



|   |       |    |  |       |       |
|---|-------|----|--|-------|-------|
| <b>Bericht der Vereinsleitung</b>       | Seite | 3  | <b>Triebfahrzeuge Uster</b>              | Seite | 14    |
| <b>Administration + Betriebsplanung</b> | Seite | 4  | <b>VTE Personal + EVU</b>                | Seite | 15    |
| <b>Liegenschaften + Dampfplädél</b>     | Seite | 6  | <b>Marketing + Depotareal Bauma 2020</b> | Seite | 16    |
| <b>Reisedienst + Lokbetreuer</b>        | Seite | 7  | <b>Werkplatz Bauma + Werkplatz Uster</b> | Seite | 18    |
| <b>Ausbildung + ST Infrastruktur</b>    | Seite | 8  | <b>Oldtimer-Postautobetrieb</b>          | Seite | 19    |
| <b>Stationspersonal + Perronbeiz</b>    | Seite | 10 | <b>Technik Wagen</b>                     | Seite | 20    |
| <b>Gastronomie + Betriebspersonal</b>   | Seite | 11 | <b>Zugpersonal</b>                       | Seite | 21    |
| <b>Triebfahrzeuge Bauma</b>             | Seite | 12 | <b>Jahresrechnung</b>                    | Seite | 22-26 |
| <b>Rottenwagen</b>                      | Seite | 13 | <b>Revisions-Bericht</b>                 | Seite | 27    |



## Impressum

### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

### Adresse

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

### Redaktion und Koordination

DVZO, Martina Ladu-Züger, CH-8494 Bauma

### Lektorat

DVZO, Hugo Wenger, CH-8635 Dürnten

### Gestaltung

DVZO, Gabriela Müller, CH-8165 Schöfflisdorf

### Fotografien (Bildnachweis)

Marc Aeschlimann (Titelbild, S.2, 3, 6, 15, 26, Rückseite),  
Michael Bollmann S. 20, 21, Hermann Loosli S. 6, Gert Nattefort  
S. 14, Kim Nipkow S. 12, 13, Thomas Schweizer S. 6, 10, 19,  
Daniela von Moos S. 9, Hugo Wenger S. 6,

### Illustrationen

Ursina Fausch, Dipl. Architektin ETH/SIA

© Jahresbericht 2023:

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.

Noch gilt die Fahrt von Hinwil nach Bauma nicht als legendäre Zugreise, die man nie vergessen wird. Auch lockt noch kein historisches Depotareal am Tössufer Familien zu einem interessanten Ausflug mit Bildungscharakter. Aber, wir arbeiten daran. Und bei den vielen zufriedenen Besuchern unserer Bahn sind wir heute schon sehr beliebt und können auf eine grössere Stammkundschaft zählen.

Ein regional gut verankerter Verein zu sein, der seinen Mitgliedern das bietet, was sie sich wünschen, und gleichzeitig eine Eisenbahn betreiben, die allen Vorschriften und Auflagen gerecht wird, ist eine Herausforderung, die fast als unmöglich erscheint. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat sich diesen Aufgaben vor vielen Jahren verschrieben, erfolgreich. Die Resultate dürfen sich auch im vergangenen 2023 sehen lassen.

Vakanzen in der betrieblichen Führung und Leitung eines Vereins in der Grösse des DVZO sind dabei nie auszuschliessen, aber sehr ärgerlich. Betrifft ein Fehlen über längere Zeit hinweg sogar das Präsidium, kann sich dies eher schädlich auswirken. Das über Jahre aufgebaute Vertrauen gegenüber der Öffentlichkeit und den Behörden leidet. Deshalb hat sich der Ehrenpräsident Ende April 2023 spontan zur erneuten Wahl als aktiver Präsident zur Verfügung gestellt, womit eine schmerzliche Lücke vorerst entkräftet ist.

In den nachfolgenden Berichten hochmotivierter Leute aus den verschiedenen Bereichen und Ressorts der breiten DVZO-Familie zeigen wir kurz auf, wie das Jahr vorübergerollt ist. Darin sehen wir, dass der DVZO als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) gut unterwegs ist und das Überwachungsaudit der zuständigen Stelle beim Bundesamt für Verkehr (BAV) mit einem sehr guten Gesamteindruck abgeschlossen hat.

Unsere historischen Züge waren immer gut besetzt, bei den Dampffahrten erlebten wir die bekannte Kontinuität, während elektrische Fahrten nur bescheiden Besucher anzogen. Dass in den Monaten September und Oktober an jedem Sonntag gefahren wird, kam sehr gut an und spornt an, es im 2024 erneut anzubieten. Erfreulich etabliert hat sich der Betrieb mit den historischen Postautos zwischen dem Bahnhof Bauma und der Hulftegg. Rundfahrten zogen allerdings weniger, was genau wie bei den Bahnextrafahrten noch viel mehr Potenzial hätte. Möglich waren alle die guten Leistungen dank bestens instruiertem Personal, respektive DVZO-Mitgliedern. Mit Pflichtbewusstsein und spürbaren Sachkenntnissen gehen sie an die Aufgaben heran, wobei ein gewisses «Gspüri» (Fingerspitzengefühl) und gesunder Menschenverstand in der Umsetzung der Vorschriften gegenüber den Kunden manchmal angebracht wäre. Und nicht zuletzt ist auch die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit der für unsere Heimstrecke zuständigen Infrastrukturbetreiberin, die Sursee-Triengen Bahn AG, zu erwähnen.

Herzlichen Dank an alle, die zum guten Gelingen der vielfältigen Aufgaben als historische Eisenbahn beitragen. Ohne sie würden wir unsere ehrgeizigen Ziele kaum erreichen.

Die Geschichte des DVZO liest sich wie ein spannendes Buch. Und 2024 schlagen wir darin bereits das 55. Kapitel auf. Eine unendliche Geschichte, die hoffentlich nicht aufzuhalten ist.

Ihr DVZO Vorstand



Am 1. Januar 2023 nahm ich meine Arbeit in der Administration auf und wurde durch Roger Bennet kompetent eingearbeitet. Viel Zeit der Eingewöhnung blieb nicht, galt es doch gerade Anfang Jahr die Mitgliederdatei im Programm «Fairgate» wieder auf den neusten Stand zu bringen und die Ein- und Austritte korrekt zu erfassen. Kurz darauf kam dann auch schon der Zeitpunkt, um die Rechnungen für die Mitgliederbeiträge zu verschicken. Es ging also gleich von null auf hundert los. Und das war auch gut so.

## Mitgliederentwicklung

| Kategorie           | Stand<br>01.01.23 | Stand<br>31.12.23 | Differenz |
|---------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| Aktivmitglieder     | 202               | 200               | -2        |
| Ehrenmitglieder     | 31                | 34                | + 3       |
| Gönnermitglieder    | 127               | 101               | -26       |
| Jugendmitglieder    | 12                | 5                 | -7        |
| Kollektivmitglieder | 12                | 11                | -1        |
| Passivmitglieder    | 532               | 519               | -13       |
|                     |                   |                   |           |
| Total               | 916               | 870               | -46       |

Im 2023 gab es doch so einige Rückmeldungen von Gönnermitgliedern, welchen erst jetzt aufgefallen ist, dass dieser Jahresbeitrag bereits Anfang 2022 auf CHF 150.– gestiegen ist. Diesen haben wir kulanterweise immer noch stets die Möglichkeit gelassen, die Mitgliedschaft in eine Passivmitgliedschaft umzuwandeln. Einige nahmen dieses Angebot an, andere konnten leider nicht von einem Austritt abgehalten werden. Wiederum andere mussten vom Vorstand im Laufe des Jahres ausgeschlossen werden, da sie einfach nicht zahlen wollten. Dies widerspiegelt sich auch in der Tabelle. Total sind per Ende Jahr 2023 46 Mitglieder aus dem Verein ausgetreten, bzw. ausgeschlossen worden. Erfreulich ist die beinahe gleiche Anzahl an aktiv Mitarbeitenden.

Im vergangenen Vereinsjahr sind folgende langjährige Mitglieder verstorben:

- Michael Dodson, Oberrieden ZH (früher Heizer und Mitarbeiter Ressort Technik)
- Claude Cornaz, Hildisrieden (Billetverkäufer auf dem Perron in Hinwil)
- Max Huber, Gossau ZH (Mitarbeiter Ressort Technik Uster)
- Jürg Peter Reimann, Gossau SG (früher Mitarbeiter Ressort Technik)

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

Leider ist die Zahlungsmoral von einem Teil der Mitglieder ganz schlecht und nicht selten bekommt man unschöne Nachrichten via E-Mail zugeschickt, wo der Unmut klar bekundet wird. Es wäre sehr wünschenswert, dass man sich auch auf dem elektronischen Kommunikationsweg korrekt und respektvoll verhält.

Meine tägliche Arbeit ist im Weiteren vor allem die tägliche Flut von E-Mails zu bewältigen. Kundenanfragen, Fragen und Anliegen von Mitgliedern usw. Nicht immer funktionierte das Reservierungstool auf unserer Website fehlerfrei und so gab es dadurch vor allem im Herbst ganz viel Mehraufwand in Form von E-Mails und Telefongesprächen zu bewältigen. Am Schluss konnte aber jedes Problem zeitnah gelöst werden und die Kunden ihre Zeitreise zufrieden antreten. Da ich eingehende E-Mails täglich beantworte, sind die Kunden immer sehr zeitnah informiert und dies wird sehr geschätzt.

Martina Ladu-Züger  
Leitung Administration

## Betriebsplanung

Innerhalb des DVZO-Betriebes erlebten wir 2023 etliche Challenges. Es war die erste vollständige Saison unter unserem eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Geprägt war sie auch von der Sicherheitsüberwachung (Audit) durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Sommer sowie das Ausfallen der Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil» bereits im Frühjahr. Trotz allem konnten diese und weitere Herausforderungen im und um den Betrieb erfolgreich gemeistert werden.

Im Frühjahr erhielten wir die Nachricht, dass die Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 für längere Zeit dem Betrieb nicht zur Verfügung stehen werde. Dank des grossen Einsatzes der Loktechnikteams in Uster und in Bauma konnte die Revision der Dampflok E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» rechtzeitig ab-

geschlossen und die Überführung nach Bauma organisiert werden. Der Fahrzeugaustausch zwischen Bauma und Uster fand darauf Ende April statt. Die Fahrten wurden auch für die Überführung vom Gepäckwagen F Nr. 405 und einem Kohlewagen L4 genutzt. Dank dem Einsatz des Triebfahrzeugs Tem III Nr. 354 unter Anwendung der HECH-Risikoanalyse FoaZ (Fahrten ohne ausreichendes Zugbeeinflussungssystem) konnten wir diese Fahrten eigenständig durchführen. Für den Einsatz im regulären Betrieb wurden mit der E 3/3 Nr. 8518 später im Frühling und Sommer verschiedene Testfahrten durchgeführt.

Unsere Praxistage für das Betriebspersonal fanden wie jedes Jahr im April statt. Hier wurden die wichtigsten Themen aufgefrischt und die Neuerungen besprochen.

Dank der guten Vorbereitung der Ausbildner waren die Praxistage für die Beteiligten sehr lehrreich.

Am 7. Mai konnten wir die Saison 2023 gut vorbereitet eröffnen. Eine Woche danach fand eine grosse Extrafahrt statt. Sie führte mit der Dampflokomotive Eb 3/5 Nr. 9, zwei Personenwagen und einem Gepäckwagen, nach Etwilen. Von dort aus verkehrte unsere Komposition mit weiteren Wagen der SEHR&RS zwischen Etwilen, Singen in Deutschland und Stein am Rhein. Vor der Rückkehr nach Bauma fand in Etwilen noch ein kurzes Treffen zweier historischen Eisenbahnen statt. Zum selben Zeitpunkt stand auch ein Sonderzug der Eurovapor in Etwilen, bevor dieser seine Reise nach Romanshorn fortsetzen konnte. Der Planungsaufwand für den nicht alltäglichen Einsatz war gross. Er hat sich aber gelohnt und die Durchführung der Fahrten war erfolgreich.

Im Juli fand das Audit des BAV statt. In sämtlichen Abteilungen unseres EVU wurde dieses durchgeführt, sowohl im Hinblick auf die Dokumente als auch auf die Ausführung der Tätigkeiten. Das Audit verlief absolut ruhig und die Auditoren waren mit unserer Arbeit sehr zufrieden. Dies hat uns gezeigt, dass wir als EVU auf dem richtigen Gleis sind.

An den beiden Fahrsonntagen im August mit ausschliesslich elektrischer Traktion arbeiteten wir mit Gastvereinen zusammen. Eurovapor und die Betriebsgruppe Triebwagen 101 unterstützten uns und erbrachten für uns entsprechende Betriebsleistungen. Unsere Dampflokomotiven konnten sich in diesem Monat ausruhen und sich auf die strengere Zeit im Herbst vorbereiten. Kommerziell wurden an diesen beiden Tagen leider sehr tiefe Frequenzen gezählt.

Die Angebotserweiterung in den Monaten September und Oktober stiess auf grossen Erfolg. Die Dampfzüge waren an allen Sonntagen unterwegs und immer gut ausgelastet. Und am Bettag sind wir von zahlreichen Reisenden regelrecht überrannt worden. Der Verein Dampfgruppe Zürich war Ende Oktober als Gast mit ihrer Dampflokomotive E 3/3 Nr. 8512 eingeladen. Diese fuhr an den letzten beiden Sonntagen mit dem Zug 2. Zum Abschluss der Saison 2023, aber besonders zum Abschied unseres Zugchefs und Koordinators Oskar Brodmann wurde ein dritter Zug als GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) organisiert. Zusätzlich fuhren die beiden «Tigerli» E 3/3 Nr. 8512 und



Nr. 8518 die letzte Fahrt der Saison Richtung Hinwil in Doppeltraktion.

Der beliebte «Samichlaus Express» dampfte am 2. und 3. Dezember. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das Angebot erweitert: Statt der bisher üblichen fünf fuhren jetzt insgesamt sechs Zugpaare. Schon einige Tage vor dem Anlass waren sie bis auf den letzten Platz ausgebucht. Die Wetterprognosen für das Wochenende waren sehr unsicher. Wir hatten mit ein wenig Schnee gerechnet, doch am Freitag kündigte die Vorhersage 20 bis 30 cm Schnee an. Folglich wurde eine Mannschaft für die Schneeräumung der Strecke am Samstagmorgen aufgebildet. Diese konnten während dem gesamten Vormittag in Bauma alle Weichen und die Strecke bis Bäretswil freiräumen. Durch diesen Einsatz konnten wir die geplanten Fahrten ohne Probleme durchführen. Verschiedene Reisende waren im Vorfeld sehr besorgt, ob wir die Fahrten überhaupt durchführen könnten, da am Samstagmorgen verschiedene Störungen auf dem Schweizer Bahnnetz vorhanden waren und Züge mancherorts ausfielen. Je nach Region war der Bahnverkehr sogar ganz eingestellt. Trotz des Totalunterbruchs der Tösstalstrecke zwischen Wila und Saland am Samstagabend erreichten alle unsere Kunden rechtzeitig ihren «Samichlaus-Express». Völlig anderes Wetter am Sonntag. Der Himmel präsentierte sich sonnig und wolkenlos. Der am Vortag gefallene Neuschnee und unser Dampfzug verzauberten die idyllische Landschaft in ein Wintermärchen. Mit Hilfe der Natur ist es uns gelungen, die Saison optimal zu beenden!

Leiter Betriebsplanung  
Riccardo Khoysi

### Leistungen Triebfahrzeuge

| Triebfahrzeug          | Einsatztage | Anheizzyklen | Kilometerleistung | davon geschleppt |
|------------------------|-------------|--------------|-------------------|------------------|
| Ed 3/4 2               | 0           | 0            | 0                 | 0                |
| Ed 3/3 4               | 0           | 0            | 0                 | 0                |
| Ed 3/3 401             | 22          | 18           | 1258.8            | 0                |
| E 3/3 8518             | 13          | 12           | 620.9             | 22.5             |
| Eb 3/5 9               | 8           | 7            | 641.2             | 0                |
| Tem <sup>'''</sup> 354 | 24          | –            | 497.4             | 0                |
| Tm <sup>'''</sup> 9529 | 1*          | –            | 11.2              | 0                |
| Ee 3/3 16363           | 0*          | –            | 0                 | 0                |

\*nur Streckendienst ohne Rangierleistungen im Bahnhof Bauma.

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

## Liegenschaften



Über viele Jahre lagerten auf dem Areal der Station **Bäretswil** Schienen des DVZO. Diese verunmöglichten der Infrastrukturbetreiberin Sursee-Triengen Bahn AG eine sinnvolle Nutzung der Fläche als Umschlagplatz. Nun fand sich ein Käufer für die nicht benötigten Schienen, womit das Areal der ST zur Verfügung gestellt werden kann. Die nebenan vermieteten Parkplätze sind davon nicht betroffen. Sorgen bereitet der schlechte Zustand des Bodenbelages der Rampe zum Güterschuppen. Eine Sanierung drängt sich auf. Unerfreulich sind auch Sprayereien von FCZ-Fans. Zweimal wurde damit das historische Stellwerkhäuschen verunstaltet. Vorgehen, die wir konsequent bei der Polizei zur Anzeige bringen.

In der Liegenschaft Lokdepot **Wald** wurde Anfang 2023 das Nebengebäude instand gestellt und vermietet. Auf

Ende September kündigte der Mieter bereits wieder, doch konnte auf den Jahresanfang 2024 bereits ein neuer Mieter gefunden werden. In das Lokdepot selbst wurde mutwillig eingebrochen, worauf alle Schlösser ausgewechselt werden mussten. Der langjährige Mieter «Verein Historischer Triebwagen 5» hat die Einbruchstat zur Anzeige gebracht.

Für die Ausführung des «Depotprojekts Bauma 2020» benötigte der DVZO auf dem Areal **Bauma** beim Lokdepot zusätzliches Land von privater Seite. Nach zähen Verhandlungen konnte der Deal vollzogen und notariell abgesegnet werden. Das Lokdepot selbst wechselte Ende Jahr zusammen mit einer Landfläche endgültig von den SBB ins Eigentum des DVZO.

Hermann Loosli  
Leitung Liegenschaften

## Dampflädeli



Der DVZO-Souvenirverkauf war auch am Weihnachtsmarkt im Ritterhaus Bubikon vertreten.

Sehenswerte Touristenattraktionen und interessante Museen verfügen meistens auch über einen Souvenirshop. Und immer ist er genau dort platziert, wo die Besucher zwingend daran vorbeigehen müssen; bei unserer historischen Bahn ist dies mit dem «Dampflädeli» genauso. Nur ist beim Standort in der Bahnhofhalle Bauma auch noch der Billettverkauf angegliedert. Das führt zur Situation, dass bereits kurz nach Arbeitsbeginn um 8 Uhr die ersten

Kunden beim Einrichten und Vorbereiten auf den Betriebstag im Wege stehen oder schon bedient werden möchten. Macht nichts, das sind wir uns inzwischen gewohnt, wie das zunehmende «Auskünfte erteilen» zu verschiedensten Fragen rund um den Dampfbahnbetrieb oder den öffentlichen Verkehr in der Region Bauma. Stark zugenommen haben die Fragen zum missglückten Parkplatzregime der SBB von verunsicherten Kunden, die mit dem Auto nach Bauma angereist sind. Als Koordinationsstelle im Umsteigen von Dampfbahn auf das historische Postauto, oder umgekehrt, helfen wir ausserdem den DVZO-Kunden das richtige Verkehrsmittel zeitgerecht zu erreichen.

Verkauft wird natürlich im «Dampflädeli» auch. Erfolgreich. Wir sind an jedem öffentlichen Betriebstag in Bauma präsent. Die Preise unserer Artikel halten wir dabei sehr moderat, zählen doch viele Familien mit Kindern zu unserer Kundschaft. Die Präsenzzeit ist gross, manchmal kommt in den Zugspausen Langeweile auf, um dann sehr rasch wieder in Hektik überzugehen. Deshalb sind wir froh, dass wir neue Mitglieder in unser Team gewinnen konnten.

Helena und Hugo Wenger  
Leiter Dampflädeli & Billettmanagemen

Unsere Dampfbahn erfreute sich auch im neuen Berichtsjahr grosser Beliebtheit. Sowohl Einzelreisende wie organisierte Gruppen nahmen unsere fahrplanmässigen Angebote gerne an. Die Nachfrage nach ganzen Extrazügen sank gegenüber dem Vorjahr und leider konnten nicht immer alle Wünsche erfüllt werden.

Während der Fahrmonate und insbesondere im Laufe des intensiven Fahrbetriebs im September und Oktober nahmen die tägliche telefonische Entgegennahme von allerlei Kundenanfragen und die Bearbeitung von Reservationen für Gruppen einen bedeutenden Teil der zeitlichen Aufwände in Anspruch. Die unterschiedlichen Fahrzeugeinsätze und Oldtimerbusangebote veranlassten viele Kunden zu Nachfragen.

Von April bis Oktober wurden 13 Extrazüge auf unserer Stammstrecke und vereinzelt auf dem Netz der SBB organisiert, wobei eine Fahrt vom Kunden und eine durch uns kurzfristig storniert werden mussten. Vor allem letztere, technisch bedingte Absage schmerzte, betraf es doch ausgerechnet einen Besteller, dessen geplante Fahrt im Jahr 2022 wegen Bauarbeiten auf dieses Jahr verschoben wurde. Zu den Extrafahrten kamen Gruppenfahrten mit Oldtimerbussen und einige Hallenanlässe und Arealführungen im Bahnhof Bauma hinzu.

Viele dieser Arrangements wurden in Kombination mit gastronomischen Angeboten bestellt. Die mit viel Engagement arbeitende Gastronomie unseres Vereins stellte gerade bei Anlässen in der Historischen Bahnhofhalle Bauma ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Und dank der Unterstützung von lokalen Gastronomen und regionalen Catering-Anbietern konnten alle kulinarischen Wünsche erfüllt werden.

Auch die bewährte Zusammenarbeit mit dem Museum Neuthal (Textil- & Industriekultur) haben wir im Berichtsjahr

fortgeführt. Für zahlreiche Gruppen bestellten wir Führungen in Neuthal, umgekehrt vermittelten uns die Kolleginnen Extrafahrten und Gruppenreisen.

Die Organisation und Durchführung des jährlichen Vereinsausfluges für die Aktivmitglieder oblag dem Reisedienst. Wir waren im Tram Museum Zürich zu Gast und genossen eine lange Ausfahrt in zwei Tramzügen quer durch die ganze Stadt. Zur Fahrt mit einem feinen Mittagessen waren auch unsere Gönnermitglieder eingeladen.

Die Personalsuche für Extrafahrten erwies sich auch in diesem Jahr als die grösste Herausforderung. Nicht alle, die Zeit und Interesse hätten, können für alle gewünschten Tätigkeiten zum Einsatz kommen. Viele Vorschriften setzen hier enge Grenzen. Ein Dilemma, sind wir doch auf die zusätzlichen Einnahmen angewiesen, müssen uns aber natürlich an das Regelwerk halten. Es wird weiterhin eine Herausforderung sein, eine Balance zwischen alternativen Finanzierungsmöglichkeiten und zusätzlichen geeigneten Aktivmitgliedern zu finden

Zu den Extrafahrten kamen Arrangements für Gruppen in den Regelzügen hinzu, oft auch in Kombination mit den feinen Angeboten unserer Gastronomie oder der örtlichen Restaurants. Vom Angebot von reservierten Sitzplätzen für Gruppen ab zehn Personen profitierten im Laufe der Saison mehrere Tausend Fahrgäste. Rund 150 Reservationen durften wir annehmen.

Die Zusammenarbeit mit dem Betriebs- und Gastronomiepersonal war für mich wiederum ein Grund zur Freude. Auch die Gäste an den Extrafahrten und Führungen zeigten sich vom Angebot und den erbrachten Leistungen tief beeindruckt und bedankten sich herzlichst dafür. Dem schliesse ich mich gerne an.

Roger Bennet,  
Leitung Reisedienst

## Lokbetreuer

Für die Lokbetreuer fühlte sich das Jahr lang und sehr anstrengend an. Und dies obwohl zwischendurch im August nur mit elektrischer Traktion gefahren wurde. Aber die aktuelle Situation beim Kohleangebot und verfügbaren Personal machte stark zu schaffen. Das Bekohlen der Dampfloks mit der speziellen «Wildfi e»-Kohle funktionierte einigermaßen gut. Der Verbrauch war aber markant grösser als bei üblicher Kohle, was von den Lokbetreuern einen höheren Zeitaufwand abverlangte und der Nachschub viel öfters als sonst sichergestellt werden musste. Mit der Aufnahme von polnischer Flammkohle ins Sortiment zu Testzwecken nahm der tägliche Aufwand in der Planung

der Bekohlung der Dampflokomotiven zu. Die Dampflok E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» erhielt von nun an die polnische Kohle und die Dampflok Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» wurde mit der Wildfi e-Kohle «gefüttert».

Der Personalmangel ist ein Dauerthema. Abwesenheiten infolge Verletzungen, Schule oder Militärdienst trugen zusätzlich dazu bei. Resultat: praktisch immer waren die gleichen Leute im Einsatz. Oft packte der Ressortleiter sogar im «Tenü grün» kräftig mit an und ermöglichte dadurch einen problemlosen Dampfbahnbetrieb. Personelle Lichtblicke im kleinen Team gibt es aber mit Sven Baumgartner und den beiden Auszubildenden Andri Räumer und Cedric Senti.

Björn Baumgartner  
Leitung Lokbetreuer

Das Ressort Ausbildung ist beim DVZO zuständig für Aus- und Weiterbildung des Betriebspersonals. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen sind wir dafür 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 und in Praxisbeispielen Situationen angeschaut, die im Alltag selten vorkommen, bei denen jedoch wichtig ist, dass die Handgriffe sitzen. An den Praxistagen werden ausserdem die unterschiedlichen Vorschriften, die für den Bahnbetrieb notwendig sind, angeschaut. Da diese einem stetigen Wandel unterstellt sind, gibt es immer Änderungen, die thematisiert werden.

Andererseits ist es wichtig, dass wir unsere Mitglieder 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 Dampflokomführer – vereinsintern abdecken.

Im letzten Jahr haben zwei Zugchefs und ein Dampflokomführer die Ausbildung abgeschlossen. Zwei Heizer schlossen ihre Ausbildung mit der Kesselwärterprüfung und den fahrdienstlichen Prüfungen ab.

Christoph Osswald  
Leitung Ausbildung

## ST Infrastruktur, Netz ZH

Auf dem vom DVZO an die Sursee-Triengen Bahn AG (ST) verpachteten Streckenteil von Bäretswil nach Bauma benötigt der Neuthaler Viadukt nach wie vor viel Pflege. Einmal mehr wurde der Korrosionsschutz lokal ausgetauscht, wegen wenig Wetterglück jedoch in kleinerem Umfang als erhofft. Im Hinblick auf die Erstellung von Plangrundlagen fanden im Berichtsjahr Baugrundsondierungsbohrungen durch die Bohrunternehmung Geocontrol AG statt; die erhofften festeren Schichten wurden leider nicht in dem Ausmass angetroffen, wie wir es erwartet hatten. Wegen der Pensionierung des zuständigen Ingenieurs und einer Neuausrichtung des bisherigen Ingenieurbüros ACS-Partner AG löste Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH dieses nach gut zwei Jahrzehnten ab.

Über das ganze Jahr war der Verein «konkret» (Der Verein aus Uster übernimmt gemeinnützige Aufgaben im Natur- und Umweltschutz sowie in der Landschaftspflege.) unterwegs, um die Vegetationsregulierung entlang der gesamten 12 km langen Strecke von Hinwil nach Bauma sicherzustellen. Dazu gehören, teilweise unter Mithilfe der ST, neben dem üblichen Grasschnitt und dessen Entsorgung die Neugestaltung von Grünräumen und der Baumschnitt. Wiesen ohne besonderen Schutzstatus wurden etwas grobschlächtiger durch den Böschungsmäher bearbeitet. Auch hier war aber viel Handarbeit zum Abtransport des Mähguts nötig, weil ein Zweirad-Fahrzeug oft nur teilweise in der Lage war, es abzusaugen. Im Bereich Morgenwies oberhalb von Bauma gestaltete «konkret» im Auftrag des Kantons die Hecke um, fällte die grösseren Eschen und Ahorne und

wertete sie mit einheimischen Gehölzen auf. Ergänzend wurden über das ganze Jahr hindurch zusammen mit den zuständigen Kantons- und Revierförstern grössere und kleinere Waldpflegearbeiten geplant und durchgeführt.

Durch die Spezialfirma Vanoli wurden vier alte Fahrleitungsmast-Fundamente in der Ausfahrkurve Bauma zurückgebaut. Im Mai folgte der Wechsel weiterer Ausleger für die Fahrleitung beim Weiler Bussenthal sowie von Rückgriffspurhaltern in der Morgenwies. Die Schweizer Electronic AG erledigte die jährliche Wartung der Bahnübergangsanlagen.

Die Fahrbahn erfuhr einige punktuelle Unterhaltmassnahmen. In der Hermetschwändi nach dem Neuthaler Viadukt in Richtung Bauma wurden Banketthalterungen erstellt. Für Kleinunterhalt an Gleis und Weichen kamen im Mai eine Woche lang Berufslernende der login Berufsbildung AG ins Zürcher Oberland.

Die Rinnen und Abflüsse der Entwässerung fordern regelmässiges Ausschaufeln, damit im steilen Gelände das Regenwasser immer gut abfließt. Ergänzend dazu werden alle drei Jahre die unterirdisch verlaufenden Leitungen und Kleindurchlässe systematisch mit Hochdruck durchgespült. Hierzu kommt ein Lkw auf einem Niederflur-Bahnwagen (buchstäblich) zum Zug. Im Rahmen einer 9-tägigen Aktion führten diese Arbeiten erstmals die Hinwiler Zwicky Kanalreinigungen AG durch. Obwohl diese Unterhaltstätigkeit, welche die beste Versicherung gegen unerwünschte Wassereinwirkungen aller Art am Gleiskörper ist, schon vor über 20 Jahren durch den DVZO eingeführt wurde, kommt es dabei immer wieder



zu Überraschungen und Entdeckungen. So konnte im Berichtsjahr endlich ein Ablauf oberhalb der Giesserei Wolfensberger AG in Bauma wieder lokalisiert werden. Abermals wurde, beim hiesigen harten Wasser nicht verwunderlich, eine grosse Menge Kalk und Tuffstein abgeführt.

Nach anfänglichen Verzögerungen begannen zum Jahreswechsel 2022/23 direkt neben dem Gleis beim Bahnhof Bauma die Abbrucharbeiten am einstigen markanten «Landi»-Gebäude, die mit den Umgebungsarbeiten bis Mitte Jahr abgeschlossen waren. Vorerst zielt jetzt eine Parkplatz- und Ruderalfläche dieses Areal, bis eine Neugestaltung bekannt ist. In Bäretswil fanden bei der Industrieliegenschaft am Einfahrsignal Seite Bauma Erdwärmepbohrungen statt, wofür noch vor Saisonbeginn die Fahrleitung drei Wochen permanent ausgeschaltet und geerdet war.

Nachdem der im Areal Bäretswil unmittelbar neben dem Abstellgleis gelagerte Schienenstapel schon vor längerer Zeit instabil geworden war und abgesperrt werden musste, gelang es dem DVZO im Jahresverlauf das aus verschiedenen Gründen für eigene Zwecke unbrauchbare Material zu verkaufen und fortzuschaffen.

#### Streckennutzung

Der Hauptkunde SBB-Cargo befuhr die Strecke der ST zwischen Hinwil und Bäretswil Tobel mit 76 Kieszügen und rund 260 Zement-Zustellfahrten (jeweils Fahrten in einer Richtung gezählt). Dazu kamen die üblichen Nutzungen des Nostalgieverkehrs durch die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO, TR Trans Rail AG und Verein Rail Historic im Rahmen von 204 öffentlichen Reisezügen des konzessionierten Verkehrs sowie 82 weiteren Charter- und Dienstfahrten. Knapp 20% dieser Fahrten erfolgten mit elektrischer Traktion. Vor allem in der kalten Jahreszeit gelegentlicher Stammkunde ist das EVU Sersa Group

Management AG (SERSA) mit seinen Gleisbaumaschinen-Testfahrten ab der Werkstatt Hinwil, wofür die Strecke im Berichtsjahr während sieben Tagen beansprucht wurde. SBB-Infrastruktur nutzte unseren Netzteil im Frühling für die intensive (letztlich nur bedingt erfolgreiche) Erprobung eines neu gelieferten Fahrleitungsmontagefahrzeugs. Als nicht alltägliche Netzzugänge im musealen Verkehr waren je eine Passage einer Elektrolok Re 4/4' über die Gesamtstrecke im Januar und im September sowie der erstmalige Vorstoss der historischen Elektrolok Ae 6/6 Nr. 11407 vom Verein Mikado 1244 ab Bäretswil bis Neuthal im April zu verzeichnen. Auch das Gastspiel der Dampflokomotive E3/3 Nr. 8512 («Tigerli») des Vereins Dampfgruppe Zürich (VDZ) im Herbst lockte einige Fotografen aus der Reserve.

Daniela von Moos  
Streckenverantwortliche Hinwil-Bauma der ST



## Stellwerkdienst Bauma

Fahrwege für in Bauma ab- oder einfahrende DVZO-Züge bestellen die «Stellwerkwärter» beim Fernbetriebszentrum der SBB. Bei den manuell zu betätigenden Weichen vor der Bahnhofhalle müssen sie aber selbst kräftig Hand anlegen. Mit zu den Aufgaben zählen auch das Bedienen und Überwachen der automatischen Barrierenanlage an der Sternenbergstrasse. Diese Dienste werden bei jeder Witterung ausgeführt, was gerade bei grosser Hitze, starkem Regen oder Kälte nicht immer angenehm ist. Und damit die Züge pünktlich verkehren können, ist eine koordinierte Zusammenarbeit mit dem Zug-, Lok- und Rangierpersonal sehr wichtig und hat im Berichtsjahr reibungslos funktioniert

## Barrierenposten 98A Neuthal

Die wichtigsten Schritte zum Saisonbeginn sind immer die Reinigung im Häuschen und die Betriebskontrolle der Barrierenanlage. Ist dies erfolgt, steht eigentlich problemlos den Diensten in Neuthal nichts mehr entgegen. Überraschungen gibt es aber immer wieder. So behinderten eines Tages stark wachsende Sträucher die Barrierenanlage und mussten fachgerecht entfernt werden. Ein anderes Mal gab der Apparat des Bahntelefons den Geist auf und erforderte das Beschaffen eines Ersatzgerätes auf «eBay». Ein Rohrbruch der Wasserleitung zur benachbarten Liegenschaft Wildi brachte ebenfalls kurz eine Abwechslung in den Postenalltag. Und damit die Züge auch ab Neuthal rechtzeitig verkehren, zierte eine neue Wanduhr das Innere des Barrierenpostens 98A.

## Koordinator und Stellwerkdienst Bahnhof Bäretswil

Für die Aufgaben auf der Station Bäretswil konnten wir im 2023 weitere Mitglieder erfolgreich in den Funktionen Stationswärter und Koordinatoren ausbilden. Noch fehlt bei einigen die nötige praktische Tätigkeit oder die abschliessende Prüfung. Aber dies wird in der nächsten Betriebs-saison nachgeholt, damit Einteilungen in die Dienste flexibler werden.



Aufgrund seines Alters hat sich Oskar Brodmann aus unserem Team zurückgezogen. Zum pflichtbewussten Auftreten war er immer auch eine wichtige Stütze in der optimalen Ausbildung unseres Personals.

## Billetverkauf Bahnhof Hinwil

In Hinwil verkaufen wir die Billette für die öffentlichen Züge des DVZO direkt auf dem Perron zwischen den Gleisen 2 und 3. Damit entlasten wir das Zugpersonal von dieser stressigen Aufgabe. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisende Gäste möchten beim Umsteigen in den Dampfzug sehr rasch und unkompliziert bedient werden. Oft unterbrechen auch drängelnde oder Fragen stellende Besucher den Verkauf und stören den geregelten Ablauf. Keine leichte Aufgabe, um alle Wünsche der Kunden zu erfüllen und gleichzeitig die Situation um einem herum im Griff zu haben. Auch für den Billetverkauf Hinwil bilden wir laufend Mitglieder aus.

Wie in vielen Bereichen des DVZO fehlen auch uns Mitarbeiter/innen. Mit «Schnuppereinsätzen» bringen wir ihnen an den Betriebstagen die Tätigkeit näher. Ein endgültiger Entscheid zur aktiven Mitwirkung in unserem Team freut uns danach sehr. Als kleiner Dank an alle organisiert die Ressortleitung jeweils einen Ausflug. Diesmal führte die Reise nach Uster zur Besichtigung der DVZO-Werkstätte in der Lok-Remise, anschliessend wurde die Stützpunktfeuerwehr von Uster besucht, gefolgt von einem «chinesischen Abendessen».

Cornelia Nufer,  
Ressortleiterin Barrierenposten Neuthal 98A  
Thomas Schweizer,  
Ressortleiter Stationspersonal

## Perronbeiz Baumer Vereine

Die «Perronbeiz» in der historischen Bahnhofhalle Bauma ermöglicht den Besuchern, bei einem kühlen Bier, einem Glas Wein, einem alkoholfreien Getränk oder einem heissen Kaffee, dem sonntäglichen Trubel der Dampfbahn ganz nah beizuwohnen. Betrieben von Vereinen aus der Gemeinde Bauma erfreut die 'Gourmet-Oase' inmitten des Eisenbahnbetriebs die vielen Besucher aus nah und fern. Sehr beliebt ist das Angebot der gebratenen Würste oder vereinspezifischen Verpflegungskationen wie Rösti,

Schnitzelbrot oder nur Pommes frites. Selbstgebackene Kuchen ergänzen sehr oft das Angebot. Die «Perronbeiz» ist aus dem Dorfleben von Bauma nicht mehr wegzudenken. Und gelegentlich sind in Absprache mit dem DVZO auch spezielle Reisegruppen zu bewirten. Die Zusammenarbeit ist einmalig und fördert die Verbundenheit des DVZO mit der Bevölkerung von Bauma.

Bruno Honegger  
Leitung Perronbeiz

Im April begann unsere Saison wieder damit, dass wir die beiden «WR» (roten Buffetwagen) sowie den «Olma-Wagen» aus der Amor-Express-Komposition und unseren in der Bahnhofhalle stationierten Basiswagen reinigten. Mit dem eingespielten Team ging dies äusserst zügig vonstatten. Bis dahin kamen auch bereits fleissig Reservationen für die kommenden Betriebssonntage herein.

Neu ins Sortiment aufgenommen haben wir eine vegane Gemüse Dip-Platte. Als Ergänzung zu den schon bekannten und gern bestellten Fleisch- und Käseplatten verzeichnete sie ein erfolgreiches Debüt. Und bis Ende Juli konnten wir generell gute Umsätze in der DVZO-Gastronomie vermerken.

Die Betriebssonntage im August, wo nur historische Elektrozüge verkehrten, waren für uns ein Reinfall. Der 6. August glänzte mit saumässigem Wetter, Kälte und Regen. Der «WR» war meist leer. Um trotzdem ein wenig Umsatz zu generieren, bedienten wir kurzentschlossen auch die wenigen Fahrgäste im elektrischen Triebwagen. Der 20. August wartete mit brütender Hitze auf. Die Plätze vorbestellt hatten im «WR» gerade mal zwei Gäste, während viele ihre Reservationen auf den September umgebucht hatten. Diejenigen, welche sich im Team um die Reservationen kümmern, wurden durch den ärgerlichen Umstand sehr gefordert, meisterten es aber mit viel Geschick.

Der September war wieder hervorragend; besonders der Buss- und Betttag ermöglichte uns mit einem voll ausgebuchten «WR» einen hohen Umsatz. Auch am darauffolgenden Sonntag war der «WR» wieder voll belegt. Eine Gruppe von 20 Personen wurde deshalb im angrenzenden grünen Personenwagen mit dem «WR mini» (Getränke und Snacks von der mobilen Minibar) mit Kaffee und Gipfeli bedient. Allgemein war im September und Oktober der mitfahrende Buffetwagen immer sehr gut besucht. Und der «WR mini», welcher dieses Jahr ausschliesslich dem 1. Zug zugeteilt war, fand stets viel Begeisterung unter den Fahrgästen.

Während dem Jahr hatten wir sechs bestätigte Extrafahrten, davon vier mit Service in den Buffetwagen und zwei mit anschliessender Gastronomie in der Bahnhofhalle. Leider musste ein Anlass von Seite Betrieb kurzfristig abgesagt werden. Doch drei Fahrten und zwei Anlässe in der Bahnhofhalle Bauma konnten wir erfolgreich durchführen. Total durften wir in diesem Bereich 269 Personen bewirten. Der eindrücklichste Event war ein Firmenanlass in der Bahnhofhalle mit 116 Personen. Dies brachte uns infrastrukturmässig schon sehr an unsere Grenzen. Natürlich würden wir gerne die eine oder andere zusätzliche Fahrt machen, denn eigentlich vermissen wir die früher üblichen Geburtstag- und Hochzeitsfahrten ziemlich stark.

Iris Dörig,  
Leitungsteam DVZO-Gastronomie

## Betriebspersonal

Zu Beginn des Jahres gab es einen personellen Wechsel im Bereich «Einteilung Betriebspersonal». Das Amt ging von Cornelia Keller zu mir über. Und wie in dieser Aufgabe beinahe selbstverständlich, war bald darauf immer viel los. Ich wurde sozusagen mit guten Schwimmhilfen «ins kalte Wasser» bugsiert. Durch den Betrieb an jedem Sonntag im September und Oktober gab es extrem viele Touren zu besetzen: für das Lokpersonal, Zugpersonal, Rangierpersonal, das Stationspersonal und den Billettverkauf Hinwil. Somit kam es im Jahr 2023 zur stolzen Anzahl von insgesamt 482 Touren, die vom Personal alle mit viel Freude ausgeführt wurden. Darüber hinaus war es für mich sehr erstaunlich, wie gut sich die Touren personell besetzen liessen und unserem Bahnbetrieb zu einem reibungslosen Ablauf verhalfen.

Mit Abstand die meisten Touren verzeichnete die Funktion des Zugchefs mit total 111 Einsätzen, wobei hier viele Ausbildungsfahrten unternommen wurden. Die Lokführer hatten 61 Einsätze, dicht gefolgt von den Heizern mit 59 Einsätzen. Unsere Kundenbegleiter/innen schlugen mit 51 Einsätzen zu Buche und unsere Kondukteure/innen leisteten 32 Touren. Auch hier ist der grösste Teil der Touren für Ausbildungszwecke genutzt worden. In Bauma wurden durch

die Traktorlokführer und das Rangierpersonal 40 Einsätze sowie durch die Stationswärter 25 Einsätze ausgeführt.

Die Station Bäretswil war an 22 Tagen besetzt, wovon an 21 Tagen die sogenannten Koordinatoren den betrieblichen Überblick auf die Dampfbahnstrecke hatten. Auf dem Perron in Hinwil wurden an 20 Tagen fleissig Billette verkauft, womit so das Zugpersonal merklich entlastet werden konnte.

Für mich als «Einteiler» ist es sehr erfreulich, dass im Berichtsjahr einige Ausbildungen mit Bravour abgeschlossen werden konnten. Neu stehen uns ein Zugchef, drei Heizer, ein Rangierer, ein Dampflokführer und ein Koordinator mehr für Einsätze zur Verfügung. Ihnen gebührt eine herzliche Gratulation zur bestandenen Prüfung. Dem gesamten Betriebspersonal danke ich für die geleisteten Einsätze.

Dario Lüdin  
Leiter Einteilung Betriebspersonal

Die anstehenden Arbeiten im Winterunterhalt liessen dieses Jahr eigentlich nichts Böses ahnen. Für die Lok 401 stand die alle zwei Jahre stattfindende innere Kesselsinspektion auf dem Programm und bei der Lok 2 musste eine Nachkontrolle an den Stehbolzen erfolgen.

Im Vorjahr wurden alle Stehbolzen der Lok 2 mit Ultraschall auf Risse geprüft. Beim Neubau der Feuerbüchse in den 70er Jahren wurden entgegen gängiger Richtlinien Stehbolzen ohne Kernlochbohrungen verbaut, welche eine Beschädigung durch austretendes Wasser anzeigen würden. So kann der Zustand nur durch eine Ultraschallprüfung festgestellt werden. Während die Kesselsinspektion zur vollsten Zufriedenheit des Inspektors ausfiel, zeigte die Prüfung der Stehbolzen kein schönes Ergebnis. Während im 2022 neun Stehbolzen Anzeichen für Risse zeigten, waren es jetzt bereits 20. In Absprache mit dem SVTI haben wir entschieden, die Lok 2 ausser Betrieb zu nehmen, bis alle 445 Stehbolzen in der Feuerbüchse ersetzt sind. Gleichzeitig sollte das Fahrwerk einer umfassenden Revision unterzogen werden, da die Gleitlager von Triebwerk und Achsen am Lebensende sind.

Erfreulicher entwickelte sich die Personalsituation bei den Heizern. Die Heizerklasse 2020, bestehend aus Sergio Theiler, Stefan Mächler und Dominic Trachsel absolvierte im Verlauf der Saison ihre Prüfungen. An dieser Stelle noch einmal herzliche Gratulation! Unterdessen konnte die nächste Klasse gebildet werden: Ruedi Minder und André Müller absolvierten im Winter den Heizer-Theoriekurs mit handwerklicher Grundausbildung in der Werkstatt und starteten im Herbst in die praktische Ausbildung an der Schaufel.

Speziell verdankenswert ist Patrick Ramel's Ausdauer bei der Reparatur des defekten Rotationskompressors der Ee 3/3. Anstatt einfach einen neuen Kolbenkompressor einzubauen, soll der historische Kompressor wieder wie für Elektroloks aus dieser Zeit typisch «surren». In Zusammenarbeit



mit dem Team Uster und externen Lieferanten aus den Niederlanden und der Schweiz werden die hochpräzisen Ersatzteile gefertigt.

Im Sommer gelangte die E 3/3 8518 «Tiger» nach 5-jähriger Revisionszeit in Uster zurück nach Bauma. Versehen mit dem Kessel der fast baugleichen Lok 10 wurde aus zweien eine Lok. Leider war am Anfang noch kein «Tiger», sondern ein erkältetes Miezekätzchen «in the tank». Die Steuerung der Dampfmaschine hinkte gewaltig ausser Takt und die Leistung war derart schwach, dass an einen Einsatz vor unseren Zügen nicht zu denken war. Zwei Monate lang investierten wir jeden Samstag, um die Dampfmaschine von Grund auf zu vermessen und neu einzustellen. Gefüttert mit schlesischer Kohle – «Tiger» mögen offenbar kein Wildfi e – erwachte schlussendlich die Raubkatze wieder zum Leben.



Die Kohlebeschaffung entspannte sich beträchtlich obwohl die Zeche in Wales definitiv geschlossen wurde. Mit Wildfi e steht ein geeigneter, sehr raucharmer Brennstoff zur Verfügung, der in Bezug auf die Fähigkeiten von Lokführer und



Heizer jedoch eher hohe Anforderungen stellt. Schlesische Kohle ist wieder gut erhältlich, einfach in der Handhabung, jedoch rauchintensiv. Eine eigens für uns produzierte Eierbrikettmischung mit 23% flüchtigen Bestandteilen aus Irland verspricht vielleicht eine gute Zwischenlösung, bedarf aber noch wesentlich mehr Versuchen in unserem Betrieb.

## Status der Triebfahrzeuge

### Ed 3/4 Lok 2

Ausser Betrieb. Erwartet Kessel- und Fahrwerksrevision.

### Ed 3/3 Lok 4 «Schwyz»

Ausser Betrieb. Erwartet Kesselrevision.

### Eb 3/5 Lok 9

In Betrieb. Die Deckenanker werden alle zwei Jahre vermessen aufgrund fortschreitender Abzehrung. Die Siederrohrwalzungen in der Feuerbüchse tendieren öfter zum undicht werden. Die Brandringe neigen sich dem Ende ihrer Lebenserwartung zu.



### Ed 3/3 Lok 401

In Betrieb. Insgesamt in gutem Zustand.

### E 3/3 Lok 8518

In Betrieb. Grundsätzlich eher zu schwach für unseren

Betrieb, leistet sie dennoch wertvolle Dienste mangels Alternativen.

### Ee 3/3 16363

Ausser Betrieb. Die Kompressorrevision ist im Gang. Erhoffte Fertigstellung im 2024.

### Be 4/4 BT15

Revisionsarbeiten sind in Uster im Gang.

### Traktoren Tm III und Tem III

Leisten unentbehrliche Dienste rund um die Logistik am Werkplatz Bauma. Wir hoffen, mit der notwendigen Sorgfalt und Pflege, noch ein paar Jahre auf diese Arbeitstiere zählen zu können.

Nach 5 Jahren als Ressortleiter habe ich mich entschlossen kürzer zu treten und ab Mai 2024 die Aufgaben als Ressortleiter, Verantwortlicher für die Heizerausbildungen und



Lokgötti abzugeben. Ich blicke mit Freude auf den Aufbau dieses Ressorts und die vielen spannenden Projekte und handwerklichen Errungenschaften zusammen mit unserem tollen Team zurück und wünsche meinem Nachfolger viel Erfolg.

Kim Nipkow  
Ressortleiter Triebfahrzeuge  
Bauma

## Rottenwagen

Das zurückliegende Rottenwagenjahr war intensiv, nicht nur für mich als Ressortleiter, sondern für das ganze Rottenwagenteam. Viele Einsätze konnten nur mit Mühe mit einem verfügbaren Küchenteam durchgeführt werden. Unter dem Strich hat jedoch alles geklappt. Hier ein paar Eindrücke:

Der erste geplante Termin, der Putztag vom 15. April, musste wegen mangelnder Beteiligung abgesagt werden. Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben! Eine weitere Absage erlitt auch der geplante Team-Abend vom 4. November. Dieser konnte Anfang Januar 2024 nachgeholt werden und der Putztag ist für 2024 wieder in Planung.

Wie die Fahrsaison startete auch das Rottenwagen-Team die Koch-Saison am 7. Mai. Nebst einer kräftigen Suppe, Rahmgeschnetzeltem mit Nudeln und Gemüse wurde der Saison gerecht, ein Erdbeertörtchen als Dessert gereicht.

Der Monat Juni begann mit dem Heizer-/Lokführerkurs. Am Freitag wurden die Kursteilnehmer mit einem Mittag- und einem Nachtessen aus dem Rottenwagen verwöhnt. Am Samstag gab es für die Kursteilnehmer ein stärkendes Frühstück.

Traditionell schliesst der DVZO das Vereinsjahr mit den Chlausfahrten ab, die am 2./3. Dezember durchgeführt wurden. Der Rottenwagen war an beiden Tagen geöffnet und bot einen warmen Rückzugsort für alle Helfer an. Auch der Chlaus nutzte diese Gelegenheit, nur der Esel musste draussen bleiben.

Auch wenn im 2023 einzelne Termine ziemlich kurzfristig mit einem Küchenteam abgedeckt werden konnten, hat letztendlich alles bestens funktioniert.

Fredy Peyer  
Leitung Rottenwagen



Die grossen Revisionen und Reparaturen an den Triebfahrzeugen des DVZO werden in der Lok-Remise in Uster ausgeführt. Solche Projekte dauern in der Regel zwei bis vier Jahre. Im Jahr 2023 waren dies, wie im Jahr zuvor, die folgenden zwei Projekte:

## Revision der Dampflokomotive E 3/3 N . 8518 «Bäretswil»

Für die Revision wurde der vorgängig revidierte Dampfkessel der Schwesterlok E 3/3 Nr. 10 «Chemie Tiger» auf den Lokrahmen der «Bäretswil» aufgesetzt. Dies bedingte umfangreiche Anpassungsarbeiten an der Lok selbst und an der Kesselverkleidung. Die in Uster machbaren Arbeiten konnten im Sommer abgeschlossen werden. Für die Versuchsfahrten wurde sie darauf nach Bauma überführt. Bei diesen stellte man fest, dass die geforderte Leistung von der Dampflokomotive nicht erbracht wird. Die notwendigen Anpassungen wurden durch das Triebfahrzeugteam Bauma ausgeführt; die Dampflokomotive steht seither wieder regelmässig im Einsatz.



## Revision der Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15 «BT15»

Die Revision umfasst Arbeiten an den beiden Drehgestellen und am Kasten. Im Detail sind dies: Farbschäden an den Drehgestellen beheben, Bremssystem revidieren und neu einstellen, Achslagerschalen ersetzen, Hauptschalter und Kompressor ersetzen, Sanieren von Holzschäden im Innern des Kastens, Rostschäden an Dach und Dachaufbauten beheben. Das erste Drehgestell ist inzwischen fertig; die Arbeiten am zweiten sind weit fortgeschritten. Der Kompressor ist ausgetauscht. Aktuell in Arbeit sind die Sanierung von Holzschäden, das Entrosten und Malen der Innen- und Aussenwände des Lokkastens, sowie die Auffrischung der Führerstände. Die Sanierung der Dächer und der Einbau des neuen Hauptschalters startet im Januar 2024.



Gert Nattefort  
Ressort Triebfahrzeuge Uster

Wie im vorigen Jahr schon angekündigt, stand denn die Saison 2023 im Zeichen des Endspurts für die Ausbildung unserer damaligen Heizerklasse. Auch beim Lokpersonal gab es Kollegen, die allmählich am Ende ihrer Ausbildung ankamen. Anfang Herbst war es dann endlich soweit. Die erforderlichen Prüfungen wurden bei allen Beteiligten mit grossem Erfolg durchgeführt und von ihnen entsprechend bestanden. Herzliche Gratulation!

Der Zeitpunkt kam nicht ungelegen. Die «neuen Gesichter» auf der Lok füllten teilweise die leeren Lücken in der Einteilung, was ihnen zum einen wertvolle Betriebsstunden auf eigenen Beinen bescherte und uns zum anderen die angespannte Personalsituation (besonders bei den Heizern) etwas entlastete. Nur dank ihnen war der intensive Betrieb im Herbst in der vorgegebenen Form durchführbar.

Beim Rangierpersonal gab es ebenfalls Zuwachs. Ein Kollege vom SBB Rangierteam Zürich absolvierte bei uns einen Schnuppertag und trat sogleich dem DVZO bei. Zusammen mit einem weiteren Kollegen vom gleichen Standort befindet er sich nun in der spezifischen Ausbildung für unseren Betrieb.

Die Saison verlief in der Regel ohne grosse Vorkommnisse. Einzig ein Signalfall und die Rückkehr des «Tigers» (Dampflok E 3/3 Nr. 8515 «Bäretswil») machten dem Personal etwas zu schaffen. Im Laufe des Herbstes bekam man diese Dampflok immer besser in den Griff, bis man sie schlussendlich «zähmen» konnte. An das jeweils eingeteilte Personal gebührt ein grosser Dank für diese Leistung.

Jonas Dolny  
Leitung VTE Personal

## EVU

Das Jahr 2023 war für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland und auch meine Wenigkeit eine spannende Reise, da wir nach dem mehrjährigen Unterbruch die erste Saison als neues, eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vor uns hatten. Zudem stand unser erstes Audit durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) an. Das Audit im Rahmen der Sicherheitsüberwachung EVU wurde im Juni/Juli durchgeführt. Am 28.06.2023 konnte die Delegation des BAV in Olten zum grossen Review über das Sicherheitsmanagementsystem (SMS) empfangen werden. Dabei konnten wir Bedenken aus Auflagen des BAV ausräumen und für übrig gebliebene Bedenken einen gemeinsamen Nenner und Verständnis definieren. Am 29.06 begrüsst wir das BAV in der Unterhaltsanlage Uster. Hier wurde schwerpunktmässig die Instandhaltung überprüft. Beim Rundgang über das Gelände zur Abteilung Wagen wurden uns noch das ein oder andere aufgezeigt. Nach dem Mittagessen ging es nochmals in die Theorie, und wir haben uns durch die Prozesse gekämpft. Der grosse Tag für das operative Personal folgte am Fahrsonntag, 02. Juli 2023. Jetzt wurde der komplette Fahrbetrieb unter die Lupe genommen, vom Anheizen über das Briefing, die Zugvorbereitung, Rangiermanöver bis hin zur Zugfahrt. Wir konnten den Auditoren vom BAV an diesem Morgen noch das ein oder andere Schmankerl bieten. Sind wir doch mit dem ersten Zug mit Schublok gefahren, darüber hinaus fand in Bauma ein sogenannter Ablauf statt. Der Betrieb konnte zeigen, was er kann, und wir konnten das BAV überzeugen, dass wir als EVU funktionieren und unsere Sache im Griff haben. Am Nachmittag fand dann noch die Überprüfung der Betriebsprozesse statt. Wir haben vom BAV für den

Betrieb ein hervorragendes Zeugnis bekommen: ihr dürft alle stolz darauf sein, was ihr jeden Fahrsonntag abliefern. Das BAV bescheinigte uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind; einige Hausaufgaben werden uns allerdings im 2024 noch beschäftigen. Das Team um Oskar Brodmann arbeitet jedoch bereits daran. Im Grossen und Ganzen konnten wir die Saison ohne grössere Zwischenfälle abschliessen; es gab allerdings einen Signalfall in Bauma, der noch aufgearbeitet wird. Bitte nicht nachlassen, Sicherheit ist unser höchstes Gut!

Berufsbedingt trete ich im DVZO etwas kürzer. Ich danke für die spannende Zeit und die coole Reise zum Erlangen des EVU-Status. Bis eine neue verantwortliche Person als Leiter/in EVU DVZO gefunden ist, übernehme ich interimistisch die für das EVU substanziell wichtigsten Aufgaben. Dieses Vorgehen erfolgt in Absprache mit der Vereinsleitung.

Steve Grötzebauch  
Leitung EVU



Durch den Wegfall des Projekts «Zeitreise Zürcher Oberland» wurden die Aufwendungen im Marketing gegenüber den Vorjahren merklich reduziert. So wurden beispielsweise bei den Verkehrsbetrieben Zürich VBZ keine Hängekartons mehr montiert. Dennoch gab es die üblichen, zeitraubenden Arbeiten, vor allem in der Gestaltung durch Gabi Müller zu erledigen: Der Flyer musste überarbeitet werden, das Magazin «Dampfexpress» war zu gestalten und auch auf den sozialen Medien, im Besonderen Facebook, neu aber auch auf LinkedIn wurde Präsenz markiert. Ein Interview bei Radio 1 verschaffte uns Aufmerksamkeit und die langjährige grossartige Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV sicherte uns dort einen Eintrag in der Freizeitbroschüre sowie einen ausführlichen Radiobeitrag auf Radio 24 zur Gastronomie im DVZO und darum herum. Thomas Schweizer verteilte rechtzeitig zum Saisonbeginn im ganzen Zürcher Oberland im Detailhandel und Gastronomie Flyer und Plakate und erhöhte so die Sichtbarkeit vom DVZO deutlich. Für die Brunch-, Lunch- und Samichlausfahrten nutzen wir weiter den elektronischen Verkaufskanal von

«Ticketino», der auch rechtzeitig mit den richtigen Daten gespiesen werden will.

Das Projekt für eine neue Homepage wurde leider von der Projektleiterin abgebrochen, womit es hier zurück auf Feld eins geht und wir eine(n) neue(n) Webmaster\*in suchen. An den regionalen Verkehrskonferenzen war der DVZO jedes Mal vertreten und ist so jeweils frühzeitig über Veränderungen im öffentlichen Verkehr im Zürcher Oberland und Umgebung informiert. Gemeinsam mit der Betriebsplanung wurde aufgrund des grossen Erfolgs der zusätzlichen Sonntagsfahrten im Herbst entschieden, das Angebot 2024 in den Grundzügen unverändert weiterzufahren. Wir hoffen, dass die elektrischen Züge im August noch auf mehr Anklang stossen. Gleichzeitig wurde bei den elektrischen Extrafahrten eine leichte Preiserhöhung beschlossen, während die restlichen Preise weitgehend unverändert bleiben.

Christian Schlatter  
Leitung Marketing

## Depotareal Bauma 2020

Wer ein ambitioniertes Vorhaben umsetzen möchte, der braucht zuweilen etwas Courage. Und Geduld. Im Jahr 2023 waren beide Tugenden innerhalb des Projektteams «Depotareal Bauma 2020» besonders gefragt. Nun liegt 2023 hinter uns und zusammen mit meinen Compagnons schaue ich beruhigt zurück, denn wir haben es geschafft: Der Landerwerb ist abgeschlossen und die Unterlagen zur Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) können bald eingereicht werden.

Aber beginnen wir mit den Begebenheiten Anfang 2023. Christian Schlatter übergab nach seinem langjährigen und kompetenten Präsidium der Projektsteuerung sein Amt gerade an Christof Zimmermann weiter, als meine freiwilligen Mitstreiter und ich uns bemühten, die Wiederaufnahme der Projektierung durch die Ingenieurgesellschaft vorzubereiten. Mit unseren Mitbauherrinnen AWEL (Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft) und SBB Immobilien vereinbarten wir, dass dies spätestens Ende Juni geschehen sollte, damit die terminlichen Abhängigkeiten aller Beteiligten weiterhin aufgehen. In der Vorbereitungsphase galt es verschiedene Fragen zu beantworten, damit dies in die Ausarbeitung der Bewilligungsunterlagen einfließen konnte. Ist die Maschinerie der Projektverfassenden nämlich einmal angeworfen, können Änderungswünsche von Seite der Bauherrschaft erhebliche Kostenfolgen haben.

Um eine solide Grundlage zu schaffen, war es zum Beispiel essenziell zu wissen, welche Parzellen bebaut werden dür-

fen. Gerade diese Frage konnten wir aber Anfang 2023 noch nicht beantworten, da die Landerwerbsverhandlungen für den Nordteil des Areals und die Revitalisierung noch im Gang waren. Doch genau dieses Stück nördlich des Rotenwagens ist so wichtig für den DVZO, da auf einem Teil der Parzelle die künftige Wagenwerkstatt geplant ist und auch die Sterngleise der Drehscheibe darauf zu liegen kommen – ohne Landerwerb wären diese nur gut fünf Meter lang geworden, womit nicht mal der Schneepflug Platz auf den Gleisstummeln gefunden hätte. Das wusste auch Hans Briner, welcher die Verhandlungen führte.

Das Projektteam entschied sich zusammen mit dem Vorstand des Dampfbahn-Vereins, trotz der unsicheren Lage die Projektierung voranzutreiben. Dies geschah mit dem drohenden Risiko, dass die zahlreichen Freiwilligenstunden im schlimmsten Fall in den Sand gesetzt würden und das Areal teilweise neu geplant hätte werden müssen. So wurde unter der Leitung von Matthias Schmid zusammen mit Michael Bollmann ein Vorprojekt für die Wagenwerkstatt erstellt. Unser DVZO-Heizer und Gleisingenieur Dominic Trachsel rechnete die Gleisgeometrie vor und zurück, in vertikaler und horizontaler Richtung. In insgesamt zehn Sitzungen wurden die Prozesse innerhalb des Werkplatzes durch Thomas Vogel, Ueli Spalinger und Fabian Sollberger optimiert. DVZO-Zugchef und Architekturstudent Jonathan Raster zeichnete die entsprechenden Plangrundlagen in akribischer Detailtreue. Eine Exkursion des Projektteams ins Depotareal Chaulin der Chemin de fer-musée Blonay-Chamby rundete diese Arbeiten ab. Zusammen mit



In einem historischen Güterwagen könnten spannende Inhalte über die Dampfkraft vermittelt werden.



Der Ausblick von der Passerelle erlaubt künftig das Geschehen am Bahnhof zu beobachten.



Angrenzend an das Areal entsteht eine Natur- und Erholungslandschaft.

Richard Pepe und Jürg Hauswirth erfolgte der Startschuss für die Planungsarbeiten am Freilichtmuseum. Dafür konnte mit dem Büro raumprodukt gmbh ein kompetentes Team integriert werden, welchem es bereits an anderen Orten gelang, mit innovativen Ideen spannende Inhalte an Interessierte zu vermitteln.

Anfang Sommer konnte Hans Briner dann den Erfolg melden, dass der Landerwerb im Trockenen sei. Damit war der Weg frei, die Erarbeitung der Bewilligungsunterlagen durch die Ingenieurgemeinschaft an die Hand zu nehmen; und die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten durch die Freiwilligen des DVZO waren definitiv nicht umsonst! Die Erleichterung im Projektteam war wohl etwa so gross wie

alle Erleichterungen der Heizerinnen und Heizer im DVZO seit Betriebsaufnahme bis heute zusammengefasst, nach erfolgreichen Bergfahrten.

Seit Anfang Juli 2023 läuft jetzt die Projektierung durch die Ingenieur- und Architekturbüros. Besonders aufwändig (und kostenintensiv) ist die Planung des Güterschuppens. Da er am bisherigen Standort in Zürich Wollishofen ein überkommunales Schutzobjekt ist, muss bei Baueingabe bereits ein Projektierungsstand vorliegen, der einem Ausführungsprojekt nahekommt. Um die nötigen Entscheide effizient fällen zu können, wurde unter der Leitung von Thomas Vogel eine Baukommission gegründet, welche aus Vertretern des DVZO-Vorstands und des Projektteams besteht.

Nach Abschluss des Landerwerbs und der damit eingehenden Konsolidierung des Projekts erschien es uns angezeigt, die Öffentlichkeit und auch unsere Vereinsmitglieder wieder einmal eingehend über den Stand der Planung zu informieren. Der DVZO nahm darum Anfang September an den «Europäischen Tagen des Denkmals» teil und richtete hierfür im vereinseigenen Tbis-Güterwagen kurzerhand ein Informationszentrum ein. Natürlich tauchten nach Wiederaufnahme des Bauprojekts bald weitere offene Fragen auf. So erfolgte eine Begehung des Areals mit den Vertretern des Behindertenkonvents des Kantons Zürich. Ausserdem fanden mehrere Abstimmungssitzungen mit der kantonalen Denkmalpflege, SBB Infrastruktur und der Gemeinde Bauma statt.

Geduld und Courage haben sich gelohnt: Voraussichtlich Ende März 2024 können wir die Bewilligungsunterlagen beim Bundesamt für Verkehr einreichen. Das Projektteam, die beteiligten Planenden und auch die Gesamtprojektleitung sind zuversichtlich, dass wir dieses Ziel erreichen werden. Damit wäre die erste wirklich grosse Hürde geschafft. Herzlichen Dank an alle, welche dieses Ziel mitermöglichen – sei es finanziell, aus dem Verein begleitend oder tatkräftig innerhalb des Projektteams.

Florian Vogel  
Projektleiter «Depotareal Bauma 2020»

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

Im 2023 entwickelten sich die Vermietung von Abstellgleisen in unserer Depotanlage erfreulich. So konnten wir unter anderem einer grösseren Bahnunternehmung für die Inbetriebsetzung von neuen Fahrzeugen unsere Infrastruktur zur Verfügung stellen und vermieten. Ein wesentlicher Vorteil für solche Nutzungen ist auch die nicht regelmässig befahrene Bahnstrecke in Richtung Hinwil, welche sich für dynamische Tests bestens eignet.

Im administrativen Bereich konnte mit der systematischen Erfassung aller Inventarobjekte (Maschinen, Werkzeuge), Messgeräte, Hebemittel und Interventionsmaterialien wie Feuerlöscher und dergleichen, begonnen werden. Dies ist nötig, um zukünftig die teilweise vorgeschriebenen periodischen Kontrollen optimal zu planen. Ebenso verhilft es uns, einen besseren Überblick über unser Inventar zu halten. Besonders bei Ausfällen oder Reparaturen von Gerätschaften ist dies unumgänglich.

Gegen Ende des Jahres konnten wir im Bereich der Personalschulung ressortübergreifend die erforderliche Ausbildung an den Krananlagen anbieten. Im gleichen Durchgang er-

folgte auch die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Instruktion zum Anschlag von Lasten. Während den Vorbereitungen dazu zeigte sich ein grosser Nachholbedarf bei den diversen Kränen. So besteht bis heute kein nachweisbarer Unterhalt an den Maschinen. Wir werden auch hier im 2024 noch nachbessern müssen.

Im zweiten Halbjahr konnte endlich der lang ersehnte Holzofen im Bahndiensthaus realisiert werden. Trotz einiger Widrigkeiten durch Vorgaben konnte am Schluss eine gute Lösung gefunden werden. Ein grosses Dankeschön an die Spender und an die Perler Ofen GmbH in Wabern BE.

In der Remise lag der Fokus auf der Verbesserung des baulichen und organisatorischen Brandschutzes. Es zeigte sich auch hier einiges an Nachholbedarf, so fehlten unter anderem die nötigen Kontrollen der Lagerschränke oder auch Zwangslüftungsanlagen. Weiter konnten wir die Malerei mit einer Brandschutzverkleidung im Innenraum versehen. Diese hilft auch das Eindringen von Staub im Lager für Elektrokomponenten besser zu verhindern. Ein grosses Dankeschön an Sergio Theiler für die fachkräftige Unterstützung.

Lukas Trüb  
Leitung Werkplatz Bauma

## Werkplatz Uster

In Uster arbeiten wir in der Regel an der Revision von drei bis vier Fahrzeugen gleichzeitig. Im Jahr 2023 waren dies:

- Dampflokomotive E 3/3 N . 8518 «Bäretswil» mit Baujahr 1913.
- Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15 «BT 15» mit Baujahr 1931
- 2-achsiger Güterwagen «Feldschlösschen» aus dem Jahr 1898
- Gepäckwagen F Nr. 405 aus dem Jahr 1891

Die Arbeiten an der Dampflokomotive «Bäretswil» und an der Elektrolokomotive «BT15» sind im Bericht des Ressorts Triebfahrzeuge Uster beschrieben.

Der Feldschlösschenwagen wird von Grund auf neu aufgebaut. Die Metall- und Holzarbeiten konnten bereits im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Noch nicht beendet ist das Aufmalen der Beschriftungen an den Seitenwänden.

Im Sommer haben wir mit der Revision des Gepäckwagens F Nr. 405 begonnen. Die Arbeiten umfassen:

- Ersatz der Radsätze durch frisch revidierte und geprüfte Radsätze aus unserem Lager
- Revision Bremssystem und Federn

- Diverse Reparaturen im Bereich Fahrgestell und an den Holzaufbauten.

Die Arbeiten kommen gut voran. Die Federn sind erfolgreich überprüft, die Revision des Bremssystems und die Reparaturen im Bereich Fahrgestell sind in Arbeit. Mit den Holzarbeiten wurde noch nicht begonnen.

Am 1. April 2023 führten wir einen «Tag der offenen Tür» durch. Der Anlass war ein voller Erfolg. Unsere Erwartung bezüglich Anzahl Besucher wurde wesentlich übertroffen. Durch Mund-zu-Mund-Propaganda erhalten wir immer wieder Anfragen für Werkstatt-Führungen. Über das Jahr verteilt hatten wir fünf Gruppen zu Besuch bei uns in der Remise, vom Feuerwehrekader aus der Region über Turnveteranen aus Winterthur bis zum Kindergarten aus Niederuster.

Neben der Arbeit kam auch der gesellige Teil nicht zu kurz. Highlight war die Besichtigung der PILATUS Flugzeugwerke AG in Stans. Das Team erhielt einen hautnahen Einblick in die Flugzeugproduktion.

Gert Nattefort  
Leitung Werkplatz Uster



Mit viel Planungsarbeiten und Euphorie starteten wir in eine weitere Oldtimer-Postautobetriebssaison. Einerseits nahmen wir am letztjährigen Angebot Korrekturen vor und andererseits forcierten wir die Werbung. Das bewilligte Aufstellen von Hinweisplakaten, Auflegen von Flyern in den Bussen der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) sowie bei touristischen Institutionen und Anlagen half uns dabei stark, auf die Fahrten hinzuweisen. Der Aufwand hat sich gelohnt, wie die Zahlen nach Abschluss der Saison bewiesen haben.

Gemeinsam mit Postauto Ostschweiz konnte das Angebot auf die Hulftegg verstärkt werden. Mit Fahrzeugen der neusten Generation erschliesst Postauto Ostschweiz das Berggebiet an der Grenze der Kantone Zürich, St. Gallen und Thurgau mit Verlängerung der Strecke Bütschwil-Mosnang-Mühlrüti über die Hulftegg nach Steg im Tösstal. Dabei profitiert der Betrieb von der Konzession des DVZO. So kommt es, dass an gewissen Sonntagen zwischen der Bahnstation Steg und der Hulftegg die alten Saurer-Postautos des DVZO-Oldtimer-Postautobetriebes sowie die modernen Fahrzeuge der Postauto Ostschweiz unterwegs sind. Wir treten nicht als Konkurrenten auf. Im Gegenteil, die offizielle Eröffnung des neuen Angebots im öffentlichen Verkehr der Region haben wir am 2. Mai medienwirksam zusammen durchgeführt.

Für unser Angebot arbeiten wir weiterhin mit Postauto Keller aus Niederwil SG und Rothmayr Transporte GmbH aus Wermatswil bei Uster zusammen. Zu beiden Partnern haben wir ein sehr gutes und unkompliziertes Verhältnis, wofür wir ihnen sehr dankbar sind.

Die vier Fahrten ab der Bahnhofhalle Bauma auf die Hulftegg werden von Fahrgästen rege benutzt. Damit das Platzangebot reicht, haben wir für den Notfall Vorkehrungen getroffen. Helfend wirkt da auch, dass Gruppen vorgängig reservieren sollten und bei dem beliebten Sonntagsbrunch- und Mittagslunch-Angebot zwingend eine Reservation

vorgeschrieben ist. Das Gourmet-Angebot zusammen mit dem Gasthaus Hulftegg ist während den Monaten bei unseren Besuchern immer beliebter geworden und wird auch 2024 fortgesetzt.

Wesentliche Änderungen erfuhren unsere Rundfahrten. Mit den notwendigen Bewilligungen boten wir von Mai bis August eine «Dürstelen-Rundfahrt», und von September bis Oktober eine «Ghöch-Rundfahrt» an. Beide Rundfahrten ermöglichten den Gästen auf einem Streckenabschnitt eine Parallelfahrt zum DVZO-Dampfbus. Am Nachmittag stand jeweils eine «Bachtel-Rundfahrt» und im Herbst die «Fischingen-Rundfahrt» im Angebot. Die Nachfrage war bei diesen Fahrten noch sehr bescheiden, obwohl sie eigentlich sehr geruhsam sind und durch idyllische Landschaften führen.

Dies bringt uns zu einem kleinen Ausblick ins 2024. Wir werden die Rundfahrten zusätzlich den Benutzern als Wander-Express schmackhaft machen und geänderte Routen anbieten. So gelangt man mit dem Oldtimer-Postauto noch näher zu den Wanderwegen in der Region Tösstal/Zürcher Oberland und ergänzen das bestehende ÖV-Angebot in einer sehr sinnvollen Art.

Thomas Schweizer  
Ressortleiter Oldtimer-Postautobetrieb



Aus Sicht der Wagentechnik dürfen wir auf ein sehr gutes und erfolgreiches Jahr zurückblicken. Die Fahrzeugverfügbarkeit bei den Personen- und Gepäckwagen war das ganze Jahr hindurch sehr gut.

In der Remise Uster wurde fleissig am «Feldschlösschen»-Güterwagen gearbeitet. Der Personalverlust in der Wagentechnik in Uster war dadurch gut spürbar.

Noch vor Saisonbeginn konnten wir den in Uster revidierten Güterwagen L4 nach Bauma und gleichzeitig den Gepäckwagen F Nr. 405 und den Kohlewagen L6 nach Uster überführen. Beide Wagen erhalten eine Fahrwerk- und Bremsrevision. Ebenfalls sind einzelne Reparaturen auszuführen und beim L6 muss der Aufbau ersetzt werden.

In Bauma starteten wir mit der Brems- und Fahrwerkrevision am Personenwagen C2 Nr. 6109. Gleichzeitig konnten die Wagenheizung ausgemessen und die Schrauben bei den Tragfederböcken ersetzt werden.

Beim Personenwagen C Nr. 107 wurden nebst den Achslagern auch die Tragfedern aufgearbeitet und die Radsätze einer zerstörungsfreien Prüfung unterzogen.

Parallel dazu erhielt der Zisternenwagen «Shell» eine Fahrwerk- und Bremsrevision. Dank der Beschaffung von Occasions-Schnellzugradsätzen konnte der zuvor beim Shellwagen für einen anderen Wagen ausgebaute Radsatz diesem zurückgegeben werden. Gleichzeitig erhielt der Shellwagen wieder seine originalen Emaille-Schilder und Wagenanschriften zurück. Die zerstörungsfreien Prüfungen der Radsätze erwiesen sich als herausfordernd, so dass Marcel Keller und ich bei der Rhätischen Bahn in Landquart vor Ort die Sachlage klären mussten.

Beim «Jasswagen» JAWA wurde nebst der Inspektion ein Radsatz getauscht. Leider stellten wir anlässlich der Betriebsfreigabe einen grösseren Mangel am Fahrzeugdach fest. Um die Fahrzeugverfügbarkeit bei den grünen Wagen nicht zu gefährden, wurde der JAWA bis Ende Saison ausgesetzt. Mittlerweile ist der Schaden behoben.

Nachdem der JAWA und der Shellwagen die Werkstatt verlassen hatten, fanden wir in der Remise endlich Platz für

den Personenwagen C2 Nr. 422 (ex CARO aus dem Amor-Express). Unsere Kollegen mussten bis dahin die Arbeiten am Innenausbau im Freien neben der Remise durchführen und waren so Kälte und Wärme ausgesetzt. Kaum war der Wagen in der Werkstatt parkiert, begannen die Arbeiten durch den «Zischtigsclub», die «Donnerstagscrew» und «Samstags-Heinzelmännchen» auf Hochtouren zu laufen. Die Wandverkleidungen und Trennwände mussten neu hergestellt werden. Die Abteiltüren wurden seinerzeit beim Umbau zum CARO als Wände benutzt, so dass wir diese revidierten und wieder verwenden konnten. Beim Plattformhimmel und im Bereich der Toilette zeigten sich grössere Schäden an der Holzstruktur, die darauf den einen oder anderen Kraftakt verlangten. Die Sitzbänke und Hutablagen müssen komplett neu hergestellt werden. Bereits sind die Hutablagen mehrheitlich gedreht, gelötet und grundiert.

Der Flachwagen M7 erhielt im Herbst eine Inspektion, die aber anschliessend leicht in Arbeit ausgeartet ist. Der Wagenboden war in einem solch morschen Zustand, dass er komplett ersetzt werden musste. Die ursprüngliche Idee, die Auflagestellen der Bodenbretter sowie einige Korrosionsschäden mittels Neuanstrich zu beheben, arteten in einen kompletten Neuanstrich am Untergestell aus. Die Schäden waren so zahlreich, dass dieser totale Neuanstrich unumgänglich war. Die Gelegenheit wurde gleich auch für die Neuanfertigung der Wagenanschriften genutzt. So erscheint jetzt der M7 neu im historischen Originalkleid und macht in Zukunft zusammen mit unseren historischen Güterwagen einen guten Eindruck.

Im Juni durften wir als neues EVU das erste Audit des BAV geniessen. Die Auditoren besuchten die Werkstätte in Uster. Nach einer Führung durch die Hallen und dem Beantworten zahlreicher Fragen ging es nach dem Mittagessen an die Dokumentation und Nachweissicherung. Die Technik Wagen konnte die Nachweise für sämtliche Instandhaltungsarbeiten liefern, die Kompetenznachweise der Mitarbeiter waren vorhanden und der Stand des ECM angemessen. So erhielten wir keine Auflagen, sondern ein gutes Feedback. Der Bereich Technik wird jedoch allgem. noch einige Hinweise umsetzen müssen. Unsere Instandhaltungssoftware hat sich mehr als nur bewährt.

Der DVZO ist durch die Wagentechnik und den Präsidenten beim Projekt R RTE 49910 «Instandhaltung historische Fahrzeuge» des Verbandes öffentlicher Verkehr VÖV vertreten. Mit dem R RTE 49910 werden national einheitliche Standards für die Instandhaltung von historischen Fahrzeugen geschaffen. Durch unser Mitwirken können wir die Sicht und Situation aus der historischen Welt der Arbeitsgruppe aktiv einbringen. Die Zusammenarbeit mit den Fachleuten von SBB, BLS, RhB, ZB, etc. ist sehr kollegial. Bereits konnte das R RTE 49910 allen betroffenen Bahnen zur 1. Lesung vorgelegt werden.



Die Kilometerleistung der Wagen im Jahr 2023 war mit total 11'219 km erneut rückläufig

| Fahrzeugnummer NVR | Kilometerleistung |
|--------------------|-------------------|
| 40 85 9429 019-4   | 27                |
| 55 85 2429 101-7   | 769               |
| 55 85 2803 102-1   | 1100              |
| 55 85 2803 103-9   | 1190              |
| 55 85 8803 109-3   | 604               |
| 55 85 2403 152-0   | 1333              |
| 55 85 8829 151-5   | 1086              |
| 55 85 2429 106-6   | 869               |
| 55 85 2429 107-4   | 1168              |
| 55 85 9313 401-5   | 15                |
| 55 85 9313 402-3   | 15                |
| 55 85 9313 403-1   | 15                |
| 55 85 9313 404-9   | 15                |
| 55 85 9313 405-6   | 0                 |
| 55 85 9603 202-6   | 23                |
| 55 85 9603 203-4   | 1456              |
| 55 85 9603 204-2   | 1358              |
| 40 85 9409 006-5   | 15                |
| 40 85 9409 313-5   | 115               |
| 40 85 9408 308-6   | 23                |
| 40 85 9409 309-3   | 23                |



#### Ausblick ins 2024

Der Personenwagen C Nr. 106 erhält eine Fahrwerk- und Bremsrevision und verschiedene Wagen werden einer Inspektion unterzogen. Nebst den Arbeiten an den Fahrzeugen begleiten uns das ganze Jahr hindurch die Beschaffung von Ersatzteilen und die Ausbildung der Mitglieder.

Michael Bollmann  
Leitung Technik Wagen

## Zugpersonal

Unser Zugpersonal war 2023 sehr fleissig und leistete gesamthaft fast 200 Einsätze. Viele davon wurden aufgrund der Ausbildung mehrfach besetzt. Dies führte auch dazu, dass wir durch Jonathan Raster Verstärkung im Team der Zugchefs erhalten haben. Ich freue mich schon jetzt auf den nächsten Jahresbericht, bei dem ich über weitere Ausbildungsabschlüsse informieren kann. Die vielen Einsätze sind beachtliche Leistungen, die mit viel Freude und Leidenschaft gestemmt wurden. Unseren Fahrgästen konnten wir so einen schönen Aufenthalt und viele schöne Erinnerungen für die Reise ins Gestern ermöglichen.

Wiederum wurde ein Dankesessen im Rottenwagen organisiert. Dem Käse blieben wir treu, jedoch in anderer Form. Statt flüssig zum Rühren gab es den Käse im Berichtsjahr in Scheiben zum Schaben.

Weiter gab es einen Führungswechsel in der Leitung des Zugpersonals. Ab Oktober habe ich die Leitung des Zugpersonals übernommen und freue mich auf die gemeinsame Zeit. Nach vielen Jahren im aktiven Dienst an der Front, durften wir Ende Saison Oskar Brodmann in den wohlver-

dienten zweiten Ruhestand verabschieden. Oskar hat seine Karriere im Ressort Zugpersonal vor 32 Jahren als Kondukteur begonnen und war während seiner aktiven Zeit unter anderem auch als Rangierer und Zugchef, wie auch Zugpersonalleiter tätig. Später hat er es sich auch nicht nehmen lassen, sich ressortübergreifend auch noch als Fahrdienstleiter bzw. Koordinator ausbilden zu lassen. Wir verabschieden Oskar mit einem weinenden und lachenden Auge und danken ihm vielmals für die geleisteten unzähligen Stunden im aktiven Dienst beim Zugpersonal. Er wird uns weiterhin strategisch im Bereich des Sicherheitsmanagement-Systems für unser EVU zur Verfügung stehen. Merci Oskar!

Cornelia Keller  
Leiterin Zugpersonal

| Personalbestand | Januar | davon in Ausbildung | Dezember | davon in Ausbildung |
|-----------------|--------|---------------------|----------|---------------------|
| Zugführer       | 9      | 1                   | 8        | 1                   |
| Kondukteur      | 2      | 1                   | 7        | 6                   |
| Kundenbegleiter | 14     | 5                   | 7        | 3                   |

|   |      | 31.12.2023       | Vorjahr<br>31.12.2022 |
|---|------|------------------|-----------------------|
| <b>BILANZ</b>   |      |                  |                       |
| <b>AKTIVEN</b>  |      |                  |                       |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                 |      |                  |                       |
| Flüssige Mittel (Post / Bank)                         |      | 515'300          | 385'142               |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen            |      | 13'477           | 10'151                |
| Delkredere  |      | -2'000           | -2'000                |
| übrige kurzfristige Forderungen                       |      | 6'736            | 6'501                 |
| Vorräte   |      | 17'651           | 57'400                |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen                          |      | 10'938           | 20'718                |
| <b>Total Umlaufvermögen</b>                           |      | <b>562'102</b>   | <b>477'912</b>        |
| <b>Anlagevermögen</b>                                 |      |                  |                       |
| Beteiligungen   | 2.1. | 1'550            | 1'550                 |
| Rollmaterial  | 2.2. | 52'083           | 81'165                |
| Werkstatt / Übriges Anlagevermögen                    | 2.3. | 39'411           | 50'710                |
| Bahnanlagen   | 2.4. | 162'113          | 181'591               |
| Depotprojekt  |      | 1'330'340        | 872'016               |
| Immobilie Sachanlagen                                 | 2.5. | 1'276'341        | 1'166'341             |
| Immaterielle Anlagen                                  |      | 2                | 4'400                 |
| <b>Total Anlagevermögen</b>                           |      | <b>2'861'840</b> | <b>2'357'773</b>      |
| <b>Bilanzsumme</b>                                    |      | <b>3'423'942</b> | <b>2'835'685</b>      |
| <b>Passiven</b>                                       |      |                  |                       |
| <b>Fremdkapital</b>                                   |      |                  |                       |
| <b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>                     |      |                  |                       |
| Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen         | 2.6. | 262'634          | 108'941               |
| Passive Rechnungsabgrenzungen                         |      | 57'977           | 60'064                |
|   |      | <b>320'611</b>   | <b>169'005</b>        |
| <b>Langfristiges Fremdkapital</b>                     |      |                  |                       |
| Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfr. | 2.7. | 200'188          | 161'234               |
| <b>Total Fremdkapital</b>                             |      | <b>520'799</b>   | <b>330'239</b>        |
| <b>Projektspenden / Unterhaltsfonds</b>               |      |                  |                       |
| Unterhaltsfonds                                       |      | 41'438           | 53'585                |
| Projekt bezogene Spenden / Beiträge                   | 2.8. | 1'592'138        | 1'258'948             |
|   |      | <b>1'633'576</b> | <b>1'312'533</b>      |
| <b>Eigenkapital</b>                                   |      |                  |                       |
| Vereinsvermögen                                       |      | 132'437          | 114'874               |
| Reserven aus Neubewertung Liegenschaften              |      | 1'060'475        | 1'060'475             |
| <b>Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)</b>                |      | 76'655           | 17'563                |
|   |      | <b>1'269'567</b> | <b>1'192'912</b>      |
| <b>Bilanzsumme</b>                                    |      | <b>3'423'942</b> | <b>2'835'685</b>      |

| Erfolgsrechnung                            | 2023            | Vorjahr 2022    | Budget 2024     |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Betriebseinnahmen</b>                   |                 |                 |                 |
| <b>Fahrbetrieb</b>                         |                 |                 |                 |
| Bahn                                       | 264'481         | 285'674         | 260'000         |
| Bus  | 26'109          | 16'429          | 25'000          |
|  | 290'590         | 302'103         | 285'000         |
| <b>Nebenbetriebe</b>                       |                 |                 |                 |
| Gastronomie                                | 38'770          | 47'771          | 40'500          |
| Souvenirshop                               | 23'784          | 27'181          | 22'750          |
| Werbeeinnahmen                             | 14'218          | 18'023          | 12'000          |
| Diverses                                   | 20'187          | 18'448          | 11'600          |
|  | 96'959          | 111'423         | 86'850          |
| <b>Total Betriebseinnahmen</b>             | <b>387'549</b>  | <b>413'526</b>  | <b>371' 850</b> |
| <b>Betriebsaufwand</b>                     |                 |                 |                 |
| <b>Fahrbetrieb</b>                         |                 |                 |                 |
| Bahn                                       | -128'350        | -132'514        | -107'050        |
| Bus  | -23'237         | -22'073         | -23'000         |
|  | -151'588        | -154'588        | -130'050        |
| <b>Nebenbetriebe</b>                       |                 |                 |                 |
| Gastronomie                                | -22'807         | -24'717         | -19'300         |
| Souvenirshop                               | -18'193         | -13'746         | -15'300         |
| übrige Betriebskosten                      | -4'812          | -6'012          | -7'000          |
|  | -45'811         | -44'475         | -41'600         |
| <b>Total Betriebsaufwand</b>               | <b>-197'399</b> | <b>-199'062</b> | <b>-171'650</b> |
| <b>Deckungsbeitrag I</b>                   | <b>190'151</b>  | <b>214'464</b>  | <b>200'200</b>  |
| <b>Personalkosten</b>                      |                 |                 |                 |
| Reisedienst / Sekretariat / EVU / Diverses | -59'075         | -60'931         | -62'600         |
| Uebrigter Personalaufwand                  | -32'355         | -15'865         | -23'500         |
|  | -91'430         | -76'796         | -86'100         |
| <b>Deckungsbeitrag II</b>                  | <b>98'721</b>   | <b>137'669</b>  | <b>114'100</b>  |
| <b>Übrige Betriebskosten</b>               |                 |                 |                 |
| Raumkosten                                 | -55'102         | -57'839         | -55'987         |
|  | -55'102         | -57'839         | -55'987         |
| <b>Rollmaterialunterhalt</b>               |                 |                 |                 |
| Lokomotiven und Wagen                      | -42'852         | -28'256         | -119'800        |
|  | -42'852         | -28'256         | -119'800        |
| <b>Infrastruktur</b>                       |                 |                 |                 |
| Unterhalt                                  | -26'385         | -19'235         | -49'600         |
|  | -26'385         | -19'235         | -49'600         |
| <b>Werkstattkosten</b>                     |                 |                 |                 |
| Infrastrukturkosten Bauma                  | -36'489         | -18'450         | -27'700         |
| Infrastrukturkosten Uster                  | -7'450          | -7'750          | -16'150         |
|  | -43'939         | -26'201         | -43'850         |
| <b>Versicherungen / Abgaben</b>            |                 |                 |                 |
| Versicherungen Betrieb                     | -808            | -402            | -850            |
| Sachversicherungen                         | -18'952         | -15'620         | -19'000         |
| Abgaben                                    | -780            | -1'000          | -750            |
|  | -20'541         | -17'022         | -20'600         |

|  | 2023            | Vorjahr 2022    | Budget 2024     |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|
| <b>Energieaufwand</b>                              |                 |                 |                 |
| Strom  | -9'243          | -12'303         | -8'400          |
|  | -9'243          | -12'303         | -8'400          |
| <b>Verwaltungskosten</b>                           |                 |                 |                 |
| Verwaltungsaufwand                                 | -12'831         | -15'761         | -10'500         |
| Generalversammlung                                 | -5'023          | -4'695          | -3'000          |
| Beiträge an Dritte                                 | -5'934          | -5'867          | -6'000          |
|  | -23'788         | -26'322         | -19'500         |
| <b>Öffentlichkeitsarbeit / Werbeaufwand</b>        |                 |                 |                 |
| Werbeaufwand                                       | -25'818         | -23'121         | -22'500         |
| Printmedien / Internet                             | -6'618          | -7'417          | -7'500          |
| Oeffentlichkeitsarbeit / PR                        | -645            | -2'336          | -1'750          |
|  | <b>-33'080</b>  | <b>-32'874</b>  | <b>-31'750</b>  |
| <b>Kapitalaufwand /-ertrag</b>                     |                 |                 |                 |
| Spesen Kreditkarten / PC / Bank                    | -5'073          | -2'521          | -5'000          |
| Zins- / Wertschriftenertrag                        | 669             | 22              | 25              |
|  | <b>-4'404</b>   | <b>-2'499</b>   | <b>-4'975</b>   |
| <b>Abschreibungen</b>                              |                 |                 |                 |
| Abschreibungen                                     | -57'490         | -47'510         | -40'199         |
|  | -316'825        | -270'061        | -394'661        |
| <b>Deckungsbeitrag III</b>                         | <b>-218'104</b> | <b>-132'392</b> | <b>-280'561</b> |
| <b>Liegenschaften</b>                              |                 |                 |                 |
| <b>Liegenschaften-Einnahmen</b>                    |                 |                 |                 |
| Mieteinnahmen                                      | 14'940          | 14'520          | 16'000          |
| Baurechtszins Neuthal                              | 15'118          | 15'118          | 15'118          |
| Pachtzinsen  | 1'130           | 1'160           | 1'200           |
|  | 31'188          | 30'798          | 32'318          |
| <b>Liegenschaften-Aufwand</b>                      |                 |                 |                 |
| Unterhalt  | -1'049          | -1'476          | -11'000         |
| Ergebnis Liegenschaften                            | 30'139          | 29'321          | 21'318          |
| <b>Deckungsbeitrag IV</b>                          | <b>-187'965</b> | <b>-103'071</b> | <b>-259'243</b> |
| <b>Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg</b> |                 |                 |                 |
| a.o. / periodenfremder Ertrag 2.9.                 | 7'531           | 9'762           | 0               |
| Gewinn aus Anlageabgang                            | 63'239          | 3'499           | 5'000           |
| Betriebsbeitrag (abzüglich Vorsteuerkürzung)       | 91'394          | 0               | 88'208          |
| a.o. / periodenfremder Aufwand                     | 0               | -1'570          | -750            |
|  | <b>162'164</b>  | <b>11'691</b>   | <b>92'458</b>   |
| <b>Betriebserfolg (EBT)</b>                        | <b>-25'801</b>  | <b>-91'380</b>  | <b>-166'785</b> |
| <b>Vereinsrechnung</b>                             |                 |                 |                 |
| Mitgliederbeiträge                                 | 62'844          | 56'502          | 65'000          |
| Spenden  | 40'220          | 51'956          | 30'000          |
| Eisenbahnamateure                                  | -608            | 485             | 500             |
|  | 102'456         | 108'943         | 95'500          |
| <b>Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)</b>             | <b>76'655</b>   | <b>17'563</b>   | <b>-71'285</b>  |

## ANHANG zur Jahresrechnung

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

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechtes (Art. 957 bis 963) erstellt.

In der Jahresrechnung wurden bei den wesentlichen Bilanzpositionen die nachfolgenden Grundsätze angewendet.

#### Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert. Davon sind CHF 388'512 (CHF 90'584) für das Projekt Depotareal Bauma 2020 reserviert.

#### 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 zwei Aktien der Sursee-Triengen-Bahn AG (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.

### 2.2 Rollmaterial

| Bruttowerte (in CHF)    | Loks          | Personenwagen | Güter-/Dienstfzg. | Bruttowert    | Spenden/Beiträge | Nettowert     |
|-------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|------------------|---------------|
| Stand 1.1.2023          | 40'871        | 36'291        | 4'002             | 81'165        | -11'257          | 69'908        |
| Zugänge                 | 4'004         | –             | –                 | 4'004         | -10              | 3'994         |
| Abgänge / Verrechnungen | -1'117        | -8'478        | -1'175            | -10'770       | 3'567            | -7'203        |
| Wert vor Abschreibung   | 43'759        | 27'813        | 2'827             | 74'399        | -7'699           | 66'700        |
| Abschreibungen          | -8'924        | -10'595       | -2'797            | -22'316       | –                | -22'316       |
| <b>Wert 31.12.2023</b>  | <b>34'835</b> | <b>17'218</b> | <b>30</b>         | <b>52'083</b> | <b>-7'699</b>    | <b>44'384</b> |

### 2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen (AV)

| Bruttowerte (in CHF)   | Remise Bauma  | Wasser Bauma | übriges AV   | Bruttowert    | Spenden/Beiträge | Nettowert     |
|------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|------------------|---------------|
| Stand 1.1.2023         | 27'400        | 11'100       | 12'210       | 50'710        | –                | -50'710       |
| Zugänge                | –             | –            | –            | –             | –                | –             |
| Wert vor Abschreibung  | 27'400        | 11'100       | 12'210       | 50'710        | –                | 50'710        |
| Abschreibungen         | -5'600        | -2'300       | -3'399       | -11'299       | –                | -11'299       |
| <b>Wert 31.12.2023</b> | <b>21'800</b> | <b>8'800</b> | <b>8'811</b> | <b>39'411</b> | <b>–</b>         | <b>39'411</b> |

### 2.4 Bahnanlagen

| Bruttowerte (in CHF)   | Depot-projekt    | Bhf.Bauma Diverses | BUe          | Strecke       | Bruttowert       | Spenden/Beiträge  | Nettowert      |
|------------------------|------------------|--------------------|--------------|---------------|------------------|-------------------|----------------|
| Stand 1.1.2023         | 872'015          | 113'085            | 2'504        | 66'002        | 1'053'606        | -1'231'882        | -178'276       |
| Zugänge                | 458'324          | –                  | –            | –             | 468'324          | -348'356          | 119'968        |
| Wert vor Abschreibung  | 1'330'339        | 113'085            | 2'504        | 66'002        | 1'521'930        | -1'580'238        | -58'308        |
| Abschreibungen         | –                | -11'680            | -899         | -6'899        | -19'478          | –                 | -19'478        |
| <b>Wert 31.12.2023</b> | <b>1'330'339</b> | <b>101'405</b>     | <b>1'605</b> | <b>59'103</b> | <b>1'492'452</b> | <b>-1'580'238</b> | <b>-87'786</b> |

## 2.5 Liegenschaften

|                            | Bahnhof-<br>halle | Baudienst-<br>magazin | Bahnhof<br>Bäretswil | Stellwerk<br>Bäretswil | Posten<br>98A | Remise<br>Bauma | Nettowert        |
|----------------------------|-------------------|-----------------------|----------------------|------------------------|---------------|-----------------|------------------|
| GVZ-Werte                  | 4'786'000         | 120'000               | 750'000              | 45'000                 | 50'000        | n/a             | 5'751'000        |
| Kaufpreis                  | n/a               | n/a                   | n/a                  | n/a                    | n/a           | 140'000         | n/a              |
| <b>Buchwert 31.12.2023</b> | <b>957'200</b>    | <b>27'000</b>         | <b>133'140</b>       | <b>9'000</b>           | <b>10'000</b> | <b>140'000</b>  | <b>1'276'340</b> |

Der Erwerb der Remise Bauma inkl. Land konnte im Dezember 2023 vollzogen werden. Die Remise ist mit dem Kaufpreis bilanziert. Das Land ist mit seinem Kaufpreis von CHF 125'664.45 im Projekt Depotareal Bauma 2020 verbucht

### 2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 263 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 88; Depotprojekt 2020 TCHF 178; 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 ausserordentlicher / periodenfremder Erfolg

Beim ausserordentlichen / periodenfremden Erfolg handelt es sich um nachträgliche Gutschriften, welche nicht das Jahr 2023 betreffen.

## 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 EVU

Beim HECH Verband historischer Eisenbahnen Schweiz besteht die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen DVZO notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio.

### 3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

keine

Aufgrund des Jahresergebnisses 2023 müsste man meinen, dass ich grosse Freudensprünge mache. Dies ist aber nicht der Fall, denn im abgelaufenen Jahr haben wir stille Reserven realisiert. Durch den Verkauf der in Bäretswil gelagerten Schienen konnte ein Buchgewinn von über CHF 60'000 verzeichnet werden. Dieser Betrag floss vollumfänglich in das Projekt «Depotareal Bauma 2020».

Das Budget 2024 zeigt einen Verlust, dies trotz des Betriebsbeitrags des Kantons Zürich. Dieser Beitrag wurde vorerst mal für die Jahre 2023 bis 2026 gesprochen.

Unsere grössten Sorgenkinder sind das eingebrochene Extrazuggeschäft und die anhaltende Teuerung.

Wenn alle Bereiche im DVZO nur die absolut notwendigen Auslagen tätigen und auf das Wünschbare verzichten, können wir Ende 2024 vielleicht doch noch eine schwarze NULL erreichen.

Andreas Hurt  
Mitglied Vorstand / Finanzen



## Bericht der Revisionsstelle zu Händen der Generalversammlung

Als Revisionsstelle habe ich die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland für das am 31. Dezember 2023 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

Bei der Revision am 16. Februar 2024 bin ich nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen ich schliessen müsste, 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 76'655.09 und einer Bilanzsumme von CHF 3'423'941.86 ab.

Ich empfehle der Generalversammlung die Jahresrechnung zu genehmigen und dem Vorstand die Entlastung zu erteilen.

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

Horgen, den 16. Februar 2024



Christoph Felix



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