



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



«Habersack»-Parallelausfahrt am DVZO-Fahrzeugtreffen im Oktober 2010 in Bauma

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

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

Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Öffentlichkeitsarbeit DVZO
CH-8344 Bäretswil

Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin
CH-9100 Herisau

Lektorat

Monika Bieri, CH-8494 Bauma

Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

Auflage

1'100 Expl.

Fotografen (Bildnachweis)

Dieter Enz (Comet Photoshopping GmbH):
Titelbild, Seiten 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 (o.),
13, 19
Peter Fischer: Seite 10 (u.)

Thomas Rutschmann: Seite 12

Georg Trüb: Seite 11

© Jahresbericht 2010: Dampfbahn-Verein
Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet. Die Copyrights der Bilder liegen bei den jeweiligen Fotografen.

Titelbild

DVZO-Doppeltraktion beim Weiher im Neuthal am 03. Oktober 2010.

Sehr geehrte Mitglieder

Packende Freizeiterlebnisse rund um die Eisenbahn, dies bietet der DVZO. Zudem rettet und pflegt er wertvolle Kulturgüter und trägt nachhaltig zu einem sanften Tourismus im Zürcher Oberland bei. Innen wie aussen äussert sich dies in grossen Erwartungen, Herausforderungen und Belastungen. Auf bisher Erreichtem ruht sich der DVZO jedoch nicht aus; die Anforderungen an das historische Eisenbahnunternehmen steigen unablässig.

Der DVZO will ein zuverlässiges „Mobilitätsunternehmen“ im historischen Bahnbereich bleiben, das eigene, mit 5,6 Kilometer zwar bescheidene und in seiner Art einmalige Schienennetz erhalten. Unterhalt und Erneuerung benötigen finanzielle Mittel. Gleiches gilt für die Fahrbereitschaft von Lokomotiven und Wagen, die Instandhaltung der Immobilien und die professionelle Durchführung des sicheren Bahnbetriebs. Stehen bleiben wäre hier falsch, im Gegenteil, wir rüsten uns heute für die Zukunft.

2010 führte die Vereinsleitung den bereits im Vorjahr aufgleisten strategischen Richtungswechsel ein und begann entsprechende, für die zukünftige Zielerreichung nötige Massnahmen umzusetzen. Vorstandsmitglieder wie Ressortverantwortliche werden dadurch vermehrt gefordert, legen aber zielgerichtet Hand an. Die Neuausrichtung hatte personelle Änderungen im Vorstand zur Folge. Die über einige Monate vakant gewesene Stelle des Leiters Technik Standort Uster konnte an der ordentlichen Generalversammlung am 21. April 2010 mit der Wahl von Peter Fischer, Winterthur, neu besetzt werden. Gleichzeitig erfuhr des Ressort Liegenschaften ein ‚Upgrading‘ zur Vorstandsaufgaben. Robert Meier, Dürnten, welcher diese Aufgabe seit Jahren betraut, wurde in dieses Vorstandsamt gewählt. Als im Laufe der Saison reichte der langjährige Finanzchef Stephan Berndt aus beruflichen Gründen seinen Rücktritt ein. Andreas Hurt, Horgen, stellte sich als Nachfolger zur Verfügung und übernahm per 1. Juli 2010 die Aufgabe als Finanzchef ad interim, um sich

sorgfältig in diese Aufgabe einarbeiten zu können. Seine Bestätigung im neuen Amt bekräftigte die ausserordentliche Generalversammlung am 15. Dezember 2010. Dieselbe Versammlung sprach sich auch für die vom Vorstand vorgeschlagenen Anpassungen der Vereinsstatuten aus.

Eine Eisenbahn zu betreiben heisst auch, das Umfeld der Bahn zu pflegen. Die positive Wirkung einer gut funktionierenden Öffentlichkeitsarbeit darf nicht unterschätzt werden. Als Dankeschön für die gute Nachbarschaft luden wir die Anwohner der Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil zu einer nicht alltäglichen Extrafahrt ein: Ein Angebot, das sehr rege genutzt wurde und spannende Kontakte bot. Kontakte, oder moderner ‚Networking‘, sind enorm wichtig. So hat es den DVZO ausserordentlich gefreut, dass der traditionelle Ausflug des Zürcher Kantonsrates am 6. September in die Region unserer Dampfbahn führte, ja, der Bahn oblag sogar ein wichtiger Teil des Besichtigungsprogrammes. Bereits am 3. Mai fiel dem DVZO die Ehre zu, den frisch gewählten Kantonsratspräsidenten Gerhard Fischer und seine Gäste mit Volldampf an die grosse Feier in seinen Wohnort Bäretswil zu fahren. Das aktive direkte Engagement in Institutionen wie auch die lose Zusammenarbeit bei Projekten oder mit anderen historischen Eisenbahnen ist enorm wichtig. Zu erwähnen ist die Mitgliedschaft des DVZO im Verein Tourismus Region Zürcher Oberland TRZO. Auf schweizweite Beachtung stösst das Mandat im Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH, wo der DVZO seit vielen Jahren das Präsidium stellt. Durch die Tätigkeit im HECH ist der DVZO indirekt im Verband öffentlicher Verkehr VöV, dem Schweizer Tourismus-Verband STV, in der Versicherung VVST und in der Nationalen Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung NIKE vertreten.

Zukunft hat man nicht, Zukunft schafft man sich. Dazu gehört das rechtzeitige Einholen von Bewilligungen, das Erfüllen von Auflagen, die gesetzesmässige Durchführung des Bahnbetriebs. Damit ein Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen wie der DVZO mit seinen Zügen auf den Gleisen der Schweiz verkehren darf, benötigt es etliche Konzessionen, Bewilli-



DVZO-Extrazug zwischen Wolfhausen und Ritterhaus Bubikon vor beeindruckender Bergkulisse

Öffentlichkeitsarbeit

Die Rückmeldungen zu den neu überarbeiteten Publikationen des DVZO sind durchwegs positiv – ein herzliches Dankeschön an alle, die bei der Realisation tatkräftig mitgeholfen haben. Die DVZO-Homepage wird gut genutzt. Die Statistik spricht für sich: Während unserer Fahrsaison (Mai bis Oktober) surfen täglich zwischen 200 – 300 Besuchern auf unserer Webseite, zu Spitzenzeiten rund ums Fahrzeugtreffen waren dies bis zu 700 User. In den Wintermonaten tummeln sich pro Tag 100 – 150 DVZO-hungrige auf www.dvzo.ch.

Durch die regelmässigen Präsenz in den Print- und elektronischen Medien sind wir auf gutem Weg, die Marke DVZO weiter in der Öffentlichkeit zu verankern. Drei Highlights aus dem Jahr 2010 erwähne ich hier nochmals: Der 1. Aprielscherz in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Oberland löste in der Bevölkerung ein grosses Echo aus – zweimal ein ganzseitiger Auftritt im ZO. Am 6. April wurde im Schweizer Fernsehen in der Sendung SF Aktuell ein Live-Bericht aus dem Depot Bauma mit einer Einspielung aus der Lokremise Uster zu den Vorbereitungen für den Saisonstart ausgestrahlt. Ende August nahm ein DVZO-Team im Rahmen des «Bahnen-Specials» an der Quizsendung «5gegen5» im Schweizer Fernsehen teil. Die erfolgreiche Dampfbahn-Crew erreichte die Finalesendung und landete schlussendlich auf dem zweiten Platz. Herzliche Gratulation.

Dieter Enz, Öffentlichkeitsarbeit

gungen, Bescheinigungen, Vereinbarungen. Diese zu erlangen ist nicht immer ganz einfach, sind doch - auch für unsere mittels Fronarbeit betriebene Bahn - anspruchsvolle Vorgaben einzuhalten. Von Zeit zu Zeit laufen solche gesetzliche Erfordernisse aus und es muss eine entsprechende Erneuerung beantragt werden. Im 2010 betraf dies drei wichtige Dokumente für den DVZO. Bereits auf Saisonbeginn hin hatte der DVZO beim Bundesamt für Verkehr in Bern die Erneuerung der Konzession für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strecke Bauma – Bäretswil – Hinwil zu beantragen. Nach dem vom BAV eingeleiteten Vernehmlassungsverfahren, wozu die SBB, die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland, der Zürcher Verkehrsverbund, das Amt für Verkehr des Kantons Zürich, das Bundesamt für Umwelt BAFU und das Bundesamt für Raumplanung ARE zur Stellungnahme eingeladen wurden und sich alle befürwortend dazu äusserten, erteilte das BAV dem DVZO die Konzession mit Wirkung ab 1. Mai 2010 bis 31. Oktober 2019. Ende 2010 lief die sogenannte Netzzugangsbewilligung aus. Diese ermöglicht dem DVZO den freien Netzzugang auf dem Schweizer Schienennetz (open access). Sie basiert auf der

Netzzugangsverordnung sowie der Eisenbahnverordnung und beinhaltet grundsätzliche Aspekte der Unternehmung. Das Gesuch um eine Erneuerung der Netzzugangsbewilligung für weitere 10 Jahre hatte der DVZO im Herbst zusammen mit den erforderlichen Unterlagen und Bestätigungen rechtzeitig beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Das BAV erneuerte die Bewilligung am 9. November 2010 mit Wirkung bis zum 16. Januar 2021.

Die Sicherheitsbescheinigung musste bisher jährlich erneuert werden. Diese ergänzt die Netzzugangsbewilligung mit den streckenbezogenen Angaben. Sie stellt sicher, dass nur Rollmaterial eingesetzt wird, welches den technischen Bedingungen der Strecke entspricht, dass nur Personal eingesetzt wird, welches für die Betriebsabwicklung genügend qualifiziert ist und dass die Grundsätze und Grundregeln der Sicherheit bei der Ausführung eines Transportes eingehalten werden. Auch dieser Erneuerung durfte der DVZO positiv entgegenzusehen. Schliesslich wurde dem DVZO eine Sicherheitsbescheinigung mit Gültigkeit bis zum 12. Dezember 2013 erteilt. Sie gilt für Reiseverkehr mit Charterzügen inklusive zugehöriger Dienstfahrten mit den im Papier aufgeführten Fahrzeugen und auf den ebenfalls darin aufgeführten Strecken (Das BAV ist Unternehmen bezogen teilweise von der jährlichen Bewilligung abgekommen.) Dank diesen drei Dokumenten ist die Fortführung unseres Bahnbetriebes 2011 und für die folgenden Jahre gewährleistet.

Viele Hände zusammen machen die Last leichter. Dieses Sprichwort aus Haiti gilt auch in einem durch Freiwilligenarbeit geführten Bahnbetrieb. Ohne die vielen aktiven Helfer im Vorder- und Hintergrund wären die grossen Aufgaben nicht lösbar, wäre ein Bahnbetrieb in der Grösse des DVZO in der Freizeit schlicht nicht mehr durchführbar. Zusammen sind wir stark und schaffen manchmal auch Unmögliches. Mein Wunsch ist es, dass alle Mitglieder des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland echte Fans der Marke DVZO sind; dies würde mir für die Zukunft die grösste Freude bereiten. Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Hugo Wenger, Präsident



Das DVZO «5gegen5»-Team mit Orazio D'Agostini, Daniel Aeschbacher, Cornelia Keller, SF Moderator Sven Epiney, Jonas Hostettler und Ueli Sohm

Vorstandsarbeit

Der DVZO ist ein Unternehmen: Zwei Betriebsstandorte, Immobilien, zahlreiche «mobile Sachanlagen», die eigene Infrastruktur inkl. Kunstbauten, rund 200 Mitarbeitende organisiert in Ressorts und Stabstellen sowie diverse Projekte - all dies unter einen Hut zu bringen, ist eine spannende Aufgabe des Vorstands.

Im 2010 fanden zehn Sitzungen des Gesamtvorstands statt. An der ordentlichen Generalversammlung vom 21. April 2010 wurde der Vorstand vergrössert: Robert Meier wurde in den Vorstand aufgenommen, wo er bisher mit beratender Stimme einsass. 90 Stimmberechtigte, 10 Gönner und ein Kollektivmitglied besuchten die GV.

An mehrstündigen Vorstandssitzungen blieb neben den operativen Geschäften wenig Zeit für sorgfältige Diskussionen strategisch-konzeptioneller Art, deshalb wurde Mitte Jahr ein Strategie-Ausschuss gebildet, der sich bisher vier Mal getroffen hat. Fest gehören ihm Präsident, Leiter Betrieb, Finanzchef und Aktuarin an, weiteren Vorstandsmitgliedern ist die Teilnahme freigestellt. Dieses Gremium bereitet die mittel- und langfristige Vereinsleitung zu Händen des Gesamtvorstandes vor. Im 2010 stand die Erneuerung dreier Bewilligungen durch das BAV an. Wichtiger Bestandteile dieser Gesuche ist das DVZO-Betriebshandbuch. Im Rahmen der Aktualisierung desselben wurden auch die Vereinsstatuten so überarbeitet, dass Betriebshandbuch, Statuten und DVZO-Praxis kohärent sind. Über die Jahre zum papierenes Relikt geworden war die Betriebskommission. Am 30. November traf sich der «erweiterte Vorstand» zum ersten Mal. Diese halbjährliche Sitzung dient dem Informations- und Ideenaustausch zwischen den Ressortleiter/innen und Stabstellen, den Projektleitenden und dem Vorstand.

Die Statutenänderungen bedingt eine Generalversammlung. Diese wurde ausserordentlich am 15. Dezember einberufen, damit ein weiteres wichtiges Geschäft im 2010 abgewickelt wurde: Die Ersatzwahl von Andreas Hurt in den Vorstand. Seit 01. Juli verantwortlich für den Bereich Finanzen, kann er nun als Vorstandsmitglied seine Aufgabe uneingeschränkt wahrnehmen. An der ausserordentlichen GV nahmen 55 stimmberechtigte Mitglieder und ein Gönner teil.

Weiter konzentrierte sich der Vorstand auf die Verwaltung der Finanzen, damit sich längerfristig Reserven bilden können. Verfeinert wurde die interne und externe Kommunikation: Auf dem Internet sind die Termine der Vorstandssitzungen in der Rubrik «Verein» unter Punkt «Agenda» angekündigt, die Beschlüsse mit Öffentlichkeitsbezug können rund 10 Tage nach einer Sitzung auf dem Netz nachgelesen werden.

Dauerbrenner sind ausserdem Geschäfte im Rahmen des Sicherheitsmanagements und der Qualitätssicherung. Hierzu gehören Konzepte zum Brandschutz, die Koordination von Abläufen, Informationsflüssen und -austausch zwischen den verschiedenen Akteuren und das Festlegen von «Spielregeln» wie z. B. die im Bericht von Jürg Hauswirth erwähnte Regelung zu Preisnachlässen im Chartergeschäft. Alles in allem blickt der Vorstand zufrieden auf ein produktives Jahr zurück.



Ausserordentliche Generalversammlung am 15. Dezember 2010 in Uster

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliederschaft per 31. Dezember 2010:

Total Mitglieder	716		
Aktivmitglieder	352	Mitarbeitende	194
unter 20 Jahre	15	Mitarbeitende	10
Kollektivmitglieder	6		
Gönner	340		
Ehrenmitglieder	18	Mitarbeitende	10
Freimitglieder	0		

Mutationen im 2010:

Total 128 Neumitglieder			
Aktivmitglieder	53	Mitarbeitende	18
unter 20 Jahren	5	Mitarbeitende	3
Gönner	69		
Kollektiv	1		

Der Anmeldetalon auf dem Fahrplanflyer hat sich sehr bewährt: Rund die Hälfte der Neueintritte benutzten diesen, die anderen haben sich via Webseite angemeldet.

Der Tod von sieben Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies Aimé Corbat aus Zürich, Theodor Gugolz aus Niederglatt, Ralph B. Hauser aus Uster, Gerold Luley aus Jestetten (D), Elfriede Bischof-Schwaiger aus Bäretswil, Ferdinand Spörri aus Jona und Hans Weishaupt aus Hinwil. Wir drücken den Angehörigen an dieser Stelle nochmals unser herzliches Beileid aus.

Austritte im 2010:

Gemeldete Todesfälle	7
Nachsendefrist abgel.	1
Annahme verweigert	1
Austritt gemeldet	19
Ausschluss	1

Die vielen aktiv Mitarbeitenden haben geschafft, die eigentlich unmögliche Aufgabe zu bewältigen, mittels Freiwilligenarbeit ein echtes historisches Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen zu betreiben. Der DVZO braucht Menschen- und Geld-Power, auch denjenigen, die dem Verein neben dem Jahresbeitrag finanziell unter die Arme gegriffen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Monika Bieri, Aktuarin

Private und öffentliche Extrafahrten

Rund 3'500 Gäste durften wir im Rahmen von 15 elektrischen und 30 dampfbetriebenen Extra- und Sonderfahrten willkommen heissen. Die Aufträge bewegten sich zahlenmässig merkbar unter dem Vorjahr. Insbesondere waren keine ausgesprochenen Grossanlässe darunter wie noch 2009 das Engagement in Winterthur Töss oder in Glarus. In der Folge liegen im Berichtsjahr die finanziellen Einkünfte um gut CHF 100'000 unter dem Ergebnis des Vorjahres und um gut CHF 40'000 unter dem budgetierten Umsatz. Andererseits senkten sich so die Laufleistungen der Dampfloks markant – nicht zum Schaden der historischen Substanz. Auffällig ist die Häufung von internen und halbinternen Anlässen aller Art zu finanziellen Sonderkonditionen. Der Vorstand ergriff Ende Jahr Massnahmen zur Systematisierung eines drohenden Wildwuchses.

Öffentliche Fahrten

Im Rahmen der öffentlichen Fahrten (inkl. Fahrzeugtreffen) zählten wir rund 15'000 einfache Fahrten auf der gesamten Strecke oder einer Teilstrecke, dies entspricht mit ungefähr 9'000 Besucherinnen und Besuchern dem jährlichen Durchschnitt. Nach einer schwachen Jahreshälfte mit ungünstigen Wetterverhältnissen zog die zweite Saisonhälfte mit mehr Wetterglück das Ergebnis wieder nach oben und liess die Saison 2010 ausgeglichen abschliessen. Drei Mal musste ein Zugpaar nach einem kurzfristigen Ausfall der Dampfloks mit elektrischer Ersatztraktion geführt werden.

Zu Beginn der Saison nahmen wir den neu gebauten Perron im Bahnhof Bauma in Betrieb. Im tösseitigen Gleis B1 sind

je vier Achsen Platz reserviert für die permanent abgestellten Wagen der wirtenden Vereine und des Buffetwagen-Stützpunkts. Trinkwasserzuleitung, Strom und Abwasser stehen für flexibles Andocken vor Ort zur Verfügung. Der Zugverkehr wird im Wesentlichen über die Gleise B1 und B3 zu beiden Seiten des Perrons abgewickelt; das mittlere, in die Pflasterung eingelassene Gleis B2 dient vorläufig in erster Linie zum publikumsnahen Ausstellen fachgerecht restaurierter Güter- und Dienstwagen.

Dienstfahrten

Zahlreich waren im Berichtsjahr die Dienstfahrten, was sich insbesondere an der hohen Kilometerleistung der Be4/4 15 zeigt. 22 verschiedene Aufträge waren zu erledigen um Material zu verschieben oder Ausbildungszüge zu führen. Dank einer guten Personalsituation im Bereich der Elektro-Lokführer konnten ausserdem verschiedentlich Leermaterialzüge vor oder nach Dampf-Extrazugsleistungen elektrisch geführt und so Kohle und Substanz gespart werden. An 26 Tagen war das Ressort Infrastruktur mit Bauzügen unterwegs, und für Feuerlöschzüge an Tagen mit trockener Witterung führten wir 28 Fahrten aus.

Lokomotiven

Während der Saison 2010 standen uns die drei eigenen Dampflokomotiven Ed3/3 401, E3/3 8518 und E3/3 10 zur Verfügung. Leider fehlte nach wie vor ein zugkräftiges Fahrzeug, um auch einen schwereren Zug mit über 70 Tonnen Anhängelast sicher und pünktlich über den Berg zu bringen. An Tagen mit Gross-



Die beliebten Dampfzüge des DVZO's anlässlich der Chilbi in Bubikon

andrang gelangten die vorhandenen Dampflok teilweise an ihre Leistungsgrenze, so dass die Gäste Verspätungen und Stehplätze in Kauf zu nehmen hatten oder wir mit Elektro-Schub nachhelfen mussten.

Ab Juli machten sich an der Lok E3/3 10 dieselben Probleme an der Steuerung bemerkbar wie im Vorjahr an der E3/3 8518. Wir verzichteten in der zweiten Saisonhälfte deshalb weitgehend auf einen Einsatz des «Chemie-Tigers».

Mit der im April erhaltenen Lieferung polnischer Steinkohle akzentuierten sich die mit dieser Qualität schon früher verbundenen negativen Eigenschaften. Die Kohle produzierte nicht nur einen noch stärkeren Qualm als bisher, sondern beschädigte durch negative Brenneigenschaften auch den Feuerrost und die Rauchkammertüre und neigte zu stärkerem Funkenflug. Der ab August vollzogene Wechsel auf sibirische Steinkohle bedingte zwar eine Umgewöhnung der Heizermethodik, löste aber die bestehenden Probleme weitgehend zur Zufriedenheit. Die auf Mitte Oktober eingetroffene zweite Lieferung zeigte eine verstärkte Neigung zur Schlackenbildung, was am letzten Betriebstag zu einem kleineren Chaos führte und uns zu Beginn der nächsten Saison noch weiter beschäftigen dürfte.

Auf der Elektrolok Be4/4 bewährte sich das im Sommer 2009 eingebaute Zugsicherungs-System ETM-S klaglos. Generell macht sich jedoch an dieser Lok allmählich der Bedarf für eine neue R1 bemerkbar.

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Tage	Kilometer
E3/3 8518	13	850
E3/3 10	14	700
Ed3/3 401	27	1600
Be4/4 15	45	4150
Tem''' 94	26	1050
Tm''' 95	40	650

Weitere 2450 Kilometer leisteten fremde Fahrzeuge unter der eisenbahnrechtlichen Verantwortung des DVZO. Damit kommen wir für das Jahr 2010 auf eine totale Laufleistung des Verkehrsunternehmens von 11'450 Kilometern, was rund 8% unter dem Vorjahresergebnis liegt.

Wagen

Neben dem Grundstock von zwei kurzen Zügen mit je einem Gepäck- und Buffetwagen sowie zwei leichten Personenwagen à 11 Tonnen starteten wir die Saison erstmals seit langem wieder einmal mit drei zusätzlichen schweren Verstärkungswagen, die ein Dienstgewicht von 17 bis 18 Tonnen aufweisen. Da wir mit den vorhandenen Dampflokomotiven diese Tonnagen jedoch gar nicht rationell befördern können, wurde der C4 152 bereits im Juni für dringende Revisionsarbeiten ausser Betrieb genommen. Vor und nach der Saison wurden zwei leichte Wagen auswärts unter Dach eingestellt. Der restliche Wagenpark fristet sein Dasein weiterhin ganzjährig ungeschützt vor Sonne, Feuchtigkeit und Frost.

Ausser zwei Glasbrüchen am WR 151 und am C 107 (letzterer während der Abstellung im Depot Wald) und vereinzelt Filzstift-Kritzeleien waren keine Vandalismusschäden zu verzeichnen.

Infrastrukturbenützung

In der Saison 2010 führten wir auf der eigenen Strecke Bauma-Bäretswil(-Hinwil) neben den fahrplanmässigen 144 Zügen weitere 130 Züge für Extra- und Dienstfahrten. Ferner führte der Baudienst 41 Rangierfahrten auf die Strecke aus. Für eine auf den 13. Februar terminierte Überführung zwischen Bauma und Uster musste die Strecke nach grossen Schneefällen im Januar eigens fahrbar gemacht werden, was zur Räumung der Bahnübergänge von Eis und Schnee einen kleinen Bagger und rund 50 Mannstunden erforderte. Dieser Aufwand erwies sich klar als zu hoch; wir werden künftig von der ausserordentlichen Räumung der Strecke im Winter generell absehen.



Zukünftig bleibt der Semaphor im Neuthal bei Schnee geschlossen

Buffetwagen

Erneut legte das Catering-Team im Berichtsjahr eine sehr starke Leistung hin. Der budgetierte Umsatz - und damit auch der Gewinn - wurde um mehr als das Doppelte übertroffen. Gefördert durch Marketingmassnahmen zeigte sich eine Konzentration auf zahlenmässig weniger, dafür umsatzstarke Geschäfte. An den Sonntagen mit öffentlichem Fahrbetrieb ist der Buffetwagen für viele Gäste nicht mehr wegzudenken, und auch bei manchen Extrafahrten gehören Speis und Trank einfach dazu. Zusätzlich zu den zwei mal zwölf fahrplanmässigen Einsatztagen kamen 19 private oder interne Aufträge mit einem oder beiden Buffetwagen sowie 8 kleinere Catering-Einsätze ohne Buffetwagen (stationär oder im grünen Wagen).



«Tag der offenen Remise» am 04. September 2010 in Uster: DVZO, Genossenschaft «Lokremise Uster» und Stiftung «Eisenbahn-Sammlung Uster»

Personal

Neuzugänge, Beförderungen und Rücktritte bewegten sich während des Berichtsjahrs im üblichen Rahmen. Der Verein verfügte über folgenden Personalbestand in den dem Betrieb untergeordneten Ressorts (nach Funktionen geordnet, etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr):

Bestand	Januar	Dezember	
Dampflokföhrer	7	8	+ 2 «Zugewandte»
Elektrolokföhrer	10	11	+ 3 «Zugewandte»
Dampflokkeizer	15	14	Dampflokföhrer mitgezählt
Lokbetreuer	7	8	
Zugföhrer	17	16	
Kondukteure	18	19	
Rangierbegleiter	7	8	
Fahrdienstleiter	6	7	
Stationswärter	3	1	
Barrierenwärter	10	10	
Strassenwache	11	11	Barrierenwärter mitgezählt
Buffetwagen	23	25	

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Die Vereine Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) und Zürcher Museums-Bahn (ZMB) operierten teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO. Beide Bahnen beteiligten sich Mitte Oktober zusammen mit dem Verein Dampfbahn Bern (DBB) und der Südostbahn (SOB) mit ihren Fahrzeugen am jährlichen Fahrzeugtreffen in Bauma. Im Rahmen dieser Veranstaltung kamen erstmals seit Jahrzehnten alle drei Typen von 3/5-Tenderloks traditioneller Schweizer Bahnen wieder zusammen.

Zusammen mit dem VHMThB wiederholten wir bei prächtigem Frühlingswetter die beliebte Muttertagsfahrt, die diesmal nach Schaffhausen führte. Mit der ZMB regelten wir die Anerkennung von Zugföhrer-Einsätzen und führten im Sihltal ein Betriebsaudit durch, das auf beiden Seiten wertvolle Erkenntnisse generierte. Ein spätherbstlicher Ausflug unseres Buffetwagen-Teams zur ZMB mit inoffizieller Jungfernfahrt des «TW 92» schloss die Saison in diesem Ressort stilvoll ab. Beim Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) konnten wir erneut über den Winter den C 106 einstellen, im Gegenzug benützte der VDZ den Wagen für einzelne Extrafahrten. Eine spektakuläre Probefahrt der «Spanisch-Brötli-Bahn»-Replik D1/3 1

Ausbildung

Das Jahr 2010 war im Bereich Ausbildung geprägt durch ein neues Ausbildungskonzept, verbunden mit zahlreichen neuen Aus- und Weiterbildungskursen, vor allem im Ressort Zugpersonal.

Insgesamt wurden 23 Kurstage durchgeführt, 13 davon fielen auf das Ressort Zugpersonal. Diese im Verhältnis zu den Vorjahren hohe Anzahl ergibt sich vor allem durch die systematischen Durchführung von Theoriekursen im Rahmen der Grundausbildung zum Kondukteur und Zugführer.

Zudem ist als Neuerung eine Mindestanzahl Einsatztage für Mitglieder des Ressorts Zugpersonal definiert. Damit soll das gute theoretische Wissen auch vermehrt praktisch zum Einsatz kommen, was sich während des Jahres 2010 bereits positiv bemerkbar machte. Personal mit einem BAV-Ausweis ist von dieser Regelung nicht betroffen, da dieses seine vom BAV auferlegten Mindeststunden zu erfüllen hat.

Erstmals führte der DVZO den im Betriebshandbuch festgesetzten interdisziplinären Grundkurs des HECH durch. Der Kurs im Umfang von einem halben Tag ist für neu eintretende Aktivmitglieder obligatorisch und Voraussetzung für den Eintritt in ein Ressort. Auch bestehende Mitglieder hatten die Möglichkeit, sich für den Kurs anzumelden. Er wurde bis jetzt drei Mal mit hoher Teilnahmezahl durchgeführt. Der Grundkurs steht zudem allen HECH-Bahnen offen, so dass auch Mitglieder anderer Vereine diesen besuchten.

Vier schon längere Zeit im DVZO aktive Kondukteure haben sich dazu entschlossen, die Weiterbildung zum Zugführer zu beginnen. Im Lokpersonal herrscht vor allem bei den Heizern ein Engpass. Deshalb begann im Herbst 2010 eine entsprechende Klasse mit sechs Teilnehmenden, die im 2012 abschliessen werden. In Zusammenarbeit mit dem Ressort Technik werden die Anwärter auch im praktischen Bereich umfassend instruiert.

Zwei Heizer haben im Dezember ihre periodische Prüfung bestanden und werden dem DVZO weitere Jahre zur Verfügung stehen.

Doch auch bei den Lokführern wurde es ab und an knapp: Der DVZO kann zwar auf eine grosse Anzahl Profi- und Laienlokführern zurückgreifen, trotzdem hatte der Ressortleiter teilweise Probleme, am richtigen Tag zur richtigen Zeit den passenden Lokführer einzuteilen. Die Situation ein wenig entschärfen konnte die Tatsache, dass ein weiterer «DVZO-eigener» Lokführer seine Ausbildung erfolgreich abschloss und dem DVZO seither für diverse Fahrten zur Verfügung steht.

Fabian Sollberger, Ausbildung

«Limmat» führte am 01. September mit unseren Doyens F 405 (1891) und BC 4563 (1886) auf der 163-jährigen Verbindung von der Haupthalle im Zürcher HB über Baden nach Brugg AG.

Die Rigi-Bahnen (RB) stellten uns auf unserer Suche nach besserer Kohle spontan ein Probiermuster der nun gewählten sibirischen Qualität zur Verfügung. Im Oktober war der DVZO anlässlich eines Vereinsausflugs zu Gast auf der Rigi.

Im Verband Historische Eisenbahnen Schweiz (HECH) lag das Hauptaugenmerk auf der Erstellung einer professionellen Risikoanalyse für das Fahren ohne Zugsicherung. Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen dieses Dokuments werden ab Mitte 2011 die Basis sein, unsere nicht mit Elektrizität ausgerüsteten Dampflok wenigstens noch auf einem Teil des SBB-Netzes einsetzen zu dürfen.

Unregelmässigkeiten und Unfälle

In der Saison 2010 waren keine gravierenden Unregelmässigkeiten mit Sach- oder Personenschäden zu verzeichnen. Sorgen bereitete uns jedoch die durch verschiedenste Umstände ausgelöste starke Neigung zum Funkenflug und die dadurch markant erhöhte Tendenz zu Böschungsbränden. Allein am 17. April entstanden – keine 48 Stunden nach den letzten Niederschlägen – bei Durchfahrt der Ed3/3 401 zwischen Wetzikon und Neuthal rund 12 Böschungsbrände, von denen die einen von selbst wieder erloschen und andere durch das Zugpersonal oder Dritte gelöscht wurden.

Am 18. April rückte die Feuerwehr Bärenswil, alarmiert durch Dritte, mit einem schweren Tanklöschfahrzeug zu einem kleinen Schilfbrand beim Chringelbach in der Nähe von Neuthal aus. Bis zu ihrem Eintreffen war der Brand längstens von selbst verlöscht, aber auf der verzweifelten Suche nach einer Brandstelle blieb das Fahrzeug im Sumpf stecken und musste von einem Landwirt mit seinem Traktor befreit werden.

Am 10. Juli führte ein nach Durchfahrt der E3/3 8518 im Bahnhof Wetzikon entdeckter Böschungsbrand zu einer unverständlichen Überreaktion der Interventionskräfte. Für das Löschen der kaum kniehohen wertlosen Vegetation wurde der S-Bahnverkehr im gesamten Bahnhof eingestellt und die Zürcherstrasse längere Zeit komplett gesperrt, obwohl die Flammen gar nicht auf Personen oder Sachen hätten übergreifen können. Wer die Kosten für den Einsatz von über CHF 10'000 übernimmt, war Ende 2010 noch Gegenstand von Verhandlungen.

Mit dem Wechsel der Kohlenqualität besserte sich die Situation ein wenig, trockene Witterung erforderte aber weiterhin präventive Massnahmen. Wir müssen inskünftig mehr Vorsicht walten lassen und bei trockener Witterung strengere präventive Massnahmen ergreifen, die bis hin zum Ersatz der Dampflok durch elektrische Traktion gehen können. Wir sind zudem im Gespräch mit dem Ortsfeuerwehren für eine Optimierung der Interventionen, ist doch die Dampflok mit ihrem Wasservorrat in den meisten Fällen das bestgeeignete Löschfahrzeug.

Ein relativ bewegtes Jahr liegt hinter uns! Unsere optimistischen Einschätzungen bezüglich Funktionalität und Zuverlässigkeit der Dampfmaschinen haben nicht ganz ins Schwarze getroffen.

So tauchten früh in der Fahrsaison Problemchen auf, welche Anlass zu mechanischen Korrekturen gaben. Die eingeführten Weisungen zum Thema «Schmiermittel», deren Anwendung und einheitliche Markierung brachten einige Verbesserungen im Betrieb.

Das immer wiederkehrende Problem der Funkenwürfe werden wir in den Griff bekommen mittels Einbau von feineren und engmaschigeren Drahtgittern, welche bereits in der Lok 8518 zum Einsatz kamen. Diese Gitter gewährleisten guten Gasdurchzug und somit genügend Schnauf für die Feuerung. Wir bleiben am Ball! Auch für die anderen Loks.

Lok 4 «Schwyz»

Alle Lagerklötze des Antriebes sind neu in den Werkstätten der Remise Uster hergestellt und sind nun zum Aufgiessen mit Weissmetall in Auftrag gegeben worden. Der angefresene Triebzapfen konnte mittels Spezial-Drehvorrichtung überarbeitet und somit eine teure Auswärtsvergabe verhindern werden. Die Lok Schwyz wird voraussichtlich im Laufe des kommenden Jahres den Betrieb wieder aufnehmen können.

Lok 401 «Bauma»

Diese Maschine ist zum Liebling des Lok-Personals avanciert, weil dank Überhitzer mehr Power zur Verfügung steht. Auch diese Lok wird ein „Funkenfänger-update“ bekommen, sobald ihre Revisionsarbeiten in Uster in der Zwischensaison 10/11 in Angriff genommen werden.

Lok 10 «Chemie-Tiger»

Die äussere Steuerung stellte die Operateure vor echte Probleme, da diverse Lager und Zapfen inakzeptable Spiele zeigten, was mit dem schweren Eisen und Messuhr sichtbar wurde. Aktuell liegt die Steuerung in Einzelteile zerlegt in der Remise Uster. Neue Zapfen, korrigierte Bohrungen, sowie neu eingestellte und geschabte Lagerschalen der Steuerwelle und Schieberstangenbüchsen werden künftig die Hände der Lokführer am «Stöckli» nicht mehr stressen. Bei der Revisionsbeurteilung wurde klar, dass ein neuer Aschekasten unter diese Maschine gehört. Der Rohling nimmt bereits Form an!

Lok 8518 «Bäretswil»

Die neuen Roststäbe der Giesserei Erzenberg haben sich bestens bewährt. Wir werden bei diesem Produkt bleiben, d.h. Roste für die Loks 10, 401, 4 und 2 werden auch mit diesen Stäben bestückt werden.

Die Neuberohrung des Kessels hat sich bewährt, wobei ein Anker vor der neuen Saison zu ersetzt ist. Auch diese Steuerung wurde im Laufe der vergangenen Saison bemängelt, wie sich herausstellte zu recht: Beide Schieberstangenlager müssen erneuert werden.



Montage des engmaschigeren Funkenfängers

Lok 2 «Hinwil»

Die grosse Pendenz Kesselrevision, sprich «Bodenringreparatur» oder «Ersatz», je nach Finanzierung dieses Projekts, steht jedem Interessierten zur Besichtigung bereit. Detaillierte Erklärungen geben wir gerne am Objekt ab.

Elektrolok und Traktoren

Auf der Be4/4 wurde der Einbau eines statischen Ladegerätes vorbereitet. Bei allen weiteren Fahrzeugen war im 2010 nichts besonderes zu verzeichnen.

Ausbildung

Die Ausbildung der Heizeranwärter ist erfreulich angelaufen. Ich hoffe, dass hiermit der Grundstein für eine förderliche Zusammenarbeit zwischen Betrieb und Technik gelegt ist und hoffe sehr, dass der Funke auch auf die übrigen Mitarbeiter im Bereich Lokpersonal überspringen wird.

Für die Zusammenarbeit und immensen geleisteten Aufwand im «Team Technik» danke ich herzlich.

Besten Dank auch an die Kollegen in Bauma für das Verständnis und Vertrauen während den nicht immer einfachen operativen Bedingungen. Für die neue Saison wünsche ich unfallfreie Fahrt im Betrieb und zahlreiche «Aufsteller» für die vielen Engagierten.

Peter Fischer,

Technik Triebfahrzeuge und Standort Uster



Neuer Aschkasten «made in Uster» für die Lok 10



Der frisch revidierte Kohlenwagens X 309 macht sich am 21. Dezember 2010 auf den Weg nach Bauma

In Bauma hat sich das Bahndienstgebäude als neues Zentrum gemauert. Sei es die Lampisterie, die signaltechnischen Einrichtungen und unser Wasserlabor beherbergt, oder der Aufenthalts- und Schulungsraum, der es uns erlaubt, nach getaner Arbeit gemütlicher zusammen zu sitzen als wie bisher in der Umkleidegarderobe. Die zusätzlichen Räumlichkeiten erlauben es uns auch, mehr Ordnung und Struktur ins Depot Bauma zu bringen. Da uns die Arbeit im 2010 nie ausgegangen ist, danke ich allen zupackenden Händen und hoffe weiterhin auf eine tolle Zusammenarbeit.

Unterhalt und Revisionen

Personenwagen C 6075

Auf Saisonbeginn konnten die Arbeiten am 6075 abgeschlossen werden. Es wurden eine Bremsrevision, eine Pufferrevision, das Austauschen der Achse 1, die Sanierung des WCs und den Ersatz der Trittbretter ausgeführt.

Buffetwagen WR 109

Nach dem Brand des Güterschuppens Bauma im Jahr 2006 war der Glanz im Anstrich des Buffetwagens weg. Jetzt hat unser kleiner WR wieder neue, leuchtende Farbe an seinen Seitenwänden.

Personenwagen C 152

Im September 2010 begannen im Depot Bauma die Revisionsarbeiten. Das Dach muss saniert werden, denn bei den Lüftern war es undicht und es waren verschiedene rostige Stellen auf dem verzinnnten Blech. Die Fensterscheiben werden durch Sicherheitsglas ersetzt, was das Aufbereiten der Messing- und Holzrahmen bedingt. Weiter werden die Eingangstüren instand gesetzt und Plattformbretter ersetzt. Die Wagenka-

stenverblechung wird frisch gestrichen, verschraubt und schliesslich beschriftet. Schliesslich sind noch die Bremsleitungen zu ergänzen.

Kohlenwagen X 309

Am ex SBB L6 wurde in Uster eine Hauptrevision durchgeführt. Sie umfasst eine Totalsanierung des Fahrwerks und der Bremsanlage. Der ganze Wagen wurde neu lackiert und für das einfachere Kohleschaufeln wurde ein Stahlboden eingebaut, wie er sich bereits beim X 402 bewährte.

Maggiwagen X 301

Am Bierwagen der Tösstalbahn konnten die Arbeiten am Fahrwerk abgeschlossen werden. Schritt für Schritt wird nun der Wagenkasten rekonstruiert: Zuerst wurde ein neuer Wagenboden eingebaut, danach das Wagengerippe aufgestellt. Die neu zu erstellenden Dachspanten sind dabei eine besonders interessante Aufgabe.

Gepäckwagen F 204

Bei einem Einsatz im Februar entstand ein Heissläufer an einem Gleitlager, welches darauf ersetzt werden musste. Hier bewährte sich unsere Lagerhaltung, die einen schnellen und fachgerechten Austausch ermöglichte.

Inventaränderungen beim Rollmaterial

Der X 306 wurde an Bahn-Support GmbH verkauft. Übernommen wurden von der Sersa der Schotterwagen mit der DVZO-Nr X 409 für den Baudienst, ein Akkumulatoren-Transportwagen der SBB IW Olten als Lager (X 321) und der Bierwagen der Brauerei Feldschlösschen (X 317).

Strecke

Der strenge Winter hatte anfangs Jahr unsere Strecke fest im Griff. Da Überführungen für die Technik und Infrastruktur anstanden, musste Mitte Januar und anfangs Februar die Strecke geräumt und fahrbar gemacht werden. Diese Räu-

Sicherungsanlagen

Das Jahr 2010 ist aus der Sicht der Stellwerkabteilung der DVZO Infrastruktur erfolgreich zu Ende gegangen: Fast alle Arbeiten konnten plangemäss ausgeführt werden. Erneut zeigte sich, dass der Aufwand für den Unterhalt unserer historischen Stellwerkanlagen sehr gross ist und diese extra Pflege benötigen. Trotz allen Bemühungen tauchten gegen Ende Saison massive Probleme mit dem Einfahrsignal D (Hipp'sche Wendescheibe) in Bäretswil auf. Grosse Teile der Feinmechanik waren durch den langjährigen Gebrauch abgenutzt. Eine Reparatur innert nützlicher Zeit war nicht zu realisieren, so entschieden wir uns, auf dem Bahnhof Bäretswil eine Neusignalisierung vorzunehmen. Das defekte Signal konnte somit ersatzlos ausser Betrieb genommen werden, so dass dessen Reparatur ohne Zeitdruck nun angegangen werden kann.

Ein grosser Schritt weiter sind wir beim Projekt «historisches Stellwerk Bäretswil». Der Projektleiter Fabian Sollberger war seit XXX daran, in Kleinstarbeit den Stellwerkapparat ex Utwil zu restaurieren und der Situation des Bahnhofs Bäretswil anzupassen. Im Herbst 2010 hatte er diese Arbeit abgeschlossen. Ebenfalls für dieses Projekt bestimmt ist der ehemalige Posten 12 aus Rorschach, der im August rückgebaut wurde (siehe Bericht Leiter Infrastruktur).

Auch während des vergangenen Jahres wurden Arbeiten im Zusammenhang mit der vom BAV beauftragten Sanierung der unbewachten Bahnübergänge vorgenommen. Das Bundesamt für Verkehr verordnete, dass bis ins Jahr 2014 sämtliche unbewachten Bahnübergänge in der Schweiz zu sanieren oder aufzuheben seien. Der DVZO besitzt 14 Bahnübergänge, bei denen Handlungsbedarf besteht. Von diesen 14 sind bis jetzt zwei saniert. In diesem Bereich konnten leider nicht alle für 2010 geplanten Arbeiten durchgeführt werden. Diese müssen mit hoher Priorität im Jahr 2011 nachgeholt werden.

Im vergangenen Frühjahr konnten wir zwei historische Handbarrieren von den SBB übernehmen. Diese sicherten in Marthalen das Zuckerrüben-Verladegeleis. Das genaue Alter kann leider nicht bestimmt werden, es wird aber vermutet, dass diese noch aus der Zeit der Nord-Ost Bahn (NOB) stammen.

Lukas Trüb, Sicherungsanlagen



«Jung und Alt» hilft mit bei der Grünabfuhr

mungsarbeiten gestalteten sich sehr arbeitsintensiv; um die extrem vereisten Bahnübergänge frei zu machen, wurde sogar ein kleiner Bagger benötigt. Bei den Mithelfenden blieben neben den schönen Erinnerungen auch Rückenschmerzen und Blasen an den Händen zurück. Aufgrund dieses unverhältnismässigen Aufwands beschloss der Vorstand, die Strecke zukünftig zu sperren, sobald der erste Schnee fällt.

Glücklicherweise hinterliess der strenge Winter 2009/10 an der Strecke keine Schäden. Die Frühjahrsarbeiten beschränkten sich auf das Reinigen der Entwässerungsgräben, das Einsetzen von Ausstiegshilfen für Amphibien und das Fällen und Zurückschneiden von Bäumen und Sträuchern. Zudem konnte in Bäretswil der Güterschuppen wieder eingeräumt werden - eine gute Gelegenheit, das viele Reservematerial zu ordnen.

Im Juni trugen wir in einer Grossaktion, an der auch Kinder und Jugendliche mitmachten, die gefällten Bäume und Sträucher entlang der Strecke zusammen. Die gesamte Biomasse stapelten wir in Neuthal auf einem riesigen Haufen, der später zu Heizzwecken weggehäckselt wurde.

Nach einem starken Dauerregen spitzte sich am 18. Juni die Hochwassersituation zu: Sämtliche Entwässerungen waren vollständig ausgelastet, konnten aber die gewaltigen Wassermassen noch ableiten. Glücklicherweise liessen die Regenfälle im kritischsten Moment nach, so dass nichts überschwemmt oder weggespült wurde. Ein Erdbeben beim nördlichen Brückenkopf der Weissenbachbrücke zog lediglich den Wanderweg leicht in Mitleidenschaft, der aufgebotene Kantonsgeologe konnte bald Entwarnung geben; für unsere Strecke bestand zu keiner Zeit eine Gefahr.

Mitte August wurde oberhalb des Böldviadukts im ehemaligen Rutschgebiet ein Schienenstoss saniert. An dieser Stelle war eine stark abgefahrene Schiene mit einer relativ neuen Schiene

zusammengelascht, was beim Befahren problematische Schläge auf die Fahrzeuge übertrug.

Dank der Mithilfe von vielen Helfern brachten wir die Einwinterungsarbeiten in mehreren Bautagen vor dem ersten Schnee in Eigenleistung durch: Wir säuberten sämtliche Entwässerungsgräben an unserer Strecke. Der muldenweise Abraum zeigte eindrücklich, wie nötig diese Aktion war. Mit einer Ausholungsaktion des Bölviaduktes gingen die diesjährigen Infrastrukturarbeiten zu Ende.

Kunstabauten

Im 2010 wurde mit der Reinigung und Kontrolle unserer Kunstbauten begonnen. Im Morgenwis kärcherten wir den Tunnel und Stützmauer und befreiten Mauerkronen von Erdreich und Vegetation. Dabei stellten wir kleinere Schäden fest, die in nächster Zeit zu beheben sind. Unser Ziel ist es, im 2011 sämtliche Kunstbauten auf diese Weise zu reinigen und zu kontrollieren.

Vegetationsregulierung

In einer zweitägigen Aktion wurde die Böschungen an unserer Strecke durch Müller Gleisbau Frauenfeld mittels Spezialfahrzeug gemäht. Dieses saugt das Mähgut ein, damit durch das liegendebliebene Schnittgut keine Böschungsbrände entstehen.

Historische Bahnhofhalle Bauma

Seit fünf Jahren verfolgen wir dieses Projekt intensiv. Wir freuen uns, dass wir im 2010 dem Ziel deutlich näher gekommen sind, bis 2014 in Bauma ein erstrangiges Baudenkmal wieder in altem Glanz erstrahlen zu lassen: Den ersten Bahnhof der Stadt Basel, der 2010 seinen 150. Geburtstag feierte.

Gemäss Projektplan wurde in der Winterpause 09/10 die Gleisanlage in Bauma von Grund auf erneuert. Zum Saisonauftakt hat der grosszügige Mittelperron seine Feuertaupe mit Bravour bestanden. Rund eine Million Franken wurde dafür investiert. Nun ist alles bereit für die Halle, die 300 Meter Gleise überdecken und unser Wagenmaterial vor Eis, Wasser und Sonne schützen wird.

Eine weitere Hauptaktivität war 2010 die Mittelakquisition, vor allem das Gesuch an den Lotteriefonds. Der DVZO war am 6.9.10 eine Etappe der kantonsrätlichen «Schulreise», für uns ein willkommenes Anlass für das Projekt zu werben. Es lohnte sich, denn am 10.1.2011 hat der Kantonsrat max. 2,6 Millionen Franken aus dem Fonds bewilligt. Damit ist die Finanzierung des grössten Projekts in der Geschichte des DVZO weitgehend gesichert

Christoph Rutschmann,
Historische Bahnhofhalle Bauma



Stützmauern und Tunnelportale werden gereinigt

Auf der Hinwiler Seite bis zum Bahnhof Bärenswil wurden unsere Böschungen durch eine «Verordnung über den Schutz von Natur- und Landschaftsschutzgebieten mit überkommener Bedeutung» unter Naturschutz gestellt. In diesen Naturschutzzonen herrscht ein strenges Mähregime. Der Kanton hat uns in einem Pflegeplan Bauern zugewiesen, die sich unseren Böschungen annehmen und nach geltenden Richtlinien bewirtschaften. Gewisse Abschnitte gingen bei der letztjährigen Mähaktion vergessen, dadurch rutschten ein paar Vereinsmitglieder ungewollt in die Funktion eines Bergheuers.

Posten 12 Rorschach

Am 27. August bauten wir in einer eintägigen Aktion den ehemaligen Posten 12 in Rorschach ab. Wir zerlegten das eiserne Stellwerkhäuschen fachgerecht, verladen es auf einen Bahnwagen. Die Arbeiten waren minutiös geplant und unterlagen einem strengen Zeitplan, da nur ein Zeitfenster von gerade mal drei Stunden zur Verfügung stand, denn die Fahrleitung musste für die Kranarbeiten ausgeschaltet und geerdet werden. Am Folgetag wurde in Arbon altes Stellwerkmaterial ausgebaut. Beides wird im Rahmen des Projekts «Historisches Stellwerk Bärenswil» aufgearbeitet.

Ich bedanke mich bei allen fleissigen Helferinnen und Helfern, die mit ihrem grossen Engagement den Betrieb auf der DVZO-Infrastruktur im 2010 ermöglichten und mithelfen, unsere Strecke auch weiterhin zu erhalten.

Daniel Rutschman, Infrastruktur

Bauma

Im Herbst 2010 wurden sämtliche Kanalisationsleitungen durchgespült (inkl. Rottenwagen) sowie der Oel-Abscheider entleert.

Neuthal

Das Barrieren-Häuschen hat südseitig neue Fenster erhalten. Im Sommer musste ein Wespennest in der Zwischendecke eliminiert werden. Der Neuanstrich des Gebäudes wurde unter Leitung von Cornelia Nufer durch die Mitarbeitenden im Sicherungsdienst bestens erledigt, vielen Dank!

Bäretswil

Die automatische Schockbeleuchtung beim Schuppen kann neu auch auf Handbetrieb umgeschaltet werden. Dies war insofern wünschbar, als bei nächtlichen Durchfahrten die alten Lampen (gleisseitig) ebenfalls von Hand eingeschaltet werden können. Bei der Rampe / Parkplatz Mobility ist der Gusseisen-Schachtdeckel des Meteorwasser-Gullis von Nachtbuben entfernt worden. Der Schaden wurde mit einer neuen Abdeckung fachmännisch behoben.

Uster

Keine besonderen Vorkommnisse. Wünschbar ist, dass alle Mitarbeitenden wissen, wie die Heizungen der Gebäude eingeschaltet und reguliert werden können, damit allfällige Versammlungen nicht mehr in Winter-Jacken abgehalten werden müssen...

Hinwil

Ab Mitte 2011 wird der Bahnhof Hinwil ferngesteuert werden. Für die Benützung des Stellwerk-Häuschens wurden mit der SBB Verhandlungen aufgenommen. Wir sind daran interessiert, unsere Billet-Verkäufe in diesem Nebengebäude vorzunehmen. Gleichzeitig kann hier ein «antikes» Stellwerk dem interessierten Publikum zur Besichtigung zugänglich gemacht werden. Ein entsprechender Nutzungsvertrag mit SBB ist in Arbeit.

Wald

Die Eingangstüren wurden zur Sicherheit mit neuen KABA-Schlössern versehen. Gemäss SBB existierten noch etliche alte Schlüssel zur Remise, von denen sie aber keine Ahnung mehr hat, wo diese sind...

Mit dem Verein Triebwagen 5, welcher in der Remise Wald eingemietet ist, wurde der Mietvertrag modifiziert, um den Mietzins dem uns von den SBB verrechneten Baurechtszins anzugleichen.

Allgemein

Das Thema Brandschutz beschäftigt den Vorstand immer wieder. Im 2010 wurde ein Brandschutzkonzept für das Depot Bauma ausgearbeitet und umgesetzt. In allen von uns benutzten Gebäuden sind sämtliche Feuerlöscher kontrolliert, ersetzt beziehungsweise ergänzt worden.

Röby Meier, Liegenschaften

Finanzen

15 Tage nach meiner Wahl als Finanzchef in den Vorstand des DVZO ist bereits der Jahresbericht 2010 fällig. Seit 01. Juli 2010 haben Christoph Felix als Buchhalter und ich den Bereich Finanzen operativ übernommen. Einige Vorarbeiten schwergewichtig im Bereich Buchhaltungssoftware und das Konfigurieren derselben haben schon davor begonnen.

In den sechs Monaten hatten wir viel zu tun: Die Buchhaltung einrichten, zusammen mit dem Gesamtvorstand das Budget 2011 ausarbeiten, alte Unterlagen sichten, aufräumen und weitere Einarbeitungsaufgaben.

Was heisst nun «aufräumen» bezogen auf die Buchhaltung? Zuerst machten wir uns daran, den Kontenplan neu zu strukturieren, diese der heutigen Situation und den Bedürfnissen anzupassen: Konti waren in dem Sinne zu bereinigen, als dass die projektbezogenen Spenden und Beiträge aller in den Vorjahren abgeschlossenen Projekte (Lok Schwyz und Lok 401) mit den entsprechenden Aktivposten verrechnet wurden. Ebenfalls wichtig war uns, dass in der Buchhaltung das gesamte Inventar abgebildet ist: Jedes Triebfahrzeug und jeder Wagen ist im detaillierten Kontoplan aufgeführt.

Weiter in dieser ersten Phase der Einarbeitung in die verantwortungsvolle Arbeit als Finanzchef des Unternehmens DVZO verschaffte ich mir einen Überblick über die verschiedenen Versicherungspolice.

Die finanzielle Situation des Vereins setzt voraus, dass wir Spielregeln bezüglich der Finanzen festlegen und uns daran halten. Dazu ist eine transparente und in beiden Richtungen fliessende Information seitens der Buchhaltung notwendig. Dies ist mir ein grosses Anliegen, welches ich bereits im 2010 aktiv umsetzte und im 2011 weiter ausgebaut werden wird. Die Jahresrechnung 2010 weist wiederum einen Verlust aus. Zu betonen ist, dass der Cash-Flow trotzdem positiv ist: Wir haben Geldabflüsse, die ausschliesslich in der Bilanz erscheinen, wie z.B. speziell die jährlichen Rückzahlungstranchen der Bundesdarlehen oder Investitionen und aktivierte Revisionen am Rollmaterial.

Kurzfristiges Ziel ist es, die Liquidität wieder zu verbessern. Mittelfristig streben wir eine schwarze Null an.

Andreas Hurt, Finanzen

Bilanz

Aktiven

Umlaufvermögen

Flüssige Mittel

Bank- und PC Konti

Forderungen/Vorräte

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Verrechnungssteuer-Guthaben

Warenlager / Vorräte

Aktive Rechnungsabgrenzungen

Total Umlaufvermögen

Anlagevermögen

Beteiligungen

Hist. MThB

Mobile Sachanlagen

Lokomotiven

Personenwagen

Güterwagen / Dienstfahrzeuge

Werkstatt

Uebrigtes Anlagevermögen

Immobilie Sachanlagen

Bahnanlagen

Liegenschaften

Immaterielle Anlagen

Konzession

Total Anlagevermögen

Bilanzsumme

Passiven

Fremdkapital

Kurzfristiges Fremdkapital

Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen

Umsatzsteuer

Passive Rechnungsabgrenzungen

Projektbezogene Spenden

Langfristiges Fremdkapital

Bundesdarlehen

Rückstellung Unterhalt

Eigenkapital

Vereinsvermögen

Reinverlust

Bilanzsumme

	31.12.2010	Vorjahr 31.12.2009
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel		
Bank- und PC Konti	205'427.81	237'521.67
Forderungen/Vorräte		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3'460.20	354.50
Verrechnungssteuer-Guthaben	157.00	127.10
Warenlager / Vorräte	18'261.00	27'035.75
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5'331.00	0.00
Total Umlaufvermögen	27'209.20	27'517.35
Total Umlaufvermögen	232'637.01	265'039.02
Anlagevermögen		
Beteiligungen		
Hist. MThB	500.00	500.00
Mobile Sachanlagen		
Lokomotiven	163'764.12	622'723.73
Personenwagen	92'918.60	112'471.625
Güterwagen / Dienstfahrzeuge	64'029.90	70'697.10
Werkstatt	17'093.50	21'493.50
Uebrigtes Anlagevermögen	3'823.52	10'308.88
Immobilie Sachanlagen		
Bahnanlagen	80'169.73	95'769.73
Liegenschaften	282'145.70	221'939.75
Immaterielle Anlagen		
Konzession	1.00	92.00
Total Anlagevermögen	704'446.07	1'155'996.31
Bilanzsumme	937'083.08	1'421'035.33
Passiven		
Fremdkapital		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	20'140.45	8'015.20
Umsatzsteuer	4'791.07	15'271.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	40'165.40	7'060.00
Projektbezogene Spenden	155'984.15	590'781.45
Langfristiges Fremdkapital		
Bundesdarlehen	221'980.00	239'550.00
Rückstellung Unterhalt	121'827.40	121'827.40
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	438'530.28	523'011.55
Reinverlust	-66'335.67	-84'481.27
Bilanzsumme	937'083.08	1'421'035.33

Erfolgsrechnung

Erfolg aus Betrieb

Fahrbetrieb

Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	127'328.06	124'447.95	100'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	106'723.38	224'367.70	110'000.00
Trasseengebühren	-12'246.54	-17'969.50	-17'000.00
Netzanschluss SBB	-39'763.49	-46'492.70	-39'000.00
Billettdruckkosten / diverses	-2'312.25	-164.25	-2'250.00
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser/etc.)	-39'045.52	-28'662.10	-36'500.00
Telefonie ZP / Stationen	-2'069.13	-2'316.15	-2'000.00

Erlös Fahrbetrieb

138'614.51 **253'210.95** **113'250.00**

Buffetwagen

Einnahmen Buffetwagen	54'874.30	58'022.80	40'000.00
Wareneinkauf Buffetwagen	-28'060.87	-33'821.10	-27'000.00
Betriebsaufwand Buffetwagen	-8'991.91	-5'658.55	-4'000.00

Erlös Buffetwagen

17'821.52 **18'543.15** **9'000.00**

Souveniershop

Einnahmen Souvenirshop	15'696.98	15'462.95	7'000.00
Wareneinkauf Souvenirshop	-7'550.79	-9'138.05	-5'000.00
Betriebsaufwand Souvenirshop	0.00	-55.75	-500.00

Erlös Souvenirshop

8'146.19 **6'269.15** **1'500.00**

Diverser Erlös

23'568.18 **17'182.95** **15'500.00**

Total Betriebserlös

188'150.40 **295'206.20** **139'250.00**

Betriebsaufwand

Personalkosten

Ausbildung	-10'664.03	-13'332.15	-9'000.00
Reisedienst	-7'000.00	-7'000.00	-7'000.00
Uebriger Personalaufwand	-8'563.77	-6'961.45	-6'600.00

-26'227.80 **-27'293.60** **-22'600.00**

Raumkosten

Remise Bauma	-4'716.10	-4'946.00	-4'756.00
Remise Uster	-28'287.00	-24'787.00	-25'000.00
Remise Wald	-9'929.08	-6'336.00	-6'115.00

-42'932.18 **-36'069.00** **-35'871.00**

Kapitalaufwand/-ertrag

Bank- / PC Spesen	-653.20	-1'171.30	-1'000.00
Zins-/Wertschriftenertrag	1'558.90	477.08	200.00

905.70 **-694.22** **-800.00**

Unterhalt allgemein

Revision / Jahreskontrolle SVTI	-2'129.10	-4'830.80	-5'000.00
Entsorgung	-3'493.38	-900.05	-2'500.00

-5'622.48 **-5'730.85** **-7'500.00**

Streckenunterhalt/Infrastrukturkosten

Strecke	-29'572.26	-58'189.80	-18'000.00
Infrastrukturkosten Bauma	-9'959.50	-9'220.15	-12'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-23'381.13	-33'655.55	-31'000.00

-62'912.89 **-101'065.50** **-61'000.00**

Rollmaterialunterhalt

Lokomotiven und Wagen	-25'436.73	-36'199.50	-31'400.00
-----------------------	------------	------------	------------

-25'436.73 **-36'199.50** **-31'400.00**

	2010	2009	Budget 2011
Abschreibungen			
Abschreibungen	-125'748.39	-980'701.12	-164'723.00
	-125'748.39	-980'701.12	-164'723.00
Sachversicherungen			
Sachversicherungen	-18'399.59	-17'221.20	-17'500.00
	-18'399.59	-17'221.20	-17'500.00
Diverse Unkosten			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-9'942.22	-2'052.80	-2'000.00
Gebühren / Beiträge	-13'776.00	-26'490.25	-5'500.00
Generalversammlung	-3'572.00	5'230.00	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-290.00	-290.00	-200.00
	-27'580.22	-34'063.05	-12'700.00
Werbe- und Repräsentationskosten			
Werbeaufwand	-6'253.96	-15'372.30	-12'200.00
Print-Publikationen	-28'987.12	-39'173.35	-23'800.00
Inserateinnahmen	15'645.00	10'490.00	5'800.00
	-19'596.08	-44'055.65	-30'200.00
Übriger Betriebsaufwand			
Übriger Betriebsaufwand	0.00	-825.35	-500.00
	0.00	-825.35	-500.00
Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg			
Gewinn aus Anlageabgang	928.37	0.00	0.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-67'709.55	-5'800.15	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	63'508.90	887'691.22	0.00
	-3'272.28	881'891.07	0.00
Total Betriebsaufwand	-356'822.94	-402'027.97	-384'794.00
ORDENTLICHES BETRIEBSERGEBNIS	-168'672.54	-106'821.77	-245'544.00
Liegenschaftsrechnung			
Bahnhof Bärenswil			
Mieteinnahmen	23'070.00	17'350.00	26'000.00
Unterhalt	-4'046.69	-49'926.90	-1'000.00
	19'023.31	-32'576.90	25'000.00
Baurechte / Pachten			
Baurechtszins Station Neuthal	15'417.80	14'980.35	15'000.00
Pachtzinsen Land	6'320.00	5'766.65	5'800.00
	21'737.80	20'747.00	20'800.00
Liegenschaftenerfolg	40'761.11	-11'829.90	45'800.00
BETRIEBSERFOLG	-127'911.43	-118'651.67	-199'744.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/Spenden			
Mitgliederbeiträge	39'476.30	33'930.00	47'900.00
Spenden/freiw. Beiträge	22'648.15	703.00	2'500.00
	62'124.45	34'633.00	50'400.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	10'232.76	10'049.10	11'310.00
Aufwendungen EA	-10'781.45	-10'511.70	-10'000.00
	-548.69	-462.60	1'310.00
Vereinsserfolg	61'575.76	34'170.40	51'710.00
GESAMTERFOLG	-66'335.67	-84'481.27	-148'034.00

Anhang zur Jahresrechnung

Eigentumsbeschränkungen für eigene Verpflichtungen

- Liegenschaft Bahnhof Bäretswil, Gemeinde Bäretswil, GB 2384, Kat. 7735
Inhaberschuldbrief im 1. Rang
nominal Fr. 290'000, davon beansprucht

Brandversicherungswerte Sachanlagen

- Rollmaterial, Einrichtungen und Mobilien
- Liegenschaft Bahnhof Bäretswil
- Liegenschaft Barrierenpost Neuthal
- Liegenschaft Bahndienst-Magazin, Bauma

	2010	2009
	189'980.00	201'150.00
	1'995'000.00	1'995'000.00
	750'000.00	750'000.00
	50'000.00	50'000.00
	120'000.00	120'000.00

Uebrigere Angaben

Für das Projekt Bahnhofhalle wurden bis zum 31.12.2010 Arbeiten von cirka CHF 650'000,00 getätigt, welche in der Jahresrechnung unberücksichtigt sind.

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



Wiederaufbau des Bierwagens der Felsenbrauerei Wald

Der DVZO-Vorstand

Präsident:

Hugo Wenger, Dürnten
Stv.: Jürg Hauswirth, Bauma

Sekretariat:

Monika Bieri, Bauma
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

Finanzen:

Andreas Hurt, Horgen
Stv.: Monika Bieri, Bauma

Betrieb:

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

Technik Triebfahrzeuge & Standort Uster:

Peter Fischer, Winterthur
Stv.: Jürgen Rakow, Dietikon

Technik Wagen & Standort 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 Mitglied des Vorstandes

Die DVZO-Ressortleiterinnen und -leiter

Lokpersonal:

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

Lokbetreuer:

Philipp Schär, Bäretswil; Stv.: vakant

Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Rapperswil
Stv.: Fabian Sollberger, Niederhasli

Stationspersonal:

Peppino Hamburger, Rengg
Stv.: Hanspeter Thöni, Rifferswil

Barrierendienst und Strassenwache:

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

Buffetwagen:

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

Dampfblädeli:

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

Infrastruktur:

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

Standort Uster:

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

Standort Bauma:

Jürgen Rakow
Stv. (je nach Projekt): Patrick Ramel, Schlieren;
Hans Appenzeller, Hinwil; Alessandro Andreoli, Winterthur

Die DVZO-Dienst- und Stabsstellen

Ausbildung:

Fabian Sollberger, Niederhasli

Buchhaltung:

Christoph Felix, Kollbrunn

Hauswartung Buffetwagen:

Werner Rellstab, Steg

Koordination Rottenwagen:

Monika Bieri, Bauma

Öffentlichkeits- und Medienarbeit:

Dieter Enz, Bäretswil

Prüfungsexperte Fahrdienstleiter:

Hanspeter Thöni, Rifferswil

Reisedienst:

Jürg Hauswirth, Bauma

Sicherungsanlagen:

Lukas Trüb, Winterthur

Uniformenverwaltung:

Alessandro Andreoli, Winterthur & Florian Vogel, Bäretswil

Unterhalt E-Lok Be4/4:

Rolf Geier, Winterthur

Unterhalt Traktoren Bauma:

Fritz Harder, Märstetten

Verteilung Reglemente:

Wädi Schmid, Dietlikon

Wasserproben Loks:

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

Webhosting, Printpublikationen:

Dieter Enz, Bäretswil

Die DVZO-Projektleiter

Historische Bahnhofhalle Bauma:

Christoph Rutschmann, Weinfelden

Historisches Stellwerk Bäretswil:

Fabian Sollberger, Niederhasli



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8340 Hinwil
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

