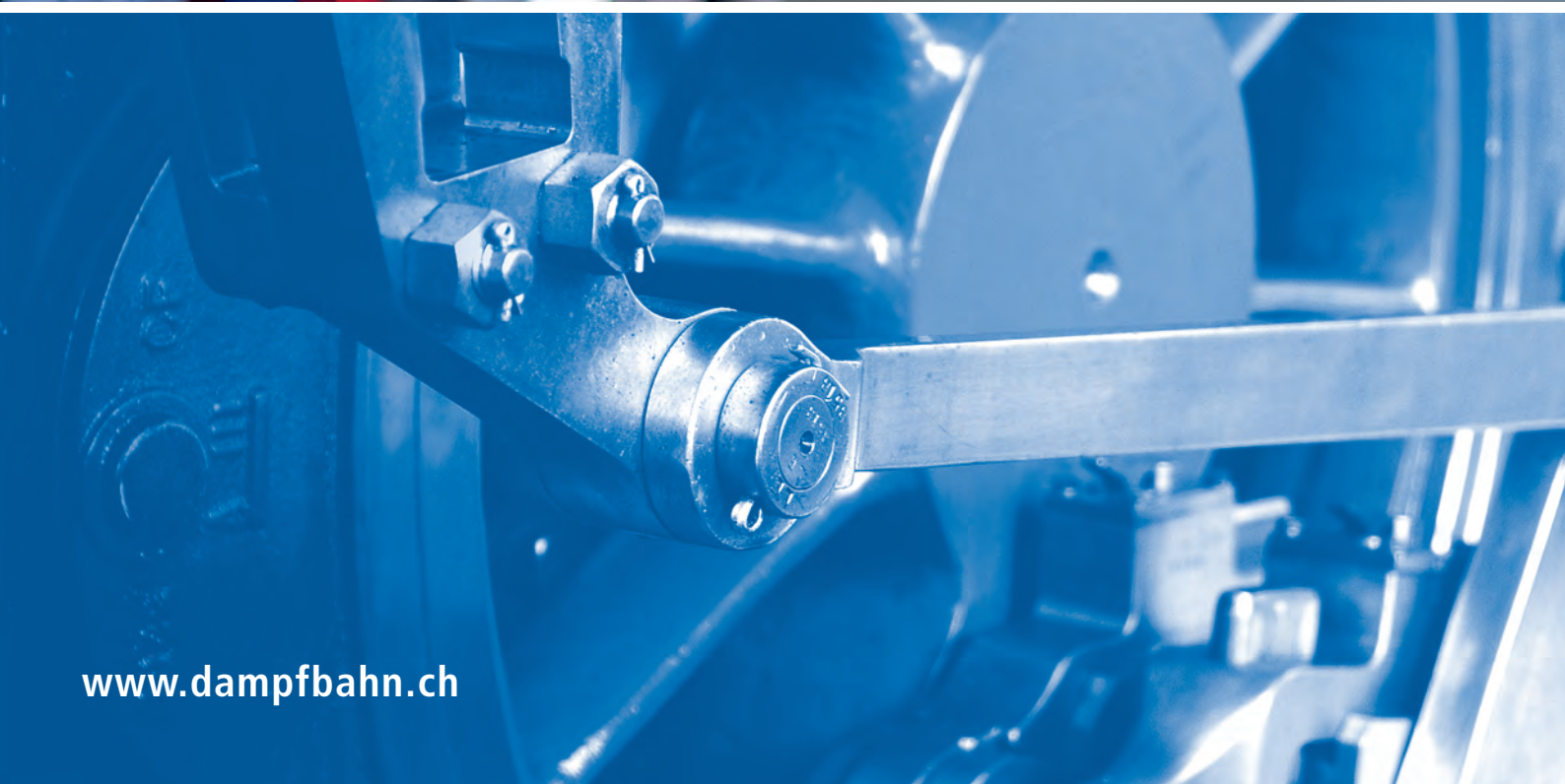


Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland



Jahresbericht

2020



Editorial des Vorstands	Seite	3	Liegenschaften	Seite	16
Administration	Seite	5	Werkplatz Bauma	Seite	17
Betrieb	Seite	6–9	Werkplatz Uster	Seite	18
Rottenwagen	Seite	10	Zeitreise Herbst	Seite	18–19
Reisedienst	Seite	11	Depotareal Bauma 2020	Seite	20–22
Technik «Triebfahrzeuge»	Seite	12–13	Finanzen	Seite	23
Technik «Wagen»	Seite	14	Bilanz/Erfolgsrechnung	Seite	23–25
Infrastruktur	Seite	15	Anhang zur Jahresrechnung	Seite	26–27

Sehr geehrte Mitglieder, Unterstützer, Fahrgäste des DVZO und am DVZO Interessierte

2020 war ein ausserordentliches und bewegendes Jahr für uns alle. Auch wir beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland waren auf allen Seiten mit der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen konfrontiert. Der Lockdown und die rapide ändernden Bestimmungen forderten alle unsere Mitglieder heraus. Der Werkstattbetrieb, welcher sich im Endspurt vor dem Saisonstart befand, musste praktisch eingestellt werden. Das mit Extrafahrten gut gefüllte Auftragsbuch leerte sich fast über Nacht und die Ungewissheit darüber, wann die Saison dann endlich losgehen könnte, forderte uns alle. Umso erfreulicher sind die trotz dieser Umstände zahlreichen Meilensteine und Aktivitäten, über welche wir Ihnen in diesem Heft gerne berichten.

Mit der Generalversammlung 2020 konnte eine weitere grosse Etappe der Vereinsreorganisation, welche seit fast zwei Jahren im Gange ist, abgeschlossen werden. Die operativen und strategischen Geschäfte des DVZO sind neu auf zwei Gremien, die Geschäftsleitung und den Vorstand, verteilt. Die neu gewählte Geschäftsleitung nahm im ersten Quartal ihre Arbeit auf. Die Generalversammlung musste Corona-bedingt verschoben werden und wurde schlussendlich im Juni brieflich durchgeführt. Erfreulich war die ausserordentlich hohe Beteiligung mit über 300 retournierten Antwortcouverts. Fast gleichzeitig gelang es uns in einem grossen gemeinsamen «Hoselupf», nach der Bekanntgabe des Lockdown-Endes als erste Schweizer Dampfbahn den Betrieb wieder aufzunehmen. Dies war nur dank der bereichsübergreifenden

und unkomplizierten Kooperation möglich, indem alle am gleichen Strick zogen. Mit der Aufnahme des Fahrbetriebs war dann auch der Weg für eine ganz besondere der wenigen verbleibenden Extrafahrten frei. Im Rahmen der Bachelorarbeit zweier ZHAW Studenten wurde der Lok 9 ein «Rucksack» mit Zugbeeinflussung ZUB 262 ct verpasst und auf einer Extrafahrt Bauma-Winterthur erfolgreich getestet. Dieser praktische Versuch wurde unter dem Patronat des Verbands historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) in Zusammenarbeit mit dem DVZO und DLC (Dampf-Loki Club Herisau) realisiert. Ein gelungenes Beispiel, dass auch Museumsbahnen innovativ sein können! In der zweiten Saisonhälfte hätten wir uns über die Durchführung eines einzigartigen Pilotprojekts gefreut: Dem «Zeitreise Herbst Zürcher Oberland».

In den Monaten September und Oktober hätten tägliche Eisenbahn- und Busoldtimerfahrten auf unserer Stammstrecke, sowie durch die Wandergebiete des Zürcher Oberlandes stattfinden sollen. Dies war in Zusammenarbeit mit den hiesigen Industriemuseen und Gastronomiebetrieben, sowie sieben weiteren Museumsbahnen aus der ganzen Schweiz geplant. Aufgrund von Einsprachen vor Bundesverwaltungsgericht gegen die dafür benötigte Konzession mussten wir uns dieses Jahr auf den Busbetrieb beschränken. Dieser erfreute dann doch zahlreiche Wanderer und Ausflügler an und zwischen unseren Fahrsonntagen.

Für das Langzeitprojekt «Depotareal Bauma 2020» waren wir dieses Jahr vor allem in den «Zeichenstuben» und «Papiermühlen» aktiv. Alles in allem unentbehrliche Grundlagenarbeit, welche durch das engagierte Projektteam vorangetrieben wird. So konnte das Vorprojekt abgeschlossen werden



Die Ee 3/3 im Streckendienst im Rahmen der europäischen Tage des Denkmals im September 2020



Die historische Bahnhofshalle Bauma als stimmungsvolle Bühne unserer Dampfzüge

Impressum

Herausgeber
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse
DVZO, Postfach, CH-8494 Bauma
info@dvzo.ch, www.dampfbahn.ch

Redaktion und Koordination
DVZO, Roger Bennet
CH-8494 Bauma

Gestaltung
Markus Pedrolini, mp-satz
CH-4143 Dornach

Druck
Dietschi Print&Design AG, CH-4601 Olten

Auflage
2000 Expl.

Fotografen (Bildnachweis)
Stephan Brugger (Titelbild), Georg Trüb (S. 2)
Tibert Keller (S. 4, S. 11), Robert Budry (S. 5),
Kim Nipkow (S. 7, S. 17, S. 18, S. 19),
Sylke Hauf (S. 10), Roger Bato, www.bato.ch
(S. 13), Michael Bollmann (S. 14),
Marc Aeschlimann (S. 15, S. 16),
SKK Landschaftsarchitekten (S. 20)

Peter Brühwiler (S. 20), SBB (S. 21),
Hugo Wenger (S. 21, S. 22), Lukas Trüb (S. 22)

© Jahresbericht 2020:
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
Ein herausforderndes Jahr für Personal und Gäste.

und gegen Ende des Jahres wurde mit dem Rückbau und der provisorischen Einlagerung der Passerelle Wattwil auch noch ein weiteres «physisches Puzzle» zusammengetragen. Auch in unserem Personalkörper hat sich dieses Jahr einiges bewegt. Besonders nennenswert ist die Ablösung von Betriebsleiter Jürg Hauswirth, welcher nach über 20 Jahren sein Amt weitergibt. Jürg hat in seinem langjährigen Engagement den DVZO geprägt wie fast kein anderer. Ganz speziell sind ihm seine Verdienste beim Aufbau und Leitung des ehemaligen Eisenbahn Verkehrsunternehmens (EVU) DVZO zu verdanken. Dieses ermöglichte im Zuge der Bahnreform nicht nur dem DVZO eine zunehmende Unabhängigkeit von den grossen Bahngesellschaften, sondern förderte auch die Bildung zahlreicher anderer Museumsbahnen in der Nordostschweiz. Wir danken Jürg für seine überaus grossen Leistungen und freuen uns, ihn weiterhin im Team des Lokpersonals bei uns zu haben.

Im Rahmen der Neuorganisation unserer Fahrbetriebsplanung konnten wir Philipp Meier und Christoph Osswald als neue Leiter Betriebsplanung begrüßen, nachdem Beat Joos dieses Amt verdankenswerterweise interimistisch ausgeführt hat. Die beiden bringen einen grossen Erfahrungsschatz von den SBB als Chef Kundenbegleitung/Ausbildner Kundenbegleitung und Zugverkehrsleiter mit kaufmännischem Hintergrund mit.

Bereits im Sommer trat Roger Bennet seine Stelle in der Administration an. Mit seinem Know-How aus der Industriekultur-Welt ist er eine grosse Bereicherung. Ende Jahr übernahm er zudem, ebenfalls von Jürg Hauswirth, die Stelle des

Reisedienstes und wird unsere Kunden zukünftig bei Fragen rund um unsere öffentlichen Fahrten sowie Extrafahrten betreuen. Ende Jahr war unser Präsident Hans-Ueli Leemann aus gesundheitlichen Gründen gezwungen, sein Amt als Leiter des Vorstands und der Geschäftsleitung per sofort niederzulegen. DVZO-Altpräsident Markus Wildi und Vizepräsident Stefan Bühler springen interimistisch in die Bresche, bis eine respektive zwei Nachfolgen für die beiden Ämter gefunden werden können.

Sie sehen, trotz Pandemie ist der DVZO an allen Ecken und Enden mit viel Dynamik unterwegs. Vieles ist im Umbruch – mit einem Generationenwechsel sind unweigerlich Veränderungen und eine Findungsphase verbunden. Es ist bemerkenswert, mit wie viel Energie und Hingabe so viele Ehrenamtliche in unserer Museumsbahn mitarbeiten, sie weiterentwickeln und ihre Zukunft sichern.

Auf den folgenden Seiten werden Ihnen unsere Ressort-, Stabsstellen- und Projektleiter «ihr 2020» selber näherbringen und geben Einblick in die vielfältigen Tätigkeitsfelder unseres Vereins.

Wir wünschen Ihnen viel Spass bei der Lektüre und würden uns freuen, Sie auch in der nächsten Saison wieder bei uns als aktive Mitarbeiterin oder Mitarbeiter, Unterstützer als Gönner- oder Passivmitglied oder als Fahrgast bei uns willkommen zu heissen.

Ihr DVZO Vorstand
 Stefan Bühler (Vizepräsident),
 Christian Schlatter,
 Jürg Zbinden und Kim Nipkow

Organisation 2020

Vorstand

Präsident	Hans-Ueli Leemann
Vizepräsident	Stefan Bühler
Mitglieder	Christian Schlatter Kim Nipkow Jürg Zbinden

Geschäftsleitung

Geschäftsleiter	Hans-Ueli Leemann, Markus Wildi
Mitglieder	Michael Bollmann (Technik) Christian Hofmann (Infrastruktur) Andreas Hurt (Finanzen) Cornelia Keller (Betrieb) Andrea Lareida (Technik)

Ressortleiter Betrieb

Brigitte und Mario Angehrn (Gastronomie)
 Björn Baumgartner (Lokbetreuung)
 Monika Bieri (Rottenwagen)
 Christoph Felix (Betriebspersonal)
 Beat Joos (Betriebsplanung)
 Cornelia Keller,
 (Personaleinteilung & Betriebspersonal a.i.)

Michael Manser (Uniformen)
 Philipp Meier (Betriebsplanung)
 Cornelia Nufer (Barrierendienst)
 Christoph Osswald (Betriebsplanung Stv.)
 Manuela Trüb (Ausbildung)
 Helena Wenger (Dampfplädeli)

Ressortleiter Technik

Michael Bollmann (Wagen)
 Gerhard Nattefort (Triebfahrzeuge Uster)
 Kim Nipkow (Triebfahrzeuge Bauma)

Ressortleiter Infrastruktur

Hermann Loosli (Immobilien)
 Gerhard Nattefort (Werkplatz Uster)
 Lukas Trüb (Werkplatz Bauma)

Stabstellen

Roger Bennet (Administration ab 6.20)
 Jürg Hauswirth (Reisedienst)
 Christian Schlatter (Marketing & Kommunikation)
 Gabriella Wehrli (Administration bis 5.20)

Projekt Depotareal Bauma 2020

Florian Vogel (Gesamtprojektleitung)
 Thomas Trüb (Stv. Gesamtprojektleiter)

Als ich inmitten des Lockdowns die Stellenausschreibung des DVZO sah, war mir sofort klar; das passt. Und tatsächlich, ich wurde von Hans-Ueli Leemann und Conny Keller zum Vorstellungsgespräch eingeladen. Schnell stellten wir fest, dass die Anforderungen der Aufgaben und meine Vorstellungen in vielen Punkten übereinstimmen. So konnte ich am 15. Juni 2020 das kleine Büro in einem umgenutzten Stickereigebäude beim Bahnhof Bauma beziehen und die Nachfolge von Gabriella Wehrli antreten.

Die Aufgaben sind mannigfaltig und die Restrukturierung im Verein ist zuweilen herausfordernd, ermöglicht aber auch viel Gestaltungsfreiraum.

Alle Mitglieder nahmen mich sehr herzlich in die Dampfbahn-Gemeinschaft auf und erzählten gerne von ihren Tätigkeiten und Ideen. Mit Conny Keller und Andreas Hurt konnte ich auf zwei geduldige und kompetente Auszubildende bei der Einarbeitung zählen. Vorstand und Geschäftsleitung machten mich an ausgewählten Sitzungen mit den Anforderungen des historischen Bahnbetriebs vertraut.

Ich bedanke mich dafür bei allen und freue mich sehr, einen Beitrag zum weiteren Erfolg unseres Dampfbahn-Vereins beizutragen. Es ist mir ein grosses Anliegen, unsere Kunden und Mitglieder ins Zentrum meiner Arbeit zu stellen. Die Übernahme des Reisedienstes von Jürg Hauswirth wird dabei eine weitere Herausforderung darstellen.

Die erweiterte Nutzung des Vereinsverwaltungsprogramms Fairgate ist ein zentraler Teil der administrativen Arbeit. Das Programm erlaubt nicht nur die Adressverwaltung, sondern wird auch in der Rechnungsstellung, der Kunden- und Sponsorenbetreuung sowie zu allerlei Auswertungen genutzt. Nach einer Bereinigung der bestehenden Daten dürfen wir uns aktuell über 901 Mitglieder freuen. Besonders erfreulich: mehr als die Hälfte der neu eingetretenen Mitglieder entschied sich für eine Mitarbeit im Verein.

Mitgliederwesen

Stand per 1. Januar 2021:

Total Mitglieder	901
davon Mitarbeitende	196
Aktivmitglieder	268
Ehrenmitglieder	21
Gönnermitglieder	258
Jugendmitglieder	19
Kollektivmitglieder	10
Passivmitglieder	325

Mutationen im 2020:

Total Eintritte	47
davon Mitarbeitende	26
Aktivmitglieder	14
Gönnermitglieder	6
Jugendmitglieder	3
Passivmitglieder	24

Total Austritte / Todesfälle	
Gemeldete Austritte	28
Gemeldete Todesfälle	9

Ausschlüsse infolge unbezahlter Beitragsrechnungen erfolgen 2021 und sind in der Statistik nicht berücksichtigt.

Unsere Verstorbenen

Hans Bernhard, Gerlind Christener, Fritz Grotz, Hans Langhart, Carl Linsi, Ernst Müller, Heinz Müller, Annelies Schneider-Schatz und Willy Ulmer

Wir bitten den Kolleginnen und Kollegen ein ehrendes Andenken zu bewahren und entbieten den Hinterbliebenen unser aufrichtiges Beileid.

Roger Bennet,
 Leiter Administration



Das Jahr 2020 stand auch für den DVZO im Schatten von Corona. Lange war nicht klar, ob und wie unser Verein in die Saison starten kann. Um die Corona-Bedingungen des Bundes zu erfüllen wurde eigens die Arbeitsgruppe Corona mit vier Personen zum Leben erweckt. Und dann ging es plötzlich schnell. Als erste Museumsbahn der Schweiz konnten wir am 7. Juni unsere Loks unter Dampf setzen und die ersten Passagiere begrüßen. Die Freude war gross, die dahinterstehende Betriebsorganisation noch etwas grösser, schliesslich musste einiges angepasst werden, damit es den Schutzkonzepten genüge tat. So wurden Ständer mit Desinfektionsmittel platziert, die Züge wurden an allen Endbahnhöfen der Fahrten gereinigt und desinfiziert und es wurden Masken angeboten, da das Personal wie auch die Fahrgäste ab Juli ausschliesslich mit Masken befördert wurden. Durch eine regelrechte «Nacht-und-Nebel-Aktion» wurde auch die beliebte «Perronbeiz» in Bauma anhand des Branchen-Schutzkonzeptes umgebaut, so dass sich die Gäste mit einem eingeschränkten Angebot verpflegen konnten. Trotz allem Aufwand blieb der erste Fahrsonntag wohl wegen des schlechten Wetters deutlich hinter den üblichen Zahlen zurück. Nur etwa einen Drittel der sonst üblichen Gästeanzahl fand den Weg in unsere Züge.

An den zehn statt zwölf Fahrsonntagen war das Fahrgastaufkommen im Schnitt rund 20 Prozent tiefer als im Vorjahr. Die Besucherzahlen blieben während der Saison soweit konstant. Bereits am zweiten Fahrsonntag haben sich die Besucherzahlen deutlich gesteigert und gegen Ende Saison nahm das Fahrgastaufkommen stetig zu. Besonders in dieser Saison wurden fast alle Züge am Morgen mit fünf Wagen und am Nachmittag mehrheitlich mit vier Wagen geführt. So konnte jederzeit sichergestellt werden, dass der Abstand bei den Passagieren eingehalten werden konnte. Ein positiver Nebeneffekt für unsere Passagiere: ein Kampf um die Fensterplätze konnte so vielfach vermieden werden. Beliebt waren auch unsere Buffetwagen, die leider erst ab Juli mit einem Wagen und ab August dann mit beiden Wagen

verkehrten. Trotz der jeweils verstärkten Züge konnte der Fahrplan dank dem regelmässigen Einsatz der Dampflok Eb 3/5 9 und der Ed 3/4 2 an den Fahrsonntagen gehalten werden. Es kam nur äusserst selten zu kleineren Verspätungen. Bei feuchter Witterung wurden die schweren Vormittagszüge teilweise bis Neuthal durch den Baumer Stationstraktor nachgeschoben.

Am ersten Fahrsonntag im Juli fiel die Dampflok Ed 3/4 2 wegen eines technischen Defekts aus. So gross die Enttäuschung zu Beginn war, umso grösser war die Freude des Lokführers, als kurzerhand die frisch aus längerem Werkstattaufenthalt entlassene Elektrolok Ee 3/3 16363 zum Einsatz kam. Im September kam die Ee 3/3 16363 nochmals zum Einsatz bei den Denkmaltagen.

Aufgrund der aussergewöhnlichen Lage wurden in diesem Jahr nur fünf Extrafahrten mit Dampf durchgeführt. Die Fahrten fanden ausschliesslich zwischen Bauma und Hinwil statt. Kommerzielle Fahrten auf dem übrigen SBB-Netz wurden mit Ausnahme von einigen Überfuhren nicht gemacht. Eine spezielle Probefahrt absolvierte die Dampflok Eb 3/5 9. Mit einem grossen Arbeitsaufwand wurde die elektronische Zugbeeinflussung der Lok temporär erweitert. Nach Tests auf dem Depotgelände in Bauma verkehrte mit einer Fahrt von Bauma nach Saland und Winterthur schweizweit erstmals eine Dampflok mit Geschwindigkeitsüberwachung.

Durch die ausgefallenen Extrafahrten gab es fast jeden Fahrsonntag einen kleinen Höhepunkt für das Rangierpersonal. Aufgrund der sehr minimen Rangiervorbereitungen am Fahrsonntag für Extrafahrten konnte das Rangierpersonal regelmässig eine Stunde früher den Tag ausklingen lassen und den Feierabend geniessen.

Durch den Rücktritt unseres langjährigen Betriebsleiter Jürg Hauswirth mussten viele Aufgaben neu verteilt, organisiert und koordiniert werden. Ein erster Schritt der Anpassung erfolgte durch die Einführung der Betriebsplanung, die sich der Detailplanung der Fahrten, Definition der Zugkompositionen

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Anheizzyklen	Einsatztage				Kilometerleistungen
		Fahrsonntage	Extrafahrten	Rangierfahrten	Probefahrten/sonstige Fahrten	
Ed 3/4 2	14	9	3	-	2	810 km
Ed 3/3 4	4	2	2	-	1	270 km
Eb 3/5 9	10	8	2	-	1	740 km
Ee 3/3 16363	-	1	2	-	1	190 km
Tem III 354	-	-	-	21	1	232 km
Tm III 9529	-	-	-	35	-	494 km
Be 4/4 15	Ausser Betrieb/Revision					30 km*
Ed 3/3 401	Ausser Betrieb/Revision					-
E 3/3 10	Ausser Betrieb/Revision					-
E 3/3 8518	Ausser Betrieb/Revision					-

*geschleppt



Aufgeräumte Stimmung im August 2020 im Führerstand der Lok 2 «Schwyz»

und der Trassebestellungen annimmt. Ebenfalls wurde auch der Reisedienst in neue Hände übergeben. Der Reisedienst, die Betriebsplanung und wie bisher die Gastronomie stellen nun die Bedürfnisse unserer Kunden sicher.

Eine Neuorganisation steht auch im Bereich Ressortleitung Betriebspersonal an. Unser bisheriger Ressortleiter Betriebspersonal, Christoph Felix, hat ebenfalls aus familiären Gründen (Vaterfreuden) seinen Rücktritt bekannt gegeben.

Betriebspersonal

Das Betriebspersonal war trotz den bestehenden Umständen und reduziertem Personalbestand immer motiviert, engagiert und sehr flexibel bei der Einsatzplanung. Die Personaleinteilung erfolgte dieses Jahr sehr kurzfristig und erforderte ein Jonglieren mit dem polyvalent einsetzbaren Personal.

Immer wieder musste der Personaleinsatz aufgrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen angepasst und umgeteilt werden. Vielen Dank für die Flexibilität an dieser Stelle an alle, die das möglich gemacht haben!

Leider konnten die jährlichen Repetitionstage nicht durchgeführt werden. Im Betrieb schlichen sich kleinere Unachtsamkeiten ein. Dies zeigte uns, wie wichtig unsere jährlichen Weiterbildungstage für das Personal sind.

Wir werden im Jahr 2021 unsere Ausbildungen intensivieren und den Fokus auch auf die Repetitionstage setzen.

Cornelia Keller,
Mitglied der Geschäftsleitung,
Betrieb

Betriebspersonal

Personalbestand	Januar	Dezember	In Ausbildung	Schnupperstifte
Lokführer total	14	13	-	-
davon Dampflokführer	10	9	-	-
davon Elektrolokführer	14	13	-	1
davon Traktorlokführer	14	13	-	-
Dampflokheizer (ohne Dampflokführer)	6	6	4	4
Lokbetreuer	10	12	-	2
Zugführer	8	7	3	-
Reisebegleiter (ohne Zugführer)	15	14	4	4
Rangierer (ohne Heizer, Lokführer)	4	3	-	-
Stationspersonal	13	11	1	2
Barrierenwärter	14	14	-	1
Verkauf Hinwil	4	3	-	-

Nun war es soweit. Höchste Zeit, um uns über die von unseren emsigen Vorgängern übernommenen Aufgaben einen Überblick zu verschaffen. Infos sammeln, auslegen, Statistiken erstellen, Schnittstellen überprüfen, Entscheidungen treffen, Aufgaben verteilen, Kaffee probieren, neue Organisation aufbauen, Anleitungen schreiben, Personal rekrutieren, Schulung und Putztag organisieren, Anfragen beantworten, Offerten machen, nochmals Kaffee probieren... und auf einmal war alles anders.

Nach dem ersten Schock erwachte das Gastronomie-Team aus der Lethargie. Nicht wie üblich alle auf ein Mal. Einzeln huschten sie in der Halle und den Wagen umher, bewaffnet mit Putzmaterial, Schutzkonzept, Doppelmeter, neuen Sitzplänen, neuen Angebotslisten, neuen Anweisungen, neuen Tischtüchern, neuen Schildern, neuen Einsatzplänen, so lange bis alles blitz blank und einsatzbereit war. Auch das Kaffeebrühen wurde fleissig geübt.

Noch bevor es richtig los ging: Abgesagt! All die vorgeplanten und vorbereiteten Extrafahrten und Hallenanlässe: Abgesagt! Die täglichen Fahrten im September und Oktober:

Abgesagt! Fahrzeugtreffen: Abgesagt! Saisonschlussfahrt: Abgesagt! Wir konzentrieren uns auf die verbleibenden Fahrsonntage, die neuen Anfragen und die Massnahmen zum Einhalten des Schutzkonzeptes. Jetzt aber nichts wie los! Zum ersten Fahrsonntag im Juli waren auch wir bereit! Bereit? Und wo sind denn unsere Gipfeli geblieben? Und der Kaffee? Und der Strom? Und die Anleitung, was in diesem Fall zu tun wäre? Gemeinsam wurden diese Hürden bis zur Abfahrt des ersten Zuges gemeistert. Heiss konnte unser erster selbstgemahlener und aufgebrühter Kaffee ausgetrennt werden.

Acht Fahrsonntage mit reduziertem Platzangebot und zwei Hochzeiten durften wir in dieser Saison ausrichten. 544 Portionen Kaffee und 159 Portionen von unseren standardisierten kalten Platten konnten wir, unter anderem, verkaufen. Eine spezielle, erfahrungsreiche Saison ging zu Ende. Vielen herzlichen Dank an alle Beteiligten.

Mara D'Agostini,
Mitglied Leitungsteam Gastronomie

Lokbetreuer

Der Saisonbeginn 2020 begann wegen Corona etwas später, das Team Lokbetreuer musste anfangs damit erst klar kommen. Wir haben 2020 trotz Corona viel geleistet. Zu Beginn hatten wir etwas Mangel an Leuten; es war ein wenig stressig, aber wir kamen klar, im Laufe der Zeit hatten wir manchmal fast zu viel Personal.

Das Lokbetreuer-Team übernahm die zusätzliche Aufgabe des «Fötzelns» beim Gleis 103. Da geht mein grosser Dank an Sven Lichtensteiger, der sich dafür jedes Mal bereitwillig die Zeit genommen hat.

Wir hatten zwei Austritte aus dem Team, haben aber nicht zuletzt dank den zwei Neuzugängen weiterhin genug Mitarbeiter. Ich finde es immer schön, wenn sich auch die junge Generation interessiert.

Ich begann, sowohl mein Personal zu begleiten und zu prüfen als auch Instruktionen zu geben. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich auch bei Phillip Schär der mich seit meinem ersten Tag beim DVZO unterstützt, bedanken. Er hat immer Tipps und zeigt den Lokbetreuern, wie es einfacher, sicherer und schneller geht. Im 2020 ging in unserem Team vieles nicht nach Plan Dank einer super Teamarbeit halfen wir uns gegenseitig, wo es nur ging.

Da wir nicht viele Fahrsonntage durchführen konnten, habe ich einige Lokbetreuer ermutigt, in der Werkstatt mitzuhelfen, damit wir für das Jahr 2021 bereit sind.

Björn Baumgartner,
Leiter Lokbetreuer

Barrierendienst

Trotz Lockdown und Corona war das Ressort Barrierendienst des Postens 98a im Neuthal nicht ganz untätig, selbst wenn es nur wenige Verkehrstage über das ganze Jahr gab.

Die elf aktiven und ein passiver Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen konnten immerhin mehrere Aufgaben erfüllen. Zum Auftakt des Betriebsjahres findet üblicherweise im April rechtzeitig vor Beginn des regulären Verkehrs der Praxistag statt. Dieser Tag ist absolute Pflicht für alle. Im Rahmen dieses meist einen ganzen Nachmittag dauernden Programms wird das Wissen aufgearbeitet und Neuheiten, welche den Dienst betreffen, werden allen bekanntgegeben, so sind wir für die neue Saison gut gerüstet. An erster Stelle stehen immer der sichere Bahn- und Strassenverkehr, wofür wir zualtererst verantwortlich sind. Aber auch die Überwachung der Strecke innerhalb unseres Bereiches ist wichtig, um Menschen und Tiere vom Bahngleis fernzuhalten und Unfälle zu verhüten. Über die vielen Jahre hat sich die Tradition etabliert, dass wir im Juli beim Posten einen gemeinsamen Grillplausch durchführen. Egal wie das Wetter ist, wir haben unser Zeltdach gegen Sonne und Regen und der inzwischen schön gestaltete Sitzplatz bietet Platz für alle. Die Teilnahme ist jeweils rege und viele bringen Kuchen, Salate oder Beilagen mit.

Im Laufe der Saison findet auch stets der Unterhalt der mechanischen Barrierenanlage statt, die trotz robuster Technik

gut gepflegt sein will. Seit 2020 machen wir dies anhand eines Pflichtenheftes und mit Checklisten. Zu unseren weiteren Arbeiten gehören auch die Kontrolle der Rillen im Übergang und die Pflege des Gartens und des Postenhäuschens, mit regelmässiger Reinigung. Das Jahr beenden wir jeweils im November mit einem Jahresschlusssessen, welches abwechselnd im Oberland oder Winterthur stattfindet.

Der Posten 98a ist in seiner Art ein einzigartiges Denkmal für einen Sektor des schweizerischen, ja weltweiten, Bahnsystems, da er seit 1996 hierzulande der letzte bediente Posten ist, bei welchem bei jeder Zugfahrt die Barrieren durch ausgebildetes Personal von Hand bedient werden müssen. Früher gab es hunderte solcher Posten, die jedoch alle verschwunden sind. So bilden wir einen unverzichtbaren Teil des historischen Eisenbahn-Ensembles in der grossen Familie des DVZO.

Die aktuellen Umstrukturierungen, welche auch den DVZO treffen, haben natürlich auch bei uns entsprechende Spuren hinterlassen und wir sind den anderen Ressorts dankbar, wenn wir immer mit einer reibungslosen und zeitnahen Zusammenarbeit rechnen können.

Cornelia Nufer,
Leitung Barrierendienst und Samuel Rachdi

Dampflädeli

Das Positive vorneweg: Die Covid-19-Pandemie inspirierte uns zur Einführung eines Online-Shops. Mit nur zwölf Bestellungen bis Ende Jahr war das Interesse am Online-Dampflädeli www.dampf-laedeli.ch zwar noch bescheiden und fiel als neue Einnahmequelle kaum ins Gewicht.

Das Dampflädeli mit seinem Standort an vorderster Front in der Baumer Bahnhofshalle ist an den Betriebstagen eine wichtige Auskunft- und Anlaufstelle für Besucher und Personal. Um den Erfordernissen der Coronavirus-Prävention nachzukommen, passten wir die Einrichtungen vor der verspäteten Betriebseröffnung entsprechend an. Nebst dem Billetverkauf hinter Plexiglas ist speziell die Einführung des bargeldlosen Zahlens erwähnenswert. Von diesem machte die Kundschaft besonders beim Billettkauf Gebrauch.

Der Umsatz bei den Souvenirartikeln betrug in der Corona-Saison an den Betriebstagen immerhin rund 9600 Franken.

Das ist aber ca. 50% weniger im Vergleich zum Vorjahr. Vollständig weggefallen sind die Souvenir- und Infostände an Spezialanlässen. Waren zu Jahresbeginn viele solche Extraleistungen fest eingeplant, fielen sie ab März allesamt dem Virus zum Opfer. Auch mit Samichlaus und Weihnachtsmarkt wurde nichts. Verständlich.

Personell erhielten wir ein klein wenig Verstärkung, womit unser Team auf fünf «Festangestellte» und zwei «Aushilfen» angewachsen ist. Und mit der Übernahme der Abrechnung der kompletten Tageseinnahmen sowie der Billettorganisation ist unsere Aufgabe noch interessanter geworden.

Helena und Hugo Wenger,
Leiter Dampflädeli

Ein gemütlicher Ort für einen wilden Haufen

Wer weiss, woher das Wort «Rotte» kommt? Das Substantiv «Rotte» stammt aus dem Mittelhochdeutschen «rot(t)e» und bedeutet wohl so viel wie «Schar» oder «wilder Haufen». Wikipedia schreibt dazu, dass als Rottenwagen im deutschen Sprachraum Bahndienstwagen bezeichnet werden, die einer Gruppe Gleisbauern, eben dieser Rotten, dazu dienen, sich zu verpflegen. Dazu befindet sich in diesen meist ausrangierten Eisenbahnwagen eine eingebaute Küche, die Rottenküche.

Nun denn, dass da ein wilder Haufen, also eine Gemeinschaft von Eisenbahnfans, die einen Tag lang für den DVZO hart arbeitet, irgendwann mittags den Küchenwagen stürmt, kann ich nur bestätigen. Verschwitzt, verrusst, hungrig und schwäzzend sucht sich Jeder/Jede einen Platz, um sich mit Speis und Trank zu stärken.

Ein- bis zweimal in der Saison koche ich als «Rottenköchin» mit Freundinnen zusammen das Mittagessen für das diensttuende Vereinsteam. Jedermann und Jedefrau, die an dem Tag rund um die Dampfbahn schafft, kann sich für das kräftige 3-Gang-Menü von 11.15–13.30 anmelden. Als «Küchenchefin» kann ich bestimmen, was ich an dem Tag kochen möchte, kann alles einkaufen, morgens früh über

Treppe und Gleis bis in den Wagen schleppen und dann loslegen, um ca. dreissig währschafte Essen zu zubereiten. Die rustikal einfache Küche ohne moderne Technologie fordert ganz schön heraus. Aber wir hantieren mit Monstereckochtöpfen, Riesenkellen, Gasflammen und Wasserkrügen, was das Zeug hält, um alle hungrigen und durstigen Seelen zu bedienen. Seit Neustem werden unsere Bemühungen sogar mit je einer Spülmaschine und Kaffemaschine unterstützt. Letztere muss den Vergleich mit einer italienischen Cafébar nicht scheuen. Ich bin absolut nicht eine Profiköchin, aber das «freestyle-cooking» macht viel Spass, ich werde mit viel Dankbarkeit belohnt und habe ein gutes Gefühl, etwas für eine Gemeinschaft getan zu haben. Obendrein ist es für mich als Schreibtischtäterin ein fantastisches körperliches Workout.

Ich hoffe fest, dass der Rottenwagen als «Institution» beim DVZO immer bestehen bleibt, weil es einfach ein Ort ist, der gebraucht wird und wo Menschen sich treffen können.

Übrigens: Der Verein sucht immer Leute, die gerne einen Sonntag im Rottenwagen kochen

Sylke Hauf,
Mitglied Rottenwagen-Team



Einkäufe für das Personal eines Fahrsonntags an der Bahnschranke zum Rottenwagen

Das Berichtsjahr des Reisedienstes begann erwartungsfroh mit einigen saftigen Leckerbissen im Auftragsbuch. Sowohl für die Stammstrecke wie auch insbesondere für Charterfahrten mit der Lok 9 im grösseren Umkreis bestand erhebliches Interesse und es waren bereits einige verbindliche Bestellungen eingegangen. Aus bekannten Gründen wurde fast alles abgesagt; die erste Gesellschaft traf es bereits Ende März. Lediglich im Lauf des Hoch- und Spätsommers liessen es sich sechs kleinere Gesellschaften doch nicht nehmen, auch unter Pandemie-Bedingungen einen Extrazug auf der Stammstrecke zu mieten. Es gab aber keine einzige bezahlte Fahrt ausserhalb und auch keine elektrische Extrafahrt. Ebenfalls wenig nachgefragt waren die Gruppenreservierungen in den öffentlichen Zügen, war doch im Ausnahmejahr 2020 das individuelle Reisevergnügen im kleinen Familienkreis definitiv mehr angesagt als die Radiowanderung. Grösseres Reservations-Interesse verzeichnete lediglich der Buffetwagen, wo man auch ab Juli unter Hinterlegung der Kontaktdaten ohne Mund-Nasenschutz die Fahrt geniessen durfte. Die stark verkleinerte Anzahl Tische erforderte manches Tetris, um die Gäste nach ihren Wünschen zu platzieren. Etliche Kurse waren denn auch sehr rasch ausgebucht. Der Verkauf von Gutschein-Arrangements lief mit 76 Geschenkschlägen im Grossen und Ganzen ähnlich gut wie in den Vorjahren. Lediglich während den Wochen des ersten Shutdowns wurde während einiger Monate fast nichts nachgefragt.

Per Ende 2020 wurde der Reisedienst an das DVZO-Sekretariat übergeben, womit ich mich von diesem 14 Jahre lang ausgeübten Amt zurückziehe. Eine Gelegenheit noch einmal zurückzuschauen. Entstanden war der DVZO-Reisedienst aus der Beauftragung des damaligen stellvertretenden SBB-Kreisdirektors III Jakob Rutschmann an verschiedene Bundesbahn-Dienststellen, dem musealen Dampfbetrieb im Zürcher Oberland Support zu gewähren. Auftragsnummern und Finanzcontrolling gab es noch nicht, die Legitimation war

mit der «Schaffung eines attraktiven Tagesausflugziels mit Erzielung von zusätzlichen Billetteinnahmen durch den ausgelösten Anreiseverkehr» hinreichend gegeben. Das zunächst von Kantonsrat und Stationsvorstand Kurt Domeisen, später von den Bahnhofsvorständen Gerold Luley, Ernst Schoch und zuletzt von Thomas Locher geleitete Team des Bahnhofs Bauma erhielt den Auftrag, die Reservationen für die öffentlichen Dampfzüge entgegenzunehmen und die Charterwagen zu bewirtschaften, die jeweils am Vortag eines Fahrsonntags im Rahmen von Extrazügen gemietet werden konnten. Vom Chef über den Ablöser bis zum Lehrling waren die Baumer Stationler den Dampfbahn-Kunden täglich vom ersten bis zum letzten Tösstaler (mit nur gut 4 Stunden Nachtpause) zu Diensten, sei es am Schalter, telefonisch, später per Fax oder am Schluss auch per E-Mail. Die einen Kolleginnen und Kollegen empfanden dies als willkommene Bereicherung des Bähnler-Alltags, den anderen war die Beschäftigung mit den Vereinsmeiern und ihren Besuchern eher lästig bis zuwider. De facto amtierte der SBB-Vorstand auch als Betriebschef des DVZO. Er bestimmte die Zusammensetzung der Züge und liess das seine Rangierarbeiter auch gleich umsetzen (zu dieser Zeit war es sich der DVZO gewohnt, mit der Lok aus dem Depot an den fertig formierten Zug zu fahren; kurzfristige Manöver waren selten und hatten Ereignischarakter). Nachdem ich 1997 als SBB-Betriebsdisponent nach Bauma und 1998 zum DVZO-Betriebsleiter gewählt wurde, konzentrierte sich der Brennpunkt der Informationen und des Interesses immer mehr auf mich. Da die SBB mittlerweile ein erhebliches Entgelt für ihre Leistungen forderten, lag 2007 die private Übernahme im (für den Verein deutlich günstigeren) Mandatsverhältnis nahe. Seither gingen etwa 500 Leistungs-Kontrakte mit gut 3 Millionen Franken Umsatz über den Arbeitsplatz des Reisedienstes.

Jürg Hauswirth,
Leiter Reisedienst



Lok 9 ist im Frühling 2018 mit einem Extrazug im letzten Abendlicht unterwegs



Jürg Hauswirth im Element

Das 2020 war insgesamt ein gutes Jahr für unsere Lokomotiven. Die Maschinen leisteten zuverlässige Dienste und wir hatten keine grösseren Ausfälle zu verzeichnen. Nachdem die letzten Jahre von Ausserbetriebnahmen und andauernden Revisionen geprägt waren, konnten dieses Jahr gleich zwei Loks frisch gestärkt und munter wieder den ordentlichen Betrieb aufnehmen. Dies waren unser «Bijou» Ed 3/3 Nr 4 «Schwyz», deren anhaltendes Bauchweh infolge eines lästigen Injektorproblems auf der Heizerseite endlich gelindert werden konnte mit einem nagelneuen Injektor aus Italien und die Ee 3/3, welche nach intensiven Pflege- und Ausbesserungsarbeiten Mitte Sommer auch wieder in den Dienst zurückkehrte. An dieser Stelle ein grosses Dankeschön an die involvierten Personen, welche diese Projekte massgeblich vorangetrieben haben: Willi Reichlin (Lok 4 und Ee 3/3), Patrick Ramel (Ee 3/3) und Andrea Lareida (Ee 3/3).

Selbstverständlich wird uns dennoch nicht langweilig und es laufen auch noch aktive Grossprojekte:

Uster konnte in Zusammenarbeit mit Kesselschmid Demian Soder kurzfristig eine grössere Sanierung der Feuerbüchse und Stehbolzen am 401 realisieren und ist nun auf gutem Weg beim Wiederausbau. Die Be 4/4 BT 15 wurde in der zweiten Saisonhälfte nach Uster überführt, um eine genaue Bestandsaufnahme mit Blick auf eine Wiederinbetriebnahme durchzuführen. Kurz vor Saisonbeginn wurden an einem Spurrkranz der Lok 2 beträchtliche Schäden festgestellt, was ein Überdrehen der Bandagen auf dem Unterflurdrehbank erforderte. Ein kleiner Trupp aus Bauma überführte die Lok daher Anfangs Mai nach Oberburg, wo die Arbeiten ausgeführt werden konnten, gerade rechtzeitig für den verspäteten Saisonstart.

Die neue Arbeitsteilung zwischen Uster (Mittel- und Grossunterhalt) und Bauma (Klein- und Mittelunterhalt) hat sich nun sehr gut eingespielt und die Leistungssteigerung ist sichtlich spürbar. In Bauma erhielten wir regen Zuwachs in der ersten Jahreshälfte durch ein paar sehr engagierte neue Mitstreiter. Daraus haben sich nun bereits vier hervorragende Heizeranwärter geformt.

Die überarbeiteten Prozesse und Methodik der Instandhaltungsdokumentation sind bereits auch schon zur Routine übergegangen. Die sehr einfache Dokumentenablage auf der Dropbox hat sich bestens bewährt und ermöglicht jederzeit einen raschen und standortunabhängigen Zugriff auf die Daten. Sobald die Vereins-interne Cloudlösung da ist, ermöglicht der flexible Aufbau der Ordnerstruktur einen raschen Transfer.

Status der Triebfahrzeuge

Lok 2

Nach dem Überdrehen der Bandagen in Oberburg leistete sie gute und sehr zuverlässige Dienste durch die ganze Saison. Diverse kleinere Arbeiten konnten zwischen den Betriebstagen erledigt werden, was die Pendenzenliste für den Winter sehr kurz hält.

Lok 4 «Schwyz»

Nach dem Einbau des neuen Injektors der Marke Giudici zeigte sich unser «Grosi» in jugendlicher Freude. Dennoch gibt es noch die einen oder anderen Pendenzen, welche aufzuholen sind. Unsere Heizerstifte haben sich diesen Winter der Lok angenommen, bereiten sie für die innere Kesselinspektion vor und erlernen das Revidieren von Armaturen am «reichen Arbeitsvorrat Lok 4».

Lok 9

Mit dem Dampfloki-Club Herisau (DLC) wurde der Zusammenarbeitsvertrag angepasst und der DVZO wird neu Halter der Lok 9. Die Kooperation der Vereine rund um den Unterhalt der Lok hat sich stark intensiviert. Diverse DLC-Mitglieder leisten grossartige Einsätze beim Dampflokunterhalt in Bauma. Die Lok 9 ist gut in Schuss und immer eine zuverlässiges «Ross». Die einen oder anderen Pendenzen werden in einem stetigen Trott abgearbeitet.

Lok 401

Nach der Hiobsbotschaft letztes Jahr wurden im Frühling sämtliche Stehbolzen durch Demian Soder ersetzt. Ebenso wurde eine Anpassung an den Feuerbüchswänden vorgenommen. Das Team Uster ist momentan mit dem Wiederausbau beschäftigt und rechnet mit einer Vollendung im Verlaufe des 2021.

Lok 8518

Die Finanzmittel für die Kesselrevision der ehemaligen Lok 10 wurden im Frühjahr zugunsten des 401 verschoben. Somit war bis Ende Jahr unklar, was aus dem Projekt «aus Zwei mach Eins» (Kessel 10 kommt auf Fahrwerk 8518) wird. Ende Jahr wurde entschieden, die noch benötigten Finanzmittel im Budget 2021 freizugeben. Kesselschmid Demian Soder kann nun den Kessel fertigstellen, wonach die 8518 voraussichtlich nächstes oder übernächstes Jahr wieder in Betrieb gehen wird.

Ee 3/3 16363

Nach zweijähriger Werkstattpause kehrte die Lok Mitte Saison wieder in den Dienst zurück. Dabei wurde das Transformatoröl regeneriert, ein Druckübersetzer in die Regulierbremse eingebaut, Fahrmotorkohlen ersetzt und noch viele weitere kleine Arbeiten ausgeführt. Wir freuen uns, das «Zwergkrokodil» wieder in Betrieb zu sehen.

Be 4/4 BT 15

Die BT 15 befindet sich zu einer Bestandsaufnahme in Uster. Unter der fachkundigen Leitung von Max Wittwer sind die Drehgestelle freigelegt worden und wird nun eine Analyse über den generellen Zustand durchgeführt und welche Arbeiten nötig sind, um die Lok wieder sicher in Betrieb nehmen zu können. Gefestigte Erkenntnisse sollten während des laufenden Jahres vorliegen.

Traktoren Tm III, Tem III und Tm II

Die Traktoren haben alle einen gründlichen Check Up erhalten und es wurden verschiedene Arbeiten ausgeführt. Das Transformatoröl im Tem wurde ebenfalls regeneriert. Alle drei Fahrzeuge leisten zuverlässige Dienste, welche wir nicht missen möchten.

Wir von der Ressortleitung bedanken uns herzlich bei unseren Teams, welche mit viel Elan und Engagement unsere alten Damen in Schuss halten. Interessierte an der Mitarbeit können sich jederzeit für einen Schnuppereinsatz bei uns melden.

Gert Nattefort und Kim Nipkow,
Leiter Triebfahrzeuge



Dimitri bei der Pflege der Luftpumpe



Unsere Heizerstifte Stefan, Dominic, Florian und Sergio (v.l.n.r.)



Hanspeter beim Abschmieren des Triebwerks der Lok 9



Drei auf einen Streich...

Im Frühling durften wir nach langjährigen Revisionen und Reparaturen dem Betrieb die drei Wagen F 204, C4 9394 und C 6109 übergeben.

Hochzeitswagen

Im Herbst konnte der HOWA nach der Fahrwerksinstandsetzung in Uster wieder dem Betrieb übergeben werden.

Feldschlösschenwagen

Die Arbeiten am Wagen kommen sehr gut voran. Mittlerweile sind alle Holzbalken und die Dachquerträger wieder montiert.

C 6075

Nach dem F 204 hat die Crew in Bauma mit der Instandsetzung des Untergestells sowie der Inneneinrichtung am C 6075 begonnen.

Die Arbeiten kommen sehr gut voran. Arbeitsgruppe Instandhaltungsregelwerk für historische Fahrzeuge 2020 startete eine Arbeitsgruppe in Olten mit dem Erstellen eines Instandhaltungsregelwerks für historische Fahrzeuge auf Stufe RTE. Mittlerweile besteht die Arbeitsgruppe aus 13 Vereinen. Die Technik Wagen des DVZO darf dort ebenfalls mit einem Sitz mitwirken.

Personelles

Der Personalbestand in Uster und Bauma ist in etwa konstant geblieben. Aussicht auf das kommende Jahr in Uster erhält der WR 151 eine Brems- und Fahrwerkrevision. Anschliessend benötigt der FIWA in Uster eine komplette Untergestell-Sanierung. In Bauma laufen die Arbeiten am C 6075 auf Hochtouren weiter.

Schlusswort

Ich möchte mich bei unseren Mitgliedern in der Technik für Ihren unermüdlichen Einsatz herzlichst bedanken. Ein grosser Dank geht auch an unsere Lieferanten und Partner, welche uns immer wieder finanziell und materiell unterstützen.

Ich freue mich auf die weiterhin gute und kollegiale Zusammenarbeit und wünsche allen von Herzen für das kommende Jahr gesundheitlich, beruflich und privat nur das Allerbeste.

Michael Bollmann,
Leiter Wagen



Bahningenieurin Daniela von Moos der Sursee-Triengen Bahn (ST) mit dem Tm II an der Station Ettenhausen-Emmetschloo

Mitte Januar erfolgte eine detaillierte Untersuchung der korrodierten Stellen am Weissenbachviadukt. Jede Stelle wurde in Umfang und Stärke mit Ultraschall vermessen und dokumentiert. Diese Daten gingen anschliessend an das Ingenieurbüro ACS-Partner zur rechnerischen Überprüfung der Tragfähigkeit. Ende März erlaubte der Brückeningenieur die Rücknahme der im Vorjahr notfallmässig verfügten Lastbeschränkungen. Im Lauf des Sommers wurden lokale Ausbesserungen an den korrodierten Stellen am Weissenbachviadukt vorgenommen.

Auf dem Abschnitt Bäretswil – Bauma wurde mit der Sanierung der Fahrleitung begonnen. Als erste Etappe kamen im Berichtsjahr die Erstellung der Schutzstrecke sowie die Erneuerungsarbeiten an drei von sechs Abschnitten mit Ersatz von Fahrdraht, Tragseil, Hängern und Abspannungen zur Ausführung.

Weitere Arbeiten im Lauf des Jahres 2020:

- Installationskontrolle an der Bahnübergangssteuerung Bussenthal
- Ultraschall-Prüfung der Schienen und Behebung der wenigen Fehler
- Umsetzung der Corona-Auflagen
- Kleinunterhalt der Fahrbahn durch Lehrlinge von Login
- Entsorgung von alten Holzschwellen am Lagerplatz Bäretswil und Aufstellung eines Materialcontainers
- Funkansteuerung der Bahnüberganganlagen auf konzessionierte Frequenz umgebaut
- Spülen der Entwässerungen in 4.5 Arbeitstagen pro Streckengleis
- Immer wieder Grünschnitt. Und Holzschnitt
- Erste «richtige» Pflugeinsätze durch den Tm" ex Bodensee-Toggenburg-Bahn

Die streckenverantwortliche Bahningenieurin Daniela von Moos ist mit der Infrastruktur Hinwil–Bauma in ihren 80 Stellenprozenten vollauf ausgelastet. Fallweise erhält sie Unterstützung durch weitere Mitarbeiter der ST und der Trienger Dampf-Betriebsgruppe sowie durch externe Auftragnehmer.

Streckenbenutzung 2020:

Zement-Zufuhr Bäretswil Tobel	121 Zugpaare à 110/55 t
Kies-Zufuhr Bäretswil Tobel	36 Zugpaare à 760/300 t
Konzessionierter Personenverkehr Bauma–Hinwil	60 Zugpaare
Extrazüge EVU (Charter- und Dienstfahrten)	14 Zugpaare
Instandhaltungsverkehr ST	ca. 200 Fahrten

Erstmals seit vielen Jahren war mit den Kies-Zufuhren wieder erheblicher Ganzzugverkehr auf der früheren Uerikon-Bauma Bahn zu verzeichnen. Ab August bis Ende Jahr fahren wöchentlich zwei Halbzüge zum Ablad im Bäretswiler Anschlussgleis FBB. Grund dafür ist die allmähliche Erschöpfung der Kiesvorräte in Bäretswil, so dass nun regelmässig Ware aus dem Zürcher Unterland herangeschafft werden muss. Zum Jahresende wurde durch die Aufsichtsbehörde die ablaufende Infrastrukturkonzession für den Abschnitt Hinwil–Bäretswil um 50 Jahre bis 2070 verlängert.

Jürg Hauswirth

Seit einem guten Jahr beaufsichtige ich nun die Liegenschaften des DVZO, was mir Freude bereitet, denn es gibt immer etwas zu tun.

Historische Bahnhofhalle in Bauma

Anstelle des Dauerauftrages für die Reinigung der Dachkannel (Kosten pro Jahr ca. CHF 5000.–, Vertrag gekündigt) konnte eine viel kostengünstigere Lösung gefunden werden. Für ca. CHF 300.– im Jahr wird dies nun von mir zusammen mit ebenfalls pensionierten Berufskollegen und Helfern vom DVZO erledigt. Des Weiteren mussten Schmierereien und Graffiti entfernt und übermalt werden. Leider kam es auch zu Sachbeschädigungen, da der Einstig über den Zaun in die Halle sehr einfach ist. In diesem Zusammenhang wurden Offerten für eine Videoüberwachung eingeholt.

Am Bahndiensthaus mussten die verfaulten Giebelbretter erneuert werden. Auch sonstige Holzreparaturen wurden ausgeführt.

In der grossen Lokremise gibt es mittelfristigen Handlungsbedarf für Renovationen wie zum Beispiel neue Fenster.

Barrierenposten Neuthal

Hier wurden die Originalfenster aussen renoviert.



Ein Kleinod unter den Liegenschaften und 2021 ein Jubiläum: der Barrierenposten 98a beim Bahnhof Neuthal feiert sein 25jähriges Bestehen beim DVZO

Bahnhof Bäretswil

An der Rampe waren die Anpralleisen angerostet und mussten neu angeschraubt und gestrichen werden. Hier wird gelegentlich der Heizöltankersatz ein Thema sein. Weitere Renovationsarbeiten sind noch pendent. Die Parkplätze sind z.Z. alle vermietet.

Remise Wald

Am meisten Aufwand geben das Nebengebäude und insbesondere die Dächer. Die nötigsten Dachreparaturen wurden gemacht. Die Gebäude sind jedoch ganz allgemein in einem schlechten Zustand und weitere Reparaturarbeiten sind unvermeidlich.

Zusammenfassung:

Mit Ausnahme der Halle in Bauma bereiten die in die Jahre gekommenen Gebäude einen relativ grossen Aufwand an Reparaturen.

Hermann Loosli,
Leiter Liegenschaften



Teaminstruktion bei herrlichem Sommerwetter vor dem Depot Bauma

Der Standort/Werkplatz Bauma ist eines der wichtigsten Zentren innerhalb des DVZO. Hier bündeln sich die Kräfte verschiedener Ressorts und Stabstellen. Weiter ist es unser betrieblicher Dreh- und Angelpunkt. Es gilt hier allen möglichen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht zu werden. Die Aufgabe als «Platzchef» ist nicht immer einfach und bedingt ein gutes Fingerspitzengefühl bei den vielen Anfragen aus den Ressorts.

Vergangenes Jahr konnten wir am Standort Bauma ohne grössere Vorkommnisse oder Unregelmässigkeiten alle Tätigkeiten abwickeln. Trotz Corona konnten wir dank Schutzkonzept mehrheitlich das ganze Jahr den Betrieb aufrechterhalten. Einzig gegen Jahresende war «etwas der Wurm drin». Einer der beiden Depotkompressoren für die Druckluft erlitt einen Korrosionsschaden. Als Ursache konnte ein Fehler bei der vorhandenen Entwässerung des Druckbehälters festgestellt werden. Durch den Schaden war kurzzeitig unsere Sandstrahlanlage ausser Betrieb und die Arbeiten der «Wagencrew» gerieten ins Stocken. Weiter gab es im Dezember einen Zwischenfall mit umweltbelastenden Stoffen, welche bei Arbeiten durch eine Lieferfirma an einem Wagenuntergestell freigesetzt wurden. Die Massnahmen zeigten Lücken innerhalb der internen Abläufe auf. Diese konnten nun geschlossen werden oder werden noch weiterführend behandelt.

Als grosse Verbesserung für alle aktiven Mitarbeiter wurde der erste Teil eines einheitlichen Schliesskonzeptes am Standort Bauma umgesetzt. Der Abschluss ist für 2021 geplant. Diese Massnahme erleichtert alle Zutritte zu den verschiedenen Lokalitäten und ermöglicht das aktive Vergeben von Zutrittsberechtigungen. Wir konnten so wieder die Kontrolle über alle im Umlauf befindlichen Schlüssel erlangen. Weiter wurden verschiedene Massnahmen beim Arbeits- und Gesundheitsschutz umgesetzt. Als grösstes Teilprojekt wurde

innerhalb der Malerei eine Lüftungsanlage montiert. Diese saugt die freigesetzten Lösungsmitteldämpfe ab und verbessert die Arbeitsbedingungen innerhalb des Raumes erheblich. Weiter leistet dies auch einen grossen Beitrag beim Brandschutz. Herzlichen Dank noch einmal an den Spender der nicht mehr benötigten Lüftungsanlage.

Der DVZO konnte im vergangenen Jahr bei der Entsorgung aller erdenkbaren Sonderabfälle eine bis heute erfolgreiche Zusammenarbeit mit einem schweizerischen Entsorgungunternehmen eingehen. Dies ermöglicht uns ab sofort die zeitgemässe und fachlich korrekte Entsorgung der am Standort anfallenden Sonderabfälle. Das Angebot wird laufend den Werkstattbedürfnissen angepasst und erweitert.

Zusammen mit Betrieb und der Wagentechnik wurde Ende der Saison erstmals eine strikte Winterordnung bei den Fahrzeugen umgesetzt. Ziel ist das optimale Nutzen der gedeckten Abstellgleise innerhalb der Wagenhalle. So konnten auch alle historisch wertvollen Güterwagen unter Dach abgestellt werden. Ebenfalls können unnötige Rangierfahrten während der Schneeperiode minimiert werden, was auch die Schneeräumung auf dem Areal Bauma vereinfacht.

Im Jahr 2021 werden weitere Verbesserungen innerhalb und ausserhalb der Lokremise angegangen. Es gilt die Lagerflächen zu optimieren. Nicht mehr benötigte Materialien im Freilager werden verkauft oder entsorgt. Es gilt unser Materialbestand auch im Hinblick auf das Depotprojekt zu optimieren. Weiter wird wie erwähnt die zweite Tranche der Schlösser ersetzt. Laufend wird auch die Zusammenarbeit mit allen Lieferanten überprüft und allenfalls neuen Bedürfnissen angepasst.

Lukas Trüb,
Leiter Werkplatz Bauma



Starke Typen Ende Februar 2020 in Uster. Ob sich die Lok tatsächlich mit Muskelkraft bewegen lässt?

Das Team Uster, mehrheitlich Pensionierte, führt für den DVZO in seinen gut ausgerüsteten Werkstätten die mittleren und grossen Unterhaltsarbeiten an den Triebfahrzeugen und Wagen durch. Untergebracht sind wir in der Lokomotiv-Remise beim Bahnhof Uster.

Das Jahr 2020 war für uns ein ganz besonderes Jahr. Zum einen Corona: der Werkstattbetrieb war während drei Monaten eingestellt und seither arbeiten wir mit entsprechenden Schutzmassnahmen. Auf der anderen Seite haben wir diverse höchst unterschiedliche und spannende Projekte. Die am Kessel der Lok 401 entdeckten Schäden mussten durch einen Kesselschmied repariert werden. Dazu wurde der Kessel ausgebaut und in die Kesselschmiede nach Dintikon AG gebracht. Mittlerweile ist der Kessel wieder zurück auf der Lok.

Mit der Lok 15 der ehemaligen Bodensee-Toggenburg Bahn (BT) befindet sich zum ersten Mal eine Elektrolok in unserer Werkstatt. Der Lokomotivkasten steht auf Hilfsdrehgestellen wintersicher verpackt im Freien neben der Wagenremise. Die Drehgestelle werden in der Lokhalle untersucht; ein Gleis der Lokremise ist quasi zum Drehgestell- und Motoren-Prüfstand geworden.

Daneben wartet die Lok 8518 auf den Kessel, der zurzeit beim Kesselschmied repariert wird. Sobald die Lok 401 wieder in Betrieb ist, werden wir diese Lok wieder zusammenbauen.

In der Wagenhalle ist ein Gleis für den Wiederaufbau des Bierwagens «Feldschlössli» reserviert. Auf dem Nebengleis wird jeweils ein Personenwagen revidiert. Im letzten Jahr waren dies die Abschlussarbeiten am Personenwagen C4 9394, die Revision des HOWA und aktuell ist der Buffetwagen WR 151 in Arbeit.

Zwischendurch wird das Gleis für die Arbeiten an der BT 15 verwendet. Die Lok ist zu lang für die Drehscheibe; sie kann nicht gedreht und in die Lokremise gebracht werden. Damit die Lok durch das Hallentor passte, mussten zuerst die Stromabnehmer und Teile des Daches entfernt werden. In der Halle wurden dann die Drehgestelle entfernt und der Kasten auf Hilfsdrehgestelle umgesetzt. Als nächstes wird der Zustand des Kastens untersucht.

Meiner Kollegin und meinen Kollegen ein herzliches Dankeschön für ihre wertvolle und engagierte Mitarbeit.

Gert Nattefort,
Leiter Werkplatz Uster

Projekt Zeitreise Herbst Zürcher Oberland

2020 wollte der DVZO etwas Grosses wagen. Nach über vierzig Jahren zuerst Einzugs- und seit den späten 80ern Zweizugbetrieb an jeweils zwölf Fahrsonntagen im Jahr war die Zeit gekommen, das Angebot auszubauen und breiter abzustützen. Doch die Frage war, wie der DVZO das denn machen soll, ohne die eigenen Ressourcen überzustrapazieren?

Während zwei Jahren hat ein kleines Projektteam ein ausgeklügeltes Konzept für einen täglichen historischen Bahn- und Busbetrieb im Zürcher Oberland entwickelt. Abgestützt auf eine nachhaltige Kooperation mit sieben anderen Museumsbahnen und einem externen Busbetreiber wäre es erstmals möglich gewesen, die verstreuten industriekulturellen Trouvaillen im Zürcher Oberland während sechs Wochen im Herbst authentisch für Besucher zu erschliessen und miteinander zu verbinden.

Mit im Boot sind ebenfalls zehn Gastronomiebetriebe und vier Museen aus dem Oberland. (Details finden sich im Fahrplanflyer und Dampfexpress 2020)

«Wäre»... Leider erfuhr das ambitionierte und zukunftsweisende Projekt einen herben Rückschlag, als anfangs Jahr beim Bundesverwaltungsgericht zwei Einsprachen eingingen, um die Erteilung der für das Vorhaben benötigten Konzession des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zu verhindern. Da somit keine rechtskräftige Konzession vorlag, mussten wir für das Jahr 2020 den täglichen Bahnbetrieb schweren Herzens ausfallen lassen. Was dennoch stattfinden konnte, war die tägliche Oldtimerbus-Route vom 4. September bis 18. Oktober. Der ursprüngliche Plan war, dass die historischen Züge die Anschlüsse an die S-Bahnen in Hinwil und Bauma bedienen und der Oldtimerbus dann die Feinverteilung ab den Bahnhöfen zu den Museen und Restaurants und in die Wandergebiete ermöglicht.

Die Busroute musste nun im ersten Anlauf also alleine auskommen, was bei einem Projekt, das von der Vernetzung lebt, natürlich schwierig ist. Dazu kam die Corona Pandemie, welcher der ganzen Transportbranche natürlich schwer zusetzte. Nichts desto trotz können wir auf ein verhalten positives Ergebnis zurückblicken. Der Oldtimerbus beförderte insgesamt um die 900 Fahrgäste. Für die Premiere eines täglichen, nostalgischen Busbetriebs ist dies unter Berücksichtigung dieses «Kaltstartes» gar keine schlechte Leistung.

Auch haben wir einiges lernen können: Nicht alle der verschiedenen eingesetzten Busmodelle waren gleich beliebt. Zukünftig soll der Schwerpunkt klar möglichst auf Schnauzenbussen liegen.

Der Bus zählte deutlich mehr Fahrgäste an den Tagen, an denen die Dampfbahn auch fuhr. Die Hulftegg war als Destination stärker nachgefragt als das Ghöch. Tendenziell sollten Rundfahrten mit dem Bus auch möglich sein. Der Preis war teilweise zu hoch.

Diese Erkenntnisse nehmen wir gerne mit und sind nach wie vor guten Mutes, das Projekt eines Tages in voller Grösse umsetzen zu können. Die Vernetzung Bus – Bahn – Museen und Gastronomie ist als Ganzes eine tolle Vision für unsere



Das Zürcher Oberland nostalgisch mit Bahn und Bus erkunden? Der Oldtimerbus verkehrt neu an allen regulären Fahrsonntagen

Region. Wann das sein wird, steht momentan noch in den Sternen. Abhängig ist dies vom Ausgang des Gerichtsent-scheides hinsichtlich der notwendigen Konzession, aber auch von der Entwicklung der epidemiologische Lage. Auf jeden Fall – mit oder ohne täglichem Betrieb – möchten wir die Zusammenarbeit mit den Partnern im Oberland intensivieren. Für das 2021 steht der Busbetrieb bereits wieder fest: Die Oldtimer fahren an vier von fünf Öffnungstagen die Drechslerei an und die Partnerrestaurants offerieren beim Vorweisen eines DVZO-Billetts ein feines Gratis-Dessert zum Mittagessen.

Der Oldtimerbus verkehrt neu auch an allen Fahrsonntagen ab Mai. Alle Detailinformationen werden Sie im Flyer 2021 und auf unserer Webseite finden.

Ein grosses Dankeschön für das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit geht an unsere Partner, ohne die dieses Projekt gar nicht möglich wäre. Besonders hervorheben möchte ich die Unterstützung von Zürioberland Tourismus, deren finanzielle Unterstützung es erlaubte, das Projekt überhaupt erst aus der Taufe zu heben, und die Marketing-zusammenarbeit mit busalpin.

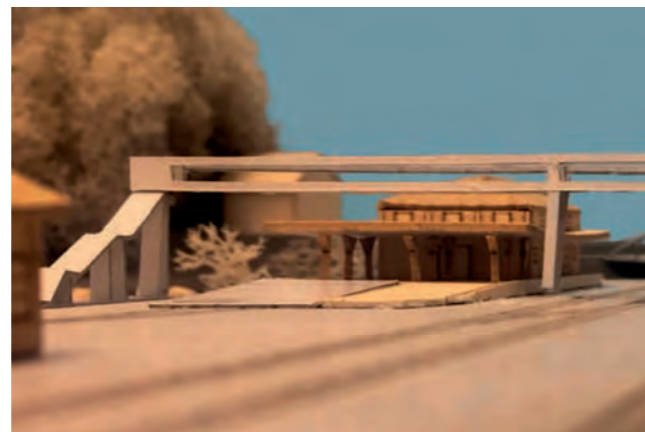
Christian Schlatter,
Projektleiter Zeitreise Herbst

Ein wichtiges Etappenziel in unserem Projekt «Depotareal Bauma 2020» ist die Einreichung des Bauprojekts zur Bewilligung beim Bundesamt für Verkehr. Diesem Ziel sind wir im Jahr 2020 einen grossen Schritt nähergekommen. Wo wir in der Planung stehen und wann der Umbau des Depotareals losgehen könnte, möchte ich Ihnen in den nachfolgenden Zeilen beschreiben.

Teilprojekt Passerelle Wattwil

Die Aufhebung des Bahnübergangs zwischen Lokremise und Bahnhof Bauma war 2016 gleichzeitig Auslöser für unser Projekt und während den darauffolgenden Jahren auch Anlass zu vielen Überlegungen für mögliche Lösungen. Die Aufgabe besteht darin, eine geeignete Passerelle für einen Gleisübergang von der Seite Bahnhofhalle / Aufnahmegebäude SBB ins Depotareal Bauma zu finden. Die Schweizerische Südostbahn SOB kam 2019 auf uns zu, ob wir die Passerelle Wattwil in unser Projekt Depotareal 2020 integrieren möchten. Das tönte natürlich wie Musik in unseren Ohren und wir begannen sofort mit den nötigen Abklärungen.

Die Passerelle Wattwil überspannte im südlichen Teil des Bahnhofs acht Gleise über eine Länge von 70 Metern. Die Fachwerkbrücke besteht aus drei Teilbrücken mit zwei Pendelstützen im Gleisfeld. Da die Gleise unter der Passerelle in Bauma aber nicht gleich verlaufen wie in Wattwil, besteht die Herausforderung, geeignete Stützenstandorte zu finden. Dies gilt auch für die Treppenauf- und -abgänge. Die bestehende Länge würde in Bauma eine Überspannung aller Gleise vom Parkplatz bis in das Flussbett der Töss erlauben. Dabei gilt wie sonst auch in der Werkstatt: Abschneiden geht einfach, etwas anfügen ist schwierig. So können die drei



Favorisierte Lage der Passerelle in Bauma mit Aufgang Ende Perron Gleis und Abgang Seite Töss.

Teilbrücken jeweils variabel um Einheiten à 1.7 m gekürzt werden. Eine Verlängerung der maximaler Einzelspannweite von 27.2 m ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Mit den gegebenen Rahmenbedingungen haben wir verschiedene Varianten der Passerelle geprüft. Am Ende überzeugt uns diese Variante:

Geplant ist, am südlichen Ende des Perrons zwischen Gleis 1 und der Bahnhofshalle den bahnhofsseitigen Aufgang zu setzen. Anschliessend führt die Passerelle über alle Gleise und am Güterschuppen vorbei, wo der tössseitige Abgang am äussersten Punkt ins Depotareal führt. So kann die gesamte Szenerie im Depotareal Bauma und vor der Bahnhofshalle überblickt werden, ebenso die Töss, welche seitlich am Depotareal vorbeimäandriert. Stellt man sich vor, wie unter der Passerelle die Dampflokomotiven zirkulieren, ist leicht nachvollziehbar, dass dies für unsere Besucherinnen und Besucher ein unvergessliches Erlebnis wäre.

Teilprojekt Güterschuppen

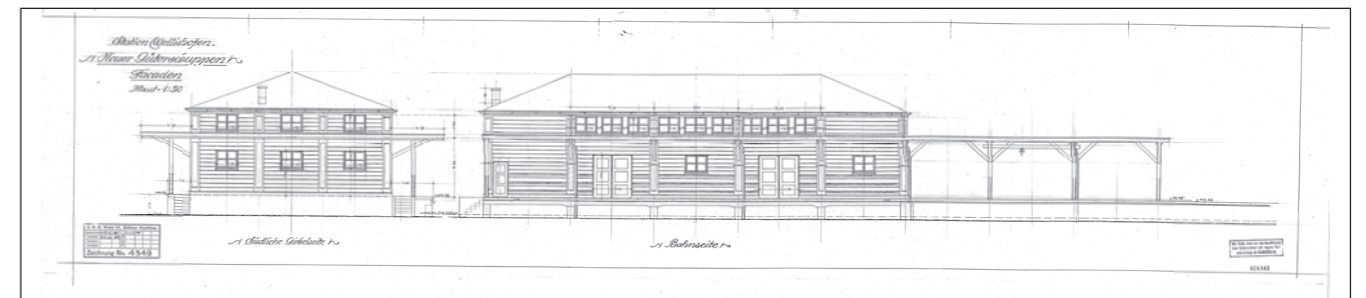
Beim Teilprojekt Güterschuppen konnten wir unser Projektteam erweitern: Neu unterstützen uns Stefan Bühler aus dem DVZO Vorstand und Philipp Maurer der Firma Bausatz GmbH. Philipp Maurer wirkt bereits seit vielen Jahren bei der Weiterentwicklung des Museums im Neuthal mit. Ähnliche konzeptionelle Überlegungen sind auch in unserem Projekt von zentraler Bedeutung.

Überraschend teilte uns die Projektleitung des SBB Immobilienentwicklungsprojekts Zürich Wollishofen Ende Januar 2021 mit, dass das Projekt in Zürich Wollishofen sistiert wird. Grund dafür ist die pandemiebedingte Liquiditätsengpass der Bundesbahnen. Das Projekt der SBB in Wollishofen ist mit unserem Projekt «Depotareal Bauma 2020» eng verknüpft, da es der Auslöser für die von der SBB finanzierte Translokation des Güterschuppens Wollishofen darstellt.

Der Entscheid der SBB hat aus unserer Sicht langfristig keine Auswirkungen auf unser Projekt. Die SBB schliesst die aktuelle Planungsphase noch mit uns ab und nimmt die Planung voraussichtlich wieder auf, sobald sich die Finanzlage entspannt. Dadurch hat sich unser Terminprogramm etwas entspannt, was uns erlaubt, die konzeptionellen Überlegungen



Stimmungsbild aus dem ehemaligen Zuhause des Kohlenkrans. Frühjahr 1962 in Winterthur.



Der Güterschuppen von Zürich Wollishofen soll einem Immobilienprojekt der SBB weichen. Plan: SBB

zur Belebung und Funktionsweise des Depotareals Bauma zu vertiefen. Im Rahmen der nächsten DVZO Generalversammlung am 28.4.2021 werden wir unsere Vereinsmitglieder über den weiteren Verlauf informieren.

Teilprojekte Wagenwerkstatt, Fahrleitung und elektro-mechanische Bauteile

Nach sorgfältiger Prüfung entschied die Vereinsleitung aus Kostengründen auf eine Translokation des Lokschuppens Altstetten zu verzichten. Mit dem Entscheid zum Neubau nach historischem Vorbild wurde das enge Korsett der gegebenen Gebäudehülle vom Lokschuppen Altstetten hinfällig. Dadurch stellen sich viele neue Fragen über die Anforderungen an den Neubau auf dem Depotareal Bauma. Peter Widmer hat als Ingenieur viel Erfahrung mit Bauprojekten. Er entwickelt mit den zuständigen DVZO-Ressortleitern aus der Technik die Anforderungen an das Projekt weiter, damit wir bald das Bauprojekt Wagenwerkstatt ausarbeiten können. Mit Fabian Sollberger und Ueli Spalinger haben wir zwei kompetente Mitarbeiter für die Teilprojekte Fahrleitung und

elektro-mechanische Bauteile gefunden. Fabian Sollberger unterstützt und berät die Fachplaner der Ingenieurgemeinschaft IG PNP+ bei der Reaktivierung der Fahrleitung ex Brugg von 1925. Diese soll in Zukunft im Depotareal die heutigen Gleise 203 und 213 im Depotareal und das Gleis 101 der Bahnhofshalle überspannen. Damit sind auch wieder Extrazüge mit elektrischer Traktion möglich, was wiederum in Zukunft grössere Fahrzeugtreffen in Bauma erlauben wird. Ueli Spalinger plant als Teilprojektleiter die Bauprojekte für die elektromechanischen Bauteile Kohlenkran, Portalkran und Lorenbahn. Diese Einrichtungen sind wahre technische Bijous und wir freuen uns, sie bald wieder im Betrieb zeigen zu können.

Baugrunduntersuchungen und Landerwerb

Um die für die Erarbeitung des Bauprojekts erforderlichen Baugrundkennwerte und Grundwasserhältnisse zu ermitteln, wurden im September 2020 von einem spezialisierten Unternehmen Kernbohrungen und Rammsondierungen ausgeführt. Die gewonnenen Bohrkerne geben Informationen



Die Passerelle vor dem Rückbau in Wattwil

über den Untergrund und erlauben Grundwasserspiegelmessungen. Die Rammsondierungen liefern wichtige Informationen zur Tragfähigkeit des Untergrundes für Fundamente z.B. der Passerelle oder des Güterschuppens. Weiter war Ende Jahr der Vertrag zum Kauf der Lokremise und dem Depotareal beinahe unterschrieben. Wegen aufwändigen SBB-internen Prozessen war ein Abschluss im alten Jahr aber nicht mehr möglich. Wir sind zuversichtlich, dass der Dampfbahn-Verein den Vertrag noch im ersten Quartal 2021 auf dem Notariat beurkunden kann. Die Eigentumsübertragung findet im weiteren Projektverlauf statt, sobald die Grenzen zwischen AWEL und DVZO endgültig festgelegt sind.

Wie geht es weiter?

Ende 2021 werden wir, zusammen mit unseren Mitbauherinnen SBB Immobilien und dem AWEL Kanton Zürich, die Bewilligungsunterlagen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einreichen. Unter der Leitung von Reto Gasser von der Ingenieurgemeinschaft PNP+ erarbeiten die Fachplaner die dafür

notwendigen Unterlagen für das Bahnprojekt im Depotareal, für die Revitalisierung und die Hochwasserschutzmassnahmen an der Töss. Die Prüfung des Dossiers und die Abwicklung des Lotteriefondsgesuchs nach Einreichung der Unterlagen beim BAV nehmen voraussichtlich rund drei Jahre in Anspruch. Die Chancen stehen gut, dass wir ab 2025 mit der Realisierung des «Depotareals Bauma 2020» starten können. Ich bin beeindruckt, was durch den unermüdlichen Einsatz von Freiwilligen unter dem Namen der Institution «Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland» alles entsteht. Sei dies in der Werkstatt, im Betrieb oder am Schreibtisch. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an alle, die finanziell oder mit ihrem Engagement mithelfen. Weiter bedanke ich mich auch herzlich für Ihr Interesse und die Unterstützung des Projekts «Depotareal Bauma 2020». Besonderen Dank gilt Thomas Trüb, Christian Schlatter und Stefan Dietz für die Mitarbeit an vorderster Front in diesem einmaligen Vorhaben

Florian Vogel,
Projektleiter Depotareal Bauma 2020

Rückbau der Passerelle Wattwil

Im November 2020 ist die Passerelle Wattwil rückgebaut und nach Wald in ein Zwischenlager überführt worden. Die Eindrücke haben wir zu einem Video zusammengeschnitten. Sie finden es auf unserer Projekthomepage www.depotareal.ch



Thomas Trüb, Florian Vogel und Stefano Jehle (v.l.n.r) in Wald vor der Passerelle. Dank der Aufmerksamkeit von Stefano Jehle während einer Lehrveranstaltung konnte der DVZO mit der SOB Kontakt aufnehmen und die Übernahme der Passerelle einfädeln.

Finanzierung

Das Projekt «Depotareal Bauma 2020» wird unabhängig vom Betrieb der Dampfbahn und nur durch Spenden finanziert. Damit wir bis zur Realisierung weiterplanen können, sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen. Mit dem Kauf eines symbolischen Bauteils beim DVZO ermöglichen Sie, dass wir dem Projekt «Depotareal Bauma 2020», wieder ein Stück näherkommen.

Zur Auswahl stehen:

- Schwellennägeli à CHF 100.–,
Dankeschön: Kafi und Dessert im Buffetwagen für zwei Personen
- Schienennagel à CHF 1000.–,
Dankeschön: Arrangement für vier Personen (4 Freibillette für den Dampfzug inkl. Apéro)
- Holzschwelle à CHF 10 000.–,
Dankeschön: Dampfextrazug bis 40 Personen, Bauma-Hinwil, Apéro

Einzahlung zugunsten:
DVZO, Postfach, 8494 Bauma
IBAN: CH52 0900 0000 8004 6668 4
mit Vermerk «symb. Bauteile».

Der DVZO ist auf der Liste «Gemeinnützige Institutionen» des Kantonalen Steueramtes Zürich. Somit sind Zuwendungen in den meisten Kantonen als Spende abzugsfähig.

Bilanz	31.12.2020	31.12.2019
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel (Post/Bank)	544'156.23	637'966.55
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3'071.90	4'615.95
Delkredere	-2'000.00	-2'000.00
übrige kurzfristige Forderungen	6'501.20	501.15
Vorräte	31'701.00	28'501.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	19'342.99	37'691.03
Total Umlaufvermögen	602'773.32	707'275.68
Anlagevermögen		
Beteiligungen	2.1. 500.00	500.00
Rollmaterial	2.2. 79'427.63	126'668.17
Werkstatt/Übriges Anlagevermögen	2.3. 50'410.00	56'510.00
Bahnanlagen	2.4. 696'471.65	609'433.13
Immobilie Sachanlagen	2.5. 1'166'340.00	1'136'340.00
Immaterielle Anlagen	6'277.01	1.00
Total Anlagevermögen	1'999'426.29	1'929'452.30
Bilanzsumme	2'602'199.61	2'636'727.98
Passiven		
Fremdkapital		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6. 70'709.71	98'287.20
Passive Rechnungsabgrenzungen	92'635.43	66'616.05
Total Kurzfristiges Fremdkapital	163'345.14	164'903.25
Langfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig	2.7. 67'110.00	78'280.00
Total Fremdkapital	230'455.14	243'183.25
Projektspenden/Unterhaltsfonds		
Rückstellung Unterhalt	2.8. 121'827.40	121'827.40
Unterhaltsfonds	2.9. 131'657.08	171'277.08
Projektbezogene Spenden/Beiträge	2.10. 1'002'655.51	866'157.35
Total Projektspenden/Fonds	1'256'139.99	1'159'261.83
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	123'234.38	173'807.49
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften	1'111'048.52	1'111'048.52
Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust)	-118'678.42	-50'573.11
Total Eigenkapital	1'115'604.48	1'234'282.90
Bilanzsumme	2'602'199.61	2'636'727.98

Erfolgsrechnung	2020	2019	Budget 2021
Eisenbahnbetrieb			
Einnahmen	108'654.17	236'740.19	150'000.00
Betriebsaufwand	-50'469.50	-66'787.76	-35'000.00
	58'184.67	169'952.43	115'000.00
Busbetrieb			
Einnahmen	25'968.99	0.00	35'000.00
Betriebsaufwand	-36'640.00	0.00	35'000.00
	-10'671.01	0.00	0.00
Gastronomie			
Einnahmen	29'136.54	46'974.06	30'000.00
Wareneinkauf	-8'015.98	-23'335.17	-9'000.00
Betriebsaufwand	-5'081.39	-3'174.36	-1'500.00
	16'039.17	20'464.53	19'500.00
Souveniershop			
Einnahmen	11'022.54	27'775.98	10'000.00
Wareneinkauf	-8'645.42	-11'701.51	-5'000.00
	2'377.12	16'074.47	5'000.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	0.00	1'857.01	500.00
Uniformen	393.08	-383.73	-500.00
Übriger Erlös	5'157.99	15'043.44	2'000.00
	6'491.67	16'516.72	2'000.00
Total Betriebserlös	72'421.62	223'008.15	141'500.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Reisedienst/Ausbildung/Sekretariat/diverses	-37'703.90	-21'776.32	-48'000.00
Übriger Personalaufwand	-10'728.40	-11'496.92	-8'000.00
	-48'432.30	-33'273.24	-56'000.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-7'586.04	-4'860.08	-4'000.00
Bahnhofhalle Bauma	-3'378.54	-10'083.35	-7'000.00
Büro/Archiv Bauma	-3'840.00	-3'793.40	-4'000.00
Remise Uster	-29'787.00	-29'787.00	-33'000.00
Remise Wald	-6'066.73	-6'128.30	-5'200.00
	-50'658.31	-54'652.13	-53'200.00
Kapitalaufwand/-ertrag			
Spesen Kreditkarten/PC/Bank	-1'438.33	-200.97	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	15.75	13.65	100.00
	-1'422.58	-187.32	-400.00
Infrastruktur			
Unterhalt	-7'767.12	-8'448.21	-15'000.00
Netzanschluss SBB	-10'000.00	-30'000.00	-10'000.00
	-17'767.12	-38'448.21	-25'000.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-35'148.75	-34'166.31	-18'540.00
Infrastrukturkosten Uster	-8'963.42	-12'708.80	-16'300.00
	-44'112.17	-46'875.11	-34'840.00
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-86'014.84	-82'592.39	-130'250.00
Entnahme Fonds	15'000.00	0.00	0.00
	-71'014.84	-82'592.39	-130'250.00

	2020	2019	Budget 2021
Abschreibungen			
Abschreibungen	-57'536.32	-50'704.34	-50'000.00
	-57'536.32	-50'704.34	-50'000.00
Versicherungen			
Versicherungen Betrieb	-460.10	-877.50	-1'000.00
Sachversicherungen	-8'334.95	-8'334.95	-9'000.00
	-8'795.05	-9'212.45	-10'000.00
Verwaltungskosten			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-8'918.13	-9'584.54	-13'500.00
Rechtskosten	-26'836.91	0.00	0.00
Generalversammlung	-5'468.82	-7'485.47	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-7'864.62	-3'478.69	-1'000.00
	-49'088.48	-20'548.70	-19'500.00
Werbeaufwand			
Werbeaufwand	-43'940.63	-27'193.97	-10'000.00
Printmedien/Internet	-8'471.32	-12'844.38	-12'600.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	-851.63	-155.99	0.00
Inserateinnahmen	12'775.10	19'500.00	15'000.00
	-40'488.48	-20'694.34	-7'600.00
Ausserordentlicher/ Periodenfremder Erfolg			
a.o./periodenfremder Aufwand	97'296.75	-16'970.94	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag 2.11.	-5'360.00	3'600.00	0.00
	91'936.75	-13'370.94	0.00
Total Betriebsaufwand	-297'378.90	-370'559.17	-386'790.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-224'957.28	-147'551.02	-245'290.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bärenswil			
Mieteinnahmen	14'665.00	14'305.00	15'000.00
Unterhalt	-4'866.55	-3'565.40	-4'000.00
	9'798.45	10'739.60	11'000.00
Baurecht/Pachten			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'117.80	15'000.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	1'000.00	1'000.00
	16'117.80	16'117.80	16'000.00
Liegenschaftenerfolg	25'916.25	26'857.40	27'000.00
Betriebserfolg	-199'041.03	-120'693.62	-218'290.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/Spenden			
Mitgliederbeiträge	52'182.00	51'650.00	50'000.00
Spenden	28'105.45	18'413.23	30'000.00
	80'287.45	70'063.23	80'000.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	10'407.16	11'119.28	11'000.00
Aufwendungen EA	-10'332.00	-11'062.00	-10'500.00
	75.16	57.28	500.00
Vereinsserfolg	80'362.61	70'120.51	80'500.00
Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust)	-118'678.42	-50'573.11	-137'790.00

Anhang zur Jahresrechnung

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechtes (Art. 957 bis 963) erstellt. In der Jahresrechnung wurden bei den wesentlichen Bilanzpositionen die nachfolgenden Grundsätze angewendet:

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten. Die notwendigen Rückstellungen (Delkredere) sind vorgenommen.

2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2020	36'970	60'893	28'806	126'669	-71'153	55'516
Zugänge	310		1'655	1'965	-7'363	-5'398
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-24'000	-24'000	24'000	24'000
Wert vor Abschreibung	37'280	60'893	6'461	104'634	-54'516	50'118
Abschreibungen	-11'376	-12'280	-1'549	-25'205	-	-25'205
Wert 31.12.2020	25'904	48'613	4'912	79'429	-54'516	24'913

2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2020	37'700	16'200	2'604	56'504	-	56'504
Zugänge	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	37'700	16'200	2'604	56'504	-	56'504
Abschreibungen	-3'800	-1'700	-600	-6'100	-	-6'100
Wert 31.12.2020	33'900	14'500	2'004	50'404	-	50'404

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Bhf. Bauma divers	Depot 2020	BUe	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2020	155'303	357'623	5'205	91'303	609'434	-624'771	168'720
Zugänge	-	113'039	-	-	113'039	-298'759	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	155'303	470'662	5'205	91'303	722'473	-923'530	-201'057
Abschreibungen	-15'500	-	-1'100	-9'400	-26'000	-	-26'000
Wert 31.12.2020	139'803	470'662	4'105	81'903	696'473	-923'530	-227'057

2.5 Liegenschaften

	Bahnhofshalle	Baudienstmagazin	Bhf Bäretswil	Stellwerk Bäretswil	Posten 98	Remise Bauma	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000	n/a	5'751'000
Buchwert 31.12.2020	957'200	27'000	133'140	9'000	10'000	30'000	1'136'340

Vorräte

Die Bewertung erfolgt zum Niederstwertprinzip unter Berücksichtigung des sogenannten Warendrittels.

2. Anmerkungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung

2.1. Beteiligung

Anteilschein am Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn

Anlagevermögen (2.2. bis 2.5)

Auf dem Anlagevermögen wird degressiv abgeschrieben.

In der Regel 8 bis 30% des Restwertes je nach Art der Sache.

Der Erwerb der Remise Bauma inkl. Land konnte im Jahr 2020 noch nicht unterschrieben werden. Bislang wurde lediglich die notwendige Anzahlung von CHF 30'000 getätigt.

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 71 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 60 Tilgung 2019 des Bundesdarlehen TCHF 11.

2.7. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Hier handelt es sich um ein zinsloses Bundesdarlehen, welches seinerzeit für die Unterhaltsarbeiten an der Weissenbachbrücke gewährt wurde. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2028, wobei die Rate, welche im nächsten Jahr fällig wird unter den Kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen ist. Als Sicherheit dient ein Inhaberschuldbrief von nominal CHF 290'000 auf der Liegenschaft Bahnhof Bäretswil (GB 2384, Kat. 7735)

2.8. Rückstellungen Unterhalt

Es handelt sich um zwei Rückstellungen für den künftigen Unterhaltsaufwand welche in früheren Jahren gebildet wurden. Barriere Bussethal CHF 31'00000; Weissenbachbrücke CHF 90'000.

2.9. Unterhaltsfonds

Im Laufe des Jahres wurde der Unterhaltsfonds mit TCHF 23 belastet. Gleichzeitig konnten TCHF 25 als Einlage verbucht werden.

2.10 Projektbezogene Spenden/Beiträge

Die projektbezogenen Spenden/Beiträge werden nach Fortschritt des jeweiligen Projektes mit den Investitionen verrechnet.

2.11 ausserordentliche und periodenfremder Erträge

Bei den ausserordentlichen Erträgen handelt es sich vor allem um Unterstützung durch den Kanton Zürich von TCHF 68 und Mietzinsersparnis durch die Genossenschaft Lok-Remise Uster TCHF 6 im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Der periodenfremder Ertrag TCHF 21'000 entstand durch die Auflösung von nicht mehr benötigten Rückstellungen.

3. Weitere Angaben

3.1 VVST-Versicherungsnachweis

Es besteht eine Betriebshaftpflichtversicherung für die Bahn- und Infrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs über CHF 5'000'000 pro Schadenereignis.

3.2 Haftpflichtversicherung (HECH/TransRail)

Beim Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH) bestand bis Ende Januar 2019 die, für die Netzzugangsbewilligung notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio. Seit dem Februar 2019 besteht die Versicherungsdeckung via TransRail.

3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

keine



Edmondsche Billette für Extrafahrten waren 2020 eher weniger gefragt. Umso erfreulicher der Zuspruch an den regulären Fahrsonntagen.

Lueged noed ume de Fuchs gaht ume...; dieses Singspiel kennen wahrscheinlich die Meisten. Auf das vergangenen Jahr 2020 sollte ich nicht zurückschauen. Trotzdem noch einige Worte dazu.

Die Einnahmen sind uns regelrecht weggebrochen, die Fixkosten sind grösstenteils geblieben. Dank der Corona-Unterstützung des Kantons Zürich und dem Mieterlass für ein Quartal durch die Genossenschaft Lok-Remise Uster, kamen wir mit einem blauen Auge davon. Ein herzlichen

Dankeschön an alle, auch an die zahlreichen Einzelspender. Das begonnene Jahr wird sicher nicht weniger anspruchsvoll. Das verlangt von uns allen eine strikte Ausgabendisziplin. Ich bin sicher, dass wir dies gemeinsam meistern können.

Andreas Hurt,
Finanzen



Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
Postfach, 8494 Bauma
info@dvzo.ch, www.dampfbahn.ch

