



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



Ec3/5 BT9 des DLC als Gastlok am 2. Fahrsonntag im 2012

Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse

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

Redaktion und Koordination

DVZO, Monika Bieri
CH-8494 Bauma

Gestaltung

Markus Pedrolini, mp-satz
CH-4143 Dornach

Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

Auflage

1400 Expl.

Fotografen (Bildnachweis)

Mario Angehrn: Seite 18
Robert Budry: Seite 8, 9
Franz Geisser (www.bahnbild.ch): Seite 12
Andreas Hurt: Titelbild, Seite 4
Daniel Rutschmann: Seite 13
Erik P. Schneider: Seiten 2, 14
Hugo Wenger: Seite 7

© Jahresbericht 2012:

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

Besucherinnen und Besucher des Fahrzeugtreffens 2012 warten auf die Ankunft der 141R 1244 «Mikado»

Geschätzte Mitglieder

Wir schreiben das Jahr 2033. Schritt für Schritt wurde in den vorgängigen Jahren auf dem gesamten Netz der SBB das modernste Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 eingeführt. Bedeutende Linien wie auch der Nord-Süd-Korridor durch die Schweiz wurden schon vor rund zehn Jahren von den SBB Infrastruktur umgerüstet. Herkömmliche Stellwerkanlagen sowie Signale sieht man keine mehr. Mit ihnen verschwanden auch die historischen Eisenbahnzüge auf dem Bahnnetz. Sie wurden verdrängt in Reservate, dorthin wo die moderne Eisenbahn-Technologie aus Kostengründen keinen Einzug halten konnte. Ein solches Reservat ist die Bahnlinie Bauma-Bäretswil-Hinwil. Hier verkehren nach wie vor erfolgreich Dampffzüge und historische Elektrozüge.

Utopie? – Nur bedingt. Wenn es nach den Strategien und den Planern des Bundesamtes für Verkehr sowie SBB Infrastruktur geht, wird das Szenario Wirklichkeit. Ein Verkehren von historischen Eisenbahnfahrzeugen wird nach heutigen Erkenntnissen dannzumal praktisch unmöglich werden. Also tragen wir Sorge zu unserer Heimstrecke, damit auch spätere Generationen Freude an fahrendem historischem Eisenbahn-Rollmaterial haben können und diese Kulturgüter nicht nur noch im Museum betrachten können.

Wir pflegen unsere Bahnlinie. Wir arbeiten in verschiedenen Projekten auf die Zukunft hin, dass wir dereinst auch in unserem «Reservat» einen interessanten Bahnbetrieb anbieten können. Bis wir aber in unser Reservat zurückgedrängt werden, nutzen wir mit den uns zur Verfügung stehenden, vertretbaren Möglichkeiten Fahrten im Netzzugang auf dem Schweizer Normalspurnetz. Die vertiefte Zusammenarbeit mit befreundeten Museumsbahnen kommt uns hier stark entgegen. Die eingeschlagene Richtung werden Sie bei den nachfolgenden Berichten immer wieder zwischen den Zeilen herauslesen können. Eine grosse Sorge haben wir aber: Wie finanzieren wir dies alles? Wir alle sind gefordert, den Verein – unsere Museumsbahn – auf einer gesunden finanziellen Basis zu halten und gezielt Mittel für grössere notwendige Investitionen zu finden.

Im 2012 war der DVZO sehr gut unterwegs. Die öffentlichen Dampffzüge lockten erfreulich viele Gäste an, obwohl sich das Wetter an diesen Tagen nicht immer von der schönsten Seite präsentierte. Die historische Eisenbahn im Zürcher Oberland wird in ihrem breiten Umfeld als im Tourismusbereich bedeutende Freizeitinstitution und Bewahrerin von wichtigem Kulturgut wahrgenommen. Als Indiz hierfür können auch die sehr interessanten Sonderanlässe und Extrafahrten gewertet werden, welche daraus resultieren. Immer wieder positiv aufgenommen werden Neuigkeiten über frisch restauriertes Rollmaterial, wie vor Saisonbeginn die Inbetriebnahme der Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz».

Züge des DVZO kamen auch zu Auftritten im Showbusiness. So standen die Lok «Schwyz» und der in Hauptbahnhof Zürich, respektive Bern umfunktionierte Bahnhof Bäretswil für einen Dokumentarfilm vor der Kamera.

Die Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» schaffte es gar in der Sendung «Total Birgit – Volldampf» des Schweizer Fernsehens zur Hauptrolle des Comedy-Sets. Mit einem Sonderzug zu den kulinarischen Genuss'12-Anlässen trat die Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15 zusammen mit den Buffetwagen als Botschafterin des Zürcher Oberlandes in Erscheinung.

Weit über unser Einzugsgebiet hinaus bekannt ist das in seiner Art wohl einzigartige DVZO-Projekt der «historischen Bahnhofhalle Bauma». Die Arbeiten sind im 2012 in eine entscheidende Phase getreten: Am 14. August begann unter grosser Beachtung von Medien, Denkmalpflegern und Projektverantwortlichen auf dem Areal des SBB Industriewerks Olten der sorgfältige Rückbau der Halle 17, der zukünftigen Bahnhofhalle von Bauma. Knapp vier Monate später war der Rückbau vollendet, die Teile in ein Zwischenlager nach Hinwil gebracht und die allerletzten Gegenstände mit einem Extra-Dampffzug auf dem Gelände in Olten abgeholt. Der Aufbau der Halle in Bauma wird koordiniert mit dem Bahnhofumbau der SBB in Bauma und der Neugestaltung der Bushaltestelle durch die Gemeinde Bauma einhergehen!

Nicht nur der Aufbau der Bahnhofhalle wird uns in den folgenden Jahren beschäftigen. Die Anpassung der SBB-Gleisanlage und Inbetriebnahme des modernen Stellwerks haben auch betriebliche und finanzielle Auswirkungen auf den DVZO als Anschliesser an das SBB-Netz. Ein Weichenumbau im 2014 erfordert unsere finanzielle Beteiligung. Gleichzeitig legen wir ein grosses Augenmerk auf unsere eigene Strecke. Etappiert sanieren wir das Gleis von Bauma nach Bäretswil. Die Arbeiten gehen uns auch in Zukunft nicht aus. Diese Aussage bezieht sich selbstverständlich nicht nur auf den betrieblichen und den Infrastrukturbereich. Darin eingeschlossen sind selbstverständlich die beiden Werkstätten in Uster und Bauma, wo von Fachleuten sehr beachtete Leistungen erbracht werden. Übrigens mit ein Grund, weshalb der Dampflokomotive Club Herisau sich für eine Zusammenarbeit mit dem DVZO entschlossen und dies vor Jahresende auch vollzogen hat. Der DLC und ihre Dampflokomotive Eb 3/5 Nr. 9 sehen nun zusammen mit DVZO einer neuen Zukunft entgegen.

Erfolg braucht Zeit und erfordert vollen Einsatz von uns allen. Dass dies im DVZO entsprechend gelebt wird, spüre ich immer wieder aufs Neue. Die Mitglieder begegnen den uns viel abverlangenden Herausforderungen und Veränderungen mit grosser Motivation; ab und zu auch sehr kritisch, aber dennoch äusserst kompetent. Die Vereinsleitung ist zuversichtlich, dass wir auf dem richtigen Kurs sind und wir zusammen mit den Mitgliedern die Ziele erreichen werden. Ich danke herzlich für die fortwährende Leistungsbereitschaft im Dienste des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland.

Es chunt guet!

Hugo Wenger,
Präsident



Die letzten Teile der demontierten Halle 17 in Olten kommen am 7.12.12 in Bauma an

Historische Bahnhofshalle Bauma

2012: Mittlere Projektetappe erfolgreich abgeschlossen!

2012 haben sich die Verantwortlichen des Projekts an mehreren Fronten engagiert: Erstens in Bauma selbst, wo die Neugestaltung des direkt neben der Halle liegenden Busplatzes hohe Wogen aufwarf. Der DVZO favorisiert eine Lösung, die das Erscheinungsbild der Halle als historisches Monument möglichst respektiert.

Zweitens wurde in Olten der sorgfältige Rückbau der Halle vorbereitet, ausgeschrieben, vergeben und umgesetzt. Am 14. August 2012 zelebrierten SBB und DVZO bei grösster Sommerhitze einen Spatenstich des Rückbaus, der am 7. Dezember bei dichtem Schneetreiben mit der symbolischen Rückgabe des besenreinen Geländes an die SBB seinen Abschluss fand. Damit ging die mittlere Etappe des Projekts in bester Zusammenarbeit mit den SBB unfallfrei über die Bühne. Die historische Halle ist heute sicher eingelagert und harrt der 2013/14 erfolgenden Erweckung aus dem Dornröschenschlaf.

Die Analyse des Zustands des Materials zeigt, dass die Aufarbeitung sowie die nötigen Ergänzungen einen wesentlich höheren Aufwand als ursprünglich budgetiert verursachen werden.

Drittens erforderte die hohe Komplexität des Gesamtprojekts eine neue Projektorganisation:

Auf Anregung der Zürcher Denkmalpflege wirkt seit Sommer 2012 ein externes Architekturbüro auf Projektleitungsebene mit. Damit ist eine professionelle Durchführung der letzten Etappe – die Aufarbeitung und Ertüchtigung der historischen Bausubstanz sowie die Aufrichte der Halle in Bauma – sichergestellt. Bisher verliefen alle Arbeiten nach Plan.

Christoph Rutschmann,
Projektleiter

Vorstandsarbeit

Am 11. Dezember 2011 überraschte uns die SBB mit der Ausserbetriebnahme ihrer Fahrleitung zwischen Hinwil und Bäretswil. Darauf folgte zuerst eine Phase der Ungewissheit, bis uns die SBB die Sanierung der Fahrleitung zusicherte. Praktisch bedeutete dies bis zur Wiederinbetriebnahme Ende September einiges Umdenken und -disponieren, da der stromlose Abschnitt mittels nicht-elektrischer Traktion zu überbrücken war oder einen Umweg via Wald bedingte. Der Vorstand beschäftigte sich unter Beizug von Fachleuten und mit Unterstützung von Lukas Trüb intensiv mit der vereinseigenen Fahrleitung: Wir stellten die finanziellen Möglichkeiten den sicherheitstechnischen Notwendigkeiten gegenüber, wogen mittel- und langfristige Strategien mit und ohne Strom ab und einigten uns auf eine Grundhaltung. Diese hält fest, dass der DVZO im bisherigen finanziellen Rahmen die Fahrleitung unterhalten kann. Sollten aufgrund einer Grossanierung keine Drittmittel aufzutreiben sein, muss auf die Fahrleitung verzichtet werden. Nicht nur die Fahrleitung, der gesamte Bereich Infrastruktur spannte thematisch einen Bogen übers ganze 2012. Die erwirtschafteten Mittel flossen direkt in die verschiedenen Projekte. Zu Beginn des Jahres löste der Vorstand die Arbeiten für die neue Wasserleitung zum Depot Bauma aus, dessen Projekt an der GV 2011 vorgestellt wurde. Im April begannen die unterschiedlichen seitens Infrastruktur aufgegleisten Arbeiten in Zusammenarbeit mit der login und Sersa zum Schienenwechsel. In der Dezembersitzung schaute der Vorstand zusammen mit Christian Schlatter auf die bereits verwirklichten Arbeiten zurück und konnte aus finanzieller Sicht die in den nächsten zwei Jahren anstehenden Vorhaben gutheissen. Parallel dazu ist Lukas Trüb laufend daran, Bahnübergang für Bahnübergang mit viel Eigenleistung und so kostengünstig wie möglich den geänderten Anforderungen des BAV entsprechend zu sanieren. Diese Auflagen müssen bis Ende 2014 erfüllt sein. Wir sind gut im Zeitplan. Die Dreierleitung des Bereichs Infrastruktur mit Daniel Rutschmann als Vorsitzender, Lukas Trüb als Verantwortlicher für die Sicherungsanlagen und Christian Schlatter als «Tätschmeister» für die Fahrbahn bewährte sich bestens. Alle drei haben einen grossen Einsatz geleistet (und viel Geld ausgegeben – gut investiertes).

Als letzte Pende aus der Ablösung des Kassiers per 1.7.2010 konnte nun die Versicherungssituation bereinigt werden. An der Junisitzung wurden zusammen mit unserem Versicherungsfachmann die letzten Werte definiert. Alle Policen sind per 1.1.2013 in Kraft.

In einer Organisation mit rund 200 Mitarbeitenden gehören personelle Veränderungen zur Tagesordnung. Da gilt es neue zu integrieren, Abgänge zu ersetzen, intern Anpassungen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen vorzunehmen aber auch Streit zu schlichten und Missverständnisse zu klären. Im Januar konnte die Nachfolge von Ueli Burkhard geregelt werden: Werner Rellstab hat mit Peter Klaesi und Hansbeat Hess ein tatkräftiges Team für das Ressort Buffet-

wagen zusammen gestellt. Unsere Technik ist nach wie vor in der Lage, viele hochspezialisierte Arbeiten dank Fachwissen in Eigenleistung zu erbringen. Der überraschende Tod von Alfred Graf aus der Technik Uster hat uns jedoch einmal mehr vor Augen geführt, dass das Know-How im Umgang mit so alter Technik, wie es sich bei unserem Rollmaterial handelt, zu verschwinden droht. Der abrupte Rücktritt von Dieter Enz nach der GV 2012 hatte zur Folge, dass das News-Herz unserer Webseite etwas langsamer schlägt. Nach wie vor sind wir auf der Suche nach jemandem, der sich der redaktionellen Pflege unseres Aushängeschildes widmen möchte. Dieter Enz hat sich nach Erscheinen seines dritten Dampfexpress endgültig vom DVZO distanziert. Während des Jahres zeichnete sich auch im Team rund um den Werkplatz Bauma eine Veränderung ab: Jürgen Rakow hat sich per Dezember 2012 aus der aktiven Leitung des Standortes Bauma zurück gezogen und konzentriert sich nun ausschliesslich auf die Aufgaben rund um die Wagen. Jonas Hostettler nimmt per Januar 2013 die Herausforderung an, den Schnittpunkt der Bereiche Betrieb, Infrastruktur und Technik in Bauma zu koordinieren.

Immer wieder Anlass zu Klärung gibt die Vorstandsarbeit an und für sich: Aufgaben tauchen auf, Verantwortungen müssen geklärt werden, Beschlüssen folgen Massnahmen und diese sind umzusetzen und zu überprüfen: Wer kümmert sich nun um die verschollenen Fensterrahmen? Wo soll das Material aufbewahrt werden? Wer darf überhaupt in dieser Sache bestimmen? Wieso wurde vorher nichts gesagt? etc. Unser achtköpfiges Team ist sehr heterogen, an den Sitzungen wird manchmal hitzig diskutiert, oft entstehen Missverständnisse. Meine persönliche Quintessenz nach den mittlerweile 39 Sitzungen des Gesamtvorstands, 15 des Strategie-Ausschusses und über 700 Beschlüssen: Der DVZO ist unser aller Anliegen und wir engagieren uns dafür, dass die Museumsbahn im Zürcher Oberland noch lange Besucherinnen und Besucher erfreut. Im 2012 haben wir einen guten Job gemacht, wie der Jahresabschluss deutlich zeigt!

Im 2012 ist der Gesamtvorstand elf Mal zusammengessen. Vorbereitend dazu fanden vier Sitzungen des Strategie-Ausschusses statt. Über zwei dringende Anliegen wurde ordentlich auf dem Zirkularweg abgestimmt. Eine Aufgabe des Vorstandes ist die Zusammenarbeit mit verschiedenen Institutionen, Organisationen und Personen aktiv zu pflegen, dazu werden immer wieder Gäste an die Sitzungen eingeladen, was sich auch im 2012 bewährte. Obwohl die im 2011 durchgeführte Umfrage unter den Ressortleiterinnen und -leitern sowie den Stabstellen ergab, dass eine «erweiterte Vorstandssitzung» erwünscht sei, war auch für das im April vorgesehene Zusammenkommen zu wenig Interesse vorhanden, so dass die Sitzung abgesagt wurde. Der Vorstand entschied daraufhin, endgültig auf eine solches Gefäss zu verzichten. Stellvertretend hatte im November 2012 Peter Fischer zu einer Aussprache zwischen den Mitarbeitern der Ressorts Lokpersonal und dem Werkplatz Uster eingeladen.

Der Informationsaustausch wurde als wertvoll erlebt, so dass Aussprachen in der Art ein bis zwei Mal pro Jahr angesetzt werden. An der Generalversammlung vom 28. März 2012 nahmen 78 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive) und 3 Gönner teil.

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2012:

Total Mitglieder		741	
Aktivmitglieder	269	Mitarbeitende	196
Passivmitglieder	141		
Kollektivmitglieder	9		
Gönner	305	unter 20 Jahre	18
		(davon 15 aktiv)	
Ehrenmitglieder	17	davon 9 aktiv	
Total Mitarbeitende	220		

Mutationen im 2012:

Total 56 Neumitglieder	
Aktivmitglieder	23
unter 20 Jahren	5
Passiv	19
Gönner	8
Kollektiv	1

Der Tod von fünf Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies Elio Bernasconi aus Lugano, Albert Graf aus Wolfhausen, Christoph Grossenbacher aus Meilen, Monique Inhelder aus Bauma, Verena Lutz aus Uster. Wir drücken an dieser Stelle den Angehörigen unser Beileid aus.

Total 34 Austritte

Gemeldete Todesfälle	5
Nachsendefrist abgel.	4
Austritt gemeldet	11
Ausschluss	14

Beim Zusammentragen und Auswählen der Informationen für diesen Jahresbericht staunte ich einmal mehr, wie viel während der letzten zwölf Monate möglich wurde. Immer wieder führe ich mir vor Augen, dass all die geleistete Arbeit und die erreichten Ziele Resultat von ganz vielen Einzelentscheidungen ist: Jeder Handlung liegt das Ja eines Aktivmitglieds zugrunde, diese freiwillig und ohne Lohn dafür zu beziehen für die Sache DVZO einzusetzen. Eigentlich gibt es dafür gar keine Worte, die auszudrücken vermögen, wie grossartig das ist. Ein «Vielen Dank» bewährt sich jedoch immer wieder – nicht nur am Ende des Jahresberichtes. Ich wünsche mir, dass wir uns dieses auch im 2013 immer wieder einander gegenseitig ausdrücken können. An dieser Stelle ein grosses «Danke schön» für die vielen geleisteten Beiträge in Zeit und in Franken.

Monika Bieri,
Aktuarin

Bahnbetrieb

Private und öffentliche Extrafahrten

Im Berichtsjahr organisierte der DVZO 32 dampfbetriebene und 14 mit Elektro- oder Diesellok geführte Charterfahrten, weitere 8 bestellte Gesellschaftsfahrten (6 Dampf, 2 elektrisch) liessen unsere Partner Verein Historische Mittelthurgaubahn (VHMThB) und Dampfloki-Club Herisau (DLC) unter der EVU DVZO laufen. Damit kommen wir wieder annähernd an das Rekordergebnis vom Jahr 2009 heran, wobei das Umsatzvolumen auch im Berichtsjahr das Budgetziel deutlich übertraf. An 15 Tagen organisierten wir alleine oder in Kooperation mit anderen Vereinen öffentliche Sonderfahrten, an 31 Tagen interne Dienstfahrten. An weiteren 10 Tagen unternahmen unsere Partner Sonderfahrten in alleiniger kommerzieller Verantwortung.

Insgesamt benützten rund 9000 Gäste die unter der EVU DVZO geführten Extra- und Sonderzüge. Ein besonderes Ereignis war das am 13./14. Oktober zum achten und letzten Mal durchgeführte Fahrzeugtreffen Bauma, das wegen den künftig radikal dezimierten Gleisanlagen in unserem Heimatbahnhof nicht mehr möglich sein wird. Allein für diesen Anlass führten wir mit den Triebfahrzeugen von 6 Partnern und unseren eigenen Loks insgesamt 68 Sonderzüge.

Öffentliche Fahrten

Im Rahmen der öffentlichen Fahrten inklusive Fahrzeugtreffen zählten wir rund 16'000 einfache Fahrten zwischen Bauma

und Hinwil, womit der vorübergehende Rückgang im Vorjahr wieder egalisiert wurde. An der Hälfte der Fahrtage hatten wir je über 1000 einfache Fahrten, wobei dieses Jahr entgegen allen bisherigen Erfahrungen die Fahrgastzahlen nicht mehr systematisch mit dem Wetter korrelierten.

Dank der Unterstützung verschiedener Gastloks konnten wir sämtliche Züge mit Dampflokbespannung führen und sogar an 11 der 12 regelmässigen Fahrsonntage jeweils drei Dampfloks anheizen. Ausgerechnet am Tag mit der grössten Nachfrage (16. September mit 1800 einfachen Fahrten) standen wegen eines personellen Engpasses jedoch nur zwei Loks im Einsatz.

Dienstfahrten

Schon jahrelang bestand ein Trend zu stets mehr Kilometerleistungen der Be4/4 15 – wiewohl mehr und mehr für interne Dienst-, Plausch- und Gefälligkeitsfahrten statt für lukrative Charterzüge zum Marktpreis. Dieses Jahr war nun erstmals ein Rückgang um gut 20% zu verzeichnen. Nurmehr geringe Bedeutung hatte die im Vorjahr noch häufig praktizierte Traktionsunterstützung bei Leerfahrten, dies primär als Folge der bis Ende September dauernden Abschaltung der Fahrleitung Hinwil-Bäretswil.

Lokomotiven

Während der Saison 2012 standen uns mit den Maschinen Ed3/3 4, E3/3 10, E3/3 8518 und Ed3/3 401 erstmals vier

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Eigentümer	Einsatztage	km Eigenleistung	km geschleppt
Ed3/3 401	DVZO	25	930	25
Ed3/3 4	DVZO	20	910	60
E3/3 10	DVZO	17	800	65
E3/3 8518	DVZO	11	450	90
Be4/4 15	DVZO	42	3910	20
Ee3/3 16363	DVZO	7	175	23
Tem ^m 94	DVZO	10	340	25
Tm ^m 95	DVZO	28	600	420
Ec3/5 3	VHMThB	12	1565	
ABDe4/4 12	VHMThB	7	1550	
Eb3/5 9	DLC	13	1415	
Ec4/5 11	Verein Dampfbahn Bern	5	430	
BDe4/4 92	ZMB	2	260	
Be6/8 13302	Betriebsgruppe 13302	2	210	
CZm1/2 31	VDZ	2	170	
Ed3/4 51	Verein Dampfbahn Bern	5	130	200
Em2/2	VHMThB	1	70	
diverse Baumaschinen	Sersa/JMAG	10	96	

Damit kommen wir für das Jahr 2012 auf eine totale Laufleistung des Verkehrsunternehmens von 14'019 Kilometern, was gegenüber dem Vorjahr einem Zuwachs von ca. 15% entspricht. Hauptgrund für diesen Zuwachs ist insbesondere die verstärkte Aktivität unserer Partner DLC (Eb3/5 9) und VHMThB (Inbetriebnahme Triebwagen ABDe4/4 12). Gleichzeitig sind auch die Leistungen der eigenen vier Dampfloks um gut 500 auf 3000 Kilometer gestiegen, wobei ein überwiegender Teil davon auf die eingeschränkten Möglichkeiten für elektrischen Schleppdienst zurückzuführen ist.

eigene Dampflokomotiven gleichzeitig zur Verfügung. Unterstützung bekamen wir darüber hinaus vom DLC mit der Lok 9, vom Verein Dampfbahn Bern (VDBB) mit den Loks Ed3/4 51 und Ec4/5 11 sowie vom VHMThB mit der Ec3/5 3. Bereits ab Juli bereiteten infolge verschiedener operativer Missgeschicke die Siederohre der Lok E3/3 8518 zunehmende Probleme; ab August konnte diese Lok nicht mehr in Alleinfahrt eingesetzt werden. Dank der in ausreichender Zahl vorhandenen Reserve war dieser Ausfall betrieblich zu verkraften. Die Ee3/3 16363 wurde auf den Herbst mit der Regulierbremse ausgerüstet und war deshalb unter dem Jahr nur ausnahmsweise eingesetzt, zumal ihr Radius unfreiwillig auf die halbe Strecke beschränkt war. Nach Saisonschluss wurde die Be4/4 15 angesichts etlicher technischer Pendenzen ausser Betrieb genommen, worauf die Ee3/3 16363 doch noch einige Einsätze auch ausserhalb der Stammstrecke zu fahren hatte.

Wagen

Neben dem Grundstock von zwei kurzen Zügen mit je einem Gepäck- und Buffetwagen sowie zwei leichten Personenwagen à 11 Tonnen standen uns als Verstärkungswagen bis fast vor Saisonschluss lediglich die beiden schweren C 6109 und 6075 zur Verfügung, da sich die Revision des C4 152 bis in den Herbst hinauszögerte. Zunehmend beeinträchtigen arg ausgebleichte Farbanstriche bei verschiedenen Fahrzeugen das optische Erscheinungsbild.

Infrastrukturbenützung

In der Saison 2012 führten wir auf der eigenen Strecke Bauma-Bäretswil(-Hinwil) neben den fahrplanmässigen 144 Zügen weitere 146 Züge für Extra- und Dienstfahrten. Ferner führte der Baudienst 58 Rangierfahrten auf die Strecke aus. Der Bahnhof Bäretswil und der Posten Neuthal waren an 59 Tagen zu besetzen.

Recht mühsam, aber letztlich ohne wesentliche Einschränkungen für unsere Kunden war die zwischen Dezember 2011 und September 2012 verfügte Notabschaltung der Streckenfahrleitung Hinwil-Bäretswil zu verkraften. Einige Male wurden elektrische Fahrzeuge auf der Talfahrt thermisch geschleppt oder nahmen den Umweg über Rütli. Der gele-

gentlich für Charter- und Dienstfahrten eingesetzte Tem''' konnte das Pensum jeweils nur mit Mühe bewältigen, ist doch sein Dieselmotor primär für kurze Anschlussgleise und nicht für Streckendienst auf 25 Promille konzipiert.

Problemlos funktionierte die Zusammenarbeit mit der Firma Furrer und Frey, die den Bahnhof Bäretswil während der siebenwöchigen Fahrleitungssanierung im Spätsommer als Stützpunkt für ihren Bauzug nutzte.

Im Juli räumten wir alle Abstellgleise in der Baumer A-Gruppe, um Platz für mehrere 100 Meter Rollmaterial von SBB-Infrastruktur zu schaffen. Im Rahmen einer Unterbau-Sanierung zwischen Bauma und Steg wurden im Bahnhof Bauma sämtliche verfügbaren Gleise belegt, und auch die Strecke Richtung Bäretswil diente unter der Woche als Abstellgleis. Eine stellwerktechnische Anpassung im Bahnhof Hinwil führte dazu, dass seit Juni 2012 die Fahrten im «Koordinierten Betrieb» zwischen Bäretswil und Hinwil nunmehr generell im Modus «Rangierfahrt auf die Strecke» abgewickelt werden.

Die nicht elektrifizierte UeBB-Reststrecke Bubikon-Wolfhausen wurde an zwei Tagen mit einer Anzahl öffentlicher Sonderzüge befahren, je ein Mal mit Dampf und mit Diesel. Leider ist dies der einzige verbliebene Verkehr auf diesem Gleis. Dementsprechend unsicher ist dessen Zukunft über das Jahr 2014 hinaus, da auf diesen Zeitpunkt die nicht eben günstige Anschlussweiche im Bahnhof Bubikon saniert werden muss.

Buffetwagen

Nach der überraschend glatt verlaufenen Nachfolgeregelung in der Leitung «Food & Beverage» zu Jahresbeginn konnte das Catering-Team seinen Erfolg nahtlos fortsetzen. Der budgetierte Umsatz wurde erneut um mehr als das Doppelte übertroffen und ausserdem die Marge durch vermehrte Eigenleistungen in der Zubereitung gehoben. Zusätzlich zu den zwei mal zwölf fahrplanmässigen Einsatztagen kamen je 12 private und interne Aufträge mit einem oder beiden Buffetwagen sowie 4 Catering-Einsätze ohne Buffetwagen (stationär oder im grünen Wagen). Die schon mehrjährige Tendenz zu wenigen, dafür aufwändigen und umsatzstarken Aufträgen von Privatkunden bestätigte sich einmal mehr.



Gastlok Ec4/5 11 der Dampfbahn Bern am letzten Fahrsonntag 2012 zwischen Neuthal und Bäretswil



Zugpersonal in Hinwil

Personal

Neuzugänge, Beförderungen und Rücktritte bewegten sich im üblichen Rahmen. Im Bereich Lokpersonal führten vier erfolgreiche Heizerprüfungen zu einer spürbaren Entlastung. Der Verein verfügte im Berichtsjahr über folgenden Personalbestand (nach Funktionen geordnet, etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr):

Bestand	Jan.	Dez.	
Dampflokführer	9	7	
Elektroloführer DVZO	11	11	
Dampflokheizer	13	17	Dampflokführer mitgezählt
Dampfteam VHMThB	5	6	
Dampfteam DLC	4	6	
Lokbetreuer	6	7	
Zugführer	16	15	
Kondukteure	18	17	
Rangierbegleiter	7	7	
Station Bäretswil	8	8	
Station Neuthal	11	11	
Buffetwagen	26	27	

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

VHMThB, DLC, DBB, Verein Mikado 1244 (VMik), Betriebsgruppe 13302 und Zürcher Museums-Bahn (ZMB) operierten teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO.

Zusammen mit dem VHMThB führten wir Anfang September eine öffentliche Jubiläumsfahrt «100 Jahre Ec3/5 3» durch, nach Saisonschluss folgte vom 6. bis 8. Dezember eine dreitägige Dampffahrt nach Sissach und Olten.

Neben den Einsätzen der 4 Gastloks vor fahrplanmässigen Zügen nutzten wir die Eb3/5 9 an weiteren 4 Tagen für Extrazüge im inneren S-Bahn-Netz.

In Kooperation mit der Betriebsgruppe 13302 fand am 15. September eine kommerzielle Extrafahrt an den Walensee statt, und auch am Fahrzeugtreffen besuchte uns das «Rapperswiler Krokodil» noch einmal.

Fortgeführt wurde die Zusammenarbeit mit dem Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen-Singen (VES). Im Mai besuchten wir diese fahrdrahtlose Strecke mit der E3/3 8518, und im Spätsommer/Herbst besorgte zwei Mal die Eb3/5 9 des DLC den grenzüberschreitenden Museumsbahnverkehr. Im Verband Historische Eisenbahnen Schweiz (HECH) lag das Hauptaugenmerk auf der Konsolidierung der Risikoanalyse für den weiteren Einsatz von Triebfahrzeugen ohne ausreichende Zugsicherung. Für die diversen Extrazüge von DVZO und VHMThB ausserhalb der Strecken Bauma-Hinwil und Etwilen-Rielasingen wurden je 8 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt, worauf den Einzelgesuchen jeweils problemlos stattgegeben wurde.

Unregelmässigkeiten und Unfälle

In der Saison 2012 waren keine gravierenden Unregelmässigkeiten mit Sach- oder Personenschäden zu verzeichnen. Insbesondere hatten wir insofern ausserordentliches Glück mit dem Wetter, als es die ganze Saison hindurch niemals zu trocken war und wir von Böschungsbränden ohne Zusatzaufwand verschont blieben. Einzige Ausnahme war im verhältnismässig trockenen März ein mutmasslich durch die Ec3/5 3 verursachter Böschungsbrand in Lengwil TG, der die örtliche Feuerwehr in Trab brachte.

Rätselhaft blieb die vermutlich auf einen Blitzschlag in die Fahrleitung zurückzuführende Explosion eines Dachdurchführungsisolators auf der Be4/4, den der diensthabende Lokführer dank seiner im Freien verbrachten Rauchpause unbeschadet überstand.

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

Ausbildung

Mit 29 Ausbildungstagen verlief das vergangene Jahr im Bereich Ausbildung wiederum erfreulich. Erstmals seit Beginn der systematisierten Ausbildung fielen dabei mehr Kurse auf das Lok- als auf das Zugpersonal. Dies hängt einerseits damit zusammen, dass erstmals Triebfahrzeugkurse für die Be 4/4 und die Ee 3/3 durchgeführt wurden, andererseits konnte die erste durch den DVZO intern ausgebildete Heizerklasse erfolgreich abgeschlossen werden. Damit wurde die Personalknappheit im Bereich Lokpersonal um einiges entschärft. Doch auch die Profi-Lokführer wurden zu einem Kurs aufgeboten, welcher DVZO-spezifische Vorschriften und eine kleine Be 4/4-Repetition beinhaltet.

Die Zusammenarbeit mit dem DLC hinterliess auch in der Ausbildung seine Spuren. Die Lokführer wurden vollends in den Aus- und Weiterbildungsprozess des DVZO integriert, weshalb der ein oder andere Kurs mehrfach durchgeführt werden musste. Dies ist jedoch keineswegs als Belastung anzusehen, bringen doch die Neuzugänge mit ihrem Engagement und ihrer Wissbegierde frischen Wind in die Kurse.

Da im Zugpersonal keine Grundausbildungen anstanden, absolvierte dieses seine obligatorischen Weiterbildungstage. Während der Theorietag im warmen Saal des Restaurants Bahnhof in Bauma stattfand, führte der Praxistag mit dem vereinseigenen Zug bis nach Aarau. Neben Übungen in erster Hilfe wurde auch die Evakuierung von Reisenden eines voll besetzten Zuges aus einem Tunnel geübt.

Das Stationspersonal, welches bis anhin die Aus- und Weiterbildungen ressortintern organisiert hat, wurde auch in das Gesamtausbildungskonzept miteinbezogen. Als erste Neuerung wurde die Ausbildung zum Fahrdienstleiter systematisiert. Eine entsprechende Klasse mit einer Anwärtlerin und neun Anwärtern startete letzten Herbst. Die Ausbildung dauert nach neuem Konzept eineinhalb Jahre und beinhaltet dabei auch Theoriekurse, zwischendurch finden Praxistage auf der Station statt. Mit diesem Lehrgang soll einem in den nächsten Jahren allenfalls entstehenden Personalengpass vorgebeugt werden.

Fabian Sollberger, Ausbildung



Im vergangenen Jahr war es für uns gewöhnungsbedürftig, dass sich vier betriebsfähige Dampfloks in der Remise Bauma befanden. Auch die Aussicht auf die neue Saison bedeutet Arbeit an vier Loks statt der gewohnten drei Einheiten – und dies mit der gleichen Anzahl engagierter Mitwirkender.

Gerne nahmen wir die Herausforderung an mit dem Ziel, die Revisionsqualität auf hohem Niveau zu halten. Damit verbunden ist auch das Ziel, die Betreiber der Loks vermehrt für die technischen Eigenheiten der Maschinen zu interessieren.

Zum Saisonbeginn konnte erfreulicherweise ein akzeptables Engagement für die Lok-Wartung festgestellt werden, leider nahm dieses proportional zur Saisonlänge ab.

Im Oktober 2012 nahmen wir die ersten zwei Loks, Nr. 401 und 8518, zur Winterrevision in Uster in Empfang. Im Gegenzug wurde die Lok Ee3/3 nach Bauma überführt, die während ein paar Monaten in Uster stand.

Lok E2/2 3

Für die Lok haben wir ein feines Plätzli gefunden: Der Verein Dampfzentrum Winterthur hat sie gerne genommen und macht sich mit Freuden daran, diese wieder betriebsfähig zu machen. Das Lökeli hat wieder an seinen Ursprungsort zurück gefunden und ist dem Tod durch Verrosten entkommen.

Lok E3/3 10 «Chemie-Tiger»

Diese Lok avancierte zum Liebling unter den Tigern, denn sie läuft gleichmässig und leistet genug Schub über das «Gebirge». Obwohl anfangs Saison die Siederohre nicht den besten Eindruck machten und sogar die Empfehlung zum Schonen ausgegeben wurde, gab es keine technischen Zwischenfälle.

Die frische Einstellung der Lagerungen der äusseren Steuerung, der Kreuzköpfe sowie der Schieberstangen haben sich gelohnt!

Lok E3/3 8518 «Bäretswil»

Es war höchste Zeit für die Winterrevision, denn das leidige Rohrrinnen musste dringend behoben werden. Auch das gemeldete Schlagen der Steuerung sowie ein «heisses» Lager im linken Antrieb liess uns mit Spannung an die Arbeit gehen.

Nach dem Öffnen des linken Triebstangenlagers machten wir grosse Augen, denn der Zapfen und die Lagerschalen machten einen traurigen Eindruck: Der Zapfen mussten um ca. 0,5mm abgenommen werden um die Rinnen auszugleichen, die Lager entsprechend ausgedreht und Beilagen angepasst werden. Der Schaden wurde höchstwahrscheinlich durch eingedrungenen Bremsabrieb verursacht.

Grund für das Schlagen der äusseren Steuerung lag im zu grossen Spiel im rechten Steuerwellenlager. Die Rohrrinnen werden durch Nachwalzen behoben.

Als Konsequenz wird im Frühling 2013 ein Seminar für Heizer und Lokführer zum Thema «Heizen: Die thermischen und physikalischen Auswirkungen im Kessel beim Aufheizen sowie im Betrieb» veranstaltet. Zum Voraus besten Dank an Heiner Vogel für sein Engagement.

Lok Ed3/3 401 «Bauma»

Diese Lok lief die Saison über eigentlich tadellos bis zum Zeitpunkt der auftretenden Rohrrinnen. Auch in diesem Fall war es höchste Zeit für die Winterrevision.

Bei der inneren Prüfung im Dezember 2012 wurden an der Feuerbüchse-Rohrwand mittels MPV (Magnet-Pulver-Verfahren) Risse an den Verschweissungen festgestellt. Um auf Sicher zu gehen, verlangt der Kesselinspektor eine blanke Rohrwand und geschliffene Rohrverschweissungen um eine umfassende Rissprüfung an der Rohrwand durchführen zu können. Die Resultate werden im geplanten Heizer/LF-Seminar präsentiert werden mit dem Effekt, in der Saison 2013 die Loks entsprechend «oldtimergerecht» zu fahren.

Die störrische Luftpumpe konnte kuriert werden und wird ihren Dienst wie erwartet versehen.

Lok Ed3/3 4 «Schwyz»

Nach drei Jahren Revision, mit nigel-nagel-neuen Lagern wurde die Lok am 20. April 2012 nach erfolgreicher Prüfung durch den Kesselinspektor wieder dem Betrieb übergeben und hat im 2012 fleissig Wagen über den Berg gezogen.

Das älteste «Pferd» des DVZO begeisterte unsere «Ritter». Die Bergmaschine zieht immer noch schwere Züge wie in alten Zeiten nach Einsiedeln. Eigentlich sollte die Maschine dem Alter entsprechend eher geschont werden um noch viele Jahre dem Publikum und uns Freude zu bereiten während den Einsätzen. Die geflickten, und dafür historischen Wassertanks können das Wasser nicht halten. Eine umfassende Abdichtung wird unumgänglich, sodass das Anbringen von schwarzer Dichtmasse entfallen kann.

Der Antrieb wird nochmals überarbeitet, um den unregelmässigen «Gang» zu beheben. Deshalb wird die Lok erst nach Saisonbeginn 2013 wieder in Dienst gestellt werden.

Lok Ed3/4 2 «Hinwil»

Die einst stolze Lok steht immer noch zerlegt in der Remise Uster. In kleinen Schritten wird trotzdem in Eigenleistung am Kessel gearbeitet, welchem demnächst bei Sulzer Innotec neue Bodenring-Ecken verpasst werden. Zwischenzeitlich wurden die Wassertanks sandgestrahlt und beschichtet. Die Kesselbleche und das Führerhaus warten auf einen neuen Anstrich, ebenfalls das Chassis. Der ganze Antrieb wurde auf das nötige Lagerspiel eingestellt. Hiermit geht auch unser Aufruf an potentielle Sponsoren, die noch fälligen Investitionen zu übernehmen. Unsere Hoffnung stirbt zuletzt.

Lok Ee3/3 No 16363:

Die gefällige Rangierlok hat zum ersten Mal die Luft der Remise Uster «geschnuppert»: Hier wurde in umsichtiger Weise das zweite Bremssystem (Regulierbremse) eingebaut und auf Funktionalität geprüft, mit Erfolg. Wir hofften auch, die äusserliche Erscheinung zu erhellen, was jedoch mit gewöhnlichen Hilfsmitteln unseres Malermeisters nicht gelang. Weitere Anstrengungen werden unumgänglich sein. Der Ee3/3-Fangruppe möge der jetzige Anblick nicht genügen.

Lok Be 4/4 15

Diese Lok stellt für den DVZO ein wichtiger Wirtschaftsfaktor dar. Der vielfältige Einsatz und die resultierenden Fahrten beanspruchten das alte Gefährt entsprechend. Nun zeigen sich diverse Gebrechen, welche behoben werden müssen. Eine umfängliche Prüfung der elektrischen Elemente ist unumgänglich geworden und wird anfangs 2013 durchgeführt werden.

Tem^m 354 (94)

Die vielseitige Rangierlok mit E – und Dieselantrieb versieht ihre Einsätze hauptsächlich auf den Bahnhofgeleisen, aber auch als «Lückenbüsser» bei Lok-Störungen an Fahrsonntagen. Die Betriebssicherheit ist gewährleistet und dies hoffentlich noch mehrere Jahre ohne grossen finanziellen Aufwand.

Tm^m 9529

Dieses geniale Arbeitsfahrzeug hat sich bestens bewährt, vor allem in den vielen Einsätzen im Ressort Infrastruktur. Über die normale Wartung hinaus gab es keine besonderen Vorkommnisse.

DLC-Lok Eb3/5 9

Seit dem 12.12.2012 steht nun das «Dampfross» des DLC-Herisau in der Remise Bauma. Das Wasser ist abgelassen und der Kessel ausgetrocknet. Nun stehen die nötigen und fälligen Unterhaltsarbeiten an, sobald die Remisentemperaturen dies vernünftigerweise zulassen. Lösungen für die Abwicklung der Arbeiten sind gemeinsam mit den DLC-Mitgliedern noch zu definieren.

Peter Fischer,
Technik Triebfahrzeuge und Werkplatz Uster

Technik Wagen

Die Aufgaben in meinem Ressort beim DVZO haben sich in den letzten Jahren verstärkt. Vor allem in Bauma, wo sich viele Arbeiten aus den Bereichen Betrieb, Technik und Infrastruktur überschneiden, musste eine neue Aufgabenteilung gefunden werden. Jonas Hostettler übernimmt ab Januar 2013 die Aufgabe «Leiter Werkplatz Bauma» von mir. Der für den Unterhalt an unseren Museumswagen benötigte Zeitaufwand, inklusive Planung ist enorm. Genügend Arbeit für mich. Ein aktives Kennenlernen und eine kollegiale Zusammenarbeit hat die Standorte Uster und Bauma zusammenrücken lassen. So lassen sich Probleme und Meinungsverschiedenheiten einfacher aus dem Weg räumen. Das Verständnis für die Arbeit der anderen und deren Prioritäten ist so viel einfacher. Durch einen Glücksfall konnte der DVZO einen Gepäckwagen aus dem Jahr 1887 übernehmen. Ein Eisenbahnfreund hat den Wagen in den 1970-er Jahren vor der Verschrottung gerettet. Dieses Fahrzeug sollte schnellstmöglich revidiert werden. Der Einsatz in unseren Museumszügen ist geplant. Die Finanzierung ist aufgegleist.

Unterhalt und Revisionen Bauma:

Personenwagen C 152

Durch Verzögerungen bei der Fensterglasbeschaffung konnte dieser Wagen erst im Oktober wieder eingesetzt werden. Er heisst jetzt wieder C4 9394 wie zu seiner Zeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Das Fahrzeug bereichert nun wieder den Fuhrpark unserer Museumsbahn. Allen die an diesem Werk mitgearbeitet haben, danke ich für ihren Einsatz.

Personenwagen C 105 und Gepäckwagen F204

An diesen beiden Wagen wurde eine Bremsrevision ausgeführt.

Personenwagen C 107

Auf Ende Saison wurde der C107 ausser Betrieb genommen. Fahrwerk wie Wagenkasten brauchen eine Sanierung. Die auszuführenden Arbeiten wurden im Vierer-Team analysiert, definiert und zugewiesen.

Unterhalt und Revisionen Uster:

Galeriepostwagen FZ 203

Die Arbeiten am ex-MThB FZ sind umfangreich. Abgeschlossen ist die Revision des Fahrwerks. Der hölzerne Wagenaufbau ist saniert und der Innenausbau in Arbeit. Beleuchtung, Dachabdeckung und das Einkleiden mit Blech sind die weiteren Aufgaben.

Inventaränderungen beim Rollmaterial

Verschrottet:	X 311	
Verkauft/Verschenkt:	X 404	
Übernahmen:	F 205	ex Privat, ex SBB F 16610
	X 323	ex SERSA ex SBB M 5

Jürgen Rakow,
Technik Wagen und Werkplatz Bauma

Trotz der Wintersperre war die Strecke dank des schneearmen Wetters befahrbar. So konnten einige pendente Arbeiten im und am Gleis erledigt werden. Während der grossen Kälte Mitte Februar machte ich einen Kontrollgang über die ganze Strecke, um zu schauen, wie sich die permanenten -15° auf Gleis und Fahrleitung auswirkten. Ich kontrollierte das Spiel der Abspanngewichte des Fahrdrahtes und stellte fest, dass sich diese frei und unproblematisch sehr weit zurückgezogen hatten. Auch die Schienen und die Schienenstösse schienen ohne Schaden zu nehmen der Kälte zu trotzen. Während dieses frostigen Kontrollganges wurde

Fahrbahn

Das Jahr 2012 war hauptsächlich geprägt von einer grossen Baustelle: Der Schienenwechsel in der Ausfahrkurve Bauma. Zwei Wochen lang wechselten Lehrlinge der Firma login die stark abgenutzte Innenschiene dieser Kurve und unterhielten die Befestigungen der Aussenschiene. Der Grund für diese unübliche Massnahme liegt darin, dass die Aussenschiene bereits in der Betriebszeit der SBB gewechselt wurde und bedingt durch die starke Überhöhung und die tiefen Geschwindigkeiten der Schienenkopf der Innenschiene immer dünner wurde. Dass die Arbeiten so effizient durchgeführt werden konnten, ist auch den Mitgliedern des DVZO zu verdanken, welche einige Vor- und Nacharbeiten zu erledigen hatten: So mussten zuerst die neuen Occasionsschienen abgeladen und verteilt werden. Zusätzlich war einiges an Kleinmaterial zu verteilen, wie beispielsweise Laschen, Befestigungsmaterial und provisorische Schienenverbinder für die Stromrückführung. Nach dem Schienenwechsel mussten die Altschienen verladen und die definitiven Erdungsklemmen montiert werden.

Die Firma Sersa hatte die Möglichkeit an unserer Gleisanlage realistische Schulungen durchzuführen: So wurden zwanzig Schienenstösse verschweisst, was den Fahrkomfort erhöht und den Unterhaltsaufwand senkt. Ebenfalls stopfte die Sersa, teilweise in Nacharbeit, die Gleise und Weichen des DVZO in Bauma (B-Gruppe) das dritte Mal.

Als Gegenleistung für die Fahrzeugabstellung im Rahmen eines Totalumbaus ermöglichte uns die SBB 500 Meter Occasionsschienen zu übernehmen. In einer vierstündigen Aktion wurden diese Schienen zusammen mit der SBB auf der Strecke verladen und im Bahnhof Bauma für spätere Umbauten deponiert. Wir können auf ein erfolgreiches Jahr 2012 zurückblicken und ich möchte die Gelegenheit nutzen allen Beteiligten für ihre Arbeit zu danken.

Christian Schlatter, Fahrbahn

ich durch die fantastischen und teils sehr bizarren Eisgebilde entlang der Strecke auf das Feinste verwöhnt.

Mit dem Frühling starteten wir wieder mit den im 2011 eingeführten Bautagen. Trotz vorgängig versandter Einladung hielt sich die Beteiligung in Grenzen. Mit dem zwischen 2 bis 8 Personen starken Bautrupps rückten wir jeweils nach einem kurzen Kaffee auf die Strecke aus, um dort die periodisch anfallenden Arbeiten zu erledigen. Vegetationsregulierung, Gräben reinigen und Aufräumen am Gleis und in den Arealen Bauma und Bäretswil schöpften den durch den Bautrupps erbrachten Manpower vollständig aus. Meistens kehrten wir abends müde zurück nach Bauma und mussten feststellen, dass wir eigentlich noch viel mehr zu tun gehabt hätten. Als kleines Zückerchen führten wir am 6. Oktober einen historischen Bautag durch. Mit Dampflok und Kranwagen rückten wir epochengerecht auf die Strecke aus, wo wir zwei mechanische Signale aufstellten. Dieser Event hat allen Beteiligten grossen Spass gemacht.

Es wurde aber auch zwischen den Bautagen fleissig an der Strecke gearbeitet. So wurde bei der Überführung Morgenwies ein grosser Holzschlag durchgeführt. Der Baumer Förster mit seinem Team fällte die zum Teil schon recht grossen Bäume fachgerecht. Wir räumten das ganze Material an die Siliseggstrasse, wo es zu Heizzwecken weggeschreddert wurde; es fielen gut 70m^3 Holzschnitzel an. Im Neuthal betonierten wir zwei Signalfundamente, damit wir für die Neusignalisation des Barrierenpostens die beiden Hauptsignale in Form von Hipp'schen Wendescheiben aufstellen können. Die Wärterbude im Morgenwiesli wurde wegen



Historischer Bautag vom 6. Oktober 2012

ihres schlechten Zustandes abgebrochen, der Standplatz wegen der dezentralen Lage aufgehoben. Im Areal Bauma brachen wir den ausgeleisteten Maggi-K1 ab, da auch dieser mittlerweile durchgefault war.

Erneut machten dieses Jahr frisch revidierte Gleisbaumaschinen der Firma Sersa bei uns Test- und Einstellungsfahrten. Dank dem Testeinsatz der Gramp- und Einschotterungsmaschinen kamen wir zu weiteren neu eingeschotterten und gegrampten Gleisabschnitten. Wir bauten gut 150 Tonnen Neuschotter dort auf der Strecke ein, wo es am nötigsten war. Die jährlich stattfindende Messfahrt des Diagnosefahrzeugs der SBB bestätigte wiederum einen einwandfreien Zustand der Gleislage.

Im Herbst führten wir eine Zustandserhebung unserer Gleisentwässerung durch und mussten feststellen, dass hier in den nächsten Jahren einiges saniert und erweitert werden sollte. Auch dieses Jahr hatten wir zweimal eine Hochwassersituation, die die Entwässerungseinrichtungen entlang der Strecke an die Kapazitätsgrenze brachte.

In meiner Arbeit als Leiter Infrastruktur werde ich seit diesem Jahr durch Christian Schlatter unterstützt. Er widmet sich der Fahrbahn und plant und koordiniert die Gleis- und Weichensanierungen, die durch Lehrlinge der login durchgeführt werden. Auch Lukas Trüb unterstützt mich mit unermüdlichem Einsatz im Bereich Sicherungsanlagen und Fahrleitung. Ich möchte mich bei allen Kolleginnen und Kollegen für die

geleistete Arbeit bei DVZO-Infrastruktur herzlich bedanken. Und ohne die grosszügige Unterstützung diverser dem DVZO gegenüber sehr positiv eingestellten Firmen hätten wir viele Bauvorhaben gar nicht realisieren können. Ihnen gebührt ein herzliches Dankeschön.

Ich freue mich auf ein weiteres spannendes und interessantes Jahr entlang unserer wunderschönen Strecke.

Daniel Rutschmann,
Infrastruktur und Baudienst



Gleiswechsel durch Lehrlinge von login im April 2012

Sicherungsanlagen

2012 wurden Anpassungen der Signalisierung an der DVZO Strecke angepackt mit dem Ziel, diese zu vereinfachen und zu verbessern. Die Fundamente für die neuen Hipp'schen Wendescheiben in Neuthal sind erstellt. Gleichzeitig haben unsere Ustermer Technikspezialisten eine Wendescheibe restauriert, diese glänzt wieder in ihrer vollen Pracht. Sie soll künftig den Übergang beim Posten 98a in Neuthal in Fahrrichtung Bauma sichern. Diese Arbeiten sind Bestandteil des Projekts «Stellwerk Bärenwil» unter der Leitung von Fabian Sollberger. Ihm ist es gelungen, einen originalen Stellkasten für die Wendescheibensignale ausfindig zu machen. Somit kann der Barrierenposten um ein weiteres historisch korrektes Detail ergänzt werden. Neuthal ist der letzte durch einen Wärter bediente Barrierenposten der Schweiz.

Sanierung unbewachte Bahnübergänge 2014

Die Deadline Ende 2014 für die Sicherung der unbewachten Bahnübergänge beim DVZO rückt stetig näher. Im 2012 wurden zwei weitere Bahnübergänge mit Andreaskreuzen gesichert. Auch zur Sanierung der unbewachten Bahnübergänge gehören Nutzungsvereinbarungen mit an unsere Strecke angrenzenden

Landbesitzern. Dieser Vertrag ist überall dort nötig, wo früher Hinweistafeln «Privatübergang» angebracht waren. Solche sind nicht mehr gestattet und wurden durch Verbotstafeln ersetzt.

Weiter wurde auch mit der Planung der drei Übergänge begonnen, die vorschriftsgemäss mit mindestens einer Blinklichtanlage gesichert werden müssen.

Fahrleitung

Im September des 2012 wurde die durch die SBB ausser Betrieb gesetzte Fahrleitung zwischen Hinwil und Bärenwil fachmännisch repariert und wieder in Betrieb genommen. Diese Arbeiten führte die auf windschiefe Fahrleitung spezialisierte Firma Furrer+Frey durch, die eine Woche früher als geplant fertig wurden. Dank der guten Zusammenarbeit zwischen Furrer+Frey und dem DVZO widmeten sie sich anschliessend auch der vereins-eigenen Installation: Furrer+Frei führte eine periodische Inspektion der ganzen Strecke durch. Kleinere Mängel wurden gleich behoben oder auf einer Pendenzenliste erfasst. Somit haben wir für die nächsten fünf Jahre eine betriebsfähige Fahrleitung. Dann muss der Zustand erneut beurteilt werden.

Lukas Trüb,
Sicherungsanlagen und Fahrleitung

Bauma

Die neue Wasserzuleitung zum Depot Bauma konnte im Frühling 2012 erfolgreich abgeschlossen werden. Willy Reichlin hat sich intensiv um die neuen Installationen im Depot gekümmert; ihm sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Neuthal

Bereits letztes Jahr wurde darüber berichtet, dass der Perronbereich in einem schlechten Zustand ist. Markus Wildi hat sich bereit erklärt, eine Arbeitsgruppe für die Sanierungs-Vorbereitungen ins Leben zu rufen. Dazu sollen auch verantwortliche Vertreter des TCS und der Sammlung Neuthal eingebunden werden.

Bäretswil

Erneut dürfen wir feststellen, dass der Güterschuppen während des ganzen Berichtsjahres nicht mehr mit grösseren «Malereien» verunziert wurde. Philipp Schär als Mieter der Bahnhofs-Wohnung hat hier massgeblich dazu beigetragen, indem er aktiv auf potenzielle «Täter» zugegangen ist. Auch an dieser Stelle gebührt ihm ein herzlicher Dank als «Hausmeister» des Bahnhofs.

Uster

Bei der Drehscheibe mussten die Gleisanschluss-Betonierungen erneuert werden; wegen zu grossen Gewichtsbelastungen sind Risse und Abbröckelungen entstanden.

Hinwil

Keine besonderen Vorkommnisse. Für das ausrangierte Stellwerk hat sich leider immer noch keine Lösung gezeigt.

Wald

Die Eingangstüre zum Depot haben wir erneuert und mit einem Dreifach-Verschluss versehen, nachdem die Originaltüre durch unbekannte Täterschaft beschädigt wurde. Hilfreich ist auch, dass der neue Baracken-Mieter an Wochenenden vor Ort ist und unliebsame Besucher des Geländes wegweist.

Röby Meier, Liegenschaften



*Verwandlung des Bâretswiler Bahnhofs
anlässlich Dreharbeiten zum Escher Film im Mai 2012*

Finanzen

Im vergangenen Jahr haben wir über CHF 500'000 Einnahmen erwirtschaftet. Von Umsatzsteigerungen um 20% und mehr, davon können die meisten Firmen nur träumen. Eine stolze Zahl, die nur dank dem unermüdlichen Einsatz aller zustande kam. So waren wir gegen Ende September fast täglich mit Extrafahrten unterwegs. Doch wieso haben wir «nur» einen kleinen Gewinn von CHF 5'527.52, wird die Frage bei vielen sein?

Wir konnten im Jahr 2012 einige wichtige Projekte realisieren: Ich möchte da den Schienenwechsel in der Einfahrkurve von Bauma (CHF 35'000), den neuen Wasseranschluss für das Depot Bauma (CHF 47'000) und Kontrolle/Unterhalt der Fahrleitung zwischen Bäretswil und Bauma (CHF 15'000) erwähnen.

Nachstehend Fakten, welche nicht direkt aus der Jahresrechnung ersichtlich sind:

Der Bestand an Flüssigen Mitteln ist per 31.12.2012 fast doppelt so gross, wie im Vorjahr. Der Grund dafür ist, dass uns der Lotteriefonds kurz vor Jahresende die zweite Tranche der zugesagten Mittel überwiesen hat.

Für unsere Bahnhofshalle sind bereits über CHF 1,3 Mio. ausgegeben. In dieser Summe sind die ganze Perron-/Gleisanlage in der B-Gruppe in Bauma und der Rückbau der Halle in Olten enthalten.

Im Jahre 2012 wurden nach zahlreichen Offerten und Besprechungen die Versicherungswerte unseres Rollmaterials angehoben und gleichzeitig für die Lokomotiven und Personenwagen eine sogenannte Maschinenversicherung (entspricht einer Kaskoversicherung) abgeschlossen. Auch wenn wir dadurch künftig höhere Prämienzahlungen haben werden, ist der Entscheid richtig.

Ich persönlich bin fest überzeugt, dass wir die Zukunft mit all ihren Herausforderungen gemeinsam meistern werden. Wichtig ist, dass wir uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern wir weiterhin bestrebt sind – obwohl wir als Verein organisiert sind – in allen Bereichen noch mehr Professionalität zu entwickeln.

Andreas Hurt,
Finanzen

Bilanz	31.12.2012	31.12.2011
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel		
Bank- und PC-Konti	701'111.50	389'712.91
	701'111.50	389'712.91
Forderungen/Vorräte		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10'768.00	12'623.05
Verrechnungssteuer	173.75	165.55
Warenlager/Vorräte	10'531.00	9'741.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	16'532.00	7'220.00
	38'004.75	29'749.60
Total Umlaufvermögen	739'116.25	419'462.51
Anlagevermögen		
Beteiligungen		
Hist. MThB	500.00	500.00
	500.00	500.00
Mobile Sachanlagen		
Lokomotiven	110'980.45	157'758.61
Personenwagen	74'921.89	79'297.36
Güterwagen/Dienstfahrzeuge	34'849.83	52'370.30
Werkstatt	11'079.95	14'079.95
Übriges Anlagevermögen	2'323.52	2'923.52
	234'155.64	306'429.74
Immobilien Sachanlagen		
Bahnanlagen	70'673.73	79'354.58
Liegenschaften	1'557'681.92	1'244'018.79
	1'628'355.65	1'323'373.37
Immaterielle Anlagen		
Konzession	1.00	1.00
	1.00	1.00
Total Anlagevermögen	1'863'012.29	1'630'304.11
Bilanzsumme	2'602'128.54	2'049'766.62
Passiven		
Fremdkapital		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	16'986.56	27'781.00
Umsatzsteuer	14'230.05	4'766.42
Passive Rechnungsabgrenzungen	137'445.00	88'020.00
Projektbezogene Spenden	1'745'722.86	1'229'412.65
	1'914'384.47	1'349'980.07
Langfristiges Fremdkapital		
Bundesdarlehen	186'840.00	204'410.00
Rückstellung Unterhalt	121'827.40	121'827.40
	308'667.40	326'237.40
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	373'549.15	372'194.61
Ergebnis (+Gewinn/-Verlust)	5'527.52	1'354.54
	379'076.67	373'549.15
Bilanzsumme	2'602'128.54	2'049'766.62

Erfolgsrechnung	2012	2011	Budget 2013
Fahrbetrieb			
Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	141'319.36	121'940.78	100'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	197'482.79	155'621.01	130'000.00
	338'802.15	277'561.79	230'000.00
Trasseengebühren	-16'818.30	-15'233.76	-14'000.00
Billettdruckkosten/diverses	-270.00	-694.68	-500.00
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser etc.)	-44'675.12	-21'202.27	-44'000.00
Fahrzeugmiete	-2'000.00	-4'728.90	-1'000.00
Betriebsaufwand Zugs-/Stationspersonal	-3'772.74	-5'711.17	-3'450.00
Erlös Fahrbetrieb	271'265.99	229'991.01	167'050.00
Buffetwagen			
Einnahmen	64'879.53	50'949.14	39'500.00
Wareneinkauf	-28'749.27	-26'990.62	-24'000.00
Betriebsaufwand	-2'029.86	-5'258.00	-4'000.00
	34'100.40	18'700.52	11'500.00
Souvenir			
Einnahmen	17'908.70	10'984.61	10'000.00
Wareneinkauf	-10'033.11	-5'372.10	-6'000.00
Betriebsaufwand	-34.21	0.00	-100.00
	7'841.38	5'612.51	3'900.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	2'481.48	3'703.70	3'000.00
Erlös Uniformen	-1'293.73	-82.37	250.00
Erlös Reglemente/Weiterbildung	1'800.00	2'190.01	1'000.00
Übriger Erlös	2'409.17	12'497.83	500.00
	5'396.92	18'309.17	4'250.00
Total Betriebserlös	318'604.69	272'613.21	186'700.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Ausbildung/Reisedienst	-14'297.25	-15'913.89	-15'500.00
Übriger Personalaufwand	-12'750.29	-10'685.54	-7'600.00
	-27'047.54	-26'599.43	-23'100.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-4'794.40	-5'586.52	-5'560.00
Remise Uster	-29'134.49	-31'069.10	-31'000.00
Remise Wald	-8'271.78	-9'250.01	-4'450.00
	-42'200.67	-45'905.63	-41'010.00
Kapitalaufwand/-ertrag			
Bank-/PC-Spesen	-453.75	-596.55	-600.00
Zins-/Wertschriftenertrag	598.60	496.50	100.00
	144.85	-100.05	-500.00
Unterhalt allgemein			
Revision/Jahreskontrolle SVTI	-2'129.12	-2'129.12	-5'000.00
Entsorgung	-1'799.53	-514.38	-2'500.00
	-3'928.65	-2'643.50	-7'500.00
Streckenunterhalt/Infrastrukturkosten			
Strecke	135'147.12	-45'636.91	-57'500.00
Netzanschluss SBB	-43'502.91	-35'721.66	-42'000.00
	178'650.03	-81'358.57	-99'500.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-10'865.36	-19'020.89	-17'500.00
Infrastrukturkosten Uster	-28'521.46	-19'169.36	-18'000.00
	-39'386.82	-38'190.25	-35'500.00

	2012	2011	Budget 2013
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-20'434.72	-23'912.84	-47'500.00
	-20'434.72	-23'912.84	-47'500.00
Abschreibungen			
Abschreibungen	-84'262.08	-98'642.62	-68'800.00
	-84'262.08	-98'642.62	-68'800.00
Sachversicherungen			
Sachversicherungen	-18'304.80	-16'545.85	-22'300.00
	-18'304.80	-16'545.85	-22'300.00
Verwaltungskosten			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-11'148.05	-12'484.97	-8'500.00
Generalversammlung	-3'706.02	-2'293.98	-5'000.00
Gründung Stiftung	0.00	-378.83	0.00
Beiträge an Dritte	-590.00	-290.00	-700.00
	-15'444.07	-15'447.78	-14'200.00
Werbung			
Werbeaufwand	-9'831.35	-14'532.21	-10'500.00
Printmedien	-15'145.74	-19'418.98	-17'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	0.00	-989.21	-3'500.00
Inserate-Einnahmen/Sponsoring	32'900.00	30'910.00	25'000.00
	7'922.91	-4'030.40	-6'000.00
Ausserordentlicher/periodenfremder Erfolg			
Gewinn aus Anlageabgang	7'182.19	0.00	0.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-1'207.05	-6'438.53	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	6'228.00	0.00	0.00
	12'203.14	-6'438.53	0.00
Total Betriebsaufwand	409'388.48	-359'815.45	364'110.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-90'783.79	-87'202.24	-177'410.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bäretswil			
Mieteinnahmen	25'570.00	27'620.00	27'000.00
Unterhalt	-5'027.82	-6'178.29	-2'500.00
	20'542.18	21'441.71	24'500.00
Baurecht/Pachten			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'100.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	1'160.00
	16'117.80	16'117.80	16'260.00
Liegenschaftenerfolg	36'659.98	37'559.51	40'760.00
Betriebserfolg	-54'123.81	-49'642.73	-136'650.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge / Spenden			
Mitgliederbeiträge	41'130.00	39'715.00	41'450.00
Spenden	17'531.20	10'614.98	10'000.00
	58'661.20	50'329.98	51'450.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	11'761.76	11'438.92	12'500.00
Aufwendungen EA	-10'771.63	-10'771.63	-11'100.00
	990.13	667.29	1'400.00
Vereinserfolg	59'651.33	50'997.27	52'850.00
ERGEBNIS (+ Gewinn/-Verlust)	5'527.52	1'354.54	-83'800.00

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

	31.12.2012	31.12.2011
	167'640.00	178'810.00
	3'615'000.00	1'995'000.00
	750'000.00	750'000.00
	50'000.00	50'000.00
	120'000.00	120'000.00

Übrige Angaben

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

Revision der Jahresrechnung

Die Jahresrechnung wurde am 6. Februar 2013 durch die Revisoren Heike Klement, Volketswil und Walter Aeschmann, Dielsdorf geprüft.



Betriebsmittel: Wasser und Kohle... Am 28. April 2012 fassen die Gäste A3/5 und B3/4 1367 Wasser am DVZO-Kran in der B-Gruppe

Der DVZO Vorstand

Präsident:

Hugo Wenger, Dürnten
Stv.: Jürg Hauswirth, Bauma

Administration:

Monika Bieri, Bauma
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

Finanzen:

Andreas Hurt, Horgen
Stv.: Monika Bieri, Bauma

Betrieb:

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

Technik Triebfahrzeuge:

Peter Fischer, Winterthur
Stv.: Jürgen Rakow, Dietikon

Technik Wagen:

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

Lokbetreuer:

Philipp Schär, Bäretswil; Stv.: vakant

Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Rapperswil
Stv.: Fabian Sollberger, Brugg

Stationspersonal:

Daniel Aeschbacher, Rapperswil
Innere Dienste: Peter Jaggi, Obfelden

Barrierendienst und Strassenwache:

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

Buffetwagen:

Werner Rellstab, Steg; Stv.: Peter Kläsi, Fischenthal

Dampflädeli:

Helena Wenger, Dürnten; Stv.: vakant

Baudienst:

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

Technik Werkplatz Uster:

Peter Fischer, Winterthur; Stv. projektbezogen

Technik Werkplatz Bauma:

Jürgen Rakow, Dietikon; Stv. projektbezogen

Die DVZO Dienst- und Stabsstellen

Ausbildung:

Fabian Sollberger, Brugg

Buchhaltung:

Christoph Felix, Kollbrunn

Fahrbahn:

Christian Schlatter, Schlieren

Gastwirt Buffetwagen:

Peter Kläsi, Fischenthal

Hauswartung Buffetwagen:

Werner Rellstab, Steg

Koordination Rottenwagen:

Monika Bieri, Bauma

Öffentlichkeits- und Medienarbeit:

Dieter Enz, Bäretswil, ab 04/12: Hugo Wenger, Dürnten

Prüfungsexperte Betriebspersonal:

Jürg Hauswirth, Bauma (BAV Prüfungsexperte)
Fabian Sollberger, Brugg

Reisedienst:

Jürg Hauswirth, Bauma

Sicherungsanlagen:

Lukas Trüb, Winterthur

Uniformenverwaltung:

Florian Vogel, Bäretswil; Amos Calamida, Rüti

Unterhalt E-Lok:

Alessandro Andreoli, Winterthur

Unterhalt Traktoren Bauma:

Fritz Harder, Märstetten

Verteilung Reglemente:

Wädi Schmid, Dietlikon

Wasserproben Dampfloek:

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

Webhosting, Printpublikationen:

Dieter Enz, Bäretswil, ab 04/12: Monika Bieri, Bauma

Die DVZO Projektleiter

Historische Bahnhofshalle Bauma:

Christoph Rutschmann, Weinfelden

Historisches Stellwerk Bäretswil:

Fabian Sollberger, Brugg



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

