



Herkunft:	Zürich Altstetten
Baujahr:	um 1908
Realisierungskosten:	CHF 1'500'000.–

In Bauma stand bis 1947 vis à vis der Lokremise eine Wagenwerkstatt. Der hölzerne Bau wurde im Zuge der Elektrifizierung abgebrochen. Grössere Nebenbahnhöfe waren typischerweise mit Lokremise, Drehscheibe und «der» Wagenwerkstatt ausgestattet, um den Unterhalt an Lokomotiven und Wagen zu bewerkstelligen.

Der DVZO möchte ein solch typisches Ensemble rekonstruieren: Mit dem Altstetter Lokomotivschuppen kann der DVZO einen der ehemaligen Baumer Wagenwerkstatt ähnlichen Bau vor dem Abbruch bewahren. Im DVZO-Areal wieder aufgestellt, wird dieser den DVZO-Wagentechnikern als Werkstatt dienen.





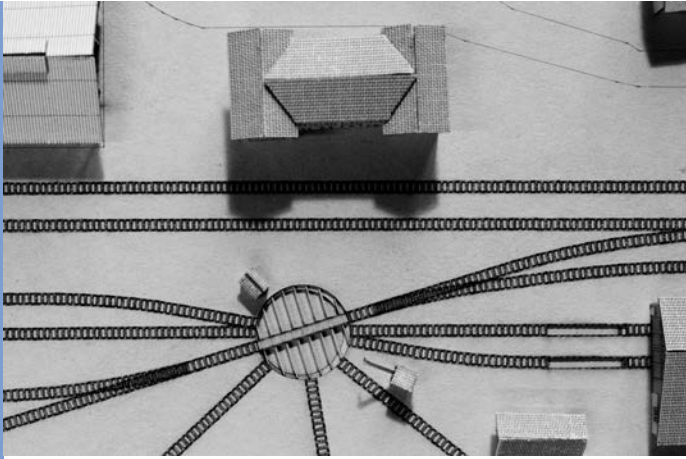
Herkunft:	bestehend in Bauma
Baujahr:	1875
Instandstandstellungskosten:	CHF 300'000.–

Seit 1875 durchlebte die Baumer Lokremise verschiedene Nutzungsphasen und Erweiterungen. Vom Lokdepot der Tösstalbahn über die SBB-Bahnmeisterei kam sie zur heutigen Funktion als Werkstatt für das DVZO-Rollmaterial.

Im gemischten Riegel-/Holzbau hat jede Erweiterung ihre Spuren hinterlassen, ohne die vorhergehenden Phasen zu überdecken. Damit ist die Baumer Lokremise gleichsam ein Lexikon der vergangenen anderthalb Jahrhunderte.

Nach Auslagerung des Wagenunterhalts in die Wagenwerkstatt kann sich der DVZO in der Lokremise wieder auf den Unterhalt an den Triebfahrzeugen konzentrieren. Dies wird der Technikgruppe grosse Vorteile bringen, zumal die Problematik der Unvereinbarkeit von Holz-, Maler- und Metallbearbeitung entschärft werden kann.





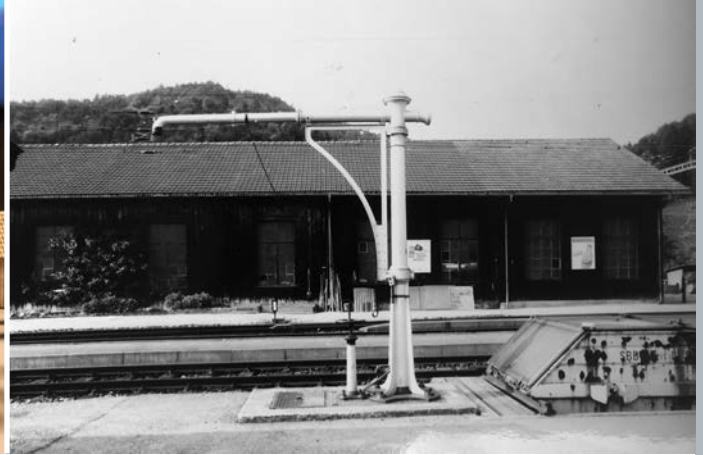
Herkunft:	Zürich Oerlikon
Baujahr:	um 1870
Realisierungskosten:	CHF 1'600'000.–

Die Drehscheibe mit 12.1 Metern Durchmesser war zwischen 1875 und 2013 in Oerlikon im Einsatz. Sie wendete einst die ankommenden Dampflokomotiven, so dass der Kohlentender stets hinter der Lok mitlief.

Die Oerliker Drehscheibe ist ein integral erhaltenes Stück aus der Zeit des rasanten Bahnbaus zu Beginn der 1870er-Jahre, dessen ursprünglich zahlreiche Exemplare in den letzten 30 Jahren fast vollständig verschwunden sind.

In Bauma ersetzt die Drehscheibe ein ganzes Weichennest und wird zum prägenden optischen Zentrum des aufgewerteten Depotareals. Zudem wird das im einundzwanzigsten Jahrhundert nicht mehr praktizierte Abdrehen von Fahrzeugen als früher alltägliches und notwendiges Manöver wiederbelebt.



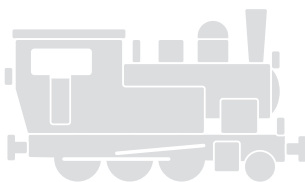


Herkunft:	Turbenthal
Baujahr:	um 1900
Realisierungskosten:	CHF 60'000.-

Der feingliedrige, schnörkellose Wasserkran stand bis 2008 im Bahnhof Turbenthal, wo er bis zum Ende der Plandampfzeit um 1960 und dann wieder museal ab 1978 den eingesetzten Dampflok das nötige Wasser zur Weiterfahrt spendete.

Bei den noch erhaltenen und teilweise sogar betriebstüchtigen Wasserkränen handelt es sich meist um massiv-wuchtige Exemplare. Derjenige aus Turbenthal entspricht einer Bauweise für beschränkte Platzverhältnisse, die sich optisch gut in das Ensemble einer kleinen Landstation einfügt.

In Bauma soll der Turbenthaler Wasserkran vor dem Depot den Durst der Dampflokomotiven beim morgendlichen Anheizen stillen und im «Dampfzeitalter»-Abschnitt des Areals eine deutliche Zeitmarke setzen.





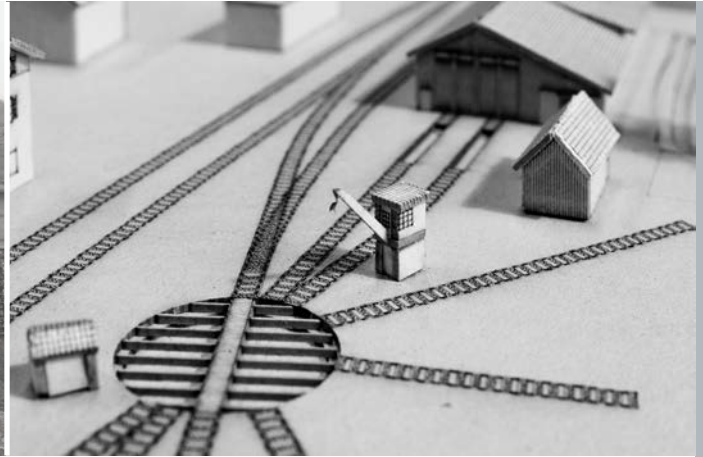
Herkunft:	Rheineck
Baujahr:	um 1880
Realisierungskosten:	CHF 50'000.–

Der Portalkran stand in Rheineck und stammt aus den ersten Betriebsjahren der 1858 eröffneten Bahnstrecke Rorschach – Sargans. Er diente dem Warenumschlag zwischen Bahnwagen und Pferdefuhrwerk von schweren Stückgütern bis 5 Tonnen Gewicht.

Konstruiert wurde der Portalkran mit Occasionsschienen Bauart Brunel, die sich auf der Fahrbahn nach kurzer Zeit als unbrauchbar erwiesen hatten. Somit ist er gleichzeitig der letzte Zeuge einer nicht reüssierenden Bahn-Innovation der 1850er-Jahre und einer sparsamen Nutzung von unkonventionellen Ressourcen.

In Bauma erinnert der Portalkran an die Blütezeit des Lokalgüterverkehrs per Bahn und übernimmt wieder Aufgaben im Umschlag Schiene-Strasse.





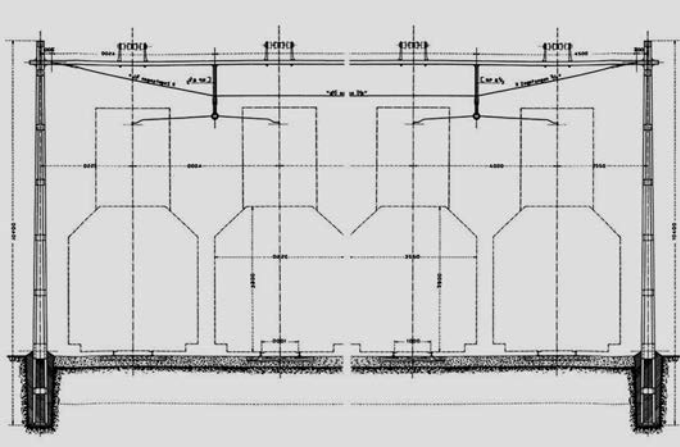
Herkunft:	Winterthur
Baujahr:	um 1905
Realisierungskosten:	CHF 100'000.–

Der Kohlekran hievte im Depot Winterthur die in Loren herangeführte Steinkohle direkt in die Vorräte der zu retablierenden Dampfloks. Dank ihm sparte die junge SBB einige Dutzend «Putzer» ein, die in Privatbahnzeiten diese strenge Arbeit zu Hungerlöhnen von Hand erledigt hatten.

Beim Winterthurer Kran handelt es sich um einen seltenen Zeugen von frühen Rationalisierungsbestrebungen bei der Eisenbahn, und er ist deshalb ein industriegeschichtlich kostbares Relikt.

Die depotspezifische Einheit von Kohlenhaufen, Lorenbahn und Hebekran soll in Bauma wieder erstehen und einen Einblick in den Lokdepot-Alltag um 1910 vermitteln.





Herkunft:	Brugg AG
Baujahr:	1923
Realisierungskosten:	CHF 230'000.–

In Brugg AG überdauerte ein Teil der Originalfahrleitung aus dem Elektrifizierungsjahr 1923 fast 100 Betriebsjahre und wurde erst 2017 abgebaut.

Die erhaltenen Teile vermitteln die charakteristische Erscheinung einer Fahrleitungsanlage aus der ersten Elektrifizierungswelle der 1920er-Jahre. Prägend dafür sind etwa die Gittermasten, die grün-braunen Isolatoren aus Porzellan und die Blechschirm-Hochlampen.

In Bauma erlaubt ein Wiederaufbau der alten Teile eine vereinfachte Bereitstellung und Abfertigung der historischen Elektro-Triebfahrzeuge im authentischen Umfeld. Zudem gehört dieses Element als wertvoller Zeitzeuge zum Arealabschnitt «frühe Elektrifikation».





Herkunft:	Bern Weyermannshaus
Baujahr:	1933
Realisierungskosten:	CHF 420'000.–

Das kleine Rangierstellwerk von Bern Weyermannshaus entstand 1933 im Zuge der Erweiterung des dortigen Rangier- und Stückgutbahnhofs. Es enthielt einen zentralisierten Weichenwärterposten und wurde erst 2015 durch ein elektronisches Stellwerk ersetzt.

Das Hochstellwerk ist geprägt von den beengten Platzverhältnissen eines Rangierbahnhofs, wo die Betriebsabläufe direkt vor Ort kontrolliert und gesteuert werden mussten. Zu Beginn der 1930er-Jahre war das Erscheinungsbild der SBB-Zweckbauten weitgehend vom schlichten Design des neuen Bauens bestimmt. In Bauma gibt das Stellwerk wieder einem Fahrdienstleiter Obdach. Von hier aus lassen sich sämtliche Anlagenteile steuern, die ausserhalb der SBB-Einflussbereichs liegen. Damit tradiert der DVZO ein weiteres ausgestorbenes Berufsbild in die Zukunft.





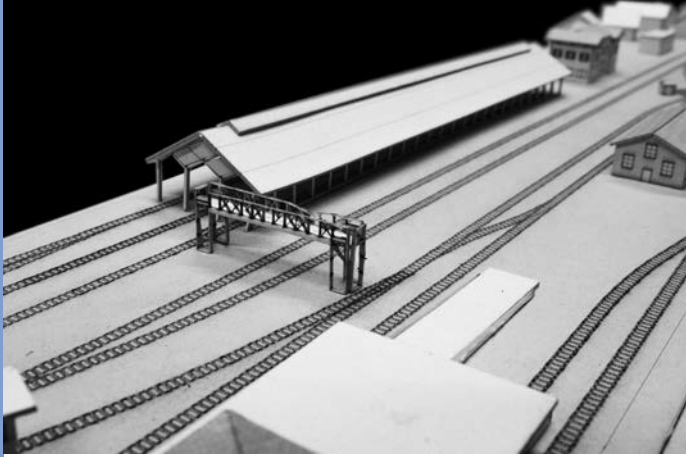
Herkunft:	Zürich Wollishofen
Baujahr:	1928
Realisierungskosten:	CHF 2'500'000.–

Der im sachlichen Stil der 1920er-Jahre gebaute Güterschuppen Zürich Wollishofen gehört in die seltene Kategorie der zwischen 1910 und 1960 entstandenen Eisenbahn-Bauten. Seine grosszügige Dimensionierung zeugt von der Blütezeit des Gewerbes und der Kleinindustrie im verstärkten Siedlungsgürtel der zweiten Zürcher Eingemeindung.

Nach Bauma versetzt, ist er das zentrale Element in demjenigen Bereich, der die frühe Elektrifizierungszeit repräsentiert. Als Gebäude nützt er dem DVZO mit Lager- und Büroräumen, der Öffentlichkeit mit einem Museum und einem bewirteten Treffpunkt.

Dieses Projekt wird durch die SBB Immobilien als Projektpartner finanziert und realisiert.



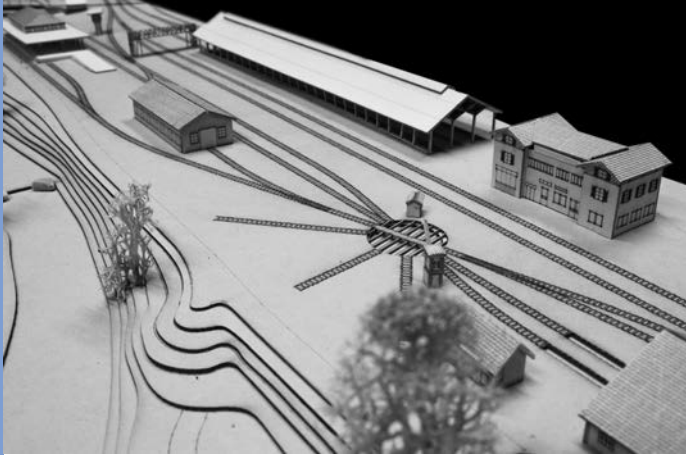


Vor allem über breite Gleisfelder scheute man sich schon sehr früh, ebenerdige Passagen für den Fuss- und Strassenverkehr zu legen. Bestehende Wegrechte wurden deshalb mit langen Passerellen überbrückt.

Wegen neuen gesetzlichen Bestimmungen verschwinden die letzten Passerellen genieteter Bauart in Kürze. In Bauma bietet sich die Chance, ein letztes Exemplar der Nachwelt zu erhalten.

Die Passerelle verbindet das Dorf direkt mit dem Depotareal, ohne zum Umweg über den Bahnübergang oder die Unterführung zu zwingen. Darüber hinaus bietet sie sich an als idealer Beobachtungsstandort für das museale Treiben auf den Schienen.

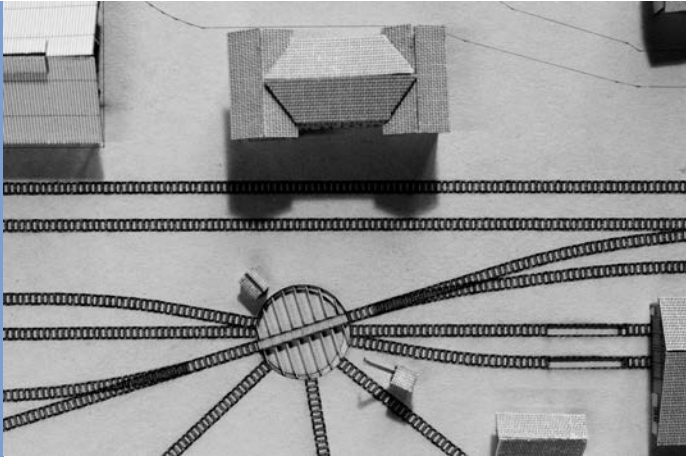




Die Wegführung erfordert besondere Sorgfalt. Die Besucher müssen vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs geschützt werden und sollen trotzdem mittendrin stehen. Auf die Bedürfnisse von Gästen mit eingeschränkter Mobilität ist nach Möglichkeit ebenso einzugehen wie auf die betrieblichen Bedürfnisse des DVZO.

Nach museumspädagogischen Grundsätzen führt der Rundgang durch das ganze Areal zu den verschiedenen Elementen oder Exponaten aus dem früheren oder heutigen Bahnalltag, die mit geeigneten Medien erklärt und verständlich gemacht werden.

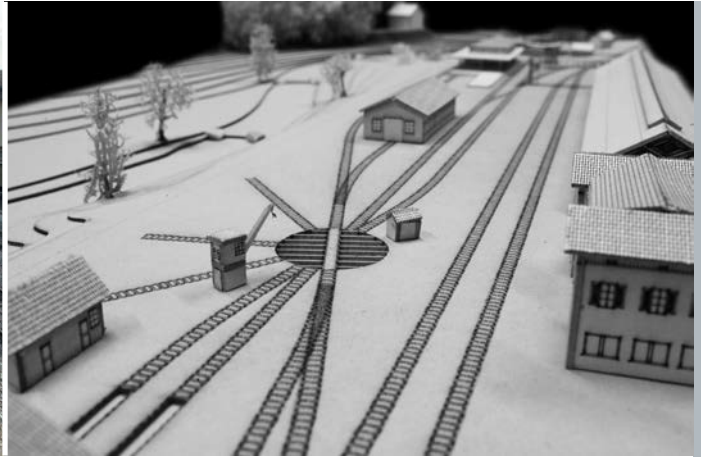




Eine Drehscheibe verbindet nicht nur einige durchgehende Gleise, sondern erschliesst auch eine Reihe von kurzen Abstellgleisen, die mehr oder weniger senkrecht zur Bahnhofsachse liegen und nur über die Scheibe zugänglich sind. Diese Anordnung erlaubt die rationelle Abstellung und Disposition von kurzen Anhänger- und Triebfahrzeugen.

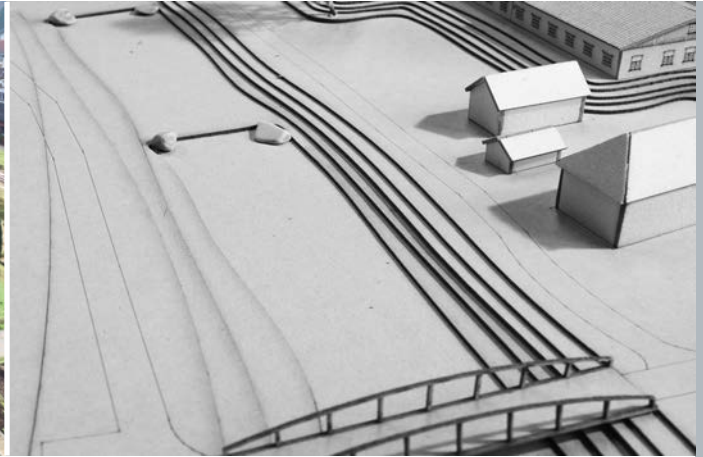
In Bauma können so die Rangiertraktoren sowie Instandhaltungsfahrzeuge auf einfache Art remisiert werden. Eines der Gleise wird als historisches «Sponsorengleis» mit original genagelten Schienen das Engagement von Privatpersonen und Stiftungen für das «Depotareal Bauma» würdigen.





Die Gleisgeometrie wird durch das Nutzungskonzept bestimmt. In Bauma soll es möglich sein, aus jedem der beiden Depotgleise direkt über die richtig stehende Drehscheibe auf das SBB-Netz zu gelangen, ohne jedes Fahrzeug einzeln abzu-drehen. Zudem soll das Umfahren von ganzen Zügen mit der Lok im Areal möglich sein und die verschiedenen Gebäude und Requisiten sind zweckmässig per Schiene zu erschliessen. Die nötigen Anpassungen erfordern etliche Fahrbahn-Arbeiten und auch den Einbau zusätzlicher Weichen.





Realisierungskosten:

CHF 850'000.–

Ein wesentlicher Treiber des Projekts ist der erforderliche Bau einer strassenseitigen Zufahrt, die auch für grosse LKW sowie Rettungsfahrzeuge passierbar ist. Im Rahmen der aktuellen Planungen für eine Umgestaltung des Töss-Areals steht die Erschliessung ab dem Gebiet Altlandenberg im Vordergrund. Für die Entsorgung der Dampflo-Schlacke soll der gegebene Unterschied im Terrain-Niveau ideal genutzt werden. Im Bereich des Güterschuppens bietet sich zudem die Chance, auf historische Konzepte des Strassenbaus zurückzugreifen (z.B. Pflasterung).

Dieses Projekt wird zu 50% vom AWEL als Projektpartner finanziert.

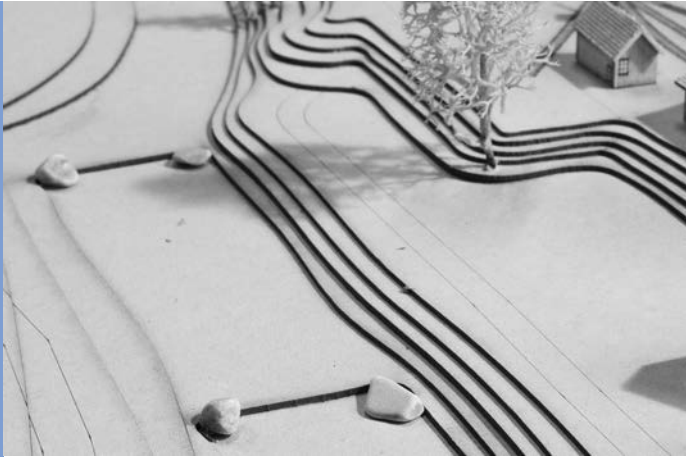




Herkunft:	Aus verschiedenen Bahnhöfen
Baujahr:	um 1900 / 1930
Realisierungskosten:	CHF 10'000.-

Schon immer mussten Bahnhofareale so weit künstlich beleuchtet werden, dass sich die Passagiere im Zugang zur Bahn auch bei Dunkelheit zurechtfinden. Im Lauf der Zeit entstand auch mehr und mehr das Bedürfnis, den Bahnhof als Arbeitsort auszuleuchten, nachdem dies zunächst ganz den persönlichen Laternen der Angestellten vorbehalten war. Im Depotareal Bauma kann diese Entwicklung nachgezeichnet werden. Im Teil «Dampfzeit» beschränkt sich die Beleuchtung auf Kandelaber an den Gebäuden sowie an Signalen, im Teil «Elektrozeit» befinden sich Hochlampen auf den Querträgern der Fahrleitung. Bei internen Arbeiten sorgen gut kaschierte Scheinwerfer bei Bedarf für die notwendige Helligkeit und Sicherheit.





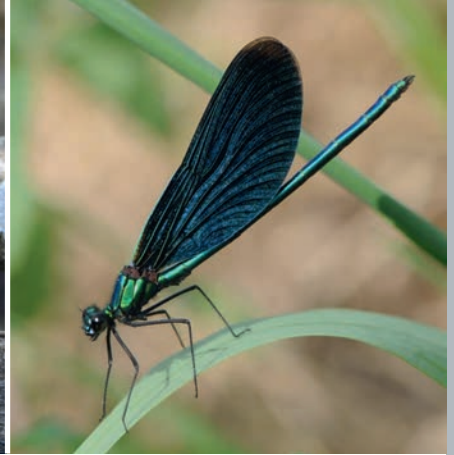
Realisierungskosten:

CHF 2'500'000.–

Ursprünglich war die Töss ein wild mäandrierender Fluss, der die gesamte Talsohle durchstrich. Je nach Wassermenge überschwemmte das Wasser die angrenzenden Flächen oder zog sich in den Untergrund zurück. Die kleinen Siedlungen (Wachten) konzentrierten sich zunächst auf geschützte Anhöhen. Erst die Industrialisierung erzwang die Besiedlung der Talsohle und damit die Kanalisierung des Flusses. Entlang des Bahnhofs Bauma soll nun die Töss aus ihrem heutigen kanalisierten und befestigten Lauf befreit und der ursprüngliche Charakter des Flusses teilweise wiederhergestellt werden. Die Hochwassersicherheit wird gleichwohl gewährleistet. Zusammen mit dem Depotareal und seiner Erschliessung ergibt sich die Chance, Natur-, Erholungs- und Erlebnislandschaft zu schaffen und wertvolle Wechselbeziehungen herzustellen.

Dieses Projekt wird vollständig durch das AWEL als Projektpartner finanziert und realisiert.

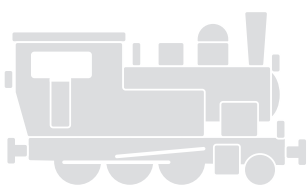




Bildnachweis: quadra GmbH, 8037 Zürich

Bahnareale können eine erstaunliche Anzahl von Tierarten beherbergen, darunter auch geschützte Arten. Das Fehlen von Strassenverkehr sowie die besonderen baulichen Bodenverhältnisse im Wechsel von vegetationslosem Schotter und dichtem Bewuchs ermöglichen die Bildung sehr spezifischer ökologischer Nischen. Zwischen den Schottersteinen können sich Zauneidechsen, Blindschleichen oder gar Ringelnattern verkriechen oder auf den Bahnschwellen sonnen.

Neben diesen «Bahnfans» finden viele weitere, seltenere Tierarten mit dem Projekt wieder ein Zuhause, denn mit der Revitalisierung der Töss entstehen eine Vielzahl neuer Lebensräume – zum Beispiel für die Blauflügel-Prachtlibelle oder die Wasseramsel.





Bildnachweis: quadra GmbH, 8037 Zürich

Flora und Bahnareal widersprechen sich grundsätzlich. Trotzdem bevölkern vor allem Pionierpflanzen wie Storchenschnabel und Katzenschwanz die schattenlose Fahrbahn.

Abseits der Gleise schafft die Revitalisierung der Töss neue Lebensräume: An naturnahen Uferbereichen kann sich das Mädesüss ansiedeln – eine altbekannte Heilpflanze, in der man vor etwa 150 Jahren Salicylsäure entdeckte, den Wirkstoff von Aspirin. Dank vielfältiger Strömungsverhältnisse finden unterschiedliche Wasserpflanzen vermehrt geeignete Lebensbedingungen, wie etwa Kieselalgen, deren Zellen in einer filigran strukturierten Hülle aus Silikatglas stecken.

