



Bericht der Vereinsleitung	Seite	3	Triebfahrzeuge Uster	Seite	14
Administration	Seite	4	VTE Personal + Rottenwagen	Seite	15
Betriebplanung	Seite	5	Werkplatz Bauma +Werkplatz Uster	Seite	16
Liegenschaften + Barrierendienst	Seite	6	Depotareal Bauma 2020	Seite	17
Reisedienst + Lokbetreuer	Seite	7	Zeitreise Zürcher Oberland	Seite	18
Ausbildung + EVU	Seite	8	Oldtimer-Postautobetrieb	Seite	19
ST Infrastruktur	Seite	9	Technik Wagen	Seite	20+21
Stationspersonal + Perronbeiz	Seite	10	Zugpersonal	Seite	21
Gastronomie + Betriebspersonal	Seite	11	Jahresrechnung	Seite	22-26
Triebfahrzeuge Bauma + Dampfplädli	Seite	12+13	Revisions-Bericht	Seite	27



Auslegeordnung eines Dampflokinventars

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: 1200 Expl.

Fotografien (Bildnachweis)

Aeschlimann Marc (Titelbild, S.6, Rückseite), Altwegg Martin S3, Angehrn Brigitte S. 11, Bollmann Michael S. 21, Drohnenaufnahme (HL) Bauma S. 6, Hauswirth Jürg S. 9, Krähenbühl Christian S. 4, 8, 18, Nattefort Gerd S. 14, Nipkow Kim S. 2,12,13, 26, Nufer Cornelia S. 6, Peyer Fredy S. 15, Schweizer Thomas S. 19, Vogel Florian S. 17,

© Jahresbericht 2022:

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.

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

2022 war neben den zwölf Vorstandssitzungen und einem ganztägigen Strategieworkshop an verschiedenen Fronten ereignisreich: Im Frühling wurde die Reorganisation 2.0 an der Generalversammlung (GV) verabschiedet und neue Vorstandsmitglieder gewählt. Mit der Reorganisation fokussiert der Vorstand auf die strategische Arbeit und die operativen Entscheide fallen, soweit als möglich, in den Ressorts. Am Tag vor der GV wurde der DVZO zudem in den Verein zur Erhaltung alter Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland (VEHI) aufgenommen. An dieser Stelle herzlichen Dank dafür. Wir sind überzeugt, dass dies die Zusammenarbeit der Museen im Zürcher Oberland weiter stärkt.

Im Mai konnten wir erstmals wieder ohne Coronamassnahmen in die Saison starten, was für alle eine grosse Erleichterung war. Im Sommer stand, wenn auch rascher als gedacht, ein strategischer Meilenstein an: Der Wiedererlangung des Status als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ein Schlüssel, damit wir auch in Zukunft mit selbst ausgebildetem Personal unsere Züge durch das Zürcher Oberland führen können. Auch an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank allen, die zu diesem wichtigen Schritt beigetragen haben.

Bei der strategischen Ausrichtung hat die Vereinsleitung beschlossen, das Bildungsangebot auszudehnen: Bereits heute bietet der DVZO verschiedene interne und externe

Bildungsangebote auf verschiedenen Stufen an. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wurde ein Freiwilliger als Kurator gesucht und mit Richard Pepe auch gefunden. Auf die kommende Saison 2023 werden entsprechend nach 2019 auch wieder regelmässig Führungen an den Fahrsonntagen angeboten.

Im Oktober wurde wiederum ein intensivierter Betrieb angeboten, dieses Mal ausschliesslich mit Dampfzügen. Beteiligt waren dieses Mal die Dampfbahn Bern und der Verein Dampfgruppe Zürich. Merci! Insgesamt war die Aktion erfolgreich, wenn auch sich zukünftig, nicht zuletzt wegen der angespannten Lage am Energiemarkt, das Risiko nicht rechnet. Die erfolgreichen Sonntage behalten wir aber bei und bauen auch den September aus.

Der Vorstand möchte allen, insbesondere natürlich den Aktivmitgliedern, danken die mit ihrer sichtbaren und unsichtbaren Arbeit in ungezählten Stunden zu einem erfolgreichen 2022 beigetragen haben. Wir schätzen weiter das finanzielle Engagement unserer Passivmitglieder, Gönner und von allen anderen Spendern sehr. Auch hier: Vielen Dank. Das Resultat aller Leistungen können Sie auf den nächsten Seiten lesen. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre!

Ihr DVZO Vorstand: Christian Schlatter
Andreas Hurt
Philipp Meier
Hermann Loosli



Schwerpunkt der Aufgaben in der Administration 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 tägliche Betreuung des DVZO-Telefons ein wichtiger Bestandteil der Tätigkeiten.

Das angewandte Vereinsverwaltungsprogramm Fairgate hat ein Jahr nach meinem Vorschlag ein Statistik-Tool realisiert. Wir können Ihnen die Mitgliederstatistik deshalb in erweiterter Form darlegen. Mit der Aufwertung der Kategorie Gönnermitglieder und der damit verbundenen Erhöhung des Jahresbeitrags, haben sich doch einige zum Austritt entschlossen und viele wechselten rückwirkend in die Kategorie der Passivmitglieder. Die Zahlen lassen sich deshalb nur begrenzt mit denjenigen im vergangenen Jahresbericht vergleichen.

Mitgliederentwicklung

Kategorie	Stand 01.01.22	Stand 31.12.22	Differenz
Aktivmitglieder	187	202	15
Ehrenmitglieder	32	31	-1
Gönnermitglieder	158	127	-31
Jugendmitglieder	11	12	1
Kollektivmitglieder	11	12	1
Passivmitglieder	493	532	39
Total	892	916	24

Sehr erfreulich ist der Zuwachs bei den Aktivmitgliedern. Der allgemeine Zugang um 24 Neumitglieder sollte hingegen nicht überbewertet werden. Im Laufe des Jahres haben insgesamt 43 Mitglieder ihren Austritt zum Jahresende mitgeteilt, diese werden in der Statistik 2023 relevant.

Im Berichtsjahr mussten wir vom Tod der Mitglieder Klaus Albrecht, Hans-Peter Bärtschi, Kurt Breitenmoser, Werner Diriwächter, Bruno Homberger und Andy Schnüriger Kenntnis nehmen. Wir bitten, den Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und entbieten den Hinterbliebenen unser aufrichtiges Beileid.

Ein Ärgernis stellt die Zahlungsmoral eines Teils der Mitglieder dar. Zum Ende des Jahres waren trotz zum Teil mehrmaliger Mahnungen noch immer 88 Jahresbeiträge unbezahlt. Ein Phänomen, welches seit der Corona-Krise in vielen Vereinen zu Tage tritt. Hier ist bedauerlicherweise mit weiteren Abgängen durch Ausschlüsse zu rechnen.

Die verbreitete Kommunikation über E-Mails mit der oft genutzten CC-Funktion zur Kenntnisnahme, verursacht zuweilen eine Informationsflut, in der Wichtiges von weniger Wichtigem kaum mehr zu unterscheiden ist. Die zeitnahe Bearbeitung der elektronischen Nachrichten ist dadurch nicht immer möglich. Ich habe deshalb vorgeschlagen, die Administration aufzuteilen, operativ vom Reisedienst und den Buchhaltungsaufgaben zu trennen und eine zweite Person damit zu beauftragen. Nach der Ausschreibung konnte zum Ende des Berichtjahres mit Martina Ladu eine geeignete Person gefunden werden. Sie übernimmt ihren Posten zu Beginn des neuen Jahres.

Mit diesem Bericht übergebe ich das Zepter in der Administration an Martina Ladu. Ich konzentriere mich in reduziertem Pensum zukünftig auf die Buchhaltung, den Reisedienst und die Abwesenheitsvertretung in der Administration. Ich wünsche der neuen Kollegin viel Freude mit den vielfältigen Aufgaben und freue mich auf die Zusammenarbeit.

Roger Bennet
Leitung Administration



Während das in den letzten beiden Jahren dominierende Thema «Corona» rechtzeitig zu den Saisonvorbereitungen hin im April abflaute, beschäftigten uns 2022 im Sommer der unerwartete Wegfall unseres Eisenbahnverkehrsunternehmens TR Trans Rail AG aus Frauenfeld und der damit zusammenhängende kurzfristige Wechsel zu unserem eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen DVZO sowie im Spätsommer die arge Trockenheit. Doch eins nach dem anderen.

Ende März endete mit der Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr die letzte Covid 19-Massnahme. Vorsichtig optimistisch starteten wir in die Saisonvorbereitung. Im April führten wir verschiedene Praxistage durch, um das Eisenbahnwissen wieder aus dem Winterschlaf zu holen und fit zu sein für die anstehende Saison. Pünktlich zum Tag der Arbeit am ersten Mai hiess es dann «an die Arbeit». Der erste Fahrsonntag stand vor der Tür.

In den ersten beiden Monaten der Fahrsaison führten wir sieben Extrafahrten auf unserer Stammstrecke und auf dem SBB-Netz durch. Eine der aufwändigsten Fahrten und zugleich ein erstes Highlight der Saison war sicherlich die Fahrt für die Zunft Fluntern. Diese feierte ihr Nachsächsilüüte mit einer Dampfzugfahrt von Zürich über Winterthur nach Bauma. Nach einem Apéro in der Bahnhofhalle ging es dann über den Berg nach Hinwil und weiter via Wetzikon nach Bubikon.

Ein weiterer Höhepunkt war die Vereinsreise des Dampflokiclubs Herisau (DLC). Wegen Corona immer wieder verschoben, durften wir nun im Juni die Fahrt durchführen. Die Dampflok Nr. 9, nun bereits 57 Jahre beim DLC beheimatet statt der eigentlich zu feiernden 55, kam durch die Extrafahrt wieder auf ihre Stammstrecke. Von Romanshorn ging die Fahrt über St. Gallen und das Sitterviadukt nach Nesslau-Neu St. Johann. Auf der Rückfahrt gings dann über Wil SG wieder nach Hause.

Durch die Nichtverlängerung der Sicherheitsbescheinigung der TR Trans Rail AG durch das BAV Mitte Juli und dem damit verbundenen Wegfall unseres bisherigen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) mussten wir schneller als ursprünglich geplant auf unser eigenes EVU wechseln. Glücklicherweise hatten wir kurz vorher die Zulassung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erhalten

und begonnen Personal auszubilden, so konnten wir den Wegfall vom EVU TR Trans Rail AG derart kurzfristig kompensieren.

Kaum waren die Wogen rund um den EVU-Wechsel geglättet, kam die nächste Krise. Die grosse Hitze und der Regenmangel führten dazu, dass wir wieder sehr kurzfristig, in Absprache mit dem Kanton Zürich, unsere Pläne umstellen mussten. So fuhren wir den gesamten August mit elektrischer Traktion. Da leider kurz zuvor die Elektrolok Ee 3/3 Nr. 16363 ausgefallen war, stand uns nur der Traktor Tem III Nr. 354 zu Verfügung. Da zuvor auch schon der bei uns einquartierte Triebwagen CFe 2/4 Nr. 101 ausgefallen war, mussten wir kurzfristig befreundete Vereine und Institutionen anfragen, ob sie nicht einen Umlauf an den Fahrsonntagen übernehmen konnten. Nach Telefonaten und Mailwechseln mit Partnern in der gesamten Deutschschweiz konnte SBB-Historic mit dem «Wyländerli» BDe 4/4 Nr. 1643 und dem Gepäcktriebwagen De 4/4 Nr. 1679 die beiden Fahrsonntage retten. Die Extrafahrt aufs Netz von Wallisellen nach Bauma übernahm der «Möhl»-Triebwagen BDe 3/4 Nr. 43 von Eurovapor.

Dank kräftigem Regen Anfang September durften wir den Rest unserer Fahrsaison wieder unter Dampf verbringen. Und es dampfte ordentlich im Zürcher Oberland. Mit dem intensiven Fahrbetrieb fuhren im Oktober von Donnerstag bis Sonntag Dampfzüge über unsere Strecke. Auch in diesem Jahr besuchte und unterstützte uns in den letzten beiden Fahrwochen der Verein Dampfbahn Bern. So kam es, dass am letzten Fahrsonntag der Saison gleich zwei «Habersäcke» unterwegs waren. Gänsehaut dürfte auch die letzte Einfahrt eines öffentlichen Dampfzuges der Saison in Bauma beschert haben. Für die Verabschiedung eines Vereinsmitgliedes des VDBB war der VDBB «Habersack» Eb 3/5 Nr. 5810 bereits den ganzen Tag mit einem Kranz geschmückt. Bei der Einfahrt des letzten Dampfzuges inszenierten einige Enthusiasten eine Paralleleinfahrt mit Dampflok Eb 3/5 Nr. 9. Mit entsprechender Geräuschkulisse aus beiden Lokpfeifen und gemeinsamer Fahrt über den Bahnübergang Sternenbergr wurde das Vereinsmitglied des VDBB und gleichzeitig auch die Saison 2022 des DVZO verabschiedet.

Philipp Meier
Leitung Betriebsplanung

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Einsatztage	Anheizzyklen	Kilometerleistung	davon geschleppt
Ed 3/4 2	28	12	976	0
Ed 3/3 4	0	0	0	0
Ed 3/3 401	19	12	1124	0
Eb 3/5 9	9	10	796	0
E 3/3 8518	0	0	0	0
Ed 3/3 4	0	0	0	0
Tem''' 354	6*	–	700	0
Tm''' 9529	0*	–	300	0
Ee 3/3 16363	4*	–	124	0

*nur 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.



Bauma

Weder an der Lokremise noch am Bahndiensthaus fielen bedeutende Unterhaltsarbeiten an. Am Bahndiensthaus sind allerdings einige Holzbretter der Fassadenverkleidung morsch und müssen gelegentlich ersetzt werden. Ebenfalls ein Thema ist da die Heizung. Es ist vorgesehen, das Original-Heizöfeli (Holz-/Kohle-Heizung) wieder anzuschliessen. Entsprechende Offerten sind vorhanden. An der historischen Bahnhofhalle wurde im Frühjahr wieder die «Kennelputzete» durchgeführt, ohne Kostenfolge für den DVZO.

Bahnhof Bäretswil

Die ganze Liegenschaft inklusive Stellwerkhaus wurde durch massive Sprayereien verunstaltet. Eine eingeleitete Strafanzeige bei der Polizei verlief jedoch erfolglos. Glücklicherweise konnten die Schmierereien wieder gut entfernt werden. Bei den Parkplätzen wurden bis Ende 2022 vier gekündigt, drei sind weiterhin vermietet und der noch freie Parkplatz findet hoffentlich bald wieder einen Mieter. Dann ist nach wie vor die Heizung (Neueinbau) ein Thema. Dazu ist beim Lotteriefonds des Kantons Zürich ein Beitragsgesuch hängig. Auf der Rampe beim Güterschuppen ist der Bodenbelag schadhaft und unansehnlich. Er hat eine Sanierung nötig. Es wurden Möglichkeiten

ausgelotet, ob die Arbeiten kostengünstig ausgeführt werden könnten. Diesbezügliche Abklärungen laufen noch. Auf dem Bahnhofsgelände sind seit mehreren Jahren Schienen deponiert. Deren sichere Lagerung ist nicht mehr gewährleistet. Und da die Schienen im zukünftigen Depotreal von Bauma keine Verwendung finden werden, wird sie der DVZO jetzt verkaufen.

Remise Wald

Mit der Mieterschaft, dem Verein Historischer Triebwagen 5, Einsiedeln, wurde ein neuer Vertrag ausgehandelt. Es wurde für alle Beteiligten eine zufriedene Lösung gefunden. Die Nebenkosten entsprechen jetzt der Realität, so dass wir nicht mehr Sponsor sind. Auch beteiligen sie sich zur Hälfte an teils grösseren Reparaturkosten. In der Baracke nebenan wurde ein gröberer Wasserschaden saniert, die Decke gereinigt, teils neu vergipst und gestrichen. Die Bodenreparatur wurde einer Fachfirma vergeben. Zudem konnten wir die Räumlichkeiten per Anfang 2023 teilvermieten, da der DVZO hier noch eigene Sachen, wie Material für den Gebäudeunterhalt, lagert.

Hermann Loosli
Leitung Liegenschaften

Barrierenposten 98a

Viele kleine Erfolge prägten im Barrierenposten 98a im Neuthal das abgeschlossene Jahr. Auftakt zu unserer Tätigkeit im DVZO-Betrieb bildet jeweils der Praxistag. Doch oh Schreck, wir mussten feststellen, dass das Telefon im Barrierenhäuschen in der Zwischensaison den Geist aufgegeben hat. Eine Neuanschaffung löste bald das Problem. Nicht mehr mitmachen wollte plötzlich auch die Uhr. Das geht selbstverständlich gar nicht und Roger Nufer organisierte sehr schnell einen würdigen Ersatz. Somit konnte bald auch der Barrierenposten wieder für das pünktliche Verkehren der DVZO-Züge sorgen.

Neu arbeitet das Ressort Barrierenposten 98a in der Ausbildung der Mitglieder mit dem Stationspersonal zusam-



men. Vor dem Einarbeiten in den Stationsdienst in Bäretswil erlernen sie die Tätigkeit des Barrierenwärters. Im 2022 waren dies Thomas Schweizer und Leni Seiler, umgekehrt half unser Ruedi Steiner auf der Station Bäretswil aus. Traditionell kämen die Mitglieder alljährlich zu einem «Grillhöck» zusammen. Mangels Teilnehmer fiel dieser aber aus. So ging das Jahr im Barrierenposten 98a mit Höhen und Tiefen vorüber. Wir schlossen es mit einer kleinen Feier im benachbarten «Wildi Bistro-Schuppe» ab.

Cornelia Nufer
Leitung Barrierenposten 98a

Unsere Dampfbahn erfreute sich in der vergangenen Saison grosser Beliebtheit. Sowohl Einzelreisende wie organisierte Gruppen nahmen unsere fahrplanmässigen Angebote gerne an und auch die Nachfrage nach Extrazügen stieg gegenüber dem Vorjahr deutlich an.

Während der Fahrmonate und insbesondere im Laufe des erweiterten Fahrbetriebs nahmen die tägliche telefonische Beantwortung von allerlei Kundenanfragen und die Bearbeitung von Reservationen für Gruppen einen bedeutenden Teil der zeitlichen Aufwände in Anspruch.

Von April bis November wurden 15 Extrazüge auf unserer Stammstrecke und vereinzelt auf dem Netz der SBB organisiert. Die Nachfrage wäre grösser und nicht alle Wünsche konnten erfüllt werden. Mit dem ehrenamtlichen Engagement unserer Aktivmitglieder und den derzeitigen personellen Ressourcen stossen wir verständlicherweise (und trotzdem leider) an Grenzen. Ein Dilemma, sind wir doch auf die zusätzlichen Einnahmen angewiesen, können das Engagement unsere Mitglieder im Betriebsdienst aber auch nicht über Gebühr beanspruchen. Es wird eine Herausforderung für die nächsten Jahre sein, eine Balance zwischen anderen Finanzierungsmöglichkeiten und zusätzlichen geeigneten Aktivmitgliedern zu finden.

Zu den Extrafahrten kamen Arrangements für Gruppen in den Regelzügen hinzu, häufig in Kombination mit Besichtigungen des Museums Neuthal (Textil- & Industriekultur), feinen Angeboten unserer Gastronomie oder der örtlichen Restaurants und nicht zuletzt der Führungen im Bahnhof und der Remise Bauma. Alois Bischofberger zeichnete sich dabei besonders durch seinen unermüdlichen Einsatz und seine mit viel Fachwissen und einer gehörigen Portion Schalk vorgetragenen Präsentationen, aus.

Eine grosse Aufregung verursachte das von den Behörden angesichts der Waldbrandgefahr verhängte Fahrverbot für Dampflokomotiven. Ausgerechnet eine grosse Extrafahrt ab Dübendorf war davon betroffen. Es galt, innert zwei Wochen, ein valables Ersatzangebot auf die Beine zu stellen. Und das (natürlich!) während den Ferien. So avancierte ein Hotelzimmer im sachsen-anhaltischen Halle (Saale) kurzfristig zur temporären DVZO-Dépendance. Mit der unbürokratischen Unterstützung der Eurovapor-Kollegen aus Sulgen gelang es, rechtzeitig einen historischen Zug mit entsprechender Kapazität und elektrischer Traktion «auf die Gleise zu bringen». Ein grosses Dankeschön in die Ostschweiz.

Mit der Erweiterung um die Extrafahrten der Oldtimerbusse durch das Ressort Oldtimer-Postauto-Betrieb ging dieses, im vorletzten Jahr gerne genutzte Angebot, im Reisedienst merklich zurück. Die Angaben dazu entnehmen Sie bitte dem Bericht des entsprechenden Ressorts.

Vom Angebot von reservierten Sitzplätzen für Gruppen ab zehn Personen profitierten im Laufe der Saison mehrere Tausend Fahrgäste. Insgesamt 146 Reservationen durften wir annehmen und in der von Christoph Osswald entwickelten App eintragen. Ein geschätztes Tool, welches die Tätigkeit des Reisedienstes und der Betriebsplanung deutlich vereinfacht hat.

Die Zusammenarbeit mit dem Betriebspersonal war auch in diesem Jahr ein Grund zur Freude. Auch die Gäste an den Extrafahrten und Führungen zeigten sich von der Gastfreundschaft und der erbrachten Leistung tief beeindruckt und bedankten sich herzlichst dafür. Dem kann ich mich nur anschliessen.

Roger Bennet
Leitung Reisedienst

Lokbetreuer

Top motiviert sind wir in die Saison gestartet und hatten jederzeit auch genügend Personal zur Verfügung. Und das ganze Jahr hindurch waren zum Glück keine Ausfälle zu beklagen. Alle Lokbetreuer waren immer auf dem neusten Ausbildungsstand und konnten dadurch sehr selbständig arbeiten. Auch die Umstellung auf ein neues, sehr spezielles Kohleprodukt als Ersatz für die herkömmliche Kohle, bereitete uns keine Mühe.

Die grosse Trockenheit im Sommer bescherte uns zusätzliche Aufgaben. So wurden wir zum Löschen von kleineren, durch die Dampflokomotive entfachte Brände aufgeboten. Diese Funktion packten wir mit grosser Freude an. Dank Alessandro Bruhin kamen wir sogar zu neuem Löschmaterial. Auf jedem Gepäckwagen führen wir jetzt sogenannte Lös-

besen. Mit ihnen lassen sich in Zukunft die von den Dampflokomotiven entfachten Böschungsbände viel besser bekämpfen.

Ebenfalls bereichert wurde unser Job gegen Ende der Saison, als wir die Gast-Dampflokomotive des Vereins Dampfbahn Bern mit Kohle und Wasser versorgen durften.

Björn Baumgartner
Leitung Lokbetreuer

Im DVZO ist das Ressort Ausbildung zuständig für die Aus- und Weiterbildung des Betriebspersonals, denn als Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU sind wir verantwortlich, dass alle Mitglieder, die auf dem Zug, im Unterhalt und im Gleisbereich tätig sind, die jeweils vorgeschriebenen Qualifikationen haben. Wir stellen dies einerseits durch jährliche Praxistage vor Saisonbeginn sicher. An diesen werden die verschiedenen Personalgruppen in unterschiedlichen Themen geschult. Mit Beispielen aus der Praxis werden auch Situationen angeschaut, die im Alltag selten vorkommen, bei denen jedoch entscheidend ist, dass die «Handgriffe sitzen». Andererseits ist es wichtig, dass wir unsere Mitglieder seriös ausbilden. Das Ausbildungskonzept des DVZO umfasst elf Module, die je nach Funktion zu besuchen sind. So können wir die gesamte Bandbreite der Ausbildungen – vom Lokbetreuer bis zum Dampflokfürer – vereinsintern abdecken.

Im letzten Jahr war ein grosser Fokus der Weiterbildung auf die Erweiterungsprüfung des Lok- und Zugpersonals auf das neue EVU DVZO gerichtet. Es galt, den Mitgliedern die Betriebsvorschriften und Besonderheiten im Umgang mit unseren historischen Fahrzeugen zu vermitteln. Ihr Wissen wurde durch den Prüfungsexperten Jürg Hauswirth überprüft.

Im Bereich Ausbildung haben wir es zudem geschafft, bereits im Herbst das Programm für das kommende Jahr zu publizieren und allen Aktivmitgliedern zur Verfügung zu stellen. Ein echter Fortschritt!

Christoph Osswald
Leitung Ausbildung

EVU

2022 war für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ein wichtiges und für mich persönlich auch ein sehr spannendes Jahr.

Wir haben es geschafft! Nach unzähligen Stunden im kleinen Kämmerchen, in Teams-/Zoomsitzungen, vielen E-Mails und Telefonaten durften wir endlich die Bescheinigung des Bundesamtes für Verkehr BAV in den Händen halten. Der DVZO ist seit dem 10. Mai 2022 wieder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU, mit allen Rechten und Pflichten. Hinter diesem unscheinbaren Papier steckt seit gut zwei Jahren eine Menge Arbeit. Prozesse, Strukturen, Stellenbeschreibungen, Konvergenztabelle sowie Dokumentationen zu allen möglichen Sicherheitsfragen wurden neu erstellt, geprüft und genehmigt.

Geplant war eine Übernahme der Verkehre unter der Fahne des DVZO, sobald alle Mitglieder in den operativen Diensten entsprechend geschult worden sind. Aufgrund nicht Verlängerung der Sicherheitsbescheinigung bei unserem bisherigen EVU TR Trans Rail AG durch das BAV musste es dann doch schneller gehen.

Dank eines aussergewöhnlichen Efforts unserer Mitglieder, Ausbilder und Prüfer, wurden, wurden innerhalb kürzester Zeit alle nötigen Schulungen und Prüfungen abgeschlossen. So konnten wir unsere erste Fahrt als eigenes EVU sicher und erfolgreich durchführen.

Zum Aufgabengebiet gehören auch interne Audits. Die Audits, welche unangekündigt stattfanden, wurden sowohl vom Personal als auch von den Fahrgästen positiv wahrgenommen. Der Austausch mit dem Leiter

EVU wurde von beiden Seiten sehr geschätzt. Die Audits bestätigten den allgemein guten Eindruck über den DVZO. Unsere Züge werden sicher, kompetent und mit viel Leidenschaft geführt. Wir konnten erste Erfahrungen sammeln, welche mit einem stetigen Verbesserungsprozess Einklang finden. Ende Oktober stellte sich dann noch das BAV bei uns in Hinwil vor. Durch einen regen Austausch schafften wir für die Audits in diesem Jahr eine gute Grundlage.

Mein grosser Dank gilt hier Oskar Brodmann, der in unzähligen Stunden, vielen spendierten Kaffees und leckeren Snacks in Hinwil, nie die Nerven verloren hat und einen wesentlichen Anteil am Erfolg des EVU trägt. Und natürlich auch allen anderen Beteiligten vor und hinter den Kulissen sowie den Passivmitgliedern und Gönnern.

Im EVU DVZO freuen wir uns auf ein erfolgreiches, interessantes 2023 mit vielen schönen Fahrtagen.

Steve Grötzebauch
Leitung EVU





Der Winter 2021/2022 war sehr schneearm, weshalb es bezüglich Streckenräumung nur ganz wenig zu tun gab. Mitte März wurden die Pflüge am Tm'' praktisch ungebraucht wieder entfernt. Ein einziger grosser, aber zum Glück wenig nachhaltiger Schnee kam dann neckischerweise erst Anfang April. Bei bereits Anfang März einsetzendem Frühlingswetter wurden in der Ausfahrkurve Bauma neben der SBB-Tösstallinie vier neue Fahrleitungsmastfundamente betoniert und zwischen Bül und Weissenbach ebenfalls vier defekte Gleis entwässerungsquerungen ersetzt. Einige Wochen später folgte das Umstellen der Fahrleitungsmasten auf die neuen Fundamente, ferner wurde im rutschgefährdeten Gebiet unterhalb des Weissenbach-Viadukts der Fahrdrat an den vor Jahresfrist bergseits aufgestellten Ersatzmasten umgehängt.

Kurz vor Beginn der Dampfbahn-Saison besserte eine Korrosionsschutzgruppe lokale Roststellen am Neuthaler Stahlfachwerkträger aus.

Mitte Mai brachte eine Gleisbaulehrling-Gruppe auf der ganzen Strecke Schotter ein, wo dies angezeigt war. Hierzu kam der DVZO-Schotterwagen zu seinem letzten Einsatz

vor dem Verkauf an den Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz. Künftig wird die ST für solche Zwecke den eigenen, normalerweise im Netzteil Luzern stationierten Schotterwagen nutzen.

Eine Natursteinfirma nahm am Widerlager Bärenswil des Aabachviadukts umfangreiche Sanierungsarbeiten vor. Zunächst wurde ein Gerüst erstellt, danach seilte ein auf dem Gleis platzierter mobiler Kleinkran mit Winde (Spiderkran) die per Bahn herangeschafften Werkzeuge und Materialien ab. Teile des Widerlagers wurden abgebrochen und unter enger Begleitung des kantonalen Denkmalschutzes neu mit Sandsteinen aufgemauert. Der mittlerweile wieder angezogene DVZO-Charterverkehr sowie der SBB-Güterverkehr erforderten das Öffnen entweder die Räumung des Gleises oder zumindest das Aufheben der Erdung mit vorübergehender Einschaltung der Fahrleitung. Wie üblich besorgte der Verein «konkret» über viele Wochen hinweg den Grünschnitt, der an einzelnen Stellen per Bahn abzutransportieren war. Der ST-Flachwagen glänzte infolge Abwarten eines neu zu schmiedenden Radfederpakets mit Abwesenheit, dafür kam mietweise der DVZO-Flachwagen zum Einsatz.

Zwischen Bauma und Bärenswil wurden diverse Erdungen repariert oder neu gelegt. Im Spätsommer folgten die Holzerwochen mit einem Forstunternehmer. Der Steilwald zwischen der Giesserei und Neuthal ist nun grossteils saniert; künftig sind nur noch punktuelle Massnahmen nötig, z.B. das Herausplücken eines kranken oder abgestorbenen Baums. Prompt war jedoch kurz zuvor ebenda noch einmal eine kleine tote Esche in den Gleisbereich gefallen. Glücklicherweise verfehlte sie die Fahrleitung, jedoch kam sie so weit ins Profil, dass sie das überraschte Fahrpersonal eines Charterzuges nur mit erheblichem Aufwand notdürftig entfernen konnte.

Im Oktober fanden mittels Vermessungen, Sondier- und Kernbohrungen Untersuchungen am Widerlager der Brücke Oberdorfstrasse in Hinwil sowie am Weissenbachviadukt statt. An beiden Objekten galt es für das bevorstehende Neubauprojekt die Grundlagen zu erarbeiten. Ein zweites Mal arbeiteten im Oktober die Gleisbaulehrlinge für den Fahrbahn-Kleinunterhalt auf der Baumer Seite.

In der ersten Hälfte Dezember wurde wieder auf Winterbetrieb umgestellt. Der Tm''' ging zurück nach Triengen, und der Tm'' mit seinen Pflügen nahm die Warte- und Startposition im Bärenswiler Gleis 3 ein.

Daniela von Moos
Streckenverantwortliche Hinwil-Bauma
Jürg Hauswirth
Leitung Infrastruktur ST

Auf die Übernahme des Ressorts Stationspersonal im Frühling folgte eine genauere Analyse dieses Amtes. Den nötigen Durchblick schafften mehrere Besprechungen mit der Personaleiteilerin Conny Keller. Auftakt zu meiner Tätigkeit waren schliesslich wichtige Informationsblätter an meine Leute im Ressort und zusammen mit ihnen ein kleines Antrittsfest im Wildi Bistro-Schuppe. Es folgten die Reorganisation der sogenannten Einnehmerei im Bahnhof Bäretswil, damit verbunden auch die gründliche Reinigung von Büro und Wartsaal. Während der Saison erhielt auch das dem Personal vorbehaltene WC im angrenzenden Güterschuppen eine Auffrischung. Bei all diesen Handhabungen durfte ich auf die tatkräftige Unterstützung von Philipp Schär zählen, dem ich herzlich danke.

Der DVZO-Fahrbetrieb konnte im Zuständigkeitsbereich der Station Bäretswil sehr geordnet über die Gleise gehen. Einige Punkte möchte ich speziell hervorheben:

- Die Gleisanlagen werden durch die Sursee-Triengen Bahn ST (Daniela von Moos und ihr Team) sehr gut gepflegt.
- Störungen an den Barrieren im Bahnhof Bäretswil sowie auf der Strecke wurden unkompliziert und fachgerecht behoben.
- Bauzüge der ST treffen immer pünktlich im Bahnhof Bäretswil ein.
- Sind Leuchtmittel in den Signalen defekt, werden sie bei nächster Gelegenheit ausgewechselt.
- Die betriebliche Kommunikation zwischen Zugpersonal und dem Koordinator in Bäretswil hat sich dank der Zuhilfenahme von SMS und WhatsApp stark verbessert.
- Bei ihren Einsätzen in Bäretswil und Bauma vermittelt das DVZO Stationspersonal gute Laune und sehr korrekte Arbeit.
- Ein gutes Klima unter den Aktiven des Barrierenpostens 98A in Neuthal, der Stationen Bauma und Bäretswil führt zu einem erfolgreichen Betrieb.
- Der Praxistag vom Stationspersonal soll in Zukunft auch die Tätigkeiten des Barrierenpostens 98A Neuthal, die

Aufgaben der Stationswärter Bäretswil und Bauma sowie den Billettverkauf in Hinwil einschliessen.

Zu den Begebenheiten, welche die Saison auf der Station Bäretswil prägten, zählte im Sommer stark die Waldbrandgefahr. Das vom Kanton Zürich auferlegte Feuerverbot im Wald und in Waldesnähe forderte vom DVZO die Fahrten mit einer Elektrolok statt Dampflok durchzuführen. Dadurch durften wir im Bahnhof Bäretswil vermehrt elektrische Züge begrüssen. Der Höhepunkt in Sachen Traktion war im Herbst der Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 der einstigen Uerikon-Bauma Bahn. Das historische Triebfahrzeug von SBB Historic zog viele auswärtige Besucher an und verwickelte den Bahnhof Bäretswil in eine Fotosession.

Die traditionelle Viehschau in Bäretswil erforderte von uns erhöhte Aufmerksamkeit. Beim Viehtrieb zum Schauplatz hatten die Bauern jeweils grösste Mühe, ihre Kühe so rasch wie möglich auf dem Bahnübergang über die Gleise zu bringen. Rotweiss gestreifte Absperrbänder wiesen den Kuhherden in den Zugspausen den Weg. Die Bänder mussten aber von uns vor jeder Zugsdurchfahrt kurzzeitig entfernt werden. Einmal steckte ein Bauer mit Traktor und Anhänger auf dem Übergang des Flurwegs beim Schützenhaus fest, so dass der DVZO-Dampfzug den Bahnhof Bäretswil nicht erreichen konnte. Der Dampfzug musste vor dem Signal warten bis der Bauer sein Gefährt endlich wegfahren konnte.

Der Samichlaus-Express am 4. Dezember war auch auf der Station Bäretswil ein voller Erfolg. Und nach Einbruch der Dunkelheit konnte um 17 Uhr dem letzten Dampfzug der Saison der letzte Abfahrtsbefehl Richtung Bauma gegeben werden. Gleich anschliessend haben wir die Station Bäretswil für den DVZO in den Winterbetrieb «eingemottet».

Thomas Schweizer
Leitung Stationspersonal

Perronbeiz Baumer Vereine

Jedes Jahr von Mai bis Oktober können Baumer Vereine an ihrem zugewiesenen Datum in der historischen Bahnhofhalle des DVZO die beliebte «Perronbeiz» betreiben.

Corona-Schutzmassnahmen mussten ab dem Saisonstart am 1. Mai zum Glück keine mehr beachtet werden. So konnten die verschiedenen Vereine, zwar mit unterschiedlichem Erfolg, einen willkommenen Zustupf in ihre Vereinskasse erwirtschaften. Nebst den vielen Gästen von den DVZO-Fahrten trifft sich immer mehr eine treue Baumer Stammkundschaft zu einem kurzen oder längeren Besuch in der «Perronbeiz». Das ist doch

eine tolle Unterstützung und Wertschätzung gegenüber den Vereinen der Gemeinde Bauma.

Im Namen aller Baumer Vereine danke ich dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland für die Benutzung der Bahnhofhalle. Wir freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit.

Bruno Honegger
Leitung Perronbeiz

Im Januar durften wir eine aus den 1960er Jahren stammende Minibar aus dem Estrich des Vereins Dampfbahn Bern im Emmental abholen. Gut verkeilt transportierten wir den verstaubten «WRmini» im Auto ins Zürcher Oberland. Das Putzen in unserer Badewanne wurde von Mario akribisch durchgeführt. Die Beschriftung und das Bestücken mit diversen Hilfsmitteln verlangten Phantasie und Suche in allen Bereichen. Die Montage von neuen Rädern in der DVZO-Werkstatt Uster gestaltete sich als Herausforderung und wurde mit Bravour gemeistert.

Am Nachmittag der alljährlichen Team-Schulung im Ressort lernten wir auch gleich den beladenen «WRmini» durch die Wagen zu manövrieren, genauso wie das Wenden auf der engen Plattform zu meistern. So konnten wir pünktlich zum Saisonstart viele unserer Gäste auch in den grünen Personenwagen bewirten und erfreuen.

Im April besuchte uns zum ersten Mal der Lebensmittelinspektor. Mit wenigen Auflagen konnten wir unsere Wagen für die neue Saison aufrüsten.

Im neuen rot-weiss karierten Kleid präsentieren sich unsere Tische wie in einem italienischen Ristorante oder in einer Berghütte in den Alpen. Ferienstimmung pur für unsere Gäste und einfach zum Wohlfühlen.



Unser erster Grosseinsatz war ein Hallen-apéro am 30. April. Alles hat wie am Schnürchen funktioniert. Unsere Gäste der Zunft St. Niklaus und wir waren sehr zufrieden. Über 1'500 Gäste haben sich über unser

Reservationstool angemeldet. Von ihnen wurden unter anderen Köstlichkeiten 400 kalte Platten vorbestellt. Für uns die ideale Lösung, um dem Food Waste entgegenzuwirken.

Der «WRmini» hat sich bewährt und wird im gleichen Rahmen wie dieses Jahr in der kommenden Saison eingesetzt. Neben den Mehreinnahmen konnten wir uns intensiver mit unseren interessierten Fahrgästen unterhalten, neue Mitarbeiter für einen Schnuppertag begeistern und beim einen oder anderen unsere Arbeit und den Spass daran platzieren. Ein Gewinn für alle.

Mein herzlicher Dank geht an das ganze Gastronomie-Team für die vielen Arbeitsstunden, welche ihr geleistet habt.

Brigitte Angehrn
Co-Leitung Gastronomie

Personaleinteilung

Die Einteilung des Betriebspersonals erfordert hohe Flexibilität und die Kunst des Jonglierens. So musste die eine oder andere kreative Lösung gefunden werden, um einen

Betriebspersonal

Funktion	Jan.	Dez.	In Ausbildung	Schnuppereinsätze
Lokführer total	13	15	1	2
davon Dampflokkführer	8	9	–	–
davon Elektrolokkführer	13	15	–	–
davon Traktorlokkführer	13	15	–	1
Dampflokkheizer (ohne Dampflokkführer)	9	9	4	3
Lokbetreuer	11	10	–	1
Rangierer (ohne Heizer, Lokführer)	3	3	1	3
Zugführer	10	9	1	–
Kondukteur (ohne Zugführer)	4	2	1	–
Kundenbegleitung (ohne Zugführer/Kondukteur)	11	14	5	3
Stationspersonal	15	17	7	1
Barrierenwärter	14	15	–	2
Verkauf Hinwil	2	6	–	–

sicheren Betrieb zu gewährleisten. Weiter kristallisierte sich der grosse Vorteil von polyvalent einsetzbarem Personal heraus, was eine grössere Flexibilität im Personaleinsatz bietet. Leider hat sich die bekannte Situation mit der kurzfristigen Abdeckung der Touren nicht verbessert und es konnten viele Touren erst «last minute» besetzt werden.

Das Interesse an Schnuppereinsätzen war 2022 besonders hoch. Wir konnten viele neue Personen für das Betriebspersonal gewinnen. Diese durchlaufen nun die erforderliche Ausbildung oder konnten sie teilweise bereits abschliessen.

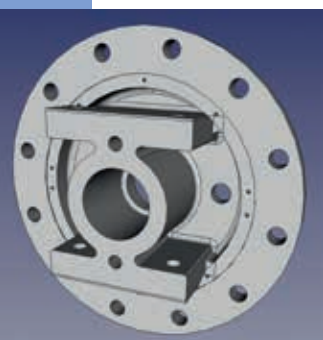
Dank den vielen erfolgreich beendeten Schulungen hat sich gegen den Schluss der Saison die Personalsituation leicht entspannt. Die frisch ausgebildeten Kolleginnen und Kollegen deckten einen Grossteil der zusätzlichen Touren im Herbst ab und konnten auch gleich die erforderliche Praxiserfahrung sammeln.

Cornelia Keller
Leitung Personaleinteilung



Ausgiessen der Gleitlager mit Weissmetall. Ein historisches Handwerk

Unser Werkstattteam hatte 2022 eine lange «to do»-Liste abzuarbeiten, speziell im Winter. Über das gesamte Jahr leisteten die 35 Teammitglieder knapp 2000 Stunden. Eine kleine Auswahl an Arbeiten sei hier kurz genannt: Die Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 und Eb 3/5 Nr. 9 durchliefen die alle zwei Jahre stattfindenden inneren Kesselinspektionen. Die Siederohre der Lok 2 erhielten aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters Brandringe in der Feuerbüchse. Die Gleitplatten der beiden Kreuzköpfe an der Dampflok Ed 3/3 Nr. 401 wurden neu mit Weissmetall ausgegossen – ein historisches Handwerk, welches sich unser Team speziell in diesem Zusammenhang aneignete. Im Zuge dieser Arbeiten kam Unschönes ans Tageslicht: Aufgrund eines früheren Montagefehlers wies der rechte Zylinderdeckel bedenkliche Risse auf. So wurde entschlossen, diesen neu in Grauguss anzufertigen. Stefan Mächler leistete dabei einen grossen Effort bei der Erstellung der CAD 3D-Daten. Das Ersatzteil wurde dann im 3D-Sandformendruckverfahren und mittels CNC-Bearbeitung extern gefertigt. Leider kam es zu Lieferverzögerungen. Dennoch wurde die Lok 401 dank etlicher Nachtschichten des Teams auf den ersten Juni-Fahrsonntag hin fertig.



Neuanfertigung eines gusseisernen Dampflok-Zylinderdeckels. Vom CAD Modell...

... zum fertigen Teil.



Die anderen Lokomotiven standen der Betriebsaison pünktlich und zuverlässig Anfang Mai zur Verfügung. Die Eb 3/5 Nr.9 erlitt leider zweimal während der Saison sogenannte «Siederohr-Seicher» an den Walzstellen, die jeweils mit einigem Aufwand behoben werden konnten. Die Elektrolok Ee 3/3 Nr. 16363 fiel ab Mitte Saison aufgrund eines Kompressordefekts aus, etwa gleichzeitig wie auch der neu in Bauma einquartierte Triebwagen CFe 2/4 Nr.101. Die «Kompressor-Seuche» dezimierte daher dieses Jahr die verfügbare Elektrofahrzeugflotte bedenklich. Für beide Fahrzeuge konnten unterdessen Lösungen zur Behebung der Defekte gefunden werden.

Personell ergaben sich erfreuliche Entwicklungen: Sergio Theiler konnte als erster aus seiner Klasse die Kesselwärterprüfung abschliessen. Aufgrund der Verzögerungen in der fahrdienstlichen Ausbildung dauert es jedoch noch einen Moment bis zum vollständigen Abschluss der Heizerausbildung. Unterdessen können wir im Team zwei neue Mitglieder verzeichnen, welche Interesse haben, eine Heizerausbildung anzutreten. Sie haben nun mit der Grundausbildung in der Werkstatt begonnen. Gegen Ende Jahr erhielt die Ressortleitung Verstärkung. Sergio Theiler übernimmt die Rolle des Stv. Ressortleiter und Stefan Mächler übernimmt neu die Planung und Koordination der Bautage. Vielen Dank.



Grosses Thema bei allen Museumsbahnen war dieses Jahr die Beschaffung geeigneter Kohle. Durch frühzeitige Bemühungen bei Lieferanten und Museumsbahnen in England konnten wir rechtzeitig Alternativen testen und einen Ersatz finden. Als erste Schweizer Dampfbahn konnte der DVZO in Zusammenarbeit mit dem Dampf-Loki Club Herisau DLC eine teils bio-basierte Kohle testen.

Kohle-Logistik: Testkohle beim Umschlagen

Wir blicken auf eine sehr reichhaltige und intensive Saison zurück, welche wir wieder erfolgreich gemeistert haben. An dieser Stelle ein grosses Dankeschön allen Beteiligten aus dem Team und insbesondere den sehr engagierten Lokgötts: Patrick Ramel (Ee 3/3), Lucas Klement (Tm III und Tem III), Stefan Mächler (Lok 2) und Sergio Theiler (Lok 9), sowie Stefan Dietz vom DLC und Riccardo Keller vom TW 101 für die gute Zusammenarbeit der Vereine.

Status der Triebfahrzeuge

Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil»

Erhielt im Winter einen frisch revidierten Injektor und leistete das ganze Jahr über sehr zuverlässige Dienste ohne Ausfälle oder grössere technische Probleme.

Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz»

Verweilt ausser Betrieb in der Remise Uster und erwartet eine Kesselrevision.

Eb 3/5 Nr. 9

Leistete dieses Jahr ein paar Extrafahrten aufs SBB/SOB-Netz. Eine grosse Ostschweiz-Rundfahrt führte sie dabei auf die alte Stammstrecke von Romanshorn bis Nesslau. Die Walzstellen der Siederohre wurden zweimal undicht. Dennoch leistete die Lok die Saison ohne Ausfälle. Dem sorgfältigen Umgang muss in Zukunft grosse Aufmerksamkeit zukommen, um die Lebenserwartung des Rohrsatzes nicht unnötig zu verkürzen und unnötige Kosten zu verursachen.

Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma»

Ab Juni stand unsere «Kleine» wieder im zuverlässigen Einsatz. Anfangs bedurften die neuen Kreuzkopflager noch einer kleinen Justierarbeit. Danach lief die Mechanik wieder zur vollsten Zufriedenheit ohne Klopfen wie eine Nähmaschine. Gegen Ende Saison sorgte das 401 für den einzigen technisch bedingten Ausfall einer Dampflok dieses Jahr. Der Tem III musste kurzerhand Ersatztraktion leisten.

E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil»

In Revision in Uster. Siehe separater Bericht.

Ee 3/3 Nr. 16363

Leistete in der ersten Saisonhälfte noch zuverlässige Dienste. Mitte Saison ging der historische Rotationskompressor «fest». Dies konnte bisweilen noch nicht behoben werden. Die Recherche- und Abklärungsarbeiten in Planarchiven und mit potentiellen Lieferanten im In- und Ausland gestalteten sich als sehr aufwändig, da es sich um eine nicht mehr besonders gängige Technologie handelt. Dank der grossen Beharrlichkeit und Fleiss von Lokgötti Patrick Ramel konnte unterdessen ein Weg zur Revision aufgegleist werden.

Be 4/4 Nr. 15 «BT15»

Die Abklärungsarbeiten zur bevorstehenden Revision sind in Uster im Gange. Siehe separater Bericht.

Traktoren Tm III Nr. 9529 und Tem III Nr. 354

Beide Traktoren in Bauma leisteten unentbehrliche und zuverlässige Dienste. Sei dies im Rangierbetrieb oder für die Logistik am Werkplatz. Es zeigt sich aufgrund des regen Gebrauchs jedoch baldiger Investitionsbedarf, insbesondere beim Kran des Tm III. Neu konnte Lucas Klement als Lokgötti gewonnen werden.

Kim Nipkow
Leitung Triebfahrzeuge Bauma

Dampflädeli

Die Einschränkungen in Sachen Corona-Virus sind auf die Saison 2022 glücklicherweise gewichen, man begann mit dem Virus zu leben und gönnte sich wieder Ausflüge in nahe Regionen. Davon profitierte auch die Zürcher Oberländer Dampfbahn und besonders der Souvenir-Shop «Dampflädeli». Die Besucher sind wieder kauffreudiger geworden. Mit nahezu 30'000 Franken Umsatz liegen wir weit höher als in den vergangenen Jahren. Dazu beigetragen haben auch zweitägige «Ausseneinsätze». Im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten «175 Jahre Schweizer Bahnen» vertraten wir den DVZO an den Festivitäten der SBB in Olten und der Rhätischen Bahn in Landquart. Um kleinere Spurweiten ging es bei einem Messeanlass bei der Schinznacher Baumschulbahn, was aber ebenso spannend wie erfolgreich war. Der Abschluss des «Dampflädeli»-Einsatzes bildeten traditionell die Samichlausfahrten in Bauma und der Weihnachtsmarkt im Hof des Ritterhauses Bubikon. Weniger gefragt war das Online-Dampflädeli (www.dampflaedeli.ch), es bleibt aber weiterhin erhalten.

Die ins «Dampflädeli» in der Bahnhofhalle Bauma integ-

rierte Verkaufsstelle von Dampfbahn- und Postauto-Tickets entwickelt sich immer mehr auch zu einem Welcome-Desk. Wir verkaufen nicht nur Billette, sondern geben Auskünfte zu den Zügen, historischen Postautokursen und Attraktionen der Region. Ab und zu müssen wir auch enttäuschte Gäste beruhigen, verärgerte Parkplatzbenützer anhören oder dürfen einen kurzen Schwatz mit Mitgliedern und zufriedenen Kunden tätigen. Auffallend ist, dass unsere fröhlichen Fahrgäste internationaler werden. Viele Expats besuchen mit ihren Kindern die Dampfbahn, die einmalig schöne Attraktion vor den Toren Zürichs und Winterthur. Und da kann es durchaus vorkommen, dass man sich auf Englisch oder Französisch verständigen muss. Dazwischen gilt es das aktuelle Betriebsgeschehen zu beobachten und sich über den kurzfristigen Ausfall der elektronischen Zahlungsmöglichkeiten zu ärgern. Kurzum, eine vielseitige, anspruchsvolle, aber dankbare Aufgabe.

Helena und Hugo Wenger
Leiter Dampflädeli & Billettmanagement



Lok 8518 drehen um Führerhaus aufzusetzen

Das Team Werkplatz Uster ist bei den Triebfahrzeugen für die grossen Revisionen zuständig. Das Jahr 2022 stand dabei ganz im Zeichen der beiden Projekte «Revision der Dampflok E 3/3 8518 'Bäretswil' mit Kesseltausch» und «Revision der Elektrolok Be 4/4 'BT15'»

E3/3 8518 «Bäretswil»

Die Lok erhält mit der Revision den revidierten Dampfkessel der Lok E 3/3 Nr. 10 «Chemie Tiger». Die Herausforderung dabei ist, dass die beiden «Tigerli» aus unterschiedlichen Bauserien stammen und nicht vollständig baugleich sind. Die E 3/3 Nr. 8518 aus dem Jahr 1913 hat beispielsweise einen um 20 cm längeren Radstand als die E 3/3 Nr. 8476, respektive Lok Nr. 10, wie wir sie heute nennen, aus dem Jahr 1907. Dies hat aber keinen Einfluss auf den Kesseltausch; Kessel und Kesselaufgabe sind baugleich. Hingegen erfordert die Montage praktisch aller am Kessel befestigten Komponenten Anpassungsarbeiten. Die Positionen von Leitungsanschlüssen und Befestigungen weichen bei den beiden Kesseln zum Teil erheblich voneinander ab.

Die erste Phase, die Kesselrevision, konnte bereits 2021 mit dem erfolgreichen Aufsetzen des Kessels auf das Untergestell abgeschlossen werden. In diesem Jahr wurden alle notwendigen Anpassungen an den Luft-, Wasser- und Dampfleitungen und an den Befestigungen von Kamin, Luftpumpe, Speiseköpfen, Kesselbleche, Abschlammventil, etc. vorgenommen. Ausstehend sind noch Abschlussarbeiten und Kontrollen, sowie die Abnahme durch den Kesselspektor des SVTI (Schweizerischer Verein für technische Inspektionen). Die Dampflok soll zum Saisonbeginn 2023 wieder einsatzbereit sein.

Be 4/4 «BT15»

Die Revision umfasst Arbeiten an den beiden Drehgestellen und am Kasten. Im Detail sind dies: Farbschäden an Drehgestellen beheben, Bremssystem revidieren und neu einstellen, Achslagerschalen ersetzen, Hauptschalter und Kompressor



Lok BT15 auf Hilfsdrehgestellen



ersetzen, Sanieren von Holzschäden im Innern des Kastens, Rostschäden an Dach und Dachaufbauten beheben.

Das erste Drehgestell ist praktisch fertig. Die Arbeiten am Kasten laufen auf Hochtouren. Für den Hauptschalter und den Kompressor konnten geeignete Ersatzkomponenten beschafft werden, damit sind die teuersten Teile der Revision abgehakt. Die Arbeiten an den Dächern und Dachaufbauten beginnen 2023.

Gert Nattefort
Leitung Triebfahrzeuge Uster

Radsatzwaage Detail



Nach den erfolgreich durchgeführten Repetitions- und Praxistagen in den Monaten März und April starteten wir am 1. Mai in die neue Saison. Wer sich an diesem Fahrsonntag in der Bahnhofhalle Bauma aufhielt, bemerkte vielleicht die Anwesenheit einer grösseren Gruppe von Rangierpersonal, wie man sie normalerweise nur auf grossen Bahnhöfen vorfindet. Drei Personen hielten im Rangierteam Bauma sowohl als Rangierlokführer, als auch als Rangierer Ihren Schnuppertag ab. Auch im weiteren Verlauf der Betriebs-saison gab es immer wieder Schnuppertage. So viele gab es wohl kaum in den letzten Jahren, besonders nicht beim Rangierpersonal.

Mit Erfolg! Es konnten für die Mitarbeit im Rangierdienst neue Mitglieder gewonnen werden. Hauptsächlich Personen, welche auch beruflich bei der SBB als Rangierer und/oder Rangierlokführer angestellt sind. Einer von Ihnen konnte seine Weiterbildung auf unseren Triebfahrzeugen bereits abschliessen und ist somit schon komplett einsatzfähig. Die übrigen Neumitglieder werden im Winter 22/23 geschult, so dass sie hoffentlich zum Start der Saison 2023 einsatzbereit sind.

Nicht nur beim Rangierpersonal hatte sich etwas getan. Auch gab es drei neue Heizeranwärter, die nach erfolgreicher Einarbeitung in der Werkstatt, im Oktober Ihre ersten

Instruktionsfahrten auf der Stammstrecke durchführen durften.

Im Juli 2022 fuhr der DVZO zum ersten Mal seit Januar 2019 wieder als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch die Landschaften des Zürcher Oberlands. Diese positive Veränderung erforderte jedoch besonders beim VTE Personal (VTE = ausweispflichtige Personen nach Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich) eine Schulung der neuen Betriebsvorschriften, welche anschliessend auch geprüft werden mussten. Allen Betroffenen gebührt ein grosser Dank!

Bei der laufenden Heizerklasse konnten im Berichtsjahr erste Erfolge gefeiert werden. So legte Sergio Theiler seine Kesselwärterprüfung ab und bestand diese mit Bravour. Die anderen Anwärter stehen ebenfalls kurz vor Ihrer Kesselwärterprüfung, sowie auch kurz vor dem Ende Ihrer fahrdienstlichen Ausbildung. Das Jahr 2023 könnte somit ein intensives Abschlussjahr werden. Eine Ausbildung bereits hinter sich hat Christian Schlatter, welcher im Oktober erfolgreich seine Rangierlokführerprüfung Kat. A40 bestanden hat.

Jonas Dolny
Leitung VTE Personal

Rottenwagen

Ein Jahr in Zahlen

Es ist kein Geheimnis, ein Jahr hat 12 Monate bzw. 52 Wochen. Diese Zeitrechnung gilt auch für das Rottenwagenteam. Trotzdem hier einige weitere Zahlen, die ein Jahr im Rottenwagen widerspiegeln. Das Küchenjahr im Rottenwagen begann am 1. Mai 2022 mit dem ersten Fahrsonntag und mit einem Mittagessen, zubereitet von Eva und Thomas. Nach dem gelungenen Start folgten noch 20 weitere Tage, an denen im Rottenwagen gekocht und gezaubert wurde. Vom Rottenwagenteam leisteten 9 Mitglieder zusammen 40 Einsätze. Serviert wurden zirka 210 Morgenessen und gegen 520 Mittagessen. Das Team stand dabei während ungefähr 360 Stunden im Rottenwagen im Einsatz. Aufgetischt wurden kreative Gerichte von «A», wie Aprikosenwähe bis «Z» wie Zucchiniulasch. Der Sommer ist natürlich auch immer Grillzeit, ein entsprechendes Buffet an einem der heissesten Tage im Jahr durfte daher nicht fehlen. Zurück zu ein paar weiteren Zahlen. Im Durchschnitt beliefen sich die Kosten pro Person für das Mittagessen auf 6.85 Franken. Zusammen mit dem Frühstück wurden im Verlauf des Jahres Lebensmittel im Wert von zirka 5'000 Franken verarbeitet.

Mit den «Samichlausfahrten» am ersten Dezemberwochen-

ende endete die Fahrsaison beim DVZO und damit auch der Einsatz im Rottenwagen.

Die Gäste im Rottenwagen

haben sich über den Besuch des Samichlaus gefreut, der sich bei uns wie viele andere auch, eine Pause an der Wärme gönnte.

Mein erstes Jahr als Ressortleiter ist damit Geschichte. Ein Jahr, in dem ich mich jederzeit auf mein Rottenwagenteam verlassen konnte und das über das ganze Jahr hinweg mitgeholfen hat, unsere arbeitenden Vereinsmitglieder satt zu machen.

Zum Schluss möchte ich mich ganz herzlich bei allen in meinem Rottenwagenteam bedanken. Jeder einzelne Einsatz hat zu einem erfolgreichen Jahr beigetragen! Ihr habt viel geleistet und mit euren Menükreationen unsere Gäste (und auch mich) immer wieder aufs Neue überrascht. Mit diesem motivierten Team freue ich mich schon heute auf die Einsätze im 2023.

Fredy Peyer
Leitung Rottenwagen





Der Werkplatz Bauma ist eines der wichtigsten Zentren innerhalb des DVZO. Hier bündeln sich die Kräfte verschiedener Ressorts und Stabstellen. Weiter ist es unser betrieblicher Dreh- und Angelpunkt.

Im vergangenen Jahr konnten einige organisatorische Sachen neu ausgerichtet werden. Im Zusammenhang mit dem wiedererlangten Status des DVZO als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wurden auch nötige Vorschriften für die Anschlussgleisanlage des Depotareals erlassen. Neu wird diese ebenfalls durch den Standortleiter verantwortet und betreut. Weiter konnten wir eine erste Version des Werkstatthandbuches erfolgreich einführen und das Personal entsprechend schulen. Das Handbuch dient als Spielregel und Infosammlung sowohl für den Werkstattbetrieb, als auch für Ereignisfälle.

Beinahe ereilte uns Anfang August in der Remise ein Brandereignis. Während Arbeiten platzte plötzlich ein neuer und geprüfter Schlauch an der Acetylen-Schweissanlage. Es entwickelte sich eine grössere Stichflamme am Rückbrennschutz der Armatur. Durch das sachgemässe Handeln eines in der örtlichen Feuerwehr engagierten Mitglieds der Werkstattcrew konnte die brennende Flasche zugekehrt werden. Bei diesem Ereignis zeigte sich, dass unser Alarmplan gemäss den neuen Handbüchern zu grossen Teilen funktioniert:

«Feuerwehr alarmieren. Löschgeräte herbeischaffen. Leute aus dem Gebäude bringen. Feuerwehr einweisen. Meldung bei der SBB absetzen. ...». Das anwesende DVZO-Personal reagierte absolut korrekt. Nur der verzwickte Anfahrtsweg zur Remise verursachte der Feuerwehr Probleme.

Die alternde Infrastruktur in der Werkstatt und weiteren Liegenschaften stellt uns vor grosse Herausforderungen. Der Unterhaltsbedarf steigt stetig an und immer wieder müssen Komponenten ersetzt werden. Grosse Aufholbedarf besteht besonders am Gebäude der Lokremise, sei es an der Gebäudehülle, an den Sozialräumen oder bei den sanitären Einrichtungen. Vieles erfüllt unsere Bedürfnisse nicht mehr optimal oder ist kaum mehr zeitgemäss. Weiter muss in absehbarer Frist die Ölheizung ersetzt werden. Wie wir dies aber lösen, ist noch offen.

Ein grosses Highlight war die Sanierung des Vorplatzes der Lokremise. Gegen Ende der Saison wurden an zwei Arbeitstagen die morschen Bretter der Gleiseindeckung ersetzt. Weiter wurde das ölverschmutzte Kies abgetragen und fachgerecht entsorgt. Danach wurde das Terrain mit frischem Deckmaterial ergänzt und verdichtet. Der Platz ist somit wieder fit für die nächsten 20 Jahre.

Lukas Trüb
Leitung Werkplatz Bauma

Werkplatz Uster

Das Team Uster, etwas mehr als 20 engagierte Vereinsmitglieder im reiferen Alter, führt sowohl Revisionen an Triebfahrzeugen als auch an Wagen durch.

Im Jahr 2022 arbeiteten wir an folgenden Projekten:

- Revision der Dampflok E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» mit Kesseltausch
- Revision der Elektrolok Be 4/4 Nr. 15 «BT15»
- Wiederaufbau des Feldschlösschen-Güterwagens
- Beschaffung und Inbetriebnahme einer Radlastwaage

Die beiden Projekte 8518 und BT15 sind im Bericht Ressort Triebfahrzeuge Uster näher beschrieben. Der Güterwagen, in dem einst Bier der Brauerei Feldschlösschen durch die Schweiz gefahren wurde, ist bis auf die Beschriftung und kleinere Arbeiten fertig.

Zu Beginn des Jahres ergab sich die Gelegenheit eine gebrauchte, frisch revidierte und geeichte Radlastwaage zu einem äusserst günstigen Preis zu erwerben. Die gleichmässige Verteilung des Fahrzeuggewichts auf alle Räder ist für die Betriebssicherheit unserer Fahrzeuge essentiell. Wir können mit dieser mobilen Anlage an unseren eigenen Standorten die notwendigen Einstellungen vornehmen. Damit entfallen

aufwändige und teure Wägeaktionen an externen Standorten, denen das Risiko anhaftet, bei notwendigen Anpassungen die Aktion wiederholen zu müssen.

Der Werkplatz in Uster ist auch ein interessanter Ort für Besichtigungen. Auf dem eher kleinen Areal mit den drei kurzen Gleisen und den beiden Remisen mit insgesamt 7 Ständen, sind neben den drei Fahrzeugen aus den laufenden Projekten, noch weitere Fahrzeuge abgestellt. In der Lokremise wartet die Dampflok Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz» auf die zurückgestellte Revision. Auf dem Gleisareal steht der Rahmen der Dampflok E 3/3 Nr. 10 mit dem Kessel zur Dampflok E 3/3 Nr. 8518. Sämtliche demontierten Teile, vom Führerhaus bis zu allen Stangen, Leitungen und Armaturen, sind auf einem Flachwagen eingelagert und mit einer Blache abgedeckt. Der fertig revidierte Güterwagen L4 für das Aufbewahren der im Betrieb benötigten Kohle wartet auf die Überfuhr nach Bauma. Dazu kommen noch unser Traktor Tm" Nr. 93 für Rangierarbeiten und ein Güterwagen, der uns als rollendes Lager dient.

Neben der Arbeit an den Projekten kam auch der gesellige Teil nicht zu kurz. Highlight war die Besichtigung der Werft der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft mit einem ausführlichen Einblick in die Revision des Raddampfers «Stadt Rapperswil».

Gert Nattfort
Leitung Werkplatz Uster



Projektteam v.l.n.r

Thomas Vogel, Hans Briner, Christoph Rutschmann, Reto Gasser, Florian Vogel, Matthias Schmid, Ueli Spalinger, Fabio Gamba, Stefan Betschart.

Wenn ich mit der Dampflok mit einem unserer Sonntagszüge als Lokführer von Bauma nach Hinwil fahre, dann gibt es meist wenige Überraschungen. Da ist vielleicht mal ein Reh, welches über die Gleise hüpfert, doch in der Regel kommt zuerst Neuthal, dann Bäretswil, es folgt Ettenhausen und schliesslich Hinwil. Für das Depotprojekt war das Jahr 2022 alles andere als ein gemütlicher Sonntagszug: Unseren «Zug» haben wir noch vor dem ersten Bahnhof gewendet. Zurück im Ausgangsbahnhof machen wir nun kräftig Dampf, so dass wir im 2023 bereit sind, den nächsten Anlauf zu nehmen.

Aber alles der Reihe nach: Das Jahr begann mit einem Personalwechsel im Projektteam. Thomas Trüb entschied sich nach über fünf Jahren Engagement an der Spitze des Projekts zum Rücktritt von seiner Funktion als stellvertretender Gesamtprojektleiter. In die Bresche sprang prompt Hans Briner, welcher unser Projekt schon seit 2018 in den teils komplexen Fragestellungen rund um den Landerwerb und die damit verbundenen Altlasten berät. Mit neuer Besetzung waren wir bis im Frühling 2022 aber weiterhin überzeugt, dass wir bis im Herbst 2022 die Bewilligungsunterlagen ausarbeiten wollten. Anfang Sommer sorgte eine unerwartete Wendung in den Landerwerbsverhandlungen dazu, dass wir uns entschlossen, die Projektierung nochmals herunterzufahren und den Ausgang der Verhandlungen abzuwarten. Die Landerwerbsverhandlungen sind für unser Projekt von entscheidender Bedeutung, da deren Erfolg sowohl für das Teilprojekt der Wagenwerkstatt, als auch für die Revitalisierung der Töss potentiell entscheidende Vorteile bringen könnte.

Zurück im Ausgangsbahnhof durften wir verschiedene Neuzugänge im Projektteam verzeichnen. Da ist zum einen Hugo Wenger, welcher seit Frühling 2022 die Kommunikation im Projektteam übernommen hat. Weiter hat sich Thomas Vogel bereit erklärt, sich in der Fachkommission für die statischen Bauteile zu engagieren. Mit Matthias Schmid erfolgte auch von der architektonischen Seite eine sehr willkommene Verstärkung im Projektteam.

Weiter engagieren sich auch zwei bekannte Gesichter im Projektteam: Florian Randegger (Heizeranwärter) und Christoph Rutschmann (Projektleiter Bahnhofhalle).

Während des Sommers konnten dann verschiedene Nägel eingeschlagen werden, welche eine reibungslose Wiederaufnahme der Projektierung versprechen. Zum einen konnten unter der Leitung von Ueli Spalinger die Materialuntersuchungen an den historischen Bauteilen Passerelle, Kohlenkran und Drehscheibe durchgeführt werden. Die Ergebnisse stimmen uns zuversichtlich für deren Wiederinbetriebnahme. Zum anderen erfolgten auch Farb- und Zustandsuntersuchungen am Güterschuppen in Wollishofen und es konnte der Standort der Passerelle gefixt werden. Unter der Leitung von Matthias Schmid läuft aktuell die Ausarbeitung des Vorprojekts der Wagenwerkstatt, Florian Randegger koordiniert die Überarbeitung des Nutzungskonzepts und Ueli Spalinger ist in den letzten Zügen im Erarbeiten der Bewilligungsunterlagen für den Kohlenkran. Währenddessen haben Christian Schlatter und Hans Briner an so mancher Sitzung mit unseren Mitbauherrinnen und Behörden mitgewirkt, dass das Projekt weiterhin auf einem stabilen Fundament steht.



3D Visualisierung Kohlenkran ex Winterthur

Vor Abfahrt werden auf der Dampflok jeweils die Zylinder vorgewärmt, damit der Dampf seine Arbeit verrichten kann und nicht schon auf dem Weg dorthin abkühlt. Mit unseren Vorbereitungen zur Wiederaufnahme des Bauprojekts sind wir auf gutem Kurs. Die Zylinder werden warm und versprechen eine reibungslose Fahrt im Jahr 2023. Ein positives Momentum entfesselt auf verschiedenen Stufen viel Kraft. Herzlichen Dank an alle, die hier in ihrer Mitarbeit, aber auch ideell und finanziell mithelfen, dass es anhält – das Jahr 2023 wird intensiv, aber wohl auch sehr spannend!

Florian Vogel
Projektleiter Depotareal Bauma 2020



Mit diesem Bericht geht das Vorhaben der «Zeitreise Zürcher Oberland» als Projekt zu Ende. Die «Zeitreise» aber bleibt natürlich bestehen! Was ist im 2022 gelaufen? Nach den Anpassungen am Programm fuhren im Herbst bei oft tollem Wetter die Dampfzüge immer von Donnerstag bis Sonntag im ganzen Oktober. Am Baumer März wurden wir vom Verein Dampfgruppe Zürich verstärkt, der mit dem Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 von SBB Historic wieder einmal seine Stammstrecke besuchte. Das gab zusammen mit der Lok Ed 3/3 Nr. 401 ein echtes UeBB-Wochenende. Zum Ende der Saison besuchte uns erneut die Dampfbahn Bern aus Konolfingen, dieses Mal mit dem «Habersack» Eb 3/5 Nr. 5810. Von Donnerstag bis Samstag fuhren die Züge dreimal täglich und am Sonntag wie gewohnt sechs Mal. Ähnlich wie 2021 hatten wir unter der Woche relativ wenig Fahrgäste, was diesen dafür grosszügige Platzverhältnisse bot. Kommerziell war das Angebot besser unterwegs, da durch den Wegfall der elektrischen Züge die Kosten tiefer ausfielen.

Der Ressourcenverschleiss von Mensch und Maschine ist jedoch hoch – zu hoch für die nahe Zukunft unter Berücksichtigung des finanziellen Risikos. Die Fahrten unter der Woche haben sich zumindest aktuell nicht bewährt und werden zukünftig nicht mehr durchgeführt. Die Fahrten an den Sonntagen waren jedoch immer gut bis sehr gut ausgelastet. Damit konnte bestätigt werden, was die beiden Jahre zuvor vermutet wurde: Die Regelmässigkeit des 1. und 3. Sonntag ist den Fahrgästen nicht so stark bewusst, wie wir das früher vermutet haben. So wollen wir die erfolgreichen Elemente des Projektes beibehalten: Die Zusammenarbeit mit den Partnern und die Sonntagsfahrten. Aus diesem Grund werden wir 2023 im September und Oktober jeden Sonntag fahren. Zur Schonung (und zur Reduktion des Waldbrandrisikos) im August jedoch

elektrisch. Die zusätzlichen Sonntage ermöglichen zudem weiteren Vereinen von Bauma in der Perronbeiz zu geschäften und das Museum Neuthal (Textil- & Industriekultur) öfter mit dem Zug zu besuchen.

Ich möchte an dieser Stelle allen danken, die dieses Projekt möglich gemacht haben im 2022 und ihre Zeit dafür gewidmet haben. Besonders hervorheben möchte ich den Einsatz von...

- Hugo und Helena Wenger, die auch bei miserabilem Wetter in der Bahnhofhalle ausgeharrt haben.
- Jonas Dolny, der einen erheblichen Teil seiner Ferien geopfert hat, um die notwendigen Rangierarbeiten auszuführen.
- Riccardo Khoi für die Organisation des geänderten SBB-Manövers in Hinwil.
- Kim Nipkow und Michael Bollmann, dass die Dampflok und Wagen mit einer Ausnahme stets zuverlässig ihren Dienst verrichteten.
- Philipp Meier und Christoph Osswald für den stets rechtzeitigen Versand der Briefings, auch bei knappen Zeitbedingungen.
- Roger Bennet, für die Beratung der zusätzlichen Kunden.
- Marco Johann für die ganze sehr aufwändige Koordination der Dampfbahn Bern.
- Fabian Sollberger für die Arbeiten in der Zusammenarbeit mit der Dampfgruppe Zürich.

Und zum Schluss noch dies: Das Verfahren über die geänderte Personenbeförderungskonzession haben wir, wenn auch erst im 2023, gewonnen. Damit besteht für alle öffentlichen Fahrten des DVZO nun Rechtssicherheit.

Christian Schlatter
Leitung Marketing

Bauma, Bahnhofhalle – Hulftegg (Mühlrüti, Gemeinde Mosnang) – Bauma, Bahnhofhalle

Die Saison hat für den Oldtimer-Postautobetrieb unspektakulär mit dem Aufhängen der Abfahrtstafeln an den verschiedenen Haltepunkten an der Strecke begonnen. Arbeiten, die unkompliziert von unserem Partner, der Rothmayr Transport GmbH aus Wermatswil bei Uster, angepackt wurden. Gleichzeitig befestigten wir an der Bahnhofhalle Bauma eine Informationstafel, die auf das Verkehren der Oldtimer-Postautos hinweist. Neu fahren die historischen Verkehrsmittel direkt neben dem Eingang zur Bahnhofhalle und nicht mehr an der offiziellen Bushaltestelle ab, was eine grosse Erleichterung für die Anschlussreisenden ist.

Zum Team des Postautobetriebs ist Postauto Keller aus Niederwil SG hinzugestossen und bereichert mit seiner wunderschönen Fahrzeugflotte das Angebot des DVZO. Die Saison 2022 kam darauf gut in Fahrt. Nur die Auslastung des ersten Kurses am Morgen und des letzten Kurses am späteren Nachmittag entspricht noch nicht unseren Vorstellungen und ist verbesserungswürdig. Hingegen bescherte die Fahrt um 11.20 Uhr zum Mittagessen auf die Hulftegg jeweils grösseres Kopfzerbrechen. Sie war immer sehr gut ausgelastet und musste an zwei Sonntagen sogar doppelt geführt werden. Vom Reisedienst vorangemeldete Gruppen konnten weitgehend problemlos befördert werden. Mitgeholfen hat da auch die Koordination mit der Billettverkaufsstelle des DVZO beim Dampfplädeli in der Bahnhofhalle, die mehrheitlich über die Betriebslage der Dampfzüge informiert ist.

Problemlösungen waren sehr oft gefragt. So bekam das Oldtimer-Postauto an gewissen Sonntagen einen dazu passenden Anhänger, um die von den Familien mitgeführten Kinderwagen als 'Gepäck' auf die Hulftegg zu transportieren. Diese clevere Lösung wurde aber im Herbst durch die vielen falsch parkierten Privatautos auf der Hulftegg dermassen stark behindert, dass wir darauf verzichten mussten. Massnahmen für die Saison 2023 sind bereits getroffen.

Im Frühling offenbarte uns die Grob Ingenieure AG aus Wetzikon, dass eine Grossbaustelle an der Kantonsstrasse zwischen Bauma und Steg im Bereich Seewadel geplant sei. Diese Baustelle verursachte denn auch klar Auswirkungen auf die Pünktlichkeit unserer Oldtimer-Postautos. Wir konnten die Fahrzeiten nicht mehr einhalten und mieteten einen Baustellensender zur Bedienung der Lichtsignalanlage, analog des regulären Busverkehrs, was die Situation deutlich verbesserte. Im September bekamen wir aber die Nachricht, dass am letzten Oktobersonntag die Strasse total gesperrt sei. Das Oldtimerpostauto-Team suchte eine Lösung, um diesen Zustand zu entschärfen. Das Tiefbauamt des Kantons Zürich, die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland VZO, das zuständige Ingenieurbüro, die Gemeinde Bauma und die

Kantonspolizei Zürich, alle hatten ein Einsehen mit uns und verhalfen zu einer praktikablen und günstigen Lösung. Wir setzten die von früher bekannte DVZO-Strassenwache ein. Nur hatten Philipp Schär, Cornelia und Roger Nufer einen Tag lang keinen Dampfzug-Bahnübergang zu bewachen, sondern frustrierte Autofahrer, welche den Weg nach Steg im Tösstal nicht fanden zu beraten und umzuleiten. Gleichzeitig konnten sie unsere Postautos auf der beinahe fertiggestellten Strasse passieren lassen.

An den 15 Fahrtagen beförderten wir gleichviel Fahrgäste wie im Jahr 2021 an 37 Fahrtagen und erreichten so ein ansprechendes Ergebnis. Ein Erfolg, der zu grossen Teilen folgenden Personen zu verdanken ist: Den Oldtimer-postauto-Chauffeuren Jürg und Mathias Rothmayr, Thomas Bosshard, Martin und Tobias Keller, dem Dampfplädeli-Team mit Helena und Hugo Wenger, sowie Roger Bennet vom DVZO-Reisedienst.

Das Jahr 2023 wird wieder etliche neue Herausforderungen bringen:

- Die PostAuto Unteres Toggenburg fährt mit einem neuen Angebot von Bütschwil über die Passhöhe Hulftegg nach Steg im Tösstal.
- Eine Konzessionsänderung durch den Kanton St.Gallen und der PostAuto Unteres Toggenburg.
- Eine Abgeltung der Gemeinden Mosnang SG und Fischenthal ZH für die Fahrten der PostAuto Unteres Toggenburg über die Hulftegg.
- Ein neues Konzept für die Beförderung der handicapierten Fahrgäste auf unserer Strecke zwischen Bauma und der Passhöhe Hulftegg.
- Die neuen Lunch-, Brunch-, Rund- und Parallelfahrten.
- Informationsaustausch zur Betriebslage zwischen der Dampfbahn und dem Oldtimer-Postauto.

Ich wünsche allen ein gutes Jahr 2023 und immer einen Meter Stossstangen-Abstand im Verkehr.

Thomas Schweizer
Leitung Oldtimer-Postautobetrieb



Verfügbarkeit Rollmaterial

Die Verfügbarkeit der Personen- und Gepäckwagen war aus technischer Sicht das ganze Jahr hindurch sehr gut. Weiterhin stillgelegt war auch im 2022 der Personenwagen C 105. Ab Mitte Jahr wartete der Personenwagen C 6109 in Bauma auf die fällige Revision.

Bei den Güterwagen stand dem Betrieb der L6 aus finanziellen Gründen nur eingeschränkt zur Verfügung.

Kilometerleistungen

Insgesamt erbrachten 18 Wagen eine Kilometerleistung von total 14'630 Km. Abzüglich der Vermietungen ergibt das eine Leistung von 13'555 Km im Auftrag des DVZO. Dies ist leicht weniger als letztes Jahr. Ein Rückgang bei den Kilometern ergab sich besonders bei den Wagen des Amor-Express (minus 25%).

Fahrzeugnummer NVR	Interne Nr.	Kilometerleistung
40 85 9507 018-1	S5t	173
40 85 9429 019-4	Ks	50
55 85 2429 101-7	BC 4563	1308
55 85 2803 102-1	C6109	440
55 85 2803 103-9	C6075	1522
55 85 8803 109-3	WR109	1091
55 85 2403 152-0	C4 9394	1204
55 85 8829 151-5	WR151	1100
55 85 2429 105-8	C 26	0
55 85 2429 106-6	C106	1320
55 85 2429 107-4	C107	1579
55 85 9313 401-5	JaWa	661
55 85 9313 402-3	HoWa	289
55 85 9313 403-1	Olma	200
55 85 9313 404-9	FiWa	0
55 85 9313 405-6	C2 422	25
55 85 9603 202-6	SOB F405	0
55 85 9603 203-4	FZ 203	1763
55 85 9603 204-2	F204	1519
40 85 9409 006-5	Ks	363
40 85 9408 308-6	L4	23

Revisionen

Die knappen finanziellen Ressourcen führten dazu, dass im Jahr 2022 keine grossen Instandhaltungsausgaben getätigt werden konnten.

In Bauma durfte das Team im Sommer den Personenwagen C 6075 nach der Hauptrevision und der Sanierung vom Aufbau sowie Untergestell an den Betrieb übergeben. Parallel dazu haben unter der Leitung von Marcel Keller die Arbeiten am Innenausbau des Personenwagens C 422 (ex CaRo aus dem Amor-Express) begonnen. Bereits im Herbst konnte die Wagendecke neu gestrichen werden, Holz für die Innenverkleidung wurde angeliefert und teilweise bereits verleimt.

Am Personenwagen C 6109 wurden die Tragfedern ausgebaut und zur Überholung nach Deutschland speditiert. Leider dauert die Aufarbeitung der Federn länger als erhofft, sodass der Wagen immer noch auf Diplorlys im Depot ruht. Zwischenzeitlich wurden die Bremsanlage, Kastenverschraubung, Federaufhängung und Plattformdecke revidiert. Die bisherigen Puffer wurden durch solche in Röhrenaufhängung ersetzt.

In Uster erhielten der «Jasswagen» JaWa sowie der Güterwagen L4 eine Revision, wobei dem L4 neue Radsätze verpasst wurden. Die Arbeiten am historischen Güterwagen der Brauerei Feldschlösschen sind gut vorwärtsgekommen. Nachdem der Aufbau beendet war, konnte im Spätherbst mit dem Anbringen der Wagenanschriften begonnen werden. Wir sind zuversichtlich, dass der Wagen im kommenden Jahr nach Bauma überführt und dem Betrieb übergeben werden kann.

Leider konnten wir nach dem Güterwagen L4 keine weiteren Wagen mehr nach Uster überführen. Gründe hierfür waren fehlendes Triebfahrzeug, fehlendes EVU und fehlende personelle Ressourcen.

Inspektionen

Die Inspektionen verliefen ausser beim Personenwagen C 107 problemlos, so dass die Wagen pünktlich zum Saisonstart dem Betrieb zur Verfügung standen.

Reparaturen

Anfangs Jahr mussten am Personenwagen C 107 anlässlich der Inspektion ausserordentlich die Tragfedern der Instandsetzung zugeführt und die Tragfederaufhängung repariert werden.

Beim Rest der Wagenflotte war die Anzahl neuer Mängel so tief wie seit mehreren Jahren nicht mehr. Wir führen das auch auf das konsequente Suchen der Ursache bei Mängeln und die ausführlichen Revisionen zurück.

Vermietungen

Erfreulich verliefen die Vermietungen der Wagen. So leisteten unsere Wagen u.a. anlässlich der Jubiläumsfeier «175 Jahre Schweizer Bahnen» gesamthaft 1075 Kilometer bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Ausbildung /

Start mit dem neuen Instandhaltungssystem

Im Sommer drückten die Mitarbeiter der Wagentechnik in Uster und Bauma die Schulbank. Vermittelt wurde ihnen dabei der Aufbau des neuen Instandhaltungssystems. Mit dem neuen Status als EVU startet der DVZO als erstes historisches EVU in der Wagentechnik mit der modularen Instandhaltung. Diese ermöglicht es uns, dass die Fahrzeuge dem Betrieb besser zur Verfügung stehen und der



Aufwand für die Instandhaltung tiefer wird. Der Übergang vom alten zum neuen System verlief reibungslos.

Ausblick ins 2023

Nebst den Fahrzeugen wird das Etablieren des neuen Instandhaltungssystems einige Ressourcen binden.

In Bauma bekommen der Personenwagen C 107 und der Zisternenwagen «Shell» eine Revision. Beim Personenwagen C 422 werden die Arbeiten am Innenausbau fortgesetzt. Wir hoffen, dass wir an den historischen Güterwagen wieder mit den Instandsetzungen starten können, damit auch wieder schöne Güterzüge auf der Strecke anzutreffen sind.

In Uster sind beim Gepäckwagen F 405 und Güterwagen L6 Revisionen sowie beim Schneepflug eine Reparatur geplant, wobei beim L6 der Aufbau zusätzlich einer ausführlichen Sanierung unterzogen werden muss.

Dankeschön

Ein grosses Dankeschön gilt dem Wagenteam in Bauma und dem Team Uster für die grossartige Zusammenarbeit und die zahlreichen Stunden, welche sie dem DVZO widmen und damit unser einmaliges Rollmaterial in Schwung halten.

Michael Bollmann
Leitung Technik Wagen

Zugpersonal

Das gesamte Zugpersonal meisterte die 2022 von ihm verlangte Herausforderung mit grosser Bravour. Bereits vor der Saison, aber auch während den Betriebsmonaten, haben auf unterschiedlichen Fachebenen wichtige Ausbildungen stattgefunden. Diese wurden durchwegs erfolgreich abgeschlossen. Nach zweijährigem Unterbruch konnten die Mitarbeitenden des Zugpersonals die ersten fahrdienstlichen Prüfungen wieder gemäss Vorgaben des BAV absolvieren. Somit konnte sich das Zugchef-Team, unter Durchführung unseres Prüfungsexperten Philipp Meier, um zwei Mitglieder erweitern. Ebenfalls ein Kondukteur konnte seine Ausbildung mit erfolgreicher Prüfung abschliessen. Allen Beteiligten danke ich für ihr Engagement und gratuliere Jakob Rüegg, Valentin Ammann und Beat Aegerter zur bestandenen Abschlussprüfung.

Während der gesamten Saison hatte das Zugpersonal unzählige Einsätze, teilweise auch während dem intensiven Fahrbetrieb zusammen mit der Partnerbahn Verein Dampfbahn Bern. All die vielen Einsätze konnten ohne nennenswerte Ereignisse sicher abgeschlossen werden. Die vielen Reisenden freuten sich über die tolle Arbeit des Zugpersonals und durften unvergessliche Erinnerungen an die historische Eisenbahn mit nach Hause nehmen. Zusätzlich zur Betreuung am und im Zug konnte das Zugpersonal den Verkauf der Billette in Hinwil unterstützen und bei Notwendigkeit gleich selbst übernehmen.

Abseits der vielen Einsätze gab es auch Zeit, im Ressort

das Zusammensein zu pflegen. So wurde im September ein Zugpersonal-Ausflug organisiert. Aus diesem Anlass besuchten wir die Hauptwerkstatt der Rhätischen Bahn in Landquart. Anschliessend stand die Besichtigung der Baustelle des neuen Albulatunnels auf dem Programm. Und als Highlight des Tages – so behaupte ich es zumindest – war, und wird bleiben, der zweimalige Besuch im rollenden Restaurant Gourmino auf der Strecke Chur – Preda. Hier wurden wir kulinarisch verwöhnt. Kurz vor Weihnachten fand ein Fondueabend im Rottenwagen in Bauma statt. Die beiden gut besuchten Personalanlässe bereiteten viel Freude und konnten den Teamgeist noch mehr verstärken.

Und zum Schluss des Berichts möchten wir uns noch herzlich bei Niklaus Heller für seine langjährige und grossartige Mitarbeit beim Zugpersonal bedanken. Er absolvierte seine letzte Saison bei uns.

Beat Aegerter (Stv.) und
Riccardo Khoyi
Leitung Zugpersonal

Personalbestand	Januar	davon in Ausbildung	Dezember	davon in Ausbildung
Zugführer	10	5	9	1
Kondukteur	4	5	2	1
Kundenbegleiter	11	5	14	5

BILANZ		31.12.2022	31.12.2021
AKTIVEN			
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel (Post / Bank)		385'142	460'623
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		10'151	32'529
Delkredere		-2'000	-2'000
übrige kurzfristige Forderungen		6'501	6'501
Vorräte		57'400	39'100
Aktive Rechnungsabgrenzungen		20'718	28'618
Total Umlaufvermögen		477'912	565'371
Anlagevermögen			
Beteiligungen	2.1.	1'550	500
Rollmaterial	2.2.	81'165	84'624
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	50'710	44'910
Bahnanlagen	2.4.	181'591	202'110
Depotprojekt		872'016	682'282
Immobilie Sachanlagen	2.5.	1'166'341	1'166'341
Immaterielle Anlagen		4'400	5'300
Total Anlagevermögen		2'357'773	2'186'067
Bilanzsumme		2'835'685	2'751'438
Passiven			
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	108'941	205'160
Passive Rechnungsabgrenzungen		60'064	51'341
		169'005	256'501
Langfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfr.	2.7.	161'234	171'110
		161'234	171'110
Total Fremdkapital		330'239	427'611
Projektspenden / Unterhaltsfonds			
Unterhaltsfonds		53'585	41'085
Projekt bezogene Spenden / Beiträge	2.8.	1'258'948	1'107'613
		1'312'533	1'148'698
Eigenkapital			
Vereinsvermögen		114'874	176'956
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften		1'060'475	1'060'475
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)		17'563	-62'304
		1'192'912	1'175'128
Bilanzsumme		2'835'685	2'751'438

Erfolgsrechnung	2022	Vorjahr 2021	Budget 2023
Betriebseinnahmen			
Fahrbetrieb			
Bahn	285'674	269'016	309'500
Bus	16'429	11'957	23'700
	302'103	280'973	333'200
Nebenbetriebe			
Gastronomie	47'771	30'472	43'450
Souveniershop	27'181	20'798	22'620
Wirtschaftsbetrieb Bauma	1'000	1'000	1'500
Werbeeinnahmen	18'023	13'825	12'000
Diverses	17'448	33'757	6'000
	111'423	99'852	85'570
Total Betriebseinnahmen	413'526	380'825	418'770
Betriebsaufwand			
Fahrbetrieb			
Bahn	-132'514	-149'644	-99'000
Bus	-22'073	-41'892	-16'800
	-154'588	-191'537	-115'800
Nebenbetriebe			
Gastronomie	-24'717	-21'067	-21'725
Souveniershop	-13'746	-12'914	-11'310
übrige Betriebskosten	-6'012	-6'954	0
	-44'475	-40'935	-33'035
Total Betriebsaufwand	-199'062	-232'472	-148'835
Deckungsbeitrag I	214'464	148'353	269'935
Personalkosten			
Reisedienst / Sekretariat / EVU / diverses	-60'931	-58'038	-60'000
Uebrigter Personalaufwand	-15'865	-18'957	-27'500
	-76'796	-76'995	-87'500
Deckungsbeitrag II	137'669	71'358	182'435
Übrige Betriebskosten			
Raumkosten	-57'839	-56'637	-68'000
	-57'839	-56'637	-68'000
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-28'256	-49'310	-136'500
	-28'256	-49'310	-136'500
Infrastruktur			
Unterhalt	-19'235	-14'184	-16'500
	-19'235	-14'184	-16'500
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-18'450	-17'612	-47'000
Infrastrukturkosten Uster	-7'750	-11'531	-10'850
	-26'201	-29'144	-57'850
Versicherungen / Abgaben			
Versicherungen Betrieb	-402	-402	-3'500
Sachversicherungen	-15'620	-8'764	-13'000
Abgaben	-1'000	-485	0
	-17'022	-9'651	-16'500

	2022	Vorjahr 2021	Budget 2023
Energieaufwand			
Strom	-12'303	-13'649	-16'500
	-12'303	-13'649	-16'500
Verwaltungskosten			
Verwaltungsaufwand	-15'761	-23'293	-12'000
Generalversammlung	-4'695	-9'608	-7'000
Beiträge an Dritte	-5'867	-4'007	-5'000
	-26'322	-36'908	-24'000
Öffentlichkeitsarbeit / Werbeaufwand			-
Werbeaufwand	-23'121	-34'690	23'500
Printmedien / Internet	-7'417	-7'118	-6'500
Oeffentlichkeitsarbeit / PR	-2'336	-1'735	-5'000
Bildungsauftrag	0	0	-7'000
	-32'874	-43'543	-42'000
Kapitalaufwand /-ertrag			
Spesen Kreditkarten / PC / Bank	-2'521	-1'928	-2'500
Zins- / Wertschriftenertrag	22	22	50
	-2'499	-1'906	-2'450
Abschreibungen			
Abschreibungen	-47'510	-50'109	-50'000
	-270'061	-305'040	-411'350
Deckungsbeitrag III	-132'392	-233'682	-228'915
Liegenschaften			
Liegenschaften-Einnahmen			
Mieteinnahmen	14'520	14'610	15'000
Baurechtszins Neuthal	15'118	15'118	15'100
Pachtzinsen	1'160	1'000	1'000
	30'798	30'728	31'100
Liegenschaften-Aufwand			
Unterhalt	-1'476	-5'031	-12'300
Ergebnis Liegenschaften	29'321	25'697	18'800
Deckungsbeitrag IV (EBIT)	-103'071	-207'986	-210'115
Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg			
a.o. / periodenfremder Ertrag 2.9.	13'261	60'000	95'000
a.o. / periodenfremder Aufwand	-1'569	-14'210	0
	11'691	45'790	95'000
Betriebserfolg (EBT)	-91'380	-162'196	-117'565
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge	56'502	52'165	65'000
Spenden	51'956	47'938	40'000
Eisenbahnamateur	485	-211	500
	108'943	99'892	105'500
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	17'564	-62'304	-12'065

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. Landreserviert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten. 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 und neu zwei Aktien der Sursee-Triengen-Bahn (ST).

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.

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

2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2022	43'284	37'613	3'727	84'624	-8'412	76'212
Zugänge	3'286	8'476	1'176	12'942	-2'845	10'097
Abgänge / Verrechnungen	–	–	–	–	–	–
Wert vor Abschreibung	46'570	46'092	4'903	97'566	-11'257	86'309
Abschreibungen	-5'699	-9'800	-901	-16'400	–	-16'400
Wert 31.12.2022	40'871	36'292	4'002	81'166	-11'257	69'909

2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2022	30'500	12'800	1'610	44'910	–	44'910
Zugänge	–	–	14'811	14'811	–	14'811
Wert vor Abschreibung	30'500	12'800	16'421	59'721	–	59'721
Abschreibungen	-3'100	-1'700	-4'211	-9'011	–	-9'011
Wert 31.12.2022	27'400	11'100	12'210	50'710	–	50'710

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Depot-projekt	Bhf.Bauma Diverses	BUE	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2022	682'281	125'803	3'205	73'102	884'391	-1'099'210	-214'810
Zugänge	189'734	182	–	–	189'916	-148'490	41'426
Wert vor Abschreibung	872'015	125'985	3'205	73'102	1'074'307	-1'247'691	-173'384
Abschreibungen	–	-12'600	-700	-7'400	-20'700	–	-20'700
Wert 31.12.2022	872'015	113'2385	2'505	65'702	1'053'607	-1'247'691	-194'084

2.5 Liegenschaften

	Bahnhof-halle	Baudienst magazin	Bahnhof Bäretswil	Stellwerk Bäretswil	Posten 98	Remise Bauma	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000	n/a	5'751'000
Buchwert 31.12.2022	957'200	27'000	133'140	9'000	10'000	30'000	1'166'340

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 109 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 88; Tilgung 2023 der Darlehen (Bund und NRP) TCHF 21.

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 gewährt. Laufzeit 10 Jahre.

2.8. Projektbezogene Spenden / Beiträge

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

2.9 ausserordentliche / periodenfremder Erfolg

Bei den ausserordentlichen / periodenfremder Erfolg handelt es sich um einen Beitrag aus dem Verkauf von Anlagegüter bzw. nachträglicher Gutschrift.

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) besteht die, für die Netzzugangsbewilligung notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio.

3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

keine



Für das Jahr 2022 kann endlich wieder mal ein positives Jahresergebnis vermeldet werden. Trotzdem ist unsere Liquidität noch immer sehr angespannt. Wohin flossen die liquiden Mittel?

Einerseits konnten die Verbindlichkeiten massiv abgebaut werden, andererseits haben wir viel Geld in den Kohlenvorrat investiert, so dass die Fahrsaison 2023 gesichert sein wird.

Auch für das Jahr 2023 ist eine strikte Ausgabendisziplin gefordert. Das heisst bei den Ausgaben zwischen Wünschbarem und Notwendigem unterscheiden.

Noch ein Blick hinter die Kulissen der Buchhaltung: Die 3 Seiten Jahresrechnung repräsentiert die viele Arbeit die hinter der Buchhaltung steckt, schlecht.

Nachstehend einige Zahlen:

- Die Buchhaltung umfasst 786 Seiten Kontoblätter
- Es wurden unter anderem circa 800 Kreditoren- und circa 200 Debitorenrechnungen verarbeitet.
- Ebenso mussten sämtliche Mitgliederrechnungen verarbeitet werden.
- usw.

Bericht der Revisionsstelle zu Handen der Generalversammlung

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland für das am 31. Dezember 2022 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich und wurde von Andreas Hurt (Mitglied des Vorstandes) und Roger Bennet (Administration) erstellt, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen.

Bei unserer Revision am 15. Februar 2023 sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

Die durchgeführten Stichproben stimmen mit den vorgewiesenen Belegen überein, alle Auskünfte wurden speditiv erteilt und Fragen kompetent beantwortet. Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von CHF 17'562.77 und einer Bilanzsumme von CHF 2'835'684.56 ab.

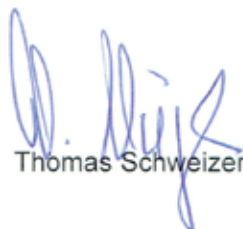
Wir empfehlen der Generalversammlung die Jahresrechnung zu genehmigen und dem Vorstand die Entlastung zur erteilen.

Unser Dank gilt Andreas Hurt und Roger Bennet für die geleistete Arbeit für die saubere Buchführung.

Horgen, den 15. Februar 2023



Christoph Felix



Thomas Schweizer



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