

**50**  
1969–2019

**DVZO**

**Dampfexpress** 2019



## DVZO-Geschichte aus fünf Jahrzehnten

Seite 6

## Winterdampf

Seite 19 + Poster

## Mitgliederportrait: Hans-Ueli Leemann

Seite 36





Startschuss für die Restrukturierung der Vereinsleitung an der Generalversammlung vom 4. April 2019:  
Zum letzten Mal hat der abtretende Präsident den Vorsitz über den Vorstand in alter Formation.  
Das neue Organigramm wird im Laufe des 2019 erarbeitet und an einer ausserordentlichen Generalversammlung installiert werden.



Die SBB gratuliert dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland zum 50-jährigen Bestehen.

Vereinsleitung

Startschuss für die Restrukturierung der Vereinsleitung	Seite	2
---	-------	---

Vorwort

Impressum	Seite	4
50 Jahre DVZO – Allen Grund von sich reden zu machen	Seite	5

Gestern – Heute – Morgen

DVZO-Geschichte aus fünf Jahrzehnten	Seite	6
Bauma an zwölf öffentlichen Fahrsonntagen unter Dampf	Seite	12
Jonglieren mit Buchstaben und Zahlen kostet nicht nichts	Seite	14
Informativer Bahnhofsrundgang im «Depotareal Bauma 2020»	Seite	15
Der DVZO und seine Stammstrecke Hinwil–Bauma von 1978 bis anfangs des 21. Jahrhunderts	Seite	16
Zum Geburtstag viel Dampf	Seite	19

Bilderbogen

Schneeräumung wie vor 100-Jahren	Seite	20
----------------------------------	-------	----

Partner

Winterschlaf	Seiten	31
Eisenbahn- und Industriekultur am DVZO-Teilabschnitt Bauma–Bäretswil	Seite	32
Historische Handwerks- und Industrieanlagen	Seite	33

Persönlich

Mitgliederportrait: Hans-Ueli Leemann	Seite	36
---------------------------------------	-------	----

Informationen

Vielseitiges Engagement für lebendiges Kulturgut	Seite	34
Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür	Seite	37
Streckenkarte der DVZO-Museumsbahn	Seite	38
Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil	Seite	39





## 50 Jahre DVZO – Allen Grund von sich reden zu machen

Anlässlich seines 25. Geburtstag 1994 publizierte der DVZO unter Leitung von Adrian Ramsauer eine kleine Festschrift mit dem Ziel, auf die rund 400 Menschen hinzuweisen, die den «Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland» ausmachten. Damals war der «Dampfexpress» die vereinsinterne Informationsbroschüre, die bis zu sechs Mal jährlich an die Mitglieder verschickt wurde, das Internet war eben erst erfunden und sowas wie Social Media undenkbar. Ein weiteres Vierteljahrhundert ist verstrichen – mittlerweile umfasst der Verein mehr als das Doppelte an Mitgliedern, der «Dampfexpress» ist farbig und wird auch an die Fahrgäste abgegeben, Internet und Social Media sind nicht mehr wegzudenken... und im Zürcher Oberland wird eine Dampfbahn betrieben wie vor 100 Jahren!

2019 halten Sie nun keine Festschrift, dafür eine umfangreichere Ausgabe des «Dampfexpress» in den Händen. Eine unangeregte Art auf 50 Jahre zurück zu blicken, ganz in seinem Stil, denn der DVZO hat über all die Jahre wenig Eigenwerbung veranstaltet. Er ist zu einer «Marke» geworden, weil er konsequent und zuverlässig das hält, was er unter anderem im Fahrplanflyer verspricht: An zwölf Sonntagen im Jahr zwischen Hinwil und Bauma «zu familiengerechten Preisen die Eisenbahn-Romantik der Urgrosseltern» erlebbar machen. Hinter diesem Vorhaben steckt ein gewaltiges Engagement von vielen Menschen, die ihre Freizeit, ihr Knowhow und weitere Mittel in die Zürcher Oberländer Museumsbahn investieren. Auch die vorliegende Ausgabe des «Dampfexpress» versucht, die eine oder andere Ecke des Vereinslebens auszuleuchten. Im Zentrum steht das Vereins-Jubiläum mit ausgewählten Anekdoten ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Jürg Hauswirth skizziert die fünf Jahrzehnte des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland, von den Anfängen des Baudienstes und den Herausforderungen, eine Infrastruktur in Fronarbeit im Schuss zu halten, erzählt Christoph Maag. Kim Nipkow berichtet,

welche Spuren der Uerikon-Bauma-Bahn UeBB in der heutigen Landschaft entdeckt werden können und Florian Vogel lädt Sie ein, rund um das Depotareal in Bauma eine interessante Eisenbahn-Zeitreise zu unternehmen. An der Generalversammlung vom 4. April 2019 wurde Hans-Ueli Leemann zum neuen Präsidenten des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland gewählt, er wird auf Seite 36 kurz vorgestellt. In der Mitte des Heftes können Sie sich bei Tibert Kellers fantastischen Aufnahme der Schneeräumung vom 25. Januar 2019 – am 50. Jahrestag der Vereinsgründung – gut vorstellen, dass sich ein ähnlicher Anblick auch am 25. Januar 1919 hätte bieten können. Die weiteren Artikel leuchten ebenfalls hinter die Kulissen der Zürcher Oberländer Museumsbahn, lassen Sie sich mitnehmen.

Ja, der DVZO hätte mit seinen 50 Jahren etwas pompöser auf sich und sein Jubiläum aufmerksam machen können – ist das überhaupt notwendig? Oder reicht es zu wissen, dass alle ihr Bestes geben und dies der Grund dafür ist, dass seit vielen Jahren öffentlich gemachte Versprechen gehalten werden können? Auf den zweiten Teil der Redewendung «Tu Gutes und sprich darüber» dürfte der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland etwas mehr Gewicht legen. Wie auf Bildern zu erkennen ist, hat er immerhin von Anfang an daran gedacht, seinen Namen mehr oder weniger professionell gut sichtbar bei sich bietenden Gelegenheiten zu platzieren, dadurch ist der Verein über die Jahre zu einem zuverlässigen Begriff, sein Logo zu einem Markenzeichen geworden. Ohne solches wäre er nicht über ein halbes Jahrhundert stetig gewachsen, denn das ist notwendig, damit sich immer wieder neue Leute mit der Idee und der tollen Sache «DVZO» identifizieren. Dazu gratulieren wir dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland im 2019 und dass es weiterhin gelingen möge, darauf stossen wir im Jubiläumsjahr an!

Monika Bieri,  
Dampfexpress



Eine klassische DVZO-Komposition fährt am Fahrzeugtreffen vom 13. und 14. Oktober 2018 bei strahlendem Herbstwetter durch das Neuthal

### Impressum

#### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

#### Adresse

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

#### Redaktion und Koordination

DVZO, Monika Bieri

#### Gestaltung

Markus Pedrolini, mp-satz  
CH-4143 Dornach

#### Inserate

DVZO, Monika Bieri

#### Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

#### Auflage

6000 Expl.

#### Autoren

Monika Bieri, Alois Bischofberger,  
Michael Bollmann, Marco Grendelmeier,  
Jürg Hauswirth, Christoph Maag,  
Thomas Mayer, Kim Nipkow, Werner  
Rellstab, Christian Schlatter, VEHI,  
Florian Vogel

#### Bild- und Quellenachweis

Angehrn, Mario (S. 28 o., S. 29)  
Bangerter, Ueli (S. 7)  
Bieri, Monika (S. 16)  
Bischofberger, Alois (S. 30)  
Bollmann, Michael (S. 37)  
Budry, Röby (S. 34, 35)  
Grendelmeier, Marco (S. 11)  
Keller, Tibert (Mitte)  
Luley, Silvan (S. 2, S. 14, S. 28 u.)  
Maag, Christoph (S. 5, S. 8)  
Mayer, Thomas (S. 31)  
Nipkow, Kim (S. 23, S. 25)  
Rat, Ferdinand (Titelbild)

Schneider, Fritz (S. 9)  
Schoner, Madeleine (S. 15)  
Schmid, Thomas (S. 19)  
Trüb, Georg (S. 4, S. 27)  
Vogel, H. (S. 6)  
Vogel, Florian (S. 15)  
VEHI (S. 33)  
Weisskopf, Urs (S. 36)

© Dampfexpress 2019:

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

#### Titelbild

Wie ein Vexierbild – in welche Richtung ist die  
Doppeltraktion mit Ed 3/3 401 «Bauma» und  
Ed 3/4 2 «Hinwil» unterwegs? Die Loks sind  
so gerichtet, dass jede mit Kamin vorne ihrem  
eigenen Namen entgegen fährt.



Ein Bahnwärterhäuschen aus Glarus wird für den Transport nach Bauma festgezurr – die spektakuläre Ladung dient auch als Werbefläche für den Verein



## DVZO-Geschichte aus fünf Jahrzehnten



Die Dampflokomotive Ed3/4 Nr. 2 und E2/2 Nr. 3 auf dem Weg in ihre neue Heimat beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland am 29. April 1972

### 1970–1980 Telefon und Postkarte, oder: von null auf hundert

In den Siebzigerjahren entwickelte sich der DVZO von einem kleinen Häufchen von Enthusiasten mit vielen Ideen und wenig Substanz (und noch viel weniger Geld) zu einem leistungsfähigen kleinen Unternehmen, das als schweizweit einziges das Vertrauen der SBB genoss, auf einer ihrer Strecken einen musealen Bahnbetrieb mit ehrenamtlich tätigen Personal aufzuziehen. 1970 bestand hierzu noch wenig Hoffnung. Die SBB-Kreisdirektion III hatte 1969 schriftlich beschieden, die Steilstrecke Bauma–Neuthal sei für den Betrieb durch Laien viel zu gefährlich. Im stellvertretenden Kreisdirektor Jakob Rutschmann fand der Verein kurz darauf aber einen mächtigen Fürsprecher, der je nach Bedarf mittels Direktiven (nach unten) oder Insubordination (gegenüber der fernen Generaldirektion in Bern) den Weg für den DVZO ebnete, diesem aber auch enge Zügel anlegte und manche unsinnigen

Eskapaden unerfahrener Mochteger-Bähnler vermeiden half. Die Kontakte aus der Vor-Gründerzeit führten 1972 zum Geschenk der zwei verlotterten Werkdampflok E2/2 3 und Ed3/4 2 der Gebrüder Sulzer, die Ec3/4 1 kam vom Technorama. Zu besonderen Gelegenheiten wurden schon Betriebserfahrungen gesammelt; so beteiligte sich 1975 der DVZO mit der eben von der Zementfabrik Vigier Reuchenette übernommenen, noch knapp brauchbaren E3/3 8518 zusammen mit SBB-Wagen am 100-Jahr-Jubiläum Winterthur-Koblentz. 1978 nahm der DVZO seinen fahrplanmässigen Betrieb zwischen Bauma und Bäretswil auf und dehnte ihn ein Jahr später sogar bis Hinwil aus. Eine wesentliche Entscheidung getroffen wurde über die Ausrichtung des Vereins: soll man sich nur um Eisenbahn kümmern oder um alte Industriekultur ganz generell? Die Mehrheit befürwortete ersteres, worauf die Minderheit austrat und den Verein zur Erhaltung historischer Industrieanlagen (VEHI) gründete.

wie anno dazumal...

**wildi bistro-schuppe**

Im Güterschuppen der Station Neuthal führen wir ein mit eisenbahnhistorischen Gegenständen ausgeschmücktes Bistro. Für unsere frisch zubereiteten Gerichte verwenden wir regionale, mehrheitlich Bio-Produkte. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

**Neue Öffnungszeiten:**  
jeden 1. und 3. Sonntag von Mai bis Ende Oktober 9–22 Uhr  
inkl. vorangehenden Freitag und Samstag 14–22 Uhr.  
Gruppen ab 10 bis 30 Personen auf Anfrage  
auch ausserhalb Öffnungszeiten.

wildi bistro-schuppe, im Müllichram 1, 8344 Bäretswil  
Telefon 044 939 19 19, [www.bistro-schuppe.ch](http://www.bistro-schuppe.ch)

*Wirtschaft*  
**SCHÖNTAL**

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

**Familie P. und L. Aeschlimann**  
Gublenstrasse 2 | 8494 Bauma  
[www.schoental-bauma.ch](http://www.schoental-bauma.ch)  
052 386 11 17  
[info@schoental-bauma.ch](mailto:info@schoental-bauma.ch)

Durchgehend warme Küche  
Mittwoch und Donnerstag geschlossen

### 1980–1990 PC und Telefax, oder: Konsolidierung und scheinbare Stagnation

Während den gesamten Achtzigerjahren blieb das Angebot gleich: jährlich 12 Sonntage à 3 Zugpaare Bauma–Hinwil, dazu an den jeweils vorangehenden Samstagen die Möglichkeit für Charterwagen zu festgelegten Zeiten. Das Angebot fand Zuspruch – an guten Tagen mussten alle Räder des allmählich wachsenden Rollmaterialbestands eingesetzt werden und die Stationstraktoren Hinwil und Bauma hatten Schiebedienst zu leisten. Das Vertrauen der Verantwortung tragenden SBB wuchs; gelegentlich kam der UeBB-Dampftriebwagen zu Besuch, den die Kreisdirektion Zürich unter ihrer Ägide betrieb. Die ersten sieben Jahre nach Eröffnung stand die Ed3/4 2 allein im Dienst, danach wurde sie für ein Jahr von der klapprigen Reservemaschine E3/3 8518 abgelöst, bevor die Ed3/3 401 der früheren Uerikon-Bauma Bahn als neuer Stolz des Vereins in Betrieb kam. Zuzug mit politischem Sprengpotenzial erhielt der Verein 1987 in Form der bald sechzigjährigen Elektrolok Be4/4 15 der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Was man denn mit so modernem Zeug wolle, und jetzt nenne sich der Verein dann EVZO, wurde allenthalben moniert. In einem Punkt forderte die SBB vom DVZO bereits eigene Taten: Die sanierungsbedürftige Brücke im Neuthal benötigte eine Million, und der Verein musste dieses Geld weitgehend selber organisieren. Dies gelang, der Betrieb auf der Stammstrecke Bauma–Hinwil war für das nächste Jahrzehnt gesichert.

### 1990–2000 Natel und E-Mail, oder: Umbrüche kündigen sich an

Erstmals standen planmässig zwei Dampflok zur Verfügung, an sechs von zwölf Sonntagen gab es Zweizugbetrieb, der

Buffetwagen wurde nun auch öffentlich eingesetzt. Der Zürcher Verkehrsverbund brachte einen Wechsel in der Verkaufsorganisation. Statt eines SBB-Billetts für die Strecke und einem separat dazu zu lösenden Dampfzuschlag gab es nun DVZO-Spezialbillette, von denen die SBB 50% für sich beanspruchte zur Abgeltung des Lokführers, der nach wie vor in eingeteilter Dienstzeit den Regler bediente. Zum 25-jährigen Vereinsjubiläum taufte man nach altem Brauch die Dampflok auf die Namen der bedienten Ortschaften. Ab der zweiten Hälfte des Jahrzehnts vernachlässigte die SBB den DVZO zunehmend, was nicht nur mit der Pensionierung von Jakob Rutschmann, sondern auch mit dem einsetzenden strengen Primat der Ökonomie und der schwindenden Berufsleidenschaft in der Bahnbranche zu tun hatte. Ausserhalb des Perimeters Seen – Wald – Wetzikon hatten die DVZO-Dampflok nur noch in seltenen Ausnahmefällen etwas verloren, mochte der Kunde noch so gewichtig und zahlungsbereit sein. Die ersatzweise tolerierten elektrischen Extrafahrten im Weinland waren kein Renner. Dafür wurden die Extrafahrten im «Reservat» ausgebaut; man fuhr nun immer, wenn es die Gäste wünschten, und sei es unter der Woche um halb sechs Uhr morgens. Grosse Highlights waren die Wochenenden mit zwei bis drei Dampflok im Glarnerland je 1993, 1995 und 1997. Der DVZO nahm dankbar die europäische Entwicklung hin zum freien Netzzugang zur Kenntnis. Noch bevor das Jahrzehnt zur Neige ging, fuhr man den ersten Zug «unter eigener Flagge». Ein E-Mail an die Trassenvergabestelle genügte, und ein Tag später war der Fahrplan angeordnet. Die Reaktivierung der MThB-Lok Ec3/5 3 durch ein junges DVZO-Team kam da gerade recht. Nun schien die grosse Freiheit zu winken. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h kam man noch lange auf allen Strecken durch. Das Management



Die UeBB-Lok 401 steht wird am 4. September 1988 auf der Drehscheibe in Hinwil abgedreht





Der Dampf-Bauzug steht in Bauma bereit, um den Barrierenposten 98a am 23. April 1994 ins Neuthal zu transportieren

in der nun selbstständigen SBB-Infrastruktur entwarf die schlanke Infrastruktur. Die Strecke Bauma–Bäretswil gehörte aber nicht einmal mehr dort dazu. Dem DVZO wurde sie für einen symbolischen Franken angeboten als Alternative zum Abbruch. 1999 intensivierte man die Fahrleistungen ein letztes Mal. Seither gilt an allen 12 Fahrsonntagen Zweizugbetrieb mit sechs Zugpaaren. Ausserhalb dieser Entwicklungslinie waren die Neunzigerjahre geprägt durch den Einzug in der Lokremise Uster, die Eröffnung des Barrierenpostens Neuthal und die Einrichtung der modernen Bahnübergangsanlage Bussenthal, was dem früher so typischen DVZO-Ressort Strassenwache ein völlig neues Gesicht verlieh.

1997 stand mit der total revidierten E3/3 8518 erstmals eine dritte betriebsfähige Dampflok zur Verfügung.

**2000–2010 SMS und Internet, oder: die grosse Regulierungswut**

Die Bezeichnung Bahnunternehmen war nun nicht mehr nur symbolisch zu verstehen. Der DVZO verantwortete als konzessionierte Infrastrukturbetreiberin Unterhalt und Betrieb einer sechs Kilometer langen Strecke. Dazu forderte das revidierte Eisenbahngesetz die Konzessionierung des museal durchgeführten Personenverkehrs, und schliesslich stellte die Aufsichtsbehörde in Übereinstimmung mit dem europä-

**DRUCKEREI SIEBER**      GESTALTUNG ■ DRUCK ■ AUSRÜSTEN ■ MAILINGS

**Design**

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

schen Regelwerk zunehmend schärfere Bestimmungen für die Lizenzierung als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, der allein die Durchführung von Fahrten im freien Netzzugang vorbehalten blieb. Die nötigen Vorkehrungen konnten nicht mehr im Alleingang getroffen werden. Die Bahnvereine schlossen sich schweizweit im Dachverband HECH zusammen, um etwa beim Branchenversicherer zur erforderlichen 100-Mio-Haftpflichtpolice zu kommen, oder um gemeinsam die Sicherheitsvorkehrungen in einem musealen Betrieb zu regeln. Nun gehörten zwar die ganzen Einnahmen dem Verein, aber die SBB liess sich für die nach wie vor unerlässlichen Dienstleistungen wie Vorhaltung der Weichen und des Stellwerks fürstlich entschädigen. Die Ausbildung war nicht mehr gratis, dazu kamen wachsende Anforderungen an den Ausbildungsstand auch untergeordneter Chargen. Abermals mussten sich die Vereinsmitglieder aufmachen, um einen siebenstelligen Betrag für die erneut dringend gewordenen Sanierungen des Neuthaler Viaduktes und anderer Bauwerke entlang der Strecke zu sammeln. Unverhofft kam der Verein mit dem Uetiker Tiger E3/3 10 zu seiner vierten betriebsfähigen Dampflok. Bald folgte als weiterer Sanierungsfall die Ed3/3 4 «Schwyz», nach der externen Aufarbeitung folgte sie als fünfte betriebsfähige Lok. Der nicht mehr wachsende Personenwagenpark wurde einer systematischen Überholung unterzogen; ein fleissiges Team in Uster wickelte den Arbeitsvorrat im Zweijahrestakt ab. Die Freiheiten des Netzzugangs und die eigene Elektrolok weckten manche Begehrlichkeiten, den jeweils letzten Vertreter jeder möglichen Güterwagenart, der irgendwo in der Schweiz auf einem Abstellgleis sein Dasein fristete, nach Bauma zu holen. Einige Exemplare wurden in der Zwischenzeit mustergültig aufgearbeitet, andere rosten weiter vor sich hin. Die Nullerjahre

waren das grosse Jahrzehnt der Ausflüge, Festteilnahmen und Auswärtseinsätze, von Untervaz über das Glarnerland, das Tessin, Hafenfest Kleinhüningen, Tigerlitreffen Surental, Dampfschnellzug in Ei, «Das dritte Gleis» in Winterthur. Die Kooperation mit anderen Dampflokbetreibern war solange einfach und entsprechend häufig, als noch nicht die hinterletzte Funktion unternehmensspezifisch zu bescheinigen war und der Einsatz von Triebfahrzeugen ohne Zugbeeinflussung keine fallspezifische Ausnahmegenehmigung durch die Aufsichtsbehörde erforderte. Gegen Ende des Jahrzehnts waren diese paradiesischen Zeiten mehr und mehr vorbei. Immerhin konnte die Be4/4 15 durch die Nachrüstung ihrer Zugbeeinflussung auch über 2009 hinaus polyvalent einsetzbar gehalten werden.

**2010–2020 iPhone und Facebook, oder: Schwadern und strampeln**

Finanziell kam der DVZO zunehmend in gefährliche Gefilde. Wie der englische Landadel hatte er zwar riesige Ländereien, Liegenschaften und Fahrhabe, aber kaum noch Geld um das alles nachhaltig zu pflegen. Ein strenges Sparprogramm untersagte zunächst den Einsatz von Vereinsmitteln in Projekte, die lediglich «nice to have» sind, aber keine existenzielle Bedeutung haben; so wurde etwa die Ee3/3 16363 von einem «Crowdfunding» finanziert. Geboten war zunächst die Erhöhung des Barvermögens auf einen Betrag, der auch bei fehlenden Einnahmen während eines Jahres die Verbindlichkeiten decken kann, ohne Substanz verkaufen zu müssen. Sodann wurde zuerst die Lokrevision, dann die Infrastruktur und schliesslich die Wagenrevision zulasten der jeweils anderen Bereiche priorisiert. Zur Erschliessung neuer Märkte bot man dem Dampfloki-Club Herisau mit seiner schnellen



Kohlen holen in Hemishofen mit der Lok 8518, dem Sputnik und zwei Kohlenwagen im Herbst 2009



Ed3/5 9 in Bauma Obdach und übernahm von der SOB geschenkweise den Nostalgiezug «Amor-Express». Das grösste je vom DVZO gestemmte Bauprojekt mit einem Investitionsvolumen von über 5 Mio dominierte die erste Hälfte des Jahrzehnts: Abbau, Aufarbeitung und Wiederaufbau der Oltener Halle ex Basel in Bauma. Es katapultierte den DVZO buchstäblich in die Zukunft; das Wagenmaterial ist über eine Länge von 3x100 Meter nun geschützt vor Sonne und Feuchtigkeit. Dies zementierte den Betriebsstandort Bauma. Eine Wahl, die sich auch aus anderen Gründen bald als alternativlos erweisen sollte, denn es zeichnet sich ab, dass bald einmal die Hausstrecke Bauma–Hinwil wieder ein Reservat ist, nun aber nicht mehr aus ideologischer Haltung einer Generaldirektion, sondern aus technischen Gründen wegen Nichtvereinbarkeit von Dampfloks mit Führerstandssignalisierung und automatischem Fahrbetrieb. Die Sanierung weiterer Bahnübergänge mittels Barrierenanlagen war ein weiterer Schritt zur Zukunft der Strecke, welche 2019 zur Entlastung der Vereinsrechnung an die vom Bund finanzierte Sursee-Triengen-Bahn verpachtet werden konnte.

Jürg Hauswirth,  
Leiter Betrieb



### KOMPETENZ UND INNOVATIONEN SEIT GENERATIONEN

Unsere Kernaufgaben sind der Bau und Unterhalt von Bahngleisen sowie die Sicherheit bei Bahnbauarbeiten. Moderner Gleisbau heisst für uns: leistungsfähige, technisch ausgereifte Maschinen, bedient von ausgebildetem Fachpersonal auf höchster Ebene.

**MÜLLER FRAUENFELD**  
Bau | Eisenbahnverkehr | Engineering  
Produktion | Grünpflege und Forst | Service  
Sicherheit

**Müller Frauenfeld AG**  
Langfeldstrasse 94  
CH-8500 Frauenfeld  
T +41 52 557 91 00  
mueller-frauenfeld.ch

#### Besuche anderer Vereine zum Jubiläum

Die Szene der historischen Eisenbahnen in der Schweiz ist stark vernetzt. Viele ehrenamtliche Helfer arbeiten in verschiedenen Vereinen mit, es werden Ausrüstungen und Fahrzeuge getauscht oder ausgeliehen, und man unterstützt sich gegenseitig mit Know-how und lässt sich durch Ideen und Konzepte inspirieren. Aus Anlass unseres Jubiläums soll diese Kooperation dadurch zum Ausdruck gebracht werden, dass wir (fast) jeden Fahrsonntag Besuch von Kollegen anderer Vereine erhalten, die zu diesem Zweck mit ihrem eigenen, zumeist elektrischen historischen Rollmaterial nach Bauma kommen. Im Gegensatz zu einem grossen Fahrzeugtreffen steht so jeder besuchende Verein im Mittelpunkt, und es wird den Gästen das ganze Jahr hindurch etwas geboten. Im Lauf des Jahres bekommen wir auf diese Art viele berühmte Fahrzeuge zu sehen, darunter so bekannte Fahrzeuge wie das Krokodil, die Ae4/7, die Ae3/6', die Re4/4' und einige mehr. Viele dieser Fahrten sind öffentlich und ermöglichen eine so stilvolle wie gemütliche An- und Abreise. Während des Aufenthaltes in Bauma sollen die Lokomotiven in der Bahnhofshalle oder im Lokdepot zu besichtigen sein, während die Gäste zu einem Apéro und einer Fahrt nach Bäretswil oder Hinwil und zurück eingeladen sind. Informieren Sie sich unter [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) über die jeweiligen Aktivitäten!



**Dampf-Loki-Club Herisau**

**Unterstütze auch uns!  
Werde Mitglied – [www.bt9.ch](http://www.bt9.ch)**

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



**DLC und DVZO sind mit viel Dampf unterwegs.**

## Bauma an den zwölf öffentlichen Fahrsonntagen unter Dampf

**Rund 200 Aktivmitglieder sind jährlich für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) in ehrenamtlicher Arbeit tätig. An den Dampfbahn-Sonntagen nehmen sie die Besucherinnen und Besucher mit auf eine Reise durch die Zeit und von Bauma nach Hinwil.**

Die 106-jährige Dampflokomotive «Bäretswil» steht an diesem sonnigen Oktobertag auf dem Gleis 1, der Dampf steigt massig unter das Hallendach der historischen Bahnhofshalle in Bauma. Seit vier Uhr in der Früh lodert das Feuer bereits im Kessel, ein Freiwilliger war heute Morgen seit vor dem Sonnenaufgang mit Vorbereitungen beschäftigt, damit nun der Abfahrt um 10:35 Uhr nach Hinwil nichts mehr im Wege steht. Auf der 35 Tonnen schweren Lokomotive hantieren zwei historisch korrekt gekleidete Männer herum: Hans-Peter Butz, der Lokomotivführer, prüft die zur Fahrt nötigen Papiere, während Florian Vogel, der Heizer, mit geübten Griffen Kohle in die Feuerbüchse schaufelt.

#### Fachsimelei bis zur letzten Sekunde

Die Kohlepartikel, die die Dampflok in regelmässigen Schlägen ausstösst, färben die Gesichter der beiden Männer dunkel. Hans-Peters weisser Bart ist mittlerweile meliert – was ihn aber offensichtlich nicht weiter stört. Wichtiger ist ihm, dass der Zug pünktlich abfahren kann. Drei restaurierte Drittklass-Wagen, ein Gepäckwagen mit geöffneten Schiebetüren sowie ein Buffetwagen warten angekuppelt auf die Abfahrt, fast alle der rund 200 verfügbaren Plätze sind schon besetzt. Zehn Passagiere wollen aber die Zeit bis zur letzten Sekunde nutzen und stehen noch bei der Lok. Routiniert prüft Hans-Peter mit dem Zugpersonal die Bremsen, während Florian einem weisshaarigen, schlaksigen Mann das Bremssystem einer Dampflok erklärt. Dem zehnjährigen Nils dagegen ist diese Bremsmechanik nichts Neues. In fachmännischen Worten macht der Knirps, dessen verstrubbelte, blonde Mähne unter einem bald auseinanderfallenden SBB-Käppchen verstaut ist, seinem Vater die Mechanik verständlich. Dieser hört mehr fasziniert als väterlich zu. Kurz nach halb elf Uhr ist es endlich soweit. Der Tatzelwurm aus Metall und Holz setzt sich langsam in Bewegung, an der Spitze raucht, dampft und zischt es. Langsam füllt sich die Bahnhofshalle mit blumenkohlförmigen Dampf- wolken. Der Geruch lässt einen unweigerlich an ein Lagerfeuer denken. Bei den beiden Fachmännern auf der Lok kehrt noch immer keine Ruhe ein, im Gegenteil: Hans-Peter kontrolliert, ob die Weichen gestellt sind, Florian wiederholt die Signalmeldungen von Hans-Peter und bestätigt sie damit. Rege wird an den unzähligen Messinghebeln gedreht, gedrückt und gezogen. Lässt Florian das Kesseldruckmanometer einmal für einige Sekunden ausser Blick, greift er sich die Schaufel und schaufelt Kohle in die Feuerbüchse oder führt dem Kessel mit den Injektoren frisches Wasser aus dem Tank zu. In den Linkskurven beobachtet er zudem die Strecke, da dann die Sicht darauf für den Lokomotivführer durch den länglichen Kessel der Lokomotive verdeckt ist.



Vorheizen der Zylinder vor der Abfahrt: Mehr als nur eine Show für die Fahrgäste

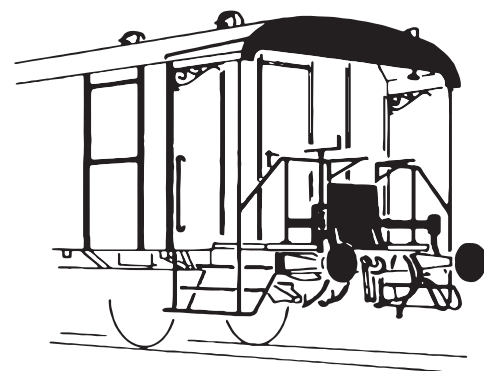
#### Unbezahlbare Freiwilligen-Arbeit

Unter dauernder Beobachtung stehen auch die Finanzen des Dampfbahnvereins. Obwohl die Dampfbahn-Sonntage bei Passagieren sehr beliebt sind, kämpft der Verein hart um die schwarze Null im Jahresabschluss. «Der Aufwand für öffentlichen Fahrsonntage ist gross. Wenn wir Glück haben, werfen sie wenigstens einen kleinen Gewinn ab. Einnahmen



Die notwendige Energie für die Fahrt über den Berg wird geladen





## PLATTFORM DER KLEINSERIE

### Ausstellungszeiten:

Freitag, 11. Okt. 2019 17.00 – 20.30 Uhr  
 Samstag, 12. Okt. 2019 9.30 – 18.00 Uhr  
 Sonntag, 13. Okt. 2019 9.30 – 17.00 Uhr

### Eintritt: CHF 10.–

als Dauereintritt für alle drei Tage

### Ausstellung:

Schulhaus Altlandenberg und Zentrum Grosswis

Die 16. Plattform der Kleinserie zeigt den Besuchern die grosse Vielfalt an Produkten, welche die führenden Kleinserienhersteller Europas anbieten.

Die überwiegend handwerklich hergestellten Modelle von Eisenbahnen, Gebäuden nach Vorbildern oder die unzähligen Ausschmückungsteile begeistern jeden Besucher.

Auch dieses Jahr sind wieder über 80 Hersteller aus der Schweiz und dem nahen Ausland vertreten und freuen sich auf den Kontakt mit Kunden und Besucher.

Infos: [www.kleinserie.ch](http://www.kleinserie.ch)



Auf der Fahrt zum Fenster hinausschauen und sich den Fahrtwind um die Nase wehen lassen ist hier noch möglich.

generiert der Verein mit den Extrafahrten», so die Aktuarin des Vereins, Monika Bieri. Es ist ein ständiges Auf und Ab in den Büchern des Vereins: Von Mai bis Oktober werden die Vorräte gesammelt, von denen im Winterhalbjahr für die Instandsetzung des Rollmaterials gezehrt wird, dazwischen sind die knappen Finanzen sorgfältig auf die nötigsten Aufgaben zu verteilen. Fest steht auf jeden Fall, dass der DVZO vor allem vom Engagement der vielen Freiwilligen lebt, welche Jahr für Jahr unzählige Stunden ehrenamtlicher Arbeit leisten. Zum Beispiel wie diejenige im kommenden Winter, wenn die Dampflokomotive «Bäretswil» der jährlichen Winterrevision unterzogen werden muss. Aufrechnen lasse sich der Arbeitsaufwand natürlich nur schwer, meint Florian Vogel. «Doch kann so etwas schnell einmal hunderte Stunden Arbeit verschlingen.»

Vorbei an den Familienhäusern entlang der Ausfahrt des Bahnhofareals geht die Reise also los. Auf der linken Seite trennt sich ein Gleis in Richtung Rütli ZH, von wo gerade ein Zug der Turbo herauscht. Wie selbstverständlich zieht Hans-Peter an einem Hebel, stösst damit einen ohrenbetäubenden, aber allseits bekannten Pfiff aus und hebt die Hand zum Gruss. Mit dreissig Kilometern in der Stunde und in einer weiten das Dorf einschliessenden Rechtskurve gewinnt der Zug an Höhe und sticht anschliessend in den Wald. Weite Flächen, grüne Wiesen und der wärmende Sonnenschein lassen einen die Zeit vergessen. Doch das Highlight folgt erst: Während der Überfahrt der Weissenbachbrücke geniessen sowohl Passagiere wie auch Lok- und Zugpersonal einen perfekten Ausblick auf die alte Spinnerei Neuthal aus dem 19. Jahrhundert.

### Potentieller Nachwuchs auf der Lok

Keine zwanzig Minuten später fügt sich die Museumsbahn am 118 Jahre alten Bahnhof von Bäretswil perfekt in die Szenerie ein. Denn auch die Station ist, wie die Schienen und die Wagen, aus Zeiten der Uerikon-Bauma-Bahn. Im Führer-

stand gibt es derweil Zugang zu vermeiden. Rolf mit seinem Sohn, dem 6-jährigen Sebastian, dürfen ihren Sitzplatz im zweithintersten Wagen mit einem Stehplatz in der Dampflokomotive an der Spitze wechseln. Kaum nimmt die Maschine wieder Fahrt auf, kommen die beiden nicht mehr aus dem Staunen raus. Nach wenigen Minuten aber prasseln ihre Fragen nur so auf Florian und Hans-Peter ein. Ob Sebastian mal ein richtiger «Lokiführer» werden wolle, fragt Florian, doch erhält er lediglich ein verlegenes Kopfschütteln als Antwort. Die Fahrt führt weiter durch grüne Wiesen mit unzähligen Kühen, durch braun-gelbe Wälder und kontrastreich herausgeputzte Neubausiedlungen mit glänzenden Fensterfronten. Die Passagiere sind begeistert. Von Zeit zu Zeit jauchzen sie aus den heruntergelassenen Abteülfenstern. Übertönt werden sie lediglich vom kurzen Pfiff, ehe die Dampflok «Bäretswil» die 200 Passagiere in den Bahnhof Hinwil hineinzieht, zischend neben einer plötzlich futuristisch anmutenden S14 der SBB stehenbleibt und das Zugpersonal die Waggontüren zum Abschiedsgruss öffnet.

Marco Grendelmeier,  
DVZO-Passagier



Der Kreuzungszug von Hinwil wird in Bäretswil erwartet



SBB CFF FFS

**Ausfliegen und geniessen!**  
[turbo.ch/freizeit](http://turbo.ch/freizeit)



## Jonglieren mit Buchstaben und Zahlen kostet nicht nichts

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist ein Verein – ein grosser. Und der DVZO ist ein Unternehmen – ein grosses. Vereinsengagement wird gängig mit Freiwilligenarbeit assoziiert, bei der Tätigkeit für ein Unternehmen werden Verträge, Pflichtenhefte und Lohnabrechnungen erwartet. Das eine muss das andere jedoch nicht ausschliessen und der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist gefordert, diese gegensätzlichen Organisationsformen unter einem Hut zu vereinen. Im Zusammenhang mit dem Fahrbetrieb wie zum Beispiel bei Lokführern, Zugchefs oder Fahrdienstleitern gilt es als selbstverständlich, dass diejenigen, die diese Aufgabe für die Zürcher Oberländer Museumsbahn in ihrer Freizeit ausüben, für diese Tätigkeit ausgebildet sind und deren Ausbildung entsprechend regelmässig aktualisiert wird. Auch im Buffetwagen ist es wertvoll, dass sich die Vereinsmitglieder jährlich auf ihre Aufgabe vorbereiten. Wer in den Werkstätten an den Fahrzeugen hantiert, versteht etwas vom Fach, sonst würden sich weder Wagen noch Lokomotiven bewegen. Ohne professionellen Hintergrund der aktiven Vereinsmitglieder liesse sich dieses grosse Vorhaben «Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland» nicht verwirklichen. Bei der Freiwilligenarbeit ist das freudvolle Nachgehen einer persönlich befriedigenden Tätigkeit in der Freizeit der Lohn. Hinzu kommt die Geselligkeit: Mit anderen zusammenkommen, austauschen und fachsimpeln, die für die selbe Sache Feuer gefangen haben. Wichtig ist sicher auch die Möglichkeit, seinen Beitrag zu einem «grossen Ganzen» beizusteuern.

Neben den vielen kleineren und grösseren Möglichkeiten, sich und sein Knowhow in den DVZO einfließen zu lassen, gilt es

übergeordneten Vorgaben gerecht zu werden. Die Vorschriften rund um den Betrieb eines Verkehrsmittels, das viele Personen transportiert, gilt es zu erfüllen. Aber auch der administrativen Seite des im Zürcher Handelsregisters eingetragenen Vereins liegen Gesetze zugrunde. Gerade bei den Buchstaben und Zahlen sind viele Aufgaben angesiedelt, die eher einsam vor dem Computer und wenig repräsentativ daherkommen. Weil dies so ist und nichts mehr geht, wenn das nicht professionell geführt wird, hat sich der DVZO entschieden, hier eine Stelle einzurichten. Die Administration beinhaltet vorwiegend Fleissaufgaben und Pflichtübungen wie zeitnahe entgegennehmen und beantworten der Korrespondenz auf verschiedenen Kanälen, verbuchen von Rechnungen und vorbereiten von Zahlungen, verwalten der Mitglieder und kanalisieren von Informationen aus den verschiedenen Ressorts und Bereichen. Was während 50 Jahren in Freiwilligenarbeit bewältigbar war, hat aufgrund des Wachstums des Vereins und der ihn umgebenden Vorschriften definitiv die Grenze dessen überschritten, was als Hobby betrieben werden kann. Dass die Einrichtung einer bezahlten Stelle innerhalb einer Freiwilligenorganisation zu Missmut führen kann, ist der Vereinsleitung bewusst. Aber sie ist überzeugt davon, dass die Notwendigkeit einer solchen Entscheidung nachvollziehbar ist und somit auch von denen akzeptiert wird, die dem DVZO ihre wertvolle Freizeit schenken.

Monika Bieri,  
Dampfexpress



Das mobile Büro am Tag der offenen Tür im Bahndienstmagazin in Bauma.

## Informativer Bahnhofsrundgang im «Depotareal Bauma 2020»



Iris Rennert demonstriert die Anwendung des Streckentelefon.

### Das Streckentelefon hat's in sich: Der Prototyp einer Vision.

«Der Dampfbahn-Verein gehört zum Dorf, ja fast wie die Kirche», hört man Gemeindepräsident Res Sudler aus der Hörmuschel sprechen, wenn man auf der Wählscheibe des unscheinbar wirkenden Streckentelefon die Ziffer 10 wählt. Das Telefon mit Bildschirm erzählt seit September 2018 an der Bahnhofshalle den interessierten Wartenden Spannendes rund um den Bahnhof und den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland.

Der Bahnhofsrundgang ist der erste kleine Schritt des Projekts «Depotareal Bauma 2020». Zusammen mit der SBB will unser Verein am Bahnhof Bauma eine Drehscheibe für Kulturgut-interessierte, Eisenbahnenthusiasten und Naturliebhaber schaffen. «Bauma ist dafür der perfekte Ort» findet Christian Schlatter vom DVZO ebenfalls auf der Ziffer 10 des Telefons, «denn viele Museumsbahnvereine werden in Zukunft Mühe haben, auf dem öffentlichen Netz zu verkehren». Bauma werde wegen der für den regulären Personenverkehr stillgelegten und daher für den Dampfbetrieb benutzbaren Strecke nach Hinwil für die Eisenbahnszene an Bedeutung zunehmen – das Projekt trägt diesem Umstand Rechnung.

Die Projektpartner wollen dem Bahnhof mehr Leben einhauchen: Vorbei an Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte sollen die Besucherinnen und Besucher auf beschilderten Wegen das Areal entdecken. Das Streckentelefon und die ebenfalls mit Audiodateien gespickte Drehscheibewarterbude im Depotareal geben einen ersten Eindruck, wie sich das Projektteam das Erlebarmachen von Eisenbahngeschichte vorstellt. Gebaut wurden die beiden Audiostationen von der Künstlerin Iris Rennert, welche just in diesem Bereich viel Erfahrung hat, da sie wesentlich an der Installation des Bahnmuseums Albula in Bergün mitgewirkt hat.

Wird unser Projekt realisiert, muss wegen dem notwendigen Gewässerabstand die Töss hinter dem Bahnhof leicht verlegt und revitalisiert werden. Das Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich unterstützt dieses Projekt. Der Töss soll also im wörtlichen Sinn «mehr Leben eingehaucht» werden. Denn eine ökologisch aufgewertete Töss wäre nicht nur für Spaziergänger und Erholungssuchende eine Freude, sondern auch für Pflanzen und Tiere, sagt Christian Marti vom AWEL. Zudem kann der Kanton Zürich oberhalb des Bahnübergangs Sternenbergerstrasse gleichzeitig Hochwasserschutzmassnahmen realisieren. Sie sollen das Dorf und den Bahnhof künftig besser vor möglichen Überschwemmungen der Töss schützen. Auf dem Streckentelefon erzählen Zeitzeugen von früher, Vereinsmitglieder von heute und das Projektteam von der Zukunftsvision «Depotareal Bauma 2020». Liebe Leserinnen und Leser des Dampfexpress', falls Sie also in Zukunft mal den Dampfzug verpassen sollten, empfehlen wir Ihnen bis zur Abfahrt des nächsten Zuges dem Streckentelefon an der Bahnhofshalle zu lauschen!

### Bahnhofsrundgang «Eisenbahn-Zeitreise»

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat mit dem Bahnhof Bauma Grosses vor. Tauchen Sie bereits heute in die Geschichte des Bahnhofs ein und verschaffen Sie sich gleichzeitig einen Eindruck des zukunftsweisenden Vorhabens. Der Bahnhofsrundgang ist während der Saison täglich zugänglich und führt an elf kurzweiligen Posten von der Bahnhofshalle Bauma zur Lokremise.

Florian Vogel,  
Projektleiter «Depotareal Bauma 2020»



Im Massstab 1:500 sind revitalisierte Töss, Drehscheibe und die neuen Schuppen gut sichtbar.



## Der DVZO und seine Stammstrecke Hinwil–Bauma von 1978 bis anfangs des 21. Jahrhunderts.

Der erste Dampfzug 1978 war für den noch jungen DVZO ein ganz ausserordentliches Ereignis: noch nie zuvor hatte die SBB einem Verein erlaubt, auf einer stillgelegten Strecke eine Museumsbahn zu betreiben. Möglich war das nur, weil in der Person des Obermaschinenbauingenieurs des SBB-Kreises III, Jakob Rutschmann, Stellvertreter des Kreisdirektors, ein Götti amtierte, der Vertrauen in die Führung des Vereins hatte. Das war alles andere als selbstverständlich, weist doch die Strecke Gebirgsbahncharakter auf mit Steigungen bis 29 Promille, mehr als die Gotthard-Bergstrecke. Sie war zwar 1947 beim Übergang von der UeBB zur SBB mit Elektrifikation baulich instand gestellt worden. Bereits 1969 kam das Aus für den Personenverkehr, nur im Abschnitt Hinwil–Bäretswil gibt es noch Güterzüge, vor allem zum Anschlussgleis der FBB.

Anlässlich der gänzlichen Stilllegung des Abschnittes Bäretswil–Bauma wurde die SBB verpflichtet, die Strecke in «fahrbarem Zustand» zu belassen. Was das genau bedeutete, war nirgends festgelegt. So unterblieb der Unterhalt fast vollständig, die Vegetation nahm überhand und vor der Betriebsaufnahme durch den DVZO mussten Büsche und Bäume in grosser Zahl entfernt werden. Als ich im Frühling 1985 als Lokbetreuer dem DVZO beitrug mit dem Ziel, bei Bewährung das Heizmetier von der Pike auf zu lernen, zeigten sich verschiedene Mängel an der Strecke. Oberingenieur Max Glättli, Chef der Bauabteilung des Kreises III, mit dem ich befreundet war, eröffnete mir informell und vertraulich, dass sein Sektionschef und Leiter des Brückenbaus ihm mitgeteilt hätte, die Weissenbachbrücke im Neuthal sei im derzeitigen Zustand (Korrosionsschutz teilweise zerstört mit Unterrostungen) als nicht mehr befahrbar zu betrachten und er erwäge ein Fahrverbot, wenn nicht in kürzester Zeit eine Inspektion mit anschliessender Sanierung stattfindet. Nach Orientierung des DVZO-Vorstandes, dem kein Baufachmann angehörte, erhielt ich den Auftrag, mit der SBB eine Lösung zu suchen und geeignete Anträge zu stellen. Das musste unter grossem Zeitdruck passieren, denn ein Fahrverbot über die Brücke hätte wohl das Ende des erfreulich angelaufenen Betriebes bedeutet. An einer nachfolgenden Sitzung unter Leitung des Oberingenieurs, an welcher der Brückeningenieur und der für die Strecke zuständige Bahningenieur Winterthur teilnahmen, wurde das erste Sanierungsprogramm erarbeitet. Es zeigte sich, dass auch der Böldviadukt, ein Massivbauwerk, massive Frostschäden am Mauerwerk aufwies und ebenfalls dringend saniert werden musste. Die Kosten dieses Programms (2 Seiten A4) beliefen sich auf Fr. 960'000.– Die SBB erklärten sich – nicht ganz zu unserem Erstaunen – ausserstande, einen solchen Betrag in eine Museumsstrecke zu investieren. Sie hatten zwar die ordentlichen Billeiteinnahmen von wenigen Zehntausend Franken (dem DVZO blieb lediglich der Dampfzuschlag), aber das reichte nie für die ordentliche Verzinsung und Abschreibung. Ich schlug noch an der Sitzung folgenden Kostenteiler vor, ohne mit den



Christoph Maag hatte nach der Matura bei der MFO Maschinenschlosser gelernt und ist nach Abschluss des ETH-Studiums als Kulturingenieur in den Bereich Wasserwirtschaft eingestiegen. Während 28 Jahren war er als Chef des Amtes für Gewässerschutz (heute AWEL) tätig. Mit 50, nachdem seine vier Kinder flügge geworden waren, trat Christoph 1985 dem DVZO bei und durchlief die übliche Laufbahn via Lokbetreuer zum Heizer und ab 2001 zum Dampf- und Elektroführer. Parallel dazu engagierte er sich im Bereich Baudienst immer stärker. 2000 übernahm der DVZO die Verantwortung der Strecke von Bauma nach Bäretswil, dies bedingte die Einrichtung des Bereichs «Infrastruktur», dessen Leitung Christoph übernahm. 2002 wurde die «Infrastruktur» in den Vorstand integriert. Christoph Maag trat 2005 aus diesem Amt zurück.

Betroffenen Rücksprache nehmen zu können: je 25% DVZO, Anstösser-Gemeinden, Kanton und SBB. Es folgten intensive Verhandlungen mit den Betroffenen, alle akzeptierten den Vorschlag und die Sanierung unter Leitung der SBB konnte in kürzester Zeit beginnen. Der kantonale Beitrag bedingte sogar eine Vorlage an den Kantonsrat! Da der neue Korrosionsschutz nur in der warmen Jahreszeit erneuert werden konnte, ermöglichte die SBB in sehr entgegenkommender Weise, eine Fahrsaison auf der Tösstalstrecke durchführen zu dürfen; ein Verfahren, das später noch mehrmals zum Tragen kam.

Hatten wir mit der Weissenbachbrücke und dem Böldviadukt ein erstes Etappenziel erreicht, so zeigten sich laufend neue Bedürfnisse an Unterhaltmassnahmen, grössere und kleinere: in den bewaldeten Abschnitten zerkratzten überstehende Aeste die sorgfältig restaurierten Wagenkästen. Hier fanden wir die Lösung mit einem Shredder, verladen auf einem Rolli, geschoben vom inzwischen als Geschenk erhaltenen Giraff und bedient von der Wasserbauequipe des Kantons gegen bescheidene Verrechnung. Diese «Vegetationsregulierung» wurde im Zweijahresintervall durchgeführt.



Der Barrierenposten wird am 23. April 1994 im Neuthal platziert

Eine weitere Massnahme betraf den Unterhalt der Abzugsgräben und der Sickerleitungen. Im niederschlagsreichsten Teil des Kantons Zürich und einem geologisch unruhigen Gebiet mit grosser Tendenz von Rutschungen war dem ungehinderten Abfluss des Oberflächenwassers eine hohe Priorität zuzumessen. Die Schaffung einer Unterhaltsequipe, bestehend aus interessierten Mitarbeitern aller Ressorts war ein zentrales Anliegen. Zusammen mit Wisi Bischofberger, einem begeisterungsfähigen DVZO-Funktionär der ersten Stunde, ergab sich eine intensive Zusammenarbeit. Mit monatlichen Bautagen während der Fahrsaison, aber oft auch in der Vor- und Nachsaison, wurden die anfallenden Arbeiten samt



In Winterthur wird die Drehscheibe nicht mehr gebraucht, der DVZO packt diese ein.

Vegetationsregulierungen mit grossem Eifer durchgeführt. Für die zweijährliche Spülung der Sickerleitungen zogen wir ein spezialisiertes und dafür trainiertes Unternehmen bei. Das Spülfahrzeug samt Hilfsgeräten wurde in Bäretswil auf einen requirierten Vierachs-Flachwagen verladen, geschoben von einer Dampflok von Schacht zu Schacht. Als dann der DVZO einen Tankwagen betriebstüchtig aufarbeitete, erleichterte und beschleunigte das die Arbeiten sehr. Da an einer Stelle ob Bauma die Sickerleitung fehlte (prompt ereignete sich ein Erdbeben mit Gleisunterspülung), erstellten wir in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Bauregion Winterthur eine Ergänzung der Entwässerungsanlage.

Die Gleislage mit Stahlschwellen ist bei der geringen Inanspruchnahme durch die leichten Züge relativ stabil. Sie wird mit einer jährlichen Messwagenfahrt überprüft. Solange die Strecke der SBB gehörte (bis 2000), erfolgte diese Dienstleistung gratis, nachher gegen Verrechnung. Die Behebung allfälliger Mängel (in der Regel stopfen) erfolgte durch befreundete Drittfirmen meist gratis (SERSA, FBB). Hingegen mussten die häufig befahrenen Strassenübergänge (mit meist verfaulten Holzschwellen) umgebaut werden. Hierzu wurde eine Eisenbahninformation der Armee (Hauptstrasse im Bussental), bei den übrigen die Gleisbaulehrlinge von Login der SBB beigezogen.

Einzelne der 14 unbewachten Übergänge beschäftigten uns längere Zeit. Die eigens dafür aufgestellte Strassenwache sicherte den erwähnten Übergang im Bussental sowie die Uebergänge im Neuthal und in der Hinterwies, was besonders beim Staatsstrassenübergang Bussental unhaltbare, gefährliche Zustände wegen der hohen Tempi ergab. In Neuthal bauten wir die letzte, noch von Hand betriebene Barriere ein (ex Stammheim), gesichert von Deckungssignalen und bedient von einem Wärterhaus (ex Glarus). Im Bussental erstellte die SBB in unserem Auftrag eine vorschriftskonforme, funkgesteuerte Halbschrankenanlage.





Belastungsprobe der sanierten Weissenbach-Brücke im Neuthal mit 164t

Sie fiel in die Übergangszeit, als der DVZO die Strecke 2000 übernahm. Da Kanton und Bund aus Strassenmitteln Beiträge leisteten (inkl. kapitalisierten Betriebs- und Unterhaltskosten), erhielten wir schlussendlich noch einen grösseren Betrag ausbezahlt! Die bereits erwähnte Weissenbachbrücke beschäftigte uns nach 2000 ein weiteres Mal: War es Ende der Achtzigerjahre der Korrosionsschutz an der Stahlfachwerkbrücke, so musste in der zweiten Phase auch der Massivbau (das anschliessende Viadukt) saniert werden. Hier war es vor allem das Mauerwerk, das zum Teil stark abgewittert war. Zum Glück hatte die SBB bereits früher den Gleistrog mit einer Betonwanne samt Entwässerung versehen, sodass die Alterung des Mauerwerks nur langsam vor sich ging. Nach Abschluss der Sanierung wurde mit dem Brückeninspektionswagen der SBB auch der Zustand der Fachwerkbrücke überprüft und protokolliert. Ueberdies wurde eine Belastungsprobe mit Triebfahrzeugen des DVZO durchgeführt und die Ergebnisse protokollarisch festgehalten.

Eine Anekdote spezieller Art verdient es, festgehalten zu werden: als wir im Jahre 2000 die Strecke Bäretswil–Bauma

in Konsequenz der Bahnreform 1999 des Bundes definitiv übernahmen und der DVZO zum Infrastrukturbetreiber mutierte, fand eine Streckenbegehung mit den Organen der SBB und einem neutralen Schätzungsexperten statt. Beim südlichen Ende des Bahnhofes Bäretswil, dem Einfahrsignal angelangt, befand der wackere SBB-Mann, der DVZO hätte auch die talseits kurz danach folgende, grosse Bogenbrücke über den Kemptnerbach zu übernehmen. Das war völlig unlogisch und wir protestierten mit der Begründung, die SBB fahre bei der Zustellung der Kieszüge jeweils über die Brücke und anschliessend zurück ins Anschlussgleis der FBB, was er bestritt. Es erfolgte eine etwas hitzige Diskussion, als plötzlich Lokpfeife durch den Wald hallten. Ein Schotterzug, bespannt mit einer Ae 6/6 nahte und fuhr mit Schwung über die Brücke. Diskussion beendet! Dem Lokführer Ravelli, Depot Zürich, schickte ich nachher drei Flaschen vom besten Roten aus meinem Weinkeller als Dank!

Das Ressort Infrastruktur (wie es ab 2000 hiess), legte stets grossen Wert auf das von ihm gepflegte Netzwerk mit Dienststellen der SBB, Behörden und Firmen, welche dem DVZO wohlgesinnt sind. Das hat sich immer wieder positiv ausgewirkt bei Bewilligungen, Handreichungen, Dienstleistungen und Lieferungen, auch bei grösseren Arbeiten. Ohne das kommt eine im Milizsystem geführte Museumsbahn nicht aus. Stellvertretend für ein solches Vorhaben sei die Erstellung der Perronkante im Neuthal erwähnt, welche eine grössere Baufirma im Zürcher Oberland aus Anlass eines Firmenjubiläums gratis erstellte, inkl. aller Materiallieferungen. Natürlich wurden im Gegenzug im Laufe der Jahre hunderte von DVZO-Gratisbilletten von Wisi Bischofberger in der Vorweihnachtszeit an den Mann und an die Frau gebracht!

Christoph Maag,  
Leiter Infrastruktur bis 2006



Zusammenarbeit von login und DVZO im 2003: Lehrlinge sanieren den Bahnübergang

## Zum Geburtstag viel Dampf

Der Auftakt ins Jubiläumsjahr des DVZO erfolgte am letzten Januarwochenende fulminant: Mit den ersten öffentlichen Winterdampffahrten seit 25 Jahren. Petrus war uns insofern wohlgesonnen, als insbesondere in Bäretswil viel Schnee lag und echtes Winterfeeling aufkam. Der Schnee war jedoch auch für viel Arbeit verantwortlich. Wir mussten am Freitag vor den Publikumsfahrten aufwändig die Strecke mit Pickel, Schaufel und Besen räumen. Zur Verfügung stand ebenfalls der Schneepflug, der beim DVZO erstmalig mit einer Dampflok geschoben wurde.

Die Schneeräumung startete am Vortag in Bauma. In den vergangenen Jahren konnte bereits viel Erfahrung im Umgang mit dem Spurpflug des DVZO gesammelt werden. Die Räummannschaft, bestehend aus Mitarbeitern der Infrastruktur, startete in den Morgenstunden Richtung Bäretswil. Geplant war die Strecke bis zum Nachmittag fahrbar geräumt zu haben. Das erste Mal unterstützte uns ein Radlader für die aufwändige Beseitigung der Schneehaufen an den Bahnübergängen, sowie im Perronbereich Neuthal und Bäretswil. Da bekanntermassen viel Schnee lag, konnte dank der maschinellen Unterstützung zügig voran gearbeitet werden. Die Pause mit Wienerli und Punsch im Neuthal kam trotzdem gerade rechtzeitig. Das feine Gespür der Dampflokmannschaft zahlte sich aus und so konnte der erste Dampfkräumeinsatz ohne grosse Probleme abgehalten werden. Den

anwesenden Fotografen und Filmer bescherte der wunderschöne Wintertag einmalige Aufnahmen einer längst vergangenen Zeit entlang der Bahnstrecken.

Am Winterdampf war auch sonst viel mehr zu organisieren und zu bedenken als an einem sonstigen Tag in der Saison. Beispielsweise waren die Wasserkrane für das Wasserfassen der Lok eingewintert und so mussten wir an den vorhandenen Hydranten Wasser beziehen.

Der Lohn für all die Anstrengungen waren viele lachende Gesichter von grossen und kleinen Fahrgästen. Dank den tollen Schneebedingungen war der Skilift Bäretswil auch in Betrieb und die Nutzung war in der Tageskarte inbegriffen. Als absolute Spezialität nahm der DVZO in unmittelbarer Nähe eine Haltestelle in Betrieb. Obwohl einige Wagen mit kleinen Öfen beheizt wurden, konnte es empfindlich kalt werden, insbesondere wenn noch Erinnerungsfotos mit gesenkten Fenstern geschossen wurden. Der Speisewagen bot jedoch glücklicherweise heisse Getränke und Suppe an.

An dieser Stelle möchte ich noch einmal allen Beteiligten danken, die dieses denkwürdige Ereignis möglich gemacht haben. Wir freuen uns auf weitere spezielle Ereignisse im laufenden Jubiläumsjahr!

Christian Schlatter, Leiter Infrastruktur DVZO  
Matthias Emmenegger, Direktor ST

## 50 Jahre DVZO – 100 Jahre Emilie Schmid



Mitte Februar erhielt Andreas Hurt als CFO des DVZO ein humorvolles Beschwerdemail mit Hinweis auf eine Überweisung, Emilie Schmid hätte am 27. Januar auf dem Jubiläumszug anlässlich des 50. Geburtstages des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland schwarzfahren müssen, denn vom Zugpersonal hätte ihr niemand ein Billett verkaufen wollen. Ebenfalls im Februar berichtete Hugo Wenger an der Vorstandssitzung von einem ausser-

gewöhnlichen Fund, der am 27. Januar im Fundbüro in Bauma abgegeben wurde: Eine 100-jährige Frau! Die verschiedenen Puzzleteile fügten sich so zu einem stimmigen Ganzen, welches für einiges Schmunzeln sorgte, das wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, nicht vorenthalten möchten. Thomas Schmid ist Passivmitglied des DVZO. Seine Mutter feierte am 11. Februar 2019 ihren 100sten Geburtstag. Am 27. Januar lud er sie auf eine nostalgische Winterfahrt ein. Sie setzten sich in Hinwil in den Zug und fuhren nach Bäretswil. Dort platzierte er Emilie Schmid in den Buffetwagen, damit sie zwischen Hinwil und Bauma hin und her fahren kann. Thomas stieg in Bäretswil mit der Absicht aus im dortigen Skigebiet einige Abfahrten zu geniessen. Bei der zweiten Ankunft in Bauma wussten Zug- und Buffetwagenpersonal nicht genau, was mit Frau Schmid während des Umstellens des Zuges geschehen sollte und entschieden sich, sie kurzerhand dem Fundbüro zu übergeben. Emilie Schmid wurde bis zur Rückkehr ihres Sohnes im Fundbüro des Dampfplädels bestens umsorgt. Aufgeregt war auch Thomas Schmid, als er seine Mutter nicht mehr im in Bäretswil einfahrenden Zug vorfand, im Fundbüro wurde er schliesslich fündig.

Monika Bieri





**DVZO**

Schneeräumung wie vor 100-Jahren: DVZO-Komposition mit UeBB-Lok 401 mit Güterwagen F405 und Schneepflug X305 räumen am 25. Januar 2019 bei schönstem Wetter die Strecke für die Winterfahrten anlässlich des 50-Jahre-Jubiläum



## Auf den Spuren der UeBB



Sägen und Verladen von Eisblöcken auf dem Chatzentobelweiher. Im Hintergrund sind die auf offener Strecke abgestellten Güterwagen für den Eistransport zu sehen. (Foto aus der Sammlung von Alois Bischofberger / Datum und Fotograf unbekannt)

Die 70. Jährung der Betriebseinstellung der Uerikon-Bauma Bahn gab uns Anlass, eine Exkursion entlang des alten Bahntrassees zu unternehmen. Ein Vereinsausflug, der dank der sehr gut recherchierten Anekdoten von DVZO-Betriebsleiter Jürg Hauswirth, den Berichten von Zeitzeuge Walter Dietz und den Führungen von Restaurator Alois Bischofberger noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Wir starteten in Uerikon, von wo man auf einem Wanderweg, der auf dem ehemaligen Trasse angelegt ist, nach Hombrechtikon gelangt. Unterwegs trifft man kurz vor «Hombi» auf eines der besterhaltenen Bijoux der UeBB. Direkt am Waldrand des angrenzenden Chatzentobelweiher steht der liebevoll restaurierte «ÜBB BC 2». Die Geschichte hinter diesem Wagen und wieso er heute dort steht, verdient eine kurze Ausführung:

Auf dem erwähnten Chatzentobelweiher wurde vor der Einführung von elektrischen Kühlaggregaten im Winter Eisblöcke gesägt. Die Blöcke wurden dann per Bahn nach Zürich in die Lagerhäuser der Brauereien transportiert. Das interessante ist, – davon zeugt das Schwarzweissbild – dass das Eis auf offener Strecke verladen wurde.

Die Güterwagen wurden einfach kurz vor Hombrechtikon beim Weiher stehen gelassen um das Eis zu verladen. Da die Strecke bis nach Uerikon ein Gefälle aufweist wurden die beladenen Wagen ohne Lokomotive mittels Ablaufs den knappen Kilometer zum Bahnhof zurückbefördert.

Nachdem die Uerikon-Bauma Bahn 1948 stillgelegt wurde bekam der BC 2, oder besser gesagt der Wagenkasten, eine neue Nutzung als Werkzeugschuppen direkt am Weiher. Der Zustand des Wagens verschlechterte sich zunehmend über die Jahrzehnte, bis ein paar Gleichgesinnte rund um Alois «Wisi» Bischofberger sich dem traurig anmutenden Stück

UeBB-Geschichte annahmen. In unzählbaren Stunden Fronarbeit wurde das gute Stück wieder ästhetisch aufgearbeitet. Dies bedeutete auch die Konstruktion eines «neuen» Chassis, da das alte nicht erhalten war und der Wagenkasten all die Jahre sozusagen «im Dreck» sass. Das originale Untergestell wurde hergerichtet und mit den Achsen eines K2 ergänzt. Heute ist der Wagen schon seit mehreren Jahren vollendet und kann für Anlässe gemietet werden. Das 2. Klasse Abteil wurde samt den schönen Polstersesseln möglichst originalgetreu hergerichtet. Im ehemaligen 3. Klasse Abteil befinden sich Tische und Bänke für kleine Feten. Der Wagen kombiniert somit das historische Erlebnis und eine neue Nutzung als Veranstaltungs-Location, welche ihn zu mehr als einem simplen Museumsstück macht.



Restaurator und UeBB Historiker Wisi und eines seiner Werke: Der ÜBB BC 2

Speiserestaurant  
**Bahnhof**  
8494 Bauma



Markus Kradolfer

Telefon & Fax 052 386 19 31  
Natel 079 236 54 38

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



**Distillerie Heimat**  
s`Brennstübli vo Bauma



Elvira Müller-Ziegler, Stegstrasse 62, 8494 Bauma  
055 245 20 02, [www.distillerie-heimat.ch](http://www.distillerie-heimat.ch)

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

**Wolfensberger**  
BETEILIGUNGEN | LIEGENSCHAFTEN

Vermietung von Wohnungen  
und Gewerberäumen in Bauma.

Kontakt:  
Martin Cathrein  
Telefon 055 251 00 51  
[info@cathrein.ch](mailto:info@cathrein.ch)

Blühende Aussicht  
... im grünen Paradies!

**Meier**

Treffpunkt für Gartengenieser

Garten-Center Meier – 8635 Dürnten – [www.meier-ag.ch](http://www.meier-ag.ch)



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

Seit 1944

Buco Spur 0 GmbH

Buco Spur 0 GmbH  
Tüfenbachstrasse 41  
8494 Bauma  
052 386 17 77  
[welcme@buco-gmbh.ch](mailto:welcme@buco-gmbh.ch)  
[www.buco-gmbh.ch](http://www.buco-gmbh.ch)





# Kompetenz und Hightech

Mit Sersa sicher ans Ziel

Wir danken bestens für die gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren, gratulieren herzlich zum 50-jährigen Bestehen des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland und wünschen nicht nur ein tolles Jubiläumsjahr, sondern vor allem in jeder Hinsicht weiterhin viel Erfolg für die nächsten 50 Jahre!

Sersa Group AG (Schweiz) | Würzgrabenstrasse 5 | 8048 Zürich  
T +41 43 322 23 23 | info.sgs@rsrg.com | www.sersa.ch



Ein Unternehmen der  
RHOMBERG SERSA RAIL GROUP

○ Tuuuuuuuuuuuuuuuuuuut sooooo gut



STEIG EIN. KOMM WEITER.



Der Bahnhof «Hombi», heute ein beliebter Treffpunkt im Quartier. Wenn Eisenbahner zu Besuch kommen muss selbstverständlich abgeläutet werden.



Wolfhausen, heute inmitten eines Industriequartiers mag der Bahnhof fast schon ein wenig exotisch wirken. Am Tage unserer Exkursion fand gerade Fahrbetrieb auf der Strecke statt.

Auch das nächste Etappenziel unserer Reise, der Bahnhof Hombrechtikon, ist ein Werk Alois Bischofbergers und dessen Freunden. Einst war der Bahnhof am Rande von «Hombi» anzutreffen. Heute ist die Gemeinde soweit gewachsen, dass sich das Gebäude inmitten eines Quartiers wiederfindet. Wie der BC 2 wurde auch das «Bahnhöfli» liebevoll und mit vielen Details hergerichtet und beherbergt heute ein Kafi, welches vom lokalen Frauenverein betrieben wird. Ein Schmuckstück ist die Bahnhofsuhr, welche noch mechanisch mit der sogenannten Mutteruhr im ehemaligen Wartsaal synchronisiert ist.

Weiter ging es nach Wolfhausen von wo der Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (dsf) Draisienerfahrten zur ehemaligen Haltestelle Ritterhaus-Bad Kämmoos anbietet. Dies geschieht auf dem zweiten noch erhaltenen Streckenstück der UeBB. Bis 2013 bestand sogar noch ein Anschluss ans SBB Netz. Dieser wurde jedoch abgerissen und so ist die Wolfhausener Bahn heute ein Inselbetrieb.

In Dürnten erhielten wir von Walter Dietz, dem ehemaligen Direktor der Bodensee Toggenburg Bahn und seinerseits ein

UeBB-Zeitzeuge, eine spannende Präsentation über den Abbruch der UeBB-Strecke. In jungen Jahren half Walter bei den Abbrucharbeiten mit und dokumentierte sie sogar fotografisch. Spannende Zeitdokumente und einzigartige Augenzeugenberichte, welche über dieses Thema nur sehr spärlich vorhanden sind. Von Dürnten war es dann mehrheitlich bloss noch ein Katzensprung bis Hinwil, wo uns der betriebseigene Dampfzug erwartete und ins heimische Bauma brachte.

Unsere Exkursion hat dank der ortskundigen «Bärenführer» erstaunlich viele Spuren und Überbleibsel der UeBB offenbart. Von Trassees, Brücken bis hin zu Barrierenschranken Auflager. Viel mehr, als man in diesem Rahmen hier beschreiben könnte. Der bleibende Eindruck ist, dass auch 70 Jahre nach dem letzten Zug immer noch viele Spuren von diesem bedeutsamen Stück Zürcher Oberländer Eisenbahngeschichte zu finden sind.

Kim Nipkow,  
Aktivmitglied



Der Bahnhof Dürnten, welcher im Kontrast zu seinen Artgenossen immer noch am Rand der Gemeinde anzutreffen ist. Fast wie vor hundert Jahren.



## Die Technik von gestern heute

An den Standorten Uster und Bauma betreibt der DVZO zwei Werkstätten, in welchen die 65 (!) vereinseigenen Fahrzeuge des DVZO revidiert und in Schuss gehalten werden.

Anfangs war der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland im Zusammenhang mit den Unterhalts- und Revisionsarbeiten an den vereinseigenen Wagen stark von den SBB abhängig. Da ging ohne deren Einverständnis gar nichts. Das Personal durfte in Bauma nicht einmal in die Werkstatt, sondern musste unter freiem Himmel bei Sonne und Schnee die Fahrzeuge so gut es eben ging unterhalten und pflegen. Trotz der mangelhaften Infrastruktur schaffte es die damalige Crew, zahlreiche Fahrzeuge betriebsfähig herzurichten. Unsere langjährigen Mitglieder könnten darüber Bücher füllen...

Seither hat sich im Bereich Technik vieles verändert: Die SBB hat die Werkstatt in Bauma verlassen und die Unterhaltsarbeiten können in der Lok- und Wagenremise in Uster oder im Depot Bauma überdacht und teilweise in beheizten (oder leicht gewärmten) Räumen durchgeführt werden. Die Vereinsmitglieder leisten in den beiden Werkstätten jährlich an die 2500 Arbeitsstunden Fronarbeit an den DVZO-Fahrzeugen.

Auch bezüglich der Anforderungen an die Fahrzeuge und unsere Technik-Mitarbeiter hat sich in den letzten Jahren Vieles verändert: Die Zeiten, wo mit Farbe, Schweissgerät und Fett schon einiges gelöst werden konnte, sind endgültig vorbei. Heute müssen die historischen Fahrzeuge immer enger werdenden Normen und Vorschriften entsprechen. Ohne Zeichnung, Prüfprotokoll und Zertifikat geht (fast) nichts mehr. Einige Arbeiten wie z.B. die zerstörungsfreie Prüfung von Radsätzen, das Prüfen von Federn und Heizkessel müssen durch externe, zertifizierte Firmen durchgeführt werden. Wir sind diesen Partnern äusserst dankbar, dass sie uns immer finanzielles und materielles Entgegenkommen zeigen. Der grösste Teil der anfallenden Arbeiten erledigen unsere Mitglieder der Technik weiterhin ehrenamtlich. Ob Schreiner,

Maler, Schlosser, Dreher, Mechaniker oder Elektriker; alle finden bei uns die passende Herausforderung. So werden die Dampfloks und Wagen bis fast auf die letzte Schraube zerlegt und neu aufgearbeitet. Aber auch die regelmässig wiederkehrenden Revisionen an Lok und Wagen sowie die Durchführung von Reparaturen gehört zu unserem vielfältigen Aufgabengebiet. Unser wichtigstes Ziel, die Sicherheit unserer Fahrgäste, können wir weiterhin grösstenteils dank dem grossen Einsatz der aktiven Vereinsmitglieder erreichen. Aktuell werden in unseren Werkstätten fünf Fahrzeuge aufgearbeitet: Die Dampf-Loks E3/3 Nr. 10 und Nr. 8518, die Elektrolok Ee 3/3, der Gepäckwagen F204 und der Feldschlösschen-Bierwagen X317. Neben diesen technischen Grossprojekten werden zahlreiche Fahrzeugkomponenten im Schuss gehalten und revidiert, denn beim DVZO rollt das museale Rollmaterial, das ist für die Passagiere einerseits ein Erlebnis, andererseits fallen durch die Verschleisspuren regelmässig grössere und kleinere Reparaturen an. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist ein Verein, das bedeutet auch, dass die Kameradschaft gepflegt wird, sei dies bei einem gemeinsamen Mittagessen oder am Abend am Grill. Auch künftig möchten wir unsere historischen Fahrzeuge im Einsatz haben. Dafür sind wir ständig auf der Suche nach motivierten Kolleginnen und Kollegen, welche sich für die historische Materie sowie Arbeit mit unterschiedlichen Materialien wie Metall, Holz und Farbe begeistern. Der DVZO kann zwar keinen Geld-Lohn bezahlen, aber das tolle Gefühl, wenn man Abends müde und zufrieden aus der Werkstatt geht oder Wagen und Loks im Einsatz erlebt, ist mit Geld nicht aufzuwiegen. Möchten Sie einmal in Uster oder Bauma hereinschauen? Wir freuen, wenn Sie mit mir unter [technik@dvzo.ch](mailto:technik@dvzo.ch) oder 079 270 37 19 Kontakt aufnehmen!

Michael Bollmann,  
Leiter Technik Wagen

## Strecke Hinwil–Bauma: Halb verkauft, halb verpachtet

Die Sursee-Triengen Bahn (ST) ist seit dem 1. Januar 2019 die neue Betreiberin der Strecke Hinwil bis Bauma. Nachdem die Bahnstrecke von Hinwil bis Bäretswil in das Eigentum der Privatbahn aus dem Kanton Luzern übergang, entschloss sich der DVZO seine sechs Kilometer lange Strecke zwischen Bauma und Bäretswil ebenfalls der ST zu verpachten.

### Wie kam es zu der Übernahme?

Der DVZO übernahm die Strecke zwischen Bauma und Bäretswil von der SBB im Jahr 2000, wobei der Abschnitt zwischen Bäretswil und Hinwil bei den SBB verblieb. Anfangs 2016 zeichnete sich ab, dass die SBB diese Strecke abgeben möchten. Um die alte SBB-Strecke erhalten zu können, begann das Bundesamt für Verkehr (BAV) daher mit der Suche einer geeigneten Trägerschaft und fand diese in der Sursee-Triengen Bahn. Damit wurde die durchgehende Infrastrukturkonzession ermöglicht und die Zukunft der Strecke zwischen Hinwil und Bauma gesichert.

### Wer ist die Sursee-Triengen Bahn?

Die Sursee-Triengen Bahn ist eine mehr als 100 Jahre alte Privatbahn aus dem Kanton Luzern. Ursprünglich nahm die Bahn den Betrieb im Surental am 23. November 1912 auf, heute ist sie eine der wenigen nie elektrifizierten Bahnstrecken der Schweiz. Bereits beim Bau der ersten Bahnlinie durch den Kanton Luzern von Olten nach Emmenbrücke spekulierten die Surentaler auf eine Linienführung durch ihre Gegend. Es kam aber anders, die Schweizerische Centralbahn gab der direkten Variante über Zofingen–Dagmersellen–Sursee damals den Vorzug. Da einst laut dem geltenden Eisenbahngesetz die Eisenbahnhoheit (und damit das Recht zur Konzessionserteilung) bei den Kantonen lag, machte man sich sowohl in Luzern als auch in Aarau Gedanken über eine Nebenbahn zwischen Aarau und Sursee. Schlussendlich liess der Kantönligeist aber alle Bemühungen einer direkten

Verbindung scheitern: Man war sich weder über die Finanzierung noch über die Spurweite einig. So kam es, dass auf der Aargauer Seite von Aarau her in der Meterspur nur bis Schöftland und auf Luzerner Boden von Sursee her bis Triengen in der Normalspur gebaut wurde.

Der Bahnbetrieb zwischen Sursee und Triengen wurde schliesslich am 23. November 1912 aufgenommen und lief sehr gut an. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges zwei Jahre nach der Betriebseröffnung traf das junge Unternehmen jedoch stark, da die Kohlenpreise schnell um das Vielfache anstiegen. 1971 wurde auf Veranlassung des Bundes und im Einvernehmen mit den beiden Kantonen Luzern und Aargau der Personen- und Postverkehr durch den Busbetrieb Sursee-Schöftland ersetzt. 1975 erhielt die ST die Konzession für die Beförderung von Personen auf der Strasse und wurde nach der Einführung des Busbetriebs somit zur reinen Güterbahn. 1978 musste die Strecke im Bereich der Stadt Sursee verlegt werden aufgrund des Baus der Autobahn A2.

Mit der Bahnreform im Jahr 2000 übernahm SBB Cargo die Wagenzustellung im Surental und in der Industrie Münchrüti in Sursee. Ende 2007 musste die ST auf Druck ihres Mehrheitsaktionärs Kanton Luzern auch die Konzession für den Busbetrieb Sursee-Schöftland an Postauto Zentralschweiz abtreten. Damit wurde die ST zum blossen Infrastruktureigner und -betreiber mit Güterverkehr auf der Strecke zwischen Sursee und Triengen. Eine Ausnahme bildet dabei der Bahnostalgiebetrieb, der sich grosser Beliebtheit erfreut. Der Betrieb und die Betreuung der historischen Dampfzüge unterliegt heute der Betriebsgruppe Dampf der ST. In den Sommermonaten finden jeweils am letzten Sonntag im Monat öffentliche Fahrten statt, dazu kommen mehrere Charterfahrten pro Jahr. Die ST besitzt ausserdem zwei Restaurants in Sursee und Triengen, die privat verpachtet sind.

Christian Schlatter,  
Leiter Infrastruktur

FPREISIGAG  
BAUINGENIEURE UND PLANER SIA USIC

Tiefbau

Strassenbau

Bahnbau

Konstruktiver Ingenieurbau

Infrastrukturbau

Bauberatung Verkehrs- und Umweltplanung

www.preisigag.ch



Winterliche Fahrt zum 50-Jahre-Jubiläum, seit 1.1.19 ist die Strecke an ST verpachtet



## Der Rottenwagen – unsere Personalküche



Offene Türen und Tore im Depot Bauma, auch im Rottenwagen ist Engagement gefragt

In Bahnhofsareal von Bauma steht ein roter Wagen. Seine Farbe hat nichts mit seiner Zweckbezeichnung zu tun, denn «Rotte» ist das Wort für eine aufrührerische Horde, drei nebeneinander marschierende Soldaten, zwei zusammen fliegende Flugzeuge oder nebeneinander fahrende Schiffe oder der im alten Testament vom Urenkel Levis angeführten Gruppe, die sich gegen Moses empörte. Bei der Bahn ist das aufrührerische Element der ursprünglichen Wortbedeutung in den Hintergrund getreten, dort ist die «Rotte» der Bautrupps, der vorwiegend nachts an der Infrastruktur arbeitet. Einen Einblick zur Geschichte der «Rottenwagen» bei der SBB kann am DVZO-Rottenwagen angebrachten Posten der Eisenbahn-Zeitreise oder auf der Webseite unter Informationen > Geschichte > Eisenbahn-Zeitreise nachgelesen werden. Auch der Rottenwagen in Bauma ist ein Relikt aus vergangenen Zeiten. Er stand ursprünglich dem Bautrupps von Rapperswil zur Verfügung und wurde im Laufe der Restrukturierung bei der SBB ausgemustert. Die Baudienst-Gruppe um Christoph Maag und Alois Bischofberger konnte den Wagen Ende der 90er-Jahre übernehmen, seit 2008 gehört er dem DVZO. Der «Rottenwagen» ist ein Unterkunftswagen, in welchem neben 6 fest installierten 4-er-Tischen eine funktionale Küche eingerichtet ist. Die Ausrüstung des Wagens wird den an ihn gestellten besonderen Anforderungen gerecht: Seitlich sind auf beiden Seiten Wasserhähne angebracht, damit die Arbeiter ihre Hände, die schmutzigen Schuhe und allenfalls auch noch das Gesicht abwaschen können. Im vorderen Teil sind fix Kleiderbügel und Hutablagen montiert, um die Arbeitsjacken aufzuhängen und gegebenenfalls abtropfen zu lassen. Dann kommt der gemütliche Aufenthaltsraum mit den Vierertischen, er ist mit einer Ölheizung ausgestattet, für die auch das DVZO-Personal an kühlen Sonntagmorgen dankbar ist. Im letzten Teil befindet sich eine funktionale Küche mit grossem Gasherd, das ehemalige Königreich der «Rottenköchin». Benedikt Weibel schreibt in einem von der SBB 2005 herausgegebenen «Rezepte der Rottenköchinnen der SBB» «Die Rottenküchen und ihre Köchinnen gehören zur SBB und sind wichtig für unser Unternehmen. Nicht nur, weil die Köchinnen gut und wärschaft kochen, sondern auch weil diese Frauen für viele Mitarbeiter immer ein offenes Ohr haben und

ihnen oft mit gutem Rat beiseite stehen. Der Eisenbahn fehlte etwas, würde es die Rottenköchinnen nicht geben.» Mittlerweile fehlt der Eisenbahn die Rottenküche und deren Köchin, dem DVZO aber nicht. An den öffentlichen Fahrsonntagen kann das Personal im Dienst dort frühstücken und wird am Mittag mit einem mehrgängigen Menü versorgt. Wir haben keine fixe Rottenköchin, an jedem der 12 Sonntage während der Fahrsaison kocht ein anderes Team rund 30 Menüs, die in zwei Schichten serviert werden. An Fahrzeugtreffen kann diese Zahl schon mal um das Dreifache ansteigen. Egal ob Zugpersonal, Lokpersonal, Barrierenposten, Fahrdienstleiter oder Mitarbeitende des Buffetwagen-Teams – allen ist gedient, wenn sie sich über Mittag hinsetzen und bei einem feinen Essen Räuber- und andere Geschichten austauschen können. Lokführer, Heizer und Lokbetreuer sind froh, dass sie vor dem Essen nicht unter die Dusche müssen und ihre schwarzen Gesichter eher anerkennend als scheel zur Kenntnis genommen werden. Für die Kochteams ist die aussergewöhnliche Küchen-Infrastruktur, die vorherrschende Enge aber auch die ungewöhnlichen Mengen eine spannende Herausforderung, die mit viel Anerkennung von den Gästen quittiert wird. Wer auch mal gerne für die Vereinsmitglieder, die die Fahrsonntage stemmen, den Kochlöffel schwingen möchte, meldet sich bitte bei monika.bieri@dvzo.ch. Wir freuen uns über Zuwachs im Küchenteam.

Monika Bieri,  
Dampfexpress



Im Rottenwagen wird Leckeres mit grosser Kelle angerührt

## Putztag – kein Tag wie jeder andere

Ein Samstag, kurz vor dem offiziellen Saisonbeginn im Mai, um neun Uhr Bahnhofplatz Bauma. Nach und nach treffen so um die 25 arbeitslustige Büffetwägeler beider Geschlechter auf dem Platz ein. Erstes gemeinsames Ziel ist das «Bahnhöfli» und dessen Kaffee und Gipfeli.

Punkt halb zehn gilt es aber ernst. Unsere Putzmeisterin Brigitte teilt – nun wieder auf dem Bahnhofplatz – die anwesenden Helferinnen und Helfer in Gruppen ein, um diesen einen Teil der zu leistenden Arbeit zu zuweisen. Es gilt die beiden Restaurantwagen, den Officewagen des Amor-Express, den Stützpunktswagen und den Rottenwagen (Personalkantine) für die Saison sauber und fit zu machen. Nichts ist dem Zufall überlassen. Brigitte hat sich mit einem detaillierten «Generalstabsplan» perfekt vorbereitet.

Die Restaurantwagen wurden am Vortag bereits von 2 Heintzfrauen von ihrer Last der Teller, Gläser, Besteck und anderen Kasteninhalten befreit, so dass der Putzlappen auch die entferntesten Winkel und Ecken erreichen wird. Eine kleine Gruppe räumt die Kühlkisten und die zahlreichen Stühle aus dem Wagen und reinigt diese mit Wasser und Seife auf dem Perron der historischen Bahnhofhalle. Früher, als es dieselbe noch nicht gab, waren die Arbeitenden dem launigen Wetter ausgesetzt, was nicht immer motivierend war und die Abläufe komplizierte.

Eine männliche Gruppe reinigt die Fenster aussen, eine andere – diesmal eine weibliche – deren Innenflächen, mit dem Ziel, die Kunden der kommenden Saison mit einer ungetrübten Aussicht auf die vorbei ziehende Landschaft zu beschenken. Ebenso an den Kragen geht es dem Schmutz und Staub in den vielen Kästen und an den Tischen. Manche Schweisstropfen fallen auf den geschrubbten Boden, der bald wieder in alter Frische glänzen wird.

Ganz zum Schluss wird wieder eingeräumt. Die 1000 Sachen von A bis Z – vom Abwaschmittel bis zum Zapfenzieher – sollten wieder an ihrem gewohnten Ort zu finden sein, so dass jeder der Mitarbeiter zu jeder Zeit ohne Mühe wieder alles Nötige findet. So gegen 12 Uhr sind die wichtigsten Arbeiten abgeschlossen und die Schaffer langsam ein bisschen müde, hungrig und durstig. Abhilfe schafft hier die Küche des Restaurants Bahnhof, dem Reich von Markus. Ein wärschaftes Mittagessen, etliche Schlücke Flüssiges und das Schnattern der diversen Gespräche und Diskussionen prägen die lockere Szene. Nach dem Kaffee mit dem obligaten Mohrenkopf geht es wieder an die Arbeit. Der frühe Nachmittag ist ganz dem Thema Instruktionen gewidmet. Einerseits sollen die während der winterlichen Zwischensaison verblassten Erinnerungen der MitarbeiterInnen wieder erweckt werden und andererseits verändert sich das Umfeld des Büffetwägelers laufend. Neue Produkte, neue Hilfsmittel, veränderte Situationen und Regeln im technischen Betrieb, aber auch profane Dinge wie elektrische Beleuchtung, neue Methoden zu Lagerung der Lebensmittel oder die Entsorgung der Abfälle und so weiter.

Werner Rellstab,  
Buffetwagen



Saisonaufakt im Buffetwagen

### Vergangenes – die Flucht in den Weinkeller

Putzen gehört ja nicht gerade zu den Kernkompetenzen der Männer der reifen Generation. Selbstverständlich macht man aber mit, schon aus Solidarität. Doch das Gleichgewicht «Putzbereitschaft versus Rollenspiel» ist labil, wie folgendes Episödden zeigt.

Zur Zeiten, als der 2011 verstorbene Ueli noch das Zepter der Büffetwagen führte, war der Betrieb noch wesentlich kleiner und weniger anspruchsvoll. Ueli war ein liberaler Charakter und liess die Leute das tun was und wie sie es am liebsten mochten.

Zu dieser Zeit klebten die Etiketten der DVZO-Weinflaschen noch dank Kleister an den Flaschen. Im feuchten Weinkeller der Remise aber taten sich Mikroorganismen und Schimmelpilze gütlich an der offensichtlich nahrhaften Klebeverbindung. Kurz, Ueli beschloss diesen den Garaus zu machen und bat um Reinigung der grau gewordenen Flaschen. Spontan verschwanden alle männlichen Helfer fluchtartig vom Platz und verbrachten den Rest des Morgens im Weinkeller. Die zurückgelassenen fleissigen Damen mussten die Putzarbeit alleine und ohne die männliche Solidarität vollbringen. Sie machten eine nicht gerade gute «Miene zum bösen Spiel». Dies entnahm ich jedenfalls ihren kernigen Kommentaren. Übrigens, die Etiketten waren nach langem Beraten und Abreiben nicht mehr zu retten!



## Ferienpass «Wasser-Feuer-Dampf»

Seit einigen Jahren besuchen Schulkinder das Ferienpass-Angebot von Pro Juventute «Feuer-Wasser-Dampf» beim DVZO in Bauma.



2016 suchte Andreas Hurt Mithelfer für diese Angebote. Da ich schon während meiner Berufszeit als SBB-Lokomotivführer Schülerführungen in Lokdepots und Bahnanlagen begleitete, meldete ich mich. Thomas Ziegler und ich betreuen seit Mai 2017 die Ferienpass-Kinder. Für diese dauert der Besuch einen Vormittag an einem öffentlichen Fahrtagssonntag. Um 8 Uhr werden sie bei der Perronhalle in Bauma begrüsst, danach besichtigen wir zusammen die Wagen, gehen zur Lokremise, beobachten die Dampflok beim Anheizen. Hier gibt es auch Erklärungen zum Bahnbetrieb und die Kinder können ihre Kraft an den Handweichen testen. Um ungefähr Viertel nach neun geht's dann zum Frühstück im Rottenwagen. Mit dem zweiten Dampfzug 10:35 ab Bauma fährt die Gruppe nach Hinwil und zurück.

Pro Teilstrecke können je zwei Teilnehmer auf der Lok mitfahren. Um 12:10 Uhr verabschieden wir uns in Bauma in der Bahnhofshalle.

Für unsere kleinen Gäste gibt es ein Nachmittagsprogramm an einem Samstag. Wir starten um 15:00 Uhr bei der Perronhalle, besichtigen die historischen Wagen und spazieren oder fahren zur Lokremise. Dort wird die Dampflok und der Bahnbetrieb erklärt, die Handweichen bewegt und mit der Handdraisine im Areal herumgefahren. Nach dem Zvieri endet dieses Programm um fünf Uhr. Alle Teilnehmenden können einen «Dampfexpress» und einen Fahrplanflyer mitnehmen. Bis jetzt fanden zwei bis vier Anlässe pro Saison statt. Im 2019 sind bis jetzt eine 1. Klasse, eine Kindergartenklasse und zwei Ferienplausch-Angebote vorgesehen.

Den Kindern meine Erfahrungen aus meiner Zeit als SBB-Lokomotivführer und DVZO-Dampflokführer weiterzugeben, freut mich sehr. Die strahlenden Kinderaugen sind der schönste Lohn für diesen Dienst!

Alois Bischofberger,  
Aktivmitglied



## Winterschlaf der Lok BT9



Lok Eb 3/5 Nr. 9 steht vor dem winterlichen Depot in Bauma, in welchem in der kalten Jahreszeit alles andere als geschlafen wird

Eine Dampflok nach der Fahrsaison in die Remise stellen und im Frühjahr wieder anheizen, ohne einen Finger zu rühren: ein schöner, unerfüllbarer Wunschtraum! Auch wenn von aussen gesehen Winterstille herrscht, es gibt viel zu tun! Die Lokmannschaft kann nicht untätig bleiben und verbringt zahlreiche Stunden bei ihrer Maschine.

Im Herbst gilt es, die Lok im ungeheizten Depot wintersicher abzustellen. Die dampfführenden Leitungen und Röhrchen müssen geöffnet, ausgeblasen und getrocknet werden, damit bei einem allfälligen Frost keine Eisbildung mit Beschädigungen auftreten kann. Dann gilt es, nötige Revisionsarbeiten an die Hand zu nehmen. Das eine oder andere Teil hat während der Fahrsaison gelitten und muss gepflegt werden. Ein defektes Röhrchen hier, eine Undichtigkeit da: immer braucht es Einsatz und fachmännisches Wissen, um die Schäden zu beheben. Der DLC als Besitzer von Lok 9 weiss es zu schätzen, dass beim DVZO viel Unterstützung abgerufen werden kann, wenn man an die eigenen Grenzen kommt.

Wenn auch nicht in diesem Winter, so stehen doch von Zeit zu Zeit grössere Revisionen an, die längere Planung brauchen. Hier sind dann allenfalls auch externe Fachleute beizuziehen, deren Zahl aber kleiner wird. Nicht nur Dampflok werden älter, sondern auch ihre Betreuer! Und die Erbauer, aber auch die meisten professionellen Maschinisten sind längst nicht mehr unter uns. Ein weiteres Problem: Lok 9 kann nicht in die DVZO-Werkstätte nach Uster gebracht werden, da sie für die dortige Drehscheibe zu gross ist. Das erschwert wichtige Arbeiten.

In diesem Winter hielten sich die Revisionsarbeiten in Grenzen. Immer noch undicht ist der Rückschläger des linken Speisekopfs, trotz Neuanfertigung bei den Rigi-Bahnen. Es kommt zu Dampfaustritt via Speisekopf zum Injektor. Bei geschlossenem Schlabberventil geht die Wärme in die Wassertanks. Dort wird das Speisewasser erwärmt, was zu ungenügender Injektorfunktion führt. Deshalb muss das Schlabberventil während der Fahrt geöffnet bleiben, um den

Dampf abzuleiten, was aber erst nach Speisen von 1–1,5 m<sup>3</sup> Wasser möglich ist. Sonst kommt es aus hydrostatischen Gründen zu einem Auslaufen von Wasser aus den Reservetanks durch das Schlabberrohr. Das Ganze ist unschön, für die Fahrten aber kein Problem.

Vor jeder Fahrsaison muss eine Kesselprüfung durch das Kesselinspektorat (SVTI) bestanden werden. Jährlich werden verschiedene Einrichtungen der Lok unter Druck kontrolliert. Arbeiten die Sicherheitsventile zuverlässig? Zeigen die Manometer einen korrekten Druck an? Sind die Wasserstandsanzeiger funktionstüchtig? Alle 2–3 Jahre erfolgt zudem eine Prüfung im Stillstand. Hier stehen Feuerbüchse, Kessel und Rauchkammer im Vordergrund. Als Vorbereitung gilt es, alles gründlich zu reinigen. Wer schon einmal die Feuerbüchse entrustet hat, kann sich als Kaminfeger fühlen und ist entsprechend schwarz! Und für die meterlangen Siede- und Rauchrohre kommen Bürsten an langen Metallseilen zum Einsatz, die von mehreren Personen und mit Hilfe eines Flachwagens als Vor- und Rückzugsfläche bedient werden müssen. In diesem Winter war Lok 9 für eine kommerzielle Fahrt bereits im Februar gefragt. Winterdampf nennt sich das. Die Lok musste vorzeitig fit gemacht und für die Kesselinspektion vorbereitet werden. Das bedeutete auch Arbeit im Freien. Und 2019 lag viel Schnee. Weichen waren vom Schnee zu befreien und Gleise freizufahren. Nur so konnte angeheizt und Kohle gebunkert werden. A propos Kohle: sie war in den grossen Säcken angefroren und konnte nur mit grösster Mühe und mit viel Pickeln in den Kohletender entleert werden! Mitte Februar war es soweit: Lok 9 stand unter Druck. Der Kesselinspektor zeigte sich beeindruckt und die Kesselprüfung wurde mit Bravour bestanden! Die anschliessende Fahrt Bauma–Rüti–Wetzikon–Effretikon–Winterthur–Bauma verlief störungsfrei. Lok 9 ist aus dem Winterschlaf erwacht und hat die Saison 2019 erfolgreich gestartet.

Thomas Mayer,  
Präsident Dampflok-Club Herisau DLC

Mit Volldampf zum  
erfolgreichen Immobilienverkauf.



Karin Schönbacher  
RE/MAX Wetzikon | Bahnhofstrasse 116 | 8620 Wetzikon | 044 933 66 88



RE/MAX





## Eisenbahn- und Industriekultur am DVZO-Teilabschnitt Bauma–Bäretswil

- 1 Historische Bahnhofshalle ex Basel, Baujahr 1860
- 2 Ablütglocken, sächsische Spindelläutwerke waren in der Ostschweiz sehr verbreitet
- 3 Wasserkräne der ehemaligen Tösstalbahn auf der Ausfahrseite der Bahnhofshalle
- 4 Lokremise der ehemaligen Tösstalbahn, Baujahr 1875
- 5 Bahndienstmagazin ex Wolhusen, Baujahr 1875
- 6 Familiengrab von Adolf Guyer-Zeller auf dem Friedhof Bauma
- 7 Bölviadukt oberhalb Bauma, Länge 45 Meter
- 8 Industrie-Ensemble Neuthal, Geburtsort von Adolf Guyer-Zeller
- 9 Weissenbachbrücke bei Neuthal, Länge 80 Meter
- 10 Ehemalige UeBB-Station Neuthal, heute mit Wildis Bistro-Schuppe
- 11 Posten 98a ex Glarus, Baujahr um 1900, letzte handbediente Barriere in der Schweiz
- 12 Ehemaliger UeBB-Bahnhof Bäretswil mit Güterschuppen und Stellwerkkabine (ex Rorschach)

Bäretswil

12

nach Hinwil

Neuthal

Bauma

## Historische Handwerks- und Industrieanlagen

Wer den letzten Abschnitt des Industriepfads Zürcher Oberland erkunden will, kann dafür bequem die Dampfbahn benutzen. Entlang der Strecke von Bäretswil nach Bauma und darüber hinaus finden sich einige Perlen der Industrialisierung im Zürcher Oberland, die es nicht zu verpassen gilt und sich für Ausflüge wunderbar eignen.

### Museum Neuthal Textil- und Industriekultur

Im hervorragend erhaltenen und gepflegten Ensemble der ehemaligen Spinnerei der Guyer-Zeller Dynastie lädt das Museum Neuthal Textil- und Industriekultur zum Rundgang durch die vier Themen:

Wasserkraft & Arbeit, Museums-Spinnerei, Rüti-Webmaschinenammlung und Handmaschinenstickerei.



Vorführung älteste Spinnmaschine Selfaktor Jg.1889

### Wasserradsagi Stockrüti, Bäretswil

Sie befindet sich am höchsten Punkt des Industriepfads bei Wappenswil auf über 800 m ü. M. Als Besucher folgen Sie der komplizierten Kraftübertragung vom Wasserrad über das Getriebe zur Säge und erleben dabei das Handwerk des «Sagers» lebensnah. Auf Anmeldung wird sogar ein Baumstamm zersägt!



Einfachgattersäge getrieben mit Wasserrad

### Drechslermuseum Kleintal, Steg

Mit seinen wasserbetriebenen Drechslerbänken bildet die Drechslerei ein industriearchäologisches Denkmal im oberen Tösstal. Das Wasser kommt aus dem eigenen Weiher und treibt über eine Transmission die noch heute lauffähige Turbine. Beobachten Sie den Drechsler bei seiner Arbeit und staunen Sie, welche kunstvollen Gegenstände plötzlich entstehen.



Drechslerin an Drechslerbank mit Transmissionsantrieb

### Alte Windenmacherei Brünger, Wila

Die alte Windenmacherei Brünger in Wila werden noch heute Stockwinden wie vor über 100 Jahren hergestellt. In dieser in der Schweiz wohl einmaligen historischen Werkstatt besichtigen Sie auf einer Führung Essefeuer, Transmission, schwere Werkzeuge und Maschinen. Auf Wunsch und unter Anleitung dürfen Sie sich sogar selber als Schmied versuchen.



Ein Baumstamm wird mit der alten Stockwinde angehoben

VEHI

Verein zur Erhaltung alter  
Handwerks- und Industrieanlagen  
im Zürcher Oberland

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

Werden Sie Gönner des VEHI!

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



## Vielseitiges Engagement für ein lebendiges Kulturgut

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland betreibt eine Museumsbahn. Aber wer ist der DVZO? Er ist eine Art Dach, unter welchem verschiedene Leute ihre Freizeit zum Gelingen eines grossen Vorhabens einsetzen. Zusammen sind wir in der Lage, ein Eisenbahnunternehmen mit eigener Infrastruktur zu betreiben – und das seit über 50 Jahren! Ab 14 Jahren kann man beim DVZO mitmachen. Die Altersgrenze nach oben ist offen. Gerade dieses Miteinander verschiedener Generationen ist sehr wertvoll.

### Lokbetreuer

Hier ist Anpacken gefragt. Unsere «alten Damen», die Dampfloks, sind nicht zimperlich, aber gefräßig. Kohle schaufeln, Wasser nachfüllen, Schlacke wegführen oder zuhinterst auf der Plattform nach möglichen Bränden Ausschau halten: Ohne Lokbetreuer läuft gar nichts. Zudem besteht hier die Möglichkeit, sich so schmutzig zu machen wie selten sonst.

### Zugpersonal

Das Ressort Zugpersonal umfasst drei Aufgabengebiete: Kondukteur, Zugchef und Manövrist. Der DVZO bietet für jede Aufgabe eine BAV-konforme (Bundesamt für Verkehr) Ausbildung an.

Der Kondukteur steht im direkten Kontakt mit den Fahrgästen. Er oder sie beantwortet Fragen, hilft Kinderwagen in den Gepäckwagen verladen und coupiert Kartonbillette. Unsere Kondukteure sind die Visitenkarte des Vereins.

Der Zugchef trägt die Verantwortung für einen Zug: Er oder sie stellt Bremsrechnungen auf, gibt dem Lokführer das OK

für die Abfahrt und managt Krisensituationen. Da kann es schon mal ganz aufregend werden.

Bei der Vorbereitung der Züge und beim Manövrieren spielt der Manövrist eine wichtige Rolle. Während seines Einsatzes arbeitet er oder sie eng mit dem Lokpersonal, den Fahrdienstleitern und dem Zugchef zusammen.

### Lokpersonal

Lokführer sein, ist für einige ein Kindertraum. Wer diesen bereits verwirklicht hat und neben den modernen Triebfahrzeugen Lust auf alte Technik verspürt, ist herzlich willkommen. Im Sommer wird gefahren – und im Winter werden die Gefährte wieder auf Vordermann gebracht.

Die Ausbildung zum Führergehilfen (Heizer) kann beim DVZO absolviert werden. Neben dem praktischen Heizen sind technisches Know-how und fahrdienstliche Kenntnisse gefragt. Mit Wasser und Feuer produziert der Heizer die Kraft, um einen vollen Zug über den Berg zu befördern. In den Wintermonaten lernt er oder sie bei den Unterhaltsarbeiten die DVZO Dampfloks Stück für Stück kennen. Hier wird altes Handwerk gepflegt.

### Barrierenposten

Im Neuthal steht das einzige Barrierehäuschen der Schweiz, welches als solches noch in Betrieb ist. Die Aufgabe des Barrierenwärters ist das Bedienen der Signale und der Barriere, um eine sichere Zugfahrt zu gewährleisten. Was bei modernen Bahnanlagen elektronisch gesteuert wird, ist hier noch Handarbeit.



Zugchef und Billetverkäufer in Hinwil

### Souvenirverkauf

Der Souvenirverkauf untersteht keinen Vorschriften höherer Instanzen und lässt viel Gestaltungsraum offen. Liebe zur Eisenbahn kann auch in dieser Form zum Tragen kommen, ist aber keine Bedingung für einen erfolgreichen Souvenirverkauf.

### Fahrdienstleiter Bäretswil und Bauma

Der Bahnhof Bäretswil wird noch bedient wie vor 60 Jahren, auch in Bauma ist ein Verantwortlicher vor Ort für die Abwicklung des Fahrbetriebs notwendig. Die Fahrdienstleiter stellen die Fahrstrasse, senken die Barrieren und geben die Strecke frei. Diese Aufgabe bedingt eine Ausbildung, welche beim DVZO absolviert werden kann. In Bäretswil trägt der Fahrdienstleiter eine Uniform, mit rotem Hut und dem Abwinkstab erteilt er dem Lokführer traditionell die Abfahrtaubnis. Auch uniformiert kommuniziert er in Bauma mittels Funk und Mobiltelefon mit der SBB-Fernsteuerzentrale und dem DVZO-Lokpersonal. Bei uns, wo es schon mal zu Verspätungen oder technischen Pannen kommen kann, ist ab und zu ruhig Blut gefragt.

### Buffetwagen

Ein Zweierteam kümmert sich im fahrenden Restaurant um das Wohl der Gäste. Während der 40 Minuten Fahrt über den Berg ist viel Service möglich. Auch Passagiere auf Extrafahrten machen gern vom Buffetwagenteam Gebrauch. Standfestigkeit ist nicht nur wegen des wackligen Untergrunds gefragt; denn an den Wendeorten des Zuges kann es auch mal hektisch werden.

### Unterhalt und Revision Triebfahrzeuge

Unsere Werkstätten sind gut ausgerüstet: Drehbänke, Fräsen und Bohrer – maschinengrün und handgesteuert. Die Bestandteile einer Dampfloks sind in Handarbeit gefertigte Einzelstücke. In Uster – der ältesten Rundremise der Schweiz – werden alte Handwerke wie Schlosser, Mechaniker, Werkzeugmacher u.ä. noch ausgeübt. Auch die Faszination für die Lösung mechanischer Problemstellungen ist eine optimale Motivation zur Mitarbeit.

### Unterhalt Revision Wagen

Bei der Eisenbahn ist nicht nur der Umgang mit Metall gefragt: Unsere über 100-jährigen Wagen sind aus Holz. Zimmermannswissen oder Schreinerfähigkeiten sind heiss begehrt. Aber auch wer mit Pinsel und Farbe oder Stecker und Kabel umzugehen weiss, wird immer eine Aufgabe finden.

### Baudienst

Obwohl die 5.6 km lange Strecke seit 1. Januar 2019 verpachtet ist, trägt der DVZO noch zu ihrem Unterhalt bei. Da muss geschauelt, geputzt, geholt und gemäht werden. Mal von Hand, mal mit grösseren oder kleineren Maschinen. Die Arbeit geht nicht aus. Bei jedem Wetter pflegen wir an mehreren Samstagen im Jahr die Museumsbahn-Strecke. Helfende Hände und findige Köpfe fürs Anpacken draussen sind herzlich und jederzeit willkommen.

### Administration

Hinter dem spektakulären Museumsbahn-Betrieb versteckt sich organisatorisches und administratives Handwerk. Örtlich und zeitlich unabhängig kann hier einen sehr wertvollen Beitrag leisten: Ob text-kreativ, buchhalterisch-genau oder kommunikativ – wer gerne mit Computer und Drucker die Vereinstätigkeiten mitgestalten möchte, ist herzlich willkommen.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist ein eindrückliches Beispiel dafür, was Leute zustande bringen können, wenn sie von einer Sache überzeugt sind. Jung und Alt, Männer und Frauen, Jäger und Sammler treffen sich hier und spenden ihr wertvollstes Gut – ihre Zeit – dem Zweck, einen Teil der ehemaligen Strecke der Uerikon-Bauma-Bahn zu erhalten und zu betreiben wie anno dazumal.

Monika Bieri, Dampfexpress



Rangiermanöver am Tag der offenen Tür vor der Remise User

### Öffentlicher Fahrbetrieb und Extrafahrten

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 Extrazug zum Pauschalpreis. Dampfloks ab CHF 2800.–, historische Elektroloks ab CHF 1700.–, Buffetwagen für Apéro und/oder komplette Menüs nach Absprache.

### Auskünfte und Beratung unter:

Telefon 052 386 17 71, reisedienst@dvzo.ch  
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO  
Postfach, 8494 Bauma, info@dvzo.ch, www.dvzo.ch



## Mitgliederportrait: Hans-Ueli Leemann



Hans-Ueli Leemann wurde am 4. April 2019 zum neuen Präsidenten des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland gewählt. Eine Funktion zu übernehmen, die während 28 Jahren bei ein und derselben Person angesiedelt war, ist ein mutiger Schritt. Hans-Ueli Leemann hat diesen gemacht, gerade weil er langjähriges Mitglied des

DVZO ist, viele Aspekte des Vereinslebens kennt und dank seinem Beruf langjährige Führungserfahrung mitbringt. 1951 kam er in der Stadt Zürich auf die Welt, absolvierte dort die obligatorischen und weiterführenden Schulen und begann an der Uni Zürich Deutsch und Geschichte zu studieren. Zur damaligen Zeit herrschte akuter Lehrermangel, so dass Hans-Ueli nach sechs Semestern das Studium unterbrach, um auf der Sekundarstufe eine verwaiste Stelle zu übernehmen. Diese Aufgabe gefiel ihm derart, dass er sich nach einem Jahr zum Lehrer ausbilden liess und seit 1977 bis zu seiner Pensionierung 2015 (und noch etwas darüber hinaus) an Real- und Primarklassen unterrichtete. 2004 ergänzte er sein Portfolio mit der Schulleiterausstellung. Während den letzten zehn Jahren seiner Berufstätigkeit leitete er in der Gemeinde Maur eine Schule mit 30 Mitarbeitenden.

Die Eisenbahn faszinierte Hans-Ueli seit Kindsbeinen. Den Bubentraum vom Lokführer verfolgte er zwar nicht weiter, aber anfangs 80er-Jahre trat er dem Verein Furka-Bergstrecke bei. Dort liess er sich zum Kondukteur ausbilden. Der DFB bot keine Zugführer-Ausbildung an, beim DVZO war das hingegen möglich, so kam es, dass Hans-Ueli Leemann 1996 unserem Verein beitrug, dessen Vorsitz er nun übernommen hat. Das stetige Wachstum des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland über die letzten Jahre hat Hans-Ueli Leemann interessiert mitverfolgt. Als Hugo Wenger im vergangenen Herbst seinen Rücktritt bekannt gab, meldete sich Hans-Ueli nach reiflicher Überlegung als Kandidat für dessen Nachfolge. Dem

DVZO steht eine Häutung an, der Vorstand erkannte dies selbstreflektiert und begann, eine Restrukturierung der Vereinsleitung aufzugleisen. Die Ablösung des langjährigen Präsidenten ist Bestandteil dieses Prozesses, so dass Hans-Ueli im allseitigem Einvernehmen bereits früh darin miteinbezogen werden können.

Genau die Frühzeitigkeit und die Transparenz des Informationsflusses sind für ihn wichtige Themen, die innerhalb des Vereins und vor allem zwischen den verschiedenen Bereichen und Gruppen zu installieren ihm ein grosses Anliegen sind. Besonders im Bereich der Freiwilligenarbeit ist wertschätzendes, offen und ehrliches Reden miteinander von tragender Bedeutung. Die angestrebte Neuorganisation sieht eine Verteilung der Verantwortung auf mehrere Schultern vor. Verantwortung übertragen bekommen und dadurch näher und wirkungsvoller auf die effektive Entwicklung der Zürcher-Oberländer Museumsbahn einwirken können bedeutet auch, diese Verantwortung wahrzunehmen. Hans-Ueli ist sich bewusst, dass es seine Aufgabe an der Spitze dieses Unternehmens sein wird, sich nach vielen Jahren wieder den vereinsinternen Vorgängen zuzuwenden und diese besser aufeinander abzustimmen. Er sieht sich als Katalysator, der sein Amt nach ein oder zwei Amtsperioden weitergeben wird, der Verein soll aber dannzumal wieder zu einem funktionierenden Miteinander zusammengewachsen sein, das in der Lage ist, Erfolge zu feiern im Wissen darum, dass sie keine Einzelleistungen sind, aber auch Schwierigkeiten und Probleme mutig anzugehen ohne den wertschätzenden Umgang miteinander aufzugeben. Eine Aufgabe als Präsident des DVZO sieht er darin, Anlaufstelle für Sorgen und Nöte zu sein, ihm ist es wichtig, dass die Vereinsmitglieder das Vertrauen in ihn aufbauen, weil sie erleben können, dass ihre Anliegen ernsthaft bearbeitet und nicht einfach unter den Tisch gewischt werden.

Das Vorhaben, dem sich Hans-Ueli Leemann die nächsten Jahre beim DVZO widmen wird, kostet Energie. Da braucht es auch einen guten Ausgleich dazu, welchen er in seinem Privatleben findet: Er ist seit 31 Jahren verheiratet und Vater von zwei mittlerweile erwachsenen Kinder.

Monika Bieri, Dampfexpress

## Vereinsmitgliedschaft: Viele Gründe sprechen dafür

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

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn», alte Triebfahrzeuge und Wagen begeistern sie. Der DVZO hat als Vereinszweck historische Dampf- und Elektrolokomotiven sowie Rollmaterial zu bewahren, das möchten Sie unterstützen.
- Sie schätzen das vielseitige Freizeitangebot sowie die abwechslungsreiche Landschaft des Zürcher Oberlandes. Eine Wanderung mit der Dampfbahnfahrt verbinden zu können ist für Sie ein besonderes Erlebnis, das zu erhalten sich lohnt.
- Sie interessieren sich für die Geschichte, insbesondere diejenige der Industrialisierung, und setzen sich für den Erhalt von Kulturgut für die Nachwelt ein, dazu gehört auch die Teilstrecke der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn, welche die SBB im 1969 stilllegte und der DVZO seit 1978 wieder regelmässig als Museumsbahn betreibt. Kursbuch Feld 742.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache», weil er vielen Menschen ein Eingebunden-Sein mit einer sinnvollen Aufgabe in ein soziales Netzwerk ermöglicht. Daneben staunen Sie über den grossen Beitrag, welcher pensionierte Berufsleute aus unterschiedlichsten Berufssparten mit ihren Erfahrungen und ihrem Know-How leisten und gleichzeitig den jüngeren Vereinskollegen und -kolleginnen altes Wissen weitergeben.
- Sie möchten gerne in Ihrer Freizeit an einem grossen Ganzen mitwirken und schätzen die Möglichkeit, zum Betrieb eines richtigen Eisenbahnunternehmens beizutragen.
- Bereits als Kind sind Sie selbst mit dem Dampfzug von Hinwil nach Bauma gefahren und verbinden schöne Erinnerungen damit. Heute dieses Erlebnis zusammen mit Ihren eigenen Kindern nochmals aufleben zu lassen, bereitet Ihnen viel Spass und sie fänden es schön, wenn auch Ihre Enkel das noch erleben können.
- Sie wohnen im Zürcher Oberland und geniessen die Tatsache, dass der DVZO mit seinem «Museum zum Erleben» zur Attraktivität der Region beiträgt.
- Grundsätzlich finden Sie, dass es sich lohnt, CHF 50.– oder CHF 60.– pro Jahr für einen Verein aufzuwerfen, der sich regional, ideell, kulturell und sozial engagiert.

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

Monika Bieri, Dampfexpress



Dem Rost den Kampf ansagen: Action im Depot Bauma

### Sicherheits- und Verhaltensregeln für die DVZO Fahrgäste

- Betreten Sie nie Bahnanlagen, und überschreiten Sie nie Gleise ausserhalb des öffentlich zugänglichen und gesicherten Bereichs. Auch das Tragen einer Warnweste berechtigt nicht dazu.
- Springen Sie nie auf den oder vom fahrenden Zug. Die Aussentüren dürfen erst nach dem Halt des Zuges im Bahnhof geöffnet werden. Steigen Sie immer auf der Perronseite aus. Bei einem Halt auf offener Strecke darf der Zug nicht verlassen werden.
- Lehnen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Lehnen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig in Wagenübergängen stehen.
- Strecken Sie nie Gegenstände aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Während der Fahrt ist der Aufenthalt auf den offenen Wagenplattformen verboten.
- Eltern haben im Zug und auf dem Bahnareal eine besondere 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-Team dankt und wünscht Ihnen eine erlebnisreiche Bahnfahrt.

## Weingut Rebhalde

Familie Hohl  
Hinterer Püntacker 25  
CH-8712 Stäfa

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

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

Stäfa am Zürichsee

- Lattenberger
- Stäfner
- Meilener







Streckenkarte der DVZO-Museumsbahn

# Kennzahlen Bahnlinie Bauma–Bäretswil–Hinwil und DVZO

## Geschichte

- 29.6.1895 Konzession zum Bau der Uerikon–Bauma-Bahn.
- 3.4.1899 Der Hauptinitiant der Bahn, Adolf Guyer-Zeller, stirbt.
- 5.6.1899 Beginn der Bauarbeiten.
- 30.5.1901 Offizielle Einweihung Uerikon–Bubikon–Hinwil–Bauma.
- 26.5.1946 Das Zürcher Volk stimmt einem Gutachten der Reorganisation der Nebenbahnen im Kanton Zürich zu; das Todesurteil für die Uerikon-Bauma-Bahn ist gefällt.
- 11.10.1947 Nach erfolgter Elektrifikation übernehmen die SBB den Streckenteil Hinwil–Bäretswil–Bauma.
- 2.10.1948 Die Uerikon-Bauma-Bahn stellt den Betrieb endgültig ein. Die Gleise zwischen Uerikon–Bubikon–Hinwil werden teilweise abgebrochen.
- 25.1.1969 Gründung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO.**
- 1.6.1969 Betriebseinstellung auf der Linie Hinwil–Bäretswil–Bauma durch die SBB. Güterverkehr zwischen Hinwil und Bäretswil bleibt erhalten.
- 6.5.1978 Aufnahme des Dampfbahnbetriebs durch den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (ab 1979 auf der gesamten Strecke Bauma–Hinwil).
- 1987 Sanierung wichtiger Bauten an Dampfbahnstrecke.
- 28.5.1990 Der Bahnhof Bäretswil ist von den SBB nicht mehr besetzt.
- 30.6.2000 Die SBB AG verkauft für einen symbolischen Franken die Teilstrecke Bahn-Kilometer 19.265 bis Bauma an den DVZO. Die restliche Strecke bis Hinwil verbleibt bei der SBB AG.
- 2001 Sanierung weiterer Bauwerke zwischen Neuthal und Bauma.
- 6.9.2015 Einweihung der historischen Bahnhofshalle in Bauma.
- 1.9.2018 SBB verkauft ihre Strecke von Hinwil nach Bäretswil an die Sursee-Triengen-Bahn ST.
- 1.1.2019 Streckenabschnitt DVZO von Bäretswil nach Bauma wird an ST verpachtet.
- 25.1.2019 Der DVZO feiert den 50. Jahrestag seiner Gründung.

## Spurweite

Normalspur 1'435 mm

## Streckenlänge

Hinwil–Ettenhausen-Emmetschloo 3'606 m  
 Ettenhausen-Emmetschloo–Bäretswil 2'114 m  
 Bäretswil–Neuthal 2'787 m  
 Neuthal–Bauma 2'790 m  
 Hinwil–Bauma total 11'297 m

## Schienehöhe

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

## Grösste Steigung

Ausfahrt Bauma 29,2 ‰

## Anzahl Bahnübergänge

Strassen, Fahrwege, Privat- und Wanderwege 33  
 davon mit Barrieren gesichert 13

## Fahrdrahtspannung

Einphasen-Wechselspannung 15'000 V 16.7 Hz

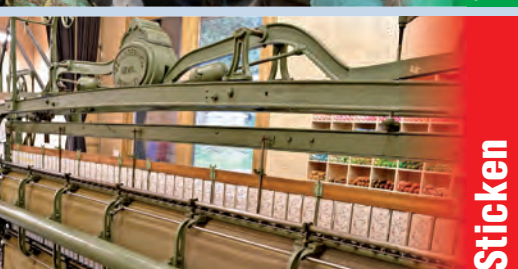
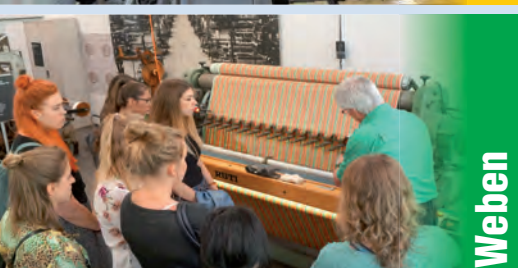
### Rollmaterial DVZO

- 6 Dampflokomotiven (3 betriebsfähig, 3 ausser Betrieb)
- 2 elektr. Lokomotiven (1 Rangierlok betriebsfähig)
- 1 Diesel-/elektr. Traktor
- 2 Dieseltraktoren
- 1 Motordraisine
- 15 Personenwagen, inkl. 2 Buffetwagen (14 betriebsfähig)
- 5 Gepäckwagen (2 betriebsfähig)
- 31 Dienst-/Güterwagen (12 betriebsfähig)

### Grundstücke, Liegenschaften DVZO

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





## Auf Zeitreise entlang historischer Handwerks- und Industrieanlagen

Entdecken Sie industrielle Kulturgüter am **Industriepfad** Zürcher Oberland!

- Wasserradsägi Stockrüti, Bäretswil
- Museum Neuthal Textil- & Industriekultur mit vier Themenbereichen
  - Wasserkraft & Arbeit
  - Museums-Spinnerei
  - **RÜTI** Webmaschinen-Sammlung
  - Handmaschinenstickerei
- Drechslereimuseum Kleintal, Steg
- Alte Windenmacherei Brüngger, Wila

Besichtigungen und Führungen für Gruppen jederzeit nach Voranmeldung.

**Vier-Themen-Rundgang** bei Neuthal Textil- und Industriekultur jeden 1. und 3. Sonntag vom Mai bis Oktober von 10–16 Uhr für einzelne Besucher ohne Voranmeldung.  
Auskünfte Tel. 052 386 35 06 [www.neuthal-industriekultur.ch](http://www.neuthal-industriekultur.ch)

**Die Museumsbetreiber freuen sich auf Ihren Besuch!**



Verein zur Erhaltung alter  
Handwerks- und Industrieanlagen  
im Zürcher Oberland

Der VEHI ist die  
Dachorganisation der  
hier aufgeführten  
Museen und Betriebe.  
[www.vehi.ch](http://www.vehi.ch)