



Adolf Guyer-Zeller und seine Bahnen

Seite 7

Wie eine Dampflokomotive funktioniert

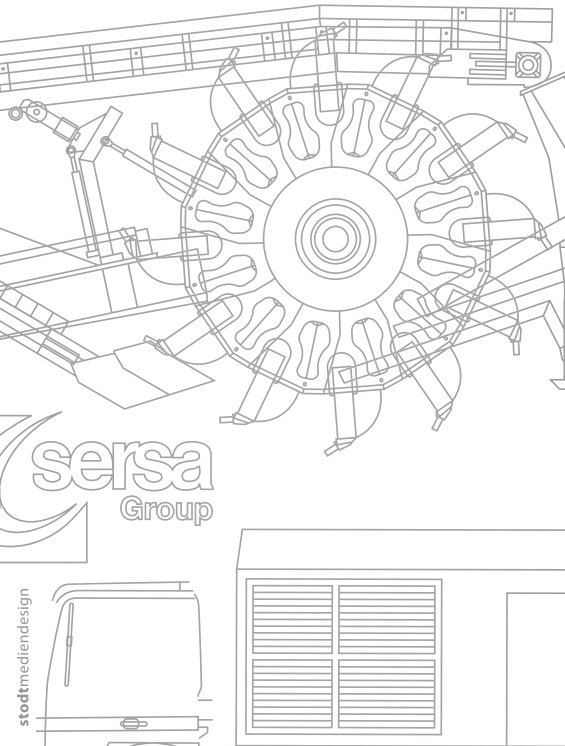
Seite 26

Historische Bahnhofshalle Bauma

Seite 30

Kompetenz und High-Tech

Mit SERSA sicher ans Ziel



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 in allen Spurbereichen bei.

Fordern Sie uns heraus!

Kontakt International
+41 (0)43 322 23 00
Kontakt Schweiz
+41 (0)43 322 23 23
Kontakt Deutschland
+49 30 565466-0
Kontakt Niederlande
+31 75 6124081
Kontakt UK
+44 (0)1904 479 968
Kontakt Kanada
+1-613-923-5702
info@sersa-group.com
www.sersa-group.com



Vorstand

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

Vorwort

Adolf Guyer-Zeller verbindet	Seite	5
Impressum	Seite	6

Gestern – Heute – Morgen

Adolf Guyer-Zeller und seine Bahnen:		
Adolf Guyer-Zeller 1839–1899 Textilindustrieller, Finanzgenie, Eisenbahnkönig	Seiten	7-9
Bau der Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB)	Seiten	11-13
Schwierigkeiten beim Betrieb der UeBB	Seiten	15-16
Die Jungfraubahn – Königin der Bergbahnen	Seiten	17-19
Vision einer Engadin-Orientbahn	Seiten	21-23

Bilderbogen

Dampflok Ed3/3 401 «Bauma» mit Bierwagen TTB OK151	Seite	24-25
--	-------	-------

Hintergrund

Wie eine Dampflokomotive funktioniert	Seiten	26-29
---------------------------------------	--------	-------

Visionen

Historische Bahnhofshalle Bauma	Seiten	30-31
Wertvorstellungen	Seite	33

Region

Adolf Guyer-Zellers Wanderwege	Seiten	35-37
--------------------------------	--------	-------

Verein

Vielseitiges Engagement für ein lebendiges Kulturgut	Seite	38-39
Bautage der DVZO Infrastruktur	Seite	41

Persönlich

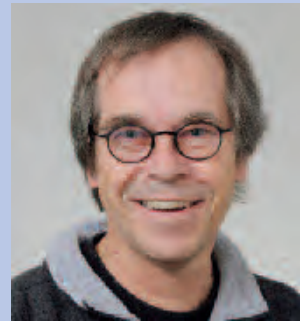
Liselotte Novet, Mitarbeiterin im Ressort Buffetwagen	Seite	42
---	-------	----

Informationen

Kennzahlen Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil und DVZO	Seite	43
--	-------	----

Kurzmitteilungen

Museumsbahnen, Ausstellungen und Bücher	Seiten	44-47
---	--------	-------



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

Adolf Guyer-Zeller verbindet



Urs Kessler, CEO der JungfrauBahn, in historischer Uniform

den die Gemeinsamkeiten mit der JungfrauBahn sichtbar: Der Respekt vor der Vergangenheit. Auch die JungfrauBahn schaut – obwohl sie heute zu den modernsten Bergbahnen der Welt gehört – mit Stolz auf ihre einmalige Geschichte zurück.

In einer faszinierenden Präsentation lassen wir unsere Gäste eintauchen in die Bauzeit der Bahn, ohne dabei zum Disneyland zu werden. An Guyer-Zellers Idee, Menschen auf bequeme und sichere Art in eine Welt aus Schnee und Eis zu führen, hat sich nichts geändert. Dieses Konzept wird auch in Zukunft erfolgreich sein. Immer wird es Menschen geben, die eine andere, unbekannte Welt erleben möchten, handle es sich nun um die grossartige Naturlandschaft der Gletscher oder um den Abwechslungsreichtum des Zürcher Oberlands mit der Erlebniswelt der Bahnromantik.

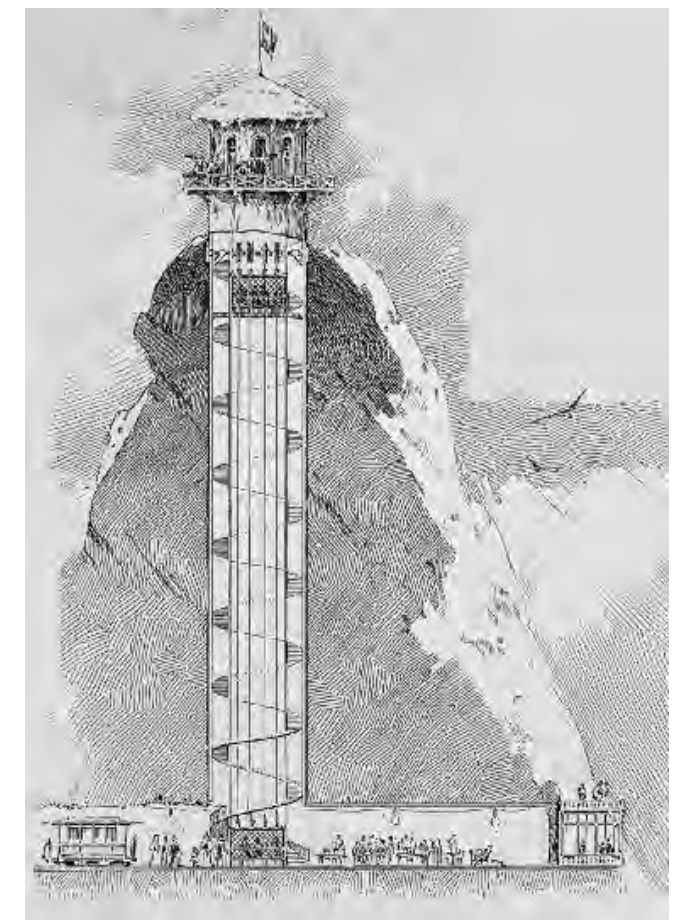
Ich wünsche euch, liebe Freunde des DVZO, eine erfolgreiche Zukunft mit der lebendigen Vergangenheit unseres gemeinsamen Freundes Adolf Guyer-Zeller.

Urs Kessler, Vorsitzender der Geschäftsleitung
der JungfrauBahn

Eisenbahnen schaffen Verbindungen. Städte und Landschaften rücken näher zusammen, Menschen finden ihren Weg über Grenzen hinweg. Adolf Guyer-Zeller war ein Reisender, unterwegs auf vielen Kontinenten. Er wusste um die Bedeutung sicherer Verkehrswege. Die Eisenbahn war für ihn das Verkehrsmittel der Zukunft. So entstanden Projekte in den Orient mit Ziel Konstantinopel, ins Zürcher Oberland und auf die Jungfrau. Einige Wünsche gingen in Erfüllung, die Bahnstrecken dienten über Jahrzehnte als wirtschaftlicher Lebensnerv ganzer Regionen. Die JungfrauBahn – wohl sein liebstes Kind – fährt bis heute von Erfolg zu Erfolg.

Seit Jahren pflegen die JungfrauBahnen freundschaftliche Beziehungen zur engeren Heimat Guyer-Zellers. In Neuthal ist sein Projekt herangereift, wichtige Entscheide sind hier getroffen worden. Schön, dass im Zürcher Oberland das Erbe vom Unternehmer und Eisenbahnpionier auf eindrückliche Art gepflegt wird, sei es das Industrie-Ensemble in Neuthal mit dem ehemaligen Fabrikgelände oder die Anlagen der Uerikon–Bauma-Bahn. Ohne den unermüdlichen Einsatz vieler begeisterter Eisenbahnfreunde wäre die interessante Strecke wohl nur noch auf alten Landkarten zu finden.

Besonders eindrücklich ist die Qualität, mit der die historischen Wagen und Lokomotiven restauriert werden. Bei ihrem authentischen Dampfbetrieb fühlt man sich 100 Jahre zurückversetzt. Ohne Showeffekte erlebt man die Zeit, die Guyer-Zeller begründet und mitgestaltet hat. Und hier wer-



Guyer-Zellers Projekt zur Spitze der Jungfrau: «Elevator» und Wendeltreppe



Aus Vernunft: 125 km/h innerorts.

STEIG EIN. KOMM WEITER.



Adolf Guyer-Zeller 1839–1899

Textilindustrieller, Finanzgenie, Eisenbahnkönig



Porträt Adolf Guyer-Zeller

nach Le Havre, wo er in einer Baumwollhandelsfirma sein Rüstzeug holte. Darauf folgten zwei Jahre Weiterbildung in Grossspinnereien und Maschinenfabriken in England. 1860 weilte Adolf Guyer nur kurze Zeit zu Hause. Getrieben vom Reise- und Entdeckungsfieber reiste er 1862 via Venedig nach Ägypten, besichtigte den Bau des Suezkanals, ging nach Florenz, wallfahrtete mit der Prinzessin de La Tour d'Auvergne auf Pferde- und Kamelrücken zum Heiligen Land, wo er die biblischen Stätten besuchte. 1863 kehrte er nach Neuthal zurück, trat ins väterliche Geschäft ein, wo er drei Jahre später Teilhaber wurde. Doch schon bald war ihm seine Heimat im Neuthal wieder zu eng, sein Wagemut und seine Risikobereitschaft verlangten nach Grösserem. 1869, als Dreissigjähriger, heiratete er Anna Wilhelmina Zeller, die Tochter einer angesehenen Stadtzürcher Industriellenfamilie. 1870 verlegte Adolf Guyer seinen Wohn- und Geschäftssitz nach Zürich, wo er näher am internationalen Puls von Handel, Wirtschaft und Finanz war. Zusätzlich zur Leitung seiner Spinnerei in Neuthal und der Weberei in Oberkempten betrieb er von Zürich aus einen umfangreichen Textilhandel mit dem vorderen und fernen Orient.

Zunehmend galt seine besondere Aufmerksamkeit dem Eisenbahnbau. Bereits 1870 hatte Adolf Guyer-Zeller sich für den Bau der Gotthardbahn begeistert, für die er in schwierigen Zeiten eintrat und die er massgeblich unterstützte. Er kaufte während des Kurssturzes in den 1870er-Jahren massenhaft Gotthard- und später auch Nordostbahn-Aktien, wodurch er sich eine grosse Machtstellung erwarb. Mit der Geschäftsführung der NOB nicht einverstanden, liess er sich 1894 an einer von ihm einberufenen Aktionärsversammlung zum Präsidenten wählen. Durch seine kühne und bisweilen harte Rücksichtslosigkeit bei der Verfolgung seiner Ziele schaffte er sich auch Gegner. Aber nur so konnte er Aufgaben, die andere für unmöglich hielten, aufgleisen und durchführen.



Neuthal, Geburtsort von Adolf Guyer-Zeller

Walter Sprenger – Adolf Guyer-Zeller entstammte einem alten Zürcher Oberländer Müllergeschlecht. Seine Grosseltern zogen 1802 von der Mühle Oberkempten nach Bauma, wo sie die bestehende Mühle am Weissenbach übernahmen. Adolf Guyer-Zellers Onkel, Heinrich Guyer, «der kluge Müller von Bauma», betrieb später die Mühle weiter, währenddem sein Bruder, der Vater von Adolf Guyer-Zeller, Johann Rudolf Guyer, 1825/27 in Neuthal eine der ersten grossen Spinnereien baute. Neben der Fabrik entstand die Fabrikantenvilla, wo Adolf Guyer am 1. Mai 1839 geboren wurde. Die Industrieanlagen wurden laufend erweitert, nebst Wasserkraftanlagen, Ökonomiegebäuden, Baumwoll- und Garnmagazinen sowie Stallungen wurden auch Arbeiterwohnhäuser gebaut. In dieser Umgebung wuchs Adolf Guyer auf. Seine geistige und körperliche Kraft und Grösse hat er von den Vorfahren der Müller-Dynastie geerbt. Mit Initiative, Einsicht und Tatkraft verfolgte er das einmal ins Auge gefasste Ziel. Sein Blick ging über die engen Grenzen seiner Heimat hinaus in überregionale, nationale und internationale Bereiche. Obschon Neuthal zur Schulgemeinde Bäretswil gehörte, besuchte Adolf die Primar- und Sekundarschule in Bauma. Dann studierte er drei Jahre an der Industrieabteilung der Kantonsschule Zürich und besuchte gleichzeitig Vorlesungen an der Universität und am Polytechnikum in Zürich. 1857/58 belegte er Vorlesungen an der Akademie in Genf. 1858/59 erwarb er sich praktische Kenntnisse in der väterlichen Spinnerei in Neuthal. Darauf zog ihn sein Wissensdurst hinaus in die weite Welt, von seinem Vater begleitet zuerst nach Paris, wo sie dem Einzug Napoleons III. beiwohnten, anschliessend



DVZO Dampfzug auf dem Böldviadukt oberhalb Bauma

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

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

Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Fotograf und Kommunikationsberater, CH-8344 Bäretswil

Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin
CH-9100 Herisau

Bildbeschaffung und Bildbearbeitung

Comet Photoshopping GmbH
CH-8484 Weisslingen

Lektorat/Korrektorat

Rita Iseli, CH-8484 Weisslingen

Inserate

Dieter Enz, CH-8344 Bäretswil

Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

Auflage

6'000 Expl.

Autoren (ohne Kurzmitteilungen)

Monika Bieri, Heinz Binder, Doris Eggmann,
Dieter Enz, Regula Hug, Urs Kessler,

Liselotte Novet, Christoph Rutschmann,
Christian Schlatter, Fabian Sollberger,
Walter Sprenger, Paul Stopper, Rico Trümpler,
Hugo Wenger, Peter Wenger

Bild- und Quellennachweis

Aktuelle Fotografien

Damian Amstutz/Verkehrshaus:
Seite 45 (ru)
Dieter Enz/Comet Photoshopping GmbH:
Titelbild, Seiten 4 (alle), 6, 7 (u), 9 (u), 24/25,
29 (o), 31 (or), 38, 41, 42, 44 (lu), 44 (ro),
44 (ru), 45 (mo), 45 (ro), 46 (mm), 47 (ro)
Daniel German/TRZO: Seite 35
EditionLan: Seite 46 (lo)
Werner Hardmeier: Seite 33
Fredy Landenberger: Seiten 46 (ro), 46 (ru)
Ernst Leutwiler: Seite 47 (lo)
Jürg Lüthard: Seite 44 (mo)
Matthias Manhart/Sersa: Seite 46 (lu)
Thomas Mayer: Seite 44 (lo)
Ueli Meier/Comet Photoshopping GmbH:
Seite 23
Cyrielle Recoura/La Cité du Train: Seite 47 (ru)
Kurt Reichenbach: Seite 5 (o)
Martin Ruckstuhl/SBBHistoric:
Seite 47 (mu)
Walter Ruetsch: Seite 47 (lu)
Brigitte Schärer/Comet Photoshopping
GmbH: Seite 39
Fabian Sollberger: Seite 29 (u)
Martin Sturzenegger: Seite 35 (o)
Georg Trüb: 45 (mu), 47 (mo)
Hugo Wenger: Seiten 45 (lo), 44 (lu)

Historische Fotografien und Zeichnungen

Archiv Jungfraubahnen: Seiten 5 (u), 7 (o),
9 (o), 17, 18 (o), 18 (u), 19
Chronikarchiv Bauma: Seiten 11, 12, 15 (u),
Ortsmuseum Fischenthal: Seite 15 (o)
Ortsmuseum Hinwil: Seiten 13, 16
Privatarchiv Cla Semadeni, Chur: Seite 22
(Aufnahme der Projektmappe Engadin-
Orientbahn: Dieter Enz/Comet Photoshop-
ping GmbH)

Illustrationen

Aus dem Reglement über die Dampflokomotiven (R 434.2), Beschreibung und Anleitung für die Bedienung, SBB ZFW 1955: Seiten 26, 27

Visualisierungen

Realisation durch Mathys Partner Visualisierung, CH-8005 Zürich; Hintergrundbilder: Dieter Enz/Comet Photoshopping GmbH; Seiten 30/31, 31 (u)

© Dampfexpress 2012: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Die Copyrights der Bilder liegen bei den jeweiligen Fotografen/Archiven/Agenturen.

Titelbild: DVZO Dampfzug auf der Weissenbachbrücke im Neuthal

Genuss '12
17. August bis 9. September 2012

Regionalprodukte neu entdecken!
Das Motto der Genuss'12 bietet viel
Raum für genussvolle Überraschungen.

Alle Events auf zuerioberland.ch

Teilen Sie uns Ihren besten Anlass mit.
Ihr Lieblingsbetrieb macht nicht mit?
Wir möchten es wissen.

facebook.com/zuerioberland

Das Beste
der Region regionalprodukte.ch

Mit uns setzen Sie auf die richtige Schiene.

Besuchen Sie uns auf www.zkb.ch

Die nahe Bank  **Zürcher
Kantonalbank**

 Ihr Immobilienpartner im Zürcher Oberland 

**Wir geben Ihren Träumen
ein Zuhause.**

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



Guyer-Zeller inspiziert die Arbeiten beim Kraftwerk Lauterbrunnen (1897)

Sein grösster Plan – von vielen belächelt – war das Projekt einer Bahn auf die Jungfrau. Mit eisernem Willen und unerschütterlicher Tatkraft räumte er alle Hindernisse aus dem Weg und beschaffte die notwendigen riesigen Geldmittel. Zur Finanzierung des Baus der Jungfraubahn eröffnete er seine eigene – heute noch bestehende – Guyer-Zeller Bank. 1895 reichte er das Konzessionsgesuch für den Bau ein, und 1896 wurde mit den Arbeiten begonnen. Bereits 1898 konnte er mit 400 Gästen aus aller Welt die Eröffnung der

Teilstrecke Scheidegg–Eigergletscher feiern. Nach vielen Hindernissen wurde 1912 das letzte Teilstück bis zur Station Jungfrauoch auf 3454 m ü. M. eröffnet. Doch Adolf Guyer-Zeller weilt zu diesem Zeitpunkt nicht mehr unter den Feiern. Am 3. April 1899 war der Pionier 60-jährig an einem Herzversagen gestorben. Vor seinem Tod hatte er sich mit grossem Elan neuen Werken zugewandt. Wir Zürcher Oberländer verdanken ihm die Uerikon–Bauma-Bahn. Er liess auch bereits ein Projekt für eine Engadin–Orientbahn ausarbeiten, die eine von Calais über Zürich–Chur nach Konstantinopel führende Verbindung schaffen sollte. Das Volk nannte ihn – zu Recht – den Eisenbahnkönig. Obschon sein Aktionszentrum in Zürich lag, vergass Adolf Guyer seine engere Heimat nie. Das Sommerhalbjahr verbrachte die Familie immer wieder in seinem Geburtshaus in Neuthal, wo er die Umgebung seiner Villa in eine Parklandschaft verwandelte. Daneben liess er ein 25 km langes Wanderwegnetz rund um Bauma erstellen. Die romantischen Wege mit Treppen und Brücken durch schattige Waldtäler, vorbei an stiebenden Wasserfällen bieten gerade in der heutigen Zeit eine wohltuende Erholung vom Alltag, der durch Hektik und Stress geprägt ist. Der Industrie- und Wirtschaftspionier Adolf Guyer-Zeller fand auch noch Zeit für die Politik. Während rund 18 Jahren gehörte er dem Zürcher Kantonsrat an und war Generalkonsul Griechenlands in Zürich. Als grosser Naturfreund und Bergsteiger war er Mitbegründer der SAC-Sektion Bachtel sowie ein grosser Förderer der Schulen. Sein Familiengrab aus griechischem Pentelli-Marmor befindet sich auf dem Friedhof in Bauma; dahinter erhebt sich der Bülviadukt seiner Uerikon–Bauma-Bahn als weiteres Denkmal.

Das Familiengrab Guyer-Zeller in Bauma

Regula Hug – Nach dem Tod von Adolf Guyer-Zeller 1899 liessen seine Nachkommen auf dem Friedhof in Bauma ein monumentales Familiengrabmal errichten. Die exedraartige Anlage mit giebelbekröntem Mittelteil ist in den Formen der klassisch-griechischen Tempelarchitektur gehalten. Über einem Sockel aus Verzasca-Granit erhebt sie sich in griechischem Penteli-Marmor und mit sieben Gedenktafeldern in schwarzem Syenit. Marmor und Formensprache weisen auf Guyers Verbindungen nach Griechenland hin. In der Mitte steht das tempelartige Grabmal für Guyer mit rundem marmornem Porträtrelief in schwarzer Inschriftplatte. An den Seitenflügeln folgen die Grabplatten der Eltern, der Gattin und verschiedener Nachkommen. Als Schöpfer des Denkmals fungieren der Zürcher Bildhauer Baptist Hoerbst, der auch Guyers Porträtrelief geschaffen hat, und der Architekt und Semper-Schüler Albert Müller, der verschiedene Familiengrabmäler in der Schweiz entworfen hat. Das 1999 im Hinblick auf



Familiengrab von Guyer-Zeller auf dem Friedhof Bauma

den 100. Todestag Guyers restaurierte neoklassizistische Grabmal ist eines der bedeutendsten Werke dieser Art im Kanton Zürich. Es befindet sich zu Füssen des Bülviadukts der von Guyer initiierten Uerikon–Bauma-Bahn und seiner Spinnerei Neuthal in Bäretswil.

Bau der Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB)

Walter Sprenger – Die Bahnkarriere von Adolf Guyer-Zeller begann 1879 mit seiner Wahl in die Revisionskommission der Nordostbahn. Von 1883–1890 war er deren Präsident. 1892 wurde er Verwaltungsratsmitglied der NOB, 1893 Präsident. 1894 stürzte er an einer von ihm einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung Verwaltungsrat und Direktion der NOB und liess sich selbst auch als Präsident der Direktion der NOB wählen. Sein Interesse am und sein Engagement für den Eisenbahnbau stiegen ständig. 1894 wurde Adolf Guyer-Zeller die Konzession für den Bau der Jungfrau-bahn erteilt.

Seine Heimatverbundenheit erwies er vor allem dem Eisenbahnbau in der Ostschweiz. Bereits 1871 hatte er eine Konzession für das Projekt einer Transversale Bodensee–Zürichsee mit Anschluss an die Gotthardbahn erhalten, welche eine Verbindung von Eschlikon über Turbenthal–Bauma–Hinwil an den Zürichsee vorsah, von wo aus die Passagiere mit einem Schiff nach Horgen und von dort mit der Drahtseilbahn nach Horgen-Oberdorf an die Linie Zürich–Gotthard gebracht werden sollten. Mit der 23 km langen Linie Bauma–Uerikon war beabsichtigt, der UeBB eine Teilstrecke der Transversale Bodensee–Gotthard zuzuteilen. Nachdem verschiedene Projekte und Verhandlungen für Bahnlinien im Zürcher Oberland gescheitert waren, konzentrierten sich die Bahn-Interessierten und Gemeinden auf die Linie einer Uerikon–Bauma-Bahn.

Realisierung des Projekts

Am Mittwoch, 23. Januar 1895, versammelten sich auf Einladung eines Initiativkomitees im Gasthof Löwen in Bubi-kon über 80 Männer aus dem Zürcher Oberland, um über das Projekt für die Erstellung einer «Transversalbahn» von Uerikon nach Bauma zu beraten. Adolf Guyer-Zeller orientierte darüber, das Versammlungsprotokoll ist erhalten. Der Voranschlag rechnete mit Gesamtkosten von 2,4 Millionen Franken. Es wurde ein Initiativkomitee mit Gemeindepräsi-dent Nauer aus Hinwil als Vorsitzenden gewählt. An der Versammlung erhitzten sich die Gemüter über den Endpunkt der Bahn am Zürichsee. Die Gemeindeversammlung in Stäfa stellte die Bedingung für einen Beitrag, dass die Strecke bis Stäfa geführt werde, was Guyer-Zeller ablehnte. Bei einem Endpunkt der Bahn in Stäfa wäre für die Nord-ostbahn eine Konkurrenzierung auf der Linie Uerikon–Stäfa zu befürchten. Auch der Vorschlag, die Bahn über Wetzikon zu führen, lehnte Guyer-Zeller ab, weil ihn Wetzikon bei den Nationalratswahlen nicht unterstützt hatte. Adolf Guyer-Zeller vertrat bei der Festlegung der UeBB-Strecke zweifellos auch persönliche Interessen. Er liess die Linien-führung so festlegen, dass einige Spinnereien im Zürcher Oberland direkt an die Bahn zu liegen kamen. Er erläuterte die finanziellen Aspekte des Projekts. Die Baukosten wur-den mit 2,4 Mio. Franken veranschlagt, wovon die Ge-



Bauma, erste Arbeiten am Trasse der UeBB beim Wolfsberg (links im Bild)

Unsere Heimat.

Unsere Bank.

Clientis
Zürcher Regionalbank
www.zrb.clientis.ch

FLEXTM

Das Bahnübergangssystem

- skalierbar
- wartungsarm
- LCC-optimiert

SCHWEIZER ELECTRONIC

Schweizer Electronic AG
Industriestrasse 3
CH-6260 Reiden
Telefon +41 (0)62 749 07 07
Telefax +41 (0)62 749 07 00
www.schweizer-electronic.com

«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



meinden 800'000 Franken zu leisten hätten. Den gleichen Betrag sollte der Kanton übernehmen. Er versprach, dafür zu sorgen, dass die Nordostbahn das letzte Drittel übernimmt. Sollte dies gelingen, würde die Nordostbahn auch den Betrieb übernehmen und deren langjährige Betriebserfahrung käme auch der neuen Bahn zugute. Mit einem kräftigen Appell, sich mutig ans Werk zu machen, schloss der Referent seinen zweistündigen frei gehaltenen Vortrag. Zur Erreichung der genannten Eisenbahnverbindung wurde ein Initiativkomitee bestellt, das die Ermächtigung erhielt, sich durch einflussreiche Männer aus allen beteiligten Gemeinden zu ergänzen. Die Aufgaben waren mannigfaltig. Zuerst musste die Konzession erworben werden, wobei die Finanzierung den Knackpunkt darstellte, verbunden mit vielen Vorabklärungen. Am 4. August 1898 fand im Restaurant Hirschen in Hinwil die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre statt und am 4. September 1898 am gleichen Ort die erste Sitzung des Verwaltungsrats. Die Aktionärsversammlung bestellte den Verwaltungsrat, zusammengesetzt aus Adolf Guyer-Zeller, Direktoren der NOB, Zürcher Kantonsräten, Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinden, Bezirksräten, einem Bezirksratschreiber sowie einem Gerbereibesitzer.

Bau der Bahn

1898 wurde die Bauleitung gegen à forfait-Entschädigung an den ehemaligen Oberingenieur der Nordostbahn, E. Züblin, übergeben. Am 5. Juni 1899 begannen die Bauarbeiten im Abschnitt Bauma–Bäretswil und noch im selben Jahr auf der ganzen Bahnstrecke. Sämtliche Erdarbeiten konnten bis Ende 1900 fertiggestellt werden. Die Waldrodungen zwischen Bauma und Hinwil bereiteten einige Probleme, auch der Baugrund war vielerorts schlecht und wenig tragfähig. Am 14. September 1900 rutschten wegen unterirdischer Wasserquellen im Kemptertobel 6'000 m³ Erde ab. Auch weitere Erdrutsche zwangen zu Streckenverlegungen. Im Januar und Februar 1901 kamen die Arbeiten wegen schlechten Wetters nur langsam voran. Der Oberbau war bis Mitte Mai 1901 beendet, die Weissenbachbrücke in Neuthal im Februar fertiggestellt, bis im Winter 1900/1901 waren die Stationsgebäude gebaut und Mitte März 1901 die Hochbauten beendet. Es folgte die Installation der Signal- und Barriereanlagen. Am 20. und 21. Mai 1901 unterzog ein Vertreter des Eisenbahndepartements die gesamte Strecke einer Voruntersuchung. An diesem Anlass nahmen auch Vertreter des Kantons, der Gemeinden und der mitbetroffenen Bahngesellschaften NOB, VSB und TTB teil. Die



Gleisbau im Bussenthal zwischen Bäretswil und Neuthal

amtliche Kollaudation fand am 28. Mai, drei Tage vor der Betriebseröffnung, statt. Die Belastung der Brücken und die Kontrolle des Rollmaterials gaben zu keinen Beanstandungen Anlass. Für die Betriebseröffnung wurde folgendes Personal angestellt: 6 Stationsvorstände, 1 Stationsvorstand-Stellvertreter, 1 Bahnmeister, 15 Streckewärter, 8 Barrierewärter. Das Fahrdienstpersonal wie Lokomotivführer, Heizer und Kondukteure wurden von der Tösstalbahn gestellt. Am Ostermontag, 3. April 1899, verstarb in Zürich Adolf Guyer-Zeller. An seiner Bestattung in Bauma nahmen sehr viele Personen Abschied von ihm. Guyer-Zellers Tod rief mit Recht Trauer und Bestürzung sowie Befürchtungen in Bezug auf das Schicksal der Uerikon–Bauma-Bahn hervor. Unter der tüchtigen Bauleitung schritten die Arbeiten rasch voran. Rollmaterial wie Lokomotiven, Personen- und Güterwagen wurden bestellt sowie Schienen und Schwellen angekauft. Ein Gesuch an den Bundesrat betreffend Betriebserleichterungen wurde erneuert, Unterhandlungen über die Anschlussverhältnisse auf den Gemeinschaftsstationen wurden geführt mit der Nordostbahn, den Vereinig-

ten Schweizerbahnen und der Tösstalbahn. Mitte Mai 1901 war das Werk so gut wie beendet, was ermöglichte, am 28. Mai die Kollaudation durch die staatlichen Organe vorzunehmen.

Einweihung

Am 30. Mai 1901 fand die Einweihung statt, an der eine Abordnung des Regierungsrates, des Kantonsrates und der Gemeinderäte der beteiligten Gemeinden, Delegierte der Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Tösstalbahn sowie eine grosse Anzahl Gönner und Freunde teilnahmen. Die ganze Bevölkerung feierte mit Dekorationen, Kanonen- und Mörserschüssen. Der festlich geschmückte Eröffnungszug von Uerikon nach Bauma und zurück mit Musik und Ehrendamen bildete die Hauptattraktion des Tages. Als der Zug den Böliadukt oberhalb des Friedhofs Bauma erreichte, spielte die Festmusik eine Trauermelodie für den verstorbenen Adolf Guyer-Zeller. Das Bankett fand im prachtvoll hergerichteten Saal des Hotels Bachtel in Hinwil mit Reden, Gesangs- und Musikvorträgen statt.



Auf der gesamten UeBB Strecke waren für die unzähligen Einschnitte und Dämme aufwändige Erdverschiebungen notwendig

Schwierigkeiten beim Betrieb der UeBB



Station Ettenhausen-Emetschloo als Holzumladeort für die Sägerei in Wetzikon

Walter Sprenger – Um die Betriebsaufnahme der Uerikon-Bauma-Bahn am 1. Juni 1901 zu ermöglichen, waren für die Mitbenützung der Gemeinschaftsstationen viele Verhandlungen erforderlich. Man war der Ansicht, dass ein Selbstbetrieb wegen der geringen Bahnlänge teuer zu stehen käme. Erste Verhandlungen mit der Nordostbahn verliefen negativ. Die angefragte Tösstalbahn stellte zunächst unangenehme Forderungen, die dann nach intensiven Besprechungen zurückgezogen wurden. Gegen eine Kautionsleistung der UeBB an die TTB verpflichtete sich die Tösstalbahn, den Betrieb mit eigenen Lokomotiven zu führen. Da sich die Bestellung der beiden für die UeBB bestimmten Lokomotiven nicht mehr rückgängig machen liess, wurden diese später gegen einen Mietzins an die Nordostbahn abgetreten.

Die Betriebseinnahmen des ersten Jahres entsprachen nicht den Erwartungen, weil sich der erhoffte Verkehr nicht einstellte. Die Bahnverwaltung war gezwungen, 1903 den Bundesrat um Unterstützung zu bitten. Ersparnisse erhoffte man sich durch die Einführung des Selbstbetriebes ab 1. Januar 1905. Der Kauf des Dampftriebwagens CZm 1/2 im Jahr 1907 ermöglichte eine gewisse Betriebsrationalisierung, da sich mit nur einem Fahrzeug Personen, Güter und Post befördern liessen. Im gleichen Jahr wurde das Anleihenskapital in Prioritätsaktien umgewandelt, ohne dass die UeBB jemals Dividenden ausschütten konnte. Der Wechsel auf elektrischen Betrieb wurde erwogen, aber wegen der hohen Umstellungskosten nicht realisiert. Die Betriebsentwicklung stellte sich weiter nicht ein, nicht zuletzt, weil das Trasse der UeBB nicht dem natürlichen Lauf des Verkehrs folgte und damit die wichtigsten Verkehrspunkte im Oberland nicht verband. Im Volksmund «Überbeibahn» genannt, war die Bahn bereits zu Beginn ohne grossen Rückhalt. Aus Spargründen ging die Bahn am 1. Januar 1905, nachdem sie dreieinhalb Jahre durch

die Tösstalbahn geführt worden war, zum Selbstbetrieb über. Auch der Erste Weltkrieg wirkte sich negativ auf den Betrieb aus. Die Anzahl Züge musste von 14 auf 6 reduziert werden, das Personal hatte mehrmals Lohnkürzungen zu akzeptieren, die später aber rückerstattet wurden. Da an einen defizitfreien Bahnbetrieb weiterhin nicht zu denken war, wurde die UeBB einer Defizitdeckung von 50% durch den Bund, 34% durch den Kanton und 16% durch die Gemeinden unterstellt. Nach dem Krieg führte der erhöhte Kohlenpreis zu drastischen Fahrplaneinschränkungen. So fuhren vom 2. Dezember 1918 bis 6. Juli 1919 an Werktagen nur noch drei Züge in jede Richtung, an Sonntagen war der Bahnverkehr eingestellt. Nach 1922 konnte der Betrieb dank Kohlenverbilligung und der haushalterischen Betriebsleitung defizitfrei geführt werden.



UeBB Dampfzug auf der Weissenbachbrücke bei Neuthal



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 Gartenterrasse

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



Die Betriebszahlen zeigten über Jahrzehnte hinweg ein ständiges Auf und Ab. 1902, im ersten vollen Betriebsjahr, konnten 137'136 Personen befördert werden. Die Zahl stieg bis 1912 sogar auf 190'538, sank im letzten Kriegsjahr auf 88'891 Passagiere in den wenigen verkehrenden Zügen. 1931 konnte die Rekordzahl von 219'203 Passagieren erreicht werden, doch dann wirkte sich der aufkommende Autoverkehr negativ auf die Bahn aus. Erst der Zweite Weltkrieg brachte wieder eine

Der Geist von Adolf Guyer-Zeller

Hugo Wenger – Der Geist von Adolf Guyer-Zeller durfte wohl auch Pate gestanden haben, als im Zürcher Oberland 1968 die Idee keimte, eine Museumsbahn aufzugleisen. Man wollte sie auf den Schienen der einstigen Uerikon-Bahn verwirklichen. Beschleunigt wurde das Vorhaben durch einen 16-jährigen eisenbahnbegeisterten Schüler aus Zürich, der im Zürcher Oberland ebenfalls eine Museumsbahn plante. Ausschlaggebend war auch der Umstand, dass die bis dahin noch von den SBB betriebene Strecke Bauma–Hinwil vom Personenverkehr «befreit» werden und auf dem weiteren Reststück der Uerikon–Bauma-Bahn von Bubikon nach Hombrechtikon ab Wolfhausen Schluss sein sollte. Die Eigentümerinnen der Gleise hielten vorerst nicht viel von den Projekten der neuen Bahn-Pioniere. Eine Gruppe von Interessenten bildete sich, klärte erste Möglichkeiten einer Museumsbahn ab und hielt bereits nach geeignetem Rollmaterial Umschau. Es dauerte nur wenige Wochen, bis schliesslich auf den 25. Januar 1969 zur Gründungsversammlung eines Vereins zur Errichtung einer Museumsbahn im Zürcher Oberland eingeladen wurde. Damit war der DVZO aus der Taufe gehoben und der erste Schritt auf dem langen Weg zum hochgesteckten Ziel vollzogen. Das herausfordernde Projekt begeisterte immer mehr Interessenten. Dampflokomotiven und Wagen wurden erworben und von den Mitgliedern unter einfachsten Verhältnissen restauriert. Rückschläge drohten immer wieder, das grosse Ziel einer Museumsbahn in weite Ferne entschwinden zu lassen. Richtige Pioniere geben aber nicht so schnell auf. Die SBB lenkten nach etlichen Gesprächen ein und ermöglichten dem jungen Verein zwischen Bauma und Hinwil das Verkehren eines Dampfzuges. Mit der Betriebsaufnahme am 6. Mai 1978 war ein erster Meilenstein erreicht. Und heute sind die Züge des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland eine wichtige Attraktion im Tourismus-Angebot. Zwar nicht dermassen weltweit bekannt wie die Jungfraubahn, aber immerhin! Guyer-Zellers Bahn-Geist lebt auch im Zürcher Oberland erfolgreich weiter.



Legendäre UeBB-Komposition: Dampftriebwagen mit Personenwagen

Erhöhung der Bahnbenützerzahlen – 249'202 im Jahr 1945. Dennoch: Das Betriebsdefizit wuchs ständig an und belief sich 1948 auf 2,7 Millionen Franken.

Der bereits 1940 stark eingeschränkte Fahrplan musste auch 1941 wegen der Unsicherheit bezüglich der Kohlen- und Schmiermitteleinfuhr beibehalten werden. Erfreulicherweise nahm die Passagierfrequenz während des Krieges ständig zu, da die Anwohner fast vollständig auf die Bahn angewiesen waren. Ab 1943 war das Unternehmen aber gezwungen, wegen Kohlenmangels teilweise auf Holzfeuerung umzustellen, was mit etlichen Schwierigkeiten verbunden war. Der Gedanke kam wieder auf, die UeBB elektrisch zu betreiben. Eine Studie von 1943 rechnete mit 3 Millionen Franken für die Elektrifizierung und jährlichen Betriebskosten von 157'000 Franken. Eine Studienkommission schlug vor, nur die Strecke Bauma–Hinwil zu elektrifizieren und die Strecke Hinwil–Wetzikon–Effretikon von den SBB betreiben zu lassen. Die bisherige Verbindung Hinwil–Uerikon sollte zusammen mit den ebenfalls aufzuhebenden Strassenbahnen Wetzikon–Meilen und Uster–Oetwil durch einen gemeinsamen Autobusbetrieb ersetzt werden. Nach einem leidenschaftlich geführten Abstimmungskampf stimmte das Zürcher Volk am 25./26. Mai 1946 zu. Eineinhalb Jahre später, am 11. Oktober 1947, übernahmen die SBB den elektrischen Betrieb auf der 11,3 km langen Strecke, während die Loks auf der Strecke Bauma–Winterthur noch bis 1951 weiterdampften. Aber auch für die ehemalige UeBB-Strecke schlug einmal die letzte Stunde: Am 26. Mai 1974 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Bauma–Hinwil definitiv eingestellt, und die Passagiere wurden im Auftrag der SBB durch VZO-Busse befördert. Auf der Reststrecke Uerikon–Hinwil verkehrten die UeBB-Züge nur noch vom 12. Oktober 1947 bis zum 3. Oktober 1948, die Anschlussgleise Bubikon–Dürnten und Wolfhausen–Hombrechtikon wurden abgebrochen.

1969 war das Geburtsjahr des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland, der in den folgenden Jahren eigenes Rollmaterial anschaffte und die Strecke Hinwil–Bäretswil–Bauma ab 1978 als Museumsbahnstrecke nutzen konnte.

Die Jungfraubahn – Königin der Bergbahnen

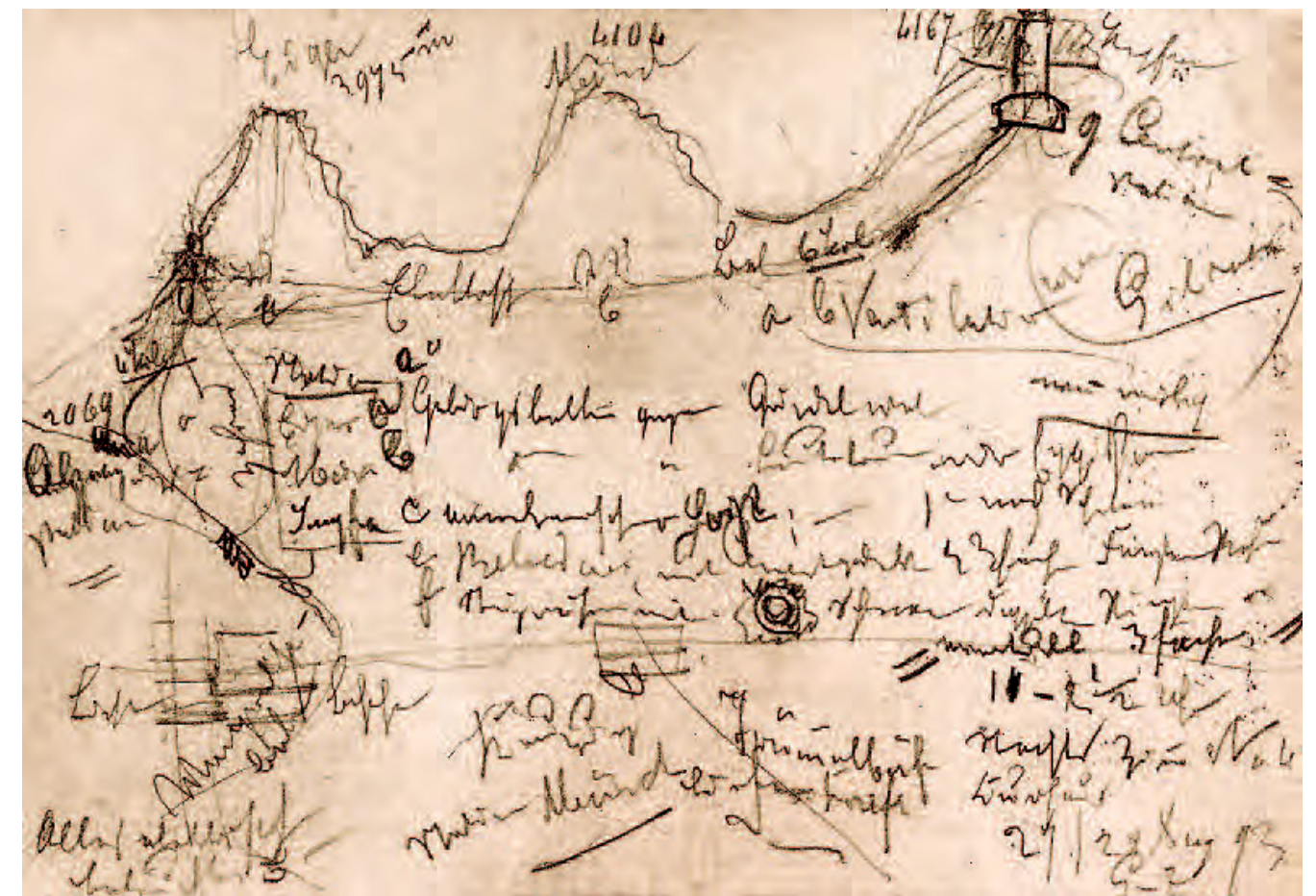
Peter Wenger – «Jetzt hab ich es gefunden!» In Gedanken versunken, soll Guyer-Zeller bei einer kleinen Rast auf dem Weg vom Schilthorn nach Mürren diesen Satz zu sich selber gesagt haben, als er auf der gegenüberliegenden Talseite einem Dampfzug der Wengernalpbahn auf ihrem Weg zur Kleinen Scheidegg nachblickte. Die alles entscheidende Bergwanderung, die er zusammen mit seiner Tochter am 27. August 1893 unternommen hatte, brachte den Durchbruch. War es Zufall oder Absicht, dass die beiden im Lauterbrunnental unterwegs waren? Wir wissen es nicht sicher. Doch wer sich nur ein wenig mit Guyer-Zellers Lebensgeschichte befasst hat, weiss, Zufälle waren nicht sein Ding. Adolf Guyer-Zeller war ein Mann der Tat. Hatte sich der Zürcher Oberländer Unternehmer etwas vorgenommen, so wusste er dies mit all seiner Kraft umzusetzen. Als ungekrönter Eisenbahnkönig der Schweiz fehlte ihm nur noch eine Bahn: die Bahn auf die Jungfrau.

Die schwärmerische Idee, eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen, beschäftigte schon 1859 Friedrich Seiler, Hotelier und Nationalrat aus Interlaken. Doch sein aus dem Jahre 1870 stammende Projekt einer pneumatischen Bergbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau geriet bald in Vergessenheit. Knapp 20 Jahre später legte der Zürcher Ingenieur Maurice Köchlin 1889 der Schweizer Regierung ein Projekt vor, das eine mit Wasserkraft angetriebene Drahtseilbahn mit fünf Sektionen vorsah.

Ihm folgte nur ein paar Tage später, am 22. Oktober 1889, das Projekt einer Drahtseilbahn mit Pressluftantrieb vom Aargauer Alexander Trautweiler. Nun war der Wettlauf zur Jungfraubahn in vollem Gange; denn schon ein Jahr später trat der Erbauer der Pilatusbahn, Edurad Locher, mit einem weiteren Projekt auf den Plan. In zwei schnurgeraden Tunnelröhren sollten, einer Rohrpost gleich, zwei zylindrische Wagen in 15 Minuten dem Gipfel entgegenjagen.

Guyer-Zellers Entschluss stand an diesem Spätsommertag, dem 27. August 1893, fest: Er war sich sicher: Ich baue die Jungfraubahn. Noch in der folgenden Nacht hält er die Linieneinführung auf einem Blatt aus seinem Taschenbuch fest. Die Grundidee war verblüffend klar und einfach: Mit dem Bau der Bahn wurde nicht im Tal, sondern auf der Kleinen Scheidegg begonnen, und so liessen sich 1'300 Höhenmeter einsparen. Gleichzeitig konnte das ganze Bergmassiv von Eiger, Mönch und Jungfrau mit einbezogen werden. Bemerkenswert an seinem Entwurf war das geniale alles umfassende Konzept. Auf einem kleinen Blatt Papier hatte bis ins kleinste Detail alles seinen Platz – die Streckenführung, die Aussichtstationen und die Vorstellung, wie die letzten Meter des Jungfraugipfels zu erreichen wären. Am 21. Dezember 1894 erhält Guyer-Zeller die Konzession für den Bau der Jungfraubahn.

Doch kaum liegt die Bewilligung vor, werden gleiche Bedenken wie bei den früheren Projekten geäussert. Die Gesund-



Adolf Guyer-Zeller skizzierte im August 1893 «seine» Jungfraubahn



Im Jahr 1897 besuchte Guyer-Zeller mit seiner Familie die Baustelle beim Eigergletscher



Kraftwerk der Jungfrauabahn in Lauterbrunnen (1898)

heit der Passagiere sollte auf keinen Fall gefährdet werden. Dem ständigen Hin und Her der selbsternannten Gutachter setzte Guyer-Zeller ein rasches Ende. Kurzenschlossen schlug er dem Bundesrat 1895 eine wissenschaftliche Kommission vor, die sämtliche Fragen der Anlage der Bahn, der Ausführung des Baus und des sicheren Betriebs nach neuesten Er-

kenntnissen abklären sollte. Ein Jahr später wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben, für welchen Guyer-Zeller 30'000 Schweizerfranken als Belohnung für die beste Lösung in Aussicht stellte. Sein Kalkül ging auf: Am 6. Juli 1896 traf die Genehmigung für den Bau der Strecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher aus Bern ein.

Doch so einfach und schnell, wie er sich seine «Königin der Bergbahnen» vorgestellt hatte, kam die Jungfrauabahn nicht in Fahrt. Technische Knacknüsse galt es zu knacken, politische Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die nötigen Finanzen aufzutreiben. Am 27. Juli 1896 griffen die ersten Bauarbeiter zu Pickel, Schaufel und Bohrer. In einem Basislager richteten sich über 300 Ingenieure, Mineure und einfache Arbeiter am Fusse des Eigers ein. Gleichzeitig begannen in Lauterbrunnen die Arbeiten am Kraftwerk der Jungfrauabahn. Schon 1894 hatte sich Guyer-Zeller von der Berner Regierung die Wasserrechte der Weissen und Schwarzen Lütschine gesichert. In der Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM machte man sich an die Konstruktion der ersten beiden Rowanzüge. Am 24. Juli 1898 stand Zug Nr. 1 auf der Kleinen Scheidegg zur Probefahrt bereit, gerade rechtzeitig für die gigantische Einweihungsfeier der Station Eigergletscher am 19. September. Über 400 Gäste hatte Guyer-Zeller in die Gletscherwelt eingeladen. Sie sollten zu

Botschaftern der Jungfrauabahn werden und 1904 zusammen mit ihm auf dem Gipfel stehen. Doch dieses stolze Ziel wurde nie Realität. Vier Wochen nach der Eröffnung der provisorischen Tunnelstation Rotstock am 7. März 1899 starb Adolf Guyer-Zeller an den Folgen einer Lungenentzündung im Alter von kaum 60 Jahren. Mit dem Tod Guyer-Zellers stand das Werk, das er so minutiös geplant hatte, zwar nicht still, je weiter die Arbeiter vorrückten, desto deutlicher erwies sich, dass die Bauzeit wesentlich länger dauern würde und die Baukosten sehr viel höher ausfallen würden, als vorgesehen. Dreizehn weitere Jahre brauchten seine Nachfolger, um den Tunnelbau bis zum Jungfraujoch voranzutreiben.

Doch was die Ingenieure und Bauarbeiter in den 16 Jahren Bauzeit geleistet haben, ist kaum zu ermessen. Die harte Arbeit im Stollen, die primitiven Unterkünfte und einfachen hygienischen Bedingungen (Wassermangel und einseitige Ernährung sind nur zwei Beispiele) in der Abgeschiedenheit am Eigergletscher brachten die Menschen an die Grenze ihrer Kräfte. Kleinere und grössere Unfälle waren an der Tagesordnung, 30 Arbeiter bezahlten ihren Einsatz mit dem Leben. Und doch, der eiserne Wille Guyer-Zellers und seiner Nachkommen machte es möglich, dass Station um Station eröffnet werden konnte. Am 21. Februar 1912 war die letzte Felsbarriere auf dem Jungfraujoch durchstossen. Noch im gleichen Jahr am 1. August stand die höchste Eisenbahnstation Europas bereit für das grosse Einweihungsfest. Das mutige Werk des unerschrockenen Pioniers ist zum Erfolgsgug für den Tourismus in der Jungfrauregion, ja der Schweiz ge-

worden – zum Top of Europe.

Guyer-Zellers Traum ging – wenn auch nur zum Teil – in Erfüllung. Ob er sich damit zufrieden gegeben hätte?



100 Jahre Jungfrauabahn – Ausstellung im Neuthal

Rico Trümpler – Als Adolf Guyer-Zeller im Jahr 1893 in Mürren seine Ferien verbrachte, muss ihm der Anblick des Jungfraumassivs grossen Eindruck gemacht haben. Dabei entstand die Vision, eine Bahn hinauf auf die Jungfrau zu bauen. Diese Vision fand ihren Niederschlag in einer Skizze, auf der ein möglicher Verlauf einer solchen Bahn gezeichnet war. Der grösste Teil der Linienführung war im Innern des Eigers, also in langen Tunneln, vorgesehen.

Die Ausstellung «100 Jahre Jungfrauabahn» im Spinnereigebäude im Neuthal zeigt den Weg der Realisierung dieses gewaltigen Projekts – von der Idee bis zur erfolgreichen Vollendung. Vier Installationen veranschaulichen die wichtigsten Stationen beim Bau. Es werden alle Aspekte eines Vorhabens dieser Grösse beleuchtet. Originale Gegenstände, wie sie damals Verwendung fanden, bereichern die Bilder und Texte und tragen zum besseren Verständnis bei. Auch die für die Menschen zum Teil widrigen Gegebenheiten werden dargestellt; hatten die Ingenieure und Arbeiter doch mit grossen Schwierigkeiten nicht nur technischer Art, sondern auch mit den klimatischen Besonderheiten in dieser Höhe zu kämpfen.

Die Ausstellung wird am 12. August 2012 feierlich eröffnet.

www.museums-spinnerei.ch



Mineure beim Tunnelvortrieb in der Eigerwand

Vision einer Engadin-Orientbahn

Paul Stopper – Als Erster brachte 1895 der Zürcher Bahnpionier und Verwaltungsratspräsident der damaligen Nordostbahn (NOB), Adolf Guyer-Zeller, die Idee einer Ofenbergbahn ins Spiel. Diese als Normalspur geplante Engadin-Orientbahn sollte Chur via Thusis und das Engadin über den Ofenpass mit Triest verbinden.

Die geplante Strecke führte vom Oberengadin her kommend an Zernez vorbei Richtung Ofenpass. Nach drei Tunnels wäre das Trasseee dann in der Nähe der heutigen «Punt la Drossa» in den 10,7 km langen Tunnel gemündet, um bei Tschiers («Hirsch») wieder an die Oberfläche zu stossen. Oberhalb von Müstair hätten drei Kehrtunnels den wesentlich steileren Südhang überwinden sollen. Nach der Grenze war der Verlauf der Bahn nach Mals und von dort den Vinschgau weiter hinab bis Meran geplant.

Trassee-Besichtigung im September 1895

Adolf Guyer-Zeller besichtigte das vorgesehene Trasseee selbst. Der Nummer 13 vom 9. Mai 1896 der damals wöchentlich erschienenen Zeitschrift «Die Schweizer-Bahnen» (dem führenden Organ für Eisenbahnwesen, speziell für die Simplon-, Engadin-Orient- und Jungfraubahn) kann entnommen werden, dass zwischen dem 27. September und dem 1. Oktober 1895 ausgiebige Feldbeobachtungen vorgenommen worden waren und dass am 1. Oktober in Meran ein von der Stadt Meran offeriertes Diner stattgefunden hatte. Von Schweizer Seite waren neben Adolf Guyer-Zeller als Präsident der Schweizer Ostbahnkommission der Direktor der Vereinigten Schweizerbahnen (Otto Sand) sowie der Churer Ingenieur Rob. Wildberger und der Churer Advokat Dr. Edg. Hilty anwesend. Von Seiten der Bündner Kantonsregierung nahmen Regierungsrat Franz Petrelli und Oberingenieur Giovanni Gilli teil. Die Interessen des Oberengadins wurden von Landamann Dr. Joh. Romedi aus Madulein und P.R. Badrutt aus St. Moritz wahrgenommen.

Diner in Meran

Am Montag, 30. September, passierte die Kommission den Ofenpass und erreichte gegen Abend Mals, wo der Vertreter des Lokalbahnamtes im k.k. Handelsministerium zu Wien und auch der Oberingenieur der Stadt Bozen eintrafen. Am Abend wurde «Spondini» (heute Spondinig) erreicht und die Kommission von den Interessenten des Vinschgaus begrüsst. Am folgenden Tag (Dienstag 1. Oktober) fuhr die Kommission längs der projektierten Strecke der Meran-Schludernser-Bahn nach Meran. Am Abend fand in Meran ein gemeinsames von der Stadt Meran offeriertes Diner statt, zu welchem u.a. auch der Bürgermeister der Stadt Bozen, Dr. Juk. Perathoner, seine Aufwartung machte. An diesem Essen ergriff Präsident Guyer-Zeller das Wort und gab einen Überblick über die Geschichte und Bedeutung der projektierten Schweizer Ostbahn sowie über die Realisierbarkeit derselben.

Schon damals: Kampf Normalspur gegen Schmalspur

Aus der Rede von Guyer-Zeller seien folgende Passagen her-

vorgehoben, weil sie – auch aus heutiger Sicht – von grundlegender Bedeutung waren: «Das derzeitige Chur–Albula–Ofenpass-Projekt stamme erst aus dem Frühjahr 1895; es sei als normalspuriges Vollbahnprojekt aufgegriffen worden, um die schmalspurige Fortsetzung der Chur–Thusis-Bahn zu verhindern. Graubünden, das bisher überhaupt sehr stiefmütterlich mit Bahnen bedacht worden sei, dürfe nicht durch die Schmalspur für immer dem grossen Verkehre entrückt werden; es sei unbegreiflich, dass man wirklich daran gehen wolle, die schmalspurige Bahn weiter auszubauen. Es sei daher unbedingt notwendig, das Projekt einer normalspurigen Vollbahn mit aller Energie in Angriff zu nehmen. Die Idee dieser grossen Normal-Bahn habe übrigens bereits im Jahre 1890 und 1892 Ständerat Gengel aus Chur lanciert. Neuerdings sei dieses Projekt nun wieder vorgenommen und studiert worden, nachdem man das Splügen- und Lukmanierbahn-Projekt fallen gelassen. Man habe eingesehen, dass nach Süden nach Italien genug Bahnen führen, man wolle nun in der Schweiz eine Ostbahnlinie, die Linie Albula–Ofenpass sei nicht nur die kürzeste Verbindung nach Osten, sondern habe überdies das Verdienst, das Engadin in der Länge von 125 km zu durchlaufen, während die anderen Projekte dasselbe kaum berühren. Für Graubünden sei dieses Projekt insbesondere von grosser Bedeutung indem eine Schmalspurbahn nie eine Fortsetzung nach dem Osten nach Tirol und Oesterreich erhalten würde und diese Verbindung nach Tirol und Oesterreich unbedingt im Interesse Graubündens und der ganzen Schweiz hergestellt werden müsse. Diese Ostbahnlinie sei eine Orientbahn, dieselbe stelle die kürzeste Verbindung der Schweiz mit Triest her und führe über Bozen und das Pustertal in kürzester Linie an die Orientanschlüsse und werde mit der Zeit sogar bis Indien über Bagdad nach Bombay ausgedehnt werden, so dass man in 10 Tagen über Konstantinopel nach Bombay fahren werden können. Es handle sich um eine Linie in grossem Style und dieselbe dürfe durch die Schmalspur nicht verdorben werden. Die Schwierigkeiten für eine Normalspurbahn seien auch nicht viel grösser als jene für die Schmalspur. (...) Besonders erfreulich sei zu hören, dass die Strecke Meran Schluderns, trotzdem sie als Lokalbahn eingeführt werde, dennoch als Vollbahn mit Radien nicht unter 200 m und Steigungen von nicht über 25:1000 hergestellt werden soll. Die Schweizer-Mitglieder der Kommission könnten mit Befriedigung konstatieren, dass sie aus der Regelung neuen Mut für ihr grosses Projekt gefasst und sich in der Hoffnung bestärkt, mit Hilfe Tirols und Oesterreichs dasselbe durchzuführen. Ob die Vinschgauerbahn schon von vorneherein als Weltbahn zu betonen, sei nicht eine Frage der Gegenwart, sondern würde erst später in Betracht gezogen werden können.» (Zitiert aus «Die Schweizer-Bahnen», Nummer 13 vom 9. Mai 1896)

Baukosten: 98'246'000 Franken

Im Projektbeschrieb (Konzessionsgrundlage) von Guyer-Zeller von Ende Mai 1898 ist der Kostenvoranschlag für die 133,75 Kilometer lange Strecke von Chur nach Münster (heute Müstair) mit 98'246'000 Franken beziffert worden. Die Bahn-

thturbo
Die Regionalbahn.



Starte den Ausflug bequem mit der neuen Thturbo App oder den Freizeit-Erlebnissen auf thturbo.ch



SBB CFF FFS

Klick und los – mit den eReiseführern von Thturbo.

Speiserestaurant Bahnhof

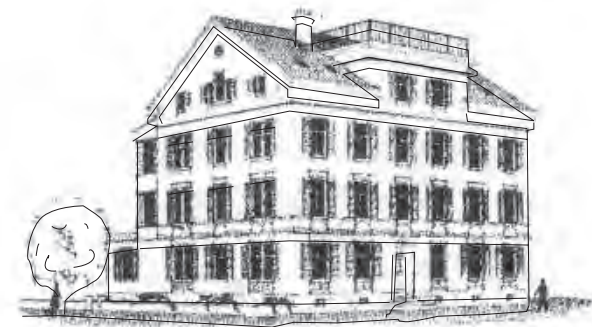
Bauma

Markus Kradolfer

8494 Bauma

Donnerstag ganzer Tag geschlossen

www.restaurant-bahnhof-bauma.ch



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

GASTHOF HIRSCHEN HINWIL

**Der Treffpunkt nach
dem Dampfbahn-
erlebnis**

Restaurant, Gartenterrasse, Konzertsaal, Sitzungszimmer, Bankettsaal, Foyerzone, Gästezimmer, Parkplatz, 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



anlage mit dem Unterbau (inkl. Tunnels) beanspruchte den grössten Teil der Bausumme, nämlich 81'485'500 Franken. Die Gesamtrealisationskosten – Bahnanlage, Rollmaterial, Mobiliar und Geräte – ergaben Kosten von 784'500 Franken pro zu bauenden Bahnkilometer zwischen Chur und Münster.

Vermessungen wurden bereits ausgeführt

Der Ausgabe vom 22. August 1896 der Zeitschrift «Die Schweizer-Bahnen» kann unter Engadin-Orientbahn entnommen werden: «Die lang ersehnten Ingenieure sind ins Feld gerückt, um Vermessungen für die Engadin-Orientbahn vorzunehmen. Herr Ingenieur Wildberger von Chur und die Ingenieure Müller und Zeerleder von Zürich sind mit zahlreichen Hilfskräften beschäftigt, die topographischen Aufnahmen für die ganze Linie Chur-Albula-Ofenberg-Münster so zeitig fertig zu stellen, dass während des kommenden Win-

ters Bahnprojekt und Voranschlag verfasst werden können. Herr Prof. Dr. Tarnuzzer von Chur ist gleichzeitig unterwegs, um die erforderlichen geologischen Erhebungen zu machen. Die Kunde von diesen Arbeiten hat sich rasch im ganzen Bündnerland verbreitet und ist mit grosser Freude und Genußnahme begrüßt worden.»

Bündner warten noch heute auf den grossen Durchbruch

Diese Reaktion der Bündner ist verständlich, hat der Kanton Graubünden doch im Ringen zwischen dem Gotthard und dem Lukmanier in den Jahren 1872 den Kürzeren gezogen. 1899 starb Adolf Guyer-Zeller. Er konnte seine Vision leider nicht mehr in die Tat umsetzen. Der erste Weltkrieg begrub dann vollends alle Hoffnungen für grosse Bahnprojekte im östlichsten Kanton der Schweiz.



Seit 2005 verkehren wieder Regionalzüge im Vinschgauertal (Südtirol/Italien)

Neuaufgabe der Orient-Bahn?

Paul Stopper – Die grossen Erfolge der 1999 eröffneten Vereinalinie der RHB und der 2005 wieder eröffneten Vinschgauerbahn lassen die Idee einer Schliessung der Bahnücke zwischen dem Unterengadin und dem Vinschgau wieder aufleben. Der Kanton Graubünden und die Autonome Provinz Bozen haben 2006 ein INTERREG-III-A-Projekt mit dem Titel «Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck)» ausarbeiten lassen. Darin werden fünf Varianten der Linienführung vom Unterengadin nach Mals näher untersucht und das mögliche Verkehrsaufkommen wird abgeschätzt. Ein internationales Aktionskomitee unter dem Präsi-

dium des Bündner Grossrates Georg Fallet treibt das Projekt voran, um die bestehende Bahnücke zwischen der Schweiz und dem Südtirol zu schliessen. Die Pro Engiadina Bassa und das Amt für Mobilität der Autonomen Provinz Bozen haben in den Jahren 2010–2012 ein neues INTERREG-IV-A-Projekt ausgelöst, in welchem die Linienführungen konkretisiert wurden. Die Ergebnisse liegen seit Februar 2012 vor. Es stehen noch zwei Lösungen im Vordergrund: Scuol–Mals direkt oder via Val Müstair. Finanziert werden könnte die Bahnverbindung nur, wenn die Kosten zwischen der Schweiz und Italien, allenfalls der EU, aufgeteilt werden.

Guyer-Zellers Projektmappe für die Engadin-Orientbahn



Wie eine Dampflokomotive funktioniert

Fabian Sollberger – Die Dampflo ist ein mächtiges Ungetüm, das wohl viele seit ihrer Kindheit fasziniert. Doch wie funktioniert eigentlich eine solche Dampflo, ein solches Ungetüm?

Eine Dampflo besteht aus einer Vielzahl unterschiedlicher Teile. Doch jede Dampflo funktioniert im Prinzip gleich. Je nach Loktyp, Baujahr und Herkunft unterscheiden sich Dampfloks jedoch mehr oder weniger. Gewisse Loks besitzen Teile, welche es bei anderen nicht gibt. Es ist daher unmöglich, hier alle Spezialitäten aufzuzählen und zu beschreiben. Es geht vor allem darum, die allgemeine Funktionsweise einer Dampflo (teilweise mit Verweisen zu den DVZO Dampfloks) zu erklären.

Betrachten wir als Erstes den Aufbau einer Dampflo als Ganzes: Das Grundelement bildet der Rahmen. Darin sind die Achsen (= zwei durch eine Welle verbundene Räder) eingebaut. Ebenfalls am Rahmen befestigt sind die Zylinder der Dampfmaschine mit dem Antrieb und der Steuerung. Auf dem Rahmen befinden sich der Kessel und das Führerhaus mit dem Führerstand sowie den Armaturen und dem Kohlenkasten. Je nach Loktyp ist der Vorratstank für das Wasser im Rahmen, oder er ist darauf neben dem Kessel angebaut. Grössere Dampflokomotiven führen einen eigenen Wagen mit, den Tender, worin die Kohle und das Wasser gelagert sind.

Der Kessel

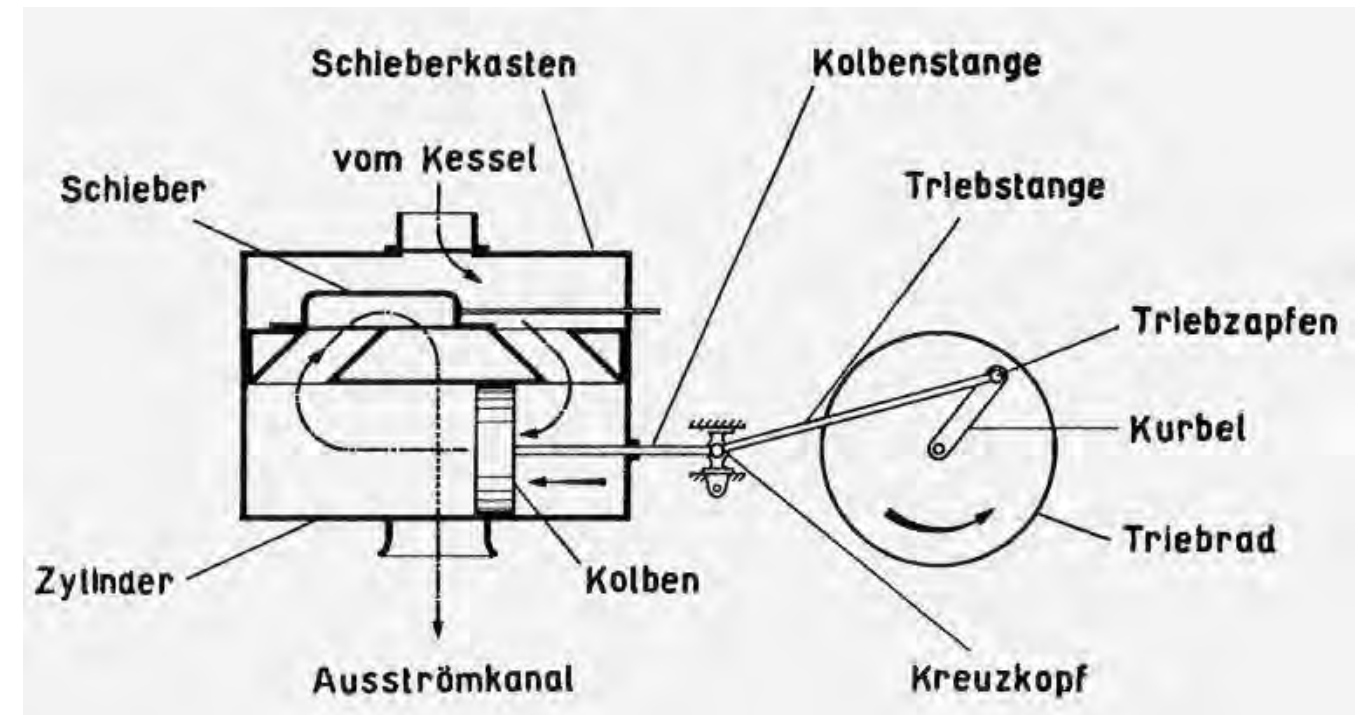
Das wohl grösste Bauteil einer jeden Dampflo ist der Dampfkessel. Darin wird der Dampf für die Dampfmaschine erzeugt. Damit das Wasser zu Dampf werden kann, muss es zuerst erhitzt werden. Die Energie dazu liefert bei den meisten Dampfloks Steinkohle, welche in der sogenannten Feuerbüchse verbrannt wird. Darin ist ein Rost eingebaut, auf welchem die

Kohle von unten genügend Sauerstoff für die Verbrennung erhält. Die Gase und der Rauch, die bei dieser Verbrennung entstehen, strömen in den sogenannten Siederrohren durch den Kessel und durch den Kamin ins Freie. Die Temperatur in der Feuerbüchse kann während einer strengen Bergfahrt auf bis zu 1500 °C ansteigen. Durch das Erhitzen des Wassers baut sich im Kessel ein Druck auf, welcher maximal 12 bar beträgt. Dies entspricht mehr als dem doppelten Druck eines voll aufgepumpten Veloreifens. Das Wasser und der Dampf werden dabei auf ca. 190 °C erhitzt.

Das Wasser im Kessel muss während der Fahrt immer wieder ergänzt werden, weil der Dampf für den Betrieb der Dampfmaschine benötigt und deshalb aus dem Kessel entnommen wird. Dieses Nachfüllen wird durch Injektoren (Dampfstrahlpumpen) im Führerstand besorgt. Durch sie ist es möglich, in den unter Druck stehenden Kessel Wasser vom Vorratstank einzuleiten. Zu welchem Zeitpunkt dies nötig wird, lässt sich anhand von Wasserstandsanzeigen im Führerstand ermitteln. Damit der Druck im Kessel nicht zu gross wird, sind auf dem Kessel Sicherheitsventile angebracht. Diese öffnen, sobald der Druck über den zulässigen Grenzwert von 12 bar ansteigt. Da die Kessel aber weit über diesen maximalen Druck geprüft sind, besteht in einem solchen Fall keine Gefahr; es ist sogar Vorschrift, vor der ersten Fahrt den Druck leicht über 12 bar ansteigen zu lassen, um zu prüfen, ob die Sicherheitsventile auch im Ernstfall störungsfrei öffnen.

Die Dampfmaschine

Nachdem nun der Dampf produziert ist, muss damit die Dampflo auch angetrieben werden. Dies geschieht durch die Dampfmaschine. Der Hauptbestandteil davon ist der Zylinder. Zwei davon sind vorne aussen an der Lok angebracht, je nach Loktyp sogar bis zu vier. Darin befindet sich der Kol-



Funktionsschema der Dampfmaschine

ben, eine runde Scheibe, die sich im Zylinder hin- und herbewegen kann. Wird der Kolben durch einströmenden Dampf in eine Richtung gedrückt, überträgt sich dessen Bewegung über Stangen (Kolbenstange, Pleuellstange) auf eine Achse, von dieser über weitere Stangen (Kuppelstangen) auf die anderen Achsen.

Die Dampfzuführung vom Kessel zu den Zylindern wird durch ein Ventil geregelt, den Regulator. Dieser lässt sich durch den Lokführer vom Führerstand aus bedienen.

Die Steuerung

Wann sich wo Dampf befindet und wann der Abdampf in den Kamin geleitet wird, entscheidet eine der kompliziertesten Einrichtungen der Lok, die Steuerung. Sie besteht aus einem Schieber, der durch Stangen angetrieben wird und je nach Stellung der Dampfmaschine den Dampf vor oder hinter dem Kolben einströmen lässt. Der Schieber befindet sich oben am Zylinder im Schieberkasten. Von ihm ist von aussen lediglich die dünne Stange, die zu ihm führt (Schieberstange), zu sehen.

Durch die Steuerung wird zum einen die Fahrtrichtung und zum anderen der Füllungsgrad des Zylinders festgelegt. Zur Erklärung: Mit «Füllungsgrad» ist der prozentuale Anteil der Füllung des Zylinders mit Frischdampf, d.h. Dampf direkt aus dem Kessel, im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Zylinders gemeint. Damit kann die Lok einiges wirtschaftlicher betrieben werden. Um den Kolben an ein Ende des Zylinders zu schieben, muss dieser ja nicht immer komplett mit Dampf gefüllt werden. Je nach geforderter Leistung reicht es, diesen nur bis zur Hälfte oder weniger mit Dampf zu füllen, die Dampfzufuhr zu unterbrechen, dem Dampf, der sich ja ausdehnen möchte, die restliche Arbeit zu überlassen.

Die Bremsen

Egal ob Elektro-, Diesel oder Dampfantrieb, jede Lok muss irgendwie gebremst werden. Wie bei den SBB auch, sind beim DVZO Druckluftbremsen in Betrieb. Diese sind untereinander kompatibel, d.h. auch ein DVZO Personenwagen könnte mit einer modernen Lok 2000 gebremst werden. Die Bremsleitungen der einzelnen Fahrzeuge werden mit Gummischläuchen zwischen den Wagen verbunden.

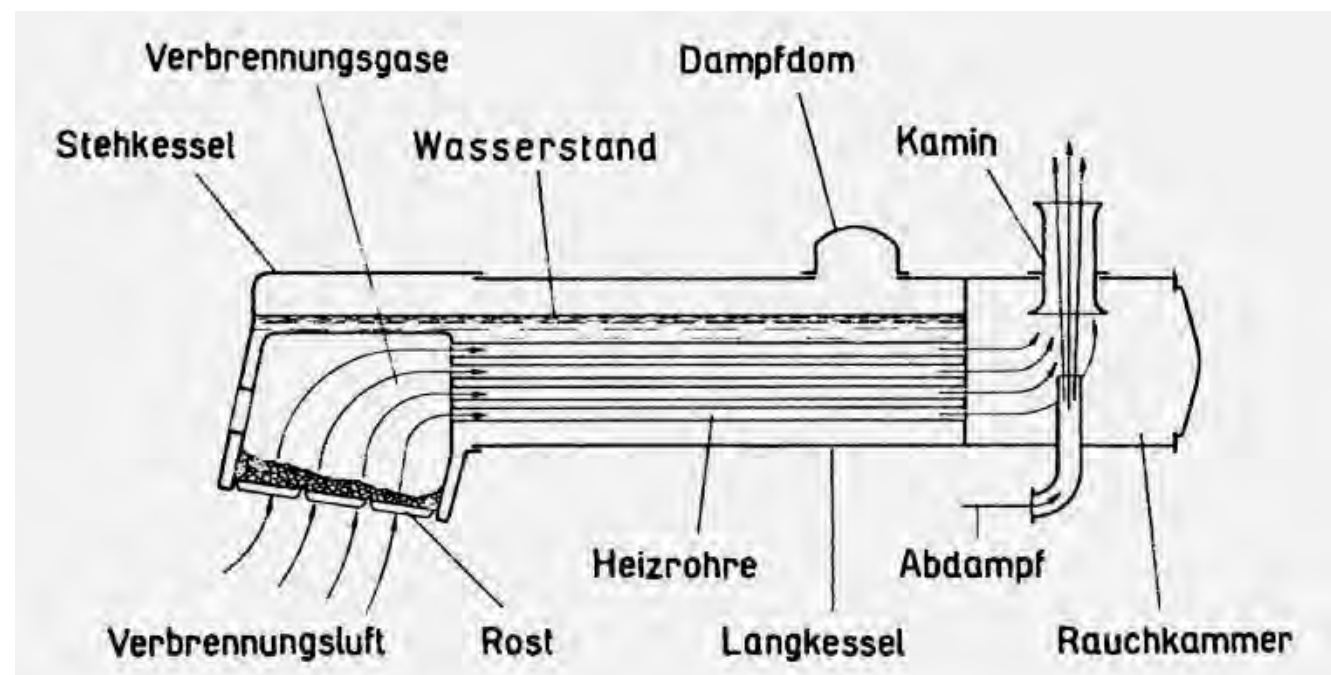
Die Funktionsweise der Bremsen ist bei den Personenwagen jedoch nicht genau gleich wie bei modernen Wagen, da der DVZO Bauarten von Bremsen einsetzt, die bei den SBB nirgends mehr verwendet werden.

Die Druckluft für die Bremsen wird auf der Lok durch eine Luftpumpe erzeugt und in einem Luftbehälter (Hauptluftbehälter) gespeichert. Die Luftpumpe ist vorne rechts aussen am Kessel montiert und funktioniert prinzipiell genau gleich wie die Dampflo selbst, nur ist alles etwas kleiner gebaut. Und anstatt dass eine Achse in Drehung versetzt wird, wird eben wie bei einer Luftpumpe fürs Velo Luft gepumpt.

Ablauf einer Fahrt Bauma–Hinwil

Nachdem wir nun die Bauteile der Dampflo kennen, betrachten wir die Funktionsweise und das Zusammenspiel der einzelnen Komponenten während der Fahrt.

Alles beginnt – genau genommen – schon sechs Stunden, bevor der Zug den Ausgangsbahnhof Bauma verlässt. Bevor der Heizer sich daran macht, die Lok vor dem Depot anzuhetzen, kontrolliert er unter anderem, ob sich genügend Wasser im Kessel befindet und sich alle Ventile und Hähnen in der richtigen Stellung befinden. Nachdem die Asche und die Schlackenrückstände der letzten Fahrt aus der Feuerbüchse entfernt worden sind, kann der Heizer mit dem Anheizen be-



Funktionsschema des Kessels einer Dampflokomotive

ginnen. Dafür verwendet er anfänglich Holz, da Kohle eine gewisse Temperatur benötigt, um mit Brennen anzufangen. Während der Anheizphase werden noch Vorräte wie Wasser, Kohle und Schmiermittel ergänzt. Alles, was die Dampflok während der Fahrt braucht, muss sie mit sich führen. Der Heizer beginnt auch, die Lok zu schmieren, und zwar je Bauteil mit einem anderen Schmiermittel. Alle beweglichen Teile müssen mit einem dünnen Schmierfilm versehen werden, damit keine Reibung entsteht und sie je nachdem sogar heisslaufen und somit zerstört werden.



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

Buco Spur 0 GmbH



Bombardier in der Schweiz – Kompetenz & Innovationen, die bewegen.

Mit 500 Mitarbeitenden an drei Standorten verbindet Bombardier den Bodensee mit dem Genfersee. Zürich ist der weltweite Hauptsitz für Verkauf, Marketing, Entwicklung, Einkauf und Projektleitung der Geschäftsbereiche Lokomotiven und Antriebs-

www.bombardier-transportation.ch

technik sowie der Baustandort für unsere Services Dienstleistungen. Winterthur ist das Kompetenzzentrum für Drehgestellentwicklung und in Villeneuve werden Personenverkehrs- und Niederflurwagen und Strassenbahnen für die Schweiz gefertigt.

BOMBARDIER



Für unsere Sensetal-Fans: Der «andere» Dampftriebwagen wird dieses Jahr produziert und ausgeliefert. (Foto Handmuster)

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



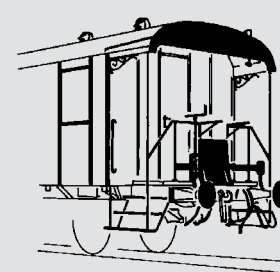
Sobald der Druck nach ca. fünf Stunden auf sein Maximum gestiegen ist, kann mit der Lok an den Zug gefahren werden. Vorher wärmt der unterdessen eingetroffene Lokführer die Zylinder vor, da der Dampf in den noch kalten Leitungen und im Zylinder zu einem grossen Teil kondensiert, also wieder flüssig werden würde. Anschliessend stellt er die Steuerung in die gewünschte Fahrtrichtung, öffnet den Regulator und löst die Bremsen. Am Zug angekommen, wird die Lok dargekuppelt. Danach prüft der Lokführer zusammen mit dem Zugpersonal die Bremsen.

Der Heizer hat unterdessen alle Hände voll zu tun. Er bereitet sich auf die bevorstehende Bergfahrt Richtung Neuthal vor, indem er das Kohlenfeuer «aufbaut», d.h. entsprechend der Last der Zeit bis zur Abfahrt und dem schon vorhandenen Druck Kohle in die Feuerbüchse schaufelt. Natürlich muss auch der Wasserstand im Kessel auf die bevorstehende Fahrt abgestimmt sein. Das Timing des Heizers ist hier eines der wichtigsten Elemente: Steigt der Druck zu schnell, öffnen die Sicherheitsventile, und ein Grossteil der Energie geht somit verloren. Ist zu wenig Druck im Kessel oder der Wasserstand zu tief, kommt man unter Umständen nicht ohne Zwischenhalt im Neuthal an.

Vor der Abfahrt stellt der Lokführer wiederum die Steuerung in die gewünschte Fahrtrichtung und öffnet den Regulator. Der Zug setzt sich in Bewegung. Während der Fahrt kon-



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



10 Jahre

PLATTFORM DER KLEINERIE

12. – 14. Oktober 2012

**Schulhaus Alt Landenberg
Zentrum Grosswies, Bauma**

zentriert sich der Heizer auf den Wasserstand, den Kessel- druck und das Feuer. Alle drei Komponenten müssen perfekt aufeinander abgestimmt sein. Auf einer Fahrt Bauma–Hinwil schaufelt der Heizer rund 150 kg Kohle in die Feuerbüchse. Die Fahrgeschwindigkeit kann mit dem Regulator oder auch mit der Steuerung eingestellt werden. Dabei muss der Lokführer auf eine möglichst dampfsparende Fahrweise achten, um dem Heizer das Leben nicht noch zusätzlich zu erschweren. Im Neuthal angekommen, haben Mensch und Maschine Zeit,

sich von den Strapazen der Bergfahrt zu erholen. Ab Neuthal muss geschaut werden, dass auf dem flachen Abschnitt Richtung Bäretswil nicht zu viel Dampf produziert wird. Ab Bäretswil geht es dann definitiv nur noch bergab. Das Feuer darf jedoch nicht ausgehen; denn auch die Luftpumpe braucht Dampf, weil diese nun gebraucht wird, um den Zug sicher Richtung Hinwil zu bremsen. In Hinwil angekommen, wird auf die andere Seite des Zuges gefahren und Wasser gefasst. Von nun an wiederholt sich das Spiel von Neuem.



Wasserfassen in Hinwil

Dampflok «Schwyz» fährt wieder

Hugo Wenger – Der DVZO zählt ein technisches Bijou zu seinem Rollmaterialbestand. Die Dampflok Ed3/3 Nr. 4 «Schwyz» gilt heute als eine der ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven der Schweiz. 1887 wurde sie von der Maschinenfabrik Emil Kessler im deutschen



Dampflok Ed3/3 4 «Schwyz»

Esslingen für die Wädenswil–Einsiedeln-Bahn gebaut. Bis 1940 auf den Schienen der Schweizerischen Südostbahn (SOB) im Einsatz, danach über 20 Jahre als Werklok bei der Chemischen Fabrik in Uetikon tätig, gelangte sie 1969 als Denkmal-Lok nach Wädenswil. Eigentlich zu schade, die weitere Dampflok-Karriere nur noch als Rosthaufen zu fristen. Pascal Troller erbarmte sich der alten «Dame» und brachte sie im November 1996 in den Rollmaterialbestand des DVZO. Die Südostbahn verkaufte sie später dem DVZO für einen symbolischen Franken. Mit fremden finanziellen Mitteln wurde zwischen 2004 und 2008 die umfassende Revision der Lok ermöglicht. Nach zwei Jahren im Einsatz, zeigten sich leider einige Wehwehchen, und die Lok musste zurück in die DVZO Werkstatt. Es hat sich aber gelohnt: Die «Schwyz», ein Kulturgut mit hohem Stellenwert, dampft seit diesem Frühjahr wieder erfolgreich über die Gleise.

Historische Bahnhofshalle Bauma



Visualisierung der Historischen Bahnhofshalle an ihrem zukünftigen Standort in Bauma

Spenden für die Bahnhofshalle

Das Projekt «Historische Bahnhofshalle» verursacht Kosten von voraussichtlich deutlich über 3 Millionen Franken. Es kann nur realisiert werden dank grosszügiger Unterstützung des Zürcher Lotteriefonds, des Bundesamtes für Kultur, der Gemeinden der Region Tösstal und zahlloser weiterer Spenderinnen und Spender aus den Bereichen Wirtschaft, Institutionen und Private. Wenn Sie einen Beitrag an das einmalige Baudenkmal leisten wollen, ist Ihre Spende herzlich willkommen.

Spendenkonto:

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

Christoph Rutschmann – Das Rollmaterial des DVZO hat je nach Schätzung einen Wert bis zu 17 Millionen Franken. Darüber hinaus ist es auch historisch bedeutungsvoll, da noch viel Originalsubstanz drinsteckt. Keine andere Bahn der Schweiz – inklusive SBB – besitzt einen derart umfassenden Fahrzeugpark, mit dem man ein Reiseerlebnis wie vor über 100 Jahren geniessen kann. Damit auch kommende Generationen die Dampfbahn wie anno 1900 live erleben können, bauen wir in Bauma ein schützendes Dach über die Dächer der Wagen. Wind und Wetter bleiben künftig draussen, und der nagende Zahn der Zeit wird stumpf. Wir bauen aber nicht irgendein Dach, sondern lassen die Personenhalle des ersten Bahnhofs der Stadt Basel – gebaut 1860 – wieder im alten Glanz aufleben. Wie durch ein Wunder hat das Bauwerk die letzten 110 Jahre als Lagerhalle in Olten(!) überlebt. Dorthin wurde sie etwa 1902 versetzt, als die soeben gegründeten

SBB den prachtvollen heutigen Bahnhof Basel bauten und gleichzeitig dringend Dächer für die aufstrebenden Hauptwerkstätten brauchten. Als Dach für das umfangreiche Holzlager und die Betriebsschreinerei leistete unsere Halle bis heute gute Dienste.

Im Sommer 2012 aber fährt in Olten schweres Gerät auf, und Profis werden die ehrwürdige Halle mit grösster Sorgfalt Balken für Balken demontieren. Es gilt, möglichst viel Originalsubstanz zu erhalten. Dazu gehören neben den Balken auch wertvolle gusseiserne Zierelemente, handgeschmiedete Zugstangen, Fundamentblöcke aus weissem Jurakalk und rauchgeschwärzte Bretter der Dacheindeckung. Am Schluss werden es mehrere Tausend Teile sein, die einzeln zu nummerieren sind. Sie alle erhalten in spezialisierten Holz- und Metallbetrieben eine gründliche Auffrischung. Wo nötig, werden stark defekte oder fehlende Bauteile rekonstruiert. Die Denkmal-



Die gusseisernen Konstruktions- und Zierelemente sind fast komplett erhalten geblieben

pflege begleitet das ganze Projekt, sodass garantiert keine baugeschichtlichen Fehler passieren. Nach der Fahrseason 2013, die am 20. Oktober endet, erfolgt das lang ersehnte Ereignis der Aufrichtung des einmaligen Bauwerks. Wenn alles planmässig klappt, können wir am Sonntag, 4. Mai 2014, die prächtige Personenhalle des ehemaligen Basler Centralbahnhofs einweihen. Sie wird weit über die Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinausstrahlen und zahlreiche Eisenbahn- und Architekturfans anlocken. Der Architekt der Halle, Ludwig Maring, wäre immer noch stolz auf sein Werk. Und wir sind stolz auf die Umsetzung eines visionären Projekts, zu dessen Einweihung und 154. Geburtstag wir Sie als Fahrgäste des DVZO schon jetzt herzlich einladen!



Visualisierte Innenansicht der Bahnhofshalle

Wertvorstellungen

Monika Bieri – Wenn sich jemand dafür entscheidet, eine Person oder eine Sache zu unterstützen, so geschieht dies, weil das Unterstützte für den Unterstützenden in der einen oder anderen Weise sinnvoll ist – Werte und Wertvorstellungen stimmen überein.



Kärcherspuren an einer Stützmauer auf der eigenen Strecke

Welche Werte verkörpert der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland?

Da ist die Strecke: Ein Abschnitt der Uerikon–Bauma-Bahn, erbaut in der Pionierzeit der Eisenbahn von einem Pionier sondergleichen, Adolf Guyer-Zeller. Er selbst hat die Eröffnung «seiner» Bahn nicht mehr erlebt, auch nicht diejenige der ebenfalls von ihm initiierten Jungfraubahn, welche dieses Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum feiert. Wie kommt jemand auf die Idee, von Bauma aus mitten durchs Grüne eine Bahn zu bauen an allen grossen Zentren vorbei? Einverstanden, Anschluss an den Zürichsee – und weiter? Es handelt sich also um ein Überbleibsel aus einer verrückten Zeit, in welcher man im Technikrausch der Industrialisierung, welche ihre Wiege auch im Zürcher Oberland hat, nichts für unmöglich hielt. Von dieser grandiosen Zeit sind nur noch wenige nicht umfunktionierte Spuren erlebbar. Adolf Guyer-Zellers Fabrik im Neuthal und die hauseigene Eisenbahn gehören dazu.

Da ist ein Verein: Er hat sich vor 43 Jahren auf die Fahne geschrieben, historische Dampf- und Elektrolokomotiven, Rollmaterial sowie die Bahnstrecke Bauma–Hinwil zu erhalten. Dafür betreibt der Verein einen nicht gewinnorientierten Bahnbetrieb mit den damit verbundenen Nebengeschäften wie Betrieb eines Speisewagens und Souvenirverkauf. Vor 40 Jahren waren das noch ein paar Wagen, keine betriebsfähige Lok und ein Patronat der SBB, welches das Werkeln der paar Freaks gutväterlich unterstützte. Heute ist der DVZO ein konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit eigener Infrastruktur (5,6 km), Immobilien und einem unter Kennern stark beachteten Rollmaterialpark, gespickt mit historischen Rosinen. Werkeln tun unterdessen rund 200 Freaks, die Lohnsumme ist die gleiche geblieben: Ein Schulterklopfen, ein selbst bezahltes Feierabendbier, persönliche Sinnhaftigkeit des Freizeitengagements.

Da ist ein Bahnbetrieb: Wo kann man heute noch während der Fahrt das Fenster öffnen und die Nase in den Fahrtwind halten? Für Kinder jeder Generation macht eine Lok «tschufftschuff» und hat ein Kamin, aus dem eine Dampfwolke austritt, auch wenn sie noch nie eine solche erlebt haben. Der

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland empfindet an den zwölf öffentlichen Fahrsonntagen den Bahnbetrieb um 1900 nach – mit allen «historischen Konsequenzen»: Kartobillett, uniformiertes Personal, Dampftraktion, original III-Klass-Wagen mit Holzbänken, manuell bediente Barriere, historische Signale an der Streck, Stationswärter mit roter Mütze und Abwinkstab.

Wie kann man den DVZO unterstützen?

Es gibt definitiv attraktivere und weniger attraktive Objekte: Eine historische Bahnhofshalle ist schon etwas ganz Einmaliges! Ein Beispiel gefällig? Das Aufarbeiten eines Pfostens zu berappen, hat einen sichtbaren Gegenwert. Oder auch die Revision einer Lok oder eines Wagens ist ganz konkret. Wir haben noch Weiteres zu bieten: «Immobilien» wie beispielsweise ein im Wald verstecktes Stützmauerchen oder gar ein paar Meter Fahrstrasse, Schottersteine, Steinkohle ... Für solche Dinge ist die treibende Kraft weniger die Einzigartigkeit des Objektes, sondern der dahinterstehende Idealismus. Ganz aktuell – und wenig spektakulär – ist die notwendige Beteiligung des DVZO am Umbau des Bahnhofes Bauma. Im Zuge der Automatisierung der Tösstlinie werden die SBB die Gleisanlagen anpassen. Und der DVZO muss sich dort beteiligen, wo er an diese Gleisanlagen anschliesst. Unumgänglich, da vom Standort der künftigen historischen Bahnhofshalle der Weg über die SBB-Anlage auf die vereinseigene Strecke führt, ganz zu schweigen vom Anschluss der Gleise rund um das Depot.

Oder noch virtueller: Spenden für die BAV-konformen (Bundesamt für Verkehr) Ausbildungen, Notwendigkeiten wie Erneuerung des Wasseranschlusses des Depots in Bauma, Aufwände für Drucksachen, Kosten rund um die beiden Werkstätten in der Lokremise Uster und Bauma ...

Es ist offensichtlich: Der DVZO kann weiterexistieren, weil viele es wertvoll finden, dass dieser Verein das macht, was er sich zu machen vorgenommen hat. Unterstützung auf mannigfaltige Weise ist dazu aber eine absolut zentrale Voraussetzung: Die einen machen mit und geben so ihre Freizeit und bringen ihr Know-how ein, andere steuern die ebenso notwendigen «flüssigen Mittel» bei. Dankbar sind wir für alles.

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.

Wir investieren unsere Kräfte mit Volldampf...

...in Ihr Bauprojekt. So oder so!



Einfamilienhäuser | Mehrfamilienhäuser | Innenausbauten | Treppenausbauten | Umbau/Renovationen
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.



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 DENNER

A BAUGESCHÄFT
KOB FURRER
MÜHLESTRASSE 1
8344 BÄRETSWIL
Inhaber Thomas Dobler
TEL. 044 939 21 07
NATEL 079 663 83 59
FAX 044 939 23 54

Adolf Guyer-Zellers Wanderwege



Die vielen Treppen und Brücken sind seit eh das Besondere an den Guyer-Zeller-Wanderwegen

Heinz Binder – Geboren 1839 in Neuthal und als Unternehmer in der Textilbranche tätig, war Adolf Guyer-Zeller ein ehrgeiziger Industrieller. Er war zudem aktiver Förderer der Verkehrserschliessung seiner engeren Heimat, initiierte den Bau der Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB) und war auch Präsident der Schweizerischen Nordostbahn (NOB). Vom Geniestreich der Jungfraubahn einmal abgesehen, lag der Schwer-

punkt seiner Arbeit hauptsächlich im Kanton Zürich, und er vertrat das Oberland fast 20 Jahre lang im Kantonsrat. Als echter Liberaler musste Adolf Guyer-Zeller zwar die Rentabilität seiner Unternehmungen im Auge behalten, gleichzeitig lag ihm das Wohl seiner Arbeiterschaft am Herzen. In diesem Sinne war er kein abgehobener, unnahbarer Chef, sondern recht eigentlich ein Patron alter Schule. Weil Guyer-

Wanderparadies Zürcher Oberland

Doris Eggmann – Mit vielen Aussichts-Ruhebänken versehen, lädt das Wandernetz im Zürcher Oberland zur ganztägigen Wandertour inkl. Picknick, Grillwurst oder auch einfach zu einem gemütlichen Spaziergang um die Seen ein.

Der Aufstieg zum Bachtel, dem wohl schönsten Aussichtsblick der Umgebung, wird mit einer Rundschau von seltener Weite belohnt – Eiger, Mönch und Jungfrau, Pilatus, die Mythen, der Titlis, die Glarner, Bündner und Tiroler Alpen sind zu sehen.

Weitere Wandervorschläge im Zürcher Oberland finden Sie auf www.zürcheroberland.ch.

Besuchen Sie uns auch an der Schweizerischen Wandernacht vom 30. Juni/1. Juli 2012 in der Region Sunne-land Oberland.



Rastplatz mit Weitsicht



Wir bringen Sie ins Schwärmen

Unter diesem Motto richten wir unser Angebot konsequent auf Ihre Bedürfnisse aus. Wir orientieren uns an fairen und genossenschaftlichen Werten, wo der Mensch seit über 100 Jahren im Mittelpunkt steht. Mit einer persönlichen, kompetenten Beratung vor Ort und der attraktiven Mitgliedschaft mit vielen exklusiven Vorteilen bringen wir Sie ins Schwärmen.

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 Pfäfers ZH Tel. 044 952 40 40
www.raiffeisen.ch/zuercher-oberland

RAIFFEISEN



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

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

**Restaurant
Bahnhof
Bäretswil**

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

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

SPINNEN

WEBEN

LEBEN

**Neuthal
Industriekultur**

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

Willkommen
... im grünen Paradies!

Meier

Der Treffpunkt für Gartengenieser

Ernst Meier AG – 8635 Dürnten – www.meier-ag.ch

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 aus der Region. 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

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

**Bier
Mineralwasser
Weine**

**Hauslieferdienst
Täglich Rampenverkauf**

BUNTES ANGEBOT! Beiz, Hotel, Bad, Fitness, Kinderkrippe

bleiche

www.bleiche.ch

HEIZUNG LÜFTUNG SANITÄR

1

Sunier AG
Mühlstrasse 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

Für überzeugende Lösungen aus einem Guss

Seit 1924 entwickeln, giessen und bearbeiten wir anspruchsvolle Bauteile. Für die Bereiche Transport, Energie und allgemeiner Maschinenbau.
www.wolfensberger.ch



Die Giesserei mit Zug

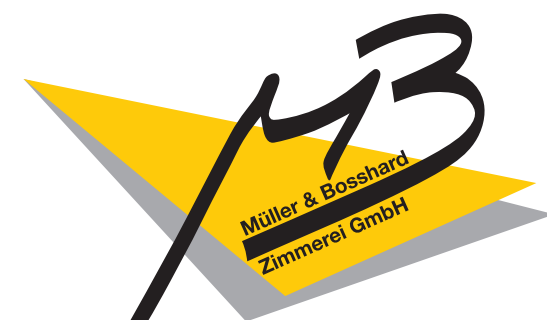
Wolfensberger
STAHLGUSS GENAUSS ZERSPANUNG

Ein Verein zum Nutzen vieler
Werden Sie Mitglied

Mit Volldampf zu den Wanderwegen

www.zuercher-wanderwege.ch

Zürcher Wanderwege
Zürich rando
Sentieri zurighesi
Sendas turitgaisas



Setziweg 5, 8488 Thurbenthal
Telefon / Fax 052 385 47 86
E-Mail: mb-zimmerei@bluwin.ch

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

Weingut Rebhalde

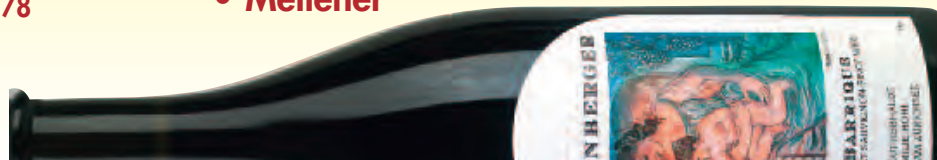
Familie Hohl
Hinterer Püntacker 25
CH-8712 Stäfa

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



Region

Zeller selbst ein eifriger Wanderer, Berggänger und Naturfreund war, erkundete er die nähere Umgebung von Neuthal, die ihm von Jugend an vertraut war. Kaum ein Weg im Tössbergland, ein Giessen, eine Höhle, eine Anhöhe mit wunderbarer Fernsicht, die er nicht kannte. So reifte im rund 50-jährigen Fabrikanten ein Gedanke: Was ihm in seinen kärglichen freien Stunden zur Regeneration diene, das sollte eigentlich auch für seine Arbeiter in deren Freizeit von Nutzen sein.

Wegebau ab den 1890er-Jahren

So liess Adolf Guyer-Zeller im Umland von Neuthal, Bauma, Wila und Pfäffikon in rund zwei Jahren, teilweise durch eigene Arbeiter, ein Wegnetz erstellen und erschloss die Tobel und Runsen mit Treppen und Brücken. Er ging dabei wie in seinem Berufsleben sehr zielstrebig voran, verhandelte kaum mit den Landbesitzern, sondern drückte ihnen jeweils eine Abfindung in die Hand. Am 31. Juli 1892 stieg ein grandioses Einweihungsfest mit Harmoniemusik, einem Waldfest auf der Hohenegg und einem abendlichen Feuerwerk mit Tanz. Eine weitere Pionierleistung von Adolf Guyer-Zeller war vollbracht.

Nach seinem relativ frühen Tod 1899 waren allerdings keine Vorkehrungen getroffen worden, um den notwendigen Wegeunterhalt sicherzustellen, sodass die Kunstbauten im Laufe der Jahre und Jahrzehnte langsam zerfielen und die Wanderwege immer schwieriger zu passieren waren. Weder die Verkehrsvereine noch die politischen Gemeinden oder der Kanton sahen sich jedoch imstande, das Wegnetz zu sanieren, weshalb das Werk zu zerfallen drohte. Erst 1948 nahm sich die Zürcherische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (ZAW) unter Leitung ihres Wanderwegpioniers Johann Jakob Ess der Sache an. Mit Mitteln der öffentlichen Hand, der liquidierten UeBB und aus dem Erlös des Schoggitalers kamen rund 10'000 Franken zusammen, was genügte, um die Wege und Kunstbauten wieder instandzusetzen. Übrigens: Am 11. September 1949 lockte die erste geführte Wanderung der Zürcher Wanderwege 320 Personen auf die erneuerten Guyer-Zeller-Wanderwege! Ende der 1970er-Jahre erfolgte eine weitere umfassende Sanierung, und heute ist aufgrund der bestehenden Gesetzgebung das Kantonale Tiefbauamt für den Unterhalt zuständig. In den letzten Jahren sind dabei mehrere längere Treppen und Brücken total erneuert worden. Die Signalisation der in den Richtplänen festgesetzten Guyer-Zeller-Wege obliegt den Zürcher Wanderwegen.

Sieben Wege mit unterschiedlichem Anforderungsprofil

Das Wanderbuch «Auf Wanderwegen im Zürcher Oberland und Tösstal» sowie die Wanderkarten 1:25'000 Blatt 6 der Zürcher Wanderwege und die Wanderkarte 1:25'000 des Verkehrsverbandes Tösstal/Zürcher Oberland informieren ausführlicher über die beliebten Guyer-Zeller-Wanderwege.

Chämmerliweg:

Bauma–Altlandenberg–Chämmerli–Tüelenegg–Schlossberg–Wila. Länge 8,3 km; Wanderzeit 2 Std. 40 Min.

Hoheneggweg:

Bauma–Lochbachtobel–Hohenegg–Neuthal. Länge 4,8 km; Wanderzeit 1 Std. 35 Min.

Siliseggweg:

Bauma–Silisegg–Neuthal. Länge 2,3 km; Wanderzeit 55 Min.

Stoffelweg:

Bauma–Bliggenswil–Stoffel. Länge 2,8 km; Wanderzeit 1 Std. 10 Min.

Känzeliweg:

Neuthal–Lättenweid–Känzeli. Länge 1,6 km; Wanderzeit 50 Min.

Chringelbachweg:

Neuthal–Hofschür–Chringelbachtobel–Känzeli–Stoffel. Länge 1,9 km; Wanderzeit 50 Min.

Luppmentobelweg:

Pfäffikon–Balchenstal–Hittnau–Luppmentobel–Stoffel. Länge 8,3 km; Wanderzeit 2 Std. 35 Min.

Die Zürcher Wanderwege – kompetent in Fragen des Wanderns

Heinz Binder – Der Verein Zürcher Wanderwege wurde 1933 als erste der kantonalen Fachorganisationen gegründet, und der seinerzeitige Vorstand war massgeblich an der Schaffung der schweizerischen Dachorganisation beteiligt. Heute zählen die Zürcher Wanderwege knapp 7'000 Mitglieder. Im Auftrag des Kantons signalisieren die Zürcher Wanderwege rund 2'750 Kilometer Wanderwege im Zürichbiet. «Markenzeichen» sind die bekannten gelben Wegweiser, die kleineren Richtungszeiger und die gelben Rhomben als sog. Zwischenmarkierung.

Die Herausgabe von Wanderbüchern über verschiedene zürcherische Regionen oder zu besonderen Themen sowie Wanderkarten im Massstab 1:25'000 ist ein sorgfältig gepflegtes Standbein.

Und schliesslich die geführten Wanderungen, die seit 1949 angeboten werden: Sie vereinigen jährlich mehrere tausend Wanderfreudige auf Wanderungen in der ganzen Schweiz und erfüllen so eine gesellschaftlich-soziale Aufgabe.

www.zuercher-wanderwege.ch

Vielseitiges Engagement für ein lebendiges Kulturgut

Monika Bieri – Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland betreibt eine Museumsbahn. Aber wer ist der DVZO? Er ist eine Art Dach, unter welchem verschiedene Leute ihre Freizeit zum Gelingen eines grossen Vorhabens einsetzen. Zusammen sind wir in der Lage, ein Eisenbahnunternehmen mit eigener Infrastruktur zu betreiben – und das seit über 40 Jahren! Ab 14 Jahren kann man beim DVZO mitmachen. Die Altersgrenze nach oben ist offen. Gerade dieses Miteinander verschiedener Generationen ist sehr wertvoll.

Lokbetreuer

Hier ist Anpacken gefragt. Unsere «alten Damen», die Dampfloks, sind nicht zimperlig, aber gefräßig. Kohle schaufeln, Wasser nachfüllen, Schlacke wegführen oder zuhinterst auf der Plattform nach möglichen Bränden Ausschau halten: Ohne Lokbetreuer läuft gar nichts. Zudem besteht hier die Möglichkeit, sich so schmutzig zu machen wie selten sonst.

Zugpersonal

Das Ressort Zugpersonal umfasst drei Aufgabengebiete: Kondukteur, Zugchef und Rangier. Der DVZO bietet für jede Aufgabe eine BAV-konforme (Bundesamt für Verkehr) Ausbildung an.

Der Kondukteur steht im direkten Kontakt mit den Fahrgästen. Er oder sie beantwortet Fragen, hilft Kinderwagen in den Gepäckwagen verladen und coupiert Kartonbillette. Unsere Kondukteure sind die Visitenkarte des Vereins.

Der Zugchef trägt die Verantwortung für einen Zug: Er oder sie stellt Bremsrechnungen auf, gibt dem Lokführer das OK

für die Abfahrt und managt Krisensituationen. Da kann es schon mal ganz aufregend werden.

Bei der Vorbereitung der Züge und beim Manövrieren spielt der Rangier eine wichtige Rolle. Während seines Einsatzes arbeitet er oder sie eng mit dem Lokpersonal, den Fahrdienstleitern und dem Zugchef zusammen.

Lokpersonal

Lokführer sein, ist für einige ein Kindertraum. Wer diesen bereits verwirklicht hat und neben den modernen Triebfahrzeugen Lust auf alte Technik hat, ist herzlich willkommen. Im Sommer wird gefahren – und im Winter werden die Gefährte wieder auf Vordermann gebracht.

Die Ausbildung zum Führergehilfen (Heizer) kann beim DVZO absolviert werden. Neben dem praktischen Heizen sind technisches Know-how und fahrdienstliche Kenntnisse gefragt. Mit Wasser und Feuer produziert der Heizer die Kraft, um einen vollen Zug über den Berg zu befördern. In den Wintermonaten lernt der Heizer bei den Unterhaltsarbeiten die DVZO Dampfloks Stück für Stück kennen. Hier wird altes Handwerk gepflegt.

Barrierenposten

Im Neuthal steht das einzige Barrierenhäuschen der Schweiz, welches als solches noch in Betrieb ist. Die Aufgabe des Barrierenwärters ist das Bedienen der Signale und der Barriere, um eine sichere Zugfahrt zu gewährleisten. Was bei modernen Bahnanlagen elektronisch gesteuert wird, ist hier noch Handarbeit.



Willkommen im rollenden Restaurant beim DVZO

Souvenirverkauf

Der Souvenirverkauf untersteht keinen Vorschriften höherer Instanzen und lässt viel Gestaltungsraum offen. Liebe zur Eisenbahn kann auch in dieser Form zum Tragen kommen, ist aber keine Bedingung für einen erfolgreichen Souvenirverkauf.

Station Bärenswil

Der Bahnhof Bärenswil wird noch bedient wie vor 60 Jahren. Der Fahrdienstleiter stellt die Weichen und gibt die Strecke frei. Auch diese Aufgabe bedingt eine Ausbildung, welche beim DVZO absolviert werden kann. Der Fahrdienstleiter trägt eine Uniform, mit rotem Hut und dem Abwinkstab erteilt er dem Zugchef die Abfahrterlaubnis. Bei uns, wo es schon mal zu Verspätungen oder technischen Pannen kommen kann, ist in Bärenswil ab und zu ruhig Blut gefragt. Am Abend können dann die Geschichten beim Feierabendbier nochmals zum Besten gegeben und es kann herzlich gelacht werden.

Buffetwagen

Ein Zweierteam kümmert sich im fahrenden Restaurant um das Wohl der Gäste. Während der 40 Minuten Fahrt über den Berg ist viel Service möglich. Auch Passagiere auf Extrafahrten machen gern vom Buffetwagenteam Gebrauch. Standfestigkeit ist nicht nur wegen des wackligen Untergrunds gefragt; denn an den Wendeorten des Zuges kann es auch mal hektisch werden.

Unterhalt und Revision Triebfahrzeuge

Unsere Werkstätten sind gut ausgerüstet: Drehbänke, Fräsen und Bohrer – maschinengrün und handgesteuert. Die Bestandteile einer Dampfloks sind in Handarbeit gefertigte Einzelstücke. In Uster – der ältesten Rundremise der Schweiz – werden alte Handwerke wie Schlosser, Mechaniker, Werkzeugmacher u.ä. noch ausgeübt. Auch die Faszination für die Lösung mechanischer Problemstellungen ist eine optimale Motivation zur Mitarbeit.

Unterhalt Revision Wagen

Bei der Eisenbahn ist nicht nur der Umgang mit Metall gefragt: Unsere über 100-jährigen Wagen sind aus Holz. Zimmermannswissen oder Schreinerfähigkeiten sind heiss begehrt. Aber auch wer mit Pinsel und Farbe oder Stecker und Kabel umzugehen weiss, wird immer eine Aufgabe finden.

Infrastruktur

Eine Strecke von 5,6 km gehört dem DVZO. Da muss geschauelt, geputzt, geholt und gemäht werden. Mal von Hand, mal mit grösseren oder kleineren Maschinen. Die Arbeit geht nie aus. Bei jedem Wetter pflegen wir am 1. und 3. Samstag der Monate März bis November unsere Strecke. Helfende Hände sind herzlich und jederzeit willkommen.

Administration

Hinter der manuellen Arbeit steckt auch noch etwas Papierkram. Dieser hält sich zwar in Grenzen, ist jedoch eher auf wenige Köpfe verteilt. Auch hier hat der DVZO spannende Ämtchen und Aufgaben.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist ein eindrückliches Beispiel dafür, was Leute zustande bringen können, wenn sie von einer Sache überzeugt sind. Jung und Alt, Männer und Frauen, Jäger und Sammler treffen sich hier und spenden ihr wertvollstes Gut – ihre Zeit – dem Zweck, einen Teil der ehemaligen Strecke der Uerikon–Bauma-Bahn zu erhalten und zu betreiben wie anno dazumal.

Möchtest auch du mitmachen?

Herzlich willkommen bei uns.

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. Dampfloks ab CHF 2'800.–, historische Elektroloks ab CHF 1'700.–, Buffetwagen für Apéro und/oder komplette Menüs nach Absprache.

Auskünfte und Beratung unter:

Tel. 052 386 17 71, reisedienst@dvzo.ch
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO
Postfach, 8340 Hinwil
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch



Montage eines Wasserkrans auf dem neugestalteten Dampfbahnperron in Bauma

Bautage der DVZO Infrastruktur



«Stell-Dich-Ein» eines Bautrupps der DVZO Infrastruktur in Neuthal

Christian Schlatter – Jeden ersten und dritten Samstag in den Monaten März bis November finden sich morgens um 8 Uhr zahlreiche freiwillige Helfer im Bahnhof Bauma ein und warten auf die Abfahrt des Bauzugs auf die 6 km lange Strecke des DVZO nach Bäretswil. Irgendwo unterwegs, zum Beispiel mitten im Wald oder auf einer Wiese, hält der Zug an, die Arbeitsgeräte werden abgeladen, und die Arbeiten können beginnen. Jede(r), beispielsweise auch Personen, die sonst im Büro arbeiten, kann anpacken und die Arbeitswelt aus einer anderen Perspektive wahrnehmen. Dabei erfahren die Teilnehmer der Bautage, dass Arbeiten unter freiem Himmel den Kopf auszulüften vermag und nach getaner Arbeit etwas des geleisteten Einsatzes physisch sichtbar ist, was das Gefühl vermittelt, eine sinnvolle Arbeit erledigt zu haben. Kurz vor Mittag fährt der Bauzug wieder ab, damit sich die Arbeiter im Restaurant stärken (und je nach Jahreszeit auch aufwärmen) können. Am Nachmittag werden die Arbeiten fortgesetzt, bevor nach der Rückkehr in Bauma mit einem Feierabendbier angestossen wird. Auch der gesellige Teil ist sehr wichtig. Weshalb all dieser Aufwand für einen Bereich, der mehr Geld kostet, als er einbringt? Er ist die wörtliche zu nehmende Grundlage des Fahrbetriebs mit historischen Dampf- und Elektrolokomotiven mit den vielen fröhlichen Fahrgästen von Jung bis Alt. Dazu kommt aber auch die Verantwortung gegenüber der Aufsichtsbehörde: Der DVZO besitzt als Eigentümer zahlreiche Pflichten bezüglich Unterhalt des gesamten Bahnkörpers, und die folgende Aufzählung liesse sich beliebig verlängern: Lichttraumprofil freigehalten von Pflanzen, Waschen von Stützmauern, Freiräumen der Entwässerungsgräben von altem Laub, Kleinunterhalt an Sicherungsanlagen und Fahrleitung, Korrosionsschutzanstriche an Stahlbauteilen aller

Art, Ausbessern von Perrons, aber auch das Ausheben und Betonieren von Fundamenten für Fahrleitungsmasten und Signale. Die Infrastrukturabteilung des DVZO führt aber auch grössere Projekte durch: In diesem Jahr sind das in Zusammenarbeit mit der Sersa die Stopfung des Gleises Bauma–Neuthal sowie ein Schienenwechsel mit der Lehrlingsfirma login auf 500 Metern Strecke in Bauma. Alle Arbeiten sind nötig, um den langfristigen Erhalt der Strecke und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Falls jemandem das Arbeiten unter freiem Himmel gar nicht zusagt, ist es auch möglich, nicht an der Front, sondern im Hintergrund mitzuarbeiten; denn es fallen immer auch verschiedene Koordinierungs- und Vorbereitungsarbeiten an. Diese werden ebenfalls von Freiwilligen geleistet. Der Mangel an Ingenieuren in der Wirtschaft schlägt sich auch im Verein nieder. Umso mehr würde sich der DVZO über neue Mitarbeiter mit Ingenieurkenntnissen freuen.

In ferner Zukunft wird es dem DVZO mit grosser Wahrscheinlichkeit nur noch möglich sein, Dampffahrten auf der eigenen Strecke durchzuführen, die Fahrten auf den SBB-Gleisen werden voraussichtlich beschränkt sein, weil die Zugdichte auf dem Netz der SBB immer mehr zunimmt und die Dampflokomotiven nicht oder nur noch schwer mit den allernmodernsten Zugbeeinflussungsanlagen ausgerüstet werden können. Gerade deshalb ist der gute, fachkundige und langfristige Erhalt der Infrastruktur von hoher Priorität.

Interessierte für die Bautage oder für Arbeiten im Hintergrund melden sich unter infrastruktur@dvzo.ch. Daraus entsteht keine Verpflichtung. Die Einladungen für die Bautage werden jeweils per E-Mail zugestellt.



Das einmalige Museum in der Schweiz...

Museums-Spinnerei Neuthal

8344 Bäretswil



... zeigt unter fachkundiger Führung das Spinnen «Vom Baumwollballen bis zum fertigen Faden» an historischen Spinnmaschinen. Ideal für: Schulen – Vereine – Firmen usw. das ganze Jahr auf Anfrage.

Ferner am 1. und 3. Sonntag im Monat von Mai bis Oktober, 10–16.30 Uhr sowie am darauf folgenden Dienstag von 9.30–16 Uhr. Anfragen und Anmeldung www.museums-spinnerei.ch
Infotelefon: 052 386 31 03 oder msn@museums-spinnerei.ch

Schweizer Museumsspass gültig.

STAPPUNG's Feinkost & Fleisch Bauma/Hittnau

Dorfstrasse 26
8494 Bauma
Tel: 052 386 12 49
Fax: 052 386 20 03

Jakob Stutzstrasse 75
8335 Hittnau
044 950 09 40
044 950 09 63

www.feinkostservice.ch
service@feinkostservice.ch
metzg.stappung@bluewin.ch



Nostalgiefahrten

Öffentliche Dampfzüge jeweils am 1. und 3. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober von 09.30 bis 16.30 Uhr stündlich zwischen Bauma und Hinwil.

Extrafahrten mit Dampf oder elektrisch auf dem Schienennetz der SBB in den Regionen Zürich und Ostschweiz.

Fahrplan und weitere Informationen:
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
DVZO, Postfach, 8340 Hinwil, www.dvzo.ch



Ihr
Dampfbahn-
Brotlieferant
an 363 tagen geöffnet
baumerfladen.ch

wir leben genuss

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
Gästezimmer

Bauma ist im Mittelpunkt in einem ausgedehnten gut markierten und ausgebauten Wanderweg-Netzes. 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

Liselotte Novet, Mitarbeiterin im Ressort Buffetwagen



Liselotte Novet: Alles muss glänzen!

Liselotte Novet – In Anbetracht der bevorstehenden Pensionierung als langjährige Sicherheitsbeauftragte der KAPO Zürich mit regem Kontakt zu Flugpassagieren und Angestellten am Flughafen Kloten machte ich mir Gedanken über meine Zukunft. Ich wollte mich künftig nicht nur dem Müssiggang hingeben, meinen Hobbys frönen, Reisen und Ausflüge geniessen. Nein, etwas fehlte noch. Nämlich der zeitweise rege Kontakt mit Menschen. Mein Sohn ist begeisterter «Mitarbeiter» beim DVZO als Zugbegleiter. Ihm war es ein Leichtes, mir seine Begeisterung für den DVZO zu übertragen. Für mich war der DVZO kein Unbekannter, waren doch alle in meiner Familie schon seit den 80er-Jahren regelmässige und begeisterte Bahnkunden des DVZO – wie übrigens von allen Eisenbahnen (ob Oldies oder moderne Bahnen). In grosse Begeisterung versetzte uns auch der Bau der eigenen Modellanlagen HO und LGB.

Sicherheits- und Verhaltensregeln für die DVZO Fahrgäste

- Betreten Sie nie Bahnanlagen, und überschreiten Sie nie Gleise ausserhalb des öffentlich zugänglichen und gesicherten Bereichs. Auch das Tragen einer Warnweste berechtigt nicht dazu.
 - Springen Sie nie auf den oder vom fahrenden Zug. Die Aussentüren dürfen erst nach dem Halt des Zuges im Bahnhof geöffnet werden. Steigen Sie immer auf der Perronseite aus. Bei einem Halt auf offener Strecke darf der Zug nicht verlassen werden.
 - Lehnen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
 - Lehnen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig in Wagenübergängen stehen.
 - Strecken Sie nie Gegenstände aus dem offenen Wagenfester des fahrenden Zuges.
 - Während der Fahrt ist der Aufenthalt auf den offenen Wagenplattformen verboten.
 - Eltern haben im Zug und auf dem Bahnareal eine Aufsichtspflicht.
 - Befolgen Sie strikt die Anweisungen des Bahnpersonals.
 - Bei Verstössen gegen die Sicherheits- und Verhaltensregeln oder bei Nichtbefolgen der Anweisungen des Bahnpersonals lehnt der DVZO jegliche Haftung ab.
- Das Zug- und Lokteam dankt und wünscht Ihnen eine erlebnisreiche Bahnfahrt.

Ich war mir sicher: Das war es, was mir noch fehlte. Eine interessante Beschäftigung und zugleich reger Kundenkontakt als Mitarbeiterin im Buffetwagen. Vor Hektik oder schwierigen Situationen hatte ich keine Angst, musste ich doch im Beruf als Vorgesetzte manche heikle Situation souverän lösen. Nur die Tätigkeit als Serviererin bereitete mir etwas Anfangssorgen. Alles andere: Organisieren, Einteilen, Übersicht behalten, Abrechnen usw. war wegen meiner früheren beruflichen Tätigkeit absolut kein Thema. Doch diese Bedenken lösten sich nach kurzer Zeit im Nichts auf; denn unsere Gäste sind mehrheitlich aufgestellte, dankbare und freundliche Eisenbahnfans. Es macht grosse Freude, solche Kunden zu bewirten! Fazit: Auch nach zwei Jahren habe ich meinen Entschluss nicht bereut. Von den DVZO Mitarbeitern wurde ich herzlich aufgenommen und bestens in meine Arbeit eingeführt, sodass ich heute auf eine sinnvolle Tätigkeit, welche mich voll und ganz befriedigt, schauen kann. Dafür bin ich dankbar. Von der Modellbau-Eisenbahnerin wandelte ich mich zur realen Eisenbahnerin. Kurzum: Ä gfröiti Sach.

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.
- 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.
- 10.10.2009 Spatenstich Historische Bahnhofshalle in Bauma (Gleis- und Perronumbau).

Rollmaterial DVZO

- 7 Dampflokomotiven (3 betriebsfähig, 2 in Revision, 2 ausser Betrieb)
- 2 elektr. Lokomotiven (1 Strecken- und 1 Rangierlok)
- 1 Diesel-/elektr. Traktor
- 2 Dieseltraktoren
- 1 Motordraisine
- 11 Personenwagen, inkl. 2 Buffetwagen (9 betriebsfähig)
- 4 Gepäckwagen (2 betriebsfähig)
- 35 Dienst-/Güterwagen (21 betriebsfähig)

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 m ü. M.
Haltestelle Ettenhausen Emmetschloo 648,5 m ü. M.
Bahnhof Bäretswil 696,3 m ü. M.
Haltestelle Neuthal 696,2 m ü. M.
Bahnhof Bauma 639,3 m ü. M.
Kulminationspunkt 714,8 m ü. M.

Grösste Steigung

Ausfahrt Bauma 29,2 o/oo

Anzahl Brücken

Streckenteil DVZO 5
Streckenteil SBB 3

Brückenlängen

Aabachtobelviadukt Neuegg bei Bäretswil (SBB) 64 m
Weissenbachbrücke bei Neuthal (DVZO) 80 m
(Zufahrtsviadukt 30 m)
Bölviadukt 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 2/3 Hz

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 Bahnhofshalle)
- Remise Wald (im Baurecht)
- Lok-Remise Uster I und II (in Miete)



Dampflokom Eb3/5 9

Dampf-Loki-Club Herisau auf neuen Wegen

Thomas Mayer – Seit 1965 Jahren besitzt der Dampf-Loki-Club Herisau eine Maffai-Lok Eb 3/5 aus der Gründungszeit der BT. Es war in den 60-er-Jahren, als die ehemalige BT 9 in Degersheim zur Denkmaleinweihung von Lok 6 auf fuhr. Sie stand vor der Verschrottung. Eisenbahnfreunde gründeten über Nacht einen Club und kauften sie. Seither wird sie in enger Zusammenarbeit mit BT/SOB fahrtüchtig gehalten und ist meist vor dem Amor-Express anzutreffen.

Lange Jahre allein tätig, sucht der DLC heute Kooperationen mit anderen Organisationen. Es bestehen Kontakte zum VHMThB und Transrail. Fahrten werden meist unter dem DVZO durchgeführt. Mittlerweile hat die SOB den Standplatz in Herisau gekündigt. Es laufen konstruktive Gespräche mit dem DVZO über eine noch stärkere Zusammenarbeit. www.bt9.ch



Verlad der DVZO Lok «Bauma» zur ZOM 2011

Jeder Spezialtransport ist ein Ernstfall

Ernst Autotransport AG – «Wer bewegen will, muss sich selber bewegen.» Dieses Motto der Inhaberin und Geschäftsleiterin Christina Ernst prägt die Unternehmenskultur bei der Ernst Autotransport AG an den drei Standorten in Zürich und Kloten. Ständig in Bewegung sind die Mitarbeitenden. Sie denken mit, sie übernehmen Verantwortung und beweisen immer wieder ein ausgeprägtes Serviceverständnis. Täglich – und nicht selten auch nachts – sind auch die über 100 Lastwagen und Geräte in Bewegung bzw. im Einsatz. Seit sechs Jahrzehnten gehört Ernst Autotransport immer zu den ersten und den Pionieren, beispielsweise beim kombinierten Verkehr Schiene – Strasse oder bei den Mulden-, Absetz- und Abrollcontainertransporten. Diese Dienste gehören bis heute zu den speziellen Kompetenzen der Ernst Autotransport AG ebenso wie Spezial- und Schwertransporte, Staub- und Schüttguttransporte, Pneu- und Kranarbeiten und Industrieumzüge mit Montagearbeiten. www.ernstfall.ch



Die neue «Spielanlage» in Uster

Die «kleine Eisenbahn» in der Lokremise Uster

Martin Schnider – In der Lokremise zeigt die gemeinnützige «Stiftung Eisenbahn-Sammlung Uster» ihre Schätze. Auf knapp 250 m Gleis verkehren Modelle der «grossen» Spurweiten 0, I sowie II; vornehmlich SBB, RhB und FO-Kompositionen. Historische Originalgegenstände und Präsenzbibliothek. Neu: Spielanlage für Kinder (bis 99 Jahre) sowie Getränkeangebot in unserem «Isebähnli». Öffnungszeiten: 1. Samstag des Monats von 14:00–17:00 Uhr, individuelle Gruppenbesuche nach Vereinbarung. Lokremise Uster, Industriestrasse 1a, 2. Stock. www.eisenbahnsammlung.ch



DSF mit neuer Internetpräsenz

Neuer DSF Web-Auftritt

Thomas Hollenstein – Die Draisinen Sammlung Fricktal hat sich im Laufe der Jahre von einer kleinen Interessengemeinschaft in einen aktiven Museumsbahn-Verein gewandelt. Die vier DSF-Interessengebiete «Draisinensammlung», «Lokdepot Koblenz», «Grosstraktion/Extrafahrten» sowie «Swiss Container Cars» ergänzen und unterstützen sich gegenseitig. Nun wurde der Web-Auftritt neu gestaltet und darin diese vier Standbeine unter einer Adresse zusammengeführt. Weiter werden auf den Seiten allgemeine Informationen zum Verein, Rückblicke auf frühere Aktivitäten der DSF (z.B. die Teilnahmen an den DVZO Fahrzeugtreffen) sowie die diversen Angebote wie Extradfahrten oder Draisinen-Vermietungen beschrieben. Die DSF freut sich auf Ihren virtuellen und realen Besuch. www.draisine.ch



Blick in den Ausstellungsraum des Dampfzentrums

Eisenbahn-Modellbautage Winterthur 2012

Werner Sigg – Schon zum zweiten Mal findet die Ausstellung vom 29.–30. September 2012 statt. Ausnahmsweise sind wir dieses Jahr an zwei attraktiven historischen Orten, nämlich im «Dampfzentrum Winterthur» und im «Lokdepot Winterthur-Ost». Wir präsentieren Ihnen eine vielseitige Modelleisenbahn/Eisenbahn-Ausstellung. Lassen Sie sich begeistern von Eisenbahnmodellen diverser Spuren und genießen Sie die vielen zusätzlichen Attraktionen zum Thema Eisenbahn. An unserer Erlebnis-ausstellung finden Sie auch «Draisinen-Fahren» oder «Fest-Beiz im Leichtstahl-Speisewagen» und vieles mehr. Die beiden Austragungsorte werden durch einen Dampf-Shuttle-Zug des DVZO verbunden. Unsere Website wird Sie während der ganzen Vorbereitungszeit auf dem neuesten Stand halten. Aktuelle Infos finden Sie unter «News». www.modellbautage.ch



Auch die DVZO Güterwagen werden präsentiert

DVZO Fahrzeugtreffen 2012 – Noch einmal, dann ist Schluss!

Jürg Hauswirth – Das traditionelle Fahrzeugtreffen Bauma wird am Wochenende vom 13./14. Oktober 2012 noch einmal durchgeführt. Im Frühjahr 2013 beginnen die Umbauarbeiten im Bahnhof Bauma, und danach sind mit den radikal dezimierten Gleis- und Perronanlagen nur noch vereinzelte Extrazüge möglich. Auf das nächste und letzte Mal verzichtet die Zürcher Oberländer Museumsbahn bewusst auf ein spezielles Motto. Alle Betreiber von historischen Fahrzeugen sind eingeladen, ihre Schätze in passendem Umfeld zu präsentieren. Der DVZO hofft, sich mit einem würdigen Anlass von der 1951–2013 bestehenden Baumer Bahnanlage verabschieden zu können. Bereits zugesagt sind u.a. der UeBB-Dampftriebwagen C2m1/2 31, die «Mikado» 141R 1244, die Ec4/5 11 vom Verein Dampfbahn Bern sowie die Ae4/7 10905 und die Re4/4' 10044 von SBB Historic. www.dvzo.ch



HECH-Mitglied (Normalspur): Verein Pacific 01 202

Verband Historischer Eisenbahnen Schweiz HECH

Hugo Wenger – Die historische Eisenbahn kommt immer gut an. Sie vermittelt Nostalgie, pflegt kulturelles Erbe, entschleunigt das Reisen und versetzt den Fahrgast in vergangene Zeiten. Für die Betreiber von historischen Eisenbahnen ist es längst kein Honiglecken mehr. Auflagen, Vorschriften, Gesetze müssen erfüllt werden. Das Personal, mehrheitlich in freiwilliger Mission tätig, muss genauso professionell ausgebildet sein, wie es bei der «richtigen Eisenbahn» vorgeschrieben ist. Lokomotiven und Wagen müssen derart ausgerüstet sein, dass sie im Umfeld der modernen Eisenbahn kein Hindernis bilden. Daraus ergeben sich schwer lösbare Probleme. Die betroffenen Bahnen haben die vielen Herausforderungen angenommen und 1995 den Verband Historischer Eisenbahnen Schweiz HECH ins Leben gerufen. Seit der Gründung liegt die Führung des Verbandes in den Händen des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland. Der HECH bietet den Mitgliedsbahnen Hilfe beim Einhalten von Vorschriften. Er ermöglicht die verkraftbare Teilnahme an der für den Netzzugang obligatorischen Haftpflichtversicherung des öffentlichen Verkehrs mit einem Versicherungsschutz von 100 Millionen Franken. Gemeinsam wurde ein einheitliches Betriebshandbuch geschaffen, welches als Basiswerk vom Bundesamt für Verkehr anerkannt ist. Auch in technischen Belangen setzt man sich in Arbeitsgruppen zusammen und sucht mit den Aufsichtsbehörden vertret-



HECH-Mitglied (Feldbahn): Parc d'attractions du Châtelard/VS

bare Lösungen. Viel Zeit wurde in den vergangenen drei Jahren in die Ausarbeitung einer sogenannten «Generischen Risikoanalyse zum Fahren ohne Zugsicherung» investiert. Zusammen mit der ENOTRAC AG in Thun, dem Bundesamt für Verkehr und den Infrastrukturbetreiberinnen SBB AG und BLS AG konnte erreicht werden, dass unter Berücksichtigung

gewisser Vorgaben das Verkehren von fahrenden Fahrzeugen, welche über keine ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtung verfügen, was bei Dampflokomotiven und alten Elektrolokomotiven oft der Fall ist, weiterhin möglich ist. Sicherheitsfragen und Zukunftsprobleme sind genauso wichtig wie die vermehrte Zusammenarbeit unter den Mitgliedsbahnen selbst, zu denen normalspurige wie Schmalspur-Museumsbahnen gehören. Auch



HECH-Mitglied (Schmalspur): DFB Furka-Bergstrecke

Tram- und Feldbahnen zählen zu den heute 53 HECH-Bahnen. Gemeinsam mit ihrem Dachverband packen die historischen Eisenbahnen in der Schweiz die an sie gestellten Herausforderungen und fahren damit auf dem richtigen Gleis in die Zukunft. www.hech.ch



Dampflokom Mikado 141R 1244

Verein Mikado

Jürg Hauswirth – Im Frühling 2011 konnte der Verein Mikado 1244 nach 13-jähriger Totalrevision seine amerikanisch-französische Dampflokom 141R 1244 wieder in Betrieb nehmen. Mit der Zugsicherung ETM-S, der Ölfuehrung und der Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h ist sie unabhängig von der Witterung auf dem gesamten Normalspurnetz der Schweiz freizügig einsetzbar. Im Rahmen von jährlich je zwei bis drei öffentlichen und privaten Sonderfahrten genießen die Fahrgäste das unvergleichliche Seh- und Hörerlebnis. Für das DVZO Fahrzeugtreffen im Oktober 2012 fährt die Mikado erstmals seit 1994 wieder einmal nach Bauma. Weiterhin in Obhut des Vereins Mikado sind die legendären Schweizer Elektrolokomotiven Ae4/7 11026 und Ae6/6 11407 «Aargau» sowie drei gepflegte Personenwagen der Einheits-Serien I und II. www.mikado1244.ch



«Natürli»-Käse aus dem Zürcher Oberland

Genuss'12 – Regionalprodukte neu entdecken!

Corina Stäheli – Im Rahmen der Genuss'12 werden dieses Jahr wieder viele ausgefallene und interessante Events sowie köstliche Menüs aus Regionalprodukten angeboten. Vom 17. August bis 9. September 2012 überraschen die Gastgeber aus den Kantonen Zürich, St. Gallen und Thurgau ihre Gäste mit speziellen Gerichten aus Regionalprodukten – Produkten, die mit viel Liebe hergestellt und verarbeitet werden und durch einen kurzen Anfahrtsweg frisch in der Küche der Gastgeber ankommen. Geniesser haben die Gelegenheit, Regionalprodukte neu zu entdecken, sich von ihren Gastgebern inspirieren zu lassen und genussvolle Stunden auf kulinarischen Entdeckungstouren zu erleben. Informationen zu den Anlässen werden im Internet publiziert. www.zueroberland.ch www.regionalprodukte.ch



Die Gartenbahn als Publikumsmagnet

Beliebte Gartenbahn dampft wieder im Verkehrshaus

Blandina Werren – Im letzten Sommer konnte die Wiederinbetriebnahme der beliebten Gartendampfbahn mit einer neuen und attraktiven Streckenführung gefeiert werden. Seither dreht sie ihre Runden auf dem Areal des Verkehrshauses. Die Fahrt startet rund um den idyllischen Weiher beim Hans Erni Museum, führt anschliessend an der Halle Schifffahrt und am Dampfschiff Rigi vorbei in eine Schlaufe beim Picknick-Platz und wieder retour zum Start. Bis im Frühling 2012 erhält die Gartendampfbahn neu auch noch einen Bahnhof und eine Wartelounge, deren Bau gleichzeitig mit der Erneuerung des Weihers beim Hans Erni Museum erfolgt. Und neu wird eine Mitfahrt auch für Menschen im Rollstuhl möglich. Ein Wagen wurde so umgebaut, dass Rollstuhlfahrer über eine Rampe einsteigen können. Zusätzlich bietet dieser Wagen Platz für zwei weitere Passagiere. www.verkehrshaus.ch



Cover des Bahn-Jahrbuchs Schweiz 2012

Eisenbahnbücher beim Verlag Edition Lan
Ronald Gohl – Der Bäretswiler Verlag Edition Lan AG liegt direkt an der DVZO Strecke und kann 2012 sein 25-jähriges Bestehen feiern. In den letzten zweieinhalb Jahrzehnten sind zahlreiche Eisenbahnbücher in Bäretswil entstanden – mitunter auch die bekannten Lok- Monografien von GeraMond, welche vom Redaktionsteam der Edition Lan zusammengestellt wurden. Inzwischen gibt der Schweizer Verlag weitere Lokbücher in eigener Regie heraus. Bereits erschienen ist die Monografie über die BLS-Universallok Re 4/4 sowie der Bildband «Moderne Schweizer Lokomotiven und Triebwagen». Im Herbst 2012 ist es dann endlich so weit, und neben dem lang ersehnten Buch «Triebwagen der 1960er-Jahre» erscheint auch noch der Band über die Re 6/6. Bereits sind weitere Bücher dieser Reihe in Planung – an der Fahrzeuggeschichte der NPZ-Triebwagen wird bereits fleissig gearbeitet. Natürlich kennen inzwischen die meisten Bahn-Fans das Bahn-Jahrbuch, welches ebenfalls schon im 20. Jahrgang erscheint.
www.editionlan.ch



Sersa-Einsatz im April 2012 in Bauma

Sersa – Gute Partnerschaft «unter Dampf»
Helene Rapold – Bekanntlich fusst eine gute Partnerschaft auf einem einvernehmlichen «Geben und Nehmen». Genau das trifft für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO und die führende Bahntechnikunternehmung Sersa Group AG (Schweiz) zu.

Die Sersa Technik AG führte Ende Januar 2012 auf der DVZO Strecke Bauma-Bäretswil mit Mitarbeitenden aus ihrem Betrieb, welche die Grundprüfung für das «aluminothermische Schweissverfahren» oder im «Schienenschleifen» ablegen mussten, Schulungen durch. Diese Ausbildung konnte dank guter Beziehungen zum Vorteil des DVZO als auch der Sersa Group wirtschaftlich und realitätsnah realisiert werden. Zudem wird die Sersa Maschineller Gleisbau AG auch im Frühjahr 2012 ihre traditionellen Maschinentrainings beim DVZO durchführen. Neue Mitarbeitende sollen in der Bedienung der Sersa-Stopfmaschinen (Steuerung und Messsysteme) geschult werden. Auch Einschottern, Verdichten und Planieren stehen auf dem Trainingsprogramm. Dieses Training wird ein Publikums-magnet sein, da es teilweise mitten in Bauma, nämlich auf den Gleisen am Bahnhof, mitzuverfolgen ist. Der DVZO profitiert vom Gleisunterhalt und die Sersa Group ist dankbar für das optimale Trainingsgelände.
www.sersa.ch



Zwischen Chaulin und Blonay

Museumsbahn Blonay-Chamby
Jean-François Andrist – Hoch über dem Genfersee startet die Museumsbahn Blonay-Chamby am Samstag/Sonntag, 28./29. April 2012 in ihre 44. Saison. In ihrem Museum steht eine der schönsten historischen Sammlungen von Meterspurfahrzeugen. Mehr als 60 Fahrzeuge sind in und vor den beiden Hallen in Chaulin ausgestellt. An jedem Wochenende bis zum 27./28. Oktober 2012 werden die historischen Dampf- und Elektrokompositionen unterwegs sein, zusätzlich werden auch an Auffahrt, 17. Mai 2012, und am Nationalfeiertag, 1. August 2012, Fahrten angeboten. Immer am letzten Sonntag im Monat fährt ein Dampfzug um 11.20 Uhr ab Vevey direkt nach Chaulin. In den Sommermonaten Juli und August verkehren zusätzlich am Freitagnachmittag elektrische Züge auf der Museumsbahnstrecke. Am Pfingst-Dampf-Festival vom 26.–28. Mai 2012 wird die Tramwaylok G2/2 4, Baujahr 1900, ex Ferrovie Padane eingeweiht und es werden drei weitere Dampflok in Betrieb stehen. An den Wochenenden 8./9. und 15./16. September 2012 wird das Thema «MOB'stalgie» sein, als Höhepunkt wird der MOB Triebwagen BCF4/4 11 eingeweiht. Weitere historische MOB Kompositionen werden im Einsatz stehen.
www.blonay-chamby.ch



Einfahrt in den «Gartenbahn-Bahnhof»

Dampfbahn Katzenssee DBK
Fredy Landenberger – 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-Brötli-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 Massstabstreuung von Normalspur und Schmalspur in zwei Spurweiten. Verschiedene Dampflokomotiven und Wagen aus den Anfängen der Eisenbahn verkehren auf der Normalspur mit 9 1/2 Zoll (241mm) und der Schmalspur mit 7 1/4 Zoll (184mm). Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
www.dampfbahn-katzenssee.ch



Dampftriebwagen Czm1/2 in Wettingen

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 Dampfessel und am Fahrzeugkasten, welche durch die Vereinsmitglieder in Fronarbeit im Jahr 2010 durchgeführt wurde, steht der Dampftriebwagen auch dieses Jahr wieder für Fahrten zur Verfügung. Mehr Informationen für Charterfahrten mit dem Dampftriebwagen finden Sie auf der Homepage.
www.dampfgruppe-zuerich.ch



Ausstellung im Sernftalbahnhof-Museum

Sernftalbahnhof-Museum Engi-Vorderdorf
Ernst Leutwiler – Im Herbst 2006 wurde der Verein «Sernftalbahnhof-Museum Engi-Vorderdorf» im Glarnerland gegründet, um die bereits im 1969 eingestellte Überlandstrassenbahn vor dem Vergessen zu bewahren. Der originale Güterschuppen im ehemaligen Bahnhof Engi-Vorderdorf wurde in ein schmales Museum verwandelt, in dem wechselnde Ausstellungen realisiert werden. Die aktuelle Ausstellung 2012 «Vom Stauwehr zur Fahrleitung» ist jedes dritte Wochenende von April bis Oktober geöffnet (Sa/So 10 bis 16 Uhr). Der Eintritt ist frei. An den Samstagen kann der Aufbau des Güterwagens K36 mitverfolgt werden. Sie können auch selber Hand anlegen, es werden weitere Mitarbeitende gesucht. Gruppenbesuche sind auf Voranmeldung auch ausserhalb der Öffnungszeiten möglich. Terminabsprache und Glarnerapéro-Bestellung unter Telefon 055 640 61 47 oder per E-Mail an eisenbahnverlag@bluewin.ch.
www.sernftalbus.ch/sernftalbahnhofmuseum
www.sernftalbahnhof.ch



DBB unterwegs zwischen Solothurn und Büren

Verein Dampfbahn Bern
Marco Johann – Der Verein Dampfbahn Bern führt seit über 40 Jahren Dampfzüge in der Region Bern und verfügt über insgesamt 7 Dampflokomotiven, wovon 4 betriebsfähig sind und abwechselnd eingesetzt werden. Unser Rollmaterial ist in Konolfingen in der ehemaligen Werkstätte der Burgdorf-Thun-Bahn stationiert. In der ersten Jahreshälfte 2012 konzentrieren wir uns auf die endgültige Einrichtung unseres

neuen Standortes in Konolfingen, wo wir sowohl den Unterhalt des Rollmaterials als auch den Fahrbetrieb bestreiten. Unsere Werkstätte kann am 01. und 2. Juni 2012 öffentlich besichtigt werden. Gelegenheiten zum Mitfahren mit dem Dampfzug bieten wir auf der Strecke Solothurn-Büren am 10. Juni und 2. September und an der «Chlousenfahrt» am 09. Dezember. Im Sinne eines Austauschs unter Freunden sind wir 2012 auch an mehreren Fahrsonntagen im Mai und Oktober beim DVZO mit einer unserer Loks zu Gast.
www.dbb.ch



Die 100-jährige Ec3/5 3

VHMTb: Thurgauer «Choli» wird 100
Jürg Fetzler – Der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn bietet auch dieses Jahr wieder die beliebten öffentlichen Ufer-Dampffahrten an. Unter dem Motto «Dampfromantik am Bodensee» verkehrt der «Mostindien-Express» mit der 100-jährigen Dampflok der ehemaligen MThB zwischen Romanshorn und Rorschach hin und her. An 5 Sonntagen (27.05./24.06./29.07./26.08./23.09.) können Sie zu günstigen Preisen Dampfluft schnuppern. Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren fahren in Begleitung Erwachsener gratis. Am 15. August jährt sich die Ablieferung der Dampflok Ec 3/5 Nr. 3 (SLM; Baujahr 1912) an die damalige MThB zum 100. Mal. Wie das Jubiläum gefeiert wird, erfahren Sie zu gegebener Zeit auf der Homepage.
www.mthb.ch



Feuerbüchse der A3/5 705

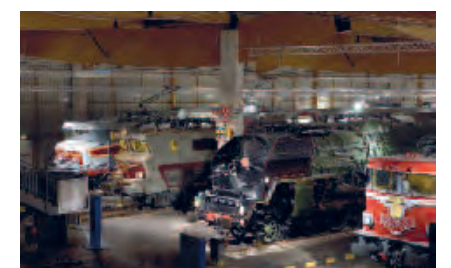
SBB Historic Dampffahrten
Martin Ruckstuhl – Am 17. Juni 2012 verkehrt ein SBB Historic Dampfzug mit dem «Elefant» ab Biel/Bienne an den Tag der offenen Tore Bahnpark Brugg und zurück. Zudem steht an diesem Nachmittag eine Rundfahrt ab Brugg AG mit der A 3/5 705 auf dem Programm. Am Wochenende vom 1./2. September 2012 finden anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Lausanne-Balliswil» Dampffahrten mit der A 3/5 705 zwischen Bern und Lausanne statt. SBB Historic bewahrt das kulturelle Erbe der

Schweizer Bahngeschichte, die 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 die Bereiche Archive, Sammlungen/Bibliothek und Rollmaterial. Weitere Informationen über das Angebot, aktuelle Fahrten und Anlässe finden Sie auf der Website.
www.sbbhistoric.ch



Der zauberhafte Sternenhimmel im Tw92

Der Jüngste bei der ZMB: Der Tw92 Partywagen
Walter Diem – Mit dem Tw92 der Zürcher Museums-Bahn können Sie Gesellschafts- und Privatfahrten auf dem Schienennetz der SBB durchführen. Erleben Sie mit Ihren Gästen ein himmlisches Vergnügen: Unterhaltung und Show-Effekt bietet der Sternenhimmel im Tw92, der in Zusammenarbeit mit dem Planetarium Zürich entstanden ist. Der Himmel zeigt die Sternbilder und Sterne auf, exakt im echten Lichtstärkenverhältnis. Es sind 24 Sonnenpositionen eingebaut, jeweils am Anfang und in der Mitte eines jeden Monats. Gern hilft Ihnen die ZMB bei der Organisation einer Fahrt von X nach Y oder bei einer erlebnisreichen Rundfahrt. Unterwegs sorgt das ZMB Catering-Team für das leibliche Wohl, sei es mit Kaffee und Kuchen, feinen Getränken oder einem exzellenten Apéro riche.
www.museumsbahn.ch



Ausstellungshalle im La Cité du Train

La Cité du Train: Die Welt der Eisenbahn
Corinne Hirschi – Das Französische Eisenbahnmuseum in Mülhausen stellt auf mehr als 1'350 Metern Gleisen über 100 Fahrzeuge sowie Infrastrukturelemente aus. In den Ausstellungshallen werden durch ein einzigartiges Zusammenwirken von Klang, Licht und Bildern die grossen Themen der Eisenbahn zum Leben erweckt. Der Besucher schreitet durch die schönsten Lokomotiven und die berühmtesten Züge des 19. und 20. Jahrhunderts. Das Museum ist das ganze Jahr täglich geöffnet (ausser am 25. Dezember).
www.citedutrain.com

Jeden Samstag bis 29.12.2012

FÜHRERSTANDSFAHRT

**Interlaken Ost via Grindelwald bis
Jungfrauoch – Top of Europe**

Preis: für eine Person CHF 700.–
für zwei Personen CHF 1050.–

Interlaken Ost ab 9.05 Uhr
Jungfrauoch an 11.22 Uhr

**Buchen Sie online unter
jungfrau.ch/fuehrerstand**
(Buchung zwingend erforderlich)

Auskunft/Info: Rail Info, Tel. 033 828 72 33

