

Bitte zuhause an

Peter Schwarzenbach
Maja Valencak
Marc Wildi

Ein Verein betreibt ein Bahnunternehmen



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

DVZO



Herausgeber: Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, 8340 Hinwil
 Verfasser: Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil
 Maja Valencak, Station Neuthal, 8344 Bäretswil
 Marc Wildi, Station Neuthal, 8344 Bäretswil
 Gestaltung: Maja Valencak, Walter Abry
 Fotos: Walter Furrer, Herrliberg; Fototeam Reto Heiz, Roland Inhelder, Zürich; Peter Hodel, Thalwil; Claude Jeanmaire, Basel; Dominik Lüthy, Adetswil; Jakob Keller, Wetzikon; Kaspar Kirchgraber, Zürich; Jürg Kurtz, Uerikon; Edi Meier, Bülach; Christian Schmitt, Steg; Peter Schwarzenbach, Gibswil; Edith Sievi, Oberrieden; Gilbert Staffe, Hegnau; Johann-Albrecht Toppius, Uesslingen TG; Maja Valencak, Neuthal; Hugo Wenger, Tänn; Marc Wildi, Neuthal; ZO; Urs Züllig, Bülach; Glen Borling-Kurtz, Uerikon ZH.
 Druck: Druckerei Wetzikon AG
 Gedruckt auf Recyclingpapier

Copyright: 1985 bei den Verfassern
 Kommissionsverlag: Buchverlag der Druckerei Wetzikon AG, 8620 Wetzikon
 ISBN-Nr. 3 - 85981 - 126 - 6

Titelseite: Ed 3/4 Nr. 2 oberhalb Bauma
 Rückseite: Blick aus der JU 52 auf die Station Neuthal
 2. Auflage: 1993 (teilweise überarbeitet und ergänzt)

Inhaltsverzeichnis

<i>Vorwort</i>	1
<i>Ein Verein betreibt ein Bahnunternehmen</i>	2
<i>Die Geschichte des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland</i>	3
– Eine stillgelegte Bahnstrecke wird wieder belebt	3
– Geschichtliche Hinweise zur ehemaligen Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB)	3
– Gründung und Geschichte des DVZO	7
– Die heutigen Geleiseanlagen (Stationsanlagen, Streckenprofil, Streckenkarte)	10
<i>Das Rollmaterial des DVZO</i>	12
– Triebfahrzeuge	12
– Personenwagen	13
– Gepäck-, Post- und Güterwagen	14
– Fremdes Rollmaterial auf der Strecke des DVZO	15
<i>Die Mitglieder/Mitarbeiter des DVZO</i>	16
– Wer kann mitmachen? – Jedermann!	16
– Chargen beim DVZO	16
<i>Die Betriebsführung des DVZO</i>	18
– Verein – Betrieb: ein Organisationsproblem?	18
– Die Organisationsform des DVZO	18
– Wie wird ein Betrieb geleitet?	19
– Organigramm des DVZO	20
– Unfallverhütung, ein wichtiges Anliegen des DVZO	21
– Die Finanzen	22
<i>Aus dem Betriebsgeschehen</i>	24
– Ablauf eines Betriebstages	24
– Publikumsfahrten	25
– Am Ende eines Fahrtages	29
– Extrafahrten	30
<i>Ausblick</i>	32

Vorwort

Der Arbeitsausschuss «Industrielehrpfad Zürcher Oberland» will die vielen Zeugen aus der frühindustriellen Epoche der Bevölkerung nahebringen. Der Dampfbahnbetrieb des DVZO bildet einen attraktiven Teil dieses zurzeit entstehenden Industrielehrpfades.

Wie meistert es nun der DVZO, als Freizeitvereinigung ein kleines Bahnunternehmen zu betreiben?

Eine Selbstdarstellung soll diese Frage beantworten und einen Blick hinter die Kulissen ermöglichen. Sie erfahren, welche Herausforderungen die Mit-

glieder bewältigen müssen, damit eine Pionierphase des Eisenbahnwesens als lebendiges Museum erlebbar wird. Nebst geschichtlichen Hinweisen, Angaben über Rollmaterial, Organisation und Betriebsführung werden auch die verschiedenen Betätigungsmöglichkeiten dargestellt. Für die Aufrechterhaltung des Betriebes ist der DVZO auf Freunde, Kunden, Mitglieder und vor allem auf Mitarbeiter ständig angewiesen. Aus der Erkenntnis heraus, dass man eine Institution nur unterstützt, wenn man darüber informiert ist, wurde diese Broschüre geschaffen.

Die Autoren

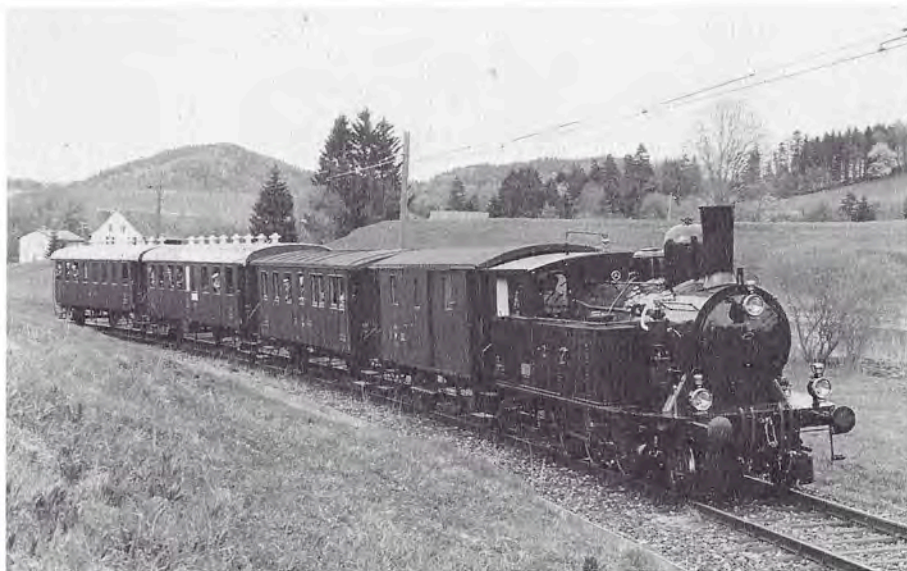


Mit dem Frühling fängt jeweils der Dampfbahnbetrieb an

Ein Verein betreibt ein Bahnunternehmen

Unweit der Stadt Zürich im malerischen Zürcher Oberland finden Sie als einzigartige Attraktion die Museumsbahn des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO). Historische Dampfzüge auf Normalspur verkehren zwischen Hinwil und Bauma im Tösstal. Die Bahn mit einer Streckenlänge von 12 km fährt während 40 Minuten durch ein herrliches Wandergebiet und ist zu einem beliebten Ausflugsziel für jung und alt geworden. Das Rollmaterial wird von Mitgliedern des DVZO in unzähligen Freizeitstunden restauriert und unterhalten. Dies bildet die Voraussetzung, damit die Museumszüge überhaupt zum Streckeneinsatz zugelassen werden.

Der DVZO betreibt den Bahnbetrieb unter Aufsicht und nach den Vorschriften der SBB in eigener Regie, d. h. seine Mitglieder amten an den Fahrtagen als Lokführer, Heizer, Zugbegleiter, Rangierarbeiter, Kellner usw. Dies wiederum setzt eine sorgfältige Ausbildung der Freizeitbähnler voraus. Die DVZO-Vereinsmitglieder betreiben demnach ein richtiges kleines Bahnunternehmen.



Auf der Hochebene zwischen Neuthal und Bussental



Das «Glettise» dampft Richtung Emmetschloo

Verein – Unternehmen, steckt hier nicht ein Widerspruch? In dieser Schrift wird gezeigt, wie der DVZO diesen Widerspruch löst. Vorerst sei darauf hingewiesen, dass es beim DVZO, wie in allen Unternehmen, fachkundige Vorgesetzte und Mitarbeiter gibt, die einen sicheren, pünktlichen und rentablen Bahnbetrieb gewährleisten. Weder Vorgesetzte noch Mitarbeiter beziehen einen Lohn. Gemeinsam bestimmen sie – ähnlich den Aktionären in der Wirtschaft – die Geschicke des eigenen Unternehmens. Sie wählen ihren Vorstand, der die Funktion der Betriebsleitung übernimmt.

Der DVZO kann seinen Betrieb nur aufrechterhalten, wenn eine grosse Anzahl Mitglieder sich als Mitarbeiter zur Verfügung stellt; Mitarbeiter, die bereit sind, sich unterzuordnen sowie reibungslos zusammenzuarbeiten. Der DVZO wird fachlich von den Schweizerischen Bundesbahnen unterstützt.

Da die Dampfbahn im amtlichen Kursbuch aufgeführt ist (Feld 741), geht der DVZO seinen Passagieren gegenüber eine Transportverpflichtung ein. Der DVZO bietet ein Stück lebendige, wiederentdeckte Bahngeschichte.

Die Geschichte des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland – DVZO

Eine stillgelegte Bahnstrecke wird wieder belebt

Die heute vom DVZO befahrene Strecke Bauma–Bäretswil–Hinwil war einmal Bestandteil der Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB), die 1948 von den SBB übernommen wurde. Noch bis 1969 verkehrten zwischen Bauma und Hinwil fahrplanmässige Personen- und Güterzüge.

Am 1. Juni 1969 wurde versuchsweise ein Busbetrieb aufgenommen, der schliesslich auch beibehalten wurde. Seither verkehren nur noch Güterzüge zwischen Hinwil und Bäretswil. Der Streckenabschnitt Bäretswil–Bauma blieb von 1969 bis 1978 stillgelegt. Die Warnkreuze an den Strassenübergängen wurden entfernt, und das Unkraut wuchs zwischen den Schienen und Schwellen.

Den initiativen Gründungsmitgliedern des DVZO ist es zu verdanken, dass im Zeitraum zwischen 1969 und 1978 die Idee einer Museumsbahn reifte und verwirklicht wurde. Geeignetes Rollmaterial wurde angeschafft und mit viel Liebe und Ausdauer restauriert.



...wird durch den DVZO wiederbelebt



Eine stillgelegte Strecke...

Am 6. Mai 1978 konnten unter Aufsicht der SBB die auf einige Wochenenden beschränkten fahrplanmässigen Publikumsfahrten mit dem restaurierten Dampfzug aufgenommen werden.

Der DVZO befährt ein Teilstück der ehemaligen UeBB, daher drängt sich ein kurzer Gang durch die Geschichte dieser Bahn auf.

Geschichtliche Hinweise zur ehemaligen Uerikon–Bauma-Bahn (UeBB)

Quelle: Heimatspiegel Nr. 5/1977, Verlag Der Zürcher Oberländer, Wetzikon

Gründung der UeBB

Die UeBB war nach den Plänen ihres Schöpfers, Adolf Guyer-Zeller, nicht als Verbindung mit Zürich gedacht, sondern um über den Zürichsee hinweg den Anschluss an den Gotthard zu schaffen.

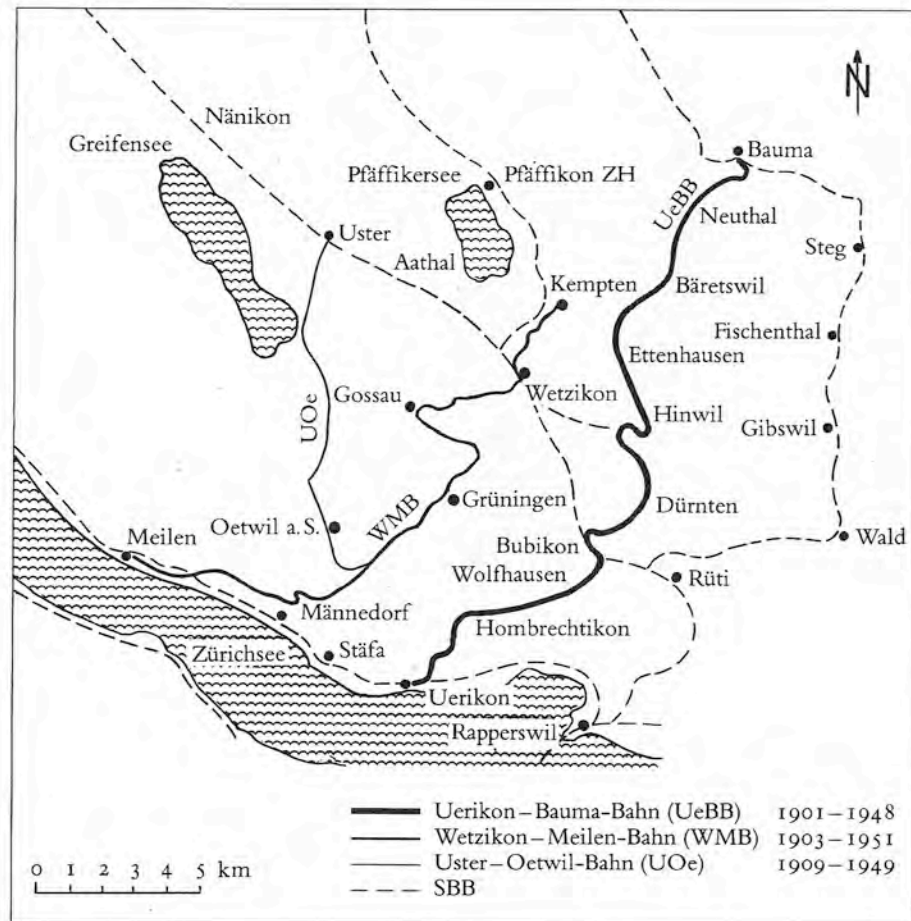
Der 1839 in Neuthal geborene Adolf Guyer-Zeller, Initiant der Linie zwischen Uerikon und Bauma, hatte geplant, das Trasse nach Eschlikon TG weiterzuführen. Der Plan wurde allerdings bald wieder fallengelassen. Die Strecke Uerikon–Bauma war nicht für den Hauptverkehr geplant, sondern als Anschluss der bisher ohne Bahnverbindung gebliebenen Ortschaften an das Hauptnetz.

Die Linienführung liess Streitigkeiten aufkommen; Wetzikon wünschte ebenfalls an die Bahn angeschlossen zu werden. Guyer-Zeller jedoch legte die Route über Hinwil fest. Ausserdem bestimmte er Uerikon als Ausgangspunkt und widersprach damit den Wünschen weiter Bevölkerungskreise. Als Präsident des Verwaltungsrates der Nordostbahn (NOB) lehnte er Stäfa als Endstation für die UeBB ab, weil er die Konkurrenz zur NOB auf der Linie Uerikon–Stäfa fürchtete.

Zweifelsohne hatte Guyer-Zeller auch persönliche Interessen an der Bahn, legte er die Linie doch so fest, dass einige seiner Spinnereien unmittelbar daneben zu liegen kamen. Am 29. Juli 1885 wurde der Bahn die Konzession erteilt. Inzwischen war es auch gelungen, ein Aktienkapital von zwei Millionen Franken (davon gehörte ein grosser Teil der NOB) und Anleihen im Wert von einer Million Franken zu beschaffen. Tatsächlich kostete die Bahn mit Rollmaterial 2 884 000 Franken. Bereits 1898 wurde mit dem Bauabschnitt Bäretswil–Bauma begonnen. Gegen Ende des Jahres 1900 waren sämtliche Erdarbeiten auf der 25,3 km langen Strecke abgeschlossen. Am Donnerstag, 30. Mai 1901, wurde die UeBB (im Volksmund «Überbeibahn» genannt) eröffnet. Täglich verkehrten nur fünf Züge in jeder Richtung. Mit der Eröffnung wurden zwei Dampflokomotiven, vier Personen-, zwei Gepäck- sowie 19 Güterwagen in Betrieb genommen. Während des ersten Jahres verkehrten 3466 fahrplanmässige Züge und 39 Extrazüge. Doch den in die Bahn gesteckten grossen Hoffnungen wurde schon in den ersten Betriebsjahren ein Dämpfer versetzt: Die Einnahmen entsprachen nicht den Erwartungen. Häufig auftretende Erdschlipfe (Erdrutsche) unterbrachen den Betrieb zeitweiser.



Ausfahrt in Uerikon mit «Glaskasten» Ed 2/2 Nr. 23



Aus Spargründen ging die Bahn am 1. Januar 1905, nachdem sie dreieinhalb Jahre durch die Tösstalbahn geführt wurde, zum Selbstbetrieb über. Weil der Schienenstrang der UeBB nicht dem Hauptverkehrsfluss im Zürcher Oberland folgte, ergaben sich in den Jahren bis 1948 immer wieder grosse Defizite. Die gesamte Schuld betrug schliesslich 2,7 Millionen Franken. Bald war klar, dass dieser Anhäufung von Schulden nur durch gezielte Massnahmen entgegengetreten werden konnte.

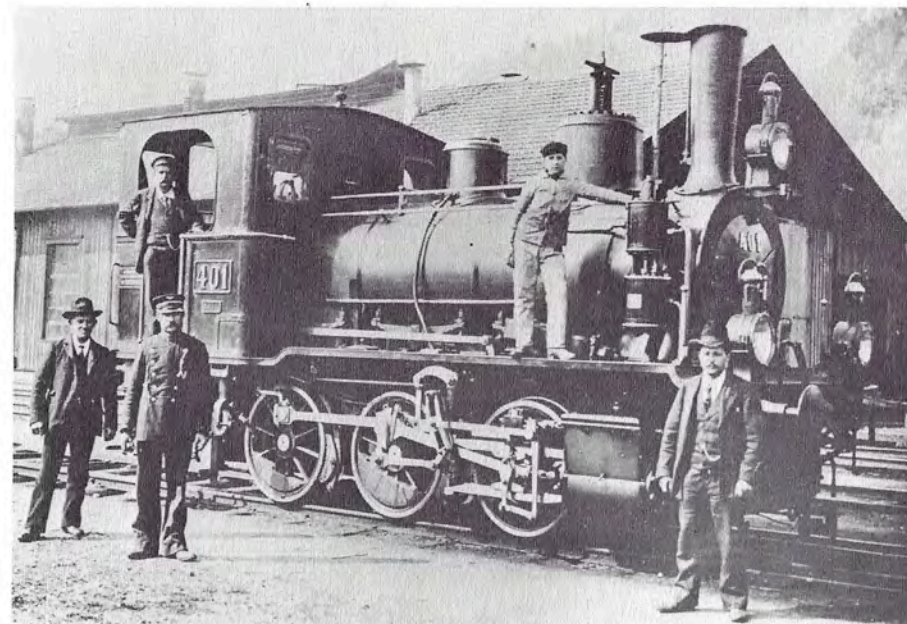
Das Ende der UeBB

Eine Studiengruppe empfahl der UeBB, der Uster–Oetwil- und der Wetzikon–Meilen-Bahn die Auflösung ihrer Betriebe. Die nun ausgefallenen Ver-

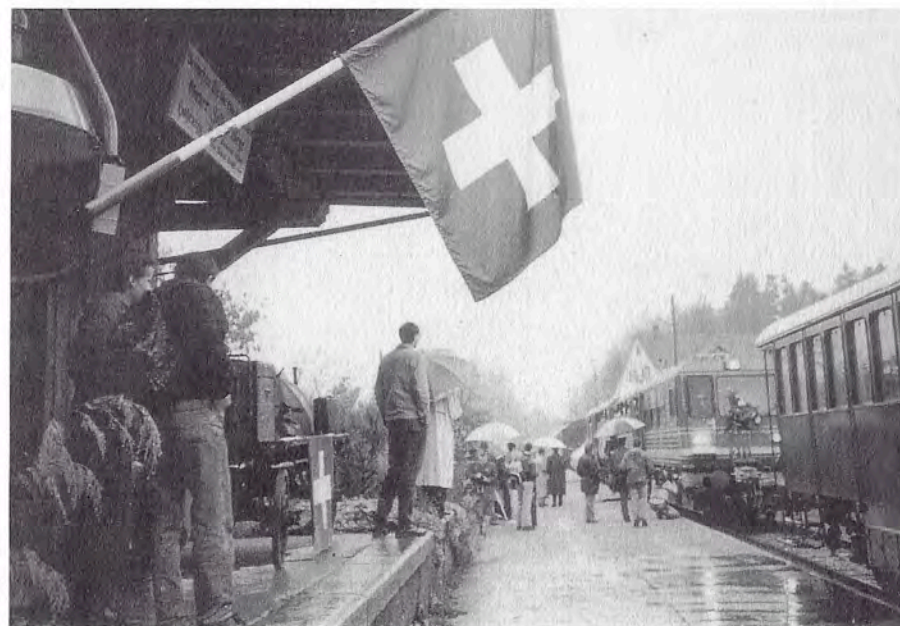
kehrverbindungen sollten durch die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) ersetzt werden. 1946 wurde im Kanton Zürich über die Zukunft der drei oben erwähnten Bahnen abgestimmt. Die Stimmfrage lautete ungefähr: Wollt ihr die Reorganisation der drei Bahnen im Zürcher Oberland? Ja oder Nein? Die Reorganisationsvorlage wurde angenommen. Die Stadt verstand unter Reorganisation offenbar etwas anderes als die Landschaft. Die Stadt wollte die Bahnen aufheben, mindestens teilweise. Die Landbevölkerung jedoch glaubte wohl, einer Betriebserneuerung zuzustimmen. Aber die Entscheidung war gefallen. Anno 1947 hatte man sich geeinigt, die Reststrecke Hinwil–Bauma den SBB zu übergeben, nachdem keine andere Möglichkeit mehr gesehen wurde, die Riesendefizite zu decken. Der Bund knüpfte aber eine Forderung an den Kauf: Die Strecke müsse auf Kosten der UeBB elektrifiziert werden. Am 9. Oktober 1947 erfolgte die Eröffnung der umgebauten Strecke. Die Personenzüge der SBB verkehrten bis 1969, dann mussten auch sie dem Busbetrieb weichen. Die UeBB hielt ihren Betrieb noch bis zum 2. Oktober 1948 aufrecht, da sich die Ablieferung der Autobusse verzögerte. Bald darauf wurden die Schienen für 10 Franken per Laufmeter auf der Strecke Uerikon–Hombrechtikon und Hinwil–Dürnten abgebrochen. Das Wagenmaterial wurde an verschiedene Eisenbahngesellschaften verkauft. Heute steht von der einst hoffnungsvoll eröffneten Eisenbahnlinie ausser dem oberen Streckenabschnitt Hinwil–Bauma nur noch das Industrieleise Wolfhausen–Bubikon.



CZm 1/2 Nr. 31 der UeBB – Heute im Besitz der SBB



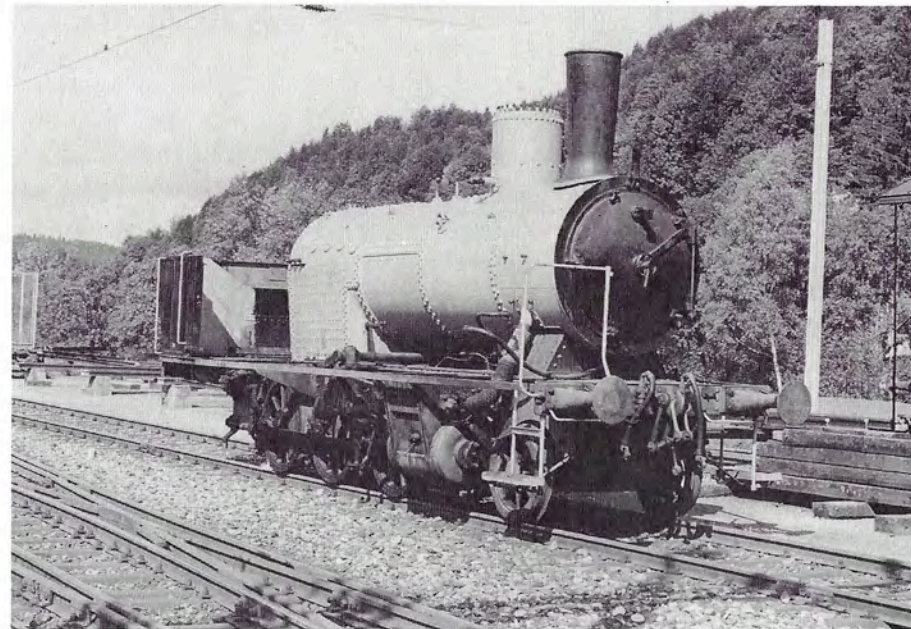
Ed 3/3 Nr. 401 im Dienst der UeBB – Heute beim DVZO



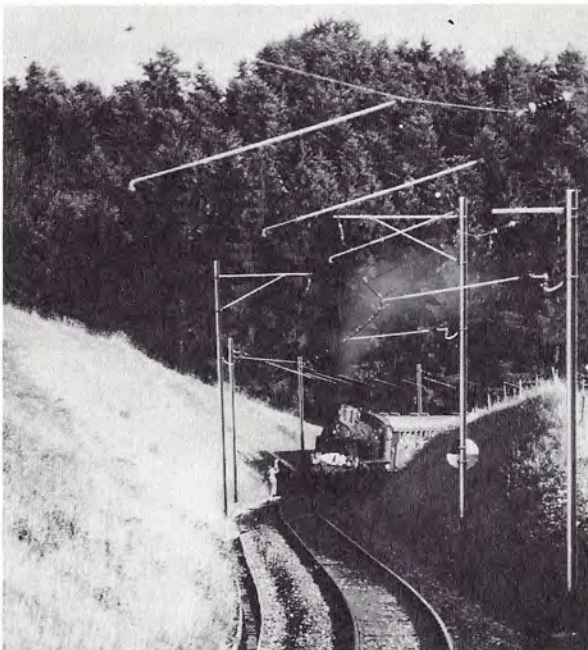
Neuthal: Taufe des Pendelzuges der JB auf den Namen Adolf Guyer-Zeller, November 1992



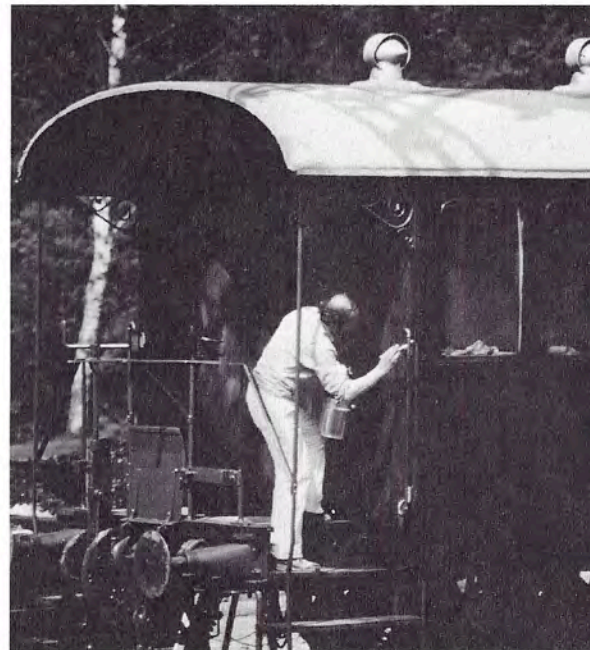
«Hochbetrieb» trotz stillgelegtem Personenverkehr



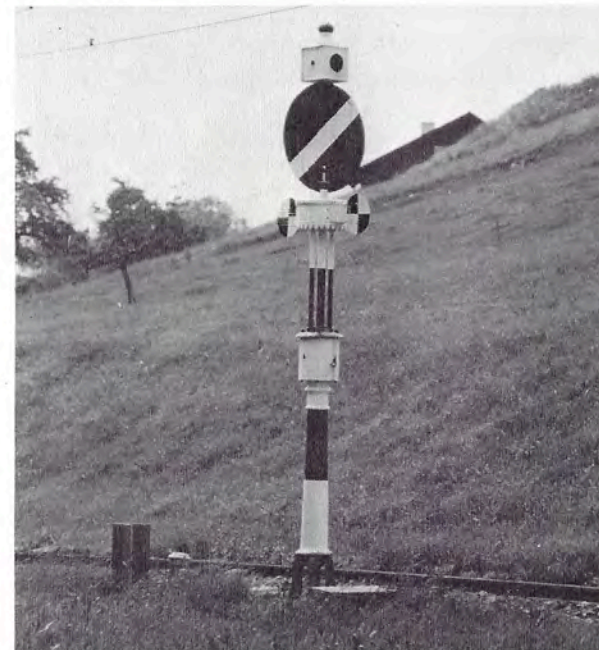
Ed 3/4 Nr. 2 in Bauma: Es gibt noch viel zu tun!



Bäretswiler Fest 1971: Eb 3/5 der BT im Dienst des DVZO



Letzte Ausbesserungsarbeiten



Einfahrtsignal des DVZO in Bäretswil

Die Gründung und die Geschichte des DVZO

Der DVZO ist 1969 mit dem Ziel gegründet worden, auf der guterhaltenen und landschaftlich reizvollen Strecke Hinwil–Bauma einen Museums-Dampfbahnbetrieb aufzubauen. Dank Pionierarbeit der Initianten gelang es im Laufe der Jahre, die SBB zu überzeugen, dass der DVZO organisatorisch, technisch und administrativ in der Lage sei, den Personenverkehr nach den für die SBB geltenden betrieblichen und rechtlichen Vorschriften abzuwickeln. Die Bahnanlagen zwischen Hinwil und Bauma verbleiben weiterhin im Eigentum der SBB.

1971 DVZO organisiert Dampffahrten zwischen Wetzikon und Bäretswil. Rollmaterial von BT und SBB.

1972 Anschaffung von eigenem Rollmaterial: Lok Ed 3/4 Nr. 2 (ex Sulzer, ex RSG), EdE 2/2 (ex Sulzer) heute als Leihgabe an SBB im RBL als Denkmallokomotive, E 3/3 Nr. 4 (ex Rechanette, ex SBB 8518), Ec 3/4 Nr. 1 (ex SMB) als Leihgabe vom Technorama sowie grössere Zahl von Wagen mit Baujahren zwischen 1886 und 1920.

1973 Aufnahme in den Schweizerischen Verband Eisenbahnamateure. Teilnahme an verschiedenen 100-Jahr-Feiern von Eisenbahnlinien mit Verkaufsständen und teilweise mit Dampflok E 3/3 Nr. 4. Kapital- und Mitgliederbeschaffung (Thurtallinie, Bülach, Effretikon, Affoltern a. A.).

1975 Mit «Hochdruck» wird an Restaurierung des Museumszuges gearbeitet. Ed 3/4 Nr. 2 wird vollständig revidiert, wobei einzig der Kessel in Auftrag gegeben wurde. Bereitstellen von drei C2-Personenwagen und einem Gepäckwagen.

1978 Betriebseröffnung Bauma–Bäretswil an sieben Wochenenden. Samstags vier und sonntags sieben Zugspare. Gesamthaft 20 570 Passagiere befördert.

1979 Neubetrieb zwischen Bauma und Hinwil. Einführung des bis heute gültigen Betriebskonzepts: Am 1. und 3. Wochenende, vom Mai bis Oktober, sonntags Publikumsfahrten, samstags Extrafahrten auf Bestellung. Kauf der letzten noch vorhandenen UeBB-Streckenlokomotive Ed 3/3 Nr. 401 und Beginn der Totalrevision. Inbetriebnahme 1. Sihltaler C2 Nr. 105.

1980 Verkaufswagen neu gestrichen und Inneneinrichtung angepasst. UeBB-Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 verkehrt ab 1980 jeweils an zwei Fahrtagen pro Jahr auf seiner ursprünglichen Stammstrecke (Miete von SBB zu Lasten DVZO) zwecks Bereicherung des Dampfbahnbetriebes.

1981 UeBB-Volksfest mit Dampfbahnfahrten Bubikon–Wolfhausen. Filmaufnahmen für 3D-Film. Inbetriebnahme einer alten Hipp'schen Wende-



Der Eröffnungszug ist in Bäretswil angekommen

scheibe vor Bäretswil. Einsatz einer Vorspannlok (Tigerli E 3/3 von Mitglied Christoph Oswald) an Spitzenverkehrstagen.

1982 C2 106 kann neu als 2. Sihltaler in Betrieb genommen werden. Als Verstärkungswagen konnte ein SBB-Vierachser Typ BCi 4 Nr. 153 («Seetaler») gekauft werden. DVZO-Heizer im Einsatz bei der MthB zur «Tilgung» von Depotmieten und Überfuhrkosten.

1983 Inbetriebnahme des Buffetwagens WR 109. Erwerb eines zweiten Vierachsers Typ C4 Nr. 154 («Seetaler») von den SBB. Neugestaltung des Verkaufskonzeptes für Extrafahrten (Tarifrevision, Werbung). Reduzierte Meterlast der Weissenbachbrücke im Neuthal bedingte Schiebedienst statt Doppeltraktion. Siederrohrbrüche bei Lok Ed 3/4 Nr. 2.

1984 Erwerb eines dritten Vierachsers Typ BCi 4 Nr. 155 («Seetaler») von den SBB. Inbetriebnahme des neu revidierten Galeriewagens FZ von den SBB. Inbetriebnahme des neu revidierten Galeriewagens FZ 203. Extrafahrten Bubikon–Wolfhausen als Verkaufsförderung für das neu erschienene Buch «Uerikon–Bauma-Bahn: Rückblick und Ausblick». Mitwirkung am 100-Jahr-Jubiläum der Chemins de fer du Jura CJ in Porrentruy. Überfuhr des DVZO-Dampfzuges via Basel mit eigener Kraft.

1985 Vereinbarung mit SBB über Verkauf der Extrazüge durch Rd SBB Bauma. Ed 3/4 Nr. 4 erfährt 2. Hauptrevision nach 7 Jahren Betriebseinsatz. Tigerli E 3/3 Nr. 4 alleine im Einsatz, zeitweise Schub durch Stationstraktor. Ausserordentliche GV für Entscheid Kesselreparatur Ed 3/4 Nr. 2. Extrafahrten am Einweihungsfest des neuen Bahnhofs Wetzikon. DVZO-Wagen im Einsatz anlässlich «125 Jahre Centralbahnhof Basel». Herausgabe der Broschüre «Ein Verein betreibt ein Bahnunternehmen» im Hinblick auf die bevorstehende Streckensanierung. Ausbildung von DVZO-eigenen Zugführern.

1986 Beginn Projekt Streckensanierung, Sicherstellung der Finanzierung von 1 Mio Franken. Betriebsausflug mit eigenen Wagen und einer Be 4/4 der BT nach Herisau. Nach siebenjähriger Revision Inbetriebnahme der ehemaligen UeBB-Dampflok Ed 3/3 Nr. 401. Mit Tiger E 3/3 Nr. 4 – friisiert als Streckenlok – sind erstmals zwei DVZO-Dampfloks im Einsatz. Tag der offenen Türe: für Politiker, Medienleute und Eisenbahn-Kaderleute. Finanzkommission des Kantonsrates beim DVZO; Thema: Streckensanierung. Kantonsrat beschliesst, 400 000 Franken an Sanierung zu bezahlen. SBB und DVZO zahlen je 250 000 Franken. Gemeinden der Bezirke Hinwil und Pfäffikon 100 000 Franken. Probefahrten mit BT Be 4/4 Nr. 15 beim DVZO.

1987 GV beschliesst Kauf der BT Be 4/4 Nr. 15. Beginn Streckensanierung: Renovation Weissenbachbrücke bedingt Verlegung der Dampfbahnfahrten im Mai ins Tösstal. DVZO-Wagen für Filmaufnahmen im Wutachtal. Inbetriebnahme des ältesten Vierachs-Personenwagens C4 Nr. 152 der Schweiz. Extrafahrten rund um den Bachtel.



E 3/3 Nr. 4 zwischen Wetzikon und Hinwil

1988 Streckensanierung: Bölviadukt renoviert. Im Mai Dampfbahnfahrten im Tösstal. WR 109 und FZ 203 sind eine Woche als rollendes Studio mit Radio DRS unterwegs. Übernahme BT Be 4/4 Nr. 15. Miete der Lokremise in Bauma. Kauf von SBB-Vierachser X4 Nr. 160 als Infowagen. Volksfest als Abschluss der Streckensanierung 1. Teil, Brückeneinweihung durch Regierungsrat Hans Künzli.

1989 Infolge Umbaus Bahnhof Hinwil wird Ausgangspunkt nach Wetzikon verlegt. Einrichtung einer DVZO-Werkstatt in der gemieteten Remise in Bauma. Lokremise Uster bleibt erhalten und wird restauriert. Verkaufswagen erhält neue Inneneinrichtung. Ausserordentliche GV für Bewilligung von dringenden Revisionsarbeiten an Ed 3/3 Nr. 401 nach Schadenfällen.

1990 DVZO reicht Nutzungskonzept für Lokremise Uster ein. Hinwil bekommt Wasserkran. Inbetriebnahme der Bahndienstdraisine Dm 3632. Videofilm über DVZO erstellt. Einweihung des DVZO-Abstellgeleises in Bauma. Betriebsausflug nach Einsiedeln mit eigenem Zug (Be 4/4).

1991 Tarifverhandlungen, kein ZVV-Tarif, Museumsbahn mit eigenem Tarifschema. Betriebsbeginn im Tösstal, bis Schwendibrücke renoviert war. Wegen Defekts der Ed 3/3 Nr. 401 kam an vier Wochenenden die Be 4/4 Nr. 15 zum Einsatz. Am Betttag wurde der «Muni» Ed 3/3 von Urs Rüesch eingesetzt. Inbetriebnahme des 3. Sihltalers C2 Nr. 108. Bezirksfest Hinwil 700 Jahre Schweiz – Extrafahrten.

1992 Wiederinbetriebnahme der Ed 3/4 Nr. 2 nach siebenjähriger Hauptrevision. Einführung eines Zweizugsbetriebes mit Kreuzungen in Bäretswil. Zwei Dampfloks einsatzfähig. Ausbau Verpflegungsangebot im Buffetwagen. Einsatz von DVZO-Zugpersonal bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Inbetriebnahme des 4. Sihltalers C2 Nr. 107. Taufe des Schmalspurtriebwegens der Jungfraubahn im Neuthal auf den Namen «Guyer-Zeller».

1993 Fahrplanmässiger Zweizugsbetrieb mit eingereihem Buffetwagen/Publikumsfahrten Ziegelbrücke–Linthal an einem Wochenende/Betriebsausflug: Gratsdampffahrt bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (als Dank für den Einsatz der DVZO-Zugsbegleiter bei der DFB).

1994 Jubiläumsjahr: 25 Jahre DVZO und 17. Betriebssaison, eröffnet mit Winter-Publikumsfahrten im Januar zwischen Wetzikon und Bäretswil.



Dampfzug auf der Weissenbachbrücke bei Neuthal



CRO-Tigerli E 3/3 und DVZO Ed 3/4 teilen sich in die Arbeit



Der Dampftriebwagen CZm 1/2 der SBB am UeBB-Fest zwischen Bubikon und Wolfhausen

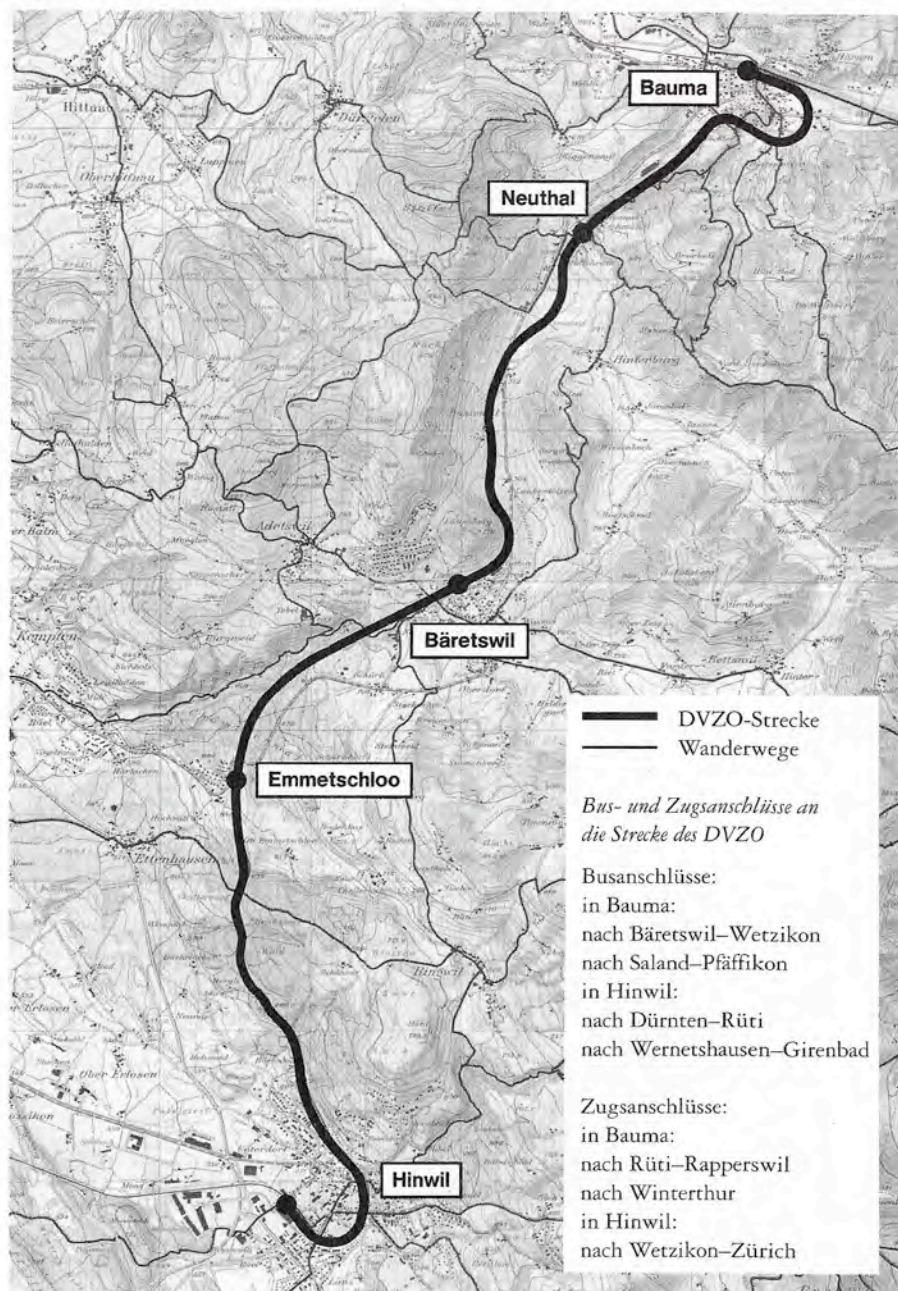
Die heutigen Geleisanlagen

Bauma im Tösstal ist der Heimatbahnhof des DVZO. Aus früherer Zeit weist er grosszügige Platzverhältnisse und Geleisanlagen auf. Von Bauma (639 m ü. M.) führt die Dampfbahnstrecke in einer grossen Schleife mit bis zu 29 Promille Steigung um das Dorf herum und danach in südwestlicher Richtung durch einen schönen Wald nach der Haltestelle Neuthal (699 m ü. M.), von dort auf einer Hochebene nach Bäretswil (696 m ü. M.). Die Station Bäretswil verfügt über drei Geleise.

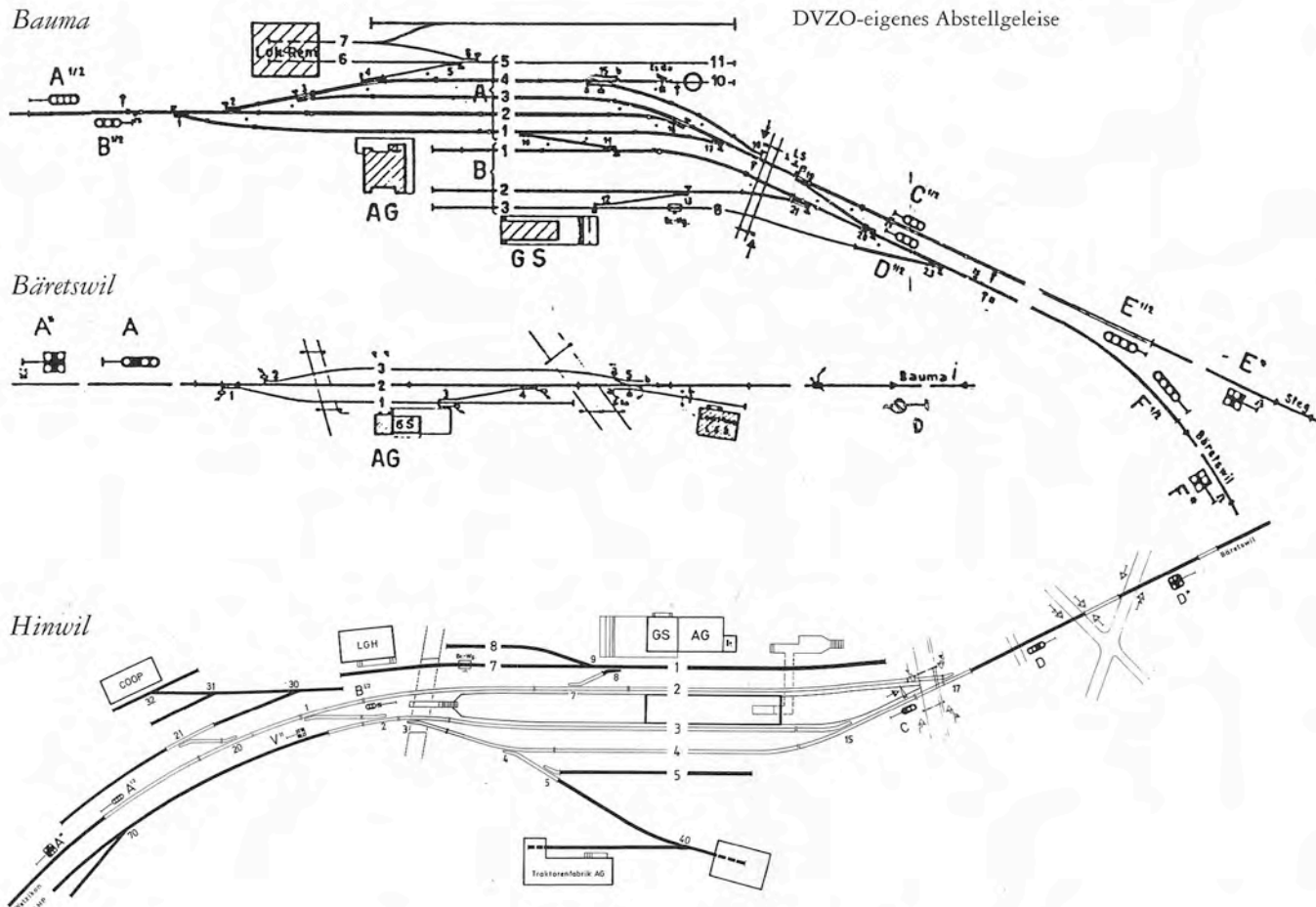
Nun verläuft die Strecke in ständigem Gefälle über einen hohen Steinviadukt, durch wechselvolle Landschaft an der Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo (649 m ü. M.) vorbei nach Hinwil (565 m ü. M.), der Endstation. Hinwil verfügt über eine Geleisanlage von mittlerer Grösse mit einem modernen Zwischenperron (Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn S 14).

Im Laufe der Zeit wurde die Strecke mit verschiedenen bahnhistorischen Objekten bereichert: Bäretswil erhielt auf Seite Bauma zwei Hipp'sche Wendescheiben als Einfahr-, Vor- und Hauptsignal, in Hinwil wurde ein Wasserkran montiert, und in Neuthal ist eine Barrierenanlage inklusive einer weiteren Hipp'schen Wendescheibe als Deckungssignal eingerichtet. Mitte der achtziger Jahre war der weitere Bahnbetrieb ernst in Frage gestellt. Der schlechte Zustand dreier Brücken zwischen Bauma und Neuthal erforderte fachgerechte Sanierungsarbeiten. Dem DVZO war es anheimgestellt, die Finanzierung – eine Million Franken – sicherzustellen. Dank intensiven Verhandlungen und gezielter Öffentlichkeitsarbeit gelang es, die erforderlichen Mittel innert nützlicher Frist zu beschaffen: 150 000 Franken DVZO, 250 000 Franken SBB, 400 000 Franken Kanton Zürich, 120 000 Franken Gemeinden aus den Bezirken Hinwil und Pfäffikon. Erneut stehen weitere Sanierungs- und Streckenunterhaltsarbeiten bevor. Die Strecke Hinwil–Bäretswil wird nach wie vor durch die SBB als Gütergeleise verwendet und entsprechend unterhalten. Hingegen für den Streckenabschnitt Bäretswil–Bauma muss der DVZO die finanziellen Mittel bereitstellen, die Unterhaltsarbeiten koordinieren und teilweise selbst Hand anlegen. Für diese komplexe Aufgabe wurde eigens ein Ressort Bau geschaffen.

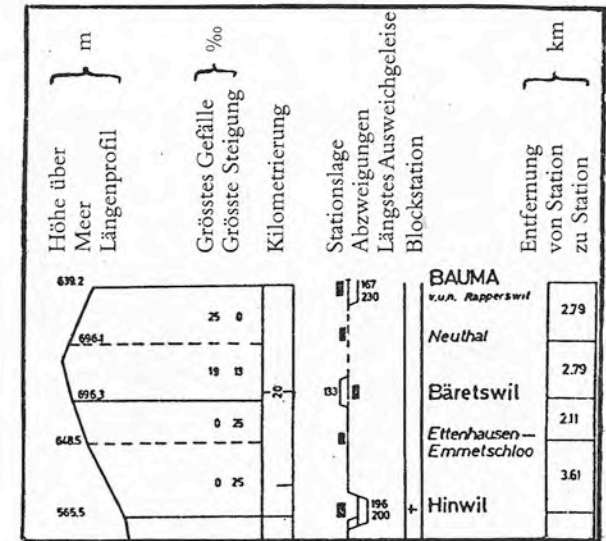
Streckenkarte des DVZO/SBB



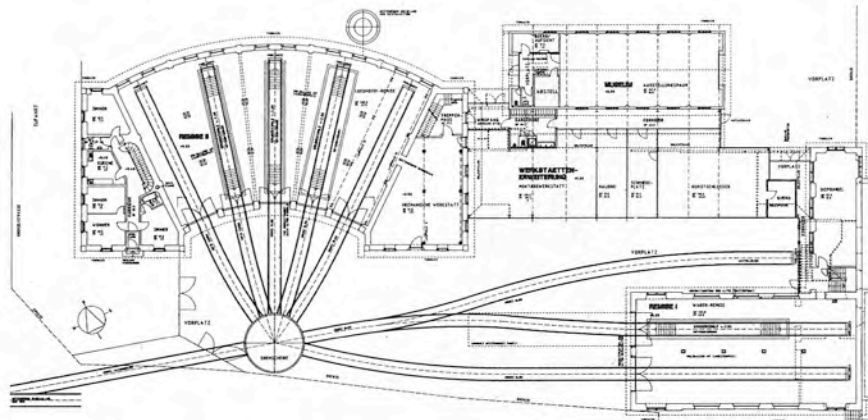
Reproduktion mit Genehmigung der Eidg. Landestopographie, Bern



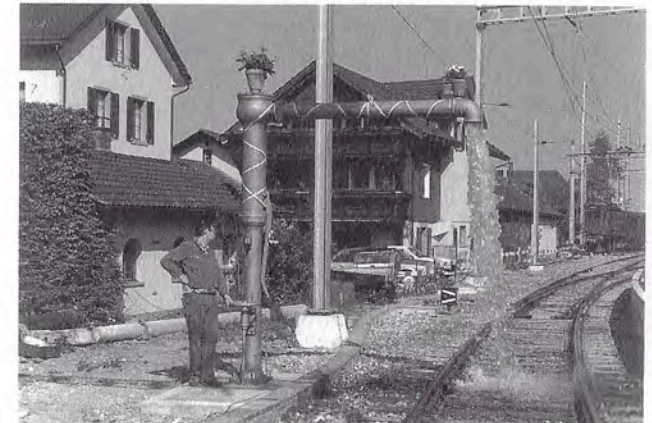
Streckenprofil: Bauma-Hinwil



Lokremise Uster

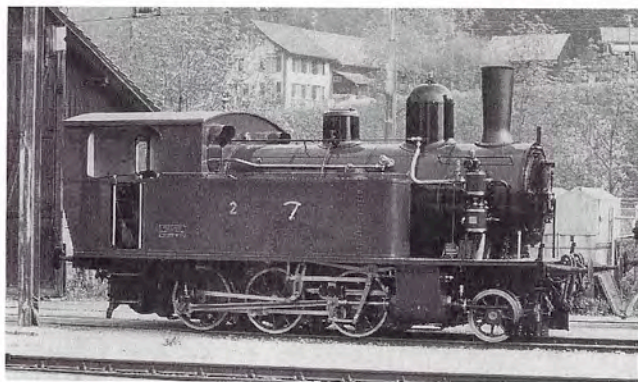


Der Initiant testet den Hinwiler Wasserkran vor der eigentlichen Inbetriebnahme am Samstag, 5. Mai 1990.

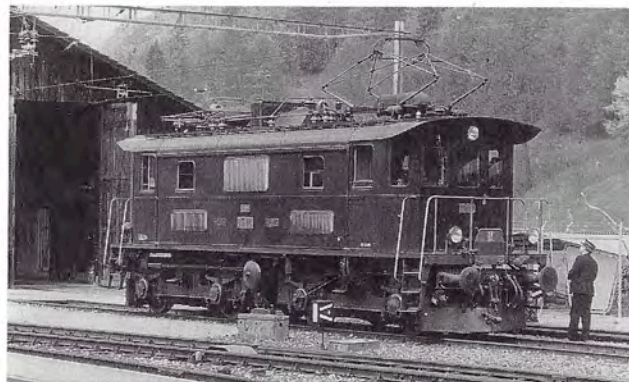


Das Rollmaterial des DVZO

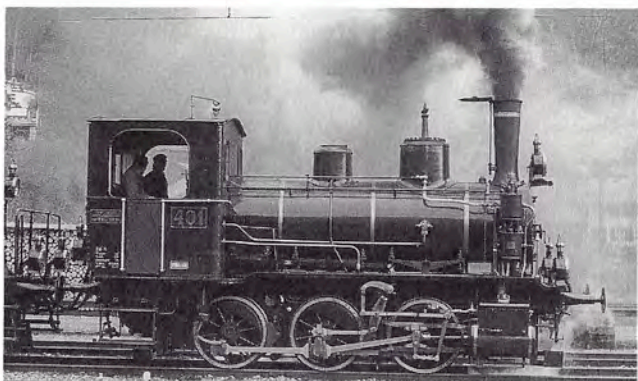
Triebfahrzeuge



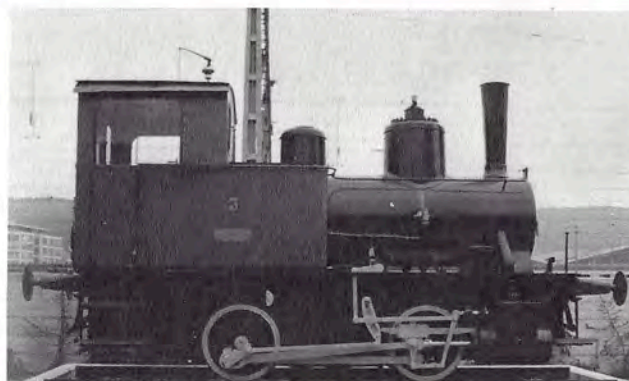
Ed 3/4 Nr. 2 ex RSG
 Baujahr 1903
 Gewicht leer 32 t
 Länge über Puffer 8380 mm
 Rostfläche 1,5 m²
 Dampfdruck 13 atü
 Leistung 400 PS
 Vorräte:
 Wasser 4 m³
 Kohle 0,8 t



Be 4/4 Nr. 15 ex BT
 Baujahr 1931
 Gewicht 66 t
 Länge über Puffer 12000 mm
 Leistung 1600 PS
 (1180 kW)
 Höchstgeschwindigkeit 80 km/h



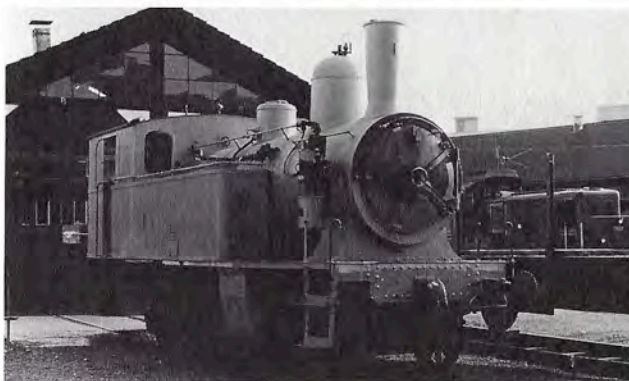
Ed 3/3 Nr. 5 ex UeBB
 Baujahr 1901
 Gewicht leer 23,1 t
 Länge über Puffer 7242 mm
 Rostfläche 0,9 m²
 Dampfdruck 12 atü
 Leistung 270 PS
 Vorräte:
 Wasser 3 m³
 Kohle 0,9 t



Ed 2/2 Nr. 3* ex SLM
 Baujahr 1907
 Gewicht leer 15 t
 Länge über Puffer 6430 mm
 Rostfläche 0,7 m²
 Dampfdruck 12 atü
 Leistung 200 PS
 Vorräte:
 Wasser 2,75 m³
 Kohle 0,75 t



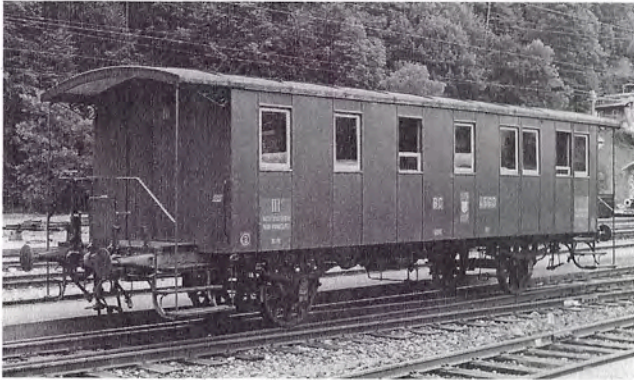
E 3/3 Nr. 4 ex SBB
 Baujahr 1913
 Gewicht leer 26,2 t
 Länge über Puffer 8715 mm
 Rostfläche 1,2 m²
 Dampfdruck 12 atü
 Leistung 500 PS
 Vorräte:
 Wasser 4,2 m³
 Kohle 1,7 t



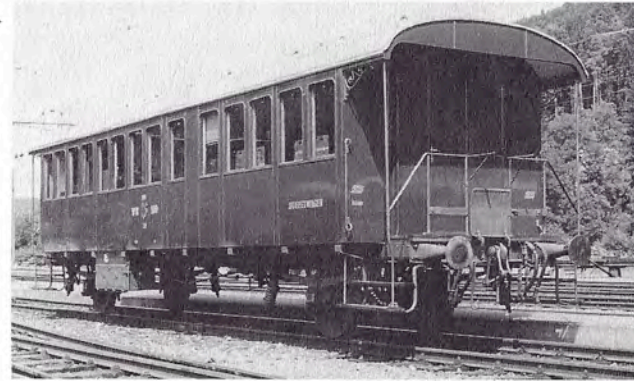
Ec 3/4 Nr. 1* ex SMB
 Baujahr 1907
 Gewicht leer 35,1 t
 Länge über Puffer 9015 mm
 Rostfläche 1,7 m²
 Dampfdruck 12 atü
 Leistung 450 PS
 Vorräte:
 Wasser 4,3 m³
 Kohle 1 t

* Nicht in Betrieb

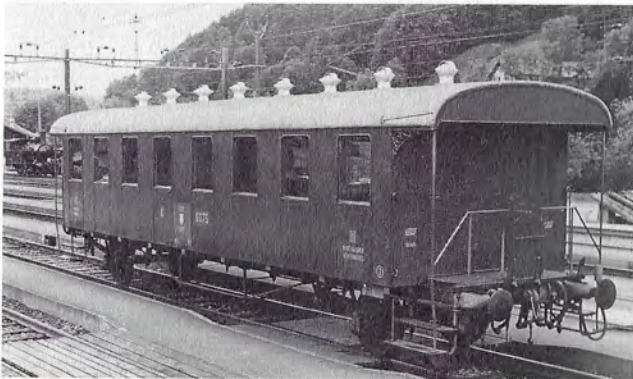
Personenwagen



BC2 Nr. 101 ex JN
 Baujahr 1886
 Plätze 45
 Länge
 über Puffer 12070 mm
 Gewicht leer 12 t



WR2 Nr. 109 ex ETB
 Baujahr 1912
 Plätze 34
 Länge
 über Puffer 13290 mm
 Gewicht leer 16 t



C2 Nr. 102/103 ex SBB
 Baujahr 1913
 Plätze 60
 Länge
 über Puffer 14560 mm
 Gewicht leer 17 t



BC4 Nr. 153/5 ex SBB
 Baujahr 1950
 Plätze 56
 Länge
 über Puffer 18400 mm
 Gewicht leer 20 t



C2 Nr. 105-8/4*
 ex SZU
 Baujahr 1898-99
 Plätze 56
 Länge
 über Puffer 11700 mm
 Gewicht leer 11 t



BC4 Nr. 151* ex STB
 Baujahr 1894
 Plätze 70
 Länge
 über Puffer 14900 mm
 Gewicht leer 18 t

C4 Nr. 152 ex STB
 Baujahr 1896
 Plätze 80
 Länge
 über Puffer 14900 mm
 Gewicht leer 18 t

* Nicht in Betrieb

Gepäck-, Post und Güterwagen



F2 Nr. 201* ex JS
 Baujahr 1892
 Länge über Puffer 10 000 mm
 Gewicht leer 13 t

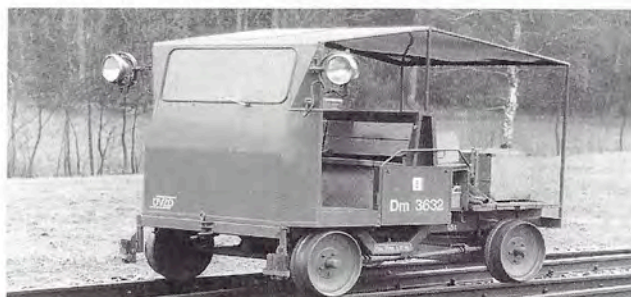
F2 Nr. 202 ex SOB
 Baujahr 1891
 Länge über Puffer 8 640 mm
 Gewicht leer 9 t



X4 Nr. 161 ex BT
 DVZO-Mannschaftswagen
 Baujahr 1951
 Länge über Puffer 21 460 mm
 Gewicht 26 t
 Höchstgeschwindigkeit 125 km/h



FZ2 Nr. 203
 Baujahr 1911
 Länge über Puffer 11 600 mm
 Gewicht leer 14,9 t



DM Nr. 3632 ex SBB
 Baujahr 1945
 Gewicht 1,5 t
 Leistung 30 kW
 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h



F3 Nr. 252 Leihgabe SBB
 DVZO-Verkaufswagen
 Baujahr 1908
 Länge über Puffer 14 040 mm
 Gewicht leer 19,3 t



E 354 und 355 ex SBB
 Kohlenlager
 Baujahr 1940
 Länge über Puffer 9 830 mm
 Gewicht 10,5 t



X4 Nr. 160 ex SBB
 Kleidermagazin
 Baujahr ca. 1935
 Länge über Puffer 21 400 mm
 Gewicht Tara 31 t



K2 Nr. 301* ex TTB
 302* ex TTB
 304* ex TTB
 Materialwagen
 Baujahr 1875
 Länge über Puffer 7 000 mm
 Gewicht leer 7,2 t

* Nicht in Betrieb

Fremdes Rollmaterial auf der Strecke des DVZO



CZm 1/2 Nr. 31
SBB ex NOB
Baujahr 1902
Gewicht leer 19,3 t
Länge über Puffer 11 000 mm
Rostfläche 0,7 m²
Dampfdruck 16 atü
Vorräte:
Wasser 1,65 m³
Kohle 0,22 t



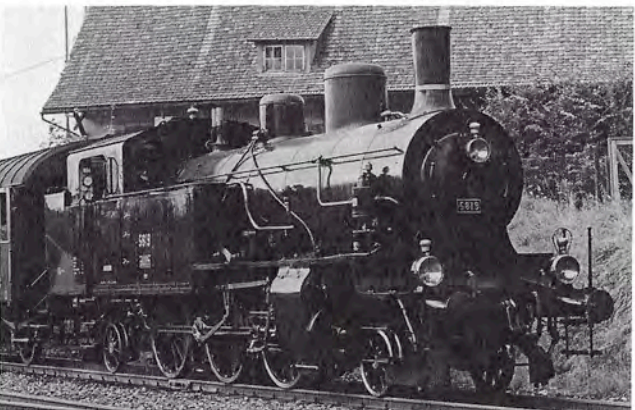
C-Nassdampf-Tender-Lokomotive
Urs Rüschi
Baujahr 1922
Gewicht 46,5 t
Länge über Puffer 9815 mm
Leistung 470 PS
Vorräte:
Wasser 5 m³
Kohle 1,5 t
Höchstgeschwindigkeit 45 km/h



E 3/3 Nr. 1
Ch. Oswald ex SBB
Baujahr 1910
Gewicht leer 26,2 t
Länge über Puffer 8715 mm
Rostfläche 1,2 m²
Dampfdruck 12 atü
Vorräte:
Wasser 4,2 m³
Kohle 1,7 t



Re 4/4 Nr. 46 SZU
Baujahr 1987
Gewicht 68 t
Länge über Puffer 16 500 mm
Leistung 3200 kW
Höchstgeschwindigkeit 130 km/h



Eb 3/5 Nr. 5819 SBB
Baujahr 1912
Gewicht leer 57,6 t
Länge über Puffer 12 740 mm
Rostfläche 2,3 m²
Dampfdruck 12 atü
Vorräte:
Wasser 7,7 m³
Kohle 2,5 t



Gläserner Zug
Baujahr 1935
Gewicht 48 Tonnen
Länge über Puffer 20 600 mm
Leistung 390 kW
Höchstgeschwindigkeit 110 km/h

Die Mitglieder/Mitarbeiter des DVZO

Wer kann mitmachen? – Jedermann!

Bedingung für den Bahnbetrieb ist die Bereitstellung des erforderlichen Rollmaterials. Auf den beiden Arbeitsplätzen in Wil (Lokomotiven) und Bauma (Wagen) werden jeden Samstag Revisions- und Unterhaltsarbeiten ausgeführt. Dafür sind wir auf fach- und handwerklich geschickte Mitglieder angewiesen. Auch Berufseisenbahner stellen sich in ihrer Freizeit dem Verein als Lokomotivführer, Zugführer, Stationsbeamte oder Ausbildner zur Verfügung. Allen Mitgliedern stehen je nach Vorbildung, Interesse und Einsatzwille die mannigfaltigsten Möglichkeiten zur aktiven Mitarbeit im DVZO-Bahnbetrieb offen.

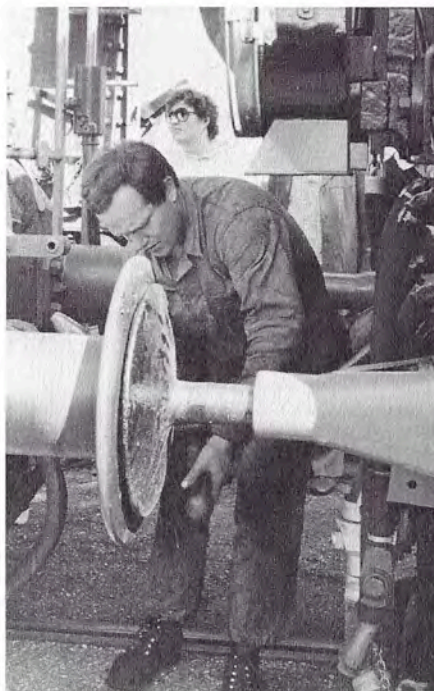
Durch die Mitgliedschaft erwirbt man sich das Anrecht auf Gratisbillette für die Strecke Bauma–Hinwil, die Zeitschrift «Der Eisenbahn-Amateur» und auf den «Dampfexpress» – eine DVZO-Vereinszeitung. Mit dem Vereinsausweis kann man in gewissen Fachgeschäften Modellbahnmaterial verbilligt einkaufen.



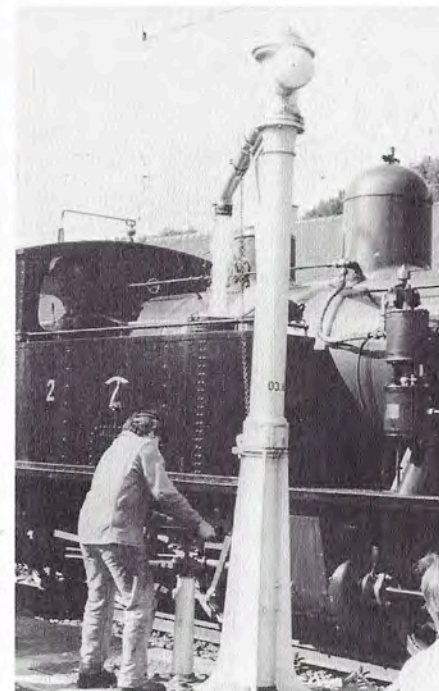
1



2



3



4

Chargen beim DVZO

Lokomotivführer (1): Voraussetzung: Lokführer bei einer schweizerischen Eisenbahn. Ausbildung: Der DVZO vermittelt die Ausbildung zum Dampflokomotivführer. Die Ausbildung und die Prüfung erfolgen durch die SBB.

Heizer (2): Voraussetzung: Langjährige Mitarbeit bei der Revisionsgruppe. Ausbildung durch DVZO-Lokführer und Prüfung durch SBB.

Rangierer (3): Aufgabe: Rangierdienst an den Endstationen, An- und Abkuppeln von Wagen usw. Voraussetzung: Mitarbeit als Lokbetreuer oder bei der Revision. Ausbildung durch DVZO-Lokpersonal, praktische Prüfung.

Lokomotivbetreuer (4): Aufgabe: Für Wasser- und Kohlenanschub besorgt sein. Reinigung und Pflege der Lokomotive. Ausbildung durch Lokpersonal.

Aufsicht (5): Voraussetzung: Vorstandsmitglied des DVZO. Aufgabe: Überwachung des gesamten Dampfbahnbetriebes und die Koordination mit den SBB an den jeweiligen Fahrtagen.

Zugführer (6): Voraussetzung: Langjährige Mitarbeit als DVZO-Kondukteur oder Kondukteur, Zugführer, Stationsbeamter, Verwaltungsangestellter einer schweizerischen Eisenbahn. Ausbildung und Prüfung durch DVZO und SBB.

Kondukteur (7): Voraussetzung: Mitarbeit bei der Wagenpflege. Ausbildung und Prüfung durch DVZO und SBB.

Strassenwache (8): Aufgabe: Sicherung der Bahnübergänge zwischen Bauma und Bäretswil (Regelung des Strassenverkehrs). Ausbildung und Prüfung durch DVZO.

Wagen- und Lokrestaurator (9): Aufgabe: Mitarbeit bei der Revision, Restauration und beim Unterhalt des Rollmaterials. Ausbildung und Einsatz nach Interesse und Fertigkeiten (gesucht sind vor allem auch gelernte Mechaniker).



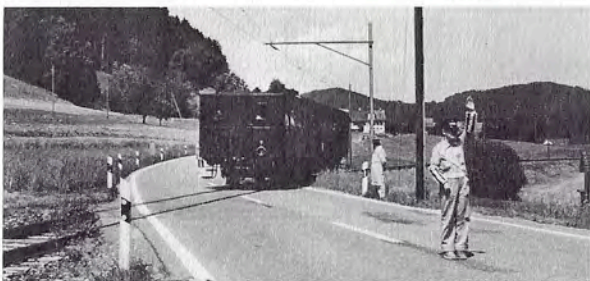
5



6



7



8



9



10



11



12



13

Stationsdienst in Bäretswil (10): Voraussetzung: Langjährige Mitarbeit im DVZO. Ausbildung durch DVZO und SBB.

Verkäufer im DVZO-Verkaufswagen und Dampfzug (11): Aufgabe: Verkauf von Souvenirs, Postkarten, Eisenbahnfachliteratur, Posters, Schirmen usw. Ausbildung durch DVZO.

Service im Buffetwagen (12): Aufgabe: Verkauf von Getränken und Snacks. Reinigung und Unterhalt des Wagens. Ausbildung durch DVZO.

Koch/Köchin im Kantinenwagen (13): Aufgabe: Kochen für 20 bis 30 DVZO-Mitarbeiter an öffentlichen Fahrtagen in einem gut eingerichteten ehemaligen Postwagen. Eine Küche und ein gemütlicher kleiner Essraum stehen zur Verfügung. Ausbildung muss «mitgebracht» werden.

Die Betriebsführung des DVZO

Verein – Betrieb: Ein Organisationsproblem?

Mit der Betriebsaufnahme traten zunehmend menschliche und organisatorische Probleme auf, welche sich in der ersten Begeisterungswelle noch nicht eindeutig lokalisieren und anpacken liessen. Man fand sich zwar immer wieder zusammen, doch gingen dabei da und dort wertvolle Einzelinitiativen vorübergehend oder ganz verloren. Man sah recht bald, dass die reine Vereinsstruktur nicht die beste Organisationsform für eine straffe Betriebsführung war. Die Mitgliederzahl wuchs unterdessen auf 380 an. Von den 250 Aktivmitgliedern betätigen sich etwa 120 auf irgendeine Weise am Betriebsgeschehen. Engagierte Vereinsmitglieder suchten nach einer neuen Organisationsform und fanden die nachfolgend dargestellte Lösung.



Trotz Problemen keine Fahrt ins Ungewisse!

Die Organisationsform des DVZO

Bei einer Aktiengesellschaft ist die Aktionärsversammlung die oberste Instanz, sie wählt den Verwaltungsrat und dessen Präsidenten. Vom Verwaltungsrat werden der Betriebsdirektor und die Geschäftsleitung bestellt, welche den Betrieb zu führen haben. In Anlehnung an dieses Vorbild schuf man im DVZO die heutige Organisationsstruktur.

Der Geschäftsleitung einer AG entspricht die Betriebsleitung des DVZO. Die letztere ist allerdings personell mit dem Vereinsvorstand identisch. Der DVZO-Vorstand hat also eine Doppelfunktion inne, einerseits als Vereinsvorstand und andererseits als Betriebsleitung. Ist dies überhaupt vertretbar? Nach reiflichen Überlegungen und Auswertung aller bisherigen Erfahrungen heisst die Antwort «ja».

Die Begründung lautet: Nur zirka 10% der Vorstandstätigkeit umfassen Vereinsfragen; die restlichen 90% beinhalten betriebliche Probleme.

Eine personelle Aufblähung des Verwaltungsapparates schien unzweckmässig.

Das zentrale Führungsproblem im DVZO ergibt sich aus den beiden Fragen: Was ist Hobby? Wo beginnt der Betriebsdienst nach Vorschrift? (Vorschrift umfasst hier die Eisenbahnbetriebsvorschriften und die Anordnun-

Aktiengesellschaft (AG)

Aktionäre

Aktionärsversammlung
aller Aktionäre

Verwaltungsrat

Verwaltungsratspräsident

Direktor des Betriebes

Geschäftsleitung

Abteilungsleiter

Chefs (z. B. Sektionsleiter,
Dienststellenleiter,
Meister... bis zum
Gruppenführer)

Mitarbeiter

DVZO

– Vereinsmitglieder

– Generalversammlung (GV)
(Aktivmitglieder)

– Vereinsvorstand

– Vereinspräsident

– Betriebsleiter

– «Vereinsvorstand» in der Rolle
der Betriebsleitung

– Abteilungsleiter

– Ressortleiter

– Aktivmitglieder als Mitarbeiter

gen der Betriebsleitung sowie der diensttuenden Aufsichtspersonen des DVZO und der SBB.) Im Vereinsleben herrschen lockere Umgangsformen. Jeder kann und soll seine persönliche Meinung kundtun.

Entscheidet sich ein Mitglied zur Mitarbeit, so sind den Anordnungen des Betriebsleiters, der Abteilungs- und Ressortleiter Folge zu leisten. Nur dadurch kann das oberste Ziel – ein unfallfreier, kundenfreundlicher und reibungsloser Bahnbetrieb – gewährleistet werden.

Ein- bzw. Unterordnung im Hobby? Ja, denn der Bahnbetrieb erfordert dies. Nicht genug damit. Im Gegensatz zu einer vollwertigen Transportunternehmung findet der Betrieb des DVZO nur an bestimmten Tagen mit einem kleinen, jeweils zum Dienst aufgebotenen Teil der Mitarbeiter statt. «Hobby-Arbeitsort» und Wohnort liegen oft weit auseinander. Dies führt zu einem grösseren Informationsproblem als in üblichen Betrieben. Besonders krass würde sich dies bei einer personellen Trennung zwischen Vorstand und Betriebsleitung auswirken. Die Betriebsleitung bemüht sich, dem gegenseitigen Informationsbedürfnis gerecht zu werden.

Wie wird der Betrieb geleitet?

Die Betriebsleitung trifft sich monatlich, um die anfallenden Pendenzen zu behandeln und die eigentlichen Führungsaufgaben wahrzunehmen. Das Protokoll wird den Ressortleitern zwecks Information ihrer Mitarbeiter zugestellt.

Der Betriebsleiter setzt die Beschlüsse der Betriebsleitung im Bahnbetrieb durch und sammelt die im Betrieb anfallenden Probleme zuhanden der Betriebsleitung.

Die Ressortleiter kommen alle 2 Monate mit den Mitgliedern der Betriebsleitung zusammen und regeln gemeinsam betriebliche Fragen. Vor allem werden alle Ressortleiter über die Tätigkeiten und Absichten der Betriebsleitung informiert.

Die Betriebsversammlung wird halbjährlich einberufen. Es werden alle Betriebsmitarbeiter dazu eingeladen. Hier können sie ihre Erfahrungen und Anregungen einbringen, sich aussprechen und Unklarheiten ausmerzen. Unter anderem orientiert die Betriebsleitung über ihre Tätigkeit.



Heikle Schweissarbeiten! Zum guten Glück gibt es versierte Mechaniker im DVZO!



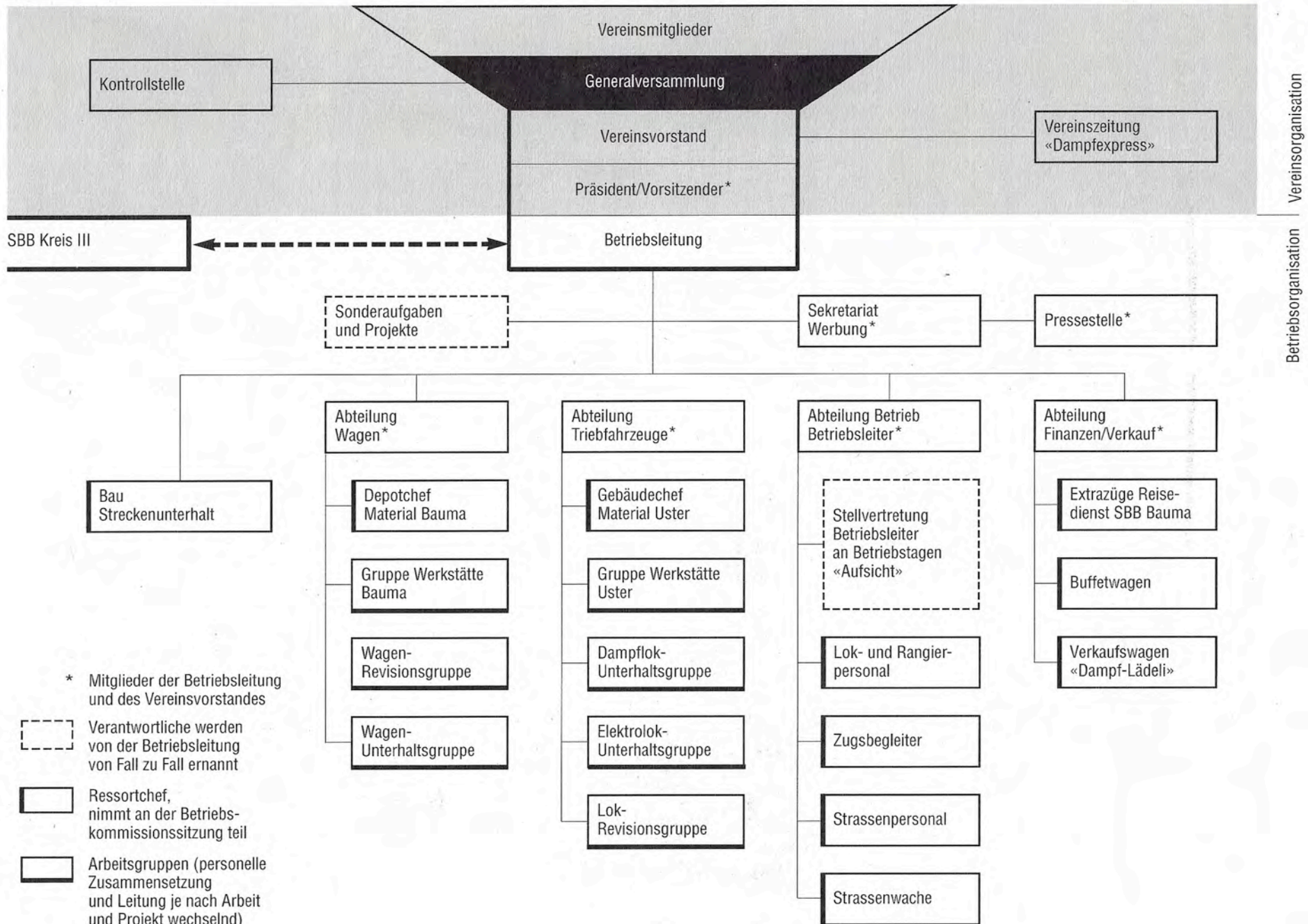
Revisionsprobleme werden diskutiert. DVZO-Mitarbeiter lassen sich vom Dampflokomotivspezialisten der SBB beraten.

An der jährlichen *Generalversammlung* werden neben den üblichen Vereins-traktanden die Betriebszielsetzungen, grössere Ausgaben sowie grundsätzliche Fragen der Betriebsführung von den anwesenden Vereinsmitgliedern beschlossen.

An den Fahrtagen amtiert jeweils ein Mitglied der Betriebsleitung als *Aufsicht*. Dadurch ist gewährleistet, dass nach den Anordnungen der Betriebsleitung gearbeitet wird und die Vorschriften der SBB eingehalten werden.

All die erwähnten festgelegten Zusammenkünfte sowie die Tätigkeit der Aufsicht sind Führungshilfen und ermöglichen den Informationsaustausch. Die Vereinszeitung «Dampfexpress» sowie die Rundschreiben der Ressortleiter dienen ebenfalls dem Informationsfluss.

Organigramm des DVZO



Erläuterungen zum Organigramm: Deutlich wird zwischen Verein und Betrieb getrennt. Auch der Vorstand in Personalunion mit der Betriebsleitung bemüht sich um diese Trennung. Die Kontrollstelle überprüft die Vereins- wie die Betriebsrechnung und erstattet der Generalversammlung Bericht. Der Betrieb wird von der Betriebsleitung geführt gemäss den Leitideen, Grundsatzentscheiden und Aufträgen der Generalversammlung.



Papierkram für die einen, eine Notwendigkeit für die andern...



Gruppenbild nach einem anstrengenden Ausbildungskurs der Strassenwache

Unfallverhütung, ein wichtiges Anliegen des DVZO

Der DVZO betreibt einen Bahnbetrieb mit Rollmaterial aus den Anfangszeiten unseres Jahrhunderts. Neben den Gefahren eines Bahnbetriebes kommen beim DVZO noch folgende Erschwernisse dazu: offene Plattformen, viele Zuschauer und Fotografen, viele interessierte und lebhaft Kinder, grössere und kleinere geschlossene Gesellschaften, Fotohalte mitten auf der Strecke usw.

Meist herrscht im und um den Zug eine echte herzhafte Stimmung, die der DVZO den Fahrgästen auch vermitteln will. Dass hie und da einzelne Passagiere oder Zuschauer die Grenzen nicht mehr kennen, kann vorkommen, auf jeden Fall muss immer damit gerechnet werden. Es wurden daher eine Reihe von Unfallverhütungsmassnahmen getroffen:

- alle Lokomotivführer müssen Profi-Eisenbahner sein
- alle DVZO-Bähnler sind gründlich ausgebildet; sie durchlaufen jährlich vor Betriebsbeginn einen theoretischen und praktischen «Wiederholungskurs»
- die Anzahl Kondukteure ist auf den DVZO-Zügen deutlich erhöht



Am Ausbildungskurs: ein Manöver wird diskutiert

- der Aufenthalt auf den offenen Plattformen der Personenwagen ist während der Fahrt verboten; das Zugpersonal setzt diese Vorschrift konsequent durch
- der diensttuende Aufsichtsbeamte des DVZO fährt auf den Zügen mit und kontrolliert die Einhaltung der Sicherheitsmassnahmen und Vorschriften
- jeder DVZO-Mitarbeiter besitzt eine Checkliste für Notfälle und hat einen Kurs für Erste Hilfe zu durchlaufen
- die Strassenübergänge sowie die Strecke werden durch speziell ausgebildete Strassenwachen gesichert; Funkgeräte und Streckentelefon stehen zur Verfügung
- Feuerlöscher, Notapotheken, Tragbahnen befinden sich im Gepäckwagen
- ein Megaphon ermöglicht den DVZO-Mitarbeitern bei grossem Andrang von Reisenden, wichtige Informationen gezielt durchzugeben

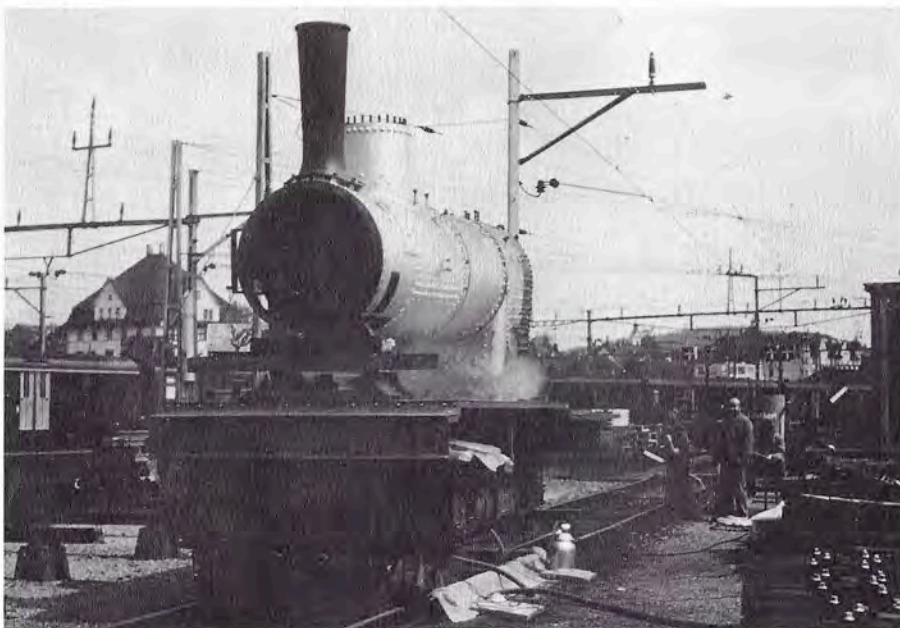
Eine häufig gehörte Frage lautet: Können Freizeitbahnler die Sicherheit des Bahnbetriebes gewährleisten? Sicher ja, denn erstens sind alle gut ausgebildet, und zweitens fühlen sie sich erst dann als richtige Eisenbahner, wenn sie wie ihre Profi-Kollegen die Verantwortung erleben und meistern.

Die Finanzen

Beim DVZO wird zwischen Vereins- und Betriebsrechnung unterschieden. Das nachfolgende Beispiel aus der Vereins- und Betriebsrechnung des Jahres 1983 zeigt dies auf:

Rechnungsabschlüsse und Voranschläge	Voranschlag 84		Rechnung 83	
	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag
Betriebsrechnung				
Verwaltungskosten	600		295.90	
Unfall- und Haftpflichtversicherungen	3'700		3'007.80	
Werbe- und Repräsentationskosten	6'000		6'391.25	
Mitbenützungsgebühren, Abgaben	1'200		931.55	
Ueberfuhr- und Transportkosten	500		125.80	
Unterhalt der Betriebsmittel	4'000		8'147.--	
Kohle, Schmiermittel etc.	12'000		10'910.25	
Mietgelder für Rollmaterial	1'000	2'000	12'670.--	600.--
Personalkosten, Ausbildung	1'000		1'063.60	1'800.--
Abschreibungen	24'000		25'224.80	
Billeteinnahmen und Rückerstattungen	100	24'000	79.10	28'460.20
Extrazüge		33'000		38'600
Wirtschaftsbetrieb Buffetwagen	1'500	3'000	596.15	1'589.--
Werbung im Zuge		200		300.--
	55'600	62'200	69'443.20	71'349.20
Betriebsgewinn	6'600		1'906.--	
	62'200	62'200	71'349.20	71'349.20
Vereinsrechnung				
Verwaltungs- und Repräsentationsspesen	2'800		2'531.10	
Unfall- und Haftpflichtversicherungen	1'600		2'035.40	
Schuldzinsen und Kapitalerträge	500	3'500	457.70	3'686.85
Steuern	1'500		1'001.10	
Remisierung und Unterhalt Rollmaterial	3'000		1'270.70	
Mietzins Station Neuthal	5'000	3'000	5'000.--	3'641.05
Verkaufsstand	10'000	16'000	6'687.30	15'629.70
Dampf-Express, Eisenbahn-Amateur	5'000	3'300	4'908.20	2'550.50
Wirtschaftsbetrieb		1'500		1'080.--
Vereinsausflug	2'500		2'463.50	720.--
Mitgliederbeiträge und Spenden		18'000		21'071.15
Abschreibungen	7'000		7'645.55	
	38'900	45'300	34'000.55	48'379.25
Vorschlag	6'400		14'378.70	
	45'300	45'300	48'379.25	48'379.25

Hinter diesen Zahlen stecken eine grosse Verantwortung und viel Fachwissen. Das finanzielle Ziel des DVZO heisst: eine ausgeglichene Rechnung zu erreichen und die notwendigen Mittel für Investitionen (Ankauf, Revision und Instandhaltung von Anlagen und Rollmaterial) bereitzustellen. Der DVZO ist ein selbsttragendes Unternehmen, das nach SBB-Betriebsvorschriften seine Fahrleistungen erbringt, aber unabhängig – als Privatbahn – seinen Betrieb rentabel führen muss. Die Kostenrechnungen zeigen, dass die Erträge aus den öffentlichen Fahrtagen nicht kostendeckend sind. Dabei wird ein neuer Kostenschlüssel auszuhandeln sein, der sowohl den SBB als auch dem DVZO eine gesicherte Finanzierung der anfallenden Kosten garantiert. Dies gilt analog auch für die öffentlichen Publikumsfahrten auf der Stammstrecke, wo zurzeit vom Billettpreis 45% dem DVZO und 55% den SBB zustehen. Eine Preiserhöhung für Einzelbillette wird jedoch nicht erwogen, denn die Erträge aus den Nebeneinnahmen (Extrafahrten, Verkaufs- und Buffetwagen) ermöglichen den finanziellen Ausgleich. Der DVZO ist bestrebt, eine kundenfreundliche Preispolitik zu betreiben, um möglichst vielen Eisenbahnfreunden ein erschwingliches Dampfbahnvergnügen zu ermöglichen.



Der Kessel der E 3/3 (UeBB) frisch revidiert vor dem SBB-Lok-Depot in Wil



Fleissige Hände packen es an: die Streckenreinigung

Auskünfte über die geltenden Tarife sind im SBB-Stationsbüro, 8494 Bauma, oder direkt beim DVZO, Postfach 8340 Hinwil, erhältlich.

In einem alten Gepäckwagen in Bauma – als Verkaufswagen eingerichtet – werden eine Vielzahl verschiedenster Souvenirs, Eisenbahnbücher, Postkarten, Poster, Schirme, Kleber, Eisenbahnerutensilien usw. vertrieben. Auch in den DVZO-Zügen sowie an Eisenbahn-Sonderveranstaltungen erfolgt ein Verkauf der obengenannten Artikel.

Der Buffetwagen steht für geschlossene Gesellschaften zur Verfügung. Auf Vorbestellung wird er den DVZO-Zügen beigestellt. Ein DVZO-eigener Verpflegungsdienst sorgt bei Vorbestellung für Getränke und kleine Imbisse. Er übernimmt den Service während der Fahrt. Die Ausmietung des Rollmaterials ist eine weitere Einnahmequelle. Nicht zu vergessen sind die Schenkungen, die der DVZO von Freunden der Eisenbahn immer wieder erhält.

Die Jahresbeiträge der Aktiv- und Passivmitglieder des DVZO sind ein wichtiger finanzieller Grundstock.

Aus dem Betriebsgeschehen

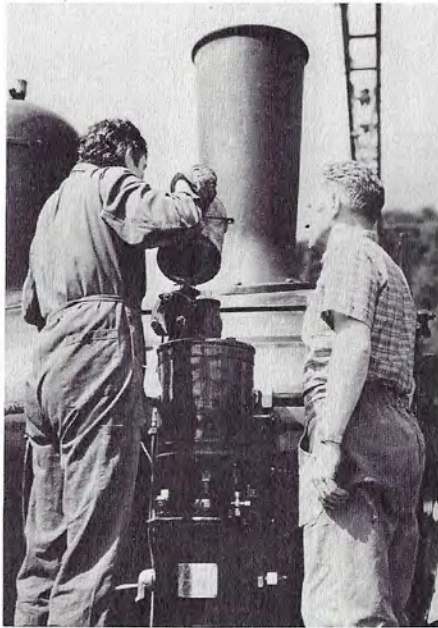
Ablauf eines Betriebstages

Vor der Betriebseröffnung haben die «aktiven Aktivmitglieder» bereits viel Arbeit geleistet. Unter anderem wurden Ausbildungskurse durchgeführt und die Personaleinteilungen vorgenommen. Die Revisionsgruppen in Wil und Bauma haben ihre Arbeit auch während des Winterhalbjahrs unter zum Teil sehr harten Bedingungen fortgesetzt. Ihnen steht nun eine Doppelbeanspruchung durch Revision und Bahnbetrieb bevor.

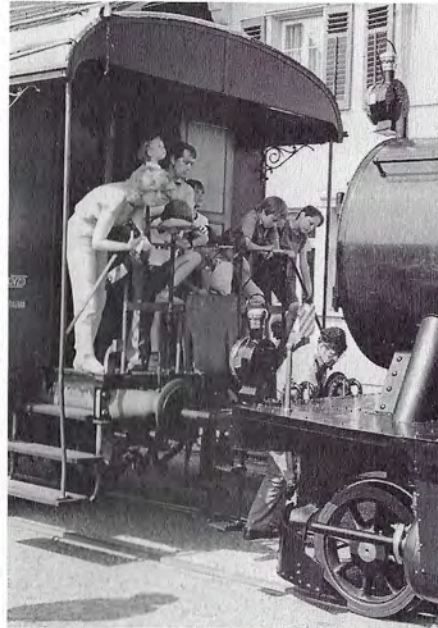
Wie ein fahrplanmässiger Sonntagseinsatz aussieht, ist anschliessend stichwortartig dargestellt:

-
- | | | | | | |
|-------|--|-------|---|-------|--|
| 6.00 | Dienstantritt des Heizers in Bauma / Lok wird angeheizt | 11.30 | Mittagessen im Mannschaftswagen des DVZO | | |
| 7.00 | Zwei Lokbetreuer helfen dem Heizer bei den weiteren Vorbereitungsarbeiten | 13.00 | Allgemeiner Dienstantritt, Bremsprobe durchführen | | |
| 8.00 | Der Lokführer beginnt mit den Kontrollarbeiten / die Aufsicht erledigt die Reservationen, legt mit dem Lokführer die Zugskomposition fest und erstellt die definitive Personalliste / die Strassenwache rüstet sich aus, fasst in Neuthal ihr Material und beginnt mit der Signalisation der Strassenübergänge | 13.20 | Abfahrt nach Hinwil | 14.20 | Rückfahrt nach Bauma |
| 8.45 | Der Zugführer erstellt den Lastzettel, teilt die Kondukteure ein und hilft beim Lüften und Entstauben der Wagen / das Verkaufspersonal öffnet den Verkaufswagen und organisiert den Verkauf im Zug | 15.20 | Abfahrt nach Hinwil | 16.20 | Rückfahrt nach Bauma
(dazwischen jeweils Rangieren, Wasser fassen, Kohle laden, Bremsprobe durchführen sowie Reservationen vornehmen) |
| 9.00 | Die Strassenwache meldet sich ab und begibt sich auf die Steckenposten, von wo aus die Funkverbindung kontrolliert wird / telefonische Bereitschaftsmeldung des Stationsbeamten in Bäretswil | 17.00 | Ankunft in Bauma / Wasser fassen und Kohle laden / die Kondukteure rechnen mit dem Zugführer die Billetteinnahmen ab / der Zug wird ins Abstellgeleise verschoben / Beginn der Reinigungsarbeiten: Lokführer, Heizer, Lokbetreuer und Rangierer entschlacken die Lokomotive, während das Zugspersonal die Wagen reinigt / die Strassenwache sammelt die Signalisationen ein und bringt die Funkgeräte zurück auf die Station Bauma / das Verkaufspersonal räumt den Verkaufswagen auf, erstellt die Abrechnung und liefert den Erlös der Aufsicht ab / der Zugführer übergibt den Fahrbericht, die Abrechnung der Tageseinnahmen sowie Zangen und Billette der Aufsicht | | |
| 9.10 | Das Zugspersonal führt die Bremsprobe durch und hilft den Fahrgästen beim Einsteigen | 18.00 | Das Verkaufspersonal, die Strassenwache und das Zugspersonal melden sich ab / die Aufsicht ermittelt die Tageseinnahmen für die SBB und den DVZO und rechnet mit der Station Bauma ab | | |
| 9.20 | Zugsabfahrt nach Hinwil / Halt in Neuthal, Bäretswil und Ettenhausen-Emmetschloo | 20.00 | Die Lokreinigung ist beendet, die Maschine wird vor die SBB-Remise gestellt / vor dem Betriebsschluss macht die Aufsicht einen Kontrollgang und verabschiedet sich beim Stationspersonal der SBB in Bauma / am Stammtisch werden die Erlebnisse des Tages ausgetauscht und entsprechend kommentiert | | |
| 10.00 | Ankunft in Hinwil / Lok abkuppeln, Zug umfahren, Wasser fassen, Ankuppeln / Bremsprobe durchführen | | | | |
| 10.20 | Rückfahrt nach Bauma | | | | |
| 11.00 | Ankunft in Bauma / Wasser fassen und Kohle laden / der Rangierer stellt die Zugskomposition für den Nachmittag zusammen / die Aufsicht regelt die Reservationen | | | | |
-

Publikumsfahrten



1



2

- 1 Die Lok ist angeheizt, nun folgen diverse Kontrollarbeiten, hier: «Hat es genug Öl?»
- 2 Neugierig wird das Ankopplungsmanöver verfolgt
- 3 Informationsaustausch zwischen Aufsicht und Lokführer
- 4 Begeisterte Kinder erstürmen den DVZO-Veteranen BC 101, Baujahr 1886
- 5 Der Dampfzug ist abfahrtsbereit. Im Vordergrund die Festwirtschaft (betrieben von Baumer Vereinen)



3



4



5

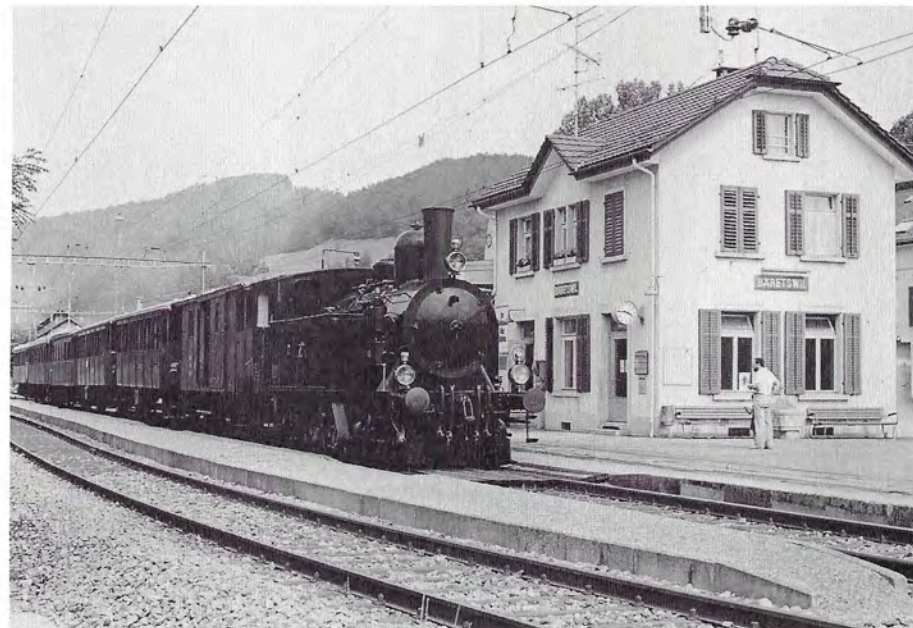
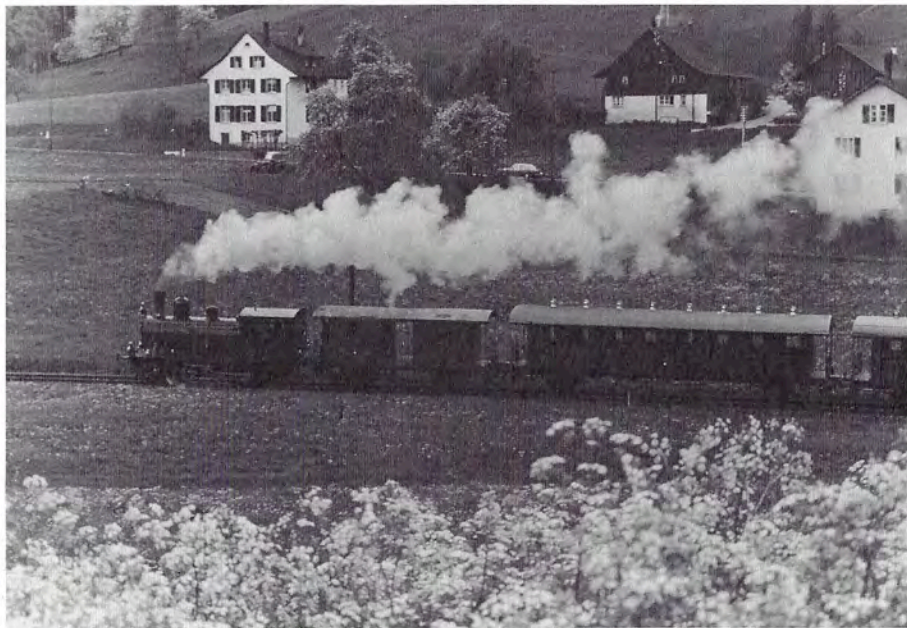
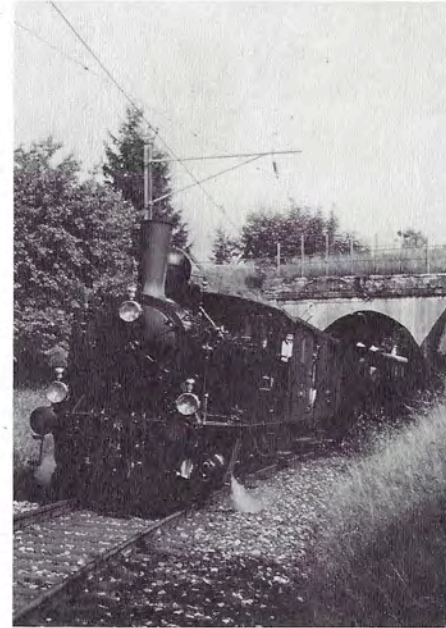


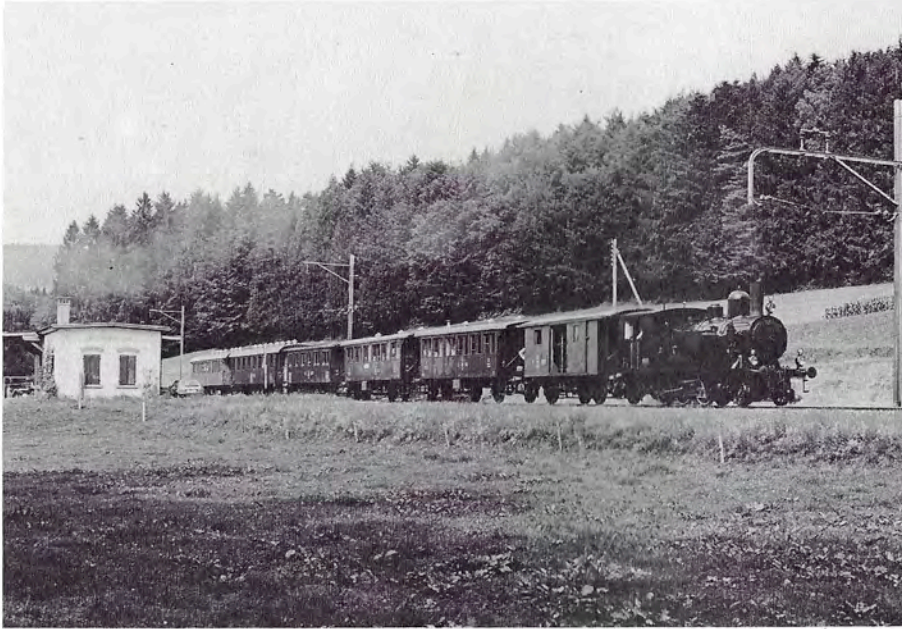
1 Der Abfahrtsbefehl

2 Der Zug dampft bergwärts, eben hat er den kurzen, nur 12 m langen Tunnel oberhalb Bauma durchfahren

3 Mit Volldampf im Neuthal

4 In Bäretswil angekommen



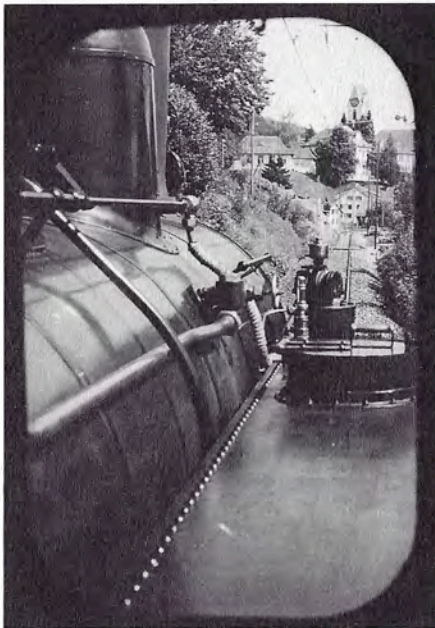


1

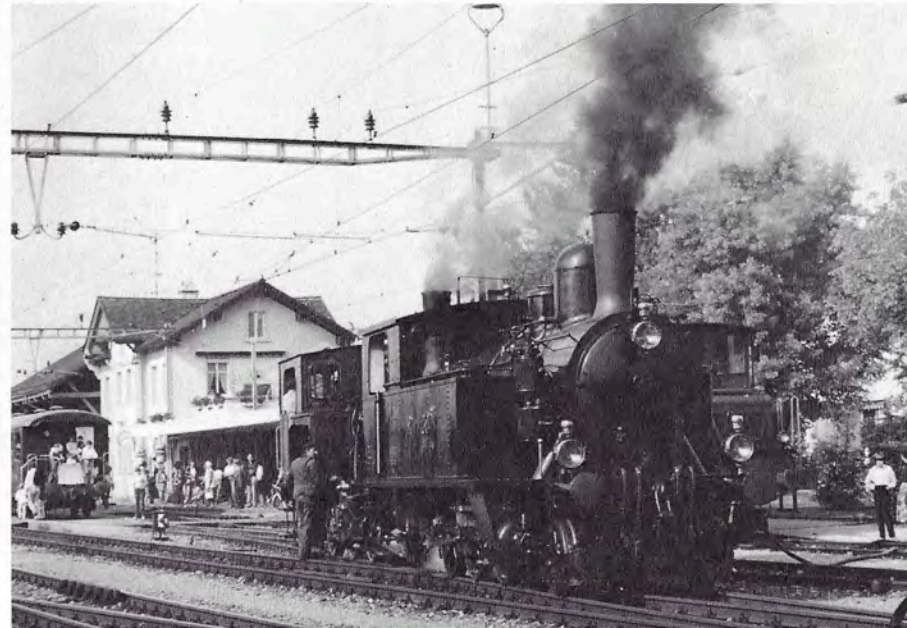
- 1 Haltestelle Ettenhausen-Emmetschloo
- 2 Brücken, Wälder, Wiesen...
- 3 Zugseinfahrt in Hinwil
- 4 Beim Wasserfassen in Hinwil
- 5 Ein letzter Blick zurück auf Hinwil



2



3



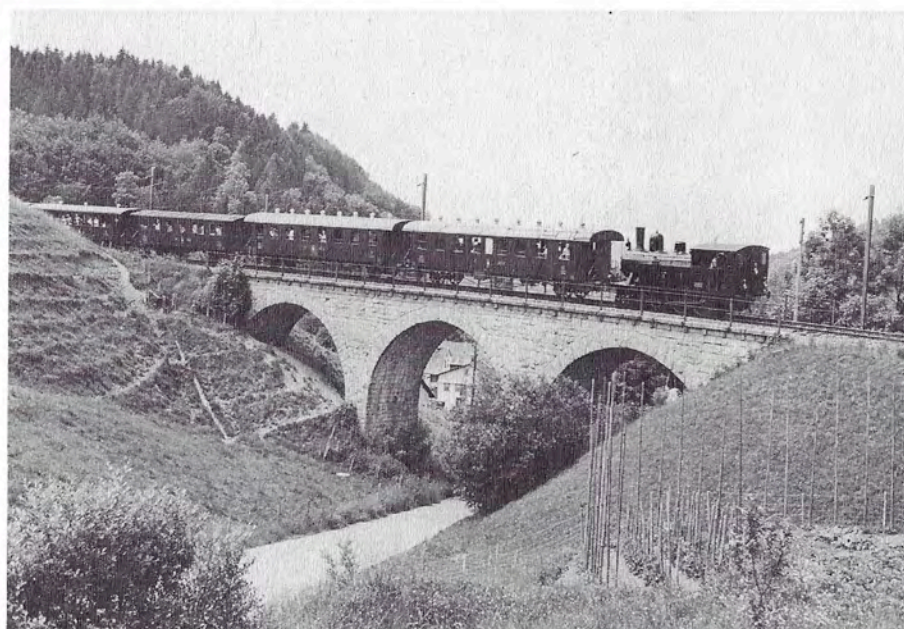
4



5



1



2



3

1 Die Strassenwache sichert die Zugsdurchfahrt an der Hauptstrasse Bäretswil-Bauma

2 Auf der Rückfahrt oberhalb Bauma

3 Der älteste Kondukteur des DVZO. Ernst Hubmann arbeitete in seinen jungen Jahren noch bei der UeBB

4 Der grosse Durst wird gelöscht

5 Kohlen beladen, selbst zarte Frauenhände packen zu

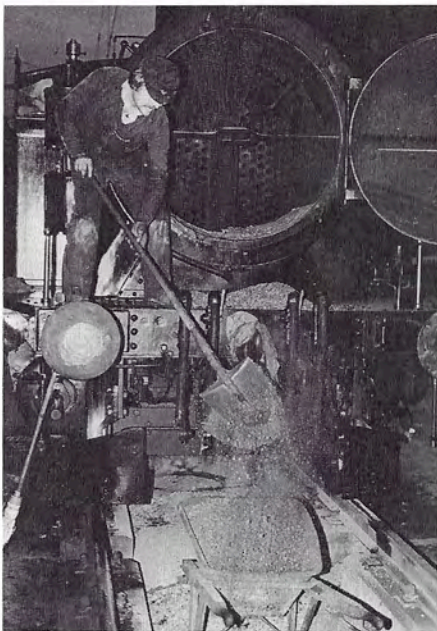


4



5

Am Ende des Fahrtages



1



2



3

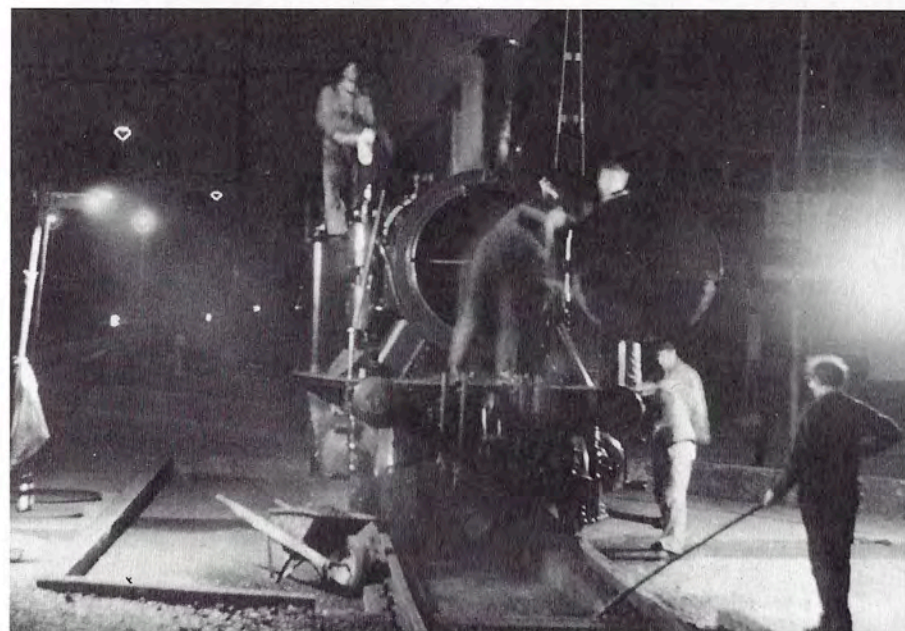


4

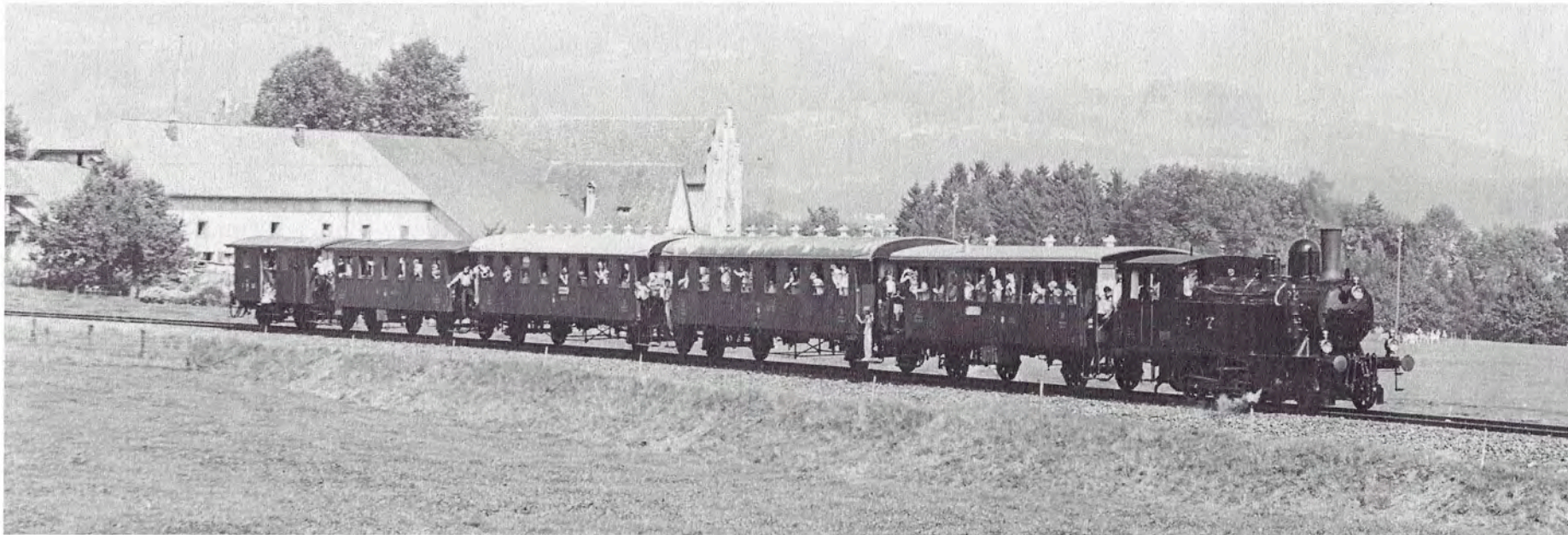


5

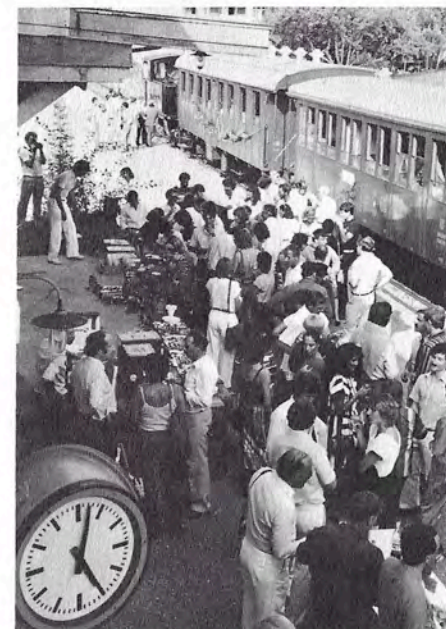
- 1 Entfernen der Kohlenrückstände aus der Rauchkammer
- 2 Gründliche Lokreinigung
- 3 Russrückstände müssen von den Wagen entfernt werden
- 4 Die Wagenreinigung obliegt den Konduktoren
- 5 Zum Trocknen aufgehängt
- 6 Reinigungsarbeiten zu später Stunde

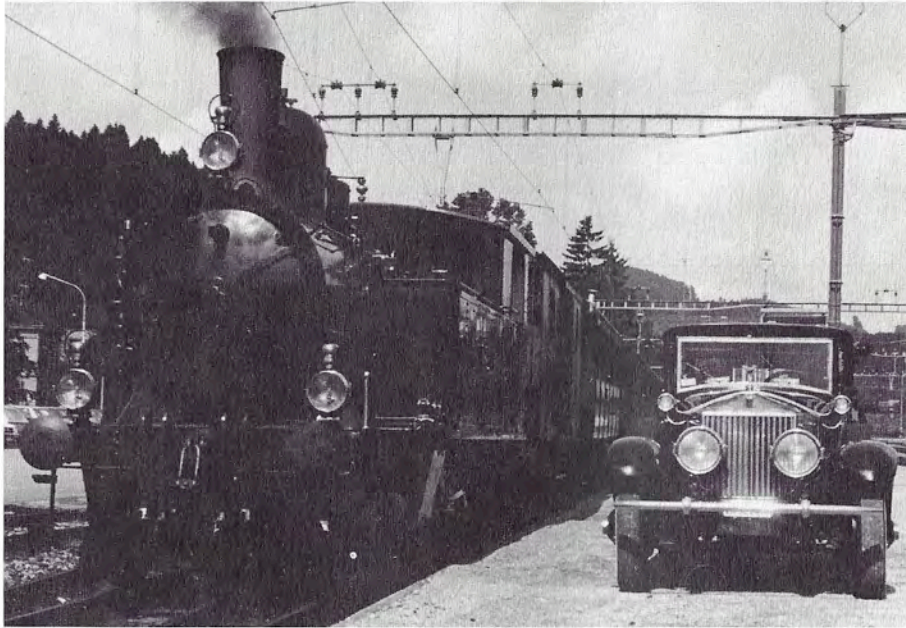


6



- 1 Extrafahrten zwischen Bubikon und Wolfshausen (auf dem Industriegeleise)
- 2 Die grosse Helferin in der «401-losen» Zeit. Die Elektrolok Be 4/4 15 fährt mit einem Extrazug in Bauma ein. 21. September 1991
- 3 Das Personal einer Fluggesellschaft beim Aperitif auf der Station Neuthal





1



2



3

- 1 Strasse und Schiene... hier nicht als Konkurrenz
- 2 Der Buffetwagen ist bereitgestellt und wird in Kürze von einer Geburtstagsgesellschaft in Besitz genommen
- 3 Das Erinnerungsfoto fürs Hochzeitsalbum
- 4 Ein schwerer Extrazug mit Vorspann



4

Ausblick

Damit die Zukunft des DVZO gesichert bleibt, müssen klare Vorstellungen bestehen. Gemäss Vereinsleitbild betreibt der DVZO eine Museumsbahn. Das dazu benötigte Personal arbeitet im Sinne einer Freizeitbeschäftigung unentgeltlich. So bleibt die Frage nach den weiteren Möglichkeiten, aber auch der Grenzen unserer Freizeittätigkeit immer wieder ein zentrales Anliegen, gilt es doch, das viele, bereits restaurierte Rollmaterial zu unterhalten und erneut zu revidieren. Zudem müssen die üblichen unternehmerischen Aufgaben laufend wahrgenommen und den wechselnden Herausforderungen angepasst werden.

Zu den *kurzfristig* zu lösenden Aufgaben gehören die zweite, umfangreichere Streckensanierung, die Bereitstellung eines zweiten vierachsigen Buffetwagens sowie die Revision und die erneute Inbetriebnahme des «Tigerlis» E 3/3 Nr. 8518.

Mittelfristig ist die unter Heimatschutz stehende Lok-Remise Uster für unsere Zwecke einzurichten. Neue Marktsegmente für den Einsatz unserer historischen Elektrokomposition sind zu realisieren.

Langfristig bleiben die sichere Finanzierung und die Erhaltung des aktiven Mitarbeiterbestandes des DVZO eine ständige Aufgabe. Der DVZO ist und bleibt auf die Gunst seiner Kunden, seiner Freunde und der Bevölkerung angewiesen, wofür ihnen unser herzlicher Dank ausgesprochen sei.

In dieser Broschüre wurde dargestellt, wie ein Verein ein Bahnunternehmen betreibt. Die Verschmelzung von Hobby und Dienst an der Öffentlichkeit soll auch in Zukunft durch den DVZO verwirklicht werden.

Eine Anmeldekarte zur Mitgliedschaft sowie Bestellkarten für Extrafahrten, Buffetwagen und Souvenirs liegen dieser Broschüre bei.



Unterwegs für eine Extrafahrt mit Buffetwagen



Die Herausgabe der 2. Auflage dieser Broschüre wurde von der Zürcher Kantonalbank unterstützt.

