

«Das Gefühl fürs Arrangieren kann man nicht kaufen»

Seite 6

Viel Einsatz für unsere Restaurants auf Rädern

Seite 15

**Schienennägel und Heizzelmännchen:
Bäretswil Gleis 1**

Seite 25

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

Max Wittwer



Leiter Technik Triebfahrzeuge
Jahrgang 1952
Weisslingen

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

KOMPETENZ UND INNOVATIONEN SEIT GENERATIONEN



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

Müller Frauenfeld AG | mueller-frauenfeld.ch

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



Vorstand

Der DVZO Vorstand	Seite	2
-------------------	-------	---

Vorwort

Impressum	Seite	4
Ein ganz wirkliches Nimmerland	Seite	5

Gestern – Heute – Morgen

«Das Gefühl fürs Arrangieren kann man nicht kaufen»	Seite	6
Neu: 8494 Bauma	Seite	9

Hintergrund

Schnauben und Zischen: Geräusche bei der Dampfbahn	Seite	11
Viel Einsatz für unsere Restaurants auf Rädern	Seite	15
Ein Bijou wird einer Verjüngungskur unterzogen	Seite	18
Fahrzeugtreffen 2017 in Bauma	Seite	22
Elektrische Triebfahrzeuge müssen unterhalten werden	Seite	23
Schienennägel und Heizelmännchen: Bäretswil Gleis 1	Seite	25
Projekt «Depot Bauma 2020» – Eine Erschliessungsproblematik mit grossem Potenzial	Seite	27

Bilderbogen

Klassische DVZO-Komposition mit UeBB-Lok oberhalb des Grabes von Adolf Guyer-Zeller	Seiten	20–21
---	--------	-------

Partner

Sie dampft wieder	Seite	29
Das Ortsmuseum Hinwil	Seite	30
Zauberhaftes Sagenraintobel	Seite	31
natürliland® – (Industrie-)historisches Zürcher Oberland	Seite	33
Industrialisierung hautnah erleben	Seite	34
Historische Handwerks- und Industrieanlagen	Seite	35

Persönlich

Mitgliederportrait Andreas Hurt	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

Ein ganz wirkliches Nimmerland



Heizelmännchen am Werk: Die Erneuerung des Gleis 1 im Bahnhof Bärenwil

Peter Pan wollte nicht erwachsen werden und zog sich aus diesem Grund nach Nimmerland zurück um von dort aus der wirklichen Welt hie und da seinen Besuch abzustatten. 1902 veröffentlichte James M. Barrie seinen Roman, in welchem Peter Pan zum ersten Mal in Erscheinung trat – ein Jahr nachdem die Uerikon-Bauma-Bahn UeBB eingeweiht wurde. Der schottische Autor dürfte zu seiner Zeit auf dieselbe Art gereist sein, wie es Passagiere des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland heute noch erleben dürfen.

Eine Fahrt mit unserer Museumsbahn gleicht einem Ausflug nach Nimmerland: Es scheint, als hätte die Eisenbahn zwischen Bauma und Hinwil beschlossen, nicht erwachsen zu werden – schnaubend und stampfend rattert und dampft das Zügli durch die malerische Landschaft. Schwatzend und lachend strecken Besucherinnen und Besucher jeden Alters die Nase zum offenen Fenster hinaus in den Fahrtwind oder beobachten die Schattenzeichnungen auf dem Bahnbord, was dank des gemütlichen Fahrtempos beim DVZO noch möglich ist. Fahrscheine sind längst aus dem Alltag verschwundene Kartonbilletts, entwertet werden sie von der Lochzange eines freundlich lächelnden Kondukteurs, der noch Zeit für einen Schwatz oder Witz hat. Im Buffetwagen klappern die Kaffeetassen, in den Kurven quietschen die Räder, an den Stationen pfeifen die Vorstände – eine Reise mit der Dampfbahn ist auch ein Ohrenschaus!

Diese Reise in die Vergangenheit wird durch den enormen Einsatz vieler Freizeitstunden unserer aktiv anpackenden DVZO-Frauen und -Männer erst möglich. Und wenn es auch den Anschein macht, die Zeit sei zwischen Bauma und Hinwil stehen geblieben: Bei genauerem Hinschauen, kann man gut erkennen, wie sehr alles im Fluss ist. Grossprojekte wie die Errichtung einer 100 m langen Bahnhofshalle springen natürlich jedermann ins Auge. Aber auch hinter im ersten Moment unscheinbar wirkenden Aktionen, mit denen

sich der DVZO gegen den an allem nagenden Zahn der Zeit stemmt, steckt viel Arbeit und Knowhow. Ist ihnen aufgefallen, dass Ausgangs Bauma ein ganzes Wiesenbord gesichert wurde, um dessen Abrutschen in die Fahrbahn zu verhindern? Wussten Sie, dass im Bahnhof Bärenwil das Gleis 1 bis im April 2017 mit Schienennägeln aus 1907 befestigt war? Haben Sie sich schon mal gebückt und unter einen historischen Bahnwagen geguckt, um erstaunt festzustellen, dass dessen Aufbau einem mit dünnem Blech überzogenen Riegelhäuschen gleicht? Nehmen Sie sich Zeit, seien Sie neugierig und fragen Sie beim Personal nach – gerne erteilen wir Ihnen Auskunft oder geben eine Anekdote zum Besten.

Das Zürcher Oberland bietet bezüglich der vielen hier angebotenen Einblicke in das frühere Schaffen und Wirken guten Nährboden: Da ist zum Beispiel der Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen VEHI, das Hinwiler Ortsmuseum, das Baumer Heimatwerk... oder der Verein «Spinnen im Neuthal», der im Sommer 2017 zwischen Bauma und Bärenwil ein Freilichtspiel inszeniert.

Einige Hintergrundgeschichten haben ihren Weg in die diesjährige Ausgabe des Dampfexpress' gefunden. Wir freuen uns, Ihnen ein abwechslungsreiches Bouquet an Informationen und Berichten darzubieten. Es lohnt sich zudem, auch in älteren Ausgaben zu schmökern:

Unter www.dvzo.ch/verein/dampfexpress sind vergangene Ausgaben unseres beliebten Fahrgastmagazins mit spannenden Beiträgen zu allerlei Themen rund um den Betrieb einer Museumsbahn veröffentlicht. Wir wünschen Ihnen viel Lesevergnügen!

Monika Bieri,
Redaktion Dampfexpress,
Aktuarin



Wirklichkeit oder Modellbahn? Die malerische DVZO-Komposition mit Be4/4 unterwegs im winterlichen Sihltal

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

DVZO, Postfach, CH-8494 Bauma
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 Andreaoli, Brigitte Angehrn,
Hans Appenzeller, Monika Bieri, Michael
Bollmann, Jürg Hauswirth, Thomas Mayer,
Christian Schlatter, VEHI, Verein «Spinnen
im Neuthal», Florian Vogel, zürioberland
Tourismus

Bild- und Quellenachweis

Angehrn, Mario (S. 15, S. 16)
Budry, Robert (Titel, S. 11, S. 12 o.r., Mitte,
S. 36, S. 37)
Bieri, Monika (S. 7, S. 9)
Bollmann, Michael (S. 18, S. 19 o. + u.)
Cornaz, Claude (S. 24)
Gilardi, Daniele (S. 4)
GIS-ZH, Kanton Zürich, www.maps.zh.ch
(S. 38)
Hostettler, Jonas (S. 25 alle, S. 26 l. + r.)
Jaggi, Peter (S. 12 o.l.)
Löpfe, Markus (S. 29)
Naas, Thomas (S. 22)

Ortsmuseum Hinwil (S. 30)
Schulthess, Stefan (S. 23)
Sigg, René (Titel, S. 13)
Simonazzi, André (S. 17)
Trüb, Georg (S. 5)
Trüb, Lukas (S. 14)
VEHI (S. 35)
Verein «Spinnen im Neuthal» (S. 34)
Vogel, Florian (S. 27)
zürioberland Tourismus (S. 31, S. 33)

© Dampfexpress 2017: Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland DVZO.
Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Titelbild

Ein DVZO-Zug wirft seinen hübschen Schatten
auf die Wiesen im Naturschutzgebiet zwischen
Bärenwil und Neuthal – die Reise mit dem
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland gleicht
einem Ausflug nach Nimmerland.

«Das Gefühl fürs Arrangieren kann man nicht kaufen»

Wir sind uns gewohnt, ein Produkt einer Marke zuzuordnen. Wie sehr wir Bilder und Logos mit einem bestimmten Artikel assoziieren, kann man dort feststellen, wo eine bestimmte Schrift oder eine Farbe einem sogleich das Ding in den Sinn ruft, das damit angepriesen wird. Auch der DVZO ist unterdessen zu einer Marke geworden. Aber wie kam es dazu? Beim Stöbern in Unterlagen aus der Vergangenheit hört man förmlich das Klappern der Schreibmaschinen. Neben hauchdünnen Durchschlägen stösst man auf mittels Matrizen-drucker vervielfältigte Unterlagen – der beliebte Duft der frisch aus der Schnappsprese stammenden Papiere ist schon lange verfliegen, die feine Oberfläche erinnert an

taktile Erlebnisse mit Arbeitsblättern aus der Primarschule, die blau-violetten und mit jedem Abzug mehr ineinander verfließenden Buchstaben rufen Erfahrungen mit Textdokumenten wach, deren Entzifferung einer Knobelaufgabe gleich... Die Entwicklung der Vervielfältigungstechnik in den letzten paar Jahren ist beeindruckend, führt jedoch von der ursprünglichen Ausgangsfrage weg.

Am 25. Januar 1969 sassen zur «Gründungsversammlung eines Vereins zur Errichtung einer Museumsbahn im Zürcher Oberland» 16 Männer zusammen und riefen diesen Verein ins Leben. Am 1. März 1969 korrespondierte der damalige Akutar Max Herrmann mit den Mitgliedern:

An der ersten Vorstandssitzung am 7. Februar 1969 haben sich einige Probleme ergeben. Wie soll nun unsere Verein heissen? Da der Name "Zürcher Oberländer Museumsbahn" nur als vorübergehend gedacht ist, möchten wir diesen ändern. Wir finden das Wort "Museum..." nicht passend, da wir ja eine Dampfbahnwollen in Betrieb und nicht ein Museum.

Im Protokoll der Generalversammlung vom 24.1.1970 ist dann zu lesen: «Der Präsident erwähnt, dass die Bezeichnung des Vereins nun definitiv «Dampfbahnverein Zürcher Oberland» heisst und seinen Sitz in Hinwil hat. Damals wurden – trotz umständlicher Schreibmaschinentipperei, bei der Fehler oft zum Einspannen eines frischen Blattes führten, wenige Abkürzungen verwendet. Hie und da trifft man auf D.Z.O. anstelle der Vereinsbezeichnung. Die Möglichkeiten

zur Illustration waren sehr beschränkt und kostspielig, so war die Frage nach einem Logo nicht vordergründig, denn «Zur Kritik gibt namentlich Anlass, dass beinahe 3/4 der Jahresbeiträge für die Bureaukosten, Drucksachen, Porti etc. aufgewendet wurden. (...) Seitens des Vorstandes wurde aufgeführt, dass die Auslagen trotz des hohen Betrages begründet waren.» (GV vom 3.2.1973). Oder ein Jahr später bei der Abnahme der Jahresrechnung:

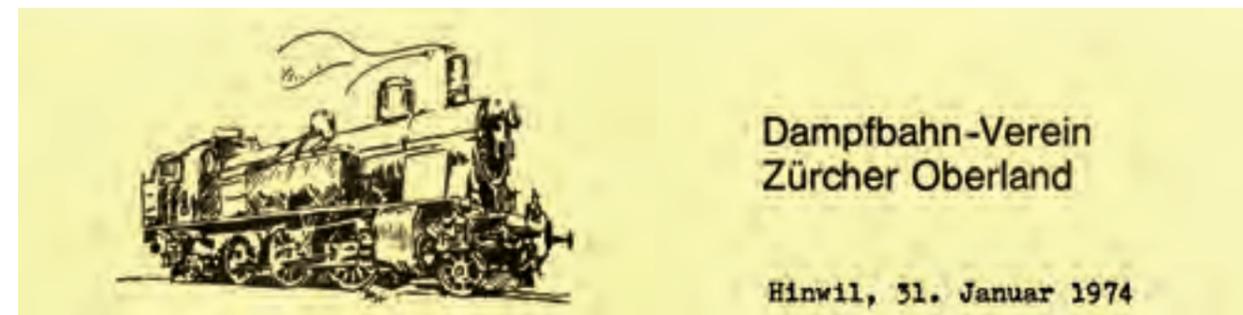
In der nachfolgenden Diskussion kritisiert Theodor Marty die verhältnismässig hohen Kosten für Bureau und Verwaltung. Der Vorstand hebt hervor, dass ein Verein unserer Grösse ohne Bureausualagen

DRUCKEREI SIEBER GESTALTUNG • DRUCK • AUSRÜSTEN • MAILINGS

Druckerei Sieber AG Kemptnerstrasse 9 8340 Hinwil Telefon 044 938 39 40 www.druckerei-sieber.ch

nicht auskommt. Die Druckkosten für Couverts und Briefpapiere kommen zudem nicht mehr jedes Jahr vor. Nachdem sich noch verschiedene Mitglieder zu diesem Thema geäußert haben, wird die Rechnung abschliessend mit allen gegen 1 Stimme abgenommen und genehmigt.

Im fünften Jahr nach seiner Gründung verfügte der Verein also über eigenes Briefpapier:



Dass sich der Vorstand schon früh über das Erscheinungsbild des Vereins Gedanken machte, lässt sich in den Protokollen verfolgen, auch wenn dieses Geschäft im Verhältnis zu den umfangreich protokollierten Diskussionen rund um die finanziellen Probleme, die Technik, das Rollmaterial und den möglichen Bahnbetrieb mit allerhöchstens einem Satz gewürdigt wird. Es wurde nach einem Schriftensmaler Ausschau gehalten, der sich der Sache hätte annehmen können.



Bruno Homberger, der Vater des DVZO-Signets

Am 7. September 1976 trat Bruno Homberger dem Verein bei. Walter Brunschweiler, technischer Leiter und Vorstandsmitglied, nahm mit ihm Kontakt auf. Er hatte vernommen, dass Bruno Homberger «vom Fach» sei. Tatsächlich ist dieser gelernter Grafiker und Lithograph und arbeitete damals für die Migros Winterthur in der Dekoration und Werbung. Im Juli 1977 protokollierte der Vorstand «Es hat sich noch kein Schriftensmaler gemeldet. Herr Homberger macht einen Entwurf für das Signet. Es muss allenfalls mit einer Abänderung der Bezeichnung auf DZO gerechnet werden.» Bruno Homberger berichtet von der Entstehung des DVZO-Logos: «Es war bereits etwas da, mit Flügeln, wie die meisten Bahnen. Aber ich wollte etwas Modernes – auch wenn wir eine Museumsbahn haben, soll es zeitgemäss sein. Man kann

auch alte Sachen in einem modernen Museum ausstellen!» Gegeben waren die vier Buchstaben D V Z O. Bruno Homberger wollte diese miteinander in Verbindung bringen. Er wählte eine massive Schrift und tüftelte daran herum, bis die einzelnen Buchstaben in einer Kette zusammenhingen. Das Resultat befriedigte ihn noch nicht, denn es war noch keine Dynamik im Schriftzug. So kamen ihm die Triebstangen einer Dampflok in den Sinn. «Ich habe dann diese beiden Balken oben und unten hingemacht, damit Bewegung in die Sache hineinkommt.» Und geboren war das DVZO-Logo. Darum herum konstruierte Bruno Homberger dann das Signet, das an der Vorstandssitzung vom 9. Dezember 1977 gewählt wurde.

Die stilisierte Dampflok fährt auch im 2017 noch über jeden Briefbogen und das runde Emblem – ursprünglich für das mittlerweile zum Kultobjekt gewordenen Abziehbild im 70er-Jahre-Orange – dekoriert viele DVZO-Artikel. Bruno Homberger ist es gelungen, etwas Zeitloses zu schaffen, das über die Jahre nichts an Modernität verloren hat. Seine Buchstabenverbindung ist fester Bestandteil der Marke DVZO geblieben und wird uns weiterhin begleiten.

Eigentlich war Bruno Homberger dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland beigetreten, um seiner Leidenschaft für die Eisenbahn nachgehen zu können und einen Ausgleich zu seinem Beruf zu schaffen. Auch ihn ereilte dasselbe Schicksal, wie viele Aktivmitglieder: Es wird entdeckt, worauf man sich beruflich spezialisiert hatte und sogleich ist man genau dafür eingespannt. So war er neben dem grafischen Auftritt des Vereins für den 1980 ins Leben gerufene Dampfexpress zuständig. Die verschiedenen Autoren lieferten ihm die mit Schreibmaschine getippten Blätter, er arrangierte diese mit Schere und Leim auf der Druckvorlage, die er mit Filzstift zu einem stimmigen Ganzen abrundete. Leere Stellen füllte er mit charakteristischen Homberger-Illustrationen. «Das Gefühl fürs Arrangieren kann man nicht kaufen. Es braucht den Blick fürs Ganze», meint Bruno Homberger.

Bis zu seiner beruflichen Pensionierung im 1995 gestaltete Bruno Homberger ab 1977 während 16 Jahren den Dampf-express und andere DVZO-Imprime in Fronarbeit. Die Zeiten haben sich geändert. Seit Ausgabe 3/95 des Dampf-Express werden die Druckdateien gegen Bezahlung aufbereitet. Das heutige Erscheinungsbild des Dampfexpress ist der Grafikerin Brigitte Schärer zu verdanken, die auf Initiative von Vereinsmitgliedern im 2010 ein einheitliches grafisches Konzept für den DVZO ausarbeitete. Alle Elemente aus

dem ursprünglichen Signet sind im grafischen Auftritt des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland vertreten. Seit 2013 besteht eine sehr fruchtbare und wertvolle Kooperation mit dem Grafiker Markus Pedrolini aus Dornach, der uns sehr viel Verständnis und Entgegenkommen zeigt, denn die Differenz zwischen finanziellen Möglichkeiten und ästhetischen Ansprüchen ist nur mit Hilfe von viel Enthusiasmus zu überbrücken.

Monika Bieri, Aktuarin

Neu: 8494 Bauma



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8494 Bauma, info@dvzo.ch, www.dvzo.ch
CHE-104.143.432 MWST

Der erste Sitz des Vereins war Rapperswil – für ein Jahr. Schon 1970 sass der Verein in Hinwil und hatte die Postadresse «Postfach, 8340 Hinwil». Die Leerung des Postfaches ist eine Fleissarbeit, die immer wieder zu Diskussionen Anlass gab, so ist zum Beispiel schon im Protokoll der Vorstandssitzung vom 8. Februar 1974 zu lesen: «Der Verein verfügt über ein Postfach in Hinwil. Die Postfachleerung muss organisiert werden, damit eingegangene Post an der Sitzung behandelt werden kann, auch wenn der Präsident nicht anwesend sein kann. Das Geschäft ist an der nächsten Sitzung zu behandeln.» An der darauffolgenden Sitzung wurde geklärt, dass es sich um ein internes Postfach handle. Es kann nur zu Schalteröffnungszeiten geleert werden. «Dieser Zustand ist unbefriedigend. Um dem abzuhelpen, hat sich Briefträger Ernst Meier bereit erklärt, die eingehende Post weiterzuleiten. Es sind ihm daher adressierte und frankierte Couverts zur Verfügung zu stellen. Dieser Auftrag geht an Walter Aeschmann.»

Seit 1974 hat sich bezüglich des Umfangs der DVZO-Korrespondenz und der Dienstleistungen der Post einiges geändert, so ist auch der persönliche Kontakt zwischen Briefträgern und Empfänger lange nicht mehr so eng wie damals. Hätte die Post festgestellt, dass seit der Generalversammlung vom 30. Juni 1999 der Sitz des Vereins beim jeweiligen Wohnort des Präsidenten befindet, würde der DVZO für das Hinwiler Postfach monatlich Miete bezahlen müssen. Solange der Bahnhof in Bauma noch durch einen Fahrdienstleiter besetzt war, der am Schalter oder durch die Hintertüre beinahe während 24 Stunden Lieferungen entgegen nehmen konnte, verursachte der Umstand der Hinwiler Postadresse wenig Probleme. Seit dem Bahnhofsumbau in Bauma durch die SBB, anlässlich dessen die Bedienung der Anlage 2014 in die Betriebszentrale Ost im Flughafen Kloten verlegt wurde, ist Bauma zwar ein bedienter Schalter zum Erwerb von Fahrkarten erhalten geblieben, es besteht jedoch keine Verbindung zwischen SBB-Angestellten und DVZO-Mitgliedern mehr. Immer wieder kam es vor, dass Bestellungen nach Bauma oder an den Wohnsitz des Präsidenten adressiert wurden und



Ab Mai 2017 wird die DVZO-Post nach Bauma ins Postfach geliefert

diese eine kleine Odyssee unternahmen, bevor sie beim Auftraggeber landeten. Ausserdem ist der Bestimmungsort vieler Lieferungen so oder so Bauma. Zur Statutenänderung an der Generalversammlung 2017 und des damit einhergehenden Umzuges des Postfaches nach Bauma führte die Tatsache, dass die Öffentlichkeit den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland in Bauma ansiedelt. Seit Fertigstellung der historischen Bahnhofshalle erst recht.

Also bitte merken:
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO
Postfach
8494 Bauma

Monika Bieri,
Aktuarin

Zahlungsverbindung:
PC-Konto 80-46668-4, IBAN CH52 0900 0000 8004 6668 4
Der DVZO ist auf der Liste «Gemeinnützige Institutionen»
des kantonalen Steueramtes Zürich.
Zuwendungen sind in den meisten Kantonen als Spende abzugsfähig.



Der Wandel von Zeit und Möglichkeit: Vom ersten bis zum heutigen Erscheinungsbild des Dampfexpress

Episode «Rund um den Dampfzug» (1/80)

«Uf em Bahnhof Bauma en Vatter mit sim Knirps. D'Loki pufft regelmässig Rauchwöckli mit de entsprechende Grüsch i d'Luft. Da sait de Chli zum Vatter: «Du Pappi, wieso macht diä Loki immer so tschi pfu, tshi pfu?» Da meint de Vatter, mit eme chli ratlose Gsicht: «Weisch, dä Zug isch von Hiwil cho, jetzt isch er müed, und tuet grochse. Und bim Zug, da machts dann ebe tschi pfu, tschi pfu!»

Schnauben und Zischen: Geräusche bei der Dampfbahn

Eine Reise mit der Dampfbahn ist nicht nur eine Reise in die Vergangenheit, sondern auch eine spezielle Erfahrung für alle Sinne: Sehen, Hören, Riechen und Spüren – und zumindest im Buffetwagen natürlich auch Schmecken. Sei es das Rütteln, der schwefelige Geruch des Kohlenrauchs oder mannigfache Geräusche, es sind Sinneseindrücke der alten Eisenbahn, die es zunehmend nur noch im Rahmen eines musealen Betriebs zu erleben gibt. Über die akustischen Signale, verschiedene Glocken sowie die Pfeifen des Zugführers und der Lokomotive, wurde bereits im Dampf-Express 2011 berichtet (Interessierte können ihn unter www.dvzo.ch ansehen). Hier geht es nun um alle möglichen weiteren Töne und Klänge, die man im Lauf der Dampfbahnfahrt eventuell zu hören bekommt.

An erster Stelle ist das charakteristische «Tsch-Pfu» der Dampflok zu nennen, das schon für die Kinder eine besondere Faszination ist und das sie bisweilen generell mit der Eisenbahn in Verbindung bringen, auch wenn der Zug längst elektrisch fährt. Die Herkunft dieses Schnaubens liegt in der Rauchkammer. Das ist der vorderste Teil des runden Dampfkessels gleich unterhalb des Kamins, wo sich die heissen Rauchgase sammeln, nachdem sie in den Siederohren zum Wärmeaustausch mit dem Kesselwasser beigetragen haben. Zwecks Zuführung von Hitze sowie zur Anfachung des Feuers wird nun nach jedem Zylinderhub, also vier mal pro Radumdrehung, der Abdampf aus dem Zylinder durch die Rauchkammer in den Kamin und ins Freie gepustet. Dadurch werden die Rauchgase mitgerissen, in der Rauchkammer entsteht ein Unterdruck und der beabsichtigte Zweck ist erfüllt. Die dabei auftretenden grossen Druckunterschiede führen dabei zu diesem weit herum (bis mehreren Kilometern) hörbaren «Tsch-Pfu». Weil dieser Vorgang auf die Fahrt beschränkt ist, muss das Feuer im Stillstand mit dem Hilfsbläser angefacht werden, was für Aussenstehende durch ein gleichmässiges, lautes Fauchen vernehmbar ist. Vollends nervtötend ist aber erst das ohrenbetäubende Abblasen der Sicherheitsventile. Dies passiert, wenn der produzierte Dampf nicht zum Antrieb verwendet werden kann, sei es wegen einer unerwarteten Abgangsverspätung oder wegen zu frühem Anfachen des Feuers durch den Heizer. In einer einzigen Minute Abblasen verpufft dabei die Energie aus rund 10 kg Kohle.

Ein weniger unangenehmes Geräusch der Dampflok ist das Zischen aus den Zylindern. Dabei handelt es sich teilweise um beabsichtigte, teilweise um nicht hermetisch abdichtbare Dampfaustritte aus dem Zylinder (dem eigentlichen Antrieb) sowie aus der darüber befindlichen Steuerung, die den Dampfein- und -auslass im Zylinder regelt. Bei nasskaltem Wetter macht sich dieser Dampfaustritt auch optisch deutlich bemerkbar und hinterlässt bei Aussenstehenden manchmal den Eindruck, der Zug schwebt auf einer Dampfwolke dahin.

Geradezu beruhigend (im doppelten Sinn des Wortes) sind die rhythmischen Doppelschläge der Luftpumpe. Dies ist der senkrecht an einer Seite des Dampfkessels montierte



Wo Dampf austritt, tönt es auch: Schnaufende Luftpumpe...

Doppelzylinder, der mit Dampf Druckluft zum Bremsen presst. Die Luftpumpe ist ebenso wichtig wie diffizil, und wenn sie schnauft wie ein Spitzensportler nach erfolgter Anstrengung, so weiss der Lokführer die Sicherheit des Zuges gewährleistet. Versagt sie auf der Fahrt ihren Dienst, muss angehalten werden und die Kondukteure müssen zur Geschwindigkeitsregulierung an die Handbremsen (was wiederum eine vermehrte Anwendung der Lokomotivpfeife zwecks Signalgebung an die Bremser zur Folge hat). Gelegentlich hört und spürt man aufgrund von Schlag- und Knarrgeräuschen die Wirkung der Druckluft im Bremsapparat des Wagens, insbesondere während der Bremsprobe im Zugausgangsbahnhof. Setzt sich der Zug in Bewegung, ertönt sogleich ein lautes Rollen, das in den leichten Personenwagen durch die Resonanzwirkung des Holzkastens noch verstärkt wird. Dies ist eine Folge der Grauguss-Bremssklötze, welche zur Umwandlung von Bewegungs- und Wärmeenergie direkt auf den Laufflächen des Rades reiben. Dadurch ist diese stets ein wenig aufgeraut, und die mikroskopisch kleinen Unebenheiten machen in ihrer Summe bei höherem Tempo einen Heidenlärm (moderne Fahrzeuge zeigen diesen Effekt nicht mehr, weil sie durch spezielle Bremstrommeln oder -scheiben

SPINNEN IM NEUTHAL
Dampfbahnfahrt und inszenierter Rundgang im Industrieareal - Ein theatrales Erlebnis

24.8. - 30.9.2017
spinnen-neuthal.ch

Bauma und Bäretswil präsentieren ein Projekt von T. Raumfahrt - Patronsponsorin Zürioberland Kultur.

Vorverkauf: Partner: Hauptsponsorin:

WÜRMLI & SÖHNE AG
8344 Bäretswil 079 282 88 21

Forst- und Erdarbeiten

Gartenbau Kranarbeiten

wuermli-soehne.ch

Blühende Aussicht
... im grünen Paradies!

Meier

Treffpunkt für Gartengenieser

Garten-Center Meier - 8635 Dürnten - www.meier-ag.ch

Die Schweizer Spielzeug-Eisenbahn Spur 0. Handgefertigt auf Original Werkzeug und aus Original Bauteilen.

Buco Spur 0 GmbH
Tüfenbachstrasse 41
8494 Bauma
052 386 17 77
welcme@buco-gmbh.ch
www.buco-gmbh.ch

GESELLSCHAFT ORTSMUSEUM HINWIL

Sonderausstellung 2017
«Zum Woolsii» Hinwiler Gastlichkeit – einst und jetzt

Besondere Anlässe: 7. Mai «Wirtschaft zum Bachtel» Tessiner Gulasch | 2. Juni «Gasthof Hirschen» Essen wie vor 100 Jahren | 3. September «Sunntigs Jass» mit Prominenz aus Hinwil und TV | 24. September «Chilbibeiz» | 1. Oktober Familiennachmittag «Märchen im Wirtshaus» | 5. November «Metzgete mit Ueli Bräker, Freihof» | 3. Dezember «Orgelkonzert»

Öffnungszeiten: Jeden 1. Sonntag von März bis Dezember | 14 – 17 Uhr – bei Veranstaltungen ab 12.00 Uhr | Der Eintritt ist frei

www.ortsmuseum.ch | Oberdorfstrasse 11 | 8340 Hinwil | 044 937 31 35



... zischend aus dem Zylinder austretender Dampf lässt die Lok auf einer Wolke schweben und aus dem Überdruckventil austretender Dampf strapaziert die Ohren.

gebremst werden und die Laufflächen der Räder dadurch fast vollständig eben gehalten werden). Zum gleichmässigen Rollen der Räder tragen in rhythmisch bis chaotischer Abfolge weitere Elemente wie Unebenheiten der Fahrbahn, Schienenstösse, Weichen und Gleisdurchschneidungen ihre Taktschläge bei. Hört man ein absolut regelmässiges Klopfen, handelt es sich um eine sogenannte Flachstelle an der Radbandage. Wenn jemand den gebremsten Wagen heranzuziehen beginnt, gleitet das blockierte Rad auf der Schiene, wodurch schon nach ganz kurzer Strecke eine Einbuchtung von wenigen Quadratmillimetern zu entstehen pflegt, die

sich nun eben bei jeder einzelnen Radumdrehung mit einem Klopfen bemerkbar macht, bis sie entweder durch etliche Bremsvorgänge herausgeschliffen ist oder die Radbandage in der Werkstatt gänzlich überdreht wird. Ganz übel ist ein hoher reiner Ton, der fast zum Gläser zerspringen geeignet scheint. Er erfüllt das Ohr des Zugbegleiters oder Lokführers mit Entsetzen, denn es ist ein Achslager heissgelaufen, die Weissmetall-Lagerschale ist ausgeschmolzen und die Achswelle dreht sich bereits auf dem Gussmetall der Achsbüchse. Dieser Wagen muss ausgereiht werden hat einen längeren Werkstattaufenthalt vor sich.



Aus allen möglichen Ventilen entweicht geräuschvoll Dampf – eine Reise mit dem DVZO ist ein Erlebnis für alle Sinne

Mit den althergebrachten Klotzbremsen hört man im Eisenbahnabteil natürlich auch das Reiben zwischen Klotz und Bandage vernehmlich, was insbesondere auf längeren Talfahrten wie etwa von Bäretswil nach Hinwil das übliche Rollen deutlich übertönt. Wollen sich die Fahrgäste jetzt unterhalten, müssen sie schon sehr laut sprechen. Ist die Elektrolok Be4/4 vorne am Zug, wird dieses Geräusch jedoch auch bei der Talfahrt in der Regel nicht zu vernehmen sein, denn diese Lok kann die Geschwindigkeit des Zuges verschleissfrei mit der elektrischen Bremse regulieren (bei der Elektrolok gibt es dafür wieder andere eigenartige Töne, wie das gelegentliche Mahlen des Kompressors, das Saugen der Motorenventilation, das Schnalzen der pneumatischen Hüpfen oder das laute Knallen des Hauptschalters). Aufgrund der Kontraste im Rollen gut vernehmbar ist das Befahren von Fahrbahnabschnitten, die nicht dem üblichen Aufbau mit Grundschiene und Schotterung entsprechen (z.B. Brückentröge oder Bahnübergänge), oder die erst kürzlich frisch eingeschottert wurden. Bei gutem Hinhören nimmt man bisweilen sogar das kurze Echo ab Fahrleitungsmasten wahr. In den engen Kurven, die für die Dampfbahn-Strecke Bauma–Hinwil typisch sind, beginnt der ganze Zug zu knattern, zirpen oder singen, je nach Achsstand der Wagen. Dies ist auf die klassischen Achsen zurückzuführen, deren beide Räder starr miteinander verbunden sind. In der Kurve ist der Weg des einen Rades länger als derjenige des anderen. Durch die konische Form der Lauffläche kann das ein Stück weit kompensiert werden, aber in allzu engen Radien schlittert

stets das äussere Rad zurück und das innere vor. In der Summe ergibt sich daraus das bekannte Kurvenkreischen. Verstärkt und unterstützt wird es durch eine starre Achsanordnung. Dabei nagen die Spurkränze an den gekrümmten Schienen, welche den Impuls des Fahrzeugs konstant ändern. Vor allem die langen zweiachsigen Wagen zeigen diesen Effekt, der einen nicht unbedeutenden Teil der Traktionsenergie absorbiert. Und in der subjektiven Wahrnehmung wird all das Genannte um ein Mehrfaches verstärkt beim Befahren eines Tunnels oder eines Einschnitts mit senkrechten Mauern. Während der Fahrt über die nicht vollständig ebene Fahrbahn wird der verzapfte Holzkasten des Personenwagens permanent durchgeknetet. Alle Berührungsflächen der Balken und Bretter reiben sich dabei aneinander, so dass es aus dem Kasten und dem Täfer nur so ächzt, knackt und knarrt, wie wenn der Wirbelsturm eine jämmerliche Waldhütte malträtiert. Dazu scheppern und klirren die messinggefassten Scheiben miteinander um die Wette – zumindest in den vor 1900 gebauten Wagen. Und was – last but not least – die Dampfbahn in akustischer Hinsicht auch von einer S-Bahn oder einem Intercity unterscheidet: das muntere Geplauder der Fahrgäste von jung bis alt, die für einmal nicht zur Arbeit oder zum nächsten Termin hetzen und dabei auf ihre Smartphones starren, sondern in fröhlicher Atmosphäre die exotischen Eindrücke kommentieren und miteinander einen schönen Tag verbringen. Gute Fahrt!

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

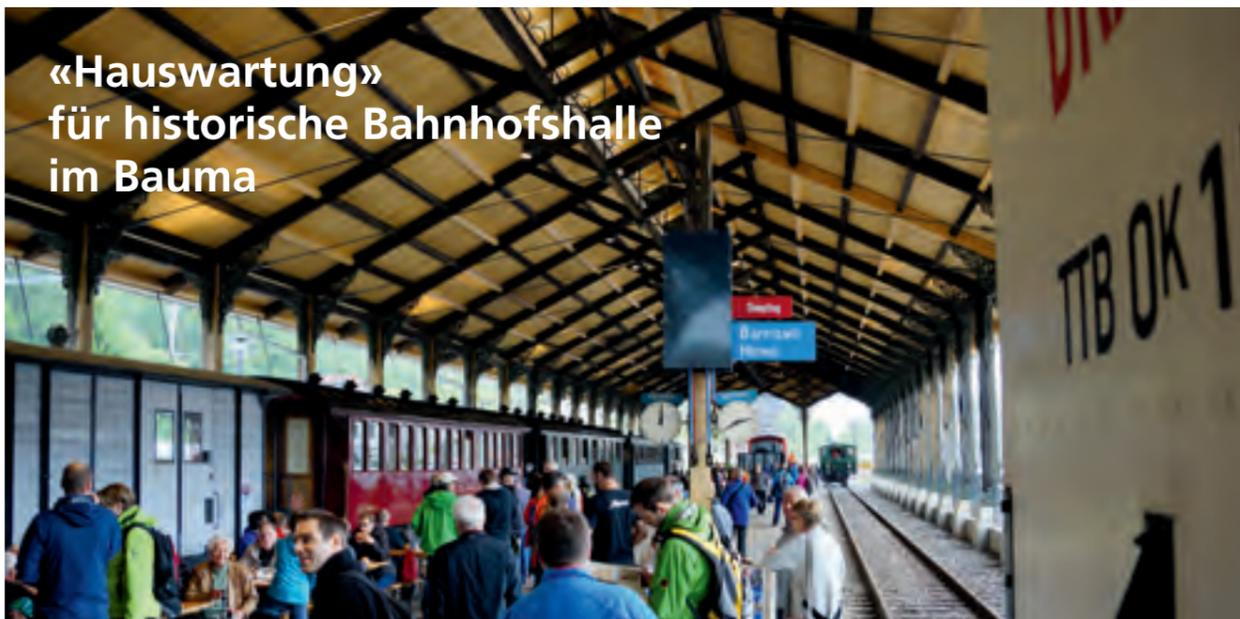






Ausfliegen und geniessen!
thurbo.ch/freizeit

«Hauswartung»
für historische Bahnhofshalle
im Bauma



In der **historischen Bahnhofshalle** in Bauma nehmen die Fahrten mit DVZO-Zügen ihren Auftakt oder finden ihren krönenden Abschluss. Das Gebäude von nationaler Bedeutung ist auf der Suche nach einem Paten, der sich seiner Hauswartung und Verwaltung annimmt. Diese für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland neue Aufgabe kann unter Absprache und mit Unterstützung der Vereinsleitung weitgehend eigenständig gestaltet werden. Im Zürcher Oberland wohnhafte Interessierte melden sich bitte unter info@dvzo.ch.

Mindestalter: 18 Jahre | **Gesetzliche Vorgaben:** keine | **Anzahl Einsätze pro Jahr:** ca. 1–2 mal pro Monat

Viel Einsatz für unsere Restaurants auf Rädern

Wieso führen wir eigentlich einen Buffetwagen in unseren Zügen mit? Der DVZO will den Fahrgästen die historische Reise zwischen Bauma und Hinwil so abwechslungsreich und angenehm wie möglich gestalten. Die Gewinne aus dem Betrieb des Buffetwagens fliessen vollständig in die Vereinskasse, aus welcher das Vereinsziel berappt wird, das historische Rollmaterial zu pflegen, eine Museumsbahn zu betreiben und die Strecke Bauma–Hinwil zu sichern.

Kein Einsatz im Buffetwagen gleicht dem anderen. Ein Grossteil der Arbeiten ist zwar immer ähnlich, aber eben nicht alles. Einzelgäste und angemeldete Gruppen haben oft verschiedene Wünsche: Vom einfachen Kaffee mit Gipfeli bis zum kalten Plättli und Dessert ist an unseren Fahrsonntagen fast alles möglich. Wir laden alles – Getränke, Speisen, heisses Wasser etc. – zu und können während der Fahrt nur wenig selber zubereiten, deshalb muss alles gut durchdacht und organisiert werden, bevor der WR rollt. Die entsprechenden Informationen und kulinarischen Details erhalten wir kurz vor dem Einsatz von unserem Verantwortlichen Peter Klaesi: Was muss am Morgen bei der Bäckerei abgeholt werden, was liefert Peter wann selbst. Das Ressort Buffetwagen bemüht sich sehr, so viele regionale Produkte wie möglich anzubieten. Der Betriebsleiter Jürg Hauswirth liefert uns die Tageseinsatzliste aller Mitarbeitenden, den geplanten Ablauf des ganzen Tages, die Liste der Reservationen und Hinweise zu allfälligen Besonderheiten.

Ein Ganztageseinsatz in Bauma beginnt je nach Einteilung für den ersten oder den zweiten Zug um 8 oder um 9 Uhr. In den 90 Minuten vor dem Eintreffen der Fahrgäste beladen

wir jeden Buffetwagen mit Tischdecken und Antirutschmatten, rund 150 Getränkeflaschen, weitere Dinge wie Zucker, Tee, Ovi, Bütterli, Zitronen, Chips, Schinken, Schüblig, Käse, Gipfeli, Brot, Baumerfladen usw. Dazu kommen zwei grosse Heisswasserkanister für den Abwasch während der Fahrt. Zwei gefüllte Krüge mit frischem Kaffee und einen mit heissem Teewasser bereiten uns abwechslungsweise die nahe Bäckerei oder das Speiserestaurant Bahnhof in Bauma vor, so dass sie nur noch abgeholt werden müssen.

Nun werden die Tische gedeckt und ansprechend dekoriert. Als letztes binden wir uns die roten Schürze um und sind bereit für unsere Kundschaft. Freundlich empfangen wir unsere Gäste im Buffetwagen. Geschickt platzieren wir sie an den reservierten oder gewünschten Tischen. Da unser Platzangebot beschränkt ist, dürfen sich auch untereinander noch nicht bekannte Personen an einen Tisch setzen. Geduldig nehmen wir die Bestellung auf, erteilen Auskünfte und beantworten Fragen und balancieren schliesslich während der Fahrt die Köstlichkeiten flott zu unseren Gästen.

Je nach Ausflugsziel steigen die ersten Gäste bereits in Bäretswil vom Zug. Die meisten reisen über die gesamte Strecke bis nach Hinwil beziehungsweise in der Gegenrichtung bis nach Bauma oder sogar zurück an den Ausgangsbahnhof. So bleibt uns ein bisschen mehr Zeit für Service und Kassieren.

Der Gastwechsel an den Endbahnhöfen Hinwil und Bauma gestaltet sich mitunter hektisch: Die einen möchten ihren Tisch behalten, die anderen wechseln, die grössere Zahl steigt um oder aus. Für die WR-Crew heisst das: Geld einziehen,



Das motivierte Buffetwagen-Team wartet auf Gäste

Tann-Rüti 055 240 32 72
www.entsorgungspark.ch

DVZO Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland

**Begeisterte für den Unterhalt
an lebendigem Kulturgut gesucht.**
Am Dienstag und Samstag
in der Lokremise.
Steigen Sie bei uns ein!
technik@dvzo.ch/www.dvzo.ch

Ich bi DVZO
und Du?



Mitarbeiterinnen des WR-Teams bereiten liebevoll das reichhaltige Buffet vor

W **Wolfensberger**
BETEILIGUNGEN | LIEGENSCHAFTEN

Vermietung von Wohnungen
und Gewerberäumen in Bauma.

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

Distillerie Heimat
s`Brennstübli vo Bauma

Elvira Müller-Ziegler, Stegstrasse 62, 8494 Bauma
055 245 20 02, www.distillerie-heimat.ch

Di. 13.30 – 15.30 Uhr und Do. 17.00 – 19.30 Uhr oder nach
telefonischer Vereinbarung

★★★★
STAPPUNG'S
Feinkost & Fleisch
Catering

Dorfstrasse 26 Jakob Stutzstrasse 75
8494 Bauma 8335 Hittnau
Tel. 052 386 12 49 Tel. 044 950 09 40
Fax 052 386 20 03 Fax 044 950 09 63

www.feinkostservice.ch
service@feinkostservice.ch

SCHELLDORFER
BEDACHUNGEN

INH. BIAGIO FIORETTI
8344 BÄRETSWIL
044 939 28 40
SCHELLDORFER.BEDACHUNGEN@BLUEWIN.CH

STEIL - UND FLÄCHDACHARBEITEN
FASSADENARBEITEN



Prominente Gäste im Buffetwagen: Der Bundesrat auf Besuch im 2013.

neue Reservationstafeln platzieren, aber auch gebrauchtes Geschirr und Abfall abräumen, abwaschen, die Tische bereiten machen, neue Gäste empfangen und platzieren... – und dies alles innerhalb von 20 Minuten. Setzt sich der Zug in Bewegung, beginnt es wieder von vorne: Bestellung aufnehmen, servieren, einkassieren. In Bauma angekommen kommt zum Gastwechsel noch das Auffüllen der Vorräte und Verbrauchswaren hinzu.

Nach unserer dritten und letzten Fahrt pro Buffetwagen geht es dann ans Aufräumen und Putzen. Alle Getränke und Zubehör müssen wieder in unserer «Hebamme», so nennen wir den Basiswagen, einsortiert, die Kühlschränke gefüllt, das Leergut sortiert und die Kaffeekrüge gewaschen werden. Der Buffetwagen wird mit dem Besen gereinigt und nass aufgenommen, fleckige Tischtücher aussortiert. Nach einer knappen Stunde wird der erste Buffetwagen umrangierte, damit der zweite Buffetwagen Platz an unserer «Hebamme» bekommt. Das erste Team hilft dem zweiten, damit schnell Feierabend wird und verabschiedet sich dann.

Vor dem nächsten Fahrsonntag werden die schmutzigen Sachen gewaschen und gebügelt. Peter Klaesi füllt die Getränke, Essenwaren und weitere notwendige Dinge auf. Werner Rellstab flickt, was es zu flicken gibt und schaut, ob auch alles für den nächsten Einsatz richtig einsortiert ist. Ausserhalb der öffentlichen Fahrsaison zwischen November und April wertet die Viererleitung des Ressorts Buffetwagen, bestehend aus Werner Rellstab, Hansbeat Hess, Peter Klaesi und Brigitte Angehrn, die vergangene Saison aus, bereitet die Neue vor, organisiert einen «Ressortplausch» für alle im «Wagon-Restaurant» Mitarbeitenden und führt als Auftakt

für die neue Saison einen Putztag durch, an welchem die Aktivmitglieder der WR-Crew die beiden Buffetwagen und den Basiswagens bis in die hinterste Ecke reinigen. An rund vier Sitzungen wird die alte Saison kritisch unter die Lupe genommen, Verbesserungen und Änderungen werden diskutiert und deren Umsetzung aufgegleist.

Neben den Einsätzen an den zwölf öffentlichen Fahrsonntagen zwischen Mai und Oktober kommen während der ganzen Saison immer wieder Extrafahrten auf uns zu. Meist handelt es sich hierbei um Hochzeiten, Geburtstagsfeiern, Jubiläen oder Firmenanlässe. Hier ist unser Team besonders gefordert, da jeder Einsatz einmalig und individuell ganz auf die Wünsche des Kunden abgestimmt ist.

Wir servieren am Tag oder am Abend, unterwegs im Zug oder stationär in der historischen Bahnhofshalle was der Kunde wünscht: Reiche Apéros, mehrgängige Mahlzeiten oder Kaffee und Dessert. An solchen Anlässen werden zwischen 15 und 120 Gästen von uns bedient und verköstigt. An solchen Veranstaltungen kommen bis zu zwölf WR-Mitarbeitende zum Einsatz.

Auch die Teammitglieder des Ressorts Buffetwagen engagieren sich wie alle Vereinsmitglieder freiwillig, ehrenamtlich, mit vollem Einsatz und viel Freude. Sind Sie am Mitmachen interessiert? Melden Sie Ihr Interesse bei einem aktiven Vereinsmitglied oder per Email auf info@dvzo.ch. Wir freuen uns über jede Erweiterung unseres Teams.

Brigitte Angehrn-Lang,
Aktivmitglied Ressort Buffetwagen

Ein Bijou wird einer Verjüngungskur unterzogen

Die Schweiz war im letzten Jahrhundert für qualitativ hochstehenden Wagenbau in Europa und auf der ganzen Welt bekannt. Dank der Qualitätsarbeit von anno dazumal dürfen und können wir im einundzwanzigsten Jahrhundert noch mit Wagen fahren, die seit rund 100 Jahren im Einsatz sind, wie das beim Gepäckwagen F204 der Fall ist. Gebaut wurde er 1925 als F53 für die Sihltalbahn, seit 1995 ist er im Besitz des DVZO.

Im vergangenen Frühling erhielt die Wagentechnik in Bauma den F204 zur Brems- und Fahrwerkrevision mit dem Ziel, ihn bald möglichst dem Betrieb übergeben zu können. Dieses Ziel konnte nicht erreicht werden. Schauen wir gemeinsam zurück: Nach der Revision des Buffetwagens WR151 war diejenige des Postwagens F204 fällig. Gesagt, getan, der Wagen stand im Depot Bauma. Bei der Eingangskontrolle stellte die Technik diverse Mängel fest, es zeichnete sich eine grössere Revision ab. Es mussten die beiden Plattformen erneuert werden, die Tore wiesen Rostschäden auf, die Fensterscheiben hatten Risse und der eine Stossbalken war stark angerostet. Puffer und Plattformen wurden entfernt, die Tore ausgehängt und die Scheiben herausgenommen – und es kamen weitere Schäden zum Vorschein: Von der Witterung stark angefaulte Fenstersimse und die massiven Rostschäden am Stossbalken. So wurde nach Rücksprache mit dem Betrieb entschieden, der Wagen soll einer Revision 2 unterzogen, also Unterbau und Aufbau renoviert werden.



Vom Rost zerfressener Stossbalken

Kaum fiel in Bauma der Startschuss, waren schon die ersten Teile demontiert. Leider ohne konkretes System, was zwar am Anfang Zeit sparte, sich im Nachhinein jedoch als Eigen-goal entpuppte. Wer weiss schon nach knapp einem Jahr noch, wo er dazumals die Teile hingelegt hatte? Aus Fehlern lernen wir. Unser Technik-Urgestein in Bauma, Kurt Wild, stellte sich als Projektleiter zur Verfügung und lenkte das Unterfangen in die richtige Richtung. Der Wagen wurde komplett ausgeblecht, alle Teile am Stossbalken entfernt und die Inneneinrichtung auf den Kopf gestellt. Willi Reichlin



Präzisionsarbeit im Depot Bauma

behandelte den alten Stossbalken mit dem Schweißbrenner und Chrigel Meili rückte dem morschen Holz zu Leibe. Der Rest der Crew entfernte im Wageninneren alle Teile, strich die Möbel neu und verhalf den Kabelabdeckungen zu neuem Glanz. Adi Meili erneuerte fachmännisch die Verkabelung der Beleuchtung im Wageninneren.

Über die Wintermonate kann das Baumer Depot nicht geheizt werden kann, so rückte das Projekt verständlicherweise wenig voran. Chrigel Meili stellte einen neuen Stossbalken her und erneuerte beim einen Tor die Holzkonstruktion. In der Malerei wurden die Teile neu gestrichen und für den Wiedereinbau bereit gelegt.

Die mechanische Werkstatt in Uster schiff einen Absperrhahn professionell ein. In Bauma wurden die seitlichen Tore komplett entrostet, grundiert und eingepackt. Wieder einsetzbare Trittbretter wurden abgeschliffen, die anderen ersetzt. So können wir dem Charme des historischen Wagens Rechnung tragen. Nach der Montage des einen Stossbalkens, konnten schon diverse Komponenten wieder eingebaut werden. In den Frühlingsmonaten des 2017 werden die Dachunterseiten neu gestrichen und die vordere Plattform inklusive



Alter Wagenkasten und neuer Stossbalken

allen dazugehörigen Komponenten montiert. Danach kann das Wageninnere angeschliffen und frisch gestrichen werden. Roman Krofitch erneuert die gebrochenen Türen. Für das Zugpersonal wird das Zugführerabteil mit seinen Fächern und seiner Tischplatten ausgestattet. Chrigel Meili erneuert die noch defekten Fenstersimse und den erneuert den zweiten Stossbalken. Sobald der Wagenaufbau, die Stossbalken und die Plattformen fertig sind, wird der Wagen nach Uster überführt. Dort werden die Wagenbleche gespritzt und anschliessend angebracht. Ebenfalls in Uster wird er einer ausführlichen Fahrwerk- und Bremsrevision unterzogen. Sofern es die finanzielle Situation des Vereins zulässt, werden die beiden Achsen des F204 neu bandagiert. Wir setzen alles daran, den beliebten Gepäckwagen für die Fahrseason 2018 dem Betrieb zu übergeben und freuen uns, im nächsten Jahr lachende Fahrgäste im frisch revidierten F204 anzutreffen.

Michi Bollmann,
Leiter Technik Wagen

«Göttikind» zu vegeben – Göttis gesucht!

Unser Verein verfügt über einen schweizweit einzigartigen Wagenpark. Um die jährliche Pflege der historischen Fahrzeugen zu optimieren, haben Mitglieder der Technik Uster und der Wagengruppe Bauma zusammen ein Pilotprojekt zur jährlichen Wagenpflege aufgelegt. Das Projekt beruht auf einem Göttisystem, bei dem jeder Götti die Verantwortung für die Pflege an einen Wagen übernimmt. Im Gegensatz zu «richtigen» Göttikindern sind bei unseren Patenschaften Geburtstage irrelevant und des Weiteren brauchen die Göttis und Gottis sich vor Weihnachten auch nicht um Geschenke zu kümmern. Eine gewisse Zuwendung ist aber durchaus gefragt.

Um das Ganze ins Rollen zu bringen wurde ein komfortabler Arbeitsplatz in der Bahnhofshalle Bauma eingerichtet und einige praktische Arbeitsgeräte beschafft. Aufgrund der positiven Erfahrungen im letzten Jahr möchten wir das System nun von den ursprünglichen vier Wagen auf weitere Fahrzeuge ausdehnen. Wir suchen darum weitere Wagengöttis und -Gottis mit einem Flair für feine Arbeiten.

Der Zeitaufwand für die Versiegelung der Aussenbleche und die Behebung einiger kleineren Mängel beträgt etwa einen Einsatztag pro Jahr. Dieser kann frei gewählt werden.

Möchten Sie gerne Götti oder Gotti werden? Wir freuen uns, wenn Sie Lust haben, uns bei der Pflege unseres historischen Wagenparks zu unterstützen! Interessierte melden sich über das Kontaktformular auf unserer Homepage oder direkt bei: michael.bollmann@dvzo.ch.

Die schönsten Momente erlebt man nicht vom Beifahrersitz aus.

Mit dem ZVV entspannt zahlreiche Sommerausflüge erleben. www.zvv.ch/freizeit



STEIG EIN. KOMM WEITER.





DVZO

Die klassische DVZO-Komposition mit UeBB-Lok 401, WR 109, C6109, C105 und F405 rollt eingangs Bauma über das Bül-Viadukt am Grab des UeBB-Gründers Adolf Guyer-Zeller vorbei

Fahrzeugtreffen 2017 in Bauma

Samstag und Sonntag, 14./15. Oktober 2017

Wir laden die grossen und kleinen Eisenbahnfans wieder ins Zürcher Oberland ein. Zeitgleich mit der Modellbahn-Ausstellung «Plattform der Kleinserie» organisiert der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland erneut ein Fahrzeugtreffen. Am Wochenende 14./15. Oktober 2017 geben sich einige Gastloks aus anderen Vereinen in Bauma ein Stelldichein. Geplant sind diverse Extrafahrten mit Dampf- und Elektrotraktion und unterschiedlichem Wagenpark im Tösstal sowie auf der DVZO-Stammstrecke nach Hinwil. Ab Bauma verkehren zudem diverse historische Schnauzen-Oldtimerbusse auf attraktiven Rundkursen.

In Wald ZH öffnet der Verein Historischer Triebwagen 5 seine Depottore für die Öffentlichkeit. In Zusammenarbeit mit den Dorf- und Gastvereinen werden verschiedene Verpflegungsmöglichkeiten stationär in Bauma sowie während der Fahrt angeboten. Neben dem DVZO-Lokdepot bewirbt für Sie zudem das SBB Historic Team Winterthur in seinem Leichtstahl-Speisewagen Dr 10112.

Zugesagt haben unter anderem folgende Vereine mit ihren Fahrzeugen:

- Verein Dampfbahn Bern, Konolfingen
Eb 3/5 5810 «Habersack», Baujahr 1911
- SBB Historic Team Winterthur
Be 4/6 12320 «Rehbock», Baujahr 1921
BDe 4/4 1643 «Wyländerli», Baujahr 1955
Leichtstahl-Steuerwagen ABt 1715, Baujahr 1954
- Verein Mikado 1244, Brugg AG
Ae 6/6 11407 «Aargau», Baujahr 1955



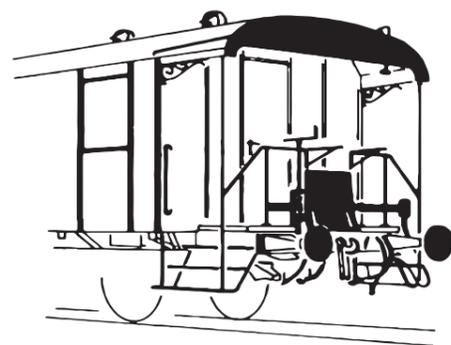
Be 4/6 12320 «Rehbock» im Bahnhof Winterthur

DVZO-Spezialtageskarte:

Samstag und Sonntag jeweils CHF 35.–

Für Teilstrecken und einfache Fahrten zwischen Bauma und Hinwil sind die Billette des üblichen DVZO-Sortiments erhältlich. DVZO-Mitgliederausweise, Saisonkarten, Gönner-Freikarten sowie sonstige Freibillette sind zwischen Bauma – Hinwil ebenfalls gültig. Kinder bis 16 Jahre fahren in Begleitung Erwachsener gratis (maximal 4 Kinder pro Erwachsener). Kostenlos befördert werden zudem Hunde und Velos. Die DVZO-Spezialtageskarten sind am Souvenirstand in Bauma, am Schalter in Bäretswil, auf dem Perron in Hinwil sowie im Zug erhältlich. Diverse Extrazüge führen einen Buffetwagen. Öffentliche Zubringerzüge nach und von Bauma gemäss separatem Tarif.

Alle Details zu Fahrzeiten, Tarifen, Lokdiensten und Kompositionen werden laufend auf unserer Homepage www.dvzo.ch bekanntgegeben.



PLATTFORM DER KLEINSERIE

Ausstellungszeiten:

Freitag, 13. Okt. 2017 17.00 – 20.30 Uhr
Samstag, 14. Okt. 2017 9.30 – 18.00 Uhr
Sonntag, 15. Okt. 2017 9.30 – 17.00 Uhr

Eintritt: CHF 10.–

als Dauereintritt für alle drei Tage

Ausstellung:

Schulhaus Altlandenberg und Zentrum Grosswis

Die 15. 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

Elektrische Triebfahrzeuge müssen unterhalten werden



Be 4/4 Nr. 15 vor dem CIVL Speisewagen an der Kulinarischen Extrafahrt 2017 auf der Fahrt nach Zürich.

Bekanntlich betreibt der DVZO auch zwei historische Elektrolokomotiven und einen alten Rangiertraktor. Diese Schienenfahrzeuge benötigen einen umfangreichen laufenden Unterhalt sowie in bestimmten Zeitabständen grössere Revisionen. Der Unterhalt und die damit verbundenen Arbeiten werden so weit möglich vereinsintern ausgeführt. So vermeidet der DVZO auf mehreren Stufen hohe Kosten, bewahrt und pflegt das Fachwissen, aber auch die Freude an der interessanten Elektromechanik. Der fachgerechte Unterhalt ist jedoch sehr personalaufwendig und nimmt dementsprechend viel Zeit in Anspruch. Die Arbeiten werden häufig durch nicht ausgebildete Vereinsmitglieder durchgeführt, so die nötige Professionalität stets im Auge behalten werden. Als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterliegt der DVZO in vielen Bereichen des Bahnbetriebs und vor allem in sicherheitsrelevanten Arbeiten strengen Vorschriften, die ihm unter anderem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) auferlegt werden. Auch im Unterhalt müssen im konkreten Fall die allgemeinen technischen Gegebenheiten und die damit verbundenen Normen berücksichtigt werden. Gerade im Zusammenhang mit Elektrizität, beziehungsweise Hochspannung und hohen Stromstärken, die bei elektrischen Triebfahrzeugen gemeinhin vorkommen, muss sehr genau auf technische Vorschriften geachtet werden. Ein Nichteinhalten derselben führt zwangsläufig zu Störungen und im schlimmsten Fall zu irreparablen Defekten an elektrischen Apparaten. Weiter darf auch im Unterhalt von historischen

Elektrofahrzeugen der Personenschutz beziehungsweise die Arbeitssicherheit nicht ausser Acht gelassen werden. Ein fester Grundsatz ist hier, dass Arbeiten nur bei ausgeschalteter und geerdeter Lok und im Idealfall im fahrleitungslosen Bereich, wie zum Beispiel im Depot Bauma, ausgeführt werden dürfen. Natürlich kommt es vor, dass Messungen, Beobachtungen oder Justierungen im eingeschalteten Zustand gemacht werden müssen, für solche Arbeiten setzen wir jedoch ausschliesslich Fachleute ein. Über genügend Fachleute verfügen zu können ist jedoch keine Selbstverständlichkeit, deshalb versuchen wir Schritt für Schritt in vielen der unterschiedlichen Technikbereichen auch mit fachfremden Vereinsmitgliedern einen korrekten Unterhalt durchzuführen. So verschieden die beruflichen Hintergründe der aktiv mitarbeitenden Mitgliedern sind, so vielseitig und abwechslungsreich ist der gesamte Unterhalt ohnehin. Auch die Tatsache, dass die DVZO-Elektroflotte aus drei grundverschiedenen Loktypen besteht, zeichnet sich in der Instandhaltungsplanung unverkennbar ab. Zu unterscheiden sind so zum Beispiel Arbeiten direkt am Fahrzeug, an den mechanischen, elektrischen oder an den elektromechanischen Komponenten und Apparaten. Regelmässige Reinigung, häufig auch Malerarbeiten kommen vor. Auch rein organisatorische und planerische Aufgaben wie die Beschaffung von Ersatzteilen, Unterlagen und Plänen, Abklärungen und Lösen technisch anspruchsvoller Problemstellungen gehören zum Betreiben und Unterhalten von Elektroloks.

Wichtig ist für die DVZO Technik, welche sich auch zukünftig um den Erhalt ihrer historischen Elektroloks bemüht, dass ein weitverzweigtes und intaktes Netzwerk zu spezialisierten Firmen, zu externen Fachkräften aber auch zu anderen Vereinen mit ähnlichen Zielen besteht.

In nächster Zeit verfolgen wir bei allen unserer Loks eine Gesamtrevision sämtlicher elektropneumatischer Lastschalter,

auch Hüpfen genannt, welche sukzessive ausgebaut, revidiert und schliesslich wieder eingebaut werden. Zudem stehen noch zwei grössere Revisionen auf der Warteliste – so viel als Ausblick aus der Technik Elektroloks.

Alessandro Andreoli,
elektrische Triebfahrzeuge



Vielseitiges Engagement für lebendiges Kulturgut!

Technik elektrische Triebfahrzeuge

Brummenden Elektromotoren und Transformatoren, funkende und hüpfende Schalter, Ampère- und Voltmeter – wir haben es! **Der DVZO betreibt drei historische Elektroloks.**

Der gesamte Unterhalt wird im Depot Bauma von Vereinsmitgliedern durchgeführt. Die anfallenden Arbeiten sind sehr vielseitig: Wer Interesse und Freude an alter, schwerer Elektromechanik mitbringt und gerne Schaltschemata studiert, kann bei uns mit grossem Werkzeug, feinen Schraubenziehern und Lötspitzen hantieren. Das Technikteam elektrische Triebfahrzeuge ist eine motivierte und humorvolle kleine Gruppe und freut sich über weitere Mitglieder.

Mindestalter: 16 Jahre | **Gesetzliche Vorgaben:** keine | **Anzahl Einsätze pro Jahr:** keine Vorgaben



Ihr Immobilienpartner im Zürcher Oberland



Wir geben Ihren Träumen ein Zuhause.



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

Schienenennägel und Heinzelmännchen: Bäretswil Gleis 1



Gleissperrung im Bahnhof Bäretswil für die Sanierung des Gleis 1

Im Frühling dieses Jahres stand ein weiteres grosses Projekt über rund 85 000 Franken für das Ressort Infrastruktur des DVZO an: Das Gleis 1 in Bäretswil musste im eingedeckten Bereich einer Totalerneuerung unterzogen werden. Es verbargen sich dort die letzten Schienenennägel auf dem Netz des DVZO. Das Projekt wäre bereits früher fällig gewesen, wurde aber aus finanziellen Gründen immer weiter nach hinten geschoben. Die Spurrillen in der Strasse wurden immer enger und ohne die Bauten im vergangenen April vor Ostern hätten wir das Gleis sperren müssen.

Die aufzufahrende Organisation war gewaltig und gerade weil so viele Geräte und Unternehmungen vor Ort sein mussten, wurde die Gelegenheit genutzt und weitere Arbeiten umgesetzt: Erneuerung eines Abschnitts mit total durchgefaulten Holzschwellen im Gleis 2, giessen eines Fundaments für einen Masten der Fahrleitung, Bau einer Querung für das neue Stellwerk als Vorinvestition und Sanierung einer gebrochenen Entwässerungsleitung im Bereich des Gleis 3. Der zusätzliche Mast für die Fahrleitung war notwendig, nachdem vor vielen Jahren im Stumpengleis bei den Parkplätzen die Fahrleitung entfernt wurde und dies Auswirkungen bis aufs Streckengleis hat.

Am direkten Vorhaben waren zahlreiche Unternehmen beteiligt: Der Gleisbau wurde hauptsächlich mit Lehrlingen umgesetzt, für das Fundament musste ein Tiefbauer her, die Belagsarbeiten wurden von einer Strassenbauunternehmung umgesetzt, die neuen Gleisjoche (vormontierte Schienen auf Schwellen) transportierte eine Spezialfirma von Bauma nach

Bäretswil, Aushub und Neuschotter musste das ortsansässige Kies- und Schotterwerk zuführen und zu guter Letzt mussten wieder Strassenmarkierungen angebracht werden. Neben den eigentlichen, beteiligten Unternehmer, waren weitere Partner zugegen: Bereits früh musste mit den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland VZO die Umleitung des Linienbusses organisiert und mit der Gemeinde eine so kurz wie möglich dauernde Sperrung der Strasse ausgehandelt werden: Dank guter Koordination und präziser Vorarbeit gelang es, die Sperrung auf vier Arbeitstage zu beschränken. Diese beiden Partner wiederum hatten entsprechend viele Arbeiten zu tun wie beispielsweise Fahrgastinformationssysteme anpassen und Signalisationsänderungen aufstellen. Neben den direkt beteiligten Unternehmen dürfen die zahlreichen Lieferanten nicht vergessen werden, die das Meiste vor Beginn der Bauarbeiten rechtzeitig liefern mussten.

Das Projekt ist vergleichbar mit dem Kochen und Essen eines kompletten Viergang-Menüs: Das Kochen (Planung) für das Amuse-bouche (Vorarbeiten), die einzelnen Gänge von Vorspeise bis hin zum Dessert (vier Tage Hauptarbeiten) und den Friandises (Nacharbeiten) dauert einen hohen Faktor länger als das Essen. Ähnlich wie beim Essen kommt dann die grosse Rechnung zum Schluss mit dem Unterschied, dass hier jeder Koch seine eigene Rechnung präsentiert. Ganz wichtig ist jedoch, dass alle Köche (beteiligte Unternehmen) am gleichen Strick (in die gleiche Richtung!) ziehen. Dennoch übt der Küchenchef (Projektleiter) eine wichtige Funktion aus und nur dank ihm ist es möglich ein solches Projekt reibungslos umzusetzen.



Lehrlinge der login können beim DVZO bei Sonnenlicht arbeiten

Am Schluss bleibt meist wenig Sichtbares übrig und alle denken, es sei wieder wie vorher. Im hier vorliegenden Fall konnte jedoch neben der Sicherheit der Fahrten noch etwas zusätzliches erreicht werden: Die alten Holzschwellen zur Eindeckung des Gleises, die je länger je mehr zur Stolper- und Rutschfalle wurden, konnten ersetzt werden durch Asphalt und dadurch gelangen die Fahrgäste und das Personal sicherer zu den Zügen.

An dieser Stelle soll allen Beteiligten ein grosses Dankeschön ausgesprochen werden für die unfallfrei geleistete Arbeit. Wenn Sie, geschätzter Fahrgast, das nächste Mal auf unserer Strecke unterwegs sind, denken Sie an die unermüdliche

Arbeit, die in der Freizeit professionell ausgeführt werden muss. Wenn Sie aus dem Fenster schauen, können Sie mit Sicherheit ein anderes, bereits vergangenes Gross- oder Kleinprojekt sichten, das in der Vergangenheit umgesetzt wurde. Mit etwas Phantasie können Sie sich vielleicht sogar vorstellen wo das nächste Projekt ansteht und wir würden uns freuen, wenn Sie uns dabei in irgendeiner Form unterstützen. In diesem Sinne auch herzlichen Dank für die Unterstützung, die wir in jeglicher Hinsicht erfahren.

Christian Schlatter,
Leiter Infrastruktur



Genagelte Gleise und Schienen von 1907 haben viele Jahre im Bahnhof Bärenswil ihren Dienst geleistet



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 Produktequalität 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 | www.sersa.ch



Ein Unternehmen der
RHOMBERG SERSA RAIL GROUP

Projekt «Depot Bauma 2020» – Eine Erschliessungsproblematik mit grossem Potenzial

Der Turbozug der S26 gleitet bei der Einfahrt in den modernen Bahnhof Bauma über die Weichen ans neue Hochperron. Viele der Reisenden wissen, dass in der historischen Lokremise die Dampflokomotiven des DVZO ruhen. Sie lassen den Blick über das rollende Kulturgut schweifen, welches rundherum im Depotareal und in der imposanten Bahnhofshalle abgestellt ist.

Eine schleichende Eroberung

Noch in den 70er-Jahren war die Situation eine ganz andere: Der Bahnhof war fest in den Händen der SBB und der junge Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO konnte aus diesem Grund nur wenig Platz für sich beanspruchen. Im hinteren Teil des Bahnhofs restaurierten die Aktivmitglieder bei Wind und Wetter die ersten Personenwagen. Dies änderte sich, als der Bahndienst der SBB nach Winterthur verlagert und das Zugpersonaldepot aufgehoben wurde. Nach und nach durfte der Verein auch vermehrt das Lokdepot und mehr Platz im Gleisfeld in Beschlag nehmen. Heute haben sich die Bundesbahnen fast gänzlich aus den gemeinsam genutzten Teilen des Bahnhofs zurückgezogen. Vergleichbar mit der Elektrifizierung des Bahnhofs 1947 hat 2014 mit der Automatisierung der Anlage eine neue Ära begonnen.

In diesem neuen Eisenbahnzeitalter versucht sich der DVZO nun im Bahnhof zurecht zu finden. Verschiedene Abläufe haben sich für uns aber deutlich verkompliziert. Beispielsweise ist durch den nicht mehr vorhandenen Niveauübergang vor dem Lokdepot die Schlackenentsorgung zur Herkulesaufgabe

geworden. Warentransporte von und nach unserer Werkstatt bedürfen einem Umlad auf die Bahn und anschliessendem Rangiermanöver von oder zum Lokdepot. Darüber hinaus finden weder Blaulichtorganisationen noch Kulturgutinteressierte auf Antrieb in unser Areal.

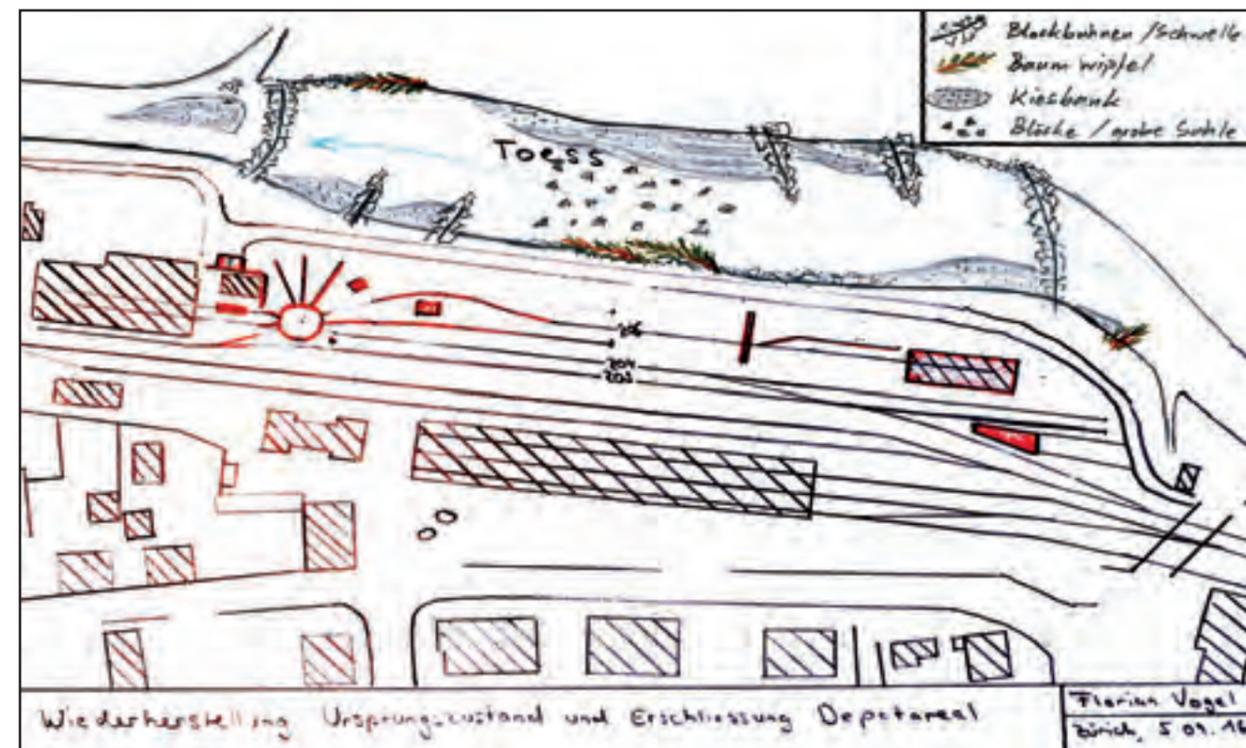
Von der Gleisbrache zum bahnhistorischen Freilichtmuseum

Rund um die Zufahrtsproblematik sind unter dem Namen «Depotareal Bauma 2020» verschiedene Lösungsansätze entstanden. Dabei wurden auch Ideen konkretisiert, bei denen der DVZO nicht nur eine Zufahrt bauen würde, sondern das Areal auch seinen Bedürfnissen anpasst und es für die Besucher attraktiver macht. Es hat sich herauskristallisiert, dass im Depotareal ein grosses Potential liegt.

Ausblick

Mit der veränderten Situation rund um unser Lokdepot hat der DVZO die Chance einen schweizweit einmaligen Zugang zur Eisenbahn zu schaffen und sich in der neuen Ära zu festigen. Im äusserst spannenden Umfeld rund um die Industriekultur im Zürcher Oberland würde die Museumsbahn um eine weitere Attraktion reicher – auch dann, wenn die Dampflokomotiven nicht angeheizt sind.

Florian Vogel,
Projektleiter «Depotareal Bauma 2020»



Projektskizze einer Variante «Depot 2020» unter Einbezug der Wünsche von AWEL und DVZO – es wird noch einiges Wasser die Töss runterfliessen bis zur Realisierung, aber wir bleiben dran!

Sie dampft wieder



BT 9 mit Amor-Express an der Goldküste

Es waren viele und lange Rohre, die im Winter 2015/2016 bei Lok 9 des Dampf-Loki-Clubs Herisau ersetzt werden mussten. Aber im Frühjahr 2016 konnte sie nach erfolgreicher Revision wieder unter Dampf gesetzt werden. Mit einer problemlos bewältigten Bachtel-Rundfahrt zeigte die Lok, dass sie wieder da ist.

Und so konnte der Dampf-Loki-Club Herisau im vergangenen Frühling sein 50 Jahre Jubiläum mit einem Jahr Verspätung doch noch feiern. Was wäre ein Fest ohne fahrende Lok gewesen! Der Ausflug führte an die Goldküste, wo sich die Mitglieder auf ein Zürichsee-Schiff begaben und den Zug in einer Parallelfahrt verfolgen konnten. Und natürlich wurde kräftig gefeiert!

Die Fahrsaison 2016 war abwechslungsreich und die Lok legte beachtliche 1'300 km zurück. Wiederum war sie mehrmals am Rhein im Raum Schaffhausen/Etzwilen/Rielasingen zu sehen. Daneben nahm sie am Jubiläum der Zürcher Museumsbahn im Sihltal teil und fuhr natürlich an Fahrsonntagen des DVZO. Leistungsmässiger Höhepunkt waren die beiden Bergfahrten Wald-Gibswil anlässlich des Nebenbahnfestes in Bauma. Hier wurde wegen grosser Anhängelast die Leistungsgrenze der Lok erreicht und es brauchte einiges Heizergeschick, um die lange, steile Bergfahrt zu meistern.

Die auswärtigen Fahrten zeigen immer wieder, dass der Einbau von Sicherheitseinrichtungen (ETM-S) ein richtiger Entschieden gewesen war, auch wenn er zu jener Zeit nicht überall auf Zustimmung stiess. Die Lok ist ohne aufwendige

Risikoanalyse universell einsetzbar. Noch einsetzbar muss man sagen. Denn mit der zunehmenden Verbreitung der Führerstandssignalisierung, wie sie aktuell beispielsweise auf den Gotthardzubringerstrecken eingebaut ist, wird die Zahl befahrbarer Strecken in den nächsten Jahren kleiner werden. Auch im Winter 2016/2017 mussten einige Unterhaltsarbeiten erledigt werden. Unschön waren Rostlöcher am Führerhaus. Mit ernster Miene verkauften die Lokführer diese Stellen dem fragenden Publikum jeweils als Kriegsschusslöcher! Aber nach dem Kohlekasten, der bereits früher saniert wurde, war in diesem Winter das Führerhaus an der Reihe. Die schadhafte Stellen wurden herausgetrennt und neue Bleche eingeschweisst. Versehen mit schwarzem Anstrich und erneuerter Beschriftung sieht das Ganze wieder sehr viel besser aus. Ebenfalls ersetzt wurde die Hilfsbläserleitung, die eine schadhafte Stelle aufwies.

Und so ist die Lok für die Fahrsaison 2017 bereit. Bereits sind einige Fahrten gebucht. So wird Lok 9 im Zürcher Weinland und an den Fahrsonntagen Stein am Rhein – Etzwilen – Rielasingen des SEHR/RS anzutreffen sein, aber auch auf der DVZO-Stammstrecke Bauma – Hinwil. Für eine Übersicht der geplanten Fahrten besuchen Sie die Homepage des DLC www.bt9.ch.

Auf eine gute Saison, Lok 9!

Thomas Mayer,
Präsident Dampf-Loki-Club Herisau DLC

wildi bistro-schuppe

wie anno dezimal...

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.

wildi bistro-schuppe, im Müllichram 1, 8344 Bäretswil
Telefon 044 939 19 19, www.bistro-schuppe.ch

Speiserestaurant Bahnhof

8494 Bauma



Markus Kradolfer

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

www.restaurant-bahnhof-bauma.ch
Donnerstag geschlossen



... so richtig herzlich.

Weil gutes Essen und ein edler Tropfen
auch dem reisenden das Herz erfreut!
Mit Voll-Dampf für Sie da!

Familie P. und L. Aeschlimann
Gublenstrasse 2 | 8494 Bauma
www.schoental-bauma.ch

052 386 11 17
info@schoental-bauma.ch

Durchgehend warme Küche.
Mittwoch und Donnerstag geschlossen.



Dampf-Loki-Club Herisau

Unterstütze auch uns!
Werde Mitglied – www.bt9.ch

Lokeigentümer Fr. 350.–
Mitglied Fr. 100.–
Passivmitglied Fr. 30.–



DLC und DVZO sind mit viel Dampf unterwegs.



PERRONHALLE BAUMA

Handwerk vom Feinsten
Seit 1896

Scherrer Metec AG
8027 Zürich 044 208 90 60
www.scherrer.biz

DACH METALL FASSADE HOLZ

Das Ortsmuseum Hinwil

Das Ortsmuseum ist in einem, für das Zürcher Oberland typischen, vierteiligen Reihenhäuser – einem sogenannten Flarz – untergebracht. Der mittlere linke und älteste Hausteil wurde 1718 von Seckelmeister Leutnant Hans Ulrich Furrer erbaut. Ab 1737 kamen beidseitig weitere Anbauten dazu, den Abschluss machte der 1832 entstandene Wohnteil auf der rechten Seite. Das Äussere wie auch das Innere lassen darauf schliessen, dass hier recht gut situierte Leute wohnten. Henri Feurer, ein geschichtsinteressierter Landwirt begann 1923 mit dem Sammeln kulturhistorisch interessanter Artikel und gründete 1925 den Museumsverein, die Antiquarische Gesellschaft Hinwil (heute Ortsmuseum Hinwil). Dieser Verein konnte im gleichen Jahr den lange leer stehenden linken Hausteil kaufen und dort ein Wohnmuseum mit Stube, Küche und Schlafkammer einrichten. Hinwil erhielt so eines der ältesten Ortsmuseen im Kanton Zürich. Henri Feurer betätigte sich auch als Geschichts- und Familienforscher und erstellte ab 1924 eine jährliche Chronik über die Geschehnisse in der Gemeinde, die er mit zahlreichen eigenen Fotos illustrierte. So schuf er die Grundlage für die Chronikstube, die bis heute Dokumente und Fotos zur Geschichte der Gemeinde archiviert. Neben den Wohn- und Ausstellungsräumen und der Chronikstube im Flarz-Riegelhaus gehören aktuell noch drei weitere Gebäude zum Museum. Die Scheune und Wagenremise mit landwirtschaftlichen Geräten und Dorfhandwerk, das Spritzenhaus mit einer Ausstellung zur Feuerwehr sowie der Turpenshopf mit Gerätschaften zur Torfgewinnung. Im Wohnbereich besonders hervorzuheben ist die Wohnstube mit dem Kachelofen aus dem Jahr 1761 und der bemalten, Intarsien vortäuschenden Decke. Die Küche mit dem Sandsteinherd, dem offenen Kamin und Tonplattenboden ist heute noch so, wie sie 1761 zusammen mit dem Kachelofen gebaut wurde. Im Webkeller findet sich ein Seidenwebstuhl aus der Mitte des 18. Jh. Das Schulzimmer ist mit alten Schulbänken ausgestattet, an die sich die älteren Leute sicher noch erinnern. Das Uniformen- und Waffenzimmer zeigt die ersten gesamtschweizerischen Uniformen der Ordonnanz 1852, dazu Gewehre vom ältesten Steinschlossgewehr bis zum Vetterli-Repetierstutzen.

Seit 1995 werden im Ein- oder Zweijahresrhythmus Sonderausstellungen angeboten, beispielsweise 1998 «Traktoren, Motoren und Motorräder» aus Hinwiler Produktion und 2008 «UeBB, Uerikon-Bauma Bahn».

Die aktuelle Sonderausstellung 2016/17 «Zum Woosii, Hinwiler Gastlichkeit einst & jetzt» zeigt die Entwicklung der Hinwiler Gastronomie. Zahlreiche Dokumente, Bilder und Requisiten thematisieren die Vielfalt und den Wandel der Hinwiler Gastronomie von 1900 bis heute. Auf Karten von Hinwil und Umgebung sind alle Standorte vermerkt, auch die der längst verschwundenen Wirtschaften. Die nachgebaute Wirtstube aus den 1930er Jahre lädt zum Verweilen und Blättern in Fotoalben ein. Interessant ist der gastronomische Wandel auf dem Bachtel-Kulm, von der 1854 errichteten Trinkhütte über das Gasthaus mit seinen Molkenkuren

bis zum heutigen, weitem bekannten Restaurant mit dem herrlichen Rundblick. Oder das Hotel Bachtel beim Bahnhof, das 1936 abbrannte und als plumper Pariser Hotelkasten mit protziger Kuppel bezeichnet wurde, aber aus heutiger Sicht einen prächtigen und eindrücklichen Saal für 600 Leute hatte. Bekannt und beliebt waren auch die beiden früheren Bäder, das «Bad Erlösen» und besonders das seit dem 15. Jahrhundert betriebene «Bad Gyrenbad». Verschiedene kulinarische Anlässe mit Hinwiler Wirten ergänzen das aktuelle Ausstellungsjahr.

Der Besuch des Museums lässt sich gut mit einer Fahrt des DVZO verbinden, der Fussweg – etwa 12 Minuten vom Bahnhof Hinwil – ist gut beschildert und führt vom Bahnhof über den Gemeindeplatz zur Oberdorfstrasse 11.

Ausserhalb der normalen Öffnungszeiten kann das Museum auch für Gruppen gebucht werden. Sie können bei uns auch einen Firmen- oder privaten Event durchführen. Informieren Sie sich via unsere Webseite www.ortsmuseum.ch und lassen sich überraschen!

Öffnungszeiten siehe Inserat Seite 10.

Hans Appenzeller



Zauberhaftes Sagenraintobel

Der Weg führt vom Bahnhof Wald ins verwunschene Sagenraintobel und hier entlang des Schmittenbaches über Stege, Brücken und Blockstein-Furten. Der Name des Baches ist höchstwahrscheinlich auf einen Streit ums Wasserrecht am ersten grossen Wasserfall zurückzuführen, der zwischen einer Schleife und einer Schmitte im Jahr 1683 ausgetragen wurde. Die Zeitzeugen der Industrialisierung lassen erahnen, wie wichtig dieser Bach einst für die Energiegewinnung der Gemeinde Wald war. Er versorgte die Textilproduktionsstätten mit Strom und der Wäbereggweiher weiter hinten im Tobel war der Wasserspeicher des Fabrikbetriebes Fischer & Honegger AG (heute: Elmer AG). Die Gemeinde war im 18. Jh. der bedeutsamste Textilproduktionsstandort der Schweiz und hatte den Namen «Manchester der Schweiz»!

Über 22 Brücken zum höchstgelegenen Zürcher Gasthaus
22 Brücken aus Holz, Metall oder Stein überqueren unterwegs das geschichtsträchtige Gewässer. Beim Weiler Hinder-

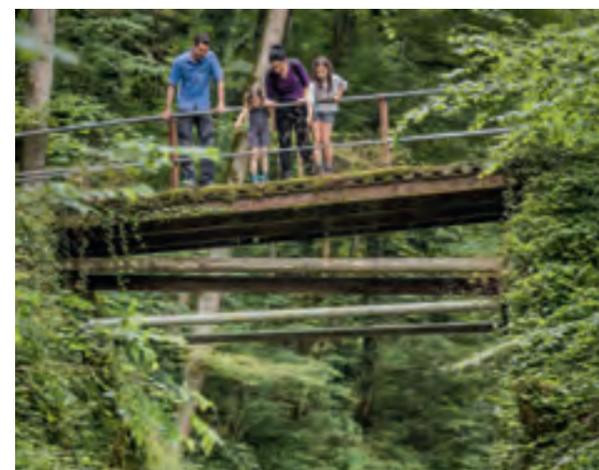
wald lohnt sich ein kurzer Abstecher über den «Plättliweg». Der ehemalige Kanal wird beim darüber hüpfen zum Rhythmus-Objekt. Beim Weiler Ger angekommen sind bereits acht Feuerstellen passiert.

Wer diese noch nicht für eine Rast genutzt hat, kann die Wanderung um 1.5 h verlängern und den Aufstieg zur Alp Scheidegg begehen. Auf 1'197 m ü.M. geniessen Sie von der Panorama-Terrasse des höchstgelegenen Gasthauses des Kantons Zürich den herrlichen Blick in die Alpen. Etwas weniger lang (ca. 80 min ab Wäbereggweiher) dauert der Aufstieg zum Gasthaus «Poo-Alp».

Wanderrouen und Ausflugsstipps gibt's bei Zürioberland Tourismus:

www.zueroberland-tourismus.ch

tourismus@zueroberland.ch | +41 52 396 50 99



Im Sagenraintobel führt der Wanderweg über 22 Brücken.



Weite Rundblicke von der Alp Scheidegg.

natürli
ZÜRIOBERLAND.CH
TOURISMUS

natürli®.

Die schönsten Erlebniswanderungen im Zürioberland.
www.zueroberland-tourismus.ch

Wanderung gesucht?
Wir kennen die schönsten Pfade der Region und beraten Sie persönlich und kostenlos bei der Ausflugsplanung.
+41 52 396 50 99
tourismus@zueroberland.ch
www.zueroberland-tourismus.ch

Unsere Partner

BÄCHLI

Clientis
Zürcher Regionalbank

Zürcher Oberländer

Eisenbahn- und Industriekultur am DVZO-Teilabschnitt Bauma–Bäretswil

- 1 Historische Bahnhofshalle ex Basel, Baujahr 1860
- 2 Ablätuglocken, 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 Bülviadukt 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

12

nach Hinwil

Neuthal

Bauma

natürliland® – (Industrie-)historisches Zürcher Oberland

Der Zürcher Oberländer Industriepfad startet auf dem Greifensee – mit der Fahrt mit dem Dampfschiff Greif. Es ist das älteste und einzige mit Kohle befeuerte Dampfschiff mit Schraubenantrieb, welches heute noch in der Schweizer Personenschiffahrt verkehrt. Unterwegs auf dem 30 km langen Industriepfad von Uster bis ins Tösstal finden sich 50 historische Sehenswürdigkeiten, welche die Geschichte von der Hochblüte der Textilfabrikation erzählen.

Auch in Wald sind die Spuren in Form der «Bleiche Wald» deutlich zu sehen. Der Name stammt aus der Zeit zu Beginn des 19. Jh., als in der Nähe Baumwolltücher an der Sonne gebleicht wurden. Die Produktion in der Bleiche wurde 1988 eingestellt und zu einem modernen Resort umgenutzt mit Hotel, Restaurant, Fitnesscenter, Bad und diversen Lofts.

Wanderung mit Blick auf die Dampfbahnstrecke

In Bäretswil beginnt die rund zweistündige natürliland-Wanderung «Industrie im Zürcher Oberland» mit Zielort Bauma. Via Rüetschwil oder über den Greifenberg, wo einst die Burg «Gryffenberg» thronte, führt der Weg ins Neuthal. Hier liegen das Industrie-Ensemble, die Museums-Spinnerei mit den hundertjährigen Maschinen, die europaweit einzigartige

Webmaschinen-Sammlung und die Handmaschinenstickerei Neuthal – Zeitzeugen der Innovation und des Erfindergeistes unserer Vorfahren, welche das Zürcher Oberland dem Wohlstand zuführten. Auch vom Aussterben bedrohte Tiere haben hier ein neues Zuhause gefunden: die Fledermausarten «groses Mausohr» und «braunes Langohr». Daran erinnert eine schöne Feuerstelle mit Sicht auf die Eisenbahnbrücke hinüber.

Der wildi bistro-schuppe am Bahnhof Neuthal verpflegt mit regionalen und saisonalen Bio-Produkten im liebevoll dekorierten ehemaligen Güterschuppen der Uerikon-Bauma Bahn UeBB. Von hier ist es nicht mehr weit bis Bauma: zu Fuss oder mit der DVZO-Dampfbahn. In Bauma lohnt sich ein Blick ins Heimatwerk Zürioberland und ein Abstecher in die Konditorei Voland.

Die Broschüre «natürliland®» mit dieser und zehn weiteren Wanderungen ist erhältlich bei Zürioberland Tourismus (tourismus@zuerioberland.ch, +41 52 396 50 99) oder unter www.natürliland.ch



Ursprungsort der Weberei – die Bleiche Wald.



Das Industrie-Ensemble Neuthal ist ein einmaliges Industriedenkmal.



Vom Wanderweg eröffnet sich der Blick auf die Strecke der ehemaligen UeBB.

Industrialisierung hautnah erleben



Im Sommer 2017 wird an fünfzehn Abenden die Landschaft im Zürcher Oberland zur Bühne und die Zugwaggons zu Logeplätzen! Die Freilichtspiel-Inszenierung «Spinnen im Neuthal» beginnt mit einer Dampfbahnfahrt von Bauma nach Bäretswil. Begegnungen mit dem Industriepionier Adolf Guyer-Zeller, ratternde Spinnreimaschinen und Tösstaler Fabelwesen entwickeln sich zu einem einzigartigen Erlebnis für Jung und Alt.

Der eigens für das Vorhaben gegründete Verein «Spinnen im Neuthal» inszeniert unter kundiger Leitung von T_Raumfahrt ein Freilichterebnis der besonderen Art.

«Spinnen im Neuthal» beginnt mit einer Dampfbahnfahrt von Bauma nach Bäretswil. Illustre Begegnungen sind vorprogrammiert. Zurück im Neuthal geht der Rundgang zu Fuss durch Szenerien im Gelände und in Räumlichkeiten des Fabrikareals. Die Zuschauer tauchen ein in die vielfältige Welt rund um das Industrieensemble Neuthal. Rund 50 Profi- und Laiendarsteller/-innen inszenieren unterschiedliche Szenen, welche die Welt des Industriepioniers Adolf Guyer-Zeller mit seinen fantastischen Visionen, den Arbeiteralltag im 19. Jahrhundert, Figuren aus dem Mittelalter und die mystische Welt von Sagen und Geschichten des Tösstals zeigen. Das theatrale Ereignis aus Schauspiel, Gesang, Projektion und musealem «Industrie-Flair» spielt im Freien und wird von Texten und Klängen, welche die Zuschauer über Kopfhörer wahrnehmen, begleitet. So entsteht ein einzigartiges, multimediales Erlebnis für Jung und Alt.

Dampfbahn im Rampenlicht

Adolf Guyer-Zeller wollte das Neuthal mit der Eisenbahn an die Welt anbinden. Da ist es nur folgerichtig, wenn der Dampfbahn im Freilichtspiel eine besondere Rolle zukommt. Der Betrieb wird vom DVZO sichergestellt. An 15 Abenden werden zwei Dampfbahn-Kompositionen im Einsatz stehen und damit eine zentrale Aktivität im Vereinsleben 2017 darstellen.

Ausgangspunkt ist der Bahnhof Bauma. Pro Abend gibt es vier Startzeiten, um 19.30, 19.48, 20.50 und 21.08 Uhr. Die Dampfbahnfahrt mit Rundgang im Industrieareal Neuthal dauert rund 2½ Stunden. Für das leibliche Wohl sorgt in der Halle des DVZO eine Festbeiz mit lokalen Spezialitäten. Die Platzzahl ist pro Abend auf 400 Zuschauer beschränkt. Gutes Schuhwerk und der Witterung angepasste Kleidung ist unabdingbar, da sich das Schauspiel im Gelände abspielt.

Das Projekt wird durch die Gemeinden Bauma und Bäretswil sowie von «natürli», Pro Zürcher Berggebiet PZB und namhaften Sponsoren und Stiftungen unterstützt. Die Kulturkommission Zürioberland hat das Patronat übernommen.

Wir freuen uns, wenn Sie das Projekt mit Ihrem Besuch unterstützen. Sichern Sie sich jetzt die besten Plätze!



Adolf Guyer-Zeller begleitet die Dampfbahnfahrt und erzählt von seinen Erlebnissen und seinen Visionen.

Billette können online über www.spinnen-neuthal.ch oder an allen Poststellen mit Ticketverkauf bezogen werden. Für Erwachsene kostet das Billett inklusive Dampfbahnfahrt CHF 65.– und für Jugendliche bis 16 Jahre CHF 55.– inkl. MwSt.

Historische Handwerks- und Industrieanlagen



Industrieensemble Neuthal



Rieter Karte für Wolle aus dem 19. Jahrhundert

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. Im vergangenen Sommer 2016 wurde das Hauptgebäude einer gründlichen Aussenrenovation unterzogen und erstrahlt nun in neuem Glanz. Die Zeit bleibt aber auch in den dort beheimateten vier Museen

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

nie stehen. Mit grossem Einsatz sorgen Freiwillige für den steten Ausbau und die Erhaltung der Zeitzeugen von 200 Jahren textiler Fertigung und Industrialisierung nicht nur im Zürcher Oberland. Kommen Sie auf einen Rundgang durch das Industrieareal und erleben Sie mit erfahrenen Experten die gewaltige Entwicklung einer einst blühenden und für viele Familien existenzsichernden Textilindustrie.



Turbinenturm mit Auslasskanal

Historisches Handwerk

Noch mehr sehenswerte und schützenswerte historische Anlagen befinden sich entlang des Industriepfads von Uster bis Bauma. Auch diese Betriebe

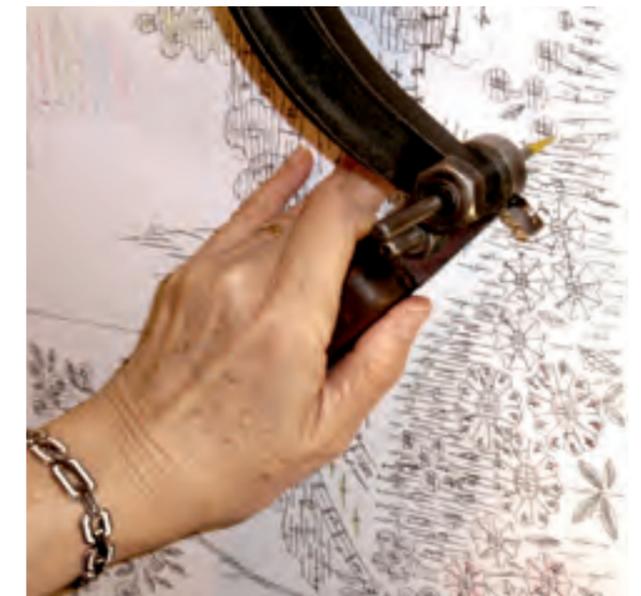
- Wasserradsagi Stockrüti, Bäretswil
- Drechselreimuseum Kleintal, Steg
- Alte Windmacherei Brünger, Wila

werden dank viel Einsatz von Freiwilligen erhalten und sind der Öffentlichkeit zugänglich. Der 1979 gegründete «Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland» (VEHI) ist das unterstützende Dachorgan aller oben erwähnten Arbeitsgruppen und Bindeglied zur kantonalen Denkmalpflege.



Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland
Postfach 104, 8344 Bäretswil

Werden Sie Mitglied! Wir heissen Sie herzlich willkommen.



Übertragung des Stickmusters bei der Handstickmaschine

Mitgliederportrait Andreas Hurt



In den 1980er-Jahren mussten bestimmte Aufgaben durch SBB-Personal erfüllt werden, denn der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland war noch kein eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen.

«Mein damaliger Schwager war Chef Zugpersonal beim DVZO. Vor über 30 Jahren nach einem Fahrsonntag tauchten er und meine Schwester bei mir

auf und meinten, bei der Museumsbahn mitzumachen wäre was für mich. Ich befürchtete zuerst, die Mitarbeit in der Werkstatt gehöre zwingend zum Engagement. Das ist aber nicht mein Ding – ich bin Buchhalter, sonst wäre ich Lokführer geworden!» Als ihm die beiden versichern konnten, dass der DVZO für jeden Geschmack Aufgaben hätte und die Art des Einsatzes nicht vorgeschrieben sei, liess sich Andreas Hurt 1986 auf einen Versuch ein. Bei seinem ersten Einsatz als Kondukteur sollten die vereinseigenen Wagen aus ihrem Winterschlaf geweckt und nach Bauma überführt werden. Diese wurden damals durch die SBB über Winter an verschiedenen Orten eingestellt und im Frühling wieder zusammengeführt. «Bei Sauwetter kratzte ich in Rapperswil Überfuhrzettel von den Wagen. Ich wurde richtig geschlaucht – es war grässlich, aber offensichtlich hatte es mir nicht abgelöscht», schmunzelt Andreas, in seinen Erinnerungen vertieft.

Und Erinnerungen sind zusammengekommen in den über 30 Jahren Mitmachen beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland! Andreas Hurt hat auch sein Portfolio stets erweitert, wohl der grösste Upgrade seiner Aufgabe geschah im Dezember 2010, als er sich von der ausserordentlichen Generalversammlung als Finanzchef in den Vorstand wählen liess. Auch wenn dies eine grosse Herausforderung ist und rund einen Tag pro Woche in Anspruch nimmt, übt er dieses Amt neben seiner Aktivität als Zugchef gerne aus. Gewissenhaftigkeit und Mass halten sind ihm wichtige Leitsterne: Er hält

sich an die Faustregel, ein- bis zweimal pro Monat an einem DVZO-Anlass mitzumachen als Ausgleich zu seinem Job als Buchhalter und Steuerberater. In seiner Freizeit wolle er sich mit Dingen beschäftigen, die sich von seinem Beruf unterscheiden. Auf die Frage, worin er den Unterschied zwischen seinem beruflichen Alltag und seiner Aufgabe in der Vereinsleitung sehe, meint Andreas: «Das Versicherungsdossier war sehr anspruchsvoll. Die Materie ist für Dinge mit historischem Wert eine andere, als was ich von meinem Beruf her kenne. Freude habe ich, dass es mir über die Jahre gelungen war, eine Top-Lösung mit erst noch günstigeren Prämien zu finden!» Auch die vierteljährliche Mehrwertsteuer-Abrechnung habe es in sich, denn beim Dampfbahn-Verein kämen so ziemlich alle Möglichkeiten von Steuersätzen und Sonderregelungen zum Tragen. Wenn er im Büro bei seinen Auszubildenden feststelle, dass diese bei der üblichen Buchhaltung den Durchblick gewonnen hätten, lässt er sie manchmal in die sehr komplexe Abrechnung des DVZO hineingucken, es handle sich um ein prima Lernfeld. Im Gespräch mit Andreas purzeln viele Anekdoten aus der Schatzkiste seiner Erinnerungen. «Ich weiss heute noch nicht, was ich lieber habe: Extrafahrten oder Einsätze an öffentlichen Fahrsonntagen. Beides hat seinen eigenen Charme.» Kontinuität und die Pflege guter Beziehungen sieht er als die Grundpfeiler von Qualität. So schätzt er es sehr, an einem Fahrsonntag pro Jahr zusammen mit seiner Frau in der Rotenküche den Kochlöffel für das Personal im Einsatz zu schwingen. Oder er nimmt sich gerne der Betreuung der am jährlichen Ferienplausch teilnehmenden Kinder an – auch diese Aufgabe spielte ihm der Zufall zu.

«Ich wünsche mir, dass ich mir die Freude an meinem Hobby DVZO noch lange erhalten kann. Hilfreich dafür ist sicher, dass ich nie übertrieben habe. Ausserdem möchte ich das Amt Leiter Finanzen noch ein paar weitere Jahre ausüben. Für den Verein wünsche ich mir, dass wir den Bahnbetrieb erhalten können und mit den Finanzen weiterhin durchkommen. Die Vorschriften setzen mit 70 den Schlusspunkt hinter die Tätigkeit als Zugchef – die verbleibenden Jahre werde ich «in vollen Zügen» geniessen!»

Monika Bieri, Aktuarin

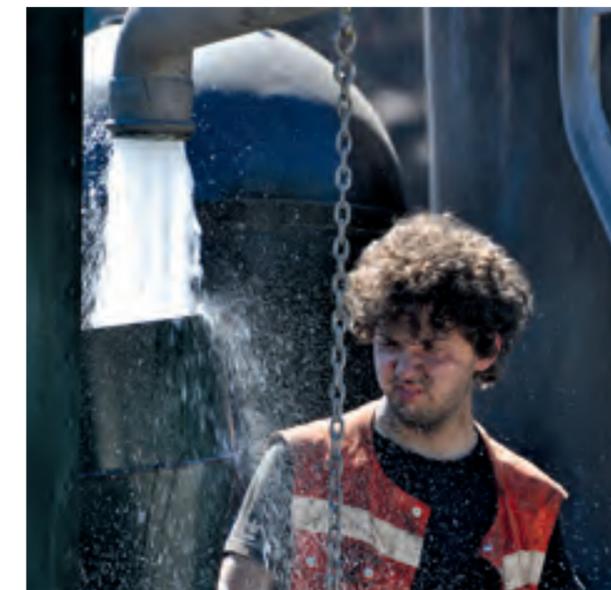
Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

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 > Verein > Mitglied werden

Monika Bieri, Aktuarin



Lokbetreuer im Einsatz

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.

Weingut Rebhalde

Familie Hohl
Hinterer Püntacker 25
CH-8712 Stäfa

Telefon +41 44 926 43 72
Telefax +41 44 926 55 78

hohl-weine@bluewin.ch
www.hohl-weine.ch

Stäfa am Zürichsee

- Lattenberger
- Stäfner
- Meilener





Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil und DVZO

Geschichte

- 29.06.1895 Konzession zum Bau der Uerikon–Bauma-Bahn.
- 03.04.1899 Der Hauptinitiant der Bahn, Adolf Guyer-Zeller, stirbt.
- 05.06.1899 Beginn der Bauarbeiten.
- 30.05.1901 Offizielle Einweihung Uerikon–Bubikon–Hinwil–Bauma.
- 26.05.1946 Das Zürcher Volk stimmt einem Gutachten der Reorganisation der Nebenbahnen im Kanton Zürich zu; das Todesurteil für die Uerikon–Bauma-Bahn ist gefällt.
- 11.10.1947 Nach erfolgter Elektrifikation übernehmen die SBB den Streckenteil Hinwil–Bäretswil–Bauma.
- 02.10.1948 Die Uerikon–Bauma-Bahn stellt den Betrieb endgültig ein. Die Gleise zwischen Uerikon–Bubikon–Hinwil werden teilweise abgebrochen.
- 25.01.1969 Gründung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO.
- 01.06.1969 Betriebseinstellung auf der Linie Hinwil–Bäretswil–Bauma durch die SBB. Güterverkehr zwischen Hinwil und Bäretswil bleibt erhalten.
- 06.05.1978 Aufnahme des Dampfbahnbetriebs durch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (ab 1979 auf der gesamten Strecke Bauma–Hinwil).
- 1987 Sanierung wichtiger Bauten an Dampfbahnstrecke.
- 28.05.1990 Der Bahnhof Bäretswil ist von den SBB nicht mehr besetzt, Einstellung Güterverkehr.
- 30.06.2000 Die SBB AG verkauft für einen symbolischen Franken die Teilstrecke Bahn-Kilometer 19.265 bis Bauma an den DVZO. Die restliche Strecke bis Hinwil verbleibt bei der SBB AG.
- 2001 Sanierung weiterer Bauwerke zwischen Neuthal und Bauma.
- 06.09.2015 Einweihung der historischen Bahnhofshalle in Bauma.

Spurweite

Normalspur 1'435 mm

Streckenlänge

Hinwil–Ettenhausen Emmetschloo 3'606 m
 Ettenhausen Emmetschloo–Bäretswil 2'114 m
 Bäretswil–Neuthal 2'787 m
 Neuthal–Bauma 2'790 m
 Hinwil–Bauma total 11'297 m
 davon Eigentum DVZO von km 19.265 bis Bauma 5'545 m
 (Rest ist Eigentum SBB und wird vom DVZO im Netzzugang befahren)

Schienehöhe

Bahnhof Hinwil 565,5 m ü. M.
 Haltestelle Ettenhausen Emmetschloo 648,5 m ü. M.
 Bahnhof Bäretswil 696,3 m ü. M.
 Haltestelle Neuthal 696,2 m ü. M.
 Bahnhof Bauma 639,3 m ü. M.
 Kulminationspunkt 714,8 m ü. M.

Grösste Steigung

Ausfahrt Bauma 29,2 ‰

Anzahl Brücken

Streckenteil DVZO 5
 Streckenteil SBB 3

Brückenlängen

Aabachtobelviadukt Neuweg bei Bäretswil (SBB) 64 m
 Weissenbachbrücke bei Neuthal (DVZO) 80 m
 (Zufahrtsviadukt 30 m)
 Bülviadukt oberhalb Bauma (DVZO) 45 m

Anzahl Bahnübergänge

Strassen, Fahrwege, Privat- und Wanderwege (DVZO: 17/SBB: 16) 33
 davon mit Barrieren gesichert (DVZO: 7/SBB: 6) 13

Fahrdrahtspannung

Einphasen-Wechselspannung 15'000 V 16.7 Hz

Rollmaterial DVZO

- 6 Dampflokomotiven (4 betriebsfähig, 2 ausser Betrieb)
- 2 elektr. Lokomotiven (1 Strecken- und 1 Rangierlok)
- 1 Diesel-/elektr. Traktor
- 2 Dieseltraktoren
- 1 Motordraisine
- 14 Personenwagen, inkl. 2 Buffetwagen (14 betriebsfähig)
- 5 Gepäckwagen (3 betriebsfähig)
- 32 Dienst-/Güterwagen (14 betriebsfähig)

Grundstücke, Liegenschaften DVZO

- Bahninfrastruktur Bauma–Bäretswil (Eigentum)
- Bahnhof Bäretswil (Eigentum)
- Bahnstation und Barrierenposten Neuthal (Eigentum)
- Remise Bauma mit Gleisanlage seit Töss (Baurecht)
- historische Bahnhofshalle Bauma mit Gleisanlage (Baurecht)
- Remise Wald (Baurecht)
- Lok-Remise I und II in Uster (Miete)

Die Dampfbahn-Strecke durchs DVZO-Land



Eine Zeitreise entlang historischer Handwerks- und Industrieanlagen

Entdecken Sie die industriellen Kulturgüter entlang des Industriepfads Zürcher Oberland!

- Wasserradsagi Stockrüti, Bäretswil
- 4 Museen von Neuthal Industriekultur:
 - Industrie-Ensemble, Leben mit Wasserkraft und Arbeit
 - Museums-Spinnerei
 - **RÜTI** Webmaschinen-Sammlung
 - Handmaschinenstickerei
- Drechslereimuseum Kleintal, Steg
- Alte Windenmacherei Brüngger, Wila

Alle Museen bieten für Gruppen auf Voranmeldung jederzeit geführte Besichtigungen an.

4-Museen-Rundgang bei Neuthal Industriekultur

Jeden 1. und 3. Sonntag vom Mai bis Oktober von 10–16 Uhr ohne Voranmeldung.

Auskünfte Tel. 052 386 35 06 www.neuthal-industriekultur.ch

Die Arbeitsgruppen freuen sich auf Ihren Besuch!



Der Verein «VEHI» unterstützt als Dachorganisation der angeschlossenen Arbeitsgruppen die Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen entlang des **Industriepfads Zürcher Oberland** von Uster bis Bauma.
www.vehi.ch