

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland



*Dampf*express

2024



www.dampfbahn.ch



INHALT

Dampfexpress 2024

Das offizielle Magazin des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland

- DVZO**
- 04 **DAS GRÖSSTE**

- TECHNIK**
- 07 **RAD-AUFSTANDS-KRÄFTE**
Sicherheitsrelevant

- ZUKUNFT**
- 08 **DEPOTAREAL BAUMA 2020**

- FÜHRUNGEN**
- 16 **EISENBAHN-ERBE**
vermitteln und erleben

- GESCHICHTE**
- 10 **HEBELSTELLWERK**
Uster

- 24 **TÖSSTALBAHN**
Streiflichter

- ÜBER UNS**
- 09 **AKTIV MITMACHEN**
mit Freude im Einsatz

- 09 **SICHERHEIT**

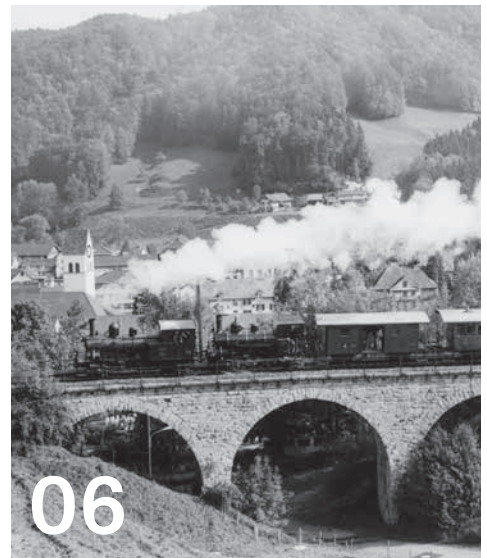
- 13 Suche nach dem **SAMICHLAUS**

- 17 **OLDTIMER-POSTAUTO**

- 18 **HEIZERKURS**
zwei Tage - unter kundiger Anleitung

- 23 **MUSEUMSZUG**
nur für Sie

**ZÜR
OBER
LAND**



Impressum

Herausgeber: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

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

Gestaltung: DVZO, Gabriela Müller

Redaktion: DVZO, Hugo Wenger

Lektorat: DVZO, Hugo Wenger, Hans-Ueli Leemann

Druck: Eristra-Druck AG, CH-8630 Rüti/ZH

Auflage: 4'000 Expl.

Fotos: (Bildnachweis)

Andrea Lareida (S. 6, 7), Candrian Holzbau + Zimmerei AG (S. 11), Christian Krähenbühl (S. 2), Erick Bonnard (S.12), Fabian Sollberger (S. 11, 12), Florian Vogel (S. 24), geo.admin.ch (S. 12), Gert Nattefort (S. 6, 7), Hansueli Müller (S. 18, 19, 20, 21), Hugo Wenger (Titelseite, S. 3, 9, 14, 15, 24, 25, 27), Martina Ladu (S. 5), Richard Pepe (S. 16), Thomas Schweizer (S. 13, 17)

Illustrationen: Ursina Fausch, Dipl. Architektin ETH SIA

© **Dampfexpress 2024:** Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO.
Die Weiterverwendung von Texten und Bildern, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.

WILLKOMMEN

WIR SIND DVZO!

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

Technik aus früheren Zeiten begeistert.
Und glücklicherweise gibt es Institutionen wie
den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, die



Wasserrassen einer Dampflokomotive vor historischer Bahnhofshalle in Bauma im Tösstal.

sich für den betriebstüchtigen Erhalt der Fahrhabe einsetzen. Seit 55 Jahren vermitteln seine Mitglieder:innen das technische Erbe rund um die Geschichte der Eisenbahn. Eine Handvoll Eisenbahnbegeisterter gründeten 1969 einen Verein, mit

dem Ziel, auf stillgelegten Gleisen im Zürcher Oberland eine historische Eisenbahn zu betreiben. Im Mai 1978 dampfte der erste Zug über die rostigen Schienen, und seither hat sich die Dampfbahn mit stetigem Erfolg weiterentwickelt. Der DVZO und seine Mitglieder:innen haben sich klar dem Erhalt des Schweizer Kulturerbes verschrieben. Es soll aber nicht in einem Museum zu bestaunen, sondern für die Öffentlichkeit erlebbar sein. Dafür stehen sie mit beispelsloser Freiwilligenarbeit ein und haben mit dem Projekt «Depotareal Bauma 2020» die nächste, sehr ambitionierte Etappe eingeläutet. Damit entsteht rund um den Bahnhof Bauma ein weiterer Teil einer vielfältigen Erlebnislandschaft. Freuen wir uns doch an der Verwirklichung und helfen tatkräftig mit!

Ihre Dampfexpress-Redaktion

Schreibfreudige gesucht...!

Verspätet, aber sie liegt jetzt vor, die neuste Ausgabe unseres Mitglieder- und Fahrgastmagazins «Dampfexpress». Seit 1980 vermittelt das Printmedium Neuigkeiten und viel Interessantes rund um den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland.

Kam es anfänglich nur als Infoblatt für die Vereinsmitglieder daher, wurde es bald einmal zum Fahrgastmagazin erhoben. Bis und mit 2007 erschien es pro Jahr noch in mehreren Ausgaben, ab dem Folgejahr nur noch einmal jährlich.

Mit dem vorliegenden Heft wurden seit dem Anfangsjahr 124 Magazine veröffentlicht. Eine beachtenswerte Leistung. Um diese aufrecht zu halten, suchen wir neue Kräfte im Redaktionsteam.

Motiviert?

Wir freuen uns auf Sie!

150 Jahre

Im 2025 jährt sich zum 150sten Mal der Anschluss von Bauma an das Schweizer Eisenbahnnetz. Dieses Ereignis wird am 05.-07. Sep. 2025 in Bauma mit einem Dorffest gefeiert.

Auch der DVZO ist mit dabei!

www.dvzo.ch
www.dampfbahn.ch





Auch für die Kleinsten DAS GRÖSSTE

Fast unzählige Möglichkeiten gibt es, um mit den Kindern einen schönen Sonntag rund um die Dampfbahn zu verbringen. Je nach Alter der Kinder gibt es kürzere und längere Wanderungen, im Neuthal im Museum Textil und Industriekultur ganz viel zu entdecken und in der Umgebung unzählige Möglichkeiten, um an einem gemütlichen Feuer zu Bräteln.



Am ersten Fahrsonntag im Juni war uns das Wetter nicht so wohlgesinnt und so hatten wir eine mittellange Wanderung von Bauma via Hittnau und Dürstelen nach Neuthal gewählt. Dort sind wir dann in die Dampfbahn eingestiegen und genossen die Fahrt in den Heimatbahnhof nach Bauma. Zuerst fährt die Bahn dabei über das grosse Viadukt, wo man auf der linken Seite das Textilmuseum sieht. Dann biegt die Bahn in den Wald ein und fährt durch den landschaftlich schönen Teil in Richtung Bauma. Bald einmal sieht man direkt über das ganze Dorf bis zum Kirchturm. Nach rund sieben Minuten erreichten wir Bauma. Dort herrschte in der Bahnhofshalle ein emsiges Treiben: Gepäck wurde ausgeladen, die Perronbeiz in der Halle lockte viele hungrige Gäste an und man hatte die Möglichkeit die Dampflokomotive aus der Nähe anzuschauen.



Kommt man von weiter her, lohnt sich natürlich eine längere Fahrt sehr. Dazu beispielsweise in Bauma einsteigen und bis Hinwil fahren. Dort lässt es sich gut beobachten, wie die Lok mit Wasser betankt und rangiert wird. Dann geht die Reise weiter zurück nach Neuthal. Vom Bahnhof Neuthal sind es gerade mal fünf Minuten bis zum Textilmuseum. Ein spannendes Familienrätsel mit Lina Fadenfroh führt dort die ganze Familie durch das ganze Museum. Kinder stellen selbst Baumwollgarn her und produzieren Stoff auf einem Handwebstuhl. Bestimmt lässt dann der Hunger auch nicht länger auf sich warten. In weniger als fünf Minuten erreicht man die grosszügige und neu sanierte Familienfeuerstelle «Fledermaus». Dort lässt es sich gut bräteln und spielen. Und die Eltern können sich an den Tischen etwas ausruhen. Zurück zum Ausgangspunkt in Bauma gelangt man entweder mit dem Dampfzug oder via Wanderweg gemütlich durch den Wald (Gehzeit: zirka 40 Minuten).

Martina Ladu mit Familie
Administration DVZO

Rad-Aufstandskräfte sind sicherheitsrelevant

Text: Andrea Lareida, Volketswil

Bei Schienenfahrzeugen müssen im Anschluss an grössere Unterhaltsarbeiten oder Umbauten diverse Kontrollen vorgenommen werden. Ein Kapitel sind die so genannten Rad-Aufstandskräfte, die gemessen, ausgewertet und dokumentiert werden.

Die Rad-Aufstandskräfte, kurz Radlasten von Schienenfahrzeugen sind eng mit der Rollstabilität verbunden. Sie bestimmen auch direkt die Reibung zwischen Rad und Schiene.

Das Ergebnis der Messung muss verschiedene Anforderungen erfüllen. Einer dieser Werte ist die Gesamtmasse des unbeladenen Fahrzeugs, sie darf nicht zu gering sein, damit das Fahrzeug unter gegebenen Umständen nicht einfach aus den Schienen springt. Ferner ist wichtig, dass diese Rad-Aufstandskräfte innerhalb zulässiger Grenzen gleichmässig auf alle Räder verteilt sind. So darf beispielsweise bei einem Radsatz die Differenz zwischen dem linken und dem rechten Rad, bezogen auf die Gesamtlast beider Räder, nicht mehr als 5% voneinander abweichen, damit der Wagen nicht mit der leichten Seite in einer Kurve die Spur verlässt. Falls die Messung zu Resultaten ausserhalb der zulässigen Werte führt, müssen Korrekturen vorgenommen werden. Im einfacheren Fall können diese Korrekturen mittels geeigneter Einstellung der Tragfedern oder einem angepassten Beladekonzept erreicht werden.

In der Vergangenheit wurden zur Bestimmung der Radlasten unserer Schienenfahrzeuge jeweils mehrere Fahrzeuge mit anstehenden Radlastmessungen zeitlich koordiniert und mit einem zusammengestellten Sonderzug für die Messung



Dampflok E 3/3 Nr. 8518 beim Einstellen der Rad-Aufstandskräfte
29.04.2023

zur nächstliegenden Radlast-Messanlage nach Winterthur überführt. Dieses Vorgehen ist allerdings mit einigen Nachteilen behaftet, weil einerseits zum Betrieb fertiggestellte Fahrzeuge ohne bestandene Messung für den Betrieb nicht freigegeben werden konnten und andererseits das erwähnte «Sonderzüglein» für die Fahrt auf dem SBB-Streckennetz ein genügend starkes Zugfahrzeug mit Zugsicherung benötigte. Also musste eine passende Zugmaschine von einem befreundeten Bahnverein angemietet werden, was nebst Trassengebühren mit erheblichen Kosten von externen Stellen verbunden war – in Zahlen etwa 3'000 CHF/Jahr. Die Planung einer Extrafahrt mit normalen Eisenbahnwagen ist unproblematisch. Für unsere historischen Dampflokomotiven mit ihrer geringen maximalen Schleppgeschwindigkeit aber wird es auf unserem schweizerischen Streckennetz

*Die beiden Blöcke der Messvorrichtung werden über separate Akkumulatoren versorgt. Mittels eines Ladegerätes müssen diese von Zeit zu Zeit nachgeladen werden.
11.10.2022*

*Johnny Müller zeigt mit einem Radsatz, wie die Messung erfolgt. Der gezeigte Radsatz wiegt 800 kg, dh er drückt mit 4 kN/Rad auf die Messeinrichtung. Das Messergebnis ist nicht gültig, weil die Aufstandskraft dieses Radsatzes unterhalb der Minimalwerte des Systems liegt.
20.09.2022*

*Das Fahrzeug wird mit dem zu messenden Radsatz so gut wie möglich in die Mitte der beiden Druckplatten gefahren. Beim Anfahren rollt der Spurkranz auf die beidseitigen Druckplatten.
04.10.2022*



mit dem dichten Fahrplan immer schwieriger ein passendes Zeitfenster für eine Überfuhr zu finden.

Aus diesem Grund haben sich die Technikkollegen aus Uster auf dem Markt nach möglichen Lösungen und Lieferanten zu Miete oder Kauf einer Messeinrichtung umgesehen.

Im Herbst 2021 wurde dem DVZO von der deutschen Firma «Prodat» ein werksrevidiertes, mobiles Radlast-Messsystem RKM mit 2 Messzellen zum Kauf angeboten. Weil das Angebot zeitlich begrenzt, der Bedarf jedoch längstens ausgewiesen und eine solche Beschaffung in keinem Budget vorgesehen war, haben sich vier von Sinn und Zweck dieser Beschaffung überzeugte Vereinsmitglieder zusammengesetzt, um dem Verein den grösseren Teil des Kaufpreises vorzuschüssen. Damit wurde ermöglicht, das passende «Schnäppchen» zu beschaffen und sofort nach Inbetriebnahme diese notwendigen Messungen auf unserer Trasse vor der Remise in Uster vorzunehmen.

Das System Prodat® RKM besteht aus den beiden Messblöcken, die mittels eines Spreizrohres zwischen die Geleise gespannt werden. Die Stromversorgung der Kraft-Messzellen erfolgt über je einen eingebauten Akkumulator. Die Messwerte der beiden Zellen werden über Industriefunk-Frequenzen an eine Empfangsstation übertragen, die ihrerseits über ein USB-Kabel mit einem Rechner verbunden wird. Auf dem Rechner muss die geeignete Software-Anwendung Prodat® SO-RKM installiert und eingerichtet sein.

Der Einbau der Messblöcke sollte in einem möglichst horizontal und gerade verlaufenden Gleisabschnitt erfolgen. In Uster liegt der einzige Gleisabschnitt, der die Bedingungen klaglos erfüllt ausserhalb unseres Areals in der Bahnhofanlage der SBB und daher im Gefahrenbereich vorbeifahrender Züge. Wir wollten weder das Risiko eines Personenschadens noch dasjenige einer Betriebs-Beeinträchtigung eingehen.



Messung am Kohlewagen L4
8.11.2022

Deshalb haben wir uns für das längste Gleisstück innerhalb unseres Areals entschieden. Dieser Gleisabschnitt liegt allerdings in einem Bogen und weist eine leichte Querneigung auf.

Die Anlage wurde im Sommer 2022 geliefert, eingebaut und in Betrieb genommen. Als erstes Messobjekt diente der Kohlewagen L4. An ihm wurde auch gleich der Einbau des Systems überprüft. Im Dezember 2022 folgte die erste Messung am frisch aufgebauten Kühlwagen «Feldschlösschen». Dabei zeigte sich zwischen der linken und der rechten Wagenseite eine Differenz von 5 Kilo-Newton (der Wagen bringt auf der einen Seite 500 kg «mehr auf die Waage» als auf der anderen Seite). Die Nachforschung hat ergeben, dass dieses Ungleichgewicht schon vor Jahrzehnten mit dem Einbau der automatischen Zugbremse «eingebaut» wurde. Nach dieser Messung wurde die Messeinrichtung abgebaut und zur Überwinterung bereitgestellt.

Zur Korrektur wurden auf der leichteren Seite Ballast von 500 kg in Form von Eisenstreifen unten am Wagenchassis befestigt. Anfangs April 2023 wurde die Anlage wieder eingerichtet, damit das inzwischen mit einem anderen Kessel aufgebaute «Tigerli», die Dampflok E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» vor der Überfuhr nach Bauma gemessen und eingestellt werden konnte. Zur Zeit wird in Bauma ein Einbauplatz bestimmt und zum Einbau der Messeinrichtung vorbereitet. Anschliessend kann unser mobiles Messsystem nach Bedarf an beiden Standorten eingesetzt werden.

Dabei werden die Laufflächen der beiden Räder von der Schiene abgehoben. Die gesamte Last drückt nun über die beiden Spurkränze auf die Druckplatten und damit auf die Kraft-Messzellen. Die Messzellen unter beiden Rädern senden die gemessenen Aufstands-Kräfte über eine gängige Industrie-Funkfrequenz an eine Empfangsstation.

Die Empfangsstation kann mehrere Meter von der Messeinrichtung entfernt aufgestellt werden. Sie wird über eine USB-Schnittstelle mit einem Lap-Top-Rechner verbunden, auf dem die spezifische Anwendungssoftware «Prodat® SO-RKM» installiert ist. Die Messwerte werden angezeigt, gespeichert und protokolliert.

*Messung am Kühlwagen «Feldschlösschen»
20.12.2022
Bei dieser Messung wurde das Ungleichgewicht von ca. 500 kg festgestellt.*



«Depotareal Bauma 2020»

ist ein gemeinsames Projekt des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO), des Kantons Zürich (AWEL) und SBB Immobilien unter der Federführung des DVZO. Es umfasst bauliche Erweiterungen und Anpassungen im Depotareal sowie die Revitalisierung der Töss im Abschnitt hinter dem Bahnhofareal in Bauma.

Die Projektpartner schaffen so eine Drehscheibe für Eisenbahn-Enthusiasten, Kulturgut-Begeisterte und Naturliebhaber:innen – einen Leuchtturm für die Region Tösstal im Zürcher Oberland. Zusätzlich sollen auf dem Gelände seltene oder einmalig erhaltene Zeugen aus der Eisenbahngeschichte im Bahnbetrieb des DVZO ihre ursprüngliche Funktion zurückerhalten. Bahnbauten aller Art aus verschiedenen Epochen werden in Bauma zu einem Erlebnisraum vereint, im authentischen Umfeld genutzt und dem Publikum auf eingängige Art präsentiert. So werden optimale Bedingungen zur Pflege und zum Betrieb des rollenden und stehenden Kulturgutes durch den DVZO geschaffen. Entlang denkmalpflegerisch wertvollen Elementen rund ums Thema Eisenbahn erleben die Besuchenden auf beschilderten Wegen eine einmalige Entdeckungsreise, bei der die Vergangenheit greifbar wird.

Bauma wird in Zukunft für die Eisenbahn eine noch grössere Bedeutung erlangen: Aufgrund des immer engeren Fahrplans auf dem dicht befahrenen Netz der Schweizer Bahnen, werden die langsamen und nicht mit modernen Zug- und Sicherungstechniken ausgerüsteten Museumsfahrzeuge nur noch auf schweizweit wenigen Strecken ohne Regelverkehr verkehren können. Die Strecke des Dampfbahn-Vereins zwischen Bauma und Hinwil ist ein solches Refugium für die Schweizer Museumsbahnszene. Die Bahnhofshalle Bauma (Idee 2005, Projektabschluss 2015, CHF 5.7 Mio.) zeigt eindrücklich in welche Stossrichtung der DVZO hinarbeitet. Mit dem Projekt «Depotareal Bauma 2020» möchte der Dampf-

bahn-Verein nun nicht nur das brachliegende Depotareal auf der perronabgewandten Seite für sich und seine Besucherinnen und Besucher besser erschliessen und öffnen, sondern auch eine für die Mitglieder dringend benötigte Infrastruktur bereitstellen. Dies reicht von einfachen Garderobekästen für das Betriebspersonal, bis zu zeitgemässen Werkstätten für den Unterhalt des rollenden Kulturguts. Der im Projekt integrierte Güterschuppen ex Wollishofen, welcher zwar die SBB finanziert, doch der DVZO nach Abschluss der Bautätigkeiten im Eigentum übernehmen darf, bringt Raum für Ausstellungen und Anlässe aller Art. «Depotareal Bauma 2020» bietet die Chance, Bauma national als den Ort zu positionieren, wo die Eisenbahn erlebbar ist.

Das Projekt wird seit 2016 unter Federführung der Freiwilligen des Dampfbahn-Vereins geplant. Zusammen mit den Mitbauherren und der kantonalen Denkmalpflege konnte so 2018 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden und 2019 das Vorprojekt abgeschlossen werden. Entscheidungen werden von der Projektsteuerung getroffen, die sich aus den Mitbauherren sowie dem Gemeindepräsident von Bauma zusammensetzt und entsprechend verschiedene Perspektiven berücksichtigt werden. Aktuell befindet sich das Projekt kurz vor dem Abschluss der Planungsphase Bauprojekt. Dieses wird dann dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung eingereicht. Nach dem Plangenehmigungsverfahren erwarten wir für das Projekt eine Plangenehmigungsverfügung, womit das Projekt schrittweise ab 2027 realisiert werden kann.



In einem historischen Güterwagen könnten spannende Inhalte über die Dampfkraft vermittelt werden.



Der Ausblick von der Passerelle erlaubt künftig das Geschehen am Bahnhof zu beobachten.



Angrenzend an das Areal entsteht ein neuer Zugang an die Töss.



Projekthomepage

Möchten Sie das Projekt «Depotareal Bauma 2020» mitermöglichen? Mit dem Kauf eines symbolischen Bauteils unterstützen Sie das Projekt und erhalten ein Dankeschön in Form von «DVZO-Naturalien», beispielsweise in Form eines Gutscheins für den DVZO-Bufferwagen oder bei grösseren Spenden sogar einer Dampfextrafahrt.

Weitere Infos finden Sie auf unserer Projekthomepage: <https://depotareal.ch>

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

**IHRE
SPENDE**

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 auf Wagen-Übergängen 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 DVZO-Personal dankt und wünscht Ihnen eine erlebnisreiche Bahnfahrt.

Aktiv mitmachen

Von Alt bis Jung mit Freude in vollem Einsatz für den DVZO

Beim DVZO findet sich für jedes Interesse eine sinnvolle und hilfreiche Aufgabe. Wir alle sind mit vollem Elan ehrenamtlich für unseren Verein während des ganzen Jahres am Arbeiten. Alle werden bei uns zum Erhalt und Weiterbestehen unseres Vereins gebraucht.

Bei unseren vor- und nachsaisonalen Arbeiten und während der Saison haben wir tausende von Tätigkeiten, welche erledigt werden müssen.

Unermüdlich sind wir alle für unsere alten Dampfzüge voll im Einsatz. Malen, schrappen, putzen, schleifen, kochen, servieren, anrichten, abwaschen, auffüllen, abtischen, fräsen, schrauben, zuschneiden, sortieren, häckeln, nähen, flicken, verkaufen.

Billette knipsen, Bremsen lösen, rangieren, Kohle schaufeln, Halle fötzeln, Umgebung pflegen, Sponsoren suchen, Artikel schreiben und und und.

Wir freuen uns, dich bei einem unverbindlichen Schnupper-einsatz in den verschiedenen Ressorts begleiten zu dürfen. Melde dich an und schau bei uns rein.

Brigtte Angehrn
Team Gastronomie



Historisches Hebelstellwerk

Uster

Text: Erick Bonnard, Winterthur.

Vorgeschichte

Stellwerkanlage Uster

Die Eisenbahnlinie von Zürich nach Uster wurde im Jahre 1857 durch die Vereinigten Schweizerbahnen eröffnet. Diese installierten um 1900 ein mechanisches Stellwerk vom Typ «Bruchsal G», um die verschiedenen Weichen und Signale von einem Ort aus zu bedienen. Wie es die Typenbezeichnung schon erahnen lässt, war das Stellwerk ein Produkt der 1867 gegründeten Maschinenfabrik Bruchsal (heutiges Baden-Württemberg). Sie bezeichnete ihre Stellwerktypen chronologisch mit Buchstaben. In der Schweiz waren die Typen A, C und G-K im Einsatz

Im Jahre 1913 wurde aufgrund einer Stationserweiterung das alte Stellwerk durch ein solches moderneren Typs ersetzt, nämlich eines vom Typ «Bruchsal J». Geliefert wurde dieses durch die von der Maschinenfabrik Bruchsal 1905 gegründete Stellwerkfabrik Wallisellen. Zum Stellwerk gehörten jedoch nicht nur der eigentliche Apparat, sondern auch alle Signale, Umlenkrollen, Drahtzugleitungen, Kanäle und diverse Kleinteile.

Dieses Stellwerk wurde erst 71 Jahre später, im Zuge des Baus der S-Bahn Zürich, durch das aktuelle Drucktastenstellwerk des Typs «Domino 67» abgelöst.

Verbleib

Nach der Ausserbetriebnahme des Stellwerkes vom Typ «Bruchsal J» im Jahre 1984 hat es der Verein «Eisenbahnamateure Uster» übernommen. Dieser schenkte es der Genossen-

schaft Lokremise Uster. Ziel war, das Stellwerk in geeigneter Art und Weise auf dem Areal der Lokremise der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Nach der Einlagerung im Werkheim Uster musste es infolge Eigenbedarfs an einen anderen Lagerort verschoben werden. Dieser wurde in Form des Güterschuppens Gibswil gefunden. Im Lauf der Jahre geriet das Stellwerk mehr und mehr in Vergessenheit.

Wiederentdeckung

Der Mieter und letzte Bahnhofsvorstand von Gibswil ist im Jahre 2016 verstorben. Bei der Räumung des Güterschuppens ist das Stellwerk Uster aufgetaucht, welches mit «Lok-Remise» beschriftet war. Der Besitzer der Liegenschaft, SBB Immobilien, versuchte im Zuge der Räumung des Schuppens anhand der Beschriftung den Eigentümer ausfindig zu machen.

Im Oktober 2016 wurde die Genossenschaft Lokremise Uster von SBB Immobilien angefragt, ob das Stellwerk, welches im Güterschuppen von Gibswil eingelagert sei, in deren Besitz stehe. Die Genossenschaft verneinte dies und leitete die Anfrage an den DVZO weiter. Der DVZO klärte intern ab, ob er etwas mit dem Stellwerk zu tun hat, was auch nicht der Fall war. Ebenfalls im Oktober wurde durch SBB Immobilien bekannt gegeben, dass das Stellwerk entsorgt werden soll, da sich niemand dafür verantwortlich fühle.

Der Projektleiter des «Stellwerkprojektes Bäretswil» wurde über die Verschrottungspläne informiert, um aus dem Apparat von Uster allenfalls Ersatzteile für den Apparat der gleichen Bauart in Bäretswil zu entnehmen. Er

entschied sich jedoch, den Versuch zu starten, das Stellwerk als Ganzes zu erhalten.

Erste Massnahmen/ Vorarbeiten

SBB Immobilien gewährte einen Zeitaufschub für den Abtransport des Apparates, bis ein neuer Lagerort gefunden werden konnte. Fast gleichzeitig meldeten sich die Stadt Uster und die Denkmalpflege des Kantons Zürich und boten ihre Hilfe an. Es wurde entschieden, das Stellwerk ins Bauteillager der Denkmalpflege nach Dübendorf zu transferieren. Die Kosten dafür übernahm freundlicherweise SBB Immobilien.

Der Apparat konnte jedoch nur befristet dort eingelagert werden. Spätestens Anfang August 2017 musste dieser nach Uster transportiert werden. Dies jedoch nur, sofern die Finanzierung grösstenteils gesichert sei.

Projekt

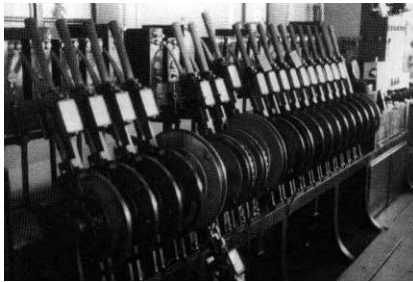
Allgemeines

Das ehemalige Stellwerk von Uster eignet sich aufgrund seines Bezugs zum erhaltenen Ensemble des Bahnhofs Uster (mit dem Bahnhofgebäude und der Lokremise) in einmaliger Art und Weise dazu, erhalten und öffentlich zugänglich gemacht zu werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, sollte der Stellwerkapparat auf dem Areal der Lokremise in einem eigens zu errichtenden, kleinen Gebäude ausgestellt werden. Dieses bietet mit seiner Glasfassade einen uneingeschränkten Blick auf das Stellwerk. Die Bauweise des Gebäudes lehnt sich an die der an-

deren Gebäude des Areals an, damit sich dieses optimal in das Ensemble einfügt.

Denkbar ist anschliessend ebenfalls eine Integration (allenfalls als eigene Station) in den Industriehrpfad Zürcher Oberland. Gespräche dazu haben bereits stattgefunden.



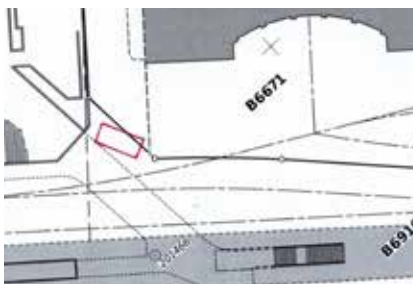
Ehemaliges Stellwerk im Bahnhof Uster

Standort

Nach Absprache mit allen Beteiligten (Denkmalpflege, Genossenschaft Lokremise, DVZO) hat sich der Standort am westlichen Ende des Areals als der optimale herausgestellt.



Geplanter Standort



Standort nach dem Bau

Rot = Stellwerk Gebäude

Stellwerkapparat

Der Stellwerkapparat ist substanziell in einem guten Zustand. Jedoch sind die Spuren der jahrzehntelangen, glücklicherweise stets trockenen Einlagerung deutlich zu erkennen. Die meisten Hebel wurden für einen einfacheren Transport demontiert und in Paletten eingelagert. Nach dem Zusammenbau wurde eine gründliche Reinigung und

Schmierung der Mechanik durchgeführt, damit der Apparat wieder bedient werden kann. Es sollte jedoch bei einer Reinigung bleiben, eine Neulackierung kam aus denkmalpflegerischen Gründen nicht in Frage. Einzig die zerbrochenen Glasscheiben der Sichtfenster der Mechanik sollten durch neue ersetzt werden.

Im mechanischen Teil ist der Apparat mit einer Länge von ca. 4.5m und einer Breite von ca. 1m vollständig, jedoch fehlen die später dazugekommenen elektrischen Komponenten, weshalb der letzte Betriebszustand nicht mehr nachgebildet werden kann. Der Zustand, in welchem der Apparat der Öffentlichkeit gezeigt werden kann, lehnt sich darum an jenen der «Vor-Elektrifizierung» ungefähr in der 1930er-Jahren.



Aktueller Zustand, noch im Güterschuppen Gibswil

Gebäude

Um den Stellwerkapparat witterungsgeschützt ausstellen zu können, wurde dieser in einem neu errichteten Gebäude platziert. Das Gebäude bietet mit seinem Grundriss von 2 m x 6 m genügend Platz, um den Apparat präsentieren und, dank einer in der linken Seitenwand angebrachten Tür, im Rahmen von Führungen allenfalls sogar bedienen zu können.

Damit sich das Gebäude optimal in das bestehende Areal eingliedert, lehnt sich dessen Optik an die der schon

vorhandenen Gebäude an. Insbesondere die nahezu vollständige Holzbauweise mit Deckenleistschalung an den Stirnwänden und dem Dach mit Biberschwanzeindeckung tragen zu einem einheitlichen Bild bei. Für eine optimale Präsentation bestehen die Längswände fast vollständig aus Glas.

Aus Stabilitätsgründen ist der mehrere Tonnen schwere Stellwerkapparat auf seiner ganzen Länge auf zwei massiven Stahlträgern abgestützt, welche gleichzeitig als Zwischenabstützung für den einfachen Bretterboden dienen.

Die nur punktuelle Abstützung des unbeheizten Gebäudes auf Betonfundamenten sorgt für eine gute Durchlüftung und soll so Rostbildung verhindern. Um keine Stromzuführung erstellen zu müssen, wurde auf eine Beleuchtung vorderhand verzichtet, könnte jedoch optional nachgerüstet werden. Ebenfalls besteht die Möglichkeit, nachträglich das bereits unmittelbar neben dem Gebäude stehende Flügelsignal mittels Drahtzugleitungen an den Apparat anzuschliessen und so bedienbar zu machen.

Nach der Beurteilung der Offerten für das Gebäude hat sich jene von Candrian Holzbau und Zimmerei AG, Russikon, als die Beste erwiesen. Dank der Mitarbeit von Lehrlingen konnte das Gebäude erstens sehr kostengünstig erstellt werden und leistet zweitens einen Beitrag zu Ausbildung von neuen Fachkräften.



3D-Zeichnung des Gebäudes

Ablauf des Bauprojektes

In einem ersten Schritt konnte der Apparat auf das Areal der Lokremise transportiert, restauriert und für den Einbau ins Gebäude vorbereitet werden. Gleichzeitig wurde in Zusammenarbeit mit der Candrian Holzbau AG, das Gebäude entworfen und das Baugesuch bei der Stadt Uster eingereicht. Die genaue Platzierung und das Erscheinungsbild wurden in Absprache mit dem Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich sowie der Leiterin Architektur und Denkmalpflege der Stadt Uster bestimmt. Aufgrund der Gleisnähe und da das Gebäude teilweise auf einer SBB-Parzelle liegt, wurde die SBB Immobilien ebenfalls involviert. Ebenfalls musste darauf Rücksicht genommen werden, den Lastwagenverkehr zu den Werkstätten der Lokremise auch in Zukunft nicht zu behindern.

Die Baubewilligung wurde im November 2022 mit einigen Auflagen

erteilt. Die Baufreigabe erfolgte im Januar 2023. Der Baustart wurde jedoch durch das Projekt «Umnutzung Spielplatz Uster» auf dem unmittelbar angrenzenden Grundstück verzögert, da sich sonst beide Bauprojekte behindert hätten. Der eigentliche Bau begann erst im Oktober 2023.

Zuerst musste der Bauplatz von wild wachsenden Büschen und verschiedener Materialablagen befreit werden. Nachdem der Geometer der Stadt Uster die genaue Platzierung festgelegt hatte, konnte die Candrian Holzbau + Zimmerei AG den Sockel herstellen. Es war geplant, das Stellwerk mit Hilfe eines Lastwagenkrans um etwa 100m zu versetzen und auf dem Sockel festzumachen. Diese Lösung wurde aber von der SBB aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Es gelang uns jedoch in kurzer Zeit einen passenden Gabelstapler zu organisieren. Die Umstellung erfolgte am Ende November 2023 reibungslos und der

Rohbau (noch ohne Fensterglas) stand vor Weihnachten grösstenteils fertig. Aufgrund langer Lieferfristen wurden die Gläser erst im Februar montiert und alle Arbeiten Ende März abgeschlossen. Entstanden ist eine leichte, ansprechende Holzkonstruktion deren Farben (Wände, Dach mit Biber-schwanzziegeln) hervorragend mit der Lokremise harmonieren.



Das Häuschen im Kontext der Lokremise



Das Stellwerk hat seine letzte Ruhestätte gefunden

Sponsoren: Folgende Institutionen haben das Projekt finanziell unterstützt:

Denkmalpflege, Kanton Zürich

Stadt Uster

Zangger-Weber Stiftung

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Genossenschaft Lokremise Uster

SBB Immobilien

Ausserdem bedanken wir uns bei der Fa. Candrian Holzbau und Zimmerei AG für die qualitativ hochwertige Arbeit und die stets angenehme Zusammenarbeit.

Ob Digital- oder Offsetdruck, gang zu dä ERISTRA-DRUCK.

Eichwiesstrasse 9 · 8630 Rüti · www.eristradruck.ch

Die Druckerei in Ihrer Nähe





Die Suche nach dem Samichlaus

Text: Hugo Wenger

Bezaubernd wie ein Wintermärchen präsentierte sich das Zürcher Oberland am ersten Sonntag im Dezember 2023. Besser noch, man wähnte sich in Bauma und angrenzender Region in einen berühmten Winterkurort in den Schweizer Alpen versetzt. Die heftigen Schneefälle vom Vortag tauchten die Landschaft in den tiefsten Winter. Glitzernder Pulverschnee, wolkenlos blauer Himmel, lachende Wintersonne. Und im Moment, als der «Samichlaus-Express» schneeweisse Dampfwolken ausstossend, bergauf nach Bäretswil keuchte, schien es, als wäre der Zug wirklich der Teil eines Märchens. Kurzum: die allerschönsten Voraussetzungen, mit dem Dampfzug des DVZO den Samichlaus zu suchen.

Der massive Wintereinbruch am Samstag forderte vom Dampfbahn-Personal sehr viel zusätzliche Arbeit, galt es doch die Infrastruktur soweit nötig vom gefallenen Schnee zu befreien und so einen zweitägigen Fahrbetrieb zu ermöglichen. Für viele ein besonderes Erlebnis und eine Abwechslung im eingeübten Dampfbahnbetrieb. Und die Freude der an den Chlausfahrten teilnehmenden Kinder war ob den ungewöhnlichen Umständen gross.

Zusammen mit den Chläusen und Schmutzli der Samichlaus-Gesellschaft Volketswil bietet der DVZO jeweils am ersten Wochenende im Dezember den «Samichlaus-Express» an. Diese Dampfzugfahrten im Winter sind ein Erlebnis für Gross und Klein. Eine frühzeitige Buchung ist sehr empfehlenswert.

Der Schmutzli hat mit seinem Esel die unzähligen Chlausäckli für die Kinder nach Bauma getragen. Nachdem er

nach Bäretswil zurückgegangen war, um den Samichlaus abzuholen, fuhr zufälligerweise der Dampfzug des DVZO im Bahnhof von Bäretswil ein. Die beiden liessen sich nicht lange bitten und fuhren zusammen mit den vielen Kindern durch die tief verschneite Landschaft zurück nach Bauma. Dabei hatten sie genügend Zeit, um alle grossen und kleinen Gäste persönlich zu begrüssen und einen Schwatz mit ihnen zu halten. Zum Glück hat der Schmutzli seinen Esel in Bauma gelassen, der fährt nämlich nicht so gerne mit dem Zug. Soweit die schöne Geschichte, wie sie den Kindern erzählt wurde.

In der Regionalzeitung ZO/AvU stand tags darauf zu lesen: Als es dann an die Wagentür klopfte, zuckte das eine oder andere Kind ein wenig erschrocken zusammen. Der Samichlaus und der Schmutzli wussten aber die Situation gekonnt zu entspannen. Sie verwickelten die Kinder in Gespräche und erzählten lustige Geschichten. Auf die Frage, warum denn der Schmutzli eine Fitze dabei habe, meinte dieser: «Früher brauchte ich diese mehr, weil die Kinder damals nicht so brav waren wie die Kinder von heute.» Im besten Fall kommt die Fitze nur noch fürs Schneewischen zum Einsatz.

In Bauma unter dem Schutz der grossen Bahnhofhalle angekommen, freuten sich der Samichlaus und der Schmutzli riesig über die zahlreich vorgetragenen Versli und Liedli. Anschliessend verteilten sie unter den mitgereisten Kindern einen traditionellen, mit Spanischen Nüssli, Schokolade und weiteren guten Sachen gefüllten Chlaussack.

DVZO







Eisenbahnerbe vermitteln und erleben

Text: Richard Pepe

Das Fahren in einem Dampfzug ist das zentrale Erlebnis, das der DVZO seit mehr als 5 Jahrzehnten anbietet und was Besucher jeden Alters ins Zürcher Oberland lockt.

In den nächsten Jahren wird auf dem Depotareal ein Freilichtmuseum entstehen, wo Wissen zum Eisenbahnerbe vermittelt und erlebbar werden soll. Schon jetzt soll das Thema Vermittlung ausgebaut werden, und zwar in erster Linie in Form von Führungen. Seit einigen Jahren werden bereits solche für Kinder (im Rahmen regionaler Ferienplausch-Aktivitäten) angeboten, so soll dieses Angebot jetzt auch auf die Altersklasse der Erwachsenen ausgedehnt werden.

Letztes Jahr haben wir mit monatlichen kostenlosen Führungen an Fahrsonntagen gestartet, wofür ich mich hier übrigens nochmals herzlich bei allen diesen bedanken möchte. Versuchsweise war es den Referenten überlassen, ein Thema ihrer Wahl vorzutragen. Da es sich hier um ein neues Angebot (ähnlich wie im Jubiläumsjahr 2019) handelt, musste ich zunächst mal ausloten und beobachten, welche Themen bei Zuhörern Anklang finden. Die Art und Weise, wie das Angebot bekannt gemacht werden soll, war die nächste Herausforderung: sollten interessierte Teilnehmer direkt und spontan in Bauma mit einem Plakat-

stände angesprochen werden oder eher via Homepage oder soziale Medien?

Den monatlichen Führungen war unterschiedlicher Erfolg beschieden, wogegen die (ebenfalls kostenlosen) Führungen im Rahmen der Europäischen Tage des Denkmals Anfang September (siehe auch Bericht auf dvzo.ch) ein voller Erfolg waren. An beiden Tagen nahmen kleinere und grössere Gruppen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen an den zahlreichen Führungen teil. Erwähnenswert ist eine Gruppe von etwa 20 Lernenden aus der Westschweiz, die sich vor Ort spontan für die Führung durch das Bahnhofsareal (historische Halle und Depotareal) entschieden und sehr begeistert waren.

Wer Interesse hat, in Bauma an einem Fahrsonntag eine Führung zu einem eisenbahntechnischen oder eisenbahnhistorischen Thema nach Wahl oder auch nach einem bereits existierenden Skript (inkl. Bilder) zur historischen Bahnhofshalle anzubieten, darf sich gerne bei mir melden:

richard.pepe@dvzo.ch

Ein Event für die ganze Familie



Klein Lukas kommt aufgeregt aus dem Chindsgi nach Hause. Frau Keller habe heute eine schöne Geschichte von Jim Knopf und Lukas dem Lokiführer erzählt. Und genau eine solche Dampfloki gebe es auch in der Nähe, wo sie wohnen. Sein liebstes Gspänli Mia habe darauf ergänzt, man könne dort nicht nur mit der Dampfloki fahren, es gäbe auch ein altes, gelbes «Dü-Da-Do»-Postauto. Und einen feinen Zmorge gebe es auch. Gerade vor einer Woche seien sie dort gewesen.

Aufmerksam hört der Papi seinem Lukas zu, findet das eine interessante Ausflugs-idee für den nächsten Sonntag. Im Internet findet er unter dem Dampf-bahn-Verein Zürcher Oberland das spezielle Erlebnisangebot, das sich für Familien mit Kindern sehr gut eignet. Und das Reservieren ist bubieinfach.

So überraschte er am kommenden Sonntag Mami und Knirps Lukas mit einem Ausflug nach Bauma. Zuerst fuhr sie mit einem gelben Oldtimer-Postauto von Bauma hinauf auf die Hultegg. Schon dies war ein richtiges Erlebnis.

Und in den engen Kurven ertönte tatsächlich das typische «Dü-Da-Do». Im Gasthaus Hultegg gabs anschliessend wirklich ein feines Zmorge. Mia hatte also nicht gelogen.

Wieder zurück in Bauma, wartete in der grossen Bahnhof-halle die schnaubende Dampfloki mit ihren alten Wagen auf die Fahrgäste. Ausgerüstet mit einem hübschen Kinderbil-lett wollte der kleine Lukas aber nicht mit Mami und Papi im alten Personenwagen sitzen, sondern zog einen Steh-platz im Gepäckwagen vor. Begleitet vom Papi durfte er nun nahe der Dampflok sein und dem Lokiführer und seinem Heizer bei der Arbeit zusehen. Fast so, wie in der Geschich-te, die Frau Keller erzählt hatte. Wirklich ein mega cooler Sonntagsausflug. Und wenn er dann mal gross sei, möchte er unbedingt auch Dampflokführer werden.

Text: Thomas Schweizer

Mitglied werden

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 Blumenstraus 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.

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.

Werden Sie noch heute Mitglied des DVZO.



Informieren Sie sich auf www.dvzo.ch/mitgliedschaft

Ich bi DVZO
und Du?

Dampflokheizer für zwei Tage - unter kundiger Anleitung

Text: Hansueli Müller, Gelterkinden.BL

Vorbemerkung: Da ich zwei Heizerkurse absolviert habe (2021 und 2022), beruhen die folgenden Zeilen auf meinen Erfahrungen in diesen beiden Kursen. Deshalb ist von «Instruktoren», «Kameraden» und «Kollegen» die Rede, und nicht von individuellen Personen. Nur Andrea Lareida wird namentlich erwähnt, denn er war in beiden Kursen der ‚Anker‘.



Die Reise vom Oberbaselbiet ins Zürcher Oberland am Vorabend des Heizerkurses fühlt sich fast ein bisschen an wie das Einrücken in einen Wiederholungskurs bei einer neuen militärischen Einheit. Wer werden wohl meine Kameraden sein? Und werden die Instruktoren etwas taugen? Werde ich selber zurechtkommen mit all den neuen Herausforderungen? Finde ich überhaupt den Eingang ins DVZO-Depot?

Und auch bei einem militärischen WK fährt man ja oft in eine bislang unbekannte Gegend - und das ist das Zürcher Oberland für einen Oberbaselbieter. Da es bei meiner Ankunft noch hell ist, spaziere ich ein bisschen der Töss entlang und erkunde die Umgebung des Depots.

Nach einer komfortablen Nacht und einem stärkenden Frühstück im Hotel Adler finde ich ganz leicht den Eingang zum Depot, wo ich Andrea Lareida antreffe, den Kursorganisator. Ich finde auch meine Kameraden für die nächsten zwei Tage vor. Wir sind alle erwartungsfroh und gespannt auf den Kurs und scheinen alle etwa die gleiche Wellenlänge zu haben. Eigentlich nicht erstaunlich, wenn man aus eigenem Interesse einen Kurs besucht. Drei von uns werden als Heizer fungieren, die anderen drei als Lokführer. Wir kommen aus den unterschiedlichsten Berufen: ein

ehemaliger Linienspilot, ein Landwirt, der auch Helikopterpilot ist, ein Unternehmer, der Präsident eines anderen Museumbahnvereins, ein Journalist, ein Banker - und ich als Gymnasiallehrer. Die meisten von uns sind pensioniert oder nicht weit davon. Unsere technischen Instruktoren sind deutlich jünger, was erfrischend ist.

Die Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil» steht schon vor dem Depot, und wir können etwas helfen beim Entfachen des Feuers (zuerst mit viel Holz für sanftes Aufheizen, sobald das Wasser siedet mit Kohle). Aber bevor wir wirklich aktiv werden können, geht es in den Theorieraum. Dort gibt es zuerst ein Sicherheitsbriefing, denn wir sind ja eher Laien und wissen eigentlich nicht, wie man sich im Gleisbereich und um Eisenbahnfahrzeuge zu verhalten hat. Dann führt uns Andrea mit Begeisterung und grossem Fachwissen in die Grundlagen der Dampflok-Technik ein. Wir lernen zuerst die Grundprinzipien der Funktionsweise einer Dampflok kennen, anschliessend alles über das Schmieren und Ölen. Und das ist gar nicht so einfach, es stellt sich als überaus komplexe Materie heraus. Da gibt es zum einen nicht einfach Öl oder Fett, sondern von beidem diverse Sorten für jeweils andere Anwendungsbereiche: Mechanismusöl, Heissdampföl, Kompressoröl, dann Graphitfett, Universal- bzw. Pufferfett, schwarzes Fett. Und dann sind da

die verschiedenen Arten der Anwendung (d.h. wie das Öl oder Fett dorthin gelangt, wo es gebraucht wird): Lochschmierung, Nadelschmierung, Dochtschmierung, Filzschmierung, Schmierpumpe, Schmierpresse, den Ballschmierapparat der Luftpumpe (diesen zu befüllen ist eine Kunst für sich) und die Achslagerschmierung. Für jede Lok existiert ein Schmierplan, in dem angegeben ist, wo und wie oft geschmiert werden muss. Des weiteren erklärt uns Andrea anschaulich, wie eine Dampflokomotive funktioniert, welche Teile sie hat und wozu diese dienen. Am meisten ist er selber vom Injektor fasziniert - eine wirklich geniale Einrichtung, mit der frisches und damit kaltes Wasser ohne schädliche Auswirkungen in den schon siedendheissen Kessel geleitet werden kann. Uns wird auch gezeigt, wie die Steuerung (der Geschwindigkeit) funktioniert und wie die Bremssysteme wirken. Der Heizer und der Lokführer müssen aber nicht nur ihre Lok kennen, sondern auch die Strecke: Wie lange ist sie? Welche Steigung und welches Gefälle hat sie? Wo sind die Bahnhöfe und Haltestellen und wie sind sie eingerichtet? Wo stehen die Signale und was bedeuten die Signalbilder? All dies lernen wir in der Theoriestunde mit Andrea kennen, und unsere Köpfe rauchen, bevor die Lok ganz angefeuert ist.

Dann geht es nach Kaffee und Gipfeli zur Lok. Wir Heizer helfen beim



weiteren Anfeuern, lernen die diversen Schmier- und Ölstellen in natura kennen. Auf dem Führerstand erfahren wir nun am Objekt, worauf wir achten müssen. Von oberster Priorität ist da der Wasserstand im Kessel, den wir anhand des Wasserstandsglases ablesen können. Wir probieren die Bedienung des Injektors aus - da braucht es ziemlich Fingerspitzengefühl. Und wir üben, wie man die Kohle am besten in die Feuerbüchse schaufelt und vor allem wie man sie verteilen muss, damit das Feuer richtig und gleichmässig brennt und keine Löcher im Feuerbett entstehen. All dies ist, sogar bevor die Maschine fährt, gar nicht so einfach, wie es aussieht. Wir sind deshalb froh, dass unser Instruktor uns mit Geduld und Ruhe anweist. Unsere Lokführerkollegen üben derweil das Führen, Fahren und Bremsen eines Eisenbahnfahrzeugs auf der dieselelektrischen Rangierlok Tem III Nr. 354. Dann geht es weiter zum Rangieren: Wir üben das Stellen der Handweichen im Depotareal und das An- und Abkuppeln von Fahrzeugen. Beim Einhängen der Schraubenkupplung und beim Verbinden der Bremschläuche zwischen Lok und Wagen kommen wir uns schon ein bisschen wie richtige Eisenbahner vor. Zum Mittagessen gehen wir in den Rottenwagen. Dort erwartet uns ein leckeres Mahl, das wir sehr genießen. Der Rottenwagen erinnert mich an meine Kindheit: Wenn Bautrupps auf der Bahnlinie an der Arbeit waren, stand ein solcher immer im Bahnhof auf einem Abstellgleis, und eine Frau kochte da für die Arbeiter. Wir Buben fanden dies äusserst interessant und irgendwie verlockend. Es roch immer vorzüglich nach einem währschaften Essen. Aber wir getrauten uns nie, einzusteigen; wir wurden auch nicht eingeladen. Umso schöner, ein Mittagessen jetzt in einem wirklichen Rottenwagen zu erleben.

Am Nachmittag erfolgen im Depotareal die ersten Fahrversuche mit der Dampflok «Hinwil», und wir üben Manöver. Wir haben Lokführer- und Heizer-Pärchen gebildet und arbeiten gut zusammen - immer unter den wachsamen Augen der Instrukturen, die uns aber auch wirklich etwas tun lassen. Wir bekommen das Gefühl, dass wir es sind, die die Lok feuern und bedienen. Und wir sind natürlich dankbar, dass man uns immer wieder geduldig sagt und zeigt, was wie und wann zu tun ist. Dann geht es mit leichter Anhängelast auf die Strecke nach Bäretswil. Zuerst müssen wir mit unserem Dampfzüglein vom Depotareal aus die SBB-Strecke überqueren, weshalb einer der Instrukturen bei der SBB-Betriebsleitzentrale in Zürich-Flughafen telefonisch eine Fahrstrasse bestellt. Wir beobachten die Signale, und als das betreffende Zwergsignal auf Fahrt geht, öffnet der Lokführerlehrling den Regler und wir dampfen auf die Strecke nach Bäretswil. Gleich beim später zum Abbruch verurteilten ehemaligen Landi in Bauma beginnt die Strecke zu steigen. Zum Glück hat der Heizerlehrling (unter kundiger Anweisung des Instruktors) ein Feuer am Brennen, das genügend Dampf für die Bergfahrt nach Neuthal produziert. Natürlich ist es im Moment auch noch nicht so schwierig, denn wir haben nur einen Wagen als Anhängelast, in dem die Lokführer und Heizerlehrlinge, die gerade nicht auf der Lok sind, mitfahren. Aber was für einen Wagen! Den zweiachsigen FZ Nr. 203, ein kombinierter Gepäck- und Postwagen, der auf der einen halben Seite eine Art Balkon hat, und natürlich zwei Plattformen an den Wagenenden. Da ich bei der ersten Fahrt noch nicht am Heizen bin, fahre ich auf der Plattform des angehängten Wagens mit. Mit den anderen beobachte ich die beiden Kollegen, die auf der Lok an der

Arbeit sind. Ich geniesse die Fahrt und schaue auch neugierig in die Landschaft des Zürcher Oberlands, die ich ja noch nicht kenne. Die Strecke steigt im Bogen an Richtung Neuthal, und am Dorfrand von Bauma sehen wir unten rechts den Friedhof mit dem monumentalen Grabmal von Adolf Guyer-Zeller. Wir fahren über die schöne Weissenbachbrücke und gelangen nach Neuthal, wo wir anhalten. Mir gefällt der alte Bahnhof, der im Berichtsjahr noch ein Restaurant war, und vor allem der Barrierenposten 98A gleich nach der Station. Die Barrieren schliessen sich, das Signal bestätigt den gesicherten Bahnübergang und wir dampfen wieder los. Bekanntlich durchquert man von Neuthal nach Bäretswil eine fast ebene ehemalige Hochmoorlandschaft, die für den Oberbaselbieter etwas eher Ungewohntes ist, das ihm aber sehr gefällt. Vor dem Bahnhof Bäretswil passieren wir eine Pfeiftafel, die bis 18 Uhr gilt - damit die Nachtruhe der Bäretswiler nicht von begeisterten Lokomotivpfeifen gestört wird. In Bäretswil fahren wir in einen richtigen Bahnhof ein - mit Weichen, Verlagerampe, Stellwerk, Bahnhofvorstand (mit rotem Hut!) und zwei Bahnübergängen. Hier machen wir Manöver: Der Wagen wird abgekuppelt, die Lok fährt über die Ausfahrweiche Richtung Hinwil, jemand von uns darf die Handweiche umlegen, und die Lok fährt wieder über das andere Gleis durch den Bahnhof und wird nachher (nach mehr Weichenstellen) wieder an den Wagen gekuppelt. Bald fahren wir zurück Richtung Bauma, wo das ganze Umstellen der Lok wiederum erfolgt. Hier wird jetzt auch geschmiert und geölt und Wasser gefasst, bevor es wieder auf die Strecke geht. Diese Hin- und Rückfahrt absolvieren wir dreimal, so dass jedes Lokführer-/Heizer-Team einmal in Aktion treten



kann. Als ich mit meinem Lokführerkollegen an der Reihe bin, schlägt mein Herz schon ein bisschen schneller. Werde ich das schaffen? Ich klettere auf die Lok, und der Heizer, der vor mir dran war, zeigt mir das Feuer. Er hat solide gearbeitet, ich finde eine gute Ausgangslage vor. Der Instruktor fragt mich, was denn jetzt zu tun sei, und ich bin der Meinung, dass wir das Feuer etwas verstärken sollten, da es ja bald bergauf nach Neuthal geht. Geduldig zeigt er mir, wie man unter diesen Voraussetzungen zu Werk geht. Er mahnt mich auch, immer wieder den Wasserstand im Kessel zu kontrollieren und auf den Druck im Kessel zu achten. Auch muss ich je nach Feuer die Luftklappen betätigen. Das Bedienen des Injektors ist gar nicht so einfach, es gelingt mir nicht immer auf Anhieb, und dann entweicht mit lautem Zischen Dampf gleich bei der Achse unter dem Führerhaus. Aber mit etwas Üben geht es mit der Zeit immer besser - obwohl sich herausstellt, dass der Injektor etwas zur Fehlfunktion neigt. Zum Glück hat es auch auf der Lokführerseite eine solche Einrichtung, und mein Lokführerkollege hilft mir, indem er bei Bedarf denjenigen auf seiner Seite bedient. Überhaupt sollen ja Heizer und Lokführer als Team arbeiten. So öffnet der Lokführer die Feuertüre, wenn der Heizer intensiv schaufeln muss, und der Heizer achtet auf die Signale, die auf seiner Seite sind und die der Lokführer nicht immer gut sehen kann. Kurz vor der Abfahrt in Bauma habe ich genug Dampfdruck im Kessel für die Bergfahrt. Wir fahren los, und das Gefühl, das jetzt in mir entsteht, ist eigentlich kaum zu beschreiben. Es rüttelt, zischt und der Fahrtwind bläst einem um die Ohren; das Wissen, dass die Lok sich bewegt und immer schneller wird, weil ich hier ein Feuer unterhalte, ist sehr erfüllend. Das Arbei-

ten und Stampfen der Maschine erzeugt einen geradezu musikalischen Rhythmus. Und ich möchte viel zu oft ins Feuer schauen oder Kohle hineinschaufeln, vergesse aber nicht, die Dampfdruckanzeige im Blick zu behalten. Das Heizen und Hin- und Rückfahrt gelingen gut, weil wir kompetente Instrukoren haben. Als wir die Strecke hinunter Richtung Bauma fahren, darf ich die Pfeife betätigen und das monumentale Grabmal des Gründers der Bahnlinie (und auch der Jungfraubahn), Adolf Guyer-Zeller, grüssen.

Nachdem wir die drei Fahrten erfolgreich hinter uns gebracht haben, ist aber noch lange nicht Feierabend. Denn nun muss die Lok mit Kohle und Wasser versorgt werden. Das Erste ist Handarbeit: Mit einem Handwagen führen wir grosse Plastikübel, gefüllt mit Kohle, zur Lok und hieven so das wertvolle Brennmaterial in den Kohlebehälter im Führerstand. Das Wassernehmen ist weniger anstrengend und gleichzeitig spektakulärer, denn dafür gibt es den Wasserkran. Einer von uns dreht am grossen Handrad und das Wasser strömt in den Wassertank der Lok, ein anderer steht neben dem Einfüllloch und versucht herauszufinden, wann der Tank voll ist, damit er nicht überläuft. Es gelingt uns selten, ein Überlaufen zu verhindern... Auch muss die Asche aus der Rauchkammer entfernt und der Schlackekasten entleert werden. Für Letzteres muss man unter die Lok kriechen und die Arbeit im Liegen verrichten. Nachher wird die Lok rundum auf Hochglanz poliert und schliesslich in die Remise gestellt. Zum Abschluss des ersten Tages wartet ein Grillfest auf uns, das wir sehr geniessen - auch mit dem wunderbaren Gefühl, dass wir einen sehr interessanten und erfüllenden Tag erlebt haben. Und zu diesem Gefühl trägt auch bei, dass wir jetzt alle schon wie richtige Dampfbahner

aussehen - man sieht die Spuren unserer Tätigkeit in unseren Gesichtern, an unseren Händen und den Kleidern. Nach einer Dusche sinke ich im «Adler» ins Bett und träume von Feuer und Wasserstandsanzeigen und Schmierstellen, die sich nicht erreichen lassen, weil die Treibstange unglücklich steht.

Am nächsten Morgen gibt es Frühstück im Rottenwagen. Vorher putzen wir aber die Feuerbüchse aus (mit einer Schaufel, die den längsten Stiel der Welt hat - schwierig zu handhaben in der Enge des Führerstands) und beginnen die Lok anzuheizen. Wir schleppen trockenes Holz zur Lok und bald lodert das Feuer. Wir freuen uns alle auf den bevorstehenden Tag, denn heute fahren wir die ganze Strecke bis Hinwil und zurück, und das erst noch mehrmals, so dass jeder von uns ausgiebig zum Heizen oder Fahren kommt. Jetzt haben wir einen wirklichen Zug angehängt mit mehreren Wagen, und das merkt man beim Feuern und Fahren. Vor allem muss der Heizer intensiver Kohle schaufeln als gestern, aber Luftklappe, Wasserstandsanzeiger und Injektor wollen auch berücksichtigt werden. Der Instruktor sagt jetzt nicht mehr: Du musst nachlegen. Er sagt: Was musst du nun tun? Gefällt dir das Feuer? Man sieht: Wir werden etwas zur Selbständigkeit angeleitet. Trotzdem müssen wir noch nicht alle Tätigkeiten des Heizers erledigen: Mir geht plötzlich auf, dass der Instruktor eigentlich derjenige ist, der für mich die Strecke und Signale beobachtet. Und natürlich hilft es auch, wenn er sagt: So, jetzt kommen wir in die Ebene und du kannst dich ein bisschen entspannen. Das tue ich auch, ich geniessen die Fahrt und sauge die ganze Atmosphäre in mich auf. Als wir die Strecke von Bäretswil nach Hinwil hinunterfahren, kann ich sogar den wunderschönen Ausblick über das

Land geniessen. Im waldigen Teil der Strecke hat es einige unbewachte Übergänge von Waldwegen, die gerne von Bikern benutzt werden. Und da ist es auch der Instruktor, der genau hinschaut und vor jedem Übergang dem Lokführer zuruft: «Suuber!» Nicht dass jemand die Übergänge sauber gewischt hätte, nein, es bedeutet, dass kein Biker im Anflug ist.

Wir nähern uns dem Bahnhof Hinwil und fahren durch ein Quartier des Dorfes. Die Leute in den Gärten der Einfamilienhäuser winken uns fröhlich zu. Man merkt nichts von der eher skeptischen Haltung der Hinwiler gegenüber der historischen Eisenbahn, von der schon in den Medien die Rede war. Aber mir fallen die vielen geschlossenen Bahnschranken auf, die vielleicht als Grund für die Skepsis herhalten müssen. Als wir in den Bahnhof Hinwil einfahren, erfreut unser Dampfzug die Leute, die auf dem Perron auf die S-Bahn warten, obwohl er ja nicht nach Zürich fährt. Hier habe ich vorläufiges Dienstende und werde von einem Heizerkollegen abgelöst. Ich zeige ihm das Feuer, das gut vorbereitet ist für die neuerliche Bergfahrt von Hinwil nach Bäretswil. Einer von uns entkuppelt die Lok, die umsetzt bzw. zuerst zum Wasserkran fährt. Hier kommt das Feingefühl des Lokführers zum Tragen, denn er muss die Lok punktgenau anhalten, so dass das Einfüllloch genau unter dem Wasserkran ist. Wir füllen Wasser nach, und es erfolgt auch eine Zugabe von Konditioniermittel, um das Verkalken des Dampfkessels und der Rohre zu verhindern. Zudem erledigen wir die vorgeschriebenen Schmierarbeiten, auch der Ballschmierapparat wird überprüft und nachgefüllt. Dann rangiert die Lok wieder an den Zug, wird angekuppelt, und bald stampft die Lok die steile Strecke nach Bäretswil hinauf. Ich habe es ruhig beim Mitfahren im ersten Wagen des Zuges. Ich weiss noch nicht, dass ich dann am Nachmittag als Heizer auf genau dieser Steigung schuften werde.

Nach einem kurzen Halt in Bäretswil fahren wir durch nach Bauma, wo wieder Manöver gemacht wird, wir schleppen und laden Kohle, füllen Wasser nach und schmieren und ölen, als hätten wir ein Leben lang nichts anderes gemacht. Dann fahren wir hinauf nach Neuthal, wo es Mittagessen gibt im schönsten Bahnhofbuffet der Schweiz. Da die Sonne scheint, setzen wir uns in die Gartenwirtschaft und geniessen das leckere Mittagmahl, gekocht von Maja und Markus Wildi. Es ist sehr gemütlich, und ich denke, dass ich mich hier eigentlich niederlassen könnte. Nach der Saison 2024 ist damit leider Schluss. Wirklich schade.

Anschliessend fahren wir noch einmal nach Hinwil. Dort übernehme ich dann das Feuern für die Rückfahrt nach Bauma. Die steile Bergfahrt nach Bäretswil schaffen wir gut, und ab dort habe ich es eigentlich ganz gemütlich und geniesse die Fahrt.

In Bauma warten jetzt Passagiere auf den Zug. Denn wir durften eine Anzahl Freunde und Verwandte einladen, auf der letzten Tour nach Hinwil und zurück mitzufahren. Und es sind eine ganze Menge gekommen, die Stimmung ist fröhlich und alle bewundern die Dampflok, die Wagen, die historische Bahnhofhalle (das auf 1860 datierte Denkmalschutzobjekt gehörte einst zum Bahnhof von Basel). Sie schauen uns zu und fotografieren und filmen, wie wir Manöver machen, die Lok ölen und schmieren, Wasser und Kohle fassen, ab- und ankuppeln. Nach der Bremsprobe unter kundiger Anleitung des Zugchefs (ja, so einen haben wir heute, denn jetzt sind wir ja ein richtiger Zug) fahren wir nach Hinwil. Da ich nicht auf die Lok muss, kann ich mit meinen Gästen reisen und ihnen die Bahnstrecke, die Gegend, die Lokomotive und die Wagen vorstellen. Als wir die letzte Fahrt nach Bauma unter die Räder nehmen, beschleicht mich eine leichte Wehmut, dass diese schöne und bereichernde Erfahrung bald ein Ende haben wird. In Bauma stellen

wir die Wagen des Zuges weg, entlacken die Lok, fahren sie ins Depot, wo sie wiederum poliert wird. Dann zieht sie sich zur Nachtruhe in die Remise zurück. Und wir, wir bekommen unser Kurszertifikat, dürfen unser Feedback zum Kursablauf geben (das sehr positiv ausfällt) und verabschieden uns dankbar und erfüllt von dem DVZO-Team, das uns zwei wunderbare Erlebnistage auf der Dampflok beschert hat. Dann gehe ich, stolz auf meinen Bähnler-Tschäppel und das rote Heizertüchlein, auf die Suche nach meiner Frau und meinen Freunden, die in einer Gartenwirtschaft auf mich warten. Und meine Frau sagt zu mir: «Ich habe dich noch nie so glücklich gesehen wie heute!» Das kann natürlich nicht ganz stimmen, aber es ist vielleicht das erste Mal, dass mich etwas glücklich gemacht hat, das nichts mit meiner Frau zu tun hat.



Ich möchte mich herzlich bei den Instruktorinnen Kim Nipkow, Christian Schlatter, Rolf Geier und Marco Johann bedanken, die in den beiden Kursen mit Herzblut ihr Fachwissen vermittelt haben. Dank gebührt auch Conny Keller, die für unser leibliches Wohl sorgte sowie den vielen Helferinnen und Helfern im Bahndienst entlang der Strecke, und nicht zuletzt Andrea Lareida, ohne die das ganze Glück gar nicht möglich gewesen wäre.

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



Ein Museumszug nur für Sie!

Wollten Sie schon immer einen eigenen Zug haben und selbst bestimmen, wann er losfährt und wohin es geht? Also keine Modelleisenbahn, sondern ein richtiger Zug, bei dem Sie selbst festlegen, wer mitfahren darf und was im Speisewagen serviert wird. Dieser Traum lässt sich erfüllen! Mit einem Extrazug für ihre Freunde und Familie oder auch für Sie ganz alleine. Unsere Züge lassen sich auch mieten und verkehren dann (fast) genauso wie sie es wollen. Auf unserer Stammstrecke oder mit etwas mehr Aufwand auf dem normalspurigen Schweizer Schienennetz.

Die günstigste Variante ist die Fahrt mit einem Elektrozug von Bauma nach Hinwil und zurück. Bereits ab CHF 2'300.– stellen wir einen Museumszug mit historischen, rund 100-jährigen Wagen mit den charakteristischen Holzbänken für Sie bereit. Mit etwas mehr Aufwand ist der Einsatz unserer Dampflokomotiven verbunden. Diese wunderbare Zeitreise erleben Sie ab CHF 4'800.– und befahren auf unserer Stammstrecke einer der schönsten Gegenden im Zürcher Oberland. Sparfüchse wählen als Termin einen Samstag vor unseren regulären Fahrsonntagen. Weil dafür die betagten Loks sowieso angeheizt werden müssen, profitieren sie an diesen Tagen von einem Preisnachlass von satten CHF 1'000.–. Mit den im Grundpreis inkludierten Wagen können bis zu 110 Gäste mitfahren, für grössere Gruppen sind zusätzliche Wagen verfügbar.

Normalerweise dauert eine Hin- und Rückfahrt rund 1¼ Stunden, wobei wir einen betriebsbedingten Halt im Wendebahnhof Hinwil und normalerweise einen Foto- und Tabakhalt in der mustergültig restaurierten Station Bäretswil vorsehen. Weitere Halte sind möglich, sei es zum Besuch des Museums Industriekultur Neuthal oder zum Fotografieren der schönen Zugskomposition.

Und natürlich sorgen wir auch für das kulinarische Wohl Ihrer Gäste. Ob im fahrenden Zug in den Buffetwagen oder

in der Historischen Bahnhofhalle Bauma; die engagierten Kolleginnen und Kollegen unserer Gastronomie bieten ein reichhaltiges Angebot an Speisen und Getränken. Vom einfachen Willkommensapéro über feine Zwischenverpflegungen mit lokalen Produkten bis zum schönen Bankett in stimmiger Umgebung ist für alle etwas Passendes dabei. Bei grossen Anlässen arbeiten wir mit den lokalen Gastronomen zusammen, um allen Kundenbedürfnissen gerecht zu werden.

Die Extrafahrten lassen sich mit Oldtimer-Postautofahrten und Besuchen lokaler Sehenswürdigkeiten oder auch einer kleinen Wanderung perfekt kombinieren. Gerne berät Sie unser Reisedienst und die Kolleginnen der Gastronomie telefonisch oder persönlich im Rahmen eines Ortstermins und planen mit Ihnen ein massgeschneidertes Programm für Ihren eigenen Anlass.

Kontakt:
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO)
Postfach, 8494 Bauma
reisedienst@dvzo.ch
+41 79 905 84 94 (jeweils am Dienstag und Freitag)

Blühende Aussicht
... im grünen Paradies!

Meier

Treffpunkt für Gartengenieser

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

Kommen Sie vorbei. Sie sind...



Speiserestaurant
Bahnhof
Bauma

Herzlich
Willkommen

Zum Znüni, zum Zmittag,
zum Zvieri, zum Znacht

Unsere Spezialitäten:

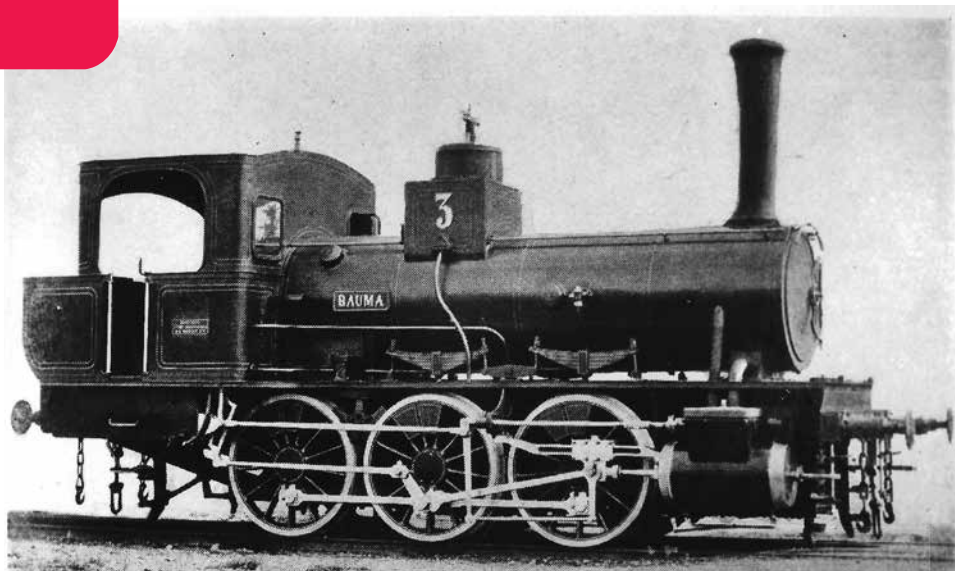
- Zander-Gerichte
aus Baumer Zucht
- Chateaubriand
- Fondue Chinoise
à discrétion

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

Streiflichter zur Tösstalbahn

Text: Jürg Hauswirth

*TTB Lok 3 "Bauma";
die baugleiche Lok Nr. 1
trug den Namen "Johannes Schoch"*



Die Privatbahn-Ära

Die satten Gewinne des in den 1850er-Jahre gebauten, noch sehr weitmaschigen Eisenbahnnetzes riefen weitere Investoren auf den Plan. Vor allem das liberaldemokratisch orientierte Winterthurer Kapital forderte das liberalradikale Zürcher Kapital heraus und plante als «Nationalbahn» (SNB) hunderte Kilometer neuer Bahnstrecken kreuz und quer durchs Land. Bevor sich die Alpenstrassefrage für den Gotthard entschieden hatte, spekulierte man allgemein mehr auf den Lukmanier, und dorthin hätte aus Winterthur die direkteste Verbindung durchs Tösstal geführt. Die SNB-Planer interessierten sich deshalb kurzzeitig hierfür. Nachdem sich Chur bald als Sackgasse erwiesen hatte, wandte sich deren Interesse der Ost-West-Achse zu, jedoch hatten nun die Tösstaler Fabrikherren Lunte gerochen. Und da in den Jahren nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/1871 der deutsche Geldmarkt aufgrund der immensen französischen Kontributionszahlungen völlig überhitzt war, brachte man für fast jede Bahn das nötige Aktienkapital zusammen. 1875 wurde die Strecke Winterthur – Bauma eröffnet. Einen veritablen Run gab es auf den Industriestandort Wald, der damals auch «das Manchester des Zürcher Oberlandes» genannt wurde. Gleich drei Bahngesellschaften gedachten hierher ihre Gleise zu verlegen: die Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) als Zweiglinie ab Rüti von ihrer Hauptstrecke (Zürich-) Wallisellen – Rapperswil – Weesen – Glarus und Chur, hierfür wurde die rechtlich selbstständige Wald-Rüti- Bahn (WRB) gegründet. Von (Zürich-) Effretikon – Pfäffikon – Hinwil her wollte die Nordostbahn (NOB) nach Wald gelangen, und von Bauma – Fischenthal her die Tösstalbahn (TTB). Wie damals üblich, gedachten alle drei Gesellschaften ihren je eigenen Bahnhof zu bauen, und zwar ohne Anschluss an die anderen Netze, um nicht etwa Verkehr dorthin zu verlieren. Schliesslich musste der Bundesrat ein Machtwort sprechen und die WRB mit der TTB zum gemeinsamen Bahnhofbau nötigen; die NOB hatte sich aufgrund der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschaftskrise zurückgezogen. So kam es, dass nach der Eröffnung beider Linien 1876 zunächst jahrzehntelang umgestiegen werden musste, der Umstieg aber immerhin im gleichen Bahnhof möglich war. Erst 1902 ging die Betriebsführung der WRB von der verstaatlichten VSB auf die TTB über, so dass diese nun von Winterthur durchgehend bis Rüti zuständig war.

Der Mäzen

Johannes «Schang» Schoch war ein aus Fischenthal gebürtiger Hagestolz, der mit dem Bau und Betrieb norditalienischer Textilfabriken zu sehr viel Geld gekommen war. Aus lokalpatriotischer Gesinnung beteiligte er sich mit seinem Privatvermögen namhaft an der Tösstalbahn-Gesellschaft. Hierfür stellte er aber einige Bedingungen: Die Bahn war schnellstmöglich ab Bauma Richtung Wald so fortzusetzen, dass sie die Gemeinde Fischenthal in voller Länge bestreife (und nicht etwa über Bäretswil führte); neben dem langgezogenen Strassendorf Fischenthal hatten auch die Aussenwachten Steg und Gibswil je einen eigenen Bahnhof zu erhalten; diese drei Bahnhöfe waren mit einem grösseren Stationsgebäude auszustatten als die Zwischenstationen zwischen Bauma und Winterthur; die Lokomotive Nr. 1 hatte seinen Namen zu tragen, und als für Schang wichtigste Voraussetzung: ihm persönlich war von der Bahngesellschaft das Recht einzuräumen, jederzeit das Bahntrasse betreten zu dürfen. Dieser etwas seltsame Wunsch kam daher, dass sich Schang trotz seines Wohlstands am liebsten auf Schusters Rappen fortbewegte und es ihm aber leid war, Schuhe und Beinkleider à la dernière mode de Milan auf der übel verkoteten Kantonsstrasse zu beschmutzen. Der Schwellengang auf der sauber geschotterten Eisenbahn jedoch versprach bei Exkursionen aus dem Fischenthaler Elternhaus ein unbeflecktes Ankommen bei Freunden in den Baumer oder Walder Fabrikantenvillen und Gasthöfen. Allzu gern versprach das Initiativkomitee dem Wohltäter das kostenlos zu realisierende Privileg. Dumm nur, dass kurz darauf, noch vor Eröffnung der unteren Sektion, das eidgenössische Bahnpolizeigesetz in Kraft trat. Darin wurde Privatpersonen unbesehen ihres Standes bei Strafandrohung jegliches Betreten des Bahnkörpers streng untersagt. Nun war guter Rat teuer, denn Schang beharrte auf der erteilten Zusage. Es nützte auch nichts, dass ihm die Bahngesellschaft ersatzweise das Recht zusprach, den Bahnzug jederzeit auch auf freier Strecke zwecks Ein- oder Ausstiegs anhalten zu lassen. Schang dachte nicht daran, stundenlang auf einen der pro Tag und Richtung vier Züge zu warten, sondern er wollte einfach in der Lage sein jederzeit loszumarschieren und sauber anzukommen. Dem Vernehmen nach wurden dann halt jeweils alle Augen und Ohren zugedrückt, wenn der Schang wieder einmal seine italienischen Lederschühlein zwischen den nicht sehr oft befahrenen Schienen spazieren führte.

Die SBB-Ära

Die gemäss Volksbeschluss zwischen 1901 und 1909 durchgeführte Verstaatlichung betraf zunächst nur die fünf grössten Privatbahngesellschaften. Kleinere Bahnen wie die TTB blieben zumindest vorerst privat. Die enormen Preissteigerungen für Stahl und Kohle im Zuge des Ersten Weltkrieges nagten aber bei manchen existenzgefährdend an der wirtschaftlichen Substanz, und die Eigner hatten für den Weiterbetrieb Geld einzuschliessen. Der Zürcher Regierungsrat kam in dieser Situation auf die Idee, die beiden Gesellschaften TTB und WRB nachträglich verstaatlichen zu lassen. Da die wirtschaftlichen Aussichten grundsätzlich nicht so schlecht waren, willigte der Bund ein und integrierte beide Gesellschaften 1918 in die SBB. In den folgenden 33 Jahren änderte sich aber praktisch nichts; bald einmal hatte die Tösstalstrecke den zweifelhaften Ruf einer hoffnungslos rückständigen Eisenbahn. Sogar in einem Schlager wurde in den 40er-Jahren das «Dampf-Dampf-Isebähnli vu Winterthur uf Bauma zue» besungen. Der Bahnhof Bauma bekam den elektrischen Fahrdraht 1947 zuerst von Hinwil her, während die Züge von Winterthur nach Wald noch bis 1951 mit Dampflok gezogen wurden. Wegen des deutlich stärkeren Verkehrs wurde immerhin der Abschnitt Rüti – Wald bereits 1944 elektrifiziert, was aber für die kommenden sieben Jahre einen umständlichen Lok-Umspannbetrieb im Bahnhof Wald mit sich brachte. Mit der Elektrifikation der ganzen Linie, die auch sämtliche Abstell- und Nebengleise umfasste, wurden nach 75 Jahren erstmals alle Bahnhöfe und Kundeneinrichtungen einer Totalsanierung unterzogen, die Zwischenstationen von zwei auf drei Gleise erweitert und mit den damals modernsten Sicherungsanlagen ausgerüstet. Mit wenigen Detailänderungen blieb die Linie erneut integral für gut 65 Jahre auf diesem Stand, und spätestens mit Einführung der S-Bahn hatte sie ihren Oldtimer-Charakter wieder zurückgewonnen – nun als Zeitkapsel der unmittelbaren Nachkriegsjahre. Eine zweite, abermals radikale und durchgehende Sanierungswelle erlebte die Strecke zwischen 2012 und 2018. Hochperrons für stufenfreien Ein- und Ausstieg sind nun genau dort vorhanden, wo sie regelmässig gebraucht werden. Die meisten Stationen sind wieder auf höchstens zwei Gleise zurückgestutzt. Vier neu eingebaute Weichen stehen 56 ersatzlos rückgebauten und 26 beibehaltenen Weichen gegenüber, und wieder wurden alle Sicherungsanlagen einheitlich auf den neusten Stand gebracht. Die «schlanke Infrastruktur» vermag den durchgehenden Halbstundentakt der Turbo sowie ab Wila zusätzlich eine stündliche S-Bahn nach Zürich zu stemmen, ergänzend können Dienst- oder Reisezüge ohne kommerziellen Halt verkehren. Güterumschlag jedoch ist auf den SBB-Anlagen nicht mehr möglich.

Der Güterverkehr

Gebaut wurde die Tösstalbahn in erster Linie wegen den Textilfabriken, die sich ab 1850 in immer dichter Zahl an der kraftspendenden Töss sowie an einigen ihrer Zufluss-

bäche ansiedelten. Die Töss ist ein launisches Gewässer; Zeiten mit tosenden Wassermassen lösen sich willkürlich ab mit Phasen ausgetrockneter Abschnitte, wenn der unterirdisch verlaufende Teil den spärlichen Durchsatz zur Gänze zu schlucken vermag. Der zeitweise Stillstand der teuren Maschinen setzte dem Wirtschaftswachstum enge Grenzen. Die Bahn schuf hier Abhilfe: Sie vermochte insbesondere deutsche Steinkohle als witterungsunabhängige Energiequelle günstig heranzuschaffen. Dass sich auch der Zu- und Abtransport der Rohmaterialien und Erzeugnisse stark vereinfachte, trug als willkommener Nebeneffekt zum weiteren Ausbau der nun mit grossen Sulzer-Dampfmaschinen ausgerüsteten Betriebe bei. Bald reichten die kinderreichen Bergbauernfamilien nicht mehr als Rekrutierungspool, und es mussten – nötigenfalls beisst man auch in saure Äpfel – aus katholischen Gebieten oder gar aus dem fremdsprachigen Ausland Arbeitsmigrantinnen in hoher Zahl herangerufen werden. Diese benützten die Bahn zumeist nur genau einmal, nämlich anlässlich der Einwanderung. Transit-Güterverkehr gab es auf der Tösstalbahn nie, denn es stand ebenfalls ab 1876 mit der NOB-Linie über Effretikon – Wetzikon eine neun Kilometer kürzere und 100 Höhenmeter flachere Verbindung zwischen Winterthur und Rüti zur Verfügung. Die zunächst optimistisch beschafften 40 Kohlewagen für den Transitverkehr wurden bald für andere Zwecke umgebaut – der in der DVZO-Bahnhofshalle stehende Bierwagen der Brauerei Felsenkeller Wald ist mit sichtbaren Spuren einer davon. Der Ziel- und Quellverkehr dagegen entwickelte sich zur vollen Zufriedenheit der Bauherren und liess das Fabrikwesen blühen. An den durchwegs mit Güterschuppen, Rampen und Freiverladegleisen ausgestatteten Stationen und Bahnhöfen wurde jahrzehntelang fleissig Kohle, Baumwolle, Garne und Stoffe umgeschlagen. Weiteres wie Schlagholz, Steine, Stückgüter aller Art und später auch Zement lastete die Lokalgüterzüge aus, die zumeist in gut drei Stunden zwischen Winterthur und Wald verkehrten. Der 30 Promille steile Abschnitt ab Gibswil erforderte in Bauma stets die Vorhaltung einer Anzahl Brems-



wagen, die zur Bewahrung der Lokomotive vor Schaden durch rotglühende Bremsklötze bedarfsweise einrangiert wurden. Die Blütezeit hatte mit der Verstaatlichung kein Ende; dem Bund als direktem Betreiber der SBB war es stets ein volkswirtschaftliches Anliegen, die Gütertaxen zu Gunsten von Industrie und Gewerbe gering zu halten. Der einträgliche Gotthard-Transit bezahlte ohnehin alles. In diesem Klima machte sich aber auch Innovationsfeindlichkeit und Schlendrian breit. Abgesehen von der elektrischen Traktion wurde um 1975 nicht viel anders gefuhrwerkelt als 100 Jahre früher. In blauer Kutte und vielfach selbiger Verfassung besorgte der «Schuppe-Muser» den Umschlag von Hand, während Kondukteure und Bremser unter Aufsicht von Stationsvorstand und Zugführer die Rangierarbeiten erledigten. Im Winterthurer Rangierbahnhof wurde am «Hoger» bis 1994 mit Kreidepinsel auf die Puffer ein Zeichen gemalt, in welches Gleis der Stellwerkwärter den Ablauf zu leiten hatte, worauf der Wagen im Zielgleis mit einem Hemmschuh unsanft abgebremst wurde. Öfter mal ging das schief, und dem Eigentümer musste der Schaden am Ladegut bezahlt werden. Ärgerlicher war aber die generelle Unzuverlässigkeit des komplexen Bahntransports, die sich mit der Tendenz zur just-in-time-Logistik zunehmend störend auswirkte. Zum einen schlossen mit der ab 1973 einsetzenden Desindustrialisierung immer mehr Textilfabriken ganz, zum anderen begannen verbliebene Kleinindustrien auf den meist teureren, aber viel zuverlässigeren Strassentransport zu setzen. Bereits 1980 wurde im Rahmen eines nationalen Versuchs der Stückgutverkehr im Tösstal auf die Strasse verlegt und bald darauf die ersten Bahnhöfe für den Güterverkehr ganz gesperrt. Noch eine Generation lang trotzte der Tösstaler Einzelwagenladungsverkehr seiner Schwindsucht, bis 2012 der Bahnhof Saland als allerletzter Bedienpunkt von SBB-Cargo auf dieser Linie geschlossen wurde.

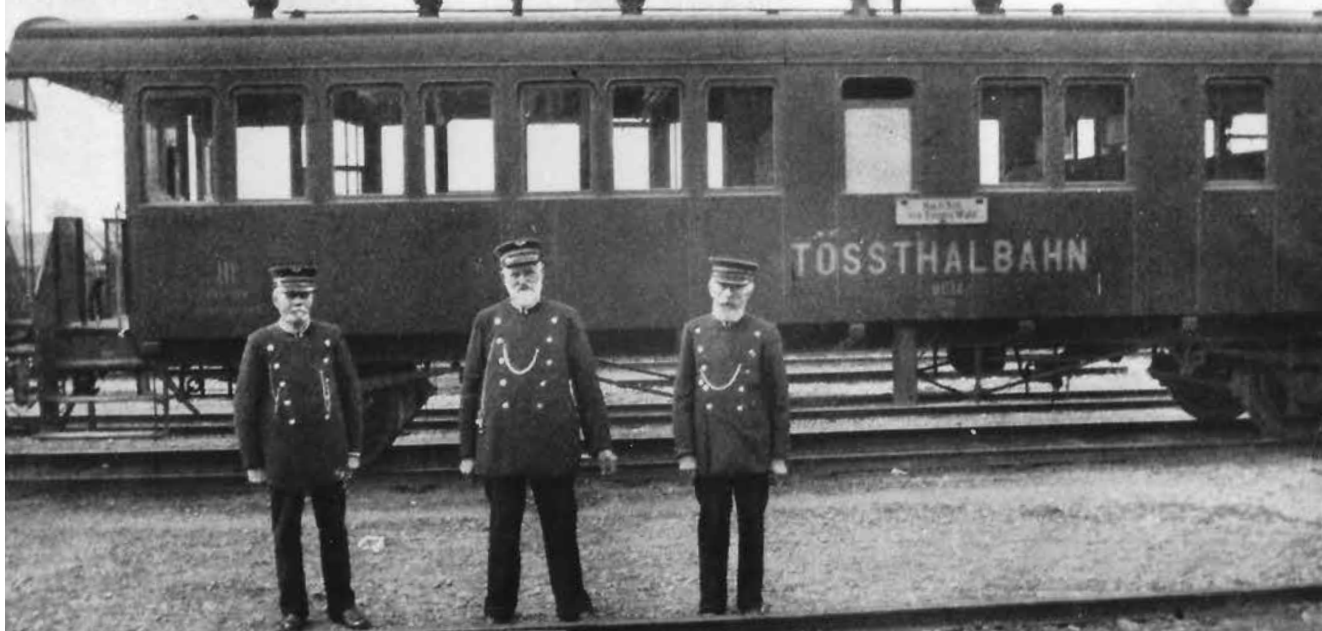
Der Personenverkehr

Die Entwicklung des Reisezugangebots war zunächst sehr beschaulich; zu den ursprünglich 4 täglichen durchgehenden Zugpaaren kam 100 Jahre lang sozusagen jedes Jahrzehnt ein weiteres Zugpaar dazu. Meist hatte der untere Streckenteil ein zusätzliches Zugpaar im Angebot, und essenziell für die Industriestandorte waren die Arbeiterzüge mit Ankunft in Winterthur bzw. Wald kurz vor 06 Uhr, welche die Tösstaler Kleinbauern zu ihrem Hauptverdienst führten. Ein ständig ungefähr 30% grösseres Angebot wurde jeweils zwischen Wald und Rüti gefahren; dieser Mehrverkehr war denn auch die Motivation für die dringliche Kriegselektrifikation dieses Abschnitts im Jahr 1944. Die Dampfzüge benötigten für den 26 Kilometer langen Abschnitt Winterthur – Bauma oder umgekehrt stets eine gute Stunde, für die weiteren 14 Kilometer bis Wald eine weitere halbe Stunde und bis Rüti noch einmal 15 Minuten. Mit der Elektrifizierung wurde der strikt nachfrageorientierte Fahrplan mit mehrstündigen Lücken am Morgen und am

Nachmittag zunächst beibehalten, jedoch verminderte sich die Fahrzeit radikal auf die noch heute üblichen 35 Minuten für den unteren und 20 Minuten für den oberen Streckenteil zuzüglich 10 Minuten für Wald - Rüti. Erst 1987 kam der lückenlose Stundentakt. Schnellzüge gab es nie. Bis 1990 prägten die grünen Regionalzüge mit Lokbespannung oder Pendelausrüstung das Bild, mit Einführung der Zürcher S-Bahn übernahmen dann die damals (halbwegs) modernen NPZ. Weil der Stundentakt an die Anschlüsse in Winterthur und Rapperswil ausgerichtet war, legte man im Jonatal 1990-1997 und 1999-2006 den «Walder Shuttle» ein, der in Rüti ebenfalls stündlich den Anschluss von Wald Richtung Zürich optimierte. 1994 wurde ohne jede weitere Änderung das bisher als «Regionalzug» titulierte Angebot neu als «S26» bezeichnet. Ein Jahr später kam zusammen mit vielen anderen Regionallinien ein «Randstundenkonzept» zur Einführung: jeweils ab 20h gilt seither zwischen Bauma und Rüti Bus statt Zug. Ein markanter Wechsel vollzog sich auf der Bahnseite erst 2006 mit dem Übergang der Betriebsführung von der SBB an die Regionalbahn Turbo, die seither ihre luftig-leichten GTW hier einsetzt. Aus verschiedenen Gründen ist die technisch noch mögliche Fahrzeitreduktion von mehreren Minuten nicht realisiert, nach wie vor gelten annähernd dieselben Fahrzeiten wie vor bald 75 Jahren – nunmehr jedoch im reinen und durchgehenden Halbstundentakt, der in Winterthur und Rüti den Anschluss an die dort im Viertelstundentakt oder häufiger verkehrenden S-Bahnen herstellt. Einzig das bald 30-jährige «Randstundenkonzept» existiert zwischen Bauma und Rüti als schweizweit bald letzter davon betroffener Linie immer noch und zwingt in den Abendstunden zum Umsteigen auf zeitraubende Ersatzverbindungen.

Die Bahnhofgebäude

Aufgrund der politisch-wirtschaftlichen Verbandelung mit der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) konnte die Tösstalbahn (TTB) deren Pläne für die Aufnahmegebäude mitbenutzen. So kam es, dass die typischen Tösstaler Bahnhöfe bis heute auch in anderen Landesgegenden zu finden sind. Im unteren Streckenteil weisen mit Ausnahme von Bauma und Turbenthal alle Stationen einheitlich ein kleines Bahnhofgebäude «V. Klasse» mit angebautem Güterschuppen auf, identisch mit so unterschiedlichen Bahnhöfen wie Mägenwil im Aargau (Hauptlinie Zürich – Bern, fast jede Minute ein Zug) und Hemishofen im Ramsener Zipfel (internationale Museumsbahn, jeden Monat ein Zug). In Steg, Fischenthal und Gibswil wurden SNB-Bahnhöfe der «IV. Klasse» gebaut, wie etwa auch in Mammern am Untersee einer zu finden ist. Der Bahnhof Turbenthal (III. Klasse) entspricht denjenigen von Oberentfelden im Aargau oder Tägerwilen bei Kreuzlingen, der stattliche Bahnhof Bauma (II. Klasse) den wichtigsten SNB-Bahnhöfen wie Baden Oberstadt oder Stein am Rhein. Das Besondere am SNB-Konzept war, dass man ausgehend von der V. oder IV. Klasse nach Bedarf aufklassieren konnte: durch seitliches An-



fügen eines Querriegels ergab sich ein Haus III. Klasse, und mit zwei Querriegeln zu beiden Seiten eines der II. Klasse. So wurde etwa auch Bauma in zwei Etappen erstellt, denn zu Beginn war das Geld noch knapp. Immerhin hatten alle TTB-Stationen von Beginn an steinerne Aufnahmegebäude, dies im Gegensatz zu den grossen Privatbahnen, wo auf manchen Landbahnhöfen die Fahrgäste in der hölzernen Güterhalle nebed en Baumwollballen und Ziegenböcken ihre Zugsabfahrt abzuwarten hatten. Im Erdgeschoss fanden sich neben den Dienst- und Kundenräume, im oberen Stockwerk war die (zwangsweise zugewiesene) Wohnung der Vorstandsfamilie untergebracht. Wald und Bauma verfügten über eine weitere Wohnung für den dort tätigen Bahnmeister. Mit der zweiten Sanierungswelle um 2015 verloren fast alle Bahnhofgebäude ihre bahnorientierten Funktionen und sind seither als marktfrei verfügbare Mietwohnungen und Lagerräume im SBB-Liegenschaftensportefeuille. Die beiden nur noch stundenweise bedienten Billettschalter in Bauma und Wald werden Ende 2024 geschlossen.

Der DVZO und die Tösstalbahn

Als Baurechtsnehmer der ehemaligen TTB-Depotwerkstätte Bauma und Betreiber von deren Gleisvorfeld ist der DVZO gewissermassen einer der Rechtsnachfolger der Jubilarin. Auch wenn sein Hauptwirkungsgebiet die ehemalige UeBB-Teilstrecke ist, so verbindet ihn doch auch manches mit dieser (zumindest aus Baumer Sicht) «grösseren» und «wichtigeren» Nebenbahn. Leider existiert keine originale TTB-Dampflok mehr (ein Besuch der mit einer TTB-Lokserie baugleichen Ed4/5 8 ex Emmentalbahn im Zürcher Oberland bleibt ein Desiderat), und auch Personenwagen sind nicht erhalten. Jedoch gibt es immer noch – natürlich im Fahrzeugpark des DVZO – einige originale TTB-Güterwagen, teilweise mustergültig restauriert und teilweise als «Arbeitsvorrat» der Revision harrend. Im Übrigen ist die Tösstalbahn in erster Linie ein gelegentliches Produktionsmittel des Vereins. Einer der ersten DVZO-Züge überhaupt befuhr sie 1972, als der noch junge Verein seine neuste Akquisition, die von Sulzer übernommene Ed3/4 2, mit Hilfe eines Rapperswil Krokodils auf dem Umweg über Bauma und Rüti nach Hinwil zur Aufarbeitung brachte. Wie im Dokumentar-

film zu sehen ist, waren die Hauptstrassen-Bahnübergänge – heute undenkbar – noch mit blossen Blinklichtern ohne Barrieren gesichert. Die den DVZO an kurzer Leine haltende SBB beschränkte den ab 1978 regelmässigen Laienbetrieb weitgehend auf die Stammstrecke Bauma – Hinwil; Ausflüge ab Bauma ins Tösstal waren wie auch heute wieder eine seltene Ausnahme. Neben Dienstzügen zum Revisionsdepot Wil SG oder zur geschützten Wagenabstellung im Winter führte der DVZO bloss vereinzelte Charterfahrten durch, im Fall von Bauarbeiten oder Unwetterschäden auch dann und wann öffentliche Fahrten ab Bauma nach Kollbrunn oder Wald statt nach Hinwil. Mit den Liberalisierungen der Bahnreform ab 1999 nahmen diese Aktivitäten vorübergehend zu. Beliebt war insbesondere die «Bachtelrundfahrt», die ab Bauma über Wetzikon – Rüti – Wald wieder an den Ausgangspunkt führte. Noch erhielt man nach Absenden eines Fax an den «One Stop Shop» der SBB-Infrastruktur ohne grossen Aufwand eine Fahrordnung in den diversen freien Slots neben dem regulären Stundentakt – Dampflok einheizen und los ging's. Im Bahnhof Turbenthal war als Überbleibsel aus der noch nicht weit zurückliegenden Dampfzeit sogar ein betriebsfähiger Wasserkran vorhanden. Etwas mühsam war nur die Betriebsführung mit den örtlichen Besetzungen der betagten, nicht fernsteuerbaren Stellwerke aus den frühen Fünfzigerjahren: Für jede zusätzliche Kreuzung oder Streckenfreigabe musste die SBB eigens einen Stellwerkbeamten in die entsprechende Anlage beordern. Heute ginge das mit der Betriebszentrale einfacher, aber es stehen mit den auf Regelbetrieb optimierten Anlagen nur noch sehr eingeschränkt Kreuzungsgleise zur Verfügung. Zwischen Bauma und Wald kann zwischen 05.30 Uhr und 20.30 Uhr gar kein Dampfzug fahren (elektrische Extrazüge mit Streckenhöchstgeschwindigkeit sind möglich), und zwischen Turbenthal und Winterthur ist eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erforderlich. Dies bleibt somit ein Tummelfeld für unser schnellstes Ross im Stall, die Eb3/5 9 des Dampfloki-Club Herisau, die dann und wann noch vor Sonderfahrten mit 60 bis 75 km/h im Tösstal anzutreffen ist. Die kleinen Dampfloks mit ihren 30 km/h hingegen beschränken sich mittlerweile freiwillig auf die DVZO-Hausstrecke.



Kompetenz und Hightech

Mit der Rhomberg Sersa Rail Group 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.

Rhomberg Sersa Rail Group | Badenerstrasse 694 | 8048 Zürich
T +41 43 322 23 23 | info.sgs@rsrg.com | www.rhomberg-sersa.com



Wegweisend. Zürcher Wanderwege.

Geniessen Sie Wanderungen vom einfachen Spaziergang bis zur anspruchsvollen Bergtour. Die nahe Bank.

zkb.ch/wanderprogramm

