



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



Für jährliche Einpackaktion der Jahresberichte, Mitgliederausweise und Beitragsrechnungen werden jeweils viele helfende Hände gebraucht (v.l.n.r. Silvan Luley, Jürg Hauswirth (verdeckt), Alessandro Andreoli, Peter Jaggi, Lukas Trüb und Christoph Felix).

**Geschätzte Mitglieder, verehrte Freunde des DVZO**

Das Leben ist voller Risiken und Gefahren. Sicherheit, Minimierung der Risiken und Null-Toleranz sind die von unserer Gesellschaft erklärten Ziele.

Ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen mit eigener Infrastruktur, wie es der DVZO ist, kann sich dieser Entwicklung, ob sie nun positiv oder negativ ist, nicht entziehen. Die Auflagen zum Betreiben einer Eisenbahn sind heute enorm. Wir spüren dies gegenwärtig zum Beispiel bei der Sanierung der Bahnübergänge und bei der Zulassung von historischen Güterwagen. Der DVZO arbeitet mit oberster Priorität daran, die Erfordernisse zu erfüllen und für den langfristigen Erhalt der Museumsbahn umzusetzen. So haben wir die von der Bahnreform 2.2 verlangten Auflagen in den Sparten Verkehr und Infrastruktur erfüllt und die entsprechenden Sicherheitsgenehmigungen erhalten. Die nachfolgenden Berichte werden noch stärker auf diese Themen eingehen.

Das Knowhow und die Erkenntnisse, welche sich die Exponenten unseres Vereins in den vielen Jahren angeeignet haben, fliessen immer wieder auch in die Tätigkeiten des vom DVZO geführten Verbandes historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) ein. Es gilt unter den Bahnen, die das Kulturerbe «Eisenbahn» pflegen, kein Gegen-, sondern ein eindeutiges Miteinander, denn gemeinsam lassen sich die aufkommenden Probleme bekanntlich besser lösen.

Gerade im Bereich Pflege des Kulturgutes «Eisenbahn» steht der DVZO unter sehr genauer Beobachtung und findet grosse Beachtung. Zusammen mit den vielen Partnern, der Denkmalpflege des Kantons Zürich, dem zuständigen Architekturbüro Zaroni, realisieren wir dank der umsichtigen Projektleitung von Christoph Rutschmann die «Historische Bahnhofshalle Bauma». Das zukünftige Gebäude ist vom Bundesamt für Kultur mit dem Prädikat «Bauwerk von nationaler Bedeutung» eingestuft worden. Diese Aufwertung der kulturellen Bedeutung hat die finanzielle Verwirklichung endgültig geebnet. Die ausserordentliche Generalversammlung hat darauf am 8. Oktober 2014 einhellig einem Überbrückungskredit der Zürcher Kantonalbank zugestimmt. Das Projekt ist somit in die alles entscheidende Schlussphase getreten. Die Einweihung der Bahnhofshalle wird im Laufe des Jahres 2015 stattfinden, womit ein weiterer Meilenstein in der Geschichte unserer Bahn gesetzt werden kann.

Das heutige Umfeld der Bahn fordert die Führung von Verein und Betrieb in immer höherem Masse. Meiner Vorstandskollegin und den Kollegen darf ich ein Kränzchen winden: Sie machen ihre Arbeit hervorragend. Dieses Lob spreche ich auch für die Ressortleiter und die mit wichtigen Funktionen betrauten Mitglieder aus: Sie alle machen einen guten Job. Im Rahmen der ordentlichen Generalversammlung wurde Christian Schlatter zusätzlich in den Vorstand gewählt. Christian Schlatter hat als ausgewiesener Fachmann in seiner beruflichen Tätigkeit von Daniel Rutschmann den Bereich Infrastruktur übernommen, keine leichte Aufgabe, denn hier stehen wichtige Projekte und Massnahmen bevor.

Daniel Rutschmann verbleibt im Vorstand und widmet sich den vielen Spezialaufgaben rund um die historischen Projekte und deren Koordination mit den ordentlichen Aufgaben.

«Anno 1914» bewegte während Wochen das Geschehen im DVZO-Land. Mit seinem Sommerprojekt zog das Schweizer Fernsehen ein sehr breites Publikum in seinen Bann. Die Region von Bauma wurde schweizweit noch bekannter und der DVZO profitierte gleich mehrmals, so in der Spezialepisode «Dahinden – anno 1914» und mit Auftritten in den verschiedenen Folgen der Zeitreise. Auch sonst schafften wir es sehr häufig in die Medien. Neuigkeiten rund um das Projekt «Historische Bahnhofshalle Bauma», Streckenunterbrüche durch einen heruntergefallenen Baum sowie die von einem Lastwagen beschädigte Brücke in Hinwil interessierten die Medienschaffenden und die Öffentlichkeit genau so intensiv wie die Problematik rund um die Sanierung der Bahnübergänge oder das grosse Fahrzeugtreffen in Bauma im Oktober 2014. Über unsere Bahn wurde während des vergangenen Jahres viel geschrieben und berichtet. Und wer hätte gedacht, dass eine spontane, unspektakuläre Hilfeleistung des DVZO für einen ausgefallenen Zug der S26 mit einem Monat Verspätung gleich nationale Bekanntheit erlangte? Solche «Glückstreffer» sind in der Medien- und Öffentlichkeitsarbeit zwar nicht programmierbar, aber immer willkommen.

Sehr erfreulich entwickelt hat sich die Sparte «Dampf-Lädeli» (Souvenirshop). Das Team von Helena Wenger meisterte seinen Job mit Bravour und weckte mit seinen Artikeln die Kauffreude der Kundschaft. Das «Dampf-Lädeli» in Bauma gilt heute als eigentlicher «Point of Entry» für die vielen Besucher unserer Dampfbahn: Mit der endgültigen Übernahme des Billetverkaufes ist das Team noch mehr für unsere Gäste da. Das Dampf-Lädeli ist jeweils an den zwölf Fahr-Sonntagen geöffnet, doch damit ist die Arbeit dieses Teams nicht getan, denn seine Präsenz an zahlreichen Anlässen dienen der Förderung der Bekanntheit des DVZO: Traditionell beginnt deren aktives Vereinsjahr bereits mit der Präsenz am Neujahrs-Apéro der Gemeinde Dürnten. Anschliessend folgten 2014 ausserordentliche Info- und Souvenir-Verkaufsstände an einer Sonderschau im Rahmen des Winterthurer Stadt-Jubiläums, am Käsemarkt von «natürli» in Saland, am Hafenfest in Rapperswil, am Oldtimer-Treffen in Wald, an der Chilbi in Dürnten, am Tag des Denkmals in Bauma und am Fahrzeugtreffen in Bauma. Den Schlusspunkt setzte der Weihnachtsmarkt im Hof des Ritterhauses in Bubikon. Geschätzte Mitglieder und Freunde des DVZO, bei Ihnen bedanke ich mich für Ihre grossartige Unterstützung und Ihr Engagement im 2014. Wenn ich zurückschaue, bin ich stolz darauf, was alles geleistet und erreicht wurde. Auch das Jahr 2015 wartet mit vielen Neuerungen und spannenden Momenten auf. Geniessen wir sie und freuen uns am Kulturerbe «historische Eisenbahn»!

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)

Monika Bieri, S. 2  
Jürg Hauswirth, S. 12  
Andreas Hurt, S. 18  
Daniel Rutschmann, S. 14  
Georg Trüb, S. 10  
Hugo Wenger, Titelbild

© Jahresbericht 2014:

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**

Daniel Aeschbacher als Fahrdienstleiter in Bauma. Dieser hat seit Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Bauma neu die Aufgabe, die Barrieren zu bedienen.

2014 war ein Jahr, das ohne Paukenschlag und Trompetenstoss vorüber zog, was aber nicht bedeutet, dass wenig gearbeitet wurde. Die bewältigten Aufgaben spielten sich eher im Hintergrund ab, und dort wurde angepackt! Der Betrieb hatte sich an die neuen Gegebenheiten im Bahnhof Bauma zu gewöhnen. Die reduzierte Gleisanlage und weniger elektrifizierten Abschnitte, sowie seit September die Fernsteuerung forderten die Mitarbeiter. Ein Projekt wurde aufgegleist, das den Einbau einer doppelten Kreuzungsweiche vorsieht, die eine weitere Verbindung zwischen Depot und DVZO-Strecke ermöglichen soll. Die entsprechende Weiche wurde uns von der Givaudan Schweiz AG im Vorjahr geschenkt, sie konnte zu Beginn des 2014 ausgebaut und nach Bauma transportiert werden.

Eine stille Veränderung war der Auszug aus dem Bahnhofsgelände: Am Sonntag ist nun kein Fahrdienstleiter mehr am Stellwerk. Aber auch die Zimmer im Dachgeschoss mussten geräumt werden, für die Frühheizer steht seither in Bauma kein Bett mehr zur Verfügung. Glücklicherweise konnte im Gebäude der Wolfensberger AG an der Heinrich-Gujer-Strasse ein Raum gefunden werden. Dieser dient einerseits als Archiv, denn die immer zahlreicheren Dokumente müssen an einem zugänglichen Ort aufbewahrt werden können, der bezüglich Temperatur und Feuchtigkeit auch dafür geeignet ist. Den Frühheizern kann so andererseits wieder eine Übernachtungsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Wolfensberger Beteiligungen AG sponsert

die Miete des Raumes mit einem jährlichen Betrag, so dass dieser Mehraufwand für den DVZO nicht zu sehr auf die Bücher schlägt.

Seit der ordentlichen Generalversammlung vom 26. März setzt sich der Vorstand aus neun Mitgliedern zusammen. Die Bildung eines Bereichs «Koordination historischer Projekte» ist eine wertvolle Anpassung der internen Organisation an die Struktur der Aufgaben. Es ist notwendig, dass sich jedes Vorstandsmitglied auf seinen Bereich konzentrieren und so dem Gesamtgremium gut vorbereitete Geschäfte zur Entscheidung vorlegen kann. Die Umverteilung und Erweiterung des Vorstandes hat zu einer grösseren Professionalität geführt, was auch in der Länge der Vorstandssitzungen spürbar ist, diese sind nämlich deutlich kürzer, dafür aber umso effizienter geworden.

Ein Dauerbrenner an den Sitzungen ist die Anpassung des DVZO an die stetig steigenden Anforderungen seitens Behörden, sei dies nun im Bereich des Rollmaterials, der Infrastruktur oder im Betrieb. Hierzu sind die Sanierung der Bahnübergänge, aber auch der Umgang mit historischen Güterwagen und anderem Rollmaterial zu zählen. Dies hat Anpassungen der Ausbildungen, aber auch Einschränkungen im Einsatz des Rollmaterials zur Folge. Auch die Situation des geologisch problematischen Gebietes «Hermetschwändi» beschäftigte den Vorstand weiter im 2014: Dort wird zusammen mit Fachleuten nach Lösungen gesucht, wie der Hang entwässert und überwacht werden kann.

**Die Halle kommt 2015!**

2014 wird in der mittlerweile mehr als 10-jährigen Geschichte des Projekts historische Bahnhofshalle für Bauma als Schlüsseljahr in die Geschichte eingehen. Es gelang den Projektverantwortlichen des DVZO nämlich, in enger Zusammenarbeit mit vielen Privaten sowie Firmen, mit der Denkmalpflege des Kantons Zürich und dem Bundesamt für Kultur BAK, die noch fehlenden Finanzmittel von rund einer Million Franken mittels eines Bauteilsponsorings sowie vor allem mittels Einstufung der Halle als «Baudenkmal von nationaler Bedeutung» zu beschaffen.

Die höchstmögliche denkmal-pflegerische Einstufung durch das BAK schafft die Voraussetzungen für eine höhere prozentuale Beteiligung des Bundes an den Kosten des Projekts! Die ausserordentliche GV des DVZO vom Mittwoch, 8. Oktober 2014, bewilligte einstimmig(!) die Einholung eines Vorfinanzierungskredits (von der ZKB zu Vorzugskonditionen), damit die seit mehr als einem Jahr infolge Liquiditätsengpässes ruhenden Arbeiten wieder aufgenommen werden konnten.

Einen Vorfinanzierungskredit brauchte es, weil ein Teil der Bundesmittel erst nach Abschluss der gesamten Arbeiten und Vorliegen der Schlussrechnung ausbezahlt werden kann und die laufenden Arbeiten fristgerecht zu bezahlen sind. Das grosszügige Engagement von Privaten, Firmen, Kanton und Bund bewirkte ein Happyend für eine schwierige Phase, die dem Projektleiter einige schlaflose Nächte bereitete.

In den letzten beiden Monaten von 2014 wurden verschiedene Arbeiten wie zum Beispiel Steinmetzarbeiten an den Basissockeln, Farbanalysen an den Gusseisenteilen, Perfektionierung des statischen Ertüchtigungskonzeptes, Aufarbeiten von Holzteilen und natürlich die zeitliche Detailplanung vorangetrieben. Eines ist nun sicher: Für die Einweihung der Halle ist der Sonntag, 6. September 2015 vorgesehen.

Christoph Rutschmann,  
Projektleiter

Der Amor-Express wurde nach Bauma verlegt – und Ende 2014 ging es darum, über dessen Zukunft zu entscheiden. Die Würfel sind gefallen: Die SOB hat dem DVZO den Amor-Express quasi zu Weihnachten geschenkt.

Eine der Hauptaufgaben des Vorstands ist die sorgfältige Verwaltung des Vereinsvermögens: Auch im 2014 wurden die Finanzen nach bestem Wissen und Gewissen auf die verschiedenen Notwendigkeiten – und darum handelt es sich immer – verteilt. Der Grundsatz des Vorstandes ist es, Projekte aus Eigeninitiative und Liebhaberei aus den Mitgliederkreisen zu unterstützen. Dies geschieht vor allem durch das Bereitstellen der Möglichkeit, also Platz, Infrastruktur und Werkzeuge, bezüglich Finanzen haben solche Projekte sehr geringe Priorität, denn der Unterhalt des Bestehenden generiert Kosten, die die Möglichkeiten des DVZO-Portemonnaies bereits ausschöpfen. Es ist sehr erfreulich, dass solche Liebhaber-Projekte angepackt werden – noch erfreulicher ist es, dass die Projektgruppen auch einen Teil der Finanzierung mittels Eigen- und Drittmitteln organisieren und so die Rechnung des DVZO dadurch kaum belastet wird.

Im Zusammenhang mit dem Vereinsvermögen ist die ausserordentliche Generalversammlung vom 8. Oktober 2014 zu nennen: Einstimmig wurde dort ein Vorfinanzierungskredit bewilligt, der die Fertigstellung der historischen Bahnhofshalle im 2015 ermöglicht. Details sind im Bericht von Christoph Rutschmann nachzulesen. Ebenfalls im Oktober 2014 wurde nach einem Jahr Pause wieder ein Fahrzeugtreffen in Bauma organisiert, diesmal war Fabian Sollberger der «Tätschmeister». Auch dieser Anlass führt wieder einmal die grosse Bereitschaft vieler vor Augen, für den DVZO Zeit und Arbeit aufzuwenden. Was an diesen Tagen einmal mehr deutlich zum Vorschein kam: Eine grosse Herausforderung ist und bleibt die personelle Entwicklung unseres Vereins, denn es braucht Menschen, die bereit sind, ihre Freizeit für den Erhalt der Zürcher Oberländer Museumsbahn zu investieren. Nur: Wo sind diese zu finden? Die zunehmende Bekanntheit des DVZO generiert mehr Aufwand. Dieser wird aktuell auf die Schultern derer verteilt, die bereits schon viel mit anpacken. Der Vorstand und der Verein als Ganzes sind gefordert, aktive und qualifizierte Mitarbeitende zu pflegen und zu finden.

Im 2014 ist der Gesamtvorstand elf Mal zusammengesessen. Vorbereitend dazu fanden 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 ordentlichen Generalversammlung vom 26. März 2014 nahmen 99 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive), 1 Gönner und 1 Kollektivmitglied teil.

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. Oktober 2014 nahmen 72 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive) und 2 Gönner teil.

**Mitgliederwesen**

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2014:

<b>Total Mitglieder</b>	<b>790</b>		
Aktivmitglieder	272	Mitarbeitende	170
Passivmitglieder	197		
Kollektivmitglieder	9		
Gönner	295	unter 20 Jahre	25
		(davon 12 aktiv)	
Ehrenmitglieder	17	davon 8 aktiv	
Total Mitarbeitende	190		

Mutationen im 2014:

<b>Total 63 Neumitglieder</b>	
Aktivmitglieder	15
unter 20 Jahren	2
Passiv	36
Gönner	10
Kollektiv	0

Der Tod von 5 Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies: Alfred Hitz aus Niederuzwil, René Larsonneur aus Winterthur, Sämi Stirnemann aus Sta. Maria in Calanca, Max Waeber aus Pfäffikon und Hans Waldburger aus Zürich.

**Total 36 Austritte**

Gemeldete Todesfälle	6
Nachsendefrist abgelaufen	5
Austritt gemeldet	17
Ausschluss	8

Zwölf Monate – rasch sind sie verfliegen, und doch haben sie sichtbare Spuren hinterlassen: Der seit Februar fertig gestellte Galeriepostwagen FZ 203, die seit September wieder in Betrieb stehende Lok Be4/4, die Fortschritte der Projekte in Uster (Lok 2, Tiefgänger-Wagen) und Bauma (Personenwagen C107), die messbare Verbesserung unserer Infrastruktur. Anderes wird noch fertig ausgebrütet werden: Die Fertigstellung der historischen Bahnhofshalle in Bauma, das Errichtung des Stellwerkhäuschens in Bärethswil, die Sanierung der Bahnübergänge und der Perronanlage im Neuthal und ähnliche, im 2014 vorbereitend geleistete Aktivitäten.

Es ist beeindruckend, wie viel Zeit und auch Geld von den Mitgliedern des DVZO investiert wird, damit dieser weiter lebt. Vielen herzlichen Dank an alle, die sich im 2014 engagiert haben!

Monika Bieri,  
Akuarier

## Bahnbetrieb

### Charter- und Sonderfahrten

Im Berichtsjahr führte der DVZO Aufträge für 5 elektrische und 36 dampfbetriebene Extrafahrten aus, wovon bei 12 die Eb3/5 9 des Dampfloki-Clubs Herisau (DLC) zum Einsatz kam. Alle Aufträge konnten hinsichtlich der Traktionsart wunschgemäss abgewickelt werden. Öffentliche Sonderfahrten gab es im Rahmen von Vereinsreisen nach Brugg AG (15.2., BDe4/4 92 der ZMB), nach Rheinfelden (10.8., Eb3/5 9) und Aathal (27.9., Be4/4 15), am Tag des Denkmals (14.9., Ee3/3 16363 nach Neuthal) sowie am Fahrzeugtreffen (13./14.10., diverse Züge im Raum Tösstal/Oberland). Das Umsatzvolumen war deutlich höher als 2013. Insgesamt benützten rund 5700 Personen die unter der EVU DVZO geführten Extra- und Sonderzüge.

### Fahrplanmässige Fahrten

Im Rahmen des konzessionierten Personenverkehrs zählten wir rund 14 900 einfache Fahrten zwischen Bauma und Hinwil. Die Spanne der Tagesfrequenzen war zwischen den Extremwerten 435 (15.6.) und 1778 Gästen (17.8.) grösser als bisher gewohnt. Der insgesamt sehr gute Verlauf der Saison war zum einen auf grosses Wetterglück zurückzuführen (weder Hitze- noch Schlechtwettertage), zum anderen aber auch auf unsere unübersehbare Medienpräsenz in der SRF-Serie «Anno 1914». Abgesehen vom 15. Juni gab es keinen Betriebstag mit weniger als 1000 einfachen Fahrten. An zwei der zwölf Sonntage konnte kein Betrieb nach Jahresfahrplan stattfinden: Am 15. Juni verhinderte der Sturmschaden oberhalb Bauma einen erfolgreichen Sonntag. Am letzten Fahrsonntag (19. Oktober) war die Strecke Bäretswil–Hinwil wegen eines Brückenschadens in Hinwil unterbrochen. Hier standen sechs Tage für die umfassende Planung und Kommunikation eines Ersatzkonzepts zur Verfügung; der Tag wurde mit drei Dampfzugpaaren nach Wald und einem gemischten Dampfzug-/Nostalgiebusbetrieb zwischen Bauma und Hinwil wider Erwarten zum vollen Erfolg. Mit Ausnahme eines Zugpaars am 4. Mai, das infolge Rohrrinnen der Lok 8518 mit dem Tem<sup>m</sup> 354 geführt werden musste, stand stets Dampftraktion zur Verfügung. Grundsätzlich kamen pro Betriebstag zwei kleine Dampflok zum Einsatz. Der Grossandrang am 17.8., 21.9. und 5.10. wurde mit der Eb3/5 9 am einen Zug und einer Doppeltraktion kleiner Dampflok am anderen Zug gemeistert.

### Dienstfahrten

An 35 Tagen fanden für Bedürfnisse der Technik, der Infrastruktur oder der Ausbildung interne Dienstfahrten statt. Letztmals fanden zehn Probefahrten der SERSA-Baumaschinen zwischen Bäretswil und Hinwil unter der Verantwortung des DVZO statt. SERSA wird diese künftig als eigenes EVU abwickeln. Da die Be4/4 15 erst ab Oktober zur Verfügung stand, blieben die Dienstfahrten wie schon im Vorjahr weitgehend auf die engere Region beschränkt.

## Lokomotiven

Die mit Zugsicherung ausgerüstete Dampflok Eb3/5 9 des DLC verdoppelte mit 20 Einsätzen und rund 2700 Kilometer Laufleistung die Vorjahresleistung und erreichte wieder Werte wie zur Blütezeit des Amor-Express in den 70er-Jahren. Peinlich für den DVZO war das Nichtfunktionieren einer per Ende März angebrachten revidierten Luftpumpe, worauf für die Überfuhr des Amor-Express nach Bauma das EVU Transrail mit seiner Be4/4 14 einzuspringen hatte. Nach dieser Startpanne lief die Lok für den Rest der Saison aber zur besten Zufriedenheit. Vom 10. August bis 19. Oktober stand die Lok mit einer einzigen Ausnahme jedes Wochenende unter Dampf.

Von den DVZO-Loks standen zu Saisonbeginn die Ed3/3 4 und 401 sowie die E3/3 8518 in Bauma, die Lok 10 kam erst Anfang Oktober im Austausch gegen die Nummern 401 und 8518. Permanent bereiteten die Siederöhre der Loks Nr. 8518 und Nr. 4 Probleme, die öfters ein manuelles oder maschinelles Nachwalzen in der feuerbüchseseitigen Rohrwand erforderten. Die Lok 4 wurde insofern geschont, als sie fast nur für die unerlässlichen Einsätze an den Betriebssonntagen angeheizt wurde. Die Hauptlast des Extrafahrtengeschäfts entfiel auf die Lok 401, die aber ihrerseits von den Altlasten des Kesselneubaus immer mehr betroffen war und per Ende September zur Neuberohrung ausser Betrieb genommen werden musste. Zusammen mit der Nummer 4 ging sie bereits Anfang Oktober in die vorzeitige Winterrevision. Die Be4/415 konnte nach zweijähriger Revision im Lauf des Spätsommers wieder in Betrieb genommen werden.

Die übrigen elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge standen ohne Einschränkungen zur Verfügung. Die sibirische Steinkohle befriedigt hinsichtlich der angebotenen Stückung nicht (entweder zu gross oder zu klein). Für die Beheizung der Dampflok wurde deshalb im September probeweise eine Fettkohle aus Wales eingekauft, die gute Referenzen von einigen Schweizer Dampflokbetreibern hinsichtlich Betriebsstauglichkeit und Rauchentwicklung vorweisen kann. Nach dem ersten Eindruck ist diese zwar nicht so stark gedämpft wie mit der sibirischen Qualität, aber es müssen auf jeden Fall mehr Erfahrungen gesammelt werden.

## Wagen

Wie bereits im Vorjahr standen uns je drei leichte und schwere Personenwagen zur Verfügung. Ebenfalls durchgängig in Betrieb waren die je zwei Buffet- und Gepäckwagen.

Die fünf bunten Wagen des Amor-Express wurden Ende März von Herisau nach Bauma überführt und fanden hier im Rahmen von einigen Charterfahrten sowie am Fahrzeugtreffen Verwendung. Sofern ausreichend Traktionsmittel zur Verfügung stehen, eignen sich die einen Wagen dieses Zuges auch für eine Verstärkung am Betriebssonntag. Per Ende Jahr erfolgte die geschenkwiese Abtretung aller fünf Wagen von der Südostbahn an den DVZO.

## Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug/Nr	Eigentümer	Einsatztage	davon SO	km Eigenleistung
Eb3/5 9	DLC	20	4	2664
Ed3/3 401	DVZO	21	6	932
Ed3/3 4	DVZO	8	7	537
E3/3 10	DVZO	6	2	228
E3/3 8518	DVZO	13	7	708
Ee3/3 16363	DVZO	13	1	400
Tem <sup>m</sup> 94	DVZO	7	1	269
Be4/4 15	DVZO	9		797
Tm <sup>m</sup> 95	DVZO	50		450
Ae4/7 10997	Swisstrain	6		1032
BCFe4/6 736	BLS	4		233 (+375)
BDe4/4 92	ZMB	1		150
Be6/8 <sup>m</sup> 13302	BG 13302	3		403
Eb3/5 5810	VDBB	2		170 (+410)
Eb2/4 35	SBB Historic	2		54 (+280)
Ed2x2/2 196	SBB Historic	2		95 (+280)
Em3/3 18814	SEHR&RS	1		6
FCe2/4 84	ZMB	2		240
Böschungsmäher	Müller Techn.	1		6 (+40)
10 Baumaschinen	SERSA	10		72

Im Berichtsjahr leisteten 8 eigene und 21 fremde Triebfahrzeuge rund 9000 Zugskilometer. Rund ein Drittel der Laufleistungen entfällt auf die Aktivitäten im Rahmen des Fahrzeugtreffens, und rund ein Drittel der Anzahl Triebfahrzeuge entfällt auf die Inbetriebnahme-Arbeiten der SERSA.

## Infrastrukturbenützung

In der Saison 2013 befuhren neben 136 fahrplanmässigen Zügen weitere 127 Züge für Extra- und Dienstfahrten die eigene Strecke Bauma–Bäretswil (davon 40 im Rahmen des Fahrzeugtreffens). Ferner führte der Baudienst 52 Rangierfahrten auf die Strecke aus. Der Bahnhof Bäretswil und der Posten Neuthal waren an 57 Tagen zu besetzen. Mit den EVU Transrail, SBB Infrastruktur, SBB Personenverkehr und Verein Mikado 1244 hatten wir 5 Netzzugänge von Dritten mit insgesamt 48 Zugskilometern. In Zusammenhang mit der Fernsteuerung des Bahnhofs Bauma wechselt per 27. September das Betriebsreglement grundlegend. Das klassische Verfahren «Strecke ohne Block» wird zugunsten des zwischen Hinwil und Bäretswil bereits seit 3 Jahren praktizierten «Koordinierten Betriebs» aufgegeben.

## Catering

Auch im Jahr 2014 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 die Angebote am Fahrzeugtreffen zu realisieren sowie 13 Aufträge mit Auftragsvolumen von teilweise mehreren Tausend Franken auszuführen.

## Aufsichtsbehörde

Per 30. Januar wurde dem DVZO aufgrund des überarbeiteten Sicherheits-Management-Systems eine fünf Jahre gültige Sicherheitsbescheinigung ausgestellt. Im Lauf des Berichtsjahres erfolgten zwei fahrzeugseitige Erweiterungen.

Per Jahresmitte endete der freizügige Einsatz für «Fahrzeuge ohne Eigenantrieb, die zur Beförderung von Frachtgütern oder anderen Materialien, die für Tätigkeiten wie Bautätigkeiten oder Tätigkeiten zur Instandhaltung der Infrastruktur verwendet werden, vorgesehen sind». Ab Juli benötigen solche Fahrzeuge, die man gemeinhin als «Güterwagen» bezeichnet, eine zugeordnete ECM-Stelle, d.h. einen nach EU-Massstäben zertifizierten Instandhaltungsbetrieb. Aufgrund einer fehlenden gesetzlichen Ausnahmeklausel gilt das leider auch für historische Güterwagen. Zusammen mit dem HECH erlangte der DVZO vom BAV zunächst eine Übergangsfrist bis April 2015. Es ist vorgesehen, einzelne Wagen in Zusammenarbeit mit einem zertifizierten Dienstleister einer ECM-Stelle zuzuordnen und die restlichen Wagen unserer umfangreichen Sammlung entweder nicht mehr zu beladen oder nicht ausserhalb des Depotareals Bauma einzusetzen.

Für Einsätze nicht konformer Fahrzeuge ohne Zugbeeinflussung wurden insgesamt 7 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt.

## Personal

Der Verein verfügte im Berichtsjahr über folgenden Personalbestand (nach Funktionen geordnet, etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr):

Bestand	Jan.	Dez.	
Dampflokfürer	8	9	
Team DLC	6	6	
Elektrolokfürer DVZO	12	12	
Dampflokkeizer	15	15	Dampflokfürer mitgezählt
Lokbetreuer	6	6	
Zugführer	16	15	
Kondukteure	17	17	
Rangierbegleiter	5	4	
Station Bäretswil	7	13	
Station Neuthal	11	11	
Buffetwagen	27	29	

Im Lauf der Saison kam die Fahrdienstleiter-Klasse zu ihrem Ausbildungsabschluss. Der DVZO ist mit dem Zuwachs für die teilweise betriebliche Autonomie in Bauma mit ihrem personellen Mehrbedarf gerüstet. Der bisherige Heizer Jonas Hostettler steht neu als Dampflokfürer zur Verfügung. Aus Altersgründen beendete per Ende Saison Fritz Grotz seine Tätigkeit als Elektrolokfürer.

## Höhepunkte der Saison

**25./26. April:** Der DVZO nimmt mit der Ed3/3 401, der E3/3 8518, der Ee3/3 16363 und verschiedenen Personen- und Güterwagen am Anlass «Swiss Historik» im ehemaligen SLM-Areal in Winterthur Teil. Öffentliche Rangierfahrten mit einer DVZO-Lok, der ehemaligen Winterthurer Werkdampflokk E2/2 und zwei Wagen von BD&S verbinden das Festareal mit dem Lokdepot J auf der Nordseite des Bahnhofs und bringen noch einmal etwas von der früheren Winterthurer Industrieatmosphäre zurück.

**10. Mai:** Parallel stattfindende Filmaufnahmen für die SRF-Produktionen «Anno 1914» und «Dahinden» legen den Grundstein zu einem enorm wirkungsvollen Medienauftritt während des ganzen Sommers. Zur besten Sendezeit heizt die Moderatorin Sabine Dahinden mit Willi Reichlin die Dampflokk an, und die zeitreisenden Fernsehfamilien begehen sich per Dampfzug 100 Jahre zurück in die häppchenweise rekonstruierte Vergangenheit.

**27. September:** Nach 139 Jahren endet die örtliche fahrdienstliche Besetzung des Bahnhofs Bauma. Die seit dem Vorjahr entsprechend vorbereitete Anlage ist jetzt vom Flughafen aus ferngesteuert. Der DVZO ist in seinem Bereich weitgehend autonom und braucht die Mitarbeit der SBB-Betriebszentrale lediglich für die Querungen zwischen Depot und Abfahrtsgleis.

**11./12. Oktober:** Nach einer Pause im Vorjahr findet in Bauma parallel zur «Plattform der Kleinserie» wieder ein Fahrzeugtreffen statt. Fahrzeuge von acht Haltern, darunter sieben elektrische Triebfahrzeuge und sechs Dampfloks (unter anderem als Baumer Novum die JS-Eb2/4 35 von 1891) fordern unter der Leitung von Fabian Sollberger die neue Bahnhofsanlage bis zur Leistungsgrenze und ziehen rund 3000 Besucher an.

## Unregelmässigkeiten und Unfälle

Am 15. Juni, dem zweiten Betriebssonntag dieses Monats, wurde der erste Zug ab Bauma oberhalb der Giesserei Wolfensberger von einem vom Sturm gefällten Baum gestoppt, der über dem Gleis lag und die Fahrleitung auf einer Länge von mehreren Dutzend Metern heruntergerissen hatte. Da nicht bekannt war, wie lange die Räumungs- und Reparaturarbeiten dauern werden, wurde in den lokalen Medien die Betriebseinstellung Bauma-Hinwil für den Rest des Tages kommuniziert. Die Eb3/5 9 war kalt im Depot und die Be4/4 15 befand sich noch in Revision, jedoch lag für diesen Tag zufällig eine Ausnahmegenehmigung für den Einsatz der Ee3/3 16363 auf der Strecke Bauma-Wald vor. So wurden hier drei Zugpaare mit dieser Lok geführt. Die Räumung der Schadensstelle benötigte dann doch weniger Zeit als angenommen, und so konnte bereits ab 13.30 der Betrieb Richtung Bäretswil wieder aufgenommen werden. Da mittlerweile nur noch wenige Gäste vor Ort waren, beschränkten wir uns auf drei Dampfzugpaare Bauma – Bäretswil. Die Firma Furrer + Frey erledigte in der Folgewoche die Reparatur der Fahrleitung.

Am 27. September erlitt der C4 9394 auf dem Weg von Bauma nach Winterthur einen Heissläufer an einem Achslager und musste in Grüze weggestellt werden. Gleichentags platzte kurz vor der vorgesehenen Abfahrt in Rüti Richtung Bauma ein Luftschlauch auf dem Dach der Be4/4 15, der dem Stromabnehmer die Druckluft zuführt. Da der zweite Pantograf noch nicht angeschlossen war, musste der Lösch- und Rettungszug (LRZ) Rapperswil angefordert werden. Er stellte den Zug ins fahrdrahtlose Abstellgleis, wo die Reparatur vollzogen werden konnte.

Am 4. Oktober konnte der Leermaterialzug mit der Be4/4 15 ab Bauma nach Seen zur Abholung einer Gesellschaft nicht abfahren, da das in der Bedienung der Lok nicht mehr geübte Lokpersonal von einer Fehlanzeige irritiert worden war. Die Gesellschaft traf mit der S26 in Bauma ein und setzte dort die Fahrt mit der inzwischen flott gemachten Elektrolokk fort. Am ersten Tag des Fahrzeugtreffens (11. Oktober) ereignete sich im Bahnhof Bauma ein Zwergsignalfall, als der örtliche Fahrdienstleiter einen Zug ab Gleis 101 trotz noch nicht erfolgter Dunkelschaltung des Zwergsignals 161A abfertigte. Am zweiten Tag des Fahrzeugtreffens (12. Oktober) ereignete sich im Bahnhof Bauma in Gleis 2 ein Anprall, als eine rund 100 t schwere Komposition mit rund 13 km/h auf eine stehende andere Komposition auffuhr.

Im WR 109 wurde ein Mitarbeiter leicht verletzt. Der FZ 203 entgleiste mit einer Achse, für die Eingleisung musste erneut der LRZ Rapperswil aufgeboden werden. Am FZ 203 und am C4 9394 entstanden diverse kleinere Sachschäden. Ein interner Unfallbericht ortete sechs verschiedene Ursachen technischer, betrieblicher und administrativer Natur. Primärursache war ein defektes Bremsgestänge am C4 9394. Es gibt aber auch Positives zu berichten: Am 5. Oktober blieb ein Zug der S26 zwischen Wila und Saland liegen und musste abgeschleppt werden. Da ab Bauma anderthalb Stunden

später der Gegenzug fehlte, wurde kurzerhand ein Leermaterialzug mit Be4/4 15 und zwei Wagen des Amor-Express als Ersatz-S26 eingesetzt, dies zur Verblüffung der rund 50 bis Winterthur zusteigenden Fahrgäste. Einen Monat später führte eine entsprechende Notiz im «Eisenbahn-Amateur» zu verschiedenen Pressemeldungen im «Landboten», im «Zürcher Oberländer» und dann auch im «20 Minuten» und «Blick am Abend».

Jürg Hauswirth,  
Leiter Betrieb

## Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Folgende Fahrzeughalter operierten 2014 teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO:

Dampfloki-Club Herisau (DLC)

Schweizerische Südostbahn AG (SOB)

Stiftung Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS)

Verein zur Erhaltung der Eisenbahnstrecke Etwilen-Singen (VES)

Behr, Deflandre & Snozzi (BD&S)

Betriebsgruppe Be6/8''' 13302

Zürcher Museumsbahn (ZMB)

Müller Technologie AG

SERSA

Swisstrain\*

BLS Lötschbergbahn AG\*

Verein Dampfbahn Bern (VDBB)\*

Dampfgruppe Oensingen-Balsthal Bahn\*

Railvetica GmbH\*

Verein historische Eisenbahn Emmental (VHE)\*

\* Kooperation ausschliesslich im Rahmen des Fahrzeugtreffens

Erneut wurde die Lok 9 vom Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen-Singen (VES) für die drei jährlichen Publikumsfahrten auf dieser stillgelegten Grenzstrecke eingesetzt und vom Fahrzeughalter BD&S für zwei exklusive Charterfahrten entlang der Seelinie gechartert.

Im Berichtsjahr wurde die bisherige Zusammenarbeit mit dem Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) nach genau 10 Jahren nicht mehr fortgeführt. Die spezifischen Bedürfnisse dieses mittlerweile etablierten Fahrzeughalters sind beim professionell tätigen Dienstleister EVU Transrail besser aufgehoben.

## Ausbildung

Mit rund 21 durchgeführten Kurstagen lag das vergangene Kursjahr im Rahmen der vorhergehenden Jahre. Die Repetitionskurse des Betriebspersonals vor Saisonbeginn konnten ohne grössere Probleme durchgeführt werden. Aufgrund der noch fehlenden Be 4/4 15 erstreckten sich die Praxistage vor allem auf die Stammstrecke Bauma-Hinwil. Dort übten die Zugführer wieder einmal das handgebremste Fahren, den Umgang mit ungebremsten Schlussgruppen und, als diesjährige Spezialität, das Verfahren bei einer Zugstrennung. Die Manövristen absolvierten ihren Praxistag in Winterthur Grüze, wo mit dem Rangiertraktor Tem III die umfangreiche Anschlussgleisanlage ausgiebig befahren wurde.

Ein Highlight bildete der Abschluss der Fahrdienstleiterklasse, deren Teilnehmer grösstenteils die Prüfung bereits ablegen konnten. Somit stand dem DVZO pünktlich zur Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes in Bauma die benötigte Anzahl Fahrdienstleiter zur Verfügung.

Ebenfalls ganz im Zeichen der Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes standen vier Weiterbildungskurse, welche zwischen Mitte September und Mitte Oktober durchgeführt wurden. In diesen wurde das gesamte fahrdienstliche geprüfte Betriebspersonal auf das neue Betriebsregime zwischen Bauma und Bäretswil geschult, den «koordinierten Betrieb». Dieser bestand bis anhin nur zwischen Bäretswil und Hinwil und wurde nun bis nach Bauma ausgeweitet. Ebenfalls stand die Instruktion der neuen Bahnhofsanlage Bauma mit der neu vor Ort bedienbaren Barriere an. Am Fahrzeugtreffen Mitte Oktober musste das neu erworbene Wissen für viele erstmals angewendet werden, was die volle Konzentration aller Beteiligten beanspruchte. Da die Be 4/4 15 gegen Ende Saison wieder dem Betrieb übergeben werden konnte, wurden an insgesamt drei Tagen drei neue Lokführer auf der Be 4/4 und Ee 3/3 16363 instruiert. Damit kann die Personalsituation im Lokpersonal wiederum ein wenig entschärft werden.

Eine auf Ende Oktober kurzfristig angedachte Heizerklasse wurde aufgrund der unsicheren Teilnehmersituation und der Verfügbarkeit des Ausbildungspersonals ausgesetzt. Als neuer Termin ist der Oktober 2015 angedacht.

Fabian Sollberger, Ausbildung

Darauf sind wir besonders stolz: Die Be 4/4 Lok 15 ist wieder in Betrieb! Bravo! Details dazu siehe Kasten von Alessandro Andreoli. Glücklicherweise wurden wir im 2014 verschont von Unfällen und gröberen Verletzungen – kleiner Beulen und anderen Bobochen hat zwar es schon gegeben, so wie das halt beim Arbeiten der Fall ist. Dem anstehenden Arbeitsaufwand für die Dampflok (vier betriebsfähige, eine im Aufbau) haben wir uns in Uster mit 100 Arbeitstagen in der Remise II gestellt. Etwa doppelt so viel haben einige «Festangestellte» in der Wagenremise (Remise I) geleistet. Auch der Aufwand für die Loks während der Saison in Bauma darf nicht unerwähnt bleiben, denn viele technische Probleme sind dort analysiert und vor Ort durch das Team Bauma behoben worden. Allen Beteiligten sei hiermit nochmals herzlich gedankt.

### Die Aufsteller des Jahres:

Der hundertjährige Rückblick hat das SRF-Team für die Sendung «Schweiz Aktuell» auch nach Uster geführt. Das Thema war der Lok-Unterhalt in historischer Infrastruktur sowie ein Einblick der Moderatorin Dahinden in das Handwerk des Heizers. Unter Anleitung von «unserem» Willi durfte sie kräftig Hand anlegen beim Anheizen der Lok 401, welche für die Überfuhr am 25. April 2014 nach Winterthur bereitgestellt wurde. Der Schrecken über gröber leckende Überhitzeranschlüsse liess dann mit zunehmender Wärme im System glücklicherweise nach und die Fahrt konnte fahrplanmässig gestartet werden.

### Lok Ed3/3 401 «Bauma»

Nach der Überfuhr via Winterthur (Anlass auf dem ehemaligen SLM-Gelände) nach Bauma war die Behandlung der Überhitzeranschlüsse vordringlich. Die Problemlösung bestand im Auswärmen der Rohrbogen. Leider konnten die immer wieder auftretenden Rohrrinner nicht beherrscht werden, obwohl die Siederohre im Januar frisch verschweisst wurden.

Nach Ablauf der Fahrsaison war dann der Entschluss gefällt: Die Siederohre müssen ausgetauscht werden. Als letzten Akt im Jahr wurden die Rohre gezogen. Wie wir vermutet haben, zeigte sich, dass die feuerbüchseseitigen Rohr-Enden deformiert und oxydiert waren. Die Überarbeitung der Bohrungen und Neuberohrung wird anfangs 2015 in Angriff genommen.

### Lok Ed3/3 4 «Schwyz»

Die im 2013 vorgenommenen Korrekturen im Antrieb haben sich bestens bewährt! Die Überwinterung in Bauma hat sie gut überstanden. Obwohl die Maschine schwere Einsätze leisten musste, zeigten sich keine übermässigen mechanischen Probleme. Größere Korrekturen mussten in der Kreuzkopflagerung vorgenommen werden. Weil das Reißen von Wasser im Betrieb kaum zu kontrollieren war, haben wir neu ein Schwallblech kreierte und eingesetzt, das hoffentlich den gewünschten und positiven Effekt zeigt.

### Lok E3/3 10 «Chemie-Tiger»

Dank den vier betriebsfähigen Loks konnte die Revisionsarbeit über den Winter aufgeteilt werden, d.h. die Lok 10 konnte im Febr 2014 in Uster empfangen werden.

Neue Bremsklötze sowie das frisch eingestellte Bremsgestänge werden wieder ein paar Jahre ihren Dienst versehen. Die Lagerspiele im Antrieb hielten sich in Grenzen, ohne gröbere Eingriffe. Dies lohnt sich allemal: Minimalstes Spiel = kleinst mögliches Ausleiern.

Dem Führerhaus wurde ein neuer Bodenrost eingebaut mit frisch behandelten Abdeckblechen. Als Vorbereitung für die anstehende Überfuhr nach Bauma vom 7. September fand die äussere Prüfung am 2. September statt. Die Maschine wird über den Winter in Bauma stehen.

### Lok E3/3 8518 «Bäretswil»

Die beliebte und photogene Lok trat den Dienst im Frühjahr nach der Winterrevision an. Leider traten vereinzelt Rohrrinner auf, welche durch etwas Nachwalzen behoben werden konnten. Im Betrieb jedoch verstärkte sich diese «Beschwerde» bis zur Ausserbetriebnahme während der Saison. Als Massnahme werden neue Brandringe eingesetzt und frisch verwalzt. Sonst sind keine Überraschungen technischer Natur zu erwarten.

### Lok Ed2/4 2 «Hinwil»

Es hat schon etwas lange gedauert bis der heutige Zustand erreicht wurde, denn die laufenden Revisionsarbeiten hatten erste Priorität. Die Freude war umso grösser, als die Kessel-druck-Prüfung ohne Probleme über die Bühne ging und das OK des Kesselinspektors erteilt wurde. Im Verlauf des Jahres wurden dann die vielen Kleinteile wie Ventile, Rohranschlüsse, Leitungen, Armaturen etc in kleinen Schritten angebaut. Auch ein neuer Holzboden wurde professionell eingepasst und versiegelt. Wir freuen uns jetzt schon auf den Moment der Wiederinbetriebnahme.

### Lok Ee3/3 No. 16363

Offensichtlich ging ein Ruck durch die Fan-Gruppe mit dem Ziel, die Rangiermaschine zu neuem Glanz zu verhelfen. Es war erfreulich, einige motivierte Fans beim Gross-Reinmachen zu beobachten, selbst am Sonntag wurde gekratzt und geschruppt. Das Team in Uster wird so gut als möglich Unterstützung bieten. Wir hoffen, dass die Etappenziele des Ee 3/3-Teams erreicht werden können.

### Lok Eb3/5 BT9 (DLC)

Das stolze Dampfross ist leider auf der Stammstrecke des DVZO quasi nicht zu sehen, weil es ihr an der nötigen Kurvengängigkeit fehlt. Es ist nun vermehrt erkennbar, dass am alten Standort Herisau im Unterhalt nicht viel gemacht wurde. Nun drängt sich, nebst Abdichtung diverser Leitungen, eine gründliche Wassertank-Sanierung auf.

Die Leistung der Bremsen liess weiter zu wünschen übrig: Als Konsequenz werden Bremsklötze ersetzt, das Bremsgestänge gängig gemacht sowie die Schmierung der diversen Verbindungszapfen sichergestellt.

### Tm<sup>'''</sup> 9529 und Tem 354 (94):

Die beiden Rangierfahrzeuge wurden immer wichtiger

für die Manöver im stromfreien Bereich in Bauma, weil sie mit Diesel betrieben werden. Es wurden keine markanten Probleme behandelt.

Peter Fischer,  
Leiter Technik Triebfahrzeuge

### Revision der Lok Be4/4 15

Die umfangreichen Revisionsarbeiten an der elektrischen Lokomotive Be4/4 15, die Ende Oktober 2012 begonnen haben, konnten im September 2014 erfolgreich abgeschlossen und die Lok wieder dem Betrieb übergeben werden. Wie im letztjährigem Jahresbericht erwähnt galt die Revision vor allem dem Haupttransformator sowie den Drosselspulen der elektrischen Bremse. Für den Ausbau des Haupttransformators musste der Maschinenraum fast vollständig demontiert sowie das Lokdach abgenommen werden. Die Revision und Gesamtkontrolle des Transformators sowie der Drosselspulen bei der Gebrüder Meier AG in Regensdorf verlief sehr gut. Nebst Korrekturen an der Hochspannungseinführung und der Stromschienenführung erwies sich der technische Zustand des Trafos in Anbetracht des Alters als überaus gut. Die vier Drosselspulen der elektrischen Bremse wurden neu isoliert und frisch lackiert. Der Einbau der grossen und schweren Apparate fand wieder in der Sersa Halle in Hinwil statt. Der 15. August 2014, Tag der allerersten Probefahrt, war für das Revisionsteam der Be4/4 mit Sicherheit der aufregendste Moment der gesamten Revisionszeit: Nach erfolgtem Wiederausbau des Hauptstromkreises (Traktionstransformator, Hauptschalter, Stufen-/Trennhüpfer, Bremsdrosselspulen u. a. elektrische Komponenten) sowie den nötigen Kontrollen und elektrischen

Messungen, die durchwegs sehr gute Werte ergaben, wurde die Lok nach langer Zeit wieder unter Spannung gesetzt. Das Aufrüsten sowie Stufenaufschalten in Bauma gelang – nach Behebung einer im unglücklichsten Moment auftretenden Steuerstromstörung – gleich auf Anhieb. Die Probefahrt selbst verlief ebenfalls reibungslos. Mit überaus grosser Freude und sichtlich beruhigten Nerven konnten wir den Erfolg kurz geniessen, bevor es an die Fertigstellung der Revision ging. Parallel zur Endmontage wurde an den ebenfalls zeitintensiven Vorarbeiten für den Neuanstrich des Lokgehäuses und der beiden Drehgestelle gearbeitet. Die vor allem auf der elektrischen Seite stark gewichtete Revision benötigte viel Zeit und finanzielle Mittel. Mit rund 35 000.– CHF Gesamtkosten konnte die für den weiteren Betrieb des Fahrzeugs unumgängliche Revision professionell durchgeführt werden. In Zukunft wird am Fahrzeug ein laufender Unterhalt getätigt, der die Betriebsfähigkeit sicherstellt. In rund vier Jahren ist zudem eine Drehgestellrevision vorgesehen. Die Fertigstellung der Revision wurde am 27. September 2014 in Bauma gefeiert, wo sich die Be 4/4 bei schönstem Herbstwetter im neuen spiegelnden Hochglanzanstrich präsentierte. Allen Mitwirkenden nochmals vielen herzlichen Dank für die grosse Unterstützung!

Alessandro Andreoli, Unterhalt E-Loks



«Endspurt» – Montage des neu zusammengesetzten Pantographen vor dem Depot in Bauma

**Nun ist es soweit, es heisst für mich Abschied zu nehmen, Abschied von meiner Vorstandstätigkeit beim DVZO.** Ich werde mich aber auch in Zukunft für den DVZO engagieren: Als Lokführer, Heizer, im Unterhalt oder für die eine oder andere Arbeit, die schon lange herumliegt. Da bis jetzt niemand gefunden wurde der/die die Aufgabe Leiter Technik Wagen übernehmen möchte, hier nochmal den Aufruf:

### **Gesucht Technische Leitung Ressort Wagen**

Für das Einarbeiten in diese Aufgabe stehe ich gerne zur Verfügung. Der Zustand der DVZO-Museumswagen kann mit

gutem Gewissen als «erfreulich» bezeichnet werden und unsere neue Perronhalle wird das in Zukunft nachhaltig unterstützen, auch wenn der Zahn der Zeit an jedem Wagen nagt. Neu wird der Amor-Express unsere Wagensammlung bereichern, die Vorbesitzerin Südostbahn SOB wird uns dabei finanziell unterstützen. In den Werkstätten in Uster und Bauma wird zur Zeit tatkräftig und mit viel Elan an zwei Projektengearbeitet, die im 2015 zum Abschluss kommen werden.

Jürgen Rakow, Technik Wagen



*Der frisch revidierte FZ 203 vor Saisonbeginn in Bauma: Der Wagen mit Jahrgang 1911 wurde vom Team Uster während zwei Jahren wieder zu einem Schmuckstück hergerichtet.*

## Infrastruktur

**Eines vorneweg:** Das Ressort Infrastruktur des DVZO hat ein bewegtes Jahr 2014 hinter sich. Die folgenden Zeilen beweisen es: 2014 konnte mit der dritten Etappe des Schienenwechsels ein erstes Ziel des 2012 gestarteten Substanzerhaltungsprogramms erreicht werden: Die Lehrlingsausbildungsfirma login wechselte in drei Wochen auf zehn Abschnitten Schienen aus. Die periodische Überprüfung unserer Ingenieurbauten (Brücken und Stützbauwerke) stand ebenfalls auf dem Programm, muss jedoch aufgrund eines Defekts des benötigten Fahrzeugs im Jahr 2015 fortgesetzt werden. Viele nahmen wohl die dreijährlich stattfindende,

unerlässliche Spülung der Entwässerungen Ende August oder das Mähen der Bahnborde im Juni nicht wahr. Wie gewohnt fand auch die Messfahrt mit dem Diagnosefahrzeug der SBB statt: Die Verbesserungen der letzten Jahre sind erfreulicherweise augenscheinlich sichtbar. Kleinere Investitionen wie das Schweißen von Schienenstössen mit Sersa Technik konnten ebenfalls umgesetzt werden. Der fällige Unterhalt der Sicherungsanlagenkomponenten an den Handweichen in Bäretswil und die Revision der Steuerung des Bahnübergangs Bussenthal wurde mangels eigener personeller Ressourcen an die SBB vergeben.

Obwohl der DVZO grundsätzlich der Historie verpflichtet ist, wird der technische Fortschritt genutzt: Schällibaum AG nutzte zur Besichtigung eines Rostlochs an einer schwierigen zugänglichen Stelle am Weissenbachviadukt einen mit Kamera ausgerüsteten Quadrocopter. Dies hat eine einfachere Inspektion ermöglicht, weil nicht aufwendig geklettert werden muss und zudem das Gleis nicht gesperrt werden muss. An zahlreichen Bausamstagen, an einigen Dienstagabenden und einer Woche im März konnten ebenfalls etliche Kleinarbeiten getätigt werden: Versetzen einer neuen Entwässerung, Ausholzen im Wald, Vor- und Nacharbeiten des Schienenwechsels, Reinigungs- und Wartungsarbeiten an verschiedenen Komponenten der Infrastruktur oder Beheben von Schäden nach Unwettern.

Im Hintergrund wurde auch emsig gewirkt: Zentral war die Einführung des Reglements R RTE 20100 (Regelwerk Technik Eisenbahn, Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich): Nebst den neu vorhandenen Sicherheitsdispositiven wurden auch Sperrformulare eingeführt um den gestiegenen Anforderungen an die Sicherheit Rechnung zu tragen. Ebenfalls sehr wichtig und aufwändig war die Erarbeitung und Einreichung zweier Plangenehmigungsgesuche: Der für 2015 geplante und voraussichtlich teilweise durch den Lotteriefonds finanzierten Einbau einer Doppelkreuzungsweiche in Bauma für eine bessere Erreichbarkeit des Depots sowie das Gesuch für die Sanierung der Bahnübergänge Langacher, Hinderwies und Wolfensberg. Der DVZO konnte damit das momentan vorgegebene Ziel der Eisenbahnverordnung einhalten. Parallel dazu läuft noch immer das durch eine Einsprache blockierte Gesuch zur Sanierung des Bahnübergangs Mühle. Ferner wurde ein Unterhaltsplan erarbeitet um zukünftige Kumulierungen von Unterhalt einerseits zu vermindern und sie aber auch frühzeitig zu erkennen. Daneben werden laufend auch alte Akten sortiert, gesichtet und je nachdem weiterbearbeitet.

Ein durch DVZO Infrastruktur und den Handballclub Pfadi Winterthur bereits zum zweiten Mal organisierter Anlass mit 60 Kindern und Jugendlichen leistete beachtliches nicht nur an der Infrastruktur: Es wurden einen ganzen Tag Bremsrevisionen und Wagen- und Lokreinigungen durchgeführt, die Bodenbretter eines Flachwagens, der für die Infrastruktur so immens wichtig ist, gewechselt, das Gleis manuell und mit Kärchern von Grünzeug befreit und Laschenbolzen gewechselt.

Leider waren aufgrund äusserer Umstände auch Rückschläge zu verzeichnen: Der erste Zug am zweiten Junifahrsonntag erreichte die Haltestelle Neuthal nicht, da ein Baum im Wald die Fahrleitung hinunterriss und die Weiterfahrt verunmöglichte. Ein Programm wurde mit Ersatzfahrten nach Wald wurde durch die Betriebsleitung an die Hand genommen und dank dem schnellen Einsatz einiger Mitarbeiter und der SBB konnten am Nachmittag auch noch einige Fahrten nach Bäretswil durchgeführt werden. Der Schaden an der Fahrleitung wurde einige Tage später durch die Firma Furrer + Frey behoben. Dabei bewährten sich die Hebebühne des DVZO

und der Montagewagen bestens. Zudem konnte viel Material aus eigenen Beständen für die Reparatur verwendet werden. Ein solches Ereignis ist auch aus finanzieller Sicht nicht zu unterschätzen: Der Betriebsausfall entspricht beinahe einem Totalausfall und der Schaden an der Anlage auch mehreren 1000 Franken. Starkniederschläge nehmen tendenziell auch zu und so wurde unser Bahntrasse am 22. Juli an mehreren Orten überflutet und mit Schlamm eingedeckt. Auch hier leisteten mehrere Freiwillige den dringend benötigten Hilfeinsatz.

An dieser Stelle soll auch verwiesen werden auf die verschiedenen anstehenden Arbeiten im Jahr 2015, deren Planung teilweise weit fortgeschritten ist: Nachdem jetzt drei Jahre die Fahrbahn im Fokus des Unterhalts gestanden war, wird nun dieses Jahr die Fahrleitungsanlage saniert: Alte, schadhafte Isolatoren werden ersetzt, die letzten Abspannungen mit Ketten werden durch solche mit Seilen ersetzt. Zudem wird die gesamte Fahrstromrückführung verbessert um den Vorgaben der AB-EBV gerecht zu werden. Da dies hauptsächlich an Schienenstössen geschieht, wird dort das 2013 begonnene Programm mit dem Wechsel der alten Laschenbolzen ebenfalls noch beendet. Meteorologische Extremereignisse (Niederschlag, Sturm) werden im Rahmen der Klimaerwärmung tendenziell zunehmen und so investiert auch hier der DVZO in die Verbesserung der Entwässerung und einen grösseren Abstand zu den ersten Bäumen. Weiter wird ein rutschgefährdeter Hang mit letzten Bewegungen 2013 überwacht, damit rechtzeitig die richtigen Massnahmen getroffen werden können. Die bereits weiter oben erwähnte und im Jahr 2014 vom Firmenareal von Givaudan aus Kempththal beschaffte Doppelkreuzungsweiche soll eingebaut werden. Die Sanierung der Bahnübergänge wird sich aufgrund einer Überarbeitung unseres Dossiers dagegen voraussichtlich bis ins Jahr 2016 verzögern.

Ich möchte die Gelegenheit auch nutzen und allen Unterstützern von DVZO Infrastruktur und insbesondere meinem Vorgänger, Daniel Rutschmann, und meinem Stellvertreter, Lukas Trüb, ganz herzlich für die geleistete Arbeit im Jahr 2014 danken. Es ist nicht selbstverständlich in der Freizeit eine 6 km lange Bahnstrecke ohne Subventionen zu unterhalten. Zu den Unterstützern zählen, nebst allen Freiwilligen, die beispielsweise an Bausamstagen oder an Dienstagen «chrampfen», auch jene, die uns immer wieder grosszügig finanziell entgegenkommen. Helfende Hände (auch solche, die im Hintergrund beispielsweise als Ingenieure tätig sind), sind stets herzlich willkommen. Zurzeit suchen wir insbesondere Bauführer für Bautage. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Dampfzüge zur Freude von Gross und Klein sicher fahren.

Zuletzt soll auch noch erwähnt werden, dass dank der Mithilfe aller die Bautätigkeiten ohne nennenswerten Zwischenfall mit Personenschaden über die Bühne ging. Weiter so im Jahr 2015!

Christian Schlatter,  
Leiter Infrastruktur

## Bauma

Die tösseitige Überdachung neben der Remise wurde vollständig erneuert, sodass dieser Lagerplatz komplett im Trockenen liegt. In den kommenden zwei Jahren ist vorgesehen, die nördliche Dachrinne der Remise zu ersetzen und gleichzeitig die darüber liegenden Ziegelreihen zu entmoosen. Beim Bahndienstgebäude wurden die Fenstersimse nord- und westwärts mit einer Alu-Verschaltung versehen – die Holzsimse haben in der kurzen Zeit bereits stark unter der Witterung gelitten.

## Neuthal

Die wirklich nötige Perron-Sanierung sollte zustande kommen. Eine Planungsgruppe konnte gebildet werden, bestehend aus Vertretern des DVZO, dem Industrieensemble Neuthal, dem VEHI (Vereins zur Erhaltung von Handwerks- und Industrieanlagen im Zürcher Oberland), der Familie Wildi, dem TCS und dem Gartenbauunternehmen Blütenzauber GmbH. Die Realisierung ist für anfangs 2015 vorgesehen.

## Bäretswil

Zu Beginn des 2014 wurde der Kiosk abgebrochen und die entsprechende Bodenfläche saniert. Dabei kam auch der ursprüngliche Wartsaal-Eingang zum Vorschein. Es ist vorgesehen, dort eine originale Eingangstüre einzusetzen. Der über 100jährige steinerne Kaminhut musste ersetzt werden, da ein Teil davon abgebrochen war. Dieses Objekt musste neu geformt und gegossen werden (Kunststein-Guss). Ein Meisterstück – ein Augenschein lohnt sich!

## Wald

Die Stromleitung in die vermietete Baracke wurde noch nicht realisiert, aber in einem ersten Schritt wurde uns vom EW Wald ein neuer Zähler in der Remise installiert.

## Hinwil

Dieses Gelände hat zwar nichts mit unseren Liegenschaften zu tun – trotzdem sei jedermann empfohlen, das ehemalige kosmetisch aufgefrischte Stellwerk in geschütztem Glasgehäuse zu bewundern!

Röby Meier,  
Liegenschaften



Bahnhof Bäretswil:  
Ohne Kiosk und gelbem Briefkasten dafür mit neuem Kaminhut.

# Finanzen

## Jahresbericht Finanzen 2014

Zahlen sind Zahlen – was soll ich da noch dazu schreiben? Ich bin zufrieden mit dem Ergebnis der Jahresrechnung 2014, der Verein ist sorgfältig mit den Finanzen umgegangen. Aber wir können uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen, denn für den Bahnhofumbau Bauma sind in den nächsten 18 Monaten nochmals 150'000 CHF an die SBB zu bezahlen, auch andere grosse Brocken sind zu bewältigen. Wir sind glücklich über jede Leistung, die der Verein aus eigenen Kräften bestreiten kann, denn alles was fremd vergeben werden muss, belastet unser Portemonnaie.

Aber zum Bereich Finanzen gehört zum Beispiel auch das ganze Versicherungswesen. Ich bin froh, wenn ich mich in dieser Sache auf kompetente Profis verlassen kann: Im Jahr 2011 hatten wir unsere Versicherungen auf Vordermann gebracht und dabei gedacht, dass dies alles für eine längere

Zeit Bestand haben würde – aber zweitens kommt es anders, als man denkt. Der VVST (Versicherungs-Verband-Schweizerischer-Transportunternehmungen) bietet neu via einem Rahmenvertrag den HECH-Mitgliedern eine «All Risks Sachversicherungen» an. Als uns der neue Vertrag vorgestellt wurde, hatte ich Weihnachten und Ostern zugleich: Beinahe einen Drittel tiefere Prämien bei besseren Konditionen!

Für den VVST bedeutet dies «back to the roots», wurde doch der Verband Ende des 19. Jahrhunderts als Selbsthilfeorganisation von Schweizer Bahnen gegründet, da die damaligen Versicherungsunternehmen das Risiko scheuten, Dampfbahnen aufgrund der möglichen Risiken (z.B. Russ und ähnliches) zu versichern.

Andreas Hurt,  
Finanzen

Bilanz	31.12.2014	31.12.2013
<b>Aktiven</b>		
<b>Umlaufvermögen</b>		
<b>Flüssige Mittel</b>		
Bank- und PC-Konti	440'104.95	539'274.32
	<b>440'104.95</b>	<b>539'274.32</b>
<b>Forderungen/Vorräte</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12'269.85	10'252.85
Übrige Guthaben	6'081.27	451.55
Warenlager/Vorräte		9'191.00
Umsatzsteuer	13'260.00	5'446.44
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11'236.22	3'200.00
	<b>57'148.34</b>	<b>28'541.84</b>
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>498'253.29</b>	<b>567'816.16</b>
<b>Anlagevermögen</b>		
<b>Beteiligungen</b>		
Hist. MThB	500.00	500.00
	<b>500.00</b>	<b>500.00</b>
<b>Mobile Sachanlagen</b>	<b>Anteil Spenden/Beiträge</b>	
Lokomotiven	23'329	95'389.49
Personenwagen	1'116	43'850.21
Güterwagen/Dienstfahrzeuge	1'876	30'743.65
Werkstatt		6'580.95
Übriges Anlagevermögen		6.00
	<b>176'570.30</b>	<b>221'864.46</b>
<b>Immobilien Sachanlagen</b>		
Bahnanlagen	62'479	391'556.90
Liegenschaften	2'672'758	2'662'584.63
	<b>2'761'556</b>	<b>2'925'529.34</b>
<b>Immaterielle Anlagen</b>		
Konzession	1.00	1.00
	<b>1.00</b>	<b>1.00</b>
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>3'231'212.91</b>	<b>3'147'894.80</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3'728'466.20</b>	<b>3'715'710.96</b>
<b>Passiven</b>		
<b>Fremdkapital</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	195'782.56	279'355.80
Passive Rechnungsabgrenzungen	83'605.00	135'475.00
Projektbezogene Spenden	2'761'556.52	2'491'919.27
	<b>3'040'944.08</b>	<b>2'906'750.07</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
Langfristige Verbindlichkeiten	182'463.00	306'700.00
Rückstellung Unterhalt	121'827.40	121'827.40
	<b>304'290.40</b>	<b>428'527.40</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Vereinsvermögen	380'433.49	379'076.67
Ergebnis (+Gewinn/-Verlust)	2'798.23	1'356.82
	<b>383'231.72</b>	<b>380'433.49</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3'728'466.20</b>	<b>3'715'710.96</b>



Erfolgsrechnung	2014	2013	Budget 2015
<b>Fahrbetrieb</b>			
Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	159'012.42	122'623.19	120'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	165'824.35	133'882.64	140'000.00
	<b>324'836.77</b>	<b>256'505.83</b>	<b>260'000.00</b>
Betriebsaufwand	-124281.47	-57'704.8	-55'300.00
<b>Erlös Fahrbetrieb</b>	<b>200'555.30</b>	<b>198'800.99</b>	<b>204'700.00</b>
<b>Buffetwagen</b>			
Einnahmen	64'110.50	47'156.56	50'000.00
Wareneinkauf	-34'393.85	-20'305.82	-23'000.00
Betriebsaufwand	-2'731.44	-3'225.61	-2'000.00
	<b>26'985.21</b>	<b>23'625.13</b>	<b>25'000.00</b>
<b>Souvenir</b>			
Einnahmen	21'100.09	11'912.43	25'000.00
Wareneinkauf	-9'700.05	-4'139.78	-15'000.00
	<b>11'400.04</b>	<b>7'772.65</b>	<b>10'000.00</b>
<b>Diverses</b>			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	3'333.33	3'333.33	3'000.00
Erlös Uniformen	599.22	1'196.53	500.00
Erlös Reglemente/Weiterbildung	46.30	0.00	0.00
Übriger Erlös	16'193.15	3'640.22	1'000.00
	<b>20'172.00</b>	<b>8'170.08</b>	<b>4'500.00</b>
<b>Total Betriebserlös</b>	<b>259'112.55</b>	<b>238'368.85</b>	<b>244'200.00</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
<b>Personalkosten</b>			
Ausbildung/Reisedienst	-14'941.05	-15'445.15	-15'600.00
Übriger Personalaufwand	-9'859.75	-9'468.49	-9'100.00
	<b>-24'800.80</b>	<b>-24'913.64</b>	<b>-24'700.00</b>
<b>Raumkosten</b>			
Remise Bauma	-5'908.21	-5'064.06	-4'300.00
Remise Uster	-28'901.69	-25'563.05	-27'000.00
Remise Wald	-4'870.34	-5'773.94	-5'200.00
Archiv Bauma	-858.00	0.00	-4'800.00
	<b>-40'538.24</b>	<b>-36'401.05</b>	<b>-41'300.00</b>
<b>Kapitalaufwand/-ertrag</b>			
Bank-/PC-Spesen	-490.75	-478.90	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	612.49	1'062.20	1'000.00
	<b>121.74</b>	<b>583.30</b>	<b>500.00</b>
<b>Streckenunterhalt</b>			
Strecke	-38'548.65	-52'487.52	-103'000.00
Netzanschluss SBB	-43'380.46	-43'622.03	-43'000.00
	<b>-81'929.11</b>	<b>-96'109.55</b>	<b>-146'000.00</b>
<b>Werkstattkosten</b>			
Infrastrukturkosten Bauma	-21'740.37	-15'227.68	-14'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-22'225.44	-20'920.61	-13'500.00
	<b>-43'965.81</b>	<b>-36'148.29</b>	<b>-27'500.00</b>
<b>Rollmaterialunterhalt</b>			
Lokomotiven und Wagen	-13'624.52	-12'565.75	-56'000.00
	<b>-13'624.52</b>	<b>-12'565.75</b>	<b>-56'000.00</b>

	2014	2013	Budget 2015
<b>Abschreibungen</b>			
Abschreibungen	-87'788.17	-89'556.10	-93'900.00
	<b>-87'788.17</b>	<b>-89'556.10</b>	<b>-93'900.00</b>
<b>Sachversicherungen</b>			
Sachversicherungen	-22'455.35	-23'092.90	-19'500.00
	<b>-22'455.35</b>	<b>-23'092.90</b>	<b>-19'500.00</b>
<b>Verwaltungskosten</b>			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-13'944.29	-11'251.05	-13'000.00
Generalversammlung	-4'843.33	-4'195.00	-4'000.00
Beiträge an Dritte	-740.00	-740.00	-840.00
	<b>-19'527.62</b>	<b>-16'186.05</b>	<b>-17'840.00</b>
<b>Werbung</b>			
Werbeaufwand	-10'936.32	-13'678.39	-8'000.00
Printmedien	-11'289.36	-12'169.07	-12'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	-350.00	0.00	-600.00
Inserate-Einnahmen/Sponsoring	11'250.00	18'271.85	18'000.00
	<b>-11'325.68</b>	<b>-7'575.61</b>	<b>-2'600.00</b>
<b>Ausserordentlicher/periodenfremder Erfolg</b>			
Gewinn aus Anlageabgang	0.00	0.00	0.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-5'000.00	-950.00	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	0.00	3'445.00	0.00
	<b>-5'000.00</b>	<b>2'495.00</b>	<b>0.00</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-350'833.56</b>	<b>-339'470.64</b>	<b>-428'840.00</b>
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>-91'721.01</b>	<b>-101'101.79</b>	<b>-184'640.00</b>
<b>Liegenschaften</b>			
<b>Bahnhof Bäretswil</b>			
Mieteinnahmen	26'060.00	27'300.00	14'690.00
Unterhalt	-9'482.26	-4'877.32	-3'650.00
	<b>16'577.74</b>	<b>22'422.68</b>	<b>11'040.00</b>
<b>Baurecht/Pachten</b>			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'000.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	1'000.00
	<b>16'117.80</b>	<b>16'117.80</b>	<b>16'000.00</b>
<b>Liegenschaftenerfolg</b>	<b>32'695.54</b>	<b>38'540.48</b>	<b>27'040.00</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>-59'025.47</b>	<b>-62'561.31</b>	<b>-157'600.00</b>
<b>Vereinsrechnung</b>			
<b>Mitgliederbeiträge/Spenden</b>			
Mitgliederbeiträge	44'430.00	42'093.30	43'500.00
Spenden	16'026.40	20'934.82	15'000.00
	<b>60'456.40</b>	<b>63'028.12</b>	<b>58'500.00</b>
<b>Eisenbahn-Amateur</b>			
Abonnements-Zahlungen	11'687.52	11'677.48	11'000.00
Aufwendungen EA	-10'320.22	-10'787.47	-10'500.00
	<b>1'367.30</b>	<b>890.01</b>	<b>500.00</b>
<b>Vereinsserfolg</b>	<b>61'823.70</b>	<b>63'918.13</b>	<b>59'000.00</b>
<b>ERGEBNIS (+Gewinn/-Verlust)</b>	<b>2'798.23</b>	<b>1'356.82</b>	<b>-98'600.00</b>

**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

31.12.2014

31.12.2013

145'300.00

156'470.00

**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

**VVST-Versicherungsnachweis**

- Betriebshaftpflichtversicherung für die Bahn- und Infrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs

5'000'000.00

5'000'000.00

**Haftpflichtversicherung HECH**

Beim Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) besteht die für die Netzzugangsbewilligung notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio.

**Revision der Jahresrechnung**

Die Jahresrechnung wird am Dienstag, 17. Februar 2015 durch die an der Generalversammlung vom 26. März 2014 gewählte Kontrollstelle, bestehend aus Heike Klement, Volketswil und Peter Klaesi, Fischenthal geprüft.



Trau keinem über 30 – Doppeltraktion in Bäretswil mit den Lokführern Jonas Hostettler (1991) und Lukas Trüb (1986) sowie den Heizern Christian Schlatter (1988) und Florian Vogel (1995)

**Der DVZO Vorstand****Präsident:**

Hugo Wenger, Dürnten  
Stv.: Jürg Hauswirth, Küsnacht

**Administration:**

Monika Bieri, Bauma  
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

**Finanzen:**

Andreas Hurt, Horgen  
Stv.: Monika Bieri, Bauma

**Betrieb:**

Jürg Hauswirth, Küsnacht  
Stv.: Fabian Sollberger, Brugg\*

**Technik Triebfahrzeuge:**

Peter Fischer, Winterthur  
Stv.: Jürgen Rakow, Dietikon

**Technik Wagen:**

Jürgen Rakow, Dietikon  
Stv.: Peter Fischer, Winterthur

**Infrastruktur:**

Christian Schlatter, Schlieren  
Stv.: Lukas Trüb, Andelfingen\*

**Liegenschaften:**

Röby Meier, Dürnten  
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

**Koordination historische Projekte:**

Daniel Rutschmann, Dietikon  
Stv.: vakant

\* nicht Mitglied des Vorstandes

**Die DVZO Ressortleiterinnen und -leiter**

**Lokpersonal:** Erich Senti, Dietlikon

**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, Bäretswil; Stv.: Beat Hauser, Wetzikon

**Buffetwagen:**

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

**Dampflädeli:**

Helena Wenger, Dürnten; Stv.: Liselotte Novet, Elsau

**Baudienst:**

Lukas Trüb, Andelfingen

**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, Küsnacht (BAV Prüfungsexperte)  
Fabian Sollberger, Brugg

**Reisedienst:**

Jürg Hauswirth, Küsnacht

**Sicherungsanlagen:**

Lukas Trüb, Andelfingen

**Uniformenverwaltung:**

Florian Vogel, Zürich; Amos Calamida, Rüti

**Unterhalt E-Lok:**

Alessandro Andreoli, Winterthur

**Unterhalt Traktoren Bauma:**

Fritz Harder, Märstetten

**Verteilung Reglemente:**

Wädi Schmid, Dietlikon

**Die DVZO Projektleiter****Historische Bahnhofshalle Bauma:**

Christoph Rutschmann, Weinfelden

**Historisches Stellwerk Bäretswil:**

Fabian Sollberger, Brugg

## Nachtrag.

### Koordination historische Projekte

Nach siebenjähriger Tätigkeit als Leiter Infrastruktur konnte ich an der Generalversammlung 2014 mein Amt an Christian Schlatter weitergeben. Ich verblieb im Vorstand DVZO und besetzte seither die neu geschaffene Abteilung «Koordination historische Projekte». Berechtigt ist die Frage: Was macht der Koordinator historische Projekte? Der DVZO ist auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Spezialität, dass ein Betrieb gelebt wird, wie er vor rund hundert Jahren Alltag war. Wir haben Lokomotiven, Wagen und eine Strecke aus der Zeit um die vorletzte Jahrhundertwende.

Unser Museumsbahnbetrieb muss gleichzeitig den Anforderungen der heutigen Eisenbahn in allen Bereichen entsprechen. Unsere Philosophie ist es, so viel Historisches wie möglich aus der Zeit von 1900 bis 1920 in unseren Bahnbetrieb zu integrieren. So werden seit Jahren Lokomotiven und Wagen sorgfältig nach dem Vorbild von damals restauriert und revidiert. Aber der DVZO besitzt auch eine Strecke und Liegenschaften, die wir unter denkmalpflegerischen Kriterien möglichst zeitgetreu betreiben wollen.

Während meiner Tätigkeit als Leiter Infrastruktur habe ich neben dem operativen Geschäft immer auch ein Auge auf das Historische geworfen. So habe ich alte Prellböcke organisiert, aufgearbeitet und montiert, altes Stellwerkmaterial inklusive Stellwerkhäuschen gerettet, eine Drehscheibe ausgebaut und nach Bäretswil transportiert.

Zudem wurde unter meiner Leitung das Bahndienstmagazin ex Wolhusen demontiert, aufgearbeitet und aufgestellt. Unzählige Kleinteile aus dem Bahnbetrieb wie Lampen, Pumpenöler, Schilder, Signale und Werkzeuge konnten wir bei Privatleuten und in alten Magazinen abholen und bei uns einlagern. Dieser riesige Fundus an historischen Kleinteilen beim DVZO soll in Zukunft noch mehr in den Betrieb integriert werden. Ölkannen und Pumpenöler werden auf den

Lokomotiven wieder eingesetzt, im Remisenareal Bauma entsteht eine Aussenbeleuchtungsanlage mit historischen Lampen und wo mit historischem Werkzeug gearbeitet werden kann, wird dies getan. Viele alte Bahnutensilien warten auf ihre Aufarbeitung, damit sie später eingesetzt werden können. Zur Zeit werden zwei alte Zuganzeiger für den Betrieb in der entstehenden Bahnhofhalle Bauma revidiert. Dieses Jahr wurde zudem intensiv am Stellwerkprojekt Bäretswil gearbeitet und die Sanierung der Perronanlage in Neuthal geplant. Zum Abschluss gebracht wurde das Projekt «Einfriedung Remisenareal Bauma»; ein Sicherheitszaun grenzt seit Ende September das DVZO-Areal vom SBB-Areal ab. In meiner Tätigkeit als Koordinator historische Projekte werden auch der historische Wert von Wagen und Bahnutensilien definiert und Ratschläge für fachgerechte Restaurierungen von Objekten bei verschiedenen Fachstellen eingeholt. Zudem kann ich meine Mitarbeit im «Historischen Hallenprojekt Bauma» in der jetzt anstehenden Abschlussarbeit noch vertiefen. Ich habe meine Augen stets offen, wenn ich in meiner beruflichen Tätigkeit als Lokführer durch die Schweiz fahre. Mein Fokus ist auf alles Historische gerichtet, das im musealen Ensemble des DVZO ein schönes Plätzchen kriegen könnte. Der Veloständer vom Stahlwerk von Moos in Emmenbrücke ist mir auf einem Spaziergang während einer Pause in die Augen gestochen. Im Frühjahr 2015 soll er nach seiner Aufarbeitung in Neuthal im Bahnhofensemble aufgestellt werden.

Ich habe viel Freude an meiner neuen Aufgabe und werde nach bestem Wissen und Gewissen dem DVZO die historische Seele beleben. Ich freue mich jederzeit auf fundierte Inputs aus den Reihen unserer Mitglieder und rufe alle dazu auf, die historische Brille aufzusetzen und unseren Museumsbahnbetrieb so museal und historisch wie möglich zu gestalten.

Daniel Rutschmann,  
Koordination historische Projekte



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

