



Bericht der Vereinsleitung	Seite	3	Depotprojekt	Seite	13
Administration + Betrieb	Seite	4 + 5	Lokbetreuer + Barrierendienst	Seite	14
Zug- und Betriebspersonal	Seite	6	Oldtimer-Postauto-Linie	Seite	15
Dampflädeli + Gastronomie	Seite	7	Zeitreise Zürcher Oberland	Seite	16
Ligenschaft + Rottenwagen	Seite	8	Fundraising + Reisedienst	Seite	17
ST Infrastruktur	Seite	9	Jahresrechnung	Seite	18-22
Triebfahrzeuge	Seite	10	Revisions-Bericht	Seite	23
Technik Wagen	Seite	11			
Werkplatz Uster	Seite	12			



Die BT9 mit einem der wenigen Charterzüge im 2021 auf dem Seedamm bei Rapperswil.

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

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

Redaktion und Koordination

DVZO, Roger Bennet, CH-8494 Bauma

Gestaltung

DVZO, Gabriela Müller, CH-8165 Schöfflisdorf

Druck

Dietschi Print & Design AG, Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten

Auflage

2000 Expl.

Fotografien (Bildnachweis)

Martin Altwegg (Titelbild, S.6, Rückseite), Stefan Mächler (S.2), Caroline Hanselmann (S.5), Fredy Peyer (S.8), Archiv DVZO (S.9), Kim Nipkow (S.10), Michael Bollmann (S.11), Gert Nattefort (S.12), Urs Schaffer (S.13), Gabi Müller (S.14), Cornelia Nufer (S.14), Postauto Keller und Rothmayr (S.15), Christian Schlatter (S.16), Christian Krähenbühl (S.22)

© Jahresbericht 2021:

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

Die kleine Lok erfreut nicht nur Besucher des Rundgangs «Eisenbahn-Zeitreise» in Bauma. Im Sommer ist das rostige Modell auch ein beliebtes Insektenhotel.

Sehr geehrte Mitglieder, Unterstützer, Fahrgäste des DVZO und am DVZO Interessierte

Das Jahr 2021 ist Geschichte. Sie halten wieder einen interessanten Jahresbericht in Ihrer Hand, der darüber berichtet, was sich in den verschiedenen Ressorts und Themenbereichen getan hat.

Auch das Jahr 2021 war stark Corona-beeinflusst. Aber beim DVZO können wir mit Erleichterung feststellen, dass Corona das Jahr nicht mehr geprägt hat. Die ganze Saison haben wir an den regulären Fahrsonntagen fahren können und mit vielen Extrafahrten Geburtstagskinder, Jubilare und Hochzeitspaare glücklich gemacht! Im Herbst haben wir mit dem intensivierten Betrieb einerseits nach 2020 dringend notwendige Zusatzerträge erwirtschaftet, andererseits viele Erfahrungen gesammelt, die uns helfen, das Angebot an die Öffentlichkeit in einer Art und Weise zu optimieren, die unserer Leistungsfähigkeit und Freude am Mitwirken entspricht.

Für die Vereinsleitung war 2021 kein einfaches Jahr. Wir haben festgestellt, dass sich die im Rahmen der Reorganisation neu gebildete Leitungsstruktur nicht bewährt. Deshalb ist, wie Sie wissen, eine erneute Anpassung dieser Strukturen in Arbeit.

Nun, wir haben im ersten Schritt geschrieben, dass wir berichten, «was sich so getan hat» in diesem Jahr. Hier müssen wir präzisieren! Es tut sich nicht einfach etwas im DVZO, sondern es wurde an vielen Ecken und Enden viel mit Herzblut geleistet und viel getan. Im Kulinarischen für Gäste und Mitarbeitende, im Bahnbetrieb, in der Fahrzeugaufarbeitung und -Instandhaltung, in der Ausbildung, bei der Erarbeitung des Depotprojekts, bei der Ausarbeitung des Sicherheitsmanagementsystems, der Pflege der Liegenschaften, dem Aufgleisen und Pflegen von Partnerschaften und allem Aufräumen, Putzen und in Ordnung halten – im Grossen und im Kleinen!

Für alle diese Beiträge danken wir herzlich!

Auch danken wir allen Mitgliedern, Gönnern, Sponsoren und Spendern, die mit finanziellen Beiträgen (oft grosszügig aufgerundet) helfen, dass der DVZO seine wertvollen Aufgaben wahrnehmen kann und dabei vielen Menschen glückliche Momente schenkt!

Ihr DVZO Vorstand
Stefan Bühler,
Kim Nipkow,
Christian Schlatter

Bericht der Geschäftsleitung

An 15 Sitzungen wurden 293 Geschäfte behandelt und 59 Beschlüsse gefasst. Das Spannungsfeld Vorstand-Geschäftsleitung erschwerte die Zusammenarbeit. Die Analyse der Problemkreise wie auch die extern begleitete Mediation waren nicht zielführend, sie wurden abgebrochen. Eine wichtige Erkenntnis war, dass das gewählte Führungsmodell in der Praxis für den DVZO untauglich ist. Zu viele Schnittstellen, zu grosser Bedarf an Führungsfunktionen, die nicht abgedeckt werden können, rufen nach einem einfacheren Modell. Fehlentscheidungen dürfen vorkommen, müssen nicht beschönigt werden und machen den Weg frei für Verbesserungen.

Das von Philipp Meier, Christian Schlatter und Lukas Trüb neu erarbeitete Ausbildungskonzept bewährt sich in der Praxis, es erforderte aber echte «Knochenarbeit» bei der Erstellung und Umsetzung. Eine fundierte Ausbildung ist die Grundlage für den unfallfreien Betrieb. Dass die Betriebsaison zur vollen Zufriedenheit unserer Fahrgäste durchgeführt werden konnte, ist vor allem dem beherten Einsatz der Ressortleiter und ihren engagierten Mitarbeitenden zu verdanken. Dazu gehört auch der Pilotbetrieb im Herbst, der wertvolle Erkenntnisse für

die Zukunft lieferte. Die «Technik-Crews» von Uster und Bauma sorgten dafür, dass das erforderliche Rollmaterial zur Verfügung stand und die substanzerhaltenden Revisionen an Lokomotiven und Wagen weiterliefen. Philipp Meier verstärkte ab März das betriebliche Wissen in der Geschäftsleitung. Der Reisedienst wurde neu an Roger Bennet übergeben.

Unter der Leitung von Oskar Brodmann wurde ein Sicherheitsmanagement-System (SMS) erstellt. Diese anspruchsvolle Arbeit wurde gemeinsam vom Vorstand, einzelnen GL-Mitgliedern und den Ressortleitern geleistet.

Ein herzliches Dankeschön an alle Aktivmitglieder, die in den verschiedensten Funktionen den Betrieb sicherstellten, aber auch an alle Passivmitglieder und Gönner für ihre Beiträge und Spenden.

Markus Wildi,
Geschäftsführer DVZO ad interim

Auch das zweite Jahr meiner Arbeit für unseren Verein brachte manche Herausforderungen und zuweilen auch Überraschendes mit sich. Schwerpunkt der Aufgaben sind die Kreditoren- und Debitorenbuchhaltung sowie die Verwaltung der Mitgliederdaten. Das Sekretariat ist erste Anlaufstelle für alle, die mit dem DVZO in Kontakt stehen. So ist auch die laufende Betreuung des DVZO-Telefons ein wichtiger Bestandteil der Tätigkeiten. Dabei hat sich das Zusammenlegen der Stabstellen Administration und Reisedienst bewährt und ein eindeutiges Kundenbedürfnis aufgezeigt.

Die Veränderungen in der Geschäftsleitung und im Vorstand, verbunden mit wechselnden Ansprechpersonen sind zuweilen herausfordernd, ermöglichen aber auch viel Gestaltungsfreiraum. Unabhängig davon durfte ich auf viel Unterstützung aus den beiden Gremien zählen.

Die Verwaltung der eingehenden und ausgehenden Rechnungen konnte ich in Zusammenarbeit mit Andreas Hurt erstmals vollständig digital handhaben. Im Moment führen wir die Unterlagen noch hybrid; die Dokumente werden in (reduzierter) Papierform und als pdf-Dokumente in der DVZO-Cloud aufbewahrt. Ärgerlich war ein mutmasslich technisches Problem in der Software, das vereinzelt Buchungen zum Verschwinden brachte. Mit dem Wechsel auf ein neueres Übermittlungssystem hoffen wir, das Problem eliminiert zu haben.

Die Nutzung des Vereinsverwaltungsprogramms Fairgate ist ein zentraler Teil der administrativen Arbeit. Das Programm erlaubt nicht nur die Adressverwaltung, sondern wird auch in der Rechnungsstellung und zur Kommunikation genutzt. Nach der jährlichen Bereinigung der Daten dürfen wir uns aktuell über 892 Mitglieder freuen. Besonders erfreulich:

beinahe ein Viertel der Mitglieder engagiert sich aktiv mit einer Tätigkeit im Verein.

Mitgliederwesen Stand per 1. Januar 2022 (rückwirkend):

Aktivmitglieder	187		
Ehrenmitglieder	32	Kollektivmitglieder	11
Gönnermitglieder	158	Passivmitglieder	493
Jugendmitglieder	11	Total, Mitglieder	892
davon Mitarbeitende	217	Mutationen 2021:	

Eintritte			
Aktivmitglieder	17		
Gönnermitglieder	7	Passivmitglieder	12
Jugendmitglieder	2	Total, Eintritte	47
davon Mitarbeitende	19	Austritte	27

Todesfälle	17	Unsere Verstorbenen	
------------	----	----------------------------	--

Hansruedi Dunkel, Fred Eichenberger, Robert Hardmeier, Hansbeat Hess, Kurt Hofstetter, Hugo Hungerbühler, Peter Inhelder, Adelheid Kägi, Werner Käsermann, Johann Kriegseisen, Theodor Scheibling, Hans Schmidhauser, Fritz Schmutz, Ernst Schuppli, Walter Stauffacher, Hans Steiner und Eugen Stirnemann

Wir bitten der Kollegin und den Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und entbieten den Hinterbliebenen unser aufrichtiges Beileid.

Roger Bennet,
Leiter Administration

Betrieb

Wir schauen zurück auf ein Jahr voller Unsicherheiten, kurzfristiger Planänderungen und grosser Solidarität im Betrieb.

Nachdem im Vorjahr keine Repetitionstage durchgeführt werden konnten, war dies 2021 wieder möglich. Zwar mussten einzelne Ausbildungsteile online über Zoom durchgeführt werden, dennoch konnte das Betriebspersonal in der Theorie und Praxis das Wissen wieder auffrischen und sich so für die bevorstehende Saison rüsten.

Der Start in die Fahrsaison erfolgte eher verhalten. Gerade mal 568 Fahrgäste konnten wir an unserem ersten Fahrsonntag begrüßen. Mit ein Grund war die nach wie

vor schwierige Pandemielage. Diese sollte uns auch das gesamte Jahr über weiter beschäftigen. Doch bereits ab dem zweiten Fahrsonntag konnten wir über tausend Passagiere begrüßen. Die guten Fahrgastzahlen hielten sich dann durch das gesamte Jahr.

Rollmaterialmässig starteten wir etwas unterbesetzt. Anfangs der Fahrsaison waren nur zwei Dampflokomotiven betriebsfähig. Von den Speisewagen konnten wir nur den kleineren WR 109 einsetzen. Der grössere WR 151 befand sich noch in Revision. Während im Mai nur der zweite Umlauf an den Fahrsonntagen über einen Speisewagen verfügte, wurde im Juni und Juli der FiWa kurzfristig



Familientreffen im Hauptbahnhof Zürich: Der SBB «Habersack» Eb 3/5 Nr. 5819 von SBB Historic und sein Verwandter BT «Habersack» Eb 3/5 Nr. 9 des DLC/DVZO.

vom Gastroteam zum Hilfsspeisewagen umfunktioniert und so unseren Fahrgästen auch auf dem ersten Umlauf ein gastronomisches Angebot geboten.

Zusammen mit dem WR 151 kehrte auch Lok 401 aus ihrer Revision nach Bauma zurück. Obwohl sie anfangs noch etwas zickig unterwegs war, übernahm sie in der zweiten Hälfte des Jahres den Löwenanteil der Fahrten. Lok 9 bildete ab diesem Zeitpunkt die Reserve und wurde für die Fahrten auf das Netz der SBB eingesetzt.

Auch im Extrafahrtengeschäft startete das Jahr 2021 zurückhaltend. Erst im Juli konnten wir erste Fahrten durchführen. Dafür ging es dann auch gleich über unsere Stammstrecke hinaus nach Bubikon. Nach einer weiteren Flaute im August häuften sich die Anfragen im September. Neben Fahrten auf unserer Stammstrecke ging es für Lok 9 und ihre Anhängelast auch nach Wädenswil und Zürich. In Zürich stand unsere Lok 9 neben den Dampfloks der Dampfgruppe Zürich. Dieser Auftritt bescherte uns viel Auf-

merksamkeit in der Halle des Hauptbahnhofs und sorgte für glänzende Augen bei vielen Pendlerinnen und Pendlern.

Zweifelsohne ein grosses Highlight war der Zeitreiseherbst mit seinem intensivierten Fahrbetrieb. In einem gemischten Betrieb mit Dampf- und Elektrotraktion machten wir jeweils von Donnerstag bis Sonntag ordentlich Betrieb im Oberland. Leider waren die Elektrofahrten des Zeitreiseherbstes nicht so beliebt, wie wir uns dies erhofft hatten. Dennoch kann der Zeitreiseherbst als Erfolg gewertet werden. Die Vorbereitungen für diesen Betrieb waren nervenaufreibend. Der noch immer hängige Rechtsstreit um unsere Konzession sass uns im Nacken und liess uns täglich damit rechnen, den ganzen Betrieb noch im letzten Moment abblasen zu müssen. Umso glücklicher sind wir, dass wir den Zeitreiseherbst mit unseren Partnern zusammen wie geplant durchführen konnten.

Philipp Meier
Leiter Betriebsplanung
Mitglied der Geschäftsleitung

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Einsatztage	Anheizzyklen	Kilometerleistung	davon geschleppt
Ed 3/4 2	16	9	1400	0
Ed 3/3 4	0	0	25	25
Ed 3/3 401	26	11	960	25
Eb 3/5 9	10	9	550	0
Tem ^{'''} 354	1*	–	230*	0
Tm ^{'''} 9529	2*	–	100*	100
Ee 3/3 16363	8	–	450	0

*Streckendienst ohne Rangierleistungen im Bahnhof Bauma

Als Anheizzyklus gilt eine Anheizung des Dampfkessels aus kaltem Zustand bis Betriebsdruck. Mehrere hintereinanderfolgende Einsatztage gelten als ein einziger Anheizzyklus.



Viel Aufmerksamkeit für die BT9, 2021 im Hauptbahnhof Zürich

Zugpersonal



Corona hat 2021 die Durchführung der Praxistage nicht leicht gemacht. Deswegen wurde ein Teil online durchgeführt. Dank des Engagements von Cornelia Keller und den fachlichen Kompetenzen von Philipp Meier konnte das gesamte Zugpersonal die Praxistage erfolgreich abschliessen.

Viele Einsätze wurden vom gesamten Zugpersonal wahrgenommen, trotz der angespannten Personalsituation. Im Oktober gab es einen Leitungswechsel beim Zugpersonal, so hat ein generationsübergreifendes Team – Beat Aegerter (Stv.) und Riccardo Khoyi – die Leitung übernommen.

In diesem Jahr konnte nach einer zweijährigen Pause eine Klasse von Kundenbegleitern ausgebildet werden.

Im November hat sich das gesamte Zugpersonal für einen Fondueabend im Rottenwagen getroffen. Dieser Anlass wurde sehr geschätzt. Ein grosser Dank geht an Beat für die Organisation.

Während der Saison 2021 konnten wir 8 neue Mitarbeiter gewinnen. Leider haben uns auch 3 Mitarbeiter verlassen. Wir möchten uns ganz herzlich bei Kurt Schreiber, Olivier Gehriger und Christoph Gerber für ihre langjährige und grossartige Mitarbeit beim Zugpersonal bedanken.

Beat Aegerter (Stv.) und Riccardo Khoyi
Leitung Zugpersonal

Personalbestand	Januar	Davon in Ausbildung	Dezember	Davon in Ausbildung
Zugführer	7	1	8	2
Kundenbegleiter (Ohne Zugführer)	14	1	19	5

Betriebspersonal

Auch in diesem Jahr konnten wir auf motiviertes, engagiertes und flexibles Betriebspersonal zurückgreifen. Durch dessen Leidenschaft konnten alle Fahrten abgedeckt werden, auch wenn teilweise grössere Jongliereinsätze von Nöten waren.

Das Lok-/Rangier-/Stationspersonal wurde in diesem Jahr speziell bei der Durchführung unseres Projekts «Zeitreise Zürcher Oberland» gefordert. In der ersten Durchführungswoche durfte der DVZO das gesamte Personal für die Fahrten stellen. Obwohl die Besetzung der Funktionen nicht so personalintensiv war wie ein Fahrsonntag, mussten fleissige, unterstützende Hände gefunden werden. Beim Lok- und Rangierpersonal führte dies kurzerhand dazu, dass Jürg Hauswirth als Lokführer und Jonas Dolny als Rangier eine Durchdienerwoche absolvierten. Auch bei den Koordinatoren gab es sozusagen Durchdiener. Fast alle Touren konnten durch Oskar Brodmann und Ueli Müller besetzt werden.

Auch in diesem Jahr gab es einige Schnuppereinsätze im Bereich Stationspersonal (Stationswärter/Koordinator) und Verkauf Hinwil. Dies führte dazu, dass einige Personen die Ausbildung beim Stationspersonal begonnen haben oder noch beginnen werden. Unser neuer fleissiger Helfer im Verkauf Hinwil war jedoch so angetan von unserer Bahn, dass er sich gegen Ende Jahr kurzerhand entschloss, noch die Ausbildung als Koordinator zu beginnen.

Im Bereich Lokpersonal hat eine Person die Ausbildung als Dampflokführer begonnen, und unsere Nachwuchsheizer konnten in diesem Jahr fleissig die Praxis – das Heizen – erlernen. Im Winter wurde die Theoriekenntnisse vertieft, und wir sind zuversichtlich, dass im Jahr 2022 zahlreiche Prüfungen absolviert und auch bestanden werden.

Cornelia Keller
Einteilung Betriebspersonal
Leitung a.i Lok-, Rangier-, Stationspersonal

Betriebspersonal

Personalbestand	Jan.	Dez.	In Ausbildung	Schnupperstifte
Lokpersonal	14	14	1	–
davon Dampflokführer	10	9	1	–
davon Elektroloführer	12	11	1	1
davon Traktorführer	14	14	1	1
Dampflokheizer (ohne Dampflokführer)	6	6	4	–
Lokbetreuer	12	11	1	1
Zugführer	7	8	2	–
Kundenbegleiter (ohne Zugführer)	14	19	5	7
Rangierpersonal (ohne Heizer, Lokführer)	3	3	1	–
Stationspersonal	11	10	7	5
davon Koordinator	6	5	3	4
davon Stationswärter (ohne Koordinator)	5	5	4	4
Barrierenwärter	11	11	–	1
Verkauf Hinwil	3	2	1	1

Dampflädeli

Das Betriebsjahr 2021 unserer Zürcher Oberländer Dampfbahn weist einige Lichtblicke auf, ist aber weiterhin von der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen geprägt gewesen. Eng mit dem Schicksal verknüpft sind die 'Bahnnebenbetriebe', worunter auch der Souvenirshop «Dampflädeli» fällt. Unter Einhaltung der verordneten Covid-19-Massnahmen haben wir die Aufgaben an vorderster Front in der Bahnhofshalle Bauma sehr gut gemeistert. Immer häufiger werden wir als Auskunft- und Ansprechstelle in allen erdenklichen Belangen rund um die Eisenbahn beansprucht. Dies macht unseren Einsatz noch spannender und verlangt einiges Fachwissen.

Mit unserem Souvenirangebot kommen wir bei den Gästen des DVZO gut an. Zwar stellen wir fest, dass sich das Kaufverhalten in den letzten Jahren stark verändert hat. Das Geld sitzt bei der Kundschaft nicht mehr so locker wie auch schon. Aber dank unserem intensiven Einsatz, 2021 an jedem Betriebstag (auch im erweiterten Herbstfahrplan), können wir stolz auf das Ergebnis sein. Gesamthaft resultierte aus den vielen Einsatztagen der beachtliche Umsatz von knapp 22'000 Franken, beinahe gleich viel wie vor der Corona-Pandemie. Neue Produkte halfen, den Umsatz zu verbessern. Dazu zählt der Dampfbahn-Teddy, das



*Neuzugang
im Souvenirshop:
der Dampfbahn-Teddy!*

DVZO-Maskottchen «Dampfi» (siehe Bild). Seit eineinhalb Jahren sind wir mit dem Dampflädeli auch online (www.dampflaedeli.ch) präsent. Mit 18 Bestellungen im Berichtsjahr hält sich der neue Verkaufskanal vorläufig auf bescheidenem Niveau.

Vollends übernommen haben wir im DVZO das Billettmanagement. Wir sind nicht mehr nur die Ticket-Verkaufsstelle in Bauma, sondern regeln auch die Beschaffung und den Vertrieb der bei den Fahrgästen sehr beliebten Kartonbillets. Und damit es dem Dampflädeli-Team nicht langweilig wird, sind wir gänzlich für die Abrechnung der Tageseinnahmen aus dem Bahnbetrieb verantwortlich. So bleiben wir aktiv und freuen uns auf viele freundliche und am DVZO-Bahnbetrieb interessierte Kunden.

Helena Wenger
Dampflädeli

Gastronomie

Anfang April fangen unsere emsigen Mitarbeiter an, die Wagen, trotz zeitweise eingefrorener Wasserleitungen, auf Vordermann zu bringen.

Voller Elan sind wir bereit, die Saison 2021 zu beginnen. Ohhhh Corona!!! Der Saisonbeginn für die Gastronomie erfolgt erst am 6.6.2021 mit reduzierter Platzanzahl und dem Fiwa anstelle des WR 151.

Am 20.6.21 erfordern Flachstellen am WR 109 den sofortigen Abzug des Wagens. Dies zehrt an unseren Nerven. Dank dem Extraeinsatz der Mitarbeiter in der Remise Bauma kommt der WR 109 am 4.7.2021 wieder zum Einsatz.

Die neuen Coronavorgaben ab dem 4.7.21 lauten: «ohne Begrenzung» der Anzahl Gäste pro Tisch, nach wie vor mit Tischabstand 1.5 m.

Ab dem 1.8.21 kommt der langersehnte Einsatz des WR151. Ab dann läuft der Gastronomiebetrieb wieder «normal». Mal schauen wie lange!

Am 15.8.21 nehmen wir neu den «DVZO Konfektsteller» ins Angebot auf, von dem wir dann 110 Stück verkaufen.

Ein Grossanlass wird 2 Tage vor der Durchführung am 27.8.21 abgesagt. Zwischen dem 4.9.21 und dem 15.9.21 bewältigen wir 5 Anlässe, 2 tägliche Fahrten und 1 Fahrsonntag, was uns an die personelle Kapazitätsgrenze führt.

Ab dem 19.9.21 gilt neu die Zertifikatspflicht. Änderungen der Homepage, der Reservationen, Mitarbeiterschulung

und und und – ein ganzer Rattenschwanz an Arbeiten muss bewältigt werden. Die Gastronomie muss die Zertifikatskontrolle selber organisieren. Wie immer haben unsere Mitarbeiter durch flexiblen Einsatz brilliert. Zur Belohnung stellte sich der 19.9.21 als der umsatzstärkste Fahrtag heraus.

Am 18.10.21 konnte eine Minibar von der Dampfbahn Bern versuchsshalber eingesetzt werden. Unsere Gäste in den grünen Wagen haben sich sehr darüber gefreut «wie in alten Zeiten» etwas serviert zu bekommen. Auch konnten so etliche Fragen über den DVZO spontan beantwortet werden. Trotz dem für die Gastronomie verspäteten Beginn der Saison 2021 im Juni, der geringen Platzanzahl und dem verspäteten Einsatz des WR 151 konnten wir den Umsatz gegenüber der Saison 2020 sogar leicht steigern.

Die unsicheren und immer wieder ändernden Bedingungen forderten das gesamte Gastronomie-Team. Die Personaleinteilung und die Platzreservierungen waren ein stetes, zeitraubendes Ausbalancieren und Anpassen an die neuen Gegebenheiten. Ende Oktober waren wir froh, die Saison 2021 dermassen gut überstanden zu haben.

Mein herzlicher Dank an euch alle für die vielen Arbeitsstunden, welche ihr geleistet habt.

Brigitte Angehrn
Ressortleitung DVZO-Gastronomie

Bauma

Bei starken Regenfällen vermögen die Dachkennel der Historischen Bahnhofhalle die Wassermassen nicht zu schlucken, sie überlaufen, und das Wasser ergiesst sich auf die Böden. Eine Ursache ist die andauernde Verstopfung durch Blätter von den grossen geschützten Bäumen beim Vorplatz.

In der grossen Lokremise mussten defekte Dachkennel bzw. Ablaufrohre repariert werden. Weiterhin gibt es den mittelfristigen Handlungsbedarf für Renovationen.

Bahnhof Bäretswil

Im Frühjahr 2021 habe ich das Stationsbüro renoviert. Decke, Wände, Holzwerk erhielten einen Neuanstrich. Die Situation mit der Heizung ist nicht optimal. Deshalb habe ich bei Heizungsfirmen Offerten machen lassen für den Einbau einer Zentralheizung. Da in Zukunft nicht mehr mit Oel geheizt werden darf, hat man die Varianten Wärmepumpe oder Flüssiggas offeriert. Die Heizungsofferten übersteigen bei weitem die Finanzkraft des DVZO, so wird vorläufig wie bisher geheizt, zumal es dem Wohnungsmieter noch gefällt, mit Holz und Kohle zu heizen. Weitere Renovationsarbeiten sind pendent, vor allem muss ein altes, noch einfach verglastes Fenster ersetzt werden. Bei den Parkplätzen gab es einige Mieterwechsel. Ein Parkplatz wurde für den Güterumschlag unseres Infrastrukturbetreibers ST aufgehoben. Zur Zeit sind alle Parkplätze vermietet.

Remise Wald

Da es im Frühjahr stark in die Remise tropfte, musste einmal mehr der Dachdecker aufgeboden werden. Ein erheblicher Aufwand war nötig, um das defekte grosse Tor intand zu stellen. Die Scharniere hatten infolge einer früheren Beschädigung nicht mehr genügend Halt geboten. Das Mietverhältnis im Nebengebäude habe ich in Absprache mit unserem Finanzer, Mieter war im Verzug, per 31.12.2021 gekündigt. Das Gebäude bzw. die Räumlichkeiten dort sind in einem desolaten Zustand: Wasserschäden, kaputte Fenster, kein Strom und Wasser usw. Aus diesem Grund vermiete ich das Objekt vorläufig nicht mehr. Die dringendsten Reparaturen kann ich mehrheitlich in Eigenleistung ausführen, d.h. den DVZO kostet es fast nichts. Eine Dachreparatur wurde bereits gemacht. Dann kann man das Objekt für Eigennutzung gebrauchen, u.a. mein Handwerksmaterial (Malerutensilien usw.) für den Gebäudeunterhalt DVZO einlagern. Der Verzicht auf die bisherige Miete, 600.–/Jahr, ist in Aufrechnung zu meiner Einsparung der Rechnungen für die Dachkennelreinigung an der Halle in Bauma (machen wir seit letztem Jahr selbst), ca. 6'000.–/Jahr, verkräftbar.

Hermann Loosli,
Liegenschaften

Rottenwagen

Verantwortlichkeit neu geregelt

Im Jahr 2021 hat Markus Wildi «ad Interim» alles rund um den Rottenwagen organisiert. Markus hat mit Sicherheit viele Telefonanrufe sowie persönliche Kontakte gebraucht, bis alle Termine abgedeckt waren.

Am 1.3.2021 hat für mich ein neuer Lebensabschnitt als Jungrentner begonnen. Auf der Suche nach einer sinnvollen Beschäftigung als Rentner bin ich auf der Internetseite benevol.ch auf das Inserat «Rottenkoch gesucht» des DVZO gestossen. Als passionierter Hobbykoch habe ich mich sofort von der Ausschreibung angesprochen gefühlt. Schon beim ersten Treffen und der Besichtigung des Rottenwagens, zusammen mit Markus Wildi, hat es mir den «Ärmel reingenommen». Im vergangenen Jahr durfte ich bereits fünfmal im Rottenwagen in der Küche stehen und konnte auch einige der aktiven Küchenhelfer persönlich kennenlernen. Als Neuling habe ich nur engagierte und aufgestellte Menschen angetroffen. Ich wurde von allen freundlich empfangen; die beste Voraussetzung für viele weitere Einsätze. Ich konnte mit der Hilfe von verschiedenen Vereinsmitgliedern schon einige kleinere Veränderungen im Rottenwagen vornehmen lassen. Diese vereinfachen vor allem den

Ablauf beim Aufenthalt im Rottenwagen und erleichtern die Arbeit in der Küche. Für mich war es also nur noch ein kleiner Schritt, der Anfrage als Ressortleiter Rottenwagen zuzusagen. Ab dem 1.1.2022 bin ich nun also der neue Ressortleiter Rottenwagen. Ich freue mich schon heute auf ein spannendes Vereinsjahr 2022 in einem für mich neuen Umfeld.

Ich hoffe, dass ich als neuer Ressortleiter dem Rottenwagen als «Institution» beim DVZO das weitere Bestehen sichern kann. Der DVZO braucht auch künftig einen Ort, an dem sich die arbeitenden Vereinsmitglieder an den Fahrsonntagen und den internen Kursen zum Essen treffen können.

Übrigens: Wir suchen immer wieder Personen, die gerne an einem Sonntag im Rottenwagen kochen oder einfach nur mithelfen möchten. Interessenten melden sich bitte bei «rottenwagen@dvzo.ch».



Fredy Peyer,
Ressortchef Rottenwagen

Die Beschäftigung mit der topologisch anspruchsvollen Strecke Hinwil – Bauma umfasst die Inspektion, die Reparatur von Defekten und die Erneuerung innerhalb der Leitplanken des verfügbaren Geldes und der Sicherheit. Betriebswirtschaftlich positiv wirkt sich der breite Horizont aus, der innerhalb der kleinen ST-Truppe mit knapp 300 Stellenprozent zusammenkommt. Fokussiertes Interesse unter dem Motto «Generalisierung statt Spezialisierung» vorausgesetzt, erlaubt dies Beobachtung, Einschätzung und Einordnung der Befunde in erster Linie mit eigenen Mitteln zu leisten und externe (teure) Ressourcen nur in klar definierten Ausnahmefällen beizuziehen, von denen es allerdings immer noch viele gibt.

Die Inspektionen umfassten wie üblich die Fahrbahn insgesamt, die Fahrleitung (im tiefen Winter bisweilen auch mit Drohne und Schneeschuhen), die Weichen und die Ingenieurbauwerke. Neben dem Dauerpatienten Weissenbachviadukt gilt es weitere 9 Brücken, gut 100 Bach- und Rinnaldurchlässe sowie unzählige Laufmeter Stützmauern und Dämme zu überwachen. Die zumeist originale Substanz der Durchlässe aus der Bauzeit um 1900 wurde im Bereich Hinwil – Ettenhausen erstmals mit Kanalfernsehen begutachtet, mit leider nicht zufriedenstellenden Befunden. Rund die Hälfte der Strecke verläuft im Wald, und so ist neben dem fast permanenten Grünschnitt auch die Forstbewirtschaftung ein wichtiger Aspekt. Trotzdem sind aufgrund der geringen Abstände zum Waldrand nach wie vor mehrmals jährlich kleinere Baum- und Aststürze in den Gleisbereich durch Schnee- oder Windlast zu verzeichnen.

Zu reparieren gab es auch sonst einiges. Ein aufmerksamer Mitarbeiter erspähte anfangs Jahr bei Hinwil einen durchgerosteten Fahrleitungs-Ausleger; eine genaue Inspektion der 2012 letztmals sanierten Anlage offenbarte weitere Gefahrenstellen, die alle beseitigt werden mussten. Kurz darauf gab es unterhalb Neuthal den Ölunfall eines Grünunternehmers bei Arbeiten in Bahnnähe, dessen Aufräumarbeiten eine umfangreiche schienenseitige Logistik zur Folge hatten. Der DVZO unterstützte die ST dabei massgeblich. Im Hochsommer ging aufgrund einer überlasteten Entwässerung im Nachbargrundstück unterhalb der FBB-Kiesgrube ein Murgang aufs Gleis nieder. Einige Monate später tat sich ganz in der Nähe auf dem Bahnkörper ein Loch auf, das aber wieder verfüllt werden konnte. Als Massnahme nach einem Personenunfall wegen Drittverschulden am Fusswegübergang «Migros» in Hinwil wurden im Vorfeld fix montierte Z-Schranken eingebaut. Ein Bruch im Drahtzug der Barriere Adetswilerstrasse musste vom DVZO aufwändig geflickt werden. Auf Trab hielt die riesige Baugrube für ein neues Wohnhaus beim Bølviadukt, deren Schlund monatelang unmittelbar neben dem Gleis klaffte.

Im Erneuerungsprogramm stand vor Saisonbeginn der Abschluss der Fahrleitungssanierung zwischen Bäretswil und



Fangschienenabschluss am Viadukt Neuthal

Bauma mit den letzten 3 von 6 Spannungs-Abschnitten. Später wurden diverse Fahrleitungsmastfundamente saniert, und der seinerzeit vom DVZO hingeseetzte Berninabahn-Mast im Rutschgebiet beim Guyer-Zeller-Wegübergang erhielt ein weiteres bergseitiges «Gschpänli». Um die Fahrbahn kümmern sich während 2 Wochen eine Login-Lehrlingsgruppe. Gemeinsam mit dem DVZO wurden die historischen Barrierenmotoren der Bahnübergangsanlagen im Bahnhof Bäretswil mit einer Funkansteuerung ergänzt, was die Bedienung ausser vom Stellwerk auch direkt vom Führerstand aus ermöglicht. Nach Saisonschluss folgte die Fahrbahnsanierung der drei ST-Gleisstränge auf dem Bahnübergang Sternenbergrasse im Bahnhof Bauma.

Betrieblich genutzt wurde die Strecke Hinwil – Bäretswil von rund 700 Fahrten und die Strecke Bäretswil – Bauma von rund 450 Fahrten, zuzüglich Instandhaltungsverkehr. Dank des FBB-Kiesverkehrs und des intensiven DVZO-Betriebs entspricht dies einem neuen Allzeithoch seit Einstellung des Personenverkehrs 1969 bzw. der Reduzierung der Bäretswiler Güterzufuhren von 3 auf 1 täglich im Jahr 1984.

Sursee-Triengen-Bahn, Januar 2022
Daniela von Moos,
Streckenverantwortliche Hinwil-Bauma
Jürg Hauswirth,
Leiter Betrieb

Insgesamt können wir auf ein sehr erfreuliches Jahr zurückblicken. Die Triebfahrzeuge erwiesen sich als äusserst zuverlässig im Betrieb, und keine grösseren Störungen sind zu vermelden.

Mitte Saison kehrte die Ed 3/3 401 nach eineinhalbjähriger Kesselrevision aus Uster zurück nach Bauma. Bis dann mussten die Dampflok 2 und 9 ohne dampfgetriebene Ersatzloks den Betrieb alleine bewältigen, was sie ohne zu murren taten. Grund für die kurzzeitige Knappheit an betriebsfähigen Dampflok war, dass die routinemässige Kesselinspektion im Winter an der Lok 4 «Schwyz» ergab, dass die Deckenanker in der Feuerbüchse altershalber ersetzt werden müssen. Das Ausscheiden der «Schwyz» reihte sich in die Ausserbetriebnahmen bei den Dampflok in den vorangegangenen Jahren ein. Dies hat damit zu tun, dass mehrere Dampflok etwa in derselben Periode vor 15 Jahren zuletzt eine Grosse Revision erfahren haben und deren Revisionszyklus deshalb etwa gleichzeitig endet. Die 401 ist nun die erste dieser Loks, welche durch unser emsiges Werkstattteam Uster wieder fit für einen neuen Lebenszyklus gemacht wurde.



Altes Handwerk:
Marco Johann beim
Nachwalzen der
Siederohre im
Kessel der Lok 9.

Personell stand das Jahr ganz im Zeichen der Aus- und Weiterbildung. Die vier Heizerstifte absolvierten im Winter einen dreitägigen Technik-Theoriekurs. Im Sommer konnten die handwerklichen Fertigkeiten grösstenteils bis zur Prüfungsreife perfektioniert werden.

Ein spezielles Highlight im Sommer war das Seminar mit dem Dampflok spezialisten Heiner Vogel und einem dutzend Teilnehmern zum Thema «Indizieren». Das Indizieren ist ein Messverfahren, bei welchem die Einstellung der Dampfmaschine überprüft und präzise justiert werden kann, bis sie perfekt rund läuft. Dabei wurden mit der Lok 2 versuchsweise Indizierfahrten mit einem mechanischen und einem digitalen Indikator unternommen. Der digitale Indikator ist eine gelungene Eigenkonstruktion des Heizerstiftes Stefan Mächler. Wir freuen uns, nun über diese Technologie zu verfügen und werden sie voraussichtlich bereits im nächsten Frühling das erste Mal «richtig» anwenden können.

Das Ressort erfährt stets Zulauf von neuen motivierten Mitstreitern, über die wir uns sehr freuen. Zur Koordination des immer grösser werdenden Teams sind wir dankbar für die Unterstützung durch unsere Einsatzleiter in Bauma Sergio Theiler, Patrick Ramel und Stefan Mächler. Ein ebenso grosses Dankeschön geht an die Kollegen in Uster, die sich den neuen Mitarbeitern annehmen.

Status der Triebfahrzeuge

Lok 2 Meisterte das 2021 mit Bravour und ohne Ausfälle. Im Winter steht nun die innere Kesselinspektion an. Danach steht sie für die nächste Saison bereit.



Morgen eines Fahrsonntags: Lok 2 und 401 warten, bis es losgehen kann.

Lok 4 «Schwyz» Ist seit Anfang Jahr ausser Betrieb. Alle Deckenanker müssen ersetzt werden. Eine Spendensammelaktion zur Finanzierung der Revision ist vorgesehen. Es werden CHF 50'000.- benötigt.

Lok 9 Leistete in der ersten Saisonhälfte Ersatzdienst an den Fahrsonntagen zwischen Bauma und Hinwil. Dies gab dem Personal Zeit, sich mit der für die meisten neuen Lok vertraut zu machen. Die neue Art und Weise der Zusammenarbeit mit dem DLC hat sich sehr gut eingespielt. Technisch ist die Lok 9 gut in Schuss, die einen oder anderen Arbeiten und Projekte werden nach und nach in Angriff genommen. Undicht gewordene Walzungen an den Siederohren konnten kurzfristig mit der Hilfe von Marco Johann nachgewalzt werden, was eine gute Gelegenheit darstellte, dieses alte Handwerk zu pflegen. Es sind keine Ausfälle zu verzeichnen.

Lok 401 Kam Mitte Saison zurück in den Betrieb und erwies sich als sehr zuverlässig. Einzig ein «Zipperlein» mit den Überhitzerdichtungen führte zu zwei Ausfällen, welche durch die Lok 2 und die Ee 3/3 aufgefangen wurden. Im Herbst leistete die Lok 401 im Rahmen des erweiterten Fahrbetriebs während zweimal vier Tagen wie in alten Zeiten einen Grosseinsatz auf ihrer Stammstrecke.

Lok 8518 Nach Anlieferung des revidierten Kessels konnte mit dem Wiederausbau begonnen werden. Eine Vervollständigung der Arbeiten im Jahr 2022 scheint in Reichweite.

Ee 3/3 16363 Leistete zuverlässige Dienste ohne Ausfälle. Die eine oder andere Pendenz wird nach und nach abgearbeitet. Auch die Ee 3/3 leistete im erweiterten Herbstfahrbetrieb zuverlässige Dienste während zwei Wochen.

Be 4/4 BT15 Die Zustandsuntersuchungen unter der Leitung von Max Wittwer konnten abgeschlossen werden. Sie ergaben hauptsächlich Handlungsbedarf in mechanischer Sicht. Die notwendigen Arbeiten können grösstenteils «in-house» erledigt werden. Finanziell ist ein Investitionsbedarf von CHF 65'000.- veranschlagt. Eine Spendensammelaktion soll diesen Betrag zusammenbringen.

Gert Nattefort & Kim Nipkow
Ressortleiter Triebfahrzeuge



Die Ed 3/3 401 der
Uerikon-Bauma Bahn
feierte ihren
120 Geburtstag.

Verfügbarkeit Rollmaterial

Die Verfügbarkeit war aus technischer Sicht das ganze Jahr hindurch gut. Einziger Wermutstropfen war, dass der WR 151 erst ab dem Juni dem Betrieb zur Verfügung stand. C 6075 und C 105 waren das ganze Jahr in der Revision resp. stillgelegt. Ab Mitte Jahr gastierte der JAWA für die Revision in Uster.

Bei den Güterwagen standen der L4 und L6 dem Betrieb zur Verfügung.

Revisionen

Anlässlich der Revisionen wurden bei allen Wagen die Radsätze mittels Ultraschall auf Schäden und die Tragfedern mittels Magnetprüfverfahren auf Risse geprüft.

In Uster erhielt der WR 151 eine umfassende Revision und eine grössere Reparatur am Bremsgestänge. Die bestehenden Speichenräder wurden durch neue Scheibenräder ersetzt. Nach dessen Rückkehr nach Bauma wurde der JAWA nach Uster überführt. Nebst einer ausführlichen Revision mussten alle Tragfederschaken und Schraubverbindungen zu den Tragfederböcken ersetzt werden. 1 Radsatz hat die zerstörungsfreie Prüfung nicht bestanden und musste ebenfalls ersetzt werden.

Die Arbeiten am Feldschlösschen-Wagen sind auch im Jahr 2021 gut vorwärtsgekommen. Mittlerweile ist das Dach fertig und die seitlichen Tore sind montiert. Wir hoffen, dass er im Jahr 2022 nach Bauma überführt werden kann.

Die Werkstatt in Bauma war das ganze Jahr mit der Hauptrevision am C6075 beschäftigt. Nebst der Instandsetzung am Untergestell und den Heizungen haben wir viel Zeit der Inneneinrichtung und den Wänden gewidmet. Viele Holzteile wurden ersetzt und vieles neu gestrichen. Nach der Hauptrevision soll der C 6075 wieder für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen werden.

Im April überführten wir den CARO zur Firma Historic Rail Service, welche dessen Untergestell einer kompletten Instandsetzung unterzog. Nebst den beiden Stossbalken und deren Halterungen mussten ebenfalls alle Schaken und Schraubverbindungen zu den Tragfederböcken ersetzt werden. Die Komponenten wurden mehrheitlich durch die

HW Uster aufgearbeitet, wodurch wir einiges an Kosten einsparen konnten.

Reparaturen

Im Frühling mussten die Radsätze vom WR 109 zwischen zwei Fahrsonntagen notfallmässig überdreht werden, nachdem diese an einem Fahrsonntag stark verschliffen wurden. Anlässlich eines Fahrsonntages stellten wir an mehreren Wagen des Amor-Express Probleme bei den Tragfedern fest. Nachdem dies analysiert wurde, konnten innerhalb weniger Tage die betroffenen Wagen neu eingestellt werden.

«80er» Zug

Die Überfuhr des CARO nach Winterthur konnten wir gleichzeitig für eine Testfahrt mit dem FZ 203 nutzen. Diese verlief positiv, so dass wir neu einen historischen Zug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h anbieten können (FZ 203, C 6075, C 6109, WR 109).

Zusammenarbeit mit Partnern und Vereinen

Durch die Mitgliedschaft des DVZO in der «Arbeitsgruppe Historische Eisenbahnfahrzeuge» konnten gute Kontakte zu anderen Vereinen geknüpft werden und bestehende wurden vertieft.

Ausblick ins Jahr 2022

Im Frühling müssen am C 6109 und F 405 Revisionen und am L4 Radsatzwechsel durchgeführt werden. Anschliessend möchten wir mit der Hauptrevision am C 105 beginnen. Dabei ist geplant, dass wir den Aufbau des C 105 sanieren und anschliessend auf dem Untergestell des ehem. C 108 wieder aufbauen. Die Arbeiten werden in Uster und Bauma durchgeführt.

Bei den Güterwagen werden wir aus finanziellen Gründen nur den Tiefgänger und den L4 einsetzen können.

Michael Bollmann
Leiter Technik Wagen



Das vergangene Jahr hat mit einem stark eingeschränkten Werkstattbetrieb begonnen. Die Arbeiten an der Lok 401 und am Buffetwagen WR 151 kamen deshalb nur langsam voran. Sobald es die Coronasituation zulies, wurde wieder mit voller Kraft am Zusammenbau der Lok 401 gearbeitet. Sie konnte im Juli zusammen mit dem Buffetwagen dem Betrieb übergeben werden.

Der Buffetwagen erhielt eine Brems- und Fahrwerksrevision. Während der Revisionsarbeiten wurde entschieden, dass das Bremsgestänge am besten ersetzt werden sollte. Einerseits war dies eine Herausforderung und andererseits eine ungemein spannende Aufgabe. So konnten doch verschiedene Kollegen gemeinsam ihre Kenntnisse und Fähigkeiten auf den unterschiedlichsten Gebieten – Konstruktion und Berechnung, Herstellung des neuen Gestänges und Montage desselben – voll ausspielen.

Parallel dazu erfolgt der Wiederaufbau des «Feldschlössli»-Bierwagens. Das Team macht grosse Fortschritte und wird die Arbeiten im Lauf des Jahres 2022 abschliessen können. Bereits jetzt zeigt sich, dass der Wagen ein wahres Bijou werden wird.

Unmittelbar nach Abschluss der Arbeiten an der Lok 401 wurden die zugunsten der Revision 401 unterbrochenen Arbeiten an der Lok 8518 wieder aufgenommen. Am 6. Juli kam der Kessel vom Kesselschmied frisch revidiert, sandgestrahlt und grundiert per LKW wieder zu uns nach Uster. Die Lok 8518 erhält den Kessel der Lok 10. Beide Loks sind Tigerli (E 3/3), aber aus zwei unterschiedlichen Baureihen; die Lok 8518 hat einen um 20 cm längeren Radstand.

Kessel und Kesselaufgabe sind baugleich. Unterschiede gibt es beispielsweise bei der Position der Einströmröhre und der Befestigung der Luftpumpe und damit bei den Verschaltungsblechen des Kessels. Es war von Anfang an klar, dass es beim Zusammenbau Anpassungsarbeiten geben wird und dass mit Überraschungen gerechnet werden muss. Mit Spannung wurde deshalb das erstmalige Aufsetzen des Kessels auf den Rahmen erwartet. Zu unserer Erleichterung passt der Kessel einwandfrei auf den Rahmen. Bei den weiteren Montagearbeiten wird jeweils geprüft, welches Bauteil (Lok 8518 oder 10) besser passt. Die Lok soll noch im Jahr 2022 dem Betrieb übergeben werden.

Für die Lok 10 ist geplant, dass der Kessel der Lok 8518 auf das Fahrwerk gesetzt wird. Anschliessend soll die Lok komplettiert und als Denkmal im ehemaligen Industrieareal der Chemischen Fabrik in Uetikon am See einen neuen Platz finden.

Das Nachfolgeprojekt für den WR 151 in der Wagenremise ist die Revision des «Jasswagens» (JAWA) aus der Amor-Express-Wagengruppe.

Neben den Arbeiten an unseren Dampfloks nehmen auch die Arbeiten an der Be 4/4 BT15 Fahrt auf. Die Arbeiten am ersten Drehgestell (u.a. defekte Lagerschalen ersetzen, Farbe entfernen) kommen gut voran.

Meinen Kollegen ein herzliches Dankeschön für ihre wertvolle und engagierte Mitarbeit.

Gert Nattefort
Werkplatz Uster





Projektteam auf einem Ausflug ins Sihltal am 25.04.21: Peter Widmer, Fabian Sollberger, Stefan Bühler, Thomas Trüb, Christian Schlatter, Florian Vogel und Ueli Spalinger (v.l.n.r).

Als ich vor nun bald sechs Jahren unserem Projekt einen Namen gab, habe ich nicht geahnt, wie aufwändig und zäh die Projektierung eines solch ambitionierten Vorhabens sein wird. Ungeduldig, wie ich es schon vor sechs Jahren war, habe ich oft den Eindruck, dass es nur zaghaft vorwärts geht. Erst beim Verfassen des Jahresberichts wird mir jeweils wieder bewusst, wie viele Zahnräder hier zwar langsam, aber behutsam drehen und so in der Summe dann doch ein ziemlich grosser Schritt entsteht. So auch wieder dieses Jahr, lesen Sie selbst:

Anfang Jahr wurde unverhofft bekannt, dass der Zeitdruck einer unserer Mitbauherrinnen etwas nachgelassen hatte und wir uns darum mit einigen konzeptionellen und zugegebenermassen auch etwas vernachlässigten Fragestellungen nochmals eingehender befassen konnten. Das daraufhin entworfene «Drei-Säulen-Modell» mit den Säulen «Besucher», «Werkplatz» und «Infrastruktur» sollte unser Projekt vor der weiteren Vertiefung konzeptionell nochmals durchchecken und auf ein gesundes, starkes Fundament stellen.

Säule 1: Besucher

In der Säule «Besucher» wurde unter der Leitung unseres DVZO-Vizepräsidenten Stefan Bühler ein Nutzungskonzept für den Güterschuppen erarbeitet. Unterstützt wurde der Dampfbaahn-Verein dabei von Philipp Maurer von der Bausatz GmbH und der Architektin Ursina Fausch. Unter Einbezug der DVZO-Vereinsbasis wurden die Ansprüche an den Güterschuppen zusammengetragen und im Nutzungskonzept berücksichtigt. In enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege ist so ein vielversprechendes Konzept für ein spannendes Denkmal entstanden.

Säule 2: Werkplatz

Im schwierigen Spannungsfeld zwischen Kosten, Rahmenbedingungen und Ansprüchen des DVZO hat Peter Widmer im Verlauf des Jahres 2021 viele Gespräche mit den Verantwortlichen aus der Technik zum Neubau der Wagenwerk-

statt geführt. Da gegen Ende Jahr jedoch klar wurde, dass auf dem aktuell zur Verfügung stehenden Land kein Neubau Platz findet, wurden die Abklärungen vorläufig sistiert. Anfangs 2022 werden wir daran anknüpfen, damit vor der Bewilligungseingabe nichts vergessen geht.

Säule 3: Infrastruktur

In der Säule «Infrastruktur» konnten Grundlagen für die weitere Projektierung des Kohlenkrans und der Passerelle erstellt werden. DVZO-Mitglied und Elektroingenieur Ueli Spalinger hat den im Jahr 1993 durch den DVZO rückgebauten Kohlenkran von Winterthur in einem 3D-Modell aufgenommen und erste Abschätzungen zum künftigen Betrieb des Krans vorgenommen. Bei der Passerelle konnte ein Standort gefunden werden, der vom Bundesamt für Verkehr nicht nur als bewilligungsfähig erachtet wird, sondern auch mit den Anforderungen der kantonalen Denkmalpflege vereinbar ist.

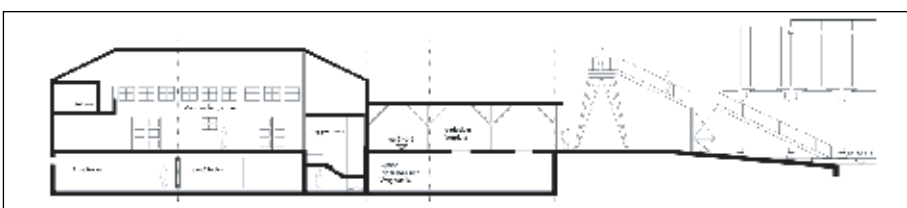
Weiter erfolgte im dritten Quartal die zweite Etappe der geologischen Sondierungskampagne. Die Untersuchungen brachten weitere gute Resultate des Untergrunds zu Tage, die uns erlauben werden, die vorgesehenen Bauten zu realisieren. Weiter konnte Mitte Jahr der Kaufvertrag zwischen DVZO und SBB auf dem Notariat in Bauma unterzeichnet werden. Ausstehend ist aktuell noch die Mutation durch die amtliche Vermessung, womit die Lokremise und das Depotareal nicht nur im Vertrag, sondern auch im Grundbuch in das Eigentum des Dampfbaahn-Vereins wechseln.

Ausblick

Im Herbst 2022 möchte der DVZO mit seinen Mitbauherrinnen AWEL Kt. Zürich und SBB Immobilien die Bewilligungsunterlagen bei den zuständigen Behörden einreichen. Hat das «Depotareal Bauma 2020» einmal die Hürde der Bewilligung geschafft, wird die tatsächliche Realisierung einen grossen Schritt näher rücken. Im Absatz «Ausblick» möchte ich darum auch an den zukünftig neuen Ausblick erinnern, der – wenn alles klappt – ab der Saison 2026 ab der Passerelle

auf das Geschehen auf dem Bahnhof und die revitalisierte Töss möglich wird. Mit diesem schönen und motivierenden Gedanken bedanke ich mich herzlich bei allen, die dieses Ziel finanziell oder aktiv mit ihrer Mitarbeit mitgestalten.

Florian Vogel
Heizer & Projektleiter



Seitenriss von der Töss aus gesehen durch den Güterschuppen (links) und die Passerelle (mit Bahnhofshalle im Hintergrund (rechts)).
Der Güterschuppen bietet sowohl viel Lagerplatz, als auch dringend für die Freiwilligen des DVZO notwendige Infrastruktur.

Lokbetreuer

In diesem Jahr haben wir uns selbst übertroffen. Unsere Teamarbeit hat sich sehr verbessert, und uns eine sehr gute Zusammenarbeit mit dem Lok- und dem Zugpersonal gezeigt. Das Jahr 2021 war sehr speziell, durch Corona war es für einige Lokbetreuer schwierig damit klar zu kommen. Es arbeiten mehrere im Schichtbetrieb, was zu einigen Ausfällen führte. Zwei unserer Lokbetreuer haben im Jahr 2021 bis 2022 Abschlussarbeiten geschrieben, dies führte zu weiteren Ausfällen des Personals.

Während unserem Zeitreise-Programm konnten wir wenig Personal stellen, bei fehlendem Personal bin ich eingesprungen.

Herzlich Willkommen heisse ich unseren Neuzugang aus der Werkstatt zu den Lokbetreuern: Alexander Hirschi.

Unsere Neuzugänger Alexander Hirschi und Andrin Richner konnten an denn zwei Samichlaustagen ihr Bestes zeigen: Ein grosses Lob an euch.

Björn Baumgartner
Ressortleiter Lokbetreuer



Barrierendienst



Trotz Corona war das Ressort Barrierendienst des Postens 98a im Neuthal nicht ganz untätig, selbst wenn es nur wenige Verkehrstage über das ganze Jahr gab.

Zum Auftakt des Betriebsjahres findet üblicherweise im April rechtzeitig vor Beginn des regulären Verkehrs der Praxistag statt.

Über die vielen Jahre hat sich die Tradition etabliert, dass wir im Juli beim Posten einen gemeinsamen Grillplausch

durchführen. Egal wie das Wetter ist, wir haben unser Zeltdach gegen Sonne und Regen.

Im Laufe der Saison findet auch stets der Unterhalt der mechanischen Barrierenanlage statt.

Das Jahr beenden wir jeweils im November mit einem Jahresschlusessen.

Weil es ein Coronajahr war, konnten wir unser Geburtstagskind nicht richtig feiern. Der Barrierenposten 98a wurde nämlich **25 Jahre** alt.

Cornelia Nufer



Nach der ersten Durchführung 2020 wurde 2021 wieder ein Oldtimerbusbetrieb mit leicht angepasstem Konzept angeboten: Neu wurde eine Rundfahrt ab Bauma angeboten und die Hulftegg häufiger bedient. Die Busse verkehrten zudem im Herbst nur noch von Donnerstag bis Sonntag statt täglich, dafür an allen Dampfbahnsonntagen. Die Massnahmen haben sich grundsätzlich bewährt, auch wenn das finanzielle Resultat schlecht ausfiel. Letzteres ist im Besonderen auf eine schlechte Bewerbung im September zurückzuführen und einen verschneiten Saisonstart.

Das Angebot wurde neben der Zusammenarbeit mit Jürg Biegger (HNF AG) neu auch mit Jürg Rothmayr produziert. Ersterer stellte grundsätzlich den Schnauzenbus von Donnerstag bis Samstag, letzterer den Frontlenker (Saurer RH) am Sonntag. Beide standen zudem auch für Extradfahrten von Gruppen im Einsatz.

Insgesamt wurden an 18% weniger Betriebstagen 1'560 Fahrgäste befördert, was einer Steigerung von 74% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Allerdings wurden über die Hälfte der Fahrgäste an nur einem Viertel der Tage (meistens Sonntage) befördert. Es herrschte dabei meistens schönes, aber nicht allzu heisses Wetter. Im Hochsommer werden wohl nur eingefleischte Fans die Fahrt ohne Klimaanlage machen. Weiterer statischer Fakt: Zwei Drittel der Fahrgäste haben die Haltestellen Bauma, Steg im Tösstal und Hulftegg benutzt.



Für die Zukunft ist klar, dass das Angebot nicht mehr Verluste einfahren darf und entsprechend sind noch einmal deutliche Anpassungen nötig: Die Busse fahren nur noch an Dampfbahnsonntagen. Weiter wird auf die Strecke Bauma – Hulftegg – Bauma mit einem häufigeren Angebot (6 x am Tag) fokussiert. Wanderer profitieren dort von den grössten überwundenen Höhenunterschieden und Reisende, die einfach gerne mitfahren, können in 45 Minuten eine Rundfahrt absolvieren. Die bisherige Rundfahrt war zu lang. Neu wird auch die Haltestelle Bauma, Lipperschwändi bedient, um die dortige Siedlung mit dem Altersheim besser an den Öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Weiter werden nur noch Schnauzenbusse im Einsatz stehen (dank der häufigeren Verbindungen mit Anschlüssen auf alle Dampfbzüge in Lastrichtung). Geplant ist als weitere Attraktivitätssteigerung zudem von Juni bis September der Einsatz



von Bussen mit Faltdach. Weiter werden an ausgewählten Tagen Spezialfahrten zu verschiedenen Zielen mit Beteiligung der Dampfbzüge angeboten. Das Risiko ist dabei überblickbar, weil die Fahrten nur bei einer Mindestteilnehmerzahl durchgeführt werden.

Das ursprüngliche Ziel, die verschiedenen Industriekulturmuseen abseits der Dampfbahn zu erschliessen, ist immer noch im Hinterkopf und mögliche Ausbauschritte sind für spätere Jahre denkbar. Die Fahrzeit im Stundentakt würde bspw. noch ausreichen ins Museum Neuthal zu fahren, was aber aktuell aufgrund der dortigen Platzverhältnisse nicht möglich ist. Die Idee mit der Bedienung der Strahlegg ist aktuell leider nicht umsetzbar, weil die Strasse mit einem Busfahrverbot belegt ist. Durch die letzte Saison umgesetzte Verbesserung, dass der Bus direkt bei der Bahnhofshalle hält, wird auch die Visibilität und damit die Werbung für den Bus besser. Nicht zu unterschätzen ist auch der Effekt, dass durch die Beschilderungen der Haltestellen Werbung für unser Anliegen und auch die Dampfbzüge gemacht wird.

Aufgrund verschiedener Rückmeldungen und Erfahrungen wird die Zusammenarbeit mit Jürg Biegger beendet. An seine Stelle tritt Postauto Keller aus Niederwil mit ebenfalls grosser Erfahrung. Ich danke den Partnern für Ihren Einsatz und freue mich, das Amt der operativen Führung Bus ab der Saison 2022 in die erfahrenen Hände von Thomas Schweizer zu geben.

Christian Schlatter
Mitglied des Vorstands,
Leiter Marketing





Lange Zeit war es ungewiss, ob im Herbst 2021 ein intensiverer Bahnbetrieb durchgeführt werden kann, doch anfangs Juli entschied das Bundesverwaltungsgericht, dass auf die Beschwerde nicht einzutreten sei und wir aus Sicht der Rekursinstanz freie Fahrt geniessen. Leider wurde eine der beiden Beschwerden weitergezogen und ist derzeit ohne aufschiebende Wirkung beim Bundesgericht hängig.

Mit wenig Vorlaufzeit konnten wir für den Herbst einen intensivierten Fahrbetrieb mit zwei verschiedenen Konzepten anbieten. Ziel war, Informationen für einen zukünftigen Betrieb zu gewinnen. Im September wurden an den Samstagen vor den zwei Fahrsonntagen ein Betrieb mit drei Zugpaaren angeboten. Das erste Zugpaar war elektrisch, um beim Personaleinsatz eine hohe Effizienz zu gewährleisten. Im Oktober verkehrten dann von Donnerstag bis Sonntag stets sechs Zugpaare. Die eine Hälfte mit elektrischen Fahrzeugen und die andere Hälfte mit Dampfzügen.

Im September war die Nachfrage verhalten, aber im Oktober hatten wir einen grossen Zustrom von Fahrgästen, insbesondere auf den Dampfzügen. Die elektrischen Züge blieben trotz geschickter Bewerbung des Reisedienstes und des weiteren Personals im Betrieb deutlich hinter den Erwartungen. Jene Fahrgäste, die sie nutzten, haben aber die Polstersessel der ersten Klasse im Wyländerli, den Blick über die Schultern des Lokführers des Sensetalbahntriebwagens oder die Bewirtung im Möhls Apfelsaft Express mit dem namensgebenden Getränk geschätzt. Im Dampfzug der Dampfbahn Bern stiess dafür bei goldigem Herbstwetter der Sputnik mit den Aussenplätzen auf grosse Nachfrage.

Insgesamt wurden über 11'000 Fahrgäste in zwei Monaten befördert, und dem DVZO blieb zum Ende ein schöner Batzen, der hilft, die Auswirkungen von Corona zu lindern. Dies zeigt, dass wir mit einem höheren Angebot mehr Fahrgäste anlocken können, die wiederum unsere

Kasse füllen. Toll war auch, dass wir ausserhalb der Schulferien vier Schulklassen befördern konnten. Ein wichtiger Beitrag an die Bekanntmachung des Angebots und zur Förderung des Nachwuchses! Unter anderem deshalb waren die Züge gerade unter der Woche teilweise höher ausgelastet als am Samstag.

Die Zusammenarbeit mit den Museen ist weiter auszubauen: Erfreulich war, dass die Drechslerei Chlital an den meisten Öffnungstagen vom Oldtimer-Bus angefahren wurde (weitere Infos zum Busbetrieb in einem separaten Artikel). Die ausgeweitete Öffnungstage des Museums Neuthal konnten wir auch nutzen, und im Oktober bestand so jeden Sonntag die Möglichkeit, das Museum mit dem Dampfzug zu besuchen.

Im Herbst 2022 soll wieder ein erweitertes Angebot mit Partnern gefahren werden, dieses Mal aber mit Fokus auf den Oktober und mit Fokus auf die beliebten Dampfzüge. So werden die meist zahlreichen Extrafahrten im September nicht konkurrenziert und die Züge sind höher ausgelastet, als wenn elektrische Züge fahren. Wiederum ist geplant, dass die Dampfbahn Bern zwei Wochen zu uns kommt. Von Donnerstag bis Samstag wird ein Dampfzug mit einem entspannten Fahrplan unterwegs sein und am Sonntag wird der gewohnte Zweizugbetrieb mit zwei Dampfzügen geboten. Letzteres auch als Lehre, weil bei einem kombinierten Betrieb mit Elektro- und Dampfzügen die Dampfzüge an den Sonntagen überlastet sind.

Ich nutze diese Gelegenheit gerne auch, um unseren Partnern und dem ganzen Betriebspersonal des DVZO zu danken, die das überhaupt erst möglich gemacht haben und freue mich auf die weiteren Entwicklungen.

Christian Schlatter
Mitglied des Vorstands,
Leiter Marketing

Eine historische Dampfbahn zu betreiben ist ein personeller und finanzieller Kraftakt. Mit aktuell ca. 900 Mitgliederbeiträgen und den Einnahmen aus dem Fahrbetrieb schaffen wir bereits viel. So bezahlen wir die laufenden Betriebskosten und die umfangreiche Instandhaltung unseres Rollmaterials. Für grössere Projekte sind wir jedoch auf weitere finanzielle Unterstützung angewiesen.

Auch im 2021 belastete das «Covid-Loch» der Vorsaison unsere Finanzen. Weshalb wir auf verschiedenen Plattformen um Spenden bitten mussten.

Viele von unseren eigenen Vereinsmitgliedern haben, zusätzlich zum Mitgliederbeitrag, eine ansehnliche Summe in die Vereinskasse überwiesen. Das ist überhaupt nicht selbstverständlich und wir sind sehr dankbar dafür! Aber auch Fahrgäste, Privatpersonen, KMU's der Region und Partner-Gemeinden haben uns finanziell unterstützt, was auch sehr erfreulich war.

Das ambitionierte Projekt «Depotareal Bauma 2020» ist sicher einer der kostenintensivsten Posten des Vereines.



Auch dafür haben wir im 2021 erfolgreich Unterstützung akquirieren können.

Im kommenden Jahr werden wir unsere Fundraising-Anstrengungen noch verstärken müssen. Denn die kostspielige Reparatur der Lok «Schwyz», die geplante Renovation von verschiedenen Wagen und das Projekt «Depotareal Bauma 2020» benötigen viel «Kohle».

Caroline Hanselmann
Marketing

Reisedienst

Mit der Übernahme des kommerziellen und touristischen Teils des Reisedienstes von Jürg Hauswirth erhöhte sich auch mein Arbeitspensum für den DVZO. Nach den coronabedingten Ausfällen der Extrafahrten im Vorjahr, zeigte sich im Herbst ein grosser Nachholbedarf, welcher sich in zwölf (!) Anlässen und Extrafahrten alleine im September manifestierte. Mit den Arrangements konnte ein schöner Teil der Betriebseinnahmen eingefahren werden.

Während der Fahrmonate und insbesondere im Laufe des erweiterten Fahrbetriebs nahm die tägliche telefonische Bearbeitung von Kundenanfragen einen bedeutenden Teil der Arbeitszeit in Anspruch.

Die Erweiterung der Tätigkeit des Reisedienstes als Organisator kompletter Arrangements, die neben den Fahrten auch Besichtigungen und Transfers mit historischen Bussen beinhaltet, erwies sich als ungeahnt grosses Kundenbedürfnis. Hervorzuheben gilt dabei die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen des Industrieensembles Neuthal und ganz besonders mit unserem Buspartner Jürg Rothmayr, der auch sehr kurzfristige Buchungen zuvorkommend und stets zuverlässig ausführte.

Die nötige Aufteilung des Reisedienstes in einen kommerziellen und betrieblichen Teil und die Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern weist noch Entwicklungspo-

tenzial auf. Das neue Jahr wird helfen, die bisher gemachten Erfahrungen kundenorientiert einzusetzen.

Neben Busfahrten, Besichtigungen und Hallenanlässen wurden insgesamt zwölf Extrafahrten auf unserer Stammstrecke und dem SBB-Netz organisiert, wobei die Einweihungsfahrt Sittertobelviadukt mit den Amor Express-Wagen und der Ae 6/6 des Vereins Mikado 1244 einen Höhepunkt darstellte. Unterstützt durch professionelle Anbieter war auch unsere Gastronomie besonders gefordert. Mit grossem Engagement betreute sie die Reisegruppen im Zug und an Empfängen in der Historischen Bahnhofhalle Bauma.

Mit Hilfe aller beteiligten Aktivmitglieder des Betriebs konnte der grossen Nachfrage gerade noch entsprochen werden. Während des erweiterten Fahrbetriebs im Herbst galt es dann aber, die Belastungsgrenzen für die ehrenamtlichen Mitarbeiter nicht zu überschreiten und die Akquise für Extrafahrten einzustellen. Für das neue Jahr stehen wir vor der Herausforderung, mit unseren personellen Ressourcen haushälterisch umzugehen und dennoch die Kundenwünsche soweit wie möglich zu erfüllen. Ein herzliches Dankeschön allen vor und hinter den Bahnkulissen, die zum Gelingen der Extrafahrten beigetragen haben! Unsere zahlreichen Gäste und ich wissen das sehr zu schätzen.

Roger Bennet,
Reisedienst

BILANZ		31.12.2021	31.12.2020
AKTIVEN			
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel (Post / Bank)		460'623.12	544'156.23
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		32'528.65	3'071.90
Delkredere		-2'000.00	-2'000.00
übrige kurzfristige Forderungen		6'501.25	6'501.20
Vorräte		39'100.00	31'701.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen		28'617.70	19'342.99
Total Umlaufvermögen		565'370.72	602'773.32
Anlagevermögen			
Beteiligungen	2.1.	500.00	500.00
Rollmaterial	2.2.	84'624.19	79'427.63
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	44'910.00	50'410.00
Bahnanlagen	2.4.	202'110.00	225'810.00
Depotprojekt		682'281.85	470'661.65
Immobilie Sachanlagen	2.5.	1'166'341.00	1'166'340.00
Immaterielle Anlagen		5'300.00	6'277.01
Total Anlagevermögen		2'186'067.04	1'999'426.29
Bilanzsumme		2'751'437.76	2'602'199.61
Passiven			
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen		205'160.07	70'709.71
Passive Rechnungsabgrenzungen		51'341.13	92'635.43
		256'501.20	163'345.14
Langfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfr.	2.7.	171'110.00	67'110.00
Total Fremdkapital		427'611.20	230'455.14
Projektspenden / Unterhaltsfonds			
Rüchstellung Unterhalt	2.8.	0.00	121'827.40
Unterhaltsfonds	2.9.	41'085.36	131'657.08
Projekt bezogene Spenden / Beiträge	2.10.	1'107'613.09	1'002'655.51
		1'148'698.45	1'256'139.99
Eigenkapital			
Vereinsvermögen		176'956.47	173'807.49
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften		1'060'475.41	1'060'475.41
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)		-62'303.77	-118'678.42
Reisedienst / Ausbildung / Sekretariat / diverses		1'175'128.11	1'115'604.48
Bilanzsumme		2'751'437.76	2'602'199.61

Erfolgsrechnung	2021	«Vorjahr 2020»	«Budget 2022»
Eisenbahnbetrieb «Standard»			
Einnahmen	219'338.24	108'654.17	260'000.00
Betriebsaufwand	-93'991.46	-50'469.50	-56'000.00
	125'346.78	58'184.67	204'000.00
Eisenbahnbetrieb «täglich»			
Einnahmen	49'677.79	0.00	87'000.00
Betriebsaufwand	-46'543.43	0.00	-45'000.00
	3'134.36	0.00	42'000.00
Busbetrieb			
Einnahmen	11'956.99	25'968.99	13'500.00
Betriebsaufwand	-41'892.40	-36'640.00	-13'500.00
	-29'935.41	-10'671.01	0.00
Leiter EVU	-5'490.00	0.00	-10'000.00
Deckungsbeitrag Fahrbetrieb	93'055.73	47'513.66	236'000.00
Gastronomie			
Einnahmen	30'472.22	29'136.54	30'000.00
Wareneinkauf	-19'439.51	-8'015.98	-12'000.00
Betriebsaufwand	-1'627.56	-5'081.39	-2'600.00
	9'405.15	16'039.17	15'400.00
Souvenirshop			
Einnahmen	20'798.09	11'022.54	20'000.00
Wareneinkauf	-12'913.67	-8'645.42	-10'000.00
	7'884.42	2'377.12	10'000.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	1'000.00	0.00	1'000.00
Uniformen	-267.92	393.08	-1'570.00
Diverser Erlös	27'070.13	5'157.99	19'000.00
	27'802.21	6'491.67	18'430.00
Total Betriebserlös	130'263.09	72'421.62	279'830.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Reisedienst/Ausbildung/Sekretariat/Diverses	-52'548.36	-37'703.90	-49'000.00
Uebrigere Personalaufwand	-18'956.56	-10'728.40	-12'000.00
	-71'504.92	-48'432.30	-61'000.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-2'757.84	-7'586.04	-4'000.00
Bahnhofhalle Bauma	-17'116.97	-3'378.54	-13'000.00
Büro/Archiv Bauma	-3'864.70	-3'840.00	-4'000.00
Remise Uster	-33'932.05	-29'787.00	-33'000.00
Remise Wald	-7'775.28	-6'066.73	-8'200.00
	-65'446.84	-50'658.31	-62'200.00
Kapitalaufwand /-ertrag			
Spesen Kreditkarten / PC / Bank	-1'928.11	-1'438.33	-500.00
Zins- / Wertschriftenertrag	22.45	15.75	100.00
	-1'905.66	-1'422.58	-400.00
Infrastruktur			
Unterhalt	-6'460.54	-7'767.12	-15'000.00
Netzanschluss SBB	-9'159.39	-10'000.00	-10'500.00
	-15'619.93	-17'767.12	-25'500.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-25'539.19	-35'148.75	-18'540.00
Infrastrukturkosten Uster	-15'469.25	-8'963.42	-16'300.00
	-41'008.44	-44'112.17	-34'840.00

	2021	«Vorjahr 2020»	«Budget 2022»
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-179'404.26	-86'014.84	-91'100.00**
Entnahme Fonds	130'094.00	15'000.00	0.00
	-49'310.26	-71'014.84	-91'100.00
Abschreibungen			
Abschreibungen	-50'108.77	-57'536.32	-50'000.00
	-50'108.77	-57'536.32	-50'000.00
Versicherungen			
Versicherungen Betrieb	-402.00	-460.10	-2'400.00
Sachversicherungen	-8'764.35	-8'334.95	-9'000.00
	-9'166.35	-8'795.05	-11'400.00
Verwaltungskosten			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-12'886.14	-8'918.13	-13'500.00
Rechtskosten	-10'356.55	-26'836.91	-10'000.00
Generalversammlung	-9'608.24	-5'468.82	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-4'492.21	-7'864.62	-1'000.00
	-37'343.14	-49'088.48	-29'500.00
Werbeaufwand			
Werbeaufwand	-34'932.05	-43'940.63	-16'100.00
Printmedien / Internet	-7'118.17	-8'471.32	-10'000.00
Oeffentlichkeitsarbeit / PR	-1'492.99	-851.63	-5'000.00
Inserateinnahmen	13'824.90	12'775.10	10'000.00
	-29'718.31	-40'488.48	-21'100.00
Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg			
a.o. / periodenfremder Ertrag 2.11	60'000.00	97'296.75	0.00
a.o. / periodenfremder Aufwand 2.12	-14'210.00	-5'360.00	0.00
	45'790.00	91'936.75	0.00
Total Betriebsaufwand	-325'342.6	-297'378.90	-387'040.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-195'079.53	-224'957.28	-107'210.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bäretswil			
Mieteinnahmen	14'610.00	14'665.00	15'000.00
Unterhalt	-5'728.26	-4'866.55	-8'000.00
	8'881.74	9'798.45	7'000.00
Baurecht / Pachten			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'000.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	1'000.00
	16'117.80	16'117.80	16'000.00
Liegenschaftenerfolg	24'999.54	25'916.25	23'000.00
Betriebserfolg	-170'079.99	-199'041.03	-84'210.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/Spenden			
Mitgliederbeiträge	52'165.00	52'182.00	60'000.00
Spenden	47'937.85	28'105.45	30'000.00
	100'102.85	80'287.45	90'000.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	10'607.95	10'407.16	11'000.00
Aufwendungen EA	-10'819.00	-10'332.00	-10'500.00
	-211.05	75.16	500.00
	99'891.80	80'362.61	90'500.00
Vereinserfolg	-70'188.19	-118'678.42	6'290.00
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)			
** nur teilweise freigegeben			

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. Davon sind CHF 225'000 für den Erwerb der Remise Bauma inkl. Land und CHF 144'000 für das Depotprojekt reserviert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu

Nominalwerten bilanziert. Die notwendigen Rückstellungen (Delkredere) sind vorgenommen.

Vorräte

Die Bewertung erfolgt zum Niederstwertprinzip unter Berücksichtigung des sogenannten Warendrittels.

2. Anmerkungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung

2.1. Beteiligung

Anteilschein der Historischen Mittelthurgau Bahn

Anlagevermögen (2.2. bis 2.5.)

Auf dem Anlagevermögen wird degressiv abgeschrieben.

In der Regel 8 bis 30% des Restwertes je nach Art der Sache.

2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2021	25'904	48'613	4'912	79'429	-54'516	24'913
Zugänge	72'839		8'121	81'051	-5'943	–
Abgänge / Verrechnungen	-48'063	–	-8'396	-56'459	52'047	-4'412
Wert vor Abschreibung	50'680	48'613	4'727	104'021	-8'412	95'609
Abschreibungen	-7'397	-11'000	-1'000	-19'397	–	-19'397
Wert 31.12.2021	43'284	37'613	3'727	84'624	-8'412	76'212

2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2021	33'900	14'500	2'010	50'410	–	50'410
Zugänge	–	–	–	–	–	–
Wert vor Abschreibung	33'900	14'500	2'010	50'410	–	50'410
Abschreibungen	-3'400	-1'700	-400	-5'500	–	-5'500
Wert 31.12.2021	30'500	12'800	1'610	44'910	–	44'910

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Depotprojekt	Bhf. Bauma Diverses	BUE	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2021	470'661	139'803	4'105	81'903	696'472	-923'530	-227'058
Zugänge	211'620	–	–	–	211'620	-136'442	–
Wert vor Abschreibung	682'281	139'803	4'105	81'903	908'092	-1'059'972	-151'880
Abschreibungen	–	-14'000	-900	-8'801	-23'701	–	-23'701
Wert 31.12.2021	682'281	125'803	3'205	73'102	884'391	-1'059'972	-175'581

2.5 Liegenschaften

	Bahnhofhalle	Baudienstmagazin	Bahnhof Bärenswil	Stellwerk Bärenswil	Posten 98	Remise Bauma	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000	n/a	5'751'000
Buchwert 31.12.2018	957'200	27'000	133'140	9'000	10'000	30'000	1'166'340

Der Erwerb der Remise Bauma inkl. Land konnte auch im Jahr 2021 noch nicht abgeschlossen werden. Bislang wurde lediglich die notwendige Anzahlung von CHF 30'000 getätigt und der Verkaufsvertrag unterschrieben. Die Eigentumsübertragung ist für das Jahr 2022 geplant.

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 205 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 182; Tilgung 2022 der Darlehen (Bund und NRP) TCHF 23.

2.7. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

a) Hier handelt es sich um ein zinsloses Bundesdarlehen, welches seinerzeit für die Unterhaltsarbeiten an der Weissenbachbrücke gewährt wurde. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2029, 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)

b) Für die Finanzierung des Landkaufs wurde aus dem Fonds der Neuen Regional-Politik (NRP) ein zinsloses Darlehen von CHF 120'000 gewährt. Laufzeit 10 Jahre.

2.8. Rückstellungen Unterhalt

Aufgrund der neuen Situation betreffend dem Unterhalt der Strecke (verpachtet an die Sursee-Triengen Bahn, ST) wurden die Rückstellungen aufgelöst und direkt dem Verlustvortrag verrechnet.

2.9. Unterhaltsfonds

Im Laufe des Jahres wurde der Unterhaltsfonds mit TCHF 115 belastet. Gleichzeitig konnten TCHF 25 als Einlage verbucht werden.

2.10 Projektbezogene Spenden / Beiträge

Die projektbezogenen Spenden / Beiträge werden nach Fortschritt des jeweiligen Projektes mit den Investitionen verrechnet.

2.11 ausserordentliche Erträge

Bei den ausserordentlichen Erträgen handelt es sich um einen Beitrag aus dem Härtefallfonds «Corona» durch den Kanton Zürich von TCHF 60.

2.12 periodenfremder Aufwand

Es handelt sich um Aufwendungen aus den Jahren 2019 und 2020 betreffend dem Baurechtszins «Bahnhofhalle Bauma».

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



Im zweiten «Corona-Jahr» konnten wir wieder mehr Fahrgäste begrüßen. Dies spiegelt sich in den gegenüber dem Vorjahr gesteigerten Einnahmen wieder. Leider lässt die Ausgabedisziplin in einigen wenigen Bereichen zu wünschen übrig.

Dank den zahlreichen Einzelspenden und der Härtefallentschädigung des Kantons Zürich fiel das Jahresergebnis nicht noch schlechter aus.

In nächster Zeit müssen wir unserer Liquidität noch mehr Aufmerksamkeit schenken, im Wissen, dass dies einen Spa-

gat zwischen dem Wünschbaren und dem Notwendigen bedeutet.

Im Weiteren hat die Pandemie ein Strukturproblem aufgezeichnet, nämlich die grossen Fixkosten. An der Lösung hätte schon im vergangenen Jahr gearbeitet werden sollen.

Andreas Hurt,
Finanzen

Revisorenbericht: DVZO – Vereinsjahr 2021

Revisorenbericht zuhanden der Generalversammlung des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) gemäss ZGB und Statuten DVZO

Wir haben die Jahresrechnung des Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland vom Vereinsjahr 2021 und der Jahresabschluss per 31. Dezember 2021 geprüft.

Die Rechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 62'303,77 und einer Bilanzsumme von CHF 2'751'437,76 ab.

Die ausgewiesenen Saldi der Bilanz stimmen mit den vorgelegten Belegen überein. Stichproben konnten anhand der vorgelegten Belege vorgenommen werden.

Die Buchhaltung 2021 ist wiederum sehr ordnungsgemäss, plausibel, sauber und korrekt. Die Buchführung wurde durch Roger Bennet (Sekretariatsmitarbeiter DVZO) und Andreas Hurt (Mitglied der Geschäftsleitung) wahrgenommen.

Wir möchten den beiden Herren einen grossen Dank für die geleistete Arbeit im Jahr 2021 aussprechen.

Rückblick auf 2021 und Ausblick 2022:

- **Besten Dank an den Kanton Zürich, welcher den Verein mit der Härtefall-Entschädigung rasch und unkompliziert unterschützt hat.**
- **Für das Jahr 2022 erachten wir es als oberste Priorität, dass ALLE ihre Budgets einhalten werden.**

Wir beantragen der Generalversammlung DVZO, die Jahresrechnung 2021 in der vorliegenden Form zu genehmigen und dem Buchhalter Andreas Hurt und dem Vorstand die Décharge zu erteilen.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, unsere Aufgabe bestand darin, diese zu prüfen.

8645 Jona-Rapperswil SG, 18. Februar 2022
Thomas Schweizer

Thomas Schweizer

8603 Schwerzenbach ZH, 18.02.2022
Heike Klement





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