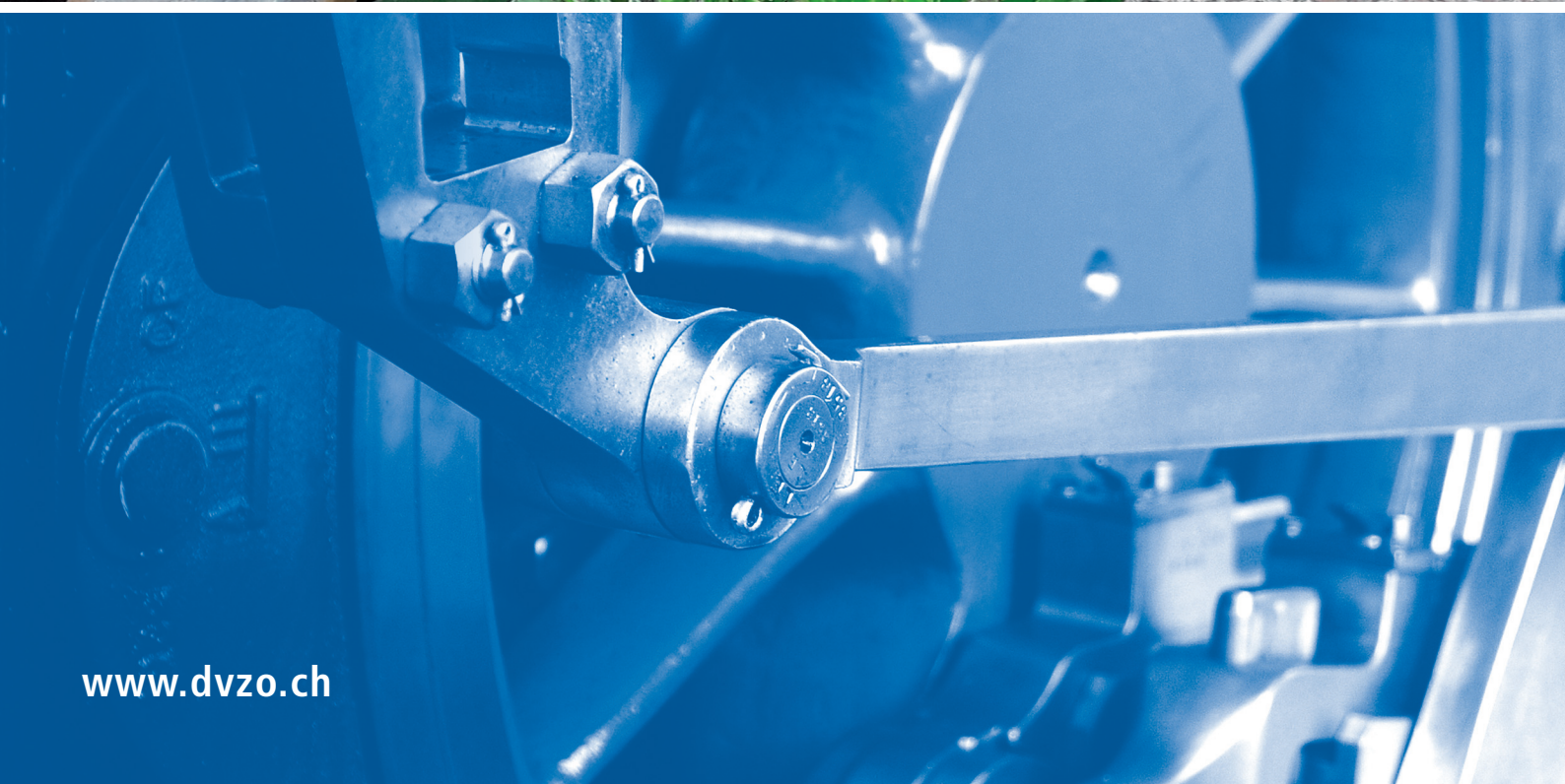


50  
1969–2019



# Jahresbericht 2019



<b>Bericht des Präsidenten</b>	Seite	3
<b>Administration</b>	Seite	4
<b>Betrieb</b>	Seite	5–8
<b>Technik «Triebfahrzeuge»</b>	Seite	9–10
<b>Technik «Wagen»</b>	Seite	11–12
<b>Infrastruktur</b>	Seite	13
<b>Infrastruktur «Pachtstrecke»</b>	Seite	13–14
<b>Liegenschaften</b>	Seite	15
<b>Projekte</b>	Seite	16–17
<b>Finanzen</b>	Seite	17
<b>Bilanz/Erfolgsrechnung</b>	Seite	18–20
<b>Anhang zur Jahresrechnung</b>	Seite	21–22
<b>Kleiner Jahresrückblick</b>	Seite	23



Mit dem leicht verschneiten Oberländer Hausberg Bachtel im Hintergrund ist am 16. Februar 2019 der DVZO-Dampfzug mit der Lok Eb 3/5 9 von Rüti ZH nach Bubikon unterwegs

**Geschätzte Mitglieder**

Das Jahr des fünfzigjährigen Bestehens unseres Vereins gehört der Vergangenheit an. Auch wenn in diesem Jahr kein Fahrzeugtreffen stattfand, konnten wir an den zwölf Fahrsonntagen rund 10 000 Fahrgäste begrüßen. Sie kamen nicht nur in den Genuss der Dampffahrten zwischen Bauma und Hinwil, sondern durften sich an allen Fahrtagen an speziellen Aktionen erfreuen. Darüber hinaus besuchten uns zehn Vereine, die sich dem Erhalt historischer Schienenfahrzeuge widmen; darunter der Verein Historische Mittelthurgau Bahn, Zürcher Museumsbahn und SBB Historic. Ihre Loks konnten jeweils in der Bahnhofhalle bestaunt werden.

Zwei Höhepunkte möchte ich besonders erwähnen: Das Oldtimertreffen vom 21. Juli und die von Martin Horath mitgebrachte dampfbetriebene Gattersäge, die auf grosses Interesse stiess.

Anstatt der erwarteten Handvoll alter Fahrzeuge «überschwemmt» im Juli etwa deren 200 den Ort Bauma. Dass wir den Fahrplanbetrieb ohne gravierende Störungen bewältigen konnten, ist sehr erfreulich und auch ein Zeugnis für die professionelle Arbeit, die geleistet wird.

An dieser Stelle danke ich allen aktiven Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus der Technik, der Gastronomie, dem Fahrbetrieb, der Strassenwache, dem Dampfplädeli und dem Vorstand für ihren selbstlosen Einsatz herzlich. Ohne ihr Engagement könnten wir unseren Betrieb nicht in diesem Rahmen aufrechterhalten.

Ebenso sind wir auch auf die finanzielle Unterstützung der etwa 700 Passiv- und Gönnermitglieder und unserer Sponsoren angewiesen. Auch ihnen gebührt ein grosses Dankeschön.

Auf jeden Fall zu erwähnen sind die zwei grössten Einsätze ausserhalb unserer Bahnstrecke – am Schlierenfest wie auch am 125-Jahrjubiläum der rechtsufrigen SBB-Strecke entlang des Zürichsees beteiligte sich der DVZO mit je einer Komposition. Die Begeisterung der Fahrgäste bei diesen Fahrten ist wohl die beste Werbung für unseren Verein. Wenn ich von Reklame spreche, dürfen die Samichlausfahrten nicht fehlen, die für die Kinder und auch ihre Eltern unvergesslich sind. Die Augen der Erwachsenen leuchteten mindestens so stark wie die ihres Nachwuchses. Herzlichen Dank allen, die an diesen Anlässen mitwirkten und damit zum Erfolg führten. Herzlichen Dank allen, die an den Anlässen mitwirkten und diese so zum Erfolg führten.

Nicht vergessen sei die Gruppe, die im August für die noch aktiven und ehemaligen DVZO-Seniorinnen und -Senioren einen Anlass organisierte, der die Teilnehmenden von Uster zum Mittagessen ins Neuthal führte. Die Veranstaltung endete mit einer Führung durch die Historische Bahnhofshalle in Bauma.

Neben allen Aktivitäten rund um den Fahrbetrieb bescherte das Jahr 2019 dem Vorstand – vor allem auf der organisatorischen Ebene – einiges an Arbeit. Zwar ist der DVZO nach

wie vor als Verein organisiert und wird dies in absehbarer Zeit auch bleiben. Aber wir bewegen uns als Eisenbahnunternehmen auf einer Ebene, die eine Anpassung der Strukturen verlangt.

Für die Entwicklung dieser professionellen Strukturen wurde eine Steuergruppe aus Mitgliedern des Vorstandes und unter der Leitung von Markus Wildi ins Leben gerufen. Dazu traf sich die Gruppe in jeweils dreiwöchigem Turnus zu Arbeitssitzungen. Sie entwarf unter anderem Stellenbeschreibungen für die verschiedenen Ressorts und Stabsstellen, entwarf ein Leitbild inklusive der Vision und der Mission. Dies geschah nicht einfach im stillen Kämmerlein. Die Ideen der Steuergruppe wurden an zwei Versammlungen mit engagierten Aktivmitgliedern besprochen und anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung am 30. Oktober in Hinwil vorgestellt.

Eine weitere Aufgabe betraf die Neuorganisation der Administration. Nach dem Rücktritt von Monika Bieri zeigte sich, dass sich für diese Aufgabe niemand fand, der in ihre Fussstapfen treten wollte oder konnte. So entschied sich der Vorstand für diese aufwändige Arbeit eine Person in einem 50%-Pensum anzustellen. In Gabriella Wehrli fanden wir eine geeignete Person, welche unser Sekretariat nun betreut.

Ein weiterer Schritt betraf die Leitung des DVZO. Der Vorstand wird zukünftig noch fünf Mitglieder zählen. Er wird für die strategische Ausrichtung verantwortlich sein. Jürg Hauswirth, Daniel Rutschmann und Andreas Hurt treten nicht mehr zu einer Wiederwahl an. Für ihren langjährigen Einsatz sei ihnen an dieser Stelle herzlich gedankt. Christian Schlatter, Michi Bollmann und ich verbleiben, d.h. im Moment sind noch zwei Sitze vakant.

Dem Vorstand untergeordnet ist die sechsköpfige Geschäftsleitung. Die Mitglieder der Geschäftsleitung werden in geheimer Wahl von den jeweiligen Ressorts bestimmt. Zusammen mit dem Präsidenten führen diese sechs Personen den Verein auf operativer Ebene. Von den Ressortmitgliedern ernannt sind bis jetzt Brigitte Angehrn und Conny Keller (Betrieb), Christian Hofmann (Infrastruktur/Immobilien), Andreas Hurt (Finanzen) und Andrea Lareida (Technik). Hier ist eine Stelle noch unbesetzt. Noch ist die Arbeit nicht vollständig abgeschlossen. Wir sind aber zuversichtlich, dass wir der kommenden Generalversammlung ein erfolversprechendes Resultat unserer Arbeit präsentieren können.

Zum Schluss möchte ich noch das Projekt «Depotareal 2020» erwähnen. Auch hier wird hervorragende Arbeit geleistet. Wenn wir dereinst die historisch interessierten Eisenbahnfans mit einem Bahnpark, der alle Facetten der Eisenbahngeschichte erleben lässt, nach Bauma locken können, dann verdienen die am Aufbau Beteiligten einen «Eisenbahn-Oskar».

Hans-Ueli Leemann,  
Präsident

**Impressum**

**Herausgeber**  
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

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

**Redaktion und Koordination**  
DVZO, Gabriella Wehrli  
CH-8494 Bauma

**Gestaltung**  
Markus Pedrolini, mp-satz  
CH-4143 Dornach

**Druck**  
Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

**Auflage**  
1400 Expl.

**Fotografen** (Bildnachweis)  
Andreas Hurt (Titelbild, S. 23 oben)  
Werner Wehrli (S. 4 links), Kim Nipkow (S. 9)  
Röbi Budry (S. 4 rechts, 5, 8, 17)  
Michi Bollmann (S. 10, 11, 12)  
Marc Aeschlimann (S. 14)  
Hugo Wenger (S. 2, 15, 22, 23 unten)  
Florian Vogel (S. 16, 17 oben)

© Jahresbericht 2019:  
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Die Copyrights der Bilder liegen bei den jeweiligen Fotografen.

**Titelbild**  
Blume auf Gleisen.  
Flora und Bahnareal ergänzen sich.  
Unsere Bahnanlagen sind ökologische Nischen für Tier und Pflanzen.

Im Dampfbahn-Verein dreht sich intern fast alles um Rad-sätze, Rückbau, Ersatzteile, Schmierfett und Stehbolzen. Nach Aussen präsentieren wir stolz den Erfolg bei gelungenen Anlässen und schöpfen daraus Kraft für neue Ideen.

Kaum jemand geht in einen Dampfbahn-Verein, um Admi-nistration zu betreiben. Dieses notwendige Übel, sprich deren zahlreiche Dokumente, werden gerne stiefmütterlich und manchmal auch chaotisch behandelt. In diesem lebendigen, organisch gewachsenen und pulsierenden Betrieb soll ich Abläufe optimieren. Das Betätigungsfeld ist gross und ich habe noch jede Menge Entwicklungsmöglichkeiten. Ich kann jetzt schon sagen, dass mein uneingeschränkter Respekt meiner Vorgängerin Monika Bieri gilt. Sie hat sehr viele Strukturen aufgegleist und sich um alle Belange bestens gekümmert. Darauf kann ich aufbauen.

Welches sind die optimalen Abläufe und IT-Instrumente für den DVZO? Mit unserer Grösse können wir nicht mehr nur «auf Zuruf» arbeiten. Den rigiden Perfektionismus und Zentralismus einer Verwaltung kann man dem DVZO jedoch nicht überstülpen. Denn sonst «stinkt» es allen. Ich suche den goldenen Mittelweg und in der Schweiz ist dies häufig ein Kompromiss.

Die Mitgliederzahl ist stabil und es ist erfreulich, dass wir wieder viele Zugänge bei den Jugendmitgliedern hatten. Leider sind aber auch langjährige Mitglieder und Freunde des Vereins von uns gegangen.

## Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2019:

Total Mitglieder	891	
Aktive	274	Mitarbeitende 197
Jugend	23	Mitarbeitende 11
Passive	297	
Kollektiv	10	
Gönner	265	
Ehrenmitglieder	22	



Ein gelungener Fahrsonntag macht stolz...

Mutationen im 2019:

Total Neumitglieder	53
Aktive	24
Passive	17
Jugend	7
Gönner	5

Total Austritte	53
Gemeldete Austritte	22
Gemeldete Todesfälle	7

Während des Jahres gab es zwei Ein- und Austritte der gleichen Personen. Ausschluss wegen Nichtzahlung der Beiträge, bzw. Löschung, weil Adresse unbekannt: 13

Austritte per 1.1.2019 im Januar 2019 bekanntgegeben (Bereinigung aus dem Jahr 2018): 11

## Unsere Verstorbenen

Heinrich Baur
Walter Zürcher
Albert Fischer
Lydia Scholz
Dieter Zürcher
Marianne Christen
Roman Kruschwitz

Gabriella Wehrli,  
Administration



und glücklich.

## Bahnbetrieb

### Fahrplanmässige Fahrten

Im Rahmen der zwölf Fahrtage des konzessionierten Perso-nenverkehrs zählten wir auf unserer Stammstrecke rund 16 200 einfache Fahrten. Der Vorjahreswert von 14 800 Fahrten in öffentlichen Zügen wurde damit um gut 10% über-troffen, unter Einbezug des nicht mehr durchgeführten Fahr-zeugtreffens jedoch um 5% reduziert. Einmal mehr wurden wir übers ganze Jahr von rund 10 000 Gästen besucht. Die Spanne der Tagesfrequenzen lag zwischen den Extremwer-ten von 700 (am verschneiten 5. Mai) und 2000 einfachen Fahrten (am 15. September). Bis auf eine Ausnahme zählten wir stets mehr als 1000 einfache Fahrten pro Fahrsonntag. Wettermässig brachte das Berichtsjahr wieder einmal Schnee im Mai, aber sonst weitgehend ausgeglichene Witterung mit wenig Problemen.

Die Dampftraktion funktionierte weitgehend zuverlässig; lediglich am 6. Oktober musste ein Zug ganztags elektrisch geführt werden. Zum Einsatz kamen die DVZO-eigenen Loks 2 und 401 sowie vier Mal die Ed3/5 9 des DLC; aufgrund von Lasteinschränkungen auf dem Weissenbach-Viadukt war diese Unterstützung ab Mitte Jahr aber nicht mehr möglich.

### Charter- und Sonderfahrten

Im Berichtsjahr führte der DVZO eine elektrische und 22 dampfbetriebene Extrafahrten über insgesamt 860 km für geschlossene Gesellschaften durch. Besteller waren Ge-burtstage (6), Hochzeiten (6) sowie Firmen- (8) und Vereins-anlässe (3). Im Vergleich zum Vorjahr waren das zwar mehr, aber kleinere Aufträge, so dass der Umsatz in diesem Ge-schäftszweig erneut rückläufig war, dies vor allem als Folge der fehlenden Elektrotraktion. Zu sechs Gelegenheiten konn-ten Triebfahrzeuge für Traktionsleistungen zugunsten Dritter vermietet werden. Aufgrund eingeschränkter Verfügbarkeit der Elektrotraktion wurde letztlich nur ein einziger Auftrag wie bestellt elektrisch ausgeführt. Vier weitere schon lang



Was fehlt denn unserer alten Dame?

vorher gebuchte Gesellschaften hatten das Glück, zum günstigeren Preis als einzig verfügbare Ersatzleistung eine Dampflok am Zug zu haben. Erneut wurde gut ein Drittel der Charter-Einnahmen dank der Eb3/5 9 erwirtschaftet.

Im umfangreichen Rahmen des Vorjahres blieben die fleissi-gen Aktivitäten mit Sonderfahrten auf eigenes kommerziel-es Risiko. Zwar fand im DVZO-Jubiläumjahr kein Fahrzeug-treffen statt, aber anderweitig wurden 39 öffentliche Angebote sowohl auf der Stammstrecke als auch auswärts durchgeführt. Die Laufleistungen übertrafen mit rund 1000 km sogar diejenigen der Charterfahrten.

Einsätze ausserhalb der Stammstrecke Bauma–Hinwil wurden mit einer Ausnahme ausschliesslich durch die mit Zugbeeinflussung ausgerüstete Lok 9 durchgeführt.

### Dienstfahrten

Auf konstant niedrigem Niveau verblieben die reinen Dienst-fahrten für Ausbildung, Überfahren und Ähnliches. Mit zwölf Fahrten wurden 320 km zurückgelegt.

### Lokomotiven

Die Lokomotiven Ed3/4 2 «Hinwil» und Ed3/3 401 «Bauma» trugen mit einer Laufleistung von je rund 1350 km ganzjäh-rig die Hauptlast der Traktion, nachdem von den Tigerli Lok 10 bereits 2017 und 8518 Ende 2018 ausgefallen waren. Lok 2 wurde mit 27 Einsatztagen in 21 Anheizzyklen, Lok 401 mit 22 Tagen in 15 Zyklen belastet. Dass Lok 401 mit 25% weniger Einsatztagen gleich viele Kilometer abspulte wie Lok 2, hängt vor allem mit dem Langlauf nach Schlieren und Zürich zusammen. Lok 2 war an 11 von 12 Fahrsonntagen zu Diensten; einzig nach einem Triebwerkschaden stand sie in der ersten Oktoberhälfte nicht zur Verfügung. Lok 401 musste in der ersten Saisonhälfte wegen einem Kesselpro-blem mehrere Wochen ausser Betrieb genommen werden. Konnte damals Lok 9 noch in die Bresche springen, war das im Herbst wegen den Korrosionsschäden am Neuthaler Viadukt nicht mehr möglich, und es musste der Tem“ an einem Fahrsonntag elektrische Ersatztraktion leisten.



Auffüllen vor dem Einsatz

Die Ed3/3 4 «Schwyz» wurde im August von Uster nach Bauma geholt. Sie war für den Betrieb aber aufgrund technischer Probleme nur eingeschränkt einsetzbar und leistete nur einige Rangiereinsätze im Bahnhof Bauma. Sie brachte es in 3 Anheizzyklen auf rund 40 km.

Die DLC-Lok Eb3/5 9 hatte mit 1000 Traktionskilometern in 8 Anheizzyklen für 10 Einsatztage wie schon 2017 ein geruhsameres Jahr. Ihre Verfügbarkeit war stets gegeben. Wegen den anfänglichen Problemen der Lok 401 mit Luftpumpe und Kessel kam sie in der ersten Saisonhälfte fünfmal im Streckendienst Bauma-Hinwil zum Einsatz, davon viermal an Fahrsonntagen und einmal für Charterfahrten.

Die Be4/4 11 kam 2019 nur noch einmal für die Rücküberfuhr nach Winterthur zum Einsatz, bevor sie wegen ungeklärter Besitzverhältnisse vom Halter abgestellt wurde. Da ganzjährig auch die Ee3/3 16363 in der Werkstatt weilte und der elektrische Traktionsteil des Tem<sup>m</sup> 354 bis zur Reinigung des Trafoöls nicht verwendet wurde, blieb der DVZO in den kommerziell wichtigen Monaten April bis Juli buchstäblich stromlos. Erschwerend kam ab Juli die radikale Lastbeschränkung auf dem Neuthaler Viadukt hinzu, was den Einsatz der Lok 9 auf der Stammstrecke verunmöglichte. Als Notnagel im Falle weiterer Restriktionen wie trockenheitsbedingter Dampfverbote o.ä. stellte der Verein Eurovapor Sulgen seine Be4/4 14 für eine Abstellung in Bauma zur Verfügung, so dass wenigstens für einen Einsatz zwischen Bauma und Wald jederzeit hätte darauf zurückgegriffen werden können. Glücklicherweise erwies sich dies dann nicht als notwendig.

Durch den Teilausfall des Tem<sup>m</sup>, dessen Diesel nicht in Dauerleistung eingesetzt werden sollte, kam der Tm<sup>m</sup> 9529 wieder einmal in den eigentlichen Streckendienst, und zwar für zwei Ausbildungszüge, die notgedrungen stark verkürzt geführt werden mussten – aber immerhin konnten sie verkehren.

Im Vergleich zu den Vorjahren ist anzumerken, dass der DVZO seit dem 30.1.2019 nur noch in der Rolle des Fahrzeughalters auftritt und somit in keiner Weise mehr für den Einsatz von Triebfahrzeugen Dritter verantwortlich zeichnet. Auch aus diesem Grund beschränkt sich die nachfolgende Liste auf wenige Zeilen.

**Leistungen Triebfahrzeuge**

Triebfahrzeug	Halter	Einsatztage	Anheizzyklen	Fahrsonntage	Eigenleistung	geschleppt
Eb3/4 2	DVZO	27	21	11	820	27
Ed3/3 401	DVZO	22	15	9	150	54
Ed3/3 4	DVZO	3	3	0	40	
Tem <sup>m</sup> 354	DVZO	7		2	290*	
Tm <sup>m</sup> 9529	DVZO	2			60*	
Eb3/5 9	DLC	10	8	4	1000	
Be4/4 11	slm GmbH	1			26	

\* im Streckendienst Bauma-Hinwil (ohne Leistungen im Rangierdienst Bauma)  
Für das EVU DVZO wurden zu Beginn des Berichtsjahrs noch knapp 300 km geleistet, bis am 30.1.2019 die operative Verantwortung an das EVU TR Trans Rail übergang.

**Catering**

Neben den 12x2 Kursen in den Sonntagszügen war das Gastronomie-Team mit seinem mittlerweile umfangreichen Wagenpark für 6 Charterfahrten und 8 DVZO-Sonderanlässen im Einsatz. Für weitere sechs Catering-Aufträge wurde die Baumer Bahnhofshalle stationär genutzt. Auftragslage und Umsatz bewegten sich im langjährigen Mittel.

**Personal**

Eisenbahnrechtlich sind die DVZO-Aktivmitglieder seit 30.1.2019 für das EVU TR Trans Rail AG unter deren Betriebsvorschriften tätig, wofür vier Umschulungstage durchgeführt wurden. Im Berichtsjahr war fahrdienstlich tätiges Personal in folgendem Umfang im Einsatz:

Bestand	Januar	Dezember
Dampflokführer	12	12
Elektroloführer	14	16
Dampflokheizer	17	17
Dampflokführer mitgezählt		
Lokbetreuer	5	7
Zugführer	11	8
Kondukteure	16	12
Rangierbegleiter	5	4
Fahrdienstleiter	10	9
Barrierenwärter	13	12

Neben dem Theorietag zur Vermittlung der TR-Betriebsvorschriften an Lok-, Zug- und Rangierpersonal fand für das Stations-, Barrieren- und Zugpersonal ein Praxistag in zwei identischen Durchführungen zwischen Bauma und Hinwil statt.

**Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen**

Ein Schwerpunkt zum 50-jährigen Bestehen des DVZO war das Besuchsprogramm an den Fahrsonntagen. Mit einer einzigen Ausnahme kamen jedesmal ein oder mehrere Gastfahrzeuge per Schiene oder Strasse nach Bauma, was je nach Attraktivität und Werbeaufwand des Veranstalters mehr oder

Datum	Verein/Firma	Triebfahrzeug	Ausgangspunkt
26.1.	Verein Pacific 01.202	01.202	Lyss
5.5.	Verein Mikdo 1244	Ae4/7 11026	Brugg AG
19.5.	Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn	Ec3/5 3	Romanshorn
2.6.	Betriebsgruppe 13305	Be6/8 13305	Rapperswil
16.6.	Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn	ABDe4/4 12	Romanshorn
7.7.	Dampfloki-Club Herisau	Eb3/5 9	Bauma
21.7.	Oldtimer-Treffen		
4.8.	kein Besuch		
18.8.	Eurovapor Sulgen	Be3/4 43	Sulgen
1.9.	SBB-Historic, Team Olten	Ce6/8"14305	Olten
15.9.	Zürcher Museumsbahn	BDe4/4 92	Sihlwald
6.10.	SBB-Historic, Team Ostschweiz	Be4/6 12320	Rapperswil
20.10.	Horaths Locomobil mit Gattersäge		

weniger Tagesgäste brachte und in jedem Fall das Programm vor Ort bereicherte. Die per Extrazug angereisten Gäste kamen in den Genuss einer Gratisfahrt auf dem DVZO mit Apéro. Die Liste zeigt eindrücklich, wie gut vernetzt der DVZO in der Szene der historischen Schweizer Bahnen ist, und welche Attraktion das Ziel «Bauma» mittlerweile darstellt. Eine auf den 21. September als DVZO-Anlass publizierte Sonderfahrt mit DSF-Rollmaterial ins Greyerzerland musste mangels Interesse abgesagt werden.

**Unregelmässigkeiten und Unfälle**

Am 26. Januar bleibt die Ed3/4 2 im Baumer Landi-Gleis im festgestampften Schnee stecken und ist aufwändig von Hand zu befreien. Ein Zugpaar nach Hinwil fällt deswegen aus.

Am 2. Juni und am 18. August ereignen sich kleinere Böschungsbrände, die mit eigenen Mitteln oder durch die kommunale Feuerwehr gelöscht werden.

Ende Juli: kurz nachdem die Eb3/5 9 noch einen Grossreisetag bewältigen half, verfügt die ST nach einer eingehenden Inspektion des Neuthaler Viadukts eine radikale Lastbeschränkung, wie sie schon in den 1980er-Jahren einmal gegolten hatte. Bis auf weiteres dürfen nur noch die kleinen Loks in Solotraktion über die Brücke fahren, was dem DVZO in der zweiten Saisonhälfte einige Kapazitätsprobleme beschert.

Am 15. September erleidet die Ed3/4 2 nach längerem Kreuzungshalt in Bäretswil beim Ausfahren Richtung Bauma einen Wasserschlag, der den Kreuzkopfkeil heizerseitig beschädigt. Die Lokalisierung des Schadens kostet einiges an Reparaturzeit, so dass die Lok erst am 20. Oktober wieder betriebsbereit ist.

Am 20. Oktober bleibt der 11.30-Zug ab Hinwil unterhalb Ettenhausen an schattiger Stelle stecken, weil die Ed3/3 401 zuwenig Adhäsion auf die Schienen bringt und im Zug kein Streusand vorhanden ist. Der Zug muss mit dem aus Bauma herangeeilten Traktor abgeschleppt werden und erhält so über eine Stunde Verspätung. Als Lehre aus dem Vorfall sind die Sanddome der Dampfloks nun wieder gefüllt; das geringe Risiko von Lagerschäden durch Sanden wird dabei in Kauf genommen.

## Höhepunkte der Saison 2019

**25. Januar**

Exakt zum fünfzigsten Jahrestag der Vereinsgründung wird die Strecke mit Dampf und Schneepflug für die bevorstehenden Fahrten am Jubiläumswochenende geräumt.

**26. Januar**

Besuch der deutschen Schnellzugdampflok Pacific 01.202 in Bauma mit grossem Volksauflauf und ein paar enttäuschten Gesichtern, welche die Lok zwischen Bauma und Hinwil erwartet hatten. Dies jedoch hätte dem Neuthaler Viadukt gar nicht gefallen...

**21. Juli**

Ein über Facebook angekündigtes Oldtimer-Treffen in Bauma wird unerwartet zum grossen Renner. Gut 200 Auto- und andere Mobile kamen angeknattert und erforderten eine improvisierte Verkehrsregelung.

**24. August**

Nach mehreren erfolglosen Anläufen klappt es doch noch: alle DVZO-Veteranen, das heisst aktive Senioren und ehemalige Aktive, werden zu einem Treffen nach Uster und ins Neuthal eingeladen; etwa 50 Gäste kommen.

**7./8. September**

Die Ed3/3 401 begibt sich mit einem passenden Zügli ins Limmattal ans Schliere-Fäscht, dem dort alle zehn Jahre abgehaltenen Stadtfest. Im Dauerregen werden auf den Spuren der späteren Limmattalbahn mehrere Fahrten nach Killwangen durchgeführt. Am Samstagabend posiert die Lok keck zuvorderst am Prellbock im Zürcher Hauptbahnhof, um als Guerilla-Aktion die Zürcher Museumsnacht zu bereichern und die interessierten Passanten in Staunen zu versetzen. Fleissige Hände verteilen über 5 Kisten «Dampf-Express» und zahllose Prospekte. Im Buffetwagen gleich hinter der Lok gibt's Oberländer Spezialitäten.

**29. September**

Der DVZO beteiligt sich auf Bestellung der Gemeinde Herrliberg am Streckenjubiläum 125 Jahre Zürich–Meilen–Rapperswil. Die beiden Dampfzugpaare Rapperswil–Tiefenbrunn sind stärker besetzt als die S7 in der Stosszeit.

**20. Oktober**

zum Saisonschluss verwandelt sich die Baumer Bahnhofshalle in eine Sägerei. Martin Horaths Locomobil von 1876 treibt eine Gattersäge und macht vor den Augen der Gäste aus den vom DVZO-Kranwagen angelieferten Baumstämmen Bretter.

Jürg Hauswirth,  
Leiter Betrieb

**Ressort Triebfahrzeuge**

Die etwas ins Abseits geratenen ehemaligen Ressorts der Dampf-, Elektro- und Dieselloks erhielten im vergangenen Frühjahr neuen Aufschwung. Im Rahmen der Vereinsreorganisation wurden daraus das gesamtheitliche Ressort «Triebfahrzeuge» unter der neuen Co-Leitung von Gert Nattefort am Standort Uster und Kim Nipkow am Standort Bauma gebildet. Die neue Ressortleitung stieg sogleich in die Eisen und kann nun die ersten Resultate vermelden:

**Arbeitsteilung Uster-Bauma**

Es ist nicht einfach, zwei Standorte dazu zu bringen, am gleichen Strick zu ziehen. Ein gewisses Konkurrenzdenken «mir sind ebä chli besser» liegt wohl oder übel in der Natur der Sache. Dennoch haben wir das Thema angepackt: Bauma besorgt den laufenden Klein- und manchmal Mittelunterhalt – Uster zusätzlich dazu dank der guten Infrastruktur auch Grossrevisionen.

**Instandhaltung – Systematik & Dokumentation**

Die Instandhaltungssystematik der Triebfahrzeuge wurde überarbeitet und neu in vier aufeinander aufbauenden Stufen zu einem definierten Zyklus organisiert. Im Erfahrungsaustausch mit der Dampfbahn-Bern wurden neue Protokolle für die technischen Kontrollen zusammengestellt. Grundlage für die Gewährleistung der Qualität und Sicherheit bildet neu eine Kompetenzmatrix.

Zwecks Know-how-Sicherung, Weiter- und Ausbildung und zur Qualitätssicherung werden momentan bebilderte Leitfäden für die verschiedenen Arbeiten verfasst.

**«Stehaufmännchen»**

In der Saison 2019 mussten gleich zweimal Dampfloks aufgrund von Schäden vorübergehend ausser Betrieb genommen werden: Im Juni wurde am Kessel des 401 ein vertuschter Produktionsfehler des Herstellers České Velenice entdeckt. Dank einer guten Koordination mit dem SVTI und unserem Kesselschmid war die Lok nach einem Monat wieder betriebsfähig.

Später im September erlitt die Lok 2 einen Wasserschlag. Die Ursache des symptomatischen Klopfgeräusches konnte während längerer Zeit und gründlicher Analyse nicht eindeutig ausgemacht werden. So musste die Lok den ersten Oktober Fahrsonntag pausieren, bis dann am Abend vor dem letzten Fahrsonntag der leicht verbogene Kreuzkopfkeil als Übeltäter identifiziert werden konnte.

**Grosse Revisionen**

Das Team in Uster war zu Beginn des Jahres mit dem mehrjährigen Projekt Totalrevision der Lok E3/3 10 «Chemie Tiger» beschäftigt. Die Demontagearbeiten waren im Februar abgeschlossen, die Lok befand sich im Zustand der grösstmöglichen Zerlegung. Der Kessel wurde bereits im Herbst 2018 zu Demian Soder zur Aufarbeitung transportiert. Da erreichte uns die Hiobsbotschaft: Bei der periodischen



Heizer Dimitri Kink für einmal auf der anderen Seite der Feuertüre. Russen der Feuerbüchse für die innere Kesselinspektion. Bild: Kim Nipkow

Inspektion der Lok 8518 «Bäretswil» durch das Kesselinspektorat (SVTI) wurde festgestellt, dass die Schäden an Kessel/Feuerbüchse einen konformen Betrieb nicht mehr zulassen. Intensive Abklärungen führten zum Entscheid den Kessel der Lok 10 für die Lok 8518 zu verwenden und diese wieder instand zustellen. Aus dem Projekt «Revision 10» wurde damit das Projekt «Revision 8518». Um in der Remise Platz für die kommenden Arbeiten zu schaffen, wurden die demontierten Teile der Lok 10 in Paletten auf einem Flachwagen gelagert. Der Rahmen wurde provisorisch wieder auf die Räder gestellt und steht nun – gut verpackt – vor der Remise.

Bei der Lok 8518 wurde mittlerweile der Kessel entfernt und auf dem Rahmen der Lok 10 gelagert.

Nach Bekanntwerden der durch den Hersteller falsch angegebenen Materialwerte der Stehbolzen im Kessel des 401- der verbaute Stahl weist eine stark erhöhte Sprödigkeit auf-, entschlossen wir uns in Absprache mit dem SVTI als Präventivmassnahme sämtliche Stehbolzen zu ersetzen.

Das Ersetzen aller Stehbolzen im Rahmen des Projekts «Revision 401» kann nur am ausgebauten Kessel erfolgen. Dementsprechend ist mit der Lok 401 eine weitere Grossbaustelle eröffnet.

**Mit doppelter Manpower in den Winterunterhalt**

In Bauma wurde dieses Jahr eine detaillierte Planung mit Doodle-Personaleinteilung für den Dampflokunterhalt eingeführt. Jeden zweiten und vierten Samstag im Monat treffen sich zwischen fünf und zehn Mitarbeiter aus dem Lokpersonal für die regulären Wartungs- und Kontrollar-



Solche Fahrzeuge in violetter Farbe gehören der ST.

beiten an unserer Dampflokflotte. Die geplanten Arbeiten werden vorgängig in einem Kalender an die Ressortmitarbeiter kommuniziert. So können sie sich gemäss ihren Interessen und Fertigkeiten anmelden. Dieses System erfährt einen breiten Zuspruch in der Form von Beteiligung aus unserer Frau- und Mannschaft. Die daraus resultierende Leistungssteigerung im Ressort ist spürbar. Das Team Uster, welches in vergangenen Jahren mit diesen Arbeiten beschäftigt war, kann nun ungehindert die Grossprojekte «Revision 8518» und «Revision 401» vorantreiben.

### Ausblick

Bis zum Saisonbeginn sollen die grundlegenden Leitfäden für die wichtigsten Arbeiten fertiggestellt und dem Personal übergeben werden. In einem weiteren Schritt möchten wir diese «Bibliothek» ausbauen und mit immer spezialisierteren Arbeitsanleitungen ergänzen.

Die Gewinnung neuer Mitstreiter blüht auf. Diesen Winter konnten wir bis jetzt sechs Interessierte zu Schnuppereinsät-

zen begrüssen – die Mehrheit von Ihnen war hell begeistert und steigt jetzt bei uns ein. Die Aus- und Weiterbildung ist eine Kernaufgabe in unserem Ressort, welche wir nicht nur intern, sondern auch im Austausch mit anderen Vereinen verstärkt angehen möchten.

Es ist zu erwarten, dass in den nächsten Monaten die Lok 401 dank des intensiven Arbeitseinsatzes des Team Usters wieder dem Betrieb übergeben werden kann. Später kann dieses Jahr hoffentlich die E3/3 8518 folgen und wir sind gespannt, was das Jahr sonst noch für uns bereithält.

Kim Nipkow,  
Leiter Triebfahrzeuge Bauma

Gert Nattefort,  
Leiter Triebfahrzeuge Uster



Lang ersehnt und plötzlich da, die neuen Radsätze

### Startschuss für das Projekt «Rückbau CaRo in den Ursprungszustand als C2 422»



Nach einem Auswahlverfahren und der Zustimmung durch den Vorstand konnten wir im Herbst 2019 den Auftrag für die Instandsetzung des Untergestells an die Firma «Historic Railservice» in Bütschwil vergeben, mit der Option für die Instandstellung des gesamten Aufbaus. Die Gesamtkosten belaufen sich auf CHF 350'000.–, wovon CHF 100'000.– durch den DVZO aufgebracht werden. Für die restlichen CHF 250'000.– sind wir auf der Suche nach Spenden. Bei diesem Projekt ist es uns wichtig, dass der historische Originalzustand wiederhergestellt wird und dass das Projekt «Made in Switzerland» ist. Mit dem C<sup>2</sup> 422 möchten wir die legendäre Bodensee-Toggenburgbahn wieder aus dem Dornröschenschlaf holen uns sie – zumindest in Bauma – zusammen mit der Lok 15 und der Lok 9 wiederaufleben lassen.

### Revisionen



Anfangs Jahr wurde der WR109 in Uster einer R2 unterzogen. Dabei wurden nebst den Arbeiten an der Bremsanlage auch die Primärfederung aufgearbeitet und gesprengt. Die Radsätze wurden einer zerstörungsfreien Prüfung inkl. Neuanstrich unterzogen. Neu ist der WR109 mit Vollräder ausgestattet, und besitzt eine Vmax. von 80 km/h, so wie dies bei der Ablieferung 1912 der Fall gewesen sein dürfte. Gleichzeitig wurde die Erdung am Fahrzeug den geltenden Normen angepasst.

Nachdem der WR109 wieder dem Betrieb übergeben wurde, begann die R4 am Feldschlösschenwagen. Unter der Leitung von Jürgen Rakow wurden der Aufbau und das gesamte Untergestell demontiert und zerlegt. Was noch zu retten war, wird aufgearbeitet oder revidiert. Nach dem Sandstrahlen des Untergestells und dessen Neuanstrich kamen die Montagearbeiten der Brems- und Fahrwerkkomponenten sehr zügig voran, so dass zurzeit bereits der doppelte Boden hergestellt werden kann.



In Bauma kamen die Arbeiten am Gepäckwagen F204 sehr zügig voran. Nachdem das Projekt durch unvorhergesehene Arbeiten immer wieder gebremst wurde, konnten wir dieses Jahr das Brems- und Fahrwerk montieren. Die Radsätze wurden bei der RhB in Landquart neu bandagiert.

Neu besitzt der F204 Vollräder, so wie dies bei der Ablieferung an die damalige Sihl-TB der Fall gewesen sein dürfte. Das Einblechen des Wagens sowie die Abschlussarbeiten an der Inneneinrichtung gingen äusserst speditiv voran. Zurzeit erfolgen die letzten Arbeiten am Aufbau und am Untergestell, so dass der Wagen 2020 nach fast vierjähriger Bauzeit wieder dem Betrieb übergeben werden kann.

### Reparaturen / Technische Kontrollen

Die Reparaturarbeiten am C4 9394 konnten erfolgreich abgeschlossen werden. Zusätzlich erhielt auch der C4 9394 eine durchgehende Erdung. Aktuell warten wir noch auf die neuen Radsätze. 2020 soll auch er wieder dem Betrieb übergeben werden können.

Die 5 Wagen, die in Bauma einer technischen Kontrolle unterzogen wurden, bestanden diese problemlos.

### Instandhaltungssoftware «Drehscheibe»

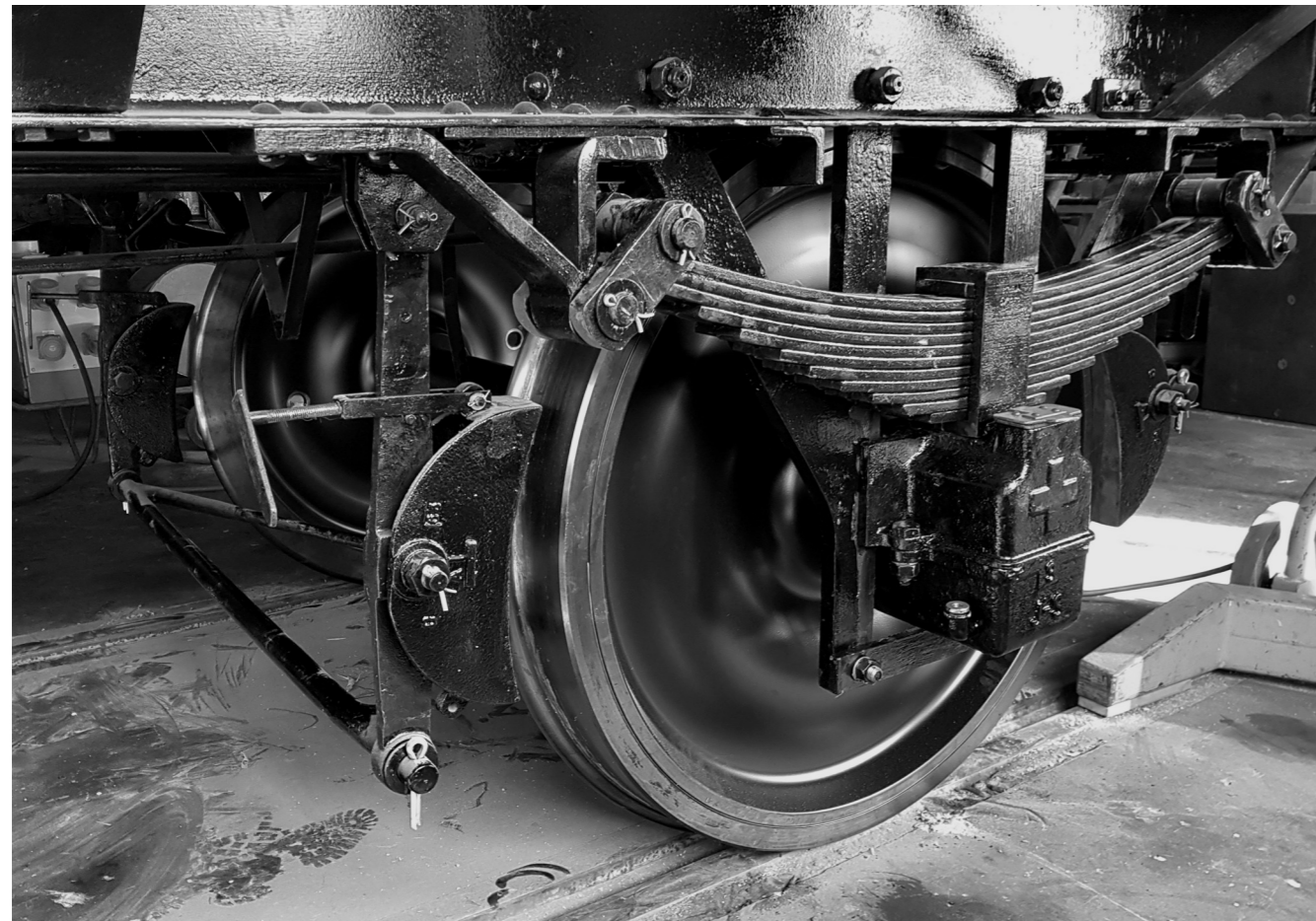
Die Entwicklung der Software geht rasant vorwärts. Mittlerweile kann die gesamte Stammdatenverwaltung der Fahrzeuge und Komponenten über die Drehscheibe abgewickelt werden. Die lückenlose Nachverfolgbarkeit sämtlicher Instandhaltungsmassnahmen inkl. der Erfassung von Mängeln durch das Zugpersonal ist bereits voll funktionsfähig. Rückmeldungen von anderen Vereinen und dem Bundesamt für Verkehr waren durchwegs positiv. Aktuell erfolgen die Abschlussarbeiten an den Instandhaltungszyklen und der Jahresplanung.

Bereits konnte das Kader von Betrieb und Technik geschult werden. Weitere Schulungen erfolgen 2020.

Der DVZO und die ZMB setzen mit diesem Projekt im Bereich der historischen Fahrzeuge neue Massstäbe und stellen die Weichen für die Zukunft.

### Zusammenarbeit mit anderen Vereinen

Die Zusammenarbeit der Technik mit unseren Partnern war auch 2019 äusserst erfolgreich. Mit der ZMB und der SBB Historic besteht eine enge Partnerschaft. Von der SBB Historic durften wir im vergangenen Jahr mehrmals auf Archivunterlagen zurückgreifen, was uns die Arbeit beträchtlich erleichterte.



Die neuen Radsätze sind da.

#### Neueinrichtung der Malerei

Im Winter 2018/2019 wurde unter der Leitung von Köbi Keller die Malerei in Bauma neu eingerichtet. Neu stehen für die Lagerung von Farben und Gefahrenstoffe entsprechende Schränke zur Verfügung. Die Arbeitsplätze und Lagermöglichkeiten für neu gestrichene Bauteile wurden erneuert und in der Höhe angepasst. Zusätzlich konnte der Boden abgeschliffen und neu gestrichen, sowie die Deckenbeleuchtung erneuert und ergänzt werden.

#### Personelles

Der Personalbestand in Uster und Bauma ist in etwa konstant geblieben. Leider mussten wir im März von unserem geschätzten Mitglied Roman Kruschwitz für immer Abschied nehmen.

#### Aussicht auf das kommende Jahr

In Bauma soll der kleine Gepäckwagen F405 einer R2 und dessen Radsätze einer zerstörungsfreien Prüfung unterzogen werden. Anschliessend wird der C6075 eine R3 erhalten. Der Hauptfokus der Arbeiten wird hier auf dem Brems- und Fahrwerk liegen.

Während der Bauzeit am Feldschlösschenwagen werden parallel dazu an den beiden Amor-Expresswagen «HoWa» und «JaWa» Arbeiten am Fahrwerk durchgeführt.

Wir möchten den Jasswagen (JaWa) anschliessend wieder mit Vmax. 80 km/h verkehren lassen können. Ab ca. Mitte Jahr erfolgen dann die Arbeiten am Untergestell und Aufbau am «FiWa».

Die Sicherstellung des Know-how-Transfers wird uns stark beanspruchen. Es ist mir jedoch ein grosses Anliegen, dass wir unser Wissen und unsere Erfahrungen mit diesen einzigartigen Fahrzeugen auch zukünftigen Generationen zur Verfügung stellen können.

Nachdem wir während eines Jahres die Vereinsstrukturen auf dem Papier angepasst haben, freut es mich ausserordentlich, wenn wir diese im kommenden Jahr umsetzen können.

Ich möchte mich bei unseren Mitgliedern in der Technik für ihren unermüdlichen Einsatz herzlichst bedanken. Es ist nicht selbstverständlich, dass sich heutzutage so viele Menschen die Zeit nehmen, dieses Kulturerbe am Leben zu erhalten.

Ein grosser Dank geht auch an unsere Lieferanten und Partner, welche uns immer wieder finanziell und materiell unterstützen.

Ich freue mich auf die weiterhin gute und kollegiale Zusammenarbeit und wünsche allen von Herzen für das kommende Jahr gesundheitlich, beruflich und privat nur das Allerbeste.

Michael Bollmann,  
Leiter Technik Wagen

Das erste Jahr, in dem die Infrastruktur des DVZO nicht mehr in Eigenregie, sondern durch die Sursee-Triengen-Bahn (ST) betrieben wird, ist bereits Geschichte. Die Überarbeitung des Pachtvertrags mit der ST ist noch ausstehend, da diverse anspruchsvolle Haftungsfragen zu klären sind. Insgesamt sind jedoch deutlich weniger Tätigkeiten zu verzeichnen als bisher.

Im Frühling wurde, bei sehr nassem Wetter, die Strecke an die neue Streckenverantwortliche der ST, Daniela von Moos, und an den Leiter Infrastruktur der ST, David Emmenegger, mit einer Begehung übergeben. Später hat Hansruedi Hänni seine Akten zur Weissenbachbrücke in unserem Beisein ebenfalls noch an die ST übergeben. Beinahe zeitgleich wurden endlich noch am Bahnübergang «Mühle» in Bäretswil mit dem Einbau der Strailplatten die Arbeiten abgeschlossen. Damit konnte die Bahnübergangssanierung noch durch den DVZO abgeschlossen werden.

Weil sämtliche Fragen zum Bodenrecht weiterhin beim DVZO verbleiben, gab es verschiedene Tätigkeiten in diesem

Bereich: Eine Mobilfunkfirma interessiert sich eine Sendeanlage aufzustellen. Es konnte ein Pachtvertrag mit einem Anstösser abgeschlossen werden, dessen Schweine jetzt auf unserem Land weiden. Die Melioration im Hansenried ruht derweil, soll aber 2020 weitergeführt werden.

Zuletzt möchte ich es nicht versäumen mich bei verschiedenen Personen zu bedanken: Allen voran Lukas Trüb, der während Jahren meine Stellvertretung stets reibungslos sichergestellt hat. Vielen Dank auch an die Mitglieder, die während des ganzen Jahres sich wieder am Unterhalt der Strecke beteiligt haben.

Dies ist aufgrund der Reorganisation mein letzter Jahresbericht als Leiter Infrastruktur. Ich wünsche meinem Nachfolger, Christian Hofmann, alles Gute bei der weiteren Betreuung der Strecke. Der DVZO ist auch weiterhin auf die Infrastruktur angewiesen!

Christian Schlatter,  
Leiter Infrastruktur

## Infrastruktur «Pachtstrecke»

### Jahresbericht 2019 ST über die DVZO-Pachtstrecke Bäretswil – Bauma

Nachdem die Sursee-Triengen-Bahn AG (ST) bereits am 1.9.2018 von der SBB die Strecke Hinwil – Bäretswil zum Eigentum erworben hatte, übernahm sie per 1.1.2019 vom DVZO pachtweise die Betriebsrechte und -pflichten der Strecke Bauma-Bäretswil. Der DVZO ist ausser für die historischen Anlagenteile nach wie vor für die Bewirtschaftung der Liegenschaften, Nachbarschaftsverhältnisse, Durchleitungsrechte etc. zuständig, Die ST kümmert sich um Instandhaltung und Betrieb der Strecke und der betriebsnotwendigen Bauwerke.

Bereits präventiv waren auf den 1.9.2018 für die Gesamtstrecke neue Betriebsvorschriften erlassen worden, in deren Rahmen die fahrdienstliche Überwachung der Gesamtstrecke durch die Betriebszentrale der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) in Herisau gewährleistet wird. Abgesehen von den weiter unten beschriebenen Einschränkungen war die Strecke Bauma-Bäretswil stets betriebsbereit und wurde im Laufe des Jahres von 284 kommerziellen und rund 120 Dienstfahrten auf voller oder teilweiser Länge benutzt.

Anfang April trat Dipl. Ing. ETH Daniela von Moos ihr Amt als Streckenverantwortliche des ST-Netzteils «ZH» an, das sie mit einem Pensum von 80% ausübt. Für die schienengebundene Mobilität stationiert die ST seither einen originalen Tm<sup>'''</sup> (sommers) oder Tm<sup>''</sup> (winters, mit Schneepflug) in Bäretswil – beide gehören mit zu den letzten Vertretern ihrer Art im täglichen Einsatz bei einer nicht-historischen Bahn. Die auffällige Farbgebung in Perlviolett – Hausfarbe

von ST-Infrastruktur – hat neben ein wenig Polemik auch schon einen inoffiziellen Fanclub ins Leben gerufen, der die Fahrzeuge liebevoll «Violetta» (Tm<sup>'''</sup>) und «Violettina» (Tm<sup>''</sup>) nennt und den Winterthurer «Landboten» zu einer ganzseitigen Berichterstattung motivierte.

Ihre langjährigen Erfahrungen von ihrer früheren Tätigkeit beim SBB-Brückendienst kamen Daniela von Moos schon bald zugute, als sie sich näher mit dem Weissenbach-Viadukt zu befassen begann. Es zeigte sich anhand von Drohnenaufnahmen und Klettertouren im Objekt, dass starker Moosbewuchs und feuchtes anorganisches Material die Substanz der Träger geschädigt hatten. Mitte Juli musste leider mit sofortiger Wirkung eine radikale Einschränkung der zulässigen Triebfahrzeuge erlassen werden. Wegen der Lage der Schäden an den Diagonalstreben war es nicht zweckmässig, eine einfache Regel wie maximale Achs- und Meterlast zu definieren; jedes Triebfahrzeug ist einer Simulation der einwirkenden Kräfte zu unterziehen, die über die Zulässigkeit der Brückenpassage entscheidet. Gegen Ende Jahr wurde in der Trägerkonstruktion ein provisorischer Unterhaltssteg installiert, die fachgerechte Reinigung wurde durchgeführt und es begann sich ein Sanierungskonzept abzuzeichnen. Mit etwas Glück ist der DVZO gerade noch um die von der Gemeinde jahrelang verzögerte Sanierung des Gublenbachs mit umfassender Erneuerung des noch aus UeBB-Zeiten stammenden Durchlasses unter dem grossen Damm zwischen Hinderwis und Morgenwis herumgekommen. Die einst auf 2015 terminierten Arbeiten mit Portalsanierung fanden nun im September 2019 statt.

In Vorbereitung einer umfassenden Fahrleitungsrevision wurde eine A2-Kontrolle auf ganzer Länge durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass das Lebensende der meisten Anlagenteile nun definitiv erreicht ist.

Die vom DVZO gewohnten Routinearbeiten fortsetzend, führte eine Erstlehrgang-Gruppe von Login-Gleisbaumonteur den Stossunterhalt durch. Im Wald oberhalb der Giesserei wurde ein Holzschlag durchgeführt. Für den Grünschnitt der Böschungen kam der Verein «konkret» mit Zivildienstlern nun auch auf den Abschnitt Bäretswil–Bauma zum Einsatz, nachdem er bereits seit etlichen Jahren im Auftrag der SBB das Umfeld zwischen Hinwil und Bäretswil gepflegt hatte. Das Bett des kleinen Chringelbachs oberhalb Neuthal wurde ausgebaggert. Die Weichen und Bahnübergangsteuerungen erhielten ihre Jahreskontrolle und das meistbelastete Herzstück des Bäretswiler «Engländers» erhielt eine Auftragsschweissung.

### Interview mit Daniela von Moos

*Was bleibt dir vom Stellenantritt im Zürcher Oberland in Erinnerung?*

Am 1. April 2019 habe ich meine neue Aufgabe als Streckenverantwortliche von Hinwil bis Bauma offiziell angetreten, da die ST aber schon per Anfang 2019 die Kontrollen und den Unterhalt der Strecke übernommen hatte, durfte ich bereits im Februar den ersten Baukran in Bäretswil ernen. Ein hübsches Schäumchen Schnee begrüßte mich bei meiner ersten Streckenbegehung am 4. April, und an der Übergabebegehung mit Christian Schlatter und Lukas Trüb vom 26. April mit dem DVZO goss es wie aus Kübeln. Eilends stürzte ich mich in die Arbeit. Von der Erneuerung des Durchlassportals Gublenbach bis zum Ausräumen von Ameisennestern aus der Bahnübergangsteuerung und dem Ausschaufeln von Wassergräben und diversen Weichenkontrollen hatte ich bald beide Hände voll zu tun.

*Gab es gleich erste dringende Arbeiten?*

Mitte Juni, 14 Tage nach meiner bestandenen Rangierlokführerprüfung fällten wir zwischen Neuthal und Bül viele abgestorbene und teilweise akut bruchgefährdete Eschen. Der Forstunternehmer und seine Maschinen wurden von mir mit einem kleinen Bauzug an die ansonsten schlecht zugänglichen Streckenabschnitte gefahren. Dabei gewann ich auch Routine am Kran meines Tm". Ein Teil des Holzes wurde mit Rolf Geiers Hilfe für den DVZO aufgearbeitet. Parallel dazu liess ich die bereits bekannten Schadstellen der Weissenbachbrücke in Neuthal mit einer Drohne inspizieren. Dabei stellte sich heraus, dass sich diese verändert hatten. Eine genauere Untersuchung wurde notwendig, in deren Verlauf ich feststellen musste, dass die Korrosion an diesen Stellen tatsächlich weiter fortgeschritten war. Weitere Untersuchungen sind im Gang.

*Wie hast du dich eingelebt zwischen Tösstal und Chämptnertobel?*

Interessant waren die vielen netten Kontakte mit Anwohnern und den Gemeinden. Auch wenn meine Ansinnen manchmal berufsbedingt nicht so erfreulich waren. So gab es Sträucher und Bäume in Privatgärten zurückzuschneiden oder gar zu fällen, Setzungen beim Pressvortrieb für die Unterquerung einer neuen Wasserleitung im Bussenthal zu überwachen, Auflagen bei Baugesuchen zu erarbeiten und Landnutzungsverträge vorzubereiten. Es war für mich ein unglaubliches Jahr. Grossartig, lehrreich, herausfordernd. Dass ich vom Vorstand und den Mitgliedern des DVZO so toll akzeptiert wurde, trotz meiner etwas bunten Schienenfahrzeuge, dafür möchte ich mich herzlich bedanken.

Jürg Hauswirth,  
Betriebsleiter ST

## Liegenschaften

Am 6. Dezember 2019 hat die Aktenübergabe von Röby Meier zu mir stattgefunden.

Erfreulicherweise sind in der Bahnhofshalle keine Garantiefälle aufgetaucht. In der Lokremise gibt es bei den Garderoben, im Sanitärraum, und in der Dusche Handlungsbedarf. Für 2020 planen wir weitere Brandschutzmassnahmen und die Montage einer Absauganlage für Lösungsmitteldämpfe. Im Bahndienstmagazin Bauma sind Arbeiten im Bereich Kaminanschluss und Blitzschutz vonnöten. Ebenso müssen Einbruchschäden und morsche Giebelbretter ersetzt werden.

In der Remise Wald steht eine Dachsanierung und die Beseitigung von Wasserschäden an.

In den nächsten Jahren müssen im Bahnhof Bäretswil die Heizöl-Kunststofftanks ersetzt werden. Ebenso wird geprüft, welche Renovationsarbeiten in der dort vermieteten Wohnung durchgeführt werden. Es gibt also viel zu tun bei den Liegenschaften.

Hermann Loosli,  
Liegenschaften



Daniela von Moos auf ihrer «Violetta» (Tm")



Remise Wald





Planerteam der IG PNP+ an der Kickoffsitzung für das Vorprojekt.

**Depotareal Bauma 2020 | Jahresbericht 2019**

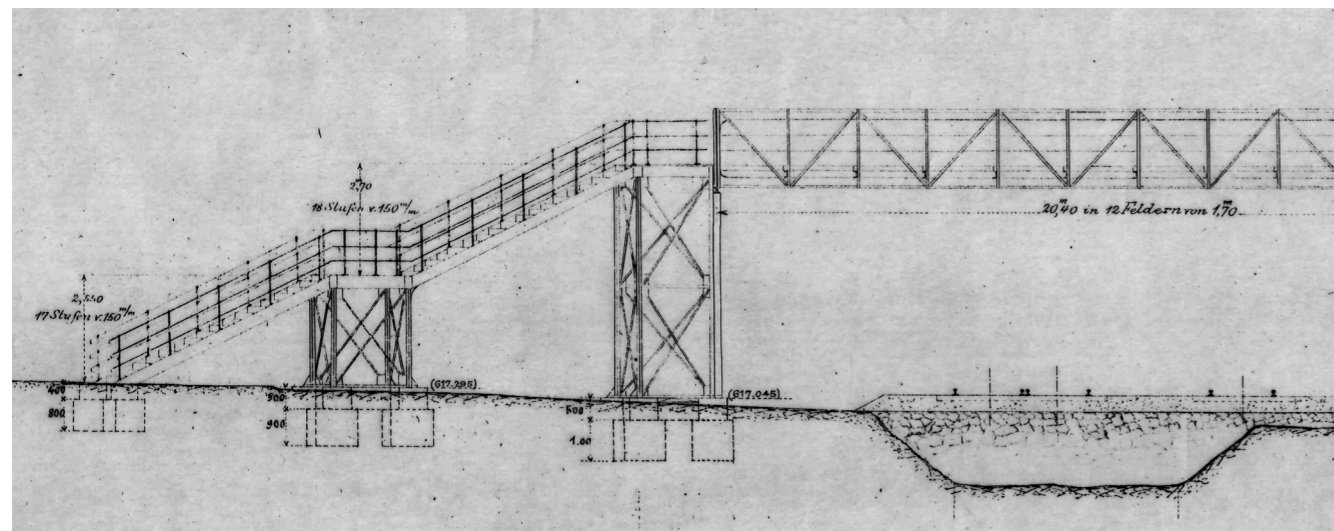
Allmählich gleicht sich die Jahreszahl aus unserem Projekt-namen derjenigen des laufenden Jahres an. Auch wenn wir im Jahr 2020 noch nicht einweihen können, so war doch das Jahr 2019 bereits ein sehr erfolgreiches Jahr für das Projekt «Depotareal Bauma 2020»: Dieses Projekt steht zurzeit sowohl finanziell als auch in der Planung auf gesunden starken Beinen.

Der Saisonstart war noch in weiter Ferne, als wir zusammen mit Andreas Hurt zahlreiche Gemeinden im Kanton Zürich und einige Stiftungen um finanzielle Unterstützung gebeten haben. Bis Ende Jahr konnten wir bereits zahlreiche grosse Spendenbeträge auf unserem Projektkonto verbuchen. Um die weniger grossen, aber nicht minder bedeutenden Beiträge ging es beim Crowdfunding Projekt, das Stefano Jehle zusammen mit den Verantwortlichen der Gemeinnützigen Organisation des Bezirks Hinwil aufgegleist hat. Der DVZO durfte dabei auf der Seite [www.Tu-hier-Gutes.ch](http://www.Tu-hier-Gutes.ch) für sein Projekt werben. Um auf die Aktion aufmerksam zu machen,

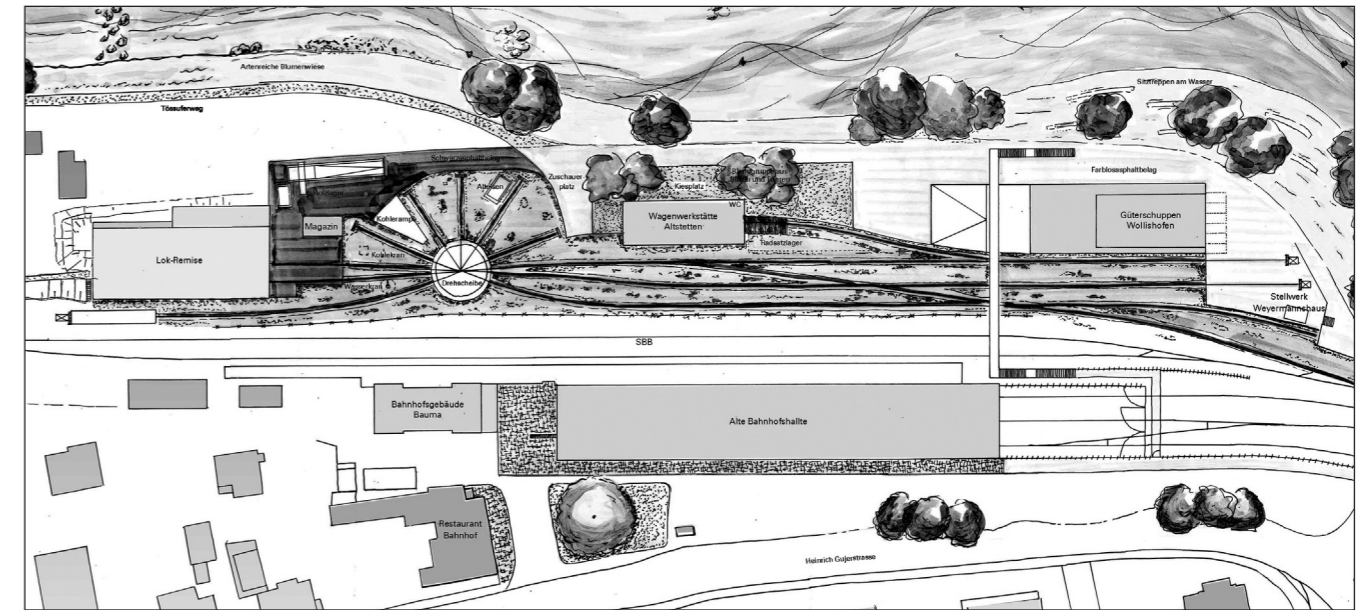
haben wir an zwei Fahrsonntagen im Juni Mailänderli an unsere Fahrgäste verteilt. Helena Wenger hat zu diesem Zweck 15 Kilogramm Mehl (!) verbacken.

Thomas Trüb hat Anfang Jahr die öffentliche Ausschreibung für die Planungsleistungen der drei Bauherren DVZO, AWEL und SBB verfasst. Nach dem Offertenvergleich konnte ein neues Planerteam beauftragt werden. Da ein Bahnprojekt mit integrierter Flussrevitalisierung und Hochwasserschutzmassnahmen nicht der Standardaufgabe eines einzelnen Ingenieurbüros entspricht, hat sich extra für unser Projekt eine Planer-IG mit 4 Partnern (IG PNP+) formiert. Die Planer haben ab Anfang Mai unser anspruchsvolles Projekt technisch und gestalterisch ausgearbeitet und die Kosten ermittelt. Das Vorprojekt ist eine wichtige Phase auf dem Weg zur Bewilligung unseres Vorhabens.

Mitte Jahr erhielten wir eine interessante erfreuliche Anfrage der Südostbahn. In Wattwil werde in Kürze eine historische Passerelle von 1907 im Rahmen eines Bahnhofumbaus abgebrochen – ob der DVZO Interesse habe? Und ob! Für die



Ausschnitt aus dem historischen Plan der Passerelle Wattwil von 1907.



Gestaltungsstudie im Rahmen des Vorprojekts.

Erschliessung des Depotareals ist ein geeigneter Gleisübergang von erheblicher Bedeutung. In einer Studie konnten wir bereits erste Erkenntnisse zu möglichen Standorten gewinnen.

Ende November hat die IG PNP+ das Vorprojekt abgeschlossen. Der 11 Zentimeter starke Papierstapel beinhaltet eine Kostenschätzung für unser Gesuch an den Lotteriefonds, zahlreiche Pläne und einen umfangreichen technischen Bericht. Um das Vorprojekt zu verifizieren und verarbeiten zu können, erhielten wir «Bauherrenunterstützung» von

Stefan Dietz. Der erfahrene Bauingenieur ist beim Dampf-bahn-Verein auch als Lokführer tätig.

In der zweiten Jahreshälfte 2020 möchte der DVZO zusammen mit AWEL und SBB das Bauprojekt für das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr einreichen. An alle, die es personell oder finanziell mitermöglichen – herzlichen Dank!

Florian Vogel,  
Gesamtleiter

**Finanzen**

Diese dürfte meine letzte Jahresrechnung als Vorstandsmitglied «FINANZEN» gewesen sein. Mit der Reorganisation der Vereinsstruktur wird der Aufgabenkreis «Finanzen» mit mir zusammen in der Geschäftsleitung integriert.

So kann ich meine Fachkompetenz weiter dem Verein zu Gute kommen lassen.

Das vergangene Jahr war zahlenmässig (Erfolgsrechnung) eher verhalten. Die Liquidität wurde durch den Kauf von neuen Achsen doch sehr belastet. Auch wenn der grössere Teil der Achsen aktiviert sind – unsere Liquidität wurde mit circa CHF 80 000.– belastet. Geld, das erst verdient sein muss.

Andreas Hurt,  
Finanzen



Unser Finanzchef ist auch Zugchef und gibt gerne Auskunft.

Bilanz		31.12.2019	31.12.2018
<b>Aktiven</b>			
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel (Post/Bank)		637'966.55	479'615.74
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		4'615.95	18'102.55
Delkredere		-2'000.00	-5'000.00
übrige kurzfristige Forderungen		501.15	501.05
Vorräte		28'501.00	24'701.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen		37'691.03	49'188.62
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>707'275.68</b>	<b>567'108.96</b>
<b>Anlagevermögen</b>			
Beteiligungen	2.1.	500.00	500.00
Rollmaterial	2.2.	126'668.17	53'444.00
Werkstatt/Übriges Anlagevermögen	2.3.	56'510.00	61'410.00
Bahnanlagen	2.4.	609'433.13	521'621.64
Immobilie Sachanlagen	2.5.	1'136'340.00	1'136'340.00
Immaterielle Anlagen		1.00	1.00
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>1'929'452.30</b>	<b>1'773'316.64</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>2'636'727.98</b>	<b>2'340'425.60</b>
<b>Passiven</b>			
<b>Fremdkapital</b>			
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	98'287.20	116'932.64
Passive Rechnungsabgrenzungen		66'616.05	44'689.37
		<b>164'903.25</b>	<b>161'622.01</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig	2.7.	78'280.00	89'450.00
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>243'183.25</b>	<b>251'072.01</b>
<b>Projektspenden/Unterhaltsfonds</b>			
Rückstellung Unterhalt	2.8.	121'827.40	121'827.40
Unterhaltsfonds	2.9.	171'277.08	146'277.08
Projektbezogene Spenden/Beiträge	2.10.	866'157.35	536'393.10
<b>Total Projektspenden/Fonds</b>		<b>1'159'261.83</b>	<b>804'497.58</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Vereinsvermögen		173'807.49	218'092.90
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften		1'111'048.52	1'111'048.52
<b>Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust)</b>		-50'573.11	-44'285.41
<b>Bilanzsumme</b>		<b>2'636'727.98</b>	<b>2'340'425.60</b>

Erfolgsrechnung	2019	2018	Budget 2020
<b>Fahrbetrieb</b>			
Einnahmen	236'740.19	272'590.27	435'500.00
Betriebsaufwand	-66'787.76	-61'815.01	-206'000.00
	<b>169'952.43</b>	<b>210'775.26</b>	<b>229'500.00</b>
<b>Gastronomie</b>			
Einnahmen	46'974.06	53'776.40	50'000.00
Wareneinkauf	-23'335.17	-28'821.56	-23'000.00
Betriebsaufwand	-3'174.36	-2'357.39	-2'000.00
	<b>20'464.53</b>	<b>22'597.45</b>	<b>25'000.00</b>
<b>Souveniershop</b>			
Einnahmen	27'775.98	18'382.57	20'000.00
Wareneinkauf	-11'701.51	-4'667.31	-10'000.00
	<b>16'074.47</b>	<b>13'715.26</b>	<b>10'000.00</b>
<b>Diverses</b>			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	1'857.01	2'007.01	3'000.00
Uniformen	-383.73	209.51	500.00
Übriger Erlös	15'043.44	2'624.31	5'000.00
	<b>16'516.72</b>	<b>4'840.83</b>	<b>8'500.00</b>
<b>Total Betriebserlös</b>	<b>223'008.15</b>	<b>251'928.80</b>	<b>273'000.00</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
<b>Personalkosten</b>			
Reisedienst/Ausbildung/Sekretariat/diverses	-21'776.32	-11'688.65	-35'000.00
Übriger Personalaufwand	-11'496.92	-8'100.00	-14'100.00
	<b>-33'273.24</b>	<b>-19'788.65</b>	<b>-49'100.00</b>
<b>Raumkosten</b>			
Remise Bauma	-4'860.08	-4'834.34	-4'000.00
Bahnhofhalle Bauma	-10'083.35	-6'034.35	-7'000.00
Archiv Bauma	-3'793.40	-3'858.60	-4'000.00
Remise Uster	-29'787.00	-39'257.85	-33'000.00
Remise Wald	-6'128.30	-11'257.61	-5'200.00
	<b>-54'652.13</b>	<b>-65'242.75</b>	<b>-53'200.00</b>
<b>Kapitalaufwand/-ertrag</b>			
Bank-/PC Spesen	-200.97	-716.00	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	13.65	20.45	100.00
	<b>-187.32</b>	<b>-695.55</b>	<b>-400.00</b>
<b>Infrastruktur</b>			
Unterhalt	-8'448.21	-37'062.40	-15'000.00
Netzanschluss SBB	-30'000.00	-42'508.31	-18'125.00
	<b>-38'448.21</b>	<b>-79'570.71</b>	<b>-33'125.00</b>
<b>Werkstattkosten</b>			
Infrastrukturkosten Bauma	-34'166.31	-23'651.34	-21'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-12'708.80	-35'751.61	-30'300.00
	<b>-46'875.11</b>	<b>-59'402.95</b>	<b>-154'400.00</b>
<b>Rollmaterialunterhalt</b>			
Lokomotiven und Wagen	-82'592.39	-54'318.42	-154'400.00
Entnahme Fonds	0.00	0.00	0.00
	<b>-82'592.39</b>	<b>-54'318.42</b>	<b>-154'400.00</b>

	2019	2018	Budget 2020
<b>Abschreibungen</b>			
Abschreibungen	-50'704.34	-62'099.00	-60'000.00
<b>Versicherungen</b>	<b>-50'704.34</b>	<b>-62'099.00</b>	<b>-60'000.00</b>
Versicherungen Betrieb	-877.50	-11'450.50	-11'000.00
Sachversicherungen	-8'334.95	-9'027.95	-8'000.00
<b>Verwaltungskosten</b>	<b>-9'212.45</b>	<b>-20'478.45</b>	<b>-19'000.00</b>
Allgemeine Verwaltungsspesen	-9'584.54	-12'727.61	-9'000.00
Generalversammlung	-7'485.47	-4'870.00	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-3'478.69	-1'610.08	-1'000.00
<b>Werbeaufwand</b>	<b>-20'548.70</b>	<b>-19'207.69</b>	<b>-15'000.00</b>
Werbeaufwand	-27'193.97	-25'140.87	-10'000.00
Printmedien/Internet	-12'844.38	-11'812.50	-12'600.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	-155.99	0.00	0.00
Inserateinnahmen	19'500.00	14'812.82	18'000.00
<b>Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg</b>	<b>-20'694.34</b>	<b>-22'140.55</b>	<b>-4'600.00</b>
a.o./periodenfremder Aufwand	-16'970.94	-5'539.25	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	3'600.00	19'443.38	0.00
	<b>-13'370.94</b>	<b>13'904.13</b>	<b>0.00</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-370'559.17</b>	<b>-389'040.59</b>	<b>-440'125.00</b>
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>-147'551.02</b>	<b>-137'111.79</b>	<b>-167'125.00</b>
<b>Liegenschaften</b>			
<b>Bahnhof Bärethwil</b>			
Mieteinnahmen	14'305.00	14'200.00	15'000.00
Liegenschaftenaufwand	-3'068.27	-3'683.63	-1'000.00
Energie Bärethwil	-497.13	-527.18	-1'500.00
Unterhalt	-3'565.40	-4'210.81	-4'000.00
	<b>10'739.60</b>	<b>9'989.19</b>	<b>11'000.00</b>
<b>Baurecht/Pachten</b>			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'000.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	1'000.00
	<b>16'117.80</b>	<b>16'117.80</b>	<b>16'000.00</b>
<b>Liegenschaftenerfolg</b>	<b>26'857.40</b>	<b>26'106.99</b>	<b>27'000.00</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>-120'693.62</b>	<b>-111'004.80</b>	<b>-140'125.00</b>
<b>Vereinsrechnung</b>			
<b>Mitgliederbeiträge/Spenden</b>			
Mitgliederbeiträge	51'650.00	47'050.00	47'000.00
Spenden	18'413.23	20'273.05	25'000.00
	<b>70'063.23</b>	<b>67'323.05</b>	<b>72'000.00</b>
<b>Eisenbahn-Amateur</b>			
Abonnements-Zahlungen	11'119.28	10'610.00	11'000.00
Aufwendungen EA	-11'062.00	-11'213.66	-10'500.00
	<b>57.28</b>	<b>-603.66</b>	<b>500.00</b>
<b>Vereinsserfolg</b>	<b>70'120.51</b>	<b>66'719.39</b>	<b>72'500.00</b>
<b>Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)</b>	<b>-50'573.11</b>	<b>-44'285.41</b>	<b>-67'625.00</b>

## Anhang zur Jahresrechnung

## 1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechtes (Art. 957 bis 963) erstellt. In der Jahresrechnung wurden bei den wesentlichen Bilanzpositionen die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

## Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert.

## Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten. Die notwendigen Rückstellungen (Delkrede) sind vorgenommen.

## Vorräte

Die Bewertung erfolgt zum Niederstwertprinzip unter Berücksichtigung des sogenannten Warendrittels.

## 2. Anmerkungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung

## 2.1. Beteiligung

Anteilschein am Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn

## Anlagevermögen (2.2. bis 2.5)

Auf dem Anlagevermögen wird degressiv abgeschrieben. In der Regel 8–30% des Restwertes, je nach Art der Sache.

## 2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2019	27'605	17'212	8'627	53'444	-65'432	-11'988
Zugänge	18'225	47'981	22'529	88'735	-5'721	83'014
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
<b>Wert vor Abschreibung</b>	<b>45'830</b>	<b>65'193</b>	<b>31'156</b>	<b>142'179</b>	<b>-71'153</b>	<b>71'026</b>
Abschreibungen	-8'860	-4'300	-2'350	-15'510	-	-15'510
<b>Wert 31.12.2019</b>	<b>36'970</b>	<b>60'893</b>	<b>28'806</b>	<b>126'669</b>	<b>-71'153</b>	<b>55'516</b>

## 2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2019	41'900	16'200	3'310	61'410	-	61'410
Zugänge	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
<b>Wert vor Abschreibung</b>	<b>41'900</b>	<b>16'200</b>	<b>3'310</b>	<b>61'410</b>	<b>-</b>	<b>61'410</b>
Abschreibungen	-4'200	-	-700	-4'900	-	-4'900
<b>Wert 31.12.2019</b>	<b>37'700</b>	<b>16'200</b>	<b>2'610</b>	<b>56'510</b>	<b>-</b>	<b>56'510</b>

## 2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Bhf. Bauma divers	Depot 2020	BUe	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2019	172'803	234'992	12'223	101'603	521'621	-440'713	168'720
Zugänge	-	122'631	475	-	123'105	-184'058	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-5'000	-	-5'000	-	-5'000
<b>Wert vor Abschreibung</b>	<b>172'803</b>	<b>357'623</b>	<b>7'698</b>	<b>101'603</b>	<b>639'726</b>	<b>-624'771</b>	<b>14'956</b>
Abschreibungen	-17'500	-	-2'493	-10'300	-30'293	-	-30'293
<b>Wert 31.12.2019</b>	<b>155'303</b>	<b>357'623</b>	<b>5'205</b>	<b>91'303</b>	<b>609'433</b>	<b>-624'771</b>	<b>-15'337</b>

## 2.5 Liegenschaften

	Bahnhofs- halle	Baudienst- magazin	Bhf Bärethwil	Stellwerk Bärethwil	Posten 98	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000	5'751'000
<b>Buchwert 31.12.2019</b>	<b>957'200</b>	<b>27'000</b>	<b>133'140</b>	<b>9'000</b>	<b>10'000</b>	<b>1'136'340</b>

**2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 98 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 87 Tilgung 2019 des Bundesdarlehen TCHF 11.

**2.7. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen**

Hier handelt es sich um ein zinsloses Bundesdarlehen, welches seinerzeit für die Unterhaltsarbeiten an der Weissenbachbrücke gewährt wurde. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2028, wobei die Rate, welche im nächsten Jahr fällig wird unter den Kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen ist.

Als Sicherheit dient ein Inhaberschuldbrief von nominal CHF 290'000 auf der Liegenschaft Bahnhof Bäretswil (GB 2384, Kat. 7735)

**2.8. Rückstellungen Unterhalt**

Es handelt sich um zwei Rückstellungen für den künftigen Unterhaltsaufwand welche in früheren Jahren gebildet wurden. Barriere Bussenthal CHF 31'0000; Weissenbachbrücke CHF 90'000.

**2.9. Unterhaltsfonds**

Im Laufe des Jahres wurde der Unterhaltsfonds mit TCHF 23 belastet. Gleichzeitig konnten TCHF 25 als Einlage verbucht werden.

**2.10 Projektbezogene Spenden/Beiträge**

Die projektbezogenen Spenden/Beiträge werden jeweils nach Abschluss des jeweiligen Projektes mit den Investitionen verrechnet. Daher werden sie in den Übersichten zum Anlagevermögen entsprechend ausgewiesen.

**3. Weitere Angaben****3.1 VVST-Versicherungsnachweis**

Es besteht eine Betriebshaftpflichtversicherung für die Bahn- und Infrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs über CHF 5'000'000 pro Schadenereignis.

**3.2 Haftpflichtversicherung (HECH/TransRail)**

Beim Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) bestand bis Ende Januar 2019 die für die Netzzugangsbewilligung notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio. Seit dem Februar 2019 besteht die Versicherungsdeckung via TransRail.

**3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

keine



Wir sind DVZO



Zu Besuch am Hauptbahnhof Zürich bei «Lange Nacht der Museen»



Unser erster Gast im Jubiläumsjahr: der Schnellzugdampflok Pacific 01.202



Wir pflegen das Kulturerbe «Eisenbahn». Historischer Güterzug mit der Dampflok Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz» am 20. Oktober 2019 vor der Bahnhofshalle Bauma



Die Historische Bahnhofshalle Bauma ist auch als Event-Lokal beliebt, wie hier am 10. Mai 2019.



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland  
Postfach, 8494 Bauma  
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

