

Mehr als nur ein paar Dampfloks mit alten Wagen

Auf einer der stählernen Bahnschwellen steht die Jahreszahl 1947. Einzelne Holzschwellen dürften noch älter sein. Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland pflegt kulturelles Erbe.

Bauma – Die meisten Fahrgäste, die jeweils an Sonntagen mit Zügen des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) unterwegs sind, sehen vor allem die Dampflokomotiven und die alten Drittklass-Personenwagen mit ihren Holzbänken. Letztere lassen meist noch einen anhaltenden Eindruck an dem Körperteil zurück, auf dem man sitzt. Dem einen oder andern fallen vielleicht noch die alten Güterwagen auf – vor allem der schön renovierte, recht spektakuläre Kranwagen.

Mit der neu errichteten alten Bahnhofshalle machen die Dampfbahnler aber unübersehbar deutlich, dass es ihnen um mehr geht, als nur darum, ein paar Nostalgiezüge zur Freude des Publikums durch die Gegend zu fahren. Sie wollen eine ganze Eisenbahnlandschaft aus der Zeit um 1900 entstehen lassen. Dazu gehört neben den Zügen auch die technische und bauliche Infrastruktur. «Wir sind so etwas wie ein eisenbahntechnischer Ballenberg», meint Jürg Hauswirth, der Betriebsleiter des Dampfbahnvereins.

Alte Signale

Dabei profitiert der Verein vom Umstand, dass er im Besitz eines Teils der Strecke ist, des Abschnitts Bauma-Bäretswil. Hier muss er nicht die technischen Standards der SBB einhalten, sondern «nur» die Sicherheitsbestimmungen des Bundesamts für Verkehr



Bahnhof Bäretswil: ein einfahrender Zug mit alter Barriere und Flügelsignal (Semaphor)

Fotos: pa

erfüllen. Das zeigt sich deutlich an den Signalisierungen und Sicherheitseinrichtungen. Alte Flügelsignale, sogenannte Semaphoren, und alte Barrieren garantieren die Sicherheit. An der Westausfahrt des Bahnhofs Bäretswil, Richtung Hinwil, lässt sich das Zusammenspiel von alten mit Drahtzügen fernbetrieblenen Barrieren und einem Flügelsignal samt der an der Aussenwand des Bahnhofgebäudes angebrachten Schaltanlage bewundern.

Auch die erste Generation von Signalen trifft man auf dieser Strecke: die Hippsche Wendescheibe. Eine rote Scheibe mit weissem Diagonalstreifen gebietet dem Lokomotivführer Halt. Um 90 Grad weitergedreht gibt ein Flügel mit zwei kleinen Scheiben die Fahrt frei. Angetrieben wird das Signal mit Gewichten, die durch ihren Zug die Scheibe nach unten bewegen – der Erfinder der Scheibe, Matthäus Hipp, war Uhrmacher. Um wieder Halt anzuzeigen, muss sich die Scheibe weiterdrehen und eine ganze Kreisbewegung vollenden, das heisst, sie dreht um 270 Grad wieder in die Ausgangsstellung zurück. 200 Drehungen schafft die Wendescheibe, bis die Gewichte wieder aufgezo-gen werden müssen – von Hand natürlich.

Die Hippsche Wendescheibe steht am Bahnhof Neuthal und

sichert den Bahnübergang und die Einfahrt in den Bahnhof aus Richtung Bäretswil. Eine zweite Scheibe liegt in der Lokremise in Bauma in Revision und soll einmal das Flügelsignal ersetzen, das den Bahnübergang in der Gegenrichtung sichert. Bei der Rhätischen Bahn war dieser Signaltyp noch bis in die 1980er-Jahre in Betrieb.

Historische Bauten

Gesichert wird der Übergang für den Verkehr mit der letzten von Hand betriebenen Barriere, die in der Schweiz noch existiert. Die Barrierenanlage und das Wärterhäuschen wurden in den 1980er-Jahren im Bahnhof Glarus abgebaut und am Bahnhof Neuthal neu aufgerichtet. Aber gerade an dieser handbetriebenen Barriere zeigen sich auch die Probleme des historischen Bahnbetriebs: Wann immer ein Zug zwischen Bauma und Bäretswil verkehrt, muss ein Vereinsmitglied nach Neuthal geschickt werden, um die Barriere zu bedienen – nicht nur an den offiziellen Fahrsonntagen, sondern für jede Sonderfahrt und jede Dienstfahrt. Das macht den Betrieb aufwendig.

Das Barrierenwärterhäuschen weist auf einen weiteren historischen Wert des Dampfbahnvereins hin: die Gebäulichkeiten. Neben den ursprünglichen Bauten, wie dem liebevoll und historisch

vorbildlich renovierten Bahnhof Bäretswil, mit dem noch erhaltenen Stationsbüro samt Fahrkartenschrank – bei der Dampfbahn gibt es noch Kartonbillette – und Streckentelefon sowie der Lokremise Bauma, deren ältester Teil aus dem Jahr 1875 stammt, hat der DVZO ballenbergmässig von überall her alte Bauten herangeschafft. Als letzte Errungenschaft kam ein mechanisches Stellwerk des Typs Bruchsal aus Uttwil am Bodensee dazu. Es wurde letzten Herbst renoviert und in Bäretswil aufgebaut. Allerdings ist es noch nicht angeschlossen. Die Einrichtung der Drahtzüge zu Weichen und Signalen erfordert grossen Aufwand, weil dazu auch die Bahnstrasse unterquert werden muss. Dazu kommt, dass alles, was einmal eingerichtet worden ist, auch unterhalten werden muss. Das braucht Geld und Leute.

Ein ausgestorbener Beruf: Lampist

Und zum Schluss noch ein Gebäude, das Jürg Hauswirth besonders schätzt. Es handelt sich um ein Bahndiensthäuschen, wie sie ab 1860 an mittleren Bahnhöfen üblich waren. Es steht in Bauma neben der Lokremise und stammt von Wollhusen im Entlebuch. Darin gibt es einen besonderen Raum: die Lampisterie. Hier werden alle Lampen, die nicht fest

irgendwo montiert sind, aufbewahrt, gewartet und bereitgestellt. Die Bahnen waren noch nicht elektrifiziert. Lokomotiven, Wagen, Personal mussten nachts mit Petrollampen und später Karbidlampen versehen werden. Auch die Signale und Weichen mussten ihre Befehle und Positionen nachts mit Licht anzeigen. Um diese anzuzünden, zu kontrollieren und mit Brennstoff zu versorgen, gab es einen eigenen Beruf, den Lampisten. Dieser marschierte Abend für Abend zu Weichen und Signalen und zündete die Laternen an, kontrollierte den Brennstoff und füllte gegebenenfalls nach.

Noch viel wäre zu erzählen von diesem sonntäglichen Ausflug mit Jürg Hauswirth auf den Spuren der historischen Infrastruktur der Dampfbahn zwischen Bauma und Bäretswil: von alten Uniformen, einer alten Drehscheibe, den Schaltsystemen der alten Stellwerke und von den vielen Geräuschen der alten Bahnen. Das «Tschu-Tschu» und Pfeifen der Lokomotiven, das Klopfen und Schlagen der Schienenstöße, die Pfiffe des Bahnpersonals, das Läuten der Bahnhofsglocken, das Klingeln der sich senkenden Barrieren und vieles mehr. Wer weiss, vielleicht findet der Dampfbahnverein einmal die Möglichkeit, Führungen durch seine Schätze anzubieten. Interessant genug wäre es und zu erzählen gibt es viel.

Peter Arnold



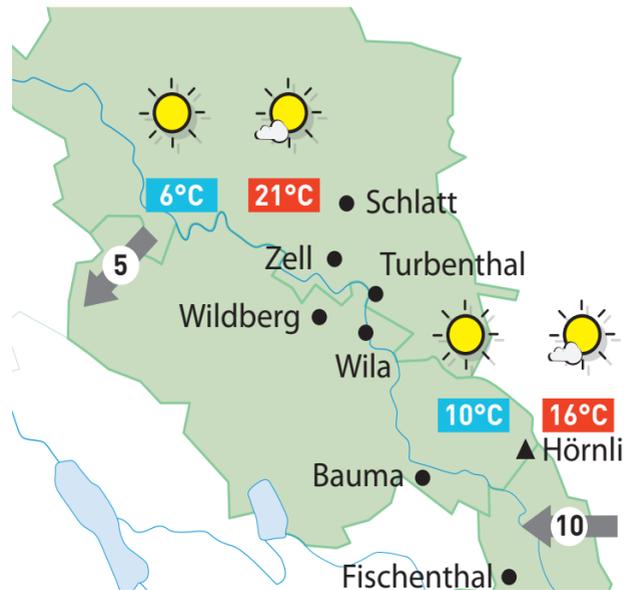
Bahnhof Bäretswil: die Schaltanlage für Signale und Barrieren



Bahnhof Neuthal: die Stellwerke für die Signale

AKTUELLES WETTER IM TÖSSTAL

WETTER HEUTE



AUSSICHTEN

	SO	MO	DI	MI
Tösstal (rund 600 m ü. M.)	Sonne 7°C / 21°C	Sonne 8°C / 21°C	Sonne 11°C / 18°C	Sonne 10°C / 19°C
Hörnli	Sonne 6°C / 17°C	Sonne 7°C / 17°C	Sonne 8°C / 14°C	Sonne 9°C / 15°C

meteoneWS
MeteoNews AG | Peter Wick meteoneWS.ch
Das Schweizer Wetter Fernsehen: meteoneWS.tv
MeteoNews iPhone App: iphone.meteoneWS.ch
Ihre persönliche Wetterberatung:
0900 575 775 (CHF 2.80/Min. vom Schweizer Festnetz)

Legende:
Windstärke Ø in km/h
Morgen Nachmittag

EINE WELT
in Winterthur
ist das neue Festival
an Pfingsten

FR / SA: GROSSER ALTSTADT-MARKT
DO - SO: DIV. LIVE-KONZERTE
MI - SO: KULTUR-RAHMENPROGRAMM

www.einewelt.ch



Die frisch revidierte Dampflokomotive 401 «Bauma» verlässt die Lokremise Uster

Fotos: pa

Freizeit-Eisenbahner sind sehr gefragt

Ein Bahnunternehmen war zu seinen frühen Zeiten, als noch wenig mechanisiert und elektrifiziert und noch nichts digitalisiert werden konnte, ein personalintensiver Betrieb. Das gilt heute noch für den Dampfbahnverein Zürcher Oberland. Mitgliederakquisition bleibt deshalb eine Daueraufgabe.

Dampfbahn – Wenn ein Unternehmen Personal sucht, schreibt es die entsprechende Stelle in der Presse oder im Internet aus. Es umschreibt die Tätigkeit und die geforderte Qualifikation, gibt die sozialen Rahmenbedingungen bekannt und gibt ein Lohnversprechen ab, auch wenn eine konkrete Summe nicht genannt wird. Was macht aber ein Unternehmen wie der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO), das nicht Stellen anbietet und schon gar nicht ein Lohnversprechen abgeben kann?

Beim DVZO arbeiten alle freiwillig mit. Lohn gibt es keinen. Nur so ist der aufwendige Betrieb überhaupt möglich. Der Verein muss also seine Rekrutierungsprobleme anders lösen, er muss auf seine Tätigkeit aufmerksam machen und potentiellen Interessenten das Mit-tun möglichst schmackhaft machen. Unter dem Motto «Ich bi DVZO und Du?» hat Florian Vogel die Initiative ergriffen und den ersten Fahrsonntag im Juni zu einem Tag der offenen Tür gemacht. Ziel der Aktion aber war die Anwerbung von Mitgliedern – vor allem von Aktivmitgliedern, die nicht nur einen Mitgliederbeitrag zahlen, sondern auch in einem der verschiedenen Ressorts mitarbeiten.

Mitarbeit mit hohem Anspruch

Die Mitarbeit im DVZO ist denn auch nicht ganz ohne. Natürlich gibt es Tätigkeiten, die keine besondere Qualifikation erfordern und auch keine regelmässige Mitarbeit nötig machen. Das sind Arbeiten, die nicht zu einem bestimmten Termin erledigt sein müssen, sondern dann ausgeführt werden können, wenn genügend Zeit und Leute vorhanden sind.

Aber der DVZO ist nicht nur ein einfacher Verein, sondern ein konzessioniertes Bahnunternehmen. Und als solches muss er strenge Richtlinien erfüllen. Werden diese nicht erfüllt, muss das Bundesamt für Verkehr (BAV) als oberste Behörde dem Verein die Konzession entziehen. Die wichtigsten Richtlinien betreffen die Sicherheit. Im Bahnbetrieb wirken gewaltige

Kräfte; Unvorsichtigkeiten und Fehler können gravierende Folgen haben. Die Vermeidung von Unfällen ist aber auch im ureigenen Interesse des Vereins, denn er will seinem Publikum – aber auch seinen MitarbeiterInnen – ein besonderes Erlebnis bieten. Ein schwerer Unfall wäre das Ende des Unternehmens.

Sichere Infrastruktur und qualifiziertes Personal

Sicherheit beruht auf zwei wesentlichen Pfeilern: einerseits auf technisch intakter Infrastruktur und einwandfreiem Unterhalt der Fahrzeuge und andererseits auf gut ausgebildetem, qualifiziertem Personal. Abgesehen davon, dass für bestimmte Berufe heute keine Ausbildungsmöglichkeit mehr existiert, lässt die heute Ar-



Für die Testfahrt müssen auch die Lampen gerichtet werden

beitswelt ein zeitaufwendiges Hobby für Fachkräfte oft nicht mehr zu. Das Problem für den DVZO zeigt sich darin, dass Fachleute oft erst nach ihrer Pensionierung zum Verein stossen. Dies führt zu einer Überalterung der aktiven Vereinsmitglieder. An diesem Tag der offenen Tür war dies deutlich zu sehen – vor allem in der Lokremise in Uster und im Depot Bauma. Also dort, wo Unterhaltsarbeit gefordert ist, die nicht nur am Wochenende geleistet werden kann.

Noch viel deutlicher zeigt sich das Problem beim Fahrdienst. Hier ist eine Minimalausbildung mit Fachprüfung erforderlich. Dabei gibt es erhebliche Unterschiede: Während ein Zugführer seine Ausbildung abschliessen kann und danach nach Belieben mehr oder weniger oft Dienst tun kann, gilt dies für die Lokführer nicht. Wer seine Fahrerlaubnis erhalten will, muss jährlich mindestens 50 Stunden im Fahrdienst nachweisen können. Dafür reichen ein oder zwei Fahrsonntage pro Saison nicht. Zudem lohnt es sich nicht, nach der Pensionierung noch die Lokführerprüfung zu machen, denn mit 70 Jahren ist Schluss. Wer älter ist, darf nicht mehr fahren.

Begeisterung ist gefragt

Für so viel Engagement und derart hohe Anforderungen bedarf es einer grossen Begeisterung für Eisenbahnen und besonders für die Dampfbahn. Aber wer bahnbegeistert ist und sich auf den DVZO einlässt, wird reichlich belohnt. Denn dieser hat einiges zu bieten: Welcher Verein verfügt schon über eine eigene Bahnstrecke? Der DVZO ist seit 15 Jahren im Besitz der Strecke Bauma-Bäretswil und kann diese Strecke ausgestalten, wie er will – die Einhaltung der Vorschriften des BAV vorausgesetzt.

Soweit es die Sicherheit erlaubt, bildet die Strecke die Welt der Eisenbahn um 1900 ab: alte Bahnhöfe, Signale der ersten Generation, eine handbetriebene Barriere, wie es sie vor 50 Jahren noch zu Tausenden gab, ein altes Stellwerk, Weichen, die noch vor Ort von Hand



Eine Fahrt mit der Draisine begeistert nicht nur die Kinder

umgelegt werden, sind Elemente der historischen Eisenbahninfrastruktur. Dies alles macht den Charme des DVZO aus.

Dass der Besitz einer eigenen Bahnlinie auch viel Arbeit bedeutet, braucht nicht extra betont zu werden. Auch hier braucht es Aktivmitglieder: Leute, die Gleise ausbessern, jäten, mähen, Bäume zurückschneiden oder rutschende Hänge sanieren.

Ein Stück lebendiges kulturelles Erbe

Der Tag der offenen Tür bot einen Einblick in die verschiedensten Arbeitsbereiche. In der Remise Uster, der ältesten Rundremise der Schweiz aus dem Jahr 1856, werden die Dampfloks revidiert. Im Depot Bauma, dessen ältester Teil aus den Anfängen der Tössalbahn von 1875 stammt, werden die Personenwagen unterhalten. Auf der Fahrt von Uster

nach Bauma – teilweise in einem Bauzug – wurden die baulichen Besonderheiten der Dampfbahnstrecke vorgestellt.

Das Interesse an diesen Einblicken war gross, die Züge waren überfüllt. Dabei wurde dem aufmerksamen Besucher auch bewusst, wie viel Wissen, Erfahrung und Können in den rund 150 Aktivmitgliedern des DVZO gespeichert ist. Dass dieses Wissen nicht verloren geht, sondern weitergetragen und weitergegeben wird, ist eine grosse kulturelle Leistung. Dem DVZO, dem Initiator und Reisebegleiter des Tages der offenen Tür, Florian Vogel, und den vielen Aktivmitgliedern, die für diesen Tag eine Sonderschicht geleistet haben, ist zu wünschen, dass diese Mitgliederbegeisterung von Erfolg gekrönt ist und viele neue MitarbeiterInnen gefunden werden können.

Peter Arnold