





WILLKOMMEN

WIR SIND DVZO!

Liebe Besucherinnen und Besucher,
liebe Mitglieder und Freunde der Dampfbahn,
herzlich willkommen beim DVZO!

Wir freuen uns sehr, Sie an Bord unserer historischen Züge begrüßen zu dürfen und Ihnen unsere Lokomotiven und Wagen, wahre technische Wunderwerke, vorzuführen. Diese verkörpern eine faszinierende Epoche der Eisenbahngeschichte,

welche wir Ihnen mit viel Freude näherbringen. Wir möchten das vielseitige Wissen über das kulturelle Erbe verstärkt vermitteln und in den Vordergrund rücken. Ab diesem Jahr bieten wir am ersten Sonntag von Mai bis Oktober ab der Bahnhofhalle in Bauma Führungen zu verschiedenen Themen an. Daneben bleibt die Fahrt mit einem unserer Züge immer ein unvergessliches Erlebnis. Pfiffe, das Fauchen der Dampfmaschine und

das rhythmische Rattern der Räder sprechen alle Sinne an und ermöglichen so Eindrücke einer längst vergangenen Zeit.

Die rund 200 Aktivmitglieder leisten jedes Jahr unzählige Arbeitsstunden. Die Leitung des Vereins sowie der operative Betrieb werden ausschliesslich ehrenamtlich und in der Freizeit bewältigt. Dies ist bei weitem keine Selbstverständlichkeit, verlangt doch der Betrieb einer Eisenbahn breite, vertiefte Kenntnisse von Technik und Handwerk, von Finanzbuchhaltung bis zur Gastronomie. Und seit letztem Sommer ist der DVZO wieder ein eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit dem vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderten Sicherheitsmanagementsystem. Wir sind zu Recht stolz auf diese Leistung.

Auf den folgenden Seiten haben wir auch dieses Jahr wieder eine interessante Auswahl an Einblicken und Geschichten rund um unsere Bahn, und damit viel Wissen für Sie, zusammengestellt. Wir wünschen Ihnen eine angenehme Reise an Bord unserer Dampf- und elektrischen Züge, aber auch bei einer abwechslungsreichen Fahrt mit dem Oldtimer-Postauto.

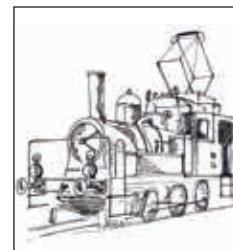
Viel Spass bei der Lektüre des Dampfexpress!

Ihr DVZO Vorstand



Fahrsonntage
Unsere Museumsbahn bietet nicht nur historische Züge. Wir legen auch grossen Wert auf eine authentische Umgebung mit alten Signalen, Stellwerken oder Bahnhöfen. Halten sie unterwegs die Augen offen! Einiges dazu erfahren sie in diesem Heft.

www.dvzo.ch
www.dampfbahn.ch



FAQ

Womit fährt eine Dampflokomotive?

Ab und zu erkundigt sich ein Beobachter, ob die Dampflokomotive mit Strom fahre, habe es doch eine elektrische Oberleitung. Andere erkundigen sich schon spezifischer: Wird mit Holzkohle geheizt? Leider sind beide Vermutungen falsch. Unsere Dampflokomotiven fahren wie vor über hundert Jahren mit Steinkohle. Das Feuer bringt Wasser im Kessel zum Sieden und der daraus resultierende Dampf treibt die Kolben der Dampfmaschine an. Die elektrische Fahrleitung wurde auf der Strecke von Bauma nach Hinwil im Jahre 1947 errichtet und erlaubt es, auch mit Elektrolokomotiven zu fahren. Die aufgeworfene Frage ist aber historisch nicht grundsätzlich falsch. In den Jahren des Zweiten Weltkrieges war Kohle Mangelware, aus Wasserkraft gewonnene Elektrizität jedoch nicht. Findige Ingenieure der SBB entwickelten zwei Elektro-Dampflokomotiv-Prototypen, welche ab dem Fahrdraht dank einem Stromabnehmer und Tauchsieder Dampf im Kessel erzeugten. Diese technische Kuriosität blieb leider nicht erhalten.

INHALT

Dampfexpress 2023

Das offizielle Magazin des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

DVZO
07 **FREUDE UND LEIDENSCHAFT**

DAS PROJEKT
08 **DIE BREMSEN**

ENTDECKEN
10 **INSTITUT ST. MICHAEL**

11 **VOR 150 JAHREN**

12 **STRECKEN-GESCHICHTEN**

HISTORY
16 **WIE ALLES BEGANN**

ÜBER UNS
17 **FREIWILLIGEN-ARBEIT**

19 **INTERVIEW**
Fredy Peyer

20 **DIE FASZINATION**
Von Bettina Spoerri

21 **UNTERWEGS IN GELB**

22 **KOHLE**
Ein Energieträger

23 **MITGLIED WERDEN**

23 **SICHERHEIT**

24 **DVZO KIDS**

WETTBEWERB
25 **GEWINNEN**



Impressum

Herausgeber: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse: DVZO, Postfach, CH-8494 Bauma, info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

Gestaltung: DVZO, Gabriela Müller

Redaktion: DVZO, Roger Bennet

Lektorat: DVZO, Hugo Wenger

Druck: Dietschi Print & Design AG, Ziegelfeldstrasse 60, CH-4601 Olten

Auflage: 5'000 Expl.

Fotos: (Bildnachweis)

Christian Krähenbühl (S. 4, 5, 17), Florian Vogel (S. 24), Fredy Peyer (S. 19), Georg Trüb (S. 12), Institut St. Michael (S. 10), Kim Nipkow (S. 22, 23), Marc Aeschlimann (S. Titel, S. 2, 3, 6, 14, 15), Martin Altwegg (S. 4, 12, 13, 17), Michael Bollmann (S. 8, 9), Miklós Klaus Rózsa, photoscene.ch (S. 20), PTT-Archiv (S. 21), Werner Frei (S.16),

Illustrationen: Kim Nipkow (S. 3, 10, 22, 25)

© **Dampfexpress 2023:** Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO.

Die Weiterverwendung von Texten und Bildern, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.



12

Geschichten
Interessantes entlang der
Strecke





FREUDE UND LEIDENSCHAFT

Im DVZO helfen fast 200 Vereinsmitglieder ab 14 Jahren bis ins hohe Alter freiwillig in verschiedensten Funktionen aktiv mit. Dabei treffen Menschen mit unterschiedlichen Ansichten und Ausbildungen aufeinander. Sie alle sorgen in einem fein abgestimmten Räderwerk dafür, dass wir mit unseren Zügen jedes Jahr tausende zufriedene Fahrgäste befördern. Zugegeben, unsere Freizeitbeschäftigung ist stark männlich geprägt. Der Anteil an Frauen nimmt aber erfreulich zu.

Eine gemeinsame Eigenschaft sticht trotz der Vielfalt, jedoch neben dem Interesse an der historischen Eisenbahn, hervor: Die Verantwortung. Diese ist unerlässlich, bei Tätigkeiten in der Freizeit aber nicht selbstverständlich. Damit unsere Züge sicher, pünktlich und wirtschaftlich von Bauma nach Hinwil fahren, liegt in der Verantwortung von allen aktiven Mitgliedern. Nur wenn alle mit der nötigen Gewissenhaftigkeit am gleichen Strick ziehen, sei es bei den Arbeiten in den Werkstätten oder dem Führen einer Lokomotive, wird das Ziel erreicht.

Der lateinische Spruch «Non scholae, sed vitae discimus» (Nicht für die Schule, sondern für das Leben lernen wir.) trifft im DVZO auch zu. Das Allermeiste, das in vielen Stunden Theorieunterricht, aber auch in fingierter Praxis, gelernt wird, gelangt irgendwann zur Anwendung. Gerade an den Praxistagen vor Saisonbeginn werden oft auch Spezialfälle geübt, damit an den Betriebstagen bei aufkommenden Störungen dennoch ein geordneter Zugbetrieb möglich ist.

Bei aller Ernsthaftigkeit unseres Hobbys kommt die Geselligkeit nicht zu kurz. Gemeinsame Essen an Werkstatt-, Schulungs- oder Fahrtagen fördern das leibliche Wohl und die Kameradschaft. Gelegentliche Ausflüge und Besuche bei anderen Museumsbahnen tragen ebenfalls dazu bei. Oft werden Anekdoten aus den vielen Jahren Bahnbetrieb ausgetauscht, die im Rückblick oft lustig, aber manchmal auch aus der Zeit wirken sind. Lernpotential entsteht vielfach auch aus Anekdoten, was natürlich gerne genutzt wird.

Eine Tätigkeit im DVZO ist nie langweilig und es hat für jeden etwas dabei. Von der Administration bis auf den Zug mit Kundenkontakt. Manche Funktionen wie Heizer oder Lokführer erfordern eine intensivere Ausbildung als andere, wie beispielsweise der Koch im Rottenwagen. Bei uns kann man alles lernen, auch wenn man noch nie bei einer Eisenbahn gearbeitet hat. Am Anfang erscheint es vielleicht etwas hart, aber dank unserem modularen Schulungskonzept wird spezifisch das ausgebildet, was wirklich benötigt wird. Und der Besuch eines Schnuppertages ist der ideale Einstieg für die zukünftige Mitwirkung im DVZO.

Nur ein Detail?

DIE BREMSEN

Nebst den einzigartigen Speichenrädern und den hölzernen Sitzbänken sind auch die Bauteile der Bremsanlagen unserer historischen Wagen noch wie von anno dazumal. Haben Sie sich auch schon gefragt, wie das Bremsen im Zug eigentlich funktioniert?

Gehen wir in der Geschichte zurück in die Anfänge der Schweizer Eisenbahnen ab 1847. Endlich konnten die Menschen relativ bequem und in kürzerer Zeit von einem Ort zum anderen reisen. Güter konnten in grossen Mengen transportiert werden, die Wirtschaft begann zu florieren.

Die Personen- und Güterwagen wurden durch «Bremsler» auf den Plattformen mittels der Handbremse gebremst. Den Befehl dazu erteilte der Lokführer mit der Lokpfeife. Ein harter «Knochenjob» für den «Bremsler», der bei Wind und Regen auf den Wagenplattformen stehen und den Rauch der Dampflokomotiven einatmen musste. Ein wenig Abhilfe an dieser unsäglichen Situation schafften die Wagen, welche mit einem Bremslerhaus ausgerüstet waren und so dem Personal etwas Schutz boten. Diese Methode des Bremsens führte zu zahlreichen schweren Unfällen, weshalb der Ruf nach einem sicheren System immer lauter wurde.



1869 erfand der amerikanische Ingenieur George Westinghouse eine Luftdruckbremse für die Eisenbahnwagen (automatische Luftbremse).

Von der Dampflok her wurden die zugführende Lok selbst und die mit Bremsschläuchen verbundenen Wagen mit Druckluft versorgt. Dies ermöglichte jetzt, den ganzen Zug pneumatisch zu

bremsen. Ein weiterer wichtiger Vorteil war, dass bei einer Zugtrennung die abgetrennten Wagen durch den Druckabfall in der Luftleitung gebremst wurden und damit keine Schäden verursachen konnten.

Im Betrieb funktioniert das wie folgt: Die Lokomotive speist mittels der Luftpumpe oder eines Kompressors das Bremssystem permanent mit einem Luftdruck von 5 Bar. Das Steuerventil überwacht den Vorgang stetig. Solange der Druck bei 5 Bar ist, sind die Bremsklötze gelöst, der Zug kann fahren. Für das Einleiten einer Bremsung senkt der Lokführer mit Hilfe des Führerbremsventils den Druck in der Luftleitung entsprechend ab. Durch den Druckabfall reagiert das Steuerventil, welches nun Luft vom Hilfsbehälter in den Bremszylinder leitet. Dadurch wird das Bremsgestänge in Bewegung gesetzt und die Bremsklötze drücken an das Rad und der Zug wird gebremst.

Beim DVZO verwenden wir nebst der automatischen Westinghouse-Bremse noch ein zweites Bremssystem, die sogenannte Regulierbremse. Diese wirkt im Gegensatz zur automatischen Bremse auf Druckaufbau. Das bedeutet, die Luftleitungen sind beim Fahren leer. Wenn der Lokführer bremsen möchte, leitet er Luft ins Bremssystem. Durch den Druckaufbau wird nun über den Bremszylinder das Bremssystem aktiviert und der Zug bremst. Die Westinghouse-Doppelbremse gewährleistet, dass wir auch auf steilen Strecken den Zug immer sicher anhalten können.



Ein Mitglied des DVZO beim Revidieren eines Steuerventils

Die Westinghouse-Bremse bewährte sich über Jahre sehr erfolgreich, hatte aber eine Schwachstelle: Beim Lösen der Bremse lösten alle Bremsklötze vollständig (einlösige Bremse). Der Lokführer musste die Bremse sehr vorausschauend bedienen, um ein erneutes Bremsen in kurzer Zeit zu vermeiden.



Bremssystem beim C 6109

Ivar Drolshammer hiess der Erfinder der ersten mehrlössigen Steuerventile, welche anschliessend auch durch die bekannte Firma Saurer in Arbon produziert wurden. Diese ermöglichten es, dass auch lange Güterzüge im Gebirge und auf steilen Strecken eingesetzt werden konnten. Im Jahr 1929 wurden in der Schweiz die Eisenbahnen vom Bundesrat auf-

gefordert, die Güterwagen mit dem neuen Bremssystem aus-, respektive mit diesem nachzurüsten.

Die meisten Güterwagen des DVZO sind mit einem Drolshammer-Bremssystem ausgerüstet. Erstaunlicherweise findet man dieses Bremssystem auch heute noch bei einigen Bahnen, so auch bei den SBB.

Da wir die Bremsanlagen im Originalsystem erhalten, ist es uns ein grosses Anliegen, dass die Wagen im historischen Erscheinungsbild unterwegs sind. Sie als Fahrgast können so die Zeit vor 1950 erleben und geniessen.

Als nächstes grosses Projekt steht die Hauptrevision des Personenwagens C 105 an. Gebaut wurde er 1895 von der damaligen Schweizerischen Industrie-Gesellschaft SIG in Neuhausen am Rheinfall für die Nordostbahn NOB. Jahre später gelangte er zur Sihltalbahn, wo er bis zur Übernahme 1975 durch den DVZO seinen Dienst tat. Er ist einer der wenigen Wagen der einstigen Nordostbahn, der bis heute überlebt hat. Deshalb historisch sehr bedeutend und erhaltenswert. Kolleginnen und Kollegen der Wagentechnik freuen sich auf die anstehenden Arbeiten für den Erhalt dieses in unseren Dampfzügen beliebten Personenwagens.

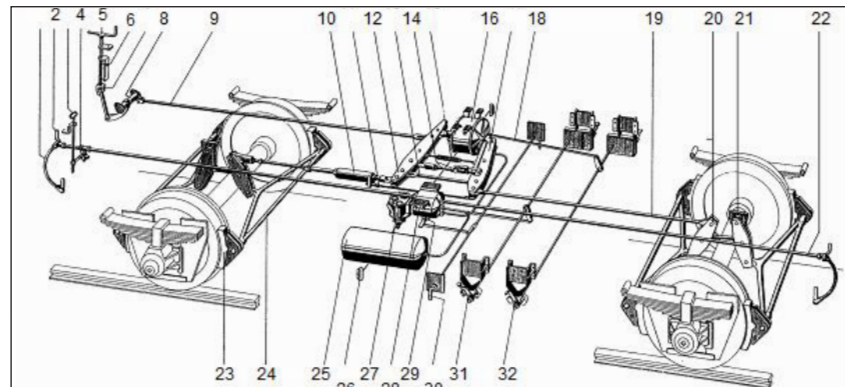


Um im Bedarfsfall möglichst rasch ein defektes Teil reparieren oder auszutauschen, können wir im Bereich Technik auf ein ansprechendes Lager an Ersatzteilen und revidierten Bauteilen zurückgreifen. Wir sind stolz

auf unsere Mitarbeiter. Sie kennen die technischen Systeme und geben ihr Wissen unkompliziert an die neuen Mitglieder weiter.

Michael Bollmann

Das Bremssystem eines Wagens (Quelle Bundesamt für Verkehr)



DVZO - Unterhalt Wagen



Sie können uns bei der originalgetreuen Restaurierung unserer Wagen unterstützen.

Durch • Mitfahren • Mitarbeiten • Mitfinanzieren

Ihre Spende erreicht uns mit dem Vermerk «Unterhalt Wagen» auf dem Konto CH31 0900 0000 8738 4639 8

oder mit nebenstehendem TWINT-Code.

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, 8494 Bauma

Der DVZO ist auf der Liste «Gemeinnützige Institutionen» des Kantons Zürich. Zuwendungen sind in den meisten Kantonen als Spende abzugsfähig.



Die besondere Milchwirtschaft



Kurz nach der Haltestelle Neuthal in Richtung Bäretswil fährt die Dampfisenbahn am Land der Hofschür vorbei. Im Frühling und im Herbst weiden dort die behornten Rinder oder Galtkühe der Hofschür. Die Hofschür ist ein sozialtherapeutischer Landwirtschaftsbetrieb und gehört zur Vereinigung Heilpädagogisches Institut St. Michael mit Sitz in Adetswil.

Nebst der Hofschür gehören noch ein Sonderschulheim (Adetswil) und zwei weitere Landwirtschaftsbetriebe, der Hof Waberg (Adetswil) und der Hof Oberdorf (Bäretswil) sowie geschützte Wohn- und Arbeitsplätze in der Sennerei Bachtel in Wernetshausen zur Vereinigung. Auf unseren Landwirtschaftsbetrieben bieten wir Menschen mit Unterstützungsbedarf Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätze. Die Basis der sozialtherapeutischen Aufgabe bilden die täglichen Arbeiten in den biodynamischen Landwirtschaftsbetrieben. In unseren Betrieben ermöglichen wir eine anregende, sinnvolle Betätigung und die Auseinandersetzung mit der Natur sowie einer nachhaltigen Produktion. In der Hofschür leben 9 Menschen mit Unterstützungsbedarf und eine Mitarbeiterfamilie. Weitere extern wohnende Mitarbeitende ergänzen das Team. Nebst den Rindern werden in der Hofschür Ziegen und Legehennen gehalten, zudem gehören ein kleiner Gemüse- und Beerengarten sowie viele Obstbäume zum Betrieb. Der vielseitige bäuerliche Alltag wird ergänzt durch:

- **die Hauswirtschaft:**

Mithilfe bei der Reinigung, beim Kochen, Brot backen, Joghurt machen, Gemüse und Früchte konservieren, aber auch das Erlernen von lebenspraktischen Fähigkeiten wie einfache Menüs zubereiten, die eigene Wäsche erledigen und das eigene Zimmer in Ordnung halten

- **den Holzbereich:**

das Holz aus dem eigenen Wald wird zu Brennholz verarbeitet, dazu werden Zimmermanns-, Schreiner- und Reparaturarbeiten ausgeführt.

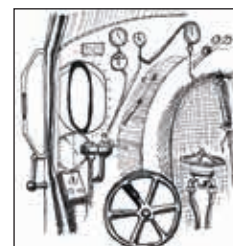
- **die Webstube:**

sie bietet einen kreativen Ausgleich mit der Herstellung von Teppichen, Küchentüchern, Abwaschlappen und weiteren Produkten.

Im Hofladen Oberdorf können nebst vielen Produkten aus der Gärtnerei und der Landwirtschaft Oberdorf auch die Eier und die Webartikel der Hofschür eingekauft werden.

Für weitere Informationen verweisen wir auf unsere Homepage:

www.institut-st-michael.ch



FAQ

Das Steuerrad?

Wer den Kopf durch die enge Tür in einen Dampflokführerstand streckt, dem fällt womöglich gleich das grosse Handrad auf der rechten Seite auf, vor welchem sich der Lokführer aufzustellen pflegt. Manch technikaffines Kind mag darin ein Steuerrad zu erkennen glauben, mit welchem sich die Lok wie ein Auto lenken möge. Dem ist leider nicht so. Züge fahren auf Schienen und allein die Stellung der Weichen entscheiden über den eingeschlagenen Weg. Das besagte Rad jedoch dient der «Umsteuerung», sprich der Richtungsänderung, der Lok. Mit ihm lässt sich zudem ähnlich einer Gangschaltung beim Auto die Kraftübertragung und Effizienz einstellen.



Fabrikarbeiterleben vor 150 Jahren

Um fünf Uhr morgens aufstehen, Katzenwäsche, Haferbrei essen und dann ab durch den dunklen Wald. Die mahnende Kirchturmglocke im Nacken und dann rein in die Fabrik. Arbeiten bis zum Umfallen. Den lieben langen Tag die gleiche eintönige Arbeit bei schummrigen Licht und staubiger Luft verrichten. Anneli träumt von der Schule – dort möchte das Kind wieder hingehen – oder noch besser in die weite Welt hinaus. Und schon läuft die Spule leer, der Meister schimpft und Anneli ist zurück in der Realität. Erst um 18 Uhr dürfen Anneli und ihre Gspänli wieder nach Hause gehen. Diese Situation erinnert an die Reportagen aus den südasiatischen Kleiderfabriken der Gegenwart. Noch vor 150 Jahren waren solche Zustände auch bei uns im Zürcher Oberland weit verbreitet. Die Schweiz war gerade dabei, sich zu einer Industrienation zu entwickeln. Bildungsziele wurden hochgehalten, doch es dauerte noch lange, bis eine grosse Mehrheit der Kinder davon profitieren konnte. Die Geschichten vom Anneli der Autorin Olga Meyer erschienen zwischen 1918 und 1934. Sie beschreiben eine Kindheit im Tössstal und den frühen Einstieg ins Leben als Fabrikarbeiter oder Fabrikarbeiterin, der für viele Kinder des Zürcher Oberlands Realität war.

Im Museum Neuthal kann man sich auf eine Reise in die Vergangenheit begeben und in den Fabrikalltag von Arbeiterinnen und Arbeitern im 19. Jahrhundert eintauchen. Das Industrieareal zwischen Bäretswil und Bauma ist schweizweit eines der vollständigsten seiner Art. Neben dem imposanten Fabrikgebäude haben sich Nebengebäude wie Lager oder Werkstatt sowie die Fabrikantenvilla mit Parkanlage erhalten. Im Ort sind die Kosthäuser vorhanden, die der Fabrikbesitzer einst für die Arbeiterfamilien errichten liess.

Ein grosser Teil des ehemaligen Fabrikgeländes ist heute das Museum Neuthal. Es widmet sich der Geschichte der Textilindustrie in der Region und der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. An funktionierenden Spinn-, Web- und Handstickmaschinen aus zwei Jahrhunderten lässt sich der Prozess von der rohen Baumwolle bis zum fertigen, verzierten Stoff erleben. Die funktionierende Wasserkraftanlage versetzt Besucherinnen und Besucher in die Frühzeit der Energiegewinnung zur Zeit der Industrialisierung zurück.

Beim Erkunden des Museums Neuthal, können sich Familien mit Kindern (ab Mai 2023 jeden Sonntag) quer über das Gelände «rätseln». Mit dem richtigen Lösungswort wartet am Schluss eine Überraschung im Besucherzentrum.

Die Sozialgeschichte der frühen Textilfabriken des Zürcher Oberlands spielt auch eine bedeutende Rolle in den neuen Angeboten für Schulklassen der Mittel- und Sek I-Stufe, die ab Mai 2023 interessierten Lehrpersonen und Schulklassen zur Auswahl stehen. Schülerinnen und Schüler können sich im Museum in den Fabrikalltag von damals hineinversetzen, sich mit der Verarbeitung von Baumwolle beschäftigen sowie mit der Fragestellung, was das mit dem Heute zu tun hat.

Nora Baur, Ursula Tröndle



Öffnungszeiten:

Von Mai bis Oktober jeden Sonntag 10–16 Uhr.

Führungen ganzjährig auf Anfrage.

Museumscafé und Shop sind an Besuchersonntagen geöffnet.

Sonderausstellung 2023:

«Das Faserkabinett» gibt Einblick in die Vielfalt der textilen Rohstoffe, ihrem natürlichen oder künstlichen Ursprung und ihrer Verarbeitung von der Faser über das Garn bis zum Stoff. Ein weiterer Schwerpunkt der Ausstellung liegt auf Fragen der Umweltverträglichkeit textiler Materialien.

Öffentliche Führungen:

Sa, 13.5.2023, 16 Uhr,

So, 21.5.2023, 11 und 14 Uhr,

Sa, 08.7.2023, 16 Uhr,

So, 10.9.2023, 11 und 14 Uhr

Für weitere Informationen zu unseren Veranstaltungen und Anmeldung besuchen Sie bitte unsere Website.



Museum Neuthal
Textil- & Industriekultur



Im Neuthal 6, 8344 Bäretswil, Tel: +41 52 397 10 20

info@neuthal-industriekultur.ch

www.neuthal-industriekultur.ch

Streckengeschichten

Kilometer 25.26

Bauma ist der Heimatbahnhof unserer Dampfbahn. Die Züge enden hier nach etwas mehr als 11 Kilometer Fahrt ab Hinwil in der ehemaligen Centralbahn-Halle aus Basel von 1860. Aber wieso ist die Kilometrierung so hoch, wenn doch die Strecke nicht einmal die Hälfte misst? Des Rätsels Lösung liegt in der ursprünglichen Bahngesellschaft unserer Linie. Wie der Name Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) verrät, baute diese Gesellschaft die Strecke zwischen Bauma im Tösstal und Uerikon am Zürichsee. Das waren exakt 25.26 km Streckenlänge, der Kilometer 0 befand sich also im Bahnhof Uerikon, dem Anfangspunkt der UeBB.



Kilometer 22.47

Der Name Neuthal stammt tatsächlich aus neuerer Zeit. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts liess Adolf Guyer-Zeller seinen Heimatort umbenennen. Für den weltgewandten Industriellen klang der bisherige Name Müdsbach geschäftlich und kulturell nicht optimal. Davor wurde der Ort Müetschbach genannt, eine Bezeichnung, die auf die 1379 erwähnte Mühle Mueterspach zurück geht. Muethere ist ein typischer alemannischer Name und bedeutet «mutig im Heere».



**Bahnhof
Bauma**



Kilometer 22.08

Kurz nach Ausfahrt aus der Station Neuthal in Richtung Bärenswil zeigen sich linker Hand idyllisch anmutende Weiher. Diese gehören zu den ausgeklügelten Wasseranlagen der nahen Industrieanlagen und wurden in den 1870/80er Jahren durch Adolf Guyer, damals noch ohne Zeller, geplant. Beim Bau des oberen Weihers «vergisst» er den Bärenswiler Gemeinderat zu begrüssen und zahlt anschliessend eine Busse von 100 Franken – wohl aus der Portokasse. Obwohl bereits seit 1869 mit der Zürcher Industriellentochter Anna Zeller verheiratet, wandte er den nobler klingenden Doppelnamen erst ab 1886 an.



Kilometer 19.69

Tierische Bären sind in Bäretswil nicht überliefert, bis 1970 aber zumindest entsprechende Gasthäuser. Der «Alte Bären» trug in seinem Gebälk die Jahreszahl 1504, im gleichen Jahr vollendeten die Bäretswiler ihre neue Kirche. Der Schluss liegt nahe, dass die Dorfbewohner mit dem überschüssigen Baumaterial auch gleich noch ein eigenes Wirtshaus bauten, welches im Dorf schmerzlich fehlte. 1960 wird das 456-jährige Traditionsgebäude abgebrochen und weicht einem zeitgemässen Lebensmittelgeschäft. Der zweite Bären wurde 1834/35 erbaut und war mehr als 130 Jahre das Herz der Gemeinde. Der Abbruch 1970, das Fehlen seiner Ambiance und die Übereignung des ganzen Platzes an den Verkehr stellte einen herben Verlust für Bäretswil dar.



Kilometer 13.97

Bekanntlich fährt unsere Dampfbahn bis Hinwil auf einem Reststück der Eisenbahn-Gesellschaft Uerikon-Bauma (UeBB). Sie gelangte nie zu wirtschaftlicher Blüte und wurde aufgrund ihrer Streckenwahl auch gerne «ÜberBeinBahn» genannt. Weniger geläufig ist mit «Luther» ein zweiter Spotname. Die Bezeichnung orientiert sich am Zitat «Hier steh ich, ich kann nicht anders» des Reformators und bezieht sich sowohl auf die wirtschaftliche als auch geografisch ungünstige Lage.



Kilometer 19.05

Vor mehr als 100'000 Jahren haben die Gletscher in den Kaltzeiten ihr Geröll als Moränen im Gebiet Schürli nahe der Dienststation Bäretswil Tobel abgelagert. Der für die Bauindustrie heute wertvolle Kies wird von der FBB Frischbeton AG abgebaut, veredelt und für die Betonherstellung genutzt. 1985 entstand das firmeneigene Anschlussgleis, das in Fahrtrichtung links auf der Fahrt nach Hinwil zu entdecken ist. Dank diesem wird Aushubmaterial von Grossbaustellen statt mit Lastwagentransporten speziell zur Aufbereitung und Wiederverwendung auf dem umweltfreundlichen Schienenweg nach Bäretswil Tobel heran- und später wieder abgeführt.



Kilometer 17.57

Der Weiler Ettenhausen zwischen Wetzikon und Hinwil gehörte vor 1798 zur Landvogtei Kyburg. 1928 fand die Übergabe aller Geschäfte und Gemeindegüter an die Politische Gemeinde Wetzikon statt, seither ist das ehemals eigenständige Dorf Teil der Oberländer Metropole. Entgegen der oft vernommenen Kindervermutung, gehört die schöne Station Ettenhausen-Emmetschloo damit nicht zur Stadt Ettenhausen aus den Disney-Comics.

DVZO

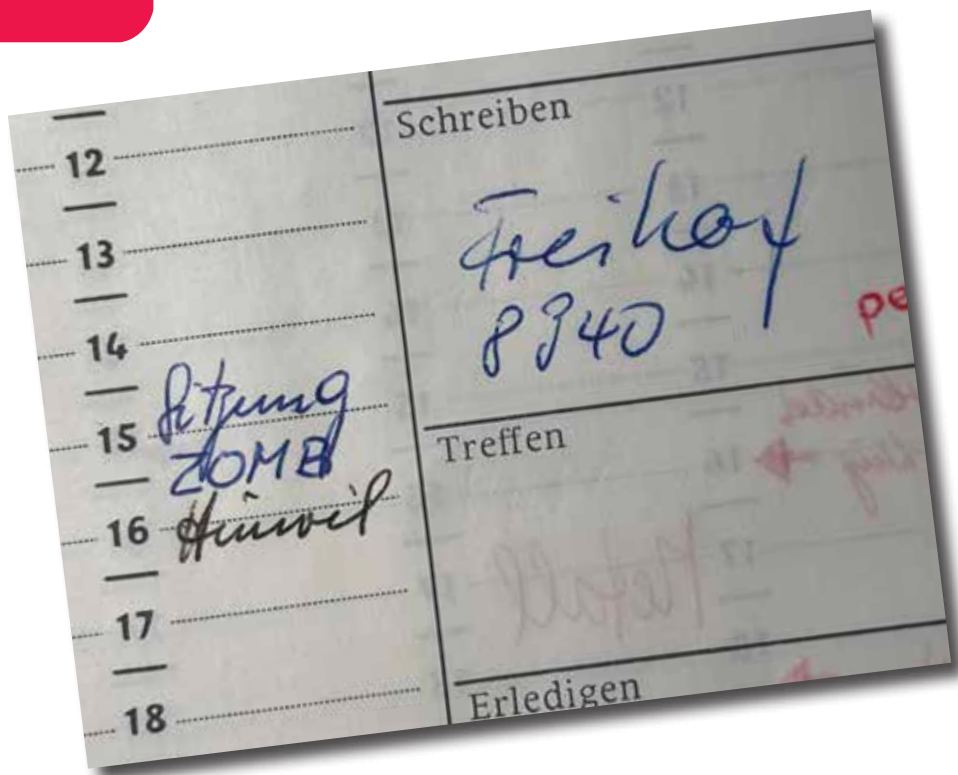






Der in Zürich aufgewachsene **Werner Frei (82)** arbeitete zuerst als Real- und Oberschullehrer in Uster und

Mönchaltorf, bevor er während dreissig Jahren in Pfäffikon ZH unterrichtete. In seiner Freizeit schrieb und fotografierte er während fünfzig Jahren für den «Zürcher Oberländer». Im Rahmen dieser Tätigkeit kam er in Kontakt mit Thomas Hager und half diesem, dessen Idee einer Museumsbahn im Zürcher Oberland zu realisieren. Nach der Gründung des DVZO war Frei während drei Jahren dessen erster Präsident.



Agenda von damals:

Gründungsversammlung DVZO vom 25. Januar 1969 im Restaurant Freihof Hinwil – handschriftlicher Eintrag in der persönlichen Agenda von Werner Frei – er nutzte immer noch den in den Anfangsjahren verwendeten Namen «ZOMB» für «Zürcher Oberländer Museumsbahn».

Wie alles begann

Vor mir steht ein einfacher grauer Bundesordner. Der Rücken ist beschriftet mit «1968-1971». Nichts deutet darauf hin, dass ich darin die ersten Dokumente zur Geschichte des DVZO, des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, abgelegt habe.



Namenloser Ordner aus den Anfangszeiten des DVZO

Diese Geschichte beginnt mit dem Traum des Zürcher Sekundarschülers Thomas Hager: Er war besessen von der Idee einer eigenen Eisenbahnstrecke. Dafür suchte er nicht nur eine stillgelegte Eisenbahnlinie, sondern auch Dampflokomotiven und Wagen. Von den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich hatte er sich bereits einen ausgedienten Zweiachser-Triebwagen erbettelt. Er plante, damit auf der 1966 gegründeten Museumsbahn Blonay-Chamby zu fahren. Doch eigentlich wäre ihm eine Strecke in der Nähe von Zürich lieber gewesen. Und Thomas hatte schon eine

Linie im Kopf, nämlich den stillgelegten Streckenabschnitt Hombrechtikon-Bubikon. Zusammen mit seinem Bruder marschierte er den Geleisen entlang und frischte mit Farbe die verwitterten Weichenlaternen auf. Die SBB zeigten sich gar nicht begeistert – «an ein solches Vorhaben ist nicht zu denken...» – worauf das Projekt auch für die Anliegergemeinden erledigt war.

Durch einen Zeitungsartikel lernte ich den Eisenbahnromantiker kennen. Ich war damals Reallehrer in Mönchaltorf und schrieb als Dorfchronist für den «Zürcher Oberländer». In dieser Zeitung stellte ich 1968 die Idee erstmals im Zürcher Oberland vor. Die Reaktionen waren erneut verhalten. Bald wurde klar, dass sich das Projekt auf der Strecke zwischen Bubikon und Hombrechtikon nicht verwirklichen liess. Zudem musste ich Thomas davon überzeugen, dass der Traum einer Eisenbahnstrecke nur für ihn, nicht realistisch war. Das war eine bittere Pille für den schon damals eigenwilligen Einzelgänger. Zwar machte er bei der Gründungsversammlung des Vereins am 25. Januar 1969 noch mit, beteiligte sich auch einige Male an den Vorstandssitzungen, doch bald blieb er diesen unentschuldig fern. Es ging ihm zu langsam und sich in einem Team einzuordnen

war ihm fremd. Am 7. Juli 1991 starb Thomas Hager in Brasilien. Sein Traum einer eigenen Eisenbahn blieb unerfüllt.

Ja, zugegeben, es war in den späten sechziger und frühen siebziger Jahren schwierig, die Öffentlichkeit und Bahnunternehmen für die Erhaltung von altem Rollmaterial und für die Wieder-Inbetriebnahme stillgelegter Eisenbahnstrecken zu begeistern. Wir Idealisten der damaligen Zeit wurden als weltfremde Schwärmer oder ganz einfach als Spinner verschrien. Wobei: Diese gab es natürlich auch! Alte Dampflokomotiven standen zum Teil noch im Einsatz und wenn nicht, liess man sie im besten Falle in attraktiver Umgebung → Bahnhofsgelände, Einkaufszentrum, Kinderspielplatz – ver-

rosten. Die Zeit für eine Museumsbahn im Zürcher Oberland war nicht reif. Doch dann, um die Jahrtausendwende, erkannten die Privatbahnen, später auch die SBB, dass sich im Zuge der Nostalgiewelle ein neuer Betriebszweig auftrat. Das historische Erbe sollte erhalten werden. Dazu gehört auch die Digitalisierung und Archivierung meines Ordners aus der Gründerzeit des DVZO.

Werner Frei



Thomas Hager 1969 als SBB-Lehrling. Als einziger trug er ein Overall mit der Inschrift «UeBB» © Werner Frei

Im Rahmen eines gemeinsamen Projekts mit dem Stadtarchiv Uster, wollen wir die Geschichte des DVZO zusammen mit langjährigen Mitgliedern aufarbeiten und die über 50-jährige Vereinsgeschichte interessierten Kreisen zugänglich machen. Haben auch Sie noch Unterlagen, Fotos, Erinnerungen an die frühe Zeit unserer Dampfbahn? Dafür würden wir uns sehr interessieren. Schreiben Sie uns an archiv@dvzo.ch oder Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO), Postfach, 8494 Bauma. Wir sind sehr gespannt und bedanken uns dafür!

Eine grosse Familie

Freiwilligenarbeit

Ehrenamtliche Tätigkeit gibt den Menschen die Möglichkeit, sich für eine gute Sache oder ein Projekt einzusetzen, das ihnen am Herzen liegt. Sie bietet die Chance, neues Wissen zu erlernen oder vorhandene Fähigkeiten weiterzuentwickeln. Das Engagement in einem ehrenamtlichen Projekt führt oft zu einem verbesserten Verständnis für gesellschaftliche Herausforderungen und zu einem breiteren Horizont.

Freiwilligenarbeit ist auch eine grossartige Gelegenheit, neue Freundschaften und Kontakte zu knüpfen. Die Zusammenarbeit mit anderen Ehrenamtlichen, die sich für ähnliche Interessen und Ziele engagieren, führt zu einer Gemeinschaft und einem Gefühl der Zugehörigkeit.

In vielen Bereichen wie beispielsweise im Sport, in der Kultur oder im Sozialen ist das ehrenamtliche Engagement ein



unverzichtbarer Bestandteil. Ohne den Einsatz von Freiwilligen könnten viele Angebote und Projekte nicht aufrechterhalten werden. Dabei profitieren nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer, sondern auch die Freiwilligen selbst von ihren Erfahrungen und dem Gefühl, einen positiven Beitrag zu leisten.

Insgesamt ist die Freiwilligenarbeit also von grosser Bedeutung für die Gesellschaft und trägt massgeblich dazu bei, eine bessere Zukunft für uns alle zu gestalten.



Blühende Aussicht
... im grünen Paradies!

Meier

Treffpunkt für Gartengenieser

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



PLATTFORM
DER
KLEINERIE

Die 19. Plattform der Kleinserie

Schulhaus Altlandenberg und Zentrum Grosswis
Bauma

Freitag 13. Oktober 2023 17.00-20.30 Uhr
Samstag 14. Oktober 2023 17.00-20.30 Uhr
Sonntag 15. Oktober 2023 17.00-20.30 Uhr
www.kleinserie.ch

Gegen 80 Aussteller zeigen Ihre Kleinserienprodukte an der grössten und diesmal bereits zum 19. Mal durchgeführten Ausstellung dieser Art in der Schweiz.

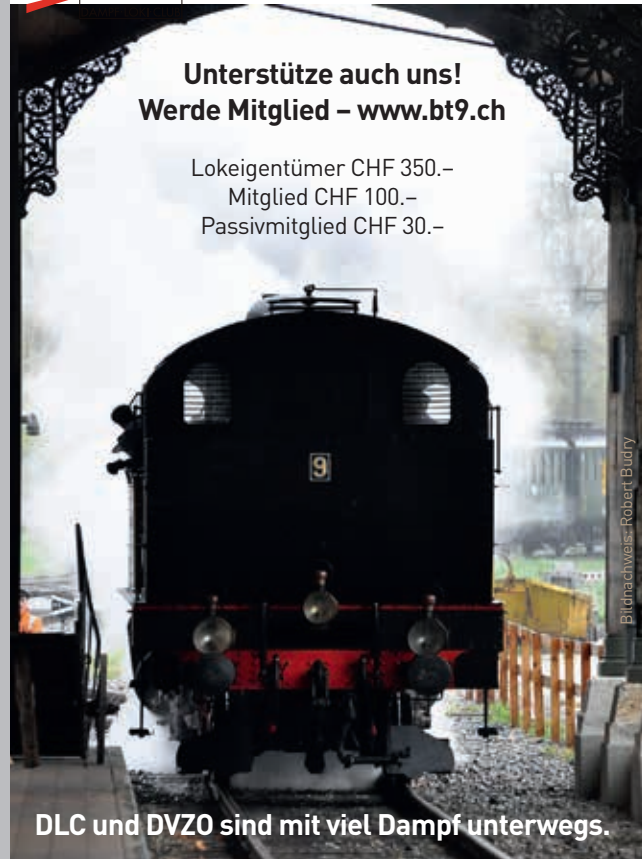
Dauereintritt für alle 3 Tage Fr. 10.00



Dampf-Loki-Club Herisau

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

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



Bildnachweis: Robert Budy

DLC und DVZO sind mit viel Dampf unterwegs.

Kommen Sie vorbei. Sie sind...



Speiserestaurant
Bahnhof
Bauma

restaurant-bahnhof-bauma.ch
Tel 052 386 19 31

Herzlich
Willkommen

Zum Znüni, zum Zmittag,
zum Zvieri, zum Znacht

Unsere Spezialitäten:

- Zander-Gerichte
aus Baumer Zucht
- Chateaubriand
- Fondue Chinoise
à discrétion



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

seit 1944

Buco Spur 0 GmbH

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



wie anno dazumal...

wildi bistro-schuppe

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:

Jeden 1. und 3. Sonntag inkl. vorangehenden Freitag+Samstag von 9 – 22 Uhr, Mai – Oktober; Gruppen auf Anfrage.

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



Weil gutes Essen und ein edler Tropfen auch den 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

Fredy Peyer: Mit viel **HERZ** für unseren Rottenwagen.



DVZO:

Wie bist Du zum DVZO gekommen?

Ich wurde im Februar 2021 pensioniert und habe mir ein sinnvolles Engagement für meine freie Zeit gesucht. Zufällig habe ich einen Radiobeitrag über die Internetseite benevol.ch gehört. Auf dieser Seite habe ich nach dem Stichwort «Kochen» gesucht und das Inserat der DVZO gefunden.

Hast Du vor Deiner Pensionierung als Koch gearbeitet?

Nein. Nach meiner Schulzeit habe ich eine Lehre als Bau-/Möbelschreiner absolviert. Nach dem Abschluss bin ich in die Informatik gewechselt und dort bis zu meiner Pensionierung geblieben.

Das Organisatorische hast Du also von Deinem Beruf als Informatiker erlangt, wo kam aber das Kochen dazu?

Bereits in der fünften Klasse stand ich gerne am Kochherd. Mein Lieblingsgericht war damals Haferflockensuppe – die liebe ich heute noch. Mein Konfirmationssessen, ich machte Coniglio all'italiana aus dem Römertopf. Legendar waren auch meine Apfelomeletten, die es bei mir zuhause nach dem Ausgang, aber erst nach Mitternacht gab.

Gab das nie Stress mit Deiner Mutter?

Nein. Es gab eine Regel: «Die Küche musste am Morgen wieder aufgeräumt sein». Und war meine Mutter noch wach, setzte Sie sich auch noch gerne zu uns an den Küchentisch und hat rumgealbert.

Also Kochen und Essen war schon früh für Dich wichtig. Warum hast Du dann nicht einfach Koch gelernt?

Diese Frage wurde mir schon oft gestellt, die Antwort ist einfach – dann hätte ich heute kein Hobby mehr.

Welche Hobbys pflegst Du neben dem Kochen noch?

Mit siebzehn Jahren besuchte ich einen Jungschiesskurs. Dem Schiesssport bin ich bis heute treu geblieben, nur heute versuche ich mein Glück mit dem Sportgewehr. Eher eine Leidenschaft ist das Sammeln von alten Kochbüchern. Ich habe aktuell über dreihundert Bücher, das älteste aus dem Jahre 1809.

Beim DVZO das Kochen und ab und zu das Schiessen, füllt das Deine Zeit als Rentner schon aus?

Bei weitem nicht. In meiner Agenda sind jedes Jahr zehn bis zwölf Wochen für Ferienlager, die von «chinder-lager.ch» durchgeführt werden, reserviert. In dieser Zeit stehe ich dann täglich in der Küche. Oft habe ich bis zu drei Kinder in der Küche, die das Ferienlager von der Küchenseite her kennenlernen wollen. Ich versuche ihnen dabei auch etwas über Ernährung und Zubereitung zu vermitteln, der Spass darf dabei natürlich nicht fehlen. Ich bin auch Gründungsmitglied der Chuchi Culinimbus in Zürich. Wegen Corona und einem fehlenden Küchenlokal haben wir uns leider schon lange nicht mehr getroffen. Dann bin ich auch noch Fähnrich beim SCKM (Schweizerischer Club Kochender Männer) und im Vorstand des Verkehrsvereines in Lütisburg.

Zurück zu unserem Verein – Du bist Ressortleiter Rottenwagen. Wie kam es dazu?

Als ich mich das erste Mal mit Markus Wildi traf, hat er mir bereits gesagt, dass der DVZO einen Ressortleiter für den Rottenwagen suche. Ende 2021 habe ich ihm zugesagt und bin nun seit dem 1.1.2022 für den Rottenwagen verantwortlich.

Wie war Dein erstes Jahr als Ressortleiter?

Ich kann auf ein gelungenes Jahr zurückblicken. Mit meinem Team konnten wir alle geplanten Anlässe des DVZO abdecken. Die verschiedenen Köche und Köchinnen zauberten dabei verschiedene Gerichte für die arbeitenden Vereinsmitglieder. Die Rückmeldungen, die ich erhalten habe, waren durchwegs positiv.

Also wird der Verpflegungsservice von den Mitgliedern geschätzt?

Sehr. Viele haben mich auch schon direkt angesprochen und sich für den Einsatz meines Teams bedankt.

Du hast jetzt mehrmals Dein Team erwähnt. Bitte gib uns einige Informationen zu Deinem Team.

In der Adressliste des Rottenwagen-Teams habe ich 17 Einträge von aktiven Mitgliedern. Davon sind zwei Drittel im Verlauf des Jahres auch im Einsatz. Das tönt nun etwas bescheiden, aber für mich passt das so. Ideal wäre es, wenn jedes Teammitglied zwei bis drei Einsätze pro Jahr abdecken könnte – vielleicht erreiche ich mit meinem Team irgendwann dieses Ziel.

Wieviele Einsätze stemmt Dein Team pro Jahr?

Im letzten Jahr wurde an 22 Tagen gekocht. Für das Jahr 2023 sind bereits mehr als dreissig Einsätze mit jeweils zwei Personen geplant. Zurzeit läuft die Einsatzplanung. Ich hoffe, dass ich alle Tage mit einem Zweier-team abdecken kann.

Wie machst Du die Planung? Rufst Du jedem an?

Ich telefoniere nicht wirklich gerne, das wäre also eher der Horror für mich. Die Planung läuft über «doodle». Jedes Teammitglied kann seine Wunschtage eintragen. Ich leite dann daraus die nötigen Einsätze ab und erstelle den entsprechenden Einsatzplan.

Was sind Deine Ziele für das Jahr 2023?

Als primäres Ziel steht natürlich die Bewirtung der Vereinsmitglieder an allen geplanten Tagen auf der Liste. Hinzu kommen auch noch zwei ganz persönliche Ziele:

- 1) Ich möchte einmal alle Teammitglieder kennenlernen.
- 2) Im letzten Jahr fand kein Ressortabend statt. In diesem Jahr ist das Datum bereits in der Jahresplanung festgelegt – ich hoffe, dass es dieses Jahr klappt.

Fredy, wir danken Dir für das interessante Interview.

Die Faszination der Zeitmaschine



Bettina Spoerri:
ist Schriftstellerin,
Kulturvermittlerin und
Verlegerin.
Sie war im August 2021
mit der Dampfbahn
unterwegs.
www.seismograf.ch



Diese Dampfbahn ist nicht einfach ein Zug mit Wagen, nein: Sie ist die beste aller Zeitmaschinen. Noch bevor wir eingestiegen sind, fühlen wir die Verzauberung. Im Gesicht eines älteren Mannes, der mit uns die von Hand aufgemalten Schriften der liebevoll restaurierten Waggons studiert, ist ein glückliches Lächeln erschienen, das nicht wieder verschwindet. Mit wie viel Hingabe und Sorgfalt diese Wagen gehegt und gepflegt worden sind. Die schwarz-glänzende Lokomotive ist in geheimnisvolle Rauchschwaden getaucht und pfeift schon einmal zögerlich zur Probe, sie klingt sehnsüchtig, mit kratzender Kehle, sie muss sich noch freihusten. Die Kinder, die vor uns die Stufen hinaufsteigen, noch eben rufend und laut lachend, werden vor Aufregung plötzlich still. Auch uns kribbelt die Vorfreude in den Fingern. Denn dieser Zug wird nicht nur auf den Geleisen stehen bleiben, wenn wir uns drinnen gesetzt haben werden – nein, er wird auch fahren! Als Kind habe ich eine Bahnausrüstung en miniature geschenkt erhalten: Eine weisse Mütze mit goldgefärbtem Logoband der SBB, eine rote Umhängetasche – aber das Wichtigste waren die Kartontickets und der Lochknipser, also diese sternförmige Zange, mit dem man die Tickets entwertete. Diese wenigen Gegenstände evozierten eine ganze Welt – die weite Welt, in der wir bis ans Ende der Welt und zurückfahren. Leider waren irgendwann alle Kartontickets auf allen Seiten durchlöchert, und die Realität fegte den Traum hinweg. Doch da sind sie wieder, die Originaltickets, und ich darf sie dem Mann in Bähnler-Uniform hinhalten, der tatsächlich ein kleines Loch in sie stanz. Die Türen, die Griffe, die Sitze, die Gepäckträger – wir sind jetzt Darsteller in einem dieser Historienfilme,

die ich liebe, manche sind etwas zu kitschig-romantisch, die wirklich interessanten zeigen aber auch die gesellschaftlichen Verwerfungen und politischen Probleme vergangener Bahnreise-Zeiten auf. In Downton Abbey wird Zug gefahren, in Shanghai Express oder auch in dem grossartigen Film The Hours, in dem u.a. einige Szenen aus dem Leben von Virginia Woolf dargestellt sind, in Mord im Orient-Express ebenso wie in Strangers on a Train, und wenn die Menschen so in Bewegung sind, geschieht in ihren Kunst-Leben oft eine entscheidende Wende. Alles ist in der Schwebel, und die Landschaften draussen verändern sich laufend. Unser Zug fährt durch die Landschaft des Kantons Zürich, sanfte grüne Hügel, Wiesen, Wälder. Das Unterwegssein ist das Ziel. Dampfbahnfahren ist natürlich eindeutig gemütlicher, als in einem Auto im Strassenverkehr zu sein, behaglicher als auf einem Fahrrad und beschaulicher als in einer modernen Bahn – mit anderen Worten: Das ist genau das richtige Tempo; es erlaubt Bewegung und Betrachtung in einem, ohne jegliche Anstrengung. Die leistet die schnaufende, schnaubende und jetzt bisweilen in hohen Tönen pfeifende Lokomotive, die wir dank der einen und anderen Kurve majestätisch vor sich dampfen sehen können. Wir gleiten dahin, fühlen uns dabei wie Gäste von weit, weit her, wenn wir unsere Hände heben, um den Menschen auf der Strasse oder bei den Häusern zuzuwinken – und sie winken lächelnd zurück. Wer kann da nicht verstehen, dass wir gar nicht mehr aussteigen wollen?

Unterwegs in Gelb

Die Geschichte des Postautos in der Schweiz ist eng mit der Geschichte der Pferdepost und der Entwicklung des Tourismus verknüpft. Ab 1850 war der Personentransport der wichtigste Betriebszweig der Post und die Zahl der Postkutschenrouten stieg stetig an. Während die Eisenbahn nach und nach wichtige Verkehrsverbindungen ersetzte, gewannen die Kurse der Schweizerischen Reisepost, wie der Postautodienst bis in die 1990er-Jahre hiess, im alpenquerenden Verkehr an Bedeutung und erschlossen abgelegene Gebiete, verbanden grössere Dörfer mit der Bahn und stellten Querverbindungen zwischen Bahnlinien sicher.

1906 wurde der erste fahrplanmässige Automobil-Postkurs zwischen Bern und Detligen aufgenommen. 14-plätzig Autobusse ersetzten die Postkutschen und boten mehr Sitzplätze, höhere Geschwindigkeit und eine höhere Frequenz. Obwohl sie störanfällig waren und hohe Betriebskosten verursachten, setzte nach dem Ersten Weltkrieg der eigentliche Aufschwung des Postautobetriebs ein. Die Autopost verdrängte die Pferdepost auf zahlreichen Linien und wandelte sich vom Gelegenheits- zum Alltagsverkehrsmittel.

Seit den 1920er-Jahren befahren Postautos die grossen Alpenpässe und die Alpenpost wird zum Symbol der Schweiz. Das Gelb der Postkutschen und später der Postautos, welches erst ab 1939 auch für Briefkästen, Wert-

zeichenautomaten oder Poststellenschilder vorgeschrieben war, hat eine besondere Bedeutung für die Schweiz. Es trug zum einheitlichen Erscheinungsbild der Post und damit zum Selbstverständnis des jungen Bundesstaates bei. Zusammen mit dem Schweizerkreuz, welches seit der Vereinigung von Post und Telegrafie/Telefonie als gemeinsames Wappenlogo auftritt, ist es ein wichtiger Bestandteil der visuellen Identität der Schweizerischen Post.

Das Postauto verkörpert somit nicht nur den technischen Fortschritt und die Zuverlässigkeit der Post, sondern auch die Schönheit des Landes. Das Dreiklanghorn, welches ab 1923 auf den Bergpoststrassen ertönte, gehört ebenso zum Erkennungszeichen, wie die Farbe Postgelb.

PTT-Logo von 1932



Über den Klausenpass um 1922 im Saurer Car Alpin



Saurer Postbus um 1907 vor der Kappelenbrücke in der Eimatt

Kombinieren Sie ihren Besuch in Bauma mit einer Fahrt in einem der Oldtimer-Postautos, die an allen Fahrsonntagen unserer Dampfbahn verkehren. Ob zur Fahrt auf die Hulftegg, dem Passübergang zwischen dem Tösstal und dem Toggenburg, oder einer der neuen Rundfahrten; die Reise im historischen Postauto ist für alle ein grosses Vergnügen. Und wer weiss, vielleicht erklingt auch das charakteristische Dü-da-do aus der Ouverture zu Wilhelm Tell von Gioachino Rossini.

Informationen und Billette am Welcome Desk in der Historischen Bahnhofhalle Bauma

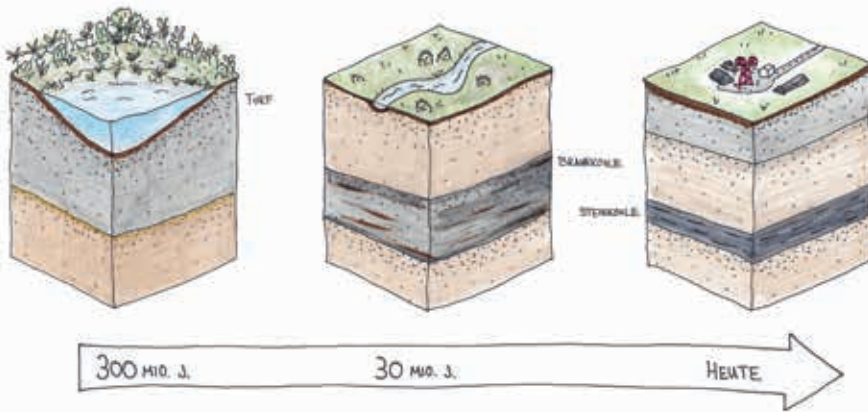
Kohle

ein Energieträger mit historischer Bedeutung

Wer hätte gedacht, dass Millionen Jahre alte Bärlapppflanzen einst die Grundlage der industriellen Revolution und somit der Katalysator der modernen Zivilisation waren. Die Rede ist von Steinkohle und wie sie im Rahmen der Klimadiskussion mehr denn je zu reden gibt. Doch hat nicht auch Kohle einen historischen Wert und somit Anrecht auf einen Erhalt?

Was die Menschheit seit Jahrhunderten als Kohle in Bergwerken zu Tage fördert, begann vor etwa 300 Millionen Jahren, zur Zeit der Dinosaurier, als üppige Flora. Genauer waren es primär Bärlapppflanzen im Oberkarbon, deren Biomasse sich in Sümpfen ansammelte. Daraus entstand über lange Zeit unter Luftsabschluss und viel Druck zuerst Torf, später Braunkohle und dann Steinkohle.

Doch was ist Kohle genau?



Die Entstehung von Kohle von organischer Biomasse zu Torf, Braunkohle und schliesslich Steinkohle. Noch später entstände daraus Graphit und schliesslich Diamant.

Kohle setzt sich aus drei Grundbestandteilen zusammen: Fester Kohlenstoff, Asche und flüchtige Bestandteile wie Sauerstoff und Wasserstoff, die in den Poren des festen Kohlenstoffs eingeschlossen sind. Dazu kommen vernachlässigbar kleine Bestandteile an Wasser, Schwefel und Metalle. Je nach Alter der Kohle variiert der Anteil der flüchtigen Bestandteile. Relativ junge Kohle, z. B. aus Schlesien, setzt sich bis zu 40% aus flüchtigen Bestandteilen zusammen. Ältere Kohle, wie sie in den Appalachen im Osten der USA abgebaut wird, hat nur noch weniger als 10% flüchtige Bestandteile. Man spricht dann auch vom Anthrazit.



Die Hauptbestandteile von Steinkohle sind vielfältiger als man erahnen würde. Hier am Beispiel walisischer Steinkohle.

Wenn unsere Heizer Kohle auf das Feuer in der Feuerbüchse werfen, beginnen zuerst der Wasser- und Sauerstoff zu brennen. Dies erwärmt den umliegenden festen Kohlenstoff, bis dessen Zündtemperatur erreicht ist und auch dieser zu brennen beginnt. Der feste Kohlenstoff brennt langsamer und heisser als die flüchtigen Bestandteile und setzt wesentlich mehr Energie frei, um den Dampfdruck bei arbeitender Maschine aufrecht erhalten zu können. Bevor die Kohle vollends verbrannt ist, muss im richtigen Moment wieder nachgelegt

werden, damit die vorhandene Hitze optimal genutzt wird, um die neue Kohle wieder zu entzünden. Dies erfolgt am besten nicht auf einmal, sondern in einem regelmässigen Rhythmus von jeweils nur 3 – 5 Schaufeln.

Woher kommt der Rauch?

Kohle raucht nicht unbedingt perse. Rauch ist bei allen Verbrennungsprozessen, zum Beispiel auch bei Holzfeuern, ein Anzeichen von Sauerstoffmangel, respektive Brennstoffüberschuss. Wirft der Heizer zum Beispiel zehn und mehr Schaufeln auf einmal ins Feuer, kann dem Kamin schon die eine oder andere Rauchwolke entweichen. Bei der Kohle spielt nun aber auch der Anteil flüchtiger Bestandteile eine wichtige Rolle. Bei einem hohen Anteil flüchtiger Stoffe lösen sich diese bei frisch aufgeworfener Kohle zu schnell in zu grossen Mengen aus der Kohle. Es kommt zu einem Luftmangel und einfacher zur Rauchentwicklung. Für Dampflokomotiven sind die flüchtigen Bestandteile dennoch sehr wichtig, da sie eine schnelle Reaktionszeit – ein schnelles Entzünden – ermöglichen, was im «Stop-and-Go-Betrieb» einer Eisenbahn unentbehrlich ist. Das Heizerhandwerk ist daher eine hohe Kunst, möchte man doch stets pünktlich genügend Druck im Kessel haben und gleichzeitig emissionsarm unterwegs sein. Während heute schweizweit noch ein paar dutzend Menschen diese Kunst beherrschen, waren es vor hundert Jahren Tausende von Spezialisten ihres Faches.



Kohlezyklus beim DVZO: Anlieferung der Kohle aus Grossbritannien mittels Lastwagen. Umschlag im Kohlewagen durch unsere Lokbetreuer (Der «Kohlentrimmer» ist auch eine ausgestorbene Berufsgattung).

Unsere Heizer bei der Arbeit auf dem Führerstand und schliesslich in der Feuerbüchse unserer Loks.

Der DVZO verbrennt pro Jahr 30-35 t Kohle. Dies entspricht dem CO₂-Ausstoss eines Flugzeuges auf einem Hin- und Rückflug von Zürich auf die Kanarischen Inseln.

Während über 150 Jahren globaler industrieller Entwicklung spielten sowohl Kohle wie auch andere fossile Brennstoffe eine unentbehrliche Rolle. Kohle ist bis heute einer der billigsten und reichhaltigsten Energieträger. Neben der Energiegewinnung wurde Kohle auch für viele andere Zwecke verwendet, beispielsweise für die heute durch Erdgas ersetzte Gasgewinnung oder für Anwendungen in der Chemie oder im Strassenbau. Kohle ist aus den letzten 200 Jahren technologischen Fortschritts nicht wegzudenken. Die Verbrennung fossiler Brennstoffe lässt aufgrund des Treibhauseffekts die Temperaturen auf der Erde ansteigen und so hat Kohle in kommerziellen Anwendungen schlicht keinen Platz mehr. Für uns museale Anwender, die bestrebt sind der Öffentlichkeit die Errungenschaften des menschlichen Tuns vergangener Jahrzehnte lebhaft näherzubringen, um daraus für die Zukunft lernen zu können, wird gleichzeitig das Eis dünn. Auch Museumsdampflokos benötigen Kohle, um zu fahren. Doch sind wir Museumsbahnen ein viel zu kleiner Abnehmer, um auch nur ein einzelnes Kohlebergwerk rentabel zu erhalten. Der Ausbruch des Ukraine-Krieges mit den darauffolgenden Turbulenzen am Rostoffmarkt hat aufgezeigt, an welchem seidenem Faden der Erhalt und Weiterbetrieb von historischen Dampf-

lokomotiven hängt. Plötzlich gab es europaweit praktisch keine für Dampflokomotiven geeignete Stückkohle mehr zu kaufen. Mit Weitsicht und guten Verbindungen nach England konnte der DVZO rechtzeitig Alternativen testen und eine Lösung finden. Heute verbrennen wir keine herkömmliche Kohle mehr, sondern synthetische Eierbriketts «Heritage Wildfire», dessen Zusammensetzung aus Steinkohle- und Anthrazitstaub in der Herstellung exakt manipuliert werden kann, damit es die gewünschten Eigenschaften unabhängig der verwendeten Rohstoffe beibehält. Diese Entwicklung geht weiter: 2022 konnte der DVZO als erste Schweizer Dampfbahn eine teils biobasierte Kohle testen. Langfristiges Ziel des Herstellers ist, eine komplett CO₂-neutrale Biokohle für Dampflokomotiven zu entwickeln. So soll es möglich bleiben, das bedeutende historische Handwerk des Heizers auch zukünftigen Generationen anschaulich zeigen zu können.

Kohle hat historische Relevanz und ein Anrecht auf den Erhalt. Museumsbahnen müssen eine Vermittlerrolle wahrnehmen.

Unsere Rolle wird nunmehr darin bestehen, zu sensibilisieren was Kohle ist, was Kohle für die Menschheit bedeutet hat und welche Berufe und Lebensweisen damit verbunden waren und warum wir die Welt von ihren Auswirkungen schützen müssen. Verschwindet die Kohle auch für Museumsbahnen, wird aus «Kohle» ein

abstrakter Begriff. Wie sollen wir zukünftige Generationen für die Probleme des Kohlenstoffdioxids (CO₂) sensibilisieren, wenn es keine Kohle mehr gibt? Nichts hinterlässt einen bleibenderen Eindruck als ein kohleverschmiertes Heizergesicht. So können Museumsbahnen eine Botschafterrolle zwischen Menschen, Geschichte und Energieträger übernehmen und ihre Besucher bezüglich ihrer Bedeutung in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft aufklären.

Kim Nipkow

DVZO Leiter Triebfahrzeuge Bauma



Links: Polnische Gasflammkohle aus Schlesien, flüchtige Bestandteile: 32%, fester Kohlenstoff: 62%

Rechts: Sibirische Kohle, flüchtige Bestandteile: 25%, fester Kohlenstoff: 65%



Königin aller Kohlen: Steinkohle aus Wales, flüchtige Bestandteile: 13.3%, fester Kohlenstoff: 78%



Neue Entwicklungen als Ersatz herkömmlicher Stückkohlen. Verschiedene Eierbriketts mit der Zielsetzung: Raucharme Verbrennung, bessere CO₂-Bilanz, sichere Lieferketten

Links:

Trevithick Steam Ovoid, gepresster Anthrazitstaub

Mitte:

ECOAL: Anteil von bis zu 50% CO₂-neutraler Biokohle

Rechts:

Heritage Wildfire, teils Gasflammkohle, teils Anthrazit, spezielle Entwicklung für hohe Leistung beniedrigen Rauchemissionen

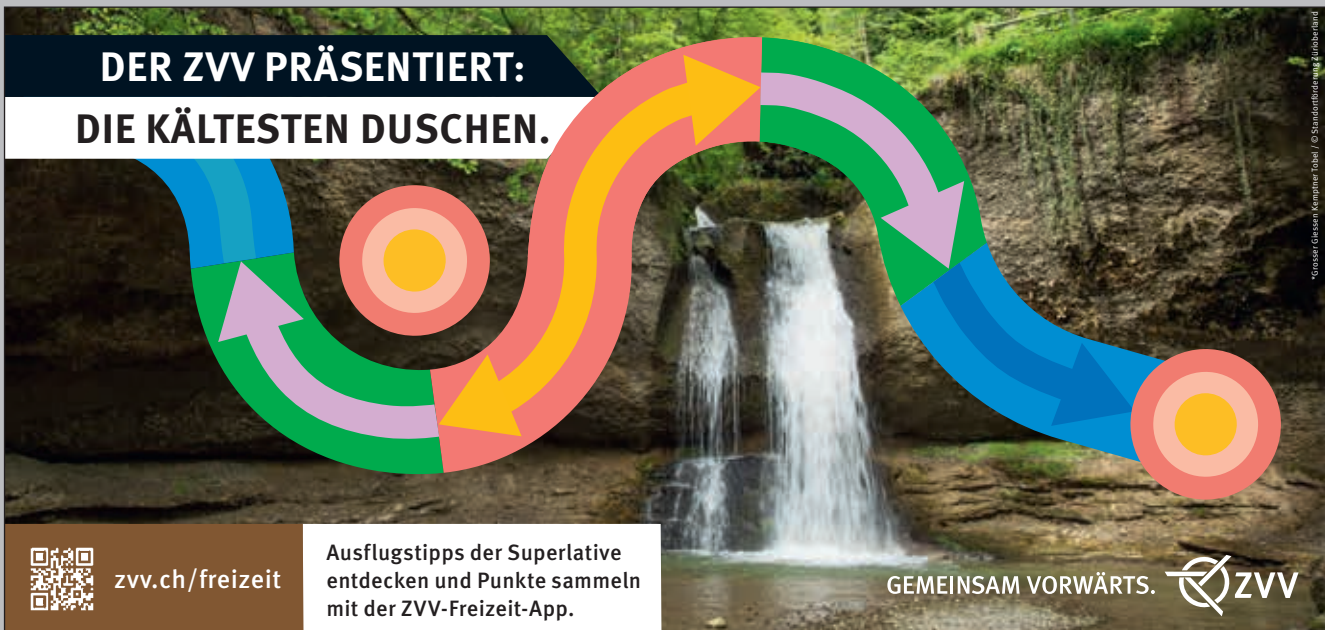
Mit Volldampf ans Ziel

mit Ihrer Immobilienpartnerin der Region.



RE/MAX Immobilien Wetzikon
Bahnhofstrasse 31 | 8620 Wetzikon
Telefon 044 933 66 88
karin.schoenbaechler@remax.ch
remax.ch

**DER ZVV PRÄSENTIERT:
DIE KÄLTTESTEN DUSCHEN.**



*Grosser Gassen Kempner Foto / © Standardredaktion Zürich/Brand



zvv.ch/freizeit

Ausflugstipps der Superlative
entdecken und Punkte sammeln
mit der ZVV-Freizeit-App.

GEMEINSAM VORWÄRTS.



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



Vereinsmitgliedschaft: Bewegen Sie Geschichte!

Der DVZO besteht mittlerweile aus rund 200 aktiven ehrenamtlichen Mitgliedern, welche Kohle schaufeln, Weichen stellen, Signale unterhalten, Imbisse servieren, Billette knipsen, Wagen rangieren, Kellen schwenken, Loks revidieren, Barrieren bedienen, zimmern, malen, schmieren, schweissen, sägen, löten, schrauben und vieles mehr.

Wir sind ein bunt gemischter Blumenstrauss aus Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen. Werden auch Sie Teil der DVZO-Familie als Aktivmitglied oder unterstützen Sie uns als Passiv- oder Gönnermitglied.

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn».
- Sie interessiert Geschichte, insbesondere die der Industrialisierung.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache».
- Sie möchten gerne an einem grossen Ganzen mitwirken.

Werden Sie noch heute Mitglied des DVZO.



Profitieren Sie von folgenden Mitgliedervorteilen:

Aktiv: Freie Mitfahrt in unseren Zügen, Zustellung aktueller Informationen, Stimmrecht an der Generalversammlung.

Passiv: Eine Freifahrt pro Jahr, Zustellung aktueller Informationen, Stimmrecht an der Generalversammlung.

Gönner: Jährliche exklusive Gönnerfahrt, eine Freifahrt pro Jahr, Zustellung aktueller Informationen.

Ich bin DVZO
und Du?

Informieren Sie sich auf
www.dvzo.ch/mitgliedschaft



FAQ

Warum die Lok verkehrt fährt?

In Hinwil fragt sich so mancher Fahrgast, wie die Lok jetzt nach Bauma zurückfährt, stehe sie doch verkehrt herum. Mangels einer Drehscheibe – eine solche war ebenda bis Ende der 1980er Jahre noch vorhanden, musste dann aber den Veloabstellplätzen weichen – muss die Lok rückwärts nach Bauma fahren.

Dies macht dem Lokpersonal aber nichts aus, die Sicht aus dem Führerstand ist rückwärts sogar besser als vorwärts. Hinzu kommt, dass unsere Lokomotiven – alle ohne Schleptender – dafür ausgelegt sind, auch rückwärts gleich schnell wie vorwärts fahren zu können. Auch früher gab es, besonders bei Nebenbahnen, nicht überall Drehscheiben.

Sicherheit

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.
- Strecken Sie nie Gegenstände aus dem offenen Wagenfester des fahrenden Zuges.
- 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.
- Während der Fahrt ist der Aufenthalt auf den offenen Wagenplattformen verboten.
- Lehnen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Eltern haben im Zug und auf dem Bahnareal eine Aufsichtspflicht.
- Lehnen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig auf Wagen-Übergängen stehen.
- 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 DVZO-Personal dankt und wünscht
Ihnen eine erlebnisreiche Bahnfahrt.

Bahnhofrundgang «Eisenbahn-Zeitreise»

Du willst noch mehr Eisenbahngeschichten erleben?



Stefan Dietz, Lokführer beim DVZO, an einer der beiden Audiostationen. Welche Nummer er wählte, ist nicht bekannt. Die Geschichte scheint ihm aber zu gefallen!

Dann besuche den spannendsten Weg zur Lokremise Bauma! Er ist immer offen und frei zugänglich. Er erzählt viele interessante Geschichten rund um die Bahn und ihre Menschen. Geschichten, die Gross und Klein ansprechen und sich auch wunderbar erzählen lassen. Ein tolles Abenteuer inmitten alter Züge!

Der Rundgang durch das Bahnhofareal Bauma startet vor der alten Bahnhofhalle und führt über verschiedene Stationen ins Depotareal, wo unsere Dampflokomotiven und Wagen zu Hause sind. Unterwegs tauchst du bei den kurzweiligen Posten in die kleine eigene Welt des Bahnhofs Bauma ein. Die Infotafeln werden von zwei Audiostationen bereichert. Wir führten verschiedene Gespräche mit Mitgliedern unserer Dampfbahn und fingen das Ambiente am Fahrsonntag mit dem Mikro ein. Du hörst die Töne über ein altes SBB-Streckentelefon. Und in der früheren Schirmhütte von Eglisau kannst du mitfeiern, wie sich die Dampflok mit einem schweren Zug hoch nach Bäretswil kämpft.

Der Bahnhofsrundgang «Eisenbahn-Zeitreise» ist die 2018 eingeweihte, erste kleine Etappe des Projekts «Depotareal Bauma 2020». Der Dampfbahn-Verein verbessert mit diesem ambitionierten Vorhaben die für den Unterhalt des historischen Rollmaterials nötige Infrastruktur, will aber auch das Areal für Besucherinnen und Besucher öffnen. Entstehen soll ein vielseitiges Freilichtmuseum rund um die Eisenbahn, das Tösstal und die benachbarte Töss. Der Bahnhofsrundgang vermittelt einen ersten Eindruck, wie wir uns das vorstellen.

Übrigens: Wenn du die Zwei am orangen Telefon am Eingang der Bahnhofshalle wählst, erzählt dir ein pensionierter Zugführer wie das mit dem Gefängnis im Gepäckwagen war und wie früher Tiere mit dem Zug zum Schlachthof gefahren wurden. In der Schirmhütte bei der Station «Drehscheibenwärterbude» kann man den Knopf zwar zweimal drücken – die Lok 2 hört man aber dennoch nur ein Mal nach Bäretswil hochstampfen.

Wir wünschen dir und deinen Leuten viel Spass auf dem spannenden Spaziergang!
Florian Vogel und Roger Bennet

thturbo
Die Regionalbahn.

Erlebnis Linien

Jetzt einsteigen und mit Thurbo die Fahrt geniessen!
thturbo.ch/erlebnis

SBB CFF FFS



Ausmalbild

Wettbewerb

Wettbewerbsfrage:

Wo befand sich der Kilometer 0 unserer Bahn?

1. Preis:

Du bist Ehrengast im Museum Neuthal und erlebst zusammen mit deiner Familie und deinen Freunden einen tollen Tag in unserem Partnermuseum. Und natürlich fährst du mit deinen Leuten standesgemäss mit der Dampfbahn nach Neuthal.

2. – 5. Preis:

Ein Kinderbuch aus unserem Dampflädeli. Der kultige Souvenirshop im alten Bahnhof Bauma, ist an jedem Fahrtag geöffnet.

Richtige Antwort einsenden an:

wettbewerb@dvzo.ch oder per Post an: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland - DVZO, Postfach, 8494 Bauma

Einsendeschluss: 31. Oktober 2023

Teilnahmeberechtigt sind alle in der Schweiz wohnhaften Personen. Ausgeschlossen sind alle Vereinsmitglieder des DVZO. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Keine Barauszahlung der Preise.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden ausschliesslich zur Ermittlung der Gewinner benötigt und nicht an Dritte weitergeleitet. Die Gewinner werden schriftlich bzw. per Mail benachrichtigt – also Absender nicht vergessen. **Viel Glück!**



Kompetenz und Hightech

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 die 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) | Badenerstrasse 694 | 8048 Zürich
T +41 43 322 23 23 | info.sgs@rsrg.com | www.rhomberg-sersa.com



THOMAS MÜLLER
Inhaber/CEO

ALBAN AVDYLI
Stv. CEO

dietschi
PRINT&DESIGN OLTEN

**MEHR
ALS EINE
DRUCKEREI**

DIETSCHI PRINT&DESIGN AG
Ziegelfeldstrasse 60 4601 Olten
062 205 75 75 www.dietschi.ch