



Bericht des Präsidenten	Seite	3
Administration	Seite	4–5
Betrieb	Seite	6–8
Technik Triebfahrzeuge	Seite	9–10
Technik Wagen	Seite	11
Infrastruktur	Seite	12–13
Liegenschaften	Seite	14
Finanzen	Seite	14–18
Organisation	Seite	19



Landesregierung auf Besuch beim DVZO: (v.l.n.r.) Regionalmanager der Pro Zürcher Berggebiet Michael Dubach, Bundesrat Johann N. Schneider-Ammann, Bundesrätin Doris Leuthard, Präsident DVZO Hugo Wenger, Bundespräsident 2013 Ueli Maurer, Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Bundesrat Didier Burkhalter, Bundesrätin Eveline Widmer-Schlumpf, Bundesrat Alain Berset, Bundeskanzlerin Corina Casanova. Auf der Lok 401: Lokführer Rolf Geier, Heizer Willi Reichlin © Schweizerische Eidgenossenschaft, Zentrum für elektronische Medien ZEM

Geschätzte Mitglieder, liebe Freunde des DVZO

Wir bauen an der Zukunft unserer historischen Eisenbahn! Und dies nicht nur in Worten, sondern gut sicht- und spürbar: Auf dem Bahnareal von Bauma, unterwegs auf der Dampfbahnstrecke, im Bahnbetrieb, im touristischen Umfeld, überall wurde 2013 und wird im Folgejahr die Zukunft der Museumsbahn gestaltet:

Die damit verbundenen Herausforderungen haben wir insgesamt gut gemeistert und schon wichtige Fortschritte auf dem Weg in die kommenden Jahre erzielt. Der DVZO passt sich dem allgemeinen Umbruch in der Welt der Eisenbahn an und positioniert sich damit für eine erfolgreiche und nachhaltige Zukunft. Gekrönt wurde die eingeschlagene Richtung Anfang Juli mit dem Besuch der Landesregierung. Der Bundesrat hatte auf seiner Reise ins Zürcher Oberland die Gelegenheit wahrgenommen, mit unserer historischen Dampfbahn eine beschauliche Fahrt zu geniessen. Es war eine grosse Ehre für uns, dies zu organisieren. Bundespräsident Ueli Maurer sprach dem DVZO einen herzlichen Dank aus und hielt fest: «Der Betrieb der Dampfbahn ist eine verdienstvolle Arbeit. Der Bundesrat war sehr beeindruckt zu erfahren und auch zu sehen, wie der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland mithilfe von zahlreichen motivierten und engagierten Dampfbahnfreunden dazu beiträgt, das Erbe des Eisenbahn-pioniers Adolf Guyer-Zeller zu pflegen und den Besuchern ein Stück Eisenbahngeschichte näherzubringen.» Mit der bundesrätlichen Motivation im Rücken denken wir vorwärts, positiv und innovativ.

Wer unsere Bahn im 2013 in Bauma besuchte, landete mitten in einer grossen Baustelle. Einerseits gestalteten die SBB ihre Bahnanlage neu und bereitete sie auf die bevorstehende Automatisierung der Tösstlinie vor. Dabei wurde die Gleisanlage der SBB massiv reduziert und das dem Personenverkehr dienende Gleis mit einem den heutigen Erfordernissen entsprechenden Perron versehen. Andererseits wurde im Rahmen des DVZO-Projekts «Historische Bahnhofshalle Bauma» das gesamte Fundament der zukünftigen Halle realisiert. Unsere Passagiere mussten während dieser Zeit manche Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen. Der Bahnverkehr konnte dank guter Zusammenarbeit zwischen SBB und DVZO aufrecht erhalten bleiben. Überhaupt ist die kooperative Planung mit den zuständigen Stellen bei den SBB und den mit dem Bahnhofumbau beauftragten Unternehmen zu erwähnen. Dank guter Koordination der Arbeitsgänge und Nutzung bestehender Ressourcen vor Ort konnten das DVZO- und das SBB-Bauprojekt gegenseitig positiv voneinander profitieren. Die 5,6 Kilometer Gleis des DVZO zwischen Bauma und Bäretswil werden gegenwärtig Abschnitt für Abschnitt saniert und für die Zukunft gewappnet: Schienen werden ersetzt, die Infrastruktur wo nötig verbessert, unbewachte Bahnübergänge den Erfordernissen des Bundesamtes für Verkehr entsprechend saniert. Der DVZO hat sich als Infrastrukturbetreiber grossen Aufgaben zu stellen. Nicht immer gelingt es, die erforderlichen Arbeiten mit den anfallenden Kosten zu

vereinbaren. Alle Forderungen, Wünsche und Ideen unter einen Hut zu bringen, löste manch heftige Diskussionen in der Vereinsleitung aus. Letztendlich ist im Sinne der Sache zu handeln, nach pragmatischen Lösungen zu suchen und die Vereinskasse möglichst zu schonen. So sorgt das liebe Geld eben ab und zu für Gesprächsstoff. Finanzielle Unterstützung von Dritten und aus Spenden ist unverzichtbar, wollen wir unsere Ziele erreichen.

Betrieb und Unterhalt einer Eisenbahn im Stile des DVZO fordern von allen Beteiligten ein ausserordentliches Engagement. Sei es im Vorstand, in den Ressorts, als Mitglied in der Technik, im Bahnbetrieb, im Buffetwagen, im Souvenirshop «Dampf-Lädeli»; überall wird ganze Leistung erwartet. Ein sicherer Eisenbahnbetrieb lässt keine Halbheiten zu, auch wenn er in der Freizeit durchgeführt wird. Und hier sind wir sehr gut unterwegs. Ich danke an dieser Stelle für den unermüdbaren Einsatz aller Beteiligten.

Im Umbau sind auch das touristische sowie das kulturhistorische Umfeld des DVZO. Der neue gemeinsame Auftritt der Region Zürcher Oberland (RZO), der Vereinigung Pro Zürcher Berggebiet (PZB) und der Tourismus Region Zürcher Oberland (TRZO) verspricht frisches, innovatives und qualitativ hochstehendes Handeln für das Zürcher Oberland. Die drei Organisationen treten neu unter der einheitlichen Marke «natürli, ZÜRIOBERLAND.CH» auf (www.zurioberland.ch).

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist seit der Gründung der Tourismus Region in deren Vorstand vertreten und prägt die touristische Entwicklung aktiv mit. Die Geschäftsleitung ist in Bauma angesiedelt und besteht aus einem sehr initiativen, jungen Team. Dieses ermöglicht zusammen mit den Leistungsträgern spannende Events und attraktive, abwechslungsreiche Angebote: viel versprechend für die Zukunft, auch diejenige der Dampfbahn. Im ähnlichen Zusammenhang ist das Mitwirken des DVZO im Projekt «Kulturerbe Zürioberland» zu verstehen. Auch hier sind unsere Bahn und unser aktiver Einsatz für den Erhalt der Eisenbahn als Kulturgut von grosser Bedeutung. Ergänzend ist zu erwähnen, dass der DVZO neu zusätzlich Mitglied im Verein «muse-um-zuerich» (www.muse-um-zuerich) ist.

Der DVZO hat einen festen Platz in der Gesellschaft. Der DVZO hat dadurch grosse Verantwortung übernommen. Der DVZO ist oft auch Gesprächsthema ... glücklicherweise nur im positiven Sinne. Danke, dass es so ist – und hoffentlich auch bleibt. Mit unseren öffentlichen Dampfbahnfahrten von Bauma über Bäretswil nach Hinwil verbreiten wir viel Freude. Extrafahrten ergänzen manchen festlichen Anlass und bieten beste Werbung für das Verkehrsmittel Eisenbahn.

Bevor wir den nächsten Abschnitt unseres Wegs in Angriff nehmen, möchte ich Ihnen für Ihre harte Arbeit, Ihre Leistungsbereitschaft und Ihren Einsatz im Jahr 2013 danken. Ich zähle auf Sie, um den DVZO sicher und erfolgreich in die nächsten Jahre zu führen.

Hugo Wenger,
Präsident

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: Titelbild
Monika Bieri: Seite 11
René Lipp: Seite 8, Silvan Luley: Seite 14
Erik P. Schneider: Seite 18
Christoph Rutschmann: Seite 4
Daniel Rutschmann: Seite 13
Hugo Wenger: Seite 10

© Jahresbericht 2013:
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
Fritz Harder aus dem Technik-Team in der Werkstatt in Bauma bei der Produktion der Messinghalter, welche in den Buffetwagen dafür Sorgen, dass die Weinflaschen nicht kippen.

Vorstandsarbeit

«Baustelle» ist ein geeigneter Sammelbegriff, um die sichtbaren Veränderungen des vergangenen Vereinsjahres zu umschreiben: Da war einmal der grosse Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Bauma. Neben den Folgen für den Betrieb ist die Einschränkung für die Mitarbeitenden des Depots Bauma und der Infrastruktur einschneidend: Der Übergang zum Depot via Gleise wurde aufgehoben. Dies stellt eine logistische Herausforderung für grössere Gegenstände dar. Ebenfalls werden kreative Lösungen zu suchen sein für Sachen, die bisher per Fahrzeug zum Depot transportiert werden konnten, was über die «Hintertreppe» nicht mehr möglich ist. Weiter konnte im Gleichschritt mit den SBB das Fundament für die historische Bahnhofhalle fertiggestellt werden. Diese Synergie hat uns beachtliche Kosten erspart. Auch im 2013 wurde fleissig an unserer Dauerbaustelle «Infrastruktur» gearbeitet, Details sind im Bericht des entsprechenden Bereichs zu finden. In Bäretswil zielt seit März

2013 eine rot-weisse Abschränkung das Fundament auf dem Bahnhofplatz, wo einst das Häuschen für ein mechanisches Stellwerks aufgerichtet werden soll. Im Depot Bauma steht die vereinseigene Be4/4 – auch das eine veritable Baustelle. Die Berichte der einzelnen Bereiche zeugen von weiteren intensiven Bautätigkeiten an Immobilien und Fahrzeugen. Viele der Vorstandsaktivitäten lassen sich unter «Kooperation» zusammenfassen: Es galt die Lok 9 des Dampfloki-Clubs Herisau DLC und ihr Team in unseren Betrieb einzuflechten, die Zusammenarbeit mit dem Verein historische Mittelthurgaubahn VHMTb muss aufgrund der Sicherheitsbestimmungen vertraglich geregelt werden, und mit dem Verein Triebwagen 5, der im Depot in Wald eingemietet ist, sind Gespräche geführt über mittel- und langfristige Perspektiven. Unsere Kooperation mit den SBB ist auch die Basis für das weitere Vorgehen rund um die Automatisierung der Tösstalinie. Im Rahmen des Projekts historische Bahnhofhalle Bauma arbeitet der DVZO eng mit Zanoni Architekten zusammen,

Historische Bahnhofshalle Bauma

2013 wird als Jahr mit Licht und Schatten in die Geschichte des Grossprojekts historische Bahnhofshalle eingehen. Nachdem sich infolge schlechten Zustands des alten Materials sowie denkmalpflegerischer Auflagen die voraussichtlichen Gesamtkosten um rund einen Viertel auf über 5 Millionen Franken erhöhten, stand die Akquisition der fehlenden Mittel als unerwartete und wichtige Aktivität auf der Agenda. Dessen ungeachtet schritten die Bauarbeiten im Rahmen der bereits gesicherten Mittel planmässig voran. Mit dem Bau der Fundamente, Versickerungen und weiterer Tiefbauinstallationen konnten alle Vorbereitungen vor Ort für das Aufrichten der Halle termin- und budgetmässig abgeschlossen werden. Heute präsentiert sich in Bauma eine sehr aufgeräumte Situation mit klaren Abgrenzungen zwischen DVZO und SBB. Wie ursprünglich geplant, erfolgte der Totalumbau der SBB-Gleisanlagen gleichzeitig mit den Arbeiten des DVZO, und wir konnten dadurch viele Synergien nutzen. Im Bereich des künftigen Eingangs zur Halle sowie nördlich der

Hallenfundamente erstellte die SBB grosszügigere Publikumsanlagen als anfänglich vorgesehen. Dies hat die städtebauliche Situation wesentlich verschönert. Wir hoffen, dass im Zuge der Neugestaltung des Bushofes auf der Südseite ebenfalls eine der Halle würdige Lösung realisiert wird. Die kantonale Denkmalpflege und die Gemeinde haben 2013 diesbezüglich intensiv zusammengearbeitet. Mit der Vergabe der meisten noch ausstehenden Arbeiten in einem aufwendigen Submissionsverfahren wurden im Berichtsjahr zudem alle Voraussetzungen für die Fertigstellung des Projekts geschaffen. Fazit: Alles ist bereit für die letzte Phase des Marathons, es fehlen aber immer noch rund 20 Prozent der Projektkosten. Die Projektleitung ist intensiv mit der Mittelakquisition beschäftigt. Jede Spende zählt! Eine entsprechende Sponsoringaktion startet anfangs 2014. Die Verschiebung der ursprünglich auf den 5.4.2014 geplanten Eröffnung der Halle ist aber leider unumgänglich. Das genaue Datum lässt sich per Ende des Berichtsjahres noch nicht festlegen.

Christoph Rutschmann, Projektleiter

deren Knowhow in Sachen historische Bauten von grossem Wert ist. Partner war im 2013 wiederum die Firma sersa, welche einerseits direkt an der Strecke tätig war, uns andererseits ihre Halle und Einrichtungen für Arbeiten an der Be4/4 kostenlos zur Verfügung stellte. Mit der FBB hat der DVZO ebenfalls ein wichtiges Gegenüber. Aufgrund des geologisch problematischen Hangs im Gebiet Hermetschwändi spannten Fachleute aus dem eigenen Kreis und die Firma Wolfensberger AG zusammen, die dort Quellfassungen betreibt. Viele Entgegenkommen resultierten aus persönlichen Kontakten von Vereinsmitgliedern zu Firmen und Institutionen – ohne solche kooperativ genutzte Netzwerke wären wir nicht in der Lage, all die finanziellen, organisatorischen und fachlichen Aufgaben zu bewältigen. Kooperation ist auch vorstands- und vereinsintern im vergangenen Jahr immer wieder ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt: Da sind verschiedene Interessen und Meinungen, verschiedene Aufgaben und Prioritäten aufeinander abzustimmen und gegeneinander abzuwägen. Nicht zuletzt ist es dank der Kooperation der aktiv Mitarbeitenden überhaupt erst möglich, auf erfolgreiche und unfallfreie zwölf Monate Vereinsaktivität zurück zu schauen!

Der Dritte Leitstern im 2013 ist «Wandel»: Der Wandel der Zeit fordert einen Verein mit Ziel, historisches Kulturgut lebendig zu halten, in besonderem Masse. Der Spagat zwischen den immer restriktiveren Vorgaben seitens der Obrigkeiten und den Möglichkeiten einer Freizeitorganisation ist herausfordernd. Unfälle, wie die Entgleisung in Bassersdorf, und technische Entwicklungen im Bereich Sicherheitssysteme im Eisenbahnverkehr lassen die Luft für den DVZO und ähnliche Organisationen dünner werden. Professionalität ist gefragt – dank unseren qualifizierten Mitgliedern können wir gut Schritt halten. Wandel ist auch in der personellen Struktur des Vereins sichtbar. Im Januar 2013 hat der 22-jährige Jonas Hostettler die verantwortungsvolle Aufgabe des Depotchefs Bauma übernommen. Für die Zukunft des Vereins ist es von grosser Bedeutung ein wertschätzendes Miteinander von Jung und Alt zu leben. Der gesellschaftliche Wandel fordert Beachtung, will unsere zürcher-oberländer Museumsbahn nicht in der Vielzahl von Möglichkeiten und Angeboten untergehen. Die Präsenz in den neuen Medien ist wichtig. Hier sind Initiativen aus den Reihen der Mitglieder sehr willkommen. Eine Gruppe Studierende der Hochschule Luzern hat im Rahmen einer Projektarbeit zusammen mit Jakob Rüegg, einem Jugendmitglied, die Präsenz auf Facebook aufgefrischt. Unsere Öffentlichkeitsarbeit hat grosses Entwicklungspotenzial – nicht nur hier, sondern in allen Bereich zeichnet sich das Rekrutieren von aktiven und qualifizierten Mitarbeitenden als eine der grössten Herausforderungen der nächsten Jahre ab.

Im 2013 ist der Gesamtvorstand dreizehn Mal zusammengesessen. Vorbereitend dazu fanden Sitzungen des Strategie-Ausschusses und verschiedene Zusammenkünfte in allen Bereichen statt. Über zwei dringende Anliegen wurde ordentlich auf dem Zirkularweg abgestimmt. Auch im vergangenen Vereinsjahr haben an den zahlreichen Sitzungen Gäste

teilgenommen, sei dies im Rahmen der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Organisationen, Institutionen und Personen oder durch Beizug von Fachpersonen. An der Generalversammlung vom 3. April 2013 nahmen 84 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive) und 4 Gönner teil.

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2013:

Total Mitglieder		768	
Aktivmitglieder	276	Mitarbeitende	179
Passivmitglieder	166		
Kollektivmitglieder	9		
Gönner	299	unter 20 Jahre	23
		(davon 14 aktiv)	
Ehrenmitglieder	18	davon 9 aktiv	
Total Mitarbeitende	202		

Mutationen im 2013:

Total 56 Neumitglieder	
Aktivmitglieder	16
unter 20 Jahren	8
Passiv	26
Gönner	5
Kollektiv	1

Der Tod von drei Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies Hansruedi Baumann aus Winterthur, Peter Hofstetter aus Adetswil und Adolf «Dölf» Marcolin aus Rickenbach. Dölf Marcolin hat lange im Verein aktiv mitgearbeitet. Seine sorgfältig hergestellten Modelle von fünf Bahnhöfen entlang der einstmaligen UeBB hat er dem Verein vermacht, sie sind in der Remise in Uster ausgestellt. Im September 2013 ist Frau Alice Müller-Peter aus Horgen, Mutter eines langjährigen Vereinsmitglieds, verschieden. Ihre Angehörigen haben statt Blumen um Spenden an den DVZO gebeten. Ebenfalls im 2013 kam dem DVZO ein namentlicher Betrag aus dem Nachlass von Albert Graf zu. Für diese grosszügigen Gesten danken wir herzlich. Den Angehörigen der Verstorbenen drücken wir an dieser Stelle unser Beileid aus.

Total 37 Austritte

Gemeldete Todesfälle	3
Nachsendefrist abgel.	2
Austritt gemeldet	10
Ausschluss	22

Was während zwölf Monate von rund zweihundert Personen alles geleistet wurde, kann nicht in 6'000 Zeichen abgebildet werden, es reicht nur für ein oberflächliches darüber Hinwegwischen. Ich hoffe trotzdem, dass die vielen Investitionen an Herzblut, Freizeit und auch Batzeli doch durchschimmern mögen. Auf jeden Fall gebührt allen, die im 2013 mitgewirkt haben, ein «Herzliches Dankeschön!», das ich an dieser Stelle mit Nachdruck platziere!

Monika Bieri, Aktuarin



Der Bahnhof Bauma verändert sich: Auf der einen Seite baut die SBB die neuen Gleis- und Perronanlagen, auf der anderen Seite erstellt der DVZO das Fundament für die historische Bahnhofshalle.

Bahnbetrieb

Private und öffentliche Extrafahrten

Im Berichtsjahr wurde der DVZO mit 30 dampfbetriebenen und 5 elektrischen Extrafahrten beauftragt. Dazu kamen 6 Charterfahrten des Vereins Historische Mittelthurgaubahn (VHMThB), wovon 3 mit Dampf-, 2 mit Elektro- und 1 mit Dieseltraktion. Aufgrund eines kurzfristigen Personalengpasses musste eine Gesellschaft mit Elektro- statt der gewünschten Dampflok Vorlieb nehmen (unter Gewährung des entsprechenden Rabatts); die übrigen Aufträge konnten wunschgemäss abgewickelt werden.

Ferner organisierte der DVZO in eigener Verantwortung 2 Sonderfahrten auf der Strecke Bubikon-Wolfhausen. An weiteren 8 Tagen organisierte der VHMThB öffentliche Sonderfahrten (5 mit Dampf und je 2 mit Diesel- und 1 mit Elektrotraktion. Das Umsatzvolumen war geringer als im Vorjahr, übertraf aber das minimale Budgetziel trotzdem deutlich. Insgesamt benützten rund 4600 Personen die unter der EVU DVZO geführten Extra- und Sonderzüge.

Öffentliche Fahrten

Im Rahmen des konzessionierten Personenverkehrs zählten wir rund 11 800 einfache Fahrten zwischen Bauma und Hinwil. Die Tagesfrequenzen bewegten sich zwischen 600 (15. Mai) und 1500 Gästen (20. Oktober).

Die Verfügbarkeit der personellen und technischen Ressourcen war deutlich weniger komfortabel als im Vorjahr. Am 15. Mai fiel mangels Personal sogar das erste Zugpaar aus und wurde durch einen historischen Bus ersetzt, und am 15. September musste der letzte Zug in Hinwil wegen eines Schadens an der Lok elektrisch abgeschleppt werden. Ein Dreilokbetrieb war nur noch an 3 Tagen möglich, die übrigen Betriebstage waren mit jeweils 2 Dampfloks und entsprechend komplizierten Umfahrungsmanövern in Bauma zu meistern. Die Fahrplananpassungen am Nachmittag haben sich von daher gelohnt.

Dienstfahrten

An 17 Tagen fanden für Bedürfnisse der Technik, der Infrastruktur oder der Ausbildung interne Dienstfahrten statt. Aufgrund des revisionsbedingten Ausfalls der Be4/4 15 gingen die Kilometerleistungen in diesem Bereich ganz markant auf unter 20% des Vorjahreswertes zurück. Die bloss 40 km/h schnelle und nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstete Ee3/3 16363 eignet sich eben nur als lokaler Ersatz, und rasch organisierte Fahrten durch die halbe Schweiz sind nicht mehr möglich.

Lokomotiven

Seit Dezember 2012 ist die mit Zusicherung ausgerüstete Dampflok Eb3/5 9 des Dampfloki-Clubs Herisau (DLC) in Bauma stationiert. Sie wird vom DVZO im Rahmen des Kooperationsvertrages vermarktet und eingesetzt. Zu Jahresbeginn standen die Loks Ed3/3 4 «Schwyz» und die E3/3 10 in Bauma; erstere wurde im Januar noch für eine

Extrafahrt nach Winterthur eingesetzt. Im März erfolgte der Austausch mit Uster, fortan waren die E3/3 8518 und Ed3/3 401 in Bauma, Lok 10 kam gegen Ende Mai auch wieder zurück. Somit standen 4 Dampfloks gleichzeitig zur Verfügung. Bereits ab Juli bereiteten erneut die Siederohre der E3/3 8518 Probleme und erforderten die Stilllegung dieser Lok; auch die Ed3/3 401 war durch Altlasten vom seinerzeitigen Kesselneubau zunehmend betroffen. Beide Loks gingen bereits Ende August in die vorzeitige Winterrevision. Auch die ersatzweise wieder in Betrieb genommene Ed3/3 4 «Schwyz» neigte zum Rohrrinnen und musste mehrmals nachgewalzt werden. Am besten hielt sich durchwegs die E3/3 10 – sie leistete denn auch über 1000 Kilometer.

Die Be4/4 15 blieb das ganze Jahr lang für die Revision der elektrischen Teile stillgelegt. Die übrigen elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge standen im üblichen Rahmen zur Verfügung.

Wagen

Mit dem Rückzug des C 107 in die Werkstatt standen uns je 3 leichte und schwere Personenwagen zur Verfügung. Ebenfalls durchgängig in Betrieb waren die je 2 Buffet- und Gepäckwagen.

Infrastrukturbenützung

In der Saison 2013 führten wir auf der eigenen Strecke Bauma–Bäretswil neben 142 fahrplanmässigen Zügen weitere 86 Züge für Extra- und Dienstfahrten. Ferner führte der Baudienst 64 Rangierfahrten auf die Strecke aus. Der Bahnhof Bäretswil und der Posten Neuthal waren an 53 Tagen zu besetzen. Mit den EVU Transrail, SBB-Infrastruktur und Verein Mikado 1244 hatten wir zudem 5 Netzzugänge von Dritten. Der ganze Sommer stand weitgehend im Zeichen des Bahnhofumbaus Bauma. Die Fundamentarbeiten zur künftigen Bahnhofshalle und die Neugestaltung der SBB-Publikumsanlagen schränkten den Betrieb zeitweise drastisch ein. In der Gleisgruppe des DVZO waren während gut 3 Monaten nur 2 von 3 Gleisen nutzbar, und während ca. 14 Tagen Ende Juni /Anfang Juli war das Depot vollständig von übrigen Netz angetrennt. Zum Schluss blieb eine stark dezimierte Anlage mit sehr viel weniger betrieblichen Möglichkeiten wie bisher.

Die nicht elektrifizierte UeBB-Reststrecke Bubikon–Wolfhausen wurde an zwei Tagen mit einer Anzahl öffentlicher Dampf-Sonderzüge befahren, ein «letztes Mal» am 5. Oktober und ein «allerletztes Mal» am 8. Dezember. Im Lauf des Frühling 2014 soll die Anschlussweiche in Bubikon durch die SBB ausgebaut werden.

Buffetwagen

Auch im Jahr 2013 erwies sich der Buffetwagen als ideales Zusatzangebot für unsere Gäste, wobei sich der Trend zu weniger, dafür umsatzstarken Fahrten fortsetzte. Zusätzlich zu den zwei mal zwölf fahrplanmässigen Einsatztagen waren 12 Aufträge auszuführen.

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug/Nr.	Eigentümer	Einsatztage	km Eigenleistung	km geschleppt
Eb3/5 9	DLC	11	1330	0
Ed3/3 401	DVZO	14	650	70
Ed3/3 4	DVZO	11	520	90
E3/3 10	DVZO	21	1030	70
E3/3 8518	DVZO	7	270	50
Be4/4 15	DVZO	0	0	54
Ee3/3 16363	DVZO	23	720	0
Tem ^m 94	DVZO	4	100	0
Tm ^m 95	DVZO	68	600	100
CZm1/2 31	VDZ	1	130	0
Ec3/5 3	VHMThB	9	1030	0
ABDe4/4 12	VHMThB	5	1040	0
Em2/2	VHMThB	3	290	0
diverse Baumaschinen	Sersa/Müller	11	120	0

Damit kommen wir für das Jahr 2013 auf eine totale Laufleistung des Verkehrsunternehmens von 7830 Kilometern, was einem Rückgang auf rund 55% des Vorjahrs entspricht. Hauptgrund dafür ist die fehlende Be4/4 15; es gingen auch die Kilometerleistungen der Dampfloks beim DVZO um rund 700 km und beim VHMThB um rund 500 km zurück. Der Rückgang der kommerziellen DVZO-Leistungen ist im Wesentlichen eine Folge davon, dass das bisher im Oktober durchgeführte Fahrzeugtreffen im 2013 nicht stattfinden konnte.

Personal

Der Personalbestand verminderte sich im Bereich Lokpersonal ein wenig, zudem gab es mehrere krankheitsbedingte Ausfälle über die ganze Saison. Der Verein verfügte im Berichtsjahr über folgenden Personalbestand (nach Funktionen geordnet, etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr):

Bestand	Jan.	Dez.
Dampflokführer	7	6
Team DLC	6	6
Elektroloksführer DVZO	11	10
Dampflokheizer	13	13
		Dampflokführer mitgezählt
Dampfteam VHMThB	6	5
Lokbetreuer	7	6
Zugführer	16	16
Kondukteure	17	16
Rangierbegleiter	7	8
Station Bäretswil	8	7
Station Neuthal	11	11
Buffetwagen	27	27

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

VHMThB, DLC und Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) operierten 2013 teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO. Da der VHMThB über relativ schnelle Triebfahrzeuge verfügt, trug er mit bloss 18 Betriebstagen zu einem guten Drittel der Kilometerleistungen der EVU DVZO bei. Der DLC wurde mit Stationierung der Lok Eb3/5 9 in Bauma verstärkt in den DVZO integriert. Da die dazugehörigen Wagen des «Amor-Express» vorerst in Herisau blieben, ergab

sich nur gerade eine Fahrt mit diesem Zug. Im Übrigen wurde die Lok 9 vor Rollmaterial des DVZO oder Dritter eingesetzt, zudem erledigte sie einen Auftrag unter Verantwortung des EVU Transrail.

Ein Hauptkunde der Lok 9 war der Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen–Singen (VES). Dank der Vmax von 75 km/h ist das Triebfahrzeug relativ schnell und einfach an die nahe Landesgrenze zu überführen und funktioniert dank der Vorräte weitgehend autonom. Im Übrigen machte sich die Lok 9 auch zur Durchführung von 5 DVZO-eigenen Extrafahrten im S-Bahnnetz nützlich.

Fahrten ausserhalb der Strecken Bauma–Hinwil, Bubikon–Wolfhausen und Etwilen–Rielasingen erfordern grundsätzlich ein Triebfahrzeug mit minimaler Zugbeeinflussungseinrichtung. Für Einsätze nicht konformer Fahrzeuge wurden insgesamt 18 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt (8 DVZO, 9 VHMThB, 1 VDZ).

Unregelmässigkeiten und Unfälle

Am 14. Juli ereignete sich während einer öffentlichen Fahrt zwischen Etwilen und Rielasingen im Kessel der Lok Eb3/5 9 ein Siederrohrbruch. Dank dem mitgeführten Werkzeug konnte das Rohr an Ort und Stelle vernagelt werden. Nach 4 Stunden Reparatur war die Lok wieder flott und führte den Einsatz zu Ende. In der Zwischenzeit übernahm der örtliche Dieseltraktor des VES den Zug. Am 15. September war vor Antritt der letzten Rückfahrt in Hinwil das feuerbüchsenartige Rohrrinnen in der Lok Ed3/3 4 so stark, dass eine Hilfslok ab Bauma angefordert werden musste. Mit einstündiger Verspätung traf der Zug schliesslich im Heimatbahnhof

ein, wo die Feuerbüchsenwand nach Abkalten der Lok nachgewalzt wurde. In der Saison 2013 waren im übrigen keine gravierenden Unregelmässigkeiten mit Sach- oder Personenschäden zu verzeichnen. Insbesondere hatten wir einmal mehr Glück mit dem Wetter, das niemals zu trocken war und uns bis auf einen glimpflich verlaufenen Fall von Böschungsbränden verschonte.

Höhepunkte der Saison

8. Juni: Das Geburtshaus Zürcher Oberland feiert Jubiläum. Mit Traktion «push-pull» und allen grünen Wagen bringen wir 340 Gäste von Wald nach Bäretswil. 4. Juli: Auf seinem

traditionellen «Schulreisli» besucht uns der Bundesrat in corpore. Eine Extrafahrt bringt die oberste Landesbehörde im Buffetwagen WR 109 unter diskreten Sicherheitsvorkehrungen von Hinwil ins Neuthal. 21. Juli: 30 Gäste aus Grossbritannien fahren mit dem UeBB-Dampftriebwagen über unsere Strecke und freuen sich über unseren historischen Güterzug Bäretswil–Bauma. 5. Oktober: Als kleiner Ersatz für das Fahrzeugtreffen blicken wir mit Personen- und Güterzügen auf 112 Jahre Eisenbahngeschichte zwischen Wolfhausen–Bubikon zurück.

Jürg Hauswirth,
Leiter Betrieb



21. Juli 2013: Historischer DVZO-GmP im Bussenthal anlässlich des Besuchs einer Gruppe aus Grossbritannien.

Ausbildung

Das Aus- und Weiterbildungsprogramm konnte auch im Jahr 2013 wie gewohnt reibungslos durchgeführt werden. Es waren 24 Kurse zu verzeichnen, was einem leichten Rückgang entspricht. Dies rührt vor allem aus der Abnahme von Neuausbildungen, welche je nach Funktion sehr zeitintensiv sind. Demzufolge wurde grösstenteils Weiterbildung des bestehenden Personals betrieben. Diese beschränkte sich im praktischen Bereich vor allem auf den Bahnhof Bauma und die Stammstrecke, fehlte doch mit der Be 4/4, welche sich in Revision befindet, ein zugstarkes und schnelles Triebfahrzeug, um innert nützlicher Frist auch grössere Distanzen zurückzulegen. Die Theorieausbildung des im Vorjahr begonnenen Grundkurses für neue Fahrdienstleiter konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Die neun Anwärter sind nun bereit, sich den Herausforderungen der schriftlichen und praktischen Prüfung zu stellen.

Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Vereinen spiegelte sich auch im Bereich Ausbildung wieder. So wurden Mitglieder des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) im Rahmen eines eintägigen Kurses für den Einsatz unter dem EVU DVZO ausgebildet und entsprechend geprüft. Die Lokführer des Dampf-Loki-Club Herisau (DLC) besuchten ebenfalls die Weiterbildungskurse für das Lokpersonal des DVZO. Der Entscheid, den Grundkurs für Neumitglieder nur noch bei Bedarf und nicht mehr stur periodisch durchzuführen, hat sich auch im vergangenen Jahr bewährt. Die Kurse waren gut besucht und die Teilnehmer auch entsprechend motiviert. Im laufenden Jahr gilt das Augenmerk vor allem der Ausbildung von neuen Lokführern und Heizern, unter Umständen steht sogar die Durchführung einer neuen Heizerklasse an, was den Bereich Ausbildung wiederum stark fordern wird.

Fabian Sollberger, Ausbildung

Wären wir abergläubisch, könnte die Jahreszahl 2013 für die unerwarteten Störungen im Betrieb verantwortlich gemacht werden? Dank der Anzahl betriebsfähiger Dampflokgerieten wir jedoch nie in Verlegenheit. Auch reduziert die Tatsache, dass nicht alle vier Dampflok zu Saisonbeginn betriebsfähig sein müssen, den Druck auf die Technik während der Winterrevisionszeit. Schade ist, dass die Gelegenheit zur praktischen Weiterbildung in der Remise Uster durch das Lokpersonal wenig wahrgenommen wurde. Äusserst positiv hingegen nahm das Lokpersonal an einem Seminar von Heiner Vogel teil. Ebenfalls erfolgreich in Bezug auf «Bergfahrten ohne Zwischenhalt» zeichnet sich die nach Bedarf eingeführte Begleitung von Jungheizern durch erfahrene Heizer und Lokführer aus.

Lok E3/3 10 «Chemie Tiger»

Diese Maschine blieb der Liebling, obwohl sie sich der Konkurrenz der Ed3/3 «Schwyz» stellen musste. Die im Vorjahr durchgeführten Arbeiten zahlten sich aus: Der Betrieb lief anstandslos. Der immer noch etwas ungleichmässige Auspuffschlag wurde während der Saison an einer Schieberstellung korrigiert. Die fast nicht mehr hörbare Unregelmässigkeit kann nur noch von Profimusikern wahrgenommen werden. Die Revision wird nun auf Anfangs 2014 terminiert.

Lok E3/3 8518 «Bäretswil»

Nach der letzten Winterrevision herrschte eigentlich Ruhe im Betrieb 2013. Leider musste die Lok nach fatalen Rohrrinnern in der Feuerbüchse ausser Betrieb gestellt werden, obwohl die Rohre nachgewalzt und bei der äusseren Prüfung im März 2013 dicht gehalten hatten. Nach dem Motto «mer mached's namaal» erwies sich der Kessel in der entsprechenden Prüfung Ende 2013 als dicht. Die Reduktion des Spiels am rechten Kreuzkopf wird sich im neuen Betriebsjahr sicher positiv zeigen. Die «Bäretswil» ist bereit für die nächste Saison und wird anfangs 2014 nach Bauma überführt.

Lok Ed3/3 401 «Bauma»

Nach der äusseren Prüfung im März 2013 war die Maschine einsatzbereit für die Saison. Die neu eingeschweissten Siederohre hielten dicht, jedoch nicht lange: Die Lok musste im August 2013 wegen starken Rohrrinnern sogar «an den Haken» genommen werden. Eine Überfuhr nach Uster wahr unumgänglich. Nach Absprache mit unserem externen Kessel-spezialisten gab es zwei Alternativen für die Reparatur: Entweder alle Siederohre erneuern oder die tschechische «Qualität» mit einer neuen Einschweissung dichten. Ersteres stand aus finanziellen Gründen nicht zur Diskussion. Im gleichen Zusammenhang einigten wir uns auf eine bessere und grösser dimensionierte Ausfräsung in der Rohrwand zwecks stärkerer Verschweissung. Die Verzögerung der Reparatur war dann auf den Ausfall unserer Magnetbohrmaschine zurückzuführen. Der Schweissakt ist nun auf anfangs 2014 terminiert, so dass die Maschine für die Saison 2014 einsatzbereit ist. Die streikende Luftpumpe wurde ausgewechselt.

Die Ursache wurde erkannt und entsprechend korrigiert. Diese Pumpe ist nun für den Einsatz auf der Lok 9 vorgesehen.

Lok 4 Ed3/3 4 «Schwyz»

Weil die Lok 4 erst verspätet in der Saison 13 zum Einsatz kam, war eine Überfuhr für die Winterrevision in Uster hinfällig. Vor der Überfuhr nach Bauma wurden noch Korrekturen angebracht in der Kolbenposition (Totraum-Ausgleich) im linken Zylinder und in der Folge auch die Position des Triebstangenlagers. Ebenfalls davon abhängig war eine entsprechende Korrektur des Schieberantriebes nötig. Die Lok hat nun ihren festen Platz im Lok-Park und ist sehr beliebt, auch wenn deren Bedienung sich von derjenigen der «Tiger» unterscheidet.

Lok Ed3/4 2 «Hinwil»

Der Bodenring des Kessels mit den neuen Ecken wurde bei Sulzer Innotec in Winterthur fertig gestellt. Auch die vier Deckenanker unter dem Flansch des Dampfstockes wurden wieder eingeschweisst. Nach seiner Rückkehr in die Werkstatt wurden dann die noch pendenten Reparaturen in Angriff genommen. Dies sind so zum Beispiel die Lagerung der Reglerstange unterhalb des Reglers, die Lagerung des Reglerantriebes am Stehkessel, das Versetzen der Reglerhebelposition, das Einschleifen der Reglerventile, die Komplettierung des neuen Aschekastens und dessen Anpassung am Bodenring. Der Aufwand für die Reparatur bei Sulzer Innotec wurde uns sehr grosszügig basierend auf dem offerierten Wert verrechnet, obwohl ein unschätzbare Mehraufwand entstanden ist. An dieser Stelle einen grossen Dank an die Firma Sulzer Innotec. Als weitere Massnahme zur Qualitätsverbesserung wurde der Dampfdom-Dichtungsflansch mittels Spezial-Drehmaschine sauber überdreht. Auch wurden neue Gewindebolzen im Flansch montiert sowie neue Muttern aus der eigenen Werkstatt bereitgestellt.

Lok Ee 3/3 No 16363

Das Meeting mit dem Ziel, der Lok eine Verschönerungskur zu verpassen, weckte schon etwas Hoffnung, dass sie sich bald in einem gepflegten Look im Maschinenpark bewegen wird. Dieses Ziel wurde sichtbar nicht erreicht. Hingegen versieht die Lok ihren Dienst klaglos. Die E-Lokführer sind für die technische Pflege aufgerufen und halten ein wachsames Auge auf einen ordentlichen Betrieb.

Lok Be 4/4 15

In diesem Jahr ist ein grosser Schritt zur Revision der elektrischen Hauptelemente unternommen worden. Mit unerwartet grossem Aufwand konnten in der Remise Bauma alle Verbindungen zu Trafo und Drosselspulen entfernt werden. Selbst der Hauptlufttank musste weg, um die Befestigungen des Trafos am Lok-Boden zu lösen. In den Hallen der Firma sersa in Hinwil durfte ein erster spektakulärer, aber erfolgloser Versuch und zweiter erfolgreicher Einsatz zum Herausheben der schweren elektrischen Teile angestellt werden. Der Trafo und Drosselspulen wurden anschliessend zur Firma Gebrüder

Meier in Regensdorf transportiert. Zwischenzeitlich steht die Maschine wieder in der Werkstatt in Bauma, Trafo und Drosselspulen sind wieder darin. Leider sind auch die Wiederstandsblätter zu ersetzen. Wir sind zuversichtlich, dass die Lok im 2014 wieder zum Einsatz komme.

Tm^m 9529

Diese Maschine eignet sich einfach genial für unsere Bedürfnisse, sei dies im Einsatz für die Infrastruktur oder für alle erdenklichen Kranarbeiten in und vor der Remise Bauma. Neuestens müssen auch schwerere Teile, Kisten, Paletten und ähnliches ab- und aufgeladen werden, weil der Zugang zum Depot Bauma über die Geleise nicht mehr möglich ist. Also tragen wir Sorge zu diesem wertvollen Gefährt mit der richtigen Handhabung und Pflege.

Tem 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.

Lok Eb 3/5 BT9

Der für uns neue Kraftprotz hat sich gut in unserem Maschinenpark eingegliedert. Auch die Mannschaft des DLC bemühte sich, die gängigen «DVZO- Zeremonien» kennenzulernen. Als erste grössere gemeinsame Aufgabe der Ustermer, Baumer und Herisauer soll das Kohlekastenblech erneuert werden, das entsprechende Blech ist bereits bereit gestellt. Anlässlich einer gründlichen Kessel- und Lokreinigung ist die Lok genau unter die Lupe genommen und einige Probleme analysiert worden. Als nächstes soll die Luftpumpe ausgetauscht, diverse leckende Ventile revidiert, sowie der linke Injektor kuriert werden. Weil die Wasserkästen ebenfalls einen zweifelhaften Eindruck machen, hat der DLC im 2014 ernsthaft über deren Neubau oder mindestens über eine tiefgreifende Sanierung zu befinden.

Peter Fischer,

Technik Triebfahrzeuge und Werkplatz Uster

Revision der Lok Be4/4 15

Die elektrische Lok Be 4/4 15 wurde Ende Oktober 2012 für umfangreiche Revisionsarbeiten ausser Betrieb gesetzt. Im 30-jährigem Einsatz für den DVZO nagte der Zahn der Zeit auch an der elektrischen Ausrüstung: Der Haupttransformator sowie die Drosselspulen der 1945 nachträglich eingebauten elektrischen Bremse standen zur Revision an. Der Ausbau des rund sieben Tonnen schweren Transformators erwies sich als schwieriges, jedoch einmaliges Unterfangen in der Geschichte des Vereins. Es konnte dabei nicht auf Erfahrungen anderer Betreiber ähnlicher Loks zurückgegriffen werden. Die

Demontage der schweren Apparate fand in der Sersa-Halle in Hinwil und die Revision bei der Firma Gebrüder Meier in Regensdorf statt. Nebst den grossen Arbeiten bekam die Lok ein statisches Batterieladegerät und einen modernen Überspannungsableiter, welcher das Lokpersonal sowie die elektrischen Geräte vor Überspannung auf der Fahrleitung schützt.

Die Revisionsarbeiten werden im 2014 abgeschlossen sein und so die nächsten Betriebsjahre der bereits 83-jährigen Elektrolok gewährleisten.

Alessandro Andreoli,
Unterhalt E-Loks

«Schaffe, schaffe Wagen bauen» – in Anlehnung an ein schwäbisches Sprichwort drückt dies den Herzschlag im Ressort Wagen aus. Auch in den letzten 365 Vereinstagen wurde wieder mit viel Liebe zum Detail, harter staubiger Arbeit und bürokratischer Schreibearbeit dem Zerfall und der Alterung unseres Rollmaterials zu Leibe gerückt. Die Arbeit wird nie ausgehen, jedes abgeschlossene Werk erfreut das Herz und macht es zuversichtlich für das Anpacken des nächsten Projekts. Und trotzdem: Ich habe mich entschlossen, mein Amt auf die GV 2015 abzugeben. 2002 wurde ich in den DVZO-Vorstand gewählt. Diese darauffolgenden 13 Jahre waren für mich eine tolle Zeitspanne in meinem Leben. Die Möglichkeiten, die ich beim DVZO ausleben durfte, bereicherten mich fast täglich. Sie forderten mich aber auch ebenso oft. Kein Tag, an dem der DVZO nicht als Gedankenblitz in meinen Hirnwindungen auftaucht. Aus diesem Zustand entstanden vielerlei menschliche Kontakte sowie wagentechnische Herausforderungen. Die Totalrevision dreier Gepäckwagen, vier Personenwagen, eines Buffetwagens und acht Dienstwagen gingen durch meine Hände. Zudem verdoppelte sich die Anzahl der DVZO-Wagen während dieser Zeitspanne. Nach solch einer Zeitstrecke erscheint mir eine Wachablösung sinnvoll. Es gibt ja noch jüngere als mich. Darum suchen wir einen Nachfolger für die Aufgabe des Wagenchefs.

Interessiert? Eine fließende Übergabe, in den nächsten zwölf Monaten käme mir sehr entgegen.

Unterhalt und Revisionen Bauma:

Personenwagen C 106/ Buffetwagen WR 151

An diesen beiden Wagen wurde eine Bremsrevision durchgeführt.

Personenwagen C 107

Die Sanierung dieses ehemaligen Sihltalers ist im vollem Gange. Bereits wurden an vielen Stellen des Wagenkastens das Holz ersetzt.

Ein Teil der Wagenverblechung ist auch schon wieder montiert, das Untergestell ist ungefähr zur Hälfte aufgearbeitet. Die Inneneinrichtung erhält neue Farbe, die Führungen und Dichtungen der Fenster sind in Arbeit.

Unterhalt und Revisionen Uster:

Personenwagen BC 4563

An diesem Wagen wurde eine Bremsrevision durchgeführt.

Galeriepostwagen FZ 203

Das Projekt der Revision des Galeriepostwagens ex-MThB konnten per Jahresende 2013 abgeschlossen werden. Nach zweijähriger Arbeit kann ein sehr beliebtes Museumsfahrzeug dem Fahrbetrieb wieder zur Verfügung gestellt werden. Es wurden rund zwei Drittel des Wagenkastens neu aufgebaut. Auch grosse Teile der fehlenden Inneneinrichtung konnte ergänzt werden. Eine Beleuchtung mit Batterieladung ab Generator wurden eingebaut. Ein grosser Dank an alle Mitwirkenden.

Inventaränderungen beim Rollmaterial

Ein seit mehreren Jahren beim DVZO in Gebrauch gestandener SBB-Fahrleitungmontage-Wagen mit Teleskoparm konnte von der SBB käuflich erworben werden.

Jürgen Rakow,
Technik Wagen



In der Halle der Firma sersa in Hinwil darf der DVZO die Einrichtungen verwenden um den 8 t schweren Trafo aus der Be4/4 heraus zu heben und revidiert wieder an seinen Platz zu hieven.



Bauzug in Bäretswil: Lukas Trüb wechselt mit Hilfe des Fahrleitungsmontage-Wagens die Hörnerschalter in Bäretswil aus.

Fahrbarkeit der Strecke

Unsere Strecke war im Jahr 2013 immer befahrbar. Nach der Wintersperre konnten wir sie unbeschadet in Betrieb nehmen. Die ersten Arbeiten entlang der Strecke konzentrierten sich auf die Reinigung der Entwässerungsgräben und das Zurückschneiden ins Profil stehender Sträucher und Bäume. Zum ersten Mal liessen wir die Bahnübergänge durch eine Kanalreinigungsfirma freispülen und den anfallenden Schlamm direkt absaugen. Bis anhin hatten wir das in mühseliger Arbeit von Hand gemacht.

Ende Mai entleerte sich lokal über Bäretswil ein heftiges Gewitter. Innert kürzester Zeit sammelte sich entlang unserer Strecke sehr viel Wasser an, welches durch die Entwässerungsgräben nicht mehr aufgenommen werden konnte. Das

Bahntrasse wurde im Bereich Bäretswil Hinterdorf zu einem regelrechten Bachbett. Kurz vor der Einfahrweiche Bäretswil ergoss sich das angesammelte Wasser über das Gleisbett und floss in die Keller eines Wohnquartiers. Am Bahntrasse entstand glücklicherweise kein Schaden. Dramatischer gestaltete sich die Situation beim Hochwasser im Juni: Das Bahntrasse verwandelte sich an der gleichen Stelle wieder in ein Bachbett. Die enormen Wassermassen konnten von der aufgebotenen Feuerwehr nur teilweise abgefangen und abgepumpt werden. Während wir an dieser Stelle unbeschadet davonkamen, richtete der Chringelbach oberhalb Neuthal grösseren Schaden an: Er ergoss sich in unser Gleis und lagerte auf einer Länge von 30 Metern Geschiebe bis über die Schienenoberkante ab. Auf der ganzen Strecke waren die Entwässerungen und Durchlässe an ihre Kapazitätsgrenze gestossen. Glücklicherweise liessen die Niederschläge im kritischsten Moment nach. Im Zusammenhang mit dem Hochwasser senkte sich das Gleis unterhalb Neuthal im ehemaligen Rutschgebiet um einige Zentimeter. Mit einer Stopfaktion konnte das Gleis in die richtige Lage gebracht werden. Zudem wurde die Rutschstelle durch Fachkundige begutachtet und erste Sofortmassnahmen zur Trockenlegung des Geländes eingeleitet.

Sommer und Herbst verliefen klimatologisch gesehen ruhig. Durch den spät einsetzenden Winter konnten wir noch bis Mitte Dezember die Strecke fahrbar halten. Am 8. Dezember passierte eine letzte Extrafahrt unsere Strecke, danach wurde die Wintersperre verhängt.

Bautage

Auch dieses Jahr führten wir die Bautage in eingelebter Manier durch. Die Beteiligung hielt sich leider in Grenzen. Das eine Mal waren wir fast zu zehnt unterwegs, das andere Mal gestaltete sich der Bautag als Soloauftritt des Ressortchefs. Meistens aber war ein Trupp von 2–3 Personen unterwegs, um die nötigsten Arbeiten zu erledigen. Die Beteiligung ist weder wetterabhängig, noch sind jahreszeitlich bedingten Schwankungen auszumachen. Die Bautage werden weitergeführt, in der Hoffnung, dass sie rege genutzt werden.

Sanierung Bahnübergang 2014

Die vom BAV verfügte Sanierung sämtlicher unbewachter Bahnübergänge bis Ende 2014 konnten wir mit weiteren Massnahmen termingerecht weiterführen. Drei Übergänge, die als unbewachte Bahnübergänge bestehen bleiben, wurden ordnungsgemäss signalisiert. Einen Übergang hoben wir für den motorisierten Strassenverkehr auf und erstellten eine Abschränkung, sodass nur noch Fussgänger den Übergang passieren können. Somit haben wir alle Bahnübergänge saniert, die als unbewachte Bahnübergänge bestehen bleiben dürfen. Als letzte grosse Etappe stehen die drei Übergänge an, die vom Strassenverkehr benutzt werden und somit mit einer Blinklichtanlage ausgerüstet werden müssen. Die Planungsarbeiten dafür laufen bereits auf Hochtouren.

Projekte

Anfangs Jahr begannen wir mit dem Fundament für das Stellwerkhäuschen in Bäretswil. Auslöser für den Baustart war die Anfrage zweier 3.-Sek-Schüler aus Bäretswil, die in einer Projektarbeit für die Schule einen Aushub und Fundamentbau realisieren wollten. Ehrgeizig legten die beiden Sekundarschüler nach einer kurzen Planungsphase los. Der Aushub wurde bis Ende Februar fertig. Dank des guten Wetters konnten wir gleich mit dem Betonieren der Bodenplatte und mit dem Fundamentbau weitermachen. Grosse Unterstützung erhielten wir von Thomas Dobler und seinem Baugeschäft beim Schalen und Armieren. Ende April stand das Fundament für das Stellwerkhäuschen bereit, der Platz rundherum war wieder hergerichtet. In Oerlikon wurde eine Drehscheibe mit 12m-Durchmesser im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der Durchmesserlinie frei. In vielen Arbeitsstunden und mit einem DVZO-Bautag vor Ort konnten wir diese demontieren. In der Nacht vom 22./23. Mai wurde die Brücke mit zwei grossen Pneukranen ausgebaut und anschliessend nach Bäretswil transportiert. Die Transportkosten konnten durch der Verschrottung des Perrondaches von Wallisellen gedeckt werden. Die Drehscheibe soll mittelfristig im Depotareal Bauma wieder zum Einsatz kommen.

Ausblick

Der Alterungsprozess macht sich auch an unserer Infrastruktur bemerkbar. Mit Schienenwechseln können wir unsere Fahrbahn für die nächsten Jahre fit halten. Die Kunstbauten werden 2014 einer Hauptinspektion unterzogen. Es ist mit grösseren Investitionen zu rechnen. Zudem sind der Hochwasserschutz und die ganze Streckenentwässerung zu verfolgen, damit die Fahrbarkeit der Strecke garantiert werden kann. Neben den grossen finanziellen Aufwendungen, die auf uns zu kommen, wird auch Manpower dringend benötigt um die anstehenden Projekte zu realisieren. Wir brauchen Leute, die bereit sind mitzuhelfen die vereinseigene Infrastruktur zu betreiben. Ich möchte mich bei allen bedanken, die im 2013 für die Infrastruktur gearbeitet und sich tatkräftig eingesetzt haben, damit wir unsere wunderschöne Strecke stets fahrbar halten konnten.

Daniel Rutschmann,
Leiter Infrastruktur

Fahrbahn

Der 2012 begonnene Schienenwechsel wurde 2013 mit den Verkehrswegbauerlehrlingen der login weitergeführt und wird 2014 voraussichtlich ein Ende finden. Gewechselt wurden dieses Mal Innenschienen auf einer Länge von gut 500 Metern: Der Rest der Ausfahrkurve Bauma bis zum Böldviadukt. Die Wichtigkeit der Aktion war deutlich sichtbar, wenn man die alten und die neuen Schienenprofile nebeneinander gesehen hat. Die alten Schienenprofile können im Dampfplädli auf einem Holzbrett montiert erworben werden. In diesem Zusammenhang ein herzliches Merci an die Werkstatt in Uster, die diese Objekte toll aufgearbeitet hat. Auf den Messdiagrammen des Diagnosefahrzeugs der SBB, das auch 2013 unsere Strecke befuhr, sind die Fortschritte der Arbeiten nun deutlich abgebildet.

Im September 2013 kamen erneut die Lehrlinge der login für verschiedene Arbeiten zu uns: So konnte der bereits länger geplante Unterhalt aller Weichen in Bäretswil durchgeführt und einige Coupons (Schienenstücke von 8 Metern Länge) gewechselt werden. Aufgrund starker Regenfälle hat sich zwischen dem Guyer-Zeller-Weg und dem Weissenbachviadukt im Frühling das Gleis gesenkt. Auch dieser lokale Gleisfehler wurde im gleichen Zeitraum mit einer Handstopfung behoben.

Ein Grossbautag im August mit rund fünfzig Jugendlichen des Handballclubs Pfadi Winterthur läutete eine weitere Aktion ein: Die Stossanierung beim komplett verlaschten Gleis. Hierbei wurden die alten Bolzen und Federringe jeder Lasche auf mehreren hundert Metern gegen neue getauscht.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Beteiligten für die geleistete Arbeit und das unfallfreie Jahr 2013 bedanken.

Christian Schlatter,
Fahrbahn



Rilleinreinigung am Bahnübergang Bäretswil: Der Schlamm wird direkt abgesaugt und entsorgt.

Bauma

Die westseitigen Kellerfenster inklusive Zargen machten sich dank den Holzwürmern langsam selbständig. Thomas Moser aus Bauma hat gemäss unserem Auftrag alles korrekt ersetzt.

Neuthal

Der Perronbereich verharrt leider immer noch in einem schlechten Zustand. Markus Wildi hatte sich bereit erklärt, eine Arbeitsgruppe für die Sanierungs-Vorbereitungen ins Leben zu rufen. Durch diverse Umstände kam es im Berichtsjahr noch nicht dazu.

Am Barrieren-Posten 98a wurden wetterseitig einige faulende Fassaden-Teile ersetzt (herzlichen Dank an Ueli Sohm!) Das ganze Häuschen muss in der kommenden Zeit korrekt abgeschliffen, grundiert und frisch gestrichen werden. Cornelia Nufer ist bereit, dieses Projekt zu übernehmen und sucht Mithelfer für diese intensiven Arbeiten.

Bäretswil

Erneut dürfen wir feststellen, dass der Güterschuppen während des ganzen Berichtsjahres nicht mehr mit grösseren «Malereien» verunziert wurde.

Infolge einer Schnee-Dachlawine wurde anfangs Jahr ein vor dem Schuppen parkiertes Auto massiv beschädigt. Deshalb wurde im Sommer strassenseitig ein Schneefänger auf dem Dachrand montiert. Die Valora AG hat als Betreiberin den Mietvertrag des Bahnhof-Kiosks per Ende 2014 mangels genügender Umsätze gekündigt und den Kiosk bereits per Ende November 2013 geschlossen. Der Abbruch des Kiosks obliegt der Valora AG. Falls diese die entsprechende Renovation der Fassade sowie den Einbau des ehemaligen Eingangs zum Wartsaal übernimmt, wäre der DVZO bereit, sie vorzeitig aus dem Mietvertrag zu entlassen. Eine entsprechende Reaktion steht noch aus.

Wald

Per Ende 2013 hat Florian Bolt den Mietvertrag seines Hühner- und Kaninchenhauses aus Altersgründen gekündigt. Die bestehende Stromleitung versuchen wir im 2014 in die seit 2013 neu vermietete Baracke zu verlegen.

Neue Schäden sind dank den mit Steckmetall geschützten Fenstern sowie der neuen Eingangstüre im Depot Wald keine zu beklagen. Allerdings kommt es leider immer wieder zu Littering auf dem Gelände.

Röby Meier,
Liegenschaften



Neue Gleisanlage vor dem Depot Bauma.
Der Bahnübergang ist aufgehoben, Zugang zum Depot über Fussweg via Sennhüttenstrasse.

aber auf allen Ebenen, angefangen beim Vorstand, dass die Spielregeln in finanziellen Belangen eingehalten werden, so wie es bei Dienst- und anderen Vorschriften selbstverständlich ist.

Die Infrastruktur (Gleiskörper / Kunstbauten / techn. Einrichtungen) benötigt künftig auch mehr Unterhalt. Alles werden wir nicht selber finanzieren können. In der Vergangenheit konnten wir oft auf entsprechende Unterstützung zählen. Selbstverständlich ist dies nicht, doch mit unserem vorbildlichen Bahnbetrieb arbeitet jeder mit, damit unser guter Ruf bestehen bleibt oder hoffentlich sogar noch gesteigert werden kann.

Andreas Hurt,
Finanzen

Bilanz	31.12.2013	31.12.2012
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel		
Bank- und PC-Konti	539'274.32	701'111.50
539'274.32	701'111.50	
Forderungen/Vorräte		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10'252.85	10'768.00
Verrechnungssteuer	451.55	173.75
Warenlager/Vorräte	9'191.00	10'531.00
Umsatzsteuer	5'446.44	0.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	3'200.00	16'532.00
28'541.84	38'004.75	
567'816.16	739'116.25	
Total Umlaufvermögen		
Anlagevermögen		
Beteiligungen		
Hist. MThB	500.00	500.00
500.00	500.00	
Mobile Sachanlagen	Anteil Spenden/Beiträge	
Lokomotiven	24'020	127'160.46
Personenwagen	1'116	54'022.20
Güterwagen/Dienstfahrzeuge	156	31'149.83
Werkstatt		8'380.95
Übriges Anlagevermögen		1'151.02
221'864.46	234'155.64	
Immobilien Sachanlagen		
Bahnanlagen	42'110	365'689.55
Liegenschaften	2'424'518	2'559'839.79
	2'491'919	1'557'681.92
2'925'529.34	1'628'355.65	
Immaterielle Anlagen		
Konzession	1.00	1.00
1.00	1.00	
Total Anlagevermögen	3'147'894.80	1'863'012.29
Bilanzsumme	3'715'710.96	2'602'128.54
Passiven		
Fremdkapital		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	279'355.80	16'986.56
Umsatzsteuer	0.00	14'230.05
Passive Rechnungsabgrenzungen	135'475.00	137'445.00
Projektbezogene Spenden	2'491'919.27	1'745'722.86
2'906'750.07	1'914'384.47	
Langfristiges Fremdkapital		
Langfristige Verbindlichkeiten	306'700.00	186'840.00
Rückstellung Unterhalt	121'827.40	121'827.40
428'527.40	308'667.40	
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	379'076.67	373'549.15
Ergebnis (+Gewinn/-Verlust)	1'356.82	5'527.52
380'433.49	379'076.67	
Bilanzsumme	3'715'710.96	2'602'128.54

Nicht alles Wünschbare ist zahlbar – so oder ähnlich würde ich unsere finanzielle Situation beschreiben.

Optisch das grösste Projekt war letztes Jahr der Bahnhofumbau Bauma. Da es sich um einen Gemeinschaftsbahnhof mit den SBB handelt, müssen wir als Mitbenützer des Bahnhofes auch unseren Beitrag dazu leisten. Nach intensiven Verhandlungen wurde unser Beitrag auf CHF 290'000 festgelegt. Viel Geld – es wäre aber noch Einiges mehr gewesen: Die SBB sind dem DVZO entgegen gekommen und junge Fachleute aus den eigenen Kreisen haben Ideen eingebracht, welche die Kosten senken geholfen haben. Unser Beitrag wird in halbjährlichen Tranchen zur Zahlung fällig, so dass Mitte 2016 der ganze Betrag beglichen sein wird. Die Einhaltung dieses Ziels ist ein absolutes Muss. Das bedeutet

Erfolgsrechnung	2013	2012	Budget 2014
Fahrbetrieb			
Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	122'623.19	141'319.36	100'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	133'882.64	197'482.79	130'000.00
	256'505.83	338'802.15	230'000.00
Betriebsaufwand	-57'704.8	-117'984.02	-61'000.00
Erlös Fahrbetrieb	198'800.99	271'265.99	167'050.00
Buffetwagen			
Einnahmen	47'156.56	64'879.53	39'500.00
Wareneinkauf	-20'305.82	-28'749.27	-24'000.00
Betriebsaufwand	-3'225.61	-2'029.86	-4'000.00
	23'625.13	34'100.40	11'500.00
Souvenir			
Einnahmen	11'912.43	17'908.70	10'000.00
Wareneinkauf	-4'139.78	-10'033.11	-6'000.00
Betriebsaufwand	0.00	-34.21	-100.00
	7'772.65	7'841.38	4'000.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	3'333.33	2'481.48	3'000.00
Erlös Uniformen	1'196.53	-1'293.73	250.00
Erlös Reglemente/Weiterbildung	0.00	1'800.00	1'500.00
Übriger Erlös	3'640.22	2'409.17	0.00
	8'170.08	5'396.92	4'750.00
Total Betriebserlös	238'368.85	318'604.69	187'950.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Ausbildung/Reisedienst	-15'445.15	-14'297.25	-16'000.00
Übriger Personalaufwand	-9'468.49	-12'750.29	-7'000.00
	-24'913.64	-27'047.54	-23'100.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-5'064.06	-4'794.40	-5'588.00
Remise Uster	-25'563.05	-29'134.49	-24'787.00
Remise Wald	-5'773.94	-8'271.78	-4'272.00
	-36'401.05	-42'200.67	-34'647.00
Kapitalaufwand/-ertrag			
Bank-/PC-Spesen	-478.90	-453.75	-600.00
Zins-/Wertschriftenertrag	1'062.20	598.60	200.00
	583.30	144.85	-400.00
Streckenunterhalt			
Strecke	-52'487.52	135'147.12	-78'700.00
Netzanschluss SBB	-43'622.03	-43'502.91	-40'000.00
	-96'109.55	178'650.03	-118'700.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-15'227.68	-10'865.36	-25'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-20'920.61	-28'521.46	-20'500.00
	-36'148.29	-39'386.82	-45'500.00
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-12'565.75	-20'434.72	-54'001.00
	-12'565.75	-20'434.72	-54'001.00

	2013	2012	Budget 2014
Abschreibungen			
Abschreibungen	-89'556.10	-84'262.08	-66'650.00
	-89'556.10	-84'262.08	-66'650.00
Sachversicherungen			
Sachversicherungen	-23'092.90	-18'304.80	-24'000.00
	-23'092.90	-18'304.80	-24'000.00
Verwaltungskosten			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-11'251.05	-11'148.05	-7'000.00
Generalversammlung	-4'195.00	-3'706.02	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-740.00	-590.00	-840.00
	-16'186.05	-15'444.07	-12'840.00
Werbung			
Werbeaufwand	-13'678.39	-9'831.35	-11'500.00
Printmedien	-12'169.07	-15'145.74	-15'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	0.00	0.00	-3'500.00
Inserate-Einnahmen/Sponsoring	18'271.85	32'900.00	20'000.00
	-7'575.61	7'922.91	-10'000.00
Ausserordentlicher/periodenfremder Erfolg			
Gewinn aus Anlageabgang	0.00	7'182.19	0.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-950.00	-1'207.05	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	3'445.00	6'228.00	0.00
	2'495.00	12'203.14	0.00
Total Betriebsaufwand	-339'470.64	409'388.48	-389'838.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-101'101.79	-90'783.79	-201'888.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bäretswil			
Mieteinnahmen	27'300.00	25'570.00	27'000.00
Unterhalt	-4'877.32	-5'027.82	-2'500.00
	22'422.68	20'542.18	24'500.00
Baurecht / Pachten			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'118.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	-1'200.00
	16'117.80	16'117.80	13'918.00
Liegenschaftenerfolg	38'540.48	36'659.98	38'418.00
Betriebserfolg	-62'561.31	-54'123.81	-163'470.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/ Spenden			
Mitgliederbeiträge	42'093.30	41'130.00	41'500.00
Spenden	20'934.82	17'531.20	10'000.00
	63'028.12	58'661.20	51'500.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	11'677.48	11'761.76	12'500.00
Aufwendungen EA	-10'787.47	-10'771.63	-11'100.00
	890.01	990.13	1'400.00
Vereinserfolg	63'918.13	59'651.33	52'900.00
ERGEBNIS (+ Gewinn/- Verlust)	1'356.82	5'527.52	-110'570.00

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

31.12.2013

31.12.2012

156'470.00

167'640.00

Brandversicherungswerte Sachanlagen

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

3'615'000.00

3'615'000.00

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 wird am Montag, 17. Februar 2014 durch die revisoren Heike Klement, Volketswil und Walter Aeschmann, Dielsdorf geprüft.



Grosses Finale auf der Strecke der ex-UeBB zwischen Ritterhaus Bubikon und Wolfhausen anlässlich der Bubiker Chilbi am 5. Oktober 2013

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, Dietikon
Stv.: Lukas Trüb, Winterthur *

Liegenschaften:

Röby Meier, Dürnten
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

* nicht Mitglied des Vorstandes

Die DVZO Ressortleiterinnen und -leiter**Lokpersonal:**

Erich Senti, Dietikon

Lokbetreuer:

Philipp Schär, Bäretswil; Stv.: vakant

Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Herisau
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.: Liselotte Novet, Elsau

Baudienst:

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

Technik Werkplatz Uster:

Peter Fischer, Winterthur; Stv. projektbezogen

Technik Werkplatz Bauma:

Jonas Hostettler, Winterthur; Stv. projektbezogen

Die DVZO Dienst- und Stabsstellen**Administration Technik**

Richard Böttge, Wernetshausen

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:

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, Dietikon

Wasserproben Dampfloks:

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

Webhosting, Printpublikationen:

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

