



10

nummer

Treffpunkt Tösstaler • Informationszeitung der IG Tösstallinie • 5. Jahrgang, Nummer 10 • Herbst 1999

Fahrplanbegehren für den Fahrplan 2001 – 2003

Wie weiter?

Die Weichen stellen

Alle zwei Jahre werden grössere Änderungen im Fahrplanangebot realisiert. Solche Anpassungen benötigen sehr viel Zeit. Im Hinblick auf den Fahrplan der Jahre 2001 bis 2003 wurden deshalb bereits in diesem Herbst alle Gemeinden aufgefordert, ihre Begehren betreffend Fahrplanverbesserungen im Regionalverkehr einzureichen. Die meisten Gemeinden haben ihre Bürgerinnen und Bürger in einer amtlichen Mitteilung aufgefordert, ihre Anliegen und Wünsche dem Gemeinderat einzureichen. Haben Sie von dieser Gelegenheit auch Gebrauch gemacht ... ?



Wohin geht die Reise? (Foto Christoph Schumacher)

Die IG Tösstallinie hat vier Anträge an die für die Tösstallinie zuständigen Regionalen Verkehrskonferenzen sowie an alle Gemeinderäte an der Tösstallinie eingereicht.

Frühzug am Sonntagmorgen

Unser erster Antrag gilt einmal mehr der Wiedereinführung des Frühzugs am Sonntagmorgen mit Ankunft in Winterthur um 6.14 Uhr. Seit dieser Zug im Jahr 1994 im Rahmen des Programms "Trendbruch" exemplarisch

aus dem Fahrplan gestrichen wurde, setzen wir uns jedes Jahr für die Wiedereinführung ein. Als Begründung erwähnen wir einmal mehr die Notwendigkeit, auch aus dem Tösstal am Sonntag die 7-Uhr-Spinne in Zürich zu erreichen. Dies ist wichtig für Fernreisende bzw. auch als Zubringer zum Flughafen. Aber auch Personen, die am Sonntag zur Arbeit fahren (Spital usw.), sind auf diese Verbindung angewiesen. Zur Zeit ist die Tösstallinie diesbezüglich die am schlechtesten bediente Regionallinie in der Region Winterthur.

Übrigens: Ab Wald können die 7-Uhr-Züge in Zürich auch sonntags erreicht werden.

Ausdehnung des Werktag-Taktes auf das Wochenende

Unser zweiter Antrag verlangt die Einführung des neuen attraktiven Wochenfahrplans auch an Samstagen und Sonntagen. Als Begründung nennen wir folgende Punkte:

Vereinfachung für die Benützer: Am Wochenende ist die Fahrplanlage der über Bauma hinaus nach Rapperswil und zurück verkehrenden Züge anders als zwischen Montag und Freitag. Die Folge heute ist die, dass immer wieder Reisewillige am Wochenende umsonst auf diejenigen Züge warten, welche sie unter der Woche

Editorial

Wir geniessen die Vorteile des neuen Fahrplanes in vollen Zügen. Das verbesserte Angebot muss nun aber auch Früchte tragen. Zweifellos ändern sich unsere Fahrgewohnheiten nicht über Nacht. Dennoch lohnt sich aus Sicht einer Unternehmung ein grösseres Angebot nur dann, wenn es auch Abnehmer findet. Aufgrund der an nähernden Verdoppelung des Angebotes unter der Woche erwartet der ZVV richtigerweise eine Steigerung der Passagierzahlen. Auf Anfrage wurde uns mitgeteilt, dass man mit einem Wachstum von ca. 5 % pro Jahr rechne.

Wir stellen aber auch immer noch erhebliche Lücken im heutigen Fahrplan fest. Diese sollen schrittweise geschlossen werden. Die vorliegende Ausgabe will Möglichkeiten für eine erfolgreiche Zukunft aufzeigen und zur Suche nach kreativen Lösungen anregen. Wir freuen uns auf ein konstruktives Echo.

Markus Stieger

benutzen und kennen (habe ich selber schon mehrmals beobachtet). Im oberen Tösstal sind deshalb heute 3(!) verschiedene Fahrpläne zu beachten, nämlich der Tagesfahrplan von Montag bis Freitag, der Tagesfahrplan am Wochenende und zusätzlich der nochmals andere Fahrplan am Abend. Dass dies für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eine schlechte Voraussetzung ist, liegt auf der Hand.

Freizeitverkehr am Wochenende: Sowohl für den samstäglichen Einkaufsbummel in die Stadt als auch für den Ausflugsverkehr ins Tösstal sollten die dem Pendler bekannten Verbindungen zur Verfügung stehen. Dies wäre ein aktiver Beitrag zur Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Die angestrebte Entwicklung der Freizeit- und Tourismusregion Tösstal sollte womöglich über den öffentlichen Verkehr erfolgen; eine weitere Ausdehnung des Individualverkehrs widerspricht den Bestrebungen bezüglich Erholungsgebiet Tösstal.

Aufgrund der bisherigen Ergebnisse seit Einführung des verbesserten Angebots von Montag bis Freitag gehen wir davon aus, dass nicht nur unsere obigen Begründungen sondern auch die erreichten Zusatzfrequenzen für eine Ausdehnung aufs Wochenende sprechen.

Abendverkehr Bauma-Rüti zurück auf die Schiene

Im dritten Antrag plädieren wir für die Verlegung des Abendverkehrs zwischen Bauma und Rüti auf die Schiene. Wir sind überzeugt, dass damit auch am Abend wieder mehr Leute mit

dem öffentlichen Verkehrsmittel reisen werden. Der heute eingesetzte Bus ist nur gerade zwischen Rüti und Wald gut frequentiert; zwischen Wald und Bauma ist die Benutzung äusserst gering. Unsere weiteren Begründungen für die Umstellung sind:

Kürzere Fahrzeiten als mit dem Bus: Es wäre ein rationeller Shuttle-Betrieb zwischen Rüti und Bauma denkbar.

Massiv bessere Reisequalität in der Bahn: Sowohl der menschengerechtere Platz für die Reisenden als auch die besseren Lichtverhältnisse sprechen klar für die Bahn, hinzu kommen die Probleme mit der Gepäckmitnahme (Velo usw.) als auch das von vielen Reisenden sehr unangenehm empfundene Rütteln und Schaukeln im Bus.

Nutzung der sowieso vorhandenen, guten Infrastruktur der Bahn: Die Gleise können auch nachts bei jedem Wetter benutzt werden, und die beiden Endstationen Bauma und Rüti sind wegen der andern Züge sowieso fahrdienstlich besetzt.

Langfristig angelegte Erfolgsmessung

Mit unserem vierten Antrag plädieren wir dafür, auch die Fahrplanperiode 2001 bis 2003 für die weitere Entwicklung der Frequenzen mit dem heute neuen und attraktiven Fahrplan (2 Züge pro Stunde) zu nutzen und in den Beobachtungszeitraum vor der definitiven Beurteilung zu integrieren. Aufgrund der Erfahrungen auf andern Strecken weiss man, dass Resultate über eine Veränderung der Benutzergewohnheiten erst nach einer Beobachtungsdauer von 3 bis 4 Jahren schlüssig sind. Eine allfällige Einführung des verbesserten Angebotes auch am Wochenende würde per 2003 auch eine erste Beurteilung der Ergebnisse dieser Massnahme ermöglichen.

Benutzung des öffentlichen Verkehrs

Unsere Anträge sollen den Reisenden (also Ihnen!) ein weiter optimiertes Angebot verschaffen und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Das Halten und der Ausbau des Angebotes sind aber langfristig wirtschaftlich nur dann vertretbar, wenn die Bewohner des Tösstals es auch nutzen. Es liegt also an uns allen, unseren Anträgen mit entsprechendem Benutzerverhalten die Legitimation zu verleihen. Wir wollen aus den Reihen der IG Tösstallinie alles uns mögliche unternehmen, um immer mehr Leute von den steigenden Vorteilen der Tösstallinie und des öffentlichen Verkehrs zu überzeugen. Mit Ihrer Hilfe sind wir nicht einfach ein billiger Förderverein, sondern ein überzeugender Förderverein! Besten Dank.

Alfred Baumgartner

STADLER
...damit Bahnfahren
ren

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



Die Nacht ist ohne Ende

Der Verein Nachtbus macht weiter! Zwar plagen den Verein Finanznöte. Aufgrund einer Umfrage wurden etwa 40 Busbenützer erwartet. Bis heute zählt man im Durchschnitt aber nur etwa 12 Personen pro Fahrt. Dies hat zwangsläufig zu finanziellen Engpässen geführt. Um die Situation zu verbessern, wurde im Frühling der 40-plätzig VZO-Bus durch einen 15-plätzig Kleinbus von Taxi Wila ersetzt. Seit kurzem kann der Nachtbus auch im Rahmen des ZVV betrieben werden, d.h. die Fahrkarten und Abonnemente des ZVV werden anerkannt. Auf diese ist lediglich noch ein Zuschlag zu entrichten. Mit diesen Massnahmen sollte sich auch die Ertragslage verbessern. An der Mitgliederversammlung vom September 1999 wurde beschlossen, den Versuchsbetrieb bis 2002 zu verlängern. Zur Sicherung des Betriebes hat der Vorstand der IG-Tösstallinie dem Verein Nachtbus einen einmaligen Unterstützungsbeitrag von Fr. 500.- zukommen lassen. Erfreulicherweise hat die Gemeinde Zell beschlossen, wie die anderen Gemeinden ebenfalls einen Betriebsbeitrag an den Nachtbus zu leisten.

Der Freizeitverkehr findet oft mit dem privaten Verkehrsmittel statt. Warum? Wer beispielsweise den Wochenendausgang in Winterthur macht, kann mehr oder weniger mühelos mit



dem öffentlichen Verkehr nach Winterthur gelangen. Die Fahrt nach Hause hingegen steht Hindernissen gegenüber. Zum einen sind die Verbindungen sehr spärlich, zum andern kommt man nach 22 Uhr nur noch auf privater Basis nach Hause. Dies hat unter anderem zur Folge, dass Reisewillige bereits für die Hin- und Rückfahrt ein privates Verkehrsmittel benützen.

Um diesen Teufelskreis zu durchbrechen, besteht seit einem Jahr der Verein Nachtbus Tösstal. Seit dem Februar 1999 führt der Verein jeden Samstag abend einen Nachtbus zwischen Winterthur und Wila, mit Abfahrt in Winterthur um 01.00 Uhr. Das Finanzierungsmodell basierte auf zu erwartenden Benützungsfrequenzen, die in einer Umfrage unter der Bevölkerung des Tösstals und unter den Bahnbenützern durchgeführt wurde. Trotz vorsichtiger Interpretation der Umfrageergebnisse, waren die Benützerfrequenzen zu optimistisch angenommen. Statt ca. 40 Personen benützten im Mittel nur 12 Personen den Bus. Was sind die Gründe?

Das Angebot besteht erst seit kurzem und ist noch zu wenig bekannt, Werbung ist sehr teuer.

Der Nachtbus wird als zu teuer empfunden. Hier hat sich die Situation in den letzten Monaten verbessert. Nach Abschluss eines Vertrags mit dem ZVV, gelten im Nachtbus die Fahrkarten und Abonnemente des ZVV. Es sind nur noch die Mehrkosten in Form eines Zuschlags zu bezahlen. (Leider kann der Nachtbus keine GA anerkennen, da die SBB hier keine Rückvergütung leistet.)

Der ideale Zeitpunkt für die Abfahrt in Win-

terthur konnte nicht gefunden werden: 1 Uhr bietet idealen Anschluss von den letzten Zügen aus Zürich, ist aber für viele zu früh. 2 Uhr ist für einige wieder zu spät und bietet keinen Anschluss für Verbindungen aus Zürich. In einer solchen Situation bieten sich folgende Alternativen an: Betrieb einstellen oder Durststrecke durchhalten. Die Betriebseinstellung käme einer Kapitulation gleich und wäre für eine langfristige Verankerung des öffentlichen Verkehrs kontraproduktiv. Eine nachhaltige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs verlangt langfristig verlässliche und stabile Angebote.

An der Mitgliederversammlung vom 14. September hat der Vorstand seinen Mitgliedern Rechenschaft über den Stand der Dinge abgelegt. Nach eingehender Diskussion wurde für Durchhalten entschieden: Der Verein Nachtbus wird den Versuchsbetrieb bis zum Fahrplanwechsel 2002 fortführen. Dies ist nur möglich, wenn die Gemeinden sich weiterhin mit Betriebsbeiträgen am Defizit beteiligen. Entsprechende Gesuche wurden bei den Gemeinden eingereicht. Erfreulich ist, dass die Gemeinde Zell, die dem Verein im ersten Jahr den Betriebsbeitrag verweigert hatte, nun beschlossenen hat, sich ebenfalls (wie Winterthur, Turbenthal, Wila und Wildberg) am Nachtbus zu beteiligen. Immerhin rekrutierte Zell bisher die meisten Benützer des Nachtbusses.

Dennoch ist der Verein auch auf eine tatkräftige Unterstützung aus der Bevölkerung angewiesen. Sie können den Verein unterstützen indem Sie Mitglied werden, oder indem Sie eine Spende einzahlen. Die IG-Tösstallinie ist hier mit dem guten Beispiel vorangegangen und hat an der Vorstandssitzung vom 20. September beschlossen, den Verein Nachtbus mit einem einmaligen Beitrag von Fr. 500.- zu unterstützen. Dies in der Hoffnung, dass das Beispiel Schule macht.

Peter Heusi

Mitgliedschaften und Spenden:

Verein
Nachtbus Tösstal
8488 Turbenthal
PC 90-158623-5

Inhalt

Seite 1 **Die Weichen stellen Editorial**

Seite 3 **Die Nacht ist ohne Ende**

Seite 4 **Im Takt bleiben, gefälligst!**

Seite 6 **Die Tösstallinie von morgen**

Seite 9 **Skilift fährt weiter aufwärts**

Seite 10 **Impressum Mitgliederversammlung 2000**

Seite 11 **Ein Fest? – Ein Fest! Zum Zughalt in Kollbrunn**

Seite 12 **Das Ungetüm**



Im Takt bleiben, gefälligst!

Mit der Einführung der Zürcher S-Bahn wurde eine wegweisende Idee realisiert: Der einfach verständliche, durchgängige Taktfahrplan. Die Idee erwies sich als beispiellose Erfolgsgeschichte. Im Laufe der Zeit wurden aber immer wieder Abstriche gemacht. Das Grundtaktsystem besteht heute in Randregionen nur noch zu den Hauptbetriebszeiten, dazu veränderten (d. h. verlängerten) sich die Fahrzeiten durch den Wechsel von der Schiene auf die Strasse. Zwar liessen sich dadurch kurzfristig Kosten einsparen. Gleichzeitig wurde aber der öffentliche Verkehr in den Randregionen grundsätzlich bedroht. Die Systemwechsel erwiesen sich als unproduktiv. Die deutliche Ablehnung des Randstundenkonzeptes hat dies gezeigt. Das Erfolgsgeheimnis des öffentlichen Verkehrs liegt im durchgängigen, einfachen Taktfahrplan. Deshalb muss er mit vereinten Kräften gesichert oder wiederhergestellt werden.

Nach einer Volksabstimmung wurde der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) ins Leben gerufen.

Der Auftrag - die Umsetzung

Basierend auf dem Volkswillen erhielt der ZVV folgenden Auftrag:

Die Benützung des öffentlichen Verkehrs im Arbeits- sowie im Freizeitbereich erleichtern zur Entlastung des Individualverkehrs. Dies soll mit der Einführung eines leicht verständlichen Takt-Fahrplansystems erreicht werden.

Die Idee des Taktfahrplanes hat sich als überwältigender Erfolg erwiesen. Sie wurde in fast allen Regionen der Schweiz umgesetzt. Im Zuge der berechtigten Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte liessen sich viele Politiker und ZVV-Verantwortliche in letzter Zeit immer wieder dazu verleiten, die Gesamtzusammenhänge in den Hintergrund zu schieben. Stattdessen rückten Einzelfragen in den Vordergrund.

Natürlich sind diese Fragen wichtig. Die bisher diskutierten Antworten wie Randstundenkonzept etc. sind aber unbefriedigend. Sie rütteln am Erfolgsgeheimnis des öffentlichen Verkehrs, dem einfachen, durchgängigen Taktfahrplan. Aus gesamtheitlicher Sicht dürften solche Fragen darum höchstens die Wahl des (allenfalls kleineren) Transportmittels beeinflussen.

Den Grundtakt aufrecht erhalten - auch für die Randregionen

Das Grundtaktsystem muss im Sinne eines berechtigten Grundbedürfnisses an Mobilität auch der Bevölkerung in abgelegenen Kantons-teilen durchgehend zur Verfügung stehen. In Randzeiten kann ein Wechsel in der Wahl des Transportmittels (Zug, Linienbus, Kleinbus oder Taxi) in Betracht gezogen werden. Dies aber nur, sofern die im Grundtakt festgelegten Fahrzeiten eingehalten werden können. Im Strassenbau und -unterhalt fragt heute kaum jemand, ob eine Strasse in einem dünn



Die Siedlungsgebiete des ganzen Kantons miteinander verbinden durch ein Grundtaktangebot in Form eines gleichbleibenden Fahrplansystems im Zwei-, Ein- oder Halbstunden-Takt. Nach Bedarf wird dieses Grundtaktangebot an gewissen Tagen und Zeiten (z.B. für den Berufsverkehr von Montag bis Freitag) durch Zusatzangebote ergänzt, so dass daraus auf gewissen

Strecken ein Halbstunden- oder sogar ein Viertelstunden-Taktsystem entsteht.

Werbung Oberholz
Aufsichtvorlage

besiedelten Kantonsteil rentiert. Das kantonale Strassensystem wird als ganzes betrachtet und als ganzes finanziert. Rentable Strassen finanzieren quasi die unrentablen Strecken im zusammenhängenden Netz. Ähnliches Denken sollte vermehrt auch im öffentlichen Verkehr für Randgebiete gelten.

Eigentlich besteht damit auch die berechtigte Erwartung, dass das Grundtaktangebot *durchgehend* eingehalten wird. Die ZVV-Fahrpläne verleiten ja den Kunden geradezu, sich auf die angebotenen meist äusserst attraktiven Grundtakt-Verbindungen zu verlassen. Um so grösser ist die Enttäuschung, wenn Reisende z.B. in Randstunden - wegen eines Grundtakt-systemwechsels irgendwo stranden oder sogar keine Weiterreise mehr möglich ist. Das Bahnpersonal von Bauma weiss eine Vielfalt solcher Schicksale zu erzählen.

Die Konsequenzen für die Tösstallinie

Die Tösstallinie gehört zu den "Sorgenkindern" des ZVV. Diese Strecke lässt zur Zeit an ihren beiden Endpunkten Winterthur und Rüti, bedingt durch "zu lange" Fahrzeiten, keine einfache und durchgehende Integration ins übrige SBB - und ZVV - Netz zu. Dieser Mangel konnte - dank langjähriger Bemühungen von "IG-Tösstallinie", "IG-Shuttle Rüti- Wald", Behörden und ZVV - gemildert werden durch den Einsatz von zusätzlichen Zügen (Halbstunden-Takt Bauma-Winterthur und Shuttle-Züge Wald-Rüti). So besteht jetzt ein ausgesprochen gutes Taktsystem. Dies aber nur von Montag bis Freitag von 05:30-19:30 Uhr. Abends sowie samstags und sonntags ändert das Grundtaktsystem hingegen gleich mehrmals. Im oberen Tösstal (Bauma-Wald) fallen besonders an Sonntagen Spätverbindungen sogar gänzlich aus. Diese gehäuften Systemwechsel führen dazu, dass der Kunde sich jetzt mit vier verschiedenen "Taktsystemen" auseinandersetzen muss. Im amtlichen Kursbuch füllt diese "Nebenstrecke" deswegen 13 Fahrplanseiten!

Damit das Grundtaktsystem, wie es von Montag bis Freitag von 05:30 bis 19:30 Uhr gilt, auch abends sowie an Samstagen und Sonntagen durchgehalten werden kann, stehen zwei Varianten offen:

Strecken-Ausbau: Die Strecke müsste derart modernisiert werden, dass jeweils ein durchgehender Zug dank geringerer Fahrzeit sowohl in Winterthur wie in Rüti schlanke Anschlüsse ans übrige Netz gewährleisten kann.

"Überangebot": Es müsste für die S26 und die S43 abends und am Wochenende vorläufig ein Überangebot von zusätzlichen Zug- oder Busverbindungen zu Lasten des ganzen S-Bahn-Systems des Kantons eingerichtet werden.

Da die Variante Strecken-Ausbau zur Zeit aus finanziellen Gründen kaum erwogen wird,

rückt (kurzfristig) die Variante Überangebot in den Vordergrund.

Dieses anzustrebende "Überangebot" für die Tösstalstrecke lässt sich in deren problematischen übergeordneten Rahmenbedingungen durchaus begründen, nämlich den äusserst ungünstigen, aber eben in erster Priorität festgelegten Anschlüssen in Rüti (S5) und in Winterthur an das übergeordnete Bahnnetz. Vor der Einführung der S-Bahn, zwischen 1985 und 1990, boten die SBB einen sehr guten Fahrplan an. Jeder durchgehende Zug gewährleistete sowohl in Winterthur als auch in Rüti schlanke Anschlüsse ans übergeordnete Netz. Entsprechend gestiegen sind damals auch die Fahrgastfrequenzen. Erst seit der Einführung der S-Bahn mit den übergeordneten Abfahrtszeiten in Rüti (S5) ist die heutige verzwickte Situation mit den vielen Systemwechseln entstanden.

Der jetzt gültige neue Fahrplan der S26 und S43 (Mo-Fr) ist zwar ein erster Schritt in die richtige Richtung, aber am Abend und am Wochenende, wo der Freizeit- und Tagesausflugsverkehr im ganzen Tösstal eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt, besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Auch die Bevölkerung des Tösstaales, insbesondere des oberen, nämlich von Steg, Fischenthal und Gibswil, hat Anrecht auf ein möglichst durchgehend gleichbleibendes Grundtaktsystem, dies im Sinne einer ausgleichenden Gerechtigkeit gegenüber den privilegiierteren ÖV-Kunden, welche an fahrplantechnisch problemloseren S-Bahnlinien wohnen.

Vorschläge

Zum Schluss einige Vorschläge zur Vergabepraxis von ZVV-Verbindungen:

Eine Verbindung sollte nur als Gesamtpaket, als Mischrechnung (Aufwand, Ertrag) über einen längeren Zeitraum (Woche, Monat) gemessen und den einzelnen Gemeinden verrechnet werden.

Den ZVV sollte nicht die Rentabilität einer einzelnen Zug- oder Busverbindung, sondern nur die Mischrechnung über einen längeren Zeitraum interessieren.

Nur ein einziges Verkehrsunternehmen sollte für eine Linie verantwortlich sein und kann bei Bedarf ein anderes Transportgefäss (Bus, Rufbus, Publicar etc.) einsetzen.

Keine Brüche im Grundtaktangebot.

Wechsel der Transportmittel sind nur zulässig, wenn die Fahrzeiten eingehalten werden können.

Fazit

Das beste künftige Markenzeichen für unseren ZVV wäre: "Der ZVV garantiert auf dem ganzen Netz ein lückenloses, durchgängiges Grundtaktangebot von 05:30 bis 24:00 Uhr."

Peter Schwarzenbach

Intern

Vorstandsmitglieder IG
Tösstallinie

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

Peter Schwarzenbach
Raad
8498 Gibswil

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann

Auf die Mitgliederversammlung 2000 hat das langjährige Vorstandsmitglied Peter Heusi seinen Rücktritt erklärt. Peter Schwarzenbach hat sich im Anschluss an die letzte Mitgliederversammlung für die Wahl in den Vorstand zur Verfügung gestellt.

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

Die Tösstallinie von morgen?



Ausgebauter Bahnhof der Mittelthurgaubahn (Uttwil) mit bequemen Perrons. (Foto Marlies Stopper)

und der berechtigten Forderung, sowohl in Winterthur als auch in Rüti, nach guten Anschlüssen an das übrige Bahnnetz geistert immer wieder die Idee herum, die Tösstallinie in zwei Teile zu teilen: In einen Teil Winterthur - Bauma und einen Teil Bauma - Rüti und damit auf durchgehende Züge zu verzichten. Diese unfruchtbare und lediglich für Verunsicherung über die Zuverlässigkeit des Angebots sorgende Diskussion ist ein für allemal zu beenden. Mehr noch: Es muss für die Erhaltung der durchgehenden Linie gekämpft werden.

Ist die Tösstalbahn eine S-Bahn oder eine Ausflugsbahn?

Die Tösstallinie durchfährt bekanntlich verschieden geartete Siedlungsräume: Der stadtnahe Bereich bis etwa Turbenthal ist sehr dicht besiedelt. Entsprechend hoch sind die Pendleranteile. Bis Bauma herrscht ein gemischter Teil vor. Von Bauma bis Wald ist die Besiedlung eher schwach. Die lang gezogenen Dörfer fast parallel zur Bahn. Die Bahnhofabstände sind sehr gross, die Bedienung durch die Bahn deshalb für viele Bewohner ungünstig. Ab Wald dominiert wieder dicht besiedeltes Gebiet vorherrschend mit entsprechend regem Pendlerverkehr. Zwischen Bauma und Wald ist die Tösstalbahn eher eine Ausflugsbahn, in den übrigen Teilen aber eine ausgesprochene Pendlerlinie.



Geteilte oder durchgehende Eisenbahn?

Aufgrund der verschiedenartigen Abschnitte

Durchgehende Linie unerlässlich für eine wirtschaftliche Betriebsführung

Bei einer Teilung der Linie in zwei Teile wäre klar, dass in Bauma unter den getrennt verkehrenden Zügen keine Anschlüsse mehr bestehen würden - sonst könnte man die Züge ja durchlaufen lassen. Dadurch würde der Abschnitt Bauma - Wald früher oder später definitiv auf Bus umgestellt. Um dies abzuwenden, sind neue Betriebsformen aufzuzeigen.

Tösstallinie: Mindestens sechs verschiedene Fahrpläne

Eine der wichtigsten Errungenschaften der Zürcher S-Bahn war die Einführung eines dichten, leicht merkbaren Taktfahrplanes. Mit dem gegenwärtigen Tösstaler-Fahrplan ist aber zu befürchten, dass er den langsamen Niedergang des öffentlichen Verkehrs einleitet.

**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.



Auf der Tösstallinie sind heute folgende Fahrpläne in Kraft:

- Montag-Freitag bis abends 20.00 Uhr
- Abendfahrplan ab 20.00 Uhr
- Samstag, Sonntag und allgemeine Feiertage
- "Hinketakt" (36/24Min-Takt, respektive 20/40Min-Takt) statt regelmässiger Halbstundentakt
- Unterschiedliche Fahrzeiten; zwischen 34 Minuten und 38 Minuten für ein und die selbe Strecke (Winterthur-Bauma), resp. umgekehrt
- Bahn-Ersatzbusbetrieb zwischen Rüti und Bauma; es werden andere Haltestellen bedient, der Bus hat einen ganz anderen Fahrplan, die Bus-Fahrzeiten sind länger (34 Min) als diejenigen der Züge (24 Min)
- Die Haltestelle Tann-Dürnten wird abends ab 20.00 Uhr mit den Bahn-Bussen gar nicht mehr bedient.

MThB: Nur integraler Taktfahrplan ist attraktiv

Die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) hat mit der Übernahme der Seelinie Schaffhausen-Stein a. Rhein - Steckborn - Romanshorn gezeigt, wie eine lange vernachlässigte und dadurch heruntergekommene Bahnlinie zu einer der modernsten Eisenbahnstecken der Schweiz aufgerüstet werden kann. Allerdings verfolgte man ganz klar einen anderen Weg als die SBB auf der Tösstallinie: Die ganze Woche hindurch wird derselbe Fahrplan - und zwar ein exakter Halbstundentakt mit denselben Fahrzeiten - angeboten. Eine Ausdünnung erfolgt zwar auch, aber nach einem durchgängigen und einfach verständlichen System: In den Abendstunden, an Samstagen und Sonntagen sowie auf dem Streckenabschnitt Kreuzlingen-Stein am Rhein.

MThB: Mit modernem Rollmaterial Aufgabe gelöst

Das Prinzip der MThB ist auch beim Rollmaterialeinsatz vorbildlich: Bedürfnisgerechte Leichttriebfahrzeuge ("Low-Cost"-Fahrzeuge) sorgen für einen attraktiven Bahnbetrieb. Mit den leichten Fahrzeugen können die Betriebskosten vermindert werden, weil sie weniger Strom verbrauchen und die Schienen weniger beanspruchen. Mit den durchlässigen Fahrgasträumen wird auch dem Sicherheitsaspekt besser Rechnung getragen, kann doch der Führer den ganzen Raum wie in einem Tram oder Bus überblicken.

Mit den auf der Tösstallinie eingesetzten, schweren Fahrzeugen der SBB (Neue Pen-

delzüge, NPZ) ist dies nicht erreichbar.

MThB: Moderne Bahnhöfe/Haltestellen mit ebenerdigen Einstieg

Die MThB hat zusammen mit der Einführung der neuen Triebfahrzeuge auch einen weiteren Schritt hinsichtlich Bequemlichkeit getan: Mit der kostengünstigen Ausrüstung aller Bahnhöfe und Haltestellen mit neuen, höheren Perroneinstiegen ist ein ebenerdiges Ein- und Aussteigen möglich. Davon profitieren nicht nur gehbehinderte Leute, sondern auch Velofahrer, Mütter mit Kinderwagen und zudem gestaltet sich der Fahrgastwechsel viel effizienter als bei der Tösstallinie.

Mit neuen Haltestellen näher zu den Kunden

Die Tösstallinie hat gegenüber anderen Bahnlinien einen entscheidenden Vorteil: Sowohl die Siedlungen als auch die Bahn sind aus topografischen Gründen sehr nahe beieinander. Die "Strassendörfer" begünstigen generell den öffentlichen Verkehr. Nun sind leider heute die Bahnhöfe nicht alle "bei den Leuten". Vor allem im Abschnitt Bauma-Wald liegen die Stationen weitab von den Siedlungen, obwohl die Bahn direkt vor den Häusern durchfährt.

Nachdem die SBB neuerdings eingesehen haben, dass sie mit neuen Haltestellen näher zu den Kunden gehen müssen, sollte es auch bei den Verantwortlichen der Tösstallinie (SBB, ZVV) endlich tagen: Um neue Kunden gewinnen zu können benötigt die Tösstallinie neue Haltestellen.



Das neue Rollmaterial der MThB der Firma Stadler sorgt für ein angenehmes Reisen. Der Lokführer kann den gesamten Fahrgastraum überblicken, was für die Sicherheit der Fahrgäste unerlässlich ist. (Foto Marlies Stopper)

Tösstal: Neue Bushaltestellen ja, Bahnhaltstellen nein?

Die Ironie des Schicksals will es, dass überall dort, wo auf der Strasse für den heutigen Bus-Ersatzbetrieb "Bushaltestellen auf Verlangen" eingerichtet worden sind, die Bahn direkt an der Bus-Haltestelle vorbeifährt. Es ist also nicht verständlich, weshalb die Bahn die Haltestellen



Bahnlinie mit Bahnhof, Station oder Haltestelle

Neue Haltestelle

nicht einrichten kann oder darf. Mit neuen Bahnhaltstellen kann derselbe Bedienungs-komfort erbracht werden wie mit Bushaltstellen. Der Grund: Die SBB und der ZVV wehren sich seit Jahrzehnten verbissen gegen jede neue Haltestelle an der Tösstallinie. Man hindert die Bahn damit aktiv und bewusst daran, ihre Chancen und Stärken auszuspielen.

Vorwärts mit neuen Haltestellen im Tösstal

Wo neue Haltestellen nötig und erwünscht sind, ist seit langem bekannt:

- Winterthur-Oberseen (im kantonalen Verkehrsplan seit 1978 als "geplant" enthalten!),
- Saland (Verschiebung des bestehenden Bahnhofes in Richtung Bauma, im kantonalen Plan ebenfalls seit 1995 enthalten)
- Widen-Altlandenberg
- Wellenau
- Lipperschwändi
- Schmittenbach
- Fistel
- Jonatal
- Wald-Nord

Mit "Haltestellen auf Verlangen" muss nicht an jeder Haltestelle angehalten werden, wenn keine Passagiere ein- oder aussteigen wollen (bei der SZU und auf der Seelinie der MThB mit Erfolg eingeführt).

MThB: Trotz mehr Haltestellen keine Fahrzeitverlängerung zwischen Schaffhausen und Romanshorn

Auch hier liefert die Seelinie den Beweis: Die MThB hat auf der Seelinie gleichzeitig mit der Einführung der neuen Leichttriebfahrzeuge neue Haltestellen eingeführt. Dank Gewichts-einsparung, Niederflureinstiegen und "Halt auf Verlangen" konnte die Gesamt-Fahrzeit auf der Strecke beibehalten werden.

Tösstal: Sofortiger Bau von Doppelspuren nötig

Es ist aus technischer Sicht verständlich, dass im Tösstal die Fahrzeiten der Züge auf ein- und demselben Streckenabschnitt zwischen 34 und 38 Minuten dauern. Der Grund: Es fehlen die nötigen Doppelspuren, auf welchen die Züge auf freier Strecke kreuzen können. Das mühsame Warten auf den Bahnhöfen für die Zugs-kreuzungen ist mehr als lästig und muss sofort eliminiert werden. Damit können die Fahrzeiten spürbar um bis zu 10 Minuten verkürzt werden.

Ohne Investitionen geht gar nichts

Die Seelinie der MThB ist zu recht zu einer Vorzeigelinie geworden. Aber das schöne Resultat hatte auch seinen Preis. Mit Investitionen von gegen 60 Millionen wurde die vernachlässigte Linie organisatorisch und technisch auf den neuesten Stand gebracht.

ZVV und SBB müssen einsehen, dass auch für

die Tösstallinie Investitionen nötig sind. Bahnhofsneubauten (Perronerhöhungen), Doppelspu-ren für "fliegende" Kreuzungen, neues Roll-material, moderne Sicherungs- und Steuerungsanlagen kosten Geld. Dieses Geld wäre aber sehr gut angelegt, denn mit einer wirt-schaftlichen Betriebsführung könnte ein moder-nes Verkehrsangebot verwirklicht werden, das von der Bevölkerung zweifellos auf Begeiste-rung stossen würde.

Wiederinbetriebnahme der Linie Bauma-Hinwil-Wetzikon?

Es mag zum jetzigen Zeitpunkt, in welchem die Strecke Bauma-Hinwil in die Verantwortung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) übergehen soll, gewagt erscheinen, die Wiederinbetriebnahme dieser Linie vorzuschla-gen. Der Vorschlag ermöglicht aber ein wirt-schaftliches Konzept: In Bauma werden die von Winterthur kommenden Züge "geflügelt", d.h. der eine Teil fährt nach Gibswil-Wald-Rüti ZH weiter, der andere nach Bäretswil-Hinwil-Wetzi-ikon. Bei der Rückfahrt werden die Zugsteile in Bauma wieder zusammengekuppelt.

Vom Belegungsgrad der Züge her wäre eine Teilung in Bauma sogar erwünscht: Die Fahr-gastbelegung nimmt von Winterthur nach Ba-uma kontinuierlich ab. Aus diesem Grunde müsste in Bauma aus wirtschaftlichen Gründen so oder so ein Teil des Zuges abgehängt wer-den. Dieser müsste dann warten, bis der andere Zugsteil wieder zurückkehrt. Eine sehr unwirt-schaftliche Betriebsführung, weil die Fahrzeuge nutzlos herumstehen. Ein weiterer wirtschaft-licher Vorteil der Wiederinbetriebnahme der Strecke Bauma-Hinwil-Wetzikon: Zwischen Wetzikon und Hinwil kann eventuell die S 14 (teure Doppelstockzüge) eingespart werden, wenn die Tösstal-Züge von Bauma her kom-mend bis nach Wetzikon verkehren. Für die grosse Mehrheit der Hinwiler Bahn-pas-sagiere hätte diese Betriebsform kein zusätzli-ches Umsteigen zur Folge: In Wetzikon steigt diese ohnehin um, wenn sie nach Zürich fahren will, nämlich auf die schnelle S 5.

Interessant für den Dampf-Bahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)?

Vielleicht steigen mit der Abgabe der Strecke Bauma-Hinwil an den DVZO die Chancen für die Wiederinbetriebnahme dieser Strecke sogar: Der Verein muss für den Betrieb seiner Mu-seumsbahn über Grundeinnahmen verfügen. Diese könnten über den fahrplanmässigen Per-sonenverkehr hereingebracht werden. Vielleicht wittert der DVZO das Geschäft! Schliesslich hat die MThB mit der Seelinie den Braten auch rechtzeitig gerochen. Die "Privatisierung" könnte sogar zum Durchbruch verhelfen. Packen wir's an!

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETH / Verkehrsplaner, Uster

Skilift fährt weiterhin aufwärts

Dank Wetterglück kann die IG Skilifte Oberholz-Farner auf eine erfolgreiche Saison 98/99 zurückblicken. Um die Attraktivität zu steigern und das langfristige Überleben zu sichern sind für die Saison 1999/2000 eine Reihe von Massnahmen vorgesehen: Weiterführung des Skibus, Verbesserung der Verpflegungsmöglichkeit, optimierte Betriebszeiten und langfristige Partnerschaft mit den Bergbahnen Lenzerheide-Valbella.

Petrus hat die Wetter-Wünsche der neuen Skiliftbetreiber beinahe vollständig erfüllt. Die Saison 98/99 konnte früh, am 18. November 1998, gestartet werden und dauerte bis zum 15. März. Leider musste vor den Weihnachtsferien der Betrieb eingestellt werden. Über die Weihnachtstage, normalerweise der Höhepunkt der Saison, konnten die Lifte nur auf dem absoluten Minimum betrieben werden. Auf vollen Touren lief die Saison erst wieder ab Mitte Januar. Der Übungslift war 67 Tage, der Hauptlift 61 Tage in Betrieb.

Die Betriebsrechnung der Saison 1998/1999 schloss mit einem Überschuss von Fr. 2'400 ab. Zusammen mit den Mitgliederbeiträgen, dem Sponsoring und den Einnahmen aus Werbung und anderen Aktionen ist ein stattlicher Betrag zusammengekommen, sodass die Weiterführung der Skiliftanlagen gesichert ist.

Partnerschaft mit den Bergbahnen Lenzerheide-Valbella

Die IG Skilifte Oberholz-Farner geht mit dem bekannten Wintersportort Lenzerheide-Valbella eine Partnerschaft ein. Diese auf langfristige Zusammenarbeit aufgebaute Partnerschaft soll das Überleben unseres Wintersportortes sichern. Die Details der Zusammenarbeit sind noch nicht endgültig formuliert, doch der Vorstand ist überzeugt, dass die Partnerschaft für beide Gebiete Vorteile bringen wird. Als erstes Resultat der Zusammenarbeit konnte folgende Abmachung getroffen werden:

Wer eine Saisonkarte der Skilifte Oberholz-Farner besitzt, kann ab dem 27. November 1999 (Saisonbeginn) in Lenzerheide-Valbella die Tageskarte zum halben Preis beziehen.

Deshalb wird es erstmals für die Saisonkarten Skilifte Oberholz-Farner einen Vorverkauf geben. Ab sofort kann im Sportgeschäft Rochat in Wald dieses Saisonabonnement bezogen werden.

Verbesserung der Infrastruktur

Wie im Vorjahr bringt bei genügend Schnee, dass heisst wenn der Skilift in Betrieb ist, der Skibus wieder alle Wintersportbegeisterten vom Wanderer, Schlittler, Ski- und Snowboarder ins Oberholz. Während den Weihnachtsfe-

rien, den Sportwochen und Samstag/Sonntag wird dieser Kurs vormittags und nachmittags geführt, am Mittwoch jeweils nur am Nachmittag. Auskunft beim Bahnhof.

Im weiteren werden aus wirtschaftlichen Gründen die Betriebszeiten gegenüber dem letzten Jahr etwas geändert.

Auch in der kommenden Saison wird es an den Wochenenden und während den Ferien möglich sein, sich beim Skilift zu verpflegen oder eine Pause einzulegen. Die IG Oberholz-Farner ist seit neuem stolzer Besitzer eines schönen Partyzeltes und freut sich, Skifahrer und Snowboarder an der Bar oder am Grillstand bedienen zu können.

Kurt Akermann

Betriebszeiten für die Saison 99/00:

Montag bis Freitag,
12.30 - 16.30
Samstag und Sonntag:
09.00 - 16.30 Uhr

Weihnachtsferien und
Sportwochen:
09.00 - 16.30 Uhr, bei
Bedarf auch länger!



iischt **IG** e bitte!

tösstallinie

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

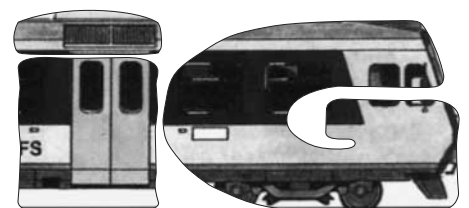
Name, Vorname

Strasse

Postleitzahl, Ort

Datum, Ort

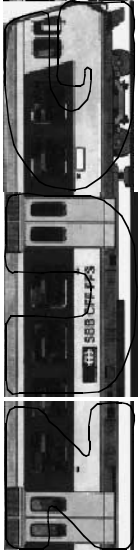
Unterschrift



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

tösstallinie

10



NUMMEL

Inserat ZO

Impressum

Herausgeberin:

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

Redaktion, Inserate:

Markus Stieger
Abernstrasse 47
8632 Tann
Tel: 055 240 84 44
Fax: 055 260 17 57
E-Mail: stieger.huber
@bluewin.ch

Abonnemente und

Mitgliedschaften:

Alfred Baumgartner
Eichhalde 20
8492 Wila

Schlussredaktion,

Gestaltung, Layout:

Christoph Schumacher
visuality.ch
6340 Baar
Friedrich Joss
8636 Wald

Druck:

Druckerei Sieber
8340 Hinwil
Auflage:
2000 Exemplare
Redaktionsschluss
Zugnummer 11:
10. April 2000

Mitgliederversammlung 2000

Vorschau

Die nächste Mitgliederversammlung findet am Donnerstag, 13 April 2000 in Bauma im Gasthaus Tanne statt. Die Veranstaltung beginnt um 18:15 Uhr. Das detaillierte Programm wird rechtzeitig mit der Einladung verschickt.

Der Vorstand freut sich, möglichst viele Mitglieder begrüßen zu dürfen.

Ein Fest? – Ein Fest!

Die Tösstallinie feiert demnächst Geburtstag! Im Jahr 1875 wurde die Strecke Winterthur - Bauma in Betrieb genommen und im folgenden Jahr dann in zwei Etappen zuerst die Strecke Wald - Rüti und anschliessend die Verbindung Bauma - Wald. Für die Gemeinden bedeutete der Bau der Tösstallinie damals ein grosses finanzielles Engagement, und die Belastung der Gemeindehaushalte war gross. Erst viel später wurde die Tösstalbahn ja in die SBB integriert. Die Tösstallinie hat aber als Verkehrsträger eine wichtige Rolle bei der wirtschaftlichen und bevölkerungsmässigen Entwicklung des Tösstals gespielt.

Im Jahr 2000 bzw. 2001 ist also die Tösstallinie 125-jährig. Vor diesem Hintergrund hat die IG-Tösstallinie die Initiative ergriffen: In irgend einer Form soll dieses Jubiläum der Tösstalbahn gefeiert werden. Der Vorstand der IG hat aber auch schnell erkannt, dass die IG nicht in der Lage ist, eine grössere Jubiläumsfeierlichkeit zu organisieren und hat Partner gesucht. Am 27. Oktober 1999 haben sich in Bauma Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinderäte der Tösstaler Gemeinden, der Pro Zürcher Berggebiet, der SBB, der SBB Stationen im Tösstal, Postauto Zürich und Winterthurer Verkehrsbetriebe und DVZO zu einer Aussprache getroffen. Ziel des Treffens war es abzuklären, ob die Idee einer Jubiläumsveranstaltung grundsätzlich Anklang finden könnte. Es zeigte sich sofort, dass alle Anwesenden der Idee positiv gegenüberstehen und es wurden sogleich in einem Brainstorming zahlreiche Ideen für die konkrete Ausgestaltung zusammengetragen.

Die Erfahrungen der SBB aus den letzten Jahren haben gezeigt, dass das traditionelle Bahnhoffeste (à la 150 Jahre SBB) nicht mehr richtig zieht; ein würdevoller Festakt aber auch kaum Begeisterung auslöst.

Als Grobkonzept steht heute ein Tösstal-Fest im Zentrum mit Dorffesten in möglichst vielen

Gemeinden oder Bahnhöfen. Es soll nicht nur um die Eisenbahn gehen, sondern es soll das ganze Tösstal (inkl. Wald) zum Thema werden. In den kommenden Wochen geht es darum, Leute (Vereine, Gewerbe) zu finden, die in ihren Gemeinden bei der Gestaltung und Organisation eines Festes mithelfen können. Die Vertreter der Gemeinden haben die Aufgabe übernommen, in ihren Gemeinden zu sondieren. Am Montag, 17. Januar 2000 wird im Gasthof Tanne, Bauma, eine weitere Sitzung stattfinden, an der über den Stand der Sondierungen berichtet und über das weitere Vorgehen entschieden wird.

Im Moment sind die Ideen und Konzepte noch wenig konkret; dennoch bestehen gute Chancen, dass irgendwann im Herbst 2000 oder im Jahr 2001 ein grosses Tösstal-Fest entlang der ganzen Tösstallinie steigen wird.

125 Jahre Tösstalbahn - ein Fest !



Zum Zughalt in Kollbrunn

Viele ZugsbenützerInnen wundern sich täglich, dass der Zug 8416 mit Abfahrt um 7.01 Uhr in Kollbrunn so weit vorne anhält. Die ersten zweieinhalb Wagen sind jeweils nur nach einem beschwerlichen Weg über den Geleiseschotter erreichbar.

Die IG Tösstallinie hat dazu folgendes erfahren: Die SBB möchten sich kundenfreundlich verhalten und haben die LokführerInnen aufgefordert, den Zug 8416 in Kollbrunn so anzuhalten, dass die Barriere an der Bolsterstrasse sofort wieder geöffnet werden kann. Dies ist ein Entgegenkommen gegenüber den Autofahrenden und all jenen Bahnreisenden, die aus Richtung Bolstergebiet kommend den 7-Uhr-Zug erreichen möchten, ohne fast 5 Minuten früher am Bahnhof zu sein. Denn so lange wäre die Barriere infolge der Zugskreuzung in Kollbrunn geschlossen. Der Zug 8416 muss deshalb 25 Meter über den Perron hinausfahren. Der Bahnhofsvorstand Kollbrunn sieht aber noch eine Verbesserungsmöglichkeit: Ein exaktes Anhalten der Zugspitze beim Signal würde es erlauben, die Barriere freizugeben und nur noch mit dem Triebwagen über der Perron hinauszufahren. Die IG Tösstallinie setzt sich dafür ein, dass auf den Winter hin diese verbesserte Regelung angewendet wird.

Nicole Schwarz Kemmler

Das Ungetüm

Höre, was das erwähnte Ungetüm alles leistet. Als erstes ist seine Nahrung die wohlfeilste, denn es frißt nichts als Holz und Kohlen. Es braucht aber gar keine, sobald es nicht arbeitet. Es wird nie müde und schläft nie. Es ist keinen Krankheiten unterworfen,

« Der Geist geht in Dampf auf, aber er verflüchtigt sich nicht. »

wenn von Anfang an nur gut organisiert, und versagt nur dann die Arbeit, wenn es nach langer, langer Zeit vor Alter unbrauchbar

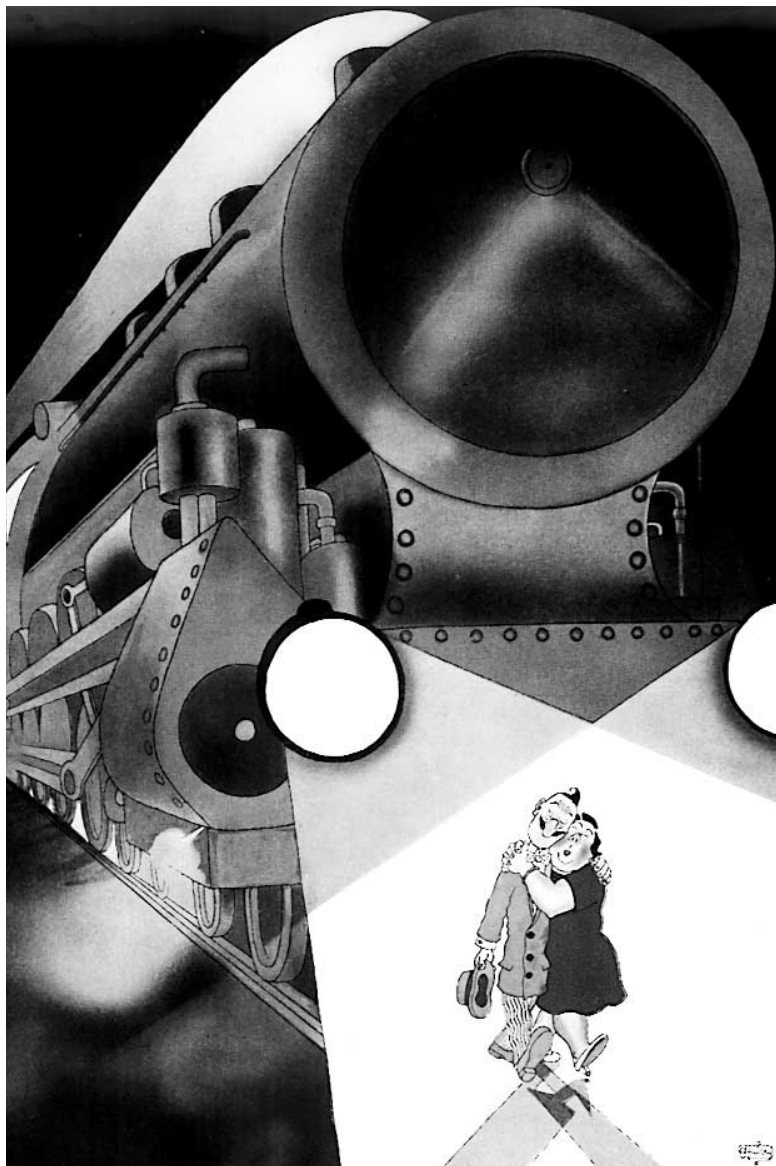
wird. Es ist gleich tätig in allen Klimaten und unternimmt unverdrossen jede Art von Arbeit.

Es ist hier ein Wasserpumper, dort ein Bergmann, hier ein Schiffer, dort ein Baumwollenspinner, ein Weber, ein Schmied- und Hammerknecht oder ein Müller - in der Tat, es treibt alles und jedes Geschäft, und als ein ganz kleines Wesen sieht man es ohne Anstrengung neunzig

Schiffstonnen Kaufmannsgüter oder ein ganzes Regiment Soldaten auf Wagen gepackt mit einer Schnelligkeit sich nachziehen, welche die der flüchtigsten Stagecoaches übertrifft. Dabei markiert es noch selbst jeden seiner taktmässigen Schritte auf einem vorn

angehefteten Zifferblatte. Auch reguliert es selbst den Wärmegrad, den es zu seinem Wohlsein bedarf, ölt wunderbar seine innersten Gelenke, wenn diese es bedürften, und entfernt beliebig alle nachteilige Luft, die durch Zufall in Teile dringen sollte, wo sie nicht hingehört - sollte aber in ihm etwas in Unordnung geraten, dem es nicht selbst abhelfen kann, so warnt es sogleich durch lautes Klingeln seine Herrschaft vor Unglück. Endlich ist es so folgsam, obgleich seine Stärke der von hundert Pferden gleichkommt, daß ein Kind von vier Jahren mit dem Drucke seines kleinen Fingers jeden Augenblick seine ungeheure Arbeit zu hemmen imstande ist. Hätte man wohl sonst einen solchen dienst-

baren Geist ohne Salomons Siegelring erhalten können und hat je eine wegen Zauberei verbrannte Hexe Ähnliches geleistet? Jetzt - ein neues Wunder - magnetisierst Du bloß fünf-hundert Goldstücke mit dem festen Willen, daß sie sich in eine solche lebendige Maschine verwandeln sollen, und nach wenig Zeremonien siehst Du sie in Deinem Dienste. Der Geist geht in Dampf auf, aber er verflüchtigt



Aus:
Küster Hansjörg (Hg.).
Kleine Geschichten für
Eisenbahnfreunde.
Stuttgart (Engelhorn
Verlag) 1990.

Illustration aus:
Dubout: «En train».

sich nicht. Er bleibt mit göttlicher und menschlicher Bewilligung Dein legitimer Sklave. Dies sind die Wunder unserer Zeit, die wohl die alten heidnischen und selbst christlichen aufwiegen.