wert.

Rund 130 km nördlich von Carlisle liegt die Schottische Metropole Glasgow. Dort befindet sich ein weiteres eisenbahntechnisches Highlight: die viertälteste U-Bahn der Welt. Sie wurde im Jahr 1896 eröffnet und bedient eine 10.5 Kilometer lange Ringstrecke mit 15 Stationen. Die Spurweite der Gleise beträgt 4 Fuss (1.219 Meter) und ist damit etwas kleiner als die allgemein verbreitete Normalspur mit 4 Fuss und 8½ Zoll (1.435 Meter). Die Energieversorgung erfolgt über eine seitliche Stromschiene mit einer Spannung von 600 Volt. Eine Besonderheit der U-Bahn Glasgow stellt das sehr kleine Tunnelprofil mit einem Durchmesser von lediglich 3.35 Metern dar. Die führt dazu, dass der Fahrgastraum in der Fahrzeugmitte nur 1.95 Meter hoch ist, bei den

welcher die beiden Schottischen Flüsse Forth und Clyde verbindet und eine Ost – West Verbindung quer durch Schottland herstellt. Bei



Abb. 2: Station Kinning Park der U-Bahn Glasgow

Falkirk zweigt der Union Canal ab, welcher nach zirka 50 km im Stadtzentrum von Edinburgh endet. Zwischen diesen beiden Kanälen besteht ein Höhenunterschied von 33.5 Meter, welcher früher mit einer 11-stufigen Schleusentreppe über 1.5 Kilometer über-

Fortsetzung-->

wunden wurde. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn und des Strassenverkehrs verlor diese Wasserstrasse allerdings zusehends an Bedeutung, bis die Schleusentreppe in den 1930er Jahren schliesslich abgebrochen und zugeschüttet wurde.

In den 1990er Jahren kamen Bestrebungen auf, die Kanalsysteme in Grossbritannien wieder zu revitalisieren. Daher wurde im Jahre 1998 mit dem Bau des Falkirk Wheels begonnen, im Jahre 2002 war dessen Bau vollendet und es wurde von der Königin feierlich eröffnet.

Das Falkirk Wheel besteht aus einer rotierbaren Achse, an deren beiden Enden je eine drehbare Wanne befestigt ist. Diese beiden Wannen fassen jeweils zirka 300'000 Liter Wasser, was einem Gewicht von zirka 300 Tonnen entspricht. Da gemäss dem Archimedischen Prinzip ein Schiff genau die Menge an Wasser verdrängt, welche dessen Gewicht entspricht, sind die beiden Wannen – ob beladen oder leer – immer gleich schwer. So bleibt das Rad immer in Balance.



Abbildung 3: Falkirk Wheel

Das Schiffshebwerk dient heute vor allem als Touristenattraktion. Es können täglich Touren gebucht werden, mit welchen man das Hebwerk einmal zur Berg- und einmal zur Talfahrt nutzen kann. Im Weiteren werden vor allem Ausflugsboote befördert. Der Güterverkehr macht nur einen sehr kleinen Anteil an den beförderten Schiffen aus.

Nachdem wir Schottland hinter uns gelassen haben, machten wir uns auf, um Nordwestengland mit seinen beiden Metropolen Manchester und Liverpool zu erkunden. Von Liverpool aus sind es dann 3 Stunden Fahrt mit der Fähre bis zur Isle of Man. Die Isle of Man gehört nicht zum Vereinigten Königreich sondern gilt als autonomer Kronbesitz. Die Insel hat neben dem Ruf, eine Steueroase für Offshoreunternehmen zu sein, auch eisenbahntechnisch einiges zu bieten. Insgesamt gibt es vier Eisenbahnsysteme mit einer Gesamtlänge von 68.5 Kilometer, wovon 43.5 Kilometer elektrifiziert sind.



Abbildung 4: Dampflokomotive der Isle of Man Railway

Im Süden der Insel verbindet die Isle of Man Railway die Hauptstadt Douglas mit dem 26 Kilometer entfernten kleinen Hafendörfchen Port Erin. Die Eisenbahnstrecke wurde 1873 erbaut und weist eine Spurweite von 3 Fuss (0.914 Meter) auf. Die Strecke wird bis heute mit Dampflokomotiven betrieben. Siehe Abbildung 4.

Im Norden der Insel fährt die Manx Electric Railway (siehe Abbildung 5). Sie verkehrt als Strassenbahn seit 1894 vom nördlichen Stadtrand der Hauptstadt Douglas bis nach



Abbildung 5: Manx Electric Railway

Ramsey im Nordosten der Insel. Die Strassenbahn weist wie die Isle of Man Railway eine Spurweite von 3 Fuss auf, verfügt über eine Fahrleitungsspannung von 550V Gleichstrom und ist durchgehend zweigleisig. Sie ist die älteste Oldtimer-Schamlsaubahn auf den britischen Inseln mit den ältesten noch fahrtüchtigen Strassenbahnfahrzeugen der Welt.

Um die knapp 3 Kilometer lange Strecke entlang der Strand-Promenade zwischen dem Hafen von Douglas, wo die Schiffe vom Festland anlegen und dem Beginn der Manx Electric Railway zu überbrücken, besteht die Douglas Bay Horse Tramway (siehe Abbildung 6). Dies ist eine der weltweit wenigen noch verbliebenen Pferde-Strassenbahnen. Sie wurde

1876 eröffnet, verfügt ebenfalls über eine Spurweite von 3 Fuss und ist durchgehend zweigleisig. Der Wagenpark umfasst derzeit 33 Wagen, als „Zugmaschinen“ dienen 45 Pferde.



Abbildung 6: Douglas Bay Horse Tramway

Von Laxey, einer Zwischenstation der Manx Electric Railway, ungefähr auf halber Strecke zwischen Douglas und Ramsey führt die Snaefell Mountain Railway auf die höchste Erhebung der Isle of Man, den Berg Snaefell. Er erhebt sich 621 Meter über den Meeresspiegel. Die Snaefell Mountain Railway (siehe Abbildung 7) wurde 1895 eröffnet, ist die einzige elektrische Bergbahn auf den Britischen Inseln und eine der letzten Bahnen in Europa mit einer Spurweite von 1.067 Metern (Kapspur, 3½ Fuss). Wie die Manx Electric Railway verfügt die Snaefell Mountain Railway über eine Fahrleitung mit 550V Gleichstrom. Auf der 9 Kilometer langen Strecke bewältigt die Bahn Steigungen bis zu 12%. Damit die Bahn bei solchen Steigungen noch gebremst werden kann, weist sie ein besonderes Bremsensystem auf. Sie verfügt über eine Bremsschiene nach dem System Fell, welche als Mittelschiene ausgestaltet ist. Die Fahrzeuge verfügen an der Unterseite über zwei horizontal drehende Reibräder, welche die Mittelschiene einklemmen. So kann das Fahrzeug auch im starken Gefälle gebremst werden. Die Fahrt auf den Snaefell lohnt sich aber nicht nur wegen der historischen Bergbahn, sondern auch wegen der fantastischen Aussicht auf die In-

sel und auf die die Insel umgebende Irische See.

Wieder zurück in Liverpool machten wir zum Abschluss unserer Grossbritannien-Reise noch einen Ausflug nach Nordwales, genau

gesagt in das mondäne Seebad Llandudno. Der Ort liegt auf einer Halbinsel zwischen den beiden Hüglen Great Orme und Little Orme. Sie ahnen es schon, auf den Great Orme führt eine alte Standseilbahn (siehe Abbildung 8). Sie besteht aus zwei Sektionen, einem strassenbahnähnlichen unteren sowie einem bergbahnähnlichen oberen Teil. Die Great Orme Tramway wurde 1902 in Betrieb genommen und ist neben den Anlagen in Lissabon die letzte

Strassen-Standseilbahn in Europa. Heute ist sie eine grosse Touristen-Attraktion und befördert pro Jahr etwa 160'000 Fahrgäste.

Wie Sie sehen, hat Grossbritannien einiges an



Abbildung 7: Snaefell Mountain Railway

Bahn-Attraktionen zu bieten und macht dem Titel Mutterland der Eisenbahn alle Ehre. Um Grossbritannien zu erkunden, eignet sich hervorragend der Interrail-Pass. Ein 8-Tages-Pass (8 frei wählbare Tage innerhalb von 1 Monat) kostet in der 1. Klasse 396 Euro, in der 2. Klasse 297 Euro. In den Fernverkehrszügen ist in der 1. Klasse Catering (Getränke und eine Mahlzeit) im Preis inbegriffen.

Quellen:

[1] Wikipedia-Eintrag „Bahnstrecke Settle-Carlisle“:

<https://de.wikipedia.org/wiki/BahnstreckeSettle%E2%80%93Carlisle>;

Photo: Kreuzschnabel/Wiki media Commons, Licence: Cc-by-sa-3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>)



Abbildung 8: Great Orme Tramway

Umbau des Bahnhofs Tann-Dürnten

Damit die S26 auch zwischen Bauma und Rüti im Halbstundentakt fahren kann, wird der Bahnhof Tann-Dürnten zum Kreuzungsbahnhof ausgebaut.

Hannes Gehring Seit Oktober 2018 fährt die S26 von Winterthur oder Bauma nur noch bis Wald. Wenn ich meine Grosstante in Rüti besuchen will, muss ich in Wald in den Bus umsteigen. Wegen der Bauarbeiten am Bahnhof

um mir die Baustelle anzusehen. Ich konnte es kaum glauben. Von der Eisenbahnbrücke über die Hauptstrasse war nichts mehr zu sehen, als eine Lücke. Wie weggezaubert. Das Bord auf der rechten Strassenseite war gross-



Die neue Brücke beim Bahnhof Tann-Dürnten, von Rüti her gesehen, am 22. August 2019

Tann-Dürnten ist die Strecke zwischen Wald und Rüti ZH für den Bahnverkehr seit 26. Februar bis am 23. September 2019 gesperrt.

Ich wanderte am 6. März von Rüti nach Tann,

räumig abgegraben, wahrscheinlich um später die Fundamente der neuen, breiteren Brücke zu setzen. Seit meiner Kindheit war diese Brücke immer hier, für mich unverrück-



bar wie der Bachtel dahinter.

Weil nun der Zug nicht mehr fahren kann, verkehren Bahnersatzbusse. Ab Rüti fahren die Busse Richtung Wald um .58, also 11 Minuten früher, als die S26 gefahren war.

Damit die S26 auf der Strecke Winterthur–Bauma–Rüti ZH künftig im Halbstundentakt fahren kann, hat die SBB mehrere Bahnhöfe im Tösstal ausgebaut. Auch beim

Herbst 2019. Die Einführung des Halbstundentakts der S26 zwischen Bauma und Rüti ZH erfolgt somit ein Jahr später als geplant, nämlich per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 und nicht im Dezember 2018. Der Ausbau ist Bestandteil der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn.

Ich erkundete am 22. August den Bahnhof nochmals und bestaunte mir die neue Brücke. Als erstes fielen mir die schönen, breiten



Bahnhof Tann-Dürnten wurde ein Ausbau nötig. Eine Einsprache verhinderte jedoch den für Herbst 2017 geplanten Baustart. Inzwischen ist das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen und die SBB hat bereits den Grossteil der Bauarbeiten erledigt.

Damit sich die Züge in Tann-Dürnten künftig kreuzen können, baute die SBB den Bahnhof zur Kreuzungsstation mit einem zweiten Gleis um. Gleichzeitig erhielt der Bahnhof zwei 170 Meter lange, erhöhte Perrons für einen stufenfreien Einstieg. Die Bauarbeiten begannen Anfang Oktober 2018 und dauern bis im

Treppen neben der Strasse auf, die hinauf zu den Gleisen führen. Die SBB scheinen mit wesentlich höheren Passagierzahlen zu rechnen als früher. Ich wollte die neuen, längeren und höheren Perrons ansehen, aber die Treppen waren alle gesperrt. So blieb mir nur noch die Strasse nach links, vorbei am Frischmarkt Gabriel und dann durch die neu gebaute Unterführung hinauf auf's Perron. Eigentlich war die Baustelle gesperrt, aber ich dachte, dass ich schon ein paar Fotos für die ZUGnummer machen dürfe. Fast ein Dutzend orange gekleidete Männer waren an der Arbeit und ich fand die Anlage schön und grosszügig gebaut.



Die neue Brücke beim Bahnhof Tann-Dürnten, von Dürnten her gesehen, am 22. August 2019

An der jährlichen Mitgliederversammlung finden Kritik und Lob offene Ohren

26. Mitgliederversammlung der IG Tösstallinie

Am 9. April 2019 trafen wir uns in Wald, im Restaurant Simple Bar & Küche an der Rütistrasse 22.

Hannes Gehring 25 unermüdliche IG-Treue kamen ins Restaurant Simple zu unserer Jahres-

stellen im oberen Tösstal, Paul Stopper.

Der IG-Präsident, Ralf Wiedenmann, stellte



Gemeindepräsidentin Regula Ehrismann erhielt als Souvenir eine Tafel mit dem Zellerwappen

versammlung. Ich freue mich jedes Mal darauf, so wie auf ein Klassentreffen. Leider

unsere Aktivitäten von 2018 vor: wir produzierten die ZUGnummern 44 und 45, die man



konnte diesmal Nicole Schwarz-Fischer, die Gründungspräsidentin der IG, nicht dabei sein, und auch nicht der unermüdliche Kämpfer für eine S26 mit zweckmässigen Halte-

auch auf unserer Homepage <http://www.igtoesstallinie.ch/> findet.

Im September waren wir am Bahnhof Rikon

dabei an der Taufe der neuen S11 <http://alt.toessthaler.ch/grosser-bahnhof-fuer-den-schneckenzug/>. Der Doppelstockzug von Stadler Rail wurde auf Initiative von Alt-Gemeindepräsident Martin Lüdin auf den Namen Zell getauft. Die neue Gemeindepräsidentin, Regula Ehrismann, erhielt als Souvenir eine Tafel mit dem Zellerwappen, einer Schnecke, welche auch auf der Lokomotive prangt.

Ab Dezember 2019 wird die S26 mit 1-jähriger Verspätung im 30'-Takt bis nach Rüti verkehren, nachdem dies die IG Tösstallinie seit 2001 immer wieder gefordert hatte.

nicht in Stein gemeisselt sei, dass das heutige Fahrplanangebot in dieser Form weiterhin Bestand habe.

Sobald Engpässe bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs absehbar seien, drohten insbesondere im Töss- und Jonatal auch wieder Ausdünnungen im Fahrplan.

Urmi Mischler schliesst sich dieser Meinung an und weist darauf hin, dass es insbesondere beim Abendangebot im oberen Töss- und im Jonatal noch Verbesserungspotential gibt. Für die Abendkurse, welche heute mit Bussen geführt werden, sollen wieder Züge eingesetzt werden.



Im November besuchten wir die Museums-Spinnerei im Neuthal ob Bauma, der ehemaligen Spinnerei des Textilindustriellen Johann Rudolf Guyer, des Vaters des späteren Eisenbahnkönigs Adolf Guyer-Zeller. Die IG Tösstallinie nahm an 3 regionalen Verkehrskonferenzen teil. Erwin Brand erläutert die Jahresrechnung und die Revisoren Robert Ineichen und Martin Greber finden sie in Ordnung und loben Erwin für seine gute Arbeit.

Wir diskutieren die Zukunft der IG Tösstallinie. Rafael Haas tritt als Vizepräsident und Aktuar auf April 2020 zurück und wenn wir keinen Ersatz finden, dann müssen wir die IG auflösen.

Thom Kraus erklärt, dass die IG in der Vergangenheit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des öV-Angebots im Töss- und Jonatal geleistet hat. Insbesondere die Fahrplanbegehren, welche die IG in den vergangenen Jahren bei den Fahrplanverfahren eingegeben hat, bewogen die SBB und den ZVV immer wieder, die Begehren bei den neuen Fahrplänen mitzuberücksichtigen.

Peter Schwarzenbach plädiert ebenfalls dafür, dass die IG Tösstallinie weiter bestehen soll, da es

Sandro Turcati, welcher von 2005 bis 2010 Präsident der IG Tösstallinie war und heute Gemeinderat von Wila ist, weist ebenfalls darauf hin, dass die IG Tösstallinie ein guter Verein ist, und dass insbesondere die Zusammenarbeit mit den Gemeinden sehr wichtig und die IG für deren Arbeit eine grosse Unterstützung ist.

Viele wiesen die IG hin auf schlechte Busanschlüsse, unklare Fahrpläne, Probleme beim Lösen von internationalen Billetten, unmögliche Reservation im Speisewagen, Instandhaltung von Brücken, Widerstand des VZO gegen Publi-Car, fehlende Billetautomaten, fehlende Gratisparkplätze.

Gegen 22 Uhr schliesst Ralf Wiedenmann die 26. Mitgliederversammlung und wir geniessen unsere fein duftende Pizza, das Glas Wein oder Bier, und das Plaudern und Lachen.

Impressum

Herausgeberin

IG Tösstallinie
www.igtoesstallinie.ch
 Müliwiesstrasse 77
 8487 Zell
 PC-84-51386-8
praesident@igtoesstallinie.ch

Die ZUGnummer 47 erscheint im Februar 2020. LeserInnen-Beiträge senden Sie bitte bis am 6. Januar an Hannes Gehring, medienredaktion@ig-toesstallinie.ch

Druck

Druckerei Sieber AG
 8340 Hinwil
 Auflage:
 700 Exemplare

DTP: Opensource-Programme ab ZUGnummer 35

Texte: Libre Office
 Bildbearbeitung: GIMP
 Grafik: Inkscape
 Layout: Scribus
 Schrift: Ubuntu
 Betriebssystem: Linux

Wir besuchen das Klang-Maschinen Museum in der Seidenfabrik Dürnten

Wir laden alle unsere Mitglieder und FreundInnen ein, uns am Sonntagnachmittag 10. November 2019 zu begleiten an eine Führung durch das Klang-Maschinen Museum KKM in der Seidenfabrik Dürnten. Wir entdecken die gesamte Bandbreite der mechanischen Musikinstrumente von kleinen Zylindermusikdosen bis zu riesigen Jahrmarkt- und Konzertorgeln. Musikalische Impressionen entführen uns in das kulturelle und gesellschaftliche Leben des frühen 20. Jahrhunderts.

Hannes Gehring Ab Bahnhof Rüti fährt um 15 Uhr der Bus 870 Richtung Hinwil bis Dürnten,

den Bus 880 Richtung Rüti und fahren bis zur Haltestelle Bubikon, Bad Kämmoos. Von da sind wir zu Fuss in 4 Minuten beim Ristorante Pizzeria Roma, Kämmoos 3, 8608 Bubikon, wo wir um 17:45 zum Essen erwartet werden. Die etwa 60 Franken für die Führung und das Essen übernimmt die IG Tösstallinie.

Nach dem Essen wandern wir, weil kein Bus mehr fährt, zu Fuss in etwa 25 Minuten zum Bahnhof Rüti, wo der Bus immer um 2 Minuten vor abfährt Richtung Wald.



Haltestelle Oberdürnten. Dort steigen wir um in den Bus 882, der um 15:11 abfährt Richtung Bubikon bis Haltestelle Dürnten, Kirche. Von dort sind wir in 5 Minuten zu Fuss beim KKM an der Edikerstrasse 16. Die Führung beginnt um 15:30 Uhr und dauert eineinhalb Stunden.

Das Urbedürfnis nach Musik hat die Menschen schon in frühester Zeit dazu gebracht, klingende Instrumente zu bauen. Zusammen mit der Freude an der technischen Spielerei entstanden in den letzten Jahrhunderten zahlreiche Variationen von mechanischen Musikinstrumenten. Nun war es möglich Musik zu hören, ohne selbst ein Instrument zu spielen. Ein neues Musikzeitalter hatte begonnen!

Nach der Führung fahren wir mit dem Bus 882 um 17:13 ab Haltestelle Dürnten, Kirche bis zum Bahnhof Bubikon. Dort steigen wir um in

Anmeldung zur Führung durch das Klang-Maschinen Museum am Sonntag 10. November 2019

Name:

Vorname:

PLZ/Ort:

Anzahl Teilnehmende:

Bitte anmelden bis am 30. Oktober 2019 bei

Rafael Haas
Tablatstrasse 6
8492 Wila

vizepraesident@ig-toesstallinie.ch

Handy Nummer 079 343 92 76