



Bauma – Bäretswil – Wetzikon – Hinwil

Seite 6

**Die SBB baut den Bahnhof Bauma um –
der DVZO zahlt mit!**

Seite 14

Bahnböschungen sind kleine Naturparadiese

Seite 24



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

Vorstand		
Der DVZO Vorstand	Seite	2
Vorwort		
Ein «fil rouge» zwischen dem Töss- und Glatttal	Seite	5
Impressum	Seite	4
Gestern – Heute – Morgen		
Bauma – Bäretswil – Wetzikon – Hinwil	Seiten	6 – 11
Ein Blick hinter den «Bahnhof FBB» in Bäretswil	Seiten	12 – 13
Die SBB baut den Bahnhof Bauma um	Seite	14
Bahnhofumbau Bauma: Der DVZO zahlt mit!	Seite	15
Stand Projekt «historische Bahnhofhalle Bauma»	Seite	17
Sanierung der unbewachten Bahnübergänge	Seite	21
Bilderbogen		
Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz» mit DVZO-Komposition in Ettenhausen-Emmetschloo	Seiten	18 – 19
Hintergrund		
Bauwerkserhaltung und -überwachung beim DVZO	Seite	22
Übersicht und Kurzbeschreibung von DVZO-Projekten	Seite	23
Bahnböschungen sind kleine Naturparadiese	Seiten	24 – 25
Reisebericht eines Wassertropfens	Seite	26
Partner		
Der DLC ist in Bauma angekommen	Seite	27
Die Ostschweizer Erlebnisbahn des VHMThB	Seite	27
Herzlich willkommen im natürliland®	Seite	28
Industriekultur im Neuthal	Seite	29
Verein		
Vielseitiges Engagement für lebendiges Kulturgut	Seiten	30 – 31
Persönlich		
Mitgliederportrait Jonas Hostettler	Seite	32
Informationen		
Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür	Seite	33
Das DVZO-Land	Seite	34
Kennzahlen Bahnlinie Bauma – Bäretswil – Hinwil und DVZO	Seite	35



STEIG EIN. KOMM WEITER.



Ein «fil rouge» zwischen dem Töss- und Glatttal



Liebliche Landschaft mit reizvoller Bahnlinie vor den Toren Zürichs.

Vergoldet glänzte das Ein-Franken-Stück mit Jahrgang 2000. Mit ihm bezahlte der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland den Schweizerischen Bundesbahnen SBB am 30. Juni 2000 den symbolischen Kaufpreis. 5,6 Kilometer Bahntrasse, zugehöriges Umgelände, notwendige Infrastruktur, Kunstbauten und angeschlossene Liegenschaften wechselten damals den Eigentümer. Mit einem Schlag mutierte der Verein mit seiner Museumsbahn zum Eisenbahn-Verkehrsunternehmen mit eigener Infrastruktur. Die weitere Existenz der Bahnlinie und des DVZO wurden damit gesichert.

Verbindend übt die Bahnlinie seit 30.5.1901 ihre Funktion aus. Heute nicht mehr im Sinne von einst. Initiiert vom Financier und Textilindustriellen Adolf Guyer-Zeller, mangels Fahrgästen und Fracht teilweise stillgelegt, überlebte das verbliebene Reststück Hinwil-Bauma bis in die heutige Zeit. Elegant schlängelt sich die eiserne Linie durch die Landschaft, vereinigt Moderne mit Industriekultur, Gemeindeteile von Bauma, Bäretswil, Wetzikon mit Hinwil, das Tösstal mit der Region vor dem Bachtel.

Vergnügen bietet sie für Freizeit-Suchende wie für Eisenbahn-Freaks. Fern von Stress lockt die Bahnstrecke als nicht alltägliche Attraktion viele Ausflügler ins Zürcher Oberland. Zwar führt sich die Bahnlinie in Hinwil und Bauma mitten durchs Dorf, dazwischen ist sie jedoch stark von Landwirtschaft geprägt und mit viel Wald umgeben. Und seltene Pflanzen, Insekten, Schmetterlinge fühlen sich am Bahndamm genauso wohl wie das lästige Unkraut im Schotterbett zwischen den Schienen.

Verantwortlich für die Teilstrecke Bauma–Bäretswil ist einzig der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland. Betrieb und Unterhalt, das Einhalten von Richtlinien gehen ins Geld.

Würde die Bahnlinie nicht im Sinne der Freiwilligkeit tatkräftig gepflegt, könnte sie kaum mehr aufrechterhalten werden. Ein Stück Kulturgut würde für immer verschwinden. Verwickelt sind die Nutzungsverhältnisse. Der DVZO schliesst mit seinen 5,6 Kilometer Gleis ans Netz der SBB an: in Richtung Hinwil beim Kilometer 19.265 unterhalb von Bäretswil sowie im Bahnhof Bauma. Gemeinsam nutzen SBB und DVZO den Bahnhof Bauma. Für die Museumsbahn bedeutet dies, für die entstehenden Betriebskosten mit aufzukommen. Von Bäretswil nach Hinwil fahren die DVZO-Züge im sogenannten Netzzugang auf dem Gleis der SBB. Dieser Streckenteil weist als einziger noch offiziellen Güterverkehr auf, von Hinwil bis zum Anschlussgleis der Kies AG in Bäretswil.

Versprechend ist die Zukunft der Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil. Das Bewahren des Kulturgutes «Industriegeschichte» fördert die Attraktivität der historischen Eisenbahn. Dampfzüge werden es immer schwieriger haben auf dem übrigen Bahnnetz zu verkehren. Die rasante Entwicklung im Eisenbahnwesen drängt historische Bahnen zurück in «Reservate». Die Bedeutung der Strecke von Hinwil nach Bauma wird dadurch steigen. Der DVZO hält an seiner reizvollen Bahnverbindung fest!

Wie ein «Fil rouge» begleitet uns die Bahnlinie Bauma–Hinwil durch die vorliegende Ausgabe des Dampfexpress. Lesen Sie dazu spannende Berichte über vieles, was auf und neben dem Gleis geschieht.

Herzlichen Dank für Ihr Interesse und dass Sie für Ihr Eisenbahn-Erlebnis einen historischen Zug des DVZO gewählt haben.

Hugo Wenger,
Präsident DVZO

Ed 313 Nr. 4 «Schwyz» fährt inmitten blühender Frühlingswiesen im Neuthal ein

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

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

Redaktion und Koordination

DVZO, Monika Bieri und Hugo Wenger

Gestaltung

Markus Pedrolini, mp-satz
CH-4143 Dornach

Inserate

DVZO, Hugo Wenger

Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

Auflage

6000 Expl.

Autoren

Monika Bieri, Godi Burlet, Jürg Fetzel,
Peter Fischer, Urs J. Fischer, Werner Frei,
Christian Gubler, Jürg Hauswirth,
Marianne Heimgartner, Hans-Peter
Hulliger, Reto Kugler, Thomas Mayer,
Christoph Rutschmann, Daniel
Rutschmann, Jürg Sollberger,
Germano Tezzele, Lukas Trüb, TRZO,
Hugo Wenger

Fotografen (Bildnachweis)

DVZO (S. 17); Bieri Monika (S. 6 o.l., S. 23,
S. 27 o.); Enz Dieter (S. 2, S. 7 u., S. 33);
Hardmeier Werner (S. 29); Hauswirth Jürg
(S. 15); Hurt Andreas (S. 31); Lipp René (S. 4);

Schneider Erik P. (S. 18/19); Trüb Lukas (Titel-
bild, S. 21, S. 25 u. 32); Wenger Hugo (S. 5,
S. 11 u.l., S. 14, S. 24, S. 25 u.l. + o.r., S. 30);
z.V.g. (S. 6 u.r., S. 7 li., S. 9, S. 11 o., S. 28
Desair AG (S. 12); Silvan Wyss (S. 27 u.)
GIS-ZH, Kanton Zürich www.maps.zh.ch,
30.4.2013 (S. 34)

© Dampfexpress 2013: Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Titelbild

Schwalbenschwanz rastet auf der warmen
Schiene der Dampfbahnstrecke in Bäretswil

Bauma – Bäretswil – Wetzikon – Hinwil

Die Strecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn von Bauma nach Hinwil führt durch vier Zürcher Oberländer Gemeinden: Bauma, Bäretswil, Wetzikon und Hinwil. Wie stehen die amtierenden Gemeindepräsidenten und -präsidentin zum Museumsbahnbetrieb des DVZO? Marianne Heimgartner aus Bauma, Hans-Peter Hulliger aus Bäretswil, Urs J. Fischer aus Wetzikon und Germano Tezzele aus Hinwil haben zu Fragen von Werner Frei Stellung genommen.



Marianne Heimgartner, Gemeindepäsidentin Bauma

Der Frühling erwacht langsam aus dem Winterschlaf. Und mit ihm die Dampflokomotiven der Museumsbahn des DVZO. Rund um den Bahnhof Bauma beginnt das Leben wieder zu pulsieren, an den Dampfbahnsonntagen fühlt man sich um ein Jahrhundert zurückversetzt. Und doch – der Mensch ist gleich geblieben.

Jung und Alt freuen sich über die historischen Bahnen zum Anfassen, zum Erleben, zum Mitfahren. Alle lassen sich gerne den Fahrtwind um die Nase streichen, strecken den Kopf aus dem Fenster, und das Tschugg-Tschugg der Lokomotiven mit dem Dampf und dem Russ lässt die Vergangenheit noch wirklicher werden. Hier ist Reisen ein Erlebnis, bei dem alle Sinne involviert werden.

Mit dem Auto dauert eine Fahrt von Bauma nach Hinwil eine Viertelstunde. Mit der Dampfbahn reist man knapp viermal so lange, vorbei an Häusern und Wiesen, Wäldern, Schluchten, über Brücken, Bäche und Wanderwege. Auf dieser Fahrt erlebt man ein Stück Natur, aber auch Wildnis, was man sonst höchstens noch zu Fuss erkunden kann. Endstation ist der Bezirkshauptort Hinwil mit seinem modernen Industriezentrum. Das Ziel Guyer-Zellers, die Gegenden zu verbinden, wird mit dem Dampfbahnbetrieb im Freizeitbereich auch heute noch erreicht.

Verbindend ist auch die Freude der unzähligen Besucher an der Museumsbahn. Unter dem Dach der historischen Wageneinstellhalle werden die schön restaurierten Bahnwaggons und Loks geschützt sein und noch besser zur Geltung kommen als bisher. Das weite Dach dieser riesigen Halle wird zum Sinnbild werden für das Hegen und Pflegen

des geschichtsträchtigen Rollmaterials durch den Dampfbahnverein.

Die Halle wird auch zum Treffpunkt werden für Ausflügler, für Bahnfans, für Baumer und Züri Oberländer, sowie für die zahlreichen Mitglieder des DVZO und weiterer Vereine. Als Gemeindepäsidentin freue ich mich, dass Geschichte in unserem Dorf aktiv gelebt und erlebt wird. Ich gratuliere den aktiven und initiativen Mitgliedern des DVZO zu ihrer grandiosen Leistung, den Museumsbahnbetrieb aufzubauen, zu erhalten und laufend zu erweitern. Das braucht Mut, Weitsicht und enormes Engagement. Bauma, unsere Region und das Zürcher Oberland dürfen davon profitieren.



Hans-Peter Hulliger, Gemeindepäsident Bäretswil

Die seit 1978 bestehende Museumsbahn des DVZO gehört zum Dorfbild von Bäretswil und erinnert an die industrielle Vergangenheit der Gemeinde. Im Zürcher Oberland und speziell in unserer Gemeinde stand die Wiege der Industrialisierung unseres Landes. Dank Wasserkraft entstand die Textilindustrie, von der leider nicht mehr viel übrig blieb, einzig die alten – heute meist ungenutzten – Fabriken zeugen davon. Die Museumsbahn auf der Strecke der ehemaligen Uerikon-Bauma Bahn (UeBB) ist ein historischer Zeitzeuge. Diese wurde durch den Erbauer der Jungfraubahn, Adolf Guyer-Zeller, erstellt und führt noch heute an seiner Fabrik im Neuthal vorbei. Die Museumsbahn ist zusammen mit den Museen des Industrieensembles im Neuthal, der alten Sagi Stockrüti und dem Fahrzeugmuseum im Tisenwaltsberg ein wertvoller Teil des Industrielehrpfades

Die Leistungen des DVZO schätzen wir in Bäretswil ausserordentlich. Nur Dank dem Einsatz von Freiwilligen ist der Bahnbetrieb überhaupt möglich. Wir hoffen, dass sich auch in Zukunft genügend Personen finden lassen, damit der Bahnbetrieb sichergestellt werden kann. Dieser wird sinnvoll bereichert durch die historischen Signale und Einrichtungen. Sie zeigen der Bevölkerung die Geschichte der Bahn in eindrücklicher Weise. Die Gemeinde unterstützt den DVZO ideell seit seiner Gründung und beteiligte sich auch bereits in der Vergangenheit finanziell. Bäretswil wird dies im Rahmen der Möglichkeiten sicher auch in Zukunft tun. Da der grösste Teil der Strecke Bauma–Hinwil auf Bäretswiler Gemeindegebiet liegt, wären wir dankbar, wenn die Strecke vermehrt als historische Dampfbahnstrecke Hinwil–Bäretswil – Bauma bekannt gemacht würde. Neben dem Dampf- und allenfalls Dieseldieselbetrieb ist der Betrieb mit der historischen



Urs J. Fischer, Gemeindepäsident Wetzikon

Als ich vor doch schon vielen Jahren die Aufnahmeprüfung an die Kantonsschule Wetzikon bestanden hatte, verbrachte ich regelmässig einige Zeit im Zug von Bäretswil nach Wetzikon und wieder zurück. Es war eine wirklich schöne Fahrt durch unser Oberland, durch Wälder, an wunderbaren Aussichtspunkten vorbei und durch die damals noch ruhigen Dörfer. Heute wohne ich in Oberkempten und sehe vor allem am Sonntag die dampfende Lokomotive im Emmetschloo vorbeifahren und erinnere mich immer wieder an jene Kanti-Zeit.

Elektrolokomotive der ehemaligen BT eine willkommene Bereicherung des Angebots und sollte unbedingt beibehalten werden. Die Wiederbenutzung der Strecke Bäretswil – Hinwil für den öffentlichen Verkehr wird von den Bürgerinnen und Bürgern immer wieder gefordert. Der Gemeinderat unterstützt diese Idee. Sofern eine machbare Lösung mit S-Bahnzügen als Anschluss an die S14 in Hinwil gefunden werden kann, wäre dies eine willkommene Entlastung der Buslinie nach Wetzikon. Die Bahn wäre schneller in Wetzikon, und die Reisezeit würde verkürzt. Wegen des grossen Verkehrsaufkommens in Wetzikon und der fehlenden Lückenschliessung der Oberlandautobahn bleiben heute die VZO-Busse von Bäretswil zu oft im Verkehr stecken, und die Anschlüsse an die S-Bahn werden verpasst. Gefragt sind innovative Ideen, wie etwa der Einsatz eines Turbo-Zuges bis Hinwil oder Wetzikon während den Stosszeiten.

Die heutige Museumsbahn DVZO gehört für mich zum Oberland wie die Marke «natürli®» und viele andere Besonderheiten, die uns auszeichnen. Das Zürcher Oberland zählt zu den beliebtesten Tagesausflugsregionen in der Schweiz, die Museumsbahn ist sicher mit ein Grund dafür. Dabei ist die Arbeit, welche notwendig ist, damit die Bahn ihren Betrieb aufrecht erhalten kann, enorm. Rollmaterial, Infrastruktur, Fahrbetrieb, Unterhalt etc. sind von vielen fleissigen Händen, meist in Fronarbeit, zu pflegen und sicher zu stellen. Gerade in der heutigen Zeit, wo die Freiwilligenarbeit nicht mehr so hoch im Kurs ist, ist dies eine ganz besonders beachtliche Leistung.

Es wird allerdings immer schwieriger für den Verein. Die SBB stehen unter Kostendruck, die Unterstützung wird nicht mehr immer so bleiben wie sie heute ist, das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Die Museumsbahn wird sich darauf einstellen müssen. Finanzielle Mittel zu beschaffen wird immer aufwändiger, insbesondere auch bei der öffentlichen Hand, kurzum der DVZO wird mit einem knapperen Budget auskommen müssen. Das wird Einschränkungen im Angebot zur Folge haben. Wichtig und für den Tourismus in unserem Oberland von grosser Bedeutung wäre, dass mindestens der Dampf- und Dieseldieselbetrieb aufrecht erhalten werden kann, das sollten wir uns auch etwas kosten lassen. Eine Gegend wie unser Oberland lebt stark von der Kultur – und der DVZO ist Oberländer Kultur.

Ich wünsche deshalb dem DVZO in erster Linie, dass er uns auch in den nächsten Jahren erhalten bleiben wird, dass wir weiterhin das fröhliche Pfeifen der Dampflokomotive vernehmen und wir uns dabei an frühere Zeiten erinnern dürfen.



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



flex

**SCHWEIZER
ELECTRONIC**

Das Bahnübergangssystem



- skalierbar
- wartungsarm
- life cycle cost-optimiert (LCC)

safety on tracks

Schweizer Electronic AG
Industriestrasse 3
CH-6260 Reiden

www.schweizer-electronic.com



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



Germano Tezzele, Gemeindepresident Hinwil

Welchen Stellenwert (Touristenattraktion, Teil des Industrielehrpfades etc.) hat für Sie bzw. die Gemeinde die seit 1978/79 bestehende Museumsbahn DVZO zwischen Hinwil und Bauma?

Die Museumsbahn DVZO hat für Hinwil eine grosse Bedeutung, da diese für viele Ausflügler und Touristen aus dem In- und Ausland ein Anziehungspunkt im Zürcher Oberland darstellt. Die Gemeinde Hinwil als Gastgeberin ist stolz, eine solche geschichtsträchtige Dampfbahn mit zu «beheimaten».

Die Züge des DVZO fahren mitten durch das Hinwiler Wohngebiet. Fühlen sich die Anwohner durch die Bahn belastigt?

Klar gibt es hie und da Reklamationen, weil sich Einwohnerinnen und Einwohner durch Lärmemissionen und durch den Dampf und dem damit zusammenhängendem Russ belästigt fühlen. Normalerweise handelt es sich um Personen, die direkt an der Bahnlinie wohnen. Ich denke aber, dass eine



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

klare Mehrheit der Hinwiler Bevölkerung dem Betrieb der DVZO gerne zuschaut und es als geschichtsträchtiges Spektakel empfindet, wenn die historischen Züge vorbeifahren.

Wie schätzen Sie die Leistungen des DVZO generell ein?

Ich schätze, dass die (Dienst-)Leistungen sehr gut auf die Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet sind. Die eigene Website www.dvzo.ch gibt Interessierten die wichtigsten Auskünfte.

Soll sich der Dampfbahn-Verein künftig auf den Dampf- und Dieseltreib konzentrieren oder weiterhin auch einen Elektrobetrieb anbieten?

Die heutige Zeit ist sehr stark vom nachhaltigen Umweltgedanken geprägt. Daher denke ich, dass die verschiedenen Antriebe wie Dampf-, Diesel- oder Elektrobetrieb nebeneinander Platz haben müssen und sollen.

Würde man die Strecke nicht besser wieder für den öffentlichen Verkehr nutzbar machen?

Die Erhaltung der DVZO liegt uns am Herzen und wir werden uns zukünftig dafür einsetzen. Ich denke aber nicht, dass eine Erhöhung der Streckenbelastung sinnvoll ist. Dies wäre direkt zu Lasten der Anwohner an der Bahnlinie.

Es gibt andere, bessere Möglichkeiten den öffentlichen Verkehr auszubauen und zu ergänzen.

Wie weit will sich Ihre Gemeinde bzw. die Region künftig ideell und finanziell am Projekt engagieren, dies auch im Hinblick auf einen allfälligen Ausstieg der SBB aus dem Teilstück Hinwil-Bäretswil?

Die Gemeinde Hinwil ist bestrebt, in einem vertretbaren Rahmen, den DVZO in seinem Betrieb zu unterstützen. So hat sie sich bei der Erstellung der Einstellhalle für die historischen Züge im Jahre 2009 stark finanziell beteiligt. Die SBB ersetzt und modernisiert im Jahre 2013 die bestehenden WC-Anlagen im Bahnhof Hinwil. Die Gemeinde Hinwil übernimmt dabei einen grossen Kostenanteil, unter anderem auch darum, weil man für die Touristen und Ausflügler am Wochenende anständige und gepflegte WC-Anlagen zur Verfügung stellen möchte. Inwiefern sich die Gemeinde Hinwil zukünftig engagieren kann, kann ich Ihnen zum heutigen Zeitpunkt nicht beantworten.

Was wünschen Sie dem DVZO und seiner Bahn für die Zukunft?

Ich wünsche dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland für die Zukunft weiterhin alles Gute, viele schöne und erfolgreiche Betriebsstunden und hoffe den weiteren Betrieb der historischen Bahn noch lange mitverfolgen zu dürfen.

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 Einbrenn-temperatur 160 °C
- Beschichtungs-Aufbauten (Anwendung: Stahl- und Stahlwasserbau)

Ausführung an Stahl- und Aluminium-Teilen

Blühende Aussicht ... im grünen Paradies!

Meier

Der Treffpunkt für Gartengenieser

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



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

RAIFFEISEN



**Die Schweizer Spielzeug-Eisenbahn
Spur 0. Handgefertigt auf Original Werk-
zeug 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

Wir investieren unsere Kräfte mit Volldampf...

...in Ihr Bauprojekt. So oder so!



**Einfamilienhäuser | Mehrfamilienhäuser | Innenausbauten | Treppenbauten | 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.



Michael Dubach ist der Regionalmanager Pro Zürcher Berggebiet und Geschäftsführer Tourismus-Region Zürcher Oberland (TRZO). Aus seiner Sicht rettet der DVZO Kulturgut, was in unserer schnelllebigen Zeit immer stärker an Bedeutung gewinnt. Reisen per Dampf findet er gemütlich und erholsam. Die Fahrt von Bauma nach Hinwil ermöglicht der Bevölkerung den Zugang zum Erlebnis Dampf.

Was die Zukunft der Bahnlinie Bauma–Hinwil betrifft, meint er, dass Überlegungen, die Bahnlinie wieder dem öffentlichen Verkehr zugänglich zu machen, den Museumsbahnbetrieb nicht ausschliessen müssen. Er weist darauf hin, dass Nostalgiebahnen nach den Erlebnissen des Vereins Mikado 1244 mit dem verunfallten Güterwagen stärker unter Druck kommen, sich möglichst wenig auf dem öffentlichen Schienennetz zu bewegen. Das spricht dafür, eine Strecke nur für die historische Bahn zu haben. Seiner Meinung nach soll der Elektrobetrieb auch zukünftig aufrecht erhalten bleiben, um das breite Spektrum an historischen Bahnen zeigen zu können. Für Michael Dubach ist es selbstverständlich, dass die DVZO-Museumsbahn eine wertvolle Attraktion in der Region darstellt: «Der Tourismus braucht Leuchttürme wie den DVZO. Wir streben die Schaffung eines Zentrums rund um das attraktive Kulturgut im Oberland an. Mit dem Bau der neuen Bahnhofshalle wird ein erster wichtiger Meilenstein in diese Richtung erreicht.»



Michael Dubach wünscht dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland viele schöne Fahrstunden und einen guten Austausch mit den anderen Akteuren im Bereich Kulturerbe, Freizeit und Tourismus.

Werner Frei, (Fragen) und
Monika Bieri, (Redaktion)

Ausstellung 100 Jahre Jungfraubahn

Im Gebäude der Museums-Spinnerei Neuthal, 8344 Bäretswil, am Geburtsort von Adolf Guyer-Zeller, Textil-industrieller und Eisenbahnpionier (1829–1899) zeigt eine Ausstellung die imposante Baugeschichte der Jungfraubahn.

Besucherinnen und Besucher erleben – ins 19. Jh. versetzt die Zeit, als der Eisenbahnpionier im Jahr 1893 die Bahnstrecke durch das Bergmassiv Eiger, Mönch und Jungfrau skizzierte und vom Bundesrat die Konzession zum Bau einer Zahnradbahn auf die Jungfrau erhielt. Vom Spatenstich im Jahr 1896 über die 16-jährige Bauzeit bis 1912 zeigt eine eindrucksvolle Ausstellung, bereichert mit Originalfotos und naturgetreu nachgebildeten Installationen und Originalgegenständen aus der Bauzeit wie die höchstgelegene Zahnradbahn Europas gebaut wurde.

Führungen für Gruppen, Vereine, Schulen etc.
täglich auf Anmeldung.

www.neuthal-industriekultur.ch

Ferner an jedem ersten und dritten Sonntag
des Monats von Mai bis Oktober 10 bis 16.30 Uhr.



Ein Blick hinter den «Bahnhof FBB» in Bäretswil



Kiesabbaugebiet «Schürli» in Bäretswil der Kies AG, unten links der FBB-Bahnhof

Christian Gubler – Wenn man mit einem der historischen Züge des DVZO von Hinwil nach Bäretswil bzw. Bauma reist, sieht der aufmerksame Reisende kurz vor dem Bahnhof Bäretswil in Mitten des Waldes einen kleinen Bahnhof, welcher mit «FBB Bäretswil» in ordentlicher SBB-Manier (weisse Schrift auf blauem Grund) angeschrieben ist. Es ist kein eigentlicher Bahnhof, sondern lediglich der Bedingungspunkt der SBB Cargo für das Kieswerk der Kies AG – ein Unternehmen der FBB Gruppe – in Bäretswil.

Die SBB ist auch der Grund für die kleine Schicksalsgemeinschaft zwischen dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland und uns. Die Strecke Hinwil nach Bäretswil ist nämlich im Besitz der SBB, welche sie aber nicht mehr vollumfänglich nutzt. Aus Kostengründen wurde bereits 1969 der Personen- wie auch der Gepäckverkehr zwischen Hinwil–Bäretswil–Bauma definitiv auf die Strasse verlegt. Neben vielen positiven Punkten seitens der SBB haben wir beide ab und zu gegen den übermächtigen Koloss anzutreten, welcher die Strecke

Hinwil nach Bäretswil (überspitzt formuliert) technisch fast gleich behandelt wie die Strecke Zürich–Bern. So wurde im Dezember 2011 in einer Nacht-und-Nebel-Aktion die sofortige Abschaltung der Fahrleitung zwischen Hinwil und Bäretswil verfügt. Nicht nur die Elektrolokomotiven des DVZO standen still, sondern sämtliche Anlieferungen in ökologischer Manier von SBB-Schotter und -Zement in unser Kieswerk wurden dadurch für längere Zeit verunmöglicht. Dank des guten Einverständnisses zwischen DVZO und SBB konnte die Situation mit der Instandstellung der Fahrleitung für die nächsten 5 Jahre aus der Welt geschaffen werden.

Die Geschichte des Oberländer Kieses und somit die Existenzgrundlage der Kies AG beginnt lang vor unserer Zeitrechnung und weit von uns entfernt. Vor rund 600'000 Jahren setzten die Gletscher in unseren Alpen zur ersten Eiszeit an und streckten ihre Zungen bis hinunter ins Mittelland aus. Bis etwa 8'000 vor Christus taten dies die Gletscher insgesamt fünfmal. Jahr für Jahr wuchsen sie langsam aber stetig den

Berg hinunter, bis sie nach Zehntausenden von Jahren das Hinterland der heutigen Stadt Zürich erreichten. Mit dem gleichen Tempo zogen sie sich wieder zurück, liessen aber jedes Mal Kies und Sand (Moränenmaterial) zurück.

Wie kam es aber dazu, dass der Kies auf eine so lange Reise mitgenommen wurde? Die Ursache kann man heute noch beobachten. Tagsüber erwärmen sich die Felswände durch die Sonne und nachts kühlen sie wieder aus. Diese Temperaturschwankungen führen zu immer wiederkehrenden Spannungen innerhalb des Gesteins, welche allmählich Risse entstehen lassen. Wenn sich diese mit Wasser füllen und das gefriert, so vollziehen sich im Gestein nach und nach winzige Sprengungen (Wasser dehnt sich im gefrorenen Zustand aus). So zerfällt der Fels mit der Zeit und es bilden sich Schutthalden. Die losgebrochenen Gesteinstrümmen werden vom Gletscher und Flüssen mit auf die Reise genommen. Auf dem Weg ins Tal reibt sich das Geröll aneinander und wird permanent mit Wasser umspült, so dass aus den eckigen Stücken rundes Kies (Aluvialkies) wird, welches wir heute in unseren Kiesgruben vorfinden.

Die industrielle Revolution brachte neben den ersten Webstühlen und den ersten Fabriken um 1800 auch mehr Menschen, mehr Hausbauten sowie mehr Verkehrswege. Der Bedarf an kiesigem Material konnte aber noch punktuell und mit gegenüber heute eher bescheidenen Mengen abgedeckt werden. Erst in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts, als die Bautätigkeit in der Schweiz tüchtig anzog, entwickelte sich ein Kiesgewerbe, das sich zunehmend sowohl beim Abbau, beim Transport und der Aufbereitung mechanisierte. Es war der Anfang der modernen Bauweise, weg vom Ständerholzbau, hin zu Backstein- und Betonbau.

In dieser Zeit – exakt am 27. Juni 1946 – wurde auch die Kies AG gegründet. Noch im Gründungsjahr wurde das bereits bestehende Kiesabbaugebiet «Schürli» in Bäretswil mit einer kleinen Kiesaufbereitungsanlage übernommen. Die erste Grossinvestition erfolgte 1959, als die bestehende Kiesaufbereitungsanlage durch ein modernes Kieswerk ersetzt wurde. Der erste wirkliche Meilenstein in der Geschichte der Kies AG war jedoch 1963. In diesem Jahr wurde eines der ersten Betonwerke der Schweiz auf dem Areal in Betrieb genommen. Bis dahin produzierten die Bauunternehmer den Beton mehr oder weniger professionell direkt auf den entsprechenden Baustellen. Der dafür notwendige Kies wurde auf 2-Achsern regional beschafft. Durch den Bau einer Ortsbetonanlage konnte eine konstant gleichbleibende, hohe Qualität des Betons garantiert werden und dies bei gleichen Transportkosten.

Den zweiten wichtigen Weiterentwicklungsschritt bildete der Bau des Anschlussgleises mit einer Entladegasse sowie einer Entladeförderanlage in das Kieswerk. Anfangs 1985 wurde entschieden, dass das Aushubmaterial des zu bauenden «Bahnhof Musuemstrasse Zürich» aus verkehrstechnischen Gründen per Bahn aus der Stadt abzutransportieren wäre. Da es sich um sehr kieshaltiges Material handelte, kam dem damaligen Kreisingenieur Kreis III die Idee, dieses

in einem Kieswerk aufzubereiten und so wiederzuverwerten. Dadurch wurde sichergestellt, dass einerseits das stetig knappe Deponievolumen und die vorhandenen Kiesreserven geschont wurden. In einer heute unmöglich kurzen Zeitspanne von nur gerade sechs Monate wurden nicht nur die Bewilligungen zum Bau der oben erwähnten Anlagen erteilt (inklusive Rodungsbewilligung) sondern diese auch gebaut und in Betrieb genommen. Insgesamt gelangten so rund 500'000 m³ Aushubmaterial per Bahn nach Bäretswil. Diese Menge entsprach rund 50'000 Lastwagenfahrten.

Das Vorhandensein einer bis heute fast einmaligen Bahnentladeanlage mit Kieswerk führte dazu, dass neben Wandkies (ungewaschener Kies aus der Grube) und Zement auch Altschotter der SBB nach Bäretswil geführt wurde, um dort im Kieswerk aufbereitet zu werden. Als im Jahr 1993 staatliche Vorschriften verlangten, dass solches Material in einer besonderen Anlage mit geschlossenem Wasserkreislauf zu waschen ist, wurde die noch heute in Betrieb stehende, vom übrigen Wasserkreislauf des Kieswerkes unabhängige Schotterwaschanlage gebaut.

Insgesamt gelangten seit der Inbetriebnahme des Anschlussgleises über 1'000'000 m³ Material ökologisch per Bahn nach Bäretswil. Sicherlich sind die Anwohner am Streckenabschnitt Hinwil nach Bäretswil mehr Belastungen ausgesetzt, als wenn die Strecke zum Gütertransport nicht genützt würde. Dank diesen Bahntransporten aber werden auf der anderen Seite eine viel grössere Anzahl von Menschen von Lastwagenfahrten und deren Emissionen verschont, zudem erfolgt der Bahntransport praktisch CO₂ frei. Die FBB will seiner Philosophie «Massengüter bei Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf die Bahn» weiterhin treubleiben. Wir haben, über all unsere Produktionsstandorte betrachtet, allein dank Bahntransporten im Jahr 2011 rund 800 Tonnen CO₂-Ausstoss vermieden. Diese CO₂-Ersparnisse durch die Bahn entsprechen umgerechnet rund 500'000 Lastwagenkilometern. Leider wird dieses Engagement in der Wirtschaft nicht honoriert – der Baustoffindustrie fehlt halt ein «Bio-Knospe»-Zertifikat.

Wenn man auf der Tösstalstrasse unterwegs ist, sind die unmittelbaren Auswirkungen der Kiesgewinnung auf das Landschaftsbild ersichtlich. Einerseits sind diese Eingriffe von zeitlich beschränkter Dauer und andererseits sind die Biologen einstimmig der Auffassung, dass in den Abbaugruben vielfältiges Leben gedeiht. Die Kiesgruben sind daher heute äusserst wichtige Sekundärlebensräume hochgefährdeter Tier- und Pflanzenarten wie etwa die Kreuz- oder die Geburtshelferkröte. Nach dem Abbau werden die Kiesgruben rekultiviert oder in Zusammenarbeit mit Naturschutzorganisationen renaturiert. Dies gibt den neu angesiedelten Tier- und Pflanzenarten eine neue, permanente Heimat.

Viele der Kiesgruben der Kies AG besitzen heute den Status von Naturschutzgebieten. Ein Teil des Kiesabbaugebietes «im Schürli» figuriert sogar seit 2001 als Wanderobjekt im Bundesinventar der Amphibiengebiete von nationaler Bedeutung (Nr. ZH 61).

Die SBB baut den Bahnhof Bauma um

Jürg Sollberger – Seit der Übernahme der Bahninfrastruktur zwischen Bauma und Bäretswil durch den DVZO teilen sich der Verein und die SBB vertraglich die Nutzung des Bahnareals in Bauma. Gegenwärtig ist auf dem Bahnareal von Bauma sehr viel im Umbruch. Der Dampfbahn-Verein realisiert auf den drei Gleisen der sogenannten B-Gruppe, dort wo heute die Dampzüge abfahren und einst die Züge der Uerikon-Bauma Bahn ihren Ausgangspunkt hatten, das Projekt der historischen Bahnhofhalle. Diese Arbeiten sind auf die laufenden Projekte der SBB abgestimmt. Aber was genau beinhaltet der von der SBB grossangelegte Umbau des Bahnhofs Bauma? Die Stellwerksanlagen im Tösstal stammen noch aus den 1950er Jahren und haben mittlerweile das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Tösstal-Strecke der SBB von Sennhof-Kyburg bis Tann-Dürnten ist als letzte im Zürcher S-Bahnnetz nicht fernsteuerbar und bedingt daher noch die örtliche Bedienung diverser Bahnhöfe. Die SBB hat ein Projekt zur Erneuerung der Sicherungsanlagen ausgearbeitet, das auch die Fernsteuerung ab dem neuen Fernsteuerzentrum am Flughafen Zürich vorsieht. Neben den Sicherungsanlagen sind an verschiedensten Bahnhöfen auch die Publikumsanlagen zu erneuern und die Gleisanlagen der aktuellen und künftigen Nutzung anzupassen. Dies betrifft auch den Bahnhof Bauma. Die aktuellen Fahrpläne als auch die Fahrpläne der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, die bis 2018 im Tösstal realisiert wird, sehen keine Kreuzungen von Regionalzügen in Bauma vor. Deshalb wird die Gleisanlage um das Gleis A3 reduziert. Das Gleis A2 bleibt für Kreuzungen mit Bau- und Dienstzügen weiterhin bestehen, jedoch ohne Perron.

Die Regionalzüge halten in Zukunft am heutigen ersten Gleis, was diverse bauliche Anpassungen mit sich zieht. Um die Forderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu erfüllen, wird ein neuer Perron P55 (das heisst 55 cm ab Schienenoberkante) erstellt. Dadurch ist ein hindernisfreier und komfortabler Zugang zu den Zügen gewährleistet. Um in Zukunft die Spitzenstunden mit dreiteiligen Kompositionen abdecken zu können, wird der Perron auf eine Länge von 170 m ausgelegt. Der Hauptzugang zum Perron erfolgt zwischen dem Bahnhofgebäude und der neuen DVZO-Halle. Dieser wird als leichte Rampe behindertengerecht ausgebildet. Weitere Zugänge mittels Treppenstufen sind westlich des Bahnhofgebäudes vorgesehen. Das heutige Perrondach wird saniert und leicht angepasst. Ein Lichtband entlang des Bahnhofgebäudes wird die Fläche unter dem Dach heller und freundlicher erscheinen lassen. Die neuen Sicherungsanlagen werden in einem neuen Technikgebäude gegenüber der Remise untergebracht. Die Bauarbeiten starteten mit der Sanierung des Perrondachs ab 22. April 2013, die Hauptarbeiten beginnen Mitte Mai und sind bis September 2013 abgeschlossen. Der neue Perron soll ungefähr Mitte Juli 2013 in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlagen im Abschnitt Kollbrunn bis Bauma erfolgt im September 2014, die Inbetriebnahme ab Bauma bis Wald im November 2015.

Jürg Sollberger ist Gesamtprojektleiter bei SBB AG Bereich Infrastruktur Projekte Region Ost

Bahnhofumbau Bauma: Der DVZO zahlt mit!

Hugo Wenger – Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland und die SBB AG sind in Bauma eng miteinander verbunden. Die Bahnanlage wird von beiden Unternehmen gemeinsam genutzt, die finanzielle Abgeltung ist vertraglich geregelt. Bauen die SBB die Bahnanlage um, so hat dies nicht nur Auswirkungen auf den Betrieb der historischen Bahn, sondern auch auf die Finanzen des Vereins. Im Rahmen der im 2013 durch die SBB Infrastruktur in Bauma vorgenommenen Umbauten kommt die SBB in verdankenswerter Weise dem DVZO in vielen Teilen stark entgegen, indem sie etliche Kosten selber trägt. Schlussendlich werden doch anteilmässige Kosten von gegen 270'000 Franken für das neue Stellwerk fällig. Die Rechnungsstellung wird bei der Inbetriebnahme der Stellwerkanlage im 2014 erfolgen. Im Laufe des Jahres 2014 ist vorgesehen, dass die SBB die Weiche Nr. 19, sie bildet zusammen mit der Weiche

Nr. 20 die Verbindung vom SBB-Bereich zur DVZO-Strecke, sanieren müssen. Der DVZO wird sich daran anteilmässig mit voraussichtlich 140'000 Franken beteiligen müssen. Der Betrag soll allerdings erst 2016 in Rechnung gestellt werden. Die erwähnte daran anschliessende Weiche Nr. 20 steht erst für 2020 auf dem Sanierungsprogramm. Aus eigenen Mitteln kann der DVZO die anfallenden Kosten nie und nimmer berappen. Der Verein ist auf grosszügige Unterstützung von Dritten angewiesen. Die Umbauten und die damit verbundene Beteiligung an den Kosten sind aber existentiell, damit die Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil weiterhin bestehen und ihr Betrieb mit historischen Zügen des DVZO auch in Zukunft möglich ist.

Helfen Sie dem DVZO die Umbauarbeiten zu finanzieren.

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 Unterstützung in Form von Zuwendungen finanzieller oder materieller Art.

DVZO-Spendenkonto

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

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag. Der DVZO ist steuerbefreit und im entsprechenden Verzeichnis des kantonalen Steueramtes Zürich aufgeführt, Spenden können bei der Steuerbehörde in Abzug gebracht werden.



*Diese Situation ist 2013 bereits nicht mehr möglich.
Eine DVZO-Dampflok rangiert im Bahnhof Bauma neben einem wartenden Zug der Thurbo.*



Mitte Mai 2013 steht schon das Bahntechnikgebäude, welches das neue Stellwerk sowie die Niederspannungs- und Fernmeldetechnik des Bahnhofs Bauma beheimatet. Der Bahnübergang zur DVZO-Remise verschwindet per Mitte Juni 2013.

Stand Projekt «historische Bahnhofhalle Bauma»: Aufbau, sobald die Restfinanzierung gesichert ist

Christoph Rutschmann – Tourismusfachleute stufen die Museumsbahn des DVZO als eines der schönsten Verkehrsmittel der Schweiz ein. Und im nächsten Jahr soll diese Bahn zusätzlich an Attraktivität gewinnen, denn zu jenem Zeitpunkt wird eine über 150-jährige, hölzerne Bahnhofhalle Besucher nach Bauma locken.

Um das rollende Kulturgut nachhaltig im Originalzustand erhalten zu können, will der DVZO in Bauma eine Halle zum Einstellen der Wagen errichten, die gleichzeitig Ausgangspunkt des Museumsbahnbetriebs ist. Das Projekt ist schon weit gediehen, doch fehlen für die entscheidende Schlussphase – bei einer gesamten Bausumme von rund 5 Millionen Franken – noch rund 1 Million Franken.

Im Laufe der Projektentwicklung stiessen die Verantwortlichen im SBB-Industriewerk in Olten auf eine historische Bahnhofhalle, die von ihren Dimensionen her exakt den Bedürfnissen und Möglichkeiten des DVZO entspricht. Ein denkmalpflegerisches Gutachten identifizierte die Halle zweifelsfrei als eine der beiden Personenhallen des ersten definitiven Basler Bahnhofs der damaligen Schweizer Centralbahn SCB, ein weitgehend im Originalzustand erhaltenes Bijou des Centralbahn-Chefarchitekten Ludwig Maring. Mittlerweile ist die Halle als Baudenkmal von nationaler Bedeutung eingestuft und eines der ganz raren, grösseren Zeugnisse aus der ersten Hochblüte des Schweizer Eisenbahnwesens. Die Halle kann einen Betrieb in einmalig authentischem Rahmen erlauben und wird nach ihrer Wiederaufrichtung einen eisenbahnhistorischen Hotspot europäischen Ranges darstellen. Die Originalpläne der Halle sind im Staatsarchiv Basel-Stadt erhalten und zeigen die aus heutiger Sicht verschwenderische Pracht des Zweckbaus. Der reiche Schmuck trägt den tiefgreifenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umwälzungen Rechnung, die das neue Transportmittel Eisenbahn auch in der Schweiz auslöste.

Bahnhöfe wurden als eigentliche «Kathedralen» des Fortschritts errichtet und strahlten das Selbstbewusstsein der Bahnbetreiber aus.

Von Mitte August 2012 bis 7. Dezember 2012 erfolgte auf dem Areal des SBB-Industriewerks in Olten der Rückbau. Seither ist das inventarisierte Material eingelagert und harret der fachgerechten Aufarbeitung und schliesslich der Wiederaufrichtung in alter Pracht in Bauma. Die Errichtung der Bahnhofhalle und die damit zusammenhängenden Anpassungen an den Gleisanlagen in Bauma sind das mit Abstand grösste Projekt in der Vereinsgeschichte des DVZO. Die gesamte Bausumme liegt bei rund CHF 4'900'000.–. Bis Ende Februar 2013 sind bereits Arbeiten für CHF 1'520'000.– erfolgt. Für die Aufbereitung, die statische Ertüchtigung und das Wiederaufrichten der Halle rechnet man mit CHF 3'320'000.–. Die für das Projekt erhaltenen und zugesicherten Beiträge stehen per Ende März 2013 bei CHF 3'830'000.–. Die heute noch fehlenden Mittel im Umfang von rund einer Million Franken müssen rasch beschafft werden, damit die Halle wie ursprünglich geplant bereits im Mai 2014 feierlich eingeweiht werden kann.

Für Spenden zu Gunsten des Projekts

«Historische Bahnhofhalle Bauma» ist bei der Zürcher Kantonalbank das Konto:
IBAN CH47 0070 0110 0018 9669 7, lautend auf
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland eingerichtet.

Der DVZO ist steuerbefreit und im entsprechenden Verzeichnis des kantonalen Steueramtes Zürich aufgeführt, Spenden können bei der Steuerbehörde in Abzug gebracht werden.



Visualisierung der historischen Bahnhofhalle an ihrem zukünftigen Standort in Bauma

thturbo
Die Regionalbahn.

Die Seelinie verbindet die touristischen Highlights zwischen Bodensee und Rhein. Planen Sie Ihren nächsten Ausflug mit dem neuen «Bodensee Magazin Schweiz».

www.thturbo.ch/bodensee



SBB CFF FFS

Der Reiseführer für die Seelinie

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 Museumspass gültig.

Die Schweizweit einmalige

RÜTI Webmaschinen-Sammlung

Neuthal Industriekultur

8344 Bäretswil



Zeigt Ihnen unter fachkundiger Führung das Weben auf alten Handwebstühlen bis zur neuen Reihenfachtechnologie. Ideal für Schulen; Vereine; Firmen usw. das ganze Jahr auf Anfrage.

Ferner am 1. und 3. Sonntag im Monat von Mai bis Oktober, 10.00 - 16.30 Uhr. Anfragen und Anmeldungen: www.webmaschinen-sammlung.ch rws@webmaschinen-sammlung.ch Tel.: 052 386 11 60

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



Wolfensberger

STAHLGUSS GENAUGUSS ZERSPANUNG



DVZO

Sanierung der unbewachten Bahnübergänge – Eine grosse Herausforderung für eine Museumsbahn

Lukas Trüb – Vor einigen Jahren beschloss der Bundesrat, alle noch vorhandenen unbewachten Bahnübergänge in der Schweiz zu sanieren oder aufzuheben. Der Auslöser dieser Massnahme war eine grosse Anzahl schwerer Unfälle zwischen Strassenfahrzeugen und der Eisenbahn auf genau solch unbewachten Bahnübergängen. Als Ziel wurde formuliert, dass bis Ende 2014 sämtliche Bahnübergänge saniert sein sollen.

Der Bundesrat beauftragte das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Umsetzung dieses Beschlusses zu überwachen. Das BAV informierte daraufhin alle Infrastrukturbetreiber in der Schweiz über die geplanten Massnahmen, so auch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO. Im Jahr 2009 fanden erste Erhebungen über die Art und Weise der vorhandenen Übergänge durch das BAV statt. Diese bildeten die Grundlage zur weiteren Planung der Massnahmen.

Die Strecke des DVZO von Bäretswil nach Bauma umfasste zu diesem Zeitpunkt insgesamt dreizehn unbewachte und vier bereits mit Schranken gesicherte Bahnübergänge. An den gesicherten Übergängen mussten lediglich kleinere Anpassungen oder Verbesserungen vorgenommen werden. Diese konnten wir speditiv erledigen.

klar, dass diese an die neuen Vorschriften angepasst werden mussten. Dem DVZO ist es ein grosses Anliegen, keine oder nur sehr wenige dieser Bahnübergänge aufzuheben, handelt es sich doch nicht um eine täglich befahrene Strecke. Unser regulärer Bahnbetrieb ist saisonal, zusätzliche Fahrten finden nur sporadisch statt.

Wir begannen bereits gegen Ende 2009 mit der Umsetzung der ersten Sanierungsmassnahmen an einem Bahnübergang. Für den Verein war klar, dass möglichst viele Arbeiten in Eigenleistung erbracht werden sollen. Dank der Tatsache, dass auf der Bahnlinie die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gilt, konnte an sehr vielen der unbewachten Übergänge auf das Anbringen von aufwendigen technischen Einrichtungen wie zum Beispiel Warnblinkern verzichtet werden. In diesen Fällen reichte das Aufstellen von Andreaskreuzen und Hinweistafeln als Sanierungsmassnahme.



An diesem landwirtschaftlichen Übergang wurde soeben eines von zwei Andreaskreuzen montiert

Bis heute konnten durch den Einsatz der Fachleute aus den Ressorts Technik und Infrastruktur zehn der dreizehn Bahnübergänge in Eigenleistung den Vorschriften entsprechend saniert werden.

Nun bleiben noch die drei letzten Übergänge. Bei diesen reicht eine Sicherung mit Andreaskreuzen nicht aus: Die eingeschränkte Sichtweite oder die Frequenz auf der Strasse erfordern mehr.

Es wird, nach heutigem Wissensstand, an jedem dieser Bahnübergänge mindestens eine Wechselblinkanlage benötigt. Der DVZO ist aktuell daran, mit unseren Partnern die dafür benötigten Plangenehmigungsverfahren zu erarbeiten. Die Sicherung der Übergänge bedingen auch eine enge Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton Zürich. Nur so kann die optimale Lösung erarbeitet werden.



Die Bahnübergangsanlage über die Kantonsstrasse im Bussenthal wurde 1999 erbaut, als die Strecke noch den SBB gehörte

Durch die geografische Lage der durch die UeBB gebauten, nun vereinseigenen Bahnlinie gibt es eine grosse Anzahl kleiner Bahnübergänge. Diese waren nötig, damit die Landwirte trotz Bahntrasse ihre Grundstücke erreichen konnten. Für unsere dreizehn im Jahr 2009 noch vorhandenen, ungesicherten Strassenquerungen war bereits von Anfang an



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.



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 Waldtöbelen.

Wir sind (fast) immer für Sie da
Di bis Sa von 8 bis 24 Uhr
So von 10 bis 22 Uhr

Telefon 052 386 39 44



www.zurtanne.ch

«So fängt Zukunft an.»

Erwin Gwerder, Generalagent, Generalagentur Uster

Ihre Vorsorge-
spezialisten im
Zürcher Oberland

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

Generalagentur Uster

Erwin Gwerder, Poststrasse 6, 8610 Uster 1
Telefon 044 944 50 50, www.swisslife.ch/uster



Bauwerkserhaltung und -überwachung beim DVZO

Reto Kugler, ACS-Partner AG – Mit der Übernahme des Teilstückes der ehemaligen SBB-Linie Hinwil-Bauma hat der Dampfbahn-Verein viele Verpflichtungen übernommen. Zwar gilt die Bahn als Nebenbahn, wobei die Traktion mit Dampf und elektrisch erfolgt. Auch ohne Betriebspflicht besteht die **Unterhaltspflicht**. Die Eisenbahninfrastruktur beginnt in Bäretswil beim Bahnkilometer 19.265 und endet in Bauma beim Bahnkilometer 24.180. Der betriebsstüchtige Unterhalt der Gleise hat oberste Priorität. Aber ohne die dazu nötigen Bauwerke lässt sich die Bahnlinie nicht betreiben. Die unabdingbare Überwachung der Bauwerke (zum Beispiel der Brücken) übergab der DVZO der ACS-Partner AG in Zürich. Spezialisierte Ingenieure stehen dem DVZO mit Rat und Tat zur Seite. Wie geht ACS-Partner AG bei ihrem Mandat vor? Die Ziele der Bauwerkserhaltung lassen sich wie folgt umschreiben: Bewahrung einer ausreichenden Tragsicherheit, Erhaltung des kulturellen Wertes sowie des wirtschaftlichen Wertes unter Berücksichtigung der Betriebs- und Erhaltungskosten. Hinzu kommt die Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit und die Wahrnehmung der gesetzlichen Verantwortung des Eigentums.

Bei der **Überwachung** wird die Entwicklung des Zustandes der verschiedenen Bauwerke der DVZO-Eigentumsstrecke festgestellt, bewertet und daraus Erhaltungsmassnahmen abgeleitet. Alle sechs Jahre wird eine **Hauptinspektion** durchgeführt. Sie erfolgt visuell und mit einfachen Mitteln. Der Sicherheit des eingesetzten Personals ist dabei die entsprechende Beachtung zu schenken. Eine Hauptinspektion erstreckt sich auf das ganze Bauwerk. Für die Viadukte Neuthal und Bül, die Brücke über den Weissenbach, die Strassenüberführung Morgenwies, die Strassenunterführung Schwendi und die grossen Bachdurchlässe aus Mauerwerk ist der Einsatz des Brückenuntersichtsgeräts der SBB erforderlich. Grundsätzlich sind dabei kritische Bauteile wie Brückenlager, Korrosionsschutzanstrich bei Fachwerken, Fachwerk-Knoten, Verankerungen, Zustand Natursteinmauerwerk (Abplatzungen,

Hohlstellen, Fugen, Risse und Nässestellen) aus nächster Nähe visuell zu inspizieren.

Für das Viadukt Neuthal und die Brücke über den Weissenbach werden **Zwischeninspektionen** durchgeführt, die das Verhalten des Bauwerks besser verfolgen. Ein Inspektionsbericht umfasst eine Dokumentation des Zustandes mit Fotos von jedem Bauwerksteil und Angaben der wesentlichen Schäden mit Schadensausmass, Bemerkung zum Schadensprozess und zu seiner Entwicklung im Vergleich zur vorangegangenen Inspektion sowie Zustandsbewertung des Bauwerkes und der Bauwerksteile. Daraus ergeben sich die ebenfalls im Bericht festgehaltenen notwendigen Massnahmen für die Instandhaltung der jeweiligen Bauwerksteile und Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

Kontrollmessungen dienen zum rechtzeitigen Erkennen eines abnormalen Verhaltens oder des Erreichens eines vorgegebenen Grenzwertes. Sie werden gemäss Überwachungsplan durchgeführt und die Ergebnisse im Rahmen der Inspektionen ausgewertet. Seit dem Jahr 1999 werden beispielsweise bei der Brücke über den Weissenbach in Neuthal die geodätische Vermessung des Widerlagers Seite Bauma (Rutschhang), die Deformationsmessung (Längsänderungen) und die Clinometermessung (Verkipfung) beim Mittelpfeiler regelmässig kontrolliert.

Der DVZO beauftragte im Jahre 2002 die ACS-Partner AG, die Brücke über den Weissenbach bei Neuthal bezüglich höherer Lasten **statisch** zu untersuchen. Konkret wurde das Befahren der Weissenbachbrücke mit neuen Lokomotivtypen als Einzeltraktionen untersucht. Weitere Teilkontrollen der Brückentragfähigkeit bezüglich dem Befahren mit weiteren Lokomotivtypen und verschiedenen Kompositionen wurden durchgeführt. Dem sicheren Verkehren von Zügen auf der Bahninfrastruktur des DVZO steht aus der Sicht der Bauwerkserhaltung und -überwachung nichts entgegen.

Übersicht und Kurzbeschreibung von DVZO-Projekten

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

Historische Bahnhofhalle Bauma

Seit Jahrzehnten wartet der DVZO auf eine grosszügig dimensionierte Halle für den nachhaltigen Schutz seines historisch einmaligen Wagenparks. Aufgrund statischer Gutachten erfordert der Wiederaufbau der vorhandenen historischen Substanz einen wesentlich höheren Betrag als vorgesehen, so dass nun zu den bereits zugesicherten Mitteln eine knappe weitere Million erforderlich ist.

Nachdem der Perronbereich bereits 2011 vorbereitet worden war und die Fundamentierung im Sommer 2013 zu erstellen ist, wird mit der Realisierung weiterer Schritte zugewartet, bis die Finanzen vollständig gesichert sind (siehe auch S. 17).

Anbindung Depot-Gleis

Die bisherige Anbindung des Baumer Lokdepots an das übrige Netz erfolgt über die Weichen Nr. 5 und 6, die in einer miteinander verschränkten Konstruktion aus dem 19. Jahrhundert zusammengefasst sind.

Ihr Ersatz ist dringend, müsste doch bei einem ernsthaften Schaden mindestens ein Depotgleis für den Betrieb gesperrt werden. Neu soll das Depot über eine Verbindung angeschlossen werden, die bereits bis 1986 Bestand hatte und vom heutigen Gleis 5 direkt zum Bahnübergang Sternenbergstrasse und damit auf die Streckengleise Richtung Steg und Bäretswil führt.

Mitbeteiligung Stellwerkersatz Bauma SBB

Im Jahr 2014 wird die SBB die über 60-jährigen Stellwerke der Tösstal-Linie durch elektronische, ferngesteuerte Sicherungsanlagen ersetzen. Da der DVZO verschiedene Anlage-teile im Bahnhof Bauma exklusiv und andere in Gemeinschaft mit der SBB nutzt, ist er vertragsgemäss zur Mitbeteiligung an den hohen Kosten dieser Aktion verpflichtet. Gerechnet wird mit einem durch den DVZO aufzubringenden Kostenanteil von einigen Hunderttausend Franken. Aufgrund der strengen Sparvorgaben der öffentlichen Hand wäre die SBB andernfalls gezwungen, unsere Anlagenteile vom Netz abzutrennen und den DVZO damit seiner unmittelbaren Lebensgrundlage zu berauben. Der DVZO ist nicht in der Lage, die geforderten Kosten nur annähernd selber einzufahren (siehe auch Seiten 14/15).

Sanierung der Bahnübergangsanlagen

Mit Wirkung per 2014 sind wir gesetzlich verpflichtet, sämtliche Bahnübergänge reglementsconform zu sichern. Insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen zwischen Bahn und Strasse infolge von topologischen Gegebenheiten oder bestehender Bauten bleibt keine andere Lösung, als die Bahnübergänge aufzuheben oder mit einer zeitgemässen Barrierenanlage zu sichern. Von den bisherigen 17 Niveauübergängen konnte für 14 eine zweckmässige Lösung gefunden werden, die drei übrigen müssen jedoch weiterbetrieben und aufwändig gesichert werden (siehe auch S. 21). Projekte mit kleinerer Priorität sind auf der Website www.dvzo.ch beschrieben. Die weitere Zukunft des Vereins ist nicht direkt von ihrer Realisierung abhängig, aber sie dienen doch zur weiteren Attraktivitätssteigerung unserer reichhaltigen Eisenbahn-Sammlung.



Die Weiche 19 verbindet in Bauma das SBB-Hauptgleis mit dem Streckengleis des DVZO

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



Bahnböschungen sind kleine Naturparadiese



Reiches Leben spriest an der Dampfbahnstrecke in Neuthal.

Daniel Rutschmann und Hugo Wenger – Fährt man mit dem Dampfbahnzug gemütlich von Bauma nach Hinwil und zurück, öffnet sich einem, sofern man die richtige Seite gewählt hat, der Blick in die weite Landschaft hinaus. Sehr eingeschränkt hingegen präsentiert sich die gegenüberliegende Seite. Oft erkennt man nur ansteigende oder abfallende Böschungen. Gerade diese Böschungen entlang von Bahnlinien haben es aber in sich. Eine bunte Vielfalt von Pflanzen, denen man sonst in keiner normalen Wiese begegnet, erfreut den Betrachter. Diese vielfältige Pflanzenwelt ist eigentlich Natur pur, heutzutage aber keine Selbstverständlichkeit mehr, sondern oftmals von Amtes wegen klar definiert und geregelt.

Vor vier Jahren erhielt der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland Post von der Baudirektion des Kantons Zürich. Sie enthielt eine umfassende Information über die gültige «Verordnung über den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommener Bedeutung in der Gemeinde Wetzikon und einem Teilgebiet von Bäretswil». Darin wurde vermittelt, dass neu der gesamte Bahndamm der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn unter Naturschutz gestellt wurde. Zwischen Hinwil und Bäretswil stelle dieser

eine naturkundlich vorrangige Struktur und einen wertvollen Vernetzungskorridor dar. Entlang des Bahndammes finden sich tatsächlich sehr wertvolle Ried- und wechsellückige Magerwiesen mit zahlreichen geschützten und bedrohten Pflanzen- und Tierarten. Kurz unterhalb der Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo liegt sogar eine Wiese, die im Inventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung vermerkt ist.

Der DVZO musste umdenken. Plötzlich stand der vereinseigene Abschnitt vom Kemptnertobel-Viadukt bis zum Bahnhof Bäretswil unter Naturschutz! Und mit dieser Unterschutzstellung entstanden für den DVZO Pflichten. Das betroffene «Objekt 28, Trockenstandorte entlang Bahndamm», gehört der Naturschutz-Zone I an, in welcher strenge Vorschriften gelten. So dürfen die Böschungen der Zone I nur ab einem gewissen Zeitpunkt gemäht werden. Das Schnittgut darf nicht liegengelassen, sondern muss weggeräumt werden, damit die Wiese als Magerwiese anerkannt bleibt. Das Weidenlassen und Düngen ist zu unterlassen, das Ansiedeln von Tieren und Pflanzen ist verboten. Für den DVZO bedeutet dies, sich einem strengen Pflegeplan zu unterstellen, der andererseits den Verein auch klar an die

Grenzen des Machbaren bringt. In der neuen Verordnung findet sich jedoch ein Passus, der den DVZO diesbezüglich wiederum entlastet: «Übersteigen die Anordnungen in unzumutbarer Weise die allgemeine Pflicht des Eigentümers, sein Grundstück zu unterhalten, so ist die Betreuung durch das anordnende Gemeinwesen zu übernehmen und vom Grundeigentümer zu dulden.» Dank dieser Ergänzung wies der Kanton Zürich dem DVZO für die 58 Aren unter Schutz gestellten Bahnböschungen versierte Betreuer zu, welche sich um die schonende Pflege der Trockenstandorte an den Böschungen neben dem DVZO-Gleis kümmern. So werden jetzt jedes Jahr die Bahnböschungen auch auf dem Abschnitt des DVZO nach den Richtlinien der kantonalen Verordnung von den zugewiesenen Betreuern sorgfältig gepflegt.

Auf dem Streckenabschnitt von Bäretswil nach Bauma hat die «Unterschutzstellung des Bahndammes der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn» noch nicht stattgefunden. Gemäss Aussagen des Umweltschutzbeauftragten sollte dies aber in den nächsten Jahren ebenfalls erfolgen. Somit muss der DVZO diesen Teil immer noch selber bewirtschaften, ist aber dank fehlenden Umweltschutzauflagen noch nicht so stark an Pflichten gebunden.

Die paradiesische Vielfalt ist besonders auf diesem Bahnabschnitt sehr schön zu erkennen. So schlängelt sich in Neuthal das Trassees beispielhaft zwischen Riedwiesen und trockenen Magerwiesen durch. Kaum ist der Schnee nach dem langen Winter gewichen, spriessen die ersten Frühlingsboten.

Schlüsselblumen, Buschwindröschen, Ehrenpreis, Hahnenfuss und vieles mehr erfreut den Naturbeobachter. Mit dem Frühsommer beginnen unzählige Blumen mit ihren bunten Farben das Landschaftsbild an der Bahnlinie zu bereichern.

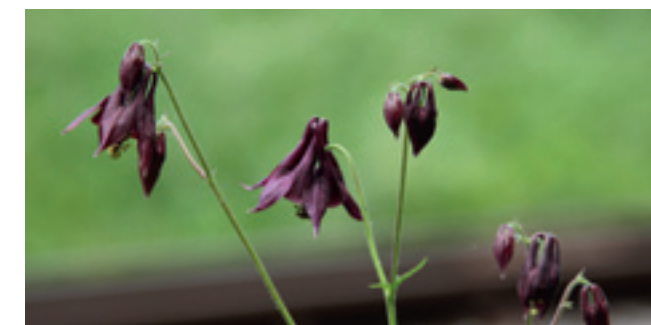
Glockenblumen, Knabekraut, Hornklee, Fingerkraut, Vergissmeinnicht, sie alle aufzuzählen, würde den Rahmen dieses Berichts sprengen. Insekten, prächtige Schmetterlinge – allerlei Getier fühlt sich wohl in den Wiesen direkt entlang des Bahntrassees: ein wahres Paradies! Und wenn die Herbstzeitlosen die Bahnböschung in Beschlag nehmen, geht es rasant dem Winter entgegen.

Keinesfalls willkommen sind im Paradies an der Bahnböschung sogenannte Problempflanzen. Hier halten sie sich denn auch nicht lange auf. Schnell verlegen sie ihren Lebensraum hinein in den Gleisbereich. Und einmal in der Fahrbahn der Dampfbahn angekommen, mutieren sie zu Problempflanzen. Sie gefährden mit ihrem Wurzelsystem unterirdisch den Gleiskörper und fördern die Humusierung des Schotter. Pflanzen wie der Ackerschachtelhalm, der mit den Balkon- Geranien verwandte Storchenschnabel, das Schilf und auch die Brombeere haben zwischen und direkt neben den Schienen nichts zu suchen. Sie alle müssen am Gedeihen gehindert und in mühsamen Aktionen entfernt werden. Gift ist hierfür nicht mehr gestattet. Von Hand müssen sie ausgerupft oder mit biologisch abbaubaren Mitteln bekämpft werden. Aber irgendwie gehören auch diese Pflanzen zum Naturparadies entlang der Dampfbahn.

Die Unterschutzstellung des Bahndammes Hinwil-Bäretswil hat für die Umwelt viel gebracht. Regelmässigen Besuchern der Dampfbahn fällt bestimmt auf, wie sich die Vegetation in den Böschungen von Jahr zu Jahr sehr zum Positiven verändert. Es ist eine Freude zu verfolgen, wie entlang der Heimstrecke der Dampfbahn ein Lebensraum für seltene Pflanzen- und Tierarten entsteht, erhalten bleibt und nach bestem Wissen von den Verantwortlichen schonend unterhalten wird.



Pflanzen wie der Ackerschachtelhalm und der Löwenzahn lieben Gleisbereiche. Ohne Gegenmassnahmen breiten sie sich schnell aus.



Nicht alltägliche Pflanze: schwarzvioletter Akelei



Paradiesische Zustände für Schmetterlinge und Libellen.

Reisebericht eines Wassertropfens

«Die ganze Nacht habe ich auf den Moment gewartet, bis der Heizer den Wasserhahn aufdreht um den Kessel zu füllen. Im Schlauch ist es etwas muffig von den Ölrösten des Kompressors, denn mit demselben Schlauch wird auch Pressluft befördert, wenn der Kessel abgepresst wird um Leckagen zu entdecken. Ab geht's im Eiltempo Richtung Armaturenstock.

Die ersten Ventile schuppsen mich hin und her bis endlich der Eingang in den Kessel erreicht ist. Ich und meine unzähligen Kollegen platschen über die Siederohre und fallen auf die Kesselsohle. Kurz wird das Einfüllen unterbrochen, Kesselwasserzusatz gluckst hinzu und macht das Wasser basisch. Knapp eine Stunde dauert es, bis der Kessel gefüllt ist, das heisst, bis im unteren Wasserstand der Pegel sichtbar wird.

Das Wassergeräusch hört nun auf und die Schlauchkupplung wird entfernt. Es herrscht wieder Ruhe im Kessel. Damit dauert es nicht lange, denn es werden Hebel betätigt und eine oder zwei Klappen am Aschekasten auf- und zugeknallt. Wegen der noch herrschenden Strömung schwebe ich hin und her, auf und ab im Kessel. Ich werde an den Siederöhren vorbeigespült, manche sind von feinem Kalk bedeckt, einige haben sogar feine, kleine Rostlöcher. Ein Ruck geht durchs Wasser, die Lok wird rund 20m bewegt.

Nach einer Weile Stille kommt leise quietschend eine Schubkarre näher und wird mit Schwung abgestellt.

Dampfes Klopfen schreckt mich auf, als ob an die Rohrwand gehämmert würde: Na klar, Holz wird in die Feuerbüchse geschmissen. Schon kurz darauf hör ich es knacken und knistern, es tönt durch den ganzen Kessel. Ein herrliches Geräusch. Also das Feuer brennt nun, das Türchen wird geschlossen.

Im Führerhaus werden Ölgeräte und diverse Schlüssel zusammengefasst für den Rundgang um die Maschine. Deckel werden auf- und zugeklappt, einige Hammerschläge bei der Luftpumpe, lassen den Kessel leicht erzittern. «Gimmer na's Heissdampföl!», höre ich rufen. Anscheinend sind sie heute zu zweit, vermutlich ein Heizerstift.

Im Kessel ist noch gar nichts los. Die Strömungen des Auffüllens sind verebbt. Nach ungefähr einer Stunde wird es langsam warm, es kommt Bewegung ins Wasser: Rauchkammerseitig kaum sichtbar, an der Feuerwand schon lebhafter. Es wird immer wärmer und enger, meine Kollegen und ich bewegen uns immer wilder. Um die Rohre bilden sich erste Dampfblasen, lösen sich ab, steigen spielerisch an die Wasseroberfläche und verschwinden aus meiner Sicht. Am Kesselboden ist noch nicht viel los, nur etwas Wasser wird mit dem «Gebulber» mitgezogen. Langsam ist die Kochtemperatur erreicht. Die Dampfblasen steigen kontinuierlich und füllen den Dampfraum, die dort entstehende Enge macht sich auf dem Manometer sichtbar.

«1 bar! Und jetzt etwas Kohle bitte!» Nun fängt das Feuer an zu bollern und die Temperatur steigt merklich an. Der Blasenzirkus ist nun gewaltig aktiv. Ich stelle fest, dass die Temperatur einiges über 100°C gestiegen ist. Ich schwebe nochmals an den Rohren vorbei und verweile kurz an einer Stelle wo sich ein Rostfleck gebildet hat. Gerne würde ich da etwas zur Oxidation beitragen, aber etwas hält mich davon ab. Bestimmt ist der Kesselwasserzusatz schuld!

Die Umgebung wird schneller wärmer und ich schätze, dass nach drei Stunden etwa 6 bar Kesseldruck und eine Tempera-

tur von rund 165 °C erreicht sind. Plötzlich höre ich ein Zischen: Es könnte der Versuch sein, die Luftpumpe einige Takte laufen zu lassen. Immer mehr Blasen steigen auf, drängen sich im Dampfraum zusammen und warten ungeduldig auf den Moment, wo der Dampfregler geöffnet wird. Es dürfte nun der Betriebsdruck von 12 bar bald erreicht sein.

Schritte nähern sich. «Hoi zäme, händ er alles im Griff, händ er scho Kafi ghaa?» – «Dä hämer scho bald wieder vergässe». Also ist auch der Lokführer eingetroffen. Kurz entschlossen wird der Absperrhahn für die Luftpumpe aufgedreht. Das anfängliche Spudern in der Dampfleitung hört auf. Vor meinem geistigen Auge sehe ich, wie es aus den Stopfbüchsen der Kolbenstange «saftet». Das gemütliche Tagg-Tagg in den Endstellungen des Kolbens ist das Zeichen für die Betriebsbereitschaft. Die Pumpe wird laufen bis der Luftkessel mit 8 bar gefüllt ist.

Ich habe mich etwas verdrückt im Kessel, denn ich will den «grossen» Kolben schieben. Bis es soweit ist, wird noch viel Dampf gebraucht: Viele meiner Kollegen strömen durch den Hilfsbläser, einige werden unbeabsichtigt durch säuernde Stellen bei einigen Ventilen verpufft.

«Seid ihr bereit, Kollegen? Wir müssen verschieben» – es kann nicht mehr lange dauern bis zu meinem Auftritt, besser gesagt, Austritt!

Ich vernehme ein Knirschen über mir: Der rostige Bolzen im Gelenk des Reglerventils wird durch die Reglerstange bewegt und Dampf strömt aus dem Zylinder, aber dass sich die Lok bewegt. Gut hat es mich nicht erwischt fürs Zylinderwärmen!

Ein Pfiff erschallt übers Gelände, jetzt fängt das grosse Rauschen an: Ein langes «Tschiii» gefolgt von einem abrupten «pup». Nun heisst es für mich in die Startlöcher. Der erste Kolbenhub ist schon vorbei, das leise Rumpeln bestätigt, dass die Lok fährt. Ich dränge mich auch in den Dampfraum. Durch ein im Dampfdom stehendes Rohr sausen meine Kollegen weg, auf Nimmerwiedersehen. Nun bin ich an der Reihe! Beim nächsten Auspuffschlag gerate ich in eine gewaltige «Achterbahn»: Um die Ecke im Regler, hinein in eines der Einströmröhre und dann in eine Kammer, wo wir dicht gedrängt darauf warten, bis die Schieberplatte die Öffnung freigibt für den stürmischen Eintritt in den Zylinderraum. Mit einem Ruck schiessen wir hinab und werden vom Kolbenboden schon erwartet. Der ganze Raum ist schmierig, klebrig wegen des mitgegebenen Heissdampföls. Jetzt wird gewaltig geschoben. Der Kolben kann uns nicht widerstehen und weicht zum anderen Ende des Zylinders. Plötzlich hört der Zustrom auf, der Schieber hat zugemacht. Und jetzt? Der Kolben fängt an, uns wieder zusammenzudrücken: Er kommt zurück! Wir geraten jedoch nur kurz unter Druck, schon öffnet sich ein anderer Schlitz und «auf geht's»! Wir werden unsinnig um diverse scharfe Kanten gerissen, bis wir in einem grossen Rohr wieder mehr Platz finden. Hier treffen wir auf die Kollegen vom anderen Zylinder. Es ist nun klar, ich befinde mich im Blasrohr auf dem Weg ins Freie.

Zuerst wird es echt staubig und russig nach dem Austritt in den Kamin. Beim nächsten Dampfschlag wird es plötzlich kalt, die Morgensonne blendet mich – ich bin freiiiiiii!»

Dr. Westinghouse, alias Peter Fischer,
Leiter Technik Triebfahrzeuge

Der DLC ist in Bauma angekommen



Die DLC-Lok Eb 3/5 BT 9 in ihrer neuen Heimat in Bauma

Thomas Mayer, Präsident DLC – Seit Dezember 2012 steht sie beim DVZO: die Eb 3/5 BT 9 des Dampf-Loki-Club Herisau, Baujahr 1910, eine der neun Lokomotiven, welche bei der Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn gekauft wurden. DLC und DVZO haben einen Zusammenarbeitsvertrag geschlossen, welcher beiden dienen soll. Die DLC-Lok hat eine neue Heimat für seine Lok und der DVZO ein stärkere Dampfmaschine für Fahrten auch ausserhalb der eigenen Strecke. Die Amor-Express-Wagen sollen nach Aufbau der Bahnhofhalle in Bauma 2014 folgen.

Die DVZO-Techniker haben die Lok gründlich inspiziert und erste Ausbesserungen vorgenommen. Nach Reinigung und Kesselprobe hat sie die ersten Einsätze hinter sich, vorerst auf der DVZO-Strecke. Geplant sind aber grössere Fahrten nach Etzwilen, Stammheim oder sogar Luzern! Möglich ist dies, weil die Lok mit der Zugsicherung ETM-S ausgerüstet ist und deshalb uneingeschränkt auf dem

schweizerischen Bahnnetz verkehren kann. Zudem schafft sie es dank Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h, auch dichter befahrene Strecken nicht zu blockieren.

Die Lok wird weiterhin im Besitz des DLC bleiben. Sie ist der Stolz des Clubs und der Lokeigentümer, welche seit 1965 für die Betriebsbereitschaft verantwortlich sind. Die jahrelange Zusammenarbeit mit BT/SOB fand ein Ende, weil die Südostbahn den Standplatz in Herisau wegen Eigenbedarfes kündigte. Sie sind aber glücklich, im DVZO einen starken, sympathischen Partner gefunden zu haben. Und die ersten Kontakte zeigen, dass hier eine fruchtbare Zusammenarbeit möglich ist. Es ist möglich, beim DLC Mitglied oder sogar Lokeigentümer zu werden. Er würde sich freuen, wenn sich Leute aus der neuen Heimat der Lok dazu entschliessen könnten. Besuchen sie die Webseite www.bt9.ch. Dort finden sie weitere Angaben und Bilder zur Eb 3/5, einer Lok, welcher wir noch lange eine gute Zukunft wünschen.

Die Ostschweizer Erlebniszüge des VHMThB

Jürg Fetz, Präsident VHMThB – «Herzlich Willkommen bei der Mittel-Thurgau-Bahn», so begrüssen wir Sie auf unserer neu gestalteten Webseite des Vereins und laden Sie gleichzeitig zur diesjährigen Fahrsaison ein.



Der «Mostindien-Express» in voller Fahrt

Unser Heimatdepot ist das Locorama in Romanshorn, wo das Rollmaterial der Historischen Mittel-Thurgau-Bahn stationiert ist und Fahrten starten.

Das Jahr begann mit der traditionellen 2-tägigen Winter-Dampffahrt. Wir besuchten das hochwinterliche Toggenburg. Die Fahrt am Ostermontag lockte viele Familien auf den «Osterhasen-Express». Die Muttertagsfahrt mit Mittagessen im Dampfzug führte nach «Moskau» (SH). Erstmals verpflegten wir die Reisenden aus unserer fahrenden Küche mit einem feinen Mittagessen.

An 5 Sonntagen von Mai bis September bietet der VHMThB seine beliebten öffentlichen Ufer-Dampffahrten an. Unter dem Motto «Dampfomantik am Bodensee» fährt der «Mostindien-Express» mit der über 100-jährigen Dampflok der ehemaligen MThB zwischen Romanshorn und Rorschach hin und her. So können Jung und Alt zu günstigen Preisen Dampfluft schnuppern. Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren in Begleitung Erwachsener fahren sogar gratis.

Wir organisieren für Sie auch ganz persönliche Fahrten. Detailinformationen und Flyer zu unseren Angeboten finden Sie im Internet unter www.mthb.ch.

Herzlich willkommen im natürliland®

Saftige Wiesen, herrliche Aussichten, langjährige Käsetradition – natürliland® ist das Wandererlebnis mit Plus.

Ob Betriebsausflug, Schulreise, Wandergruppe oder Turnfahrt – natürliland® bietet Ihnen spannende und naturnahe Wanderungen für Ihren Gruppenausflug.

Auf den 11 natürliland®-Routen gelangen Sie mit Ihrer Familie oder Gruppe zu Käsereien, Höfen, Restaurants, Metzgereien,

Bäckereien und weiteren spannenden Stationen, an welchen Sie das Zürcher Oberland auf unterschiedliche Art und Weise erleben können.

Bei der Tourismus Region Zürcher Oberland erhalten Sie die detaillierte natürliland®-Broschüre. Wir freuen uns auf Ihren Besuch im natürliland®.

www.zürioberland.ch | 052 396 50 99



Wander(s)pass Züri Oberland

Sichern Sie sich mit dem Wander(s)pass einen Rucksack im Wert von CHF 140.-.

Mehr dazu erfahren Sie auf Seite 45 oder in unserer Freizeitbroschüre – erhältlich auf www.zürioberland.ch.





zürioberland.ch. viel vergnügen.






Besuchen Sie die Ausflugsrestaurants und Käsereien im Zürcher Oberland und wir schenken Ihnen einen Markenrucksack im Wert von ca. CHF 140.-!

Den Wander(s)pass Züri Oberland finden Sie auf der Umschlagsseite der Freizeitbroschüre. Bei einer Konsumation oder einem Einkauf in den aufgeführten Restaurants und Käsereien weisen Sie den Wander(s)pass zur Entwertung vor.

Haben Sie mindestens 10 der 15 aufgeführten Betriebe besucht, dürfen Sie den Wander(s)pass bei Turbi Sport in Turbenthal gegen einen hochwertigen Qualitätsrucksack eintauschen (gültig bis Ende Oktober 2013, solange Vorrat). Auf geht's – wir wünschen Ihnen aussichtsreiche Erlebnisse im Zürcher Oberland!

www.zürioberland.ch

Industriekultur im Neuthal



Schattenspiel: Der historische DVZO-Bauzug auf den Dächern des Industrieensembles Neuthal

Landschaft

Mit der DVZO Dampfbahn fahren Sie durch eine voralpine Landschaft mit einer reichen kulturellen Vergangenheit. Mit dieser Bahn wollte der Erbauer, Adolf Guyer-Zeller nicht nur die Verbindung zwischen Winterthur und dem Osten der Schweiz herstellen, er wollte auch seinen Textilbetrieb in Neuthal mit dem damals modernsten Verkehrsmittel erschliessen. Dieser Betrieb liegt unter der imposanten Bahnbrücke über dem Tal des Wissenbachs.

Industrielehrpfad

In Bäretswil gibt es einen Verein, der sich zum Ziel setzt, das handwerkliche und industrielle Kulturerbe zu erhalten und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieser Verein «betreibt» den Industrielehrpfad Zürcher Oberland. Es ist ein Wander- und Kulturweg, der am Greifensee beginnt und in Bauma endet. Er ist 35 km lang und die interessanten Objekte werden mit Informationstafeln beschrieben. So kann man die industrielle Entwicklung, die das Zürcher Oberland seit dem 18. Jahrhundert geprägt hat, erwandern. Die Museumsbahn der DVZO fährt sozusagen durch diese Geschichte hindurch.

Neuthal Industriekultur

In der vor 50 Jahren stillgelegten Fabrikanlage in Neuthal ist vor ca. 30 Jahren wieder Leben eingekehrt. Zuerst wurde ein

Teil der Wasserkraftanlage restauriert. Das Werkstattgebäude wurde wieder so eingerichtet, wie es vor 50 Jahren ausgesehen hat. Dann wurde im grossen Spinnereigebäude eine Baumwollspinnerei eingerichtet und vor drei Jahren kam die umfangreiche Sammlung von Webstühlen und Webmaschinen von Rüti ZH nach Neuthal.

Museen in Neuthal

Die Museum-Spinnerei und die Rüti Webmaschinen-Sammlung sind an den Sonntagen, an denen die Museumsbahn fährt, geöffnet und können besichtigt werden. Es ist möglich in der Station Neuthal auszusteigen und während des Aufenthaltes von 1½ bis 2 Stunden entweder die Spinnerei oder die Weberei zu besuchen. Nachher kann die Fahrt fortgesetzt oder nach Hinwil oder Bauma zurückgefahren werden.

Museumsbesuch

In beiden Museen werden die Maschinen in Betrieb genommen. So kann in der Spinnerei erlebt werden, wie ein Baumwollgarn entsteht und in der Weberei kann man zusehen, wie mit komplizierten Webmaschinen farbige Gewebe hergestellt werden.

Der Einzeleintritt kostet Fr. 12.– pro Tag.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

100 JAHRE JUNGFRAUBAHN

Wissenswertes - Fakten - Hintergründe

Zur 100-jährigen Jubiläumsfeier der Jungfraubahn zeigt eine Ausstellung im Gebäude der Museums-Spinnerei Neuthal, Bäretswil zum Gedenken an ihren Erbauer Adolf Guyer-Zeller, die Geschichte dieses imposanten Bauwerkes.

Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen.

offen am 1. und 3. Sonntag des Monats von Mai bis Oktober

Führungen können das ganze Jahr gebucht werden

www.neuthal-industriekultur.ch



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

SPINNEN

WEBEN

LEBEN

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

**Neuthal
Industriekultur**

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 zimperlich, 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 Manövrer. 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 Manövrer 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 Barrierehäuschen 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.



Kurze Pause zwischen zwei Einsätzen im Buffetwagen

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 Bäretswil

Der Bahnhof Bäretswil 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 Bäretswil 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 2800.–, historische Elektroloks ab CHF 1700.–, 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



Im Depotareal Bauma sammelt der DVZO unterschiedlichste Ersatzteile – wer weiss, wozu die mal gut sein werden!

Mitgliederportrait Jonas Hostettler



Jonas Hostettler, seit anfangs 2013 «Depotchef» in Bauma

Jürg Hauswirth – Dienstagabend im Depot Bauma, kurz vor dem Eindunkeln. Zufrieden sitzt Jonas vor dem Bahndienstmagazin auf dem Feierabendbänkli und schmaucht eine «Krumme». Unter der Leitung des 22-jährigen hat sich heute wieder einiges getan; ein gutes Dutzend Aktivmitglieder war fleissig am Pflegen der Loks und Wagen sowie der Vorbereitung für den nächsten Fahrtag. Sie alle prägen den DVZO und führen ihn vom gestern ins morgen, indem sie die Tradition der Eisenbahn, all die Gegenstände und Gebräuche, Geräusche und Gerüche für die Nachwelt erhalten. Jonas interessiert sich schon seit frühester Kindheit für die Eisenbahn, für Dampfmaschinen und für grosse Fahrzeuge aller Art. Dank seinem Flair konnte er bereits mit 12 Jahren bei der Steiner Liliput Bahn mitarbeiten und dort die 7 1/4-Zoll-Dampfloks heizen und fahren. Auf dem jährlichen Familienausflug ins Tösstal lernte er auch den DVZO kennen («leider stets nur Bauma-Bäretswil einfach, der Rest war Wanderung») und fasste den Wunsch, dereinst dort mit-

zumachen. Ein guter Einstieg bot sich im Sommer 2009 beim Freilichtspiel «Das 3. Gleis» im Bahnhof Winterthur Töss.

Vater Hostettler als einer der Hauptorganisatoren vermittelte einen direkten Draht zum Anlass, an dem die Lok 10 des DVZO allabendlich eine Hauptrolle spielte. Jonas meldete sich zum «Bahntrupp» und half jeweils beim stundenlangen Vorbereiten der Dampfloks mit. Dabei fand er viele neue Kollegen und freundete sich insbesondere mit dem 50 Jahre älteren Heizer Ueli Sohm an. Als der ganze Tross wieder nach Bauma zurückkehrte, kam Jonas einfach mit. Kurz darauf nahm er am zweijährigen Heizerlehrgang teil, und seit 2012 ist er auf den Dampfloks ein Nachfolger seines Lehrmeisters und Vorbilds. Gelegentlich begegnen sich die beiden noch im Neuthal, wo Ueli seit dem altersbedingten Rückzug als Heizer jetzt Barrierenwärter ist. Stets wechseln sie während des Halts ein paar Worte über den Zustand der Lok, und der Senior offeriert dem Junior für die Weiterfahrt eine «Krumme».

Dabei ist es nicht etwa so, dass Jonas keine anderen Hobbies hätte. Neben dem DVZO engagiert er sich in der Feuerwehr Seuzach, als Heizer des kohlengefeuerten Dampfschiffs «Greif» (auf Vermittlung von Ueli Sohm) und als Erinnerung an die Kindheitstage auch dann und wann noch bei der Liliput-Bahn. Dazu hat er seine Freundin Joëlle aus Steffisburg, was in letzter Zeit einiges an Reisetätigkeit mit sich brachte («Sie zieht aber schon bald nach Winterthur»). Möglich ist ihm ein so abwechslungsreiches Leben nicht zuletzt dank der Stelle als Lokführer und Feuerwehrosoldat bei der SBB-Betriebswehr, die er nach einer Lehre als Eisenbahn-Logistiker, der Offiziersschule bei den Rettungstruppen und einer internen Weiterbildung zum Lokführer antreten konnte. Jeweils nach 24 Stunden Kasernierung im Depot geniesst er wieder ein bis zwei freie Tage und nutzt seine Zeit zur Erfüllung der selbst gesteckten Ziele.

Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

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

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn», alte Triebfahrzeuge und Wagen begeistern sie. Der DVZO hat als Vereinszweck historische Dampf- und Elektrolokomotiven sowie Rollmaterial zu bewahren, das möchten Sie unterstützen.
- Sie schätzen das vielseitige Freizeitangebot sowie die abwechslungsreiche Landschaft des Zürcher Oberlandes. Eine Wanderung mit der Dampfbahnfahrt verbinden zu können ist für Sie ein besonderes Erlebnis, das zu erhalten sich lohnt.
- Sie interessieren sich für die Geschichte, insbesondere diejenige der Industrialisierung, und setzen sich für den Erhalt von Kulturgut für die Nachwelt ein, dazu gehört auch die Teilstrecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn, welche die SBB im 1969 stilllegte und der DVZO seit 1978 wieder regelmässig als Museumsbahn betreibt. Kursbuch Feld 742.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache», weil er vielen Menschen ein Eingebunden-Sein mit einer sinnvollen Aufgabe in ein soziales Netzwerk ermöglicht. Daneben staunen Sie über den grossen Beitrag, welcher pensionierte Berufsleute aus unterschiedlichsten Berufssparten mit ihren Erfahrungen und ihrem Know-How leisten und gleichzeitig den jüngeren Vereinskollegen und -kolleginnen altes Wissen weitergeben.
- Sie möchten gerne in Ihrer Freizeit an einem grossen Ganzen mitwirken und schätzen die Möglichkeit, zum Betrieb eines richtigen Eisenbahnunternehmens beizutragen.
- Bereits als Kind sind Sie selbst mit dem Dampfzug von Hinwil nach Bauma gefahren und verbinden schöne Erinnerungen damit. Heute dieses Erlebnis zusammen mit Ihren eigenen Kindern nochmals aufleben zu lassen, bereitet Ihnen viel Spass und sie fänden es schön, wenn auch Ihre Enkel das noch erleben können.
- Sie wohnen im Zürcher Oberland und geniessen die Tatsache, dass der DVZO mit seinem «Museum zum Erleben» zur Attraktivität der Region beiträgt.
- Grundsätzlich finden Sie, dass es sich lohnt, Fr. 50.– oder Fr. 60.– pro Jahr für einen Verein aufzuwerfen, der sich regional, ideell, kulturell und sozial engagiert.

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



Augenblick

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.
- Lehen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Lehen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig in Wagenübergängen stehen.
- Strecken Sie nie Gegenstände aus dem offenen Wagenfenster 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.





Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil und DVZO

Geschichte

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

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 ‰

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

Rollmaterial DVZO

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

Grundstücke, Liegenschaften DVZO

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

Kompetenz und High-Tech

Mit SERSA sicher ans Ziel



Ihr kompetenter Bahntechnikpartner

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

Die Sersa Group ist eine der führenden Bahntechnikgruppen in Europa und Nordamerika, 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!