



**UNESCO-Weltkulturerbe**

Seite 6

**Hinter den grossen Toren**

Seite 14

**Kleine Kohlen-Kunde**

Seite 18

**Jakobsweg**

Seite 20

[www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)



# Unsere Region. Unsere Bank.



Neuer Name. Starke Zukunft.

 **Clientis**  
Zürcher Regionalbank  
[www.zrb.clientis.ch](http://www.zrb.clientis.ch)



## ferag . . .

Unternehmen für Förder- und Verarbeitungssysteme der Druckindustrie

**Visionen, Technik, Markterfolg.** Technik ist Mittel zum Zweck. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Die Faszination innovativer Technik besteht darin, dass sie sich immer aus einer Vision heraus entwickelt. Das Unvorstellbare wird vorstellbar. Die erfinderische Idee erzeugt dynamische Prozesse und nähert sich Schritt für Schritt der erfolgreichen Umsetzung. Als Partner der grafischen Industrie in aller Welt entwickeln wir fortschrittliche Förder- und Verarbeitungstechnik, die nur einem Ziel zu dienen hat: Sie soll unseren Kunden dabei helfen, sich in einem wirtschaftlich herausfordernden Umfeld zu behaupten und neue Marktsegmente zu erschliessen.



Ferag AG  
Zürichstrasse 74  
CH-8340 Hinwil  
Telefon +41 44 938 60 00  
Fax +41 44 938 60 60  
[info@ferag.com](mailto:info@ferag.com)  
[www.ferag.com](http://www.ferag.com)



Ihr Immobilienpartner im Zürcher Oberland

# RE/MAX

## Wir geben Ihren Träumen ein Zuhause.



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

## Vorstand

Die DVZO-Vorstandsmitglieder Seite 4

## Editorial

Historische Verkehrswege nachhaltig nutzen Seite 5

## Gestern – Heute – Morgen

Industrie- und Kulturlandschaft Zürcher Oberland: UNESCO-Weltkulturerbe? Seiten 6-7

Eine bedeutungsvolle Auszeichnung Seite 9

Wertvolles wertschätzen: Sponsoring Seite 9

Spatenstich für die historische Bahnhofhalle Seite 11

## Bilderbogen

Umbau Berta-Gruppe und Wiederaufbau Bahndienstmagazin Seiten 12-13

## Verein

Hinter den grossen Toren Seiten 14-17

## Hintergrund

Kleine Kohlen-Kunde: Die Brennstoffe der Dampflokomotive Seiten 18-19

## Region

Jakobsweg: Auf alten Pfaden durch das Zürcher Oberland Seiten 20-21

## Informationen

Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür Seite 22

## Kurzmitteilungen

Museumsbahnen & Ausstellungen Seite 23

### Impressum

#### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

#### Adresse

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

#### Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Medienverantwortlicher DVZO  
CH-8344 Bäretswil

#### Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin  
CH-9100 Herisau

#### Lektorat

Monika Bieri, CH-8494 Bauma

#### Inserate

Dieter Enz, CH-8344 Bäretswil

#### Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

#### Auflage

5'000 Expl.

#### Autoren

Hans Appenzeller  
Peter Baumgartner  
Monika Bieri  
Dieter Enz  
Jürg Hauswirth  
Cornelis Kat  
Christoph Rutschmann  
Hugo Wenger

#### Fotografen (Bildnachweis)

Mario Angehrn Seite 23  
Dieter Enz (Comet Photoshopping GmbH):  
Titelbild, Seiten 4, 6, 9, 11, 12, 13 (ausser  
u.r.), 15, 17 (l.), 18, 19, 21  
René Lipp: Seite 5  
Lukas Trüb: Seiten 13 (u.r.), 16, 22  
Rapperswil Zurichsee Tourismus: Seite 20  
Rüti, Gemeindechronik: Seite 17 (r.)  
Tourismus Region Zürcher Oberland: Seite 7

© Dampfexpress 2010: Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-  
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.  
Die Copyrights der Bilder liegen bei den  
jeweiligen Fotografen.





Hugo Wenger  
Präsident  
Jahrgang 1956, Dürnten



Stephan Berndt  
Kassier  
Jahrgang 1970, Rüti ZH



Monika Bieri  
Aktuarin & Sekretariat  
Jahrgang 1972, Bauma



Jürg Hauswirth  
Leiter Betrieb & Reisedienst  
Jahrgang 1971, Bauma



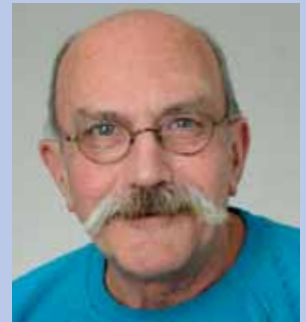
Peter Fischer  
Leiter Technik Triebfahrzeuge &  
Werkplatz Uster  
Jahrgang 1943, Winterthur



Jürgen Rakow  
Leiter Technik Wagen &  
Werkplatz Bauma  
Jahrgang 1965, Dietikon



Daniel Rutschmann  
Leiter Infrastruktur  
Jahrgang 1967, Dietlikon



Röby Meier  
Verwaltung Immobilien  
Jahrgang 1945, Dürnten

Ausführliche Informationen zu den DVZO-Vorstandsmitgliedern finden Sie auf unserer Homepage [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) > Verein > Vorstand

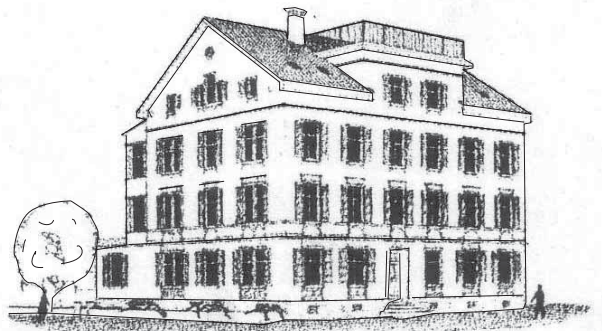
**J A** BAUGESCHÄFT  
KOB FURRER  
MÜHLESTRASSE 1  
8344 BÄRETSWIL  
Inhaber  
Thomas Dobler  
TEL. 044 939 21 07  
NATEL 079 663 83 59  
FAX 044 939 23 54

## Speiserestaurant Bahnhof Bauma

Markus Kradolfer  
8494 Bauma

Donnerstag ganzer Tag geschlossen

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



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

# Historische Verkehrswege nachhaltig nutzen

Um ihr grosses Reich regieren und verwalten zu können, bauten die Römer gute Verkehrswege mit festem Steinbett und solide Brücken aus behauenen Steinen. Solche Römerstrassen führten auch durch das Zürcher Oberland. Die Alemannen, welche sich nach Ende der römischen Herrschaft ansiedelten, begnügten sich mit einfachen Verbindungen zwischen den Siedlungen. Mit dem Christentum kam das Bedürfnis, wichtige Siedlungen, Klöster, Wallfahrtsorte gut miteinander zu verbinden. Rege begangene Boten- und Pilgerwege durchzogen auch das Einzugsgebiet unserer Dampfbahn. Bekannt ist der Schwabenweg, eine Variante des Jakobsweges. Nach und nach nahm der Warentransport zu, es brauchte befestigte Fahrstrassen. Nach der Erfindung der Dampfmaschine wurden bald die ersten Eisenbahnen gebaut; neue Verbindungen lösten frühere ab. Historische Verkehrswege sind noch heute in vielfältigen Formen erhalten, und alle fügen sich harmonisch in die gewachsene Kulturlandschaft ein. Teilweise sind solche Wege wertvolle Landschaftselemente, die einen hohen Erlebniswert bieten. Ein Beispiel ist die Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil mit den Dampfzügen des DVZO.

Unterhalt und Betrieb von Verkehrswegen kosten viel Geld, sei es für den Strassen- oder den Schienenverkehr. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland mit seinen bescheidenen 5,6 km

Bahnlinie ist als Betreiber eines mittlerweile historischen Verkehrsweges stark gefordert: Als Eisenbahnunternehmen hat der DVZO seitens des Bundesamtes für Verkehr dieselben Auflagen zu erfüllen wie die SBB. Aufwendungen für den Gleisunterhalt, Erfüllung der Sicherheitsbestimmungen, der laufende Unterhalt der Kunstbauten, die Pflege der so genannten «windschiefen Fahrleitung» (weitgehend im Originalzustand von 1947) zehren an der finanziellen Substanz. Mit allen Kräften sorgen wir dafür, die historische Schienen-Verbindung zwischen der Töss- und Glattallinie mit unseren Museumszügen für die Nachwelt zu erhalten. Neben dem grossen Einsatz der aktiv im Verein Mitarbeitenden sind wir auf finanzielle Mithilfe angewiesen.

Die Dampfbahn des DVZO auf der 1901 für die Uerikon-Bauma Bahn gebauten Strecke gestaltet erfolgreich und nachhaltig die Attraktivität der Region mit: Eine im Januar veröffentlichte Studie aus dem Bereich Tourismus bestätigte das Zürcher Oberland in der Kategorie Schweizer Ausflugsdestinationen mit den attraktivsten Angeboten auf dem dritten Platz von 36 untersuchten Schweizer Destinationen. Wir freuen uns, mit unserem Schienen-Verkehrsweg und unseren Zügen auch als wichtige Botschafter der Ausflugsdestination Zürcher Oberland aufzutreten.

Hugo Wenger, Präsident DVZO



Gastlok Ec4/5 11 der DBB am 4. Oktober 2009 im Neuthal







# Industrie- und Kulturlandschaft Zürcher Oberland: UNESCO-Weltkulturerbe?

Nirgendwo sonst in der Schweiz ist auf einem so kleinen Gebiet eine derartige Dichte von gut erhaltenen Zeugnissen der Industriekultur vorhanden wie in der Gegend zwischen der Töss und dem Greifensee (insgesamt über fünfzig Objekte). Es sind dies vor allem Zeugen der Textilindustrie. Warum nur konnte sich ausgerechnet dieser industrielle Zweig derart gut in der Region festsetzen? Dazu bedurfte es zweier Voraussetzungen: nämlich der Armut der dort ansässigen Bevölkerung sowie der Wasserkraft.

Bedingt durch die hügelige Landschaft mit vorwiegend kleinen Parzellen war im 18. Jh. eine existenzsichernde Landwirtschaft im Zürcher Oberland nur sehr beschränkt möglich. Daher waren einfache Bauernfamilien häufig auf ein zusätzliches Einkommen angewiesen. So erstaunt es nicht, dass 1787 über 34 000 Familien in der Handspinnerei und 6 400 in der Heimweberei diesen Zusatzverdienst fanden. Die dortige Bevölkerung hatte, prosaisch ausgedrückt, «zuwenig zum Leben, aber zuviel zum Sterben».

Nach den grossen Unwettern 1817 und der darauf folgenden beispiellosen Hungersnot starben allein im Oberland Tausende von Menschen an Unterernährung. Mit der Einführung von englischem Maschinengarn um 1800 verloren vorerst die Heimspinner und wenig später mit dem Aufkommen von mechanischen Webmaschinen auch die Heimweber ihre Existenzgrundlage. Dies führte schliesslich 1832 dazu, dass aufgebrachte Oberländer, die erfahren hatten, dass die Spinnerei Trümpfer in Uster die Aufstellung von mechanischen Webstühlen plane, ein Fanal entfachten, das als «Brand von Uster» in die Geschichte einging.

Die zweite Bedingung, also die Möglichkeit der Wassernutzung, wurde durch den relativen Wasserreichtum begünstigt und durch die Vergabe von Wasserrechten durch die Obrigkeit erfüllt. Dabei steht Bäretswil für die Wasserscheide der Zuflüsse zum Aabach und zur Töss.

Im 19. und 20. Jahrhundert waren Unternehmen aus dem Kanton Zürich zu bestimmten Zeiten im Bereich der Textilverarbeitung (Spinnerei, Weberei, Färberei und der entsprechenden Maschinenindustrie) nicht nur schweizweit führend, sondern gehörten teilweise gar zum kleinen Kreis der weltweit führenden. Ebenso im Eisenbahnbau, der eine der Voraussetzungen war, damit die produzierten Güter auch auf «die Märkte» gebracht werden konnten. Die Spuren dieser Blütezeiten haben sich zwischen Bauma und Uster in geradezu idealtypischer Art und Weise erhalten. Eine kleine Auswahl daraus sind auf der Tössaler Seite das Flarzhauhaus Freddi (die unveränderte Wohnstätte als Wohnmuseum der einstigen Webereiarbeiterin Rosa Freddi), das Industrieensemble Neuthal (mit Museumsspinnerei und Webmaschinensammlung) und die Dampfbahnstrecke zwischen Uster (Lokremise) und Bauma. Dabei stehen diese Bauten in einem mehr oder weniger engen Kontext zum Wirken von Adolf



Museums-Spinnerei Neuthal: «Von der Baumwolle bis zum Faden»

Guyer-Zeller, wobei auch der pionierhafte Bahnbau (Uerikon-Bauma-Bahn und Jungfraubahn) mit seinem Namen verbunden ist.

Jenseits der Wasserscheide, also auf der Aabachseite, sind im Besonderen die Fabrikanlagen des «Spinnerkönigs» Heinrich Kunz zu erwähnen. Diese bilden sowohl den Beginn (Uster) wie auch den Abschluss (Unteraathal) der Entwicklung hin zu einer der grössten kontinentalen Spinnereiketten. Die bekannteste Anlage dürfte allerdings nach wie vor die ehemalige Spinnerei Trümpfer sein, die mit dem «Brand von Uster» auch für die Schattenseiten der Industrialisierung steht.

Im Industrieensemble Neuthal kann nun – neben der japanischen Toyoda-Sammlung – die weltweit bedeutendste und grösste Webmaschinensammlung «Sulzer Rütli» eingeweiht werden. Damit wird eine weitere «kulturhistorische Perle» in die geschichtsträchtige Achse eingefügt.

Es ist ein ausgesprochener Glücksfall, dass die engagierten Mitglieder des Vereins zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland (VEHI) und des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) die Pflege und attraktive Neubelebung von Maschinen, Gebäuden, Rollmaterial und Eisenbahnstrecken sicherstellen.

Die industriellen Zeugnisse im Zürcher Oberland sind derart ausserordentlich, dass man sicher ohne falsche Bescheidenheit über eine Bewerbung für das «UNESCO-Weltkulturerbe» nachdenken darf. Damit eine solche Vision dereinst Wirklichkeit werden kann, braucht es allerdings die Unterstützung aller an der Industriekultur interessierten Kreise des Kantons Zürich.

Peter Baumgartner  
stellvertretender Kantonaler Denkmalpfleger

# Gasthaus zur Tanne, Bauma

## Grüezi mitenand

Wir haben Platz für 2 bis 222 Personen unter einem einzigen, altehrwürdigen Dach für Bankette, Tagungen, Firmen- und Familienanlässe

Guyer-Zeller-Stübli  
Tannen Chäller  
Tannen Stübli  
Saal mit Bühne  
Gästezimmer

Bauma ist im Mittelpunkt in einem ausgedehnten gut markierten und ausgebauten Wanderweg-Netz. Es ist ein Begriff für viele Natur- und Wanderfreunde. Die wunderschönen Wege führen über Brücken, Treppen, durch herrliche Wälder, vorbei an Wasserfällen in wildromantischen Waldtobeln.

Wir sind (fast) immer für Sie da  
Di bis Sa von 8 bis 24 Uhr  
So von 10 bis 22 Uhr

Telefon 052 386 39 44



[www.zurtanne.ch](http://www.zurtanne.ch)

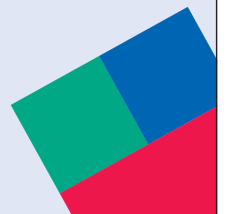


# Mit Volldampf voraus!

**DRUCKEREI SIEBER AG**

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

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



 **Mäder Lacke**  
Mäder

**Innovative Beschichtungssysteme für den Bahnbereich**

Walter Mäder AG, Bereich Lacke | Industriestrasse 1 | CH- 8956 Killwangen  
[www.maederlacke.ch](http://www.maederlacke.ch)



## Eine bedeutungsvolle Auszeichnung

In der Präambel der UNESCO-Verfassung steht: «Da Kriege im Geist der Menschen entstehen, muss auch der Frieden im Geist der Menschen verankert werden.» Frieden - ein Bedürfnis, dass um die Zeit der beiden Weltkriege Menschen dazu bewegte, sich der «geistigen Aufrüstung» zu widmen, welche zur Gründung der UNESCO führte. Seit 1975 ist das «Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt» in Kraft. Übergeordnete Kriterien für die Aufnahme in die Liste der zu schützenden Kulturstätten sind Einzigartigkeit, Authentizität (historische Echtheit) und Integrität (Unversehrtheit). Die UNESCO will mit ihrer Auszeichnung verschiedene Zeitzeugen der menschlichen Kulturgeschichte anerkennen. Gleichzeitig verpflichtet diese jedoch dazu, diese Zeitzeugen auch zu bewahren.

Die Industrialisierung veränderte die Menschheit weltweit - und prägte die Landschaft des Zürcher Oberlands nachhaltig. Neben den Fabrikanlagen spielen auch die Verkehrswege eine bedeutende Rolle. Der DVZO hat sich explizit auf die Fahne geschrieben, die Bahnstrecke Bauma - Hinwil zu erhalten, mit allem drum und dran. Seit Gründung des DVZO setzt sich dieser dafür ein, auf der vereinseigenen Strecke zwischen Bauma und Bäretswil eine Epoche der Eisenbahngeschichte zu dokumentieren. Dazu gehören neben dem Rollmaterial

auch Elemente wie der Bahnhof Bäretswil, historische Signale (Hipp'sche Wendescheibe, Semaphor), die handbetriebene Barriere im Neuthal, die «windschiefe» Fahrleitung, ein Bahndienstgebäude und - in Zukunft - die historische Bahnhofhalle in Bauma. Diese Zeitzeugen sind nicht «hingestellt» sondern mit allen Sinnen erlebbar: Eine Fahrt wird begleitet vom Abpfeiff des Kondukteurs, den Abläutglocken, dem Bimmeln der Barriere und natürlich dem Stampfen der Lokomotive. Reisenden weht der typische Kohlegeruch um die Nase, die Holzbänke der 3. Klasse hinterlassen ebenfalls ihren Eindruck. Neben Objekten erhält der DVZO auch immaterielle Werte in Form von Know-How: In der Lokremise Uster sowie im Fahrbetrieb kommen viele «alte» Berufe zum Einsatz.

Kulturelle Werte der Nachwelt zu erhalten kostet - dies wissen alle Institutionen, welche sich dafür einsetzen. Die öffentliche Hand und die Wirtschaft lassen diese Werte in kritischen Zeiten gerne ans Ende ihrer Prioritätenliste rutschen. Eine Auszeichnung wie «UNESCO Weltkulturerbe» würde den Vereinen und Institutionen im Zürcher Oberland, welche sich aktiv für die Erhaltung der Zeugen der Industrialisierung einsetzen, den Weg zu finanzieller Unterstützung einiges ebnen.

Dieter Enz



*Doppeltraktion mit den Dampfoks «Bäretswil» und «Schwyz» im Neuthal bei der Hipp'schen Wendescheibe*

## Wertvolles wertschätzen: Sponsoring

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist eine gemeinnützige Organisation und als solche steuerbefreit. Er betreibt ein nicht gewinnorientiertes Bahnunternehmen und unterhält die vereinseigene Strecke zwischen Bauma und Bäretswil. Damit das gelingt, sind verschiedene Beteiligungen notwendig: Unterstützung in Form von Fronarbeit oder Zuwendungen sowohl in Naturalien als auch finanzieller Art. Könnten Sie sich vorstellen, einen Betriebssonntag zu finan-

zieren, sich an der Revision eines Wagens zu beteiligen oder für einen Streckenabschnitt die Patenschaft zu übernehmen? Wir haben grössere und kleinere Projekte, die finanzieller oder materieller Unterstützung bedürfen. Als Gegenleistung bieten wir verschiedene Auftrittsmöglichkeiten. Gerne setzen wir uns mit Ihnen zusammen, um eine auf Sie zugeschnittene Möglichkeit des Sponsoring zu erarbeiten. Kontaktieren Sie uns auf [sponsoring@dvzo.ch](mailto:sponsoring@dvzo.ch).

**Willkommen**  
... im grünen Paradies!

**Meier**

Der Treffpunkt für Gartengenieser

Ernst Meier AG – 8632 Tann – Tel. 055 251 71 71 – [www.meier-ag.ch](http://www.meier-ag.ch)

**WALO**  
Walo Bertschinger

Neues ist gut. Tradition auch.  
**Walo Bertschinger - Ihr Partner für alle Bauwerke.**

**BTR**

Berndt Treuhand & Revisionen AG

**... Ihr Treuhänder mit Pfiff**

[www.berndt-treuhand.ch](http://www.berndt-treuhand.ch)  
Telefon 055 240 44 22

wie anno dazumal...

**wildi bistro-schuppe**

An der Stammstrecke des DVZO betreiben wir ein Bistro im ehemaligen Güterschuppen der Station Neuthal. Unsere Spezialität sind schweizerisch-kroatische Gerichte, mehrheitlich aus biologischem Anbau in Bäretswil. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

**Öffnungszeiten:**  
Freitag, Samstag, Sonntag von 9 - 22 Uhr, April - November  
Gruppen auf Anfrage

wildi bistro-schuppe, Station Neuthal, 8344 Bäretswil  
Tel 044 939 19 19, [www.bistro-schuppe.ch](http://www.bistro-schuppe.ch)

**GASTHOF  
HIRSCHEN  
HINWIL**

**Der Treffpunkt nach dem Dampfbahn-erlebnis**

Restaurant, Gartenterrasse, Konzertsaal, Sitzungszimmer, Bankettsaal, Foyerzone, Gästezimmer, Parkplatz, Feinschmecker-Küche, gepflegter Service

Täglich geöffnet von 7 bis 24 Uhr  
Durchgehend warme Küche von 11 bis 23 Uhr

Gasthof Hirschen 8340 Hinwil  
Markus und Irene Schefer-Kunz  
Telefon 044 938 90 50 • Fax 044 938 90 51

**Mächler AG** Tel. 055 442 20 39  
8852 Altendorf Fax 055 442 52 20  
[maechler-ag@bluwin.ch](mailto:maechler-ag@bluwin.ch)  
[www.maechler-altendorf.ch](http://www.maechler-altendorf.ch)

**Sandstrahl-Metallspritz- und Einbrennlackierwerk**

- Sandstrahlreinigung
- Einbrennlackierung
- Pulverbeschichtung
- Spritzverzinkung
- Glasperlstrahlen
- Patinieren antik und modern
- Lackierung 2-Komponenten Systeme
- Silikon-Polyester Einbrenntemperatur 160 °C
- Beschichtungs-Aufbauten (Anwendung: Stahl- und Stahlwasserbau)

**Ausführung an Stahl- und Aluminium-Teilen**

**Müller & Bosshard**  
Zimmererei GmbH

Setziweg 5, 8488 Thurbenthal  
Telefon / Fax 052 385 47 86  
E-Mail: [mb-zimmererei@bluwin.ch](mailto:mb-zimmererei@bluwin.ch)



## Spatenstich für die historische Bahnhofhalle

Petrus hat mit einem perfekten Drehbuch dafür gesorgt, dass am Samstag, 10. Oktober 2009, kurz nach 11 Uhr der Himmel seine Schleusen öffnete und ein gewaltiger Sturzregen die Gäste des historischen Spatenstichs buchstäblich bis auf die Haut durchnässte. Einen besseren Beweis für die Notwendigkeit der Bahnhofhalle hätte es nicht geben können!

Schwere Regenwolken lieferten eine dramatische Kulisse für den Spatenstich in Bauma, mit dem der DVZO den Bau des grossen Projekts «Historischer Bahnhof für Bauma» einläutete. Die schmissigen Klänge der Blaskapelle Goldys aus Bäretswil zum Auftakt des Spatenstichs gingen bald im Rauschen des Regens unter, der sich für die Dauer des Anlasses zu einem wahren Sturzbach entwickelte. Da es aber kein schlechtes Wetter sondern nur unpassende Kleidung gibt, liessen sich die zahlreich anwesenden Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden der Region, Kanton Zürich, SBB und weiteren Institutionen die Laune nicht verderben, sondern sahen sich in ihrem Engagement für den Aufbau der historischen Bahnhofhalle in Bauma bekräftigt. Dringend brauchen die wertvollen Wagen des DVZO ein Dach über ihren Dächern, damit die aggressiven Kräfte von Regen, Schnee, Sonne und Wind keinen weiteren Schaden anrichten können.

Die älteste Dampflokomotive der Schweiz und eine historische Dampfwalze der Firma WALO überbrachten die Werkzeuge für den Spatenstich: einen 125 Jahre alten Kranwagen, Schottergabeln, Schaufeln und Pickel. Das Rauschen des Regens ging im Zischen, Stampfen und Pfeifen der alten Dampfmaschinen unter, und alle bewunderten die Kessel, Kolben und Kohlenkräfte. In kurzweiligen Ansprachen unterstrichen Kantonsrat Geri Fischer, Bäretswil und Marianne Heimgartner, Gemeindepräsidentin von Bauma, die grosse Bedeutung des Projektes für Bauma, das Zürcher Oberland und den ganzen Kanton Zürich. Mit dem Wiederaufbau der historischen Halle, die zwischen 1860 und 1903 als erster definitiver Bahnhof der Stadt Basel und in den letzten gut 100 Jahren als Holzlager-



*Festredner Geri Fischer und Marianne Heimgartner*

halle im SBB-Industriewerk in Olten diene, profiliert sich der DVZO künftig als historisches Zentrum einer längst versunkenen Eisenbahnepoche. Das Projekt ist perfekt in die Tourismusregion Zürcher Oberland eingebunden und dient als Rückgrat der Erschliessung einer einmaligen Landschaft voller Industriedenkmäler. Regen prasselte auf die Schirme und unterstrich geräuschvoll die markigen Sätze.

Der DVZO bat die Gemeindepräsidentin und den Kantonsrat anschliessend auf die Plattform des historischen Kranwagens. Mit vereinten Kräften kurbelte die Politik am grossen Hebelrad und entfernte symbolisch ein Stück Gleis des alten Bahnhofs, um Platz für das neue Alte zu schaffen. Nun war der Weg frei für den Start der Bauarbeiten und für das Verschieben der nassen und schlotternden Gesellschaft in den bereitstehenden Speisewagen, wo das Buffetwagenteam des DVZO einen stilvollen Aperitif reichte und bei zunehmend aufgetauterem Klima interessante Gespräche die Zusammenhänge zwischen mobilem und immobilem Kulturgut erhellten. Am Schluss des Anlasses war die Begeisterung über das Projekt allseits spürbar, und man freute sich schon auf die Einweihung der Halle. Wie auch immer Petrus dann seinen Platzregen inszenieren wird: Die Festgesellschaft wird keine nassen Füsse mehr bekommen!

Christoph Rutschmann



*Grosser Moment: Der DVZO-Vorstand hebt mit historischem Kranwagen das Gleisjoch*





Vorarbeiten Bahnhofhalle – 21. Oktober 2009: Die Gleise der Berta-Gruppe in Bauma werden rückgebaut



7. Juli 2009: Zimmerleute richten den Giebel auf



30. Juni 2009: Arbeiten am Fundament

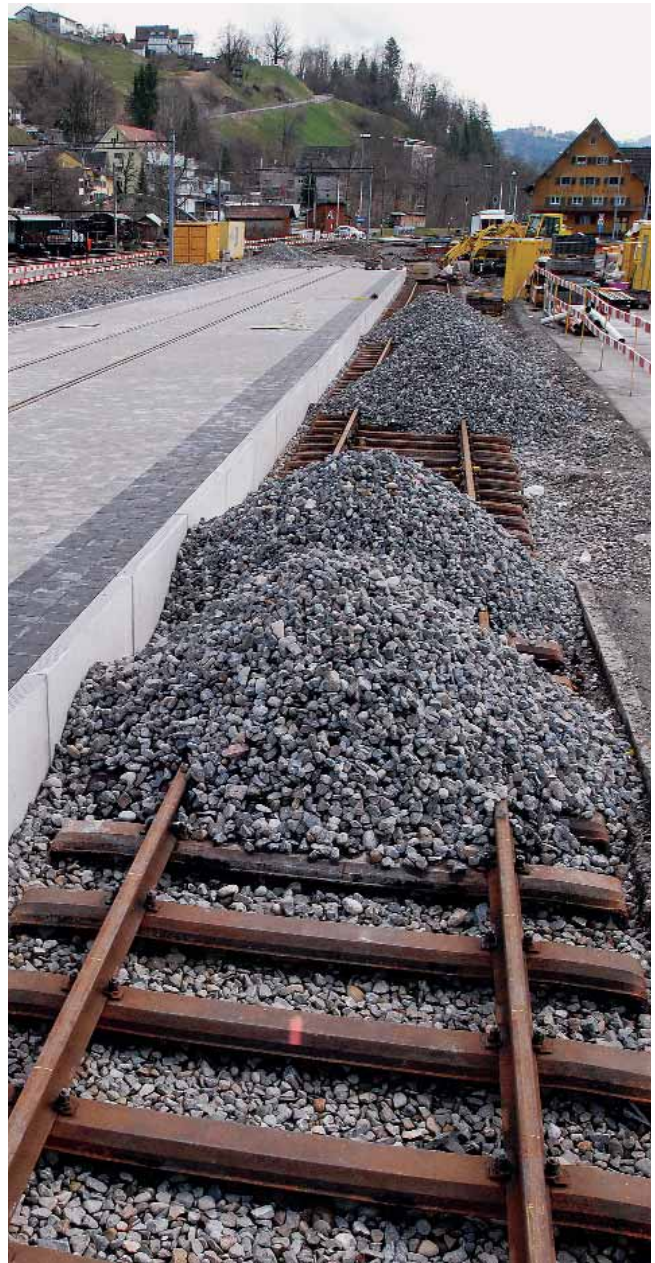


Errichtung Bahndienstgebäude Wohlhusen – Lagebesprechung mit Karl Holenstein





*Nivellieren der neuen Gleise am 4. November 2009*



*27. März 2010: Der neue Dampfbahn-Perron kurz vor Vollendung*



*in, SBB-Denkmalpfleger (2. v.r.) beim Wiederaufbau in Bauma*



*In Bauma zu neuem Leben erweckt: Bahndienstgebäude Wollhusen*



## Hinter den grossen Toren

In Bauma quellen die Passagiere aus den historischen Wagen aufs Perron, Bratwurstduft zieht einem um die Nase. Die Dampflokomotive fährt zum Wasserfassen, vor Zuschauern wird der rauchende Aschkasten geleert, Kohlekübel ins Führerhaus gehoben. Stampfen, zischen, pfeifen - weit geöffnete Depot-tore, Menschen mit leuchtorange Kleidungsstücken, dunkelblauen Uniformen oder roten Schürzen bewegen sich geschäftig zwischen den verschiedenen Schauplätzen. An den öffentlichen Fahrsonntage, da läuft was – und danach?

Jeweils an den späten Dienstagnachmittagen oder am Samstag sieht man das ganze Jahr über Leute im Depot Bauma verschwinden, von aussen ist vielleicht das Brummen des Kompressors zu hören, manchmal wird auch das grosse Tor aufgestossen. Ebenfalls vorwiegend dienstags und samstags lässt sich vor dem eindrucklichen Rundbau der Lokremise Uster bereits am Morgen etwas Ähnliches beobachten: Autos parkieren um die Drehscheibe herum, die Werkstatttüre verschluckt Leute, um 10.00 Uhr und um 15.00 Uhr läutet die Abläutglocke. Manchmal öffnen sich die mächtigen Bogen-tore der Rund-Remise oder hinter den grauen Toren der Wagen-Remise ist das Brummen irgend einer Maschine zu hören. Hinter der sichtbaren Betriebsamkeit eines öffentlichen Fahrsonntags stecken viele Arbeitsstunden: Während der Geschäftigkeit der Fahrsaison häufen sich trotz den Bemühungen, kleinere Reparaturen und regelmässige Unterhaltsarbeiten fortlaufend nachzukommen, Pendenzen an, die im Winter nach und nach an den Standorten Uster und Bauma abgetragen werden. Daneben widmen sich die aktiv Mitarbeitenden grösseren Projekten wie Totalrevision von Wagen oder den sehr aufwändigen Unterhaltsarbeiten an unseren «alten Ladies», den Loks.

### Werkplatz Uster

Die in Uster durchgeführten Arbeiten lassen sich in 3 Gruppen zusammenfassen: die jährlichen Revisionen, die Total-/Teilrevisionen und die grösseren Reparaturen.

Bei der jährlichen Revision wird die Lokomotive nach der Fahrsaison anhand einer langen Checkliste überholt: Der Kessel wird gründlich von Rost, Russ und Kalkrückständen gereinigt, Komponenten wie Dampfstrahlpumpen und Wasserstandsanzeigen werden demontiert und revidiert, die Lager werden auf Spiel kontrolliert, die Schmierölversorgung gereinigt, die ganze Lokomotive wird sauber geputzt und vieles mehr. Sie haben richtig gelesen, geputzt wird auch. Eine Dampflokomotive verbraucht bekanntlich Unmengen an Kohle und Wasser, aber der Ölverbrauch ist auch beträchtlich. Das zähflüssige Schmiermittel (biologisch abbaubar) wird teilweise sogar vor, aber spätestens während der Fahrt von den schnellbewegenden Teilen des Triebwerks richtiggehend versprüht. Zusammen mit Russ, Flugasche, Staub und Pollen wächst an exponierten Stellen eine klebrige Schicht. In Uster wird diese Kruste (und noch viel mehr Dreck) entfernt, wofür einige Manntage aufgewendet werden. Mängel, die im Einsatz aufgetreten sind und nicht sofort behoben werden konnten oder mussten, werden in Uster repariert.

Eine Totalrevision ist sehr kostspielig und zum Glück selten. Öfters gibt es Teilrevisionen. Lok 401 «Bauma» bekam 2007/2008 einen neuen Kessel. Der Kessel der Lok 2 «Hinwil» wurde letztes Jahr vom Lokrahmen abgehoben um vom Kesselinspektor genau überprüft und gegebenenfalls von einem ausgebildeten Kesselschmied repariert zu werden. Dazu musste das Dach des Führerstandes entfernt und sämtliche Leitungen, Komponenten und Bekleidung vom Kessel abmontiert werden. Ohne Kessel bleibt nur wenig Lokomotive übrig, dafür füllt sich ein ganzes Regal mit fein säuberlich beschrifteten Einzelteilen. Später müssen alle Arbeiten, in umgekehrter Reihenfolge, nochmals gemacht werden. Die Gleitlager der Treib- und Kuppelstangen der Lok 4 «Schwyz», mit Jahrgang 1887 die älteste Lokomotive des DVZO, wurden in der letzten Zeit immer störungsanfälliger. Deshalb wurde beschlossen, sämtliche Lager neu zu fertigen. Das gibt viel Arbeit für die Mitglieder, die mit dieser Aufgabe



## Der Landgasthof «Heimat»

Seewadel 8494 Bauma

befindet sich im romantischen Tösstal, direkt an der Bahnstrecke Winterthur–Bauma–Steg–Rapperswil, 2 km von der Station Bauma mit möglichem Dampf Bahn Stop.

Unser Haus

- der Treffpunkt für Jedermann mit 20 Betten
- Gourmetstübli bis 55 Personen
- Landbeiz 40 Plätze
- grosse sonnige Gartenterasse

Inhaber: Nelly und Hans Ziegler  
Eidg. dipl. Küchenchef

Tel. 052 386 11 66

Web [www.hotelheimat.ch](http://www.hotelheimat.ch)

Mail [info@hotelheimat.ch](mailto:info@hotelheimat.ch)





*Dampflok «Schwyz» unter einem Bogentor der Rundremise Uster*

betrachtet wurden. Wie immer wird versucht so viel wie möglich in der eigenen Werkstatt zu machen um die Kosten so tief wie möglich zu halten. Nur das Notwendigste wird auswärts vergeben, in diesem Falle das Ausgiessen des Weissmetalls, des eigentlichen Lagermaterials.

Die mit drei Drehbänken, einer Fräsmaschine und einem Bohrwerk ausgestattete Werkstatt ist einer der Trümpfe des Standorts Uster. Viele Mitglieder haben in ihrem Berufsleben mit diesen Maschinen gearbeitet und sind fähig, ab Originalzeichnung (wenn vorhanden) oder nach dem Original die verschiedensten Neuteile anzufertigen. In der Lokremise sind

fünf Geleise vorhanden, vier davon mit einer Grube um auch unter den Fahrzeugen arbeiten zu können. So kann im Rundbau der Remise 2 an mehreren Loks parallel gearbeitet werden, ohne dass man sich gegenseitig stört. Bei einer Belegschaft von bis zu 20 Leuten ist dies vorteilhaft um effizient arbeiten zu können. Jährlich werden etwa 8'000 Stunden geleistet, von einem Winterschlaf ist also keine Rede! Weitere Vorteile der Lokremise Uster sind der Laufkran mit einer Maximallast von 10 Tonnen und die grosszügigen Platzverhältnisse. Die kleinere Remise 1 verfügt über zwei Geleise, eines davon ebenfalls mit einer Grube und ist mit einer Ma-



Ein nigelnagelneues Andreaskreuz wird aufgestellt

lerwerkstatt und Schreinerei ausgestattet. Sie eignet sich besonders für Arbeiten an Wagen. Von hier aus machte sich am 13. Februar 2010 der in Bauma und Uster totalrevidierte 3.-Klass-Personenwagen 6109 auf den Weg zurück nach Bauma. Als jüngstes Beispiel für den Einsatz der beiden Technikgruppen Uster und Bauma wird er mit seinem glänzenden Kupferdach, dem intensivgrünem Anstrich und leuchtender Beschriftung ab Mai 2010 nach 3 arbeitsreichen Jahren wieder Fahrgäste zwischen Hinwil und Bauma führen. Der Weg von Uster nach Bauma führt über die rund 5.6 km vereinseigene Strecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn. Sie beginnt nach dem Einfahrtssignal in den Bahnhof Bäu-

retswil und will das ganze Jahr über unterhalten sein: So wird sie auch im Winter regelmässig begangen und vor Extrafahrten oder Rangierbewegungen von Schnee und Eis befreit oder gesperrt, wenn die Verhältnisse das Befahren nicht erlauben. Manche der historischen Signale ertragen die Kälte nicht besonders, so dass sie nach der Winterruhe wieder zu neuem Leben erweckt werden müssen. Mit dem Frühling geht die Reinigung der Entwässerungskanäle oder das Zurückschneiden der Bäume einher. Zum Streckenunterhalt gehören auch Sisyphusarbeiten wie Unkraut jäten in den Geleisen oder die regelmässige Kontrolle der Bahnübergänge. Nach starken Niederschlägen kann sich in den Gleis-

# Weingut Rebhalde

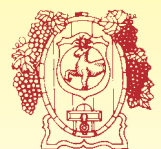
Familie Hohl  
Hinterer Püntacker 25  
CH-8712 Stäfa

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

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

Stäfa am Zürichsee

- Lattenberger
- Stäfner
- Meilener





rinnen der Übergänge sehr viel Schmutz ansammeln, was im Extremfall zu einer Entgleisung führen könnte.

Bei den Bahnübergängen handelt es sich um besonders sicherheitsrelevante Stellen; das BAV hat die Weisung herausgegeben, bis 2014 alle Bahnübergänge den neuen Sicherheitsnormen anzupassen oder diese zu schliessen. Uns ist es als Museumsbahn ein Anliegen, bei einer nur unregelmässig und vorwiegend in den Sommermonaten befahrene Strecke möglichst keine Bahnübergänge schliessen zu müssen. Dies wiederum bedeutet Investitionen in die vorschriftsmässige Signalisation, sprich den Einsatz von Arbeitsstunden und finanziellen Mitteln.

Die zwischen 1899 und 1901 erbaute DVZO-Strecke von Bäretswil nach Bauma muss verschiedene geologische Hindernisse überwinden: Die Schienen führen im Neuthal über den Zubringerviadukt «Weissenbach» und die Eisenfachwerkbrücke, sie werden durch Stützmauern im steilen Gelände gehalten, in Bauma schliesslich geht es über den Bölviadukt, durch den einzigen «Tunnel» (eine wenige Meter lange Strassenunterführung) und schliesslich über den grossen, das Dorfbild prägende Bogen zur Überwindung der markanten Steigung.



*Morgendämmerung in Bauma*

### **Werkplatz Bauma**

Während sich die Technikgruppe Uster schwergewichtig um die Dampf-Lokomotiven kümmert, konzentriert sich die Baumener Gruppe auf die Wagen und die historische Elektrolok Be 4/4. Ebenfalls auf dem Werkplatz Bauma werden während der Fahrsaison betriebliche Servicearbeiten wie regelmässiges Auswaschen der Lok-Kessel und laufende Reparaturarbeiten durchgeführt. Neben kleineren und aufwändigeren Reparaturen steht auch das Aufräumen des Depots immer wieder an. Im vergangenen Winter widmete sich Bauma hauptsächlich dreier Projekte: Die Teilrevision des Personenwagen C 6075, Start der Totalrevision des Bierwagens OK 151 der ehemaligen «Brauerei zum Felsenkeller Wald» und die Fahrwerkrevision des Shell-Zisternenwagens.

Der 1913 für die SBB gebaute 3. Kl. Wagen C 6075 kam 1957 zur Rorschach - Heiden - Bahn. Er gehört seit der Anfangszeit zum Wagenbestand des DVZO. Im Winter 09/10 wurden das WC überholt, die Trittbretter erneuert, eine Achse revidiert und kosmetische Eingriffe vorgenommen.

Der Zisternenwagen Shell 530 156 ist ein vielseitig einsetzbarer und optisch schöner Dienstwagen. Er dient als mobiler Wasservorrat für die Dampflok bei längeren Fahrten oder für das Kärchern der Entwässerungskanäle zwischen Bauma und Bäretswil und gehört seit 2003 zum Wagenpark des DVZO. 2005 wurde Kessel und Chassis revidiert, im vergangenen Winter führte das Wagenteam Bauma eine komplette Brems- und Fahrwerksrevision durch.



*Anno dazumal: Bierwagen vor dem Bahnhof Rüti ZH*

Beim Bierwagen OK 151 der ehemaligen «Brauerei zum Felsenkeller Wald» handelt es sich um das letzte noch vorhandene Fahrzeug der ehemaligen Töss-Thal-Bahn (TTB). Es hat eine interessante und bewegte Geschichte hinter sich, die auf [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) nachgelesen werden kann. Im Jahr 1974 kam der Wagen - 99-jährig - zum DVZO, diente zuerst als Farblager und stand danach jahrzehntelang auf dem Abstellgleis. Im 2009 beschloss der Vorstand, ihn auf den Stand von 1897 zurück zu bauen. Neu wird er als Lager für die Ortsvereine Bauma dienen und das Bahnhofsbild in Bauma prägen.

Dank dem Einsatz der rund 150 aktiv Mitarbeitenden können unsere Besucherinnen und Besucher an den zwölf Fahrsonntagen sowie auf Extrafahrten die Art des Reisens zu Beginn des 20. Jahrhunderts nachempfinden. Gut 30 Mintglieder sind während eines Fahrsonntags im Dienst. Das ganze Jahr über wird hinter den grossen Toren in Uster und Bauma fleissig gewerkelt: Und das Herz schlägt einen Moment lang höher, wenn die Lok zufriedene Passagiere in den schönen Wagen über die gejäteten Schienen am rot-weissen Andreaskreuz vorbeizieht, während im Buffetwagen das Personal mit der roten Schürze einen «Heizerkafi» serviert.

## Kleine Kohlen-Kunde: Die Brennstoffe der Dampflokomotive

Unsere Dampflokomotiven werden entsprechend dem arbeitsintensiven Stand der Technik aus der Zeit um 1900 primär mit Kohle befeuert, was die ständige Anwesenheit eines Heizers erfordert. Kohle hat als Energieträger weltweit noch heute eine stets wachsende Bedeutung, jedoch ist hierzulande ihre Verwendung in Haushalt, Gewerbe und Kleinindustrie praktisch vollständig verschwunden. Sie ist beim DVZO in verschiedenen Qualitäten und Erscheinungsformen in Gebrauch.

### Steinkohle

Für die Feuerung während der Fahrt verwenden wir natürliche Steinkohle, wie sie direkt aus dem Förderschacht kommt. Ihr Gasanteil von rund 20% führt dazu, dass sie innert Minuten verbrennt und dabei eine enorme Hitze abgibt; immerhin müssen mit einem durchschnittlichen Zug zwischen Hinwil und Bäretswil innert 15 Minuten an die 1200 Liter Wasser verdampft werden, wofür rund 200 Kilogramm Kohle benötigt werden. Bei der Wahl der Steinkohle müssen wir darauf achten, dass sie zwar «fettig» ist, d.h. einen hohen Gasanteil hat, dass sie aber keine zu hohen Flammen produziert. Werden nämlich die Flammen höher als einen Meter, schlagen sie an der Feuerbüchsedecke auf, was zu einer enormen Rauchentwicklung führt. Ferner darf die eingesetzte Kohle nicht zu viel unbrennbare mineralische Stoffe enthalten, denn dies kann zu einer grossflächigen Verschlackung des Feuerrostes führen und das Feuer ersticken. Die Schlacke muss während des Verbrennungsprozesses in kleinen Stücken durch die Zwischenräume im Feuerrost hindurch fallen und dann regelmässig von Hand ausgestossen werden. Bei unserer Kohle beträgt der Schlackenanteil rund 8-10%. Derzeit beziehen wir unsere Kohle aus einer polnischen Zeche («Wujek»), nachdem die letzte westdeutsche Zeche für Lokomotivkohle («General Blumenthal») vor rund 10 Jahren aus wirtschaftlichen Gründen



den Betrieb einstellte. Die Tonne ist auf dem Weltmarkt zur Zeit für gut 550 Franken zu haben (inkl. Transport, Steuern, Zoll und CO<sub>2</sub>-Abgabe). Leider ist im Gegensatz zum Diesellok der thermischen Lokomotiven die Kohle für Dampflokomotiven nicht von der CO<sub>2</sub>-Abgabe befreit, da diese nach Gesetzestext auf «Brennstoffe», nicht aber auf «Treibstoffe» erhoben wird. Der «Treibstoff» einer Dampflok indes ist Dampf, der durch die Verbrennung des «Brennstoffs» Kohle produziert wird. Jährlich bezahlt der DVZO ab 2010 rund 8000 Franken CO<sub>2</sub>-Abgabe.

Den Steinkohlenvorrat führen unsere kleinen Lokomotiven nicht in einem separaten Wagen, dem sogenannten Schleppender, hinter sich her, sondern haben ihn in einem von aussen fast unsichtbaren Behälter im Führerstand gelagert. Bei

optimaler Betriebstemperatur erfolgt die Verbrennung von geeigneter Steinkohle praktisch rauchfrei. Den typischen schwefeligen Qualm (den Dampflokliebhabern Parfum in der Nase...) gibt es nur kurz nach der Beschickung des Feuers, weil dann die Betriebstemperatur durch die Zugabe der kalten Kohle leicht sinkt. Im Stillstand ist die erforderliche Feuer-temperatur bisweilen schwierig zu erreichen, da der Luftzug durch den Auspuffschlag fehlt und künstlich erzeugt werden muss; ein geübter Heizer schafft es aber auch hier, mit wenig Emissionen über die Runden zu kommen.

### Koks

Im Vergleich mit dem Fahrbetrieb ist das Bedürfnis nach Wärme beim Anheizen gleich umgekehrt: Das Wasser muss so langsam wie möglich erwärmt werden, um schädliche Spannungen im Kessel zu vermeiden. Deshalb ist Steinkohle beim Anheizen ungeeignet, zumal sie in einem kühlen Feuer starken Rauch produziert. Ideal ist hingegen ein Produkt, das während Stunden glüht und aufgrund seiner Eigenschaften früher in Haushalt und Gewerbe weit verbreitet war: Koks.



Koks ist entgaste Steinkohle, die in den früheren Gaswerken bei der Produktion von Stadtgas sozusagen als Abfallprodukt übrig blieb und billig erhältlich war; öffentliche Betriebe hatten zeitweise gar eine Abnahmepflicht. Seit ungefähr 1970 ist das Stadtgas durch das günstigere und qualitativ bessere Erdgas ersetzt und die grossen Gaswerke sind stillgelegt worden. Nach wie vor liegen aber in Kellern viele tausend Tonnen Koks herum, die vor Jahrzehnten als Notvorrat für die Überbrückung von Ölkrisen angelegt wurden. Jährlich erhält der DVZO an die 20 Anfragen von verzweifelten Eigentümern, die im Zug von Renovationsarbeiten ihren Koks-vorrat dringend loswerden müssen. Aufgrund des grossen Angebots nehmen wir das Koks nur, wenn es uns gratis nach Bauma geliefert wird; meistens ist dies aber dennoch günstiger als die kostenintensive Entsorgung der Ware in einer Kehrichtverbrennung oder in einer Sondermülldeponie.

Trockener Koks verglüht von Anfang an völlig rauchfrei; nur ein leichtes Flimmern der Abgase aus dem Kamin weist auf das gelb-weiße Glutbett in der Feuerbüchse hin. Wird nasser Koks aufgelegt, so entwickelt sich während einiger Minuten ein weisser Qualm, bis die Feuchtigkeit verdampft ist.

### Steinkohle-Briketts

In der Kohlenverarbeitung fallen grosse Mengen an Kohlenstaub an. Neben der direkten Verbrennung in speziellen Kohlenstaubfeuerungen werden daraus durch Zugabe von Pech auch Steinkohle-Briketts gepresst. Diese gut stapelbaren





Blöcke können bedarfsgerecht zerkleinert werden und dienen uns vor allem für das Anlegen eines schwachen Ruhefeuers, das bei längerem Stillstand lediglich den Wärmeverlust ausgleicht. Als Variante zum grossen Brikkett gibt es auch die kleinen eierförmigen Stücke, die sich vor allem zur Verbrennung im kleinen Kanonenofen des Drittklasswagens C 105 eignen.



#### Braunkohle-Briketts

Braunkohle ist erdgeschichtlich weniger alt als Steinkohle und wird zumeist im Tagbau gefördert. Seine Qualität ist bedeutend schlechter; zum Hausgebrauch wird es in Form von gepressten Briketts geliefert. Unsere Lokomotiven lassen sich mit Braunkohle nicht betreiben. Dafür müsste die Feuerbüchse vergrössert werden und eine besondere Beschickung mit Hilfe von

Schottersteinen («totes Feuerbett») erfolgen. Hingegen verwenden wir die Braunkohle gelegentlich zum Anlegen des Ruhefeuers. Da die Verbrennung niedertemperaturig erfolgt, entwickelt sich über längere Zeit ein beissender gelblicher Rauch, der an den winterlichen Smog in osteuropäischen Städten erinnert. Sowohl Steinkohle- wie Braunkohlebriketts holen wir gerne bei Naturalspendern zu Hause ab.

#### Holz

Der einzige in genügenden Mengen vorhandene einheimische Brennstoff eignet sich hervorragend zum weitgehend rauchfreien Entfachen und Regulieren des Feuers. Notfalls können leichte Züge gar vollständig mit Holzfeuerung gefahren werden, wobei jedoch ein massiver Funkenwurf erfolgt. Insbesondere bei Trockenheit ist deshalb Vorsicht bei der Verwendung von Holz geboten. Solange die Dampflok nur leichten Rangierdienst im Bahnhof leistet, kann sie abwechselungsweise mit Holz und Koks optimal und kostengünstig befeuert werden. Einen grossen Teil des Bedarfs decken wir aus «eigener Produktion» entlang der Strecke Bauma-Bäretswil, den Rest kaufen wir bei benachbarten Waldbesitzern ein.

#### Holzkohle

Die nur schwach glühende Holzkohle ist für den Gebrauch in der Dampflok völlig ungeeignet und ausserdem viel zu teuer, weshalb sie uns nur im Sommer für den wöchentlichen Grillplausch dient.

Jürg Hauswirth



DVZO-Uniformen der Heizer und Lokführer (ca. 1900 und 1950)

# Jakobsweg: Auf alten Pfaden durch das Zürcher Oberland



*Pilgersteg bei Rapperswil im oberen Zürichsee*

Pilger sein heisst Fremder sein. Das lateinische Wort «peregrinatio» steht für den Aufenthalt in der Fremde und das Reisen. Die Motive, um auf Pilgerschaft zu gehen, waren in allen Zeiten äusserst vielfältig und hatten sowohl religiöse als auch weltliche Gründe. Das Phänomen des Pilgerns ist nicht auf die christliche Religion beschränkt, erlangte aber im Christentum des Mittelalters eine grosse Blüte. Seit den 1960er Jahren erfreut sich das Pilgern erneut wachsender Beliebtheit. Besonders viele Reisende haben das Grab des heiligen Jakobus in Santiago de Compostela (Spanien) als Ziel. Der Jakobsweg hat unterdessen eine beachtliche Medienpräsenz erreicht. 1987 wurde er vom Europarat zur ersten europäischen Kulturstrasse erklärt. Es folgten zahlreiche Bestrebungen zur Erforschung und Reaktivierung des Jakobsweges in Deutschland, Frankreich und der Schweiz. In diesem Zusammenhang ist das Projekt «Jakobswege durch die Schweiz» entstanden, das ‚ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte‘ gemeinsam mit den Schweizer Wanderwegen und deren kantonalen Sektionen koordiniert hat. Daraus ist die durchgehend markierte ViaJacobi hervorgegangen. Sie führt als Teil des europäischen Jakobsweges am Alpenfuss entlang vom Bodensee nach Genf – quer durch die Schweiz; eine Wegvariante sogar direkt durch das nahe Einzugsgebiet der Zürcher Oberländer Dampfbahn.

Es führen viele Wege nach Santiago de Compostela. Wer seine Pilgerreise am Bodensee beginnt, kann wählen zwischen dem «Schwabenweg» von Konstanz und dem «St.Gallerweg» von Rorschach. Beide treffen sich in Rapperswil am Zürichsee. Der «Schwabenweg», eine bereits um 1300 nachgewiesene Pilgerroute der Wallfahrer aus Süddeutschland führt in

fast gerader Linie durch den Thurgau über das Hörnli (1133 m) ins Zürcher Oberland, weiter nach Rapperswil und über den Etzelpass in den Wallfahrtsort Einsiedeln. Den Weg begleiten mehrere kirchliche Bauten wie die Wallfahrtskapelle Heiligkreuz in Bernrain über dem Bodensee, die Kirche St. Jakob in Märstetten und die Kapelle St. Margaretha bei Münchwilen. Höchster Punkt ist das Hörnli im Zürcher Oberland von wo sich ein grossartiger Rundblick bietet. Gasthäuser und Pilgerherbergen gehören seit alters her als Wegbe-



*«Heilig Hüsli» und Blick auf Rapperswil*



**Verschiedene Bauernhöfe, Privathäuser und Gasthäuser entlang des Jakobswegs machen mit dem Symbol der Jakobsmuschel die vorbeiziehenden Pilger darauf aufmerksam, dass sie in ihrem Haus als Gäste willkommen sind und kostengünstige Beherbergung finden. Damit nehmen die sesshaften Gastgeber gleichsam am Pilgern teil, indem der Pilger auf dem weiteren Weg ihrer gedenkt und sie nach Ankunft in Santiago de Compostela in sein Gebet vor den Gebeinen des Heiligen Jakob aufnimmt.**

Informationen über den Jakobsweg und die Regionen Zürcher Oberland und Rapperswil Zürichsee findet man bei:

[www.viajacobi.ch](http://www.viajacobi.ch)

[www.kulturwege-schweiz.ch](http://www.kulturwege-schweiz.ch)

[www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)

[www.trzo.ch](http://www.trzo.ch)

Tourismus Region Zürcher Oberland,  
Postfach, 8494 Bauma

[www.zuerichsee.ch](http://www.zuerichsee.ch)

Rapperswil Zürichsee Tourismus,  
Postfach 1001, 8640 Rapperswil



*Liebevoll gezimmerte Hinweistafel vor dem Hof «Fischbach» bei Steg im Tösstal.*

gleiter zum Jakobsweg, aber auch Klöster. Eines dieser Klöster, der kunsthistorische Höhepunkt an der ViaJacobi zwischen Konstanz und Rapperswil, ist die Benediktinerabtei in Fischingen. Das Kloster Fischingen wurde 1133 als Doppelkloster für Männer und Frauen gegründet. Es erlebte seine Blüte im 16. bis 18. Jahrhundert. Die Iddakapelle an der Klosterkirche

gilt als eine der schönsten Barockbauten der Schweiz. Die heilige Idda soll von Gott gerettet worden sein, als ihr Mann, Graf Heinrich von Toggenburg, sie im Jähzorn vom Burgturm heruntergestürzt hatte.

Ist das Hörnli mit einem beschwerlichen Aufstieg bezwungen, folgt der erholsame Abstieg nach Steg zum Tössübergang. Weiter führt der Schwabenweg nach Fischenthal, Gibswil. Dem Bachtelhang entlang über Wald öffnet sich der Blick auf den Zürichsee. Die Route weist darauf talwärts zum sogenannten ‚Pilgersteg‘ im Jonatal an der Grenze der Gemeinden Dürnten und Rüti. Bis Mitte des 19. Jahrhunderts überbrückte hier nur der Steg für die Pilger die unwirtliche Schlucht der Jona. Zwischenziel des «Schwabenwegs» ist Rapperswil.

Das Gebiet Rapperswil/Jona/Kempraten hat eine lange Geschichte. Archäologische Funde zeigen, dass die Region an der engsten Stelle des Zürichsees seit mindestens 5000 Jahren besiedelt ist. Bereits um 1500 v. Chr. gab es eine Brückenverbindung zwischen Rapperswil und Hurden. Vor der Zeitenwende lebten hier Kelten, dann Römer. Das mittelalterliche Städtchen wurde um 1200 von den gleichnamigen Herren errichtet. Die Pilgernden fanden hier Hilfe im nah am See gelegenen Kapuzinerkloster, Betreuung im Heiliggeistspital oder Unterschlupf in einem der zahlreichen Gasthöfe.

Die Verbindung von Rapperswil mit Pfäffikon SZ hat durch den 2001 neu errichteten Holzsteg nach Hurden, vorbei an der spätgotischen Brückenkapelle ‚Heilighüsl‘, einen besonderen Reiz. Die 841 Meter lange Konstruktion aus Eichenholz ruht auf 233 Pfählen und folgt dem Verlauf seines historischen Vorbilds, das zwischen 1358 und 1878 auch den Pilgern auf dem «Schwabenweg» und dem «St.Gallerweg» diente. Vereint als Jakobsweg führt die Pilgerroute nun auf den Etzelpass zur St. Meinradskapelle und schliesslich weiter zum Klosterdorf Einsiedeln.

Die einstigen Pfade der Pilger sind heute beliebte Wanderwege. Auf ihnen lassen sich auch wenig bekannte, nicht minder schöne Ecken des Zürcher Oberlandes und angrenzender Regionen kennenlernen. Ausserdem bieten die beiden Tourismus Regionen Zürcher Oberland und Rapperswil Zürichsee viele weitere attraktive Ausflugsziele.

Und zum Schluss noch eine kleine Anmerkung: Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist von seinem Rollmaterial her indirekt mit dem Jakobsweg verbunden. So zog die vorbildlich restaurierte Dampflok Ed3/3 Nr. 4 «Schwyz» einst Pilgerzüge der Südostbahn von Wädenswil hinauf ins Klosterdorf Einsiedeln. Und im DVZO-Lokdepot in Wald wird der ehemalige Südostbahn-Triebwagen ABe4/4 Nr. 5 vom Verein Triebwagen 5 wieder fahrtüchtig hergerichtet. Dieser Triebwagen war bekannt als «Chloschter-Tram» und führte bei der Südostbahn Züge, bestimmt auch mit müden Pilgern, von Rapperswil nach Einsiedeln.

*Quellen: Offizieller Führer «Wanderland Schweiz, ViaJacobi» und Erlebnismagazin Kulturwege Schweiz Ostschweiz von ViaStoria, Ausgabe 2008/1*

## Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

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

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn», alte Triebfahrzeuge und Wagen begeistern sie. Der DVZO hat als Vereinszweck historische Dampf- und Elektromotiven sowie Rollmaterial zu bewahren, das möchten Sie unterstützen.
- Sie schätzen das vielseitige Freizeitangebot sowie die abwechslungsreiche Landschaft des Zürcher Oberlandes. Eine Wanderung mit der Dampfbahnfahrt verbinden zu können, ist für Sie ein besonderes Erlebnis, das zu erhalten sich lohnt.
- Sie interessieren sich für die Geschichte, insbesondere diejenige der Industrialisierung und setzen sich für den Erhalt von Kulturgut für die Nachwelt ein, dazu gehört auch die Strecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn, welche die SBB 1969 stilllegte und der DVZO seit 1978 wieder als Museumsbahn betreibt.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache», weil er vielen Menschen ein Eingebunden-Sein mit einer sinnvollen Aufgabe in ein soziales Netzwerk ermöglicht. Daneben staunen Sie über den grossen Beitrag, den pensionierte Berufsleute aus unterschiedlichsten Sparten mit ihren Erfahrungen und ihrem Know-How leisten und gleichzeitig den jüngeren Vereinskollegen und -kolleginnen altes Wissen weitergeben.
- Sie möchten gerne in Ihrer Freizeit an einem grossen Ganzen mitwirken und schätzen die Möglichkeit, zum Betrieb eines richtigen Eisenbahnunternehmens beizutragen.
- Bereits als Kind sind Sie selbst mit dem Dampfzug von Hinwil nach Bauma gefahren und verbinden schöne Erinnerungen damit. Heute dieses Erlebnis zusammen mit Ihren eigenen Kindern nochmals aufleben zu lassen, bereitet Ihnen viel Spass und Sie wünschen sich, dass auch Ihre Enkel das noch erleben können.
- Sie wohnen im Zürcher Oberland und geniessen die Tatsache, dass der DVZO mit seinem «Museum zum Erleben» zur Attraktivität der Region beiträgt.
- Grundsätzlich finden Sie, dass es sich lohnt, Fr. 50.– oder Fr. 60.– pro Jahr für einen Verein aufzuwerfen, der sich regional, ideell, kulturell und sozial engagiert.

Haben Sie einen Grund gefunden? Dann füllen Sie bitte die dem Fahrplan beigelegte Anmeldekarte gleich im Zug aus und geben Sie sie dem Zugpersonal ab oder registrieren Sie sich unter [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) > Verein > Mitglied werden



Augenblick

### Öffentlicher Fahrbetrieb und Extradfahrten

Jeweils am 1. und 3. Sonntag von Mai bis Oktober fahren zwei Dampfzüge im Stundentakt zwischen Bauma und Hinwil. Für Einzelreisende und Gruppen bis 10 Personen ist keine Voranmeldung nötig. Gerne reservieren wir Ihnen für den Apéro oder Zvieri einen Tisch im Buffetwagen. Kinder bis 16 Jahre fahren in Begleitung gratis mit.

Geben Sie Ihrem Anlass eine besondere Note: Ob auf unserer Stammstrecke oder in der Region Tösstal/Zürcher Oberland, gerne führen wir Sie im eigenen Extradzug zum Pauschalpreis. Dampflok ab CHF 2'800.–, historische Elektrolok ab CHF 1'700.–, Buffetwagen für Apéro und/oder komplette Menüs nach Absprache. Folgende attraktive Ausflugsziele in der Tourismus-Region Zürcher Oberland können wir mit unserem Extradzug unmittelbar erreichen:

*Aathal: Sauriermuseum*  
[www.sauriermuseum.ch](http://www.sauriermuseum.ch)

*Neuthal: Industrie-Ensemble*  
[www.industrieensemble.ch](http://www.industrieensemble.ch)

*Saland: Käse-Event im «natürli»-Keller,*  
[www.naturli.ch](http://www.naturli.ch)

*Bubikon: Ritterhaus*  
[www.ritterhaus.ch](http://www.ritterhaus.ch)

*Uster: Lokremise*  
[www.lok-remise.ch](http://www.lok-remise.ch)

### Auskünfte und Beratung unter:

Tel. 052 386 17 71, [reisedienst@dvzo.ch](mailto:reisedienst@dvzo.ch).  
Dampfbahnverein Zürcher Oberland DVZO  
Postfach, 8340 Himwil  
[info@dvzo.ch](mailto:info@dvzo.ch), [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)



## Drei neue Bahnsimulatoren im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Wer möchte nicht gerne einmal im Führerstand einer Lokomotive sitzen und an vorderster Front die Fahrt und die Aussicht auf das Bahnland Schweiz mit seiner Vielfältigkeit und den spektakulären Landschaften geniessen. Mit drei neuen Bahnsimulatoren ermöglicht das Verkehrshaus der Schweiz, gemeinsam mit den Partnern BLS, RhB und SBB, seinen Besuchern das Erlebnis einer Führerstandsfahrt auf verschiedensten spannenden Strecken in der Schweiz. [www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch)

## Festbeiz auf dem Dampfbahnperron in Bauma

Auf dem Dampfbahnperron in Bauma betreiben die Dorfvereine seit über 30 Jahren abwechselnd die Festbeiz, in der sie die Dampfbahn-Fahrgäste mit Apéro, Würsten, Kaffee und Kuchen verwöhnen. Zur Aufbewahrung des Materials und für die Logistik stellt der DVZO dem Organisationskomitee ab der Saison 2010 zwei fachgerecht aufgearbeitete Güterwagen aus dem 19. Jahrhundert zur Verfügung. [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)



Uniformenverleih

## DVZO Uniformenverleih

Die Uniformverwaltung kleidet nicht nur das DVZO-Personal stilschön ein, nein, auch externe Personen können Bähnler-Kleider ausleihen. In den Beständen des DVZO lagern Berufskleider und Uniformen aus verschiedenen Bahnepochen, es stehen «Kostüme» für stilschöne Theaterstücke, einen originellen Faschnachtsauftritt oder andere Anlässe zur Verfügung. Bei Fragen und für Preisankünfte kontaktieren Sie bitte per E-Mail die DVZO-Uniformverwaltung: [uniformen@dvzo.ch](mailto:uniformen@dvzo.ch). Weitere Informationen finden Sie auch auf der DVZO-Homepage. [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)

## Bahnhoffest Wattwil

Die Pläne für eine Bahnverbindung St. Gallen – Innerschweiz/Gotthard gehen ins 19. Jahrhundert zurück. Für Romanshorn – Wattwil wurde die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) gegründet. Wattwil – Uznach baute die SBB. Die Betriebseröffnung am 3. Oktober 1910 wurde mit einem grossen Volksfest gefeiert. Mit den Aktivitäten zum 100-Jahre-Jubiläum will die Südostbahn die Leistungen der Bahnpioniere und der Ingenieurskunst präsentieren. Am 18. September 2010 findet in Wattwil von 9-18 Uhr mit Beteiligung des DVZO ein grosses Bahnhofsfest statt. Verschiedene nostalgische Extrapfahrungen werden von Wattwil aus durchgeführt. Gleichzeitig findet die Neueröffnung des Bahnhofes Wattwil statt, der in den vergangenen drei Jahren einer umfassenden Sanierung unterzogen wurde. [www.sob.ch](http://www.sob.ch)

## Stiftung «Eisenbahnsammlung Uster»

Erleben Sie die faszinierende Welt der Eisenbahn hautnah. Die Stiftung «Eisenbahn-Sammlung Uster» betreibt und unterhält in der «Lok-Remise Uster» eine öffentlich zugängliche Sammlung von Eisenbahnmodellen, hauptsächlich in den Spurweiten 0 und 0m. Zur Vorführung der Modelle ist eine grössere Spur 0-Modelleisenbahnanlage aufgebaut. Die Sammlung beinhaltet auch Original-Exponate von Eisenbahnen. Die Eisenbahn-Sammlung Uster ist jeden ersten Samstag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Für Gruppen können auf Anfrage an allen Wochentagen Führungen organisiert werden. [www.eisenbahnsammlung.ch](http://www.eisenbahnsammlung.ch)

## Öffentliche Dampffahrten «Stein am Rhein-Etzwilen-Ramsen»

Am 25. April und 12. September 2010 organisiert der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen-Singen VES öffentliche Dampffahrten zwischen Stein am Rhein und Ramsen. Eine Besonderheit der Strecke ist die Fahrt über eine der ältesten Rhein-Eisenbahnbrücken in rund dreissig Meter Höhe. Der Verein Historische Mittelthurgaubahn wird mit der Dampflok Ec 3/5 3, dem «Mostindien-Express» Salonwagen C 111 und dem Gepäckwagen FZ 502 die Fahrten durchführen. Es besteht die Gelegenheit an den Überführungsfahrten ab/nach Romanshorn, Kreuzlingen, Ermatingen, Steckborn mitzufahren. Der VES bietet ein attraktives Rahmenprogramm: Er hat kürzlich zwei Velodraisinen erworben, die im Bahnhof Ramsen ausprobiert werden können. Festwirtschaft und neugestaltete Ausstellung im Bahnhofgebäude Ramsen. Detailfahrplan, Fahrpreise und weitere Infos finden sie auf der VES-Homepage. [www.etzwilen-singen.ch](http://www.etzwilen-singen.ch)

## Ausstellung «Plattform der Kleinserie» in Bauma

Die Ausstellung gibt einen Einblick in die grosse Vielfalt der Modelleisenbahnen. Im Gegensatz zu anderen Ausstellungen werden hier kaum Produkte aus industrieller Fertigung gezeigt, sondern in kleinen und kleinsten Serien hergestellte Modelle in verschiedenen Modellbau-massstäben. Über 60 internationale Aussteller zeigen Ihre Neuheiten aus den Bereichen Fahrzeugbau, Landschaftsbau und Gebäudebau. Die 8. Auflage der Ausstellung «Plattform der Kleinserie» findet vom 15. bis 17. Oktober 2010 in Bauma statt. Öffnungszeiten und Ausstellerverzeichnisse sowie aktuelle Infos finden Sie auf der Homepage. [www.kleinserie.ch](http://www.kleinserie.ch)



Bahnhoffest Glarus 2009

## DVZO-Fahrzeugtreffen 2010

Parallel zur Ausstellung «Plattform der Kleinserie» findet am Wochenende vom 16./17. Oktober 2010 in Bauma das 6. DVZO-Fahrzeugtreffen statt. Das Thema steht noch nicht definitiv fest, weitere Infos werden laufend auf der DVZO-Homepage publiziert. [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch)

## Zürcher Museumsbahn ZMB

Jeden letzten Sonntag der Monate April bis Oktober ist der «Schnaaggi-Schaaggi» unterwegs. Der Dampfzug der Zürcher Museumsbahn fährt jeweils zweimal von Sihlwald nach Zürich-Wiedikon und zurück. Die ZMB veranstaltet auch zweimal im Jahr kombinierte Nostalgie Fahrten mit Schiff/altem Postauto/Spiiswägeli. Der frisch renovierte Triebwagen Fce2/4, Baujahr 1928 kann dank moderner Zugsicherung in der ganzen Schweiz verkehren. Exklusiv: Sämtliches Rollmaterial der ZMB ist «Original-Sihlta!». [www.museumsbahn.ch](http://www.museumsbahn.ch)

## Verein Dampfbahn Bern DBB

Auch im 2010 veranstaltet der Verein Dampfbahn Bern öffentliche Fahrten in der Region Bern. Nebst der Muttertagsfahrt rollt ein Dampfzug am 16. Mai 2010 ans Dampffestival nach Interlaken. Im Sommer finden Pendelfahrten zwischen Solothurn und Büren, sowie die Vereins-Jubiläumsfahrt statt. Im Herbst ist die DBB offizieller Partner beim Slowup im Emmental. Die öffentlichen Fahrten im 2010 werden mit der traditionellen Chlaus-Rundfahrt abgeschlossen. Ausführliche Informationen zu den Fahrten finden Sie auf der DBB-Homepage. [www.dbb.ch](http://www.dbb.ch)

## Drasinen Sammlung Fricktal

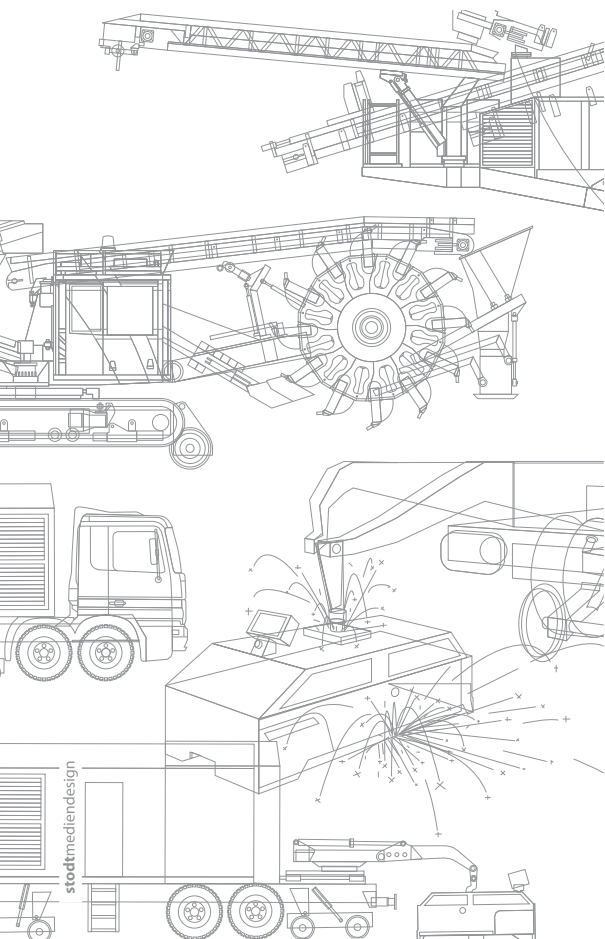
Was sind Drasinen? Drasinen sind kleine urchige Eisenbahnvehikel, welche mit Muskelkraft und mittels einer Pumpbewegung in Fahrt gebracht werden. Sie organisieren ein Fest und haben einen Gleisanschluss? Bei der Drasinen Sammlung Fricktal können Sie solche Fahrzeuge mieten und ihren Anlass um eine Attraktion bereichern. Dieses und weitere Angebote wie Fahrten mit dem «Aargauer-Pfyl» und die Besichtigung des Lokdepots Koblenz finden Sie auf der Homepage der Drasinen Sammlung Fricktal. [www.draisine.ch](http://www.draisine.ch)

## Dampfbahn Furka-Bergstrecke: Wiedereröffnung Oberwald-Gletsch

Im Sommer 2010 erreicht die Dampfbahn Furka-Bergstrecke das Ziel Oberwald. Das Gleis wurde mit Kosten von CHF 3,7 Mio. sowie mit 360 t Oberbaumaterial und 3500 t Bahnschotter betriebsfähig hergerichtet. Man erstellte auch einen durchgehenden Kabelkanal mit Druckwasserleitung und im Waldbereich eine Brandschutzanlage mit ferngesteuerter Sprinklereinrichtung. Am Projekt und an der Ausführung arbeiteten zeitweise über 300 Fronarbeiter mit. Der 578 m lange Gletsch-Kehtunnel mit dem Rhoneviadukt und die im Strassenbelag versenkbare Zahnstange beim neuen Niveauebergang in Oberwald sind die ungewöhnlichsten Bauwerke der knapp 5 km langen Strecke. Die Wiedereröffnung erfolgt am 12. August 2010. Der Fahrplanbetrieb wird am 20. August beginnen. [www.oberwaldgletsch.ch](http://www.oberwaldgletsch.ch) und [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

# Kompetenz und High-Tech

Wir vereinen beides!



**Ihr kompetenter  
Bahntechnikpartner**

Die Sersa Group ist eine der führenden Bahntechnikgruppen Europas, spezialisiert auf qualifizierte und wirtschaftliche Lösungen rund um den Fahrweg Schiene.

Unser breites Leistungsspektrum ist auf die signifikanten Anforderungen öffentlicher und privater Bahnen abgestimmt. Die hoch moderne, innovative Maschinenteknologie trägt entscheidend zur Steigerung der Leistungseffizienz bei.

**Fordern Sie uns heraus!**

**Kontakt International**

+41 55 415 90 20

**Kontakt Schweiz**

+41 43 322 23 23

**Kontakt Deutschland**

+49 30 56 54 660

**Kontakt Niederlande**

+31 75 612 40 81

**Kontakt UK**

+44 1904 47 99 68

info@sersa.ch

www.sersa.ch

Wir bedanken uns beim **Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland** für die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit.

