Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 33 (2018)
Heft: 3

Artikel: Erlebbares Schweizer Bahnkulturerbe
Autor: Wenger, Hugo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-816615

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erlebbares Schweizer Bahnkulturerbe

Ein Beispiel, wie im Zürcher Oberland Eisenbahngeschichte erhalten wird

Von Hugo Wenger

Die gute alte Signalglocke vor dem hübschen, renovierten und denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude in Bäretswil (ZH) unterbricht die sonntägliche Ruhe. Mit zweimaligem Dingdang-Dingdang-Dingdang kündigt sie die Abfahrt des Dampfzuges auf der Nachbarstation Neuthal (ZH) an. In sieben Minuten wird der Zug in Bäretswil eintreffen. Noch bedient der Fahrdienstleiter am original erhaltenen Billettschalter Kundschaft. Selbstverständlich erhalten die Fahrgäste ein gedrucktes Kartonbillett mit eingeprägtem Ausgabedatum.

Die Ankunft des Zuges naht. Der Bedienstete überprüft die Stellung der Handweichen, schliesst auf der alten Bahnanlage die Barrieren, öffnet auf Knopfdruck die historischen Formsignale und erteilt so dem Zug freie Fahrt in den Bahnhof. In einigen Jahren wird eine bescheidene Veränderung hier noch mehr Nostalgie vermitteln: Das typische Kleingebäude neben dem Bahnhof beherbergt ein Hebelstellwerk aus dem Jahr 1912. Ist die Anlage einmal fertig montiert, kann der Bedienstete die Weichen und Signale direkt von hier aus bedienen.

Unterdessen ist die Lokomotive zischend und Dampf ablassend in den Bahnhof eingefahren. Die Dampflok weist das beachtliche Baujahr 1887 aus und schleppte einst für die Südostbahn Pilgerzüge nach Einsiedeln. Für kurze Zeit bringen der Zug und die Mitglieder des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO einen Hauch Vergangenheit in den Ort zwischen dem Tösstal und der Region am Fusse des Bachtels. Moderne Züge verkehren hier nicht mehr. Die Bahnlinie, einst initiiert vom Textilindustriellen und Eisenbahnkönig Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), wurde 1901 als Uerikon-Bauma Bahn eröffnet und verband Bauma im Tösstal mit Uerikon am Zürichsee. Nach 47 Jahren ging der Bahn der Schnauf aus. Unter den SBB lebte das Streckenstück von Hinwil nach Bauma noch für 20 Jahre auf, wurde schlussendlich aber mehrheitlich stillgelegt. Eine Handvoll Eisenbahnbegeisterter gründete darauf einen Verein, mit dem Ziel, auf diesen Gleisen eine historische Eisenbahn zu betreiben. Im Mai 1978 dampfte der erste Zug über die rostigen Schienen, und seither hat sich die Museumsbahn mit stetigem Erfolg weiterentwickelt.

Ein Verkehrsunternehmen von Freiwilligen

Der DVZO und seine Mitglieder haben sich dem Erhalt des Kulturerbes Eisenbahn verschrieben. Jährlich wenden sie rund 21 000 Stunden auf und dies vollständig in Form von Freiwilligenarbeit. Diese umfasst die Revisionsarbeiten am historischen Rollmaterial, die vorschriftsgemässe Durchführung des Bahnbetriebs, der Unterhalt von Infrastruktur und Gebäuden bis zum Führen eines Souvenirshops und Buffetwagenbetriebs. Jeden ersten und dritten Sonntag von Mai bis Oktober dampfen die Züge über ihre zwölf Kilometer lange Hausstrecke. Mit Extrazügen gelangt das mit viel Liebe

Mit zwei Dampflokomotiven an der Spitze fährt der Zug des DVZO in Neuthal ein.

Dampfzüge durchfahren für den Besucher oft unbekannte Landschaften.

wgepflegte Rollmaterial auch auf das übrige Normalspurnetz der weiteren Umgebung. So fuhren 2017 rund 25 000 Passagiere mit den historischen Zügen. Der DVZO ist ein sogenanntes Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, ausgerüstet mit den nötigen Konzessionen und Bewilligungen. Die Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung erlauben dem Verein offiziell Züge auf dem Schweizer Normalspurnetz fahren zu lassen. Für die Strecke Bauma-Bäretswil-Hinwil besteht die Konzession für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung und da seit dem Jahr 2000 das Teilstück Bauma-Bäretswil im Eigentum des DVZO ist, bestehen hierfür entsprechende Bewilligungen für die Infrastruktur. Das Aufsichtsorgan ist das Bundesamt für Verkehr.

Heimat- und Ausgangsbahnhof der Museumsbahn im Zürcher Oberland ist Bauma (ZH). Hier empfängt den Besucher am Bahnhof ein kultur- und industriegeschichtlich erstklassiges Baudenkmal von nationaler Bedeutung: die «Historische Bahnhofshalle». Der markante, einhundert Meter lange Holzbau steht erst seit 2015 hier, hat aber eine bemerkenswerte Vergangenheit. Als eine der beiden Gleishallen im 1860 eröffneten Centralbahnhof von Basel repräsentierte die Bahnhofshalle eine weltoffene Schweiz und empfing die Reisenden. Mit der Neueröffnung des heutigen Bahnhofs Basel SBB um 1907 musste sie weichen. Die Perronhalle wurde demontiert und nach Olten transportiert, wo die SBB die Halle für ihre rasch wachsende Werkstätte benötigten. So wurde sie als gedecktes Holzlager mit Schreinerei umgenutzt.

Das Bedürfnis, die wertvollen historischen Personen- und Güterwagen des DVZO unter ein schützendes Dach stellen und damit den negativen Einflüssen von Regen, Schnee, Sonnenstrahlen und Frost entziehen zu können, führte, nach Abschluss verschiedenster Studien und dank der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB, zur Wiederentdeckung der Oltner Halle. 2009 schenkten die SBB die Halle dem DVZO. Sie wurde fachgerecht zerlegt, zwischengelagert, unter Aufsicht der Denkmalpflege des Kantons Zürich restauriert und wieder aufgebaut. Heute prägt die Historische Bahnhofshalle das Ortsbild von Bauma. Sie dient den Zügen des DVZO an den Betriebstagen als Abfahrts- und Ankunftshalle. In den Zeiten dazwischen schützt sie die abgestellten historischen Eisenbahnfahrzeuge vor schädlichen Witterungseinflüssen. Eine geradezu perfekte Lösung.

Teil einer vielfältigen Erlebnislandschaft

Die Erhaltung von erlebbarem Schweizer Bahnkulturerbe ist damit noch lange nicht abgeschlossen. Der DVZO hat in Bauma ein weiteres Projekt aufgegleist, bei dem das Gleisfeld gegenüber der Bahnhofshalle neu erschlossen und funktional wie denkmalpflegerisch aufgewertet werden soll. Die denkmalgeschützte Lokomotiv-Remise und das Bahndienstgebäude sollen mit weiteren Bahnbauten und Zeugen aus der Eisenbahngeschichte ergänzt werden. Darunter fallen auch Kleinstbauten, von denen es Abertausende gab bei der Eisenbahn, wie beispielsweise die Schirmhütte für Streckenläufer, respektive der Unterstand des Gleisgängers. Das Gelände wird schon heute ausschliesslich von der Museumsbahn genutzt. Vorgesehen sind zudem der Einbau einer Drehscheibe, aber auch das Aufstellen einer weiteren hölzernen Halle, die dem Wagenunterhalt dienen wird. Ein Güterschuppen wird das Areal zusätzlich aufwerten. Dieses Vorhaben steht schliesslich in enger Wechselwirkung mit der vom Kanton Zürich angestrebten Revitalisierung der Töss und einem Immobilienprojekt der SBB. Das Gesamtprojekt bietet die Chance, die regional stark verankerte Industriekultur, wozu zweifellos auch die Bahnkultur zählt, in der hochinteressanten Natur-, Erholungs- und Erlebnislandschaft einzubetten.

Filigran und aus Holz gebaut: Die Bahnhofshalle von Bauma stand einst in Basel.

Die bereits bestehenden Gebäude und das Rollmaterial sind auf dem Gelände noch nicht umfassend dokumentiert: Freiwilligenarbeit hat eben auch seine Grenzen. Ein informativer und selbsterklärender Rundgang zum Thema «Eisenbahn-Zeitreise» auf dem Bahnareal von Bauma bringt dem Besucher anhand von Schautafeln den einstigen Bahnbetrieb näher. In einer späteren Phase soll auch ein Museum entstehen.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland bewegt Kultur, sei es mit den historischen Zügen oder mit dem Erhalt der dazu gehörigen Infrastruktur. Ihm machen es innerhalb des Verbands historischer Eisenbahnen Schweiz HECH gegenwärtig 69 Mitgliedsbahnen und Fahrzeughalter gleich. Zusammen setzen sie sich ein, dass das Kulturerbe Eisenbahn in all seinen Facetten auch in Zukunft im Betrieb erlebt und bestaunt werden kann.

www.dvzo.ch
www.depotareal.ch
www.hech.ch

Einige Fragen an Daniel Rutschmann, Koordinator Historische Projekte DVZO

Was ist Ihre Motivation, sich mit musealen Eisenbahnen zu beschäftigen?

Der Eisenbahnvirus wurde mir in die Wiege gelegt. Mein Vater amtete als Obermaschineningenieur bei den SBB und war massgebend verantwortlich dafür, dass Dampflokomotiven und historische Fahrzeuge bei der Eisenbahn überlebt haben. Schon als Kind wurde ich an jedes Eisenbahnfest mitgenommen, wo die alten Dampflokomotiven fuhren. Die Faszination historische Eisenbahn motivierte mich früh, aktiv in dieser Szene mitzumachen.

Was fasziniert Sie daran?

Neben der alten Technologie fasziniert mich das Handling rund um Maschinen und Anlagen, und vor allem übt auch der Eisenbahner als Mensch eine grosse Faszination auf mich aus. Diese Auseinandersetzung ist für mich wie eine Zeitreise.

Welches sind die besonderen Herausforderungen bei der Pflege dieses Kulturguts?

Die fachgerechte Revision und der Betrieb alter Schienenfahrzeuge stellen grosse Anforderungen. Im Weiteren macht uns die Finanzierung von Projekten grosse Mühe; die Geldsuche fordert viel Zeit und Wissen. Zu guter Letzt sehe ich auch in der Vermittlung eine besondere Herausforderung. Wir müssen die historische Eisenbahn als Kulturgut in die Köpfe der Allgemeinheit bringen. Sie muss ein Bestandteil der Geschichte unseres Landes werden und schliesslich in aller Munde sein.

Was vermittelt uns die Sammlung des DVZO für die Gegenwart?

Beim DVZO kann man den historischen Eisenbahneralltag in allen Facetten erleben. Wir versuchen, alte Berufsbilder zu erhalten, alte Praktiken zu zelebrieren und diese dem Besucher als Werte zu übermitteln. Wo möglich wird mit alten Utensilien gearbeitet, die der DVZO aus verschiedenen Sammlungen erhalten hat: Alte Ölkannen und Pumpenöler stehen im Einsatz, Kartonbillette werden noch von Hand datumiert und vom Kondukteur gelocht. Bei Dämmerung werden alte Petrollampen eingesetzt, und und und.

Was hat der Laie davon?

Der Laie kann die Eisenbahn von damals live erleben. Er sieht die historischen Eisenbahnfahrzeuge und erlebt die verschiedenen Berufsgattungen. Daneben kann er sich auch selber in den historischen Bahnbetrieb einbringen, indem er als Aktivmitglied eine Tätigkeit beim DVZO aufnimmt. ■

Résumé

La ligne ferroviaire qui relie le village de Bauma, dans la vallée de la Töss, à Uerikon, au bord du lac de Zurich, a été ouverte en 1901. Quarante-sept ans plus tard, la ligne était à bout de souffle. Une poignée d'amateurs de chemins de fer a alors fondé une association ayant pour but d'exploiter un train historique sur ces rails. En mai 1978, le premier train à vapeur roulait sur les voies déjà rouillées.

Les membres de l'association du chemin de fer à vapeur de l'Oberland zurichois (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO) se sont engagés à préserver le patrimoine du chemin de fer. Ils y consacrent chaque année quelque 21 000 heures de travail bénévole. Leurs tâches comprennent notamment la révision du matériel roulant historique, l'exploitation de la ligne dans le respect de la réglementation en vigueur, l'entretien des infrastructures et des bâtiments. De mai à octobre, les trains à vapeurs parcourent leur trajet de douze kilomètres tous les premiers et troisièmes dimanches du mois. Quelque 25 000 passagers ont emprunté ces trains historiques en 2017.

Les bâtiments déjà existants (dont un ancien hall des années 1860 provenant de la gare centrale de Bâle) et le matériel roulant n'ont pas encore fait l'objet d'études détaillées. Sur l'aire de Bauma, un circuit d'information doté de panneaux explicatifs retrace aux visiteurs le fonctionnement de la ligne d'autrefois. La restauration d'autres bâtiments historiques, tels un poste de commande à leviers, une baraque servant d'abri aux ouvriers qui longeaient les voies, ou encore une plaque tournante est également prévue. Tous ces projets sont étroitement liés à la revitalisation de la vallée de la Töss souhaitée par le canton de Zurich. C'est ainsi qu'un patrimoine industriel bien ancré dans sa région peut s'inscrire dans un espace naturel de loisirs et de détente.