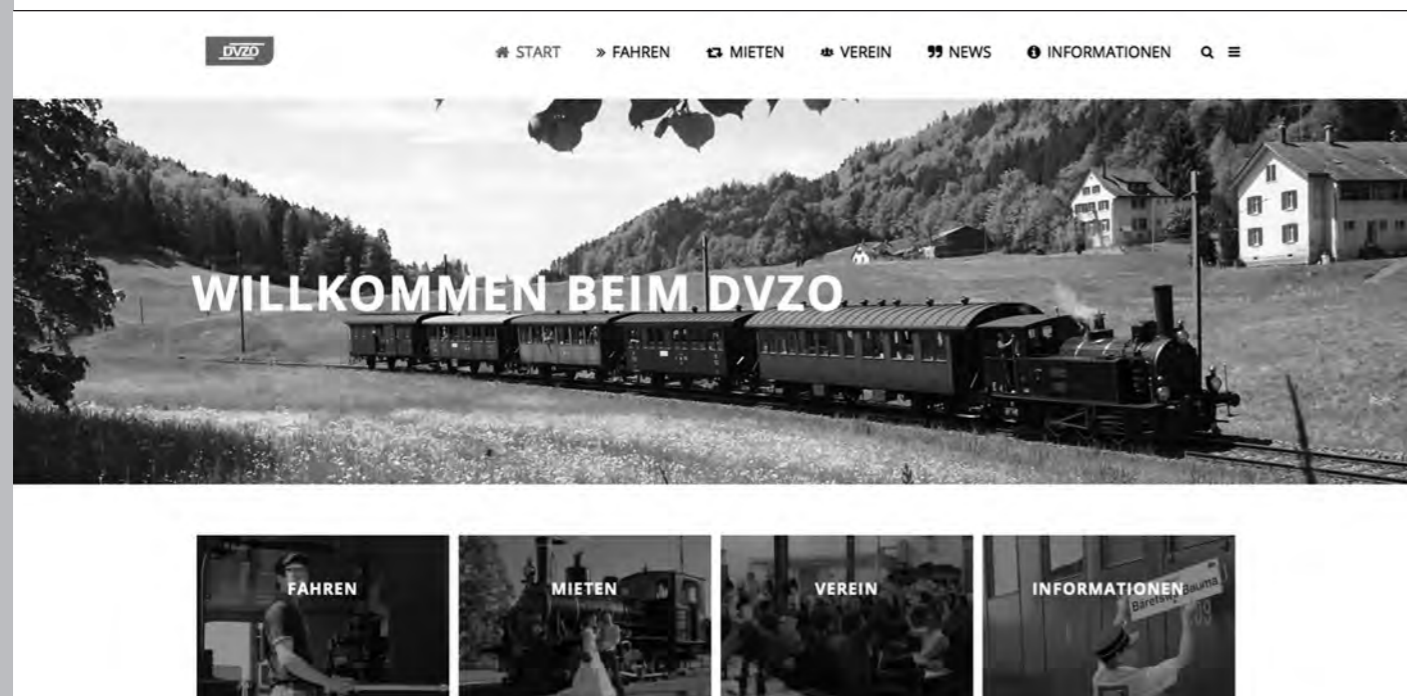


Bericht des Präsidenten	Seite	3
Historische Bahnhofshalle	Seite	4
Administration	Seite	5–6
Liegenschaften/Projekte	Seite	7
Betrieb	Seite	8–11
Infrastruktur	Seite	12–13
Historische Projekte	Seite	14
Technik Rollmaterial	Seite	15–16
Finanzen	Seite	17
Bilanz/Erfolgsrechnung	Seite	18–20
Anhang zur Jahresrechnung	Seite	21–22
Organisation	Seite	23



Seit Dezember 2015 präsentiert sich unter [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) die Homepage des DVZO im neuen Erscheinungsbild. Ziel ist es, die Informationen auf den verschiedenen Geräten wie Desktop, Tablet oder Smartphone einfach und übersichtlich darzustellen.

**Sehr geehrte Leserinnen und Leser des DVZO-Jahresberichtes 2015**

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat 2015 Kultur-Geschichte geschrieben! Die «Historische Bahnhofshalle» in Bauma steht. Das jahrzehntealte Projekt wurde mit der Einweihung am 6. September gebührend gewürdigt. Das Projekt bewegte und beschäftigte den Verein über Jahre hinweg, erhitze da und dort die Gemüter und forderte von den Verantwortlichen pionierhaften Durchsetzungswillen. «Der Wille versetzt Hallen» hiess denn auch das sinnige Motto der Projektgruppe unter der Leitung von Christoph Rutschmann. Alle haben Hervorragendes geleistet, vom Architekten bis zu den Zulieferanten. Und die Gemeinde Bauma, aber auch das gesamte Zürcher Oberland, ist um eine einmalige Attraktion reicher. Allen, die sich in irgendeiner Form um die Bahnhofshalle einsetzten, gebührt zu Beginn meines kurzen Jahresrückblickes mein herzlichster Dank.

Ob der grossen Leistung gehen die übrigen Tätigkeiten beinahe vergessen. Dabei hatten es unsere Mitglieder an den Sonntagen nicht einfach, beeinträchtigt durch die Bautätigkeiten auf dem Bahnhofsgelände in Bauma, einen einigermaßen reibungslosen Dampfbahnbetrieb zu gewährleisten. Trotz den schwierigen Rahmenbedingungen darf sich letztendlich das Jahresergebnis sehen lassen. Ich bin zufrieden. Einmal mehr haben wir unsere Strategie einer nachhaltig erfolgreichen historischen Eisenbahn unter Beweis gestellt. Die vielen Besucher und das grosse Interesse an unserer Bahnen bestätigen, dass wir uns auf dem «richtigen Gleis» bewegen.

Gleich zum Saisonbeginn führte das Bundesamt für Verkehr beim DVZO ein Systemaudit durch. Dieses betraf unter anderem den Rollmaterialunterhalt, die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes, die Streckensicherheit (eigene Infrastruktur Bauma-Bäretswil) sowie eine umfassende Betriebskontrolle. Das BAV hob im Überwachungsbericht speziell das «sehr motivierte Personal mit hohem Engagement, welches durchwegs über eine sehr grosse Fachkompetenz verfügt», hervor. Darüber dürfen wir ein klein wenig stolz sein. Grosses Augenmerk wurde auf den kostenintensiven Bereich Infrastruktur gelegt, laufen doch hier die Arbeiten zur Sanierung von drei Bahnübergängen sowie die Erneuerung einzelner Gleisabschnitte.

Die Dampfbahn eignet sich auch als Event-Lokal. So führte die in der Eisenbahn-Technik weltweit tätige PROSE-Gruppe in den Räumlichkeiten der DVZO-Hauptwerkstätte in Uster einen sehr gut besuchten und spannenden Kundenanlass durch. Ähnliches unternahm die ebenfalls im Eisenbahnsektor tätige Siemens Schweiz AG mit Einbezug der historischen Stellwerks in Bäretswil und der Bahnhofshalle in Bauma. Bei beiden Anlässen bewährte sich das DVZO-Bufferwagenteam als ausgezeichnete Catering-Organisation. Kleinere Events lockten den Zürcher Verkehrsverbund sowie weitere Firmen ins Zürcher Oberland auf die historische Eisenbahn.

Damit alles rund läuft im Eisenbahn-Verkehrsunternehmen DVZO braucht es viele fleissige Hände; dies in allen Bereichen. Das Interesse in den einzelnen Ressorts ist über die Jahre hinweg schwankend, mal fehlen hier Leute, mal dort. Mit anderen Worten, wir sind immer wieder auf Neumitglieder angewiesen. Danke, dass auch Sie sich dieser Thematik annehmen und in Ihrem Bekannten- und Freundeskreis für die freiwillige Mitarbeit im DVZO werben. Freiwilligenarbeit bereichert das Leben, ist Teil unseres gesellschaftlichen Zusammenhalts und stärkt die viel gepriesene Work-Life-Balance. Ohne Freiwilligenarbeit könnte eine historische Eisenbahn wie der DVZO überhaupt nie betrieben werden.

Klar, für die Verantwortlichen des DVZO ist ihre Tätigkeit schon längst keine Freiwilligenarbeit mehr. Mit unserer Bahn sind wir ein Teil der Bahnlandschaft Schweiz, eine touristische und kulturhistorische Attraktion. Wir tragen eine hohe Verantwortung. Kommt noch hinzu, dass die Gesetze, Vorschriften und Auflagen von Jahr zu Jahr strenger werden. Die Einführung von der ECM-Pflicht (Entity in Charge of Maintenance) für historische Güterwagen mit allfälliger Ausdehnung auf sämtliche historische Fahrzeugarten, sowie die Richtlinie über Fahrten ohne ausreichende Zugbeeinflussungseinrichtungen fordern uns genauso wie die übrigen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen. Das zeigt sich auch im intensivierten Engagement für den Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH, denn ab 1.1.2016 gilt gerade die erwähnte Richtlinie auch für Fahrten auf Meterspurnetzen und Spezialspurstrrecken. Unternehmen wie die Rhätische Bahn RhB oder Zentralbahn zb suchen zusammen mit dem HECH nach Lösungen, womit der Mitgliederbestand des vom DVZO geführten Dachverbandes in Zukunft ansteigen wird.

Glücklicherweise dürfen wir auf eine breite Unterstützung zählen. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Kantons Zürich, Pro Zürcher Berggebiet und Zürioberland Tourismus, der Kulturkonferenz Zürcher Oberland und vielen Institutionen mehr hilft uns, weiterhin mit viel Enthusiasmus in die Zukunft zu blicken. Nicht zu vergessen sind die vielen finanziellen Zuwendungen, allen voran diejenige des Lotteriefonds des Kantons Zürich. Ohne sie könnten wir manche Projekte nie durchführen.

Liebe Mitglieder, verehrte Freunde des DVZO. Wir haben im 2015 gemeinsam viel erreicht! Ich danke Ihnen allen herzlich für Ihren grossen Einsatz. Schwungvoll und gestärkt nehmen wir neue, auf uns zukommende Aufgaben in Angriff. Ich freue mich darauf, den weiteren Weg gemeinsam mit Ihnen zu gehen.

Hugo Wenger,  
Präsident

**Impressum**

**Herausgeber**  
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

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

**Redaktion und Koordination**  
DVZO, Monika Bieri  
CH-8494 Bauma

**Gestaltung**  
Markus Pedrolini, mp-satz  
CH-4143 Dornach

**Druck**  
Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

**Auflage**  
1400 Expl.

**Fotografen** (Bildnachweis)  
Mario Anghern, S. 6, S. 22; Monika Bieri, S. 11; Röby Budry, Titelbild, S. 10; Claude Cornaz, S. 4; Peter Fischer, S. 15, 17; Franz Geisser, S. 9; Jonas Hostettler, S. 12; Daniel Rutschmann, S. 7, 14; Georg Trüb, S. 13; Urs Weisskopf, S. 16, www.dvzo.ch, S. 2

© Jahresbericht 2015:  
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**  
Der Extrazug mit Ehrengästen und Hauptsponsoren wird anlässlich der Einweihungsfeier der historischen Bahnhofshalle am 6. September 2015 von der Compagnie 1861 salutierte.

Am Sonntag, 6. September 2015, fand die glanzvolle Einweihung der historischen Bahnhofshalle Bauma statt. Gebaut 1860, stand sie bis 1903 als Teil des ersten definitiven Bahnhofs der Schweizer Centralbahn SCB in Basel. Sie musste dem heutigen Basler Bahnhof weichen und verdiente bis 2012 ihr Gnadensbrot als Holzlagerhalle und Schreinerei im Industrierwerk der SBB in Olten. Ihre Inbetriebnahme als «Basislager» für den Betrieb und Wageneinstellhalle des DVZO im Berichtsjahr markiert den Höhepunkt eines Projekts, das ich 2003 als Projektleiter übernahm. Anfänglich planten wir einen Neubau. Die Entdeckung der historischen Halle dank eines Hinweises des SBB-Denkmalpflegers im Jahr 2005 war ein Wendepunkt, und die nachfolgenden Jahre waren durch eine lange Kette von Aktivitäten geprägt. Hier die wichtigsten Eckdaten:

- 2006: Involvierung Bundesamt für Kultur und Zürcher Denkmalpflege, Einreichung Plangenehmigungsverfahren PGV Bundesamt für Verkehr BAV.
- 2007: «Kulturgüterübernahmestreit» mit dem Kanton Solothurn, eindeutige Identifikation der Halle als Basler SCB-Bahnhof.
- 2008: Beseitigung der letzten Hürde zur Bewilligung des PGV, Unterzeichnung des Übernahmevertrags der Halle mit der SBB.
- 2009: Symbolische Schlüsselübergabe von der SBB an den DVZO, historischer Spatenstich in Bauma, definitive Genehmigung des PGV durch das BAV, Einreichung Finanzierungsgesuch an Zürcher Lotteriefonds.
- 2010: Bau der Gleis- und Perronanlage in Bauma.

- 2011: Bewilligung des Lotteriefondsbeitrags, Grossbrand in Olten mit glücklicher Verschonung der SCB-Halle, Bewilligung 1. Beitrag des BAK.
- 2012: Bezug professioneller Projektbegleitung im Auftrag der Zürcher Denkmalpflege, Rückbau der Halle in Olten.
- 2013: Bau der Fundamente, Entstehung einer Finanzierungslücke.
- 2014: Organisation Restfinanzierung durch Sponsorenaktion und höheren BAK-Beitrag infolge Einstufung der Halle als Baudenkmal nationaler Bedeutung, Aufarbeitung historischer Holz- und Eisenteile.
- 2015: Aufrichtung der aufgearbeiteten und ergänzten Halle. Die gesamten Projektkosten liegen voraussichtlich bei etwa 5,7 Millionen Franken.

2016 gilt es noch die Schlussabrechnung sowie die administrativen Abschlussarbeiten zu erstellen. Den offiziellen Abschluss wird das Projekt 2016 mit der Übergabe des Betriebs- und Unterhaltsbuches an den DVZO finden. Der grosse Dank des Projektleiters gilt den ehrenamtlichen und professionellen Leistungen zahlreicher Menschen und Institutionen, die in den letzten 12 Jahren ins Projekt involviert waren und auch in schwierigen Zeiten vom Erfolg des Vorhabens überzeugt waren. Namentlich auch den DVZO-Mitgliedern, die an mehreren GV souverän und weitsichtig die richtigen Weichen gestellt haben.

Christoph Rutschmann,  
Projektleiter historische Bahnhofshalle

Ja, da steht sie nun, die historische Bahnhofshalle in Bauma. Ein Meilenstein in der Vereinsgeschichte: 2015 wird dank dem Abschluss dieses Projektes eine Jahreszahl sein, die im Zusammenhang mit der Geschichte des DVZO eng verknüpft bleibt. Mit der Wiedererrichtung der Bahnhofshalle in Bauma waren vorwiegend professionelle Organisationen betraut, was aufgrund des Umfangs dieses Vorhabens das einzige Richtige war. Zudem haben ein paar Aktivmitglieder ihr Können, ihr Wissen und ihre Zeit dem Projekt zur Verfügung gestellt und so einen wertvollen Beitrag zum Gelingen desselben geleistet! Für die meisten Mitglieder, die ihre Freizeit für den DVZO einsetzen, bedeuteten die aussergewöhnlichen Bauarbeiten in Bauma keine Veränderung ihrer «Anstellung»: Von der Baustelle am stärksten betroffen waren sicher die «Buffetwägeler», deren Stützpunktwagen «hinter den 7 Gleisen» vor dem Depot in Bauma stationiert war, was die Logistik erschwerte und die Einrichtung eines Zusatzdienstes in der «Hebamme» notwendig machte. An den zwölf Fahrsonntagen wurde daneben wie üblich rangiert (etwas mehr als sonst), Billette coupiert, Züge abgefertigt, Kohle geschaufelt, Regler geöffnet und Bremsen angezogen, Heizerkafi ausgeschenkt, Kinderwagen ein- und ausgeladen, Schlacke entsorgt, Wasser getankt, Souvenirs verkauft, die Mannschaft gepflegt, gepfiffen, gewinkt und gerufen. In den Werkstätten Uster und Bauma wurde gedreht, gehämmert, gebohrt, geschliffen, geschweisst, manchmal auch etwas geflucht und sicher viel gelacht.

Am Sitzungstisch in Uster treffen sich seit April 2015 wieder acht Vorstandsmitglieder, der neunte im Bunde, Jürgen Rakow, ist an der ordentlichen Generalversammlung vom 25. März 2015 zurückgetreten und hat seine Verantwortung als Leiter Technik Wagen abgegeben – dieser Posten ist immer noch vakant. Toll ist, dass Jürgen Rakow als aktiv mitarbeitendes Ehrenmitglied dem DVZO erhalten blieb und sein Know-How immer noch zur Verfügung steht, das schätzen wir sehr.

Die Verwaltung des Vereinsvermögens ist nach wie vor die wichtigste Aufgabe der Vereinsleitung. Hier gilt es Wichtigkeit, Dringlichkeit und Bedeutsamkeit einander gegenüber zu stellen: Wie werden die finanziellen Mittel dem Vereinsziel entsprechend am nachhaltigsten eingesetzt und welche rollenden und stehenden Vermögenswerte des DVZO brauchen was, damit sie bestehen bleiben. Sei es ein leckes Dach, ein morsches Tor, ein rutschender Hang oder ein defektes Lager. Manchmal gilt es auch, sich von Dingen zu trennen, wie dies Daniel Rutschmann in seinem Bericht auch darlegt. Im Spätsommer hat sich eine Gruppe gebildet, die sich der Revision des Buffetwagens WR151 angenommen hat und seit Saisonende herrscht im Depot Bauma Hochbetrieb, damit dieser auf den 1. Mai 2016 wieder den Besucherinnen und Besuchern an den öffentlichen Fahrsonntagen und für Extrafahrten zur Verfügung steht.

Den Vorstand beschäftigt hat des Weiteren die Ausarbeitung verschiedener Verträge. So wurde der Zusammenarbeitsvertrag zwischen dem Dampfloki-Club Herisau DLC, den durch

die Schenkung der Amor-Express-Wagen neuen Gegebenheiten angepasst, der Netzanschlussvertrag zwischen den SBB und dem DVZO unter Berücksichtigung der durch den Bahnhofumbau veränderten Bedingungen neu ausgehandelt und Vereinbarungen mit den Anstössern rund um die Sanierung der Bahnübergänge notariell festgehalten.

A propos Anstösser: Die am 2. Mai 2015 durchgeführte Anliegerfahrt fand auch bei ihrer siebten Durchführung wieder grossen Anklang: Es haben rund 150 Erwachsene und 50 Kinder daran teilgenommen. Dieser Anlass bringt immer wieder allerlei Geschichten und Erinnerungen derjenigen zum Vorschein, die an der Strecke wohnen.

186 Personen engagieren sich aktiv für die Sache DVZO – das ist einerseits eine beachtliche Zahl und bringt einiges an Personalmanagement mit. Andererseits sind wir im Vergleich zu den zu bewältigenden Aufgaben eher schwach besetzt: Wir brauchen weitere Vereinsmitglieder, die ihre Zeit und ihr Knowhow zur Verfügung stellen. Vor allem im administrativen Bereich sind die Anforderungen gestiegen: Vieles muss dokumentiert und protokolliert werden, das können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht immer gewährleisten. Hier sind wir auf der Suche nach Personen, die sich zum Beispiel der administrativen Verwaltung des Rollmaterials annehmen. Auch die historische Halle stellt uns vor neue Aufgaben: Hier ist eine «Hauswartung» notwendig, entsprechende Vorarbeiten waren Themen an den Vorstandssitzungen in Zusammenarbeit mit dem Projektleiter Christoph Rutschmann und werden uns im neuen Jahr weiter beschäftigen.

Im Dezember 2015 wurde die bisherige Homepage abgelöst. Das neue Erscheinungsbild hat zum Ziel, dass die Seite auf verschiedenen elektronischen Geräten wie Desktop-Computer, Tablet und Smartphone gut lesbar und die Informationen darin rasch zu finden sind. Noch nicht alle Bereiche sind fertiggestellt, vor allem die vielen Hintergrundinformationen zur Geschichte des Vereins und der UeBB sind noch nicht verfügbar. Diese Elemente werden im Laufe des 2016 aufgeschaltet werden.

Das CMS der neuen Seite erlaubt es, dass mehrere Leute mit wenig Aufwand Beiträge hochschalten können. Wir erhoffen uns daraus, dass Neuigkeiten aus den Vereinstätigkeiten so nicht nur auf den Social Media sondern auch über die www.dvzo.ch-Seite Verbreitung finden werden. Der Anfang ist vielversprechend. Wir würden uns jedoch freuen, wenn wir weitere Personen finden, die im Rahmen der Vereinstätigkeit gerne als Webredakteure wirken möchten. Überhaupt «Tu Gutes und sprich darüber» wird rund um die Aktivitäten des DVZO viel zu wenig praktiziert: Selbstverständlich ist es wunderbar, dass das grandiose Bauwerk der historischen Bahnhofshalle viel Echo in den Medien gefunden hat. Auch das historische Stellwerkhäuschen in Bäretswil wurde gebührend erwähnt. Es gäbe jedoch noch das eine oder andere zu berichten, was auch hilfreich sein könnte bei der Suche nach neuen Mitarbeitenden in allen Bereichen. Der Vorstand nimmt sich auf jedem Fall dem wichtigen Thema der Mitgliederwerbung weiter an.



Eindrucklich: Die historische Bahnhofshalle ist 100 m lang und prägt das Ortsbild von Bauma.

Im 2015 ist der Gesamtvorstand zwölf Mal zusammengesessen. Vorbereitend dazu fanden verschiedene Zusammenkünfte in allen Bereichen statt.

Über ein dringendes 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 25. März 2015 nahmen 92 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive), 2 Gönner und 1 Kollektivmitglied teil.

## Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2015:

Total Mitglieder		825	
Aktivmitglieder	269	Mitarbeitende	186
Passivmitglieder	228		
Kollektivmitglieder	9		
Gönner	301	unter 20 Jahre	26
		(davon 14 aktiv)	
Ehrenmitglieder	18	davon 9 aktiv	
Total Mitarbeitende	212		

Mutationen im 2015:

Total 61 Neumitglieder	
Aktivmitglieder	16
unter 20 Jahren	8
Passiv	19
Gönner	18
Kollektiv	0

Der Tod von 9 Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies: Werner Bieri aus Dietikon, Kurt Fischer aus Hinwil, Ulrich Rebsamen aus Wald, Heinz Schlotterbeck aus Rüti ZH, Manfred Schulz aus Illnau, Danièle Siebenhaar aus Zürich, Hansueli Vogel aus Zollikerberg, Klaus Walter aus Wolfhausen und Bruno Heinrich Widmer aus Winterthur.

## Total 29 Austritte

Gemeldete Todesfälle	9
Austritt gemeldet	7
Ausschluss	13

Ein ereignisreiches Jahr ist um. Auch wenn ich einleitend mit Nachdruck erwähnt habe, dass uns helfende Hände fehlen: Was während den vergangenen zwölf Monaten rund um den DVZO und für die Sache «Museumsbahn» geleistet wurde, ist grandios. Besonders hervorheben möchte ich, dass der DVZO seine Versprechen hält: Die historische Bahnhofshalle steht, das Stellwerkhäuschen in Bäretswil ist errichtet, die Bahnübergänge sind gesichert, die Perronanlage im Neuthal ist saniert, die doppelte Kreuzungsweiche ist eingebaut – all das war im letzten Jahresbericht als auf 2015 geplant angekündigt. Daneben hat sich ein Grüppchen der Ee 3/3 angenommen, ihr einen Neuanstrich verpassen lassen und dessen Finanzierung gesichert, in Uster wurden und werden Winterarbeiten an den Dampflokomotiven vorgenommen, Projekte wie die Wiederinbetriebnahme der Lok 2 und die Revision des Buffetwagens WR 151 werden vorangetrieben, die Fristen der Bremsrevisionen eingehalten, die Infrastruktur in Stand gehalten... ich könnte noch vieles aufzählen! Möglich wurde dies Dank denen, die es ermöglicht haben, denn «der DVZO», das ist eine grosse Gruppe engagierter Menschen – vielen herzlichen Dank für den immensen Einsatz!

Monika Bieri, Aktuarin

## Bauma

An der Remise wurden (wie im vorjährigen Bericht angekündigt) die Regentraufe ersetzt sowie die Dachziegel-Reihen entmoost. Gleichzeitig wurde ein Schneefang-Rohr montiert. Beim Bahndienstgebäude wurde ein Einbruchsversuch festgestellt. Der Versuch blieb erfolglos. Allerdings musste das tösseitige Fenster mit Rahmen ersetzt werden (Sachschaden ca. CHF 1000.-). Der Täter konnte polizeilich ermittelt werden. Hurra, die lang ersehnte Bahnhofshalle durfte eingeweiht und in Betrieb genommen werden!

## Neuthal

Die längst fällige Perron-Sanierung wurde unter der Federführung von Vorstandsmitglied Daniel Rutschmann erledigt. Finanziell beteiligt haben sich der DVZO, Industrie-Ensemble Neuthal, TCS, Gartenbau-Unternehmen Blütenzauber GmbH sowie Familie Wildi. Somit kann der Bahnsteig wieder «pfützenlos» frequentiert werden, was die Fahr- und Restaurantgäste sicher zu schätzen wissen.

## Bäretswil

Neben dem Bahnhofgebäude kann die schon länger geplante Stellwerkhäuschen mitsamt einem original restaurierten Stellwerk bewundert werden. Es fehlen nur noch die Kabelzüge für die Bedienung der Weichen und Signale. Da wartet der DVZO auf Sponsoren, welche an solchen historischen Anlagen interessiert sind!

## Wald

Am Remisendach mussten defekte Ziegel ersetzt werden, damit bei Regen und Schnee kein Wasser mehr neben das Gleis tropft, welches an den Verein TW5 vermietet ist.

Trotz vermehrter Polizeipräsenz wurden leider durch Vandalen wiederum etliche Sprayereien auf drei Seiten vorgenommen, welche man nur mit Betonfarbe übertünchen kann. Passiert sein muss die Sache zwischen dem 13. Dezember und Heiligabend. Wir haben Strafanzeige gegen Unbekannt eingereicht. Der Sachschaden beläuft sich auf ca. CHF 2000.-. Zudem stellten wir fest, dass unter der Baracke jeweils wieder zwei Personen übernachteten, welche auf unseren Wunsch hin polizeilich weggezwungen werden müssen.

Die Gemeindeverwaltung und die Mobile Jugendarbeit (MOJUGA) wurden über diese Vorkommnisse informiert.

Robert Meier,  
Liegenschaften



Das frisch renovierte Perron in der Station Neuthal.

# Projekte

## Vorstand

Netzanschluss SBB-DVZO	abgeschlossen	Verhandlungen
Suche Aktivmitglieder	laufend	keine Kosten

## Administration

Neue Homepage	angefangen	Eigenleistung
---------------	------------	---------------

## Technik Rollmaterial

Lok Ed 2/4 Nr.2	angefangen	Eigenleistung
Lok Ee3/3	abgeschlossen	fremdfinanziert
BT9	angefangen	fremdfinanziert
Tm <sup>m</sup> 9529, Funkfernsteuerung	abgeschlossen	fremdfinanziert
Revision C 107	abgeschlossen	Eigenleistung
Tiefgänger X357	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Revision WR 151	angefangen	Eigenleistung

## Infrastruktur

Sanierung Bahnübergänge	teilweise abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
-------------------------	-------------------------	---------------------------------

Entwässerung Hinderwis-Wolfensberg	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Rutschhang Morgenwis	angefangen	Eigenleistung
Rutschhang Hermetschwendi	angefangen	Eigenleistung
Bahntrasse Schwendi	abgeschlossen	Eigenleistung
Einbau DKW-Weiche Bauma	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung

## Immobilien

Sanierung Perron Neuthal	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Tore Depot Bauma	offen	fremdfinanziert & Eigenleistung

## Historische Projekte

Historische Bahnhofshalle	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerkhäuschen Bäretswil	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerk Bäretswil	angefangen	Eigenleistung



Sorgfältige Handarbeit befreit die Messingbuchstaben der Beschriftung des Buffetwagens WR 151 von ihrer 15-jährigen Patina

**Bahnbetrieb**

**Charter- und Sonderfahrten**

Im Berichtsjahr führte der DVZO 7 elektrische und 29 dampfbetriebene bestellte Extrafahrten aus. Wegen des Ausfalls der Eb3/5 9 zu Beginn der Saison musste in einigen Fällen umdisponiert werden. Einen bestellten und einen angefragten Auftrag konnten wir aus diesem Grund nicht ausführen, in sechs weiteren Fällen gelang der Ersatz durch eine eigene oder eine fremde Maschine. Wegen Personalmangel musste im September eine weitere bestellte Fahrt relativ kurzfristig abgesagt werden.

Öffentliche Sonderfahrten gab es im Rahmen der Rollmaterial-Überfuhr nach Bremgarten (Ende Juni), der Halleneröffnung ab/bis Zürich HB (5./6. September) und des Be 4/4-Treffens auf der Bodensee-Toggenburg Bahn (26. September).

Das Umsatzvolumen war leicht geringer als 2014, was vor allem auf den Ausfall der Lok 9 zurückzuführen ist. Insgesamt benützten rund 3000 Personen die unter der EVU DVZO geführten Extra- und Sonderzüge. Der Rückgang um fast 50% gegenüber dem Vorjahr ist eine Folge des weitgehenden Verzichts auf frequenzintensive Sonderfahrten im Rahmen eines Fahrzeugtreffens. Zudem waren dieses Jahr die öffentlichen Fahrten des SEHR&RS zwischen Stein am Rhein und Rielasingen verhältnismässig schlecht besucht.

**Fahrplanmässige Fahrten**

Im Rahmen des konzessionierten Personenverkehrs zählten wir rund 13000 einfache Fahrten zwischen Bauma und Hinwil, das sind ca. 2000 weniger als im Vorjahr. Die Spanne der Tagesfrequenzen war zwischen den Extremwerten 600 (21. Juni) und 1900 Gästen (6. September) noch grösser als 2014. Vor allem von Mai bis August lief das Geschäft eher gedämpft. Zum einen verschoben wohl etliche interessierte Gäste ihren Besuch auf die Zeit nach der Halleneröffnung, zum anderen war das Wetter in dieser Zeit jedes zweite Mal heiss oder sehr heiss. An den 4 letzten Sonntagen lief es trotz eher schlechtem Wetter bedeutend besser mit bis zum Doppelten der durchschnittlichen Frequenz.

An drei der zwölf Sonntage hatten wir Pech mit den Dampflokomotiven und mussten entweder arge Verspätungen oder gar elektrische Ersatztraktion hinnehmen. Zu Saisonbeginn leckte die E3/3 10, dann die Ed3/3 4. Generell war die Verfügbarkeit der Dampfloks prekär. Es stand nie eine dritte Reservelok zur Verfügung, zwei Mal konnte eine zweite betriebsfähige Lok gerade noch in der Vornacht aus Uster überführt werden, und am 21. Juni stand nur eine Dampflok zur Verfügung. Die Anmietung fremder Lokomotiven zur Führung der Fahrplanzüge wurde zwar mehrmals erwogen, aber aus personellen, finanziellen oder organisatorischen Gründen stets verworfen.

Etwas mühsam war die Sperrung des Dampfbahn-Perrons für den Bau der Bahnhofhalle während den ersten zwei Dritteln der Saison. Dank den speditiven und flexiblen Bemühungen der beteiligten Mitarbeiter vor Ort und in der SBB-Betriebs-

zentrale konnten Auswirkungen auf die Züge der Thurbo aber weitgehend vermieden werden.

**Dienstfahrten**

An 25 Tagen fanden für Bedürfnisse der Technik, der Infrastruktur und der Ausbildung interne Dienstfahrten im Umfang von rund 3200 km statt.

**Lokomotiven**

Wegen dem revisionsfälligen Siederohrsatz stand die Eb 3/5 9 des DLC während des ganzen Berichtjahres nicht zur Verfügung.

Von den DVZO-Loks waren zu Saisonbeginn die Ed 3/3 401 und die E3/3 10 in Bauma stationiert. Die Lok 10 bereitete schon bald Probleme mit übermässigem Rohrrinnen und musste Anfang Juni kurzfristig gegen die Ed 3/3 4 ausgetauscht werden. Diese hielt aber auch nicht die ganze Saison und war ebenfalls wegen starkem Rohrrinnen ab Mitte August nicht mehr einsatzfähig. Dafür hielt sich die per Anfang September als Ersatz bereitgestellte E3/3 8518 für den strengen Rest der Saison zur Zufriedenheit, nachdem sie vorher über 3 Jahre lang unter demselben Problem gelitten hatte. So lag die Hauptlast des öffentlichen und privaten Betriebs auf der neu berohrten Lok 401, was an deren Kilometerleistung deutlich zu sehen ist. Im Rahmen von Ersatzleistungen für die Lok 9 kam sie auch mehrmals auf längere Touren, u.a. zwei Mal ins badische Rielasingen. Durch den dichten Auftragsbestand liessen sich verschiedene Einsätze zu mehrtägigen Anheizzyklen zusammenfassen, was dem Verschleiss des Kessels leicht Einhalt gebietet. Trotzdem muss es im Interesse der historischen Substanz ein Ziel bleiben, die Anzahl der Anheizzyklen insgesamt weiter zu reduzieren.

Die Be4/4 15 war mit 3700 Kilometer Laufleistung in ihrer ersten vollen Saison nach der zwei Jahre dauernden Revision schon wieder ganz in ihrem Element. Die kleine Elektrolok Ee3/3 16363 verbrachte hingegen den Hauptteil der Saison in Pinselrevision, die sie Anfang September in fabrikneuer Erscheinung verliess.

Die seit Mitte 2014 beschaffte walisische Steinkohle bewährte sich exzellent und wir werden bis auf weiteres bei dieser Qualität bleiben.

**Wagen**

Mit dem C 107 kam zur Halleneröffnung wieder ein siebter grüner Personenwagen in den Betrieb, und neben den 2 Buffetwagen standen die Gepäckwagen F 204 und FZ 203 zur Verfügung. Der F 405 wurde vor Saisonbeginn zur Bremsrevision nach Uster verbracht, wo er aber zunächst die Fertigstellung des Tiefgang-Güterwagens abzuwarten hatte und fast ein halbes Jahr lang herumstand. Wegen der knappen Platzverhältnisse in Bauma und der durchgehenden Verfügbarkeit der beiden anderen Wagen war dies aber kein Problem bzw. sogar willkommen. Nach Saisonende kam er zusammen mit dem Tiefgänger wieder ins Tösstal zurück.

**Leistungen Triebfahrzeuge**

Triebfahrzeug	Eigentümer	Einsatztage	Anheizzyklen	Fahrsonntage	km Eigenleistung	geschleppt
Eb3/5 9	DLC	0	1		0	0
Ed3/3 401	DVZO	31	17	11	1650	180
Ed3/3 4	DVZO	10	6	6	550	30
E3/3 10	DVZO	7	6	2	260	70
E3/3 8518	DVZO	6	6	4	370	30
Be4/4 15	DVZO	42	-	3	3700	
Ee3/3 16363	DVZO	6	-	2	230	
Tem <sup>m</sup> 94	DVZO	40	-	12	300	
Tm <sup>m</sup> 95	DVZO	42	-	12	400	
BDe4/4 92	ZMB	2	-		14	
Eb3/5 5810	VDBB	2	1			220
Ed2x2/2 196	SBB Historic	2	1		150	160
Em3/3 18814	SEHR&RS	1	-		6	
Be4/4 11	slm GmbH	3	-		200	
Ec3/5 3	VHMThB	2	1		50	170

Im Berichtsjahr leisteten 8 eigene und 6 fremde Triebfahrzeuge rund 7700 Zugskilometer. Der Verzicht auf das Fahrzeugtreffen machte sich durch einen Rückgang der EVU-km um rund 15% bemerkbar. Für die wieder recht hohe Leistung der Lok 15 waren primär die weiten Ausbildungsfahrten durch die halbe Ostschweiz, aber auch die diversen Lok-Überfuhren zum Bahnhoffest Bremgarten West und zur Halleneröffnung in Bauma verantwortlich.

Die eigentlichen Fahrten zwischen Bremgarten und Wohlen erfolgten unter dem EVU Historische Seethalbahn, weshalb weder die sehr hohen Fahrgastzahlen noch die Laufleistungen dieses Anlasses in unsere Statistik eingehen.

Den frisch revidierten Güterwagen können wir zwar wegen der ECM-Pflicht nicht beladen, aber das historische Ensemble wird durch den schönen Eindruck bereichert.

Züge für Sonder-, Extra- und Dienstfahrten die eigene Strecke Bauma-Bäretswil. Der Bahnhof Bäretswil und der Posten Neuthal waren an 53 Tagen zu besetzen.

**Infrastrukturbenützung**

Neben 144 fahrplanmässigen Zügen an den 12 Betriebs-sonntagen befuhren an weiteren 41 Tagen insgesamt 98

Der Verzicht auf das Fahrzeugtreffen führte zum Rückgang um ca. 40 Züge gegenüber dem Vorjahr. Der Baudienst hatte ca. 70 Fahrten auf das gesperrte Gleis. Mit den EVU SBB Infrastruktur und Verein Mikado 1244 hatten wir zwei



Auch zwei Wagen vom DVZO waren dabei: stielchter Gotthard-Dampfzug am 10. Mai 2015 bei Horgen mit Säntis im Hintergrund

Netzzugänge von Dritten mit insgesamt 12 Zugskilometern. Das erste Jahr mit der neuen Stellwerkanlage Bauma verlief betrieblich zufriedenstellend.

## Catering

Im Jahr 2015 setzte sich der Trend zu weniger, dafür umsatzstarken Fahrten fort. Zusätzlich zu den zwei mal zwölf fahrplanmässigen Einsatztagen waren zehn ambulante und fünf stationäre Aufträge mit Auftragsvolumen von teilweise mehreren Tausend Franken auszuführen.

## Aufsichtsbehörde

Da das BAV immer noch nicht allen Güterwagen eine 12-stellige UIC-Nummer zuteilen konnte, blieb unser Fahrzeugpark auch im Berichtsjahr noch von der ECM-Pflicht befreit.

Für Einsätze nicht konformer Fahrzeuge ohne Zugbeeinflussung wurden insgesamt 8 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt (1 mehr als im Vorjahr) und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt. Ohne den Ausfall der Lok 9 hätte diese Anzahl auf 2 verringert werden können.

## Personal

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

Bestand	Jan.	Dez.
Dampflokführer	12	12
Team DLC	6	6
Elektroloführer DVZO	14	15
Rangierloführer	1	3
Dampflokheizer	17	17
Lokbetreuer	6	5
Zugführer	14	14
Kondukteure	16	15
Rangierbegleiter	6	5
Station Bäretswil	13	12
Station Neuthal	13	13
Buffetwagen	29	28

Für die Unterstützung im Bahnhof Bauma an den Fahrsonntagen sowie für Baudienst-Einsätze besteht neu ein Team von 3 Rangierloführern.

Die Fahrpersonal-Ausbildung erfolgte im Rahmen von mehreren ausgedehnten Instruktionfahrten in die Ostschweiz, während die Infrastruktur-Ressorts sich auf die Theorie beschränkten. Fabian Sollberger beendete damit sein mehrjähriges Engagement als Chef Ausbildung. Diese Aufgabe ist seit 1. Juni wieder bei der Betriebsleitung angesiedelt.

Im Rahmen eines neuen Ausbildungsmodells startete im November ein Basiskurs zu den Fahrdienstvorschriften für je 2 neue Zugführer, Heizer und Rangierbegleiter.

## Unregelmässigkeiten und Unfälle

Während dem Anheizen für die Kesselprüfung des SVTI erlitt die Eb3/5 9 am 08. Mai einen Siederrohrbruch. Weil ein benachbartes Rohr bereits seit zwei Jahren defekt war, musste die Maschine für eine Neuberohrung ausser Betrieb genommen werden. Es zeigte sich, dass die seinerzeit vom BT-Oberloführer dekretierte und durchgesetzte Bevorzugung des heizerseitigen Injektors den Schaden begünstigte. Die für den Folgetag vorgesehene Fahrt am Rielasinger Bahnhoffest musste kurzfristig abgesagt werden.

Am 15. Juni trat an der Ed3/3 401 während einer Extrafahrt zwischen Bäretswil und Neuthal ein Heissläufer in der Steuerstangen-Stopfbüchse links auf. Nach einer Notschmierung war die Rückkehr nach Bauma mit Vmax 10 km/h möglich. Auf die anschliessende Fahrt nach Steg und den Einsatz am folgenden Fahrsonntag musste verzichtet werden, bis ein neues Lager gegossen war. Nach Saisonschluss stellte sich heraus, dass stets eine falsche Legierung verwendet wurde; das Gegenstück auf der rechten Seite und der Ersatz links waren ebenfalls vom Schaden betroffen, ohne jedoch schon Probleme zu verursachen.

Beim Rückstellen des offiziellen Eröffnungszugs der Bahnhofhalle Bauma wurde am 6. September ein Halt zeigendes Zwergsignal überfahren und eine Weiche aufgeschnitten. Eine Zuggefährdung entstand nicht, das Lernpotenzial wurde erkannt und umgesetzt.



Der Fahrdienstleiter in Bäretswil erwartet den Zug aus Hinwil

## Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Folgende Fahrzeughalter operierten 2014 teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO:

Stiftung Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS)
Verein zur Erhaltung der Eisenbahnstrecke Etwilen-Singen (VES)
Behr, Deflandre & Snozzi (BD&S)
Zürcher Museumsbahn (ZMB)
Müller Technologie AG
SBB Infrastruktur
SERSA
Verein Dampfbahn Bern (VDBB)
Dampfgruppe Oensingen-Balsthal Bahn
Schorno Locomotive & Machines GmbH (slm)
Verein Seetalwagen (STW)

Erneut wurde der DVZO vom VES zu einem Pauschalpreis mit der Traktion der öffentlichen Dampffahrten mit Wagenmaterial von VES, SEHR&RS sowie BD&S zwischen Stein am Rhein und Rielasingen beauftragt. Wegen dem Ausfall der Eb3/5 9 musste der Auftrag vom 9. Mai kurzfristig storniert werden, für die Fahrten vom 12. Juli und 13. September kam dann die Ed3/3 401 zum Einsatz. Für Arbeiten an der Strecke wurde eine Planiermaschine der SERSA aus Effretikon herangeholt, und wie üblich leistete der Saugmäher von Müller Technologie seinen Frühsommereinsatz bei uns, was Überfahren von und nach Frauenfeld erforderte. Ferner war nach Saisonschluss der neue Brückeninspektionswagen von SBB-Infrastruktur eine Woche lang bei uns im Testeinsatz.

Für die Traktion am Bahnhoffest Bremgarten Ende Juni wurde als Ersatz für die Lok 9 die Eb3/5 5810 des VDBB engagiert. Da diese Lok keine Zugbeeinflussung hat, erfolgten die Überfahren ab/nach Konolfingen mit der Be4/4 15.

Die ZMB stellte uns Anfang September für die Eröffnung der Bahnhofhalle ihren kompletten Zug zur Verfügung, den sie mit dem Triebwagen BDe4/4 92 nach Zürich brachte und dort wieder abholte. Für die öffentliche Dampffahrt Zürich HB – Bauma «von Halle zu Halle» sowie den Eröffnungszug Wetzikon-Bauma am Folgetag wurde die Original-SCB-Mallet Ed2x2/2 196 der Dampfgruppe Balsthal eingemietet. Ende November ging das Wagenmaterial des sich in Auflösung befindlichen STW an die Firma slm GmbH über. Die Überfahren mit der mittlerweile von der SOB an slm GmbH verkauften Be4/4 11 erfolgten unter unserem EVU.

In Zusammenhang mit der zweiten Etappe des Stellwerkneubaus im Tösstal (Inbetriebnahmen der Anlagen Fischenenthal und Wald) erfolgten Ende November und Anfang Dezember verschiedene Einsätze mit Tm''' und Be4/4 für SBB Infrastruktur.

Unser Rollmaterial war 2015 ausser unter EVU DVZO auch unter Verantwortung folgender EVU unterwegs:

Historische Seethalbahn
SBB Personenverkehr
Verein Mikado 1244

## Höhepunkte der Saison

**10. Mai:** Die beiden schweren Zweiachser C 6109 und C 6075 leisten Aushilfe in einem stilreinen Charterzug von SBB Historic mit der Dampflok B3/4 1367 auf der Gotthard-Nordrampe.

**26.–28. Juni:** Der DVZO nimmt mit 6 Wagen am Bahnhoffest in Bremgarten West teil. Zum letzten Mal wird die seit 1875 bestehende Normalspur nach Wohlen befahren, bevor im Zuge einer Gleissanierung die noch bis vor wenigen Jahren für den Güterverkehr benutzte dritte Schiene dieser heutigen Schmalspurlinie verschwindet. Wegen dem Ausfall der ursprünglich als Traktionsmittel vorgesehenen Eb3/5 9 wird auf den SLM-Habersack Eb3/5 5810 des Vereins Dampfbahn Bern zurückgegriffen. Aus organisatorischen Gründen führt das EVU Historische Seethalbahn diese Züge.

**29. August:** Die Stiftungmitglieder der Furka Bergstrecke fahren an ihrem Jahresausflug mit dem ersten Zug seit 1905 aus der nach Bauma versetzten Halle des Basler Centralbahnhofs. Als Ersatz für die Lok 9 wird diesmal die Ec3/5 3 aus Romanshorn verwendet.

**5./6. September:** Die Baumer Bahnhofhalle wird nach einer Bauzeit von mehreren Monaten mit Extrazügen der originalen Centralbahn-Mallet Ed2x2/2 196 eröffnet. Begeistert heisst auch die Tösstaler Bevölkerung mit einem grossen Fest unter dem gedeckten Platz das neu-alte Baudenkmal mit nationaler Bedeutung in ihrer Mitte willkommen.

**26. September:** Insgesamt 5 Maschinen des leichten Privatbahn-Typs Be4/4 (davon alle 4 noch bestehenden der ehemaligen BT) treffen sich mit verschiedenen Zügen in ihrem früheren Einsatzgebiet. Der DVZO lässt die Lok 15 einen «Güterzug mit Personenbeförderung» zwischen Romanshorn und Nesslau-Neu St. Johann ziehen.

Jürg Hauswirth,  
Leiter Betrieb



1945 oder 2015? Szene am Barrierenposten 98a im Neuthal

Das Infrastrukturjahr startete fulminant im März mit einer von der Wolfensberger AG organisierten, grossen Holzschlagaktion. Es wurde so viel geschlagen, dass ein Helikopter einen halben Tag beinahe pausenlos Holz aus dem Wald oberhalb von Bauma flog. Diese Arbeiten dienen der Sicherheit der Fahrgäste, der Verfügbarkeit der Strecke und vermindern durch den stärkeren Lichteinfall den Wuchs von Grünzeug im Schotter (trockenere Verhältnisse). Anschliessend wurde die bereits traditionelle einwöchige jeweils von Lukas Trüb organisierte eigene Holzschlagaktion durchgeführt. Das dabei anfallende Holz trägt neben der Freihaltung des Lichttraumprofils auch dazu bei, dass wir weniger Brennstoff für das Anheizen unserer Dampflok beschaffen müssen. Quasi zur Einstimmung des Infrastrukturbauerteams ins neue Jahr und als Dank gab es innerhalb dieser Woche ein gelungenes Fondueessen im Rottenwagen.

Mit den Lehrlingen der login konnte auch ein lange begonnenes Projekt erfolgreich zu Ende geführt werden: Erneuern aller Laschenbolzen bei den Schienenstössen und schadhaft gewordenen Verbindungen der Traktionsstromrückleitung an den Schienen. Viele kleine Arbeiten prägten das Bild auch im Jahr 2015: Messfahrt mit dem Diganosefahrzeug der SBB, Mähen der Bahnborde, Ersatz aller Kettenabspannungen der Fahrleitung, Montage eines neuen Schutzes gegen die Fahrleitung beim Morgenwiestunnel und der Ersatz diverser alter Isolatoren an der Fahrleitung.

Nach den zwei unerfreulichen Naturereignissen im Jahr 2014 konnte 2015 ein grosser Schritt zur besseren Verfügbarkeit und Überwachung der Strecke umgesetzt werden: Es wurden insgesamt rund zehn Mitarbeiter zu Streckenwärtern ausgebildet, die zwei Hauptaufgaben nachgehen: Einmal im Monat (während der Fahrsaison) wird die Strecke zu Fuss

abmarschiert und Auffälligkeiten notiert und gemeldet. Für die zweite Aufgabe beschreitet der DVZO neue Wege: Bei Unwetterereignissen (insbesondere Starkregen und Wind) werden per Kurznachrichtendienst durch die Leitung Infrastruktur Mitarbeiter aufgeboten, die die neuralgischen Stellen kontrollieren, damit allfällige Aufräum- und Reparaturarbeiten in die Wege geleitet werden können. Aufgrund des Hitzesommers und den damit verbundenen geringen Niederschläge wurde von dieser Möglichkeit nur dreimal Gebrauch gemacht.

Dass sich der DVZO in Zukunft weiterhin mit Unweterschäden beschäftigen muss, zeigte sich in der Woche vor dem Saisonbeginn: Es regnete stark und die Böden waren bereits mit Wasser gesättigt. Durch viel Glück, einem von den meisten Fahrgästen unbemerkten, raschen Nachtgrosseinsatz konnte das Schlimmste verhindert werden: Am Mittwochnachmittag wurde bei Unterhaltsarbeiten bemerkt, dass ein Hang oberhalb Bauma ins Rutschen geraten war. Zu erkennen war auf einer Länge von rund 15 Metern ein Spalt von bis zu 20 cm. Da weitere Niederschläge angekündigt waren, musste schnell gehandelt werden. Noch in der Nacht auf Donnerstag wurden provisorische Stützelemente angebracht. In diesem Zusammenhang geht ein grosses Dankeschön an alle Beteiligten und insbesondere an die Firma G+M Korrodi, die zusammen mit Lukas Trüb die Sanierung erst möglich gemacht hat. Im Nachhinein waren alle überzeugt, dass richtig reagiert wurde und ohne Intervention der Hang abgerutscht wäre und der Schaden die jetzt investierten CHF 15 000 weit überstiegen hätte. Die definitiven Sanierungsarbeiten werden erst 2016 stattfinden können und der DVZO freut sich in diesem Zusammenhang über Spenden. Gleich zu Beginn stand auch wieder einmal ein obligates Audit des Bundesamts für Verkehr (BAV) ins Haus.

Wir schätzen die externe Sicht, die wir dadurch erhalten und so wurde das Audit mit wenigen Auflagen bestanden. Diese sind teilweise bereits abgearbeitet, andere werden uns noch einen Moment beschäftigen, tragen aber auf jeden Fall zu einem besseren Gesamtergebnis bei, damit unsere Fahrgäste die Züge noch lange geniessen können.

Das ohne Frage grösste Projekt der Infrastruktur stellte im Jahr 2015 weiterhin die Sanierung der drei Bahnübergänge Wolfensberg, Hinderwiis und Langacher dar. Der 16. Juni wurde zu einem Freudentag, als die vom BAV verfügte Plan genehmigung eingetroffen war. In der Rekordzeit von nicht einmal sechs Monaten wurde das öffentliche aufgelegte Verfahren ohne Einsprachen oder nennenswerte Auflagen verfügt. Nur kurz zuvor traf der Finanzierungsvertrag der Gemeinde Bäretswil ein. Anfangs Juli bewilligte der Regierungsrat des Kantons Zürich zudem endlich das Lotteriefondsgesuch. Einen Monat später durften wir die unterzeichnete Version des Vertrags mit dem Kanton Zürich der Post entnehmen und Mitte August den letzten der Gemeinde Bauma. Teilweise jahrelange Verhandlungen nahmen damit ein Ende und die Finanzierung war endlich gesichert. Die aus langer Hand geplanten Vergaben und Verträge mit den Lieferanten konnten endlich unterzeichnet werden. Der letzte Kraftakt vor der Ausführung war die Unterzeichnung der notwendigen Dienstbarkeiten der Anstösser, deren Verhandlungen teilweise äusserst zäh verliefen. Schlussendlich konnte jedoch mit allen Anwohnern eine gütliche Lösung erzielt werden. Anfang Oktober startete die Ausführung, die im kommenden Frühjahr mit der Inbetriebnahme ihr Ende findet.

In der Nachlese zum letzten Fahrsonntag schrieb die Betriebsleitung «nun gehört das Feld primär der Infrastruktur (...)» und das war nicht untertrieben: Neben der bereits erwähnten Sanierung der Bahnübergänge gesellten sich etliche weitere Projekte dazu: Die im Jahr 2014 begonnene Hauptinspektion der Ingenieurbauten konnte mit dem nagelneuen Brückeninspektionsfahrzeug von SBB Infrastruktur vollendet werden. Die in den 80er Jahren in Bauma entfernte Doppelkreuzweiche konnte wieder eingebaut werden. Weil die Gleisbauer damit bereits vor Ort waren, konnten weitere Arbeiten erledigt werden: Schottersicherung «Rüglei» bei der Strassenüberführung Schwendi, Entwässerungsleitung zwischen den Bahnübergängen Hinderwiis und Wolfensberg, Ersatz von diversen gebrochenen Halbschalen der Entwässerung und der Ersatz einer eingebrochenen Gleisquerung im Wald zur besseren Gleisentwässerung. Unerfreuliche Meldungen, die viel Arbeit verursachen, nehmen leider zu: Neben mehreren Anwohnerschreiben, die sich wegen der Bauarbeiten gestört fühlten, musste auch eine Abmahnung an einen Fotografen mit Modeln versandt werden, die sich illegal auf den Gleisen aufhielten. Viele Personen haben noch immer nicht verstanden, dass der DVZO ein Infrastrukturbetreiber ist, der im Grundsatz den gleichen Rahmenbedingungen wie eine SBB unterliegt. Die verfahrenere Situation zur Sanierung des Bahnübergangs Mühle in Bäretswil ist leider auch noch immer nicht geklärt

und vor Bundesverwaltungsgericht hängig. Erfreulich gestaltete sich dafür die Verhandlung über den Netzanschlussvertrag in Bauma mit der SBB. Nötig wurden diese Verhandlungen aufgrund der komplett neuen Situation seit dem Umbau des Bahnhofs und dem Bau der Halle.

Die Herausforderungen und Bauprojekte für das Jahr 2016 sind vielfältig: Die im Jahr 2015 nicht realisierte Überwachung des Rutschhangs beim Wanderweg soll erstellt, der Gubelbachdurchlass in Bauma und weitere kleinere Ingenieurbauten sollen saniert werden. Weiter werden wieder fleissige Hände für die Arbeit draussen und findige Köpfe für Büroarbeiten benötigt. Nicht zuletzt sollen vermehrt Bautage durchgeführt werden um die Eigenleistungen zu steigern. Zudem werden erste Vorabklärungen für weitere Grossprojekte getätigt werden: Sanierung Korrosionsschutzanstrich Weissenbachviadukt, Einbau Drehscheibe Bauma und den Weiterbau des Stellwerks in Bäretswil.

Ich möchte es nicht versäumen, mich – neben allen vielen freiwilligen Helfern – speziell bei folgenden Personen und Institutionen für die geleistete Arbeit herzlich zu bedanken: Allen voran Lukas Trüb als meinen Stellvertreter; er hat neben der gesamten restlichen Arbeit die Sanierung der Bahnübergänge überhaupt erst möglich gemacht. Weiteren Dank gebührt Hansruedi Hänni für die Bauleitung dieses Vorhabens und Stefan Schöllhorn für das Sicherheitsgutachten Phase Planung. Adrian Ramsauer steht der Dank für das unermüdliche Schreiben und Beraten von verschiedenen juristischen Fragen zu. Die Firmen Schweizer Electronic aus Reiden und G+M Korrodi aus Bäretswil haben ebenfalls viel zum Gelingen des Projektes «Sanierung Bahnübergänge» beigetragen. Stefan Hofmann kümmert sich mit viel Zeitaufwand um die Fahrleitung. Die vielen Arbeiten an der Gleisanlage in Herbst und Winter wären ohne Emil Zogg und der Gleisag nicht möglich gewesen.

Christian Schlatter,  
Infrastruktur



Das Ausbessern der windschiefen Fahrleitung besorgen unsere Spezialisten weitgehend mit eigenen Mitteln



Der Einbau der Doppelkreuzungsweiche wird vorbereitet

Das Jahr 2015 stand ganz im Zeichen unseres Grossprojektes Historische Bahnhofshalle Bauma. Ende Februar wurde das gesamte Areal um die Bertagruppe vom Schnee befreit. In einer zweitägigen Aktion fegte das Cleanteam SBB und der Räumungsdienst Bauma allen Schnee weg, sodass Fundament und Perron frei zugänglich waren. Am 2. März starteten die Arbeiten zur Aufrichtung der Bahnhofshalle, ein grossartiger Moment für uns vom Projektierungsteam. Die Arbeiten verliefen planmässig und unfallfrei, und bereits Ende Juli konnte die Aufrichte gefeiert werden. Unser Fahrbetrieb wurde in den SBB-Teil des Bahnhofs verlegt, und dank dem grossartigen Einsatz aller konnten wir unsere Fahrsonntage reibungslos abhalten. Als Krönung folgte die Einweihungsfeier der Bahnhofshalle im September. Ein wunderbares Festwochenende mit der Teilnahme der Bevölkerung von Bauma und vielen prominenten Gästen setzten dem Projekt einen würdigen Abschluss.

Gleichzeitig liefen in Bäretswil die Arbeiten für die Errichtung des Stellwerkhäuschens auf Hochtouren. Auf zwei Flachwagen wurden die farblich aufgearbeiteten Träger und Bleche zu den einzelnen Seitenwänden vormontiert. Am 22. März wurde das mechanische Stellwerk gestellt und darum herum das Stellwerkhäuschen aufgerichtet. Der neue Boden wurde eingebaut, bestehend aus ehemaligen Wagenbodenbrettern, die vorgängig gehobelt wurden. Die Fenster verglasten wir neu, dazu mussten 64 Einzelscheibchen eingekittet werden. Ein neues Kupferdach bildet den würdigen Abschluss dieses Bauwerks und verleiht ihm sein ursprüngliches Erscheinungsbild. Tagelang waren wir mit Kleinarbeiten beschäftigt, nur schon das Anziehen aller Schrauben erforderte viel Zeit. Im Oktober bedankten wir uns mit einer kleinen Aufrichtungsfeier bei allen, die zum Gelingen dieses Projektes beigetragen haben. Das Projekt Stellwerkhäuschen Bäretswil wurde vollständig aus Drittmitteln finanziert, ein herzliches Dankeschön an alle Sponsoren.

Neben diesen erfreulichen Neuzugängen in unserem Bahnensemble mussten wir uns leider auch mit Abgängen befassen. Seit langem bestand die Absicht, das Häuschen des ehemaligen Barrierenpostens Tann-Dürnten mit integriertem Billettschalter, das schon lange in unserem Areal stand, zu renovieren. Anfangs Oktober bauten wir das Häuschen sorgfältig zurück, und versuchten noch zu retten, was es zu retten gab. Leider hatte die Witterung diesem historischen Kleinbau so stark zugesetzt, dass wir im Laufe der Rückbauarbeiten feststellen mussten, dass eine Renovation unmöglich sein wird. Über 90 Prozent des Holzes waren komplett verfault und somit unbrauchbar. Auch beim BC 4418, besser bekannt als Hinwiler-Gnagiwagen, mussten wir bei einer Bestandaufnahme feststellen, dass dieser historisch wertvolle Wagen nicht mehr zu retten war. Die Witterungseinflüsse hatten den Wagenkasten soweit zerstört, dass dieser teilweise schon eingestürzt war. Wir brachen den Wagenkasten ab und entschieden, auch das Untergestell zu entsorgen, da dieses stark korrodiert war. Zugleich wurden das Untergestell des Sihltalers C 104 und das Ersatzuntergestell

(ex BC 4428) für den Hinwiler-Gnagiwagen zur Entsorgung bereit gemacht und komplett ausgeschlachtet. Wir konnten viele wertvolle Ersatzteile für unseren bestehenden Wagenpark ausbauen. Kurz vor Weihnachten transportierten wir die drei Bahnwagenuntergestelle zur Verschrottung ab, die Entscheidung dafür ist uns sehr schwer gefallen.

Beim DVZO stehen noch viele wertvolle Zeugen aus der Zeit der Eisenbahn um 1900. Mit dem Abgang dreier Bahnwagen, die grundsätzlich sehr wertvoll für unsere Sammlung gewesen wären, sichern wir den Erhalt der vorhandenen Objekte in unserer Sammlung. Neben den revidierten Wagen, die einsatzbereit sind, müssen wir langfristig für die noch nicht revidierten Wagen ein Konzept erarbeiten. Witterungsbedingter Zerfall darf nicht zum Faktor werden, der über die Existenz eines Wagens beim DVZO entscheidet. Mit der Bahnhofshalle haben wir ein Obdach für unseren Wagenpark geschaffen, die Existenz aller DVZO-Wagen ist langfristig gesichert.

Im Weiteren habe ich zwei mechanische Zuganzeiger aufgearbeitet, die über Jahre in unserem historischen Fundus lagerten. In Zukunft können wir diese als Fahrgastinformationssystem anno 1930 einsetzen. Der einfache Zuganzeiger hängt bereits in Neuthal am Perron und der doppelte Zuganzeiger wird in der Bahnhofshalle montiert.

Im 2015 haben wir viel historisches Material umgeräumt, angeschafft und entsorgt. Stets konnte ich auf viele fleissige Helfer zählen, die sich mit unermüdlichem Einsatz für die historische Aufgabe des DVZO engagierten. Es macht mir viel Freude, wenn ich sehe, dass das historische Gedankengut in den Köpfen unserer Mitglieder einen wichtigen Platz eingenommen hat. Eine Museumsbahn gewissenhaft zu betreiben fordert viel Disziplin von seinen Mitgliedern, und die Auseinandersetzung mit dem historischen Gedankengut der Eisenbahn nimmt einen wichtigen Stellenwert ein. Ich blicke auf ein erfolgreiches 2015 zurück und freue mich auf viele neue historische Aufgaben im nächsten Jahr.

Daniel Rutschmann,  
Koordinator historische Projekte DVZO



Als wäre das Stellwerkhäuschen schon immer hier gestanden

Für alle Aktiven geht ein intensives Jahr zu Ende. Für die Einen eine gewünschte Zäsur im DVZO, für Anderen der Start in die herausfordernde Zeit der Revisionen am ansehnlichen Fahrzeugpark. Dass wir keine Personenschäden zu verzeichnen hatten, ist nicht selbstverständlich und wir sind daher froh, dass es bei Materialschäden geblieben ist (auf den Schienen wie auch in den Werkstätten). Daher danke ich bestens für euer Engagement und hoffe auf ein ebenso erfreuliches 2016.

### Highlights im 2015:

Das Jahr begann mit einem Dämpfer der Gemüter, speziell jener des Dampfloki-Clubs Herisau.

Zum Glück wurde der Siederohrschaden der Lok 9 schon im Aufheizprozess sichtbar und der Inspektor des SVTI konnte die äussere Prüfung ohne Wenn und Aber abrechnen. Schade, denn die geplanten Fahrten mussten abgeblasen werden, wir hoffen auf baldige Wiederinbetriebnahme. Das Revisionsprogramm beinhaltet folgende Aktivitäten:

- Siede- und Rauchrohre ausbauen und ersetzen
- Einströmrohre ersetzen
- Deckenanker ersetzen wo Bedarf ist

### Lok Ed 3/3 401 «Bauma»

Unsere «Turbo-Lok 401», so hofften wir, würde die ganze Saison schadlos überstehen, aber weit gefehlt. Schon zu Saisonbeginn streikte die linke Schieberstopfbüchse und in der Folge wurde die Verbindung von Schieberkreuzkopf und Voreilhebel «verwürgt». Das seltsam abgeschmorte Stück wurde ersetzt mit einer neu gegossenen und bearbeiteten Stopfbüchse. Alles bestens, dachten wir, die Saison ist gerettet. Glücklicherweise hielt die Reparatur. Nach der Überfuhr nach Uster mussten wir nachsehen, ob die rechte Stopfbüchse ebenfalls ersetzt werden muss. Siehe da, der Zustand war ebenso erschreckend, wie die im Frühling ausgebaute linke Einheit. Also stimmte da etwas nicht wirklich und die wieder ausgebaute linke Büchse war ebenfalls wieder im gleichen Zustand, als wäre diese schon Jahre im harten Einsatz gewesen.



Die Schieberstopfbüchsen der Ed3/3 401 nach Saisonschluss

### Lok Ed3/3 Nr. 4 «Schwyz»

Die beliebte historische Lok schlug sich relativ gut durch die Saison, hätten da nicht die lästigen Rohrrinner für Diskussio-

nen gesorgt. Immerhin war es dank fleissigem Schaufeln mit Willi Reichlin möglich, die Lok unter Schmierdampf nach Uster zu überführen. Das nächste Heizerseminar werden wir «Schaufeln mit Willi» nennen.

Auch die seit vielen Jahren nicht mehr revidierten Speiseköpfe gaben Anlass zum Meckern, verständlich, denn die nun ausgebauten Stücke machten einen erbärmlichen Eindruck. Diese sind nun wieder fit für die nächste Saison. Für die inkontinenten Siederohre wurden neue Brandringe gedreht und vor Weihnachten noch eingewalzt. Die Dichtprüfung wird im Januar 2016 stattfinden.

### Lok E3/3 Nr. 10 «Chemie-Tiger»

Das «Tigerli» hat ohne Saison-Einsatz die Siederohre «gestreckt», respektive diese gaben das klare Signal, ausgetauscht zu werden. Dank genügend Loks im DVZO-Park konnten wir die Lok 10 in Uster remisiert lassen und werden den Rohrsersatz im Laufe der Saison 2016 in Angriff nehmen.

### Lok E3/3 Nr. 8518 «Bäretswil»

Da dieser Tiger sehr spät in die Saison gestartet ist, wird die Lok in Bauma überwintern und Extrafahrten übernehmen. Die nötigen «Pflichtübungen» wie Auswaschen, Trocknen, Reiberhähne pflegen, Schmierunterhalt, reinigen und bereitstellen für einen nächsten Einsatz, werden vom Team Bauma erledigt.

### Lok Ed3/4 Nr. 2 «Hinwil»

Nach absolvierter äusserer Prüfung, kleinere Lecks mussten noch eliminiert werden, konnten wir zu einer «Heizer- und Lokführer-Info» einladen. Unter Dampf und Instruktion unserer erfahrenen «Dämpfer» konnten einige Probefahrten durchgeführt werden auf dem nun in Uster zur Verfügung stehenden «Rampengeleis». Vor Saisonstart werden wir nochmals einen Refresher in Bauma durchführen mit hoffentlich grösserer Beteiligung unserer Heizer und Lokführer.

Peter Fischer, Technik Rollmaterial

### Be 4/4 Nr. 15

An der Be 4/4 Nr. 15 wurden keine grösseren Arbeiten durchgeführt. Der laufende Unterhalt sowie Kontrollen im Depot und bei Fahrten, geben immer wieder Anlass für technische Kleinrevisionen und Optimierungen, die parallel zum Fahrbetrieb der Lok durchgeführt werden können.

Alessandro Andreoli, Unterhalt E-Lok

### Tm 9529 und Tem 354 (94)

Im vergangenen Jahr konnte bei beiden grösseren Dieseldieseln der anfallende Kleinunterhalt in Bauma erledigt werden. Dies geschieht jeweils durch Personal der Remise Bauma. Um die Verfügbarkeit und die Flexibilität des Baudiensttraktors Tm III zu verbessern wurde eine Kühlwasservorwärmanlage eingebaut. Somit können die potentiell schädlichen Kaltstarts des Motors auf ein Minimum gesenkt werden. Dies schont den Motor und die dazugehörigen Elemente massiv. Weiter wurde am gleichen Fahrzeug der



Kran mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Eine darauf spezialisierte Wetziker Firma baute im April den Kran fachmännisch um. Damit ist kein Luxus eingebaut worden, sondern eine praktische und die Sicherheit gewährende Massnahme am Arbeitsort. Gegen Ende der Saison zeigte sich beim gleichen Traktor ein zunehmendes Lecken des Wasserkühlers. Dieses Problem werden wir nur mit einer grösseren

Revision im Frühjahr 2016 in den Griff kriegen. Es ist vorgesehen, dass dann der Tm während mehrerer Tage auswärts eine Revision erhält und danach wieder uneingeschränkt zur Verfügung steht. Der Tm ist unser nützlichstes Arbeitsgerät auf den Geleisen des DVZO.

Lukas Trüb und Jonas Hostettler,  
Unterhalt Traktoren



Festliche Einweihungsfahrt – Mitglieder Malerunternehmerverband Zürcher Oberland und Vereinsmitglieder DVZO – Apérohalt in Bärenroth

## Projekt Neuanstrich Ee 3/3

Kurz vor Saisonschluss und pünktlich zur Halleneinweihung konnten wir den Neuanstrich der elektrischen Rangierlokomotive Ee 3/3 Nr. 16363 am 5. September 2016 mit einer Apéro-Fahrt feiern. Ziel des Projektes Neuanstrich Ee 3/3 war, der historischen Rangiermaschine welche wir im Frühling 2011 in den Fahrzeugpark des DVZO übernehmen konnten, ein korrektes historisches Farbleid zu verleihen. Schlüsselstelle des Projektes war die Zusammenarbeit mit dem Malerunternehmerverband Zürcher Oberland.

Dieser realisierte mit Lehrlingen und Berufsleuten den eigentlichen Neuanstrich der Lok. Die Arbeiten dauerten vom Oktober 2014 bis September 2016 und wurden mehrheitlich in der Lokremise Uster durchgeführt. Das Projekt konnte dank grosszügigem Material- und Arbeitszeit-Sponsoring vom Malerunternehmerverband mit knapp CHF 6000.– realisiert werden. Viel Zeit beanspruchten vor allem die intensiven Vorarbeiten. Die Lok musste gründlich gereinigt und von hartnäckigen Fett- und Ölschichten befreit werden, was etliche Arbeits-

stunden benötigte. Für den Anstrich wurden sämtliche Maschinenraumtüren und Lüftungsjalousien an den beiden Vorbauten demontiert. Diese wurden vom Malerunternehmerverband mitgenommen und in der eigenen Malerei bearbeitet und später wieder montiert. Die Lok (Aufbau) konnte dank umfangreicher Abdeckungen und Einrichten einer geeigneten Arbeitsumgebung in der Remise 1 in Uster mit dem DVZO eigenen, modernen Farbspritzgerät vom Malerunternehmerverband gespritzt werden.

Das Chassis (Achsen, Stange usw.) wurde vom DVZO gespritzt. Die historische Rangierlokomotive gibt nun ein ideales Bild vor DVZO Extrazügen ab und erreicht bei alt und jung als «Kleines Krokodil» viel Aufsehen und Sympathie. Vielen herzlichen Dank für die enorme Unterstützung durch den Malerunternehmerverband Zürcher Oberland und allen Beteiligten!

Alessandro Andreoli,  
Unterhalt E-Lok

## Technik Wagen

### Personenwagen C107

Pünktlich zum Grossverkehr der Halleneröffnung konnte das Wagenteam Bauma den C 107 nach fast zweijähriger Revision wieder dem Betrieb übergeben. Damit steht nun wieder ein dritter leichter «Sihltaler» zur Verfügung.

### Tiefgänger X357

Dieses Meisterstück, auf das das Team der Technik Uster mit Stolz zurückblickt, wurde von der Ustermer Remise 1 abgeliefert.

## In eigener Sache

Der DVZO sucht jemanden, der sich dem Ressort Wagen annimmt. Auf das technische Wissen kann im Verein zurückgegriffen werden, Jürgen Rakow leistet weiterhin gerne Hilfe bei der Einarbeitung in diese Aufgabe. Auch wenn es im ersten Augenblick als rein technische Herausforderung erscheint, geht es bei diesem Verantwortungsbereich stark um das Dokumentieren und Nachführen des Rollmaterialverzeichnisses, der vorgenommenen Arbeiten und das Einhalten der Fristen – wer über ein administratives Flair verfügt, findet hier eine spannende Arbeit. Die Mitarbeit im Vorstand ist keine Voraussetzung für diese Ressortleitung.

Monika Bieri,  
Aktuarin



Das neue Schmuckstück aus der Ustermer Wagenremise: Tiefgänger X 357 ex SBB O 74206 wie frisch ab Werk

## Finanzen

«Bricht der erste Morgen des neuen Jahres an,  
so erscheint der Himmel nicht anders als am Tag zuvor,  
aber doch ist einem seltsam frisch zu Mute.» (YOSHIDA KENKŌ)

Und dies ist der Moment, in dem man vorwärts, aber auch rückwärts blickt und Bilanz zieht. Noch steht der Jahresabschluss 2015 nicht, doch eines kann ich heute schon sagen: Wir haben vieles erreicht im letzten Jahr. Die Bahnhofshalle ist fertig gestellt, die Sanierung der Bahnübergänge ist auf gutem Weg, der «Engländer» in Bauma ist eingebaut, das Perron in Neuthal ist saniert.

Die Jahresrechnung 2015 wird in einer überarbeiteten Darstellung präsentiert. Der Grund dafür ist, dass für Firmen aber auch Vereine, die Rechnungslegung erstmalig gemäss den neuen Vorschriften des Obligationenrechtes zu erfolgen hat. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO erreichen die geforderte Umsatzgrenze zwar knapp nicht, aber im Sinne

der Transparenz habe ich mich entschieden, die neuen Rechnungslegungsvorschriften anzuwenden.

In der «Finanzabteilung» werden wir auch im neuen Jahr gefordert sein. Es müssen nebst der normalen Arbeit die Projekte «historische Bahnhofshalle» und «Sanierung Bahnübergänge» definitiv abgerechnet werden. Bei der Halle bedeutet dies vor allem die definitiven Unterlagen für die Vorsteuerkürzung zu erstellen. Dies ist keine alltägliche Arbeit, auch für mich als Profi nicht. Bei den Bahnübergängen müssen die Bauprojekte mit den Gemeinden Bärenroth (Langacher), Gemeinde Bärenroth (Hinterwiis) beziehungsweise dem Kanton Zürich (Wolfensberger) abgerechnet werden. Ebenso erwartet der Lotteriefonds des Kantons Zürich für sein Engagement bei den Bahnübergängen einen entsprechenden Rechenschaftsbericht. Mit anderen Worten: Auch im 2016 wird es uns nicht langweilig werden.

Andreas Hurt, Finanzen

Bilanz		31.12.2015	31.12.2014
<b>Aktiven</b>			
<b>Umlaufvermögen</b>			
Flüssige Mittel (Post / Bank)		675'932.62	440'104.95
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		15'871.95	12'269.85
übrige kurzfristige Forderungen		500.50	6'081.27
Vorräte		10'901.00	14'301.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen		4'087.55	24'496.22
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>707'293.62</b>	<b>497'253.29</b>
<b>Anlagevermögen</b>			
Beteiligungen	2.1.	500.00	500.00
Rollmaterial	2.2.	133'118.23	169'983.35
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	94'960.53	104'915.68
Bahnanlagen	2.4.	539'418.10	378'283.50
Immobilien Sachanlagen	2.5.	5'224'098.93	2'577'529.38
Immaterielle Anlagen		1.00	1.00
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>5'992'096.79</b>	<b>3'231'212.91</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>6'699'390.41</b>	<b>3'728'466.20</b>
<b>Passiven</b>			
<b>Fremdkapital</b>			
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	222'966.60	195'782.56
kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.7.	350'000.00	0.00
Passive Rechnungsabgrenzungen		32'220.00	83'605.00
		<b>605'186.60</b>	<b>279'387.56</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig	2.8.	122'960.00	182'463.00
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>728'146.60</b>	<b>461'850.56</b>
<b>Projektspenden/Unterhaltsfonds</b>			
Rüchstellung Unterhalt	2.9.	121'827.40	121'827.40
Unterhaltsfonds	2.10	186'000.00	0.00
Projektbezogene Spenden / Beiträge	2.11	5'291'355.51	2'761'556.52
<b>Total Anlagevermögen</b>		<b>5'992'096.79</b>	<b>2'883'383.92</b>
<b>Eigenkapital</b>			
Vereinsvermögen		383'231.72	380'433.49
<b>Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)</b>		-11'170.82	2'798.23
<b>Bilanzsumme</b>		<b>6'699'390.41</b>	<b>3'728'466.20</b>

Erfolgsrechnung	2015	2014	Budget 2016
<b>Fahrbetrieb</b>			
Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	144'615.04	159'012.42	120'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	122'899.05	165'824.35	140'000.00
	267'514.09	324'836.77	260'000.00
Betriebsaufwand	-57269.48	-124'281.47	-55'300.00
	<b>210'244.61</b>	<b>200'555.30</b>	<b>204'700.00</b>
<b>Buffetwagen</b>			
Einnahmen	53'856.70	47'156.56	50'000.00
Wareneinkauf	-21'434.03	-20'305.82	-23'000.00
Betriebsaufwand	-2'973.82	-3'225.61	-2'000.00
	<b>29'448.85</b>	<b>26'985.21</b>	<b>25'000.00</b>
<b>Souveniershop</b>			
Einnahmen	21'147.30	21'100.09	25'000.00
Wareneinkauf	-10'173.91	-9'700.05	-15'000.00
	<b>10'973.39</b>	<b>11'400.04</b>	<b>10'000.00</b>
<b>Diverses</b>			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	1'898.15	3'333.33	3'000.00
Uniformen	-1'325.24	599.22	500.00
Übriger Erlös	-3'061.01	16'239.45	1'000.00
	<b>-2'488.10</b>	<b>20'172.00</b>	<b>4'500.00</b>
<b>Total Betriebserlös</b>	<b>248'178.75</b>	<b>259'112.55</b>	<b>244'200.00</b>
<b>Betriebsaufwand</b>			
<b>Personalkosten</b>			
Ausbildung/Reisedienst	-10'927.15	-14'941.05	-8'000.00
Übriger Personalaufwand	-11'931.49	-9'859.75	-9'100.00
	<b>-22'858.64</b>	<b>-24'800.80</b>	<b>-17'100.00</b>
<b>Raumkosten</b>			
Remise Bauma	-4'728.00	-5'908.21	-4'300.00
Bahnhofhalle Bauma	0.00	0.00	-5'000.00
Archiv Bauma	-4'394.67	-858.00	-4'800.00
Remise Uster	-26'787.00	-28'901.69	-27'000.00
Remise Wald	-5'787.04	-4'870.34	-5'200.00
	<b>-41'696.71</b>	<b>-40'538.24</b>	<b>-46'300.00</b>
<b>Kapitalaufwand /-ertrag</b>			
Bank-/PC Spesen	-476.05	-490.75	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	242.95	612.49	200.00
	<b>-233.10</b>	<b>121.74</b>	<b>-300.00</b>
<b>Infrastruktur</b>			
Unterhalt	-108'398.50	-38'548.65	-125'800.00
Netzanschluss SBB	-39'149.08	-43'380.46	-39'000.00
	<b>-147'547.58</b>	<b>-81'929.11</b>	<b>-164'800.00</b>
<b>Werkstattkosten</b>			
Infrastrukturkosten Bauma	-23'272.77	-21'740.37	-14'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-17'266.55	-22'225.44	-13'500.00
	<b>-40'539.32</b>	<b>-43'965.81</b>	<b>-27'500.00</b>
<b>Rollmaterialunterhalt</b>			
Lokomotiven und Wagen	-10'130.76	-13'624.52	-68'500.00
Entnahme Fonds	0.00	0.00	36'000.00
	<b>-10'130.76</b>	<b>-13'624.52</b>	<b>-32'500.00</b>

	2015	2014	Budget 2016
<b>Abschreibungen</b>			
Abschreibungen	-75'383.29	-87'788.17	-98'900.00
<b>Versicherungen</b>	<b>-75'383.29</b>	<b>-87'788.17</b>	<b>-98'900.00</b>
Versicherungen Betrieb	-14'652.90	-10'373.25	-12'000.00
Sachversicherungen	-8'611.45	-12'082.10	-8'500.00
<b>Verwaltungskosten</b>	<b>-23'264.35</b>	<b>-22'455.35</b>	<b>-20'500.00</b>
Allgemeine Verwaltungsspesen	-5'928.16	-11'251.05	-13'000.00
Generalversammlung	-3'961.02	-4'195.00	-4'000.00
Beiträge an Dritte	-740.00	-740.00	-840.00
<b>Werbeaufwand</b>	<b>-10'629.18</b>	<b>-16'186.05</b>	<b>-17'840.00</b>
Werbeaufwand	-10'635.72	-10'936.32	-8'000.00
Printmedien	-11'088.43	-11'289.36	-12'000.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	0.00	-350.00	-500.00
Inserateinnahmen	11'578.84	11'250.00	12'000.00
<b>Ausserordentlicher/ Periodenfremder Erfolg</b>	<b>-10'145.31</b>	<b>-11'325.68</b>	<b>-8'500.00</b>
a.o./periodenfremder Aufwand	0.00	-5'000.00	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	836.80	0.00	0.00
	<b>836.80</b>	<b>-5'000.00</b>	<b>0.00</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-381'591.44</b>	<b>-350'833.56</b>	<b>-434'140.00</b>
<b>Ordentliches Betriebsergebnis</b>	<b>-133'412.69</b>	<b>-91'721.01</b>	<b>-189'940.00</b>
<b>Liegenschaften</b>			
<b>Bahnhof Bärenwil</b>			
Mieteinnahmen	15'330.00	26'060.00	15'000.00
Unterhalt	-4'835.73	-9'482.26	-3'000.00
	<b>10'494.27</b>	<b>16'577.74</b>	<b>12'000.00</b>
<b>Baurechte/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>26'612.07</b>	<b>32'695.54</b>	<b>28'000.00</b>
<b>Betriebserfolg</b>	<b>-106'800.62</b>	<b>-59'025.47</b>	<b>-161'940.00</b>
<b>Vereinsrechnung</b>			
<b>Mitgliederbeiträge/Spenden</b>			
Mitgliederbeiträge	44'630.00	44'430.00	43'500.00
Spenden	49'638.76	16'026.40	15'000.00
	<b>94'268.76</b>	<b>60'456.40</b>	<b>58'500.00</b>
<b>Eisenbahn-Amateur</b>			
Abonnements-Zahlungen	11'530.72	11'687.52	11'000.00
Aufwendungen EA	-10'169.68	-10'320.22	-10'500.00
	<b>1'361.04</b>	<b>1'367.30</b>	<b>500.00</b>
<b>Vereinsserfolg</b>	<b>95'629.80</b>	<b>61'823.70</b>	<b>59'000.00</b>
<b>Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust)</b>	<b>-11'170.82</b>	<b>2'798.23</b>	<b>-102'940.00</b>

## Anhang zur Jahresrechnung 2015

## 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. Die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrechtes erfolgt mit der vorliegenden Jahresrechnung. Die Gliederung der Vorjahreszahlen wurde angepasst. In der Jahresrechnung wurden bei den wesentlichen Bilanzpositionen folgende 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

bilanziert. Auf die Bildung einer pauschalen Wertberichtigung (Delkredere) wurde verzichtet, da die allermeisten Forderungen gegenüber der Öffentlichen Hand bestehen.

## Vorräte

Die Bewertung erfolgt zum Niederstwertprinzip unter Berücksichtigung des sogenannten Warendrittels.

## 2. Anmerkungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung

## 2.1. Beteiligung

Anteilschein der Historischen Mittelthurgau Bahn

## 2.2 bis 2.5 Anlagevermögen

Auf dem Anlagevermögen wird degressiv abgeschrieben. In der Regel 8–30% des Restwertes, je nach Art der Sache.

## 2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2015	95'389	43'850	30'746	169'985	-25'204	144'781
Zugänge	12'248	3'207	4'654	20'109	-17'044	3'065
Abgänge	-	-	-8'705	-8'705	8'750	45
Wert vor Abschreibung	107'637	47'057	26'695	181'389	-33'498	147'891
Abschreibungen	-31'184	-9'400	-7'688	-48'272	-	-48'272
<b>Wert 31.12.2015</b>	<b>76'453</b>	<b>37'657</b>	<b>19'007</b>	<b>133'117</b>	<b>-33'498</b>	<b>99'619</b>

## 2.2 Werkstatt übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasseranschluss Depot Bauman	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2015	64'105	34'224	6'587	104'916	-1'116	103'800
Zugänge	-	-	3'056	3'056	-	3'056
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	64'105	34'224	9'643	107'972	-1'116	106'856
Abschreibungen	-6'500	-4'500	-2'011	-13'011	-	-13'011
<b>Wert 31.12.2015</b>	<b>57'605</b>	<b>29'724</b>	<b>7'632</b>	<b>94'961</b>	<b>-1'116</b>	<b>93'845</b>

## 2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Bhf. Bauma div.	BUE	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2015	310'870	17'625	49'789	378'283	-21'763	356'520
Zugänge	49'149	107'601	11'485	168'235	-404'092	-235'857
Abgänge	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	360'019	125'225	61'274	546'518	-425'855	120'663
Abschreibungen	-6'300	-800	-	-7'100	-	-7'100
<b>Wert 31.12.2015</b>	<b>353'719</b>	<b>124'425</b>	<b>61'274</b>	<b>539'418</b>	<b>-425'855</b>	<b>113'563</b>

## 2.5 Liegenschaften

Bruttowerte (in CHF)	Bahnhofs-halle	Baudienst-magazin	Bhf Bärenwil	Stellwerk Bärenwil	Posten 98a	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
GVZ-Werte	im Bau	120'000	750'000	45'000	50'000	-	-	-
Stand 1.1.2015	2'489'323	43'168	31'764	13'275	1	2'577'529	-2'713'474	-135'944
Zugänge	2'666'843	-	-	25'318	-	2'692'160	-2'156'004	536'156
Abgänge	-	-	-	-38'591	-	-38'591	38'591	-0
Wert vor Abschreibung	5'156'166	43'168	31'764	1	1	5'231'098	-4'830'887	400'211
Abschreibungen	-	-4'400	-2'600	-	-	-7'000	-	-7'000
<b>Wert 31.12.2015</b>	<b>5'156'166</b>	<b>38'768</b>	<b>29'164</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5'224'098</b>	<b>-4'830'887</b>	<b>393'211</b>

**2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen**

Neben den eigentlichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von CHF 163'000 sind hier die Tilgung 2016 des Bundesdarlehens von CHF 11'000 und die letzte Tranche an den Bahnhofsbau Bauma der SBB über CHF 49'000 enthalten.

**2.7. Verzinsliche Verbindlichkeiten**

Für die Zwischenfinanzierung des Projektes historische Bahnhofshalle Bauma wurde stimmte die Generalversammlung am 8. Oktober 2014 einem Baukredit über CHF 2'000'000 zu. Dank verschiedenen positiven Umständen musste der Kredit nie voll beansprucht werden. Bis 31. Dezember 2015 konnte bis auf CHF 350'000 zurückbezahlt werden.

**2.8. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen**

Hier handelt es sich um ein zinsloses Bundesdarlehen, welches für die Unterhaltsarbeiten an der Weissenbachbrücke gewährt wurde. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2028, die im 2016 fällige Rate ist unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Als Sicherheit für dieses zinslose Darlehen dient ein Inhaberschuldbrief über nominal CHF 290'000 auf der Liegenschaft Bahnhof Bäretswil (GB 2384, Kat. 7735).

**2.9. Rückstellungen Unterhalt**

In früheren Jahren wurden zwei Rückstellungen für den künftigen Unterhaltsaufwand gebildet: Barriere Bussenthal CHF 31'0000 und Weissenbachbrücke CHF 90'000.

**2.10. Unterhaltsfonds**

Im 2015 konnten wir für den Grossunterhalt von Dampflokotiven und den Unterhalt der AMOR-Expresswagen entsprechende Spenden/Zuwendungen entgegennehmen. Herzlichen Dank.

**2.11. Projektbezogene Spenden/Beiträge**

Die zweckgebundene Spenden/Beiträge werden nach Abschluss des entsprechenden Projektes mit den Investitionen verrechnet, sind sie in den Übersichten zum Anlagevermögen entsprechend ausgewiesen.

**2.12. Erfolgsrechnung**

Das Jahr 2015 wurde geprägt durch zahlreiche Projekte im Bereich Infrastruktur. Dies widerspiegelt sich auch in der Erfolgsrechnung mit einem Aufwand von über CHF 100'000. Es handelt sich mehrheitlich um Nachholung von unterlassenen Unterhaltsarbeiten früheren Jahre.

**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**

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

**4. Geldflussrechnung****MITTELHERKUNFT****Selbstfinanzierung**

Ergebnis gemäss Erfolgsrechnung		-11'171
+ Abschreibungen		75'383
Cash Flow		64'212

**Desinvestitionen**

Abnahme Forderungen	1'979	
Abnahme Aktive Rechnungsabgrenzungen	20'409	
Abnahme Vorräte	3'400	
Projekte abgeschlossen/Spenden verrechnet	47'294	73'081

**Finanzierung**

Zunahme kurzfristiges Fremdkapital	343'369	
Zunahme Spenden/Legate Projekt bezogen	2'529'799	
Zunahme Unterhaltsfonds	186'000	3'059'168

**Total Mittelherkunft** **3'196'462**

**MITTELVERWENDUNG****Definanzierung**

Abnahme Verbindlichkeit aus Umbau Bhf Bauma	-59'503	
Rückzahlung Bundesdarlehen	-17'570	-77'073

**INVESTITIONEN****Aktivierungen**

- Lokomotiven	-12'248	
- Personenwagen	-3'207	
- Güterwagen	-4'654	
- Werkstatt	-3'056	
- Bahnanlagen	-168'235	
- Stellwerk Bäretswil	-25'318	
- Bahnhofhalle	-2'666'843	-2'883'561

**Total Mittelverwendung** **-2'960'634**

**Zunahme Flüssige Mittel** **235'828**

**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.: Florian Vogel, Zürich\*

**Technik Triebfahrzeuge:**

Peter Fischer, Winterthur  
Stv.: vakant

**Technik Wagen:**

vakant  
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, Dietlikon  
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:**

Samuel Rachdi, Winterthur;  
Stv.: Beat Hauser, Wetzikon

**Buffetwagen:**

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

**Dampfplädli:**

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

**Printpublikationen:**

Monika Bieri, Bauma

**Prüfungsexperte Betriebspersonal:**

Jürg Hauswirth, Küsnacht (BAV Prüfungsexperte)

**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

**Webseite:**

Monika Bieri, Bauma; Amos Calamida, Rüti

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

Christoph Rutschmann, Weinfelden

**Historisches Stellwerk Bäretswil:**

Fabian Sollberger, Brugg



Fritz Harder und Willi Reichlin tauschen am Schweisstisch im Depot Bauma ihre Erfahrungen aus.



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

