

Bericht des Präsidenten	Seite	3–4
Mitgliederwesen	Seite	5
Betrieb	Seite	6–9
Technik Lokomotiven	Seite	10
Technik Wagen	Seite	11
Infrastruktur	Seite	12–13
Liegenschaften	Seite	14
Finanzen	Seite	15–18
Organisation	Seite	19



Rangieren in Bauma

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des
Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland

Zwar ist die Finanz- und Wirtschaftskrise im Zeitpunkt des Rückblicks auf das Vereins- und Betriebsjahr 2009 des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland noch nicht endgültig überwunden, aber die Silberstreifen am Horizont lassen wieder etwas aufatmen. Auch der DVZO muss haushälterisch mit seinen Finanzen umgehen; obwohl er mit seinem Betrieb die betrieblichen Kosten decken kann, hat die Erhaltung von historischem Kulturgut seinen Preis, vor allem wenn es sich dabei um unterhaltsbedürftige Kunstbauten handelt, welche auch den Sicherheitsbestimmungen des BAV genügen müssen. Schliesslich liegt unserem Verein viel daran, dass die Museumsbahn weiterhin betrieben werden kann und somit vielen Menschen ein unvergessliches Erlebnis in einer historisch stilechten Kulisse bietet. Gerade in der für Unternehmen nicht einfachen Zeit hat die Zürcher Oberländer Museumsbahn weitere Fundamente für ihre Zukunft gelegt, die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung gestellt: Wichtige Projekte wurden angepackt und strategische Entscheide gefällt. Geholfen haben uns dabei, die ungebrochene, ja steigende Beliebtheit unserer Bahn.

40 Jahre hat der DVZO auf dem Buckel; ist aber aktiver denn je. 40 Jahre feiert man nicht speziell, sondern stellt sich den stetig neuen Herausforderungen des Bahnalltags. Trotz grosser Akzeptanz der historischen Eisenbahn drohen schlechte Nachrichten auf bahnbetrieblicher und Infrastruktur-Seite: Die fortschreitende Automatisierung der Eisenbahn nimmt keine Rücksicht auf Museumsbahnen. Kapazitätsengpässe auf dem Schienennetz lassen langsamere Fahrzeuge, wie es historische Lokomotiven nun einmal sind, nur noch beschränkt zu. Und in Sachen Sicherheit werden historische Schienenfahrzeuge immer mehr der aktuellen Eisenbahn gleichgestellt. Die dabei geforderten Auflagen stellen eine Herausforderung für die Technik dar. Nicht zu vernachlässigen sind auch die immer strengeren Umweltschutzmassnahmen. Auf dem Hintergrund all dieser Vorlagen können sich Museumsbahnen wie der DVZO mit eigener Infrastruktur relativ glücklich schätzen. Darum gilt es gerade für uns, die Bahnlinie Bauma-Bäretswil(-Hinwil) sorgfältig in Stand zu halten und für die Zukunft unserer Museumsbahn zu rüsten. Dabei die gesetzlichen Auflagen zu erfüllen, ist für den DVZO selbstverständlich und überlebenswichtig, zehrt aber massiv an den Finanzen. Der DVZO ist auf finanzielle Unterstützung und Sponsoring dringend angewiesen; und um dies zu erreichen sind alle Mitglieder zur Mithilfe aufgerufen.

Wir sind eine attraktive Museumsbahn. Mit den öffentlichen sowie den Extrafahrten auf der Heimstrecke beweisen wir dies schon über 30 Jahre. Unsere Museumsbahn auch extern unter die Leute zu bringen ist von grosser Bedeutung, davon Zeugen im vergangenen Jahr die Auftritte mit unserem Rollmaterial am Rigi-Fest in Arth-Goldau (23./24. Mai), am Bahnjubiläum «150 Jahre Turgi-Koblentz-Waldshut» (22./23. August), am Eisenbahnfest «125 Jahre Glarner Kantonal-



Zugskreuzung in Bäretswil

bank» in Glarus und Linthal (12./13. September) und in Bubikon an der Chilbi (3. Oktober) sowie am Weihnachtsmarkt im Ritterhaus (6. Dezember). Als Höhepunkt im 2009 darf die aktive Mitwirkung des DVZO am Freilichtspiel «Das dritte Gleis» in Winterthur-Töss (10. Juli bis 14. August) gelten. Dampfzug und Personal bewegten sich auf der Theaterbühne in Profi-Manier und verhalfen den Aufführungen zu riesigem Erfolg. Bald Tradition hat das alljährlich stattfindende Fahrzeug-treffen in Bauma (10./11. Oktober), als besondere Attraktion dampfte die älteste Dampflokomotive der Schweiz Ec 2/5 No. 28 «Genf» von SBB Historic an. Neben den Highlights dürfen die vielen, für unsere Finanzen sehr wichtigen Extrafahrten, nicht unberücksichtigt bleiben.

Dass ein Jahr wie 2009 so tadellos über die Bühne ging, ist der grosse Verdienst aller beteiligten Mitglieder, sei es in der Technik, in der Infrastruktur, im Betrieb und in weiteren Funktionen. Es ist immer wieder beeindruckend festzustellen, mit welchem Optimismus und Freude die Aufgaben angegangen, die erforderlichen Ausbildungen angepackt und technische Probleme gelöst werden. Wo Menschen miteinander zu tun haben, entstehen hie und da auch Reibereien, das ist auch bei uns so. Im Grossen und Ganzen jedoch ist die vereinsinterne Stimmung positiv und die Reibungsenergie kann grundsätzlich konstruktiv genutzt werden.

Die Vereins- und Betriebsleitung wird durch alle von aussen herangetragenen Fragen, Wünsche oder Auflagen immer wieder aufs Neue gefordert. Führungsaufgaben können auch im Freizeit-Unternehmen «Dampfbahn» an die Substanz gehen. Rücktritte sind daher unvermeidbar. Glücklicherweise lassen sich immer wieder neue Kräfte finden, welche sich der Verantwortung stellen. Auf die Generalversammlung am 8. Juni 2009 trat Verena Lutz, Uster, von ihren Sekretariatsaufgaben zurück. Neu wählte die Versammlung Monika Bieri, Bauma, in die wichtigen administrativen Tätigkeiten des DVZO. Zwei Wochen nach der Generalversammlung gab der Leiter Technik, mit Spezialaufgaben Lokrevision und Werkplatz Uster, Thomas Urech, Uster, überraschend seinen

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

DVZO, Postfach, 8340 Hinwil
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

Koordination und Redaktion

Dieter Enz, 8344 Bäretswil

Lektorat

Monika Bieri, 8494 Bauma

Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin, 9100 Herisau

Druck

Druckerei Sieber AG, 8344 Hinwil

Bilder

© Comet Photoshopping GmbH, 8484 Weisslingen

Titelbild

DVZO-Zug vor den Mythen anlässlich der Überfuhr vom Rigibahn-Fest nach Bauma am 24. Mai 2009.



Güterzug mit Personenbeförderung auf Bül-Viadukt

Rücktritt bekannt. Mit der Interimsleitung der «Lokrevision, Werkplatz Uster» betraute der Vorstand Peter Fischer aus Winterthur. Für die Gesamtleitung Technik zeichnete darauf vorübergehend der Präsident verantwortlich. Peter Fischer hat sich inzwischen in seine Aufgaben eingearbeitet und stellt sich der Generalversammlung am 21. April 2010 zur Wahl in den Vorstand. Auf dieses Datum hin werden auch die Tätigkeiten des Verwalters der DVZO-Liegenschaften (eigene und gemietete) mit der Aufnahme in den Vorstand aufgewertet. Robert Meier, Oberdürnten, wird sich der GV 2010 ebenfalls als Vorstandsmitglied zur Wahl stellen.

Liegenschaftsverwaltung und freizeitmässiger Dampfbahnbetrieb – wie hängt das zusammen? Zu der eisenbahntechnischen Infrastruktur zwischen Bauma und Bäretswil gehören auch der Bahnhof Bäretswil, das Barrierenhäuschen Neuthal, die Station Neuthal (im Baurecht abgegeben), die Remise in Bauma (im Baurecht), das daneben neu erstellte Baudienstmagazin und in Zukunft die Bahnhofhalle Bauma. Hinzu kommen die gemieteten Objekte der Lok-Remise Uster und seit dem 1. Juli 2009 auch die im Baurecht übernommene Remise in Wald ZH. All diese Gebäude, teilweise deren Umschwung sowie die nicht von der Bahn genutzten Flächen entlang der eigenen Bahnlinie müssen sachverständig verwaltet werden. Diesbezüglich forderte uns der Bahnhof Bäretswil im Berichtsjahr gleich zweimal heraus: Anfang April 2009 verstarb überraschend der Mieter der Bahnhofswohnung. Vor einer Neuvermietung musste eine umfassende Sanierung der Wohnung durchgeführt werden. Kaum war diese abgeschlossen, schockierte uns am 13. August der Mottbrand im Güterschuppen. Dank dem schnellen Eingreifen der Feuerwehr konnte Schlimmeres verhindert werden. Die Behebung der Schäden und der damit verbundenen Arbeiten wird uns auch noch ins 2010 begleiten.

Die Werbemittel und Drucksachen des DVZO kommen immer gut an und legen Wert auf einen professionellen Auftritt. Um diesen hohen Standard beizubehalten und auszubauen holte die Vereinsleitung auf Jahresbeginn Dieter Enz, Bäretswil,

mit ins Boot. Als Webmaster hat er eine top aktuelle und viel beachtete Website für den DVZO geschaffen und pflegt www.dvzo.ch vorbildlich. Im Herbst drängte sich unter dem Druck der stetig steigenden Kosten eine Neuorientierung in Sachen Konzept, Layout, Redaktion der Werbemittel und Drucksachen auf. Dieter Enz fand eine gerechte Lösung, verbunden mit einem grossen Nutzen für den Verein. Nicht nur die Werbemittel finden Beachtung, auch die Tätigkeiten des DVZO allgemein sind in der Presse immer wieder ein willkommenes Thema. Gemäss Medienbeobachtung wurden der DVZO und seine Bahn im 2009 in mehr als 330 Berichten in irgendeiner Weise erwähnt.

Zum enormen Interesse in den Medien beigetragen hat selbstverständlich das Projekt «Historische Bahnhofhalle Bauma». Es gilt in der Fachwelt und in Denkmalschutzkreisen als beispielhaft und mutig. Für unsere Museumsbahn ist das Projekt ein wichtiger Teil der Zukunftsstrategie. Am 20. März 2009 erfolgte am heutigen Standort der Halle in Olten deren öffentliche Übergabe von den SBB an den DVZO mit einem würdigen Festakt. Kurz darauf begann die Sammlung privater und öffentlicher Gelder für die Realisierung des einmaligen Projektes. Ende 2009 waren knapp über 200 000 Schweizer Franken zugesichert. Ausserdem hat der DVZO beim Lotte-riefonds des Kantons Zürich ein Gesuch um finanzielle Unterstützung in der Grösse eines siebenstelligen Betrages eingereicht. Am 10. Oktober startete die bauliche Umsetzung des Projektes mit dem «Spatenstich» unter strömendem Regen. Das Wetter argumentierte ausserordentlich überzeugend für die Notwendigkeit eines Daches für unsere Museumsbahn! Christoph Rutschmann erteilte als Projektleiter das OK für die ersten Vorbereitungsarbeiten: Diese umfassen die Gleisanlage der zukünftigen Bahnhofhalle, welche auf Saisonbeginn 2010 fertiggestellt sein muss. Die Halle selbst wird voraussichtlich 2013 ins Tösstal verlegt werden können. Die historische Bahnhofhalle ist nur ein Teil der Vorwärtsstrategie des DVZO. Die SBB Infrastruktur plant intensiv die zukünftigen SBB-Anlagen in Bauma, der DVZO ist in diese Planung eingebunden. Etliche Sitzungen dazu haben bereits stattgefunden. Die neue Einbindung der DVZO- in die SBB-Anlagen in Bauma wird ebenfalls sehr kostenintensiv werden. Ohne fremde finanzielle Hilfe ist dies kaum zu schaffen. Und auch auf der Bahnlinie nach Bäretswil sind in Zukunft wichtige Erneuerungen nötig. Laufend werden Trasseestücke vorschriftsmässig erneuert. Ausserdem gilt auch für uns, dass bis 2014 die Niveauübergänge gemäss Vorschrift des Bundesamtes für Verkehr sicherheitstechnisch saniert werden. Es bleibt noch viel zu tun.

Die Weichen haben wir für unsere Bahn in Richtung Zukunft gestellt. Das Ziel erreichen können wir nur mit Ihrer Hilfe. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung als aktives Mitglied, Gönner oder Sponsor. Wer weiss, vielleicht wird die Bahn des DVZO dereinst als bedeutendes kulturelles Erbe in die Geschichte eingehen; wir alle arbeiten daran!

Hugo Wenger, Präsident

Seit dem 25. Januar 1969 besteht unter der Bezeichnung «Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland» ein Verein, welcher sich zum Ziel setzt, «die historischen Dampf- und Elektrolokomotiven, das Rollmaterial sowie die Bahnstrecke Bauma – Hinwil zu erhalten. Der Verein betreibt dabei einen nicht gewinnorientierten Bahnbetrieb mit den damit verbundenen Nebengeschäften wie Betrieb eines Speisewagens und Souvenirverkauf.» (Statuten). Dieser ehrgeizige Zweck bedingt eine strategische und operative Leitung durch den Vorstand, welche die Ressortleiterinnen und -leiter mit Hilfe ihrer Mitarbeitenden schliesslich in Tat umsetzen.

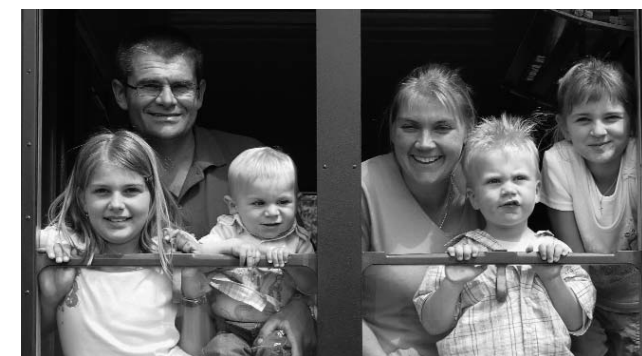
Aktuell setzt sich der Vorstand zusammen aus Präsident, Kassier, Aktuarin, Technischer Leitung (je ein Verantwortlicher für die Bereiche Triebfahrzeuge und Wagen), sowie den Leitern Betrieb und Infrastruktur. Im Vereinsjahr 2009 gab in der Besetzung des Vorstandes zwei personelle Veränderungen: Die GV 2009 wählte Monika Bieri als Aktuarin, Nachfolgerin von Verena Lutz und Thomas Urech trat im Juni 2009 aus der technischen Leitung zurück – Peter Fischer hat dieses Amt ad interim übernommen und stellt sich an der GV 2010 zur Wahl in den Vorstand. Robert Meier war als Immobilienverwalter jeweils als Gast an den Vorstandssitzungen dabei.

Neben der Generalversammlung im Juni 2009 wurden im Vereinsjahr in den 10 Sitzungen verschiedene Geschäfte abgewickelt, die in den einzelnen Jahresberichten detailliert nachzulesen sind. Neben den Projekten wie «historische Bahnhofhalle» und «Bahndienstmagazin Wolhusen» beschäftigte sich der Vorstand 2009 mit sicherheits- und umwelttechnischen Fragen, Konzeptarbeit zum Thema Ausbildung und Informationspolitik, Vermietung und Mieten verschiedener Objekte sowie die Finanzierungsfrage. Dank der Neuorganisation der Bereiche Ausbildung und Medienarbeit erreichte der Vorstand eine Zunahme der Qualität bei gleichzeitiger Kostenreduktion. Gerade die Finanzbeschaffung ist ein Thema, das den Vorstand auch zukünftig intensiv beschäftigen wird.

Der Vereinszweck kann dank dem grossen persönlichen Einsatz der aktiv Mitarbeitenden sowie der finanziellen Beteiligung durch die Entrichtung der Mitgliederbeiträge erfüllt werden. Bei der Mitgliedschaft wird gemäss Statuten zwischen denjenigen unterschieden, welche an der jährlichen Generalversammlung das Stimm- und Antragsrecht haben (Aktiv-, Ehren- und Freimitglieder) und solche, welche ohne Stimmrecht, jedoch mit beratender Stimme an der GV teilnehmen (Gönner- und Kollektivmitglieder).

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2009:

Total Mitglieder	611		
Aktivmitglieder	302	Mitarbeitende	146
Kollektivmitglieder	5		
Gönner	279	unter 20 Jahre	10
		(davon 8 aktiv)	
Ehrenmitglieder	19	davon 14 aktiv	
Freimitglieder	0		



Familienausflug

Im Laufe des Jahres waren folgende Mutationen zu verzeichnen:

40 Neumitglieder			
Aktivmitglieder	22	Mitarbeitende	10
unter 20 Jahren	4	Mitarbeitende	3
Gönner	14		

Der Tod von vier Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies Rudolf Berghändler von Uster, Kurt Bosshard von Uster, Herbert Strässler von Winterthur und Jakob Rutschmann von Dietlikon. Wir drücken den Angehörigen an dieser Stelle nochmals unser herzlichstes Beileid aus.

Die grosse Zahl der 113 Austritte lässt sich auf die Bereinigung der Mitgliederliste zurückführen, wobei Mitglieder ausgeschlossen wurden, welche trotz Mahnung den Beitrag fürs Vereinsjahr 2009 nicht geleistet haben.

Gemeldete Todesfälle	4
Nachsendefrist abgel.	3
Annahme verweigert	1
Austritt gemeldet	15
Bereinigung	90

Ein Verein ist eine Körperschaft aus Menschen, welche sich zu einem bestimmten Zweck zusammenschliessen. Der DVZO ist sehr engagiert in der Umsetzung seines Vereinszweckes. Eine weitere Möglichkeit, den Verein aktiv zu unterstützen liegt in der Mitgliederwerbung: Der relativ geringe Jahresbeitrag mit grossem Nutzen (Freifahrtenkarte auf den öffentlichen Fahrten für eine ganze Saison) ist ein gutes Argument, Bekannte und Freunde davon zu überzeugen, zur Erhaltung von wertvollem Kulturgut beizutragen. Verschiedene Veränderungen erleichtern den Beitritt, sei es die aktuelle Internetseite, sei es der Fahrplanflyer 2010 mit integrierter Anmeldekarte.

Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es: Den aktiven Aktivmitgliedern herzlichen Dank für den grossen Einsatz im 2009: Wir alle sind dankbar für diejenigen, die mit (finanziellen) Taten mithelfen, dass der DVZO auch im 2010 viele Menschen mit so lebendiger Eisenbahngeschichte erfreuen kann, wie es ihm bisher gelungen ist!

Monika Bieri, Aktuarin

1. Betriebsleitung

1.1 Private und öffentliche Extrafahrten

47 Besteller bezahlten uns für die Führung eines oder mehrerer Dampfzüge und 6 weitere mieteten einen elektrischen Extrazug. Dies ist gegenüber 2008 ein leichter Zuwachs. Sowohl belastungsmässig wie finanziell besonders ins Gewicht fielen die beiden Grossaufträge vom Winterthurer Freilichtspiel und von der Glarner Kantonalbank. Stark zugenommen hat im Berichtsjahr das Segment der öffentlichen Sonderfahrten, das heisst von Extrafahrten, die für das interessierte Publikum gratis oder gegen Entgelt zur Verfügung standen.

Am 21./22. Februar unternahmen der DVZO und der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) mit Unterstützung des Vereins Dampfbahn Bern (DBB) und des Dampflok-Clubs Langenthal eine gemeinsame zweitägige Fahrt ins Emmental. Der schöne Langstrecken-Dampfzug mit teilweiser Doppeltraktion fand breite Beachtung und bewies den Erfolg einer erspriesslichen Zusammenarbeit mit anderen Vereinen. Leider konnte das ursprünglich anvisierte Ziel Wasen wegen zu viel Schnee nicht erreicht werden. Dies konnte der guten Stimmung an Bord aber nichts anhaben.

Für einen repräsentativen Sonderzug zur Überschreibung der Centralbahn-Halle in Olten fanden zwei nächtliche Überfahrten mit der Ed3/3 401 statt. Einige Unentwegte liessen es sich nicht nehmen, im wohlgeheizten C 105 die nächtliche Dampffahrt mitzumachen.

Am Muttertag, 10. Mai, spannten wir erneut mit dem VHMThB zusammen und führten eine grosse Rundfahrt durch den Thurgau und ins Toggenburg durch. Das schöne Frühlingswetter und das reichhaltige Frühstücksbuffet in den Buffetwagen trugen zum Erfolg bei.

Am 23./24. Mai nahmen wir mit der «Schwyz» am Dampflok-Treffen in Arth-Goldau teil, wobei die Lok wohl zum ersten Mal in ihrem Leben in den Bahnhof ihres Namens kam.

Am 03. Juni ging es an die deutsche Grenze, um die nächste Kohlenlieferung im Umfang von 50 Tonnen abzuholen. Zum ersten Mal fand der Umschlag nicht in Hemishofen, sondern an der Hochrampe in Zweidlen statt.

Zwei Mal, am 28. Juni und am 01. August, waren wir beim Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen-Singen engagiert für öffentliche Dampfzüge Stein am Rhein-Etwilen-Ramsen.

Ein besonderes Engagement fand statt in Zusammenhang mit dem Winterthurer Freilichtspiel «Das dritte Gleis», welches 17 Mal von über 100 Laienschauspielern im Bahnhof Töss aufgeführt wurde und die kurze Geschichte der Nationalbahn vor über 130 Jahren zum Thema hatte. Der Dampfzug war integraler Bestandteil einiger Szenen und diente auch zum stilvollen Transport der Gäste vom und zum Hauptbahnhof. Zu diesem Zweck waren die Lok 10 und sechs Wagen während sechs Wochen dauernd im Bahnhof Töss stationiert.

Am 12./13. September gab es in Glarus erstmals seit 2002 wieder ein Bahnhoffest mit öffentlichen Dampffahrten Glarus-Linthal. Die dortige Kantonalbank stellte zu ihrem Jubiläum der Bevölkerung unseren Dampfzug zur Verfügung.

Zusammen mit dem am gleichen Anlass verwendeten Dampftriebwagen führten wir gemeinsam mit dem Verein Dampfgruppe Zürich am darauf folgenden Montag, 14. September zwischen Bauma und Hinwil einen «UeBB-Tag» durch. Für die mitreisenden Fotografen wurden verschiedene möglichst authentische Sujets zusammengestellt, die an die Betriebszeit zwischen 1901 und 1947 erinnerten.

Am 27. September war eine Abholfahrt für die Ec4/5 11 der DBB Anlass zu einem herbstlichen Vereinsausflug nach Olten. Am 3. Oktober (Dampf) und am 6. Dezember (Diesel) gab es öffentliche Züge zwischen Bubikon und Wolfhausen. Obwohl dieses Gleis seit 2006 auch für den Güterverkehr keine Verwendung mehr findet, bleibt es für unsere Zwecke vorerst noch bestehen.

Zum fünften Mal brachte das herbstliche Fahrzeugtreffen in Bauma einen dichten Verkehr auf die Schienen im Tössstal. Besonderer Stargast war die 151-jährige Dampflok «GENF» der Stiftung SBB Historic. Aber auch das Gotthard-Krokodil Be6/8 13302 und der Lötschberg-Gigant Ae6/8 205 sowie der Sihltalbahnhof-Triebwagen Fc2/4 84 liessen die alte Zeit wieder aufleben.



Auf dem Führerstand der Lok GENF

1.2 öffentliche Fahrten

Von den gemäss Kursbuch vorgesehenen 72 Zugpaaren Bauma-Hinwil mussten 12 mit elektrischer Ersatztraktion geführt werden. Zurückzuführen war dies auf Probleme mit der Luftpumpe (2 Zugpaare am 17. Mai) sowie mit der Abdichtung der Überhitzerrohre im Kessel der Ed3/3 401 (6 Zugpaare am 7. Juni sowie 4 Zugpaare am 16. August). Das Wetter spielte meistens mit, nur zwei Mal war es deutlich zu heiss und ein Mal zu kalt (Schneefall am 18. Oktober). Die Frequenz betrug in der Regel zwischen 900 und 1400 Gästen pro Tag, lediglich zwei Mal in den Sommerferien (August) gab es deutliche Einbrüche mit weniger als 700 Gästen. Bisweilen wurden wir Opfer unseres eigenen Erfolges, als die einen oder anderen Züge zu mehr als 100% besetzt waren.

Die am stärksten ausgelasteten Züge waren durchwegs diejenigen mit Abfahrt in Hinwil um 10.30 und 11.30 Uhr, an einzelnen Tagen auch der «Mittagszug» Bauma ab 12.30 Uhr. Den Rekord hält der Zug Bauma ab 15.30 Uhr vom 6. September mit 319 Fahrgästen – dank der Gruppenvormeldungen und entsprechender Wagendisposition glücklicherweise ohne Stehplätze...

Grundsätzlich ist es nach dem aktuellen Konzept vorgesehen, den «schweren» 2. Zug (76t Anhängelast mit 215 Sitzplätzen) durch die Lok Schwyz und den «leichten» 1. Zug (58t Anhängelast mit 200 Sitzplätzen) durch die Lok 401 zu befördern. Leider stand aber auch im Berichtsjahr die für schwere Leistungen am Berg geeignete «Schwyz» an lediglich einem Betriebstag zur Verfügung. An denjenigen Tagen, an denen keine fremde Ersatzlok zur Verfügung stand, musste einer der beiden «Tiger» einspringen. Bis Anfang August stand dafür die Nr. 8518 zur Verfügung, anschliessend griffen wir auf die Nr. 10 zurück. Beide Maschinen erfüllen die schweren Anforderungen, wenn sie absolut korrekt bedient werden. Schon geringste Unachtsamkeiten und Fehler, die bei unserem zumeist unroutinierten Personal vorkommen, haben Verspätungen zur Folge, die sich bis am Abend ohne weiteres auf 30–40 Minuten kumulieren können. Ebenfalls auf die fehlende Routine zurückzuführen ist das mangelnde Bewusstsein für Teamarbeit, die über den eigenen Bereich hinausgeht. Allzu häufig denkt mancher zuallererst nur an sich und seinen Job ohne zu merken, dass er den anderen und letztlich auch wieder sich selber dabei in die Quere kommt.

Am 6. September kam die Ec3/5 3 des VHMThB zum Einsatz, und am 4. und 18. Oktober weilte die Ec4/5 der DBB bei uns zu Besuch. Beide brachten eine Entlastung für unsere kleinen Dreikuppler, die mit der Traktion des gesamten einsatzfähigen Materials meist knapp und gelegentlich über der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit rangierten.

Für eine nachhaltige Betriebsführung ist der planmässige Einsatz einer dritten Maschine unabdingbar. Diese kann durch Schiebedienst Bauma-Neuthal die vor allem am Vormittag latente Schleudergefahr auf diesem kurvigen Abschnitt lindern und am Nachmittag durch Ablösungen die meist zu knappen Pausen für die Retablierung verlängern.

1.3 Lokomotiven

Während des Berichtsjahrs standen vier Dampfloks zur Verfügung: Die frisch in Betrieb genommene Ed3/3 401 «Bauma», die Ed3/3 4 «Schwyz» sowie die beiden Tigerli E3/3 8518 «Bäretswil» und E3/3 10. Aufgrund verschiedener Pannen sowie Bedienungs- und Reparaturfehlern standen nie alle Loks gleichzeitig im Einsatz. Nachdem die «Schwyz» im Winter 2008/09 in Uster verschiedener «Garantie- und Nacharbeiten» unterzogen worden war (mit Ausnahme der Stangenlager), erlitt sie während ihres Einsatzes Ende Mai in Arth-Goldau einen schweren Lagerschaden, der eine umfassende Revision der Stangenlager notwendig machte. Seither stand sie dem Betrieb nicht mehr zur Verfügung. Die



Lok SCHWYZ auf der Drehscheibe in Uster

Lok 401 wiederum hielt sich zu Beginn gut und konnte auch einige Winterfahrten absolvieren. Im Lauf des Sommers traten aber wiederholt Undichtheiten an den Anschluss-Stutzen der Überhitzerrohre auf, die einige Male die vorzeitige Ausserbetriebnahme der Lok und ihren Ersatz durch elektrische Traktion erforderlich machten. Eine entschlossene Intervention der Technik-Gruppe brachte mit dem Ersatz aller Befestigungsmuttern durch stärkeres Material schliesslich eine definitive Lösung, worauf die Lok den Rest der Saison klaglos meisterte und ihre Stärke als sparsame Heissdampflok voll ausspielen konnte. Während sich der «Tiger» 8518 kesselseitig gut hielt, zwang uns seine ausgeleierte Steuerung, die Lok in der zweiten Hälfte der Saison zurückhaltend einzusetzen. An ihre Stelle trat die Nr. 10, die wegen Reparaturen der Schieberschubstangen auf Anfang Juli, rechtzeitig zu ihrem Theaterauftritt in Winterthur, fertig wurde.

Für die zahlreichen Dienstfahrten kam vorzugsweise die Be4/4 15 zum Einsatz, und zur Ergänzung vor allem im Bereich Infrastruktur wurden auch die Schienentraktoren Tm^{'''} 94 und der Tm^{'''} 95 verwendet.

1.4 Wagen

Während der Saison 2009 standen die 6 Personen-, 3 Gepäck- und 2 Buffetwagen ohne Einschränkungen zur Verfügung.

1.5 Infrastrukturbenützung

Neben den 144 fahrplanmässigen Zügen (72 Zugpaare) fuhren weitere 164 Dienst- und Extrazüge über unsere Strecke zwischen Bauma und Bäretswil, wovon zwei durch eine fremde EVU im Netzzugang geführt wurden (Oberbau-Messzug von SBB-I sowie SBB-Historic mit der «Spanisch Brötli-Bahn»).

Der Baudienst führte rund 60 Rangierfahrten aus. Eine grössere Übung war insbesondere in Zusammenhang mit dem Oberbau-Totalumbau zu meistern, der vom 17. August bis 1. September auf zwei je rund 120 Meter langen Abschnit-

im Bereich Bussenthal-Neuthal zwecks Austestung und Vorführung einer neuen Gleisbaumaschine der Firma Sersa durchgeführt wurde. Während zweieinhalb Wochen war die dauernde Besetzung des Bahnhofs Bärethwil sowie die durchgehende Stellung eines Lokführers nötig. Im Gegenzug kamen wir fast kostenlos zur nachhaltigen Sanierung von zwei besonders stark versandeten Gleisabschnitten.

Per Ende Saison musste im Bahnhof Bauma die ganze B-Gruppe für den Totalumbau und Vorbereitung der Gleisgeometrie auf die Wagenhalle geräumt werden. Was für den reduzierten Winterbetrieb nicht benötigt wurde, fand vorübergehenden Unterschlupf in Bärethwil, Wald und Zürich.

1.6 Buffetwagen

Der Buffetwagen hatte zum vierten Mal in Folge eine sehr ereignis- und ertragsreiche Saison. Auffallend war 2009 die Gewichtsverschiebung von den Extrafahrten zu den öffentlichen Sonderfahrten. Das rollende Verpflegungsangebot wurde neben den 2 mal 12 Einsätzen an den Fahrsonntagen von lediglich 10 externen Kunden, hingegen an 13 Tagen vom Verein selber beansprucht.

Der Betrieb mit dem neuen Stützpunktwagen hat sich zur besten Zufriedenheit aller Beteiligten definitiv eingelebt.

1.7 Benützung von fremdem Rollmaterial

Die in Romanshorn stationierte Ec3/5 3 des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) diente als leistungsfähige Langstrecken-Dampflok an den beiden gemeinsamen Vereinsausflügen vom 21./22. Februar sowie vom 10. Mai. Anfang September war sie zur Verstärkung in Bauma eingesetzt, von wo aus sie uns auch eine Woche später im Glarnerland unterstützte. Nach wie vor war in erster Linie Lokpersonal des DVZO unter Leitung von Daniel Rutschmann und Wädi Schmid am Betrieb und Unterhalt dieser Lok beteiligt.

Aus Burgdorf besuchte uns vom 27. September bis 18. Oktober die Ec4/5 11 der Dampfbahn-Bern. In dieser Zeit führte sie neben dem öffentlichen Überfuhr-Extrazug je einen Sonntagsdienst und präsentierte sich am Fahrzeugtreffen vom 10./11. Oktober.

Ebenfalls am Fahrzeugtreffen eingesetzt waren die Krokodillok Be6/8 13302 sowie die BLS-Maschine Ae6/8 205 und der ZMB-Triebwagen FCe2/4 84.

1.8 Ausmietung von eigenem Rollmaterial

Verschiedene Male mietete die Firma Bahn-Support AG den Tem^m 94 sowie drei bis vier Güterwagen inklusive Sputnik für Personalinstruktions- und Prüfungsfahrten in Bülach und Bauma.

Am 22./23. August standen unsere historischen Wagen zusammen mit Lokomotiven aus dem 19. Jahrhundert im Zentrum des Jubiläums «150 Jahre Turgi-Waldshut». Einmal mehr zeigte sich dabei, dass das von uns gepflegte historische Erbeschweizweit unvergleichlich und entsprechend begehrt ist.

Nach Saisonschluss stellten wir dem Verein Dampfgruppe Zürich den BC 4563 für zwei Extrafahrten zur Verfügung. Im

Gegenzug geniesst dieser Wagen über den Winter Gastrecht im Zürcher Depot F auf dem Standplatz des CZm1/2 31, der für eine Kesselkur auswärts weilt.

1.9 Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Tage	Kilometer
Ed3/3 4	5	350
(nur im Mai während rund 2 Wochen in Betrieb)		
E3/3 8518	20	1020
E3/3 10	34	1250
Ed3/3 401	38	2355
Be4/4 15	51	3500
Tem ^m 94	30	850
Tm ^m 95	35	530

Weitere 2600 Kilometer leisteten fremde Fahrzeuge unter der eisenbahnrechtlichen Verantwortung des DVZO (davon allein die Ec3/5 3 des VHMThB 2240 Kilometer). Damit kommen wir für das Jahr 2009 auf eine totale Laufleistung des Verkehrsunternehmens von 12'460 Kilometern, was beinahe dem Vorjahresergebnis entspricht.

2. Personal und Ausbildung

Im Lokpersonal beendeten mit Fritz Grotz, Lukas Trüb und Jürg Hauswirth gegen Ende der Saison drei neue Lokführer ihre Ausbildung mit einer erfolgreichen Prüfung. Sie helfen nun mit, die Personalsituation nach dem altersbedingten Ausscheiden unseres Lokführer-Obmanns Erich Senti ein wenig zu entschärfen. Bereits macht sich aber wieder Bedarf an neuen Heizern bemerkbar, zumal sich im Rahmen der Überführung dieser Personalkategorie unter die Vorschriften der Triebfahrzeugführerzulassung eine gewisse Flurbereinigung ergeben hat.

Auch die Bereiche Zugpersonal, Barrierendienst und Strassenwache, Stationspersonal sowie Buffetwagen behielten ihre Attraktivität für an Mitarbeit und Weiterbildung interessierte Mitglieder. Alle Ressorts verzeichneten etliche Neueinstellungen und Beförderungen, welche die Abgänge mehr als kompensierten.

3. Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Mit der Zürcher Museumsbahn (ZMB) pflegten wir die vertraglich institutionalisierte Kooperation in verschiedenen Einzelfragen und vor allem auch im Bereich des Lok- und Zugpersonals, wo ein fleissiger Personalaustausch zur gegenseitigen Horizonterweiterung führt. Ferner war es für uns eine Ehre, dass die ZMB ihren mustergültig revidierten Triebwagen FCe2/4 84 aus dem Jahr 1924 am Fahrzeugtreffen Bauma erstmals der Öffentlichkeit präsentierte.

Nachdem 2008 bereits die ZMB unter das «EVU-Dach» der Eurovapor gewechselt hat, vollzog diesen Schritt im Berichtsjahr auch der Verein zur Erhaltung der Dampflok Muni (VDM), mit dem wir seither keinen offiziellen Kontakt mehr haben. Somit verblieb der Verein Historische Mittel-Thurgau-



Fitnessfahrt der Gotthard-Schnellzuglok

Bahn (VHMThB) mit 12 Fahrtagen als regelmässige «Unter-EVU» des DVZO. Für eine einmalige Aktion stellten wir im Mai auch dem Dampfbahn-Verein Surental (DVS) in Triengen den Netzzugang für einen Lokzug nach Luzern zur Verfügung. Verschiedentlich befuhren wir die Bahnstrecke Etwilen-Ramsen, die vom Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen-Singen (VES) unterhalten und betrieben wird. Anfang März konnten wir zwei Wagenladungen voll historisches Stellwerkmaterial demontieren und nach Hause nehmen. Im Sommer führten wir im Auftrag des VES an zwei Tagen einen öffentlichen Betrieb zwischen Stein am Rhein-Ramsen durch, während zwei weitere Tage mit Rollmaterial des VHMThB bestritten wurden.

Mit dem Verein Dampfbahn Bern (DBB) und dem Dampflok-Club Langenthal arbeiteten wir im Rahmen des winterlichen Vereinsausflugs ins Emmental zusammen. Aufgrund der dort geknüpften Kontakte kam ein halbes Jahr später der dreiwöchige herbstliche Besuch der Ec4/5 11 der DBB in Bauma zustande.

Verschiedentlich arbeiteten wir mit Rollmaterial der Stiftung SBB Historic. Bereits im Mai stellten wir dem Historic-Team des Depots Winterthur unseren Zug für eine Fitnessfahrt mit dem stangenbetriebenen Gotthardveteran Be4/6 zur Verfügung. Die Betriebsgruppe 13302 steuerte ihr Krokodil an die Lokausstellung in Glarus bei und nahm vier Wochen später am Fahrzeugtreffen in Bauma teil. An diesem Anlass nahm die Stiftung SBB-Historic ebenfalls mit ihrer 151-jährige Lok «Genf» zusammen mit den Replika-Wagen der «Spanisch Brötli-Bahn» teil. Der Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) unterstützte uns mit dem UeBB-Dampftriebwagen anlässlich der Extrafahrten im Glarnerland und des «UeBB-Tages». Unsererseits stellten wir dem OK «150 Jahre Turgi-Waldshut» unsere Wagen und die

Ed3/3 401 zur Verfügung und trugen so zu diesem unvergesslichen und bestens organisierten Anlass bei. Zusammen mit dem Verband der historischen Eisenbahnen Schweiz (HECH) fanden regelmässige Sitzungen unter Beteiligung des DVZO statt. Im Zentrum stand während des Berichtsjahres die Risikoanalyse, die zur Grundlage des weiteren Einsatzes von Triebfahrzeugen ohne Zugsicherung werden soll und deren Ergebnisse auf 2010 erwartet werden.

4. Unregelmässigkeiten und Unfälle

Am 24. Mai stellte der Heizer während der Rückfahrt von Arth-Goldau bei einem Schmierhalt in Sattel-Ägeri fest, dass an der Lok «Schwyz» ein Stangenlager defekt war. Der Stellkeil war verschwunden und die eine Lagerschale bereits stark ausgeschlagen. Die Lok konnte noch bis Samstagern geschleppt werden, wo sie zurückgelassen und nach Ausbau der Stangen 14 Tage später nach Uster transportiert wurde. Während der Bauarbeiten auf der Strecke Bärethwil-Neuthal entgleiste am 23. August wegen eines vergessenen Hemmschuhs der Tem^m 94 mit beiden Achsen auf der Weiche 2 in Bärethwil und musste in einer mehrstündigen Aktion mit Unterstützung des SBB-Hilfswagens aus Rapperswil wieder auf die Schienen gestellt werden. Personen- und Sachschaden war nicht zu beklagen. Die unabhängige Unfalluntersuchungsstelle des UVEK hat den Vorfall noch gleichentags protokolliert und im summarischen Verfahren erledigt.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Betriebsressorts sei für ihre gut 10 000 freiwilligen Arbeitsstunden im Jahr 2009 herzlich gedankt.

Der DVZO verfügt über fünf betriebsfähig aufgearbeitete Dampflokomotiven. Nach den winterlichen Unterhaltsarbeiten in der Lokremise in Uster wurden im Vorfrühling 2009 die Loks 10, 8518 «Bauma» und 401 «Bäretswil» mit viel Rauch und guten Wünschen für die Überfuhr nach Bauma vom Team Uster verabschiedet. Die Loks Nr. 4 «Schwyz» und Nr. 2 «Hinwil» bleiben weiterhin in Uster. Diese Patienten brauchen noch etwas Geduld bis zum nächsten Einsatz, speziell die Lok 2, welche einer größeren Kesselreparatur unterzogen werden muss. Zum Jahresanfang 2010 wird der Kessel sandgestrahlt und anschliessend akribisch auf Materialzustand und Schäden geröntgt. Möglicherweise kann anlässlich der GV 2010 näher über das weitere Vorgehen informiert werden. Die Lok «Schwyz» wurde Ende Mai 2009 in den Einsatz am Rigi-Fest berufen. Während einer Fahrt büsste sie das linke vordere Kuppelstangenlager ein, so dass die Rückfahrt von Arth-Goldau nach Bauma abgebrochen werden musste. Die SOB-Freunde in Samstagern gewährten der «Schwyz» Asyl bis zur Schleppfahrt nach Uster.

Die Obduktion in Uster ergab eine dringend nötige Totalrevision des gesamten Antriebes. Darüber wurde auf der Webseite und im MitgliederMagazin ausführlich berichtet. Auch hier kann möglicherweise anlässlich der GV 2010 eine Aussage für den Einsatz der Lok Schwyz gemacht werden. Mit der kraftstrotzenden Lok 401 hatten wir einige Überhitzerprobleme zu bewältigen sowie Imageschaden nach dem Motto: «Blamiere dich täglich» in Kauf zu nehmen. Positiv für das Technikteam (Uster und Bauma) war eine zunehmende Routine der De- und Montage der Überhitzerrohre. Leider verging zuviel Zeit, bis wir realisierten, dass die Befestigungsmuttern dem Anzugsmoment nicht standhielten. Seither bereitet diese Maschine viel Freude, intern wie extern, und war privilegiert für den Einsatz zweier Extrafahrten im Dezember 2009, welche die Lok auf winterlichen Gleisen tadellos meisterte.

Die Loks 8518 und Lok 10 standen während der Saison 2009 sehr stark im Dienst und zeigten dies mit manchen Wehwehchen: Luftpumpe, Schmierversuche und Zweifel an den Schmiermitteln, Pumpenregler und Speiseköpfe, Wasserstände mit leckenden Reiberhähnen hielten uns auf Trab. Der sechswöchige Einsatz der Lok 10 im Theater «das dritte Gleis» in Winterthur-Töss war für den Schreibenden ein Heimspiel, konnten doch einige Eingriffe praktisch vor der Haustüre gemacht werden. Für die sorgfältige Lok-Betreuung nochmals besten Dank an die diversen Teams.

Die historische Elektrolok Be 4/4 Elektrolok wurde in der erste Hälfte 2009 für die Steckeranforderungen der SBB aufgepeppt: Das elektronische Überwachungssystem ETM-S wurde eingebaut und getestet. Somit können wir die SBB Geleise wieder ohne Stress und schlechtem Gewissen befahren. Hiermit besten Dank an die treuen und einsatzbereiten Kollegen, welche in Herisau ihren Dienst geleistet haben. Der Schienentraktor Tem 354, von Weitem erkennbar als eine SBB Elektro-Rangiermaschine, läuft klaglos und ist dank des alternativen Dieselantriebes ein höchst praktisches Fahrzeug

für die unterschiedlichsten Einsätze. Die beiden Tm, der eine mit hydraulischem Kran in Bauma stationiert und das ältere Model in Uster, werden als Arbeitsfahrzeuge sehr geschätzt – speziell der hydraulische Kran und die Ladebrücke sind heute unverzichtbar im Bereich Infrastruktur.

Seit Juli 2009 habe ich, Peter Fischer, die Aufgabe des Leiter Technik Lok ad interim übernommen, an den Vorstandssitzungen teilgenommen und stelle mich anlässlich der GV 2010 zur Wahl für diese verantwortungsvolle Aufgabe. Nach dem nicht ganz reibungslosen Rücktritt von Thomas Urech im Juni 2009 gab es Einiges zu reden und tuscheln von Bauma via Bäretswil und Hinwil bis nach Uster: Jede entsprechende Kurznachrichte und Info wurde intern, wie leider auch extern auf unterschiedlichste Art interpretiert und zerpfückt.

Der Stand heute: Das Klima ist ruhiger, vernünftiger und wieder angenehm geworden. Die Kommunikation zwischen den Ressorts ist zu dem geworden, was von zielgerichteten Verantwortlichen samt Mitarbeitenden erwartet werden kann.

Mit der stolzen Zahl von vier Dampfloks sind wir in der Lage, auch strenge Zeiten anzugehen: Die betriebsbereiten Loks 10, 8518 und 401 werden auch in der neuen Saison die Erwartungen erfüllen, unter der Bedingung einer vorbildlichen Wartung durch die Technik-Kollegen in Bauma während der Betriebsmonate.

Die drei Loks sollen baldmöglichst durch die Lok Nr. 4 «Schwyz» ergänzt werden, welche bis zum Abschluss der Revision der Antriebsstangen und Lager noch etwas in Uster ausharren muss. Wann die Nr. 2 «Hinwil» als fünfte Lok wieder für Einsätze zur Verfügung steht, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar.

Ich danke allen Mitarbeitenden, welche in Fronarbeit mit-helfen, dass unsere «alten Ladies» rüstig sind, bleiben oder wieder werden und freue mich auf eine konstruktive Zusammenarbeit im Jahr 2010.

Peter Fischer, Leiter Technik Lok a.i.



Wasserstand-Anzeige der Lok SCHWYZ



C 6109, ehemals C 6074, aufgebockt in der Remise I in Uster

Der DVZO legt Wert auf gepflegtes Rollmaterial. Das dies immer wieder geschätzt wird, zeigten verschiedene Anlässe im Berichtsjahr, in welchem unsere Wagen zum Einsatz kamen. Eine historische Lokomotive ist zweifelsohne ein Blickfang. Die Personenwagen jedoch können als Visitenkarte des DVZO angesehen werden, sind sie es doch, mit denen die Fahrgäste direkten Kontakt haben. Diese Wagen werden in Kleinarbeit durch unsere aktiven Mitglieder an den Standorten Uster und Bauma unterhalten und revidiert. Neben unsichtbaren, sicherheitsrelevanten Kontrollen und Revisionen sind dies auch «kosmetische Eingriffe» oder kompletter Wiederaufbau. Im Berichtsjahr wurden folgende Wagen unterhalten oder revidiert:

C 6074

Nach dreijähriger Hauptrevision in Bauma und Uster steht dieser Personenwagen für die Saison 2010 wieder unserer Museumsbahn zur Verfügung. Er trägt jetzt neu seine alte Nummer C 6109. Mit viel Arbeit und Einsatz wurde ein wunderschöner historisch authentischer III.-Klass-Personenwagen geschaffen.

C 6075

Im November starteten die Arbeiten am Personenwagen C 6075: Sie umfassen eine Bremsrevision, eine Pufferrevision, das Austauschen einer Achse, die Sanierung des WC's und den Ersatz der Trittbretter. Für die Saison 2010 wird auch dieser Wagen wieder viele Passagiere transportieren.

C 106 und WR 151

Am Personenwagen C 106 und am Buffetwagen WR 151 wurde in Uster eine Bremsrevision durchgeführt.

X 402

Am ex BT L4 wurde im Winter 08/09 in Uster eine Hauptrevision durchgeführt: Der Rahmen wurde total saniert und neu in den ursprünglichen Farben schwarz und grau lackiert, das Bremserhaus wurde rekonstruiert und ein Stahlboden für den Kohlentransport eingesetzt. Am Bahnfest 150 Jahre Turgi – Koblenz – Waldshut hatte der schöne X 402 einen gelungenen öffentlichen Auftritt als Kohlewagen.

X 313 «Shell»

Im September wurde mit den Arbeiten am Fahrwerk des Shell-Tankwagens begonnen. Die Arbeiten sollten danach wieder den Einsatz mit 80km/h möglich machen. Dieser Tankwagen wird für Streckenarbeiten (kärchern der Stützmauern) oder als Reservetank für lange Dampffahrten eingesetzt und soll auf Saison 2010 wieder verwendet werden können.

X 301 «Maggiwagen»

Der seit 35 Jahren beim DVZO vorhandene Bierwagen der Tössalpbahn mit Baujahr 1875 soll wieder als Original hergerichtet werden. Danach wird er in Bauma den Vereinen, die an den Dampfsontagen eine Verpflegungsmöglichkeit anbieten, als Lager dienen. Mit den Arbeiten wurde im Oktober begonnen.

Für die Zukunft besonders von Bedeutung erachte ich den Zulauf junger Aktiver im Vereinsleben: Ohne hohe Ansprüche zu stellen, stürzen sie sich auf die anstehenden Arbeiten, sei es in der Werkstatt, auf der Strecke, im Betrieb oder in administrativen Angelegenheiten. Erfreulich ist zudem festzustellen, dass mit punktueller Unterstützung und Führung alle Kleinprojekte zum gelungenen Abschluss kommen.

Jürgen Rakow, Leiter Technik Wagen

Strecke

Die Strecke Bauma – Neuthal – Bäretswil des DVZO war im Betriebsjahr 2009 von grösseren Ereignissen weitgehend verschont geblieben. Der strenge Winter hinterliess einzig gegen Ende März in Form einer Fahrleitungsstörung seine Spuren: Oberhalb Bauma brach unter der grossen Schneelast ein Weisstannengipfel unmittelbar über der Strecke ab und stürzte auf einen Fahrleitungsmast. In einer schnellen und organisatorisch unkomplizierten Aktion konnte zusammen mit dem Fahrleitungsteam Rapperswil der SBB der schadhafte Ausleger ausgewechselt und die Fahrleitung wieder in Stand gestellt werden.

Am 28. März 2009 ereignete sich am Bahnübergang Bussenthal ein Verkehrsunfall, dabei wurden die Achszähler des Übergangs beschädigt und an zwei Schienenlaschen die Schrauben abgerissen. Dieser Schaden wurde durch den Baudienst DVZO am selben Tag eruiert und bereits in der folgenden Woche konnte der Achsenzähler ausgewechselt werden, so dass die Barrierenanlage wieder funktionstüchtig war.

Arbeiten an der Strecke

An der Strecke wurden im abgelaufenen Jahr diverse Arbeiten erledigt.

Bereits im Januar fand eine grosse Ausholung im Bereich der Weissenbachbrücke statt: Auf der Ostseite des Brückenkopfs Seite Bauma wurden gut ein Dutzend Bäume gefällt, um der Brücke mehr Sonnenlicht zu verschaffen zwecks Reduktion der Vermoosung an Mauerwerk und Fachwerkträger.

Am 17. April inspizierte der Brückeningenieur Herr Kugler die drei Brückenbauwerke oberhalb der Giesserei Wolfensberger. Es wurden keinerlei Mängel festgestellt, jedoch müssen Sanierungsarbeiten ins Auge gefasst werden, um die Bauwerke nachhaltig vor der Alterung zu schützen.

Bei einer Streckenbegehung anfangs Juni stellte ich an diversen Schienenstössen lockere oder teilweise fehlende Schrauben und abgerissene Kabelverbindungen zwischen den Stössen fest. Die Firma Walo Bertschinger AG kontrollierte daraufhin sämtliche Schienenstösse und Kabelverbindungen und behob die Mängel in einer zweitägigen Aktion Mitte Juni.

Seit der Bahnübergang Bussenthal mit einem Radweg ergänzt wurde, sind im Bereich des Übergangs Probleme mit dem Wasserhaushalt entstanden: Durch die Stützmauer für den Radweg ist der natürliche Abfluss des Wassers unterbrochen worden, was zur Folge hatte, dass bei Regen Wasser direkt in den Fassungsbereich des Trinkwasserpumpwerks Bäretswil-Bussenthal floss und dort einen Trübungsalarm auslöste. DVZO, Kanton und Gemeinde nahmen sich gemeinsam dem Problem an: Die zusätzliche Gleisentwässerung wurde innert kürzester Frist erstellt und der Kanton beteiligte sich zur Hälfte an den entstandenen Kosten. Bis zum heutigen Tage musste der Brunnenmeister nie mehr wegen Trübungsalarm ausrücken.

Unmittelbar nach Beendigung der Bauarbeiten im Bussenthal wurde die Strecke für drei Wochen gesperrt. Glückliche

Umstände verhalfen uns zur Totalsanierung zweier Streckenabschnitten zwischen Neuthal und Bäretswil: Die Firma Sersa hatte eine komplett neue Maschine entwickelt, die Schotterbettreinigungen im Weichenbereich durchführen kann. Diese Neuentwicklung musste nun getestet und geprüft werden, wofür wir unsere Strecke gerne zur Verfügung stellten: Wir wählten zwei stark verlandete Abschnitte im Bereich von Gewässerschutzzonen, um die Maschine auch an extremen Bedingungen zu testen. In den drei Wochen Volleinsatz wurden die Geleise ausgebaut, der Schotter gereinigt, das Altmaterial ab- und Neuschotter zugeführt, die Geleise eingebaut, gestopft und die Schienen wieder verschraubt! Mancher Schweisstropfen floss, manche Situation stellte uns vor eine knifflige Aufgabe, aber nach drei Wochen Knochenarbeit hatten wir zwei komplett sanierte Gleisabschnitte, die uns mit Stolz erfüllten, da sie einer Neubaustrecke gleich sahen.

Bahndienstmagazin Wolhusen

Im Juni 2008 trafen zwei Flachwagen mit einem Sammelurium von Balken und Brettern in Bauma ein. Die Fuhre wurde auf unseren RHB-Flachwagen umgeladen, fein säuberlich mit einer Blache abgedeckt und ins Dampfbahngelände gestellt. Manch einer fragte sich, was mit diesem Haufen Altholz geschehen würde. War es eventuell eine strategische Reserve Anfeuerungsholz für die Dampflokomotiven? Weit gefehlt. Diese Bretter und Balken waren das fachmännisch zerlegte Bahndienstmagazin von Wolhusen mit Baujahr 1875. Auf Anregung der Denkmalpflege SBB hatten wir uns Mitte 2008 dazu entschieden, dieses altherwürdige Bauwerk zu retten.

Das Baubewilligungsverfahren wurde Ende 2008 eingeleitet und unkompliziert durch die Gemeinde Bauma gutgeheissen. Im Frühling 2009 konnte bereits der Platz neben der Remise in Bauma vorbereitet werden. Anfangs Juni wurde der Aushub für die Fundamente veranlasst, in einer einwöchigen Aktion wurde geschalt und betoniert, sodass bereits anfangs Juli der Zimmermann mit dem Errichten des alten Fachwerks beginnen konnte. Noch vor den Sommerferien konnten wir die Aufrichte unseres neuen Bahndienstmagazins mit einem gemütlichen Grillabend feiern. Als nächstes wurde die Verholzung montiert und das Dach gerostet, sodass bereits mit dem Decken begonnen werden konnte. Die Dachziegel stammen von einem Abbruchobjekt auf der Ostseite des Bahnhofs Bauma und eigneten sich ausgezeichnet für unser Bahndienstmagazin, waren sie doch auch schon mindestens hundertjährig. Der Malermeister verpasste dem Gebäude einen Originalanstrich, dessen Kolorierung zusammen mit der Denkmalpflege SBB aus alten Dokumentationen eruiert wurde. Seit anfangs Oktober steht das historische Bahndienstmagazin ex. Wolhusen an seinem neuen Platz in Bauma. Nach dem Innenausbau soll es künftig als Aufenthalts- und Schulungsraum genutzt werden. Dass es sich dafür eignet, hat sich anlässlich eines Fonduplauschs für die Mitarbeitenden der Technik Bauma im Dezember 2009 gezeigt.



Abbruch des alten Bahnmeisterschopfs in Bauma

Historische Bahnhofhalle Bauma

Für die Errichtung der historische Bahnhofshalle in Bauma ist der Umbau der Gleis- und Perronanlagen in der Berta Gruppe notwendig. Nach fast drei jähriger Planungsphase mit unzähligen Sitzungen begannen wir Mitte Jahr mit ersten Vorbereitungen. Als erstes standen Baugrunduntersuchungen und Versickerungsversuche an, dafür wurde an zwei Stellen ein über drei Meter tiefer Graben ausgehoben, ein Geologe untersuchte Schicht für Schicht und protokollierte alles aufs Genaue. Schliesslich wurde getestet, wie gut der Boden das Wasser aufnehmen konnte. Das ganze Areal liegt auf einer Schotterdecke der Töss und bekam eine gute Sickerfähigkeit zugesprochen. Diese Sondiergrabungen waren notwendig, um die Dimensionierung der Foundation und der Dachwasserversickerung korrekt zu planen.

Am 10. Oktober 2009 wurde mit einer würdigen Feier im nostalgischen Rahmen mit dem Spatenstich der Auftakt für die Bauarbeiten des Projektes Historische Bahnhofshalle Bauma gemacht. Am letzten Fahrsonntag im Oktober 2009 wurde die Bertagruppe komplett geräumt und in der darauffolgenden Woche mit den Bauarbeiten begonnen: Der Rückbau der Fahrleitungsanlage der gesamten Berta-Gruppe, Verlegung der Geleise und noch vor Weihnachten der Einbau der Pflasterung im Perronbereich. Die Bauarbeiten liegen im Zeitplan, sodass wir ab Fahrsaison 2010 aus einer neuerstellten Bertagruppe fahren können.

Sanierung Bahnübergänge 2014

Bis im Jahr 2014 müssen gemäss BAV sämtliche Bahnübergänge in der Schweiz gesichert oder aufgehoben werden. Auf der DVZO eigenen Strecke befinden sich 18 Bahnübergänge, 14 davon unbewacht. Im letzten Jahr sanierte der DVZO zwei davon: Der öffentliche Übergang kurz vor Neuthal, wo der Guyer-Zeller-Wanderweg unsere Geleise traversiert, und der Privatübergang bei der Haltestelle Neuthal wurden mit Andreaskreuzen ausgerüstet. Beim Privatübergang wurde mit einem Spiegel zusätzlich für bessere Sichtverhältnisse gesorgt.

Im vergangenen Jahr wurde im Bereich Infrastruktur des DVZO viel gearbeitet und investiert. Viele fleissige Hände leisteten hunderte Stunden Fronarbeit an unserer Strecke und Gebäuden. Ich möchte mich bei allen herzlich bedanken, die meinen Bereich tatkräftig unterstützen und dazu beitragen, dass wir auch in Zukunft auf unseren 5950m Strecke mit historischen Zügen fahren können.

Daniel Rutschmann, Leiter Infrastruktur

Bauma

Für die Remise Bauma wurde im 2009 nichts investiert. Im Budget 2010 wurde in den Rückstellungen eine erste Tranche für die neuen Tore bereit gestellt. Es ist mit einem Aufwand von ca. Fr. 20'000.– zu rechnen.

Das Bahndienst-Magazin (ex Wolhusen) steht bereit und wartet noch auf die Inneneinrichtung.

Die Planung und Vorbereitungsarbeiten für die Wagenhalle (ex Olten) schreiten zügig voran; der Spatenstich durfte im Oktober unter Mitwirkung und im Beisein diverser Mitglieder von Behörden und SBB bei strömendem Regen stattfinden.

Neuthal

Der TCS-Parkplatz wird womöglich kein «Face-Lifting» erhalten. Es war eine Idee von Kurt Bosshard, einem Geschäftsleitungsmitglied des TCS und DVZO-Mitglied, welcher im Berichtsjahr leider verstorben ist. Der Mietvertrag läuft trotzdem noch weiter.

Bäretswil

Der langjährige Mieter der Bahnhof-Wohnung, Peter Böniger, ist Ende März verstorben. Nach eingehender Reinigung und teilweiser Renovation der Wohnung haben wir diese an unser Mitglied Philipp Schär vermietet. Der Brand im Güterschuppen sowie der damit verbundene Stromunterbruch verzögerte

leider den im August geplanten Einzug um rund drei Monate. Der Brand verursachte einen Schaden von ca. Fr. 58'000.–, welcher durch die Gebäudeversicherung des Kt. Zürich gedeckt wird. Die rasche Alarmierung der Feuerwehr durch Gäste des Restaurants Bahnhof verhinderte ein Übergreifen und Ausbreiten des Feuers auf die Schuppenwände und das Bahnhofgebäude. Als Brandherd wurde der hölzerne Putzkasten mit Reinigungsmitteln eruiert. Eine kriminelle Handlung wurde ausgeschlossen. Alle Brand-Sanierungen konnten noch im 2009 erledigt werden. Die Malerarbeiten werden vorgenommen, sobald es Wetter und Temperaturen erlauben.

Uster

Keine besonderen Vorkommnisse. Für Probleme mit der Heizung ist die Genossenschaft Lok-Remise zuständig; Peter Fischer hat den entsprechenden Kontakt.

Wald

Die Remise Wald wurde von den SBB an den DVZO im Baurecht abgegeben. Die zugehörigen Mietverträge haben wir ebenfalls übernommen. Im weiteren wurde mit dem Verein «Triebwagen 5» ein Mietvertrag abgeschlossen für die Mitbenützung von Gleisen und Werkstatt-Räumen.

Röby Meier, Liegenschaften



Holzfachwerk des Bahndienstmagazins im Wiederaufbau

Die Zahlen des Vereinsjahres 2009 zeigen das erwartete Bild: Unser Barvermögen ist weiter gesunken und zeigt sich nur wegen der Sammlung für die Historische Bahnhofhalle ausgeglichen. Ohne Spenden- und Sponsorenbeiträge müssen im 2010 die Investitionen möglichst gestoppt und der Unterhalt auf ein Minimum gekürzt werden. Sehr wichtig ist die konsequente Weiterverfolgung der Strategie «zuerst sammeln, dann restaurieren». Die Entwicklung muss streng beobachtet werden und Mittelbeschaffung ist prioritär, denn die erwirtschafteten Einnahmen decken die Aufwände für die Instandhaltung der Sachanlagen im Bereich Infrastruktur nicht. Die Betriebseinnahmen im 2009 mit einem Plus von rund 8% decken die laufenden Betriebskosten, stossen jedoch personalbedingt an ihre Grenzen: Die aktiven Mitglieder arbeiten sehr viel für und im DVZO!

Die anlässlich der letztjährigen GV aufgetretenen Diskussionen rund um die Bewertungen veranlassten den Vorstand, die Sachanlagen, für welche gespendet wurden, direkt

und voll abzuschreiben. In diesem Jahr wurde die Weissenbachbrücke auf ein Minimum abgeschrieben und schlägt noch mit knapp CHF 33'000 zu Buche. Ebenso wurden die Spenden der Lok 401 aufgelöst. Diese Korrekturen beeinflussten das Resultat jedoch nicht, da den zusätzlichen Abschreibungen ausserordentliche Erträge durch die Auflösung der Spendenkonti in der Bilanz gegenüber stehen. Dieses Vorgehen soll die Verständlichkeit der Bilanz verbessern und die Diskussionen über unterschiedliche Buchführungsstrategien entschärfen.

Nicht zweckgebundene Spenden wurden im Berichtsjahr der Historischen Bahnhofhalle zugeschlagen. Deren Finanzierung ist noch nicht gesichert, ist aber auf gutem Weg.

Der DVZO muss sich wieder intensiv der Mittelbeschaffung zuwenden um das Polster grösser werden zu lassen, denn es harren genügend Investitionen einer Finanzspritze...

Stephan Berndt, Kassier

Betriebsrechnung

Fahrbetrieb

Billetverkauf
Extra-/Sonderfahrten

Lokführerleistung SBB/Trasseengebühren
Fahrzeugmiete
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser/etc.)

Nettoerlös Fahrbetrieb

Buffetwagen

Erlös
–Wareneinkauf
Nettoerlös Buffetwagen

Verkaufsstand

Erlös
–Wareneinkauf
Nettoerlös Verkaufsstand

Diverser Erlös

Wirtschaftsbetrieb Bauma
Wiederverkauf Reglemente
Werbeeinnahmen / Sponsoring
Diverser Erlös

Total Erlös

Betriebsaufwand

Personalkosten
Ausbildung
Uebrigere Personalaufwand

Raummiete

Remise Bauma
Remise Uster
Remise Wald

	2009		Vorjahr 2008	
	124'447.95		124'366.25	
	262'498.45		185'214.10	
	386'946.40	100%	309'580.35	100%
	–64'462.20		–42'132.75	
	0.00		–7'400.20	
	–37'766.20		–36'377.36	
	284'718.00	73.58%	223'670.04	72.25%
	58'022.80	100%	43'604.00	100%
	–33'821.10		–16'702.30	
	24'201.70	41.71%	26'901.70	61.70%
	15'462.95	100%	11'075.30	100%
	–9'302.30		–4'691.50	
	6'160.65	39.84%	6'383.80	57.64%
	3'810.40		3'252.80	
	1'600.00		0.00	
	10'815.30		1'972.55	
	16'225.70		5'225.35	
	331'306.05		262'180.89	
	13'332.15		7'534.10	
	10'511.45		8'271.35	
	23'843.60		15'805.45	
	4'946.00		4'617.00	
	24'787.00		29'616.00	
	6'554.45		3'135.00	
	36'287.45		37'368.00	

Werkstätte

Werkgeleise Bauma
Ersatzteile
Einbauten Lokremise Uster
Werkstatteinrichtung

Uebrigtes Anlagevermögen

Drehscheibe Winterthur
Betriebsmobiliar
Beteiligung Hist. MThB
Diverses

Angefangene Arbeiten

Einbauten Remise Bauma
Wageneinstellhalle Bauma
Lokomotiven
Wagen

Immaterielles Anlagevermögen

Konzession

Total Anlagevermögen

Bilanzsumme

Passiven

Fremdkapital

Verbindlichkeiten aus
Lieferungen und Forderungen
Beiträge/Spenden Weissenbachbrücke
Sonstige Spenden/Rückstellungen
Darlehensschuld
Erneuerungsfonds Barriere Bussental
Erneuerungsfonds Liegenschaften
Erneuerungsfonds Strecke
Erneuerungsfonds Weissenbachbrücke
Erneuerungsfonds allgemein

Eigenkapital

Vereinsvermögen
Reinverlust/-gewinn

Bilanzsumme

	1.00	1.00
	200.00	300.00
	4'316.00	5'516.00
	16'177.50	11'077.50
	20'694.50	16'894.50
	1'200.00	1'500.00
	242.86	342.86
	500.00	500.00
	7'818.00	9'918.00
	9'760.86	12'260.86
	0.00	97'344.35
	0.00	20'122.70
	0.00	426'112.55
	0.00	43'213.85
	0.00	586'793.45
	92.00	192.00
	92.00	192.00
	1'156'196.31	2'043'496.03
	1'421'035.33	2'311'914.42
	30'346.20	23'087.95
	0.00	836'943.77
	590'781.45	534'573.75
	239'550.00	257'120.00
	31'819.40	31'819.40
	0.00	0.00
	0.00	15'350.00
	90'008.00	90'008.00
	0.00	0.00
	982'505.05	1'788'902.87
	523'011.55	539'945.07
	-84'481.27	-16'933.52
	438'530.28	523'011.55
	1'421'035.33	2'311'914.42

Anhang zur Jahresrechnung

Eigentumsbeschränkungen für eigene Verpflichtungen

– Liegenschaft Bahnhof Bäretswil, Gemeinde Bäretswil, GB 2384, Kat. 7735
– Grundpfandverschreibung Maximalhypothek im 1. Rang nominal Fr. 290 000.–, davon beansprucht

Brandversicherungswerte Sachanlagen

– Rollmaterial, Einrichtungen und Mobilien
– Liegenschaft Bahnhof Bäretswil
– Liegenschaft Barrierenpost Neuthal

	2009	Vorjahr 2008
	201'150.00	212'320.00
	850'000.00	850'000.00
	60'000.00	60'000.00
	40'000.00	40'000.00

Es sind keine weiteren nach Art. 663b OR auszuweisenden Tatbestände vorhanden.

Der DVZO-Vorstand

Präsident:

Hugo Wenger, Dürnten
Stv.: Jürg Hauswirth, Bauma

Sekretariat:

Monika Bieri, Bauma
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

Finanzen:

Stephan Berndt, Rüti
Stv.: Berndt Treuhand AG, Rüti **

Betrieb:

Jürg Hauswirth, Bauma
Stv.: Fabian Sollberger, Niederhasli **

Technik Lok & Platz Uster:

Peter Fischer, Winterthur *
Stv.: Jürgen Rakow, Dietikon

Technik Wagen & Platz Bauma:

Jürgen Rakow, Dietikon
Stv.: Peter Fischer, Winterthur

Infrastruktur:

Daniel Rutschmann, Dietlikon
Stv.: Lukas Trüb, Winterthur **

Liegenschaften:

Röby Meier, Dürnten *
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

* nicht gewählte Vorstandmitglieder, werden an der GV am 21. April 2010 zur Wahl vorgeschlagen.

** nicht als Vorstandsmitglieder gewählt

Die DVZO-Ressortleiterinnen und -leiter

Lokpersonal:

Erich Senti, Dietlikon; Stv.: Philipp Maurer, Brugg AG

Lokbetreuer:

Philipp Schär, Bäretswil; Stv.: vakant

Zugpersonal:

Oskar Brodmann, Hinwil, Stv.: Martin Aeschbacher, Rapperswil

Stationspersonal:

Peppino Hamburger, Schachen; Stv.: Hanspeter Thöni, Rifferswil

Barrierendienst und Strassenwache:

Cornelia Nufer, Bauma; Stv.: Beat Hauser, Wetzikon

Buffetwagen:

Ueli Burkhard, Gibswil/Stv.: Werner Rellstab, Steg

Dampflädeli:

Vreni Lutz, Uster/Stv.: Urs Leibundgut, Oetwil am See

Infrastruktur:

Daniel Rutschmann, Dietlikon/Stv.: Lukas Trüb, Winterthur

Platz Uster:

Peter Fischer
Stv. Bereich Büro: Richard Böttge, Wernetshausen
Stv. Bereich Werkstatt: Ueli Sohm, Illnau

Platz Bauma:

Jürgen Rakow
Stv. (je nach Projekt): Patrick Ramel, Schlieren;
Hans Appenzeller, Hinwil; Mario Angehrn, Grüt (Gossau ZH)

Die DVZO-Dienst- und Stabsstellen

Ausbildung:

Fabian Sollberger, Niederhasli

Uniformenverwaltung:

Alessandro Andreoli, Winterthur & Florian Vogel, Bäretswil

Koordination Rottenwagen:

Monika Bieri, Bauma

Wasserproben Loks:

Werner Rellstab, Steg & Mario Anghern, Grüt (Gossau)

Printpublikationen, Webhosting:

Dieter Enz, Bäretswil

Sicherungsanlagen:

Lukas Trüb, Winterthur

Einteilung Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Rapperswil

Reglementen-Verteilung:

Wädi Schmid, Dietlikon

Hauswartung Buffetwagen:

Werner Rellstab, Steg

Einteilung Personal Buffetwagen:

Fritz Krebs, Effretikon

Prüfungsexperte Fahrdienstleiter:

Hanspeter Thöni, Rifferswil

Unterhalt E-Lok Be4/4:

Rolf Geier, Winterthur

Unterhalt Traktoren Bauma:

Fritz Harder, Märstetten

Die DVZO-Projektleiter

Bahnhofhalle Bauma:

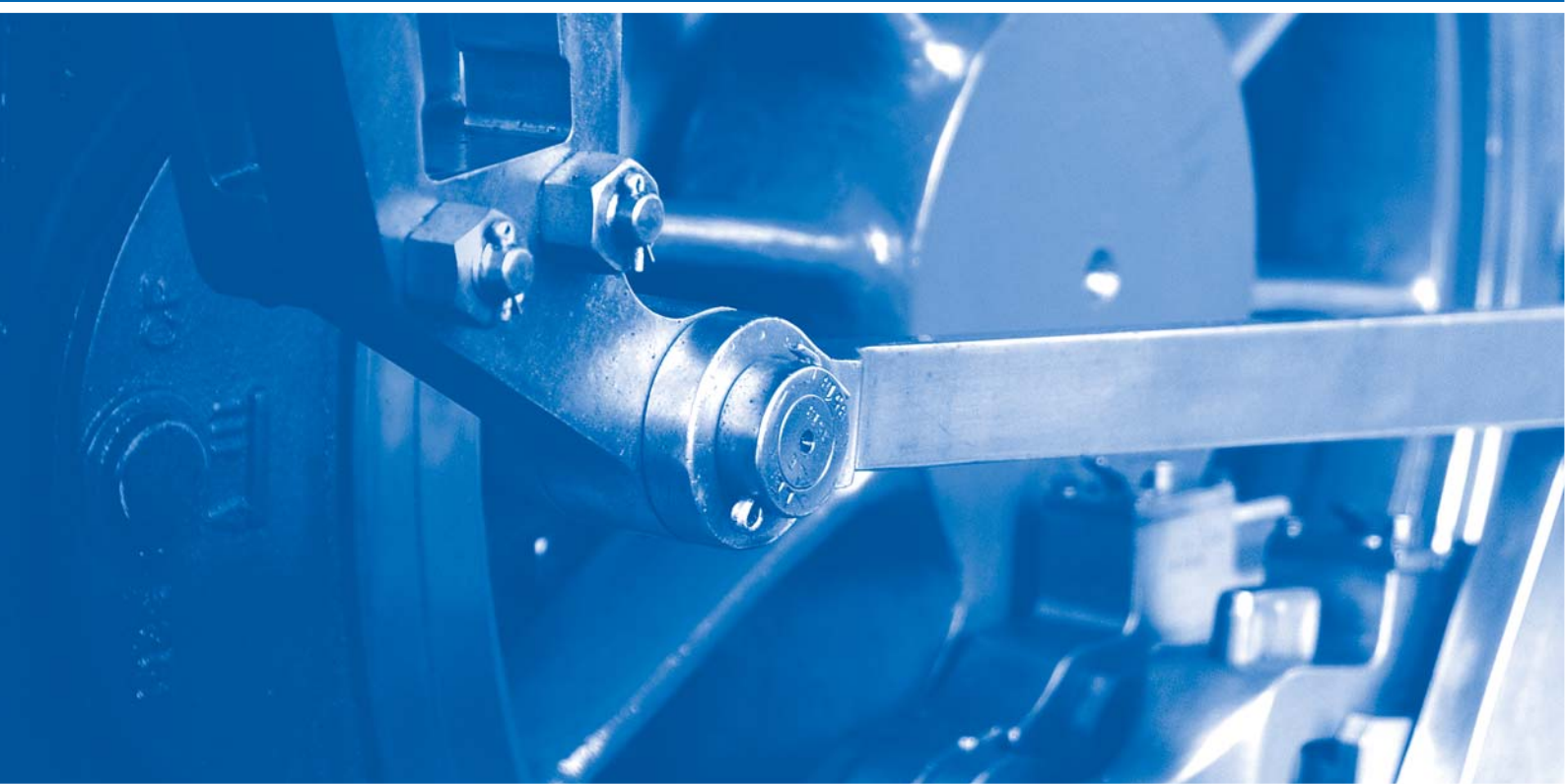
Christoph Rutschmann, Weinfelden

Stellwerk Bäretswil:

Fabian Sollberger, Niederhasli



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8340 Hinwil, Tel. 052 386 17 71
reisedienst@dvzo.ch, www.dvzo.ch





Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8340 Hinwil, Tel. 052 386 17 71
reisedienst@dvzo.ch, www.dvzo.ch