



**Wir haben etwas zu feiern – Sie auch?  
Zusammen unterwegs sein**

Seite 5

**Ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung**

Seite 13

**Alle Billette vorweisen, bitte!**

Seite 26

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  
Küsnacht

Daniel Rutschmann



Koordination hist. Projekte  
Jahrgang 1967  
Dietlikon

Peter Fischer



Leiter Technik Triebfahrzeuge  
Jahrgang 1943  
Winterthur

Christian Schlatter



Leiter Infrastruktur  
Jahrgang 1988  
Schlieren

Michael Bollmann



Leiter Technik Wagen  
Jahrgang 1982  
Sattel SZ

Röby Meier



Verwaltung Immobilien  
Jahrgang 1945  
Dürnten

Ausführliche Informationen finden Sie auf unserer Homepage [www.dvzo/verein/organisation](http://www.dvzo/verein/organisation)

|                                                                      |        |       |
|----------------------------------------------------------------------|--------|-------|
| Vorstand                                                             |        |       |
| Der DVZO Vorstand                                                    | Seite  | 2     |
| Vorwort                                                              |        |       |
| Wir haben etwas zu feiern – Sie auch?                                | Seite  | 5     |
| Impressum                                                            | Seite  | 4     |
| Gestern – Heute – Morgen                                             |        |       |
| «Wir waren immer am Schermen»                                        | Seite  | 6     |
| Zusammen unterwegs sein                                              | Seite  | 7     |
| Geburtstag mit Volldampf                                             | Seite  | 10    |
| Eine lange Freundschaft                                              | Seite  | 11    |
| Von Einweihungen neuer Errungenschaften bis Extrafahrten             | Seite  | 12    |
| Hintergrund                                                          |        |       |
| Ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung                              | Seite  | 13    |
| Eisenbahn- und Industriekultur am DVZO-Teilabschnitt Bauma–Bäretswil | Seite  | 16    |
| Baumas Gleisanlage und seine bewegte Geschichte                      | Seite  | 18    |
| Weniger Manöver dank einem «Engländer»                               | Seite  | 19    |
| Nebenbahntreffen in Bauma                                            | Seite  | 22    |
| Ein neues Kleid für die Ee3/3                                        | Seite  | 23    |
| Die Sanierung der DVZO-Bahnübergänge                                 | Seite  | 24    |
| Alle Billette vorweisen, bitte!                                      | Seite  | 26    |
| Bilderbogen                                                          |        |       |
| Die wundersame Erneuerung des Buffetwagens WR 151                    | Seiten | 20–21 |
| Partner                                                              |        |       |
| Die Lok beim Doktor                                                  | Seite  | 28    |
| Die Stiftung Eisenbahnsammlung Uster (STESU)                         | Seite  | 30    |
| natürliland® – Wanderungen mit dem gewissen Etwas                    | Seite  | 31    |
| Industriekultur im Neuthal                                           | Seite  | 33    |
| Verein                                                               |        |       |
| Vielseitiges Engagement für ein lebendiges Kulturgut                 | Seite  | 35    |
| Persönlich                                                           |        |       |
| Mitgliederportrait Kurt Wild                                         | Seite  | 36    |
| Informationen                                                        |        |       |
| Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür                   | Seite  | 37    |
| Sicherheits- und Verhaltensregeln für die DVZO Fahrgäste             | Seite  | 37    |
| Die Dampfbahn-Strecke durchs DVZO-Land                               | Seite  | 38    |
| Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil                                 | Seite  | 39    |



## Kompetenz und Hightech

Mit Sersa sicher ans Ziel

Im technisch und logistisch anforderungsreichen Hochsicherheitsbereich der infrastrukturellen Bahntechnik operieren qualifizierte Mitarbeitende mit modernster Technologie. Speziell auf die Bahninfrastruktur ausgerichtete innovative Lösungen tragen entscheidend zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf allen Spurbereichen bei. Als führendes Bahntechnikunternehmen hat sich Sersa unter dem Dach der Rhomberg Sersa Rail Group einen Namen als bahntechnisches Unternehmen geschaffen, das zur permanenten Steigerung der Produktqualität und Sicherheit für Mensch und Maschine Spitzenleistungen erbringt.



Sersa Group AG (Schweiz) | Würzgrabenstrasse 5 | 8048 Zürich  
T +41 43 322 23 23 | [info.sgs@sersa-group.com](mailto:info.sgs@sersa-group.com) | [www.sersa.ch](http://www.sersa.ch)

2

3

## Wir haben etwas zu feiern – Sie auch?



Die fröhliche Gesellschaft geladener Gäste grüsst aus dem beweglichen Veranstaltungsort DVZO

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hatte im 2015 allen Grund zum Feiern: Nach über einer Dekade fand das Projekt «Historische Bahnhofshalle Bauma» seinen Abschluss und das beeindruckende Gebäude wurde mit einem würdigen Akt eingeweiht. Christoph Rutschmann schaut für Sie nochmals auf den Werdegang des Hallenbaus zurück.

Feiern bedeutet Gelungenes oder Veränderungen im Leben zelebrieren. Man möchte mit nahestehenden Menschen seine Freude über ein Vorhaben teilen, das zum Abschluss gekommen ist, seinen Auftakt nimmt oder einen Übergang markiert, wie zum Beispiel beim Ja-Wort zum gemeinsamen Lebensweg. Wer zu einer Feier lädt, will Zeit geniessen mit seinen Gästen. Die Teilnehmenden ihrerseits kleiden sich festlich und tragen mit ihrer Zeit, die sie sich nehmen, ihren Teil zum Schönein des Anlasses bei.

Drei Zutaten zu einem Fest haben wir also bereits: den Grund, die Zeit und die Gäste. Nun fehlt noch der Ort. Zum DVZO finden immer wieder Leute, die auf unseren Schienen feiern möchten, denn der Ort «Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland» zeichnet sich dadurch aus, dass sich die Gesellschaft durch die abwechslungsreiche zürcheroberränder Landschaft bewegt. Die Gruppe ist beisammen, kann während der Fahrt gemütlich miteinander Gespräche führen, es besteht die Möglichkeit sich im Buffetwagen kulinarisch verwöhnen zu lassen und hat – egal welches Wetter gerade gespielt wird – ein Dach über dem Kopf. In dieser Ausgabe des Dampf-express' berichten wir von Jubilaren, Geburtstagskindern und Hochzeitspaaren, die auf ihr Fest beim DVZO zurückblicken. Auch der Verein selbst hat immer wieder Grund zum Feiern: Die aufwändige Revision eines Wagens oder einer Lokomotive ist vollbracht, ein Unterfangen wie die Sanierung der Bahnübergänge findet seinen Abschluss, ein historisches Bauwerk kann dem Betrieb übergeben werden. Die dies-jährige Mittelseite illustriert den Kraftakt von DVZO-Mitarbeitenden im Depot Bauma, wo zwischen Oktober und April der Buffetwagen WR 151 in zahlreichen Stunden Fronarbeit aufgefrischt wurde. Unser fahrendes Restaurant präsentiert sich wieder innen und aussen als Bijou. Auch die Elektrolok

Ee3/3 zeigt sich dank dem Malerverband Zürcher Oberland in neuem Farbkleid, anlässlich ihrer Laufsteg-Fahrt zog sie blumengeschmückt den Wagen mit geladenen Gästen.

Immer wieder freuen sich grosse und kleine Besucherinnen und Besucher über die schönen Edmonsonschen Kartonsbillette, die von unseren historisch gekleideten Kondukteuren nach alter Manier mit der Lochzange entwertet werden. Nicolas Regamey vom Atelier Typo de la Cité stellt diese in Handarbeit für uns her. Die Billette für die Saison 2016 haben wir in Lausanne abgeholt und dabei einige spannende Anekdoten erfahren, welche wir Ihnen nicht vorenthalten möchten.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland arbeitet mit verschiedenen Institutionen zusammen: In Uster ist die Stiftung Eisenbahnsammlung im Dachstock der Wagenremise untergebracht, ihre Besucherinnen und Besucher bestaunen die liebevoll gestaltete Anlage im verkleinerten Massstab und statten oft auch den Werkstätten des DVZO eine Visite ab, wo die Fahrzeuge in echter Grösse bearbeitet werden. Gross ist auch die Lok Eb3/5 Nr. 9 des Dampfloki-Club Herisau DLC, seit mehreren Jahren ein wichtiger Partner des DVZO. Während der vergangenen Saison war sie aufgrund eines Defekts nicht fahrtüchtig, dass sie es im 2016 wieder ist, verdanken wir dem grossen Engagement beider Beteiligten, was Sie nachlesen können. Auch «natürli zürcherland.ch» Tourismus und der Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen VEHI mit ihrem vielseitigen Angebot dürfen nicht fehlen, ein Ausflug zum DVZO lässt sich wunderbar mit ihren Angeboten zu einem abwechslungsreichen Tag kombinieren.

Wir haben auch dieses Jahr einen bunten Strauss aus Reisen in der Zeit, Einblicke in die Hintergründe und Zusammenhänge sowie Informationen über und um die Vereinsaktivitäten herum für Sie zusammengestellt und wünschen Ihnen von Herzen viel Lesevergnügen.

Monika Bieri,  
Redaktion Dampfexpress,  
Aktuarin DVZO



Immer wieder beeindruckend: Eine hübsche Extrafahrt-Komposition mit zwei Personenwagen und einem Gepäckwagen, gezogen von der E3/3 Nr. 8518 auf der Weissenbachbrücke bei Neuthal ist unterwegs Richtung Bäretswil.

## Impressum

### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

### Adresse

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

### Redaktion und Koordination

DVZO, Monika Bieri

### Gestaltung

Markus Pedrolini, mp-satz  
CH-4143 Dornach

### Inserate

DVZO, Monika Bieri

### Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

### Auflage

6000 Expl.

### Autoren

Alessandro Andreoli, Peter Arnold,  
Monika Bieri, Jürg Hauswirth, Thomas  
Mayer, Christoph Rutschmann, Christian  
Schlatte, Peter Schwarzenbach, VEHI,  
zürcherland Tourismus

### Bild- und Quellenachweis

Angehrn, Mario (S. 2. u.2+5.v.l., S. 18,  
S. 20–21); Bieri, Monika (S. 27 v.l.n.r.: 3., 4.);  
Budry, Robert (S. 37); Dietz, Stephan (S. 29,  
S. 29); Ernst Meier AG (S. 11); Hauf, Sylke  
(S. 2., o.2.v.l.); Hostetter, U. + S. (S. 6, S. 7  
o.); Hostettler, Jonas (S. 2. u.l + u. 4.v.l.,  
S. 4, S. 23 r., S. 25 u.l., S. 35); Hurt, Andreas  
(S. 2 o.r., S. 5, S. 24, S. 25 o.l.); Knutti, R. + C.  
(Titel, S. 7 u., S. 9); Lamprecht, Markus  
(S. 17 o.); Luley, Silvan (S. 2, o. 3.v.l. + u. 3.v.l.,  
S. 20–21, S. 36); Rakow, Jürgen (S. 20–21  
m., o.r.); Regamey, Nicolas (S. 27 v.l.n.r.: 2.);  
Rellstab, Werner (S. 20–21); Rochat,  
Anthony (S. 26 o.l.); Rutschmann, Christoph

(Bilderseiten S. 13 u., S. 15 o. + u., S. 17 2.–4.  
v.o.n.u.); Seehaus, Roland (S. 10); STESU  
(S. 30); Trüb, Georg (S. 19.); Trüb, Lukas  
(S. 12); VEHI (S. 33); Vogel, Florian (S. 27  
v.l.n.r.: 1., 5.); Weisskopf, Urs (S. 2, o.l.);  
Wenger, Hugo (S. 34); zanoni Architekten,  
Elias Vetter (S. 13 o.); GIS-ZH, Kanton Zürich  
www.maps.zh.ch, 30.4.2014 (S. 38); Verlag  
Eisenbahn, Spiez-Frutigen-Bahn, Claude  
Jeanmaire 1992 (S. 12 o.); SBB, Reglement  
Elektrische Rangierlokomotiven (S. 23 l.)

© Dampfexpress 2016: Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland DVZO.  
Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-  
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

### Titelbild

Das Brautpaar Claudia und Roger Knutti  
werden in der historischen Bahnhofshalle  
Bauma begrüsst – ein festlicher Auftakt für  
ihre Hochzeitsfeier mit dem DVZO.

## «Wir waren immer am Schermen»



Das schlechte Wetter kann der guten Laune der Gäste keinen Strich durch die Rechnung machen.

Am 2. September 1989 regnete es in Strömen. Das ist allen Gästen von Susanne und Uelis Hochzeit heute noch in lebhafter Erinnerung. Schon die zivile Trauung fand an einem Regentag statt. Beide dachten, dass ihnen an ihrer Hochzeitsfeier mehr Wetterglück beschert würde. Susanne erinnert sich: «Als ich am Morgen die Fensterläden aufsties, war klar: Wir müssen Schuhe, Schirm und ein Cape besorgen. Wir konnten die Sachen den ganzen Tag lang gut brauchen!» Susanne und Ueli wohnen im Zürcher Oberland. In ihrer Freizeit wandern sie gerne in dieser Region und mit der DVZO-Dampfbahnfahrt wollten sie ihren Gästen «ihre» Gegend zeigen. Susannes Vater war Zugführer bei der SBB. Auch Ueli war schon als kleiner Junge fasziniert von Eisenbahnen: «Ich habe immer Dampflokomotiven gezeichnet, möglichst mit 17 Rädern. Die echten Dampfloks haben mich jedoch enttäuscht, denn sie hatten nie sooo viele Räder. Sogar der Elefant, den ich einmal gesehen habe, brachte es auf nicht mehr als sechs!»

Ihr Fest begann in Hittnau mit der kirchlichen Trauung und anschliessend dem Apéro mit Susannes Arbeitskollegen. Ein Car führte sie nach Bauma, dort stiegen sie in die Dampfbahn und liessen sich vom DVZO nach Wetzikon bringen. Nach einer kurzen Carfahrt wurde an Uelis Arbeitsort auf das Wohl der beiden angestossen und schliesslich fand sich die Gesellschaft in einem grossen Restaurant zum Abendessen ein.

Die Dampfbahnfahrt liess die Gäste im Festprogramm verschnauften. Ueli kommt deren Abwechslungsreichtum in den Sinn: Mehrmals kam ein Kondukteur vorbei, die Billette wurden geknipst, jemand bot verschiedene Souvenirartikel zum Verkauf an. «Ich habe Postkarten gekauft. Die hatten gut Platz in meinem Anzug.» Ein DVZO-Mitarbeiter hat dem Brautpaar einen Baumerfladen mit dem DVZO-Logo über-

reicht. Ueli wollte einem Verkäufer den UeBB-Witz vom Brief erzählen (siehe Kasten), aber dieser kannte ihn leider bereits. «Nachdem wir eingestiegen waren, beschlugen sich augenblicklich alle Scheiben», berichtet Susanne. «Wir konnten die Fenster nicht öffnen und hinaussehen, weil es zu sehr regnete. Einmal stand der Zug und wir schauten zur Tür hinaus, wo wir uns befanden: Emmetschloo. Dort war ich noch nie zuvor in meinem Leben!» «Oh, ja, diese beschlagenen Scheiben, das sehe ich auch sofort wieder!», bestätigt Ueli. In der Saison 1989 wurde der Bahnhof Hinwil umgebaut, so dass dort kein Ausstieg möglich war. In Wetzikon angekommen, stieg die Hochzeitsgesellschaft aus – und Susanne bemerkte zu ihrer Überraschung überall Bräute: Drei Hochzeiten waren auf dem Zug, diese wurden von ebenso vielen Gesellschaften in Wetzikon abgelöst. «Das war ein seltsames Gefühl», meint Susanne lachend. Ebenfalls in Erinnerung geblieben ist ihnen, dass sie planmässig in Bauma Richtung Neuthal losfuhren. In Neuthal wurde festgestellt, dass ein weiterer Personenwagen mitgenommen werden musste – so rollte der ganze Zug rückwärts zurück nach Bauma, um den Wagen anzuhängen.

## Der Witz vom Brief

Eine alte Frau stand in Bauma auf dem Perron und wollte nach Bäretswil. Sie sah, dass sie mutterseelenallein auf dem Zug war und sagte zum Kondukteur: «Ich muss nicht unbedingt heute fahren, es lohnt sich ja nicht. Ich kann auch ein andermal kommen.» Darauf erwiderte der Kondukteur: «Nein, nein, wissen Sie, wir haben noch einen Brief.»

Susanne und Ueli erinnern sich gerne an ihr Hochzeitsfest. Die Fahrt mit dem DVZO würden sie unbedingt wieder einplanen: Es ist ein gemütliches Unterwegssein, die Leute haben Zeit miteinander zu sprechen, man kann herumgehen. Den Kindern hat es sehr gut gefallen, ja allen, es ist ein Erlebnis, das jedem Alter etwas bietet.

Ueli fügt an: «Für mich steht die schwarze Dampfloks für Glück, so wie ein Kaminfeger. Mit Kleeblättern, Marienkäfern und Schweinchen habe ich nicht viel am Hut, aber eine schwarze Dampfloks, das ist ein Symbol.»

Monika Bieri, Aktuarin



In Wetzikon angekommen.

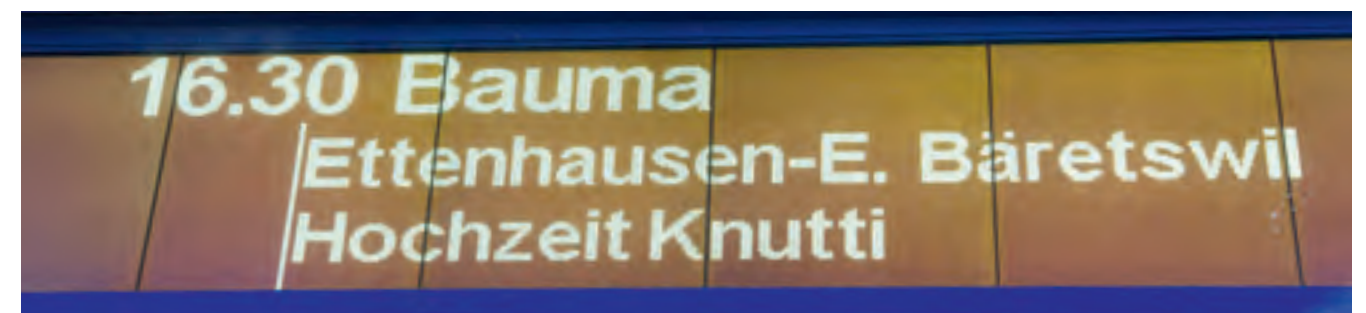


Auch diese Lok hat nicht 17 Räder – aber schön ist sie trotzdem!

## Zusammen unterwegs sein

Roger Knutti bezeichnet sich als Eisenbahnfan, er hat selber eine Modelleisenbahn und war schon einige Male beim DVZO, vor allem Dampfloks findet er toll. Ihm gefällt die Strecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn sehr, zudem liegt das Zürcher Oberland nicht weit weg von ihrem Zuhause im Kanton Schaffhausen. Claudia kannte die Museumsbahn nicht, an ihrer Hochzeit war sie zum zweiten Mal in ihrem Leben zwischen Bauma und Hinwil unterwegs. Zum ersten Mal fuhr sie mit dem Dampfzug, als Roger ihr im Vorfeld «seinen Beitrag» zu den Feierlichkeiten zeigte. Beiden war es für ihr Fest wichtig, dass jedes seine Liebhabereien einbringen und diese so mit Familie und Freunden teilen konnte. Claudia ist in der Bergwelt zu Hause, Roger auf den Schienen.

Die beiden haben am 29. August 2015 ihre Heirat gefeiert – eine Woche vor der offiziellen Einweihung der historischen Bahnhofshalle. Während den Vorbereitungen ihres Festes waren sie einige Male in Bauma und konnten den Fortschritt des eindrücklichen Baus verfolgen. Dass der 29. August sie mit strahlendem Wetter beschenkte und sie mit ihrer Gesellschaft in der eben fertiggestellten Halle ein- und aussteigen durften, freut die beiden besonders. Claudia und Roger sahen zuerst einen Apéro in Neuthal vor. Sie prüften verschiedene Möglichkeiten und Kompositionen, unter anderem besichtigten sie den hellblauen Hochzeitswagen der Amor-Express-Komposition. Roger meint jedoch: «Am Schluss haben uns die beiden roten Buffetwagen und der Galerie-Postwagen in Kombination mit der Dampfloks



Die elektronische Zugsanzeige gab es 1989 noch nicht.

## ZANONI Architekten

Stadt • Raum • Bau  
Konzepte, Beratung und Entwicklung

ZANONI Architekten beschäftigen sich seit 1982 mit Städtebau und Architektur und betreuen alle Phasen, von der konzeptionellen Studie, bis zur Projektierung und Realisierung, umfassend. Dabei stehen Arealentwicklungen und Neubauten genau so im Fokus wie Arbeiten mit historischen Bauwerken.

### Historische Bahnhof-Halle Bauma

Es war uns eine Ehre und ein Vergnügen, die Wiedererrichtung dieses grossartigen nationalen Baudenkmals in Bauma architektonisch begleiten zu dürfen. Für die ausgezeichnete Zusammenarbeit bedanken wir uns beim DVZO, sowie bei allen Mitwirkenden ganz herzlich und wünschen weiterhin viel Freude an diesem einzigartigen Bauwerk.

ZANONI Architekten • Tomaso Zanoni • Breitingen-Strasse 22 • 8002 Zürich • [www.zanoni-architekten.ch](http://www.zanoni-architekten.ch)



**bewährt...**

**zuverlässig...**

**pünktlich...**

## DRUCKEREI SIEBER AG

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

[info@druckerei-sieber.ch](mailto:info@druckerei-sieber.ch)  
[www.druckerei-sieber.ch](http://www.druckerei-sieber.ch)



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.

besser gefallen, darum entschieden wir uns für die DVZO-Komposition.» Während den Vorbereitungen der Feier erfuhren sie vom DVZO-Angebots eines «Apéro riche» während der Fahrt von Bauma nach Hinwil und zurück. Das überzeugte die beiden sofort. Sie schwärmen heute noch von ihrer Wahl: «Der Apéro auf dem Zug war wunderschön: Die Bedienung war super, das Essen war top. Nicht jeder heiratet mit dem Dampfzug – es ist etwas Spezielles», berichtet Claudia begeistert.

«Unsere Gäste haben die Fahrt sehr genossen. Es läuft immer etwas und bei dem Prachtwetter hatten wir eine Bombensicht. In Bäretswil ermöglichte uns das DVZO-Personal einen längeren Fotohalt. Die Strecke zwischen Bauma und Hinwil gefällt mir sehr gut. Eindrücklich finde ich auch, dass sich so viele Leute dafür einsetzen, die alten Sachen zu erhalten, wie zum Beispiel das Bahnhöfchen im Neuthal. Hut ab vor dieser Leistung!», erzählt Roger und Claudia ergänzt: «Es war eine Reise in die Vergangenheit. Unsere Gesellschaft war beieinander und gleichzeitig waren wir unterwegs. Die Kulisse verändert sich ständig: Mal ist man im Wald, mal in einem Bahnhof, mal sieht man Felder, mal

Berge.» Das Ehepaar zählt weitere Vorteile der Zugreise auf: Die Planung längerer Halte mit Darbietungen sind nicht nötig, man hat genügend Zeit, sich mit den Gästen zu unterhalten, logistische Aufwände, wie ein Zelt oder Ähnliches aufbauen, fallen weg.

Roger hatte sich vorgenommen, mit einem kleinen Jungen den letzten Abschnitt von Neuthal nach Bauma auf der Galerie des FZ 203 zu verbringen. «Schnurstraks sind wir an allen Gästen vorbei zum Balkonwagen – so nenne ich den FZ – gesteuert und standen dort draussen, als wir in die wunderschöne Halle einfuhren.» In Bauma musste die Lok ziemlich rasch umgestellt werden, so dass nicht viel Zeit blieb für weitere Fotos mit der dampfenden Lokomotive in der Halle. Aber das Brautpaar erinnert sich, dass sie an ihrem Fest neben den Gästen kaum etwas um sich herum mitgekriegt haben, das wäre an der eigenen Hochzeit auch gar nicht möglich. Tatsache ist, dass sie ihre Eheschliessung nochmals genauso feiern würden – es war für sie eine rundum tolle Sache.

Monika Bieri,  
Aktuarin



Das Brautpaar auf dem «Balkonwagen» FZ 203



Auch für das leibliche Wohl ist im Buffetwagen bestens gesorgt.

## Geburtstag mit Volldampf

«E perfekt Sach», ist Markus Kistlers begeisterte Meinung, wenn er von seinem 70. Geburtstag im vergangenen Sommer spricht. Als Mitglied von SBB Historic, Erstfeld, hatte er allerdings zuerst an eine Fahrt mit dem Krokodil, einer Ce 6/8, auf der Gotthardlinie nach Göschenen gedacht. Aber das wollte nicht klappen. Aber, warum in die Ferne schweifen, die Dampfbahn Zürcher Oberland ist doch so nah. So konnte er seinen Gästen zudem die lange Anfahrt nach Erstfeld ersparen.

Mit Jürg Hauswirth, der ihn auf die Möglichkeit, den Geburtstag mit der Dampfbahn Zürcher Oberland zu feiern, aufmerksam gemacht hatte, konnte Markus Kistler ein individuell gestaltetes Festprogramm zusammenstellen. Zum Beispiel wollte er nicht, dass auf der Zugfahrt gegessen wird: «Entweder isst man oder geniesst die Zugfahrt und die Landschaft». So liess er den Aperó vor der Abfahrt servieren; dass dies im Depot – die neue Halle stand noch nicht – stattfinden konnte, freute den ehemaligen Maschinenmechaniker besonders. Er mag die Werkstattatmosphäre. Das Geburtstagsessen fand dann erst nach der Zugfahrt statt. Wegen der Hitze – es war der heisse Sommer 2015 – wurde der Buffetwagen ebenfalls ins schattige Depot gestellt. Diese Aufmerksamkeiten wusste Markus Kistler ganz besonders zu schätzen. Voll des Lobs war er auch über die Leistung des Cateringdienstes.

Gefahren wurde auf der Stammstrecke von Bauma nach Hinwil und zurück. Für die meisten der Gäste war die Strecke ein Stück Neuland. Die Fahrt durch die Wälder, über das Industrieensemble Neuthal, durch das Tobel und schliesslich

der Ausblick in die Weite bei der Fahrt nach Hinwil hinunter überraschte mit der landschaftlichen Vielfalt. Im Bahnhof Hinwil wurde die Gesellschaft empfangen mit einer Willkommens- und Glückwunschtabelle für das «Geburtstagskind». Nicht nur die Freundlichkeit und Aufmerksamkeit des Personals ist Markus Kistler aufgefallen, sondern auch der liebevolle Umgang mit den Details. Am Bahnhof Bauma, auf dem Zug und unterwegs in Bäretwil bei einem Zwischenhalt und in Hinwil standen die Mitarbeiter in historischen Uniformen bereit und sorgten für die Passagiere. Mit Interesse konnten die Gäste das Rangiermanöver und das Wasserfassen der Lokomotive in Hinwil verfolgen. Gefahren wurde mit einer Dampflok, einem Postwagen und einem Personenwagen, der für die 30 Gäste bequem Platz bot. Für das Mitglied von SBB Historic, das oft mit Elektroloks unterwegs ist, war die Fahrt mit einer Dampflokomotive ein besonderes Erlebnis. Die Freude daran teilten seine Gäste mit ihm.

Die Frage, ob er beruflich mit Eisenbahnen zu tun gehabt habe, verneinte Markus Kistler. Nach der Lehre bei Sulzer, als diese Entscheidung im Raum stand, brauchte er eine Brille. Brillenträger hatten damals aber keine Chance bei der Bahn, im Fahrdienst schon gar nicht. Als Kind und Jugendlicher sei er aber viel Bahn gefahren: in die Ferien zur Grossmutter oder jeweils ins Pfadilager. Daran erinnert er sich heute noch gern. Mit seiner Geburtstagsfeier mit der Dampfbahn ist Markus Kistler rundum zufrieden. «Etwas tun, woran man Freude hat, und andere dafür begeistern kann, ist doch wunderbar», ist sein Fazit.

Peter Arnold, Aktivmitglied



Markus Kistler geniesst die Fahrt beim DVZO mit seinen Gästen anlässlich seines Geburtstages.

## Eine lange Freundschaft



Dreimal Geschichte: Ritterhaus, Dampflok und Paar in historischem Kostüm

Wenn es bei Meiers etwas zu feiern gab, sei es ein Firmenanlass der Firma Ernst Meier AG, Gartenbau in Tann-Dürnten, oder ein Familienfest, war ein Dampfbahnzug immer wieder einmal dabei. «Das waren immer grossartige Erlebnisse», schwärmt die bald 75jährige Elsbeth Meier-Albrecht, die diese Anlässe organisiert hat.

Die erste Dampfbahnfahrt fand 1984 statt zum 90jährigen Jubiläum der Firma und zum 70. Geburtstag von Frau Alice Meier-Bachman – sie lebt noch heute und ist 102 Jahre alt. Gefahren wurde ab Tann, aber nicht etwa vom Bahnhof Tann-Dürnten aus. Eingestiegen wurde auf offener Strecke, wo kurz nach dem Bahnhof Rüti die Bahngleise die Beete und Gewächshäuser der Firma Meier säumen. Mit einer Eb 3/5, einem Habersack, und mit fünf alten SBB-Wagen ging es nach Kollbrunn und zurück. Von dieser ersten Fahrt existiert auch noch ein Film.

Eine weitere Fahrt wurde 1998 zur Hochzeit von Sohn Erwin Meier-Honegger, des heutigen Geschäftsführers der Ernst Meier AG veranstaltet; als nächstes folgte eine Klassenzusammenkunft von Elsbeth Meier-Albrecht ebenfalls mit der Dampfbahn. Da mischen sich viele Erinnerungen: ein grosses Picknick beim kleinen Bahnhofli Ettenhausen-Emmetschloo, ein Ständchen mit fünf Alphörnern in einer Waldlichtung an der Bahnstrecke im Chämtnertobel.

Den Höhepunkt dieser Dampfbahnfahrten bildete aber der Betriebsausflug im August 2012. Wer mitkommen durfte,

musste sich verkleiden: wie vor hundert Jahren. Die Fotos im Firmenalbum des Jahres 2012 zeugen von der Phantasie und Detailfreude der teilnehmenden Gäste. Es waren mehr als 120 Personen unterwegs. Ein- und ausgestiegen wurde in bester Tradition auch dieses Mal auf offener Strecke am Produktionsort der Firma Ernst Meier AG. Zuerst ging es nach Saland zu einem Besuch der eindrücklichen Käsekeller der natürl® zürioberland. Weiter ging die Fahrt zum Ritterhaus Bubikon. Da entstand ein Bild wie ein lebendiges altes Gemälde: historische Lokomotive, historische Wagen, Zugbegleiter in historischen Uniformen und Gäste ebenfalls in historischen Kostümen.

Was Elsbeth Meier-Albrecht besonders schätzte, ist die grosse Flexibilität des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland. Da kann man ein massgeschneidertes Programm zusammenstellen, Steckenziele, Zwischenhalte, Essenspausen planen. Unterwegs wird man rundum unterstützt von einem kompetenten, hilfsbereiten und freundlichen Personal. Für einen solchen Anlass ist es unbedingt wichtig, dass man sich vollkommen auf die Organisatoren verlassen kann. Und da sei man beim DVZO goldrichtig für Geburtstage, Hochzeiten, Firmenjubiläen. «Damit kann ich meinen Gästen etwas Besonderes bieten. Wenn man so einen Anlass durchführt, dann soll's auch lässig sein», so das Fazit von Elsbeth Meier-Albrecht.

Peter Arnold, Aktivmitglied

## Von Einweihungen neuer Errungenschaften bis festlichen Extrafahrten

Gegen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, in der Zeit der grossen Pioniertaten im Eisenbahnwesen, konnten immer wieder neue und beeindruckende Errungenschaften festlich gefeiert werden. So wurden zum Beispiel ganze Strecken, prächtige Bahnhöfe, neue, immer leistungsstärkere Lokomotiven und Vieles mehr mit grossem Aufsehen der Öffentlichkeit eingeweiht. Die Festaktivitäten zogen ein zahlreiches Publikum an und stellten ein ereignisvolles Erlebnis für Jung und Alt dar. Man versetze sich dabei zum Beispiel in die Zeit der Elektrifizierung im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts und stelle sich vor, wie die damals modernen und imposanten elektrischen Lokomotiven auf die Besucher gewirkt haben müssen, die bestenfalls Dampftraktion oder vielmehr noch die Postkutsche kannten. Auch einige Zeit später waren Feste rund um die Eisenbahn immer noch von grosser Beliebtheit. Schon fast zu einer Art Einweihungstradition wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren die Taufen der Ae 6/6 Lokomotiven: Diese schweren und fabrikneuen Gotthardlokomotiven wurden mit Kantons- oder Stadtwappen geschmückt. Jeder Kanton und viele Städte erhielten so eine «eigene» Ae 6/6 Lokomotive. Jede Wappenverleihung wurde als festlicher Akt inszeniert, an dem Vertreter von Bahn und Politik und natürlich etliche Gäste und zahlreiche Besucher anwesend waren.

Beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland werden auch heute noch Feste mit der Eisenbahn und vor allem wegen Rollmaterial gefeiert. Im DVZO werden zwar keine neusten und modernsten Errungenschaften im Bahnfahrzeugbau festlich in Betrieb genommen, jedoch genau so Einzigartiges und Wichtiges wie abgeschlossene Revisionen, Wiederinbetriebnahmen, Neuanstriche, Stellwerkeinrichtungen usw. mit

einer grösseren oder kleineren Zeremonie gewürdigt. Nebst der letztjährigen grossen Einweihungsfeier der historischen Bahnhofshalle konnte der Verein den Neuanstrich der elektrischen Rangierlokomotive Ee 3/3 Nr. 16363 abschliessen und diesen gebührend feiern. In Anlehnung an die Festfreude früherer Zeiten fand eine Extrafahrt von Bauma nach Hinwil und zurück statt, an welcher alle Beteiligten und weitere geladene Gäste teilnahmen. An solchen Feierlichkeiten lässt sich nochmals über das Projekt mit all seinen Hürden, Schwierigkeiten und Erfolgen nachdenken. Es wird gefachsimpelt, gelacht, gestaunt und stolz von der erbrachten Leistung berichtet. Nebst einer Extrafahrt darf ein Apéro und der Blumenschmuck an der Lok nicht fehlen. Einweihungsfahrten und Feste anlässlich abgeschlossener Projekte bereiten viel Freude und nähren den Tatendrang für weitere Projekte.

Alessandro Andreoli,  
elektrische Triebfahrzeuge



Fabrikneue und festlich geschmückte BLS Lok Fb 5/7 Nr. 159 im Jahr 1913 mit Extrazug anlässlich Eröffnung des durchgehenden Betriebs Spiez–Brig.



Glänzender Neuanstrich und festlicher Blumenschmuck – Ee 3/3 vor dem Extrazug am Tag ihrer Einweihung

## Ein Baudenkmal von nationaler Bedeutung für den DVZO

Zischend entweicht Dampf aus den Zylindern der 1887 für die steilen Rampen der damaligen «Wädenswil-Einsiedeln-Bahn» (heute Südostbahn SOB) gebauten E 3/3 Nummer 4, «Schwyz». Mit fünf wertvollen Oldtimer-Waggons am Haken setzt sie sich in Bauma in Bewegung und nimmt den reizvollen Schienenweg nach Hinwil in Angriff.



Leuchtendes Schmuckstück: Form und Funktion in vollendeter Symbiose

Dampfswaden und Rauch schweben nach Ausfahrt des Zuges noch einen Moment lang in der historischen Bahnhofshalle und ziehen dann elegant über die Dampfplaterne ab. Der Blick wird frei auf ein Bauwerk, dass seit September 2015 einen markanten Akzent im Ortsbild von Bauma setzt. Es lohnt sich, den Blick ein wenig zu schärfen und etwas näher zu gehen. Gut 100 Meter lang und 20 Meter breit ist das «neue» Bauwerk, dass den Wagenpark des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO endlich(!) vor den zerstörenden Kräften des Wetters schützt. 13 Jahre lang haben zahlreiche Beteiligte unter der Leitung des Schreibenden an der Realisierung dieser Vision gearbeitet. Die Konstruktion der Halle, eine Kombination aus Holz und Eisen, wirkt leicht und filigran. Das Auge bleibt zunächst an der Eingangspartie hängen, die den abreisenden und ankommenden Passagieren einen würdevollen Empfang bereitet. Wie fein mit dem Laubsägeli herausgearbeitet präsentieren sich drei Giebelfelder: Virtuoses Holzwerk, von aussen strahlt es in

warmen Naturtönen, von Innen wirkt es im Gegenlicht wie ein feiner Scherenschnitt. Schweizer Heimatstil nennt man diese architektonische Prägung mit ihrem kunstvollen Handwerk. Der Heimatstil war einst weit verbreitet und zeugt von einer grossen Liebe zum Detail. Lassen wir die Augen in den Innenraum schweifen. Sofort fallen die grünen Metallelemente auf. Reich verziert, aus Eisen gegossen, widerspiegeln sie mit der Symbolik des Flügelrades den Aufbruchgeist einer neuen Epoche der Mobilität: Die Eisenbahn kam gerade erst ins Land gedampft und in atemberaubendem Tempo legten Heerscharen schlecht bezahlter Arbeiter den eisernen Strang in die wirtschaftlich eher rückständige Schweiz. Die ersten grossen Bahnhöfe, gleichsam Kathedralen der Mobilität, übertrumpften sich mit glanzvoller Architektur. So war es auch bei der Schweizerischen Centralbahn SCB, die in Basel im Jahr 1860 ihren ersten definitiven Bahnhof errichtete. Der Chefarchitekt der SCB, Ludwig Maring, überliess nichts dem Zufall. Schön und effizient musste gebaut werden. Und vor



Massarbeit: Vom August bis Dezember 2012 wird die Halle in Olten Teil für Teil sorgfältig demontiert.



Bis es schneit: Abschluss der Demontage in Olten

alle: schnell! An den Zeichnungstischen entstanden unter Hochdruck die ersten Konzepte modular aufgebauter Verbundbauten aus Holz und Eisen. Unsere Augen bewundern die schlanken Zugstangen der Halle in Bauma. Sie sind handgeschmiedet und halten die Konstruktion seit 155 Jahren klaglos zusammen. Schlau waren die Bauherren bei der Wahl der Baumaterialien. Die wuchtigen Hauptstützen sind aus Eichenholz. Klug verbaut und dank der Wetterfestigkeit des Holzes können sie Jahrhunderte überdauern. Leichtes Fichten- und Tannenholz ist der Rohstoff für die Sparren, Pfetten und Schalungen. Sie werden dank einer zeitgemässen Dachhaut aus Aluminium auf sehr lange Zeit vor der Verwitterung geschützt sein. Die Augen wandern zur Dampfaterne, aus welcher der Dampf der Lokomotiven ungehindert abziehen kann. Nur ganz wenig ist dort oben von der virtuellen Konstruktion erkennbar, mit der findige Ingenieure und Architekten unserer Zeit die Statik des Bauwerks gemäss heutigen gesetzlichen Anforderungen und für die hohen Schneelasten in Bauma ertüchtigt haben. Wir sehen auf die alten Holzbalken aufgedoppelte Stahlträger, die über die ganze Breite des Daches laufen und deren Kräfte an den Aussenseiten der Halle von schräg gespannten Zugstangen abgefangen und fest mit dem massiven Fundament verbunden werden. So gelang uns das Kunststück, den Innenraum der Halle als historisches Erbe optisch praktisch unverändert zu erhalten und den Besucherinnen und Besuchern des DVZO ein einmaliges Raumgefühl zu ermöglichen. Staunen Sie einen Moment über die verblüffende Raumwirkung: Sie sehen das zu seiner Bauzeit in der Schweiz wohl grösste frei gespannte Dach!

Schön sind weitere Details, die durch glückliche Fügung im Originalzustand erhalten sind. Da sind zum Beispiel die gusseisernen Manschetten, in denen die «Füsse» der schweren Eichenstützen stehen. Mit dem originalen Grünton des

ersten Anstrichs korrespondieren sie perfekt mit den anderen eisernen Teilen der Halle. Weiter fallen die handbehauenen Steine aus Jurakalk auf, die direkt auf dem sandgestrahlten Betonfundament ruhen und die Halle tragen. Rund die Hälfte der Fundamentquader ist noch im Original erhalten. Vielleicht setzen Sie sich nach oder vor der Fahrt mit dem Dampfzug in die Perronbeiz und geniessen die Gesamtwirkung des einzigartigen Bauwerks. Sie sehen ein glorreiches Zeugnis aus der Zeit der ersten Hochblüte der Schweizer Eisenbahnen. Nach rund 110 Jahren «Dornröschenschlaf als verkannte, unbekannte Schönheit» wurde die Halle wieder entdeckt und erstrahlt heute dank einer ungewöhnlichen Leistung ehrenamtlicher Vereinsarbeit, begleitet durch professionelle Unterstützung durch die Denkmalpflege, finanziert durch öffentliche und private Gelder, restauriert, ergänzt und wieder aufgebaut durch eine Vielzahl begabter und begeisterter Handwerker, in neuem Glanz. Die Geschichte ist derart spektakulär, dass das Bundesamt für Kultur BAK die historische Bahnhofshalle 2014 als Baudenkmal von nationaler Bedeutung einstufte.

Setzen Sie sich nun in einen Zug des DVZO, Sie «erfahren» damit ein einzigartiges Denkmal der Eisenbahngeschichte. Geniessen Sie das Zischen des Dampfes, das Stampfen der Maschine, das Knarren der alten Holzkastenwaggons. Lassen Sie die Halle und die Dampfschwaden bei der Abfahrt des Zuges am Fenster vorbeiziehen. Schliessen Sie die Augen. Vielleicht sehen Sie die distinguierten Leute in Kostümen des Spätbiedermeiers im Abteil neben Ihnen. Und ist der Passagier vis à vis nicht Ludwig Maring, der sich über seine Halle freut und Ihnen dabei freundlich zunickt?

Christoph Rutschmann,  
Projektleitung «historische Bahnhofshalle Bauma»



Die Halle kommt: spektakuläre Aufrichte eines Baudenkmals von nationaler Bedeutung in Bauma

**Wolfensberger**  
BETEILIGUNGEN | LIEGENSCHAFTEN

Vermietung von Wohnungen  
und Gewerberäumen in Bauma.

Kontakt:  
Martin Cathrein  
Telefon 055 251 00 51  
info@cathrein.ch

**wildi bistro-schuppe**  
wie anno dazumal...

Im Güterschuppen der Station Neuthal führen wir ein mit eisenbahnhistorischen Gegenständen ausgeschmücktes Bistro. Für unsere frisch zubereiteten Gerichte verwenden wir, regionale, mehrheitlich Bio-Produkte. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Öffnungszeiten:

Freitag, Samstag, Sonntag von 9 – 22 Uhr, April – November  
Gruppen auf Anfrage.

wildis bistro-schuppe, Station Neuthal, 8344 Bäretswil  
Telefon 044 939 19 19, www.bistro-schuppe.ch



**thurbo**  
Die Regionalbahn.



SBB CFF FFS

Ausfliegen und geniessen!  
freizeit-erlebnisse.com

# Eisenbahn- und Industriekultur am DVZO-Teilabschnitt Bauma–Bäretswil

Von oben nach unten: Ende gut alles gut: Gesamtprojektleiter Christoph Rutschmann freut sich über das gelungene Werk  
Ankündigung: In Bauma entsteht Grosses  
Raumgreifendes Gerüst: Die Ausmasse der Halle werden sichtbar, die Puzzleteile liegen bereit  
Modulbauweise: Die ersten 7 von 25 Segmenten stehen stolz  
Stürmische Nacht: Im schweren Schneesturm erreichen die letzten Teile der Halle den Bestimmungsort Bauma

- 1 Historische Bahnhofshalle ex Basel, Baujahr 1860
- 2 Abläutglocken, sächsische Spindelläutwerke waren in der Ostschweiz sehr verbreitet
- 3 Wasserkräne der ehemaligen Tösstalbahn auf der Ausfahrseite der Bahnhofshalle
- 4 Lokremise der ehemaligen Tösstalbahn, Baujahr 1875
- 5 Bahndienstmagazin ex Wolhusen, Baujahr 1875
- 6 Familiengrab von Adolf Guyer-Zeller auf dem Friedhof Bauma
- 7 Bölviadukt oberhalb Bauma, Länge 45 Meter
- 8 Industrie-Ensemble Neuthal, Geburtsort von Adolf Guyer-Zeller
- 9 Weissenbachbrücke bei Neuthal, Länge 80 Meter
- 10 Ehemalige UeBB-Station Neuthal, heute mit Wildis Bistro-Schuppe
- 11 Posten 98a ex Glarus, Baujahr um 1900, letzte handbediente Barriere in der Schweiz
- 12 Ehemaliger UeBB-Bahnhof Bäretswil mit Güterschuppen und Stellwerkkabine (ex Rorschach)

Bäretswil

nach Hinwil

Bauma

Neuthal



## Chronologie der historischen Bahnhofshalle

**1860:** Neubau als eine von zwei identischen Hallen des ersten definitiven Bahnhofs der Stadt Basel

**1903:** Die Halle muss dem heutigen Bahnhof Basel weichen, wird demontiert, nach Olten transportiert und dort von den frisch gegründeten SBB als Holz-lagerhalle und Schreinerei wieder aufgebaut.

**2003:** Aufbau der Projektorganisation des DVZO zum Bau einer Wageneinstellhalle in Bauma. Neubauprojekt und später die Idee, eine passende historische Halle zu suchen.

**2005:** «Entdeckung» der in Olten im Dornröschenschlaf schlummernden Halle nach einem entsprechenden Hinweis des Denkmalpflegers der SBB. Herkunft der Halle: Unklar!

**2006:** Involvierung des Bundesamts für Kultur BAK und der Zürcher Denkmalpflege. Beginn der professionellen denkmalpflegerischen Begleitung des Projekts.

**2007:** Definitive Identifikation der Halle als Teil des ehemaligen Basler SCB-Bahnhofs.

**2008:** Unterzeichnung des Übernahmevertrags der Halle zwischen DVZO und SBB.

**2009:** Symbolische Schlüsselübergabe von der SBB an den DVZO, historischer Spatenstich in Bauma.

**2010:** Neubau der Gleis- und Perronanlagen des DVZO in Bauma.

**2011:** Bewilligung Lotteriefondsbeitrag ZH und 1. Beitrag des BAK. Mittelakquisition bei Gemeinden, Institutionen, Firmen und Privaten.

**2012:** Beizug professioneller operativer Projektbegleitung im Auftrag der Zürcher Denkmalpflege, August bis Dezember: Rückbau der Halle in Olten.

**2013:** Bau der Fundamente. Finanzierungslücke verursacht Bauverzögerung von gut einem Jahr.

**2014:** Organisation Restfinanzierung durch Sponsoringaktionen und weitere BAK-Beiträge infolge Einstufung der Halle als Baudenkmal nationaler Bedeutung, Aufarbeitung historischer Holz- und Eisenteile.

**2015:** Aufrichtung der Halle, offizielle Einweihung am 6. September. Gesamte Projektkosten: rund 5,7 Millionen Franken.

## Baumas Gleisanlage und seine bewegte Geschichte



Die Baumer Gleisanlage Juli 2014 vor dem Umbau durch die SBB

Die Gleisanlage des Bahnhofs Bauma gliedert sich in drei Teile, die sich hinsichtlich ihrer Anforderungen, Funktionen und Ausrüstungen unterscheiden. Der älteste Teil in der Mitte besteht aus den zwei elektrifizierten Gleisen der Tösstalbahn, die Winterthur über Bauma und Wald mit Rüti verbindet. Eines dieser beiden «Tösstaler Gleise» besitzt einen Perron für haltende Reisezüge. Weil der Bahnzugang nach heutigen Normen sehr aufwändig ist, werden keine überzähligen Perrons mehr gebaut – und Bauma benötigt vom Fahrplan her nie mehr als einen aufs Mal. So dient das zweite Gleis nur einzelnen Dienstzügen. Wie die ganze Tösstalbahn werden auch diese beiden Gleise und die darin liegenden Weichen von der Betriebszentrale Ost der SBB im Flughafen ferngesteuert. Von hier aus sind Ein- und Ausfahrten nach Winterthur, Wald-Rüti ZH und Bäretswil–Hinwil–Wetzikon möglich. Der zentrale Hochbau dieses Anlagenteils ist das Aufnahmegebäude, das den SBB-Billettschalter, den Kiosk und private Büros beherbergt. Dank des Perrondachs aus den Vierzigerjahren haben die Gäste einen witterungsgeschützten Zugang zur ein- bis zweimal stündlich verkehrenden S26 der Regionalverkehrsgesellschaft Thurbo. Dorfseitig befindet sich als dreigleisiger Kopfbahnhof die Wagen- und Einstiegshalle des DVZO. Ursprünglich lag hier der viergleisige Endbahnhof der Uerikon Bauma-Bahn, heute finden auf 300 × 100 Metern Schienen die historischen Personen- und Güterwagen ein schützendes Dach. Gleichzeitig wird das über 150-jährige Baudenkmal von nationaler Bedeutung als witterungsunabhängiger Start- und Endpunkt der Dampfbahn sowie als Festplatz verwendet. Hier sind die Gleise nicht elektrifiziert, und für das Stellen der Weichen und die Abfertigung der Züge ist ein ehrenamtlich tätiger Bahnhofsvorstand des DVZO im Einsatz. Die Barrierenanlage der Sternbergerstrasse kann er an einer Schnittstelle zum elektronischen Stellwerk mitbetreiben. Auf der Gosse, die früher der Reinigung von Viehwagen diente, werden heute die Dampfloks geputzt. Ausserdem findet hier der Umschlag von Gütern für die Lokremise statt, die nur per Schiene zu erreichen ist. Die einzige direkte Ausfahrt aus dem Kopfbahnhof führt



Bauma April 2016 – die historische Halle und die neue Gleisanlage

auf die DVZO-Strecke nach Bäretswil–Hinwil. Um Richtung Winterthur ausfahren zu können, benötigt man eine Spitzkehre, nach Wald-Rüti ZH sogar eine Sägefahrt. Die beiden zentralisierten Weichen zum Anschluss unserer Netzteile an die Tösstalbahn muss der DVZO zur Hälfte mitfinanzieren. Tösseitig liegt das weiträumige Depotareal mit der Lokremise und sieben Abstellgleisen. Die acht handbedienten Weichen stellt sich das Fahrpersonal selber; die Fahrgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt. Lediglich die Anschlussweiche ans übrige Bahnnetz wird von der Betriebszentrale der SBB gesteuert. Der DVZO plant derzeit, die 1947 abgebrochene Drehscheibe wieder einzubauen. Damit liessen sich drei Weichen eliminieren und ein wesentliches Element der historischen Bahnhofsanlage wieder herstellen. Das zweistöckige Lokdepot, dessen älteste Teile auf die 1870er-Jahre zurückgehen, dominiert das Areal. Daneben steht ein historisches Bahndienstmagazin der Jura-Bern-Luzern Bahn, das gleichsam in Ballenberg-Manier hierher verfrachtet und restauriert wurde. Im hinteren Teil des Areals steht auf und neben den Schienen diverses eisenbahnerisches Sammelgut und träumt von früheren Zeiten. Die Dreiteilung des Bahnhofs ist historisch gewachsen und kündigt immer noch von einer Zeit, als hier über 40 Eisenbahner ihr Auskommen im Betriebs-, Bahn- und Güterdienst fanden. Sie gerecht dem DVZO insofern zum Nachteil, als die dadurch notwendigen drei zentralisierten Anschlussweichen relativ teuer sind und im Rangierverkehr Rücksicht auf den Fahrplan der Tösstalbahn zu nehmen ist. Trotzdem sind wir froh, dank den Veränderungen des planmässigen Bahnverkehrs im Bahnhof Bauma ausreichend Platz für unsere reichhaltige Sammlung an Lokomotiven, Wagen, Gebäuden und Kleinteilen gefunden zu haben. Um so besser ist, dass sich hier auch gleich der Ausgangspunkt unserer Strammstrecke befindet. Der DVZO trägt seinerseits zur Attraktivität des Bahnhofs bei und verhindert den vielerorts zu beobachtenden Zerfall nicht mehr benötigter Bahnanlagen.

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

## Weniger Manöver dank einem «Engländer»

Seit längerer Zeit geisterte in verschiedenen Köpfen die Idee herum, das Areal des Bahnhofs Bauma näher an den Ursprungszustand zu versetzen. Richtig akut wurde das Thema als die SBB den Bahnhofsumbau vorstellten: Die direkte Einfahrt aus Gleisen der SBB in die Remise wurde verunmöglicht und das Depot entsprechend nur noch mit zweimal Kopf machen zu erreichen. Damit ging wertvoller Abstellplatz verloren und die Zusammenstellung von Kompositionen wurde deutlich aufwändiger. Weil die Doppelweiche 425/426 bald das Ende der Lebensdauer erreicht, wurde zwischen Infrastruktur und Betrieb das sogenannte Konzept «Bauma 2020» erarbeitet. Der erste Schritt sah den Einbau der jetzt neu erstellten Weichenverbindung mit neuer Doppelkreuzweiche (DKW) vor, auch «Engländer» genannt. Der zweite Schritt ist dann der Ersatz der Doppelweiche 425/426 durch eine Drehscheibe.

Für diese erste, jetzt umgesetzte Etappe, wurde ein umfangreiches Projekt notwendig: Grösste Herausforderungen waren die bundesrechtlich notwendige Bewilligung (Plangenehmigungsverfahren = PGV) und die Finanzierung. Zweites konnte über den Lotteriefondskredit und etliche Eigenleistungen sowie Spenden abgewickelt werden. Das Dossier für das PGV wurde durch die Infrastruktur (mit Unterstützung von Ueli Oettli für die Pläne) erarbeitet und am 28. März 2014 eingereicht. In einer Rekordzeit von nicht einmal zwei Monaten traf am 20. Mai 2014 die Verfügung ohne nennenswerte Auflagen ein. Die Weiche (grosszügigerweise von der Firma Givaudan in Kempthal aus ihrem in der Zwischenzeit rückgebauten Areal gespendet) hingegen konnte bereits am 12. Februar 2014 zurückgebaut werden. Anschliessend ging das lange Warten los bis die lange ersehnte Zusicherung im Juli 2015 für die Gelder aus dem Lotteriefonds eintraf. Die Vorbereitungen für den Einbau und die Verschiebung begannen unverzüglich und da bereits klar war, dass die Firma Gleisag unter Emil Zogg die Weiche einbauen wird, musste nur noch auf ein günstiges Zeitfenster gewartet werden. In der Zwischenzeit konnte mit dem Ingenieurbüro Schällibaum die Aussteckung (Vermessung) geplant werden. Am 30. November 2015 war es soweit: Der Ausbau und Wiedereinbau der einfachen Weiche begann und konnte zügig vollendet werden. Der Einbau der DKW war wesentlich aufwändiger und glich einem Puzzle, weil beim Rückbau durch die SBB die Teile nicht sauber markiert oder benannt wurden. Die Equipe der Gleisag unter der Leitung von Polier Stijepo Lucic leistete jedoch ganze Arbeit und so war die Weiche Ende der Woche dennoch eingebaut und wartet jetzt nur noch auf die dritte Stopfung. Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für das unfallfreie und saubere Arbeiten. Wir hoffen, bald die zweite Etappe unseres Projektes mit der Drehscheibe umsetzen zu können. Dazu sind aber wieder etliche Arbeitsstunden gefragt, weil ausser der ersten Skizze und einer ersten möglichen Drehscheibe noch nicht viel vorhanden ist.

Christian Schlatter, Leiter Infrastruktur



Der milde Winter kam den Bauarbeitern und -arbeiten sehr entgegen.



Der WR 151 wurde 1894 von der SIG für die Seethalbahn gebaut. Er kam 1976 als BC 151 zum DVZO (oben rechts).



An der Generalversammlung vom 22. März 1991 beschloss der Verein, den Personenwagen zu einem Buffetwagen umzubauen. 2000 wurde er dem Betrieb übergeben und erfreute seither die Gäste (mitte). In der Zwischensaison 2015/2016 leistete das Team Depot Bauma einen Kraftakt und renovierte den Wagen innerhalb der sechs kalten Monate. Ab Saison 2016 können sich die Fahrgäste im WR 151 wieder durch die Mitarbeitenden des Teams Buffetwagen verwöhnen lassen.

## Nebenbahntreffen in Bauma

**Samstag und Sonntag, 15./16. Oktober 2016**

Wir laden die grossen und kleinen Eisenbahnfans wieder ins Zürcher Oberland ein. Zeitgleich zur Modellbahn-Ausstellung «Plattform der Kleinserie», wird beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland wiederum ein Fahrzeugtreffen nach der alten Tradition organisiert.

**Zugesagt haben folgende Vereine mit Ihren Fahrzeugen:**

- Verein Dampfbahn Bern, Konolfingen  
Ed 3/4 51, Baujahr 1906
- Verein Historische Eisenbahn Emmental, Huttwil  
Ed 3/4 2, Baujahr 1907
- Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn, Romanshorn  
Ec 3/5 3, Baujahr 1912
- Verein Seetalkrokodil 15301, Brugg AG  
De 6/6 15301, Baujahr 1926
- EUROVAPOR Lokremise Sulgen, Sulgen  
BDe 3/4 43, Baujahr 1938

**«Möhls Apfelsaft-Express»**

Dazu gesellen sich natürlich auch weitere Dampf- und Elektrolokomotiven des DVZO.

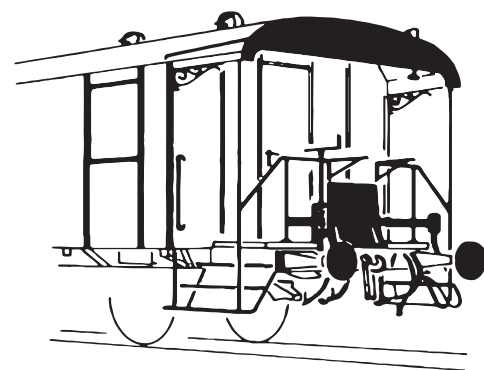
Wir planen an beiden Tagen abwechslungsreiche Extrafahrten im Tösstal nach Turbenthal und Wald sowie auf unserer Stammstrecke nach Hinwil. Es sind auch Doppeltraktionen und Güterzüge mit Personenbeförderung geplant.

Alle Personenzüge führen einen bedienten Buffetwagen. Hinzu kommen Fahrten mit nostalgischen Oldtimer-Bussen ins Ghösch sowie nach Sternenberg sowie Parallelfahrten zu den Extrazügen oder Fotohalte.

Zur Benützung unserer Extrazüge bietet sich die Spezialtageskarte von CHF 35.– an.

Die Überfahren von und nach Romanshorn (BDe 3/4 43 und Ec 3/5 3) sowie von und nach Brugg AG (De 6/6 15301) sind öffentlich. Die Überfahren der Dampfloks aus dem Bernbiet erfolgen geschleppt von unserer Be 4/4 15 wegen der geringen Höchstgeschwindigkeit in der Nacht von Donnerstag auf Freitag (13./14.10.2016) bzw. Montag auf Dienstag (17./18.10.16). Auch hier ist die Mitfahrt für eingefleischte Fans möglich.

**Alle Details zu Fahrzeiten, Tarifen, Lokdiensten und Kompositionen werden laufend auf:**  
**[www.dvzo.ch/nebenbahntreffen](http://www.dvzo.ch/nebenbahntreffen) bekanntgegeben.**



## PLATTFORM DER KLEINSERIE

**Ausstellungszeiten:**

Freitag, 14. Okt. 2016 17.00 – 20.30 Uhr  
Samstag, 15. Okt. 2016 9.30 – 18.00 Uhr  
Sonntag, 16. Okt. 2016 9.30 – 17.00 Uhr

**Eintritt: CHF 10.–**

als Dauereintritt für alle drei Tage

**Ausstellung:**

Schulhaus Altlandenberg und Zentrum Grosswis

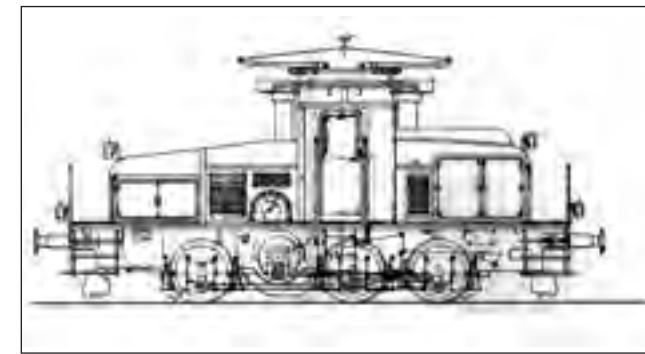
Die 14. Plattform der Kleinserie zeigt den Besuchern die grosse Vielfalt an Produkten, welche die führenden Kleinserienhersteller Europas anbieten.

Die überwiegend handwerklich hergestellten Modelle von Eisenbahnen, Gebäuden nach Vorbildern oder die unzähligen Ausschmückungsteile begeistern jeden Besucher.

Auch dieses Jahr sind wieder über 80 Hersteller aus der Schweiz und dem nahen Ausland vertreten und freuen sich auf den Kontakt mit Kunden und Besuchern.

**Infos:** [www.kleinserie.ch](http://www.kleinserie.ch)

## Ein neues Kleid für die Ee3/3



(Reglement Elektrische Rangierlokomotiven SBB CFF FFS)  
Typenzeichnung der Ee3/3 Nr. 16351–16376

Die Rangierlokomotive Ee3/3 Nr. 16363 zeigt sich seit September 2015 in ihrem neuen glänzenden und historisch korrekten Farbkleid. Die historische Rangierlok wurde 2011 der SBB im Vorbahnhof Zürich, ihrem letzten regulären Einsatzort, abgekauft, 17 Vereinsmitglieder haben dies finanziert. Sie wurde seither gerne auf der Stammstrecke Bauma–Hinwil vor Extrazüge gespannt oder vereinzelt als Ersatztraktion bei Problemen mit einer Dampfloks eingesetzt. Die technisch in gutem Zustand befindliche Lok hinterliess jedoch optisch keinen guten Eindruck: Der verkehrsrote Anstrich, heutige Standardfarbgebung aller SBB Rangierfahrzeuge, war schon verblasst und grösstenteils stark verschmutzt. Mehrere Jahre alter und von der Sonne eingebrannter Schmutz aus Schmierfett, Bremsstaub usw. zeugte von regem Gebrauch der Lok in ihrem früheren Einsatzgebiet. Bereits bei Übernahme der Lok in den Fahrzeugbestand des DVZO war ein Neuanstrich geplant.

Die Lok sollte regelmässig bei elektrischen Extrafahrten zusammen mit historischen und schön restaurierten Personen- und Güterwagen, verwendet werden und dabei farblich zum Gesamtbild passen. Die Einsatzmöglichkeit der Ee3/3 als historisches Triebfahrzeug erlaubt es, die elektrische Streckenlokomotive Be 4/4 zu schonen und kleinere Extrazüge zwischen Bauma und Hinwil optimal und nicht «übermotorisiert» zu befördern. Den Verantwortlichen war von Anfang an bewusst, dass ein Neuanstrich kaum in Eigenregie oder nur mit enormen Zeit- und Arbeitsaufwand zu realisieren war. Zudem hätten die zur Verfügung stehenden Personalressourcen nicht ausgereicht. Die Lok hätte für mindestens eineinhalb Fahrsaisons ausser Betrieb genommen werden müssen. Glücklicherweise konnte der DVZO für den Neuanstrich im Malerunternehmerverband Zürcher Oberland einen optimalen Partner finden. Dieser realisierte mit Lehrlingen und Berufsleuten den eigentlichen Neuanstrich der Lok.

Die Arbeiten dauerten vom Oktober 2014 bis September 2015 und wurden mehrheitlich in der Lokremise Uster durchgeführt. Alle kleineren abnehmbaren Teile, wie Lüftungsgitter, Maschinenraumabdeckungen, Jalousien usw. wurden demontiert und direkt beim Malerunternehmerverband bearbeitet. Das Projekt konnte dank grosszügigem Material- und Arbeitszeit-Sponsoring durch den Partner mit knapp CHF 6000.– aus der Vereinskasse umgesetzt werden. Auch

für die Mitarbeitenden des Malerunternehmerverbandes Zürcher Oberland war der Neuanstrich einer Lokomotive ein abwechslungsreiches und wohl kaum alltägliches Unterfangen. Vor allem für die Lehrlinge war der Neuanstrich eines historischen Fahrzeuges ein ganz besonderes Erlebnis. Die Beteiligten können guten Gewissens darauf hinweisen, nebst ihren alltäglichen Arbeiten, auch ganzen Loks zu einem neuen Farbkleid verhelfen zu können.

Den fertigen Neuanstrich der historischen elektrischen Rangierlokomotive wurde am 5. September 2015 mit einer Apéro-Fahrt gebührend gefeiert. Die Ee3/3 Nr. 16363 rundet nun das Bild von DVZO Extrazügen in idealer Weise ab und stösst bei Alt und Jung als «Kleines Krokodil» auf viel Aufsehen und Sympathie.

Alessandro Andreoli,  
elektrische Triebfahrzeuge



Extragüterzug mit historischer Fracht –  
Ee3/3 mit gesteckten Sperr- sowie Fahrberechtigungstafeln

### Hintergrund elektrische Rangierlokomotive Ee3/3

Die Lok 16363 wurde 1939 von SLM/BBC für die SBB gebaut. Der Loktyp Ee3/3 ergänzte seit Beginn der Elektrifizierung die Rangierdampfloks der «Tigerli»-Serie E3/3.

Die beiden ersten Prototypen aus dem Jahr 1922 verfügten noch über eine Laufachse auf und hatten daher die Bezeichnung Ee3/4. 1928 wurde die erste Serienversion ohne zusätzliche Laufachse produziert. 1966 verliess die letzte Ee3/3, zwischenzeitlich eine sehr beliebte Rangierlok, die Produktionsstätte. Einzelantrieb war längst üblich, dennoch wurde die antik anmutende Konstruktion bis zur letzten ausgelieferten Lok beibehalten. Ein einziger Fahrmotor treibt eine Antriebsachse, welche wiederum über ein Kuppelgestänge die Kraftübertragung auf die Räder sicherstellt. Seit 2010 werden die Ee3/3 bei den SBB laufend durch die modernen Ee922/Eem923 aus dem Hause Stadler Rail ersetzt.

## Die Sanierung der DVZO-Bahnübergänge

Am 12. November 2003 hat der Bundesrat die Eisenbahnverordnung angepasst. Eine Folge dieser Gesetzesänderung war eine beispiellose und bis heute noch nicht ganz abgeschlossene Sanierungsaktion an rund 2000 Bahnübergängen (BUe) in der ganzen Schweiz. Das damals gesetzte Ziel vom 31. Dezember 2014 schien vielen weit weg. Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) hatte erst dreizehn Jahre vorher die Strecke mit 18 Bahnübergängen von den SBB übernommen. Davon waren bereits damals drei mit historischen Schrankenanlagen versehen und eine mit vollautomatischer Anlage. Der DVZO begann 2008 mit der Inventarisierung der Übergänge und begann Massnahmen für die 14 ungenügenden Übergänge zu definieren. Jahr für Jahr konnten kleinere Massnahmen umgesetzt werden und das gesetzte Ziel rückte immer näher.

Als grösste Hürde stachen die drei Bahnübergänge «Wolfensberg», «Hinderwies» (beide Bauma) und «Langacher» (Bäretswil) heraus. Bei allen dreien wurde bald klar, dass eine technische Anlage notwendig wurde. Die finanziellen Aufwendungen für solche Anlagen sind gross: Diese beginnen bei der Planung (eine Bewilligung des Bundesamtes für Verkehr ist notwendig für solche Vorhaben) und enden mit dem Bau. Neben den hohen Aufwendungen, die durch die eigentliche technische Anlage (Antriebe, Steuerung, Wechsel- und Kontrollblinker sowie Ein- und Ausschaltelemente) entstehen, sind auch die Tiefbauarbeiten



Der sanierte Bahnübergang Hinterwis in Bauma

nicht zu unterschätzen: Fundamente, Kabelanlagen und Querungen für die Anlagen.

Die Finanzierung der Anlagen sicherzustellen, war ebenfalls eine grosse Herausforderung und benötigte mit dem Erarbeiten der Dienstbarkeiten für Teile der Anlagen einiges Verhandlungsgeschick. Verkompliziert wurden die Verhandlungen durch die vielen Partner: Für die Finanzierung deren vier und bei den bodenrechtlichen Fragen gar fünf. Sichergestellt wurde die Finanzierung schlussendlich hälftig über den Lotteriefonds und die Gemeinden, respektive den Kanton (je nach Anlage). Dennoch waren die Arbeiten nur

dank vielen Eigenleistungen und Rabatten der Lieferanten (im besonderen sei Schweizer Electronic aus Reiden erwähnt) möglich.

Die eigentliche Planung der Anlagen war trotz der Lesung von verschiedenen Normen und Gesetzen eine grosse Herausforderung bis zum Schluss. Die eigentliche Disposition der Anlagenteile gestaltete sich als schwierig. Zu Beginn waren teilweise nur Blinklichtanlagen vorgesehen. Im Laufe der Untersuchungen zeigte sich jedoch, dass dieser Mindeststandard nicht genügt. Es wird nämlich nicht das Produkt aller Zugfahrten und strassenseitiger Bewegungen auf dem Bahnübergang für die Bemessung des Risikos und damit der Güte der Sicherung herangezogen, sondern nur die Anzahl strassenseitigen Bewegungen auf dem Bahnübergang. Die ursprünglich angedachte Idee mit Viertelbarrieren an den unübersichtlichen Stellen musste verworfen werden, da sie hier nicht gesetzeskonform ist. Weil Erhebungen zur Anzahl Fahrten ebenfalls aufwändig sind und die Gefahr bestand, dass doch volle Schrankenanlagen gebaut werden müssen, sowie die Mehrkosten im Gesamtprojekt unwesentlich sind und die Sicherheit noch einmal höher liegt, wurde beschlossen an allen Bahnübergängen Vollschrankenanlagen zu projektieren und zu bauen.

Alles war damit aber noch nicht ausgestanden: Beim Bahnübergang Hinderwies brauchte es zur Realisierung gleich mehrere unkonventionelle Ideen: Das Problem an dieser Stelle ist, dass die Strasse die Bahn nicht rechtwinklig,

sondern stark schiefend quert und damit ein extrem langer Schlagbaum notwendig wäre, weil gleichzeitig auch noch die Einfahrt eines Privatgrundstücks abgedeckt werden muss. Knapp daneben verläuft auch noch ein Wanderweg, der einseitig ein paar Meter umgelegt wurde und damit sinnvoll in die Sicherung des Übergangs eingebunden werden kann. Bald zeigte sich, dass Gespräche und Schriftverkehr mit allen Beteiligten für die Sanierung aller Bahnübergänge das zentrale Element war: Ungezählte Verhandlungen mit Anstössern (für Rechte auf Grund und Boden), Geldgebern, Unternehmungen und vielen weiteren Akteuren bis hin zur Wanderwegorganisation. Bei der Sanierung jener Übergänge mit technischen Anlagen konnte stets eine gütliche Lösung gefunden werden, wobei in einem Fall zahlreiche Gespräche mit Juristen stattfanden und um jedes Wort in der Dienstbarkeit hart gefeilscht wurde.

Die EBV sah ursprünglich vor, dass bis Ende des Jahres 2014 alle Bahnübergänge saniert sind. Da sich immer deutlicher abzeichnete, dass etliche Bahnen dieses Ziel nicht halten können, wurde die EBV per 1. November 2014 dahingehend geändert, dass bis Ende 2014 ein Plangenehmigungsgesuch für die Sanierung der Bahnübergänge eingereicht sein muss. Der DVZO erreichte dies dank einem grossen Effort der Projektleitung und den Projektierenden. Das ursprünglich vorgesehene Ziel der Ausführung im Frühjahr 2015 musste dann jedoch verschoben werden, da die entscheidenden Schritte erst im Sommer 2015, dann aber dicht aufeinander gelungen sind: Am 16. Juni erhielt der DVZO die Plangenehmigung mit einigen unwesentlichen Auflagen. Kurz zuvor konnte der Finanzierungsvertrag mit der Gemeinde Bäretswil abgeschlossen werden. Anfangs Juli wurde vom Regierungsrat des Kantons Zürich das Lotteriefondsgesuch bewilligt und keine zwei Monate später erreichten uns die letzten beiden Finanzierungsverträge.

Nach Unterzeichnung aller Dienstbarkeiten anfangs September konnte der Bau nach vorgängiger Anwohnerinformation starten: Zuerst wurden alle Tiefbauten erledigt. Dabei wurden die Fundamente für Signale und Barrierenantriebe sowie Steuerungskasten erstellt, Kabelschutzrohre mit Kontrollschächten verlegt, Querungen unter Strasse und Bahntrasse gebaut und die Steuerungen mit Strom versorgt. Anschliessend konnten noch im alten Jahr alle Kabel gezogen werden und erste Signale aufgestellt werden. Im März folgte das Aufstellen der restlichen Anlagen und dann die Inbetriebsetzung. Dabei mussten auch noch Reglemente erstellt und angepasst werden. Damit findet das Projekt jedoch noch kein Ende: Die bestehenden Pläne müssen noch auf die neuen Situationen angepasst werden und alle Abrechnungen getätigt werden. Der DVZO bedankt sich ganz herzlich bei allen, die an diesem verhältnismässig unsichtbaren grossen Projekt mitgewirkt haben. Sie alle aufzuführen würde aufgrund der Menge (über dreissig Mitwirkende ohne die Angestellten der Unternehmungen) zu weit führen.



Ohne Strom und Elektronik läuft hier nichts.



Am 22. April 2016 wurde der Abschluss des Projektes «Sanierung Bahnübergänge» gefeiert – hier beim Übergang «Langacher» im Bussental. Mensch und Tier lauschen der Ansprachen.

### KOMPETENZ UND INNOVATIONEN SEIT GENERATIONEN



Eine gute Fahrt und viel Vergnügen wünscht Ihnen  
Ihr Partner im Gleisbereich

**Müller Frauenfeld AG | [mueller-frauenfeld.ch](http://mueller-frauenfeld.ch)**

GLEISBAU | TIEFBAU | KONSTRUKTION | BÖSCHUNGSPFLEGE | SICHERHEIT | PERSONAL | VERKAUF | VERMIETUNG



# Alle Billette vorweisen, bitte!



Hier wird altes Handwerk gepflegt

Lausanne, an der rue Louis-August-Curtat, einer kleine Nebenstrasse in der Nähe der Kathedrale, vorbei an versprayten Mauern, Fassaden, an denen der Putz bröckelt – und unversehens steht man vor dem Schaufenster eines Handwerksbetriebs, wie es wohl vor 100 Jahren üblich war.

An der Eingangstüre baumelt ein Schild

«Bienvenue. Entrez. C'est OUVERT.» Nicolas Regamey führt hier seit 2005 das «Atelier Typo de la Cité», und er betreibt die Druckwerkstatt wie zu Gutenbergs Zeiten: Bleiletern, ölige Druckfarbe und wuchtige Maschinen, die manuell bedient werden. Dies alleine ist schon bemerkenswert, was aber verbindet Nicolas' Atelier in Lausanne mit dem Dampfbahn-Verein im Zürcher Oberland?

Wer den DVZO-Dampfzug besteigt, hält ein Kartonstück von 30.5 × 57 mm in der Hand. Dieses verleitet viele zum erfreuten Ausruf «Oh, ein richtiges Billett!», denn es handelt sich um eine Edmonsonsche Fahrkarte, wie sie seit 175 Jahren bei der Eisenbahn verwendet wird (siehe Kasten). Im Atelier Typo de la Cité stehen «Adelheid», «Bert» und «Charlotte», drei Druckpressen für Kartonbillette. Die älteste, «Charlotte», stammt aus 1893 und ist im Eigentum von Nicolas. Die anderen beiden sind eine Leihgabe der SBB Historic, denn mit dem Tod des Druckers der SBB war auch das Knowhow des Billettendrucks zu Grabe getragen worden. SBB Historic musste seither ihre historischen Billette teuer extern einkaufen, obwohl sie über die Infrastruktur verfügten – bis es der Zufall wollte, dass Nicolas auf den Plan trat. Seither beziehen SBB Historic, der DVZO sowie weitere Museumsbahnen ihre historisch produzierten Kartonbillette in Lausanne.

Als kleiner Junge spielte Nicolas mit seinem Bruder «Bahnhof» im Wohnzimmer. Mit 13 Jahren stiess er zur Blonay-Chamby-Bahn und seither engagiert er sich in seiner Freizeit für die Museumsbahn oberhalb des Genfersees, denn dort gibt es einen richtigen Bahnhof mit realen Menschen, die wirkliche Billette mit echtem Geld erstehen. Neben seiner Faszination für den historischen Bahnbetrieb gelang es ihm, die zu einem späteren Zeitpunkt entdeckte Leidenschaft für den manuellen Druck zum Beruf zu machen.

1981 in Lausanne geboren durchlief Nicolas die übliche Schullaufbahn und schloss diese mit einer Wirtschaftsmatura ab. Er beabsichtigte, sich zum Buchhalter ausbilden zu lassen, stellte jedoch schnell fest, dass dies nicht seine Welt war und wechselte an die Kunstschule, die er 2001 als «Webdesigner» abschloss. Sein Lehrmeister und damaliger Arbeitsgeber



Robuste Mechanik, Clichés, Bleiletern, Druckerschwärze und viel Knowhow sind die Zutaten für unsere beliebten Kartonbillette

stellte ihn vor die Wahl, entweder eine bodenständige Ausbildung als Grafiker anzuhängen oder eine neue Anstellung zu suchen. Er begründete dieses Ultimatum damit, es sei zu riskant, sich einzig auf die futuristische Branche «Internet» zu konzentrieren, bei der man nicht wisse, wohin sie sich entwickle. Effektiv ist heute sein Diplom als Webdesigner nicht das Papier wert, worauf es gedruckt ist. Schulmüde wie Nicolas damals war, nahm er eine praktische Lehre als Grafiker auf. Seine Berufsschulklasse besuchte eines Tages das Gutenbergmuseum in Fribourg. Im Eingang stand eine Druckpresse «Heidelberger-Tiegel», funktionstüchtig. «Ich sagte zu mir «Wow, das ist noch Mechanik!», aber die Presse war ein Ausstellungsstück, also nicht in Gebrauch. Das fand ich sehr schade.», berichtet Nicolas von seiner ersten Begegnung mit alter Druckkunst.

Etwas später nahm ihn ein Lehrer der Grafikerschule beiseite und meinte, da sich Nicolas für Dampflok engagieren würde, wäre er sicher auch an alten Druckpressen interessiert. Er hätte zwei davon, die würde er Nicolas schenken. «Ich dachte, das seien kleine Maschinen. Aber es waren grosse Maschinen! Zusammen mit allen Möbeln und Bleisätzen war es eigentlich eine ganze Druckerei. So fand ich mich plötzlich mit viel altem Material versehen. Nach dem Lehrabschluss arbeitete ich zuerst in einer Marketingfirma. Parallel dazu suchte ich ein Lokal, wo ich die Sachen unterbringen konnte, denn sie füllten zwei Jahren lang die Garage meiner Eltern. Das Auto stand während dieser Zeit im Freien.» Auch hier war der Zufall mit im Spiel: Eines Nachmittags spazierte Nicolas die rue Curtat hinunter und sah, wie eine ältere Frau ein Schild «à louer» (zu vermieten) in ein Fenster hängte. «Ich bin sogleich zu ihr und sagte, sie könne das Schild wieder herunternehmen – ich würde die Räume mieten. So bin ich 2005 zu meinem Atelier gekommen.»

Nicolas transportierte das viele Material und die zwei Druckpressen von der Garage in das neue Lokal. Nun ging es darum, das Handwerk zu erlernen. In seiner Freizeit liess er sich von zwei erfahrenen Druckern in die «schwarze Kunst» einweihen. «Eraldo Coltai brachte mir das Setzen bei und Jean-Renaud Dagon zeigte mir während zwei Jahren jeden Samstagmorgen das Drucken. Er war mir auch behilflich beim Finden von weiteren Materialien und Maschinen.»

Nun war Nicolas in der Lage, Papier unterschiedlichen Formats zu bedrucken. Der Bahnhofsvorstand von St. Croix berichtete ihn eines Tages von der Schliessung einer

Druckerei. Also, allez-hop, nach Yvonand, wo das gesamte Material des aufgelösten Betriebs in einem Museum untergebracht war. «Niemand hatte eine Idee, wozu die eine Maschine aus 1893 diene. Wir vermuteten, dass sie möglicherweise für das Bedrucken von Kartonbillets gedacht war. Ich durfte sie mitnehmen. So kam 2008 «Charlotte» zu mir, sie war aber nicht betriebsfähig, denn es fehlten Teile. Ich rief bei «Göbel Maschinenfabrik» in Darmstadt an. Zum Glück arbeitete jemand in deren Archiv, der perfekt Französisch sprach. Auf meine Anfrage nach Plänen teilte er mir mit, dass die Fabrik bei einem Bombenangriff vollkommen zerstört wurde, so dass keine Unterlagen älter als 1944 vorhanden seien. Bei der SBB Historic stünden jedoch zwei Maschinen aus ihrer Produktion, ich solle mich dort erkundigen, ob sie Pläne hätten.» Nicolas nahm also Kontakt mit SBB Historic auf, die die Gelegenheit beim Schopf packten, jemanden an der Hand zu haben, der Edmonsonsche Billette drucken konnte. Dass er erst noch herausfinden musste, wie die Maschinen funktionierten, behielt Nicolas wohlweislich für sich – und so kam es, dass «Bert» und «Adelheid» ins «Atelier Typo de la Cité» umzogen. SBB Historic darf kein Material an Private abgegeben oder ausleihen, so wurde der Verein «ABC – Association Billets en Carton» ins Leben gerufen. Die beiden Billettendruckpressen kann Nicolas für seine Zwecke nutzen, im Gegenzug produziert er für SBB Historic kostenlos Fahrkarten und liefert jährlich einen Rechenschaftsbericht ab.

Dank «Adelheid» und «Bert» war Nicolas in der Lage, die fehlenden Teile von «Charlotte» nachzubauen und sie in Betrieb zu nehmen. Er kontaktierte die Herstellerfirma in Darmstadt ein weiteres Mal um ihnen mitzuteilen, dass es ihm gelungen ist, die Druckpresse von 1893 zu reparieren. So erfuhr er, dass weltweit noch 40 Maschinen für Edmonsonsche Billette existieren würden, zwölf davon seien funktionstüchtig – und drei stehen in seiner Lausanner Werkstatt. Seit über zehn Jahren druckt Nicolas Regamey nach alter Manier vom Kartonbillett über Karten und Poster bis hin zu ganzen Büchern. Am liebsten produziert er Billette und Bücher. Die Herstellung eines ganzen Buches ist eine vielseitige Arbeit, da sie von der grafischen Gestaltung bis zur Bindung unterschiedlichste Prozesse umfasst. Seine Kunden kommen entweder mit einer klaren Vorstellung des fertigen Produktes zu Nicolas oder sie lassen sich verschiedene Entwürfe unterbreiten. Er hat einen ansehnlichen Park an Maschinen zusammengetragen, die prägen, stanzen, lochen,

applizieren, falzen und perforieren können, vom Billett (30.5 × 57 mm) bis zum Poster (60 × 80 cm). Und jede hat einen Namen: «Ich habe mein Maschinen getauft, damit ich mit ihnen schimpfen kann, wenn sie nicht das machen, was ich will...» Die beiden ersten Druckpressen hat er zwei jungen Leuten weiterverschenkt, die ebenfalls mit diesem Metier beginnen wollten. Sie sind heute noch in Gebrauch. Mittlerweile kann er seinen bescheidenen Lebensunterhalt mit dem eigenen Unternehmen bestreiten, dass er seine Leidenschaft als Beruf ausüben kann, empfindet er als unbezahlbar. Nach unserem Gespräch schreiten wir zum Apéro über. Beim Verlassen des Ateliers dreht Nicolas das Schild: «C'est FERME. A bientôt»

Monika Bieri,  
Aktuarin

## Edmonson'sche Billette

Die Abmessungen Ihres Dampfbahn-Billettes betragen 1 3/4 × 2 1/4 englische Zoll. Festgelegt hat dieses Mass vor fast 175 Jahren der englische Bahnbeamte Thomas Edmonson (1792–1851) aus Frömmigkeit, und das kam so: Zu Beginn der Eisenbahngeschichte erhielten die Fahrgäste nach Zahlung ihrer Taxe einen handgeschriebenen Frachtbrief mit Nennung von Start- und Zielort, um den Beförderungsanspruch im Zug zu beweisen. Der Taxeur am Billettschalter verbuchte das eingenommene Geld im Kassabuch. Schon nach kurzer Zeit begannen schlaue Taxeure mit einer Finte. Sie zogen vom Passagier einen höheren Wert als die publizierte Taxe ein – sofern dieser den Schwindel nicht bemerkte – und schrieben im Kassabuch den korrekten Betrag ein. Die Differenz diente ihnen als selbst zugeeignete Lohnerhöhung. Edmonson sorgte sich weniger um einen finanziellen Verlust seiner gut florierenden Bahngesellschaft als vielmehr um den guten Ruf seiner vom unehrlichen Gewinn verführten Kollegen. Auf seine Initiative wurde in den 1840er-Jahren ein System mit vorgedruckten, fortlaufend nummerierten Kartonkärtchen eingeführt. Darauf waren Leistung und Preis fixiert, und der Taxeur musste seine Kasse nach den ausgegebenen Nummern abrechnen. Jetzt war Schummeln unmöglich, und dem Seelenheil der Schalterbeamten stand nichts mehr im Weg. Das Edmonson'sche Billettsystem ist als eine der ältesten Eisenbahn-Traditionen auch heute noch da und dort eine Alternative zu teuren IT-Lösungen. So auch beim DVZO, auf dass unsere Billettverkäufer dereinst nicht in der Hölle schmoren müssen. Und dass unsere Gäste ein nostalgisches Souvenir nach Hause nehmen können.

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

## Die Lok beim Doktor



Generalisten und Spezialisten behandeln die alte Dame.

Wenn man mehr als 100 Jahre auf dem Buckel hat, ist das so eine Sache. Da ächzt schon mal ein Gelenk, ist die eine oder andere Schraube locker und man rinnt. Und so stand unsere Eb 3/5 BT 9 seit dem letzten Frühjahr unter ständiger Lokärztlicher Beobachtung. Generalisten und Spezialisten scharten sich reihenweise um sie und diagnostizieren mit besorgten Blicken, was an dieser gut 100-jährigen Dame so alles nicht mehr war, wie es sein sollte.

Da wurden bei der sorgfältigen Untersuchung rinnende Siederohre, ausgedünnte Deckenanker, rostige Einströmröhre und lockere Schrauben gefunden. Sie machten der alten Dame das Leben schwer, so dass ihr der Chefarzt aller Dampfkessel das Ausfahren verbot. Ganz besonders die beiden defekten Siederohre gefielen ihm gar nicht. Er verordnete ihr eine strenge stationäre Kur im heimatlichen Depot in Bauma, wo sie das ganze letzte Jahr bleiben musste.

Ein bisschen Medikamente, sprich Öl und Fett, reichten nicht mehr. Es mussten neue Prothesen und Transplantate her. In alten Kisten fand man noch das eine oder andere Rohr, das passte. Damit alleine war es nicht getan. Es brauchte massgeschneiderte Lösungen, damit die noch lebenslustige Dame



«Machen Sie sich oben frei, bitte» – die Lok Eb3/5 9 ohne die Schutzbleche.

wieder in Schwung gebracht werden konnte. Zum Glück gibt es in der hochtechnisierten Eisenbahnwelt noch Geriater, die sich mit gebrechlichen älteren Maschinen auskennen und dank ihrem Fachwissen auch angeschlagene, ältere Ungetüme wieder rehabilitieren können.

Und so wurden der betagten Lok alle verkalkten Siede- und Rauchrohre gezogen und durch neue, glänzende Neuanfertigungen ersetzt. Sorgfältig wurden sie eingeführt und eingewalzt, so dass sie auch dann, wenn die Lok wieder ihre volle Puste entfaltet will, zuverlässig dicht halten. Und die Feuerbüchse wurde mit einem ganzen Satz neuer Aufhängesehen, sprich Deckenanker, versehen, die ihr die nötige Stabilität zurückgeben sollen. Dann gab es da auch verschiedene, kleine Wehwehchen, die mit Briden, Lötzinn oder neuen Schrauben von den eigenen Hausärzten geheilt werden konnten.

Bevor Lok 9 die Krankenstation verlassen darf, wird sie von den strengen Augen des Dampfkessel-Chefarztes geprüft werden. Er weiss, wo man bei alten Damen genau hinschauen muss und wird ihr den Auslauf erst wieder gestatten, wenn er mit dem Heilungsverlauf zufrieden ist.



Der Regulatorblock wird unter die Lupe genommen.

Die Kinder und Enkel der alten Dame mussten im letzten Jahr wegen der Unpässlichkeiten ihrer Grossmutter das geplante grosse Fest zum 50-jährigen Jubiläum ihrer Patenschaft verschieben. Schliesslich soll sie, um die sich alles dreht, auch mitfeiern können. Und so wird, wenn es denn die Lokärzte schaffen und der Chefarzt erlaubt, im 2016 gefeiert und die genesene Lok stolz ausgefahren werden. Ein Ausflug an die Goldküste des Zürichsee's ist geplant, da war Oma gemäss Erinnerung ihrer Enkel noch nie. Es soll ein festlicher



Zähne ziehen: Diese Verankerungen taugten nichts mehr.



Wo man sonst nie hinsieht: Die Deckenanker über der Feuerbüchse.

Ausflug werden, auf den sich alle freuen und gerne mitfeiern werden.

Thomas Mayer,  
Präsident DLC

PS: Am 23. April 2016 machte die alte Dame ihren ersten längeren Spaziergang auf der DVZO-Hausstrecke und bewies, dass sie vollständig genesen wieder mit Volldampf für Einsätze zu haben ist. Wir freuen uns sehr!



Das hält wieder! Die Feuerbüchsendecke mit neuen Deckenankern.

## Wir gratulieren dem DVZO zur gelungenen Erhaltung der Historischen Bahnhofshalle.

**WALO**

Walo Bertschinger

**Ihr Partner für alle Bauwerke**

Walo Bertschinger AG  
Abt. Gleisbau, Bahntechnik und Lärmschutz  
Postfach 1155, CH-8021 Zürich  
Telefon +41 44 745 23 11  
Telefax +41 44 740 31 40  
gleisbau@walo.ch  
www.walo.ch

Walo Bertschinger - Ihr Partner für alle Bauwerke.

Strassenbau Tiefbau Hochbau Damm- und Deponiebau Gussasphalt Lärmschutz Untertagbau Gleisbau und Bahntechnik Industrieböden und Decorbeläge Betonsanierung Sportbeläge TU Infrastruktur

natürli<sup>land</sup>®.

Wanderungen mit dem gewissen Etwas.  
www.zürcherland-tourismus.ch

Ausflug geplant?

Wir haben die passenden Ideen für die erlebnisreichsten Ausflüge ins Zürcherland!  
www.zürcherland-tourismus.ch | Tel. 052 396 50 99

Entdecken Sie die elf Erlebnisrouten!

natürli  
ZÜRCHERLAND.CH  
TOURISMUS

## Die Stiftung Eisenbahnsammlung Uster (STESU)



Ein kleiner Ausschnitt der eindrucksvollen Modellanlage in Uster

In der historischen, unter Denkmalschutz stehenden Lokremise Uster, ist nicht nur die DVZO-Hauptwerkstätte, sondern auch die Stiftung Eisenbahnsammlung Uster eingemietet. In ihren Ausstellungsräumen im Dachgeschoss der Remise I (Wagenhalle) tauchen die Besucherinnen und Besucher in die Welt der Eisenbahn ein.

### Was ist zu sehen?

Es werden zum Beispiel Modelle stilechter Zugkompositionen der SBB, BLS und der RhB aus der Zeit zwischen ca. 1925 bis zur Gegenwart gezeigt. Vorwiegend handelt es sich um grössere Modelle der Spuren 0,0m (1:45), Spur 1 (1:32), Spur II m (1:22.5). Neben einer umfangreichen Sammlung von Kleinserienmodellen sind auch in aufwändiger Präzisionsarbeit aus Messing gefertigte Lokomotiven zu bewundern.

### Die Besucherinnen und Besucher im Zentrum des Geschehens

Im grossen Ausstellungsraum stehen unsere Besucherinnen und Besucher mitten im Zentrum und verfolgen den regen Zugbetrieb auf den Modellanlagen, welche entlang den Wänden und am Boden aufgebaut sind. Die Lokomotiven der Spur 0 und 0m beziehen den Fahrstrom aus der Oberleitung. Von einem aus ca. 550 Relais selbst hergestellten Domino 55-Stellwerk kann – von interessierten Gästen sogar selber – ein reibungsloser Bahnbetrieb geregelt werden. Dabei erlebt man, wie zum Beispiel ein Streckenblock, die Signalabhängigkeit, die Gleisbesetzanzeigen und vieles mehr funktioniert.

### Sogar als Lokführer tätig sein

Ein Triebzug, vorne ausgerüstet mit einer Kamera, ermöglicht die Fahrt aus der Sicht des Lokführers zu erleben. Auch Besucherinnen und Besucher können am Fahrpult den Zug übernehmen und am Bildschirm auf die Signale entlang der Strecke richtig oder falsch reagieren.

### Baufortschritte verfolgen

Zur Zeit wird an unserer RhB-Anlage (0m) schrittweise ausgebaut. Bereits fahren selbst gebaute Züge auf der Gebirgsstrecke über imposante Brücken.

### Auch Kinder kommen auf ihre Rechnung

An der Spur 0-Tin-Plate-Anlage können Kinder nach herzens-

lust spielen. An dieser Anlage lassen sich aber auch komplexe Rangieraufgaben lösen, was oft rege Diskussionen auslöst.

### Nicht nur Modelle, sondern auch echte Eisenbahn-Utensilien

In unserer Ausstellung begegnen unsere Gäste einer Vielfalt von gesammelten Lokomotivschildern, Bremsventile, Messgeräte, Geschwindigkeitsmesser (Fahrtenschreiber), Kontroller, Voltmeter, Instruktionenunterlagen, alte Streckenblock-Einrichtungen, Achslager, Werterutensilien, Uniformmützen etc.

### Bibliothek

Unseren Gästen steht eine reichhaltige Bibliothek (Bücher, Zeitschriften, Eisenbahnreglemente, Pläne etc) zur Verfügung. Man kann dann mitten im umliegenden Geschehen sitzend sich ins Eisenbahnwesen einlesen.

### Unser Bistro

Jederzeit können Getränke und Snacks gekauft werden. Für angemeldete Gruppen organisieren wir auch einen Apéritiv.

### Über uns

Die am 11.3.2008 gegründete Stiftung Eisenbahnsammlung Uster ist kein Modellbahnclub, sondern eine gemeinnützige Institution. Als unveräusserliches Stiftungsgut erhält sie für die Nachwelt Eisenbahnmodelle (vornehmlich der grossen Spurweiten), Kernelemente bilden die Schenkungen von Hans Rudolf Schweizer (Basel) und Peter Schwarzenbach (Gibswil) so wie grosszügige Leihgaben von verschiedenen namhaften Sammlern.

### Öffnungszeiten

Am ersten 1. Samstag jedes Monates von 14–17 Uhr Gruppen empfangen wir nach Vereinbarung gerne auch ausserhalb der Öffnungszeit (Führung, Fahrbetrieb, samt Apéritiv).

### Eintrittspreise

|                                             |         |
|---------------------------------------------|---------|
| DVZO beim Vorweisen des Mitgliederausweises | gratis  |
| Erwachsene                                  | CHF 5.– |
| Kinder bis 12 Jahre                         | CHF 3.– |

Die Ausstellungsräume befinden sich im 2. Stock und sind nur über eine Treppe erreichbar, was den Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität erschwert.

### Information & Reservation von Extraführungen

Stiftung Eisenbahnsammlung Uster  
Postfach 1432, 8610 Uster  
[www.eisenbahnsammlung.ch](http://www.eisenbahnsammlung.ch), [info@eisenbahnsammlung.ch](mailto:info@eisenbahnsammlung.ch)  
Telefon 077 408 86 00 oder 079 673 60 65

Peter Schwarzenbach,  
Vize-Präsident

*Peter Schwarzenbach, ehem. Betriebsleiter, Fahrdienstleiter und Zugchef beim DVZO und ehem. Personalchef der DFB, widmet sich heute – nachdem er sich jahrelang für die Eisenbahn im Massstab 1:1 engagiert hat – der Erhaltung von Modellbahnen für die Nachwelt.*

## natürliland® – Wanderungen mit dem gewissen Etwas

Saftig grüne Wiesen, Panoramaausblicke von den Alpen bis zum Bodensee und kulinarische Leckerbisse – natürliland® ist das Wandererlebnis mit dem gewissen Etwas. Elf kurzweilige Routen laden ein, die Landschaft zu entdecken und Halt an spannenden Stationen wie Museen, Käseereien oder Restaurants zu machen. Auch die Dampflokotiven der Museumsbahn DVZO sind stolzer Teil des natürlilandes.

### Wander-Tipp «Kulturhistorisches Zürcher Oberland»

Vom Bahnhof Hinwil gelangen wir am sehenswerten Bauerngarten des Ortsmuseums Hinwil und an Franz Heros Skulpturengarten vorbei ins lauschige Wildbachtobel. Dem Rauschen des Baches nach geht es durch den Wald bis zum grossen Giessen. Über eine lange Treppe gelangen wir hinauf zum Ringwiler Weiher – ein Naturschutzgebiet und

Paradies für viele Vogel- und Amphibienarten. In Ringwil folgen wir dem Wegweiser Richtung Allmen. Am Horizont sind Rigi, Mythen und weitere Berggipfel zu erkennen. Im Tisenwaldsberg befindet sich ein Fahrzeug-Museum mit einer der schönsten und exklusivsten historischen Auto- und Motorrad-Sammlungen der Schweiz. Weiter geht es Richtung Wappenswil zur Sagi Stockrütli. Sie ist die letzte von einem Wasserrad angetriebene Sägerei des Zürcher Oberlandes. Am Wappenswiler Weiher vorbei wandern wir auf dem Zürcher Oberländer Industriepfad dem Waldrand nach hinunter nach Bäretswil.

Die Wanderungen sind online und in der natürliland-Broschüre beschrieben, erhältlich bei Zürioberland Tourismus. [www.natürliland.ch](http://www.natürliland.ch), Tel. +41 52 396 50 99

## 9. Nationaler Wandertag im Zürcher Oberland

Am Samstag, 10. September 2016, sind Gross und Klein in Wald eingeladen, auf drei unterschiedlich anspruchsvollen Wanderstrecken das Zürcher Oberland zu erkunden.

### Wandern und verweilen

Die drei Wanderrouen «Familienwanderung», «Wasserweg» und «Bachteltour» werden von bekannten Wandergottis oder -götti begleitet: Melanie Oesch, Susanne Kunz und Erich Vock steigen mit Ihnen in die Wanderschuhe. Erfahrene Wanderleiter der «Zürcher Wanderwege» führen die Gruppen und verraten Spannendes zur Region.

### Attraktionen auf dem Festareal

Stärken Sie sich vor und nach der Wanderung in der reichhaltigen Festwirtschaft auf dem Festareal Bleiche. Von mor-

gens um 8 Uhr bis spätabends laden Attraktionen wie Bierbrauen, Schwingen, ein handbetriebenes Kinderkarussell, ein Streichelzoo oder Führungen im Industrieareal dazu ein, den Tag mit Familie und Freunden zu geniessen. Konzerte von «Oesch's die Dritten» oder «Les Sauterelles» bieten ausserdem musikalischen Genuss und lassen noch nicht müde Wanderer das Tanzbein schwingen.

### Als HelferIn oder Helfer mittendrin

Melden Sie sich jetzt als Helfer/in am Nationalen Wandertag. Informationen erhalten Sie bei Zürioberland Tourismus: [www.zürioberland-tourismus.ch/nationalerwandertag2016](http://www.zürioberland-tourismus.ch/nationalerwandertag2016) oder Tel. +41 52 396 50 99, [tourismus@zuerioberland.ch](mailto:tourismus@zuerioberland.ch)



Wandern im Zürioberland – ein aussichtsreiches Erlebnis.

Blühende Aussicht  
... im grünen Paradies!

Meier

Der Treffpunkt für Gartengenieser

Ernst Meier AG – 8635 Dürnten – [www.meier-ag.ch](http://www.meier-ag.ch)



**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](mailto:welcome@buco-gmbh.ch)  
[www.buco-gmbh.ch](http://www.buco-gmbh.ch)

**Buco Spur 0 GmbH**

**qualicut**  
auf wassers schneide

**Ihr Anspruch ist unser Mehrwert:**  
Alles aus einer Hand – Komplettabwicklung inkl. Zusatzservice  
Wir schneiden für Sie von der Hausnummer bis zum Maschinenbauteil  
in max. 4x2m und jeglichen Materialien.

|                                                                                   |                                                                                    |                                                                                     |                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Naturstein, Pokal                                                                 | Alu eloxiert                                                                       | Schaumstoff                                                                         | CFK-/Alu-Rohr                                                                       |
|  |  |  |  |

Qualicut AG | CNC-Wasserstrahlschneiden | Hölzliwiesenstrasse 9 | CH-8604 Volketswil  
Telefon +41 43 277 80 85 | Fax +41 43 277 80 86 | [info@qualicut.ch](mailto:info@qualicut.ch) | [www.qualicut.ch](http://www.qualicut.ch)

**SCHELLDORFER**  
**BEDACHUNGEN**

INH. BIAGIO FIORETTI  
8344 BÄRETSWIL  
044 939 28 40  
[SCHELLDORFER.BEDACHUNGEN@BLUEWIN.CH](mailto:SCHELLDORFER.BEDACHUNGEN@BLUEWIN.CH)

STEIL- UND FLACHDACHARBEITEN  
FASSADENARBEITEN

SPENGLERARBEITEN

## 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](mailto:hohl-weine@bluewin.ch)  
[www.hohl-weine.ch](http://www.hohl-weine.ch)

Stäfa am Zürichsee

- Lattenberger
- Stäfner
- Meilener



## Partner

### Historische Handwerks- und Industrieanlagen

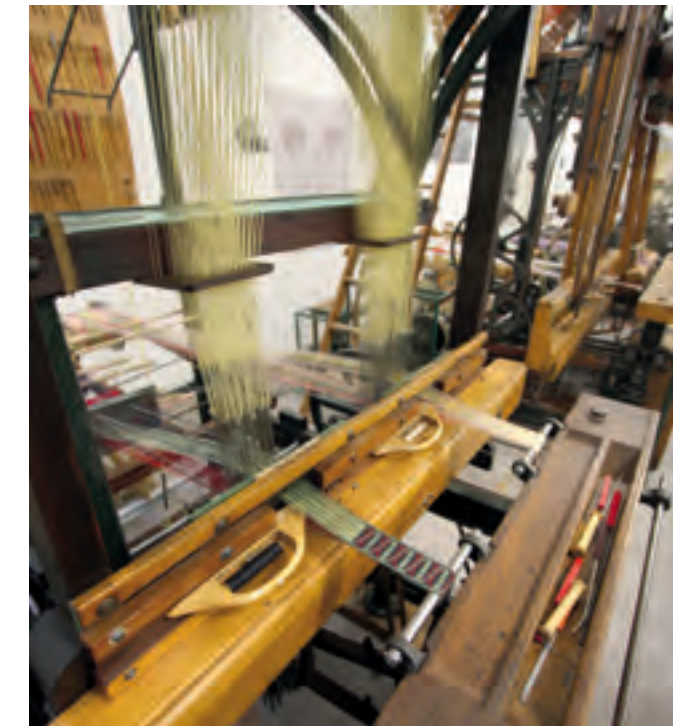
#### Neuthal Industriekultur

Auf der Zeitreise durch die Industriekultur des Zürcher Oberlands trifft der Reisende – sei's zu Fuss oder per Dampfbahn – früher oder später auf das Industrie-Ensemble Neuthal. Nein, dort ist die Zeit nicht stehen geblieben. Im Gegenteil: Seit mehr als 20 Jahren kehrt Leben zurück in den Gebäudekomplex der einstigen, von Adolf Guyer-Zeller seit dem 19. Jahrhundert betriebenen Spinnerei. In abertausenden Arbeitsstunden, von Freiwilligen geleistet, sind mittlerweile 4 Museen entstanden.

- Industrie-Ensemble Leben mit Wasserkraft und Arbeit
- Museums-Spinnerei
- Rüti-Webmaschinensammlung
- Handmaschinenstickerei



Wagenspinnmaschine Selfaktor Rieter 1889



Jacquard Bandwebstuhl um 1890

Gerne gewähren erfahrene Experten Besuchern mit Interesse an Industriekultur einen aufschlussreichen Einblick in 200 Jahre textile Fertigung und Industrialisierung und ihre gewaltige Entwicklung nicht nur im Zürcher Oberland. Kommen Sie vorbei und erleben Sie auf einem Rundgang durch das Industrieareal die Zeitzeugen einer einst blühenden und für viele Familien existenzsichernden Textilindustrie.

### Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen (VEHI)

Entlang des Industriepfads von Uster bis Bauma befinden sich Bauten und Betriebe, die vom «Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland» (VEHI) unterstützt werden. Der 1979 gegründete Verein ist das Dachorgan der verschiedenen Projektgruppen (siehe Kleininserate auf der Rückseite des Dampfexpress) und Bindeglied zur kantonalen Denkmalpflege.

Der VEHI hat sich zum Ziel gesetzt, historische Industrie- und Handwerksbetriebe zu fördern und die denkmalpflegerischen Belange wahrzunehmen. Hauptanliegen dabei ist, die unterstützten Objekte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und zu erhalten. Werden Sie Mitglied dieses Vereins! Wir heissen Sie herzlich willkommen.



Handstickmaschine Karl Bleidorn, Bautyp 1890



Industrieensemble Neuthal

## Vielseitiges Engagement für ein lebendiges Kulturgut

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 beinahe 50 Jahren! Ab 14 Jahren kann man beim DVZO mitmachen. Die Altersgrenze nach oben ist offen. Gerade dieses Miteinander verschiedener Generationen ist sehr wertvoll.

### Lokbetreuer

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

### Zugpersonal

Das Ressort Zugpersonal umfasst drei Aufgabengebiete: Kondukteur, Zugchef und 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.



Mitarbeiter der Infrastruktur-Rotte

### 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 Lokführer 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.

Monika Bieri, Aktuarin



Das Team der Technik Uster präsentieren stolz ihr jüngstes Werk: Die Lok Eb 3/4 Nr. 2 kommt im 2016 wieder zum Einsatz.

### 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:

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

## Mitgliederportrait Kurt Wild



Nach 40 Jahren Mitgliedschaft im Verein und im Alter von 75 Jahren ist Kurt Wild zum ersten Mal Projektleiter bei der Renovation eines Eisenbahnwagens. Meist hat er sich beratend zurückgehalten und mit seinem ganzen Wissen und Können mitgearbeitet. Bei der Renovation des grossen Buffetwagens, des WR 151, schien es auch ihm sinn-

voll, Kompetenz und Leitungsfunktion zusammenzubringen. Schliesslich muss der Wagen im Frühling wieder fahren; die Zeit ist knapp und der Arbeitsaufwand gross. Unter den freiwilligen Helfern aus dem Verein befinden sich nicht nur Handwerker und Fachleute; eine kompetente Anleitung und Organisation der Arbeit ist deshalb zwingend nötig.

Der gelernte Maler hatte beruflich mit Eisenbahnen nichts am Hut. Nach der Ausbildung im familieneigenen Betrieb merkte er, dass die Malerei nicht sein Ding ist. Er wurde Fahrlehrer. Als dieses Geschäft nicht mehr rentierte, ging er zum Flughafen und wurde Fahrer bei den Flughafentaxis. «Beruflich war das die spannendste Zeit», meint Kurt Wild dazu. Da habe er so viele Leute kennengelernt: zum Beispiel den Dalai Lama. Und einmal an Heiligabend hatte er Roberto Blanco im Taxi: der wollte in die Tschechoslowakei, aber das war Kurt zu weit, er setzte ihn in Konstanz am Bahnhof ab.

Zum ersten Kontakt mit dem Dampfbahnverein kam es, als er mit seiner Familie an einer Werbefahrt vom Bahnhof Grüze nach Bauma mitfuhr. Damals war es noch einfacher, Fahrten durchzuführen; die Vorschriften waren weniger streng und die Bürokratie im Bahnbetrieb noch nicht allgewaltig. Da hat ihn das Eisenbahnfieber gepackt.

Bei der Aufnahme öffentlichen Fahrsonntage – die Züge verkehrten zuerst nur auf der Strecke Bauma–Bäretswil – war er bei der Strassenwache, die mit den heutigen Barrie-

renanlagen nicht mehr nötig und deshalb als Vereinstätigkeit verschwunden ist. Danach wurde er Billettknipser, also Kondukteur, und erlebte die Ausweitung des Fahrbetriebs bis nach Hinwil; das war ein Grossereignis. Vor dreissig Jahren liess er sich zum Zugführer ausbilden. In dieser Funktion war er dann meist den Samstagsfahrten, Hochzeiten und so, eingeteilt.

Er übernahm die Rottenküche. Einmal pro Monat während der Fahrseason bekochte er mit seiner Frau die ganze Belegschaft. Also «gkocht hät d Frau, ich ha de Service gmacht». Das Mühsame an der Geschichte war, dass der Rottenwagen der SBB gehörte und nie sicher war, ob er nicht just an einem Fahrsonntag gebraucht wurde. Einmal hätten sie das Depot räumen und dort für 60 Personen kochen müssen auf vier Rechaudplatten – davon sind während des Kochens zwei ausgestiegen.

Schliesslich konnte der Verein von der Bodensee-Toggenburg-Bahn einen Wagen kaufen, der zum Rottenwagen umgebaut werden sollte. Der Wagen war allerdings in einem katastrophalen Zustand. Der DVZO kam später zu einem kleineren Rottenwagen, der heute noch im Dienst steht.

Zu dieser Zeit stand auch der «grosse» Buffetwagen, der WR 151, dessen Renovation Kurt Wild jetzt leitet, in der Werkstatt. Er brauchte eine Totalrevision, alle Bleche mussten erneuert werden, ein neues Dach war nötig und eine Küche musste eingebaut werden. Bei der aktuellen Revision zeigt sich, dass die damalige Totalrevision nicht optimal war: Wasserschäden, also viel Rost und angefaultes Holz, haben dem Wagen zugesetzt. Damals, vor rund 25 Jahren, entstand der Zischtigs-Club, die Arbeitsgruppe, die sich jeden Dienstagabend trifft und für den Unterhalt der Wagen zuständig ist. Auf diesen Club ist Kurt Wild besonders stolz: in jahrelanger Zusammenarbeit entwickelte sich der Club zu einem Kompetenzzentrum – wie man das heute so nennt – für Unterhalt und Renovation historischer Eisenbahnwagen. Zischtigs-Club heisst aber nicht, dass nur am Dienstagabend gearbeitet wird. Um die ehrgeizigen Ziele zu erreichen, braucht es schon ein paar Arbeitsstunden mehr.

Peter Arnold,  
Aktivmitglied

## Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

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

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn», alte Triebfahrzeuge und Wagen begeistern sie. Der DVZO hat als Vereinszweck historische Dampf- und 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, CHF 50.– oder CHF 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](http://www.dvzo.ch) > Verein > Mitglied werden

Monika Bieri, Aktuarin



«Ich bi DVZO! – Und Du?»

### 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.

**Speiserestaurant  
Bahnhof**  
8494 Bauma



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

**[www.restaurant-bahnhof-bauma.ch](http://www.restaurant-bahnhof-bauma.ch)**  
Donnerstag geschlossen

★★★★★  
**STAPPUNG's**  
*Feinkost & Fleisch*  
Catering

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

Jakob Stutzstrasse 75  
8335 Hittnau  
Tel. 044 950 09 40  
Fax 044 950 09 63

[www.feinkostservice.ch](http://www.feinkostservice.ch)  
[service@feinkostservice.ch](mailto:service@feinkostservice.ch)



Die Dampfbahn-Strecke durchs DVZO-Land

# Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil und DVZO

|                   |                                                                                                                                                                            |                                                               |                                                                                                              |                  |
|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>Geschichte</b> |                                                                                                                                                                            | <b>Spurweite</b>                                              | Normalspur                                                                                                   | 1'435 mm         |
| 29.06.1895        | Konzession zum Bau der Uerikon–Bauma-Bahn.                                                                                                                                 | <b>Streckenlänge</b>                                          | Hinwil–Ettenhausen Emmetschloo                                                                               | 3'606 m          |
| 03.04.1899        | Der Hauptinitiant der Bahn, Adolf Guyer-Zeller, stirbt.                                                                                                                    |                                                               | Ettenhausen Emmetschloo–Bäretswil                                                                            | 2'114 m          |
| 05.06.1899        | Beginn der Bauarbeiten.                                                                                                                                                    |                                                               | Bäretswil–Neuthal                                                                                            | 2'787 m          |
| 30.05.1901        | Offizielle Einweihung Uerikon–Bubikon–Hinwil–Bauma.                                                                                                                        |                                                               | Neuthal–Bauma                                                                                                | 2'790 m          |
| 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.                    |                                                               | Hinwil–Bauma total                                                                                           | 11'297 m         |
| 11.10.1947        | Nach erfolgter Elektrifikation übernehmen die SBB den Streckenteil Hinwil–Bäretswil–Bauma.                                                                                 |                                                               | davon Eigentum DVZO von km 19.265 bis Bauma (Rest ist Eigentum SBB und wird vom DVZO im Netzzugang befahren) | 5'545 m          |
| 02.10.1948        | Die Uerikon–Bauma-Bahn stellt den Betrieb endgültig ein. Die Gleise zwischen Uerikon–Bubikon–Hinwil werden teilweise abgebrochen.                                          | <b>Schienenhöhe</b>                                           | Bahnhof Hinwil                                                                                               | 565,5 m ü. M.    |
| 25.01.1969        | Gründung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO.                                                                                                                      |                                                               | Haltestelle Ettenhausen Emmetschloo                                                                          | 648,5 m ü. M.    |
| 01.06.1969        | Betriebseinstellung auf der Linie Hinwil–Bäretswil–Bauma durch die SBB. Güterverkehr zwischen Hinwil und Bäretswil bleibt erhalten.                                        |                                                               | Bahnhof Bäretswil                                                                                            | 696,3 m ü. M.    |
| 06.05.1978        | Aufnahme des Dampfbahnbetriebs durch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (ab 1979 auf der gesamten Strecke Bauma–Hinwil).                                                |                                                               | Haltestelle Neuthal                                                                                          | 696,2 m ü. M.    |
| 1987              | Sanierung wichtiger Bauten an Dampfbahnstrecke.                                                                                                                            |                                                               | Bahnhof Bauma                                                                                                | 639,3 m ü. M.    |
| 28.05.1990        | Der Bahnhof Bäretswil ist von den SBB nicht mehr besetzt, Einstellung Güterverkehr.                                                                                        | <b>Grösste Steigung</b>                                       | Kulminationspunkt                                                                                            | 714,8 m ü. M.    |
| 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. |                                                               | Ausfahrt Bauma                                                                                               | 29,2 ‰           |
| 2001              | Sanierung weiterer Bauwerke zwischen Neuthal und Bauma.                                                                                                                    | <b>Anzahl Brücken</b>                                         |                                                                                                              |                  |
| 06.09.2015        | Einweihung der historischen Bahnhofshalle in Bauma.                                                                                                                        | Streckenteil DVZO                                             |                                                                                                              | 5                |
|                   |                                                                                                                                                                            | Streckenteil SBB                                              |                                                                                                              | 3                |
|                   |                                                                                                                                                                            | <b>Brückenlängen</b>                                          |                                                                                                              |                  |
|                   |                                                                                                                                                                            | Aabachtobelviadukt Neuegg bei Bäretswil (SBB)                 |                                                                                                              | 64 m             |
|                   |                                                                                                                                                                            | Weissenbachbrücke bei Neuthal (DVZO) (Zufahrtsviadukt 30 m)   |                                                                                                              | 80 m             |
|                   |                                                                                                                                                                            | Bölviadukt oberhalb Bauma (DVZO)                              |                                                                                                              | 45 m             |
|                   |                                                                                                                                                                            | <b>Anzahl Bahnübergänge</b>                                   |                                                                                                              |                  |
|                   |                                                                                                                                                                            | Strassen, Fahrwege, Privat- und Wanderwege (DVZO: 17/SBB: 16) |                                                                                                              | 33               |
|                   |                                                                                                                                                                            | davon mit Barrieren gesichert (DVZO: 7/SBB: 6)                |                                                                                                              | 13               |
|                   |                                                                                                                                                                            | <b>Fahrdrahtspannung</b>                                      |                                                                                                              |                  |
|                   |                                                                                                                                                                            | Einphasen-Wechselspannung                                     |                                                                                                              | 15'000 V 16.7 Hz |

## Rollmaterial DVZO

- 6 Dampflokomotiven (5 betriebsfähig, 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 (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)

# Zeitreise durch die Industriekultur des Zürcher Oberlandes



**Industrie-Ensemble  
Vom Wasser zum Antrieb**

Erfahren Sie auf einem Rundgang unter kundiger Führung, wie im Industrie-Ensemble Neuthal die Wasserkraft den Betrieb ermöglichte und wie diese Zeitzeugen noch immer funktionieren.

Geöffnet in den Monaten Mai bis Oktober jeweils am 1. und 3. Sonntag von 10.00 bis 16.00 Uhr. Besichtigungen und Führungen für Gruppen nach Voranmeldung täglich.  
Auskunft und Anmeldung: Tel. 052 386 35 06

[info@industrieensemble.ch](mailto:info@industrieensemble.ch)  
[www.industrieensemble.ch](http://www.industrieensemble.ch)

**Neuthal Wasserkraft  
Industriekultur**



**Historische Handwerks- und Industrieanlagen**

Im Neuthal wird die Geschichte der Textilindustrie im Zürcher Oberland neu erzählt. Folgen Sie den Experten auf Rundgängen in den 4 Museen der einstigen Spinnerei von Adolf Guyer-Zeller.

- **Leben mit Wasserkraft und Arbeit**
- **Museums-Spinnerei**
- **Rüti-Webmaschinen Sammlung**
- **Handmaschinenstickerei**

[www.neuthal-industriekultur.ch](http://www.neuthal-industriekultur.ch)

**Neuthal  
Industriekultur**



**Museums-Spinnerei  
Vom Baumwollballen zum Garn**

In diesem einmaligen Museum der Schweiz verfolgen Sie den Spinnprozess unter fachkundiger Führung auf über hundertjährigen, noch funktions-tüchtigen Spinnmaschinen.

Geöffnet in den Monaten Mai bis Oktober jeweils am 1. und 3. Sonntag von 10.00 bis 16.00 Uhr sowie am darauffolgenden Dienstag von 10.00 bis 15.00 Uhr. Besichtigungen und Führungen für Gruppen nach Voranmeldung täglich.  
Auskunft und Anmeldung: Tel. 052 386 35 06  
[msn@museums-spinnerei.ch](mailto:msn@museums-spinnerei.ch)  
[www.museums-spinnerei.ch](http://www.museums-spinnerei.ch)  
Rollstuhlgängig

**Neuthal Spinnen  
Industriekultur**



**Wasserradsagi Stockrüti**  
8344 Bärenswil

**Sägen mit Wasserkraft**

Unser einziger Rohstoff ist Holz! Erleben Sie, wie aus Baumstämmen das Rohmaterial für die Holz- und Bauindustrie hergestellt wird. Der Säger zeigt Ihnen sein Handwerk lebensnah auf der letzten nur von einem Wasserrad angetriebenen Sägerei im Zürcher Oberland.

**Besichtigung 15. Mai bis 15. Oktober**  
für Gruppen auf Anfrage  
Tel. 079 132 63 73

[sagi-stockrueti@gmx.ch](mailto:sagi-stockrueti@gmx.ch)  
[www.sagistockrueti.ch](http://www.sagistockrueti.ch)

**Wasserradsagi  
Stockrüti**



**RÜTI Webmaschinen-Sammlung  
Vom Garn zum Gewebe**

Erleben Sie das Weben auf einfachen Handwebstühlen bis zur modernsten Reihenfachtechnologie anhand dieser einmaligen Webmachinensammlung unter kundiger Führung. Ideal für Schulen, Firmen, Vereine u.s.w.

Geöffnet in den Monaten Mai bis Oktober jeweils am 1. und 3. Sonntag von 10.00 bis 16.00 Uhr. Besichtigungen und Führungen für Gruppen nach Voranmeldung täglich.  
Auskunft und Anmeldung: Tel. 052 386 35 06  
[rws@webmaschinen-sammlung.ch](mailto:rws@webmaschinen-sammlung.ch)  
[www.webmaschinen-sammlung.ch](http://www.webmaschinen-sammlung.ch)  
Rollstuhlgängig

**Neuthal Weben  
Industriekultur**



**Drechslereimuseum Kleintal**  
8496 Steg im Tösstal

**Drechslern mit Wasserkraft**

Im 150 Jahre alten Gebäude werden die Maschinen noch mit Wasserkraft angetrieben. Schauen Sie dem Drechsler oder der Drechslerin über die Schultern und staunen Sie, welche kunstvolle Gegenstände bei ihrer Arbeit entstehen.

Besichtigung auf Anfrage  
Auskunft und Anmeldung: Tel. 055 245 17 12

[kontakt@drechslereimuseum.ch](mailto:kontakt@drechslereimuseum.ch)  
[www.drechslereimuseum.ch](http://www.drechslereimuseum.ch)

**Drechslerei  
Kleintal**



**Handmaschinenstickerei  
Vom Gewebe zur Kostbarkeit**

Erfahren Sie die Geschichte und Bedeutung der Handmaschinenstickerei im Zürcher Oberland und staunen Sie, wie farbenfrohe Muster auf Stoff gezaubert werden.

Geöffnet in den Monaten Mai bis Oktober jeweils am 1. und 3. Sonntag von 10.00 bis 16.00 Uhr. Besichtigungen und Führungen für Gruppen nach Voranmeldung täglich.  
Auskunft und Anmeldung: Tel. 052 386 35 06  
[info@handmaschinenstickerei.ch](mailto:info@handmaschinenstickerei.ch)  
[www.handmaschinenstickerei.ch](http://www.handmaschinenstickerei.ch)  
Rollstuhlgängig

**Neuthal Stickten  
Industriekultur**



**Alte Windenmacherei  
Brüngger Wyla**  
8492 Wila im Tösstal

**Lebendiges Traditionshandwerk**

Die alte Windenmacherei Brüngger in Wila ist eine in der Schweiz wohl einmalige Werkstatt. Im dunklen Raum scheint die Zeit während Jahrzehnten stehen geblieben zu sein. Noch heute werden Stockwinden wie vor über 100 Jahren hergestellt.

Besichtigung auf Anfrage  
Tel. 052 385 18 36 oder 079 795 69 76  
[windenmacherei@bluewin.ch](mailto:windenmacherei@bluewin.ch)  
[www.windenmacherei.ch](http://www.windenmacherei.ch)

**Windenmacherei  
Wila**

**VEHI**

„Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen“ unterstützt die hier aufgeführten Museen und Betriebe