



## Impressum

### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher  
Oberland DVZO

### Adresse

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

### Gestaltung

DVZO, Gabriela Müller  
CH-8165 Schöfflisdorf

### Produktion

DVZO, Roger Bennet  
Administration

### Druck

Dietschi Print&Design AG  
Ziegelfeldstr. 60  
4601 Olten

### Auflage

5'000 Expl.

### Fotografien

Hans-Peter Bärtschi/  
ETH-Bibliothek Zürich  
SBB-Historic  
Röby Budry  
Ronald Gohl  
Nicolas Tröhler  
DutchAperture  
Thomas Mayer  
Hugo Wenger  
Tibert Keller  
VEHI  
Georg Trüb  
Robert Budry  
René Lipp  
Silvan Luley  
Kim Nipkow  
Michael Bollmann

### © Dampfexpress 2021:

Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland DVZO.  
Die Weiterverwendung von  
Texten, auch auszugsweise,  
ist nur nach Genehmigung  
und mit vollständiger  
Quellenangabe gestattet.



## Das Jahr 2020 ist längst schon Geschichte...

... und vom 2021 ist auch schon ein Drittel vorbei. Ob wir mit dem DVZO eng oder eher beiläufig verbunden sind: Wir hatten und haben ein gemeinsames Thema in diesen beiden Jahren. Nein, leider nicht der DVZO, sondern Covid-19 und all das, was damit zusammenhängt. Man kann dem Thema gar nicht ausweichen, auch wenn man mehr als genug hat. Eine Reise nach Schweden in die Ferien? Ein Mittagessen nach einer schönen Bergwanderung in einem gemütlichen Restaurant? Beides geht nicht wegen der Pandemie. Wir alle haben wohl genug vom Thema, aber wir können uns nicht damit befassen. Immerhin: Beim DVZO können Sie auch aktuell mitfahren!

Der DVZO hat das Jahr 2020 mit einem blauen Auge überstanden, auch wenn die Erfolgsrechnung nicht zu überzeugen vermochte. Die Fahrsaison konnte mit etwas Verspätung doch noch aufgenommen werden. Natürlich mussten auch wir Schutzmassnahmen erarbeiten und sicherstellen, dass auch die unpopulären eingehalten werden. Helfen Sie bitte auch dieses Jahr mit, dass unser Fahrbetrieb mit diesen Auflagen sicher stattfinden kann. Auch das Vereinsleben rund um unseren Eisenbahnbetrieb funktionierte recht gut, trotz den auch für unsere Mitglieder geltenden Schutzmassnahmen. An dieser Stelle möchten wir allen danken, die das tagtäglich möglich machen!

Der für letztes Jahr im September und Oktober vorgesehene tägliche Fahrbetrieb konnte nicht durchgeführt werden. Immerhin konnten die parallel dazu vorgesehenen Fahrten mit Oldtimerbussen realisiert werden. Das erlaubte uns, einige Erfahrungen zu sammeln im Hinblick auf ein erweitertes Angebot in den kommenden Jahren. Daran wollen wir auch diesen Herbst anknüpfen mit zusätzlichen Fahrten! Es würde uns freuen, wenn Sie das Zusatzangebot auch ausgiebig nutzen werden und haben zudem die grosse Hoffnung, dass wir auch neue Fahrgäste an Bord unserer Züge und Busse begrüssen dürfen.

Im Gegensatz zu früheren Jahren werden während Covid-19 kaum Extradfahrten gebucht. Das bedeutet für den DVZO, dass die finanzielle Lage weiterhin angespannt bleibt. Wir hoffen, dass wenigstens Petrus Verständnis hat für unsere Situation und an unseren Fahrtagen auch tolles Wetter arrangiert, so dass die Fahrgäste scharenweise zu uns kommen werden. Geschätzter Dampfexpress-Leser, wir sind auch auf Ihren Einsatz für den DVZO angewiesen, indem Sie unser Angebot an alle Ihre Bekannten weitersagen. Helfen Sie uns?

Wir wünschen Ihnen eine gute Reise auf der Schiene und Strasse!

Ihr DVZO-Vorstand im Mai 2021



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

**Buco Spur 0 GmbH**

Seit 1944

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



*Wirtschaft*  
**SCHÖNTAL**

**Weil gutes Essen und ein edler Tropfen auch den  
Reisenden das Herz erfreut! Mit Volldampf 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

Durchgehend warme Küche  
Mittwoch und Donnerstag geschlossen

## Sicherheit in eigener Sache



### Sicherheits- und Verhaltensregeln für die DVZO Fahrgäste

- Betreten Sie nie Bahnanlagen und überschreiten Sie nie Gleise ausserhalb des öffentlich zugänglichen und gesicherten Bereichs. Auch das Tragen einer Warnweste berechtigt nicht dazu.
- Springen Sie nie auf den oder vom fahrenden Zug. Die Aussentüren dürfen erst nach dem Halt des Zuges im Bahnhof geöffnet werden. Steigen Sie immer auf der Perronseite aus. Bei einem Halt auf offener Strecke darf der Zug nicht verlassen werden.

- Lehnen Sie sich nie aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.
- Lehnen Sie nie an Aussentüren, und bleiben Sie nicht unnötig auf Wagenübergängen stehen.
- Halten Sie nie Gegenstände aus dem offenen Wagenfenster des fahrenden Zuges.

- Während der Fahrt ist der Aufenthalt auf den offenen Wagenplattformen verboten.
- Eltern haben im Zug und auf dem Bahnareal eine Aufsichtspflicht.
- Befolgen Sie strikt die Anweisungen des Bahnpersonals.
- Bei Verstössen gegen die Sicherheits- und Verhaltensregeln oder bei Nichtbefolgen der Anweisungen des Bahnpersonals lehnt der DVZO jegliche Haftung ab.

**Das DVZO-Personal dankt und wünscht Ihnen eine erlebnisreiche Bahnfahrt.**



## Mit Schwung ans Ziel.

Ich berate Sie gerne bei Fragen rund um Immobilien.



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



## Im Zürcher Oberland

Jeden 1. + 3. Sonntag im Monat

### Gipfelstürmerin

Die Gipfelstürmerin wandert in knapp drei Stunden von Bauma aufs Hörnli, geniesst auf 1100 Metern den Weitblick und ein Mittagessen mit Gratis-Dessert und geht weiter auf die Hulftegg. Mit Bus und Bahn fährt sie um 15:45 via Bäretswil zurück nach Bauma. Oder sie nimmt auf dem Hörnli ein Trottinett für die Talfahrt nach Steg und steigt dort um auf den Oldtimerbus.

### Gaumenschmauser

Der Gaumenschmauser startet um 10:30 gemütlich mit einer Zugfahrt von Hinwil nach Bauma in den Tag. Von dort bringt ihn der Oldtimerbus auf die Hulftegg, wo er ein währschaftes Zmittag geniesst. Kurz nach zwei Uhr geht es über das Ghöch mit Umstieg auf den Dampfzug in Bäretswil wieder zurück. Diesmal sitzt er an der anderen Fensterseite.

### Goldschürfer

Brechen Sie auf, um die Schätze des Zürcher Oberlandes zu finden! Um 9:30 besteigen Sie in Bauma den Zug nach Bäretswil, von dort bringt Sie der Oldtimerbus via Ghöch ins Chlital. Auf der knapp einstündigen Busfahrt über geschwungene Passstrassen mit Fernblick haben Sie die Gelegenheit, sich einen guten Überblick über die Täler und Berge zu schaffen und die beste Stelle für den grossen Fund zu sichten. Im Chlital greifen Sie dann zum Werkzeug und werden hoffentlich fündig! Um 13:50 bringt Sie der Bus via Bäretswil zurück nach Bauma.



## Events rund um die Dampfbahn

### Erleben, Staunen und Geniessen



#### Oldtimerbus-Tag

16. Mai 2021  
[www.hnf.ch](http://www.hnf.ch)



#### Märlizug

20. Juni + 19. Sept. 2021  
[www.dampfbahn.ch](http://www.dampfbahn.ch)



#### Lokführer & Heizer Kurs

2. – 3. Juli 2021  
[www.dampfbahn.ch](http://www.dampfbahn.ch)



#### Genusswoche

16. – 26. September 2021  
[www.zueroberland-regionalprodukte.ch](http://www.zueroberland-regionalprodukte.ch)



#### Samichlaus Express

4. + 5. Dezember 2021  
[www.dampfbahn.ch](http://www.dampfbahn.ch)

Fleisch Wurst Fisch Traiteur Partyservice

**hotz**  
Schlemmerland.ch

**Wir wünschen gute Fahrt!**

Dorfstrasse 26 • 8494 Bauma • Tel. 052 386 12 49  
[bauma@schlemmerland.ch](mailto:bauma@schlemmerland.ch) • [www.schlemmerland.ch](http://www.schlemmerland.ch)

## Von Bauma nach Hinwil

**Wir beginnen die Fahrt im Tösstal, genauer im Bahnhof Bauma, der 1875 von der Tösstalbahn gebaut wurde. Auf der 1918 verstaatlichten und 1951 elektrifizierten Strecke der Tösstalbahn verkehren heute die Züge der S26 zwischen Winterthur und Rüti ZH. In Bauma zweigt die vom DVZO im Museumsbetrieb befahrene Strecke der früheren Uerikon-Bauma Bahn (UeBB) ab.**

Die Strecke selbst ist seit 2019 an die Sursee-Triengen-Bahn verpachtet. 1969 wurde der Abschnitt Bauma-Bäretswil stillgelegt, jedoch verhinderten strategische Bedenken der Armee einen Abbruch. Neun Jahre später nahm der DVZO das Gleis wieder in Betrieb und hat es im Jahr 2000 gekauft.



**Bahnhof  
Bauma**



Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Bauma gewinnt die Strecke auf dem Holderbaum-Damm mit 29 Promille Steigung rasch an Höhe. Die Kantonsstrasse Bauma-Steg wird auf einer 1991 neu gebauten Betonbrücke überquert. Es folgen die Bahnübergänge Wolfsberg und Hinterwies und danach der hohe Gublenbach-Damm. Wäre beim Bau der Strecke nicht so viel Aushub vom nachfolgenden Morgenwis-Einschnitt zur Verfügung gestanden, wäre wohl ein Viadukt gebaut worden. Hier befindet sich auch der einzige «Tunnel» der ehemaligen UeBB, bei dem es sich allerdings eher um eine Strassenüberführung handelt.

Nach dem Einschnitt folgt das formschöne Böhl-Viadukt mit einem letzten Ausblick auf Bauma. Darunter befindet sich das monumentale Grabmal des Baumer Bahnpioniers Adolf Guyer-Zeller. In einer engen Linkskurve windet sich die Strecke Richtung Neuthal. Oberhalb der Giesserei Wolfensberger, dem letzten grossen Baumer Industriebetrieb, überqueren wir auf den Steinbrücken Wolfensberger I-III einige Rinnsale, die von der Hohenegg herunterfliessen und bei starken Regenfällen zu schäumenden Wildwassern werden.

**Neuthal**

Nach dem Wald folgt das grösste Bauwerk: Die Weissenbach-Brücke mit dem anschliessenden Neuthal-Viadukt. Erstere ist eine Stahlkonstruktion mit Widerlagern und gemauertem Mittelstütze, letzteres ein klassisches Steinbogenviadukt. Aus Gründen der Stabilität wurde der äusserste Bogen bei der Verstaatlichung 1947 mit Betonwänden verstärkt. Die Sanierung dieses Doppelbauwerks in geologisch heikler Umgebung kostete den DVZO gleich nach Streckenübernahme eine Million Franken. Unter der Brücke erstreckt sich das Guyer-Zeller'sche Stammgut Neuthal, in dem heute unter anderem ein sehenswertes Textilmaschinenmuseum untergebracht ist. Hier befindet sich auch die letzte betriebsfähige Überland-Seiltransmission der Schweiz.



Kommen Sie vorbei. Sie sind...

*Herzlich  
Willkommen*

**Speiserestaurant  
Bahnhof  
Bauma**

**Zum Znüni, zum Zmittag,  
zum Zvieri, zum Znacht**

**Unsere Spezialitäten:**

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

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



Neuthal ist übrigens keine historische Ortsbezeichnung. Sie wurde vom weltgewandten Adolf Guyer-Zeller frei erfunden. Gleich nach dem Viadukt folgt die Haltestelle Neuthal. Sie war bis 1947 zweigleisig, da hier Baumwollballen für die Spinnerei umgeschlagen wurden. Die kleine Station ähnelte bis 1947 derjenigen in Ettenhausen. Nach der Verstaatlichung wurde aufgestockt und ein offizielles Postbüro eingerichtet, das auch SBB-Billette verkaufte. Heute befindet sich im Güterschuppen ein originelles Bistro mit viel Eisenbahnromantik.

Der Barrierenwärterposten am Ende des Perrons sieht zwar absolut original aus, wurde aber erst 1996 hier aufgebaut, um das betriebliche Museumsangebot des DVZO zu erweitern. Früher gehörten die Wärterhäuschen praktisch überall zum Dorfbild. Nur unser «Posten 98a» erinnert als letzter in der Schweiz noch lebendig daran. Eine Besonderheit



wir bereits das Einfahrvorsignal von Bäretswil passieren. Es zeigt eine orange Scheibe, solange das zugehörige Hauptsignal weiter vorne Halt gebietet. Andernfalls ist die Scheibe weggeklappt.

Der Bahnhof Bäretswil wurde 1948 auf drei Gleise erweitert und ist einer der letzten vollständig mit Handweichen ausgerüsteten Bahnhöfe des Schweizer Normalspurnetzes. Zugkreuzungen bedeuten hier viel Arbeit für den Fahrdienstleiter. An beiden Enden des Bahnhofs befinden sich Niveauübergänge, deren Barrieren mittels zentralem Elektromotor und Seilzügen betätigt werden. Neben vier einfachen Weichen besitzt Bäretswil eine doppelte Kreuzungsweiche, einen sogenannten Engländer.

Das Aufnahmegebäude entspricht dem grossen Typ der UeBB, der auch in Hombrechtikon und Dürnten noch besteht, dort jedoch heute ohne Gleise. In Bäretswil schenkte der Malermeisterverband Zürcher Oberland zu seinem 100-Jahre-Jubiläum 2010 dem DVZO eine Aussenrenovierung; seither erstrahlt der Bahnhof wieder im ursprünglichen Kleid der UeBB.

## Bäretswil

sind die hier als Signale aufgestellten Hipp'schen Wendescheiben, konstruiert in den 1860er-Jahren vom Telegraf-Ingénieur Matthias Hipp aus Neuenburg. Signale dieses Typs fanden bei den SBB bis 1975 Verwendung. Sie funktionieren mittels eines Gewichts, das täglich aufgezogen werden muss.

Nach der Haltestelle Neuthal fährt der Zug durch ein idyllisches Naturschutzgebiet. Drei Weiher auf unterschiedlichen Niveaus wurden vor über 150 Jahren als Energiespeicher für die Spinnerei angelegt. Nach rund 500 Metern folgt beim Weiler Bussenthal ein Niveauübergang über die vielbefahrene Kantonsstrasse Bauma-Bäretswil, wo 1999 eine moderne Sicherungsanlage mit Halbbarrieren eingerichtet wurde. Wir passieren nun den Kulminationspunkt auf 709 Metern über Meer. Von hier an geht es wieder leicht bergab Richtung Bäretswil.

Wir folgen dem langgezogenen Weiler Bussenthal und überqueren noch einige weitere kleine Übergänge, bis

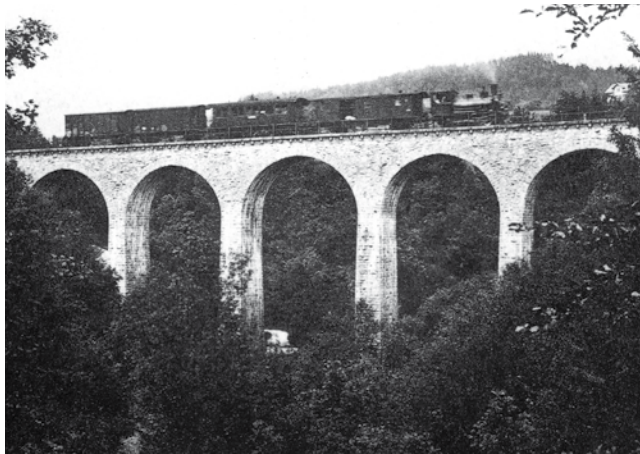


**Blühende Aussicht**  
... im grünen Paradies!

*Meier*

Treffpunkt für Gartengenieser

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



Kurz nach dem Viadukt zweigt das Anschlussgleis zum Bärethwiler Kieswerk der Firma FBB ab. Regelmässig findet hier Schüttgutverkehr statt. Der Zug schlängelt sich nun entlang der steilen linken Talseite in Richtung Ettenhausen. Stützmauern und Lehnviadukte prägen diesen Abschnitt, der immer wieder von Unwetterschäden und Erdbeben heimgesucht wird. Wir überqueren zwei Fusswege und dann die Hauptstrasse Bärethwil-Wetzikon. In Fahrtrichtung rechts bietet sich der schönste Ausblick der ganzen Fahrt. Man sieht man das gesamte Oberland, Pfannenstiel, Albis und den Uetliberg, bei klarer Sicht dahinter Rigi, Pilatus und die Zentralschweizer Alpen.

Liegenschaft in Ettenhausen befindet sich heute als Wochenendhäuschen in Privatbesitz.

Nach der Haltestelle geht die Strecke wieder in starkes Gefälle über. Auf einem Steinbogenviadukt überqueren wir die Strasse Ringwil-Kempten. Der letzte Abschnitt der Dampfbahn-Strecke führt grossteils durch den Wald, bis wir die ersten Siedlungsgebiete oberhalb Hinwil erreichen. In Fahrtrichtung links tauchen sieben identische Chalets auf, die ehemalige Angestellten-Siedlung der UeBB.

In einer weiten 180°-Kurve gelangen wir in den Bahnhof Hinwil. Das Aufnahmegebäude entspricht dem Normtyp, der 1875 von der Nordostbahn verschiedentlich im Raum Zürich gebaut wurde. Hier steht das letzte mechanische Stellwerk der Zürcher S-Bahn, das noch bis 2011 in Betrieb war und heute als Denkmal den Eingang des Bahnhofs zielt. In Hinwil endet die Fahrt des Dampfzuges und für die Weiterfahrt nach Wetzikon steigt man auf die modernen Doppelstockzüge der S14 um.



Bald folgt die Einfahrt in die Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo. Zu UeBB-Zeiten war diese ein richtiger Bahnhof mit zwei Gleisen, Vorstand und Güterschuppen. Am meisten Güterverkehr brachte eine Kemptner Sägerei, die das benötigte Rohholz mit der Bahn hierher spedieren liess und dann per Fuhrwerk in die Fabrik hinunter führte. Der grosszügig bemessene Freiverladeplatz erinnert noch an diese Epoche. Nach der Verstaatlichung 1947 erfolgte der Rückbau zur unbedienten Haltestelle. Die

**Ettenhausen**





Wer einige weitere Überreste der UeBB im Raum Dürnten-Bubikon und weiter am Zürichsee erkunden will, muss dies zu Fuss tun. Die Dampfloch fährt in Hinwil heute mangels Möglichkeit zur Weiterfahrt an das andere Ende des Zuges, wobei sie unterwegs am Wasserkran noch ihren Durst löscht. Immerhin hat sie auf den zwölf Kilometern von Bauma bis hierher gut 150 Kilogramm Steinkohle und zwei Kubikmeter Wasser verbraucht. Weil eine Drehscheibe seit 1989 fehlt, muss die Dampfloch den Rückweg in Rückwärtsfahrt antreten, was aber für die kleinen Lokomotiven ohne Schleptender kein Problem darstellt.



**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.**

Bildnachweise: Robert Blüthly



**Bahnhof  
Hinwil**



## Spannende Familienausflüge

Ein Freizeitführer für Kinder



285 Ausflugsziele und Freizeitideen im Kanton Zürich, die Kids wirklich cool finden.

**10 Franken günstiger**

19,90 statt 29,90 plus Versand



Rabattcode:  
**DVZO21**

gilt nur für  
Online-  
Bestellungen,  
so lange Vorrat

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

# Streckenplan



■ Bahnhof / Bushaltestelle    
 — Historische Bahnlinie    
 — Oldtimerbus Strecke    
 ÖV Anbindung    
 Museum    
 Partnerhotel

## Museen & Öffnungszeiten

Geschichte erleben



### Neuthal Textil- & Industriekultur

#### Öffnungstage

Jeden Sonntag 2. Mai - 24. Oktober     10:00-16:00

Führungen auf Anfrage jederzeit möglich

Adresse: Im Neuthal 6, 8344 Bärenswil  
 Telefon: +41 52 386 35 06

[www.industriekultur-neuthal.ch](http://www.industriekultur-neuthal.ch)

### Alte Sagi Stockrüti

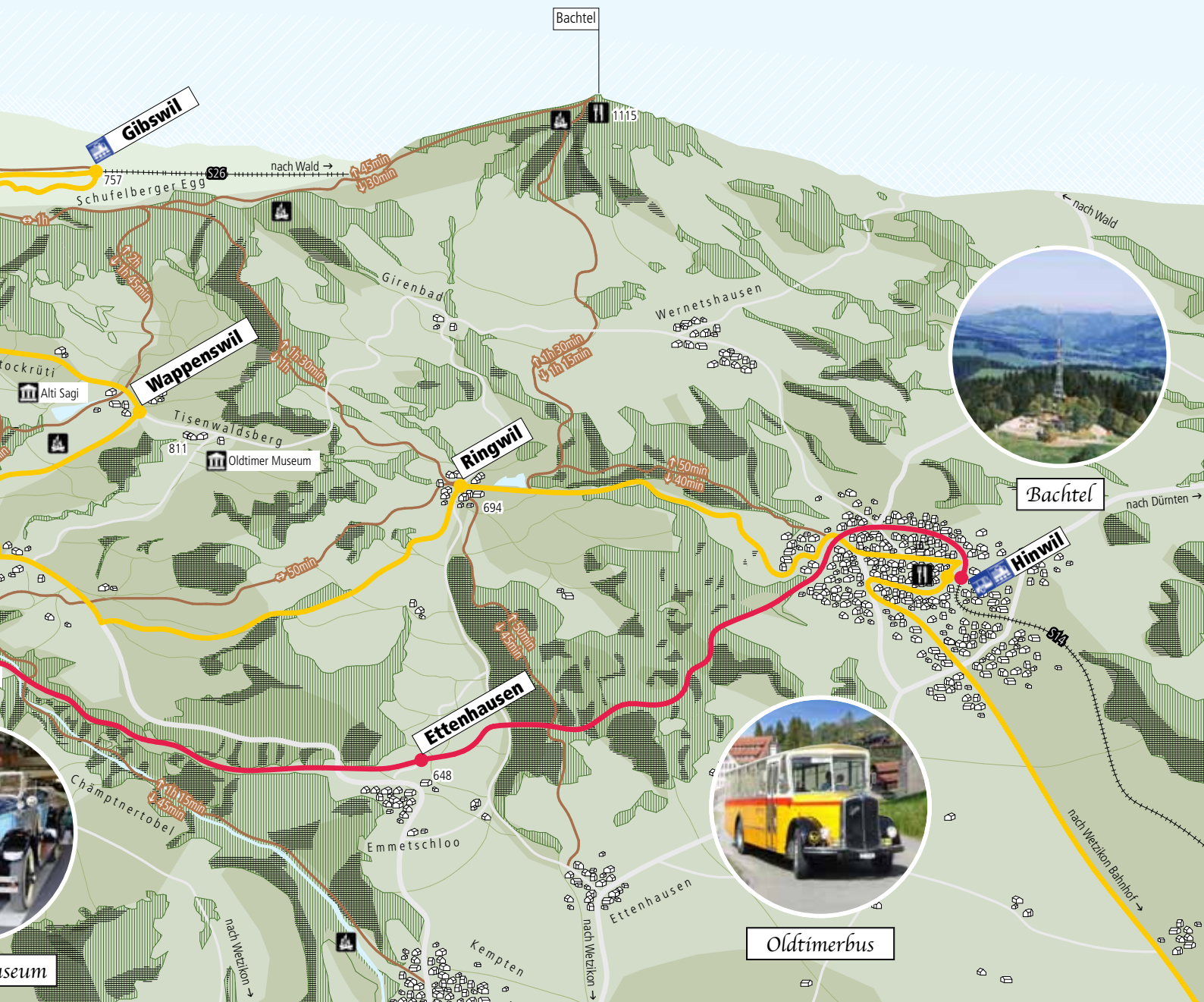
#### Öffnungstage

15. Mai     11. + 12. September

Führungen auf Anfrage jederzeit möglich

Adresse: Maiwinkelstrasse 1, 8344 Bärenswil  
 Telefon: +41 79 132 63 73

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



■ Partnerrestaurant   
 ■ Restaurant   
 ■ Grillstelle   
 — Wanderweg   
 — Strasse (2-spurig)   
 — Strasse (1-spurig)   
 740 Höhe ü. M.

Das Zürcher Oberland bietet eine einmalige Dichte an Industrie- und Handwerksmuseen. Viele der zahlreichen Maschinen sind betriebsfähig und werden Ihnen vor Ort in Aktion vorgeführt. Hier wird Garn gesponnen, Stoffe gewoben und mit Wasserkraft Holz gesägt und gedrechselt. Erleben Sie die Geschichte der Industrialisierung hautnah mit.

### Fahrzeug-Museum Bäretswil\*

#### Öffnungstage

7. + 11. April    5. + 9. Mai    2. + 13. Juni  
 7. + 11. Juli    4. + 8. August    1. + 12. Sept.  
 6. + 10. Okt.

Adresse: Im Tisenwaldsberg 2, 8344 Bäretswil  
 Telefon: +41 43 833 65 65

[www.fahrzeug-museum.ch](http://www.fahrzeug-museum.ch)

\* Keine Kindergärten und Primarschulklassen

### Drechserei Chlital

#### Öffnungstage

15. Mai    4. Juli  
 1. August    5. + 26. Sept.  
 Goldwaschen an jedem Öffnungstag

Adresse: Tösstalstrasse 316, 8497 Fischenthal  
 Telefon: +41 55 245 21 72

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



**DVZO**



## Ein kurzweiliger Spaziergang einmal um den Bahnhof Bauma

**Der Bahnhof Bauma war einst ein typischer grösserer Nebenbahnhof. In den verschiedenen Werkstätten reparierten die Arbeiter Lokomotiven und Wagen, im Güterschuppen wurden Waren umgeladen und im Aufnahmegebäude regelte der Bahnhofsvorstand den Zugverkehr. Wenn Sie an einem Dampfbahn-Sonntag auf dem Bahnhofplatz stehen und die Anzahl an Personen mit steifen (mehr oder weniger gestreiften und gekränzten) Uniformmützen oder in Überkleider zählen, erhalten Sie einen Eindruck, wie das damals zu- und her gegangen sein muss.**

Der Dampfbahn-Verein und seine Mitglieder kümmern sich um diverse Trouvaillen, welche auch heute noch aus dieser Zeit erzählen – obwohl, erzählen können die meisten ja nichts. Damit Sie dennoch in Genuss der interessanten Geschichten hinter den Gegenständen und Orten kommen, hat eine bunt gemischte Gruppe des DVZO im Jahr 2018 einen kurzweiligen Rundgang durch den Bahnhof eingerichtet.



*So viel vorweg: Es handelt sich bei dieser Dame nicht um die für den Bahnbetrieb notwendige «Hebamme». Mehr zu ihr und ihren Berufskolleginnen erfahren Sie auf dem Bahnhofrundgang Eisenbahn-Zeitreise.*

Die Entdeckungsreise startet in der Bahnhofshalle. Hier erfahren Sie beispielsweise, welches Geheimnis hinter der Gallerie unseres Postwagens steht oder wo im Bahnbetrieb eine Hebamme benötigt wird. Am umgebauten Streckentelefon beim Eingangsbereich der Bahnhofshalle erzählen Zeitzeugen von früher, DVZO-Mitglieder von heute und auch über die Zukunft gibt das Telefon Auskunft. Weiter führt der Rundgang an der Bahnhofshalle und den grauroten DVZO-Wegweisern entlang bis zum Bahnübergang Sternenbergerstrasse. Hier, wo heute die Strasse die Bahn überquert, unterquerte die Töss früher die Bahn. Wie es so weit kam und was dies mit der Rodung des Tössberglandes zu tun hat, kommt beim Posten kurz vor der Abzweigung ins Depotareal des Dampfbahn-Vereins zur Sprache.

Hier beginnt eine spannende Spurensuche an Orten vorbei, wo heute nur noch Gleise liegen, früher aber Hallen

und eisenbahnhistorisch interessante, technische Einrichtungen verbaut waren. Der alten Schirmhütte auf halben Weg zur Lokremise haben wir einige Eindrücke aus dem Dampfbahn-Sonntag eingehaucht. Aussen am Häuschen (es ist nicht grösser als eine Telefonkabine) befindet sich der Auslöseknopf. Nehmen Sie darin Platz und hören Sie der Lokomotive Ed 3/4 2 zu, wie sie mit einem schweren Zug nach Bäretswil stampft.

Der Rundgang endet vor der Lokremise. Am Dienstag und Samstag und meist auch an den Dampfbahn-Sonntagen arbeiten jeweils die DVZO-Techniker und Technikerinnen an den rollenden Kulturgütern. Sind sie nicht zu beschäftigt, dürfen Sie in der Regel Ihren Rundgang in die Lokremise rein verlängern. Vielleicht erfahren Sie dann auch noch einige Einzelheiten, welche wir im Rundgang nicht thematisiert haben. Wir wünschen Ihnen viel Spass auf der kleinen Entdeckungsreise!

### Erste kleine Etappe zum Freilichtmuseum

Der Rundgang Eisenbahn-Zeitreise ist die symbolische erste Etappe für den Ausbau des Depotareals im Bahnhof Bauma. Wir planen auf dem Gelände ein eigentliches Eisenbahn-Openair-Museum. Bis dahin möchten wir Ihnen mit dem Rundgang einen ersten Eindruck unserer Passion und der Eisenbahn als Teil des technischen Kulturerbes vermitteln.

Mehr zum Projekt finden Sie unter [www.depotareal.ch](http://www.depotareal.ch). Im Register „Depotareal erkunden“ können Sie die genannten Beiträge des Telefons als Podcast hören oder virtuell auf dem Dach der Lok 2 durch das Areal fahren. Finden Sie den Weg bis zum Bahnübergang?

Hätten Sie Lust für den DVZO Personen am Bahnhof herzuführen, als Gästebetreuerin oder Gästebetreuer in unseren Zügen unseren Fahrgästen Auskunft zu geben oder den Kochlöffel in der Rottenküche zu schwingen? Melden Sie sich bei Interesse oder weiteren Infos bei unserem Reisedienst +41 79 905 84 94 oder per Mail an [info@dvzo.ch](mailto:info@dvzo.ch)

## Einen eigenen Zug?



## Der DVZO lässt Träume wahr werden

**Haben Sie sich auch schon gewünscht, über einen eigenen Zug zu verfügen oder selbst im Führerstand einer Dampflokomotive Hand anzulegen? Das muss kein Traum bleiben.**

Unsere Züge können Sie auch mieten. Sie bestimmen dabei selbst, wann es los geht und wohin die Reise führen soll. Grundsätzlich kommen wir überall hin, wo Schienen liegen. Also zumindest normalspurige Geleise.

Mit einem Dampfzug die Kundschaft überraschen, mit der ganzen Verwandtschaft die Grossmutter besuchen oder ein rauschendes Hochzeitsfest feiern? Dabei einfach nur Zugfahren, einen geselligen Apéro oder auch ein schönes Essen geniessen? Im fahrenden Zug, in der Historischen Bahnhofhalle Bauma oder irgendwo unterwegs. Apropos Bahnhofhalle: auch diesen einmaligen Ort können Sie mieten. Mit

oder ohne Zug. Unser Reisedienst übernimmt für Sie gerne die Organisationen und hält viele spannende Tipps bereit.

Sie wollten schon immer einmal Lokführer sein? Auch das machen wir möglich. Regelmässig bieten wir zweitägige Lokführer- und Heizerkurse an. Sie lernen dabei das Wichtigste über die Handhabung einer Dampflokomotive und führen als Höhepunkt einen Zug über unsere Stammstrecke.

### Extrafahrten

sind mit einer Elektrolokomotive bereits ab CHF 1'700.- und mit einer Dampflok ab CHF 2'800.- zwischen Bauma und Hinwil möglich. Gerne unterbreiten wir ein Angebot für Ihren eigenen Zug.

**reisedienst@dvzo.ch,**  
**Telefon +41 79 905 84 94**

Informationen und Anmeldung zu den  
Lokführer- und Heizerkursen  
[www.dvzo.ch/fahren/kurse/](http://www.dvzo.ch/fahren/kurse/)



[www.mueller-frauenfeld.ch](http://www.mueller-frauenfeld.ch)

**Kompetenz und Innovationen, seit Generationen**



Zugkreuzung im Frühjahr 1969 im Bahnhof Bäretswil mit der SBB-Lokomotive Ae 3/6 I 10633 und einem Pendelzug mit dem Steuerwagen Bt 1952. Am Güterschuppen stehen vier gedeckte Güterwagen der Serie K2.

## Erinnerungen eines Stationsbeamten im Bahnhof Bäretswil

**Die Station Bäretswil ist heute stilgerecht wie in ihrem Baujahr 1901 restauriert. Wohnung, Güterschuppen, Schalterhalle und Billettschalter alles in einem Gebäude, wie früher bei einfachen Verhältnissen üblich. Am Standort des Stellwerks war ursprünglich ein schlichtes Abortgebäude. Das heutige Blechhäuschen stammt allerdings von Rorschach, es war dort ein Wärterposten. Die erhalten gebliebenen Stationsgebäude von Dürnten und Hombrechtikon der Eisenbahn-Gesellschaft Uerikon-Bauma (UeBB) haben die gleiche Bauart wie Bäretswil. In Uerikon, Bubikon, Hinwil und Bauma wurde die Infrastruktur der anschliessenden SBB gegen Verrechnung mitbenützt.**

Das Stellwerk ist bezüglich Beschriftungen dem heutigen Standort perfekt angepasst, alles neue Email-schilder. Einfahrt von Bauma auf Gleis 2, Ausfahrt nach Hinwil ab Gleis 3 alles tiptopp. Wenn das Ganze fertig installiert ist, hat Bäretswil zwar ein funktionsfähiges mechanisches Stellwerk, vielleicht das einzige in der Schweiz. Aber es passt eigentlich nicht dorthin, denn es gab dort nie Ausfahrtsignale und schon gar nicht Klappscheiben als Durchfahrtsignale. Diese sind in Bäretswil auch gar nicht nötig, es gab und gibt nämlich keine Durchfahrten. Bei historischen Bahnen muss man tolerant sein, Neuthal hatte ja damals auch kein Ausfahrtsignal und keine Wärterbude.

Zurück zu Bäretswil, Stand etwa 1960. Am Vormittag galt es neben dem bescheidenen Zugverkehr und ebensolchem Billettverkauf den täglichen Kurs-Güterwagen auszuladen. Die sinnvolle Einrichtung von Paletten war erst im Aufbau, mehrheitlich hiess es bei schweren Garnkisten „Ho-Ruck“ mit dem Sackkarren. Es gab zwar einen Heber für Paletten, aber der war noch nicht hydraulisch wie die späteren Modelle. Nach dem Darunterschieben musste man einen Hebel gegen sich schwungvoll herunterschlagen, damit das Palett angehoben wurde. Eine lebensgefährliche

Bedienung, die einem zumindest die Zähne ausschlagen konnte und deshalb durch die Unfallversicherung bald verboten wurde. Güterzüge gab es damals keine. Der Kurswagen mit den Stückgutsendungen traf vormittags mit einem Personenzug aus Wetzikon ein und wurde nach dem Aufenthalt auf der Steigung Richtung Bauma abgehängt, worauf er (nach Umlegen der Handweiche) mittels Schwerkraft handgebremst an den Güterschuppen rollte. Ein Rangierfahrzeug gab es nicht, ebenso wenig wie in Bauma, denn in beiden Fällen wurden die anschliessenden Steigungen zum Ablaufenlassen der Wagen benützt. Damals hatten ja 98 % aller Schweizer Güterwagen eine Handbremse. Am Abend traf ein langer Abonentenzug (4127) ab Zürich HB via Effretikon ein, mit Endbahnhof Bäretswil. Die ankommende Elektrolokomotive Ae 4/7 musste die Komposition umfahren; der tägliche Kurswagen ab Rampe und allfällige weitere Güterlasten ab Freiverlade-gleis wurden ebenfalls diesem Zug (4134) mitgegeben.

Doch zurück zum damaligen Stellwerk, das eigentlich gar keines war. Zu Zeiten der UeBB gab es in Bäretswil überhaupt keine Signale, die wenigen Ein- und Ausfahrten erfolgten auf Sicht und in Verantwortung des Vorstandes. Mit der Übernahme von der UeBB bauten zwar die SBB 1949 ein 3. Gleis ein und elektrifizierten die Reststrecke



Hinwil-Bauma. Sicherungstechnisch blieb aber alles auf tiefstem Niveau, einzig 2 Einfahrtsignale (immerhin als einfachste Lichtsignale), kein Streckenblock, keine Ausfahrtsignale, alles Handweichen. Ein Kästchen an der Aussenwand, frei zugänglich, enthielt gerade mal einen einzigen Schalter mit den Positionen VON BAUMA, NULL, VON HINWIL. Damit waren schon mal die gleichzeitigen Einfahrten verhindert.

Immerhin war auch das Abläuten integriert und die beiden Barrieren hatten – im Gegensatz zur UeBB-Epoche – einen elektrischen Antrieb, aber die Schliessung stand nicht in Abhängigkeit mit den Signalen. Da von beiden Nachbarstationen her 8 bis 10 Minuten lange Fahrzeiten üblich waren, bediente man die Schranken und das Einfahrtsignal nicht schon beim Empfang des Glockensignals, sondern erst bei Annäherung des Zuges, was durch die Uhrzeit sowie die unbewachten Übergänge und die damit verbundenen Pfeifsignale zu erkennen war.

Noch eine Erinnerung an den Dienst in der Station Bäretswil, um 1958/59. Einst gab es die kombinierte Möglichkeit für Güterversand mit Bahn und Flugzeug (oder umgekehrt). Nicht zu verwechseln mit dem viel später eingeführten Fluggepäck, das direkt spedierte werden konnte. Die erstgenannte Verkehrsart hiess damals FLEI, eben Flug-Eisenbahn. Sie bedingte ein riesiges Formular für Bahn, Fluggesellschaft und Zoll und einen ebensolchen Nachweis zur Verrechnung. Ich habe diese Speditionsart sonst nirgends mehr angetroffen, aber ausgerechnet in Bäretswil hatte es einen Kunden.

Die Kassenverhältnisse waren einfach. Es gab nur einen gemeinsamen Schalter und eine gemeinsame Kasse, die sonst für Güter- und Personenverkehr getrennt war. Nach dem letzten Zug am Abend versorgte man die Einnahmen im eingemauerten Tresor der – pssst, geheim – gut versteckt hinter der aufgehängten Schweizerkarte zu finden war. Er enthielt auch die – nochmals pssst – streng versiegelten Mobilmachungsplakate für die Gemeinde. Wenn am Monatsende einige Hundert Franken beisammen waren, gab

man diese als Ablieferung an die SBB-Hauptkasse (Konto III – 10 930) dem Briefträger mit, denn die Post war weiter oben im Dorf.

Ebenso einfach waren die Personalverhältnisse. Ein Stationsvorstand II. Klasse und ein «Wärter mit Bürodienst» (Stationsgehilfe) wechselten sich im Früh- und Spätdienst wöchentlich ab. Für den Versand von Stückgut kam am Nachmittag eine «halbe» Arbeitertour zu Hilfe, welche auch weitere manuelle Funktionen übernahm (Reinigung, Schmieren von Weichen etc.). An Sonntagen gab es nur eine Schicht, von etwa 5:30 Uhr bis 22:45 Uhr, mit mehreren langen Pausen dazwischen. Das Logis war im benachbarten Gasthaus Ochsen, wo pro Nacht Fr. 5.– zu zahlen waren. Wenn man aber – was oft vorkam – 2 Wochenenden hintereinander übernachtete und das gleiche Bett benutzen konnte, reduzierte sich der Betrag auf Fr. 3.–, während die Vergütung pro Nacht mit Fr. 7.70 gleich blieb. So gab es etwas Taschengeld aus der Differenz, aber das brauchte es auch für die vielen Pausen.



**Zum Autor:**

**Ruedi Wanner war als junger «Stationsbeamter mit ambulanten Dienst» 1958/59 in Wetzikon stationiert und besorgte die planmässigen Ablösungen in Hinwil, Kempten und Bäretwil.**

**Nach 43 Dienstjahren, gegen 100 bedienten Bahnhöfen und 13 verschiedenen Berufsbezeichnungen folgte 1998 die Pensionierung, wobei die journalistische Tätigkeit aus der Bahngeschichte erhalten blieb.**

# 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





## Eine eigene Welt für Kinder

**Seit Ende 2017 besteht in Bäretswil – direkt an der Strecke des DVZO – der einzige regelmässig stattfindende Schweizer Modellbahn-Treff nur für Kinder. Hier stehen die Kinder im Mittelpunkt, denn sie haben alles selbst gebaut – vom Tischbein bis zur Burg hoch oben auf dem Berg.**

### Pädagogisch wertvolle Modellbahn

Der Leiter vermittelt nur Tipps und zeigt, wie die Kinder die Werkzeuge richtig benützen. Umsetzen müssen es die kleinen Bahnfans. Eine Modellbahn ist pädagogisch wertvoll und nachhaltig. Die Kinder lernen im Team zu arbeiten, setzen ihre Sozialkompetenz ein und verfolgen ein Projekt mit klarer Zielsetzung. Der Erfolg wird sofort sichtbar durch die Weiterentwicklung des Bauwerks. Hin-

#### Mitmachen beim Modellbahn-Treff

Kinder im Alter von 7 -12 Jahren, die sich für die Eisenbahn interessieren, dürfen gern mal schnuppern kommen. Es gibt verschiedene Teams, fast an jedem Wochentag. Am besten nehmen Sie Kontakt mit dem Leiter Ronald Gohl auf.

**modellbahn-treff@gmx.ch**  
**oder +41 78 729 19 19**  
[www.modellbahn-treff.ch](http://www.modellbahn-treff.ch)

zu kommt, dass die Jugendlichen lernen, dass sich die Welt nicht nur um digitale Medien dreht, sondern dass es auch schön sein kann, etwas Handwerkliches gemeinsam zu realisieren. Auf diese Weise wurde die Modellbahn zu einem beliebten Jugendtreff im Zürcher Oberland. Inzwischen bauen über 40 Kids im Alter von acht bis 14 Jahren an der Grossanlage im Massstab 1:160 (Spurweite N).

### 15 Minuten für eine Runde mit dem Modellzug

Die Kinder haben atemberaubende Schluchten, zimmerhohe Berggipfel, Kehrtunnels, Viadukte, fünf unterirdische Abstellbahnhöfe und vieles mehr gebaut. Eltern und Leiter des Modellbahn-Treffs staunen immer wieder, wozu Kinderhände fähig sind, wenn man sie fördert, sie in der Auslebung ihrer Fantasie gewähren lässt und sie auf diesem Weg ihre eigene Welt erschaffen können. Wichtig beim Modellbahn-Treff ist, dass die Kinder sich auch beim Fahren konzentrieren müssen. Jeder Zug hat seine Eigenheiten. Es gibt nur eine eingleisige Strecke, die mit Signalen gesichert wird. An fünf Ausweichbahnhöfe kreuzen sich die Züge. Insgesamt dauert ein Umlauf 15 Minuten. Automatischer Zugbetrieb ist nichts für Kinder. Sie wollen selber fahren und müssen wie echte Lokführer die Signale im Auge behalten, auf die Geschwindigkeit und die maximale Zuglast achten, Langsamfahrstellen berücksichtigen, Vorspannloks einsetzen usw. So macht es wirklich Spaß!

Wir wünschen:

# Viele Vergnügen!

Spannende, lehrreiche und viele weitere Vergnügen: [zvv.ch/freizeit](http://zvv.ch/freizeit)

Jetzt  
runterladen  
**ZVV-Freizeit-App**  
mit Ausflugstipps  
und Gutscheinen!



STEIG EIN. KOMM WEITER.



**THOMAS MÜLLER**  
Inhaber/CEO

**ALBAN AVDYLI**  
Stv. CEO

**dietschi**  
PRINT&DESIGN OLTEN

**MEHR  
ALS EINE  
DRUCKEREI**

**DIETSCHI PRINT&DESIGN AG**  
Ziegelfeldstrasse 60 4601 Olten  
062 205 75 75 [www.dietschi-pd.ch](http://www.dietschi-pd.ch)

# Vereinsmitgliedschaft: Bewegen Sie Geschichte!



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

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

- Sie sind fasziniert von der technischen Errungenschaft «Eisenbahn».
- Sie interessiert Geschichte, insbesondere diejenige der Industrialisierung.
- Sie finden den DVZO «eine gute Sache».
- Sie möchten gerne an einem grossen Ganzen mitwirken.
- Haben Sie einen Grund gefunden? Werden Sie noch heute auf der Homepage Mitglied des DVZO.

**Profitieren Sie von folgenden Mitgliedervorteilen:**

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

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

**Ich bi DVZO und Du?**

Informieren Sie sich auf [www.dvzo.ch/mitgliedschaft/](http://www.dvzo.ch/mitgliedschaft/)



## Kompetenz und Hightech

Mit Sersa sicher ans Ziel

Im technisch und logistisch anforderungsreichen Hochsicherheitsbereich der infrastrukturellen Bahntechnik operieren qualifizierte Mitarbeitende mit modernster Technologie. Speziell auf die Bahninfrastruktur ausgerichtete innovative Lösungen tragen entscheidend zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf allen Spurbereichen bei. Als führendes Bahntechnikunternehmen hat sich Sersa unter dem Dach der Rhomberg Sersa Rail Group einen Namen als bahntechnisches Unternehmen geschaffen, das zur permanenten Steigerung der Produktequalität und Sicherheit für Mensch und Maschine Spitzenleistungen erbringt.

Sersa Group AG (Schweiz) | Würzgrabenstrasse 5 | 8048 Zürich  
T +41 43 322 23 23 | [info.sgs@sersa-group.com](mailto:info.sgs@sersa-group.com) | [www.rhomberg-sersa.com](http://www.rhomberg-sersa.com)



## Riccardo Khoyi

### Ein Nachwuchseisenbahner der alten Schule mit Leib und Seele

Riccardo (\*2002) wuchs im Tessin auf und interessierte sich schon von klein auf für die Eisenbahn. Wie schon bei so vielen Kindern, wirkte die Brio-eisenbahn eine grosse Faszination auf Klein-Riccardo aus. Die schwedische Holzeisenbahn ist wohl seit ihrer Einführung 1958 einer der weltbesten Nachwuchsförderer in Sachen Eisenbahn. Von da nahm die klassische Karriereleiter ihren Lauf: Mit acht Jahren kam der Wechsel zur ebenso traditionellen Mäklin Modelleisenbahn, mit zehn Jahren der nächste Massstabssprung zur Gartenbahn bei der Associazione Ticinese Amici della Ferrovia – ATAF, welche in Tenero TI eine Anlage mit 5 und 7 ¼ Zoll Spurweite betreiben.

Speziell begeistert Riccardo neben der allgemeinen Freude am Reisen und dynamischen Erleben der Landschaft das «System Eisenbahn». Einerseits gehören dazu die technischen Einrichtungen, wie Relais-gesteuerte Stellwerke oder die Mechanik an Lokomotiven und Wagen und andererseits – und das interessiert ihn ganz speziell – die organisatorischen Grundlagen wie Fahrdienstvorschriften und Fahrpläne. Besonders Letzteres ist nämlich gar nicht so banal, wie es für den Laien scheinen mag. Allein bei den SBB verkehren pro Tag über 8000 Personenzüge, welche dank des ausgeklügelten gesamtschweizerischen Fahrplanwesens hunderttausende Anschlüsse und Verbindungen gewährleisten und somit zu einer effizienten nationalen und internationalen ÖV-Vernetzung beitragen. Dies hat sich Riccardo mit ein paar Freunden 2017 zu Nutze gemacht und einen Weltrekord aufgestellt: In 17 Std. und 19 Min. alle Kantone der Schweiz mit Bahn und Bus besucht. Sogar der Blick berichtete über das Unterfangen.

Den Sprung zur grossen Eisenbahn und zum DVZO machte Riccardo zuerst beim Club San Gottardo im



heimischen Tessin. Seit 2017 besucht er die Stiftschule Einsiedeln. Beim Umsteigen im Zürich HB erlebte er dabei unerwartet die Einfahrt eines DVZO-Dampfzuges. Dies weckte sein Interesse und er wurde durch den freundlichen Zugbegleiter Amos gleich noch am Perron mit Informationen versorgt. Bald darauf folgte ein Schnupperbesuch betreut durch Martin und Alessandro. Seither ist Riccardo beim DVZO im Zugpersonal aktiv. Zuerst als Kondukteur, dann Zugchef in Ausbildung. Die Prüfung zum Zugchef absolvierte er im Oktober 2020.



### **Blick berichtete 2017 über den Weltrekord von Riccardo und seinen Kollegen**

Die Prüfungsfahrt ist gleichzeitig eine der prägendsten Erinnerungen aus Riccardos bisheriger Museumsbahnkarriere. Der Prüfungsexperte Jürg wollte es bei ihm ganz genau wissen und baute kleine «Tests», in der Form von abgesperrten Ventilen und ande-

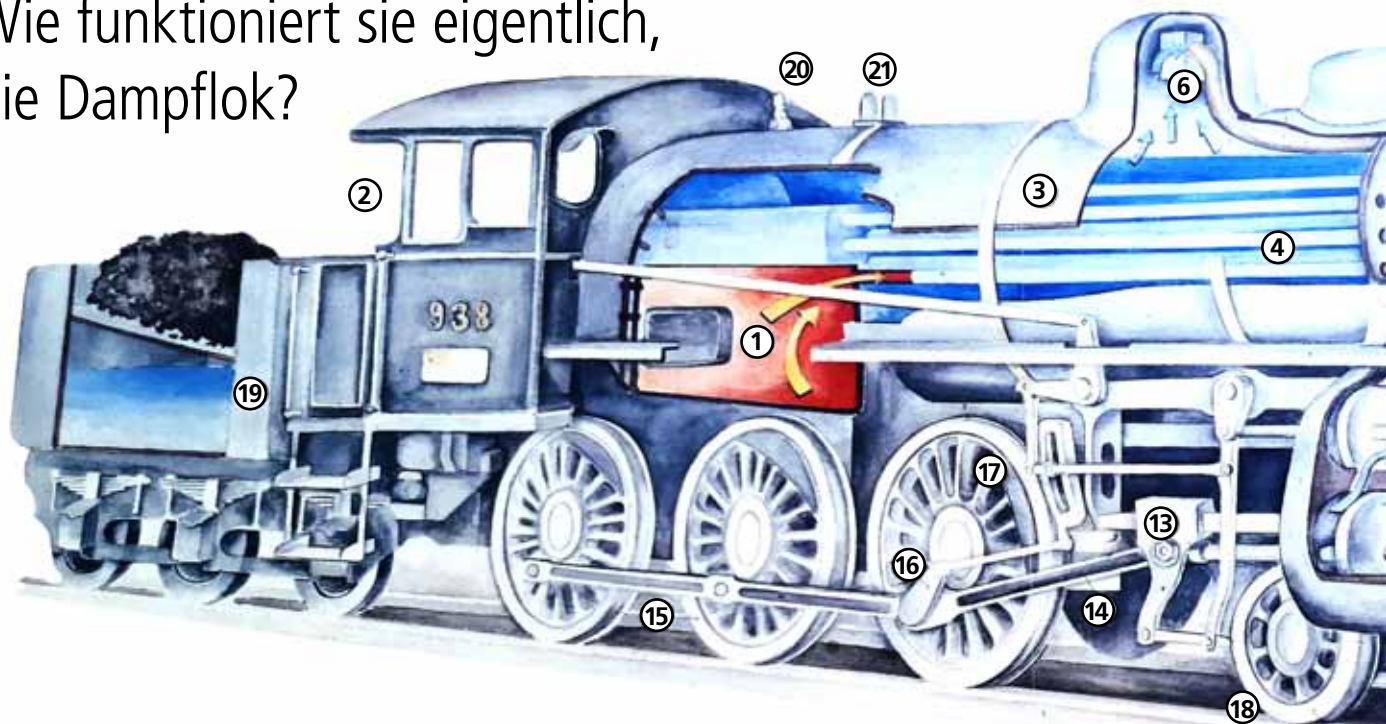
rer simulierter Störungen ein. Gleichzeitig fand die Fahrt an einem der Besucher stärksten Fahrsonntage der Saison statt und es gab auch so schon alle Hand zu tun. Doch Riccardo liess sich nicht aus der Ruhe bringen und meisterte die Prüfung mit Bravour. Zum Schluss des Tages war es ein tolles Gefühl, trotz aller Herausforderungen sicher im Sattel zu sitzen.

Riccardo ist nach wie vor auch bei anderen Vereinen aktiv. Unter anderem bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB, wo er eine Ausbildung der Kategorie Bi macht und bei der Eurovapor Sulgen. Ihm bereitet vor allem den Kontakt zu den Fahrgästen grosse Freude. Seine Ambitionen für die nächsten Jahre ist der Abschluss der Kategorie Bi verbunden mit der Tätigkeit als Manövrer und später dann die Weiterbildung beim DVZO zum Elektrolokführer Kategorie A für den Betrieb zwischen Bauma und Hinwil.

Sein Interesse am Fahrplanwesen und dem «System Bahn» begleitet Riccardo auch in seiner schulischen Karriere. Dieses Jahr schliesst er die Matura ab. Seine Maturarbeit hat er zum Thema «Zugfahrplan im Kanton Tessin – Ein Blick in die Geschichte mit einer zügigen Perspektive» verfasst, welche bis in die obersten Ränge der SBB Anklang gefunden hat und ihm nun ein einjähriges Praktikum bei der SBB im Bereich Angebotsplanung ermöglicht. Nach dem Praktikum und Zivildienst will er anschliessend an der ETH raumbezogene Ingenieurwissenschaften am D-BAUG studieren.

Wir wünschen viel Erfolg!

## Wie funktioniert sie eigentlich, die Dampfloek?



**Dampfloekomotiven verhalten sich zuweilen ziemlich menschlich. Sie haben viel Hunger und noch mehr Durst. Scheinen zu atmen und müssen hin und wieder auf Toilette – mal gross, mal klein. Ihre beste Leistung bringen sie nur bei guter Pflege und wenn sie richtig sauer sind, lupft es ihnen zwar nicht den Hut, aber das Sicherheitsventil. Auf Rauchen verzichten sie nicht komplett; aber sie «vapen» lieber. Kinderohren wollen sie zudem auch schon pupsen gehört haben. Aber wie funktioniert sie eigentlich, die Dampfloek?**

Wasser, Feuer und Dampf sind die Elemente, die der Dampfloek Leben spenden. Mit Kohle macht man ein Feuer, welches das Wasser in einem geschlossenen Kessel zum Kochen bringt. Beim Kochen verdampft ein Teil des Wassers. Weil der Wasserdampf viel mehr Platz braucht als flüssiges Wasser, entsteht ein hoher Druck, welcher für die Fortbewegung genutzt wird.

### Aufbau der Lokomotive

Vorne die Rauchkammer [5] mit dem Kamin [11], gefolgt vom Langkessel [3] mit dem Dampfdom [6] und dem Sicherheitsventil [21] obenauf. Dahinter der Stehkessel mit der Feuerbüchse [1] darin, darüber das Führerhaus [2] mit den Bedienelementen und auf dem Dach die Lokpfeife [20]. Das Ganze ist auf dem Lokrahmen aufgebaut. In diesem ist das Fahrwerk, die Bremsenrichtungen sowie die Zug- & Stössvorrichtungen eingebaut. Die Dampfzylinder [9] sind seitlich am Lokrahmen angebracht. Die Luftpumpe ebenfalls seitlich an der Rauchkammer.

Die Kohlen- & Wasservorräte werden bei kleinen Loks (Tenderloks) im Kohlenkasten und in den Wasserkästen mitgeführt. Bei grösseren Loks (Schleppentenderloks) in einem zusätzlichen Wagen (Tender) mitgeführt.

### Anfeuern

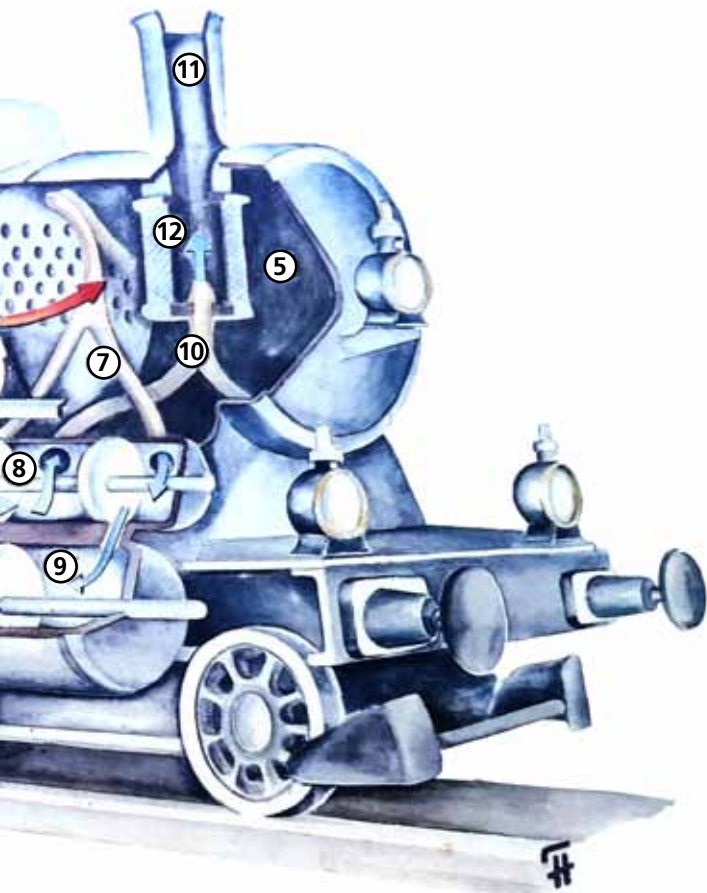
Wenn der Lang- und der Stehkessel mit Wasser gefüllt sind und alles kontrolliert ist, wird zur frühen Morgenstunde in der Feuerbüchse mit Holz und öligen Lappen das Feuer

entfacht. Nach und nach wird nun Kohle aufgelegt. Die heissen Feuergase strömen durch die Siederöhre [4] im Langkessel in die Rauchkammer und den Kamin [11]. Bis der Betriebsdruck erreicht ist, dauert das Anheizen sechs bis sieben Stunden. In dieser Zeit werden alle Schmierstellen mit Öl versorgt.

### Fahren

Zum Fahren stellt der Lokomotivführer die Steuerung in die gewünschte Fahrriehung und öffnet mit dem Reglerhebel den Regulator im Dampfdom. Nun strömt Dampf über Rohre und via Steuerschieber in die Dampfzylinder. Vom Zylinderkolben über die Kolbenstange, den Kreuzkopf und die Triebstange kommt die Kraft auf die Antriebsräder. Der verbrauchte Dampf geht zum Blasrohr unter dem Kamin und erzeugt so das typische Pusten der Dampfloek. Durch diese Sogwirkung wird auch das Feuer mit Frischluft angefaehet und der Heizer muss viel Kohle nachlegen.

Während der Fahrt muss der Heizer immer wieder das Feuer versorgen und Wasser in den Kessel nachspeisen. So heisst es: «Des Heizers Blick stets sei zugewandt, dem Feuer, Druck und Wasserstand». Bei der Bergfahrt hat er viel zu tun, bei der Talfahrt ist es etwas gemütlicher. Der Lokführer regelt mit der Steuerung sowie dem Regulator die Fahrgeschwindigkeit, beachtet die Signale und die Strecke, bedient die Lokpfeife und die Druckluftbremsen. Nur eine gute Zusammenarbeit zwischen Heizer und Lokführer gewährleisten eine problemlose Fahrt.



**Zum Autor:**

**Alois (Wisi) Bischofberger**  
war mit Leib und Seele SBB-

**Lokführer. Für den DVZO tat er in der Freizeit während fast 30 Jahren Dienst auf den Dampflokomotiven. Seiner Initiative ist es zu verdanken, dass die Betriebsangehörigen mit stilgerechten und ordentlichen Uniformen daherkommen. Nach seinem Rückzug aus dem Berufsleben führt er Kinder und Jugendliche im Rahmen von Ferienpass-Aktionen in die Besonderheiten der historischen Eisenbahn ein.**

**Die Teile einer Dampflokomotive**

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 1 Feuerbüchse                                     | 12 Funkenfänger                       |
| 2 Führerstand                                     | 13 Kreuzkopf                          |
| 3 Kessel  | 14 Triebstange                        |
| 4 Siederohre                                      | 15 Kuppelräder<br>(Triebräder)        |
| 5 Rauchkammer                                     | 16 Gegenkurbel                        |
| 6 Dampfdom mit Regulator                          | 17 Schwinge                           |
| 7 Zuströmrohr                                     | 18 Laufräder                          |
| 8 Schieberkasten mit Einlass- und Auslassventilen | 19 Tender mit Kohle- und Wasservorrat |
| 9 Zylinder mit Kolben                             | 20 Dampfpeife                         |
| 10 Blasrohr                                       | 21 Sicherheitsventile                 |
| 11 Kamin  |                                       |

Die Druckluft für die Bremsen wird auf der Lok mit der Luftpumpe erzeugt. Durch das Auf und Ab der Pumpe entsteht ein stossweises, pustendes Geräusch. Es entsteht der Eindruck, als müsse die Lok nach der anstrengenden Fahrt schwer atmen.

**Feierabend**

Nach getaner Arbeit braucht eine Dampflok noch viel Pflege. Die Lösche in der Rauchkammer [5] ist zu ziehen, der Aschenkasten zu entleeren, der Dampfkessel abzuschlam-

men und alles wieder blitzblank putzen. Eine schweisstreibende Arbeit, während sich die Fahrgäste längst wieder auf dem Heimweg befinden. Erst dann heisst es Feierabend und **«Gute Nacht Dampfloki!»**



**thturbo**  
Die Regionalbahn.

SBB CFF FFS

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

# Ihnen gefällt unsere Zeitreise durch das schöne Zürcher Oberland?

**Dann empfehlen Sie uns doch bitte weiter.**

Die Zeiten sind auch für unsere Dampfbahn ausgesprochen herausfordernd. Dennoch blicken wir zuversichtlich nach vorne und geben unser Bestes. Sie können uns dabei helfen.

- Am einfachsten, indem Sie und Ihre Bekannten mit uns fahren.

- **Oder verschenken Sie Dampfbahn!**

**Unsere Gutscheinarrangements für 100.– Franken mit zwei Retourbilletten und einem Konsumationsschein für den Buffetwagen sind beliebte Präsente.**

**Einfach bestellen unter [www.dvzo.ch/gutscheine](http://www.dvzo.ch/gutscheine).**

- Und natürlich freuen wir uns über neue Vereinsmitglieder. Ob Einzelpersonen oder Firmen, Willkommen sind alle, die unsere Passion teilen.

**Sie möchten uns noch mehr unterstützen? Mit Spenden tragen Sie massgeblich bei, die schwierige Situation zu meistern. Damit wir gemeinsam noch viele Zeitreisen mit der Dampfbahn durch das Zürcher Oberland unternehmen können. Wir freuen uns darauf und danken herzlichst für die Unterstützung!**

Konto CH52 0900 0000 8004 6668 4 lautend auf Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, 8494 Bauma (Vermerk «Spende»)



Der DVZO ist als gemeinnützige Institutionen durch den Kanton Zürich anerkannt. Zuwendungen sind in den meisten Kantonen als Spende steuerlich abzugsfähig.