



20 Jahre: Rückblick des Präsidenten

Seite 7

Die Verwendung der Lokomotivpfeife zu Grusszwecken ist verboten

Seite 11

Ehrgeizige Ziele brauchen Unterstützung

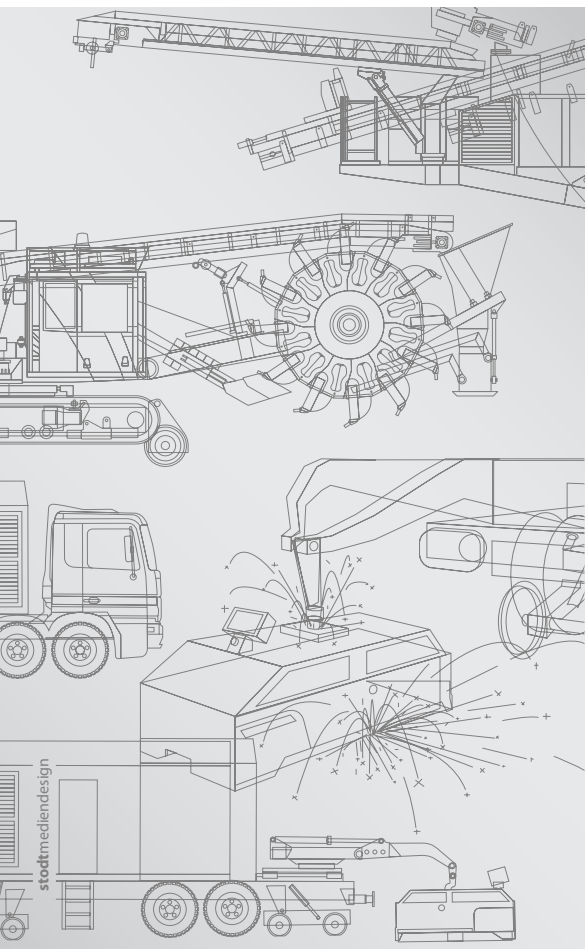
Seite 19

Spagat zwischen Leidenschaft und Pflichtenheft

Seite 25

Kompetenz und High-Tech

Wir vereinen beides!



Ihr kompetenter Bahntechnikpartner

Die Sersa Group ist eine der führenden Bahntechnikgruppen Europas, spezialisiert auf qualifizierte und wirtschaftliche Lösungen rund um den Fahrweg Schiene.

Unser breites Leistungsspektrum ist auf die signifikanten Anforderungen öffentlicher und privater Bahnen abgestimmt. Die hoch moderne, innovative Maschinenteknologie trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz bei.

Fordern Sie uns heraus!

Kontakt International

+41 55 415 90 20

Kontakt Schweiz

+41 43 322 23 23

Kontakt Deutschland

+49 30 56 54 660

Kontakt Niederlande

+31 75 612 40 81

Kontakt UK

+44 1904 47 99 68

Kontakt Kanada

+1 613 923 57 03

info@sersa.ch

www.sersa.ch



Vorstand

Die DVZO-Vorstandsmitglieder	Seite	4
------------------------------	-------	---

Vorwort

Signale – Felix Gutzwiller, Ständerat Zürich	Seite	5
Impressum	Seite	6

Gestern – Heute – Morgen

20 Jahre: Ich blicke zurück	Seiten	7-9
«Die Verwendung der Lokomotivpfeife zu Grusszwecken ist verboten» – Zeichen geben	Seiten	11-13
Stellwerkprojekt Bäretswil	Seiten	15-18
Wettbewerb	Seite	17

Visionen

Ehrgeizige Ziele brauchen Unterstützung	Seite	19
Übersicht und Kurzbeschreibung der DVZO- Projekte	Seiten	20-21

Bilderbogen

«Habersack»-Parade in Bauma 2010	Seiten	22-23
----------------------------------	--------	-------

Verein

Kunststück: Spagat zwischen Leidenschaft und Pflichtenheft	Seiten	25-29
--	--------	-------

Region

Züri Oberland – die Freizeitregion vor den Toren Zürichs	Seiten	30-31
Neuthal Industriekultur: Spinnen – Weben – Leben	Seite	33

Hintergrund

Damit wir dürfen, was wir wollen	Seite	35
----------------------------------	-------	----

Modellbau

UeBB- und DVZO-Bahnhöfe in Miniatur	Seiten	36-37
-------------------------------------	--------	-------

Informationen

Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür	Seite	38
Kennzahlen Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil und DVZO	Seite	39

Persönlich

Mitgliederporträt: Lucas Klement	Seite	40
----------------------------------	-------	----

Kurzmitteilungen

Museumsbahnen, Ausstellungen & Bücher	Seiten	41-43
---------------------------------------	--------	-------



Hugo Wenger
Präsident
Jahrgang 1956, Dürnten



Andreas Hurt
Finanzen
Jahrgang 1957, Horgen



Monika Bieri
Aktuarin & Sekretariat
Jahrgang 1972, Bauma



Jürg Hauswirth
Leiter Betrieb & Reisedienst
Jahrgang 1971, Bauma



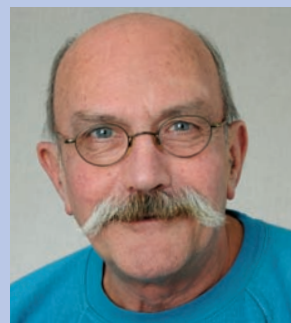
Peter Fischer
Leiter Technik Triebfahrzeuge &
Werkplatz Uster
Jahrgang 1943, Winterthur



Jürgen Rakow
Leiter Technik Wagen &
Werkplatz Bauma
Jahrgang 1965, Dietlikon



Daniel Rutschmann
Leiter Infrastruktur
Jahrgang 1967, Dietlikon



Röby Meier
Verwaltung Immobilien
Jahrgang 1945, Dürnten

Ausführliche Informationen zu den DVZO-Vorstandsmitgliedern finden Sie auf unserer Homepage www.dvzo.ch > Verein > Vorstand



**Damit du da
bist, wo
dein Tag ist.**



Signale

Felix Gutzwiller, Ständerat Zürich

Signale – sie sind mit der Eisenbahn untrennbar verbunden. Signale gibt es verschiedenartige, zum Beispiel hörbare und sichtbare. So ist die Dampfbahn Zürcher Oberland neben ihrer akustischen Präsenz auch ein sichtbares Signal für den Willen und das Engagement, eine kulturhistorisch wertvolle Bahn für die nachfolgenden Generationen zu bewahren. Sie zeigt damit die Absicht, das «kollektive Gedächtnis» wachzuhalten und heute wie auch zukünftig die Gelegenheit zu geben die Erfahrung zu machen, «wie es damals war». Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland betreibt heute eine, wenn nicht die bedeutendste Museumsbahn der Schweiz mit einer einmaligen Sammlung an historisch wertvollem Rollmaterial. Zudem ist sie ein Magnet, ein Ausdruck des vitalen Zürcher-Oberländer Tourismus. All das hat mit dazu beigetragen, dass der Kantonsrat diese Signale erkannt und einen namhaften Beitrag an den Wiederaufbau der ersten definitiven Basler Bahnhofhalle aus dem Jahre 1860 gesprochen hat. Dieses historische Gebäude entspricht genau den Bedürfnissen des DVZO: Ein Glücksfall, dass die heute noch immer moderne Kombination von Holz und dem damals höchst innovativen Baustoff Eisen in ihrer ursprünglichen Bestimmung in Bauma zu neuem Leben kommt. Weit herum sicht- und hörbar ist damit aber auch das Engagement der vielen Freiwilligen des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland, welches es überhaupt erst möglich macht, dass wir heute neben dem exzellenten Verkehrsverbund in der ganzen Region Zürich, neben den Intercity-Strecken und den internationalen Zugverbindungen auch mit einer historischen Dampfbahn

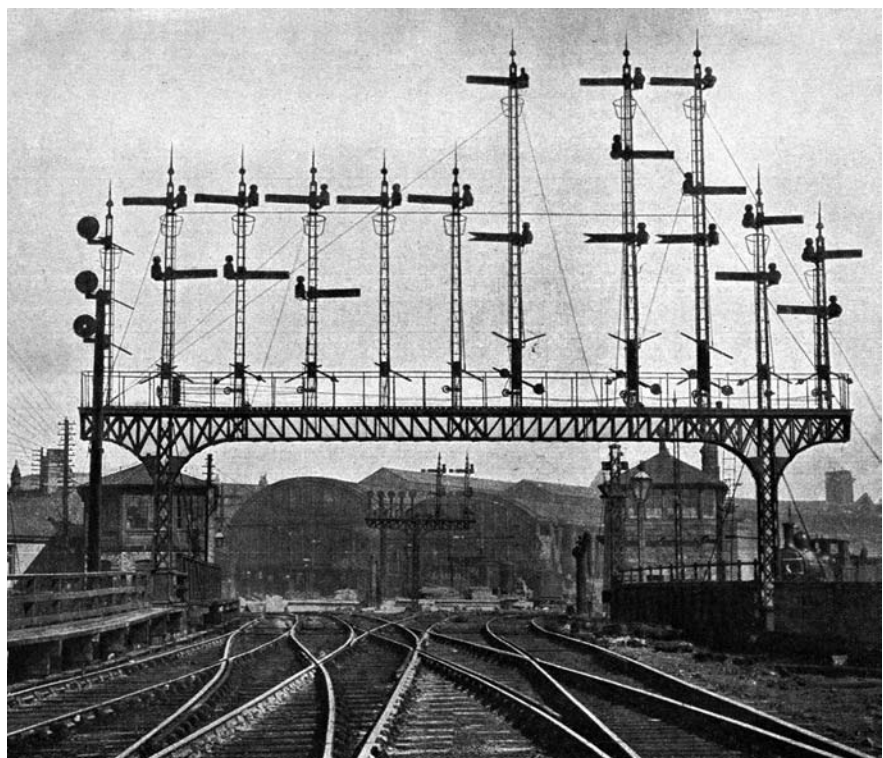


Felix Gutzwiller seit 2007 Vertreter des Kantons Zürich im «Stöckli»

fahren können. Dies erinnert uns an die Vergangenheit der Verkehrswege, die seit alters her Voraussetzung für zunehmenden Wohlstand und Verbindungen unter den Völkern waren. Seit den Römerstrassen, welche auch durch das Zürcher Oberland geführt haben, und den mittelalterlichen Booten- und Pilgerwegen ist das Mobilitätsbedürfnis stetig gewachsen. Bald nach der Erfindung der Dampfmaschine wurden die ersten Eisenbahnen als Massentransportmittel gebaut, die heute aus unserer modernen Welt nicht mehr wegzudenken sind. Mit der Eisenbahn kamen auch die ihr eigentümlichen Signale, welche sich ebenfalls stetig entwickelten. Über die Zeit gleich geblieben ist deren Einteilung in die zwei Arten, was die poetische Signalordnung von G. Kecker gut zum Ausdruck bringt.



Quelle:
Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands; Bemerkungen dazu gemacht und alles schön in Reim' gebracht; von G. Kecker (Eisenbahn-Betriebsdirektor in Metz), erschienen 1888



Signalbrücke auf einem englischen Bahnhof



Stilechte DVZO Komposition auf der Rheinbrücke bei Hemishofen: Lok Ed3/3 8518, Buffetwagen WR 151, Personenwagen und Gepäckwagen

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

DVZO, Postfach, CH-8340 Hinwil
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Öffentlichkeitsarbeit DVZO
CH-8344 Bäretswil

Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin
CH-9100 Herisau

Lektorat

Monika Bieri, CH-8494 Bauma

Inserate

Dieter Enz, CH-8344 Bäretswil

Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

Auflage

7'000 Expl.

Autoren

Monika Bieri, Ueli Burkhard,
Godi Burlet, Doris Eggmann, Dieter Enz,
Felix Gutzwiller, Jürg Hauswirth,
David Kilchör, Christoph Rutschmann,
Fabian Sollberger, Hugo Wenger,
Maja Wildi

Fotografen (Bildnachweis)

Bauer Thomas: Seite 18
Enz Dieter (Comet Photoshopping GmbH):
Titelbild, Seiten 4, 6, 7, 11, 13 (o.),
15 (lo & lu), 19, 20, 21, 22/23, 25, 27, 29,
30 (lo & lu), 33, 36, 37, 40, 41 (mo),
42 (ro, m, lo), 43 (m), 43 (r),
Enzyklopädie des Eisenbahnwesens /
Viktor von Roell: Seite 5 (u)
Dellsperger Hans (bahnarchiv.ch): Seite 13 (u)
Fischer Peter: Seite 17 (r)
Huber Michel: Seite 41 (mu)

Kramer Alex (Comet Photoshopping GmbH):

Seite 41 (l)

Lehner Richard: Seite 17 (lu)

Ortsmuseum Hinwil: Seite 35

SBBHistoric: Seiten 15 (r), 17 (lo)

Springer André: Seite 5 (o)

Stamm Rolf: Seite 41 (lu)

Stähelin Bernhard: Seite 43 (lo)

Tourismus Region Zürcher Oberland:
Seiten 30 (l), 31

Trüb Georg: Seiten 41 (ro), 42 (lu), 43 (lu)

Trüb Lukas: Seite 38

Verkehrshaus Luzern: Seite 42 (lu)

© Dampfexpress 2011: Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.
Die Copyrights der Bilder liegen bei den
jeweiligen Fotografen.

Titelbild: Historisch Reisende

20 Jahre: Ich blicke zurück

Die Dampfbahn im Zürcher Oberland ist eine Erfolgsgeschichte im Bereich Museumsbahnen. Und diese ist hoffentlich noch lange nicht zu Ende geschrieben. Laufend werden neue Seiten mit spannenden, manchmal auch herausfordernden Inhalten gefüllt.

Nach der Gründungsphase fährt der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland mittlerweile bereits im 34. Jahr über die Gleise zwischen Bauma und Hinwil. Nach und nach arbeiteten sich die Mitglieder mit ihrer Bahn aufwärts. Von Beginn an setzte man sich aktiv für den Erhalt der damals noch den SBB gehörenden, aber für den Personenverkehr seit 1969 stillgelegte Bahnlinie ein, restaurierte vorbildlich Lokomotiven und Wagen, präsentierte einen bestens organisierten Bahnbetrieb. Vor 20 Jahren zeichnete sich ab, dass allmählich aufregende Veränderungen auf den Verein mit seiner Museumsbahn zukommen könnten. Dies war auch der Moment, als die Mitglieder des DVZO mich, den damaligen Sekretär, zum neuen Präsidenten wählten. Der Start im Frühjahr 1991 war aber alles andere als positiv. Die einzige damals betriebsfähige Dampflokomotive fiel während einigen Wochen aus. Kritische Mitglieder sahen den Untergang nahen. Zum Glück stand dem Verein bereits die eigene Elektrolokomotive Be 4/4 rettend zur Verfügung. Die Bahnbetreiber steckten nach dem Rückschlag den Kopf aber nicht in den Sand und organisierten den Aufbruch. Man raufte sich zusammen, packte an. Der Erfolg stellte sich bald wieder ein; und sollte bis heute anhalten. Seither hat sich im Eisenbahnwesen und im Umfeld des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland viel, sehr viel verändert. Und immer hat es der DVZO verstanden, mit der Entwicklung Schritt zu halten. Grosse Herausforderungen, die nicht immer einfach zu bewältigen waren, wurden mutig angegangen und bald einmal schlüpfte die Zürcher Oberländer Dampfbahn in der Szene rund um die historischen Eisenbahnen in die Rolle eines anerkannten, beachteten Vorbildes.

Mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV gelangte ein regelrechter Innovationsschub in den öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich. Dies ermunterte den DVZO das Wagnis eines Zweizugbetriebes auf der Hausstrecke einzugehen. Der Erfolg blieb nicht aus, der gewählte, später den Gegebenheiten angepasste Taktfahrplan der öffentlichen Dampfzüge jeden 1. und 3. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober hat sich seither institutionalisiert. Auch im Bereich Extrafahrten wurde offensiv gedampft. Die SBB erkannten die Einzigartigkeit unserer Museumsbahn und spannten bei Sonderanlässen und im Angebot von Spezialfahrten mit dem DVZO zusammen. Unser Aktionsradius dehnte sich immer weiter aus. Viele interessante Kontakte konnten geknüpft werden. Ganz speziell war das Zusammentreffen mit der Jungfraubahn anlässlich ihrer Triebwagentaufe «Adolf Guyer-Zeller» in Neuthal. Daraus entwickelte sich eine bis heute andauernde Freundschaft beider Bahnen. Und 1994 feierte die «DVZO-Familie» ihren 25. Geburtstag auf 3'454 Metern über Meer: auf dem Jungfraujoch. Top motiviert setzte der Verein seine Reise fort, verstärkte das Vertrauen



Hugo Wenger, Präsident des DVZO seit 1991

von Politik, Wirtschaft und Bevölkerung in «ihre» Museumsbahn im Zürcher Oberland. Ein Höhepunkt stellte sich im April 1995 ein, als die erste Renovations-Etappe der Lok-Remise Uster eingeweiht wurde. Seither nutzt der DVZO als Miete dieses historische Gebäude wieder in seiner ursprünglichen Bestimmung als Lokremise für die technischen Arbeiten am Rollmaterial. So konnten wir den über viele Jahre genutzten Platz im weit entfernten Wil SG räumen und die Revisionsarbeiten in Uster und in der Remise in Bauma konzentrieren. Die Dampfbahn wurde immer gefragter, nahm an Bahnjubiläen teil und erweiterte ihr Angebot. Unter Aufsicht der SBB wurden die Betriebsmitglieder geschult und die Heimstrecke mit ihrem Einverständnis und Mithilfe weiter gepflegt und wo dringend nötig saniert. Allmählich zeichneten sich politisch aufgegleiste und von Aufsichtsorganen für Museumsbahnen einschneidende Veränderungen ab. Ein revidiertes Eisenbahngesetz ermöglichte den Wettbewerb im Bahnverkehr. Daraus resultierte die sogenannte Bahnreform mit der Öffnung des Schienennetzes. Die Museumsbahnen begannen sich rechtzeitig darauf vorzubereiten, zu organisieren. Massgebend dabei war von Beginn an auch der DVZO, seit ab der Gründung des Verbandes historischer Eisenbahnen Schweiz HECH bis heute das Präsidium obliegt. Auch im touristischen Bereich war man nicht untätig und förderte aktiv das Entstehen der Tourismus-Region Zürcher Oberland.

Gegen Ende der 1990er Jahre kamen grosse Aufgaben auf den DVZO zu, die mit Happy-End gemeistert wurden, aus denen jedoch wieder neue Herausforderungen resultierten: Da waren die Brücke über den Weissenbach bei Neuthal sowie die Überführung Morgenwies in Bauma zu sanieren.

Unsere Region. Unsere Bank.



Clientis
Zürcher Regionalbank
www.zrb.clientis.ch



ferag...

Unternehmen für Förder- und Verarbeitungssysteme der Druckindustrie

Visionen, Technik, Markterfolg. Technik ist Mittel zum Zweck. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Die Faszination innovativer Technik besteht darin, dass sie sich immer aus einer Vision heraus entwickelt. Das Unvorstellbare wird vorstellbar. Die erfinderische Idee erzeugt dynamische Prozesse und nähert sich Schritt für Schritt der erfolgreichen Umsetzung. Als Partner der grafischen Industrie in aller Welt entwickeln wir fortschrittliche Förder- und Verarbeitungstechnik, die nur einem Ziel zu dienen hat: Sie soll unseren Kunden dabei helfen, sich in einem wirtschaftlich herausfordernden Umfeld zu behaupten und neue Marktsegmente zu erschliessen.



Ferag AG
Zürichstrasse 74
CH-8340 Hinwil
Telefon +41 44 938 60 00
Fax +41 44 938 60 60
info@ferag.com
www.ferag.com



Ihr Immobilienpartner im Zürcher Oberland

RE/MAX

Wir geben Ihren Träumen ein Zuhause.



Karin Schönbächler, RE/MAX Wetzikon, Telefon 044 933 66 88
Ich berate Sie gerne: kompetent, motiviert und engagiert.

Dabei kamen uns - wie schon bei früheren Grosssanierungen an Bauwerken entlang der Strecke - finanzielle Unterstützung von Dritten und aus dem Lotteriefonds zu Hilfe. Gleichzeitig stand die Einführung der Bahnreform bevor und die damit verbundene Entlassung des DVZO aus der Oberaufsicht der SBB in die eisenbahnrechtliche Eigenständigkeit. Den Schritt zum Eisenbahn-Verkehrsunternehmen bewältigten wir bestens. Die Finanzierung von Brücke und Übergang klappte, aber plötzliches Hochwasser und Erdbeben setzten der Strecke zu. Und dann kündigten die SBB an, dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland das Streckenstück von Bauma bis zum Bahnkilometer 19.265 kurz nach Bäretswil abzutreten.

30. Juni 2000: Ein Meilenstein in der Geschichte des DVZO. Ein grosser Traum ging in Erfüllung und wurde mit der Erteilung der Eisenbahninfrastruktur-Konzession bundesrätlich abgesegnet. Für einen symbolischen Franken wechselten 5'545 Meter Streckengleis, dazugehörige Grundstücke, Bauten und Anlagen von den SBB zum DVZO. Ausgestattet mit allen nötigen Bewilligungen und Konzessionen wurde der DVZO zum eigenständigen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen mit eigener Infrastruktur.

Waren die Jahre davor vom allgemeinen Aufbruch geprägt, so standen die Jahre nach der zweiten Jahrtausendwende im Zeichen der Konsolidierung und des weiteren Ausbaus. Die Brückensanierung konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Der Erfolg der Bahn hielt weiter an. Zwei weitere attraktive Dampflokomotiven, die Dampflokomotive «Schwyz» der Südostbahn und das Tigerli der Chemischen Fabrik Uetikon gelangten ins Eigentum des DVZO. Aber auch Katastrophen wie der 2006 durch Brandstiftung zerstörte Güterschuppen in Bauma, dem das gesamte Inventar der Buffetwagen und weitere historische Gegenstände zum Opfer fielen, waren zu verkraften. Zudem hatte der DVZO eine Grösse erreicht, welche die Aufgaben eines Freizeit-Unternehmens längst

sprengten. Doch die Verantwortlichen wuchsen mit ihrer Aufgabe: Die Schulung des Betriebs-Personals wurde intensiviert, der Werkstättebetrieb tadellos organisiert. Audits vom Bundesamt für Verkehr verliefen gut und ohne prioritäre Auflagen. Der Betrieb nutzte den Netzzugang für spannende Fahrten, die bis nach Basel, Romanshorn, ins Tessin und vielen weiteren Destinationen führten. Der DVZO engagierte sich an immer mehr Fronten, sei es im Bereich der Ausbildung von Betriebsmitgliedern für Museumsbahnen, Auflagen an historische Eisenbahnen im Rahmen des Verbandes HECH, Steigerung der touristischen Attraktivität, Restaurationen des eigenen Rollmaterials, laufende Sanierungsarbeiten an der eigenen Strecke, und, und. Bei den Gebäulichkeiten kamen die Übernahme der Remise Bauma (2004) und der Remise in Wald (2009) im Baurecht hinzu. In Uster wurde 2008 die zweite Sanierungsetappe der Lok-Remise beendet, womit der DVZO weitere Lokalitäten zur Nutzung mieten konnte. Und heute? - All unsere Dächer reichen nicht aus, den historischen Fahrzeugen den notwendigen Schutz vor Witterung zu bieten. Bei der Suche nach einer Lösung dieser Problematik stösst der DVZO auf die erste Halle des Bahnhofs Basel: Das Projekt der Historischen Bahnhofshalle Bauma ist in der erfolgreichen Realisierung (siehe Kasten). An der Infrastruktur knabbern die Jahre, Sanierungsarbeiten an Kunstbauten stehen an. Die SBB plant den Umbau der Bahnhöfe Bauma und Hinwil, was den DVZO betrieblich und finanziell stark betrifft. Seitens Behörden wird das Korsett der technischen und fahrdienstlichen Auflagen sowie der Sicherheitsanforderung immer enger geschnürt und drohen Museumsbahnen wie unsere immer stärker einzuschränken... Das Führen einer Museumsbahn und das Engagement für den Erhalt des Kulturgutes «Eisenbahn» ist abwechslungsreich, herausfordernd, verantwortungsvoll; eine Aufgabe, die ich bis heute immer gerne übernommen habe.

Hugo Wenger, Präsident DVZO

Historische Bahnhofshalle für Bauma

Ist es Ihnen aufgefallen? Ein- und Aussteigen in die DVZO-Züge ist in Bauma seit Mai 2010 komfortabel geworden. Tatsächlich hat der DVZO seine Perronanlage vor der Fahrsaison 2010 komplett neu gebaut. Kein Schotterstein blieb auf dem anderen. Deutlich über 1 Million Franken kostete dies und ist dank des grossen Engagements der beteiligten Firmen vergleichsweise günstig.

Der Totalumbau diente in erster Linie dazu, das Gelände für das Jahrhundertprojekt «historische Bahnhofshalle» vorzubereiten. Gleise und Perron wurden genau in die richtige Position gelegt, damit 2013/14 die Halle des ersten Basler Centralbahnhofs darüber aufgerichtet werden kann. 1860 erstellt, musste sie 1902/03 dem heutigen Basler Bahnhof weichen. Gleichzeitig brauchte die SBB dringend Hallen für die Werkstätten. So kam es,

dass unsere Halle zerlegt, nach Olten transportiert und dort wieder aufgebaut wurde. Über 100 Jahre diente sie fortan als Holzlager und Dach der Schreinerei. Beim DVZO findet sie zu ihrer ursprünglichen Bestimmung zurück und schützt gleichzeitig unser wertvolles Rollmaterial, welches bis anhin Wind und Wetter ausgesetzt ist. Für den DVZO sind die Projektkosten von über 3 Millionen Franken enorm. Seit 2008 wird Geld gesammelt. Am 10.1.2011 hat der Kantonsrat Zürich für das Projekt aus dem Lotteriefonds maximal 2,6 Millionen Franken gesprochen. Damit ist das Dach auch finanziell beinahe unter Dach! Freuen Sie sich auf die Eröffnung unserer Fahrsaison im Mai 2014. Dann wollen wir die Halle mit einem rauschenden Fest in Betrieb nehmen.

Christoph Rutschmann

Mit der ZKB setzen Sie auf die richtige Schiene!

www.zkb.ch

Die nahe Bank



Zürcher
Kantonalbank

Gasthaus zur Tanne, Bauma

Grüezi mitenand

Wir haben Platz für 2 bis 222 Personen unter einem einzigen, altherwürdigen Dach für Bankette, Tagungen, Firmen- und Familienanlässe

Guyer-Zeller-Stübli

Tannen Chäller

Tannen Stübli

Saal mit Bühne

Gästekammer

Bauma ist im Mittelpunkt in einem ausgedehnten gut markierten und ausgebauten Wanderweg-Netz. Es ist ein Begriff für viele Natur- und Wanderfreunde. Die wunderschönen Wege führen über Brücken, Treppen, durch herrliche Wälder, vorbei an Wasserfällen in wildromantischen Waldtobeln.

Wir sind (fast) immer für Sie da

Di bis Sa von 8 bis 24 Uhr

So von 10 bis 22 Uhr



Telefon 052 386 39 44

www.zurtanne.ch

«So fängt Zukunft an.»

Erwin Gwerder, Generalagent, Generalagentur Uster

Ihre Vorsorge-
spezialisten im
Zürcher Oberland

Mit einem Anruf bei der Generalagentur Uster gehen Sie den ersten Schritt in Richtung Zukunft. Unsere Vorsorgespezialisten begleiten Sie in jeder Lebensphase mit kompetenter und massgeschneiderter Beratung rund um Vermögensplanung, Vorsorge und Risikoschutz.

Generalagentur Uster

Erwin Gwerder, Poststrasse 6, 8610 Uster 1

Telefon 044 944 50 50. www.swisslife.ch/uster



SwissLife

«Die Verwendung der Lokomotivpfeife zu Grusszwecken ist verboten» – Zeichen geben

Die Eisenbahn sprengte zu ihrer Entstehungszeit vor bald 200 Jahren die gewohnten Kommunikationsgewohnheiten der Menschen. Das laute und schnelle neue Fortbewegungsmittel benötigte neue Verständigungsmittel mit einer eigenen Symbolik, da bloss mit Sprechen und Schreiben die rechtzeitige Verständigung zwischen der ruhenden Welt und dem fahrenden Zug nicht sichergestellt war. Einerseits musste der Zug in erster Linie vor sich selber warnen und zusätzlich weitere sofort erkennbare Informationen übermitteln. Andererseits mussten die stationären Eisenbahner dem für die Fahrt des Zuges verantwortlichen Lokführer unmittelbare Handlungsanweisungen geben. Bei freier Bahn war der Zuglauf zu verflüssigen, bei Gefahr rechtzeitig anzuhalten. Für all diese Zwecke sind im Wesentlichen akustische (hörbare) und optische (sichtbare) Zeichen zu unterscheiden.

Akustische Zeichen

Das unmittelbare Gespräch ist in lärmiger Umgebung wenig geeignet. Aus der Zeit vor Erfindung der Funkgeräte sind uns Piffe und Glockenschläge als tauglicher Ersatz bis heute erhalten geblieben. Zum einen kann der Zug mit ihnen vor sich selber warnen; diese Zeichen sind quasi selbsterklärend. Zum anderen können auch spezielle Mitteilungen codiert werden, deren Verständnis aber entsprechende Kenntnisse erfordert. Vor jedem Passieren eines unbewachten Bahnübergangs gibt der Lokführer in sicherer Entfernung mit der Lokpfeife ein Signal, um den Strassenverkehr vor seinem Herannahen zu warnen. Wegen des langen Bremsweges auf der Schiene geschieht dies bereits einige Dutzend bis Hundert Meter vor Passieren des Übergangs.

Im Bahnhof hat es sich im Dampfbetrieb eingebürgert, dass unmittelbar vor Anfahrt des Zuges ein Lokpiff ertönt, um

allenfalls zu nah am Gleis stehende Leute auf die beginnende Fahrt aufmerksam zu machen. Mit der Elektrifikation hat sich das zwar überlebt, bei uns ist diese Tradition durchaus noch lebendig, wenn der Betrieb nicht grad zu nachtschlafener Stunde stattfindet.

Dem Vernehmen nach wurde die Lokpfeife früher auch für bahnfremde Mitteilungen verwendet. Vom Bahnhof Buchs ZH an der früheren Linie Otelfingen-Niederglatt zum Beispiel wird überliefert, die Anzahl Lokpiffe bei der Einfahrt habe die Anzahl Halbliter angezeigt, die der Bahnhofli-Wirt sogleich dem Bahnpersonal an den Zug zu servieren hatte, wohl verstanden Rotwein und nicht Eistee. Ein Signalreglement der Nordostbahn aus den 1890er-Jahren hielt deshalb unmissverständlich fest: «Die Verwendung der Lokomotivpfeife zu Grusszwecken ist verboten.» Apropos Rotwein: In Andelfingen wird ein solcher namens «Lokipiff» gekeltert, da auf der den Weinberg durchquerenden Strecke nach Marthalen die Züge noch bis vor wenigen Jahren vor einem unbewachten Bahnübergang pfeifen mussten. Besonders faszinierend ist das Signal natürlich, wenn es aus einer Dampf-Pfeife kommt – auch bei uns das eingängigste Erkennungsmerkmal der Dampfplok.

Jeder Mitarbeiter des Zugpersonals hat stets eine eigene kleine Mundpfeife bei sich. Ausser für Warnpiffe dient diese vor allem zur Durchführung der Bremsprobe und für die Übermittlung von Fahr- und Haltbefehlen im Rangierdienst, sofern dafür nicht ortsfeste Signale oder Funkgeräte zum Einsatz kommen. Die Mundpfeife ist auf einen einzigen Ton gestimmt; besonders musikalische Kondukteure können aber den «Schlusspiff» in Form einer kleinen Melodie abgeben. Der Schlusspiff signalisiert dem Fahrdienstleiter, dass der Zugschluss eingetroffen und damit die soeben befahrene Strecke für den nächsten Zug frei ist. Nur für die Abfertigung



Die Tafel «Pfeifen» signalisiert dem Lokführer, wo gepfiffen werden muss

einer Zugfahrt ist die spezielle Schriillpfeife des Zugführers vorgesehen. Nicht selten verwechseln unsere Gäste die Piffe der Bremsprobe mit dem Abfahrtspiff und werden nervös, wenn noch nicht alle Reisebegleiter eingestiegen sind.

In den Bahnhöfen wurden die aus der Binnenschiffahrt übernommenen Rufglocken seit jeher verwendet. Mit ihnen machte der Fahrdienstleiter das Bahnpersonal und die Passanten auf die bevorstehende Abfahrt oder Ankunft eines Zuges aufmerksam. So konnte der Gepäckarbeiter seinen Handwagen rechtzeitig in Position bringen und der beim Bier wartende Passagier noch in aller Ruhe zum Zahlen rufen. Bald einmal wurden zwischen benachbarten Bahnhöfen zwei Glocken telegrafisch verbunden und damit das sogenannte Abläuten teilautomatisiert. Durch ununterbrochenes Läuten konnte nun im Falle von Gefahr die Mitteilung «Notfall – alle Züge anhalten – sofort ans Telefon kommen» von Bahnhof zu Bahnhof übermittelt werden. Heute übernimmt ein spezielles Mobilfunk-Programm diese bisweilen lebenswichtige Funktion.

Im Bahnhof Bauma ist schweizweit eine der letzten Bahnhofsglocken noch täglich in Betrieb und meldet stündlich kurz nach halb die Abfahrt des Zuges im Bahnhof Steg – bei gutem Wind ist das Zeichen auf dem halben Gemeindegebiet hörbar. Selbstverständlich wird auch auf der Dampfbahnstrecke noch jeder Zug abgeläutet. Von den klassischen

Läutwerken mit dem manuell aufzuziehenden Gewicht im schlanken Ständer stehen zwischen Hinwil und Bauma noch 10 Stück. Das Mantelläutwerk vor dem Wärterhaus im Neuthal ist Vertreter einer anderen Bauart; es wird wegen seines Spitzdaches «Chinesen» genannt.

Eine andere, einst weit verbreitete Eisenbahn-Glocke ist bei uns noch an den Barrierenanlagen in Bäretswil und Neuthal zu finden: Der den Schlagbaum antreibende Drahtzug betätigt gleichzeitig einen laut scheppernden Gong, der die Strassenbenutzer vor den sich senkenden Schlagbäumen warnen soll. Was für Fussgänger und Fuhrleute gedacht war, zielt an den heutigen Automobilisten in ihren hermetisch abgeschotteten Fahrzeugen vorbei. An den modernen, örtlich nicht mehr bewachten Bahnübergängen begleitet deshalb ein nervöser elektronischer Ton den Warnblinker – wohl eines des wenigen akustischen Zeichen der Eisenbahn, dem noch eine lange Lebensdauer bevorsteht.

Optische Zeichen

Das uralte Medium Schrift hatte stets eine wichtige Bedeutung im Eisenbahnverkehr. Fahrpläne, Regelwerke und sicherheitsrelevante Dienstanweisungen waren und sind in schriftlicher Form vorhanden und damit jederzeit rekonstruierbar. Im lauten und bisweilen hektischen Betrieb der Eisenbahn eignen sich jedoch einfacher codierte Mitteilungen



Willkommen

... im grünen Paradies!

Meier

Der Treffpunkt für Gartengeniesser

Ernst Meier AG – 8635 Dürnten – Tel. 055 251 71 71 – www.meier-ag.ch



Wir bringen Sie ins Schwärmen

Im bunten Leben Ihrer Region sind wir zu Hause. Kontinuierlich pflegen wir die Werte, die Ihnen selbst am nächsten liegen. Mit vertrauenswürdigem Handeln und klaren Angeboten können wir Ihnen am besten dienen. Beflügelt von persönlichen Beziehungen wollen wir Sie ins Schwärmen bringen.

Raiffeisenbank Zürcher Oberland
 8610 Uster Tel. 044 905 29 50
 8620 Wetzikon Tel. 044 931 46 46
 8625 Gossau Tel. 044 936 60 80
 8330 Pfäffikon ZH Tel. 044 952 40 40

RAIFFEISEN



wie anno dazumal...

wildi bistro-schuppe

An der Stammstrecke des DVZO betreiben wir ein Bistro im ehemaligen Güterschuppen der Station Neuthal. Unsere Spezialität sind schweizerisch-kroatische Gerichte, mehrheitlich aus biologischem Anbau in Bäretswil. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Öffnungszeiten:
 Freitag, Samstag, Sonntag von 9 - 22 Uhr, April - November
 Gruppen auf Anfrage

wildi bistro-schuppe, Station Neuthal, 8344 Bäretswil
 Tel 044 939 19 19, www.bistro-schuppe.ch




Für DVZO Interessierte bieten wir den WR 109 in Messingbauweise mit Messingschildern an. Weitere Fahrzeuge werden bei Nachfrage folgen.

Modellbaustudio Born
 Kluggasse 12, CH-8640 Rapperswil
www.modellbaustudio.ch Tel. 055 211 13 03



Nach alter Manier erteilt der Fahrdienstleiter in Bärenswil die Abfahrtserlaubnis mittels Abfahrstab

besser zur Übermittlung von unmittelbar umzusetzenden Anordnungen, denn sonst müsste der Zug immer wieder anhalten, um die Anweisungen entgegenzunehmen.

Das einfachste System bilden Hinweistafeln, die den Lokführer im Bahnhof oder auf der Strecke auf verschiedene Besonderheiten aufmerksam machen, z.B. indem sie den Beginn einer Langsamfahrstelle, das Ende einer Fahrberechtigung oder den Standort einer streckenseitigen Zugsicherungseinrichtung anzeigen. Um eine solche Hinweistafel handelt es sich bei der Tafel mit Bedeutung «Pfeifen», welche vor einem unbewachten Bahnübergang den Lokführer anweist, ein akustisches Achtungssignal abzugeben. Je nach ihrer Wichtigkeit sind solche Tafeln mit reflektierender Farbe versehen oder bei Nacht beleuchtet.

Viele Signale müssen ihre Information je nach Betriebslage anpassen können und sind deshalb beweglich oder umschaltbar. Die Weichenlaterne etwa zeigt die Stellung der zugehörigen Weiche an, indem sie sich entsprechend dreht. Ebenfalls durch Drehung funktioniert die «Hipp'sche Wendescheibe». Eine gegen den Zug gewandte rote Scheibe zeigt

«Halt, hier nicht weiter». Dreht sich die Scheibe auf einen telegraphisch übermittelten Stellbefehl um 90 Grad, ist die Einfahrt in den Bahnhof gestattet. Bei uns ist diese älteste Generation von Einfahrtssignalen in Neuthal und Bärenswil zu sehen, genau so wie der Semaphor, ein weiterer Signaltyp aus dem 19. Jahrhundert. Er zeigt bei Tageslicht seine Mitteilung an den Lokführer durch die Stellung der Flügel an. Im Artikel zum Stellwerkprojekt Bärenswil ab Seite 15 werden die im DVZO noch im Einsatz stehenden historischen Signale vorgestellt. Ab den 1930er-Jahren ersetzten elektrische Kabel und Lampen mit scharf gebündeltem, auch bei Tageslicht gut sichtbarem Lichtstrahl die mechanisch gesteuerten Flügel. Dies ermöglichte reichere Kombinationen von Farbpunkten und dadurch eine noch ausgefeiltere Information an den Lokführer. Solche konventionellen Tageslichtsignale können neben «Halt» und «freie Fahrt» auch drei standardisierte Geschwindigkeitseinschränkungen vorschreiben. Zusatzsignale mit weissen oder gelben Lichtern zeigen bedarfsweise weitere Anordnungen an.

Bei der neuesten, 1990 für die Zürcher S-Bahn eingeführten Signalgeneration, übermitteln Lichtleiterkabel die einzuhaltenden Geschwindigkeiten durch aufleuchtende Zahlen. Dies erlaubt eine nochmals verfeinerte Abstufung der Information und dadurch eine Verflüssigung des Betriebsablaufs.

Trotz der zahlreichen Signale darf ein Lokführer nur alleine einen Zug führen, wenn er die Strecke in beiden Richtungen ausreichend kennt und sie regelmässig befährt. Nur so ist sichergestellt, dass er nicht überrascht wird und womöglich nicht mehr rechtzeitig bremsen kann.

Die Geschichte zeigt, dass mit zunehmender Automatisierung und Komplexität des Betriebs die Bedeutung der hörbaren Zeichen zusehends verschwindet. Optische Signale jedoch wird es weiterhin in grosser Fülle geben.

Jürg Hauswirth



Ehemalige Signalbrücke in Romanshorn um 1976



**Die Schweiz hat radioaktiven Abfall.
Wir kümmern uns darum.**

nagra

**Kostenlose Führungen in unserem
Felslabor für Gruppen ab zehn Personen.
Anmeldung: 056 437 11 11**

Comet Photoshopping

bewährt...
zuverlässig...
pünktlich...

DRUCKEREI SIEBER AG

8340 Hinwil
Kemptnerstrasse 9
Tel. 044 938 39 40
Fax 044 938 39 50

info@druckerei-sieber.ch
www.druckerei-sieber.ch



Der Landgasthof «Heimat»

Seewadel 8494 Bauma

befindet sich im romantischen Tösstal, direkt an der Bahnstrecke Winterthur–Bauma–Steg–Rapperswil, 2 km von der Station Bauma mit möglichem Dampf Bahn Stop.

Unser Haus

- der Treffpunkt für Jedermann mit 20 Betten
- Gourmetstübli bis 55 Personen
- Landbeiz 40 Plätze
- grosse sonnige Gartenterasse

Inhaber: Nelly und Hans Ziegler
Eidg. dipl. Küchenchef
Tel. 052 386 11 66
Web www.hotelheimat.ch
Mail info@hotelheimat.ch

Stellwerkprojekt Bäretswil



Projektleiter Fabian Sollberger und das Stellwerk Bruchsal J

Der Bahnhof Bäretswil

Auf dem Bahnhof Bäretswil im Zürcher Oberland scheint es, als sei die Zeit stehen geblieben. Glockensignale kündigen die nahenden Züge an, alte Flügelsignale geben die Fahrt frei und der Bahnhofvorstand, natürlich noch mit Hut, fertigt die Züge mit der Kelle, dem Abfahrstab ab.

Dieses historische Ambiente ist kein Zufall. Seit dem Jahr 2000 ist der DVZO im Besitz der historischen Bahnhofanlage Bäretswil aus dem Jahr 1901, dem Eröffnungsjahr der Uerikon-Bauma-Bahn. Nur das Gleis drei und ein Anschlussgleis wurden zusätzlich erstellt, dies im Jahre 1948 nach der Übernahme und gleichzeitiger Elektrifizierung durch die SBB.

Nach seiner Betriebsaufnahme im Jahr 1978 veränderte der DVZO an der Anlage einzig die verschiedenen Signale. Während die Lichtsignale Seite Hinwil der Bauart «Signum 1932» noch original aus der Zeit der Elektrifizierung des Bahnhofes

stammen, wurden die Hipp'schen Wendescheiben Seite Bauma 1982 durch den DVZO aufgestellt. Diese Signale gehören zur ersten Signalgeneration der Schweiz, sie wurden schon 1862 entwickelt und waren bei den SBB bis 1975 in Betrieb. Die vom Bahnhofgebäude aus gut sichtbaren Flügelsignale (Semaphorsignale) gesellten sich, ebenfalls dank einer Initiative des DVZO, später dazu.

Betrieblich bietet der Bahnhof Bäretswil bis heute einige Tücken. So können die Weichen nicht fernbedient werden. Bei jeder Zugskreuzung muss deshalb ein Kondukteur zur entsprechenden Weiche laufen und diese umstellen. Und dies dauert seine Zeit. Zudem können die Signale ohne eine Voraussetzung (richtige Weichenstellung, Barrieren geschlossen etc.) jederzeit auf Fahrt gestellt werden, was die volle Aufmerksamkeit des Fahrdienstleiters voraussetzt.

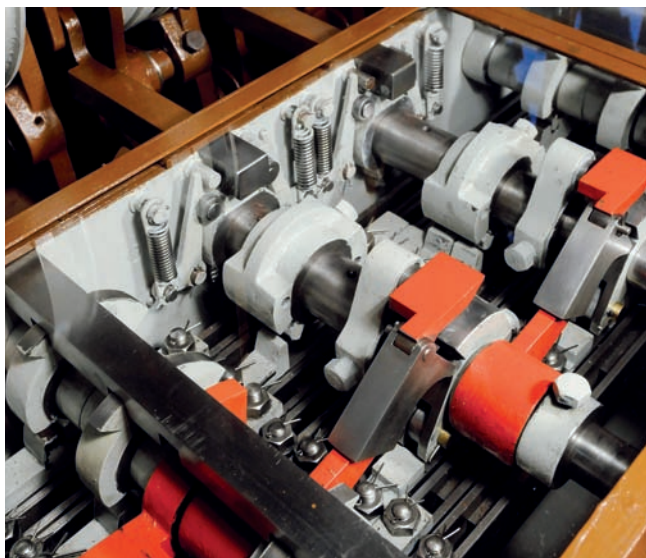


Hipp'sche Wendescheibe in Glarus um 1959

Die Idee: Ein Stellwerk in Bäretswil

Obwohl einzeln betrachtet wunderschön, wurden die Signale leider nicht einheitlich aufgestellt, sondern eher nach dem Kriterium des Vorhandenseins und des Platzes. So kamen einige DVZO-Mitglieder 2004 zusammen, um den Bahnhof Bäretswil mit einem historischen, mechanischen Stellwerk auszurüsten, wie es Anfang des 20. Jahrhunderts auf vielen Schweizer Bahnhöfen installiert wurde. Dabei hatten sie eine Grundidee: Der DVZO hat zwar einzigartige und wunderschöne Fahrzeuge, bei welchen ein grosses Augenmerk auf eine korrekte Restaurierung gelegt wurde, doch es fehlt die historisch korrekte Eisenbahnstrecke, um diese Fahrzeuge auch stilecht zu präsentieren. Aus diesem Grund wurden folgende Projektziele definiert:

- Vereinfachung des Betriebsablaufs
- Vereinheitlichung der Signaltypen
- Betrieb des längerfristig einzigen mechanischen Stellwerkes der Schweiz



Verschlussregister des Stellwerks Bruchsal J

Die Stellwerkanlage

Die mechanische Stellwerkanlage Bäretswil wird früher oder später das einzige mechanische Stellwerk der Schweiz sein. Schweizweit sind lediglich noch zwei mechanische Stellwerke in Betrieb und nur noch bei einem stehen alte Flügel-Signale im Einsatz. Mit der Zeit werden auch diese Anlagen den modernen weichen müssen, da Unterhalt und Personalbedarf den Nutzen weit übersteigen. Hinzu kommt, dass sich eine «moderne Bahn» heutzutage nicht mehr mit alter Technik in Verbindung bringen lassen will.

H.R. Wagner
Getränke
8494 Bauma
Tel. 052/386 24 72
Fax 052/386 23 66



Bier
Mineralwasser
Weine
Hauslieferdienst
Täglich Rampenverkauf

Nach Abschluss des Projektes werden auf dem Bahnhof Bäretswil ausschliesslich Flügel- und Klappscheibensignale zum Einsatz kommen. Die Flügel-Signale, auch Semaphor genannt, zeigen dem Lokführer mit ein oder zwei sogenannten Signalfügeln, ob er am Signal vorbeifahren darf oder ob er davor halten muss. Ein Flügel horizontal bedeutet «Halt», ein Flügel schräg nach rechts oben bedeutet «Freie Fahrt» und zwei Flügel schräg nach rechts oben bedeutet «Langsamfahrt» bzw. «Fahrt mit 40km/h».

Da ein Zug einen langen Bremsweg hat, muss der Lokführer schon bevor er das Signal sieht, wissen, ob dieses für ihn Halt zeigt. Aus diesem Grund werden Klappscheiben-(Vor-)Signale aufgestellt, welche dem Lokführer die Stellung des nächsten (Haupt)Signals zeigen, sodass er rechtzeitig eine Bremsung einleiten kann. Diese Klappscheiben, von welchen heute in der Schweiz kein Einziges mehr im Einsatz steht, bestehen aus einer orangefarbenen Scheibe mit weissem Querstrich. Diese Signalisation bedeutet, dass der Lokführer beim nächsten Hauptsignal anhalten muss. Soll dem Lokführer die Fahrt freigegeben werden, klappt sich Scheibe um 90° nach hinten, sodass nur deren schmale Seite sichtbar ist (Ankündigung freie Fahrt).

Ebenfalls wieder aufleben soll das Durchfahrtsignal. Dieses steht vor einem Semaphorsignal und ist im Prinzip ein Klappscheibensignal, welches dem Lokführer anzeigt, dass er den



Implenia® Die Baugesamtdienstleister.



Implenia denkt und baut fürs Leben. Gern.

www.implenia.com

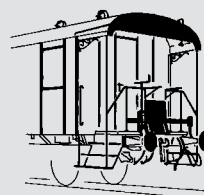
Mächler AG
8852 Altendorf

Tel. 055 442 20 39
Fax 055 442 52 20
maechler-ag@bluwin.ch
www.maechler-altendorf.ch

Sandstrahl- Metallspritz- und Einbrennlackierwerk

- Sandstrahlreinigung
- Einbrennlackierung
- Pulverbeschichtung
- Spritzverzinkung
- Glasperlstrahlen
- Patinieren antik und modern
- Lackierung 2-Komponenten Systeme
- Silikon-Polyester Einbrenntemperatur 160 °C
- Beschichtungs-Aufbauten (Anwendung: Stahl- und Stahlwasserbau)

Ausführung an Stahl- und Aluminium-Teilen



Plattform der Kleinserie

9. Plattform der Kleinserie

Viele Aussteller zeigen ihre Kleinserienproduktionen an der grössten Ausstellung dieser Art in der Schweiz wiederum im

Schulhaus Altlandenberg, Zentrum Grosswis, Bauma

Freitag	14.10.2011	17.00-20.30 Uhr
Samstag	15.10.2011	09.30-18.00 Uhr
Sonntag	16.10.2011	09.30-17.00 Uhr

Dauereintrittskarte für alle Tage

Sonderfahrten des Dampfbahnvereins DVZO, Infos: www.dvzo.ch
Weitere Infos www.kleinserie.ch



Semaphor und Klappscheibe in Lavorgo um 1961

Bahnhof ohne Halt mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit befahren kann und nicht wegen Weichen abbremsen muss.

Sämtliche Signale sollen vollmechanisch, d.h. ohne elektrischen Antrieb, über Drahtzüge gesteuert werden. Diese übertragen die Kraft vom Stellhebel für die Signale (Signalhebel) auf den Antrieb des entsprechenden Signals. Das Gleiche gilt für die Weichen: Auch sie sollen wie einst vollmechanisch vom Stellwerkapparat aus umgestellt werden können. Das Kernstück einer jeden mechanischen Stellwerkanlage ist der Stellwerkapparat. Hier laufen alle Drahtzugleitungen zusammen und sind an den entsprechenden Hebeln befestigt. Die Signalhebel sind rot, die Weichenhebel blau markiert. Die ebenfalls vorhandenen kleinen Hebel (Fahrstrassenhebel) stellen die Verbindung zwischen den Signal- und Weichenhebeln her. Soll ein Signal auf «Fahrt» gestellt werden, müssen zuerst die Weichenhebel der befahrenen Weichen verriegelt werden (sonst könnte man unter einem fahrenden Zug eine Weiche umstellen). Sind die Weichenhebel in der



Rückbau der Stellwerkkabine in Rorschach

richtigen Stellung, kann der Fahrstrassenhebel betätigt werden. Er gibt den betreffenden Signalhebel frei und verriegelt, wie erwähnt, die Weichen. Die Verriegelungen finden rein mechanisch im sogenannten Verschlussregister statt und nicht wie heute elektrisch oder elektronisch in einem extra dafür gebauten Technikraum.

Beim Apparat für das Stellwerk Bäretswil handelt es sich übrigens um das ehemalige Stellwerk des Bahnhofs Uttwil am Bodensee, Bauart «Bruchsal J» mit Baujahr 1912. Der ehe-



Werkstück auf Ustermer Fräsmaschine

Wettbewerb

In der DVZO-Lokremise Uster revidieren unsere Techniker nicht nur Dampflokomotiven. Mit den grossen Maschinen werden die verschiedensten Teile hergestellt und bearbeitet. Was für ein Werkstück wird an der Fräsmaschine bearbeitet (Bild oben)? Es handelt sich um ein hellblau grundiertes Element, das in einer News auf der DVZO-Homepage abgebildet ist. Seit Samstag, 19. März 2011 ist es in Bauma an seinem Bestimmungsort.

Senden Sie das Lösungswort auf einer Postkarte an DVZO, Wettbewerb, Postfach, CH-8340 Hinwil oder per E-Mail an wettbewerb@dvzo.ch.

Unter den Einsendungen mit dem richtigen Lösungswort werden folgende Preise ausgelost:

1. Preis

1 DVZO-Saisonkarte, 3. Klasse, für das Jahr 2012 im Wert von CHF 200.-.

2. und 3. Preis

Je 2 Retourbillette Bauma-Hinwil oder umgekehrt, 3. Klasse, im Wert von je CHF 70.-.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2011 (Datum des Poststempels). Die Gewinnerinnen und/oder Gewinner werden anfangs November 2011 persönlich benachrichtigt und auf der Webseite publiziert. Korrespondenz über den Wettbewerb wird keine geführt.

malige Ressortleiter Infrastruktur rettete ihn glücklicherweise vor der Verschrottung nach der Ausserbetriebnahme bei den SBB. Er wurde in den Jahren 2008–2010 bis auf die letzte Schraube zerlegt und fachmännisch restauriert. Eingelagert im Güterschuppen Bäretswil wartet er auf den Einbau in der künftigen Stellwerkkabine. Wie man sieht, funktioniert die ganze Stellwerkanlage grundsätzlich ohne Elektrizität. Trotzdem bietet sie ein hohes Mass an Sicherheit, was für die damalige Zeit als Meisterleistung bezeichnet werden kann.

Stand des Projekts

Ein grosses Problem stellte von Anfang an das benötigte Material dar. Ein Stellwerkapparat war zwar schnell gefunden, doch eine komplette Stellwerkanlage mit allen Kleinteilen findet man nicht überall.

Leider geriet das Projekt zwischenzeitlich ins stocken. Seit 2006 wird es unter der jetzigen Leitung weiter vorangetrieben. In einem ersten Schritt wurde der schon erwähnte Stellwerkapparat von seinem ehemaligen Standort in den Güterschuppen nach Bäretswil transportiert.

Unglücklicherweise war der DVZO nicht in Besitz aller Komponenten einer mechanischen Stellwerkanlage. Deshalb musste noch einiges Material zusammengetragen werden, nicht zuletzt fehlte es an Signalen. Auf der ehemaligen Eisenbahnstrecke von Etzwilen Richtung Singen wurde man schliesslich fündig. Von dort konnte 2008 ein ganzer Eisenbahnwagen voller Material übernommen werden. Das Problem der Signale konnte 2010 mit der Übernahme der kompletten Sammlung der Schinznacher Baumschulbahn SchBB (siehe Kasten) gelöst werden. Diese umfasste fast zwei (!) Güterwagen voll Material. Somit sind praktisch alle benötigten Teile beisammen und warten darauf, restauriert und in Betrieb genommen zu werden.

Ein weiteres Problem, der Standort des Stellwerkes, konnte ebenfalls im Jahr 2010 gelöst werden. In Rorschach demonitierte der DVZO eine von den SBB übernommene ehemalige Stellwerkkabine. Nach dem fachgerechten Rückbau wurde sie mit einem Extrazug nach Bauma transportiert. Deren Restaurierung soll 2011 in Angriff genommen werden.

Die oben erwähnten Hipp'schen Wendescheiben stellen ein Unikum im Eisenbahnbetrieb dar, deshalb sollen sie nach der Demontage in Bäretswil weiterhin beim DVZO im Einsatz stehen: Beim Barrierenposten Neuthal werden alle drei Wendescheiben eine neue Heimat finden.

Da nicht einfach eine Stellwerkanlage nach Gutdünken erstellt und betrieben werden kann, weil der Bund bei so einem Vorhaben einiges mitzureden hat, muss bei aller Vorfreude auch ein bisschen Bürokratie sein. Die Grundlage für ein solches Vorhaben ist ein Plangenehmigungsgesuch. Das Bundesamt für Verkehr erteilt aufgrund eines solchen Gesuches die Bewilligung, die Stellwerkanlage zu erstellen. Nach der Fertigstellung der Anlage folgt zudem eine Betriebsbewilligung. Nach einer momentanen Schätzung sollte die Erstellung der Anlage im 2011 durch das BAV bewilligt werden.

Fabian Sollberger



Idyllische Fahrt durch die Baumschule Zulauf

Schinznacher Baumschulbahn

Im Jahr 1879 wurde in Schinznach-Dorf die Landgärtnerei Zulauf gegründet. Sie entwickelte sich mit der Zeit zur Baumschule. Um die umfangreichen Transportaufgaben leichter bewältigen zu können, wurde im Jahr 1928 eine Feldbahn mit 600 mm Spurweite aufgebaut. Die Wagen für den Transport von Blumen, Erde, Torf, Mist usw. wurden mit Muskelkraft bewegt. Mit dem Aufkommen der Motorisierung in den Fünfzigerjahren verdrängten Traktoren den Feldbahnbetrieb zunehmend. Nach und nach wurden die meisten Gleise wieder entfernt, und die Bahn geriet bald in Vergessenheit. Als es darum ging, für das 100-Jahr-Jubiläum der Baumschule etwas Besonderes zu veranstalten, erinnerte man sich der alten Feldbahn. Es entstand der Plan, sie wieder aufzubauen und mit Lokomotiven zu betreiben.

So begann 1976 die Wiederauferstehung der «Schinznacher Baumschulbahn». Am 13. April 1978 wurden erstmals Publikumsfahrten durch das weitläufige Areal der Baumschule durchgeführt. Im Jubiläums-Jahr der Baumschule im Sommer 1979 konnte bereits mit drei Dampfzügen gefahren werden. Die Dampfzüge fanden so grossen Anklang, dass sie sogleich zu einer dauerhaften Attraktion wurden. Im Jahr 1980 schlossen sich die freiwilligen Helfer zusammen und gründeten den «Verein Schinznacher Baumschulbahn». Heute ist der Verein verantwortlich für den Betrieb und Unterhalt des Rollmaterials und die Baumschule ist für die Gleisanlage und die Infrastruktur zuständig.

Reguläre Fahrten in der einzigartigen Umgebung des Baumschulgeländes finden jeweils am Mittwoch, Samstag und Sonntag von Mitte April bis Mitte Oktober statt. Extrafahrten sind auf Anfrage möglich. Weitere Informationen finden Sie auf den Internetseiten www.schbb.ch und www.zulaufquelle.ch.

Dieter Enz

Ehrgeizige Ziele brauchen Unterstützung



Der DVZO hat sich Grosses auf die Fahnen geschrieben

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO besteht seit über 40 Jahren. Er betreibt seit 1978 zwischen Hinwil–Bäretswil–Bauma (Abschnitt der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn UeBB) historische Dampfzüge und erhält damit ein wichtiges Industrie- und Kulturdenkmal im Zürcher Oberland. Jährlich erfreuen sich rund 22'000 Fahrgäste an der früheren Art des Reisens zwischen Hinwil und Bauma. Heute leisten rund 200 DVZO-Aktivmitglieder ehrenamtlich ihren Beitrag zum laufenden Betrieb und Unterhalt. Die Freizeitbähnler haben – unterstützt durch die Beiträge der ca. 500 Passivmitglieder und Gönner – die Dampfbahn zu einer der bedeutendsten Museumsbahn der Schweiz gemacht. Für Projekte, welche die finanziellen Möglichkeiten des DVZO sprengten, durften in der Vergangenheit grosszügige Spenden von Privatpersonen, Institutionen, Firmen und der öffentlichen Hand entgegengenommen werden. Dafür danken wir an dieser Stelle allen nochmals ganz herzlich.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat sich in der Szene der Schweizer Museumsbahnen etabliert und trotzdem – beziehungsweise gerade deshalb – stehen immer wieder ehrgeizige Projekte an, die wir realisieren möchten oder müssen. Mit dem Erlös des Fahrbetriebs und der Mitgliederbeiträge decken wir die Kosten der Betriebsmittel und des laufenden Unterhalts von Rollmaterial, Infrastruktur und Immobilien. Für ausserordentliche Revisions- und Infrastrukturarbeiten wie auch zur Weiterentwicklung der Museumsbahn sind wir auf «fremde» Mittel angewiesen.

Seit rund einem Jahr gleist der Strategieausschuss des DVZO-Vorstandes die mittel- und langfristige Entwicklung des Vereins auf. Zu diesen Aufgaben gehört auch, dass die vielfältigen anstehenden Projekte priorisiert und nach verschiedenen Kriterien klassiert werden – von dringend notwendig bis wünschenswert. Einige Beispiele unserer Vorhaben sind auf den

folgenden Seiten kurz umrissen. Die komplette Liste mit ausführlicheren Informationen finden Sie auf unserer Homepage www.dvzo.ch unter dem Menüpunkt <Visionen>.

Können Sie sich mit unseren Visionen identifizieren? Spenden an den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland können bei den Steuern in Abzug gebracht werden. Beiträge ab CHF 1'000.– werden auf der Donatorenliste in den DVZO-Publikationen veröffentlicht – auf der Homepage aktuell und pro Saison im Fahrgastmagazin «Dampfexpress».

Oder lässt sich Ihre Firmenideologie direkt mit der DVZO-Philosophie verknüpfen? Dann bieten wir Ihnen im Rahmen des Sponsorings eines Fahrsonntags, Ihre Dienstleistungen und Produkte auf dem Dampfperron in Bauma den Fahrgästen zu präsentieren. Haben wir Ihr Interesse wecken können? Dieter Enz (sponsoring@dvzo.ch) berät Sie gerne.

Dieter Enz

Spenden an den DVZO sind steuerbefreit

Überzeugt Sie das Ziel des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland, dass auch künftige Generationen einmaliges Schweizer Kulturgut erleben können? Wir sind froh um jegliche finanzielle Unterstützung in Form von Spenden. Wenn Sie den DVZO mit einer Erbschaft oder einem Legat berücksichtigen möchten, beraten wir Sie gerne.

DVZO-Spendenkonto

PC-Konto 80-46668-4, lautend auf Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, Postfach, CH-8340 Hinwil

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag.

Übersicht und Kurzbeschreibung der DVZO-Projekte

Priorität 1

Diese Projekte sind innerhalb der kommenden fünf Jahre zwingend zu finanzieren und umzusetzen, andernfalls droht auf jeweils unterschiedliche Art eine empfindliche Einschränkung oder gar Verunmöglichung des Betriebs im bisher gewohnten Rahmen. Die Gesamtsumme dieser Projekte beläuft sich auf 2 bis 3 Mio. Franken.

Wasseranschluss Depot Bauma

Im April 2012 kappt die Gemeinde Bauma die bisherige Wasserzuleitung über den hinteren Bahnhofplatz. Nach geltender Gemeindeordnung sind Hauseigentümer in Bauma verpflichtet, die Kosten für die Erschliessung ihrer Liegenschaft mitzutragen. In unserem Fall bedeutet dies, auf eigene Kosten eine neue Leitung ab der Sennhüttenstrasse zu ziehen. Derzeit ist der DVZO nicht in der Lage, den dafür nötigen Betrag von 60'000 Franken selber zu bezahlen. Im schlimmsten Fall müsste das Depot vorderhand «trockengelegt» werden – mit allen Unannehmlichkeiten für Mitarbeitende und Betrieb.

Mitbeteiligung Stellwerkersatz Bauma SBB

Im Jahr 2014 wird die SBB die über 60-jährigen Stellwerke der Tösstal-Linie durch elektronische, ferngesteuerte Sicherungsanlagen ersetzen. Da der DVZO verschiedene Anlage Teile im Bahnhof Bauma exklusiv und andere in Gemeinschaft mit der SBB nutzt, ist er vertragsgemäss zur Mitbeteiligung an den hohen Kosten dieser Aktion verpflichtet. Gerechnet wird mit einem durch den DVZO aufzubringenden Kostenanteil von etwas über 1 Mio. Franken. Andernfalls ist die SBB, aufgrund der strengen Sparvorgaben der öffentlichen Hand, gezwungen, unsere Anlagenteile vom Netz abzutren-

nen und den DVZO damit seiner unmittelbaren Lebensgrundlage zu berauben. Der DVZO ist nicht in der Lage, die geforderten Kosten nur annähernd selber einzufahren; insbesondere ist in diesem Zusammenhang die weitere Befahrbarkeit der Bahnhofhalle und des Depots infrage gestellt.

Weitere Projekte dieser Kategorie, deren Beschrieb Sie auf unserer Internetseite finden können, sind die Sanierung der einzelnen Bahnübergänge bis 2014, Äufnung eines Stocks an liquiden Mitteln, Hauptrevision der Elektrolok Be4/4 15 sowie die Erneuerung der Zufahrt zum Depot Bauma.

Priorität 2

Diese Projekte sind zur mittel- bis langfristigen Existenzsicherung des Vereins zwingend. Ihre Finanzierung und Realisierung ist innerhalb der kommenden zwei Jahrzehnte sicherzustellen. Die Gesamtsumme dieser Projekte beläuft sich auf gut 4 Mio. Franken.

Kunstabauten Bauma–Bäretswil

Vor allem entlang des geländemässig anspruchsvollen Teilstücks Bauma–Neuthal gehören neben den grösseren und gut sichtbaren Brücken Böf und Weissenbach etliche kleinere Kunstbauten zur Bahnstrecke. Die extreme Hanglage erfordert längere Stützmauern und drei Viadukte. Sie wurden letztmals vor der Verstaatlichung 1947 saniert, bedingt durch den damaligen Materialmangel mit teilweise minderwertigen Baustoffen. Die geologischen Aktivitäten in diesem Gebiet greifen die partiell bereits bröckelnden Bauwerke zusätzlich an, was ihre umfassende und regelmässige Kontrolle durch Spezialisten nötig macht. Für die Erhaltung der Kunstbauten sind mehrere Hunderttausend Franken erforderlich.



Lok Be4/4 15 auf der Weissenbach-Brücke im Neuthal



Ohne den bewegt sie sich nicht: Der Kessel der Lok Nr. 2 wartet auf Donatoren

Schwere Personenwagen

Die Reduzierung von Anlagen der Tösstalbahn führt mit dem gleichzeitigen Ausbau des Fahrplans dazu, dass ab 2015 auf dem Abschnitt Bauma–Winterthur mit mindestens 60 km/h und voraussichtlich ab dem Jahr 2018 zwischen Bauma und Rüti ZH mit mindestens 80 km/h gefahren werden muss, will man tagsüber noch ein freies Trasse nutzen. Ab dann haben wir nur noch mit der Elektrolok und entsprechend tauglichem Rollmaterial eine Chance für den freizügigen Netzzugang ausserhalb der eigenen Strecke Bauma–Hinwil. Wünschbar ist deshalb die Herrichtung eines Zuges à zwei Personen- und einem Gepäckwagen mit Vmax 80 km/h. Neben dem bereits hergerichteten C 6109 erfordern die beiden anderen Fahrzeuge, der C 6075 und der Gepäckwagen F3 18248 (Dampflädeli), zur nachhaltigen Sanierung rund 15'000 Franken pro Stück. Unter Priorität 4 besteht die Option zur Aufarbeitung von zwei bis drei weiteren Wagen.

Weitere Projekte dieser Kategorie, deren Beschrieb Sie auf der Internetseite finden können, sind die Sanierung des Neuthaler Viadukts und der Weissenbach-Brücke, in Bauma Gleisumbauten, Retablierungsanlagen sowie neue Depottore wie auch die Weichensanierung im Bahnhof Bäretswil.

Priorität 3

Diese Projekte haben keine unmittelbare Notwendigkeit, tragen jedoch mit ihrer Realisierung viel zur Verwirklichung unseres umfassenden Anspruchs eines «Eisenbahn-Ballenbergs» bei. Ein Teil der Projekte ist bereits in Arbeit, wobei die vollständige Finanzierung noch nicht sichergestellt ist. Abgesehen von den letzten beiden Projekten (Fahrleitung und schwere Wagen) bewegt sich das Investitionsvolumen im unteren sechsstelligen Bereich.

Kesselrevision Ed3/4 2

Nachdem vor mittlerweile 36 Jahren in den Kessel der Ed3/4 2 «Hinwil» eine neue Feuerbüchse eingebaut worden war, ist jetzt eine Revision des schadhaft gewordenen Bo-

denrings fällig. Es handelt sich um die zuunterst im Stehkessel liegende Krempe, die den Kesselmantel mit der innen liegenden Feuerbüchse verbindet. Aufgrund der Lage ist dieser Bauteil besonders anfällig für Belags- und Korrosionsschäden. Die Arbeiten können durch einen professionellen Spezialisten in unserer Werkstatt Uster erledigt werden. Der Wert für Arbeitszeit und Material beläuft sich auf ca. 30'000 Franken. Da der DVZO mit den übrigen vier Dampflokomotiven im Prinzip genügend – wenn auch bisweilen zu schwache – Triebfahrzeuge hat, lohnt sich eine Eigeninvestition, streng ökonomisch betrachtet, nicht. Ein Sponsor könnte uns dazu verhelfen, diese im Übrigen vollkommen betriebstaugliche und starke Lok innert kurzer Zeit wieder einzusetzen.

Weitere Projekte dieser Kategorie, deren Beschrieb Sie auf unserer Internetseite finden können, ist die Sanierung der Fahrleitung zwischen Bauma und Bäretswil, das mechanische Stellwerk in Bäretswil sowie die Revision von Güterwagen.

Priorität 4

Diese Projekte sind reine Liebhaberprojekte. Ohne ihre Realisierung sind die Existenz und die bisherige Servicequalität des DVZO in keiner Weise betroffen.

Informationstafeln

An verschiedenen Orten sind Gebäude oder Einrichtungen des DVZO von der Öffentlichkeit gut einsehbar. Dort besteht ideale Gelegenheit, mit je einer wetterfesten, qualitativ ausreichenden Informationstafel auf uns, unsere Besitztümer und deren geschichtlichen Hintergrund aufmerksam zu machen (analog Industriepfad). Die Herstellung der Tafeln kostet einige Tausend Franken und ist beliebig etappierbar. Weitere Projekte dieser Kategorie, deren Beschrieb Sie auf unserer Internetseite finden können, sind die Aufbereitung weiterer Personenwagen, die Totalrevision der Lok Ec3/4 1 sowie ein Heizhaus im Depot Bauma.

Jürg Hauswirth



DVZO

«Habersack»-Parade in Bauma 2010



Eb3/5 9, Dampfloklklub Herisau DLC; Eb3/5 5810, Dampfbahn Bern DBB; Ec3/5 3, Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn VHMThB

GASTHOF HIRSCHEN HINWIL

**Der Treffpunkt nach
dem Dampfbahn-
erlebnis**

Restaurant, Gartenterrasse, Konzertsaal, Sitzungs-
zimmer, Bankettsaal, Foyerzone, Gästezimmer, Park-
platz, Feinschmecker-Küche, gepflegter Service

**Täglich geöffnet von 7 bis 24 Uhr
Durchgehend warme Küche
von 11 bis 23 Uhr**

Gasthof Hirschen 8340 Hinwil
Markus und Irene Schefer-Kunz
Telefon 044 938 90 50 • Fax 044 938 90 51

Speiserestaurant **Bahnhof**

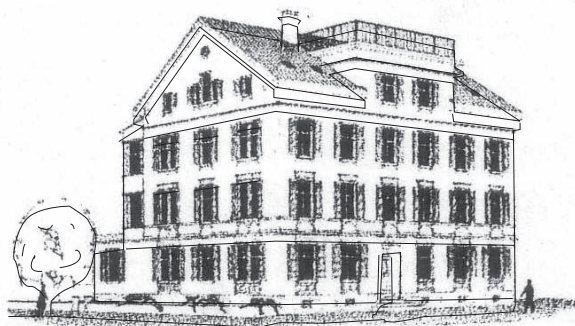
Bauma

Markus Kradolfer

8494 Bauma

Donnerstag ganzer Tag geschlossen

www.restaurant-bahnhof-bauma.ch



**Tel. & Fax 052 386 19 31
Natel 079 236 54 38**



loftsbeizhotelbad



www.bleiche.ch



Inhaber
Thomas Dobler

BAUGESCHÄFT

**KOB FURRER
MÜHLESTRASSE 1
8344 BÄRETSWIL**

TEL. 044 939 21 07
NATEL 079 663 83 59
FAX 044 939 23 54

Kunststück: Spagat zwischen Leidenschaft und Pflichtenheft

Sie hören «Dampfbahn-Verein» und denken an schwarze Loks, die zischen und schnauben, vielleicht assoziieren Sie einen Geruch, ein Erlebnis oder eine Kindheitserinnerung. In den meisten Fällen werden sich Ihre spontanen Einfälle irgendwo im Bereich der eindrucklichen Mechanik, der rabenschwarzen Kohle, dem schneeweissen Dampf und grossen Maschinen bewegen.

Wer sich in einem Verein engagiert, ordnet sich dessen Zweck unter. Der DVZO hat sich auf die Fahne geschrieben, «historische Dampf- und Elektrolokomotiven, das Rollmaterial, sowie die Bahnstrecke Bauma - Hinwil zu erhalten.» Dazu betreibt er einen nicht gewinnorientierten Bahnbetrieb mit den damit verbundenen Nebengeschäften wie den Betrieb eines Speisewagens und Souvenierverkaufs. «Er», das sind rund 200 aktiv Mitarbeitende, welche in ihrer Freizeit dieses Vorhaben in Tat umsetzen.

Eine so grosse Gruppe muss organisiert sein, will sie etwas zu Stande bringen. Die Aufgaben sind in sieben Betätigungsbereiche aufgeteilt: Das Präsidium, das Sekretariat, die Finanzverwaltung, Immobilienverwaltung, Betrieb, Technik und Infrastruktur. Naturgemäss sind diese Bereiche unterschiedlich personell bestückt. Es wundert nicht, dass die meisten Mitglieder sich im Betrieb engagieren (rund 120), in der Technik sind 70 tätig. Beides Aufgabengebiete, bei denen der Bezug zur «Dampfbahn» eins zu eins spürbar ist.

1999 trat die Bahnreform in Kraft, welche unter anderem das Schienennetz verschiedenen Anbietern zum Nutzen öffnete. Um davon Gebrauch machen zu können, muss ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen verschiedene Auflagen erfüllen. So zum Beispiel Konzessionen und Bewilligungen, wie sie im Artikel «Damit wir dürfen, was wir wollen» auf S. 35 ausgeführt werden. Da der DVZO auch seine eigene 5.6 km lange Infrastruktur betreibt, sind wir nicht nur Netzbetreiber sondern auch Netzanbieter. Die Strecke muss also in einem Zu-



Streckenunterhalt: Reinigung der Abwasserrinnen

stand erhalten sein, welcher es anderen erlaubt, diese risikolos zu befahren. Als Netzbetreiber ist der DVZO verantwortlich für einen sicheren Ablauf des Verkehrs – auf eigenen oder fremden Schienen. Die Bedingungen für die Benutzung und Betrieb von Infrastruktur sind durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegt und werden regelmässig überprüft. Diesen Vorgaben entspringen viele Pflichten mit wenig Spielraum zur persönlichen Interpretation. Die Organisation, Verantwortlichkeiten und Abläufe sind im Betriebshandbuch beschrieben, welches ein wichtiger Bestandteil der BAV-Auflagen darstellt.

Für die Mitwirkenden heisst das, sich auch in der Freiwilligenarbeit einem Pflichtenheft unterzuordnen. Wo bleibt da noch der Faktor «freiwillig»?

An erster Stelle ist es jedem Mitglied freigestellt, in welchem zeitlichen Umfang er oder sie sich engagieren mag. Die Bandbreite reicht von wenigen Tagen jährlich bis beinahe täglich. Im Verlauf der Geschichte hat sich für den Bereich Technik der Dienstag als Vereinstag etabliert: In der Lokremise Uster treffen sich die Techniker jeweils tagsüber, um die Arbeit an den Triebfahrzeugen und Wagen voranzutreiben. An diesem Tag sind vorwiegend Pensionierte am Werk, welche ihr Können einbringen. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Männer mit Erfahrungen in den Bereichen Mechanik, Metallbearbeitung und Werkzeugbau. Auch in Bauma ist der Dienstag DVZO-Tag, hier sind eher Berufstätige, welche nach Feierabend noch rund drei Stunden anfallende Arbeiten erledigen. Das Spektrum der Berufe ist hier breiter, entsprechend werden auch Aufgaben erledigt, welche kein besonderes Fachwissen voraussetzen. Die beiden Standorte haben sich spezialisiert, wobei Uster sich eher um die grossen Revisionen und Unterhaltsarbeiten vor allem an den Lokomotiven kümmert. Bauma als Betriebsstützpunkt widmet sich den während der Saison anfallenden kleineren Reparaturen und revidiert jeweils einen Wagen. Die Pflichten sind an beiden



Präzisionsarbeit in der Werkstatt Uster

Orten gegeben, Zeitdruck ist – im Gegensatz zur bezahlten Arbeit – eigentlich keiner vorhanden. Antrieb ist diesbezüglich eher der Ehrgeiz als die absolute Notwendigkeit. Obwohl es während der Fahrsaison zwischen Mai und Oktober schon mal vorkommen kann, dass die Kräfte gebündelt für die Behebung eines Problems eingesetzt werden. Im Rahmen der Ausbildung zum Führergehilfe (Heizer) arbeiten die Auszubildenden auch an den Maschinen, damit sie das Zusammenspiel von Energie und Mechanik erfahren können. Gerade in diesem Bereich ist der Austausch zwischen den erfahrenen

Fachleuten und den jungen Interessierten Gold wert. All das tönt nach viel Handwerk, ebenso gewichtig ist das Mundwerk: Gemeinsames Essen, Kaffeepausen und der Austausch von Erfahrungen sowie wie Klatsch und Tratsch sind für viele ein wichtiger Bestandteil der gemeinsam unter dem Leitstern DVZO verbrachten Zeit. In Uster zum Beispiel zeichnet jeder sich sporadisch verantwortlich für den Zvieri, dazu gehört das Tischdecken, etwas Süsses aber auch die Reinigung der gemeinsam genutzten Räume. In Bauma ist das gemeinsame Bier nach Feierabend und in den Sommermonaten der Grill um 18:00 Uhr ein Fixpunkt. Daneben finden sporadisch Unternehmungen wie mittels Kaffeekasse finanzierte Ausflüge, Mittagessen oder Fondueplausch zur Gemütspflege statt. Neben den inzwischen institutionalisierten Dienstagen ist der Samstag ein weiterer Tag, an welchem in Uster und Bauma gewerkelt wird. An diesem Tag sind neben der Technik die Bereiche Betrieb mit all seinen Ausbildungstagen oder die Infrastruktur mit Arbeiten an der Strecke aktiv. Zwischen Mai und Oktober werden auch die Dampfsonntage vorbereitet oder Leute stehen für Extrafahrten im Einsatz. Jeweils am 1. und 3. Samstag in den Monaten März bis Dezember sind Bautage angesetzt: Hier kann kommen wer will, an der Strecke gibt es immer wieder Unterhaltsarbeiten zu erledigen. Sei dies Gräben putzen, holzen, heuen, jäten. Schaut man genauer hin, was da so gemacht werden muss



**Innovative Beschichtungssysteme
für den Bahnbereich**

Walter Mäder AG, Bereich Lacke | CH- 8956 Killwangen
www.maederlacke.ch



**Restaurant
Bahnhof
Bäretswil**

X. + H. Kammer
Bahnhofstrasse 20, 8344 Bäretswil
Telefon + Fax 044 939 12 02

- Gutbürgerliche Küche
- Sitzungszimmer
- Grosser Parkplatz
- Kegelbahn
- Gartenwirtschaft

Öffnungszeiten:
Dienstag–Samstag 09.00–24.00
Sonntag 10.00–23.00
Montag Ruhetag



**Die Schweizer Spielzeug-Eisenbahn
Spur 0. Handgefertigt auf Original Werkzeug und aus Original Bauteilen.**

Buco Spur 0 GmbH
Tiefenbach 154
8494 Bauma
052 386 17 77
welcome@buco-gmbh.ch
www.buco-gmbh.ch

Die Geschichte der Textilindustrie im Zürcher Oberland, interessant, lehrreich, anschaulich und erlebbar gezeigt

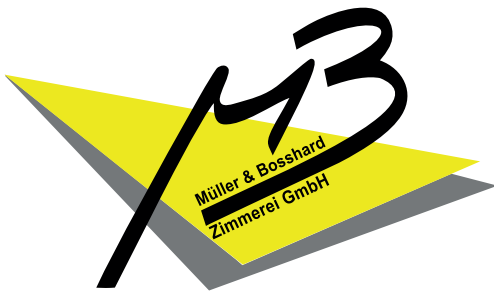
SPINNEN

WEBEN

LEBEN

www.museums-spinnerei.ch
www.webmaschinen-sammlung.ch
www.industrie-ensemble.ch

**Neuthal
Industriekultur**



Wiesental, 8492 Wila
Tel. 052 385 47 86 / Fax 052 385 47 71
mb-zimmerei@bluewin.ch



Das Rosenbeet vor dem Depot Bauma

und gemacht wird, entdeckt man immer wieder kleinere und grössere persönlich ausgestaltete Nischen: Ein Gründungsmitglied zum Beispiel pflegt vor der Depotwand in Bauma seinen Rosengarten. Das Team des Barrierenpostens Neuthal verfügt seit letztem Jahr über einen schönen Sitzplatz, hat das Häuschen frisch gestrichen und lässt im Vorgarten rund um den «Chinesen» (ein Mantelläutwerk) prächtige Blumen blühen. Grössere Vorhaben wie die totale Revision eines Bierwagens der «Thössthalbahn» aus 1875, wobei dieser Schraube um Schraube, Brett für Brett auseinandergenommen und ebenso akribisch wieder zusammengesetzt wird oder die Wiederaufbereitung eines mechanischen Stellwerks inkl. Anpassung an die Gegebenheiten im Bahnhof Bärethswil, das dort wieder zum Einsatz kommen soll, sind nur Beispiele. Eine andere Motivation kann auch der Exklusivitätscharakter haben: In der ganzen Schweiz gibt es nur noch eine Barrierewärterin im einzigen Barrierenhäuschen, welches über die letzte handgetriebene Barriere verfügt. Kondukteure, die wie vor 50 Jahren mit der Lochzange die Kartonbillette knipsen, sind heute eine Rarität. Auch das Heizen und Führen einer Dampflok, die historische Wagen mit offenen Plattformen über den Berg zieht. Und wer darf schon noch mit Hut und Abfertigungsstab einem Zug die Abfahrtsurlaubnis erteilen? Der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Bärethswil!

Viele der in den Bereichen Technik, Betrieb und Infrastruktur Tätigen haben eines gemeinsam: Die Faszination für das Massentransportmittel «Eisenbahn». Daneben gehört zum Engagement in einem historisch orientierten Verein noch eine Prise Nostalgie, egal, ob man die «alte Zeit» selber noch erlebt hat oder nur vom Hörensagen kennt – Früher, als alles noch anders war... das können heute nicht nur unsere Gäste an einem der zwölf Fahrsonntage nachempfinden. Besonders begehrt sind Leute, welche sich zum Beispiel im Bau auskennen, Kenntnisse im Bereich der Holzverarbeitung mit sich bringen oder sich sonst gerne bei Wind und Wetter körperlich betätigen.

Wird eine Dampflok eingeheizt, sind Lokbetreuer gefragt. Hierbei handelt es sich um Heinzelmännchen, welche ganz viel «Dreckarbeit» erledigen, ohne die nichts läuft: Kohleschippen, Schlacke entsorgen und Kessel füllen. Unsere «alten

Ladies» sind Grossverbraucherinnen. Daneben begleiten die Lokbetreuer bei trockener Witterung die Züge und halten Brandwache: Sobald sie Rauchentwicklung entlang der Linie entdecken, signalisieren sie mittels gelber Fahne dem Fahrpersonal, dass der Zug anhalten und zum Brandherd zurückfahren soll, damit mit der mitgeführten Wasserpumpe der meist kleine Brand umgehend gelöscht werden kann, bevor sich dieser am Bord ausbreitet.

Im Vereinszweck explizit aufgeführt sind mit dem Bahnbetrieb verbundene Nebengeschäfte wie den Betrieb eines Speisewagens und Souvenirverkaufs. Gerade diese beiden Ressorts stellen eine Art «Insel» dar: Im Buffetwagen engagieren sich Leute, die gerne als Gastgeber die Gäste auf ihrer Reise zwischen Bauma und Hinwil verwöhnen. Der fahrende



Willkommen im Buffetwagen

Buffetwagen

Die roten Buffetwagen erfreuen die Fotografen an der Strecke. Die heiteren Farbtupfer in den Dampfzügen sind ein Sujet erster Klasse.

Die Buffetwagen erfreuen die Passagiere auf der Fahrt. Für viele ist der Besuch im rollenden Restaurant der Höhepunkt der Reise.

Bei den Publikumsfahrten an Sonntagen steigen die Gäste ein und aus, wann und wo sie wollen. Deshalb stehen keine grossen Menüs auf der Karte, sondern allerhand kleine Köstlichkeiten, vom Tösstaler Puureschüblig bis zu den unwiderstehlichen «Löveli» aus Spitzbubenteig. Dazu ein «Quöllfrisch» oder ein Heizerkafi. Kommen Sie in den Buffetwagen und sehen Sie selbst, was es sonst noch alles gibt!

Man kann die Buffetwagen auch mieten. Etwa für eine Geburtstagsfeier oder einen Firmenausflug. Da ist das Angebot dann wesentlich grösser. Vom «Apéro riche» bis zur Mahlzeit mit vier Gängen gibt's (fast) alles. Der Buffetwagen-Chef berät Sie gern: Senden Sie ein Mail ueli.burkhard@dvzo.ch oder rufen Sie an 055 246 10 21 und 079 231 17 91. Wir freuen uns, Sie an Bord bewirten zu dürfen!

Ueli Burkhard

MIT VOLLDAMPF SEIT 80 JAHREN

WOHNFREUDE

MIT QUALITÄT ZU GÜNSTIGEN PREISEN

**ZU UNSEREM JUBILÄUM
SCHENKEN WIR IHNEN**

BEIM KAUF AB FR. 1500.-

**2 BILLETTE FÜR EINE FAHRT
BAUMA - HINWIL RETOUR
MIT DER DVZO-DAMPFBahn**
KINDER FAHREN GRATIS.
WIR WÜNSCHEN IHNEN VIEL SPASS.



EINES VON VIELEN BEISPIELEN:
ECKGRUPPE MIT BETTFUNKTION
UND BETTKASTEN



NUR FR. 1980.-

DIE FEINE ART, WIE MAN SPART.

www.moebel-waeber.ch

PFÄFFIKON ZH AM PFÄFFIKERSEE
SCHANZSTR. 2 / USTERSTR., TEL. 044 953 40 40

MöbelWaeber

HEIZUNG LÜFTUNG SANITÄR



Sunier AG
Mühlestrasse 9
8344 Bäretswil ZH
T 044 939 12 51
F 044 939 11 66
info@sunier.ch
www.sunier.ch

Innovative Haustechnik mit Liebe zum Detail

«Unsere Kunden sind Menschen, die auf Qualität und Service grossen Wert legen. Und diesen Auftrag wollen wir kompetent erfüllen. Unser Ziel ist es, individuelle und bedürfnisgerechte Lösungen anzubieten.» René Sunier, CEO Sunier AG

Sunier



Das Zugpersonal hat beim DVZO ein breit gefächertes Aufgabengebiet

Waggon Restaurant ist auch logistisch eine Herausforderung: Von Bauma nach Bauma während zwei Stunden muss dieser autark versorgt sein, niemand soll auf dem Trockenen sitzen müssen, das Angebot möglichst bis zum Schluss zur Verfügung stehen. Im Souvenirladen ist Umgang mit Kunden und Freude am Verkauf gefragt. Ob dies nun Artikel mit Link zur Eisenbahn sind oder nicht, dürfte eher zweitrangig sein.

Ein Mikro-Universum stellt die Personalverpflegung dar: Im vereinseigenen Rottenwagen werden an normalen Dampfsonntagen rund dreissig Menüs herausgegeben. Der Heizer beginnt jeweils bereits vor 05:00 Uhr morgens mit dem Einheizen der beiden im Einsatz stehenden Loks, auch das Zugpersonal tragt jeweils um 07:00 Uhr an um die Züge für den Fahrsonntag vorzubereiten. Das im Rottenwagen zubereitete Frühstück ist ein stimmiger Auftakt für einen arbeitsamen Tag. Am Mittag sind Heizer, Lokführer, Kondukteure, Rangierer und Lokbetreuer mit kurzer Pause sehr dankbare Esser. Auch zwischendurch an Praxistagen sind Köchinnen und Köche, welche in diesem besonderen Ambiente feine Mahlzeiten zubereiten, sehr willkommen.

Klettern wir im Organigramm bezüglich der Verantwortlichkeiten eine Stufe höher, entdecken wir, dass hinter der Organisation DVZO ein ausgeklügeltes System an Verantwortlichkeiten und Aufgabengebiete steckt. Die Bereiche sind aufgeteilt in Ressorts, denen jeweils ein Ressortleiter vorsteht. Daneben bildeten sich Stabstellen, welche sich einem operativen Teilbereich widmen. Auf dieser Ebene sind Leute, welche organisieren und koordinieren möchten. Die Aufgaben setzen spezifische Kenntnisse und gute Informationsflüsse voraus. Gerade in einem auf Freiwilligenarbeit basierenden Unternehmen wie der DVZO ist dies eine besondere Herausforderung, denn hier wirken weder ein finanzieller Anreiz noch Verbindlichkeiten ausserhalb des persönlichen Interesses unterstützend. Der Spagat zwischen Pflichten und Interessen ist hier stärker spürbar. Und – zugegebenermassen – beson-

ders in der Freiwilligenarbeit will der Umgang mit Prinzen und Prinzessinnen auf der Erbse gepflegt sein. Macht sich jemand beleidigt aus dem Staub, kann dies im Ganzen spürbare Lücken hinterlassen – gerade dies ist ein Qualitätsmerkmal von guter Vereinsarbeit, dass viele Persönlichkeiten und Interessen unter einen Hut gebracht und deren Potential für die gute Sache DVZO eingesetzt werden können. Auf der Ebene der Betriebsgruppen, Ressorts und Stabstellen sind demzufolge Leute gefragt, die gerne organisieren, sich auch administrativen Aufgaben widmen und ein gewisses Flair für den Umgang mit verschiedensten Menschen mit sich bringen.

Und dann ist da noch der Vorstand. Aktuell setzt er sich aus acht Leuten zusammen: Präsident, Aktuarin, Finanzchef, Immobilienverwalter, Leiter Betrieb, Leiter Technik 1 (Triebfahrzeuge und Standort Uster), Leiter Technik 2 (Wagen und Standort Bauma) und Leiter Infrastruktur. Auf dieser Organisationsebene sind vorwiegend strategische und administrative Aufgaben zu bewältigen. Teile davon sind ausgelagert in Stabstellen, wie zum Beispiel die operative Buchführung oder die Öffentlichkeitsarbeit. Hier ist viel Arbeit auf wenige Köpfe verteilt. Und weil mit «Dampfbahn-Verein» nicht in erster Linie Aufgaben wie Datenverwaltung, Schreiben, Lesen, Kopieren und Verteilen assoziiert werden, kommt es selten vor, dass sich ein Mitglied meldet, welches sich vorstellen kann, seinen Teil der Vereinsarbeit vorwiegend vor dem Computer auszuüben.

Die Vereinsgeschichte des DVZO zeigt: Es finden sich immer wieder enthusiastische Menschen, welche ihr wertvollstes Gut «Zeit» einem Zweck widmen, hinter welchem sie ideell, kulturell und / oder sozial stehen können. Ob es sich nun um einen endlich verwirklichten Kindheitstraum handelt, das Zurückkehren zum ursprünglich erlernten Beruf, das Eingebundensein in ein soziales Netzwerk oder einfach aus Freude an der Sache: Jedes Engagement zählt!

Monika Bieri

Züri Oberland – die Freizeitregion vor den Toren Zürichs

Wasser und Berge vereint – das Zürcher Oberland ist die drittattraktivste Schweizer Ausflugsdestination. Dies zeigt eine vom SECO in Auftrag gegebene Studie «Tourismus Benchmarking – die Schweizer Tourismuswirtschaft im internationalen Vergleich».

Die nahe Tourismus-Region Zürcher Oberland reicht vom Greifensee bis hin zum Tössbergland, auch Chellenland genannt, von der Pfannenstielkette bis ins Tannzapfenland und vom Pfäffikersee ins Goldingertal mit dem Atzmännig.

... zu jeder Jahreszeit

Weg von der Alltagshektik die Seele baumeln lassen. Geniessen Sie bei uns vom Frühjahr bis weit in den Spätherbst hinein Wanderungen mit herrlichen Aussichten, ein erfrischendes Bad im See, eine rasante Talfahrt mit dem Trotinet, abwechslungsreiche Biketouren oder eine nostalgische Fahrt mit dem Dampfzug.



Wege für jeden Geschmack



Beeindruckende Kulisse für Freizeitaktivitäten

Im Winter finden Sie sich auf der Langlaufloipe wieder – auf Schneeschuh-Tracks, auf Skipisten, beim Schlitteln oder im Wellnessbad bei einer wohltuenden Massage. Und unsere Museen sind bei jedem Wetter einen Besuch wert

... zum Geniessen

Gemütliche Land- und Bergbeizli, wärschafte Gasthöfe und exzellente Spezialitäten-Restaurants laden zum Verweilen und Geniessen ein.

Wie der natürl@-Käse reift, wie ein Zürcher Honig-Tirggel hergestellt wird oder wie die Füllung in den Baumerfladen kommt, erfahren Sie direkt vor Ort.

... mit spannender Industriegeschichte

Das Zürcher Oberland ist auch eine geschichtsträchtige Region. Die Industrialisierung hat hier vor rund 150 Jahren den Alltag der Menschen geprägt, was bis heute sichtbar ist. Der Industrielehrpfad, die Industriekultur Neuthal und die DVZO-Dampfbahn von Adolf Guyer-Zeller sind Stationen auf Ihrer Reise live in die Vergangenheit.

Wildi Bistro-Schuppe bei der DVZO-Station Neuthal

Wir sind ein kleiner Familienbetrieb und haben unser gemütliches Bistro im Güterschuppen der ehemaligen Uerikon-Bauma Bahn (UeBB) eingerichtet, wo bis 30 Gäste Platz finden. Das spezielle Ambiente hat einen ausgeprägten Bezug zur historischen Eisenbahn - kein Wunder - liegt die Station Neuthal doch an der Stammstrecke des DVZO. Bei schönem Wetter laden unsere Sitzplätze im Freien zum Verweilen ein: Auf und vor der Güterrampe, sowie im lauschigen Gärtlein - mit Blick auf unser kleines Biotop.

Als Gastgeber wollen wir Ihnen den Aufenthalt zu einem unvergesslichen Erlebnis werden lassen. Kulinarische Grundlage dazu ist unsere schweizerisch-kroatische Küche, ergänzt durch bekannte Weine aus der Schweiz und neu zu entdeckende interessante und edle Gewächse aus Kroatien. Der Grossteil der Flaschenweine ist auch im Offenausschank erhältlich. En Guete und zum Wohl...

Maja Wildi



Zuvorkommende Gastfreundschaft

... auf Spurensuche

Turbinen treiben Maschinen an. Zahlreiche Arbeiterinnen und Arbeiter stehen in den grossen Hallen von Spinnerei, Zwirnerei und Färberei sowie in der Giesserei mit ihren heissen Öfen. Der Lärm ist ohrenbetäubend. Niemand trägt einen Gehörschutz. Wichtig ist nur die Arbeit. Der Tagesverdienst aus mehr als elf Stunden Arbeit hingegen reicht nur für einfache Kartoffel- und Maisgerichte.

Ungefähr so muss es vor rund 150 Jahren im Industriegebiet ausgesehen haben. Begeben Sie sich zusammen mit den Kulturdetectiven auf Spurensuche.

Im 19. Jahrhundert entstand zwischen Pfäffiker- und Greifensee eine der dichtesten Spinnereiketten der Schweiz. Die Fabrikanlagen wuchsen bei Wetzikon mit den umliegenden Weilern zum verstädterten Industriedorf zusammen. Auf einem Rundgang werden Sie von den engagierten und fachlich qualifizierten Kulturdetectiven durch drei noch intakte Fabrikensembles dieser Region geführt. Diese gehören zu einer der letzten erhaltenen Kanal und Weiheranlagen im Kanton Zürich und bilden ein Ensemble mit romantischen Winkeln und Einblicken.

www.kulturdetective.ch

... zum Beobachten und Entdecken

In der Naturstation Silberweide gibt es viel zu entdecken. Auf dem Erlebnispfad erfährt man die Natur hautnah mit allen Sinnen – ein Dutzend Stationen laden dazu ein, genau hinzusehen, hinzuhören und zu spüren. Der Natur ganz nahe ist man auch in der Beobachtungshütte, dem Hide – für Vögel beinahe unsichtbar. Nach so viel Spannung lädt der naturnah gestaltete Spielbereich zum Entspannen und Vergnügen ein.

Die Naturstation Silberweide in Mönchaltorf am oberen Greifensee ist ein Ort um Natur zu erleben. Ein Erlebnispfad führt durch Magerwiesen, Hoch- und Flachmoore und entlang von Teichen; aus der Beobachtungshütte (Hide) kann man Vögel ungestört beobachten. Spielplatz, Kiosk und Grillstelle runden das Angebot ab. Eine Führung durch die Naturstation Silberweide ist immer ein Erlebnis und geeignet für Gruppen aller Art. Für Schulen besteht ein umfangreiches Bildungsangebot. Die Naturstation Silberweide ist kinderwagen- und rollstuhltauglich.



Kino der anderen Art in der Silberweide



Das Zürcher Oberland zum Verschenken

Überraschen Sie Ihre Freunde, Mitarbeitende und Kunden mit Spezialitäten aus dem Zürcher Oberland. Mit der natürli® Geschenkbox verschenken Sie nebst Freude und Genuss einzigartige Produkte von Landwirtschafts- und Spezialitätenbetrieben aus dem Zürcher Oberland in Kombination mit dem natürli®-Käsesortiment.

Telefon 052 766 06 06

www.natuerlibox.ch

Die Greifensee-Ranger sind die Natur-Experten am See. Sie sind regelmässig rund um den Greifensee unterwegs und beantworten gerne Ihre Fragen zu Natur, Naturschutz und Freizeit am See. Neben den Rundgängen am See arbeiten die Ranger zeitweise in der Naturstation Silberweide, leiten Exkursionen am See und führen verschiedene Aktionen durch. www.greifensee-stiftung.ch



Der Greifensee lädt zum Verweilen ein

Weitere Ausflugsmöglichkeiten und Tipps für Ihre Freizeit im Zürcher Oberland handlich zusammengefasst – das ist die Freizeitbroschüre der Tourismus Region Zürcher Oberland. Möchten Sie über neue Angebote und spezielle Anlässe informiert sein? Dann abonnieren Sie unseren Newsletter. www.zueroberland.ch

Doris Eggmann

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

JUNGFRAUJOCH TOP OF EUROPE

THE SWISS MOUNTAIN EXPERIENCE



jungfrau.ch

SNOW FUN – TOP OF EUROPE

Sport, Spass und Spiel im ewigen Schnee der alpinen Hochgebirgswelt, **von April bis September** bei geeigneter Witterung.

SCHLITTELPARK. Während einer Rutschpartie im Schlittelpark fühlen Sie das Prickeln des Fahrtwinds.

SKI UND SNOWBOARD fahren auf der präparierten Mini-Piste, inklusive Miete der Ausrüstung.

TYROLIENNE. Fliegen Sie gesichert am Stahlseil 250 Meter über die faszinierende Gletscherwelt.



TOP-ANGEBOTE ONLINE BUCHEN: WWW.JUNGFRAU.CH

JUNGFRAUBAHNEN · Harderstrasse 14 · CH-3800 Interlaken · Tel. +41 33 828 72 33 · info@jungfrau.ch



Neuthal Industriekultur: Spinnen – Weben – Leben

Seit nunmehr 20 Jahren besteht in Neuthal (Bäretswil) das Industrie-Ensemble und die Museums-Spinnerei als ein viel beachtetes Industriedenkmal mit steigenden Besucherzahlen in der schweizerischen Museumslandschaft. Im Frühjahr 2010 wurde nach einer längeren Umbauzeit die bedeutendste Webmaschinen-Sammlung der Schweiz der ehemaligen Maschinfabrik RÜTI als wertvolle Ergänzung im Neuthal eingeweiht und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Damit ist die ehemalige Spinnerei von Adolf Guyer-Zeller aus dem vorletzten Jahrhundert zusammen mit der RÜTI-Webmaschinen-Sammlung zu einer für die Schweiz einzigartigen Einheit textilen Schaffens zusammengewachsen.

Die Besucher vom Neuthal erhalten nicht nur Einblick in die Technik der Verarbeitung von der Faser bis zum fertigen Stoff, sondern ebenso wertvolle Informationen über die Menschen, die damals hier werkten, über ihren Patron Adolf Guyer-Zeller, den Eisenbahnpionier und Textilindustriellen aus der Zeit von 1839 – 1899. Besonders interessant sind die Wasserkraftanlagen die in der Umgebung der Fabrik gezeigt und zu sehen sind. Auch ein Werkstattgebäude, das unter der Bezeichnung «Kappelle» bekannt ist, gestattet einen Einblick in die Infrastruktur von damals.

Die Themengebiete werden wie bis anhin durch autonome Arbeitsgruppen betreut und getrennt in geführten Besichtigungen vorgeführt. An den laufenden Maschinen und Wasserkraft-Anlagen erleben die Besucherinnen und Besucher unter kundiger Führung jenes Industriezeitalters, das über 150 Jahre zurückliegt.

Vereine, Firmen, Schulen usw. erhalten einen wertvollen und interessanten Einblick in die Geschichte der Textilindustrie im



Adolf Guyer-Zellers Imperium im Neuthal

Zürcher Oberland, so wie sie schon im vorletzten Jahrhundert in der Schweiz gelebt und betrieben wurde.

An den Dampfbahn-Sonntagen sind die Museen geöffnet. Ein Besuch für Gruppen ist jederzeit nach Vereinbarung möglich. Auf der Internetseite www.neuthal-industriekultur.ch finden Sie ausführliche Informationen zum Thema «Spinnen – Weben – Leben».

Godi Burlet

Adolf Guyer-Zeller und die Jungfraubahn

Im Jahr 1912 wurde die Jungfraubahn eröffnet, ein Pionierwerk unter den Bergbahnen. Die Zahnradbahn befördert Gäste von der Kleinen Scheidegg auf das Jungfrauoch - Top of Europe, das sich auf 3'454 Meter über Meer in einer Welt aus Fels, Eis und Schnee befindet. Während der 50 minütigen Fahrt überwindet die Jungfraubahn 1'400 Höhenmeter.

Der Industrielle Adolf Guyer-Zeller aus Neuthal bei Bauma bewarb sich am 20. Dezember 1893 um eine Konzession für eine Zahnradbahn, die an der Bahnstation der Wengernalpbahn auf der Kleinen Scheidegg beginnen und in einem langen Tunnel durch das Massiv von Eiger und Mönch bis auf den Gipfel der Jungfrau führen sollte. Der Bundesrat erteilte ihm diese Konzession am 21. Dezember 1894.

Eineinhalb Jahre danach, am 27. Juli 1896, fand der Spatenstich zum Bau der Jungfraubahn statt. Die Geschichte ihres Baus ist geprägt von Sprengunglücken, Streiks und finanziellen Schwierigkeiten. Erst 1912



konnte die Strecke bis zum Jungfrauoch fertig gestellt werden - neun Jahre später als ursprünglich geplant. 2012 feiern die Jungfraubahnen ihr hundertjähriges Jubiläum. Die Planung dieses grossen Ereignisses ist bereits weit fortgeschritten. Mit verschiedenen national und international tätigen Partnern sind zahlreiche Überraschungen vorgesehen.

Dieter Enz

Wir investieren unsere Kräfte mit Volldampf...

...in Ihr Bauprojekt. So oder so!



**Einfamilienhäuser | Mehrfamilienhäuser | Innenausbauten | Treppenausbauten | Umbau/Renovierungen
Büro/Gewerbebauten | Wintergärten | Möbel aus Holz/Stahl**

www.schindler-scheibling.ch | 8610 Uster | Telefon 044 944 93 30

Schindler & Scheibling AG
Planen und Bauen. Natürlich.
Individuell.



Weingut Rebhalde

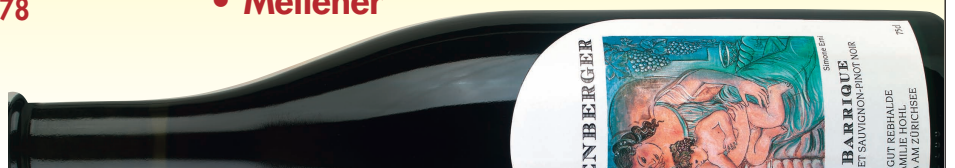
Familie Hohl
Hinterer Püntacker 25
CH-8712 Stäfa

Telefon +41 44 926 43 72
Telefax +41 44 926 55 78

hohl-weine@bluewin.ch
www.hohl-weine.ch

Stäfa am Zürichsee

- Lattenberger
- Stäfner
- Meilener



Neues ist gut. Tradition auch.
Walo Bertschinger - Ihr
Partner für alle Bauwerke.



Eventsupport

- Festinfrastruktur
Organisation und
Planung
- Gesamtorganisation
von Veranstaltungen

tsk5 gmbh gewerbezentrum moos
8484 weisslingen 079 664 32 77

Damit wir dürfen, was wir wollen

Damit die historischen Züge des DVZO fahren können, braucht es nicht nur unzählige freiwillig geleistete Stunden in der Werkstatt und im Betrieb, sondern auch umfangreiche eisenbahn- und verwaltungsrechtliche Voraussetzungen. Im Folgenden zählen wir die verschiedenen amtlichen Dokumente auf, die für den Eisenbahnbetrieb erforderlich sind.

Als eine der wenigen Museumsbahnen hierzulande verfügt der DVZO nicht nur über eigenes Rollmaterial, sondern mit dem Gleis von Bauma bis Bäretswil auch über eine eigene Strecke (Bäretswil-Hinwil ist immer noch im Eigentum der SBB). Sofern ein Gleis nicht nur zum Anschluss einer Gewerbeliegenschaft dient, benötigt man zu dessen Bau und Betrieb eine vom Schweizerischen Bundesrat erteilte **Infrastrukturkonzession**. Sie ist in der Regel für Jahrzehnte gültig und regelt die zu beachtenden Normalien wie Spurweite und Lichtraumprofil, ferner gibt sie Vorgaben zur Mindestversorgung und der Betriebspflicht (zwischen Bauma und Bäretswil sind wir von beidem ausdrücklich ausgenommen).

Auf unserem Gleis möchten wir öffentliche Züge fahren lassen. Für einen regelmässigen Verkehr (auch jeder 1. und 3. Sonntag von Mai bis Oktober gilt als solcher) erteilt das Bundesamt für Verkehr jeweils für zehn Jahre eine **Personenbeförderungskonzession**.

Jedes Fahrzeug benötigt zu seinem Einsatz eine **Betriebsbewilligung**, die das Bundesamt für Verkehr auf unbefristete Dauer erteilt. Da diese Regelung erst vor etwas über zehn Jahren neu eingeführt wurde, gelten alle Fahrzeuge mit Jahrgang 1989 und älter pauschal als zugelassen, sofern keine sicherheitsrelevante Änderung der Bremsen oder anderer wichtiger Bauteile erfolgt. Bei uns verfügt erst die Be4/4

15 seit der 2009 erfolgten Ergänzung der Zugsicherung über eine ausdrückliche Betriebsbewilligung. Die Dampflokomotiven werden jährlich durch den Schweizerischen Verein für technische Inspektionen (SVTI) auf die Betriebssicherheit der Dampfkessel geprüft und im Kesselbuch protokolliert.

Zum Befahren des übrigen normalspurigen Bahnnetz mit Fahrplan- und Charterzügen erteilt uns das Bundesamt für Verkehr für jeweils zehn Jahre eine **Netzzugangslizenz**. Zu diesem Zweck müssen wir verschiedene Bedingungen erfüllen, unter anderem haben wir den Nachweis standardisierter und sicherheitsorientierter Betriebsprozesse zu erbringen und eine Haftpflichtversicherung über 100 Millionen Franken abzuschliessen. Mit erteilter Netzzugangslizenz sind wir eine lizenzierte Eisenbahn-Verkehrsunternehmung (EVU). Dies allein ist aber noch kein Freipass. Zusätzlich müssen wir jeweils alle drei Jahre ebenfalls beim Bundesamt für Verkehr eine **Sicherheitsbescheinigung** einholen. Auf diesem Dokument sind alle zu befahrenden Strecken und alle eingesetzten Fahrzeuge aufgelistet.

Als nächstes schliessen wir mit den verschiedenen Infrastrukturbetreibern (SBB, SOB, SZU etc.) eine **Netzzugangsvereinbarung** ab. In diesem privatrechtlichen Dokument werden die gegenseitigen Rechte und Pflichten festgelegt, soweit sie nicht durch Gesetze definiert sind.

Erst jetzt sind wir in der Lage, bei den Infrastrukturbetreibern die gewünschten Fahrpläne (sogenannte Trassen) zu bestellen. Damit erwerben wir uns das Recht, zu einer bestimmten Zeit mit unseren Fahrzeugen die Gleisanlagen zwischen A nach B für unsere Zwecke zu nutzen.

Jürg Hauswirth



Mit dem Dampftriebwagen der UeBB auf Inspektionsfahrt (Bahnhof Hinwil 1947)

UeBB- und DVZO-Bahnhöfe in Minitaur

Zwei leidenschaftliche Modellbauer haben in teils jahrelanger Arbeit diverse alte Bahnhöfe aus der Region nachgebaut. Das neueste Werk ist der Bahnhof Bäretswil.

«Ich bin Modellbauer, kein Eisenbahnler.» Der Hinwiler Hans Appenzeller grenzt sich klar ab. Seine Werke können nicht in eine Modelleisenbahn integriert werden, sie sind zum Anschauen da. Dasselbe gilt für die Modelle des Rickenbachers Dölf Marcolin. Die beiden Modellbauer sind Eisenbahnfans, die dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) angehören. Sie haben in den letzten Jahren diverse Bahnhöfe der Uerikon-Bauma-Bahn in Kleinformat nachgebaut. Das jüngste Werk ist Dölf Marcolins Miniaturnachbildung des Bahnhofs Bäretswil im Format 1:87. «Vor rund einem Jahr begann ich mit den Arbeiten», erinnert sich Marcolin. Die Anfangshürde war die grösste. Er konnte keine Pläne des alten Bäretswiler Bahnhofs auftreiben. Also musste er das Gebäude zusammen

mit einigen Freunden ausmessen. «Ich habe ganze Baupläne hergestellt», erzählt er. An den Bau des Modells ging er relativ pragmatisch. «Ich verwendete – abgesehen vom Dach – ausschliesslich Karton und Papier, dazu etwas Holz.» Einzelne Holzlatten und andere Details zeichnete er mit Blei- und Farbstiften auf. Das Handwerk hat er nicht erlernt. Im DVZO ist Marcolin als Kellner im Buffetwagen tätig, gearbeitet hat er bis zu seiner Pensionierung als Maurermeister. «Regelmässige Treffen mit dem Eisenbahnamateurlub Winterthur waren sehr hilfreich. Man lernt voneinander.» Am Ende müsse man sich aber selbst zu helfen wissen.

Sieben Jahre für Dürnten

Davon kann auch der Hinwiler Hans Appenzeller ein Lied singen. An seinem ersten Modell, dem längst stillgelegten Bahnhof Dürnten, sass der Wagenrevisor des DVZO fast sieben



Dölf Marcolin mit seinem Modell vom Bäretswiler Bahnhof

Die Uerikon-Bauma-Bahn

Der Initiant der Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) war der Spinnereibesitzer Adolf Guyer-Zeller aus Neuthal (Bäretswil). Er wollte mit dieser Bahn den Anschluss der Zürcher Oberländer Gemeinden an die Gottthardlinie schaffen. Am 29. Juli 1885 wurde der Bahn die Konzession erteilt. Am Donnerstag, 30. Mai 1901, erfolgte die feierliche Einweihung der UeBB. 1946 wurde in einer Volksabstimmung beschlossen, die Bahn einzustellen. Der Abschnitt Hinwil–Bäretswil–Bauma wurde bis 1969 von den SBB weitergeführt. Seit 1978 befährt der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland diese Strecke.

Jahre lang. «Natürlich mit Unterbrüchen», betont er. Kein Wunder, ist er doch einen Schuss weniger pragmatisch als Marcolin. «Ich habe auch die Räume im Gebäude ausgestaltet, teils sogar möbliert.» Auch er musste mangels vorhandener Pläne das bestehende Gebäude eigenhändig ausmessen. Das sei beim Dürntner Bahnhof deshalb relativ gut gegangen, weil es der einzige Bahnhof der Uerikon-Bauma-Linie sei, «der seit seinem Bau im Jahr 1901 nie verändert wurde», so Appenzeller. Sein zweites Projekt ist der ehemalige Hinwiler Bahnhof. Es soll etwas einfacher werden, zumal er keine Innenräume mehr ausbauen wird. Ausserdem stellten ihm die SBB Pläne des alten Bahnhofs zur Verfügung. «Ich war darauf angewiesen, da ich ja nicht mehr vor Ort ausmessen konnte.» Bislang hat der Hinwiler allerdings erst an der Lokremise ge-



Hans Appenzeller mit seinem Dürntner Modell

arbeitet, dazu am Güterschuppen und an einigen Details – darunter zwei kleine Hüttchen. «Für eines dieser Hüttchen muss ich drei bis vier Abende rechnen.» Wie viele Stunden in ein fixfertiges Modell fliessen, kann man also höchstens erahnen. Am Hinwiler Bahnhof ist Appenzeller auf jeden Fall auch bereits wieder seit rund dreieinhalb Jahren an der Arbeit – Pausen eingerechnet. Und vom Bahnhofgebäude selbst steht noch gar nichts.

Zwei Baumer Modelle

Der Rickenbacher Marcolin hat derweil bereits drei fixfertige Modelle vorzuweisen. Nebst dem Bahnhof Bäretswil sind das die Lokremise sowie der Bahnhof Bauma. «Als Kind kam ich oft nach Bauma in die Ferien und sass am Bahnhof herum, als die Uerikon-Bauma-Bahn noch fuhr. Zeit meines Lebens hat es

mich daher immer wieder ins Tösstal zurückgezogen», sagt der Modellbauer. «Deshalb habe ich mich den Bahnhöfen Bäretswil und Bauma zuerst gewidmet.» Und auch sein nächstes Projekt wird ähnliche geografische Koordinaten aufweisen: Er will den Neuthaler Bahnhof nachbauen. «Vermutlich gibt es davon auch keine Pläne», sagt er. Allerdings sei das Gebäude ursprünglich kleiner gewesen – nur einstöckig. «Es gab zwei Arten von Standardbauten an der Uerikon-Bauma-Bahnlinie», weiss Appenzeller. «Die grösseren, wie Bäretswil oder Dürnten, waren zweistöckig, die kleineren, wie Neuthal oder Ettenhausen-Emmetschloo, einstöckig.»

Die beiden Modelle sind im Warteraum des Bahnhofs Bäretswil ausgestellt und können von Interessierten an Fahrsonntagen der Dampfbahn dort besichtigt werden.

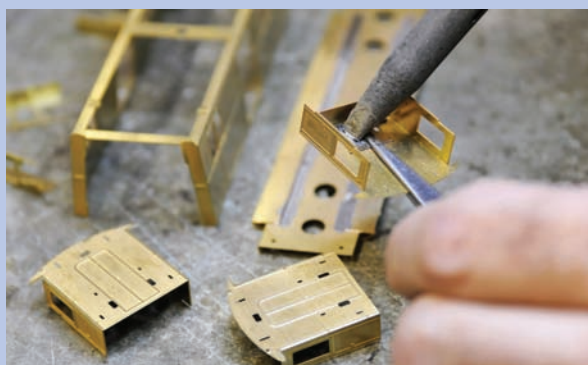
David Kilchör

Modellbaustudio Born GmbH in Rapperswil

Born Modellbaustudio fertigt Kleinserienmodelle in Messing. Diese Bijoux bestechen sowohl in der Vitrine als auch auf Anlagen, denn auf die Funktionalität wird grosser Wert gelegt. Born konzentriert sich auf die Modell-epochen II und III, weltweit hat das Rapperswiler Studio wohl die grösste Modellvielfalt produziert.

Der DVZO-Bufferwagen WR109 wurde von Born im Massstab 1:87 (H0) gefertigt. Er kann im DVZO-Souvenirshop besichtigt und bestellt werden. Weitere DVZO-Fahrzeuge sind in Planung.

www.modellbaustudio.ch



Puzzleteile aus Messing: Zukünftiger Personenwagen

Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

Ein Verein wie der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland wird von zahlenden und mitarbeitenden Mitgliedern überhaupt erst ermöglicht. Jede Art von Unterstützung ist willkommen, wenn Sie nach einem guten Grund dafür suchen, helfen wir Ihnen gerne dabei:

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn», alte Triebfahrzeuge und Wagen begeistern sie. Der DVZO hat als Vereinszweck historische Dampf- und Elektromotiven sowie Rollmaterial zu bewahren, das möchten Sie unterstützen.
- Sie schätzen das vielseitige Freizeitangebot sowie die abwechslungsreiche Landschaft des Zürcher Oberlandes. Eine Wanderung mit der Dampfbahnfahrt verbinden zu können ist für Sie ein besonderes Erlebnis, das zu erhalten sich lohnt.
- Sie interessieren sich für die Geschichte, insbesondere diejenige der Industrialisierung, und setzen sich für den Erhalt von Kulturgut für die Nachwelt ein, dazu gehört auch die Teilstrecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn, welche die SBB im 1969 stilllegte und der DVZO seit 1978 wieder als Museumsbahn betreibt.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache», weil er vielen Menschen ein Eingebunden-Sein mit einer sinnvollen Aufgabe in ein soziales Netzwerk ermöglicht. Daneben staunen Sie über den grossen Beitrag, welcher pensionierte Berufsleute aus unterschiedlichsten Berufssparten mit ihren Erfahrungen und ihrem Know-How leisten und gleichzeitig den jüngeren Vereinskollegen und -kolleginnen altes Wissen weitergeben.
- Sie möchten gerne in Ihrer Freizeit an einem grossen Ganzen mitwirken und schätzen die Möglichkeit, zum Betrieb eines richtigen Eisenbahnunternehmens beizutragen.
- Bereits als Kind sind Sie selbst mit dem Dampfzug von Hinwil nach Bauma gefahren und verbinden schöne Erinnerungen damit. Heute dieses Erlebnis zusammen mit Ihren eigenen Kindern nochmals aufleben zu lassen, bereitet Ihnen viel Spass und sie fänden es schön, wenn auch Ihre Enkel das noch erleben können.
- Sie wohnen im Zürcher Oberland und geniessen die Tatsache, dass der DVZO mit seinem «Museum zum Erleben» zur Attraktivität der Region beiträgt.
- Grundsätzlich finden Sie, dass es sich lohnt, Fr. 50.- oder Fr. 60.- pro Jahr für einen Verein aufzuwerfen, der sich regional, ideell, kulturell und sozial engagiert.

Haben Sie einen Grund gefunden? Dann füllen Sie bitte die dem Fahrplan beigelegte Anmeldekarte gleich auf dem Zug aus und geben Sie sie dem Zugpersonal ab oder registrieren Sie sich unter www.dvzo.ch > Verein > Mitglied werden



Augenblick

Öffentlicher Fahrbetrieb und Extrafahrten

Jeweils am 1. und 3. Sonntag von Mai bis Oktober fahren zwei Dampfzüge im Stundentakt zwischen Bauma und Hinwil. Für Einzelreisende und Gruppen bis 10 Personen ist keine Voranmeldung nötig. Gerne reservieren wir Ihnen für den Apéro oder Zvieri einen Tisch im Buffetwagen. Kinder bis 16 Jahre fahren in Begleitung gratis mit.

Geben Sie Ihrem Anlass eine besondere Note: Ob auf unserer Stammstrecke oder in der Region Tösstal/ Zürcher Oberland, gerne führen wir Sie im eigenen Extrazug zum Pauschalpreis. Dampflok ab CHF 2'800.-, historische Elektrolok ab CHF 1'700.-, Buffetwagen für Apéro und/oder komplette Menüs nach Absprache. Folgende attraktive Ausflugsziele in der Tourismus-Region Zürcher Oberland können wir mit unserem Extrazug unmittelbar erreichen:

Aathal: Sauriermuseum

www.sauriermuseum.ch

Neuthal: Industrie-Ensemble

www.industrieensemble.ch

Saland: Käse-Event im «natürli»-Keller,

www.naturli.ch

Bubikon: Ritterhaus

www.ritterhaus.ch

Uster: Lokremise

www.lokremise-uster.ch

Auskünfte und Beratung unter:

Tel. 052 386 17 71, reisedienst@dvzo.ch.

Dampfbahnverein Zürcher Oberland DVZO

Postfach, 8340 Himwil

info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

Kennzahlen Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil und DVZO

Geschichte

29.06.1895	Konzession zum Bau der Uerikon-Bauma Bahn.
03.04.1899	Der Hauptinitiant der Bahn, Adolf Guyer-Zeller, stirbt.
05.06.1899	Beginn der Bauarbeiten.
30.05.1901	Offizielle Einweihung Uerikon-Bubikon-Hinwil-Bauma.
26.05.1946	Das Zürcher Volk stimmt einem Gutachten der Reorganisation der Nebenbahnen im Kanton Zürich zu; das Todesurteil für die Uerikon-Bauma Bahn ist gefällt.
11.10.1947	Nach erfolgter Elektrifikation übernehmen die SBB den Streckenteil Hinwil-Bäretswil-Bauma.
02.10.1948	Die Uerikon-Bauma Bahn stellt den Betrieb endgültig ein. Die Gleise zwischen Uerikon-Bubikon-Hinwil werden teilweise abgebrochen.
25.01.1969	Gründung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO.
01.06.1969	Betriebseinstellung auf der Linie Hinwil-Bäretswil-Bauma durch die SBB. Güterverkehr zwischen Hinwil und Bäretswil bleibt erhalten.
06.05.1978	Aufnahme des Dampfbahnbetriebs durch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (ab 1979 auf der gesamten Strecke Bauma-Hinwil).
1987	Sanierung wichtiger Bauten an Dampfbahnstrecke.
28.05.1990	Der Bahnhof Bäretswil ist von den SBB nicht mehr besetzt, Einstellung Güterverkehr nach Bäretswil.
30.06.2000	Die SBB AG verkauft für einen symbolischen Franken die Teilstrecke Bahn-Kilometer 19.265 bis Bauma an den DVZO. Die restliche Strecke bis Hinwil verbleibt bei der SBB AG
2001	Sanierung weiterer Bauwerke zwischen Neuthal und Bauma.

Spurweite

Normalspur 1'435 mm

Streckenlänge

Hinwil–Ettenhausen-Emmetschloo	3'606 m
Ettenhausen-Emmetschloo–Bäretswil	2'114 m
Bäretswil–Neuthal	2'787 m
Neuthal–Bauma	2'790 m
Hinwil–Bauma total	11'297 m
davon Eigentum DVZO von Km 19.265 bis Bauma	5'545 m
(Rest ist Eigentum SBB und wird vom DVZO im Netzzugang befahren)	

Schienenhöhe

Bahnhof Hinwil	565,5 müM
Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo	648,5 müM
Bahnhof Bäretswil	696,3 müM
Haltestelle Neuthal	696,2 müM
Bahnhof Bauma	639,3 müM
Kulminationspunkt	714,8 müM

Grösste Steigung

Ausfahrt Bauma 29,2 ‰

Anzahl Brücken

Streckenteil DVZO	5
Streckenteil SBB	3

Brückenlängen

Aabachtobelviadukt Neuegg bei Bäretswil (SBB)	64 m
Weissenbachbrücke bei Neuthal (DVZO)	
(Zufahrtsviadukt 30 m)	80 m
Böl-Viadukt oberhalb Bauma (DVZO)	45 m

Anzahl Bahnübergänge

Strassen, Fahrwege, Privat- und Wanderwege	(DVZO: 16 / SBB 16)	32
davon mit Barrieren gesichert	(DVZO: 3 / SBB: 2)	5
automatische Barrierenanlage	(DVZO: 1 / SBB: 4)	5

Fahrdrahtspannung

Einphasen-Wechselstrom 15'000 V 16 ⅔ Hz

Rollmaterial DVZO

- 7 Dampflokomotiven (3 betriebsfähig, 2 in Revision, 2 ausser Betrieb)
- 1 elektrische Lokomotive
- 1 Diesel-/elektr. Traktor
- 2 Dieseltraktoren
- 1 Motordraisine
- 13 Personenwagen, inkl. 2 Buffetwagen (9 betriebsfähig)
- 4 Gepäckwagen (2 betriebsfähig)
- 35 Dienst-/Güterwagen (21 betriebsfähig)

Grundstücke, Liegenschaften DVZO

- Bahninfrastruktur Bauma–Bäretswil mit ca. 81'000 m² Land
- Bahnstation Neuthal, Barrierengebäude Neuthal und Bahnhof Bäretswil (Eigentum)
- Remise Bauma (im Baurecht)
- Mitbenützung Bahnareal Bauma (Gleisanlage, historisches Bahndienstgebäude, im Bau befindliche historische Bahnhofhalle)
- Remise Wald (im Baurecht)
- Lok-Remise Uster I und II (in Miete)

Mitgliederportrait: Lucas Klement

Der 15-jährige Lucas Klement lebte mit seinen Eltern bis vor knapp drei Jahren im unterfränkischen Niederwerrn bei Schweinfurt. «Mein Grossvater war Zugchef auf der ersten ICE-Linie», erzählt er begeistert, und es wird klar, dass seine Faszination für Eisenbahnen familiärer Herkunft ist. Regelmässig besuchte die Familie ihren unterfränkischen Heimatort Fladungen im dünn besiedelten Rhön-Gebirge an der Grenze zu Thüringen. Stets gehörte auch eine Fahrt mit dem mustergültig restaurierten Dampfzug des «Rhön-Zügels» nach Mellrichstadt dazu. Grossvater und Enkel unternahmen auch Ausflüge ins nahe gelegene, europaweit bekannte Dampflok-Ausbesserungswerk Meiningen. «Besonders eindrücklich waren die riesigen Dampfloks im weitläufigen Werkgelände mit Montagehallen, Schiebebühnen und Drehscheiben», erinnert sich Lucas.

Berufsbedingt zog die Familie Klement im Jahr 2008 in die Schweiz nach Volketswil. Inmitten der ganzen Umstellungen kam Lucas ausgerechnet in die Klasse der Primarlehrerin und DVZO-Aktuarin Monika Bieri. Schon bald führte eine aussergewöhnliche Schulreise zu früher Stunde auf die Zürcher Oberländer Dampfbahn. «Um halb fünf Uhr morgens ging es per Bus nach Bauma, wo wir nach einer Depotbesichtigung mit dem Dampfzug nach Winterthur fahren konnten.» Möglich wurde dies durch eine Leerfahrt für eine Gesellschaft, die den Zug ab Winterthur gechartert hatte. «Besonders



Lucas Klement im Einsatz als Lokbetreuer

spannend war, dass ich ein Stück weit auf der Lok mitfahren durfte». Die Gastfreundschaft des Lokpersonals zeitigte ihre Wirkung: Lucas fand sogleich Gefallen an unserem Betrieb und engagierte sich seither zwei bis drei Mal pro Monat als Lokbetreuer, im Baudienst oder im Depot Bauma. Es erstaunt nicht, dass er dereinst Lokführer werden möchte. In der zweiten Sekundarklasse geht es nun aber zuerst darum, eine Lehrstelle zu finden: «Am liebsten wäre mir eine Lehre als Polymechaniker wenn möglich in einer Eisenbahnwerkstätte. Und heizen beim Dampfbahn-Verein, das wär' schon cool!» stellt sich Lucas seine nächste Zukunft vor. Wenn er sich weiterhin so eifrig wie bisher im DVZO engagiert, ist ihm ein Platz in der nächsten, voraussichtlich 2013 startenden Heizerklasse sicher.

Mit Freude stellen wir fest, dass die Freizeit-Tätigkeit im DVZO eine generationenverbindende Sache ist. Ein wesentlicher Sinn unseres Hobbys ist die Weitergabe traditionellen Wissens. Damit die für den historischen Bahnbetrieb notwendigen Kenntnisse nicht aussterben, braucht es Junioren, die von den Senioren lernen – und Senioren, die ihr Wissen auf motivierende Art zu teilen bereit sind.

Jürg Hauswirth



Willkommen in Ihrem Weinkeller.

Entdecken Sie unsere geschmackvolle Auswahl an rund 300 Weinen aus der ganzen Welt: Erlesene Rotweine, Rosés und Weissweine zu einem einzigartigen Preis-Leistungs-Verhältnis.

Der Weinkeller der Schweiz



Versicherung und Vorsorge/

Die AXA bietet für Sie privat oder für Ihr Unternehmen finanzielle Sicherheit. Unsere Versicherungs- und Vorsorgelösungen werden individuell auf Sie abgestimmt.

Kommen Sie auf unsere Seite.

Gerne beraten wir Sie.

AXA Winterthur
Hauptagentur Roberto Masiero
Wildbrunnstrasse 3
8722 Kaltbrunn
Telefon 055 293 32 00
www.AXA.ch/kaltbrunn



Aktuelles von der Dampfbahn Bern DBB

Marco Johann - Vom 20. bis 22. Mai 2011 finden in der «neuen» DBB-Hauptwerkstätte in Konolfingen «Tage der offenen Tür» statt. Seit Mitte 2010 wird der grosse Unterhalt am DBB-Rollmaterial nicht mehr in Burgdorf gemacht. Während den Sommermonaten sind die einsatzfähigen Fahrzeuge weiterhin am Betriebsstandort Burgdorf stationiert, von wo aus auch der Fahrbetrieb stattfindet.

Das Highlight des Fahrtenprogramms ist die 2-Seen-Rundfahrt «100 Jahre Lok 5810» am 26. Juni 2011. In diesem Jahr finden wiederum Dampffahrten zwischen Solothurn und Büren statt.

Ausführliche Informationen zum Programm der Dampfbahn Bern finden Sie im Internet. www.dbb.ch



Der frisch restaurierte BDe4/4

Die ZMB Zürcher Museums-Bahn rundet ihr Angebot ab

Walter Diem - Im vergangenen Jahr restaurierte die ZMB Zürcher Museums-Bahn einen BDe 4/4 92 aus dem Jahr 1968. Mit seinen 48 Sitzplätzen und dem 6 m² Gepäckraum bietet er einige Überraschungen. Der Triebwagen 592 gehört zur Familie der «Fünflinge» und ist ein Vertreter einer ganzen Fahrzeug-Generation der Sihltalbahn. In Kürze wird die ZMB dieses neue Prunkstück der Öffentlichkeit vorstellen. Von April bis Oktober fährt die ZMB jeden letzten Sonntag im Monat mit ihrem Nostalgiezug, der von den Dampflokomotiven «Schnaaggi-Schaaggi» oder «Hansli» gezogen wird, vom Heimatbahnhof Sihlwald nach Zürich Wiedikon und zurück. Die beliebte Osterhasenfahrt findet am Ostermontag, den 25. April 2011 und die Samichlausfahrt am 3. Dezember 2011 statt.

www.museumsbahn.ch



Wilerbrücke der DFB

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB

Paul Güdel - Mit der DFB von Realp Kt. Uri nach Oberwald Kt. Wallis. Alles ist echt: Die Dampflokomotiven, die historischen Wagen, die hochalpine Bergwelt. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke lässt die goldenen Zeiten der Dampfisenbahn in der Schweiz aufleben. Mit der Wiedereröffnung der Strecke Oberwald-Gletsch ist die historische Route des Glacier wiederum durchgehend befahrbar. Die Fahrt führt durch die grandiose Gebirgslandschaft der Zentralalpen, mit Ausblick auf Gipfel und Gletscher, vorbei am Quellgebiet der Rhone. Der höchste Punkt wird auf der Bergstation Furka mit 2'160 M.ü. M. erreicht.

Dampfbahn Katzenssee DBK

Fredy Landenberger - Vor 50 Jahren hat die Dampfbahn Katzenssee im Norden von Zürich den Betrieb aufgenommen. Die Dampfgartenbahn für Jung und Alt fährt auch in diesem Jahr bei trockenem Wetter jeweils Samstagnachmittag ab 14 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab 11 Uhr.

Die Dampfbahn Katzenssee nahm am 2. September 1961 ihren Betrieb auf mit dem Nachbau der Spanisch-Bröttli-Bahn im Massstab 1:6. Seit damals hat die Familie Landenberger zusammen mit vielen freiwilligen Helfern ein kleines Eisenbahnparadies geschaffen. Eine schweizweite Besonderheit ist die absolute Massstabstreu in den beiden Spurweiten. Verschiedene Dampflokomotiven und Wagen aus den Anfängen der Eisenbahn verkehren auf der Normalspur mit 9 1/2 Zoll und der Schmalspur mit 7 1/4 Zoll.

Vom 2. - 4. September 2011 feiern wir das 50-jährigen Bestehen der DBK. Am Sonntag, den 4. September 2011 ist Tag der offenen Tür bei der DBK Tag, wir freuen uns auf regen Besuch. www.dampfbahn-katzenssee.ch



RBe4/4 Pendelzug der DSF am Genfersee

Draisinen Sammlung Fricktal DSF

Thomas Hollenstein - Die DSF ist schon seit einigen Jahren nicht nur für seine Draisinen und das Lokdepot in Koblenz bekannt, sondern ist auch mit Extrafahrten aktiv. Der rot-weiße Triebwagen BDe4/4 ist regelmässig auf Ausflugs/Charter-Fahrten in der ganzen Schweiz zu sehen.

Grosser Beliebtheit erfreut sich auch der RBe 4/4-Pendelzug, welcher an die grüne SBB-Epoche der 70er/80er Jahre erinnert. Er kann auf dem gesamten Schweizer Normalspurnetz eingesetzt werden und bietet über 200 Personen Platz. Der Zug oder auch einzelne Fahrzeuge davon können zu attraktiven Preisen bei der DSF gechartert werden.

www.aargauer-pfyl.ch



Ec3/5 3 des VHMThB

Historische Bahnen Ostschweiz

Thomas Mayer - Die Kräfte im Betrieb historischer Eisenbahnen der Ostschweiz sollen gebündelt werden. Der Verein Historische Mittel-Thurgau Bahn VHMThB und der Dampf-Loki-Club DLC Herisau planen eine Marketing- und Verkaufsplattform unter dem Namen «Historische Bahnen Ostschweiz». Von diesem gemeinsamen Auftritt sollen beide Vereine profitieren können. Der VHMThB und der DLC bleiben in ihrer jetzigen Form bestehen, sie werden Eigentümer ihrer Fahrzeuge sein und für deren Unterhalt aufkommen.

Eine wichtige Rolle für die Historischen Bahnen Ostschweiz spielt der DVZO. Das bisher schon gute Verhältnis soll ausgebaut werden. Der DVZO beteiligt sich nicht direkt an der Organisation, sondern stellt seine Dienstleistungen zur Verfügung. Damit soll in der Ostschweiz ein neuer, starker Partner im Bereich historischer Eisenbahnen entstehen.



Schienenvelo in Ramsen

Öffentliche Dampffahrten Stein am Rhein-Ramsen-Rielasingen (DE)

Stefan Keller - Der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen-Singen (VES) kann am 28. Mai 2011 – praktisch genau 10 Jahre nach seiner Gründung – einen weiteren Meilenstein feiern: die Verlängerung der Fahrstrecke von Ramsen bis ins deutsche Rielasingen. Mit einer grossen Eröffnungsfeier, verschiedenen historischen Schienenfahrzeugen und zahlreichen Attraktionen wird die Wiedereröffnung der seit 1996 stillgelegten Strecke begangen.

Am 10. Juli und 11. September 2011 finden weitere öffentliche Dampffahrten zwischen Stein am Rhein und dem neuen Endpunkt Rielasingen statt. Der VES bietet im Sommerhalbjahr zudem jeden Sonntag von 11–16 Uhr (übrige Zeit nach Voranmeldung) Schienenvelofahrten für jedermann von Ramsen bis Hemishofen (inkl. Rheinbrücke) an. www.etzwilen-singen.ch



Parallelfahrt Lok «Genf» und Dampftriebwagen

Verein Dampfgruppe Zürich

Fredy Landenberger - Der Verein Dampfgruppe Zürich wurde anfangs 2005 von der SBB Dampflokführergruppe des Depots Zürich gegründet. Er führt die seit 1975 bestehende Tradition des Dampflok-Unterhalts und -Betriebs im Depot Zürich fort. Im Depot Zürich wurden zwischen 1975 und 1997 viele der historischen Dampflokomotiven der SBB aufgearbeitet. Der Verein betreut den einzigen betriebsfähigen Dampftriebwagen der Schweiz, den Czm 1/2 31 der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn UeBB. Seit 2005 wird er als Leihgabe von SBB Historic regelmässig an verschiedensten Anlässen eingesetzt. Nach einer umfangreichen Revision am Dampfkessel und dem Fahrzeugkasten, welche durch die Vereinsmitglieder in den letzten 15 Monaten durchgeführt wurde, steht der Dampftriebwagen in diesem Jahr wieder für Fahrten zur Verfügung. Mehr Informationen für Charterfahrten mit dem Dampftriebwagen finden Sie auf der Homepage.

www.dampfgruppe-zuerich.ch



Nach 13 Jahren fährt die Mikado wieder

Verein Mikado 1244

Jürg Hauswirth - Diesjähriger Höhepunkt im Verein Mikado 1244 ist die Wiederinbetriebnahme der kanadisch-französischen Dampflok 141R 1244 «Mikado» nach über 13 Jahre dauernden Revisionsarbeiten. Neben einer der schweizweit grössten Dampflok betreibt der Verein Mikado 1244 zu Depotzwecken nun auch eine der kleinsten, die dem DVZO wohl-bekannte E2/2 Nr. 1 ex SLM Winterthur. Zwei hervorragend aufgearbeitete historische Elektrolokomotiven, die Ae4/7 11026 und die Ae6/6 11407 «Aargau», ergänzen den Rollmaterialbestand. Der Verein Mikado 1244 stellt seine Netzzugangslizenz auch den Vereinen Draisinen-Sammlung Fricktal und Dampfgruppe Zürich zur Verfügung.

www.mikado1244.ch

VHMTbB: Mit Dampf unterwegs im Thurgau

Jürg Fetzl - Der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn veranstaltet 2011 erstmals öffentliche Dampffahrten zwischen Romanshorn und Rorschach. Dem Ufer des schönen Bodensees entlang können Familien und Einzelpersonen, Jung und Alt, an 4 Sonntagen (29.05./26.06./28.08./25.09) zu günstigen Preisen Dampf-Luft schnuppern. Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren in Begleitung Erwachsener fahren gratis. Im Einsatz stehen die letzte Thurgauer Dampflok Ec 3/5 Nr. 3 der ehemaligen MThB und der bekannte «Mostindien-Express» mit dem roten Salonwagen und dem historischen Galerie-Postwagen sowie weiteren Personenwagen.

Am 10./11. Dezember werden, zum Anlass des 100-jährigen Streckenjubiläums der Mittelthurgaubahn, zwischen Konstanz, Weinfelden und Wil Adventsmarkt-Fahrten mit einem Dampfzug durchgeführt. Informationen und Fahrpläne finden Sie zu gegebener Zeit im Internet.

www.mthb.ch



Parallelfahrt Spanisch-Brötli-Bahn und S-Bahn

10 Jahre SBB Historic

Martin Ruckstuhl - Die Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) führt anlässlich ihres zehnjährigen Bestehens verschiedene Jubiläumsfahrten mit historischen Lokomotiven und epochengerechten Wagenkompositionen durch. Besonders attraktiv sind die Dampffahrten am 25. Juni und 16. Juli 2011.

SBB Historic bewahrt das kulturelle Erbe der Schweizer Bahngeschichte, welche mehr als 150 Jahre zurückreicht. So werden der Öffentlichkeit die wertvollen Zeugen aus der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte des Bahnlandes Schweiz zugänglich gemacht. Das Angebot umfasst Archive, Sammlungen/Bibliothek und Rollmaterial.

Weitere Informationen zum Angebot, zu aktuellen Fahrten und Anlässen finden Sie auf unserer Website.

www.sbbhistoric.ch

Festbeiz auf dem Dampfbahnperron in Bauma

Dieter Enz - Auf dem Dampfbahnperron in Bauma betreiben die Dorfvereine seit über 30 Jahren abwechselnd die Festbeiz, in der sie die Dampfbahn-Fahrgäste mit Apéro, Würsten, Kaffee und Kuchen verwöhnen. Zur Aufbewahrung des Materials und für die Logistik stellt der DVZO dem Organisationskomitee zwei fachgerecht aufgearbeitete Güterwagen aus dem 19. Jahrhundert zur Verfügung.

www.dvzo.ch



Staunen und Träumen

Die «kleine Eisenbahn» in der Lokremise Uster

Martin Schnider - Nebst der DVZO-Werkstätte ist die Lokremise auch Standort der gemeinnützigen «Stiftung Eisenbahn-Sammlung Uster» mit ihrer umfangreichen Sammlung an Modellen der «grossen» Spurweiten 0, I sowie II. Auf knapp 250 m Gleis verkehren vornehmlich SBB, RhB und FO-Kompositionen. Historische Originalgegenstände aus der bunten Welt der Eisenbahn und eine Präsenzbibliothek. Öffnungszeiten: 1. Samstag des Monats von 14:00 – 17:00 Uhr, individuelle Gruppenbesuche nach Vereinbarung. Lokremise Uster, Industriestrasse 1a, 2. Stock.

www.eisenbahnsammlung.ch



Filmtheater im Verkehrshaus

Eisenbahn-Wochenende im Verkehrshaus der Schweiz und neuer Film «Rocky Mountain Express» im Filmtheater

Blandina Werren - Am 17. und 18. September 2011 heisst das Verkehrshaus in Luzern exklusiv zur Lancierung des neuen Films eine der historischen Dampflokomotiven, die Gnom, ein. Und bereits ab 15. September 2011 können Dampflok-Freunde täglich im neuen Film «Rocky Mountain Express» die spektakuläre Reise mit der restaurierten «Empress» durch die Rocky Mountains und weitere Highlights quer durch Nordamerika auf Grossleinwand erleben. 50 Jahre fristete die «Empress» ein trauriges, vor sich hin rostendes Dasein, bevor ein enthusiastisches Team sich ihrer Restauration annahm und sie wieder für die Schiene flott machte. Und nun zeigt der Film die spannende Route der Canadian Pacific Railway (CPR) von Vancouver an der Pazifik Küste bis nach Montreal an der Westküste, wo die «Empress» ursprünglich gebaut wurde.

www.verkehrshaus.ch



Diorama der Station «Schnynige Platte»

Ausstellung «Plattform der Kleinserie» in Bauma

Roland Born - Die Plattform der Kleinserie, eine Modellbahnausstellung der speziellen Art, findet vom 14. bis 16. Oktober in der neunten Auflage in Bauma statt. Kleinserienhersteller aus der Schweiz und den angrenzenden Ländern zeigen die Vielfalt an Eisenbahnmodellen und Zubehör aller Spurweiten, welche auf dem Kleinserienmarkt zu finden sind. Die zumeist in kleinsten Serien von Hand gefertigten Modelle lassen kaum mehr Wünsche offen. Nähere Informationen und ein Ausstellerverzeichnis finden Sie auf der Internetseite. www.kleinserie.ch



«Schnauzenlok» Ae4/7 11026

DVZO-Fahrzeugtreffen

Jürg Hauswirth - Erneut findet in Bauma am Wochenende 15./16. Oktober 2011 wieder das traditionelle Fahrzeugtreffen statt. Das Motto lautet dieses Jahr «Lokomotiven mit Schnauze». Zugesagt sind bereits die Ae4/7 11026 des Vereins Mikado, eine Bm6/6 der SLM GmbH, eine Em3/3 des DSF und die «Halbschuh»-Ee3/3 des VHMThB. Der Besuch von zwei bis drei weiteren attraktiven Triebfahrzeugen ist noch in Abklärung. Wie üblich werden attraktive Güter- und Sonderzüge rund um Bauma die fahrplanmässigen Dampfzüge zwischen Bauma und Hinwil ergänzen. Am Samstagabend wird zum zweiten Mal anlässlich des Fahrzeugtreffens ein Jazz-Train «rund um den Bachtel» unterwegs sein. www.dvzo.ch

Eisenbahn-Modellbautage Winterthur

Dieter Enz - Vom 21. bis 23. Oktober 2011 finden in den Eulachhallen zum ersten Mal die Eisenbahn-Modellbautage statt. Es wird eine allumfassende Modelleisenbahnausstellung präsentiert. Eisenbahnmodelle in allen Spuren, Zubehör, Modelleisenbahnanlagen, Modellbauwettbewerb und zusätzliche Attraktionen. www.modellbautage.ch

Neues Leben für historische Eisenbahn-Fotos

Roger Bennet - Als 2003 das umfassende Fotoarchiv von Bombardier Transportation (Schweiz) AG geräumt werden sollte, gründeten gut 20 Eisenbahnhistoriker und Autoren die Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG, um die Bestände vor der drohenden Zerstörung zu bewahren. So konnten die Fabrikaufnahmen schweizerischer Rollmaterialhersteller übernommen werden. Die bis zu 115 Jahre alten Fotografien bilden den Grundstock der Bilddatenbank bahnarchiv.ch. Farbbilder aus den Jahren 1960 bis 2000 von weiteren Fotografen runden das Angebot ab. Neu sind auch Szenen aus dem täglichen Eisenbahnbetrieb zu finden. In den 1940er Jahren begann Hans Dellsperger den Verkehr auf Schienen und Wasser zu fotografieren. Bis zu seinem Tod entstand ein umfassendes Archiv hochwertiger, historisch wertvoller Aufnahmen. Viele schweizerische Strassen- und Überlandbahnen, die längst stillgelegt und vergessen sind, leben in den Bildern weiter. Die SGEG sorgt in Zusammenarbeit mit den Erben für den nachhaltigen Erhalt des Werks. Die Bilder können per Download für private Zwecke in bildschirmgerechter Auflösung oder als hochauflösende Druckvorlage erworben werden. www.bahnarchiv.ch und www.sgeg.ch

Reise-Idee Verlag

Marika Waltenberg - Der reich illustrierte Reiseführer «Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland, Zürcher Unterland, Zürcher Weinland, Zürich Flughafen, Zürich Stadt» informiert im handlichen Taschenbuchformat über Interessantes, Wissens- und Sehenswertes, Kultur, Freizeit, Sport, Hotels, Restaurants und Ausflugsziele aus der schönen Region im Kanton Zürich. Er enthält zudem zahlreiche Panorama- und Übersichtskarten sowie praktische Ferientipps. Der Reiseführer ist im Reise-Idee-Verlag erschienen. Ca. 600 Seiten, ca. 1'500 Farbfotos und Karten, ca. Fr. 27.-, erhältlich im Buchhandel oder im DVZO Souvenirshop. www.reise-idee.de



Publikationen aus dem Verlag Edition Lan

Bahn-Jahrbuch 2011 und Wandern mit dem ZVV – EDITION LAN

Ronald Gohl - Auch 2011 ist das beliebte Bahn-Jahrbuch erschienen. Kennen Sie den neuen «TWINDEXX», ein InterCity-Doppeldecker, der schon ab 2012 zum Einsatz kommen wird? Schon seit 2011 fährt ein anderer Doppelstockzug – die 3. Generation der Zürcher S-Bahn. Dies und noch viel mehr erfahren Sie in der neuen Ausgabe des Bahn-Jahrbuchs, das

einmal jährlich erscheint. Seit 1992 dokumentiert es das Geschehen rund um den Schienenverkehr. Themen: Bahn-Highlights, neues Rollmaterial, Bahnunternehmen, Geschichte, Reise- und Wandertipps mit der Bahn. 144 Seiten, 160 Farbfotos, Fr. 32.90.

Wandern Sie auf den Spuren von Gottfried Keller im Zürcher Unterland oder folgen Sie dem Guyer-Zeller-Weg von Bauma nach Bäretswil. Damit Sie diese Orte entdecken können und zu neuen Ausflügen inspiriert werden, ist in Zusammenarbeit mit dem ZVV ein neuer Wanderführer entstanden. Steigen Sie einfach ins nächste Tram, lassen Sie sich im Bus chauffieren oder sausen Sie mit der S-Bahn quer durch den Kanton Zürich. Hier gibt es mehr zu entdecken, als so mancher vermutet. 30 Wandervorschläge mit dem öV, 144 Seiten, 220 Farbfotos, Fr. 27.90

Beide Publikationen sind im Buchhandel oder im DVZO Souvenirshop erhältlich. www.editionlan.ch



Grampen auf den DVZO-Gleisen in Bauma

Sersa / J. Müller AG

Jürg Hauswirth - Die in der Sersa-Werkhalle Hinwil durch die Firma J. Müller AG gewarteten Gleisbaumaschinen absolvieren vor der Wiederinbetriebnahme jeweils ein mehrstündiges Testprogramm für die mechanischen Teile und die Messtechnik. Diese Arbeiten erfolgen unter der Regie des DVZO zwischen Hinwil und Bauma, wo unter realen Bedingungen genügend Zeit und Flexibilität zur Verfügung steht. Jährlich kommen zwischen sechs und acht Maschinen zu einem Einsatz auf der Dampfbahnstrecke, die damit zu einer regelmässigen kostenlosen Gleispflege kommt. Der DVZO bearbeitet im Auftrag der Sersa die Trassenbestellungen und stellt einen Lokführer zur Überwachung des Maschinisten zur Verfügung. www.sersa.ch

DVZO Uniformenverleih

Dieter Enz - Die Uniformenverwaltung kleidet nicht nur das DVZO-Personal stilschön ein, nein, auch Externe können Bähnler-Kleider ausleihen. In den Beständen des DVZO lagern Berufskleider und Uniformen aus verschiedenen Bahnepochen, es stehen «Kostüme» für stilvolle Theaterstücke, einen originellen Faschachtsauftritt oder andere Anlässe zur Verfügung. Bei Fragen und für Preisauskünfte kontaktieren Sie bitte per E-Mail die DVZO-Uniformenverwaltung: uniformen@dvzo.ch. Weitere Informationen finden Sie auch auf der DVZO-Homepage. www.dvzo.ch

Das Käseland



Rohmilchkäse aus Leidenschaft

Natürli Bieri AG, Frauwisstrasse, 8, CH-8493 Saland, Telefon 052 766 06 06, Fax 052 766 06 05

In Zusammenarbeit mit dem Verein Pro Zürcher Berggebiet

www.naturli.ch

Das Beste
der Region

regionalprodukte.ch