



**Ein Denkmal von nationaler Bedeutung
für den DVZO**

Seite 6

**Ein Veteran:
Die historische Elektrolok Be 4/4 Nr. 15**

Seite 18

Aus dem Nähkästchen der Technik

Seite 20



Hugo Wenger
Präsident
Jahrgang 1956, Dürnten



Andreas Hurt
Finanzen
Jahrgang 1957, Horgen



Monika Bieri
Aktuarin & Sekretariat
Jahrgang 1972, Bauma



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



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



Jürg Hauswirth
Leiter Betrieb & Reisedienst
Jahrgang 1971, Bauma



Daniel Rutschmann
Koordination hist. Projekte
Jahrgang 1967, Dietlikon



Christian Schlatter
Leiter Infrastruktur
Jahrgang 1988, Schlieren



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		
Wir pflegen Kulturgut	Seite	5
Impressum	Seite	4
Gestern – Heute – Morgen		
Ein Denkmal von nationaler Bedeutung für den DVZO	Seiten	6–10
Projekt «Historisches Stellwerk Bäretswil»	Seiten	11–14
Bilderbogen		
Ein historischer Güterzug mit der Dampflokomotive Nr. 401 «Bauma» an der Spitze fährt in Neuthal ein.	Seiten	16–17
Hintergrund		
Ein Veteran: Die historische Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15	Seite	18–19
Aus dem Nähkästchen der Technik	Seite	20–21
Partner		
Herzlich willkommen im natürliland®	Seite	22
Eine zufriedene Partnerschaft: DLC und DVZO	Seite	23
Industriekultur im Neuthal	Seite	25
Verein		
Vielseitiges Engagement für lebendiges Kulturgut	Seiten	26–27
Persönlich		
Mitgliederportrait Christian Schlatter	Seite	28
Informationen		
Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür	Seite	29
Die Dampfbahn-Strecke durchs DVZO-Land	Seite	30
Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil und DVZO	Seite	31



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

www.thurbo.ch/bodensee







Der Reiseführer für die Seelinie

Wir pflegen Kulturgut



Auch das gehört zum Erhalt des Kulturgutes Eisenbahn: die Erneuerung des Schienenmaterials auf der Dampfbahnstrecke.

Das Zürcher Oberland ist reich an Kultur und Geschichte. Zeugen seiner bewegten Vergangenheit reichen bis in die Römer- und Frühzeit. Ausserordentlich stark vertreten ist das Zeitalter der Industrialisierung. All die vorhandenen Ressourcen zu erfassen, bewerten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, hat sich eine breit abgestützte Projektgruppe «Kulturerbe Zürioberland» vor Jahren zur Aufgabe gemacht. In mehreren Arbeitsgruppen werden Themen behandelt und Lösungen gesucht, die breite Öffentlichkeit für Kulturgüter, das kulturelle Erbe zu sensibilisieren. Dabei tritt viel Neues zu Tage, Altbekanntes wird vertiefter angeschaut und beurteilt. Das Projekt will die Pflege des Kulturerbes zum festen Bestandteil der regionalen Politik machen. Schritt für Schritt nähert man sich diesem Ziel. Die speziell eingerichtete Website www.zürioberland-kulturerbe.ch gibt umfassend Auskunft und informiert über die laufenden Teilprojekte. Unsere Bahn zählt zu einem der bedeutendsten Objekte im Zürioberland Kulturerbe. Seit Jahren pflegen wir historisches Eisenbahnmaterial, unterhalten eine 113 Jahre alte Bahnlinie, schützen zur Bahn gehörende Bauwerke und Signale. Über das nicht immer einfache Erhalten des Kulturgutes «Eisenbahn» erzählen die Berichte in dieser Dampfexpress-Ausgabe. Sie erfahren mit welchem enormen Einsatz und Fachwissen das kostbare Rollmaterial restauriert wird. Weitere Beiträge sind dem ambitionierten Projekt «Historische Bahnhofshalle Bauma» und dem geplanten «mechanischen Stellwerk für Bäretswil» gewidmet. Kulturgüter zu erhalten kostet viel Zeit, ist finanziell aufwändig und arbeitsintensiv. Sehr oft basiert dies völlig auf Freiwilligenarbeit, so wie im Dampfbahn-Verein Zürcher

Oberland. Unsere teils langjährigen, vielfach aber auch erfreulich jungen aktiven Mitglieder haben sich ein unbezahlbares Wissen angeeignet, mit welchem sie Revisionsarbeiten an Dampf- und Elektrolokomotiven ausführen, Wagenmaterial instand stellen, Gleise unterhalten, einen Bahnbetrieb abwickeln und vieles mehr. Dieses breite Knowhow muss unbedingt erhalten und an jüngere Generationen weitergegeben werden, damit die historische Eisenbahn noch viele, viele Jahre dampfen und rollen kann. Doch dazu brauchen wir neue Kräfte. Helferinnen und Helfer, welche mit Freude unsere Bahn aktiv mitgestalten möchten. Interessiert? Sie sind herzlich willkommen! Touristische Highlights aus der Kulturlandschaft Zürcher Oberland ergänzen die Berichterstattungen aus der Welt der Dampfbahn. Das Bewahren von Geschichte lässt sich übrigens ganz gut erwandern, besuchen und bestaunen. Zürioberland Tourismus hält da für Sie in der nahen Freizeitregion ganz viele Ideen und Vorschläge bereit. Es locken Naturerlebnisse, Bike-Touren, Wander- und Kulturwege und viele, kaum erwartete Spezialitäten. All dies und noch viel mehr finden Sie auf www.zürioberland-tourismus.ch. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland pflegt aktiv Kultur, damit Sie als Gast in unseren historischen Zügen auch in Zukunft von der Vergangenheit lernen können. Kommen Sie mit auf die Spurensuche und erleben Sie die Industriegeschichte des Zürcher Oberlandes live.

Herzlich willkommen im Zürioberland.

Hugo Wenger,
Präsident

Dampfzug auf der Strecke Bubikon–Wolfhausen anlässlich der Abschiedsveranstaltung vom Oktober 2013 bevor die Anschlussweiche entfernt wurde.

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

Alessandro Andreoli, Monika Bieri,
Peter Fischer, Jürg Hauswirth,
Thomas Mayer, Christoph Rutschmann,
Fabian Sollberger, TRZO, Hugo Wenger

Fotografen (Bildnachweis)

Budry Robert (S. 23, S. 27);
Cornaz Claude (S. 16/17);
Fischer Peter (S. 20, r., S. 21);
Hürlimann Fritz (S. 20 l.);
Hurt Andreas (S. 29);
Luley Silvan (S. 4, S. 26);
natürli züri oberland (S. 24, S. 25);
Rutschmann Christoph (S. 9, S. 10);
Rutschmann Daniel (S. 13 u.);

Sollberger Fabian (S. 11, S. 13 o., S. 15);
Trüb Lukas (S. 18 o.);
Wenger Hugo (Umschlagbilder, S. 5, S. 12,
S. 18 u., S. 19 u., S. 28);
Zanoni Architekten (S. 6/7);
GIS-ZH, Kanton Zürich www.maps.zh.ch,
30.4.2013 (S. 30)

© Dampfexpress 2014: Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland DVZO

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

Titelbild

Aufräumen nach dem Wasserfassen:
David und Aaron wickeln gemeinsam einen
Feuerwehrschauch auf

Ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung für den DVZO



Es gibt Projekte, die sind derart einzigartig, dass Begeisterung, Faszination und Herzblut von Mensch zu Mensch überspringen und am Schluss Viele den Erfolg eines grossen Ganzen ermöglichen. Ein solches Projekt verfolgt der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO, seit er in den Besitz einer historischen Bahnhofshalle kam, die es in sich hat! Die Halle soll in Bauma, am Ausgangspunkt der Dampfbahnstrecke nach Hinwil, im Zürcher Oberland, als exzellentes Zeugnis aus der ersten Hochblüte der Schweizer Eisenbahnen wieder aufgebaut werden.

Der DVZO besitzt einen in der Schweiz einzigartigen Wagenparkt aus der Zeit zwischen 1870 und 1920. Dazu gehören vorbildlich restaurierte Zwei- und Vierachser mit Holzkästen und offenen Plattformen, aber auch eine ganze Anzahl spezieller Güterwagen wie beispielsweise ein urtümlicher Kranwagen oder der letzte erhaltene Fährbootwagen der SBB mit englischem Lichtraumprofil, mit dem vor hundert Jahren Schweizerische Industrieprodukte via Frankreich und Ärmelkanal an die Weltmacht Vereinigtes Königreich exportiert wurden. Zusammen mit den Dampflokomotiven aus dem gleichen Zeitraum betreibt der DVZO an zwölf Sonntagen im Sommerhalbjahr einen historisch weitgehend authentischen Eisenbahnbetrieb. Die eigene Bahnstrecke

führt durch eine landschaftlich sehr reizvolle Gegend, die zudem reich an industriegeschichtlichen Denkmälern ist. Erwähnt seien das Spinnereimuseum mit einer weltweit führenden Sammlung historischer und betriebsfähiger Textilmaschinen direkt bei Bahnhof Neuthal oder die ausgeklügelten und gut erhaltenen Anlagen zur Gewinnung von Energie aus Wasserkraft. Das grossartige Industriedenkmal in Neuthal gehörte übrigens der Familie Guyer-Zeller, deren wohl bekanntester Spross die weltberühmte Jungfraubahn finanziert und erbaut hat! Industrie- und technikgeschichtlich ist die Region ein Hotspot von internationaler Bedeutung und für Eisenbahn- und Technikbegeisterte immer wieder einen Ausflug wert.

Visualisierung: Kathedrale des neuen Eisenbahnzeitalters: soll nach fast 160 Jahren in Bauma wiederaufstehen

Ein Wermutstropfen seit vier Jahrzehnten ist aber die Tatsache, dass die Wagen in Bauma unter freiem Himmel abgestellt und der Witterung völlig schutzlos ausgeliefert sind. Hohe Schneelasten im Winter, massive Eisbildung und Schmelzwasser an kalten, sonnigen Tagen, Wind, Regen und die aggressive UV-Strahlung setzen dem Material massiv zu und verursachen sehr hohen Reparaturaufwand. Holzkästen, Interieurs und Eisenkonstruktionen wie Rahmen, Verblechungen und Plattformen bestehen immer noch weitgehend aus Originalmaterial und bedürfen dringend des Schutzes, damit auch künftige Generationen eine Eisenbahnfahrt wie im Spätbiedermeier, in der Gründerzeit oder im Jugendstil geniessen können. Der DVZO verwaltet und pflegt kulturelles Erbe, das es zu bewahren gilt. Schon seit vielen Jahren besteht ein Projekt zur Erstellung einer Halle zum Schutze des rollenden Kulturguts.

Der Schreibende hat das Projekt 2005 aus den Händen von Vorgängern übernommen und zusammen mit engagierten DVZO-Mitgliedern und mit professioneller Unterstützung zur heutigen Baureife gebracht. Ein Millionenprojekt «hobby-mässig» zu führen, die gesamten Plangenehmigungs- und Bewilligungsverfahren durchzuziehen sowie eine Organisationsstruktur mit Architekten, Ingenieuren und Bauunternehmungen zu führen ist zweifellos ehrenamtlich ein Kraftakt. Aus dem Herzblut für den Bau eines schützenden Dachs und aus der Erkenntnis des Werts eines integralen historischen Bahnbetriebs entstand 2005 die – anfänglich als verrückt taxierte – Idee, nicht einfach eine beliebige neue Halle zu bauen sondern auf die Suche nach einem «echten» historischen Bauwerk aufzubrechen. In Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB stiess der Projektverantwortliche auf eine Halle, die seit rund 110 Jahren

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



Auf gutem Grund: der Bau des Fundaments für die Halle wurde 2013 abgeschlossen

im Dornröschenschlaf ruhte und über deren Geschichte niemand genau Bescheid wusste. Ein Gutachten brachte 2007 Klarheit: Es handelt sich um eine der beiden Personenhallen des ersten definitiven Bahnhofs der Stadt Basel. Das Bauwerk hat die Wirren der Zeit wie durch ein Wunder überlebt. Der Chefarchitekt der seinerzeitigen Schweizer Centralbahn SCB, Ludwig Maring, hat eine für die Spätbiedermeierzeit aussergewöhnlich innovative, modulare Holz-Eisenkonstruktion von rund 100 Metern Länge und 20 Metern Breite geplant. Seine handkolorierten Originalpläne sind noch heute im Staatsarchiv Basel Stadt zu bewundern. Die Halle wurde 1860 von der SCB als «Kathedrale des Fortschrittes» und Bote eines neuen Zeitalters errichtet. Nach nur gut vierzig Jahren musste sie etwa 1903 dem heutigen Basler Hauptbahnhof weichen. Die soeben gegründete SBB brauchte dringend Dächer für die neuen Hauptwerkstätten in Olten. Material war zu dieser Zeit sehr teuer und die menschliche Arbeitskraft umso billiger. Man hat deshalb nicht mehr benötigte Bauwerke nicht einfach abgerissen, sondern Teil um Teil sorgfältig demontiert und andernorts wieder aufgebaut. So geschah es auch mit den Basler Hallen. Die eine gelangte in die neue Hauptwerkstätte nach Zürich (wo sie – bis zur Unkenntlichkeit eingemauert – heute noch steht!) und die andere nach Olten, wo sie 110 Jahre lang als Holzlagerhalle der SBB-Schreinerei im Industriewerk gute Dienste leistete. 2008 hat die SBB die Halle dem DVZO vertraglich überschrieben. Der DVZO hat die Halle 2012 in Zusammenarbeit mit der SBB vertragsgemäss demontiert und in Küssnacht am Rigi provisorisch eingelagert. Sie soll

möglichst schnell aufgearbeitet, wieder aufgerichtet und als eine weit über die Landesgrenzen hinausstrahlende Perle in Betrieb genommen werden. Zwischen 2010 und 2013 hat der DVZO in Bauma den künftigen Platz der Halle bereits komplett vorbereitet. Es wurden eine vollständig neue Gleisanlage mit Mittelperron, zwei Wasserkrane, sämtliche Leitungen, Verkabelungen und schliesslich das Fundament errichtet. Nun ist alles bereit und die Halle hätte bereits im Winter 2013/14 aufgerichtet werden können, wenn die erforderlichen Mittel für den Abschluss der Arbeiten vorhanden gewesen wären... Die Sammlung der noch fehlenden Mittel ist nun die letzte grosse Herausforderung vor dem glücklichen Abschluss des Projekts. Infolge denkmalpflegerischer Auflagen sowie der statischen Anforderungen der heute geltenden Baugesetze sind ursprünglich nicht geplante Massnahmen und Arbeiten nötig. Dadurch verteuert sich das gesamte Projekt, und es fehlen heute noch knapp 1 Million Franken. Zur abschliessenden Finanzierung der Halle hat der DVZO ein Bauteile-Sponsoring lanciert. Er hofft, dass der Funke der Begeisterung für das Projekt auf ganz viele Menschen überspringt und diese motiviert, sich mit dem Kauf eines Bauteils am einmaligen Projekt zu beteiligen. Machen Sie mit! «Kaufen» Sie ein Bauteil des einzigartigen Denkmals. Sei es ein Quadratmeter Dach oder eine Stütze. Ab Fr. 5000.– werden Sie auf einer Donatorentafel in der Halle verewigt. Beiträge an den DVZO sind zudem steuerbefreit!

Christoph Rutschmann,
Projektleiter historische Bahnhofshalle Bauma



Ihr Immobilienpartner im Zürcher Oberland

RE/MAX

Wir geben Ihren Träumen
ein Zuhause.



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

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



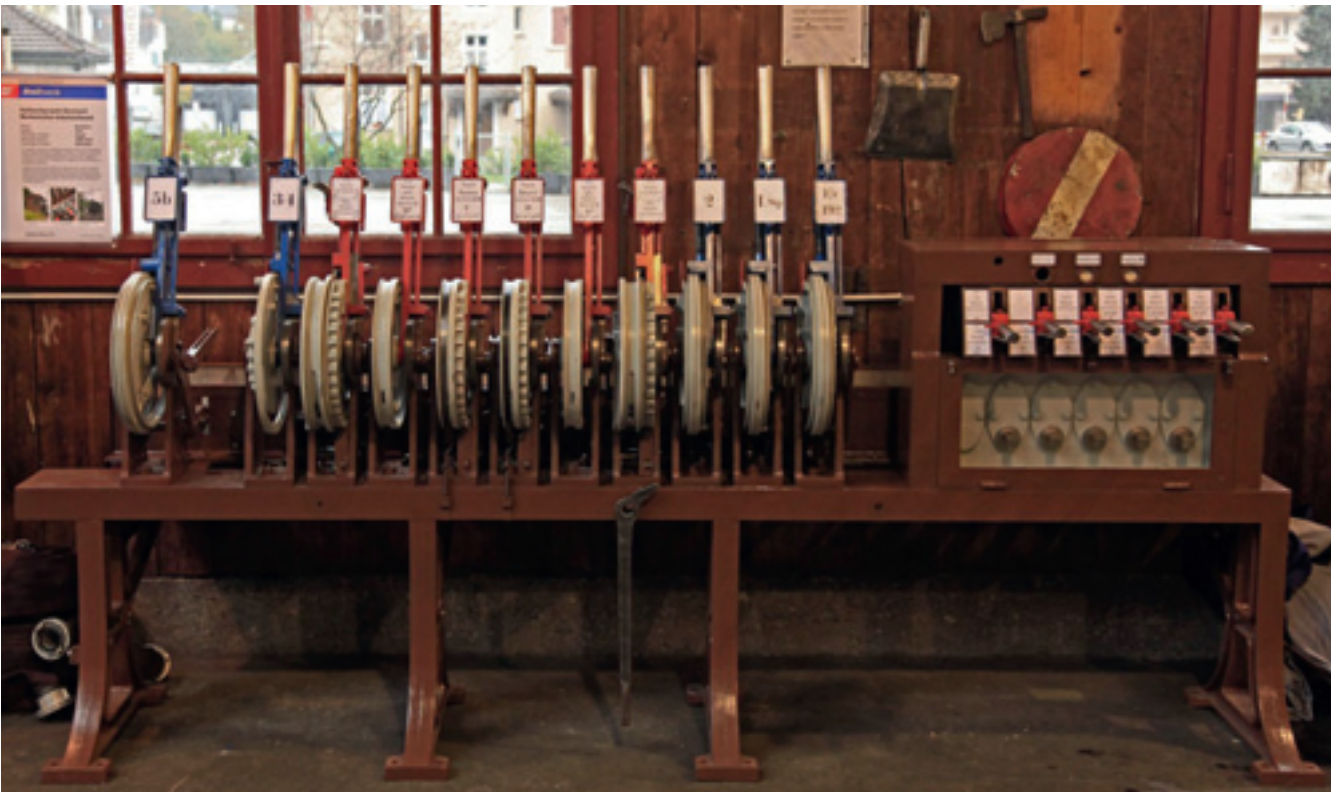
Projekt «Historisches Stellwerk Bäretswil»

So können Sie teilnehmen:

Bauteil	Preis	Einheit/Anzahl
1 Quadratmeter Dachfläche	250.–	1 m² von 2000
1 Laufmeter Einfriedungszaun	350.–	1 m² von 200
1 Sparrenpfette (= horizontaler Dachbalken)	400.–	1 Stk. von 450
1 Haupt-Dachsparren	500.–	1 Stk. von 52
1 Gusseisenfuss einer Hauptstütze	750.–	1 Stk. von 52
1 Fundamentstein	1000.–	1 Stk. von 52
1 Hauptstütze	3000.–	1 Stk. von 56
1 Zugstangensystem	5000.–	1 Stk. von 24
1 Gusseisen-Zierwerk für 1 Hauptstütze	7500.–	1 Stk. von 52
1 Schmuckfassaden Giebfeld	20 000.–	1 Stk. von 3

Spendenkonto «historische Bahnhofshalle» bei der Zürcher Kantonalbank ZKB: IBAN CH47 0070 0110 0018 9669 7, lautend auf Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, 8340 Hinwil. Bitte gewählte Bauteile bei der Einzahlung vermerken. Die Zahlung ist auch über www.dvzo.ch möglich.

Besten Dank für Ihren wertvollen Beitrag an die historische Bahnhofshalle Bauma!



Restauriertes Stellwerk «Bruchsal J» für den Einsatz im Bahnhof Bäretswil

Einleitung

Der DVZO ist bestrebt, seine Lokomotiven und Wagen in einem historisch korrekten Zustand zu betreiben. Dazu wird ein grosser Aufwand betrieben. Die für Besucher nicht sichtbaren Bremssysteme stammen zum Beispiel aus derselben Epoche wie die Fahrzeuge selber. Da liegt es nahe, das Rollmaterial auch in einer Umgebung zu präsentieren, welcher der ihres regulären Betriebseinsatzes entspricht. Um diesem Vorhaben ein Stück näher zu kommen, wurde vor einigen Jahren das Projekt «Historisches Stellwerk Bäretswil» ins Leben gerufen. Dieses hat zum Ziel, den vereinseigenen Museumsbahnhof Bäretswil mit einer mechanischen Stellwerkanlage aus den Anfängen des vorherigen Jahrhunderts auszurüsten und trägt damit seinen Teil zur Errichtung eines «Eisenbahn-Ballenbergs» im Zürcher Oberland bei. Damit wird sich in Bäretswil die letzte vollmechanische Stellwerkanlage der Schweiz befinden und somit einzige Ort, an welchem diese Stellwerktechnik nicht nur im Museum, sondern in seiner ursprünglichen Funktion in Betrieb erlebt werden kann. Genau wie der letzte Barrierenposten in Neuthal, welcher heute schon schweizweit der einzige ist.

Geschichtlicher Hintergrund zum Projekt

In den Anfängen der Eisenbahn wurden sämtliche Weichen noch vor Ort mit einem sich direkt bei der Weiche befindlichen Stellhebel umgestellt. Später kamen Signale hinzu, welche zuerst direkt mit einem Stellhebel bedient wurden. Da dies aufgrund der teils grossen Distanzen zwischen Bahnhofsgebäude und Signal mit der Zeit recht mühsam wurde, suchte man nach einer Möglichkeit, alle Signale eines Bahn-

hofes von einem zentralen Ort aus zu bedienen. Eines der ersten derartigen Signale, war die sogenannte «Hipp'sche Wendescheibe». Solche sind ebenfalls auf der DVZO-Strecke in Betrieb (siehe Kasten). Die Entwicklung der Eisenbahn schritt stetig voran. Immer mehr Züge befuhren das Eisenbahnnetz, weshalb sich auch die Eisenbahnsicherungstechnik weiterentwickeln musste. Bis der Weichenwärter (so nannte man die Arbeiter, welche die Weichen in einem Bahnhof umstellten) alle Weichen für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges in die richtige Stellung gebracht hatte, verging relativ viel Zeit, was bei den immer dichter werdenden Fahrplänen kaum mehr zu bewältigen war. Eine Folge davon waren auch Unfälle infolge falsch gestellter Weichen. Deshalb begann man, die Weichen von einem Ort aus fernzusteuern. Auf kleineren Bahnhöfen bediente man alle vom gleichen Ort aus, auf grösseren wurden die Weichen in Gruppen zusammengefasst und von Bedienpunkten aus gestellt. Damit war der nächste Entwicklungsschritt vorprogrammiert: Die Signale und Weichen, welche nun vom gleichen Ort aus bedient wurden, sollten in gegenseitige Abhängigkeit gebracht werden, d.h. wenn ein Signal einem Zug die Einfahrt in einen Bahnhof gestattete, konnte man die zu befahrenden Weichen nicht mehr umstellen. Damit waren die eigentlichen Stellwerke geboren. Das erste mechanische Stellwerk der Schweiz wurde im Jahre 1880 in Bern erstellt. Von da an wurden immer mehr Bahnhöfe mit solchen ausgerüstet, wobei sich die Bauformen immer weiterentwickelten. In 1920er Jahren, als in der Schweiz schon über 450 mechanische Stellwerke im Einsatz



standen, wurden die ersten elektromechanischen Stellwerke in Betrieb genommen. Im Zuge der Entwicklung der Stellwerktechnik bis hin zum heutigen elektronischen Stellwerk wurden die mechanischen immer mehr durch modernere ersetzt. Dies hat bis heute fast zum völligen Verschwinden der alten Stellwerktechnik geführt. Nur dank der Robustheit und Langlebigkeit der alten Anlagen sind sie noch nicht ganz von der Bildfläche verschwunden, denn sie wurden nicht aufgrund Versagens abgelöst, sondern wegen der fortschreitenden Rationalisierung im Bahnbetrieb.

Das geplante Stellwerk in Bäretswil wird epochal die Blütezeit der mechanischen Sicherungsanlagen in der Schweiz verkörpern und damit eine Vielzahl gleicher Anlagen zu jener Zeit repräsentieren.

Ein Stellwerk für Bäretswil

Der Bahnhof Bäretswil besitzt aktuell kein Stellwerk (und besass auch nie eines). Die vorhandenen Signale wurden im Lauf der Zeit gemäss den Bedürfnissen errichtet und entsprechen in dieser Kombination keinem historischen Vorbild. Auch bei der Montage der Stellapparaturen wurde mehr auf Funktionalität als auf historische Korrektheit geachtet. Die Weichen werden heute mit Stellhebel gestellt, was bei Zugskreuzungen mit verspäteten Zügen wertvolle Zeit kostet.

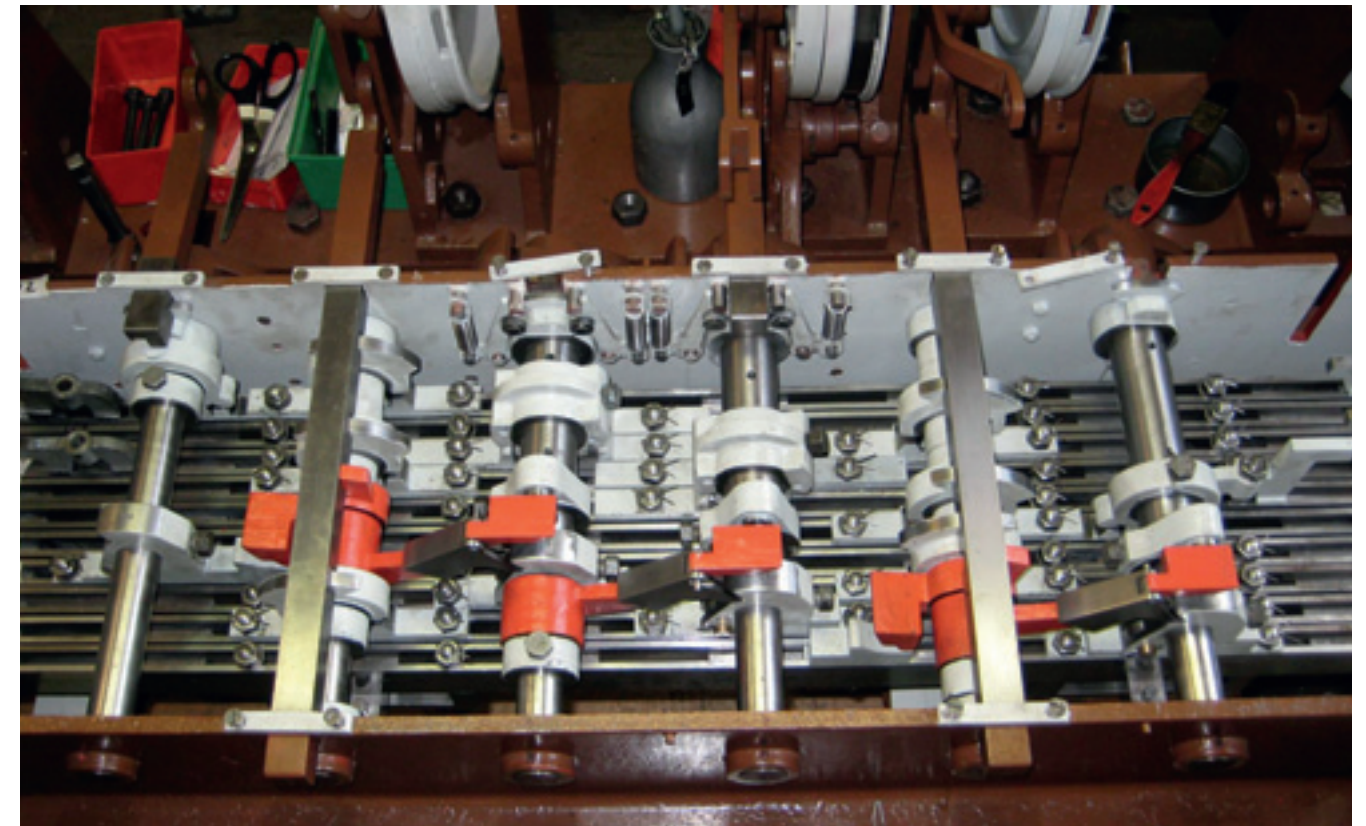
In Bäretswil soll eine vollmechanische Stellwerkanlage errichtet werden. Das bedeutet, dass die Signale, Weichen und

Barrieren («Aussenanlage») von einem Punkt aus bedient werden. Im «Reglement über die mechanischen Sicherungsanlagen» vom 1. Juli 1958 steht geschrieben:

«Die Stellwerke sind dazu bestimmt, die Betriebssicherheit zu erhöhen und die Abwicklung des Zugverkehrs sowie des Rangierbetriebes zu beschleunigen. Dies wird erreicht, indem Einrichtungen der Aussenanlage von einer Stelle aus bedient und dadurch zwischen den Hebeln Abhängigkeiten nach Massgabe der Verschluss-tabelle hergestellt werden können.» Die Elemente der Aussenanlage sollen alle mit Doppeldraht-zugleitungen bedient werden. Diese bestehen aus 4 bzw. 5 mm dickem verzinktem Stahldraht und übertragen die Kraft, mit welchem der Hebel am Stellwerk umgelegt wird, auf den Antrieb der Weiche oder des Signals. Für die Barrieren werden Kurbeln installiert, die mittels Drahzügen die Kraft auf die Antriebe überträgt und somit die vorhandenen Elektromotoren ablösen.

Als Stellwerkapparat kommt einer vom Typ «Bruchsal J» mit Baujahr 1912 zum Einsatz. Er stand ursprünglich in Uttwil am Bodensee. Nach seiner Ausserbetriebnahme wurde er vor der Verschrottung gerettet und jahrelang von einem Vereinsmitglied eingelagert. Da die ursprüngliche Uttwiler Gleisanlage jener von Bäretswil sehr ähnlich sah, ist der Apparat prädestiniert für seinen Einsatz beim DVZO.

Die Bäretswiler Gleisanlage bleibt unverändert. Die Signale werden, nach Bauart sortiert, neu verteilt und damit verein-



Blick ins Verschlussregister während dem Zusammenbau

heitlicht. In Bäretswil werden Flügelsignale («Semaphore») und Klappscheiben-Vorsignale zum Einsatz kommen. Die Hipp'schen Wendescheiben wurden bereits nach Neuthal verlegt.

Stand des Projektes

Aktuell ist das benötigte Material mehrheitlich vorhanden. Vor allem das Zusammentragen der Elemente für die Drahtzugleitungen dauerte seine Zeit und war mit beträchtlichem Aufwand verbunden.

Der Stellwerkapparat wurde bis auf die letzte Schraube zerlegt und in hunderten Stunden Kleinstarbeit gereinigt, neu gestrichen und wieder zusammengesetzt. Da der Apparat nicht für Bäretswil konstruiert war, musste er an die Bäretswiler Gleisanlage angepasst werden. Im Jahre 2010 konnte der DVZO von den SBB ein ehemaliges Stellwerkgebäude von Rorschach SG übernehmen. Dieses wurde von Vereinsmitgliedern rückgebaut und nach Bauma transportiert, wo es seine baldige Restaurierung wartet. Das nötige Fundament wurde 2013 in Bäretswil erstellt. Ebenfalls sind einige Signale an ihren neuen Standort versetzt. Die drei Hipp'schen Wendescheiben wurden zum Barrierenposten Neuthal verschoben, zwei davon sind bereits in Betrieb. Da für Änderungen an Stellwerken das Bundesamt für Verkehr miteinbezogen werden muss, wurde ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht, das mittlerweile bereits bewilligt ist. Damit steht auch administrativ dem Projekt nichts mehr im Wege. Warum dauert das Projekt so lange? Dafür gibt es vor allem einen Grund: Es ist nicht prioritär. Der DVZO hat dringendere

Aufgaben zu lösen, für welche die knappen personellen Ressourcen eingesetzt werden müssen. Zudem bremsen die Finanzen das Fortschreiten. Der Verein hat Projekte in Ausführung, die das Budget stark strapazieren, so können keine zusätzlichen finanzielle Mittel für das Stellwerkprojekt bereitgestellt werden. Dank Spenden konnte bis jetzt dennoch einiges realisiert werden.

Fabian Sollberger,
Projektleiter Stellwerk Bäretswil



Die Hipp'sche Wendescheibe

Die Hipp'sche Wendescheibe gehört zur ältesten Signalgeneration der Schweiz. Sie wurde 1862 vom ursprünglich aus Würtemberg stammenden Uhrmacher Matthias Hipp konstruiert. Die letzten Exemplare waren bis 1975 bei den SBB in Betrieb.

Das Signal wird von einem Uhrwerk angetrieben, welches von Zeit zu Zeit vor Ort mit einer Kurbel aufgezogen werden muss. Um einem Zug die Vorbeifahrt zu erlauben, wird das Uhrwerk über einen elektrischen Impuls ausgelöst. Früher geschah dies durch einen Kurbelinduktor, heutzutage mit geringer Spannung ab dem normalen Stromnetz. Nach der Auslösung dreht sich die rot-weiße Scheibe um 90 Grad um ihre vertikale Achse, sodass der Lokführer nur noch die schmale Seite derselben sieht. Nach Vorbeifahrt des Zuges muss sich die Scheibe, da sie sich aufgrund des Uhrwerkes nicht zurückdrehen kann, um 270 Grad weiterdrehen, um ihre Grundstellung zu erreichen. Wird das Aufziehen vergessen, bleibt die Scheibe während einer Drehung einfach stehen, was sich beim Bediener durch eine Glocke bemerkbar macht.

Beim DVZO wurden drei der letzten Exemplare restauriert und sind bis heute betriebsfähig erhalten geblieben.



Fertiges Fundament für das Stellwerkgebäude in Bäretswil



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 Werkzeug und aus Original Bauteilen.

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

Buco Spur 0 GmbH

Blühende Aussicht
 ... im grünen Paradies!

Meier

Der Treffpunkt für Gartengeniesser

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



ACS-PARTNER

ACS-Partner AG
 Dipl. Bauingenieure ETH SIA USIC
 Zürich und Hombrechtikon

Seesicht haben in Zürich nur die Privilegierten.



STEIG EIN. KOMM WEITER.

ZVV

Funktionsweise eines mechanischen Stellwerkes

Die Beschreibung beschränkt sich auf eine grobe Übersicht über die Funktionsweise eines mechanischen Stellwerkes, denn eine detaillierte Ausführung würde den vorliegenden Rahmen bei Weitem sprengen.

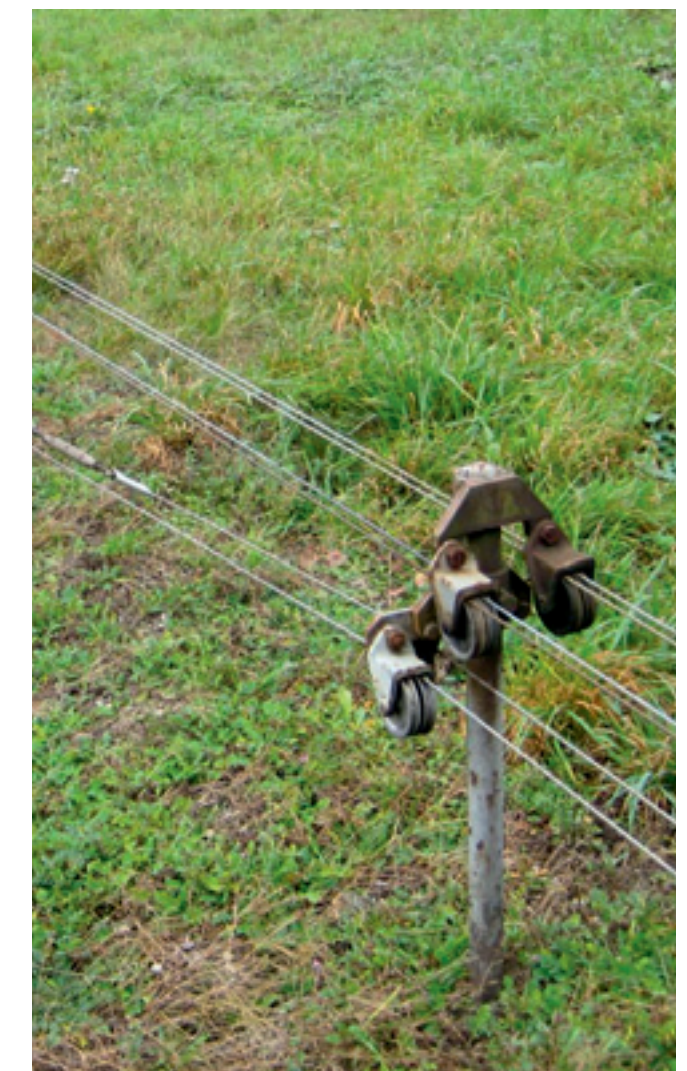
Betrachten wir uns zuerst den Aufbau eines Stellwerkapparates: Dieser besteht im Wesentlichen aus den Stellhebeln und dem dahinter liegenden Verschlussregister. Die Hebel für die Weichen sind blau, jene für die Signale rot markiert. Für jeden möglichen Fahrweg eines Zuges und das zugehörige Signal wird eine Fahrstrasse definiert. Jeweils zwei Fahrstrassen können mit einem auf der rechten Seite angeordneten Fahrstrassenhebel eingestellt werden. Die Weichenhebel sind in Grundstellung des Apparates zur Bedienung frei, die Hebel der Signale jedoch gesperrt. Ein mechanisches Stellwerk bringt die Weichen und Signale eines Bahnhofes in Abhängigkeit. Diese Abhängigkeiten werden rein mechanisch im Verschlussregister hergestellt. Dort befinden sich die Verschlusslineale, die sich in Längsrichtung verschieben

können und von den Fahrstrassenhebeln angetrieben werden. Sie verhindern oder erlauben das Umstellen von Weichen und Signalen.

Damit ein Signal für einen Zug auf Fahrt gestellt werden kann und diesem damit die Erlaubnis für die Ein- oder Ausfahrt gibt, müssen zuerst alle Weichen, die der Zug befährt, in die richtige Stellung gebracht werden. Dies geschieht durch Umlegen der Hebel nach unten oder nach oben. Sind alle Weichen richtig gestellt, kann der betreffende Fahrstrassenhebel in die der Fahrstrasse entsprechende Stellung gebracht werden. Danach sind die Weichen gesperrt, dafür kann das zugehörige Signal auf Fahrt gestellt werden. Mit dem Umlegen des Signalhebels wird gleichzeitig verhindert, dass der vormals umgelegte Fahrstrassenhebel in seine Grundstellung zurückgenommen werden kann, da damit ja auch die Weichen wieder freigegeben würden. Nachdem der Zug an seinem Zielpunkt angekommen ist, kann die Fahrstrasse aufgelöst werden, d.h. es werden die gleichen Handlungen umgekehrter Reihenfolge durchgeführt.



Semaphorsignal (Rot) und Klappscheiben-Vorsignal (Orange) in Güttingen



Drahtzugleitungen im alten Bahnhof Zurzach



Ein historischer Güterzug mit der Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» an der Spitze fährt in Neuthal ein.

Ein Veteran: Die historische Elektrolok Be 4/4 Nr. 15

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland betreibt nebst Dampfloks auch historische Elektrolokomotiven. Insgesamt drei elektrische Fahrzeuge dürfen wir zu unsrem Rollmaterialpark zählen. Das älteste Fahrzeug ist die 1931 gebaute Elektrolok Be 4/4 Nr. 15 der ehemaligen Bodensee-Toggenburgbahn (BT), dessen Kauf an der Generalversammlung von 1987 beschlossen wurde. Von den einst sechs durch die Bodensee-Toggenburgbahn beschafften Loks sind heute noch fünf erhalten und drei betriebsfähig geblieben. Nebst

der BT bestellte auch die EBT-Gruppe (Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn) diesen Loktyp, welcher sich jedoch in technischer Hinsicht von den BT-Loks unterscheidet. Von diesen sind ebenfalls noch zwei dem Alteisenhändler entkommen. Unsere Be 4/4 steht für Extrazüge jeglicher Art im Einsatz und kann nebst der regulären Fahrsaison auch im Winter eingesetzt werden. Die Lok ist mit dem heute zwingend benötigten, modernem Sicherheitssystem ETM-S ausgerüstet und erlaubt uns somit freie Fahrt auf dem Bahnnetz.



In den frühen Morgenstunden wartet die Be 4/4 Nr. 15 in Rapperswil mit einem DVZO-Extrazug auf die Weiterfahrt.

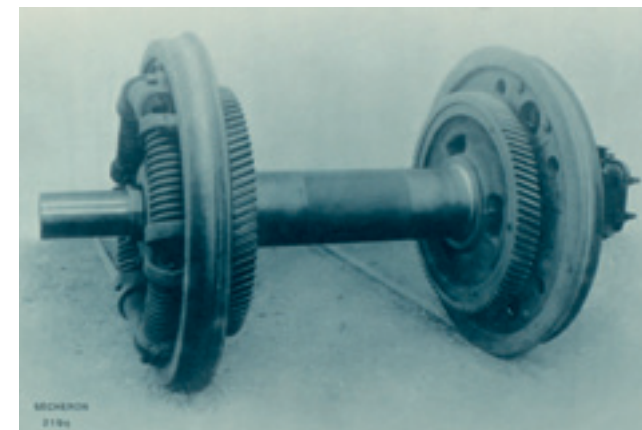
Elektrifikation der Bodensee-Toggenburgbahn

Nach 21 Jahren Dampffahrt eröffnete die damalige Bodensee-Toggenburgbahn 1931 den elektrischen Betrieb auf der Strecke St. Gallen–Wattwil. Die Vorteile des elektrischen Betriebs waren im Verhältnis zu relativ geringen Mehrkosten überwiegend. Keine Rauchemission, grössere Fahrgeschwindigkeiten sowie dichtere Zugfolgen waren gerade für den Personenverkehr, der bei der BT einen Anteil von 50 bis 60% einnahm, von grossem Vorteil. Erste Studien für die Elektrifikation der BT stammten bereits aus dem Jahr 1918. Ausschlaggebend für den Wechsel war der zu dieser Zeit horrend Kohlenpreis, jedoch waren auch die elektrischen Anlagen und die für den Betriebswechsel nötigen Neuerungen noch sehr kostspielig, was die Elektrifikation lange hinauszögerte. Im Laufe der Jahre entwickelten sich die Umstände immer positiver hin zur elektrischen Zukunft. Fällige Hauptrevisionen von Dampflokomotiven sowie der unterdessen nicht mehr aufzuhaltende Fortschritt in der elektrischen Zugförderung, liess den Bodensee-Toggenburgbahn Verwaltungsrat am 12. April 1930 den Beschluss zur

Elektrifikation fällen. Man entschied sich aufgrund von BT und SBB gemeinsam genutzter Stationen und Streckenabschnitte für das Einphasen-Wechselstromsystem von 15000 V und 16 2/3 Frequenz und somit für Stromsystemgleiche elektrische Lokomotiven und Triebwagen vom Typ Be 4/4 sowie BCF 2/4.



Arbeiten rund um die Trafosrevision in der Sersa-Halle in Hinwil, Ausbau der Hüpferrbatterie



Triebbradsatz ausgerüstet mit beidseitigem Sécheron-Federantrieb

Elektrische Lokomotive Be 4/4 – Ingenieurskunst mit vier einzelnen Achsen

In den Anfängen des Elektrolokomotivbaus des vergangenen Jahrhunderts, erinnerte der Antrieb einer Elektrolok noch sehr stark an denjenigen einer Dampfloks. Die Kraftübertragung vom Elektromotor zu den Achsen gelang meist noch über Triebstangen. Die Konstruktionen waren so ausgelegt, dass oft ein einziger grosser Motor über die Triebstange gleich mehrere Achsen antrieb. Bei dieser Art von Antrieb wird auch vom Gruppenantrieb gesprochen. Im Verlaufe der Elektrifikation des Bahnnetzes und den Diskussionen über höhere Fahrgeschwindigkeiten, rückte vermehrt der Einzelachsenantrieb ins Zentrum der Aufmerksamkeit, bei dem kleinere Motoren jeweils eine Achse einzeln antreiben. Die Industrie machte sich auf die Suche nach geeigneten Lösungen des individuellen Einzelachsenantriebs. Die Problematik zeigte sich vor allem in der Aufgabe, die rotierende Bewegung des Motors, welcher fest mit dem Rahmen der Lok oder Drehgestell verbunden ist, direkt, das heisst ohne Kuppelstange,

auf die Triebräder zu übertragen. Die Anfänge machte hierbei der Maschineningenieur Tschanz, welcher auch gleich den nach ihm benannten Antrieb an einer Probelokomotive umsetzte. Der überaus komplizierte Antrieb erwies sich als sehr unterhaltsintensiv und somit unbrauchbar. Brown Boveri & Cie (BBC) entwickelte mit J. Buchli einen Gelenkkuppelantrieb, welcher zwar gut funktionierte und auch heute noch beispielsweise an einer Ae 4/7 zu bewundern ist, jedoch immer noch viele Einzelteile aufwies und somit grosse Unterhaltsarbeiten bescherte. Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) erzielte ca. 1915 grosse Erfolge mit dem von ihr entwickelten Universalantrieb. Das relativ einfache Antriebssystem, bestehend aus einer doppelten Zahnradübersetzung, wurde diversen Anforderungen gerecht. Das Genfer Unternehmen S.A. des Ateliers de Sécheron hat das Problem etwa zur selben Zeit durch Verwendung von elastischen Zwischengliedern gelöst. Der Sécheron-Antrieb, eine Weiterentwicklung des Westinghouseantriebs, nutzt zur Kraftübertragung einzelne am Triebad angeordnete Spiralfedern. Die ersten Fahrzeuge mit Sécheron-Antrieb verkehrten 1926 auf der Lötschbergstrecke. Kurz darauf entschloss sich die BT, ihre neue Elektrolok Be 4/4 mit genau diesem Antrieb auszurüsten und besass somit die allererste laufachsenlose mit Sécheron-Einzelachsenantrieb ausgerüstete Elektrolokomotive der Schweiz. Die damaligen Innovation und der immense Pioniergeist im Elektrolokomotivbau setzte den Grundstein für die heutigen Schnellzüge. Im DVZO bewegt eben dieser Sécheron-Antrieb der Be 4/4 auch mehr als acht Jahrzehnte später immer noch zuverlässig unsere Extrazüge.

Alessandro Andreoli,
Projektleiter Revision Be 4/4



Trafosrevision im DVZO

Die elektrische Lokomotive Be 4/4 Nr. 15 wurde Ende Oktober 2012 für umfangreiche Revisionsarbeiten ausser Betrieb gesetzt. Nach bald 30-jährigem Einsatz für den DVZO, nagte der Zahn der Zeit auch an der elektrischen

Ausrüstung der Lok. Somit mussten der Haupttransformator sowie die Drosselspulen der 1945 nachträglich eingebauten elektrischen Bremse revidiert werden. Der Ausbau des rund sieben Tonnen schweren Transformators erwies sich als schwieriges, jedoch einmaliges Unterfangen in der Geschichte des Vereins. In unzähligen Fronstunden wurde die Lok Stück für Stück auseinandergenommen. Die Demontage der schweren Apparate fand in der Sersa-Halle in Hinwil und die Revision bei der Firma Gebrüder Meier in Regensdorf statt. Danach gilt es, das grosse Puzzle wieder zusammen zu setzen. Nebst den grossen Arbeiten bekam die Lok ein statisches Batterieladegerät und einen modernen Überspannungsableiter, welcher das Lokpersonal sowie die elektrischen Geräte vor Überspannung auf der Fahrleitung schützt.

Aus dem Nähkästchen der Technik

«hoher Besuch» aus dem Süden?

Ja, ca. 30 m über dem Boden des Remisenareals in Uster, auf dem Hochkamin! Die Nestunterlage auf dem Kamin, welche vor ungefähr acht Jahren installiert wurde, ist wohl abgeschrieben, die Investition hat sich aber sehr gelohnt: Ein Storchenpaar nestet auf dem exklusiven Platz und wie Fachleute beobachteten, wird jetzt fleissig gebrütet. Wir hoffen, dass diese Attraktion in Uster sehr wohl beachtet wird, denn diese Vögel haben es sicher nicht leicht, in dieser industrialisierten und stark überbauten Gegend entsprechende Lebensgrundlagen zu finden. Wir freuen uns jetzt schon auf die kleine Flugschule über der Remise.



Pefi – © Bild Storch; Huerlimann

Lok-Unterhalt

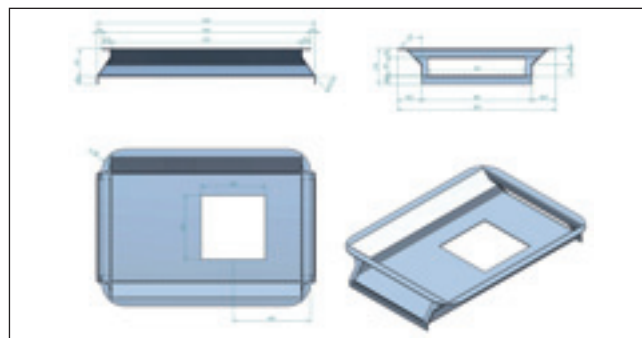
Dank dem stetigen und kompetenten Einsatz der Mitglieder des DVZO in der Remise Uster und Bauma konnten wir die anstehenden Revisionsarbeiten termingerecht bewältigen, es waren jeweils genügend Loks zur Fahrsaison einsatzbereit. Da vier «DVZO-Dampfer» betriebsfähig sind, können wir uns etwas Stress abbauen, weil nicht alle Loks zum Saisonbeginn bereit sein müssen. Nicht zu vergessen ist der «Dampfriese», die Lok 9 des DLC, welche auch durch unsere Hände betreut wird. Ich frage mich manchmal schon, wie wir dies alles bewältigen! Darum sende ich an dieser Stelle ein riesiges Dankeschön an alle Mitwirkenden! Ich hoffe, dass wir auch zukünftig das beachtliche Pensum bewältigen können.

Lok 401 «Bauma»

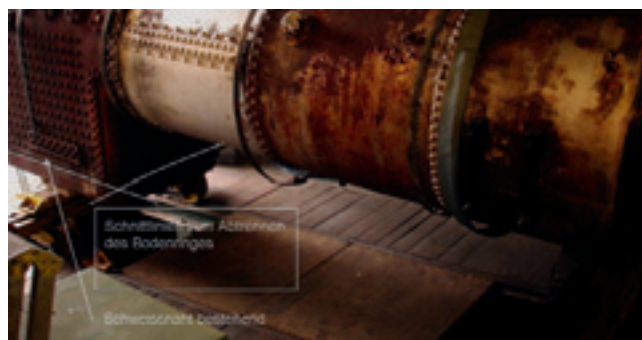
Unser kräftigstes Dampffross ist mit Überhitzer ausgerüstet. Der relative neue Kessel tschechischen Ursprungs fing schon nach fünf Jahren an an den Siederohren in der Feuerbüchse «inkontinent» zu werden. Ob nun die Produktqualität oder die Handhabung vor und während des Betriebes mehrheitlich die Ursache waren, sei nun dahingestellt. Jedenfalls mussten alle Siederohrverschweissungen das zweite Mal ausgefräst werden um eine neue Schweissnaht anzubringen. Die Arbeiten haben Abnahme durch das Kesselinspektorats des SVTI (Schweizerischer Verein für technische Inspektionen) unter Prüfdruck bestanden.

Lok 2 «Hinwil»

Was lange währt...: Seit einigen Jahren steht die demontierte Lok 2 in der Remise und wartet auf tatkräftige Hände. Unter Händeringen konnten in kleinen Schritten einige Arbeiten angegangen werden. So wurden in einem ersten Schritt die



Aschekasten_Lok2



Kessel mit Markierung Bodenring abtrennen



Dampfdom überdrehen



Kesselpfung mit Mano

Wasserkästen sandgestrahlt und innen laminiert. Den nötigen neuen Anstrich erhielten diese von interner Fachkompetenz. Die ersten Tausender waren damit ausgegeben! Weil der Bodenring nicht mehr für den Betrieb genügte und vom SVTI zum Stilllegen verurteilt wurde, musste eine möglichst wirtschaftliche Lösung gesucht werden. Die ursprüngliche Lösung, Bodenring komplett abtrennen beziehungsweise abfräsen kam aus Kostengründen nicht in Frage. Die günstigere Lösung, also alle Bodenringecken austrennen und die deren Versteifungen durchtrennen, wurde favorisiert. Zur Realisierung wurde der Kessel zu Sulzer in Ober-

winterthur verschoben und die offerierten Arbeiten in Angriff genommen. Das Vorgehen wurde genau nach SVTI Vorgaben angegangen: Das Austrennen der Ecken, das einzuschweisende Material, die Schweissvorgaben, Schweissnahtkontrollen sowie deren Endabnahme.

Ein Besuch während der Arbeiten in Oberwinterthur verursachte mir einige Bedenken wegen der vermutlich viel höheren Kosten durch die enormen nötigen Handarbeiten, doch weit gefehlt, grosszügigerweise blieb es beim Offertpreis. Nochmals besten Dank an dieser Stelle.

Also wir haben nun einen Kessel mit vier professionell eingeschweissten Ecken, mit vier neuen Deckenankern, welche aus unerfindlichen einmal entfernt wurden, zwei neuen Stehbolzen als Ersatz für gebrochene, fein säuberlich verschweisste und geschliffene Anschlussstellen für die Wasserstände am Stehkessel. Die Lagerung der Reglerstange unterhalb des Reglers musste neu aufgearbeitet werden, der Anschlussflansch unterhalb des Reglerventiles ebenfalls. In einem speziellen Arbeitsgang haben wir den Dampfdomflansch mit einer speziellen Drehmaschine bearbeitet, so dass eine saubere Dichtfläche für den Domdeckel mit Sicherheitsventil gewährleistet ist. Die Kleinigkeit von CHF 1700.– wird sich lohnen haben. Im März 2014 konnte die Druckprüfung unter Prüfdruck mit 17.3 bar erfolgreich abgeschlossen werden. Das «teure Stück» wird nun sicher in diesem Jahr noch auf das Lok-Chassis gehievt. Ein Lok-Kessel ohne Aschekasten ist nicht denkbar. Ein neues Stück liegt schon zum Einbau bereit. Ich sehe jedoch von einer Prognose ab, wann die Lok 2 wieder betriebsbereit sein wird. Standplatz für eine weitere Lok in Bauma haben wir ja sowieso nicht.



Drehmasch ausrichten LokSchwyz



Triebblager Lok Schwyz

Lok 4 «Schwyz»

Eine sehr spezielle Herausforderung für unsere Werkstatt bestand in der Überholung des gesamten Antriebes der historischen Lok. Die für die Totalrevision gesammelten Gelder reichten dazumals leider nicht für eine «totale» Revision – an vielen Ecken wurde gespart! Für eine erste Show genügte es knapp, nun aber musste ernsthaft Hand angelegt werden. Weil auf gut Neudeutsch «reengineering» unser Hobby ist, packten wir die Sache tiefgreifend an. Der ganze Antrieb wurde demontiert. Alle Trieb- und Kuppelstangenköpfe wurden nachbearbeitet um wieder winklige und gerade Flächen für die Lagerklötze zu erhalten. Alle Lager wurden neu erstellt, also vom vierkant Rohmaterial bis zum fertigen Lagerklotz, welcher dann mit Weissmetall ausgegossen wurde. Die fertigen Lagermasse wurden den jeweiligen Zapfenmassen angepasst. Ganz speziell war die Nachbearbeitung des beschädigten Triebzapfens an der linken Seite. Die extra gemietete Spezial-Drehmaschine führte zum gewünschten Erfolg. Diese Lok hat sich zwischenzeitlich mehrheitlich zum Liebling des Lokpersonals gemausert.

Luftpumpen

Diese relativ heiklen und unverzichtbaren Elemente für die Bremsluftaufbereitung zeigen leider öfters ihre Alterserscheinungen, indem sie mal sauber laufen oder eben ins Stottern kommen. Ziemlich sicher in Momenten wo keine Zeit für's «Chüderle» vorhanden ist auf dem Führerstand! Grundsätzlich haben wir die Weh-Wehchen im Griff und wissen wo und wie die Probleme behoben werden können. Wir sind glücklicherweise in der Lage, Problempumpen sofort zu ersetzen mit revidierten und geprüften Austausch-Pumpen welche jede registriert ist mit ihrem individuellen «Lebenslauf».

Lok 9 «DLC»

Seit rund einem Jahr haben wir uns einen weiteren «Kunden» in Form einer Eb 3/5 von Krauss Maffei, welche dem Dampflokk-Club Herisau DLC gehört. Dieser Dampfriese hat gegenüber unseren Tigern eine etwas ungewohnte Masse. Das Eingewöhnen dieses Gefährts gelang gut, wobei es auch um das Verständnis der Vergangenheit der Lok, sowie deren Betreiber ging. Unsere Vorstellungen einer Lok, sprich Erscheinung, technischer Stand der diversen Elemente, Funktionalität, Zuverlässigkeit im Betrieb brauchte etwas Anwärmszeit. In kleinen Schritten werden nun verschiedene Pendenzen aufgearbeitet, was nicht von heute auf morgen möglich sein wird.

Längerfristig müssen wir auf eine Verbesserung der Infrastruktur in der Remise Bauma einstellen, weil das handling der Dimensionen und Massen, wie zum Beispiel der Antriebsselemente, nicht mehr einfach per Hand zu bewältigen ist. Ich hoffe, dass die Integration des DLC-Rollmaterials und Personal weiter gedeiht.

Das Team Technik Uster und Bauma wünscht allen eine unfallfreie und erfolgreiche Betriebssaison.

Peter Fischer,
Leiter Technik Loks

Herzlich willkommen im natürliland®



Saftige Wiesen, herrliche Aussichten, langjährige Käse-tradition – natürliland® ist das Wandererlebnis mit dem gewissen Etwas. Auch die Dampflok-motiven der Museumsbahn DVZO sind Teil des natürliland. Die elf natürliland®-Routen bieten naturnahe Wanderungen, verbunden mit spannenden Stationen unterwegs – wie Museen, Käsereien, Höfen,

Restaurants, Metzgereien und Bäckereien, welche das Zürcher Oberland auf unterschiedliche Art und Weise erlebbar machen. Alle Routen starten und enden an einer ÖV-Haltestelle und können auch zusammen mit einem Tourenführer gebucht werden. Das natürliland ist deshalb ideal für den nächsten Gruppenausflug mit Familie, Betrieb, Schule oder Turnverein.

natürliland-Route Industrie im Zürcher Oberland

Wir starten beim Bahnhof Bäretswil. Bald haben wir die Wahl, weiter dem Industrielehrpfad zu folgen oder den Wanderweg über den Greifenberg zu nehmen. Es führen beide Varianten nach Hinterburg zum Restaurant Freihof. Wer über den Greifenberg wandert, trifft auf die Überreste einer mittelalterlichen Burg. Viel ist davon zwar nicht mehr zu sehen, Kinder werden sich aber trotzdem zu Ritterspielen inspirieren lassen. Bei Hinterburg folgen wir dem Wissenbach nach Neuthal. Hier befindet sich das Industrie-Ensemble, welches unter anderem das Spinnerei- und Webmaschinen-museum beherbergt – Zeitzeugen der Innovation und des Erfindergeistes unserer Vorfahren, welche das Zürcher Oberland zu Wohlstand führten. Wer nicht picknicken mag, lässt sich im wildi bistro-schuppe am Bahnhof Neuthal verwöhnen. Von hier ist es nicht mehr weit bis Bauma, wo wir die DVZO-Dampfbahn zurück nach Bäretswil besteigen. Vor der Abfahrt lohnt sich ein Blick in die Handweberei im Heimatwerk und ein Abstecher in die Konditorei Voland, wo Sie feine Baumerfladen und andere süsse Leckereien finden.

Die natürliland®-Broschüre ist erhältlich bei Zürioberland Tourismus.

www.zürioberland-tourismus.ch | 052 396 50 99

Erfahrungsbericht natürliland®

Route «Industrie im Zürcher Oberland»

Um die Jahrhundertwende war das Oberland nicht nur für seine Kulinarik und seine Landschaft, sondern auch für seine Industrie bekannt. An die alten Zeiten erinnern

der Industrielehrpfad zwischen Uster und Bauma, aber auch die Dampfbahn, die heute dank einem engagierten Verein wieder regelmässig in Betrieb ist. Zu Fuss von Bäretswil nach Bauma, mit der Dampfbahn zurück: Das ist Reisen wie vor hundert Jahren! Peter (42), Lehrer

Eine zufriedene Partnerschaft: DLC und DVZO



Kreuzungshalt in Bäretswil: Thomas Mayer, Präsident DLC und Lokführer, schaut erwartungsvoll dem einfahrenden Zug entgegen

Die Fahrsaison 2014 hat begonnen. Die Lok des Dampf-Loki-Clubs Herisau hat bereits mehrere Einsätze hinter sich. Die bisherigen Fahrten verliefen weitgehend störungsfrei. Die Lok ist in der Lage, auch grosse Tagesleistungen anstandslos zu erbringen. Dies zeigte sich schon 2013. Die Saison war geprägt von längeren, aufwendigen Fahrten. In der Regel mussten zwei Equipen rekrutiert werden, um die Einsätze bewältigen zu können.

Höhepunkte waren der Abstecher nach Luzern. Die lange Hinfahrt via Zürich–Baden–Brugg–Olten war problemlos und Luzern wurde pünktlich erreicht. Die Gäste begaben sich auf einen Ausflug und die Lok machte Pause in einer Abstellgruppe des Bahnhofs. Anschliessend fuhr sie in Papierfabrik in Perlen, wo Kohle und Wasser nachgefüllt wurden. Während dieser Pause kam es zu Feuerungsproblemen, insbesondere Krustenbildung der Kohle auf dem Rost. Ursache war eine zu dicke Feuerschicht. Der Nachmittagsequipe bereitete es grosse Probleme, wieder ein normales Feuer und genügend Druck zu erzeugen. Dafür musste der Zug ausserplanmässig in Immensee angehalten werden. Die Gäste konnten nicht, wie geplant, in Arth-Goldau abgeholt werden. Die Rückfahrt wurde dann forciert, so dass der Zug doch noch einigermaßen pünktlich den Ausgangsort erreichte. Mehrere Einsätze in Etzwilen oder Fahrten im Zürcher S-Bahnnetz gehörten zu weiteren Höhepunkten. Gerade im dichten S-Bahnverkehr kann die Lok ihre Leistungsfähigkeit beweisen, wenn sie dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h Schlupflöcher in den dicht belegten Trassen findet. Die Einsätze auf der Strecke Stein am Rhein–Etzwilen–Rielasingen gehören hingegen zu den gemütlicheren Fahrten, wo mit wenig Kohle und Wasser und Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h hin- und hergependelt werden kann. Zweimal kam die Lok an Fahrsonntagen des DVZO zum Einsatz. Und dann kehrte sie für die Eröffnung der Doppelspur Schachen-West auf ihre Stammstrecke bei der SOB zurück.

Technisch verliefen die Fahrten bis auf einen Siederohrbruch in Hemishofen problemlos. Es gelang der Lokequipe mit

Unterstützung ortskundiger Leute um Beat Joos, den Defekt vor Ort zu beheben, indem das defekte Rohr vernagelt wurde. Die Lok war nach dreistündigem Unterbruch wieder betriebsbereit.

Mühe macht der linke Injektor. Es ist immer wieder eine Kunst, ihn zum Laufen zu bringen. Zwar hat sich das Problem dank den Technikern vom DVZO verbessert, ist aber immer noch unbefriedigend. Ebenfalls nicht immer zuverlässig lief die Luftpumpe. Sie neigte zum selbständigen Abstellen. In der Winterpause wurde sie revidiert, womit sich die Situation aber verschlechterte. Die geplante, erste Fahrt nach Herisau zur Überführung der Amor-Expresswagen musste kurzfristig abgesagt werden. Nach einem Luftpumpenwechsel konnte die Lok wenigstens nach Winterthur fahren, die Wagen von der Be 4/4 der Lokremise Sulgen übernehmen und sie durch das Tösstal nach Bauma bringen.

In der Winterpause wurde das Blech des Kohlekasten ersetzt. Hier hatten sich grössere Rostlöcher gebildet, die kein schönes Bild abgaben. Jetzt erstrahlt der «Hinterteil» der Lok in neuem Glanz! Es fehlt noch die definitive Lackierung und natürlich soll auch wieder das BT9-Zeichen montiert werden. In nächster Zeit müssen verschiedene undichte Rohre im Bereich der Luftpumpe saniert werden.

Die Saison 2014 brachte bereits zwei Fahrten Bauma–Hinwil–Effretikon–Winterthur–Bauma und einen längeren Einsatz nach Schaffhausen, von wo die Handballer von Kadetten Schaffhausen nach Romanshorn und zurückgefahren wurden. Sie waren Meister- und Cupsieger geworden und haben dies gebührend gefeiert. Zum Einsatz kamen die Wagen von Giorgio Beer, u.a. der wunderschöne Teakholzwagen Ex-SOB und ein Pullman-Speisewagen. Die Fahrt wurde sehr kurzfristig gebucht. Dank grossem Einsatz des DVZO-Betriebsleiter und einem vorhandenen ETM-S von Lok 9, das den Streckenzugang ohne langes Bewilligungsverfahren erlaubt, war die Fahrt möglich. Wir denken, dass die Lok 9 eine Bereicherung für den DVZO ist. Wir vom DLC schätzen die gute Zusammenarbeit sehr.

Thomas Mayer, DLC



m p - s a t z

«Die gute Adresse» für grafische Gestaltung ...
Prospekte | Plakate | Flyer | Bücher | Autobeschriftungen
... mit dem optimalen Gefühl für Typografie.
061 703 13 40 | info@mp-satz.ch | www.mp-satz.ch

Zeitreise durch die Industriekultur des Zürcher Oberlandes

Wasserradsagi Stockrüti, 8344 Bäretswil
Unser einziger Rohstoff ist Holz!

Mit dem Handwerk des Sagers wird lebensecht gezeigt, wie aus Baumstämmen, das Rohmaterial für die Holzindustrie und das Baugewerbe hergestellt wird. Sie sehen die letzte von einem Wasserrad angetriebene Sägerei im Zürcher Oberland.

Öffnungszeiten: Mai bis Oktober für Gruppen auf Anfrage. Tel. 079 132 63 74
E-Mail: sagi-stockrue@gm.ch
www.sagistockrue.ch

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

SPINNEN
WEBEN
STICKEN
LEBEN

Neuthal
Industriekultur

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

Das einmalige Museum in der Schweiz
Museums-Spinnerei Neuthal 8344 Bäretswil

... zeigt auf über hundertjährigen, noch funktionstüchtigen Spinnmaschinen, unter fachkundiger Führung, das Spinnen.
"von der Baumwollfaser bis zum Garn"
Besichtigung für Gruppen auf Anmeldung täglich:
www.museums-spinnerei.ch. Ferner offen am 1. und 3. Sonntag von Mai bis Okt. 10 bis 16 Uhr sowie am darauf folgenden Dienstag von 10 bis 15 Uhr.
Ankunft Tel.: 052 386 35 06
E-Mail: ms@museums-spinnerei.ch
Rollstuhlgänge, Schweiz, Museumspass gültig

Die Schweizweit einmalige
RÜTI Webmaschinen-Sammlung
Neuthal Industriekultur 8344 Bäretswil

... zeigt 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 bis 16 Uhr.
Anfragen und Anmeldung:
www.webmaschinen-sammlung.ch
rws@webmaschinen-sammlung.ch
Tel.: 052 386 35 06

Handmaschinenstickerei Neuthal 8344 Bäretswil

Erfahren Sie die über hundertjährige Geschichte der Handmaschinenstickerei und erleben Sie hier, wie farbenfrohe Muster auf den Stoff gezaubert werden.

Führungen: Anmeldung Tel. 052 386 35 06
E-Mail: info@handmaschinenstickerei.ch
Internet: www.handmaschinenstickerei.ch

Industrie - Ensemble Neuthal
CH-8344 Bäretswil

Der Besucher erlebt, wie früher die Wasserkraft genutzt wurde, besichtigt die Werkstatt in der Kapelle und erfährt, was der Wechsel von der Heimarbeit zur Fabrikarbeit für Folgen hatte.
Zudem erhält der Besucher einen Einblick ins Leben von Adolf Guyer-Zeller, Textilfabrikant und Erbauer der Jungfrauabahn.
Anmeldung: www.industrie-ensemble.ch oder Tel. Nr. 052 386 35 06

100 JAHRE JUNGFRAUBAHN
Wissenwertes - Fakten - Hintergründe

Zum 100-jährigen Bestehen der höchstgelegenen Zahnradbahn Europas, zeigt eine Ausstellung im Gebäude der Museums-Spinnerei Neuthal, Bäretswil, zum Gedenken an den Erbauer, Adolf Guyer-Zeller, die Geschichte dieses imposanten Bauwerkes. Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen! Führungen täglich auf Anmeldung!

www.neuthal-industriekultur.ch
Offen am 1. und 3. Sonntag des Monats von Mai bis Okt. 10 bis 16 Uhr

Drechserei Kleintal, Steg
CH-8496 Steg im Tösstal

Schauen Sie im über 150 Jahre alten Gebäude, dem Drechsler oder der Drechslerin über die Schultern, bei der Arbeit an den mit Wasserkraft angetriebenen Maschinen.

Besichtigung auf Anfrage:
kontakt@drechslermuseum.ch
Tel. 055 245 17 12
www.drechslermuseum.ch

VEHI Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland

Industriekultur im Neuthal



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

Das Industrie-Ensemble Neuthal!

Es ist fast so wie wenn die Zeit stillgestanden wäre im Neuthal. Erleben Sie das textile Schaffen des vorletzten und letzten Jahrhunderts bei «Neuthal Industriekultur»! In aber tausenden von Arbeitsstunden ist über die letzten 20 Jahre Industriegeschichte geschrieben worden. In dieser Zeit sind viele Objekte aus der damaligen Zeit wiedererstanden und werden Besucherinnen und Besuchern zugänglich gemacht. Immer wenn die DVZO unterwegs ist, am ersten und dritten Sonntag des Monats von Mai bis Oktober, sind auch wir für Sie da. Kommen Sie und schauen Sie hinein.

- **Museums-Spinnerei**
- **RÜTI Webmaschinen-Sammlung**
- **Handmaschinenstickerei**
- **Industrie-Ensemble mit der Wasserkraft** (auf Anfrage)

Es sind Zeitzeugen jener blühenden Textilindustrie im Zürcher Oberland, die Tausenden von Familien eine Existenz sicherte. Kommen Sie vorbei und erleben Sie das «Ambiente» der Fabrikarbeit aus der Vergangenheit.

Der VEHI ist ein Verein

Hinter der Abkürzung VEHI versteckt sich die Bezeichnung: «Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland» www.vehi.ch (gegr. 1979). Dieser Verein ist das Dachorgan der verschiedenen Projektgruppen (siehe Seite nebenan) und Bindeglied derselben zur kantonalen Denkmalpflege.

Es ist die Aufgabe des Vereins die Erhaltung von Industrie- und Handwerksbetrieben zu fördern, die denkmalpflegerischen Belange wahrzunehmen und die Objekte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Sie sind als Mitglied dieses Vereins herzlich willkommen.



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



Aufbruch zum Billettverkauf nach Hinwil

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 und findige Köpfe fürs Anpacken draussen sowohl auch im Büro 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



Zufriedene Stimmung unter dem Lokteam: Lokführer und Heizer während einer Verschnaufpause

Mitgliederportrait Christian Schlatter



Christian Schlatter, seit anfangs 2014 «Leiter Infrastruktur» in Bauma

Christian Schlatter, Jahrgang 1988 und seit der Generalversammlung 2014 neuer Chef Infrastruktur, ist schon seit früher Kindheit fasziniert von der Eisenbahn. «Angefangen hat es wohl mit der Briobahn», erinnert er sich, «aber ein besonderes Erlebnis als Ursache meines Interesses ist mir nicht bekannt». Seine früheste Kindheit verbrachte er in Horn am Bodensee – jedenfalls gibt es dort einen Bahnhof. Später zog er mit der Familie nach Schlieren, wo er heute noch wohnt. Christian Schlatter hat an der ETH Zürich von 2006 bis 2012 ein Bauingenieur-Studium mit den Vertiefungsrichtungen Verkehrssysteme und Wasserbau absolviert. Nach einem Schnupper-Einsatz beim Verein Dampfbahn Bern ist er 2010 dem DVZO beigetreten mit dem Ziel, die Heizerkarriere zu absolvieren. In der Klasse 2010–2012 hatte er Gelegenheit, diese Ausbildung in Theorie und Praxis zu durchlaufen, und seit 2 Jahren ist er nun regelmässig auf den Dampfloks in den Betriebs- und Technikgruppen anzutreffen. Kontakt zur Infrastruktur bekam er anlässlich einer ETH-Projektarbeit im Frühjahr 2011, um die im Studium gewonnenen Erkenntnisse an einem besonderen Praxisbeispiel zu vertiefen. «Sogleich ist mir da der massive Nachholbedarf im Unterhalt der Fahrbahn ins Auge gestochen», erzählt er rückblickend. «Als besonders dringend erwies sich unter anderem der Ersatz von mehreren 1000 Metern abgefahrenen Schienen». Mit dem Engagement kam auch sogleich die Verantwortung; als Chef Fahrbahn unterstützte Christian Schlatter nach Kräften den damaligen Leiter Infrastruktur, Daniel Rutschmann. Als Sofortmassnahme aus dem Befund der Projektarbeit organisierte er innert den folgenden drei Jahren die dringendsten Sanierungsmassnahmen.

Beruflich fasste Christian Schlatter nach dem Master-Abschluss an der ETH bei der Schweizerischen Südostbahn Fuss. Im Rahmen eines Nachwuchsengeieur-Programms macht er derzeit eine Runde durch verschiedene Abteilungen der Infrastruktur und betreut jeweils ein Projekt: Beispielsweise der Bau einer Doppelspurinsel oder die Revision des Zugbeeinflussungskonzepts. Aus persönlicher Überzeugung stellte er sich anlässlich der Gesamterneuerungswahlen des Vorstands im März 2014 als neuer Leiter Infrastruktur zur Verfügung. Für den DVZO ist es ein ausgewiesener Glücksfall, dass ein profunder Kenner der Infrastruktur mit Erfahrung in Theorie und Praxis für die Instandhaltung unserer sechs Kilometer langen Strecke verantwortlich zeichnet. «Noch gibt es viel zu tun, aber die Sanierungen der letzten Jahre lassen mich in der Nacht ruhig schlafen», fasst Christian Schlatter die derzeitige Situation zusammen, «und mit Lukas Trüb als Stellvertreter habe ich einen motivierten, fähigen und beliebten Vorarbeiter für die Bautage und einen hervorragenden Spezialisten für die Sicherungsanlagen. Neben dem weiteren Aufbau einer regelmässig aktiven Gruppe für den Streckenunterhalt gilt es die vielen Kunstbauten und das anspruchsvolle Terrain im Auge zu behalten.»

Weiteren Nachholbedarf sieht der neue Leiter Infrastruktur in der Gewährleistung und Dokumentation der Baustellen-sicherheit. «Bislang wurde der Baustellensicherheit noch zu wenig Bedeutung beigemessen», kritisiert Christian Schlatter. «Bei allem Potenzial für Vereinfachungen ist die Infrastruktur des DVZO letztlich den gleichen Regelungen unterworfen wie Netzteile mit mehr Verkehr.» Umso besser ist es, dass der neue Leiter Infrastruktur über die nötigen Ausbildungen verfügt und darüber hinaus auch im Betrieb gute Kenntnisse hat.

Die Eisenbahn ist bei Weitem nicht das einzige Hobby von Christian Schlatter. Wie seine Studienwahl zeigt, fasziniert ihn auch das Wasser in verschiedenen Aspekten: Zur Erholung fährt er deshalb gerne zum Fischen oder Skifahren in die Berge oder zum Paddeln und Segel- oder Motorboot fahren an den Zürichsee. Zudem ist er Bratschist im Sinfonieorchester TiFiCo, das zweimal jährlich Konzerte mit Filmmusik veranstaltet.



BUNTES ANGEBOT! Beiz, Hotel, Bad, Fitness, Kinderkrippe... www.bleiche.ch

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



Alles paletti: Bremsprobe gut!

Sicherheits- und Verhaltensregeln für die DVZO Fahrgäste

- Betreten Sie nie Bahnanlagen, und überschreiten Sie nie Gleise ausserhalb des öffentlich zugänglichen und gesicherten Bereichs. Auch das Tragen einer Warnweste berechtigt nicht dazu.
- Springen Sie nie auf den oder vom fahrenden Zug. Die Aussentüren dürfen erst nach dem Halt des Zuges im Bahnhof geöffnet werden. Steigen Sie immer auf der Perronseite aus. Bei einem Halt auf offener Strecke darf der Zug nicht verlassen werden.
- Lehnen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Lehnen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig in Wagenübergängen stehen.
- Strecken Sie nie Gegenstände aus dem offenen 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.



Die Dampfbahn-Strecke durchs DVZO-Land

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)	
	(Zufahrtsviadukt 30 m)	80 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
Fahrdrachtspannung	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 Dieseldiesellokomotoren
 - 1 Motordraisine
 - 11 Personenwagen, inkl. 2 Buffetwagen (9 betriebsfähig)
 - 5 Gepäckwagen (3 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)



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8340 Hinwil
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

