



13./14. Oktober 2007

Rangierloktreffen Bauma

Herzlich willkommen in Bauma

Bereits zum dritten Mal organisiert der DVZO als Begleitveranstaltung zur „Plattform der Kleinserie“ ein attraktives Fahrzeugtreffen der Grosstraktion. Wie üblich sind die Fahrzeuge nicht nur kalt abgestellt, sondern im Betrieb zu erleben, zu riechen, zu fotografieren, zu benutzen... Und wie üblich setzen wir zur gewohnten Dampftraktion einen besonderen Akzent, diesmal zum Thema „Rangierlokomotiven“.

Dampfzüge

Jede Stunde verlassen zwei Dampfzüge in Parallelausfahrt den Bahnhof Bauma in Richtung Fischenthal-Wald und Bäretswil-Hinwil. Voraussichtlich 7 Dampflokomotiven teilen sich die Bespannung dieser Züge.

Diesel- und elektrisch betriebene Rangierlokomotiven

Die Fahrzeuge stehen im Bahnhof Bauma zur Besichtigung. Jede Stunde fährt ein elektrischer oder dieselbetriebener Traktorgüterzug mit fotogener Last aus verschiedenen Epochen auf der Strecke Bauma-Bäretswil. Die Güterzüge bieten nur begrenzte Mitfahrmöglichkeit. Die genauen Lokdienste sind ab Anfang Oktober auf www.dvzo.ch publiziert.

Fahrpreise

Bauma-Wald oder Bauma-Hinwil
Einfache Fahrt Fr. 16.-
Retourfahrt Fr. 29.-

Für Teilstrecken gelten ermässigte Preise. Kinder bis 16 Jahre fahren in Begleitung Erwachsener gratis mit. Billette erhältlich am SBB-Schalter in Bauma und Hinwil sowie direkt beim Zugpersonal.

Zufahrt nach Bauma

Wir empfehlen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Parkplätze sind knapp und zum Teil weit entfernt. THURBO führt auf der S 26 zwischen Winterthur und Bauma einen ausserordentlichen Halbstundentakt.

Vielen Dank an unsere Partner

Zürcher Museumsbahn, Zürich
Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn, Romanshorn
Verein zur Erhaltung der Dampflokomotive, Ramsen
Dampfbahn Bern
Zeochem AG, Papierfabrik Perlen
Eurovapor-Sektion Sulgen
SBB Cargo
SBB Historic
THURBO AG

Fahrplan Samstag, 13. Oktober 2007

Dampfzüge Bauma-Hinwil

		t	t	t	t	t
Bauma	ab	12.40	13.40	14.40	15.40	16.40
Neuthal	ab	12.52	13.52	14.52	15.52	16.52
Bäretswil	an	12.59	13.59	14.59	15.59	16.59
Bäretswil	ab	13.01	14.01	15.01	16.01	17.01
Ettenhausen ohne Halt						
Hinwil	an	13.18	14.18	15.18	16.18	17.18
		** t	t	t	***	t
Hinwil	ab	10.40	13.40	14.40	15.40	16.40
Ettenh	ab	10.53	13.50	14.50	15.50	16.50
Bäretswil	an	11.05	13.57	14.57	15.57	16.57
Bäretswil	ab	11.10	14.01	15.01	16.01	17.01
Neuthal	ab	11.20	14.08	15.08	16.08	17.08
Bauma	an	11.30	14.18	15.18	16.18	17.18

Dampfzüge Bauma-Wald

			t	t	t
Bauma	ab	12.40	13.40	14.40	15.40
Steg	ab	12.50	13.50	14.50	15.50
Fischenthal	an	12.55	13.55	14.55	15.55
Fischenthal	ab	13.00	14.00	15.00	16.00
Gibswil	ab	13.05	14.05	15.05	16.05
Wald	an	13.13	14.13	15.13	16.13
			t	t	t
Wald	ab	13.39	14.39	15.39	16.39
Gibswil	ab	13.54	14.54	15.54	16.54
Fischenthal	an	14.00	15.00	16.00	17.00
Fischenthal	ab	14.04	15.04	16.04	17.04
Steg	ab	14.09	15.09	16.09	17.09
Bauma	an	14.18	15.18	16.18	17.18

Die grau unterlegten Züge führen einen Buffetwagen.

** Von Sihlwald (ab 07.10) -Zürich Altstetten (ab 08.20)
*** Nach Zürich Altstetten (an 18.37) -Sihlwald (an 19.37)

In Bäretswil bzw. Fischenthal besteht die Möglichkeit, auf den kreuzenden Dampfzug umzusteigen.

Güterzüge Bauma-Bäretswil

Bauma	ab	12.20	13.20	15.20	17.20
Bäretswil	an	12.40	13.40	15.40	17.35
Bäretswil	ab	13.00	14.15	16.15	17.50
Bauma	an	13.20	14.35	16.35	18.05

Die Güterzüge bieten nur begrenzte Mitfahrmöglichkeit.

Verstärkungszüge S 26 (THURBO)

Winterthur	11.26	jede Stunde bis	16.26
Bauma	11.59		16.59
Bauma	12.04	jede Stunde bis	17.04
Winterthur	12.36		17.36

Fahrplan Sonntag, 14. Oktober 2007

Dampfzüge Bauma-Hinwil

		t	t	t	t	t
Bauma	ab	09.40	10.40	12.40	13.40	14.40
Neuthal	ab	09.52	10.52	12.52	13.52	14.52
Bäretswil	an	09.59	10.59	12.59	13.59	14.59
Bäretswil	ab	10.01	11.01	13.01	14.01	15.01
Ettenhausen ohne Halt						
Hinwil	an	10.18	11.18	13.18	14.18	15.18
			t	t	t	***
Hinwil	ab	10.40	11.40	13.40	14.40	15.40
Ettenh	ab	10.50	11.50	13.50	14.50	15.50
Bäretswil	an	10.57	11.57	13.57	14.57	15.57
Bäretswil	ab	11.01	12.01	14.01	15.01	16.01
Neuthal	ab	11.08	12.08	14.08	15.08	16.08
Bauma	an	11.18	12.18	14.18	15.18	16.18

Dampfzüge Bauma-Wald

		t	t	t	t
Bauma	ab	09.40	10.40	12.40	13.40
Steg	ab	09.50	10.50	12.50	13.50
Fischent.	an	09.55	10.55	12.55	13.55
Fischent.	ab	10.00	11.00	13.00	14.00
Gibswil	ab	10.05	11.05	13.05	14.05
Wald	an	10.13	11.13	13.13	14.13
			t	t	t
Wald	ab	10.39	11.39	13.39	14.39
Gibswil	ab	10.54	11.54	13.54	14.54
Fischent.	an	11.00	12.00	14.00	15.00
Fischent.	ab	11.04	12.04	14.04	15.04
Steg	ab	11.09	12.09	14.09	15.09
Bauma	an	11.18	12.18	14.18	15.18

Die grau unterlegten Züge führen einen Buffetwagen.

*** Nach Zürich Altstetten (an 19.07) -Sihlwald (an 20.17)

In Bäretswil bzw. Fischenthal besteht die Möglichkeit, auf den kreuzenden Dampfzug umzusteigen.

Güterzüge Bauma-Bäretswil

Bauma	ab	09.20	10.20	11.40	12.55	14.20	16.20
Bäretswil	an	09.40	10.40	12.00	13.10	14.40	16.35
Bäretswil	ab	10.00	11.10	12.15	13.20	15.15	17.15
Bauma	an	10.20	11.30	12.35	13.35	15.35	17.35

Die Güterzüge bieten nur begrenzte Mitfahrmöglichkeit.

Verstärkungszüge S 26 (THURBO)

Winterthur	09.26	jede Stunde bis	16.26
Bauma	09.59		16.59
Bauma	10.04	jede Stunde bis	17.04
Winterthur	10.36		17.36

Eingesetzte Fahrzeuge (Änderungen vorbehalten)

Dampflokomotiven

1892: Ed3/3 2 „Hansli“ (Zürcher Museumsbahn)
(Einsatz nur am Samstag, 13. Oktober 2007)

Die von der Zürcher Museumsbahn betriebene Ed3/3 2 „Hansli“ ist die älteste Lok an unserem Treffen: 1892 von der SLM für die Sihltalbahn erbaut, trat sie nach deren Elektrifizierung in den 20er-Jahren eine längere Odyssee durch verschiedene Schweizer Industriebetriebe an. Vor rund 15 Jahren war sie auf der mittlerweile wieder liquidierten Museumsbahn „Tonkin“ am linken Genferseeufer eingesetzt, bis sie 2005 wieder in ihre alte Zürcher Heimat kam.

1903: Ed3/4 2 „Hinwil“ (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland)

Die Ed3/4 2 entspricht einer Einheitsbauart, die um die Jahrhundertwende von der SLM für verschiedene Schweizer Privatbahnen konstruiert wurde. Erbaut 1903 bei der SLM für die Régional Saignelégier-Glovelier (heute Schmalspur, CJ), fand sie ab 1940 bei der Régional Porrentruy-Bonfol Verwendung. 1953 ging sie als Rangierlok zur Firma Sulzer in Oberwinterthur. Seit 35 Jahren gehört sie nun dem DVZO und hat ihm über 20 Jahre gute Dienste geleistet. Da wieder eine grössere Kesselreparatur ansteht, wird sie Ende Saison 2007 für einige Zeit ausser Betrieb genommen.

1907: E3/3 10 (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland)

Ihre frühere Nummer 8476 weist diesen Tiger als Schwester der beiden anderen E3/3 aus. Der einzige konstruktive Unterschied besteht darin, dass sie mit Baujahr 1907 leicht kürzer gebaut ist, wie man zwischen der mittleren und der hinteren Achse unschwer erkennen kann. Die nunmehr genau 100-jährige Lok kam 1961 als Ersatz für die Ed3/3 4 „Schwyz“ zur Chemischen Fabrik Uetikon, wo sie bis 1992 aushilfsweise eingesetzt wurde. Ihr Zustand entspricht dem Aussehen der letzten planmässig in der Schweiz eingesetzten Dampfloks in den 1950er- und 60er-Jahren.

1912: Ec3/5 3 (Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn)

Die erst 1965 elektrifizierte MThB (Kreuzlingen-Weinfelden-Wil SG) besass vier baugleiche Dampflokomotiven, die eine Sonderbauart des klassischen „Habersack“ der SBB darstellen. Als einzige hat die Nummer 3 überlebt, die nun nach vierjähriger Pause mit einem Neubauelement wieder unter Dampf steht.

1912: E3/3 6 (Papierfabrik Perlen)

Nach einhelliger Meinung in der Szene ist diese Lok „der schönste Tiger der Schweiz“. Es handelt sich um die ehemalige Nummer 8492; die Maschine ist konstruktiv baugleich mit der E3/3 8518 „Bäretswil“, äusserlich jedoch konsequent im Ursprungszustand gehalten. Ihre heutige Heimat hat sie in der Papierfabrik Perlen (Kanton Luzern), von wo aus sie für Sonderfahrten zum Einsatz kommt.

1913: E3/3 8518 „Bäretswil“ (DVZO)

Zusammen mit den anderen Tigern stand die E3/3 8518 "Bäretswil" ab 1913 jahrzehntelang bei den Schweizerischen Bundesbahnen im Rangier- und leichten Streckendienst, bis sie ab den 1960er-Jahren als Werklok im Zementwerk Reuchenette der Nachwelt erhalten blieb. Äusserlich herausgeputzt und seit 1997 total restauriert, erinnert heute nicht mehr viel an ihre proletarische Herkunft, zumal einige typische „Tiger-Merkmale“ wie z.B. die Rangierplattform verschwunden sind.

1921: Ed3/3 1 „Muni“ (Verein zur Erhaltung der Dampfloks Muni)

Der „Muni“ hält punkto Zugkraft, was sein Name verspricht. Und wenn die Pfeife ertönt, wähnt man sich entweder am Dampfschiffsteg oder in der amerikanischen Prärie. Die 1921 erbaute Lok war bei der BASF in Ludwigshafen im Einsatz, bis sie in den 80er-Jahren in der Schweiz eine neue Heimat fand. Heute dampft sie für den „Verein zur Erhaltung der Dampfloks Muni“ auf der neu eröffneten Museumsbahn Etwilen-Ramsen-Singen.

Rangierlokomotiven und Schienentraktoren

Bis in die Neunzigerjahre war jeder grösseren und mittleren Station auf dem Schweizer Schienennetz ein Schienentraktor oder eine Rangier-lokomotive zugeteilt. Damit stellte man die Güterwagen an die Lade-stellen und formierte die Güter- und Personenzüge. So konnte die Aufenthaltszeit für die Fernzüge auf ein Minimum reduziert werden, und zwischendurch stand das Verschubfahrzeug für die Bedürfnisse der Kunden auf Abruf zur Verfügung.

Je nach Anlage war ein rein elektrisches oder ein Zweikraftfahrzeug eingeteilt; manche Bahnhöfe besaßen auch eine Lok mit reinem Dieselantrieb. Unterschiedlich waren auch die Bedürfnisse hinsichtlich Lastgrenzen und Streckendienst, hinzu kamen die speziellen Serien für den Baudienst. So entstand eine bunte Vielfalt an Bauarten, von denen heute viele schon wieder verschwunden sind.

Die Indexnummern der Traktoren bezeichnen nicht wie bei den Streckenlokomotiven die zeitliche Abfolge der Ablieferung, sondern den Lastrayon des Fahrzeuges, bisweilen auch die Mehrfrequenztauglichkeit. So kann es unter einer Bezeichnung mehrere Bauserien unterschiedlicher Generationen geben.

1928: Ee3/3 16318 (Peter Hemmig / Verein Historische MThB)

Die erste Serien-Lieferung von elektrischen Rangierloks hatte den Führerstand nicht wie die späteren Ausführungen in der Mitte, sondern wie die Dampflokomotiven am Ende, was diesen Fahrzeugen Uebennamen wie „Halbschuh“ oder „Bügeleisen“ eintrug. Wie bei den Dampfloks ist die Uebersichtlichkeit für den Lokführer nicht besonders gut, weshalb man von dieser Bauart zugunsten des Mittelführerstandes bald wieder abkam.



Organisation: DVZO, Postfach, 8340 Hinwil

1946: Te' 155 und 157 (Dampfbahn Bern)

Dieser Typ machte sich in kleinen Stationen nützlich, die vollständig elektrifiziert waren und für die Güterwagen mehrere Ladeorte besaßen. So konnte die Streckenlok des Güterzuges vom aufwenigen Rangieren entlastet werden. Gelegentlich war sogar das Büropersonal auf diesen Fahrzeugen instruiert. Vereinzelt verwendete man diese Fahrzeuge auch für den Baudienst. Charakteristisch ist die grosse gedeckte Plattform, die man auch für kurze Ueberfahren von Stückgütern verwenden konnte, z.B. vom Güterschuppen ins nahe Anschlussgleis einer Firma. Die hier ausgestellten Te' 155 und 157 stammen von der Emmental-Burgdorf-Thun Bahn (EBT), sind aber baugleich mit den Exemplaren der SBB.

1954: Tem' 71 (Johann Gröbli / Eurovapor)

Dieser Traktor gehört zur Serie der leichten Zweikraftfahrzeuge. Er fand Verwendung auf Bahnhöfen, die über regelmässigen, aber geringen Güterverkehr verfügten und zudem eines oder mehrere nicht elektrifizierte Anschlussgleise besaßen. Der Dieselmotor leistet nur einen Bruchteil der elektrischen Stromversorgung und kam deshalb nur im Ausnahmefall zur Anwendung.

1961: Tm'' 706 (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland)

Hier handelt es sich um einen typischen Baudiensttraktor mit Niederflur-Niveau und gedeckter Transportbühne. Leichtes Material konnte so auch auf der Strecke ohne Probleme von Hand geladen werden. Das Fahrzeug besitzt zusätzlich eine Bolzenkupplung für Schienenrollis.

1961: Tem''' 354 (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland)

Das seit letztem Jahr in Bauma stationierte Fahrzeug ist ein Vertreter der stärksten Zweikraftklasse; diese Traktoren wurden in Anlagen mit viel Güterverkehr und gelegentlicher Bedienung von Anschlussgleisen eingesetzt. Zwischendurch konnte – wo es die Anlage ermöglichte – dank elektrischer Traktion Dieseldieselstoff eingespart werden.

1961: Bm6/6 18508 (SBB Betriebwehr / SBB Historic)

Zur definitiven Ablösung der letzten grossen Dampflokomotiven beschaffte die SBB zu Beginn der Sechzigerjahre eine Serie von 10 Diesellokomotiven, die auch für den schweren Güter- und Reisezugdienst geeignet waren. Sie prägten das Bild auf den letzten nichtelektrifizierten Strecken und auf den grossen Rangierbahnhöfen.

1962: Em3/3 (SBB Cargo)

Dieser Dieselloktyp ist die kleine Schwester der grösseren Bm4/4 und Bm6/6. Gemeinsam ersetzten sie in den 60er-Jahren in mittleren und grösseren Bahnhöfen mit ausgedehnten nicht elektrifizierten Anschlussgleisanlagen die letzten kleinen und mittleren Dampfloks im Rangier- und Streckendienst. Nicht nur die Form, sondern auch der Stangenantrieb erinnert an dieser Rangierlok noch ein Stück weit an ihre kohlebetriebenen Vorgängerinnen.