



Das Fahrgastmagazin des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO | 2008

# Dampfexpress



**Glücksgefühle  
bei 35 km/h**  
Seite 4



**Die spinnen,  
im Neuthal**  
Seite 12



**Zwischen  
den Saisons**  
Seite 16



Die vom DVZO frisch renovierte ehemalige SOB-Lok «Schwyz» auf Probefahrt im April 2008. Bild: Erik Schneider



## «Eines der schönsten Verkehrsmittel der Schweiz»

Die reizvolle Eisenbahnverbindung von Bauma im Tösstal über Bäretswil nach Hinwil ist eine Bahnlinie mit Geschichte und spannender Gegenwart. Initiiert vom berühmten Industriellen Adolf Guyer-Zeller entstand über die vorletzte Jahrhundertwende die Urikon-Bauma-Bahn, nebst der Jungfraubahn das zweite Bahnprojekt Guyers. Die Bahn rentierte in ihrer Geschichte nur selten, so wurde sie schliesslich vor 60 Jahren eingestellt und danach teilweise abgebrochen. Einzelne Streckenstücke überlebten, zum Beispiel die Linie Bauma–Hinwil, die durch die SBB übernommen wurde. Vor 40 Jahren war aber auch hier Schluss mit dem Personenverkehr; auf dem nicht stillgelegten Rest blieb nur noch der Güterzustelldienst übrig. 1978 wurde dieser Strecke durch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland neues Leben eingehaucht. Seither fahren auf ihr mit sehr grossem Erfolg die Museumszüge des Vereins, vollständig in der Freizeit betrieben von dessen Mitgliedern. Seit 2000 ist der Streckenteil Bauma–Bäretswil Eigentum des DVZO. Gleichzeitig wurde der Verein ein konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen und tritt in der Folge als grosses Vorbild in der Museumsbahnszene auf. Die Hausstrecke Bauma–Hinwil selbst führt durch ein faszinierendes Stück Zürcher Oberland – mit ein Grund, weshalb die Museumsbahn des DVZO vom Schweizer Heimatschutz im April 2008 zu einem der schönsten Verkehrsmittel der Schweiz gekürt wurde.

Gegenwärtig steht die Museumsbahn mit ihrer Bahnlinie vor dem Aufbruch. Die Gleisanbindungen in Hinwil wie auch in Bauma werden für die nahe Zukunft gerüstet. An beiden Endbahnhöfen der Museumsbahn werden die SBB demnächst die Automatisierung verwirklichen und damit verbundene grössere Umbauten und Anpassungen vornehmen. Rechtzeitig in die Planung der Anlagen miteinbezogen, realisiert der DVZO in Bauma eine Abfahrts- und Wageneinstellhalle, verbunden mit nötigen Gleisanpassungen. Für den Verein und dessen Bahn ist dieses gewaltige Projekt eine grosse Herausforderung, sichert aber die Zukunft der Bahnlinie Bauma–Hinwil. Dadurch wird ein authentischer Dampf- und Museumsbahnbetrieb auf Jahre hinaus für die Öffentlichkeit erlebbar.

Herzlichen Dank, dass Sie mit unserer Bahn fahren und mithelfen, unsere hochgesteckten Ziele zu verwirklichen.

*Hugo Wenger, Präsident DVZO*

PS: Die aktuelle «Dampfexpress»-Ausgabe, die Sie an Bord unserer Züge vorfinden, ist Ihr Gratisexemplar, das Sie gerne mitnehmen dürfen!



Ein Extrazug des DVZO dampft durch das Rebgebiet am rechten Zürichseeufer.

# Glücksgefühle bei 35 km/h

*Sind die Dampflokomotive und deren Technik nur etwas für ältere Herrschaften? Ganz im Gegenteil: Im Frühling 2008 werden beim DVZO gleich vier junge Heizer ihre Prüfung ablegen – alle sind zwischen 20 und 25 Jahre alt. Zu ihnen gehört Lukas Trüb. Der sympathische Weinländer hat das Eisenbahnvirus bereits in die Wiege gelegt bekommen, sind doch in seiner Verwandtschaft diverse «Bähnler» auszumachen. Mit seiner täglichen Arbeit als Spezialmonteur sorgt er bei den SBB dafür, dass alle Züge pünktlich und sicher verkehren können. Seine eigentliche Leidenschaft gilt aber den alten Dampflokomotiven.*

**M**it glänzenden Augen öffnet Lukas Trüb in Bauma die Tore des Depots, um kurz darauf mit dem Tm II die Dampflokomotive E 3/3 8518 «Bäretswil» herauszuziehen. Kaum ist dies geschehen, macht er sich eifrig ans Werk und kontrolliert die Lok ganz genau auf mögliche Schäden. Dann endlich der lang ersehnte Moment: Er entzündet in der Feuerbüchse der im Volksmund liebevoll «Tigerli» genannten Lok das Feuer. Man spürt förmlich, wie auch in ihm die Leidenschaft zu brennen beginnt. Von nun an wird es noch etwa vier Stunden dauern, bis die Lok einsatzbereit ist. Diese Zeit braucht der junge Heizer, um seine Lok zu schmieren und die Vorräte zu ergänzen. So will der Kohlekasten gefüllt und die Wasser- und Schmiermittelvorräte ergänzt werden – Dinge, die ihre Zeit fordern, ganz besonders dem Schmieren ist grösste Aufmerksamkeit zu schenken, um allfälligen Heissläufern vorzubeugen. So kontrolliert und schmiert Lukas Trüb mit grosser Sorgfalt die ganze Lok und vollführt nochmals einen Kontrollgang rund um sein «Tigerli», um sich zu vergewissern, dass keine Schmierstelle vergessen ging. Der Zeiger im Manometer klettert langsam, aber stetig nach oben, der Druck im Kessel steigt. Nun kontrolliert Trüb gewissenhaft die einwandfreie Funktion der Lok, testet die Luftpumpe, die beiden Injektoren und meldet dem inzwischen eingetroffenen Lokführer die Fahrbereitschaft des «Tigerlis». Jetzt beginnt der spannende Teil – die Lok wird vor den Zug gesetzt, die Bremsprobe durchgeführt und dann endlich ist der Moment da: Das Ausfahrtsignal zeigt «Offen 40»! Der Abfahrtsbefehl ist erteilt, der Zug verlässt stampfend den Bahnhof Bauma. Die schwierige Topografie der Strecke von Bauma nach Hinwil ist für den Jungheizer



Stellvertretend für viele junge DVZO-Mitglieder: Heizer Lukas Trüb.

*«Das Feuer der Leidenschaft macht Dampf»*

Der Heizer trägt für seine Fahrgäste Verantwortung.





*Dampfend wartet das «Tigerli» E 3/3 Nr. 8518 auf die Abfahrt.*

eine besondere Herausforderung, erfordert sie doch eine ganz genaue Streckenkenntnis sowie sehr viel Fingerspitzengefühl des Lokpersonals. «Das Gefühl auf einer Dampflokomotive zu fahren, kann man kaum beschreiben, man muss es einfach erleben, wie die Lok arbeitet, wie sie schnauft, stampft und riecht. Es ist ein ganz besonderes Erlebnis!», schwärmt Trüb. «Die Technik der Dampflokomotive ist leicht nachvollziehbar, deren Bedienung aber sehr anspruchsvoll und nicht in einem Reglement nachzulesen, es gehört sehr viel Gefühl dazu», erzählt er weiter.

# «Wie sie schnauft, stampft und riecht»



Erlebbar Eisenbahn-Nostalgie auf dem Land...



...und in der Stadt

Ganz besonders freut er sich jetzt schon auf den Dienst auf der in dieser Saison wieder in Betrieb kommenden E 3/3 4 «Schwyz». Sie ist mit Baujahr 1887 eine der ältesten betriebsfähigen Dampflokomotiven der Schweiz und wurde in den letzten Jahren komplett restauriert.

So wünschen wir einem der jüngsten Heizer auf einer der ältesten Loks stets viel Dampf und allzeit gute Fahrt!

Text: DVZO

Bilder: PM Image, Peter Jaggi und Erik Schneider

### Möchten Sie selber im DVZO aktiv werden?

Im Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland finden Enthusiasten aller Altersgruppen Gleichgesinnte. Wir freuen uns, wenn auch Sie mitmachen möchten – es gibt immer viel zu tun, rund ums Jahr. Natürlich ist unsere Arbeit freiwillig, umso grösser hingegen der Lohn in Form angenehmer Stunden bei einem der schönsten Hobbys der Welt.

Kontakt über unseren Präsidenten Hugo Wenger, Etzelstrasse 3, 8635 Dürnten, Tel. 055 240 30 78, E-Mail: [wenger.duernten@bluewin.ch](mailto:wenger.duernten@bluewin.ch)

# Von Bauma nach Hinwil – eine Fahrt zum Mitleesen



## Bauma, der Ausgangsbahnhof

Die Fahrt des Dampfzuges beginnt im Bahnhof Bauma, der 1875 von der Tösstalbahn gebaut wurde. Das stattliche Aufnahmegebäude entspricht dem Typ «Stationshaus 1. Klasse» der Schweizerischen Nationalbahn; gleiche Gebäude befinden sich in Baden Oberstadt, Etwilen, Stein am Rhein und Kreuzlingen. Auf dem Trasse der Tösstalbahn verkehren heute die THURBO-Züge der S26. Die Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) hatte in Bauma ihren eigenen Bahnhofteil, den man heute am breiten Kiesperron und an den kurzen, am Prellbock endenden Gleisen erkennt. Seit der

Elektrifizierung 1947 hat sich der Bahnhof Bauma nicht mehr stark verändert, lediglich der Güterschuppen fiel 2006 leider einem Brandanschlag zum Opfer.

## Bauma bis Weissenbachbrücke

Bei Streckenkilometer 24,810 (von Uerikon her gezählt) beginnt die DVZO-Infrastruktur.

1969 wurde der Abschnitt Bauma-Bäretswil komplett stillgelegt, aber glücklicherweise verhinderten strategische Bedenken der Armee einen Abbruch der Anlagen. Neun Jahre später konnte der DVZO das Gleis wieder in Betrieb nehmen und im Jahr 2000 käuflich erwerben. Die Strecke Bauma-Bäretswil ist die erste und bisher einzige komplett reprivatisierte Eisenbahnlinie der Schweiz – und dies ausgerechnet als Teil derjenigen Linie, die 1947 als letzte verstaatlicht wurde.

Das Trasse gewinnt auf dem Holderbaum-Damm mit 29% Steigung rasch an Höhe. Die Kantonsstrasse wird auf einer 1991

neu gebauten Betonbrücke überquert. Früher lag das Gleis auf einer Eisenträgerbrücke, die aber in den 80er-Jahren einem zu hohen Lastwagen zum Opfer fiel. Bei km 24,361 und 24,227 folgen die Bahnübergänge Wolfsberg und Hinterwies. Gleich nach dem Übergang Hinterwies folgt der kurze, aber hohe Lochbach-Damm. Wäre beim Bau der Strecke nicht so viel Aushub vom nachfolgenden Morgenwies-Einschnitt zur Verfügung gestanden, wäre hier wohl ein Viadukt gebaut worden. In besagtem Einschnitt befindet sich auch der einzige «Tunnel» der ehemaligen UeBB, eigentlich eher eine Strassenüberführung. Nach dem Einschnitt folgt der Böhl-Viadukt, von dem aus der Bahnreisende einen letzten schönen Ausblick auf das Dorf Bauma geniesst. Gleich unterhalb des Viadukts befindet sich das monumentale Grabmal des Baumer Bahnpioniers Adolf Guyer-Zeller, der zwei sehr gegensätzliche Bahnstrecken initiierte: die Jungfraubahn und die Uerikon-Bauma-Bahn.

Nun vollendet die Bahn die enge 90°-Linkskurve und hält definitiv Kurs Richtung Neuthal, entlang eines geologisch stark aktiven Gebietes. Eine Erinnerung daran ist das bizarre «Zwetschgoid», eine eigenartige Gleisführung, die wenige Monate vor der Stilllegung 1969 nach einem grossen Erdbeben angelegt werden musste. Oberhalb der Giesserei Wolfensberger, des letzten grossen Bau-



Bahnhof Bauma.



Weissenbachbrücke in Neuthal.



Lochbach-Damm.

mer Industriebetriebs, kommen wir in den Wald und überqueren auf den Steinbrücken Wolfensberger I-III einige kleine Rinnsale. Weiter oben sieht man die kühnen Wanderweg-Viadukte, die Guyer-Zeller persönlich anlegen liess: Die Arbeiter seiner Fabriken sollten am Sonntag spazieren gehen, statt sich in den Spelunken zu betrinken. Kurz bevor der Wald zu Ende ist, überquert einer dieser Guyer-Zeller-Wege die Bahnstrecke. Der Übergang ist auf der Bergseite mit einer unbewachten, handbetätigten Barriere «gesichert».

### Weissenbachbrücke bis Neuthal

Nun folgt das grösste und teuerste Bauwerk des DVZO: die Weissenbachbrücke mit dem anschliessenden Neuthal-Viadukt. Erstere ist eine Stahlkonstruktion mit Widerlager und gemauertem Mittelstütze, letzteres ein klassisches Steinbogenviadukt. Aus Gründen der Stabilität wurde der äusserste Bogen bei der Verstaatlichung 1947 mit Betonwänden verstärkt, was den Anblick von der Seite leider etwas stört. Für die Sanierung

mit viel Eisenbahnromantik. Vis-à-vis machen die beiden noch in Betrieb stehenden Abläutglocken (für jede Richtung eine) auf die Ankunft und Abfahrt der Züge aufmerksam. Der Barrierenwärterposten am Ende des Perrons sieht zwar absolut original aus, wurde aber erst 1996 hier aufgebaut, um das betriebliche Museumsangebot des DVZO zu vervollständigen. Gehörnten die Wärterhäuschen früher praktisch überall zum Dorfbild, sind sie heute vollständig verschwunden. Nur unser «Posten 98a» erinnert noch lebendig daran. Ein Zugeständnis an die Sicherheit war die Einrichtung von Deckungssignalen: In Richtung Bäretswil ist es ein einflügliger Semaphor, der vom Wärter mittels eines originalen Signalhebels bedient wird. Von der Gegenseite ist es eine originale «Hipp'sche Wendescheibe», der älteste Signaltyp in der Schweiz. Konstruiert hat ihn in den 1860er-Jahren der Telegraphen-Ingenieur Matthias Hipp aus Neuenburg. Signale dieses Typs fanden bei den SBB bis 1975, bei der Rhätischen Bahn sogar bis 1986 Verwendung. Sie funktionieren mittels Gewicht, das täglich aufgezogen werden muss. Der Stellimpuls folgt über ein Telegraphensignal vom Wärterhaus. In Haltsstellung zeigt das Signal dem Zug die Breitseite einer roten Scheibe mit weissem Querstrich. Wird es auf Fahrt gestellt, dreht sich die Scheibe



Weissenbachbrücke.



Bahnhof Neuthal.



Naturschutzgebiet bei Neuthal.

in vertikaler Achse um 90°, worauf die Scheibe parallel zum Gleis steht. Für die Dunkelheit befindet sich in der Scheibe auch eine beleuchtete Laterne, die entweder Rot oder Grün zeigt. Die beiden Schlagbäume beim Bahnübergang Neuthal werden noch wie früher mit Drehkurbel und über einen Seilzug betätigt.



Bahnhof Bärethwil.

### Neuthal bis Bärethwil

Nach der Haltestelle Neuthal fährt der Zug durch ein idyllisches Naturschutzgebiet. Die drei Weiler auf unterschiedlichen Niveaus sind vor über 150 Jahren künstlich angelegt worden, sie dienen als Energiespeicher für die Spinnerei. Nach rund 500 Metern folgt beim Weiler Bussenthal ein Niveauübergang über die Kantonsstrasse Bauma-Bärethwil. 1999 konnte hier eine moderne Sicherungsanlage mit Halbbarrieren eingerichtet werden. Gesteuert wird die Anlage von der Loko-

omotive aus, mittels eines speziellen Funkgerätes. Wir passieren nun den Kulminationspunkt auf 709 m. ü. M., danach geht es zunächst sachte bergab bis Bärethwil. Wir folgen dem lang gezogenen Weiler Bussenthal und überqueren einige weitere kleine Niveauübergänge. Nach einer bei Fotografen beliebten Kurve im freien Feld kommen wir bereits zum Einfahrtssignal von Bärethwil. Dieses und das Hauptsignal sind ebenfalls Hipp'sche Wendescheiben, wobei das Vorseignal eine orange Scheibe, das Hauptsignal eine rote Scheibe mit weissem Querstrich trägt. Diese historischen Sicherungseinrichtungen wurden in den 80er-Jahren durch den DVZO montiert und ersetzt herkömmliche SBB-Tageslichtsignale. Vom Zug aus kann übrigens beobachtet werden, wie sich die Wendescheibe selbsttätig auf »Halt« zurückstellt: Durch einen Schienenkontakt löst die Lokomotive eine Drehung um 270° aus, worauf das Signal wieder in der Grundstellung ist.

### Der Bahnhof Bärethwil

Der Bahnhof Bärethwil ist dreigleisig und einer der letzten vollständig mit Handweichen ausgerüsteten Bahnhöfe des Schweizer Normalspurnetzes. Jede Zugskreuzung ist demzufolge eine anspruchsvolle Sache für den Fahrdienstleiter. Als weitere Schikane hat der Bahnhof Bärethwil zwei Niveauübergänge, an jedem Ende einen. Die Barrieren werden mittels zentralen Elektromotors und Seilzügen betätigt. Neben vier gewöhnlichen Weichen besitzt Bärethwil im Ausfahrkopf Seite Bauma eine doppelte Kreuzungsweiche, einen sogenannten »Engländer«. Das Aufnahmegebäude entspricht dem »grossen Typ« der UeBB, der auch in Hombrechtikon und Dürnten noch besteht, dort jedoch nunmehr ohne Gleise. In Bärethwil schenkte der Malermeisterverband Zürcher Oberland zum 100-Jahr-Jubiläum dem DVZO eine Aussenrenovation; seither erstrahlt der Bahnhof wieder im ursprünglichen Kleid. Als Ausfahrtsignale dienen zweiflügelige Semaphore, die mit Elektromotor ausgerüstet sind. Für eine Ausfahrt über ablenkende Weichen (also aus Gleis 3 oder Gleis 1) zeigt das Signal beide Flügel in 45°-Stellung; für eine »gerade Ausfahrt« aus Gleis 2 befindet sich nur der obere Flügel in 45°-Lage. Ganz am Ende der DVZO-eigenen Infrastruktur befindet sich noch einmal ein Tageslichtsignal, das aber im Gegensatz zu den meisten anderen nur Grün und Rot zeigen kann.

### Bärethwil bis Ettenhausen-Emmetschloo

Wir kommen nun auf die Strecke Bärethwil-Hinwil, die sich nach wie vor im Eigentum der SBB befindet. Sie weist auf ihren gut sechs Kilometern Länge fast durchgehend ein Gefälle von 25 Promille auf, was bergab den Lokführer brems-

und bergauf den Heizer feuerungstechnisch ganz schön fordert. Kurz nach Bäretswil überquert der Zug das Kemptnertobel auf einem hohen Steinbogenviadukt, die grösste Kunstbaute der UeBB neben der Neuthaler Brücke. Im 19. Jahrhundert entstanden zu beiden Seiten des Tobels Spinnereibetriebe, die ihre benötigte Energie in Turbinentürmen aus dem Bach schöpften und sie per Transmissionsleitung zur Fabrik schafften. Zwei der Türme sind heute noch im Tobel vorhanden. Kurz nach dem Viadukt zweigt das Anschlussgleis zum Bäretswiler Kieswerk der Firma FBB ab, das regelmässigen Güterverkehr aufweist. Der Zug schlängelt sich nun auf der steilen linken Talseite in Richtung Ettenhausen. Stützmauern und Lehnviadukte prägen diesen Abschnitt, der immer wieder von Unwetterschäden und Erdbeben heimgesucht wird. Wir überqueren erst zwei Fusswege und dann die mit Barrieren gesicherte Hauptstrasse Bäretswil-Wetzikon. In Fahrtrichtung rechts haben wir nun den schönsten Ausblick der ganzen Fahrt: Bei klarer Sicht sieht man das gesamte Oberland, Pfannenstil, Albis und Üetliberg, während im Hintergrund Rigi, Pilatus und Zentralschweizer Alpen den Horizont abschliessen.



Hipp'sche Wendescheibe.

### Ettenhausen-Emmetschloo bis Hinwil

Nur allzusehr folgt die Einfahrt in die Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo. Der grosszügig bemessene Freiverladeplatz erinnert noch an die Epoche, in der der Bahnhof als Umschlagplatz für eine Kemptner Sägerei diente. Im Übrigen lief hier nie viel; die Station wurde vor allem deshalb gebaut, weil man so besser zu Aktienkapital der Standortgemeinde Wetzikon kam. Nach der Verstaatlichung 1947 erfolgte denn auch sogleich der Rückbau zur unbedienten Haltestelle. Immerhin hat so das letzte originale UeBB-Stationsgebäude des «kleinen Typs» überlebt.



Im Bahnhof Hinwil.

Gleich nach der Haltestelle beginnt wieder starkes Gefälle. Auf einem Steinbogenviadukt überqueren wir die Strasse Ringwil-Kempten. Der letzte Abschnitt der Dampfbahnstrecke führt grossteils durch den Wald, bis wir oberhalb Hinwil die ersten Siedlungsgebiete erreichen. In Fahrtrichtung links taucht eine Häusergruppe mit acht identischen Chalets auf. Es handelt sich hier um die ehemalige Angestelltensiedlung der UeBB. In einer grossen 180°-Kurve gelangen wir in den Bahnhof Hinwil, wobei auch einige Dorfstrassen überquert werden müssen. Der Bahnhof hat den Charme einer durchschnittlichen S-Bahn-Station; das Aufnahmegebäude entspricht einem Normtyp, der 1875 von der Nordostbahn verschiedentlich im Raum Zürich gebaut wurde. Fast würde man die nostalgische Besonderheit dieses Bahnhofs übersehen: Hier steht das letzte mechanische Stellwerk der Zürcher S-Bahn, das noch bis ca. 2010 in Betrieb sein wird. In Hinwil endet die Fahrt des Dampfzuges; für die Weiterfahrt nach Wetzikon steigt man auf die modernen Doppelstockzüge der S14 um. Wer die weiteren Überreste der UeBB in Richtung Dürnten-Bubikon erkunden will, muss dies zu Fuss tun. Die Dampflokomotive fährt derweil an das andere Ende des Zuges, wobei sie unterwegs am Wasserkran ihren Durst löscht. Immerhin hat sie auf den zwölf Kilometern von Bauma bis Hinwil gut 150 Kilogramm Steinkohle und zwei Kubikmeter Wasser verbraucht. Mangels Drehscheibe muss sie den Rückweg in Rückwärtsfahrt antreten, was aber für die kleinen Lokomotiven ohne Schleppender kein Problem darstellt.

Text: Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb DVZO

Bilder: Erik Schneider

# Die spinnen, im Neuthal



*Ringspinnmaschine, erbaut in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts.*

## Die Museumsspinnerei Neuthal, Bäretswil – ein Zeitzeuge aus der Blütezeit der schweizerischen Textilindustrie

**D**as Industrie-Ensemble Neuthal bei Bäretswil mit der Museumsspinnerei, am Industrielehrpfad Zürcher Oberland gelegen, vereint Industriekultur, Technikgeschichte und die Geschichte der Textilindustrie zu einem einmaligen Industriedenkmal. Europaweit gibt es nur vier Museumsspinnereien. Diejenige im Neuthal ist die einzige in der Schweiz, die auch in Betrieb gesetzt werden kann.

### Aufstieg und Fall einer Industrie

Die Ursprünge der schweizerischen Textilindustrie liegen 200 Jahre zurück. Damals siedelten sich im Zürcher Oberland zahlreiche Textilbetriebe an, die Baumwolle verarbeiteten, so die Spinnerei von Johann Rudolf Guyer im Neuthal, erbaut im Jahre 1826. Er richtete sich im Fabrikgebäude ein und liess 1834 daneben die Fabrikantenvilla bauen, wo 1839 sein Sohn Adolf, der nachmalige Eisenbahnpionier, zur Welt kam.

Adolf Guyer-Zeller hat die Entwicklung des Spinnereibetriebes in Neuthal massgeblich mitgestaltet. Nach Studien- und Wanderjahren in verschiedenen Teilen der Welt – darunter England, Amerika und Ägypten – wurde er Partner seines Vaters und übernahm nach dessen Tod

1876 den Betrieb. 1899 starb Adolf Guyer-Zeller, sein Sohn führte die Firma weiter. Elf Jahre später, nach dem Tod von Guyer-Zellers Frau Anna Wilhelmina, verkauften die Erben die Firma Guyer & Co. Mitte der 1930er-Jahre gab es eine grosse Krise, und 1945 kam schliesslich das Aus für die Fabrik. Die Maschinen wurden veräussert und stattdessen ein Websaal eingerichtet. 1964 stand auch dieser Betrieb still.

### Erhaltung als Industriedenkmal

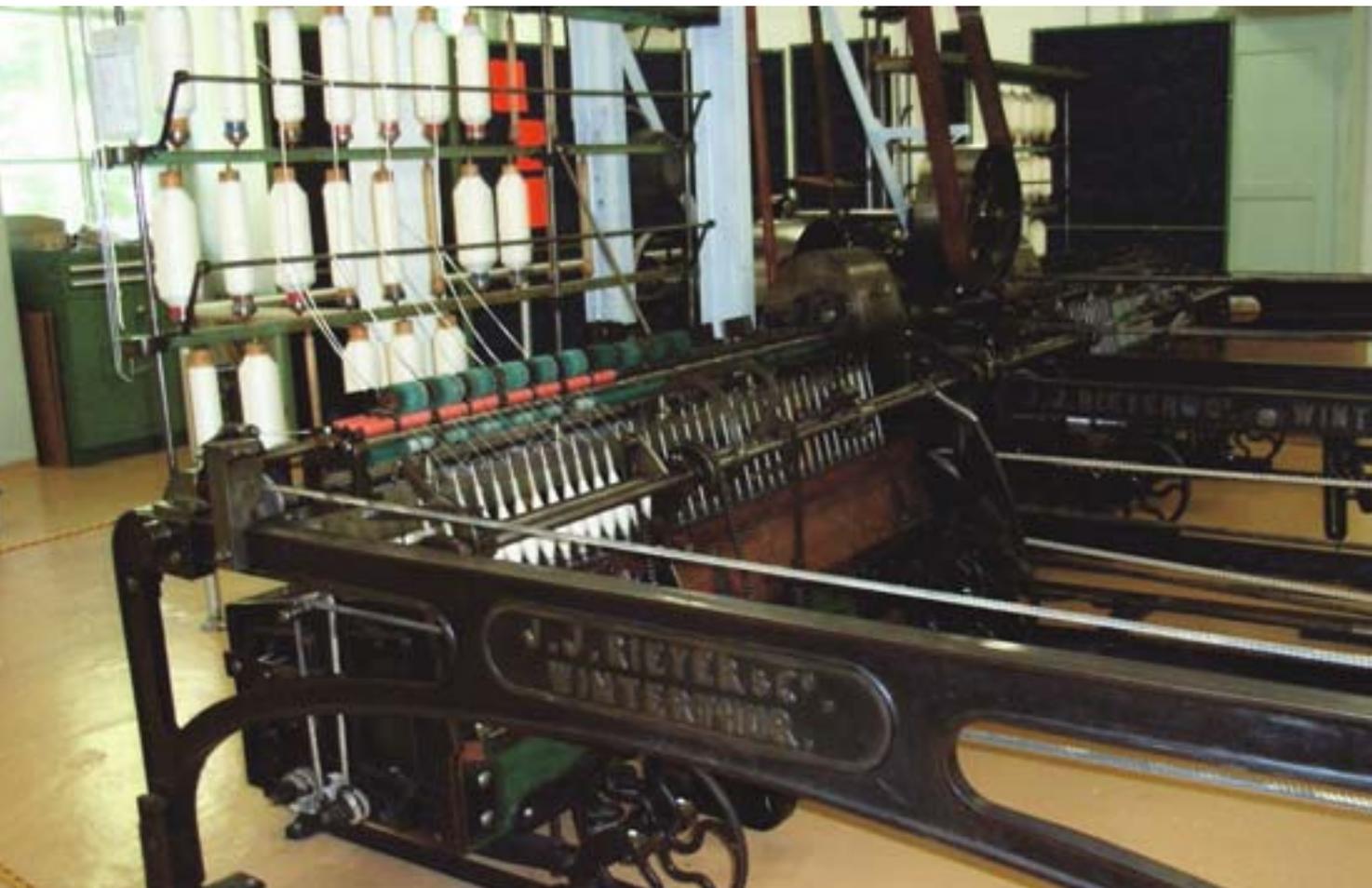
Nicht alle mochten den Tod des schönen Fabrikkomplexes hinnehmen. Engagierten sowie dem Kanton Zürich ist es zu verdanken, dass es heute die Museumsspinnerei gibt, die von jährlich 3000 Interessierten besucht wird. Während eines Rundgangs durch die Museumsspinnerei tauchen die Besucher in ein Kapitel schweizerischer Industriegeschichte ein. Hier kann man an Originalmaschinen den Weg von der Baumwollfaser zum Endprodukt, dem Garn auf Spulen, mitverfolgen – und wahre Wunder der Technik bestaunen. Das Besondere in Neuthal ist, dass man sorgfältig restaurierte, funktionstüchtige Maschinen erleben kann. Die älteste ist über 150 Jahre alt. Wenn sie mit Getöse zu rattern beginnt, wird die Blütezeit der Textilindustrie lebendig.

Auch die Menschen sind präsent: In der Sonderausstellung «Fabriklerleben» geben Zeitzeugen Auskunft über ihre Arbeit, die zweifellos hart war.

Die Geschichte des Textilindustriellen und Eisenbahnpioniers Adolf Guyer-Zeller wurde zu seinem 100. Todestag im April 1999 zu einer umfassenden Ausstellung aufgearbeitet. In sechs Themenblöcken wird das facettenreiche Leben dieser starken Persönlichkeit aufgezeigt.

Auf der «Karde» wird ein Baumwollstrang gesponnen.





Wagen-Spinnmaschine, auch Selffaktor genannt. Gebaut 1889 bei der Firma J. J. Rieter, Winterthur.

### Besichtigungszeiten

Jeweils am ersten und dritten Sonntag des Monats von Mai bis Oktober durchgehend von 10.00 bis 16.30 Uhr sowie dem jeweils darauffolgenden Dienstag von 09.30 bis 16.00 Uhr. Für Gruppen werden nach Vereinbarung täglich Führungen angeboten.

Info-Telefon 052 386 31 03

[www.museums-spinnerei.ch](http://www.museums-spinnerei.ch)

E-Mail: [msn@museums-spinnerei.ch](mailto:msn@museums-spinnerei.ch).

In einem spannenden Paket für Gruppen, buchbar im Baukastensystem, in dem die einzelnen Attraktionen zusammengestellt werden können, lässt sich die Heimat von Guyer-Zeller entdecken.

### Das Paket «Adolf Guyer-Zeller» umfasst folgende Leistungen:

- Extrazug ab Hinwil bis nach Neuthal (Gemeinde Bäretswil)
- Begleitung durch Adolf Guyer-Zeller
- Apéro im Zug
- Besuch des Spinnereimuseums in Neuthal
- Workshop im und um das Areal Guyer-Zeller
- Bauernbuffet
- Bustransfer nach Hinwil

#### Reisedauer:

½ Tag, ganzjährlich, täglich

#### Pauschalpreis:

Ab 40 Personen CHF 275.– pro Person,

ab 60 Personen Fr. 260.– pro Person.

Railevent erstellt auf Anfrage gerne eine massgeschneiderte Offerte.

Dieses Gruppenerlebnis kann bei folgenden

Firmen gebucht werden:

Erlebnis Schweiz, Telefon 0844 833 899,

Mail: [info@erlebnis-schweiz.com](mailto:info@erlebnis-schweiz.com)

Rail Event AG, Telefon 052 214 33 60, [info@railevent.ch](mailto:info@railevent.ch)

### Weitere Angebote

Der Besuch in der Museums-Spinnerei in Neuthal kann mit weiteren Angeboten kombiniert werden:

- Im Industrieensemble Neuthal wird der Besucher in eine längst vergangene Zeit entführt und kann sich mit dem Thema der Industrialisierung im Zürcher Oberland auseinandersetzen. Der Schwerpunkt der Führung kann selber bestimmt werden (Wasserkraftanlagen, Fabrikantenwohnsitz, Weiher, Parkanlagen, Wasserhaushalt, Industriegebäude [mit Museumsspinnerei], Werkstatt «Kapelle», Erläuterungen und Erklärungen zu speziellen Themen [Industrialisierung im Zürcher Oberland, Leben von Adolf Guyer-Zeller, Technik rund um die Wasserkraft, Eisenbahn erobert das Zürcher Oberland]).  
www.industrieensemble.ch

- Zwischen 1890 und 1900 liess Adolf Guyer-Zeller sieben Wanderwege anlegen, welche über Brücken und Treppen, durch tiefe Tobel und auf waldige Gipfel innerhalb der Gemeinden Bauma und Bäretswil führen. Die Begehung dieser Wanderwege ist auch heute noch ein unvergessliches Erlebnis.

- Als kulinarische Abrundung bieten sich folgende Möglichkeiten:

- Im romantischen «Bistro-Schuppe» des Bahnhofs Neuthal werden ideenreiche Apéros, verschiedene Grilladen, Selbstgebackenes und jeweils ein Tagesmenü serviert.  
Telefon 044 939 19 19, info@bistro-schuppe.ch, www.bistro-schuppe.ch

- Im Restaurant Freihof Hinterburg werden Gruppen, Gesellschaften und Vereine im umgebauten Stall nach währschafter Oberländer Art verwöhnt. Ruhetage Dienstag und Mittwoch. Telefon 044 939 11 82

- Auf dem Areal des Industrie-Ensembles hinter der Reithalle liegt die Grill- und Picknickstelle «Fledermaus» samt Tischen, Bänken und Feuerstelle mit Grillrost. Ideal für Familien, Schulklassen und Gruppen als Verpflegungsort.

- Ein besonderes Highlight bietet der rund 30 km lange «Industrielehrpfad Zürcher Oberland», der 50 industriegeschichtliche Sehenswürdigkeiten zwischen Uster und Bauma verbindet. Die historische Industrielandschaft fasziniert mit den bis zu 200-jährigen Industriebetrieben, Fabrikweihern, Kanalanlagen, Fabrikantenvillen und Arbeiter-Wohnhäusern. Der Industrielehrpfad kann individuell besucht werden. An den einzelnen Objekten weisen Schautafeln auf die wichtigsten Daten hin. Führungen sind auf einzelnen Abschnitten und Objekten möglich.  
www.industrielehrpfad-zo.ch

Text: Patricia Bucher, TRZO

Bilder: Godi Burlet, Museums Spinnerei Neuthal

Das unter Denkmalschutz stehende Spinnereigebäude, erbaut 1826/27.



Weitere Informationen zur Region Zürcher Oberland sowie den informativen und attraktiven Freizeitführer erhalten Sie unter folgender Adresse:

Tourismus Region Zürcher Oberland  
c/o Schifffahrts-Genossenschaft  
Greifensee, Postfach 17, Seestrasse  
8124 Maur

Telefon 044 980 02 16

Fax 044 980 05 66

www.trzo.ch





Mit Hochdruck wird die Stahlkonstruktion der Weissenbachbrücke in Neuthal gereinigt.

## Zwischen den Saisons

**A**uch im Winter, besonders aber im vergangenen Winter 07/08, der eigentlich gar keiner war, herrscht auf unserer Strecke reger Betrieb. Jetzt können die verschiedenen Bautrupps ungehindert durch den Bahnverkehr ihrer Tätigkeit nachgehen. Kurz nach Saisonende, am 3. November 2007, erfolgte die Demontage des Vorsignals in Bäretswil-Tobel zur Überholung und für den Neuanstrich. Die beiden Barrierenschlagbäume des Überganges beim Bahnhofsgebäude in Bäretswil wurden durch generalüberholte alten Typs ersetzt. Die Festtage über Weihnachten und Neujahr haben die Arbeiten etwas unterbrochen. Doch bereits Ende Januar, begünstigt auch durch den vorzeitigen Beginn des Frühlings, meldete sich die Gleisunterhaltfirma J. Müller AG mit ihrem Zweigwerk in Hinwil. Diverse Gleisbaumaschinen werden dort über den Winter überholt. Nach der Revision

sind aber Einstellarbeiten an den Maschinen durchzuführen, damit dann an der ersten Baustelle gleich mit Arbeiten angefangen werden kann. Für diese Einstellarbeiten eignet sich der kurze, gerade und einigermaßen ebene Gleisabschnitt bei der Haltestelle Ettenhausen-Emmettschloo. Die Krux dieses Abschnittes liegt jedoch darin, dass sich vor und nach dieser Haltestelle Einschaltkontakte für die Barrierenanlage Seite Bäretswil befinden. Beim ersten Einsatz der Baumaschine haben sich denn auch Barrierenstörungen eingestellt. Das Dumme daran: Eine Buslinie führt über diesen Übergang und bringt bei Störungen der Barriere den Fahrplan durcheinander. Das Ersetzen der Plombe im Stellwerk Hinwil durch den Stellwerkdienst mit dem dazugehörigen Papierkrieg erscheint dagegen nur noch als Nebensache. Die Firma J. Müller AG, ein Unternehmen der Sersa Group, wählt unsere

Strecke gerne als Versuchsobjekt. Die verschiedenen Arbeiten, die erledigt werden müssen, können in aller Ruhe durchgeführt werden und müssen nicht immer wieder wegen Zugverkehrs unterbrochen werden. Aber auch wir sind dankbar für diese Einsätze, müssten wir doch sonst eine Menge Geld investieren für den Unterhalt des Gleises.

Von Ende Januar bis Mitte März wurden auf diese Weise vier Stopfmaschinen eingestellt, die dabei verschiedene Gleisabschnitte zwischen Bauma und Bäretswil bearbeitet haben. Um diese Arbeiten durchzuführen, war aber auch neuer Schotter nötig, denn an einigen Stellen ist das Schotterbett doch recht dürrftig. Daniel Rutschmann, unser Infrastrukturchef, konnte da einige Kubikmeter guten Altschotter bei der Firma FBB in Bäretswil organisieren. Aber wir haben keinen geeigneten Wagen, um diesen Schotter auf der Strecke verteilen zu können. Auch hier tat sich eine Lösung auf: Der Bahnmeister SBB in Bülach stellte einen Schotterwagen zur Verfügung, den wir am 7. Februar in Bülach mit der eigenen Elektrolok Be 4/4 Nr. 15 abholen konnten. Am 12. Februar dann Grosskampftag zwischen Bauma und Bäretswil unter Aufbietung aller verfügbaren Kräfte. J. Müller AG führte am gleichen Tag Versuchsfahrten aus mit einer Schotterplanier- und Pflugmaschine. Mit dieser Maschine als Zuglok konnten wir zwei Schotterwagen à ca. 25 Tonnen Schotter an den nötigsten Stellen verteilen und anschliessend mit der gleichen Maschine den Schotter an die richtigen Stellen «pflügen», damit die Stopfmaschine genügend Material vorfindet. Die Planiermaschine blieb darauf eine ganze Woche in Bäretswil, in dieser Zeit hat sie noch einen weiteren Wagen Schotter auf der Strecke verteilt und für das Stopfen hergerichtet.

Es wurde aber auch eine Menge anderer Arbeiten auf der Strecke ausgeführt, unter anderem mit dem Brückeninspektionswagen der SBB. Mit Hilfe dieses Wagens wurde an mehreren Tagen die Weissenbachbrücke in Neuthal mit Hochdruck gereinigt und anschliessend von einer spezialisierten Messfirma die Knotenbleche auf einwandfreie Befestigung kontrolliert. Auf die Messergebnisse warten wir im Moment. Damit ist die Strecke für unsere Verhältnisse wieder in einem Top-Zustand und für die neue Saison bestens gerüstet.

Text: Erich Senti, Lokführer DVZO  
 Bilder: Erich Senti, Hugo Wenger



Die Schotterplanier- und Pflugmaschine der J. Müller AG im Einsatz.



Im DVZO-Gleis verteilter Schotter.



Im FBB-Werk Bäretswil Tobel holt der DVZO-Bauzug die nötige Menge Schotter.



Modernste Stopfmaschine wartet auf den nächsten Einsatz.

# Vor 60 Jahren ausrangiert



Der UeBB-Bahnhof in Dürnten.

## Der Bahnhof von Dürnten

Im Bahnhof Dürnten wird nie mehr ein Zug einfahren. Seit der letzten Fahrt der Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) am 2. Oktober 1948 ist er seiner Bestimmung beraubt. Dennoch blieb er als Überbleibsel der Bahneuphorie im Zürcher Oberland an der Schwelle zum 20. Jahrhundert erhalten. Kritiker wandten damals ein, dieser Bahnhof der 1901 eröffneten UeBB sei zu weit vom Dorfzentrum entfernt.

Heute noch befindet er sich frei stehend und abseits am Rand von Dürnten. Deshalb ist sein einstiges Umfeld noch deutlich erkennbar. Richtung Hinwil steigt der Bahndamm an. Er gehört derzeit noch der Zivilgemeinde Unterdürnten, die vor einiger Zeit die Brücke über einen Durchgang sanieren liess. Der Damm wird mit dem Aus für die Zivilgemeinden Anfang 2010 an die Politische Gemeinde Dürnten übergehen. Vom Dorf führt eine beidseitig mit Bäumen bestandene Allee zum Bahnhofsgebäude. Vor dem geistigen Auge des Betrachters erscheint unweigerlich ein

Bild mit Fuhrwerken, die Erzeugnisse des lokalen Gewerbes zum Güterschuppen transportieren, während sich auf dem Bahndamm schnaubend eine Dampflokomotive nähert.

Der Bahnhof ist nie renoviert worden, aber es ist noch alles vorhanden: der Eingang zum Schalter, die Wohnung des Bahnhofsvorstands im oberen Stock, die Rampen für den Güterumschlag, der darin eingelassene Eisenring, an dem man sein Pferd anbinden konnte, selbst das separate, hölzerne WC-Häuschen. Auf zwei Seiten prangt an der Wand noch immer stolz, wenn auch verblasst, die Aufschrift «Dürnten». Kurz nach dem Ende der UeBB erwarb Wagnermeister Schoch den Bahnhof. Heute gehört er seinem Sohn, der sich noch erinnert, dass er als Primarschüler vom Schulhaus aus beobachten konnte, wie die Schienen der UeBB herausgerissen wurden. Der Bahnhof diente dann als Holzlager für die Schreinerei der Familie. Heute ist eine Firma eingemietet, die Antriebssysteme für Tore herstellt.

Das Gebäude ist im kommunalen Inventar der schützenswerten Bauten aufgeführt. Es kann somit nicht ohne Weiteres abgebrochen werden, steht jedoch unter keinem besonderen Schutz. Es ist vor allem dem Besitzer zu verdanken, der hin und wieder einen Fensterladen oder eine Türe instand setzt, dass der Bahnhof Dürnten fast unverändert erhalten ist. Weder er noch die Gemeinde hegen weitergehende Pläne. Da die Freunde der Dampfbahn im Oberland ihre Energie in die erhaltene UeBB-Strecke Hinwil-Bauma stecken, können sie sich nicht auch noch um diesen Bahnhof kümmern. Am besten, es bleibt alles, wie es ist, und dieses irgendwie rührende Baudenkmal aus einer früheren Bahnepoche darf, verwittert, wie es ist, möglichst lange stehen bleiben.

Text: Stefan Hotz, © 2008 Neue Zürcher Zeitung  
Bild: Karin Hofer/NZZ



### 75 Jahre ZAW: Mit der Bahn auf die Wanderwege!

Die Zürcher Wanderwege (ZAW), 1933 als Verein gegründet, planen und signalisieren über 2700 Kilometer Wanderwege im Kanton Zürich, organisieren jährlich mehr als 60 geführte Wanderungen in alle Landesteile der Schweiz, geben Wanderkarten und Wanderbücher heraus und vertreten die Interessen der Wandernden.

Das Wegnetz ist in der Regel mit Bahnhöfen und Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs verknüpft, sodass auch die Organisation von individuellen Wanderausflügen ein Leichtes ist. Machen Sie die Probe! Die ZVV-Unternehmen – einschliesslich DVZO – entführen Sie in besonders schöne Regionen des Zürichbietes.

Viel Spass auf ausgedehnten Wanderungen wünschen Ihnen Ihre Zürcher Wanderwege

#### Kontakt/Auskunft

ZAW, Albisstrasse 33, 8134 Adliswil, Telefon 044 771 33 55

www.zuercher-wanderwege.ch



### Der DVZO freut sich auf Sie!

Unser Verein freut sich über jedes neue Mitglied, über Gönner, Freunde, Mäzene, Sympathisanten, Sponsoren und Inserenten.

Infos gibts auf unserer Homepage [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) oder direkt beim Präsidenten Hugo Wenger, Etzelstrasse 3 8635 Dürnten  
Tel. 055 240 30 78  
E-Mail: [wenger.duernten@bluewin.ch](mailto:wenger.duernten@bluewin.ch)



Planen und profitieren -

## 3 Monate kein Hypozins!

Eine Hypothek bei der Clientis Sparkasse Zürcher Oberland ist Ihre Chance, Geld zu sparen. Denn die Finanzierung war noch nie so günstig wie jetzt. Egal, ob Sie Wohneigentum planen oder bereits besitzen: Sie profitieren beim Abschluss einer neuen Hypothek vom exklusiven Zinsbonus - wir verrechnen Ihnen drei Monate keinen Hypozins!

- ▶ Gilt bei Ablösung oder Neuabschluss
- ▶ Für variable Hypotheken und Festhypotheken

 **Clientis**  
Sparkasse  
Zürcher Oberland

[www.szo.clientis.ch](http://www.szo.clientis.ch)

### Impressum

©2008 Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland  
Etzelstrasse 3, 8635 Dürnten

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
Hugo Wenger, Lukas Trüb,  
Jürg Hauswirth, Erik  
Schneider, Patricia Bucher,  
Erich Senti, Stefan Hotz

Konzept, Layout, Redaktion:  
Bürgi & Partner AG  
5600 Lenzburg

Druck:  
Druckerei Sieber AG  
8340 Hinwil



Zwei «Tigerli» warten voller Tatendrang auf die nächste Fahrt. Bild: Erik Schneider