

| | | |
|----------------------------------|-------|-------|
| Bericht des Präsidenten | Seite | 3 |
| Administration | Seite | 4–5 |
| Betrieb | Seite | 6–9 |
| Technik «Triebfahrzeuge» | Seite | 10–11 |
| Technik «Wagen» | Seite | 12–13 |
| Infrastruktur | Seite | 15–16 |
| Historische Projekte | Seite | 16 |
| Liegenschaften | Seite | 17 |
| Finanzen | Seite | 17 |
| Bilanz/Erfolgsrechnung | Seite | 18–20 |
| Anhang zur Jahresrechnung | Seite | 21–22 |
| Organisation | Seite | 23 |



Der frisch sanierte Rutschhang im Morgenwies: Das Wiesenbord gefährdet die Fahrbahn auch bei starken Niederschlägen nicht mehr.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser des DVZO-Jahresberichtes 2016

2016 zeigte, dass Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld der Eisenbahnen auch uns betreffen. Immer wieder stehen wir unverhofft vor grossen Herausforderungen. Kaum ist ein Projekt abgeschlossen, veranlasst uns das aktuelle Geschehen erneut zu reagieren, die Kräfte zu bündeln und uns fit für die Zukunft zu machen. Für einen Verein in unserer Grösse ist dies nicht immer eine einfache Sache, aber wir schauen klar nach vorn!

Mit dem Abschluss des Projektes Bahnhofshalle Bauma haben wir einen klaren Meilenstein gesetzt und der Öffentlichkeit dargelegt, wohin die Reise des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland in Zukunft führen wird. Der betriebsfähige Erhalt des Kulturgutes Eisenbahn, mit allem, was dazugehört, sowie die weitere Nutzung der Strecke Bauma–Bäretswil–Hinwil, ist unser aller Ziel. Und unsere Präsenz fördert nachhaltig die touristische Entwicklung im Zürcher Oberland. Gerade die Realisierung der historischen Bahnhofshalle hat dies einmal mehr eindrücklich gezeigt. Der Bahnbetrieb, die Fahrgäste und vielen Besucher, aber auch die Bevölkerung von Bauma haben sich an die Bahnhofshalle gewöhnt. Das Bauwerk hat seinen Platz in der Gemeinde Bauma gefunden und ist inzwischen schon kaum mehr wegzudenken. Sind einmal noch der Bahnhofplatz sowie die Bushaltestelle entlang der Heinrich-Gujerstrasse neu gestaltet, so gibt es mitten in Bauma ein vorbildliches Beispiel im Zusammengehen zwischen Kulturdenkmal, individuellem- und öffentlichen Verkehr sowie attraktiver Ortsgestaltung.

Der DVZO denkt in Bauma schon weiter. Das auf der Töss-Seite gelegene Depotareal soll aufgewertet und besser erschlossen werden. Und was liegt da näher, als es bei dieser Gelegenheit ungefähr in den ursprünglichen Zustand zurück zu verwandeln? Im Laufe von 2016 ist das Projekt schon weit gediehen. Der Vorstand hat Florian Vogel zum Projektleiter ernannt und einen Kredit für die Vorstudie bewilligt. Das Projekt «Depotareal 2020» nimmt schon im Vorstadium interessante und beachtliche Formen an. Direkt darin involviert sind neben dem DVZO auch die Denkmalpflege des Kantons Zürich, SBB Immobilien sowie die Fachstelle für Denkmalpflege der SBB und der Kanton Zürich mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft wegen der beabsichtigten Renaturierung der Töss. Für unsere Bahn und die Gemeinde Bauma würde «Depotareal 2020» zu einem weiteren Imageprojekt.

Führung und Betrieb unserer Bahn erfolgen vollständig auf privater Initiative. Ohne «Freiwilligenarbeit» wäre dies nicht zu bewerkstelligen. Überhaupt wäre der Erhalt von Kulturgütern ohne den Einsatz Freiwilliger heute nicht mehr möglich. Der DVZO ist hier ein grosses Vorbild. Es ist zwar immer wieder ein grosser «Chrampf»; der Einsatz lohnt sich, bereitet viel Freude und bringt ungeahnte Abwechslung in den Alltag. Ich danke allen Mitgliedern und Freunden unserer Bahn für die aktive und aufbauende Mithilfe beim

Erreichen unserer Ziele. Miteinander führen wir den Verein in eine spannende Zukunft.

Aufgeschreckt hat uns Ende März 2016 die SBB Infrastruktur mit der Ankündigung, die Teilstrecke Bäretswil Tobel–Hinwil der Dampfbahnlinie auf den Sommer 2017 hin zu veräussern oder gar abzubrechen. Von einem Abbruch mögen wir schon gar nicht reden. Vielmehr soll auch hier nach einer für alle Betroffenen passenden Lösung gesucht werden. Nur hat der DVZO in dieser Sache gegenwärtig nicht viel zu sagen. Wir verkehren auf diesem Streckenteil im sogenannten Netzzugang, die Infrastruktur ist im Eigentum der SBB. Das Bundesamt für Verkehr hat sich aktiv in die Lösungsfindung eingeschaltet. Ob ein möglicher Käufer für die Infrastruktur schon gefunden werden konnte? Wir wissen es selbst Ende 2016 noch nicht. Für uns ist aber klar: Auch in der Dampfbahn-Saison 2017 fahren unsere Züge bis nach Hinwil.

Unsere eigene Infrastruktur auf dem Streckenteil Bäretswil Tobel bis Bauma fordert uns ständig. Hier konnten wir die vom Gesetz auferlegte Sanierung einiger Bahnübergänge erfolgreich und zeitgerecht abschliessen. Der Bereich Infrastruktur unter Christian Schlatter hat professionell hervorragende Arbeit geleistet. Beachtliche Leistungen sind auch aus dem Unterhalt und Revision der Triebfahrzeuge und Wagenmaterial zu melden. Mit der Wiederinbetriebnahme der Dampflokomotive Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil» kehrte im April nach längerem revisionsbedingtem Ausfall ein Urgestein im DVZO-Rollmaterial zurück auf die Schienen. Mit ihr begann am 6. Mai 1978 der DVZO mit den öffentlichen Dampfbahnfahrten zwischen Bauma und Bäretswil.

Zur Gewinnung zusätzlicher Kolleginnen und Kollegen für die Mitarbeit in unserer Bahn lancierten wir im Sommer die Aktion «Ich bin DVZO, und Du?» Der Erfolg ermutigt uns, die besonders von den jüngeren Mitgliedern ermöglichte Kampagne auch in den nächsten Jahren durchzuführen. Betrieb, Souvenirshop, Buffetwagen, Liegenschaften, Administration – einfach alle Bereiche im DVZO haben ausgezeichnet gearbeitet und verdienen ein dickes Lob. Unzählige Stunden wurden freiwillig für den Erhalt der historischen Eisenbahn geleistet. Dies beweisen die folgenden detaillierteren Berichte im Jahresrückblick.

Die Faszination für die Leistungen des DVZO ist ungebrochen. Schauen wir nach vorne, wir sind offen für Neues, es kommt eine spannende Zeit auf uns zu.

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)
Roby Budry (S. 9)
Jonas Hostettler (S. 13, S. 17)
Cornelis Kat (Titelbild)
Silvan Luley (S. 4 li)
Lukas Trüb (S. 2, S. 4 re, S. 14, S. 22)
Florian Vogel (S. 16)
Hugo Wenger (S. 11)

© Jahresbericht 2016:
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
Unter dem Motto «Ich bin DVZO, und Du?» stiess der Tag der offenen Tür am 5. Juni 2016 auf grosses Interesse. Vor staunendem Publikum rangiert die Ed3/3 401 Kurswagen aus Bauma in das Areal der Lokremise Uster.

Wenn ich dem 2016 ein Sternbild zuordnen müsste, wäre dies bestimmt «der grosse Wagen»: Schon zu Jahresbeginn bewegte die Diskussion um den Weiterbetrieb des AMOR-Express innerhalb des Vereins die Vereinsgemüter. Vorbereitend auf die Generalversammlung Ende März fanden verschiedene Möglichkeiten zur Meinungsbildung statt, so dass der Generalversammlung eine klare Variantenauswahl hat vorgelegt werden können. Dies machte eine Abstimmung zur grundsätzlichen Stossrichtung des Vereins in dieser Sache möglich, ohne dass die teilweise gegensätzlichen Positionen in der sehr grossen Gruppe von über 100 Personen hätten diskutiert werden müssen, was bekanntlich eher zu heissen Köpfen als zu coolen Resultaten führt. Die Generalversammlung sprach sich deutlich dafür aus, die zwei historisch wertvollen Wagen in ihren Ursprungszustand als zweiachsige Drittklasswagen zurückzubauen und in das Erscheinungsbild des DVZO zu integrieren.

An der GV 2016 hat zudem das verwaiste Ressort «Technik Wagen» wieder einen Patron gefunden: Michael Bollmann, langjähriges DVZO-Aktivmitglied, meldete sich auf den im letzten Jahresbericht veröffentlichten Aufruf und konnte von der Generalversammlung in sein Amt gewählt werden. Er bringt das professionelle Rüstzeug im technischen wie auch im administrativen Bereich für diese Aufgabe mit und hat mit viel Elan seine neue Aufgabe in Angriff genommen. Der

frische Wind, den Michi in den Vorstand bringt, ist anregend. So ist es auch nicht verwunderlich, dass die Auseinandersetzung des Gesamtvorstands mit der Thematik «Wagen» im vergangenen Jahr zeitintensiv war, vieles muss aufgearbeitet werden, vor allem die administrativen Anforderungen bezüglich der Dokumentation zu den einzelnen Wagen sind deutlich gestiegen, die vorhandenen Unterlagen teilweise lückenhaft.

Dass der DVZO ein lebendiger Verein ist, in welchem gerade junge Menschen viel Engagement an den Tag legen, zeigt das 2016 deutlich auf: Da ist der 21-jährige Florian Vogel, der mit seinem «Tag der offenen Tür» vom 5. Juni einen Vorstoss machte, neue Aktivmitglieder für die technischen Ressorts zu gewinnen. Alessandro Andreoli, Jahrgang 1992, der sich der elektrischen Triebfahrzeuge annimmt und zusammen mit Martin Aeschbacher, Jahrgang 1986, die kulinarische CIWL-Extrafahrt am 13. März 2016 aufgelegt hatte. Martin Aeschbacher und Christoph Felix, beide schon ausserordentlich engagiert als Chef des Zugpersonals beziehungsweise Buchhalter, haben am dritten Oktoberwochenende die Tradition des Fahrzeugtreffens in Bauma wieder aufleben lassen. Christian Schlatter als Leiter Infrastruktur und Lukas Trüb als sein Stellvertreter bewegen sich ebenfalls um die 30 Jahre herum, tragen sehr viel Verantwortung und investieren sehr viel ihrer Freizeit in den Erhalt der Infrastruktur. Alle Projekte

wurden jeweils gut dokumentiert und rechtzeitig zur Prüfung und Bewilligung dem Vorstand vorgelegt. Gerade damit das leitende Organ des Vereins seine wichtigste Aufgabe, die Verwaltung des Vereinsvermögens, wahrnehmen kann, ist ein solches Vorgehen von grosser Bedeutung. Denn zum Vereinsvermögen gehören nicht nur die mobilen und immobilien Werte, die in der Buchhaltung abgebildet werden, sondern auch die personellen Möglichkeiten, die alles andere als unbeschränkt sind. All diese verschiedenen Quellen zielgerichtet und vor allem koordiniert zu verwalten wird weiterhin die allergrösste Herausforderung des Gesamtvorstandes bleiben, die aktuellen Zahlen zeigen dies deutlich auf.

Die historische Bahnhofshalle wurde im September 2015 feierlich dem Betrieb übergeben und erfüllt ihre Funktion als Dach für die ein- und aussteigenden Passagiere wie auch für das wertvolle Rollmaterial würdig. Im 2016 beschäftigten sich die Projektgruppe und der Vorstand mit der Abrundung des Projektes durch die vollständige Einzäunung des Areals. Ein weiteres Thema, bei welchem die Stimme des DVZO nicht fehlen darf, ist die Gestaltung des neu zu entstehenden Busbahnhofes. Diesem nimmt sich sinnvollerweise das Architekturbüro Zanoni an, welches in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Bauma und in Rücksprache mit dem DVZO ein Projekt ausarbeitet, dass das Areal rund um die Bahnhofshalle abrunden soll.

An der Septembersitzung wurde Florian Vogel vom Vorstand einstimmig zum Projektleiter «Depotareal Bauma 2020» ernannt, er engagiert sich im Rahmen seiner Maturaarbeit für die Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes, in welchem die Interessen des DVZO, der SBB, des AWEL und der Denkmalpflege zu einem stimmigen Ganzen zusammenschmelzen soll, das neben den historischen Aspekten auch die finanzielle Machbarkeit berücksichtigt. In enger Zusammenarbeit mit dem Vorstand, schwergewichtig mit Daniel Rutschmann als Koordinator historischer Projekte, zeichnet sich ein eindrucksvolles und einmaliges Vorhaben ab, das den musealen Gedanken mit den für einen Eisenbahnbetrieb notwendigen praktischen Elementen sowie Natur- und Gewässerschutzauflagen verbinden soll. Auf dem Radar hat der Vorstand weiterhin die Suche nach aktiven Mitarbeitenden in allen Bereichen, das wird – neben der Suche nach finanziellen Mitteln – ein Dauerbrenner bleiben. Ebenfalls spannend ist die Entwicklung rund um den SBB-Streckenabschnitt Bäretswil–Hinwil, die im 2016 ihren Anfang genommen hat. Was hier auf den Verein zukommen wird, ist noch nicht in allen Details zu erkennen. Wir sind jedoch zuversichtlich, dass sich eine Lösung finden wird, die den Museumsbahnbetrieb nicht verunmöglicht. Die Fortsetzung dieses Krimis wird wohl im nächsten Jahresbericht zu lesen sein.

Im 2016 ist der Gesamtvorstand zehn Mal zusammengesessen. Vorbereitend dazu fanden verschiedene Zusammenkünfte in allen Bereichen statt. Über sechs dringende Anliegen wurde ordentlich auf dem Zirkularweg abgestimmt. Auch im vergangenen Vereinsjahr haben an den zahlreichen Sitzungen Gäste teilgenommen, sei dies im Rahmen der

Zusammenarbeit mit den verschiedenen Organisationen, Institutionen und Personen oder durch Beizug von Fachpersonen. An der ordentlichen Generalversammlung vom 30. März 2016 nahmen 113 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive), 1 Gönner und 0 Kollektivmitglied teil.

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2016:

| Total Mitglieder | | 855 | |
|---------------------|-----|------------------|-----|
| Aktivmitglieder | 291 | Mitarbeitende | 178 |
| Passivmitglieder | 237 | | |
| Kollektivmitglieder | 10 | | |
| Gönner | 298 | unter 20 Jahre | 26 |
| | | (davon 19 aktiv) | |
| Ehrenmitglieder | 19 | davon 10 aktiv | |
| Total Mitarbeitende | 207 | | |

Mutationen im 2016:

Total 75 Neumitglieder

| | |
|-----------------|----|
| Aktivmitglieder | 25 |
| unter 20 Jahren | 8 |
| Passiv | 27 |
| Gönner | 14 |
| Kollektiv | 1 |

Der Tod von 6 Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies: Hans-Georg Huber aus Zürich, Karl Lang aus Tann, Alfred Niederhäuser aus Winterthur, Paul E. Oswald aus Glattbrugg, Rainer Siegenthaler aus Bülach und Alfred Stocker aus Forch.

Total 44 Austritte

| | |
|----------------------|----|
| Gemeldete Todesfälle | 6 |
| Austritt gemeldet | 12 |
| Ausschluss | 26 |

Ich habe oben auf die jungen engagierten Mitglieder hingewiesen – es sind nur ein paar wenige Namen und die eindrucksvolle Zahl von über zweihundert Mitarbeitenden weist darauf hin, dass viele ungenannt bleiben müssen. Toll ist die Zusammenarbeit über die verschiedenen Altersgruppen und Standorte hinweg, ein gelingendes Miteinander von Alt und Jung, Uster und Bauma, Technik und Betrieb – wir haben einige Bereiche, die aus ganz gegensätzlichen Perspektiven an eine Aufgabe herangehen. Dass hieraus manchmal Konflikte entstehen müssen, liegt in der Natur der Sache – dass diese Konflikte jedoch befruchtend wirken, ist nicht selbstverständlich. Ich staune immer wieder über die Tatsache, dass ein so grosses Vorhaben, wie der DVZO es verfolgt, mittels Freiwilligenarbeit zu realisieren ist – vielen Dank an alle, die ihre Zeit, ihr Knowhow und oft auch ihr Portemonnaie einbringen!

Monika Bieri,
Aktuarin



Alt und jung zeigen am Tag der offenen Tür wo's lang geht – links Köbi Keller (Gründungsmitglied) im Gespräch mit einem interessierten Gast, rechts gibt Florian Vogel, Initiator und Organisator dieses Anlasses, zusammen mit Monika Bieri einer Besuchergruppe Auskunft.

Bahnbetrieb

Charter- und Sonderfahrten

Im Berichtsjahr führte der DVZO 9 elektrische und 25 dampfbetriebene bestellte Extrafahrten durch. Zudem standen am Fahrzeugtreffen 17 elektrische und 15 dampfbetriebene Züge sowie im Lauf der Saison zwei elektrische Sonderfahrten auf eigenes kommerzielles Risiko des DVZO im Angebot. Je zwei weitere Sonderfahrten wurden im Auftrag des Dampfloki-Club Herisau (DLC) sowie der Stiftung Museumsbahn Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS) organisiert.

Ein gutes Drittel des Umsatzvolumens von rund CHF 110'000.– stammte aus Aufträgen für elektrische Fahrten, wiederum für ein Viertel davon konnte auf die kleine Ee3/3 16363 zurückgegriffen werden. Rund ein Fünftel der Charter-Einnahmen wurde dank der Eb3/5 9 erwirtschaftet (Anteil DLC bereits abgezogen). In diesen Zahlen widerspiegelt sich die seit 2016 angewandte Preispolitik, die für Dampfextrafahrten ausserhalb der Samstage vor Fahrsonntagen einen Sonderzuschlag von CHF 1000.– pro zusätzlichem Anheizzyklus verlangt. Auf diese Weise soll zum Einen dem raschen Zerfall der historischen Substanz, zum Anderen der prekären Personalverfügbarkeit insbesondere unter der Woche Rechnung getragen werden. 2016 wurde damit nur noch knapp die Hälfte der Charter-Einnahmen durch klassische Extrafahrten mit den eigenen Dampflok erwirtschaftet, dafür mussten hierfür nur noch 9 zusätzliche Anheizzyklen aufgewendet werden. Insgesamt benützten rund 2500 Gäste die unter EVU DVZO geführten Extrazüge (Charterfahrten) und weitere rund 3500 Personen die Sonderzüge (ausserordentliche öffentliche Fahrten).

Einsätze ausserhalb der Stammstrecke Bauma–Hinwil wurden vor allem durch die mit Zugbeeinflussung ausgerüsteten Loks 9 und 15 durchgeführt. Bis Mitte Oktober fanden lediglich zwei signalmässige Fahrten mit einer Ausnahmegenehmigung des BAV statt, je eine mit Lok 8518 (Wald – Saland) und Lok 2 (Bauma–Winterthur–Bauma). Am Fahrzeugtreffen wurden erneut mit einer Ausnahmegenehmigung noch je drei Retourfahrten ohne Zugbeeinflussung nach Wald und Turbenthal durchgeführt, wobei neben den 3 Gast-Dampflok auch die DVZO-Lok 2 zum Einsatz kam.

Fahrplanmässige Fahrten

Im Rahmen des konzessionierten Personenverkehrs zählten wir rund 14000 einfache Fahrten zwischen Bauma und Hinwil, das sind ca. 1000 mehr als im Vorjahr. Die Spanne der Tagesfrequenzen entsprach mit den Extremwerten von 570 (1. Mai) und 1740 Gästen (16. Oktober) der langjährigen Erfahrung. Abgesehen vom ersten Fahrsonntag hatten wir stets optimales Dampfbahn-Wetter, das heisst, es war weder zu kalt noch zu heiss. Sämtliche Züge konnten mit Dampftraktion gefahren werden. Die Einhaltung dieses dem Publikum recht wichtigen Versprechens gelang allerdings nur dank der viermaligen Aushilfe der DLC-Lok Eb3/5 9 im Fahr-

planeinsatz, da die Loks 8518 und 2 zeitweise schadhaft waren und die Lok 401 erst im Juli aus der Winterrevision kam. Aufgrund der ausgeglichenen Witterung und der guten Kohlenqualität hatten wir einmal mehr durchwegs keinerlei Probleme mit Trockenheit und Funkenflug.

2016 war das erste volle Betriebsjahr der Bahnhofshalle. Die Abläufe haben sich eingespielt und bereits scheint es, als sei das eindruckliche Bauwerk schon immer in Bauma gestanden.

Dienstfahrten

An 33 Tagen fanden für Bedürfnisse der Technik, der Infrastruktur und der Ausbildung interne Dienstfahrten im Umfang von rund 3000 km statt. Hierfür wurde in erster Linie die Be4/4 15 genutzt.

Lokomotiven

Der Tiger E3/3 8518 «Bäretswil» überwinterte in Bauma und machte im Januar bei eher frühlingshaften Temperaturen die erste Charterfahrt des Kalenderjahres. Bis zur Saisonmitte wurde er für weitere 9 Einsatztage in 7 Anheizzyklen verwendet und leistete rund 500 Traktionskilometer. Danach war das im Kessel liegende Leck des Einströmrohrs so stark, dass von weiteren Einsätzen abgesehen wurde.

Die Ed3/4 2 «Hinwil» kam nach mehrjähriger Hauptrevision auf Saisonbeginn von Uster ins Tösstal zurück und wurde mit 17 Einsatztagen in 13 Anheizzyklen und über 1000 Traktionskilometern sogleich zum wichtigsten Arbeitspferd, wie es schon 1978–1984 und dann wieder 1992–2007 der Fall war. Zunächst mussten aber ein Monat nach Inbetriebnahme die feuerbüchseseitig rinnenden Siederohrenden abgedichtet werden, was der Mogul-Lok eine mehrwöchige Zwangspause verschaffte. Für den Winter 2016/2017 verblieb sie in Bauma. Auf Anfang Juli kam schliesslich auch die Ed3/3 401 «Bauma» aus dem Ustermer Winterquartier. Sie leistete während der zweiten Saisonhälfte an 15 Einsatztagen in 10 Anheizzyklen weitere 900 Traktionskilometer. Nach erfolgreicher Neuberohrung stand die DLC-Lok Eb3/5 9 ab Ende April wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Sie fand an 17 Einsatztagen mit 10 Anheizzyklen Verwendung; ihre 1300 Traktionskilometer entsprechen zwar nur noch gut der Hälfte der 2014 erreichten Leistung, der erzielte Umsatz ist aber nur unwesentlich tiefer als 2014.

Auf die ab Jahresmitte in Uster als Reservelok vorgehaltene Ed3/3 4 «Schwyz» musste nicht mehr zurückgegriffen werden, während die E3/3 10 wegen grösserer Kesselschäden die Lokremise vorerst nicht mehr verlässt.

Die Be4/4 15 steigerte ihre Vorjahresleistung um 700 auf 4400 Kilometer. Sie fand für 29 Dienstfahrten und 14 kommerzielle Einsätze Verwendung. Ergänzend oder ersatzweise leistete die Schwestermaschine Be4/4 11 der Schorno Locomotives & Machines GmbH (slm) an 5 Einsatztagen weitere 800 Kilometer. Die Fahrten der Rangierlok Ee3/3 16363 waren mit 300 Kilometern an 12 Arbeitstagen (alle zwischen Bauma und Hinwil) demgegenüber weit bescheidener.

Leistungen Triebfahrzeuge

| Triebfahrzeug | Eigentümer | Einsatztage | Anheizzyklen | Fahrsonntage | Eigenleistung | geschleppt |
|---------------------|------------|-------------|--------------|--------------|---------------|------------|
| Eb3/5 9 | DLC | 17 | 10 | 4 | 1300 | 130 |
| Eb3/4 2 | DVZO | 17 | 13 | 9 | 1000 | 30 |
| Ed3/3 401 | DVZO | 15 | 10 | 8 | 850 | 50 |
| E3/3 8518 | DVZO | 10 | 8 | 4 | 500 | 30 |
| Be4/4 15 | DVZO | 43 | – | 0 | 4400 | |
| Ee3/3 16363 | DVZO | 12 | – | 0 | 300 | |
| Tem ^m 94 | DVZO | 40 | – | 2* | 300 | |
| Tm ^m 95 | DVZO | 50 | – | 0 | 400 | |
| Be4/4 11 | slm GmbH | 5 | – | | 800 | |
| Ed3/4 2 | VHE | 2 | 1 | FZT | 120 | 300 |
| Ed3/3 51 | VDBB | 2 | 1 | FZT | 100 | 350 |
| Ec3/5 3 | VHMThB | 2 | 1 | FZT | 120 | 170 |
| Be3/4 | EV Sulgen | 2 | – | FZT | 290 | |
| De6/6 15301 | HSTB | 2 | – | FZT | 300 | |

Im Berichtsjahr leisteten 8 eigene (inkl. DLC) und 6 fremde Triebfahrzeuge rund 10800 Zugskilometer. Gegenüber dem Vorjahr sind das über 3000 Kilometer mehr, was zum einen auf das wieder einmal durchgeführte Fahrzeugtreffen, aber auch auf eine erhöhte kommerzielle Aktivität der Be4/4 zurückzuführen ist.

*Für Schubunterstützung Bauma–Neuthal

Wagen

Zur Unterstützung der vom Unfall Sihlbrugg betroffenen Zürcher Museumsbahn (ZMB) weilte der frisch revidierte Sihltaler C 107 fast ganzjährig in Sihlwald, wo er ein gutes Dutzend Einsätze leistete und dazwischen stets bestens geschützt in der dortigen Wagenremise abgestellt war. Da zu Saisonbeginn noch Rückstände im Revisionsprogramm abzubauen waren, gab es an Fahrsonntagen während der ersten Saisonhälfte des Öfteren Wagenmangel mit Notwendigkeit zum ersatzweisen Einreihen eines Fahrzeugs aus dem Amor-Express, zumeist FIWA, HOWA und/oder JAWA. Der grosse, leichte Gepäckwagen F 204 weilte während der ganzen Saison im Kuraufenthalt in der Remise Bauma. Grundsätzlich genügen für den Betrieb die beiden anderen Fourgons F 405 und FZ 203. Jedoch musste letzterer einmal kurzfristig ausser Betrieb genommen und behelfsweise durch den nur bedingt hierfür taugenden OLMA aus dem Amor-Express ersetzt werden.

Die beiden Buffetwagen standen uneingeschränkt zur Verfügung. Eine dreiwöchige Betriebsruhe im Sommer wurde für den Einbau eines neuen Bodens im WR 151 genutzt. Für grössere Gesellschaften wurden die Buffetwagen mit ihren maximal 70 Plätzen gelegentlich durch den CARO und/oder den JAWA aus dem Amor-Express ergänzt.

Die 5 Fahrzeuge des Amor-Express leisteten insgesamt 18 Wageneinsatztage. Aus Sicherheitsgründen wurde für den JAWA eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschlossen. Eine Ultraschalluntersuchung der historischen Achsen ist technisch nicht möglich und ein Ersatz durch eine neue Achse moderner Bauart aus finanziellen und ästhetischen Gründen nicht zweckmässig. Betrieblich lässt sich die Einschränkung problemlos umsetzen.

Infrastrukturbenützung

Neben den 144 fahrplanmässigen Zügen an 12 Betriebssonntagen befuhren an weiteren 32 Tagen insgesamt 117 Züge für Sonder-, Extra- und Dienstfahrten die eigene Strecke Bauma–Bäretswil. Der Bahnhof Bäretswil und der Posten Neuthal waren an 44 Tagen zu besetzen. Bisweilen erfolgen solche Besetzungen nur gerade für einen einzigen Zug, manchmal auch zu unüblichen Tages- und Nachtzeiten. Es spricht für die grosse Motivation des Personals, dass das auch unter solch widrigeren Umständen immer irgendwie doch möglich war. Die Gewöhnungsphase an die neuen Anlagen im Bahnhof Bauma ist nun abgeschlossen, die Abläufe werden stets routinierter. Ein eigenständiger DVZO-Fahrdienstleiter wird hier in der Regel nur an Fahrsonntagen postiert, für die fahrdienstliche Betreuung der Charterfahrten von und nach der Halle kann zumeist auf instruiertes Personal aus dem Depot zurückgegriffen werden. Die erneute Durchführung des Fahrzeugtreffen führte zu einem Zuwachs um 20 Züge gegenüber dem Vorjahr. Im Instandhaltungsverkehr waren ca. 70 Retourfahrten zu verzeichnen.

Mit den EVU SBB Infrastruktur, Verein Mikado 1244, M-Rail und Transrail hatten wir sechs Netzzugänge durch Dritte mit insgesamt knapp 50 Zugskilometern. Als diesjährige Gäste auf den DVZO-Gleisen erwähnenswert sind der EAV-Triebwagen BDe4/4 2 ex Wohlen-Meisterschwanden (heute DSF) sowie die Be4/4 14 der Eurovapor Sulgen. Der Besuch des ZMB-Triebwagens Fce2/4 84 im Rahmen einer privaten Charterfahrt war leider überschattet durch einen größeren Motorschaden, den sich das historische Fahrzeug auf der Bergfahrt Hinwil–Bäretswil zuzog und der anschliessend einen mehrmonatigen Kuraufenthalt in der Werkstatt zur Folge hatte.

Catering

Zusätzlich zu den zwei mal zwölf fahrplanmässigen Einsätzen galt es 15 Cateringaufträge (davon 3 stationär) und 5 interne Gesellschaften zu bedienen. Der Umsatz bewegt sich im Umfang der Vorjahre. Mit der Bahnhofshalle zeigte es sich nun als Chance, den Gästen eine witterungsgeschützte Unterkunft in besonderer Ambiance bieten zu können.

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 3 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt (5 weniger als im Vorjahr) und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt. Die Reduktion ist primär auf die Wiederinbetriebnahme der Lok 9 zurückzuführen.

Per 1.7.2016 wurden die Betriebsvorschriften Infrastruktur und Verkehr entsprechend den Änderungen der übergeordneten Fahrdienstvorschriften überarbeitet und so weit nötig durch das BAV genehmigt.

In Technik und Infrastruktur wurden die letzten Restanzen aus dem BAV-Audit 2015 erledigt.

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 | + 1 Anwärter |
| Elektrolokfürer DVZO | 15 | 17 | |
| Rangierlokfürer | 3 | 3 | |
| Dampflokheizer | 17 | 16 | Dampflokführer mitgezählt |
| Lokbetreuer | 5 | 7 | |
| Zugführer | 14 | 12 | |
| Kondukteure | 15 | 17 | |
| Rangierbegleiter | 5 | 4 | |
| Station Bäretswil | 12 | 10 | |
| Station Neuthal | 13 | 13 | |
| Buffetwagen | 28 | 30 | |

2 Heizer- und 2 Zugführeranwärter absolvierten den FDV-Grundkurs im Winter 2015/2016 und vertieften die erworbenen Kenntnisse während der Saison. Im FDV-Grundkurs 2016/2017 sind neben den bisherigen 2 weitere 4 Heizer sowie 1 Rangierer-Anwärter eingeschrieben.

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Folgende Fahrzeughalter operierten 2016 teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO:

| |
|---|
| Dampfloki-Club Herisau (DLC) |
| Stiftung Museumsbahn |
| Etzwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS) |
| SERSA |
| Eurovapor Sulgen (EVS) |
| Verein Dampfbahn Bern (VDDB) |
| Schorno Locomotive & Machines GmbH (slm) |
| Verein Historische Emmentalbahn (VHE) |
| Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB) |
| Historische Seetalbahn (HSTB) |
| Railvetica (RVT) |
| Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) |
| Verein Mikado 1244 (VMik) |

An der CIWL-Fahrt vom 13. März beteiligt waren Fahrzeuge der Halter DVZO, slm, VDZ, RVT, SEHR&RS und VMik – womit jedes einzelne Fahrzeug im Zug von einem anderen Eigentümer stammte.

Die ZMB hatte ab März den C 107 zur Verfügung, und an Pfingsten weilten DVZO und DLC mit der Be4/4 15, der Eb3/5 9 sowie einigen weiteren Wagen zum Besuch im Sihltal. Erneut wurde der DVZO von SEHR&RS zu einem Pauschalpreis mit der Traktion seiner öffentlichen Dampffahrten zwischen Stein am Rhein und Rielasingen beauftragt. Im Gegensatz zu den Vorjahren wurden diese Anlässe aber nur noch im Mai und im September durchgeführt. Für verschiedene Charterfahrten und Überfahren dieses Halters wurde ferner die Be4/4 15 unter EVU DVZO geordert.

Am diesjährigen Fahrzeugtreffen Bauma waren die Halter DVZO, DLC, EVS, VDDB, VHE, VHMThB und HSTB beteiligt. Im Rahmen der Überfahren fanden auch Fahrten unter den EVU HSTB und VDDB statt.

Für Arbeiten an der Strecke wurde im November unter EVU SOB eine Planiermaschine der SERSA aus Effretikon herangeholt, und wie üblich leistete der Saugmäher von Müller Technologie zwei Einsätze bei uns, was Überfahren von und nach Frauenfeld erforderte.

Das DVZO-Rollmaterial war 2016 ausser unter EVU DVZO fallweise auch unter Verantwortung der EVU Transrail, SOB und SZU unterwegs.

Unregelmässigkeiten und Unfälle

Am 4. Juni entliefen während des Umfahrens in Ermatingen zwei Wagen des Fahrzeughalters SEHR&RS, nachdem sie beim Abkuppeln nicht gesichert worden waren. Glücklicherweise konnte eine Catering-Mitarbeiterin die Wagen wieder stoppen und es gab keinen Sachschaden. Die Unfall- und Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) war vor Ort und publizierte im Dezember den summarischen Abschlussbericht. Nicht direkt involviert war der DVZO in den Unfall in Sihlbrugg am 27. Februar, als der Dampftriebwagen CZm1/2 31 ex UeBB mit einem Anhänger der ZMB trotz signalisierter Zustimmung zur Fahrt im stockdunklen Rangierfeld mit einem abgestellten, durch die Sicherungsanlage nicht detektierten

Schotterwagen zusammensties. Als Mitarbeiter und Fahrgäste dieses Zuges waren aber verschiedene DVZO-Mitglieder betroffen, was auch mit der Übersichtlichkeit der hiesigen Szene zusammenhängt. Glücklicherweise sind keine bleibenden Beeinträchtigungen zu beklagen, und die beiden schwer beschädigten, historisch äusserst wertvollen Fahrzeuge werden wieder aufgebaut. Im Nachgang zeigten sich aber auch für den DVZO wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich Risikobetrachtung, Schadensabwicklung und Fahrzeugversicherung.

Höhepunkte der Saison

13. März:

Erstmals im DVZO-Angebot stand eine stilvolle Fahrt zwischen Zuger- und Bodensee in zwei originalen CIWL-Speisewagen mit frischer Küche und musikalischer Begleitung. Traktionsmittel waren die beiden Schwesterloks Be4/4 11 und 15. Trotz des immensen Aufwands blieb dank vollem Zug und angemessenem Preis ein kleiner Gewinn.

14.–16. Mai:

Beim Jubiläumsfest «20 Jahre ZMB» am Pfingstwochenende konnte sich der DVZO für etliche Besuche der ZMB in den

Vorjahren revanchieren und stellte rund die Hälfte des Wagenmaterials, auch die Eb3/5 9 des DLC kam zum Einsatz. Während den drei meist verregneten Tagen wurde unter EVU Transrail zwischen Langnau a/A und Sihlbrugg ein dichter Fahrplan gefahren, teilweise sogar in Planleistungen.

24. September:

Bei leider nur magerer Beteiligung führte der DVZO-Herbstausflug mit der Be4/4 15 und einem «Güterzug mit Personenbeförderung» nach Olten, wo die Fahrgäste das Depot von SBB-Historic oder die Betriebszentrale Mitte von SBB-Infrastruktur besichtigen konnten.

12.–19. Oktober:

Nach zwei Jahren fand am 15./16. Oktober 2016 in Bauma parallel zur «Plattform der Kleinserie» wieder ein Fahrzeugtreffen statt. Es war ein gut besuchter, unaufgeregter und doch lebhafter Gemeinschaftsanlass von 7 Eisenbahnvereinen, der erstmals von Christoph Felix zusammen mit Martin Aeschbacher organisiert wurde.

Jürg Hauswirth,
Leiter Betrieb



Eisenbahngeschichte für Aug, Ohr, Nase, Gespür... – Dampflok Ec3/5 3 VHMThB, Ed3/4 2 DVZO sowie Elektrolok Be4/4 15 DVZO am Baumer Fahrzeugtreffen im Oktober 2016

Für alle Aktiven geht ein intensives Jahr zu Ende. Die meist unerwarteten Schäden und Aufwendungen gaben denn oft sehr zu denken, aber dafür sind wir ja in unser Hobby verfallen. Für die aktive Unterstützung im Team Uster sowie der Werkstatt in Bauma danke ich bestens und hoffe auf ein ebenso erfreuliches 2017.

Highlights im 2016:

An der Lok 9 konnten die Arbeiten, Einbau neuer Siede- und Rauchrohre sowie einer Serie Deckenanker, abgeschlossen werden. Auch die total sanierten Wassertanks bewiesen die erwartete Dichtigkeit vor dem ersten Einsatz. Diese Investitionen werden sich wieder über Jahre lohnen und der Einsatz auf grosser Strecke viel Freude bereiten.

Lok Ed3/3 401:

Der ganze Antrieb wurde schon einige Jahre nicht mehr demontiert. Nun war es nötig, obschon keine Störungen auftraten im Betrieb. Trotzdem kamen beim näheren Betrachten unschöne Stellen in den Lagern zum Vorschein. In der Folge mussten drei Lagerschalenpaare neu aufgegossen und bearbeitet werden. Die Schieberstopfbuchsen mit dem richtigen Materialmix haben sich bewährt und werden, so hoffen wir, einige Jahre den hohen Beanspruchungen widerstehen. Unsere «Turbo-Lok» ist trotzdem als «Oldtimer» zu behandeln und wird bei vernünftigem Einsatz noch viele Jahre den Dienst versehen.

Lok Ed3/3 4 «Schwyz»:

Nebst einer nötigen Handbremsrevision wurde in den Wassertanks eine innere Revision durch die Firma Kempf ausgeführt. Somit ist die ursprüngliche und nicht sehr fachmännische Aufarbeitung des Originals für längere Zeit sicher dicht. Der Dampfdomflansch war nicht mehr gut genug für eine dichtende Fläche gegenüber dem Domdeckel.

Be4/4 Nr. 15 und Ee3/3 Nr. 16363:

Für die Technik «elektrische Triebfahrzeuge» verlief das Jahr 2016 eher gemässigt und auf planerischer Ebene. Die Fahrzeuge leisteten beide zuverlässig ihren Dienst, der diesmal gerade für die Be4/4 aufgrund etlichen Überfahrten und Extrafahrten intensiv ausfiel.

Es wurden keine grösseren Eingriffe unternommen, was uns erlaubte, mehr Zeit für den Kleinunterhalt und nötige Ausbesserungen sowie Reparaturen zu investieren. So wurden zum Beispiel bei der Be4/4 Nr. 15 neue Akkumulatoren eingesetzt, was die Steuerstromversorgung nun wieder schwankungsfrei garantiert. Weiter konnten mehrere Revisionsprogramme für einzelne Apparate und Komponenten, wie z.B. Stufenhüpfer, Pantographen usw. für das nächste Jahr aufgestellt werden.

Ein Überdrehen der Dichtfläche musste gemacht werden. Zusammen mit einer neuen Kupferdichtung konnte die äussere Prüfung im April durchgeführt werden. Die Lok wird in Uster überwintern, wo sie jederzeit einsatzbereit steht.

Lok E3/3 10:

An der stillgelegten Lok wurden die Siederohre gezogen, der Kessel innen sauber vom Kalkbelag befreit, damit eine gründliche Kesselinnspektion möglich war. Die Inspektion zeigte ein trauriges Oberflächenbild der Kesselsohle, ebenso einige stark eingeschnürte Deckenanker.

Die Blechdicke in der Sohle liegt am zulässigen Minimum und eine Materialprobe wurde vom SVTI verlangt. Ein Probestück von 200x200 mm wurde ausgesägt und zur Materialprüfung übergeben. Ob ein Ersatzblech im vorderen Kesselschuss eingeschweisst werden kann, ist noch nicht bestimmt, sicher steht fest, dass der Kessel zur weiteren Behandlung abgebaut werden muss. Die Kostenfrage ist zur Zeit noch nicht geklärt und hängt ab vom Ergebnis der physikalischen Prüfungen.

Lok E3/3 8518:

Nach der Überwinterung in Bauma musste bald nach Saisonstart auch bei geschlossenem Regler eine zwar schöne, jedoch ungewohnte Dampfahne bei den Zylindern wahrgenommen werden. Regelmässige Beobachtung war angesagt. Das scheinbar zunehmende Leck vermuteten wir in der Dampfleitung zu den Einströmrohren. In der Folge wurde der Einsatz eingeschränkt bis zur Überfuhr nach Uster Ende Oktober. Nach der Demontage der Einströmrohre und Verteilstück in der Rauchkammer musste mit grossem Aufwand das Verbindungsrohr zum Reglerbogen herausoperiert werden. Die Leckagen wurden sichtbar und bestätigten unsere Vermutungen. Wir hoffen sehr, dass die Maschine zu Saisonbeginn wieder fit sein wird.

Weiter wurden auch die ersten Schritte für die auf Ende nächstes bzw. übernächstes Jahr geplante und sehr zeitintensive Drehgestellrevision der Be4/4 Nr. 15 und die Neubandagierung der Ee3/3 Nr. 16363 eingeleitet. In der Betriebssaison 2016 konnten wir zwei bis drei neue aktive Vereinsmitglieder für die Unterhaltsgruppe «elektrische Triebfahrzeuge» finden und motivieren mitzuarbeiten. Wir hoffen auch im nächsten Jahr weitere neue Mitglieder für den wichtigen Elektrounterhalt zu finden.

Alessandro Andreoli,
elektrische Triebfahrzeuge

Lok Ed3/4 2:

Die im letzten Jahr investierten Arbeiten haben sich definitiv gelohnt. Ein roll-out in Uster sowie ein spezieller Heiztag zwecks Instruktion der etwas anderen Handhabung wurde zelebriert. Die Saison wurde relativ klaglos überstanden. Die

Lok wird in Bauma überwintern und höchstens für allfällige Extrafahrten zum Einsatz kommen.

Peter Fischer,
Leiter Technik Triebfahrzeuge und Standort Uster

Lok Tm III und Tem III:

Auch im vergangenen Jahr überzeugten uns unsere beiden Dieselfahrzeuge am Standort Bauma erneut durch ihre hohe Zuverlässigkeit. Die beiden Traktoren leisten dem Betrieb und der Infrastruktur unverzichtbare Dienste. Damit wir auch in Zukunft mit diesen beiden Fahrzeugen arbeiten können, wurden diverse Unterhaltsarbeiten erledigt.

So wurde am Standort Bauma am Tem III das Motorenöl getauscht. Ebenfalls wurden gleich alle Betriebsstofffilter erneuert oder revidiert. Diese Arbeiten waren dringend nötig, da der Traktor seit dem Abbruch diverser

Fahrleitungen im Bahnhof Bauma fast ausschliesslich im Dieselbetrieb verkehrt.

Im Frühjahr konnten wir unseren Tm III für einige Zeit nach Frauenfeld zu Firma Stauffer Schienenfahrzeuge überführen. Da an diesem Fahrzeug der grosse Service anstand, wählten wir eine spezialisierte Firma um diese Arbeiten auszuführen, denn der DVZO besitzt hierfür weder die benötigte Ausrüstung noch das entsprechende Knowhow.

Lukas Trüb,
Stv. Leiter Infrastruktur



Die neue Lok ist bereit, und das Personal auch – Schlussbesprechung der Heizer und Lokführer am Ed3/4 2-Schulungstag, während das Lebrojekt wieder versorgt wird.

Die Technik Wagen darf auf ein sehr interessantes, arbeitsreiches und gefreutes Jahr zurückblicken. Nachfolgend lasse ich gerne für Sie das Jahr Revue passieren.

Die Wagentechnik in Uster unterzog im Februar 2016 die beiden Flachwagen der Infrastruktur einer Brems- und Fahrwerkrevision. Dabei übertrafen sich die Usterer schon zu Jahresbeginn, denn sie malten den Rahmen des einen Wagens neu und polierten die Seitenläden. Gleichzeitig gab der «Zischtigsclub» in Bauma am WR 151 sein bestes: Dieser erhielt einen neuen Anstrich, die Fensterrahmen wurden teilweise erneuert und es folgte noch eine Bremsrevision. Er konnte gegen Ende April dem Betrieb übergeben werden, zu diesem Zeitpunkt wurde der F 204 ins Depot genommen. Anfangs bestand die Idee, den F 204 einer Fahrwerk- und Bremsrevision zu unterziehen.

Zu diesem Zeitpunkt waren bereits zwei Personenwagen in der Revision respektive vermietet, dem Betrieb konnte der C 6075 nicht zur Revision herausgelöst werden. So wurde entschieden, den F 204 einer sanften Revision zu unterziehen. Was sanft begann, ist unterdessen eine riesige Herausforderung für das Baumener Team geworden.

Infolge starker Rostschäden musste der vordere Stossbalken erneuert und der ganze Wagen ausgeblecht werden. Es zeigte sich, dass fast alle Fenstersimse morsch waren, im gleichen Aufwisch wurden die Fenster mit Sicherheitsglas ersetzt. Des Weiteren werden beide Türen erneuert, da diese teilweise an mehreren Stellen gebrochen sind. An einem Tor mussten infolge massiver Schäden Teile der Holzkonstruktion herausgesägt und ersetzt werden. Wenn alles klappt, wird der Wagen im Sommer 2017 nach Uster überführt, wo er neu eingeblecht wird. Zusätzlich wird der F 204 neue Bandagen sowie eine ausführliche Brems- und Fahrwerkrevision erhalten.

In Uster wurde nach den beiden Flachwagen der WR 109 auf Hochglanz poliert. Die Werkstatt in Uster gönnte sich keine Ruhe, so wurden anschliessend der C 106 und der C 105 einer Fahrwerk- und Bremsrevision unterzogen. Dies sehr zum Wohle des Betriebes, welcher nun für bevorstehende Saison zwei revidierte «Sihltaler» zur Verfügung stehen hat.

Während der Vorarbeiten zur Übernahme der Wagentechnik war es für mich eine hohe Priorität, dass die Werkstätten in Uster und Bauma stets gut ausgelastet sind. Dank der spezialisierten Arbeitsweise unserer Crew in Uster konnten nach den beiden «Sihltalern» der «Shellwagen» und der C4 9394 nach Uster überführt werden. Nebst der Fahrwerk- und Bremsrevision erhielt der «Shellwagen» eine neue Plattform, da die alte an mehreren Stellen durchgebrochen war. Zudem konnte ein erheblicher Lagerschaden behoben und, nach Überdrehen der Achsschenkel, die Lager neu eingeschabt werden. Bei einer späteren Ausfahrt nach Olten, erlitt der «Shellwagen» erneut einen massiven Heissläufer, jedoch an einem anderen Lager. Dank dem vorausschauenden und kompetenten Handeln der Zug-Crew konnte ein noch grösserer Schaden verhindert werden.

Beim C4 9394 wurden beide Drehgestelle komplett revidiert, die Bremsanlagen wo nötig erneuert, die Plattformbretter geschliffen und neu versiegelt. Für die Pufferrevision mussten in Bauma diverse gelagerte Puffer auseinandergenommen werden, um die defekten Pufferfedern beim C4 9394 durch intakte ersetzen zu können. Zusätzlich erhielt der C4 9394 als einer der ersten Wagen die neue Fahrzeugidentifikationsnummer, welche in Europa an den Schienenfahrzeugen angebracht werden muss. Weiter wurden die neuen Impedanzverbindungen montiert, welche die Passagiere vor Stromschlägen schützt, sollte die Fahrleitung auf ein Schienenfahrzeug fallen.

Infolge der längeren Revision des C4 9394, konnte parallel dazu der Schneepflug nach Uster gebracht werden. Auch hier war eine Brems- und Fahrwerkrevision notwendig. Zusätzlich mussten die seitlichen Schienenräumer gewechselt und justiert werden. Ebenfalls wurden die durch die Witterung in Mitleidenschaft gezogene Plattform und der Aufbau einer Revision unterzogen.

In Bauma wurde während der Sommermonate der C 6075 repariert, nachdem seitlich ein Blech abzufallen drohte und das Zugteam einen starken Knall wahrnahm. Auch unserem Schreiner in Bauma wurde es im Sommer nicht langweilig. Der X 313 (Steintransportwagen M 4) benötigte neue Plattformbretter, weil diese stark beschädigt waren. Da auch die Bretter der Ladebrücke einen dringenden Sanierungsbedarf hatten, wurden diese gehobelt und neu lasiert. Zeitgleich wurden beim X 313 (M 4) die Seitenläden neu angestrichen. Nun strahlt er wieder wie neu.

Diverse weitere kleinere Schäden und Reparaturen an verschiedenen Fahrzeugen hielten die Technik in Bauma den ganzen Sommer auf Trab. Langweilig wurde es keine Minute. Zum Glück blieben wir jedoch von grösseren Schäden in der vergangenen Fahrsaison verschont.

Eine grosse Herausforderung für die Technik Wagen stellt die Tatsache dar, dass im administrativen Bereich grosser Aufholbedarf herrscht. Dank der unkomplizierten Unterstützung der Technik in Uster konnten die neu erstellten Checklisten und Kontrolldokumente eingehend geprüft und verbessert werden. So werden bereits nach knapp sechs Monaten sämtliche durchgeführten Arbeiten in Uster sauber dokumentiert und nach den Vorgaben ausgeführt. Die eine oder andere Diskussion hilft uns auch hier, uns ständig zu verbessern.

An einzelnen Güterwagen mussten Steuerventile extern revidiert werden. Der neue Partner zeigte sich jedoch während der ganzen Abwicklung der Revision als sehr zuverlässig. Das Resultat der Revision der Ventile übertraf unsere Erwartungen.

Nachdem der X 59 (Schneepflug) und der C4 9394 wieder nach Bauma zurückkehrten, mussten der Hebebühnen-Wagen und der FIWA nach Uster. Beim Hebebühnen-Wagen zeigten sich die Auswirkungen der schon seit mehr als 17 Jahren zurückliegenden letzten Revision sehr deutlich. So musste Boden und Verkabelung ersetzt, sowie der Rahmen

neu gestrichen werden. Weiter wurden die Rollenlager gereinigt und neu geschmiert, alle Puffer revidiert und der ganze Wagen einer Bremsrevision unterzogen. Da der Wagen beim DVZO keine Selbstfahrfunktion mehr benötigt, wurden deren Komponenten ausgebaut. Zur Krönung polierte das Team in Uster sämtliche Seitenläden.

Für die Zukunft stehen der Wagentechnik anspruchsvolle und sehr interessante Projekte bevor. So wird in Bauma nach dem F 204 der C 6075 einer grösseren Revision unterzogen, welche sich mutmasslich über die nächsten zwei Jahre hinziehen wird. In Uster müssen noch der FIWA, OLMA und der HOWA einer Fahrwerk- und Bremsrevision unterzogen werden. Weiter wird die Infrastruktur den grossen Schotterwagen zur Revision geben und einer der beiden grauen Kohlewagen wird ebenfalls noch eine Revision erhalten. Das Ziel ist es, im 2017 den CARO als ersten Amor-Expresswagen in Uster in den ursprünglichen Zustand zurückzubauen. Dieses Vorhaben wird die Remise Uster absorbieren, weshalb noch fast alle Bremsrevisionen dem CARO vorgezogen werden.

Wie auf unserer Homepage und in den Medien vernommen werden konnte, hat sich eine Gruppe zusammenschlossen, welche den «Feldschlösschenwagen» aus dem Dornröschenschlaf wecken und ihm neues Leben einhauchen möchte. Das Ziel ist auch hier, sobald die Finanzierung und der Manpower vorhanden sind, kann mit dem Neubau begonnen werden. Besonders freute es mich, dass wir sehr kurzfristig beim W151 einen neuen Bodenbelag einbauen konnten. Dies zeigte auch, wie Projekte rasch umgesetzt

werden können, wenn alle am gleichen Strick ziehen und man miteinander spricht.

Personell dürfen wir auf eine sehr erfreuliche Saison zurückschauen. So konnten in Bauma vier und in der Wagentechnik Uster zwei neue Mitarbeiter begrüsst werden. Drei weitere Interessenten für die Technik Bauma sind aktuell noch in der Schnupperphase.

Das Wichtigste jedoch ist, die Gesundheit und die Zufriedenheit der einzelnen Mitglieder. Es freut mich besonders, dass wir die vergangene Saison ohne grössere Unfälle und Zwischenfälle beenden konnten.

Ich möchte es nicht versäumen, der ganzen Wagentechnik in Uster und Bauma für die hervorragende Leistung im vergangenen Jahr zu danken. Ein besonderer Dank gilt dem technischen Leiter in Uster, Peter Fischer, welcher mir in technischen Belangen stets zur Seite stand und mit seiner Crew oftmals fast Unmögliches möglich machte. Ein grosser Dank gebührt auch meinen Vorstandskollegen, welche es ermöglichten, dass die Wagentechnik im vergangenen Jahr all diese Projekte umsetzen konnten, obwohl für das 2016 kein Budget eingegeben wurde. So konnte auch mit dem Betrieb immer wieder eine Lösung gefunden werden, wenn der Fuhrpark mal wieder knapp war. Für das 2017 freue ich mich, mit der Crew in Bauma und in Uster viele schöne und interessante Projekte umzusetzen und vor allem hoffe und wünsche ich mir, dass wir von Unfällen und Krankheiten verschont bleiben.

Michael Bollmann,
Leiter Technik Wagen



Michael Bollmann, der neue Leiter Technik Wagen, begleitet das Rangiermanöver des frisch revidierten Buffetwagens WR 151 auf seiner Jungfernfahrt.

Das wohl wichtigste Ereignis im Jahr 2016 war die Inbetriebnahme der Bahnübergänge Wolfensberg, Hinterwies und Langacher zu Beginn des Infrastrukturjahres am 10. März. Dank der sauberen Vorarbeit aller Beteiligten konnten die Bahnübergänge ohne Probleme dem Betrieb übergeben werden. Das grosse Projekt wurde Ende April mit einem gebührenden (Grill-)Fest mit allen Beteiligten beendet, wobei wenige Stunden vor dem Fest sogar noch die letzten beiden Grundbuchgeschäfte abgeschlossen werden konnten.

Ebenfalls im März organisierte Lukas Trüb die obligate Holzerwoche mit vielen Beteiligten. Wie bereits im Jahr zuvor gab es als Dank für alle Helfer der Infrastruktur ein geselliges Fondueessen im Rottenwagen. Auch 2016 wurden wieder viele kleinere Projekte sowie Unterhalt und Überwachung umgesetzt: In Eigenleistung konnte der Unterhalt an Achszählern, den mechanischen Barrierenanlagen und den Tageslichtsignalen sowie die Eindeckung von Entwässerungsgräben erbracht werden. Mähen, der Bau eines Schotterfanggitters am Böhlviadukt, die Auskundschaftung von Entwässerungsleistungen gemeinsam mit der Firma Wolfensberger, die Messfahrt mit dem Diagnosefahrzeug der SBB, die Weichenkontrolle Teil Sicherungsanlage und das Schienenverschweissen waren fremd vergeben.

Bei den Bautagen gibt es seit längerem ebenfalls erfreulichen Zuwachs: Mit Nico Leuthold und Florian Vogel konnten zwei neue Leiter für Bautage gewonnen werden; eine sinnvolle Ergänzung und Entlastung für die Leitung Infrastruktur,

welche unter anderem die erfolgreiche Vollendung der gross angelegten, notfallmässig begonnenen Sanierung des gerutschten Hangs im Morgenwies ermöglichte. In gut zwei Wochen Arbeit wurden durch die Firma Würmli & Söhne AG aus Bäretswil neue Entwässerungsleitungen in den Hang gelegt, der Hang durch eine Natursteinmauer abgeflacht und dann wieder begrünt. Dank der guten Arbeit und der seriösen Planung wurde ein optisch tolles und funktionales Resultat erzielt.

Hinter den Kulissen wurde an der Zukunft der Strecke Bäretswil–Hinwil und damit verbunden auch derjenigen unseres Streckenteils weiter gearbeitet. Bei Drucklegung dieses Berichts konnten noch keine Infos zum weiteren Vorgehen publiziert werden. Es besteht aber grosse Zuversicht, dass sich eine gute Lösung abzeichnet. Die Bearbeitung der letzten Auflage des Audits des Bundesamtes für Verkehr aus dem Jahr 2015 erforderte viel Arbeit: Amos Calamida stellte eine Software zur Archivierung bereit und anschliessend wurden über 600 Dokumente indexiert und mit einem Strichcode versehen.

In einer gross angelegten Aktion gegen Ende des Jahres mit viel Vorbereitung – es waren doch immerhin neun Parteien beteiligt – wurden die Arbeiten kurzzeitig noch einmal intensiv: Der Bahnübergang Hinterwies und der Radweg des Bahnübergangs Bussental wurden fahrbahnseitig teilerneuert: Der vorhandene Asphalt wurde entfernt, teilweise Schienen gewechselt, das Gleis gestopft und anschliessend in der Mitte Gummipplatten der Firma Strail eingebaut.

Kurz danach konnten wir fast zwei Kilometer Schienenprofil SBB IV übernehmen und in Bäretswil abladen. Sie werden bei künftigen Schienenwechseln und Umbauten gute Dienste leisten. Unerfreuliche Punkte gab es weniger zu verzeichnen, einer jedoch war gewichtig. Der DVZO ist im Falle des vor Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Plangenehmigungsverfahrens unterlegen und das Gesuch wurde zur Neubeurteilung an das BAV zurückgewiesen. Nach seriöser Prüfung und Abwägung aller Optionen wurde entschieden, dass das Urteil nicht ans Bundesgericht weitergezogen wird, sondern andere Alternativen geprüft werden. Die definitive Lösung ist noch nicht spruchreif, aber in greifbare Nähe gerückt.

Daneben wurden wir noch durch einen grossen Ast behindert: Beim Holzschlag fiel er derart unglücklich in die Fahrleitung, dass sich der Mast verbog. In einer aufwändigen, kurzfristig anberaumten Aktion musste beim Bahnübergang «Wanderweg Guyer-Zeller» unterhalb Neuthal mit der Firma Müller Gleisbau ein neues Fundament gegossen werden. Aufgrund der steilen Topografie wurde die Seite des Gleises gewechselt, was einen Spezialausleger für die windschiefe Fahrleitung erforderte, den uns die RhB glücklicherweise kurzfristig zur Verfügung stellen konnte. Von Unwetter-schäden blieben wir dieses Jahr mit einer kleinen Ausnahme anfangs August verschont.

Die anstehenden Projekte im Jahr 2017 sind wiederum vielfältig und erfordern viel Planung: Als grösstes Projekt steht die Sanierung des Gleis 1 mit dem Bahnübergang

«Bahnhofstrasse» in Bäretswil an. Eine Totalsperrung des Bahnübergangs mit Umleitung des Busses wird voraussichtlich in der Woche vor Ostern notwendig sein. Daneben stehen bereits wieder eine Hauptinspektion der Fahrleitung und die Spülung aller Entwässerungen inklusive Reinigen der Spurrillen bei Bahnübergängen an. Für diese, wie aber auch für alle anderen Bautätigkeiten suchen wir wie jedes Jahr viele helfende Hände und clevere Köpfe für die Vorarbeiten.

Der diesjährige Dank für die insgesamt ungefähr 1400 geleisteten Stunden geht nebst allen Arbeitern und «Bauführern» an Bautagen im Besonderen an Lukas Trüb, der neben der vielen Arbeit, die er selber erledigt, stets mit Rat und Tat zur Seite steht und den DVZO auch als Infrastrukturunternehmen vorantreibt. Hansruedi Hänni leistet vornehmlich hinter den Kulissen viel Arbeit und bereitet die Geschichte der Weissenbachbrücke auf, um später für das nächste Projekt gerüstet zu sein. Stefan Hofmann gebührt Dank für das Beraten und Bauen in Fragen zu unserer Fahrleitung. Bei der Sersa, im Besonderen beim Team von Hinwil sowie bei Peter Böhm, bedanken wir uns für die Zurverfügungstellung der Stopf- und Planiermaschine im Spätherbst.

Ganz herzlichen Dank gebührt auch der British Steel Rail France SAS, die uns die Schienen geschenkt hat.

Christian Schlatter,
Leiter Infrastruktur

Projekte

Vorstand

| | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| Zukunft Hinwil–Bäretswil | angefangen | Verhandlungen |
| Suche Aktivmitglieder | laufend | keine Kosten |
| Verantwortlicher Technik Wagen | abgeschlossen | keine Kosten |

Betrieb

| | | |
|----------------------|---------------|---------------|
| Fahrzeugtreffen 2016 | abgeschlossen | Eigenleistung |
| Fahrzeugtreffen 2017 | angefangen | Eigenleistung |

Administration

| | | |
|---------------|------------|---------------|
| Neue Homepage | angefangen | Eigenleistung |
| Newsletter | fertig | Eigenleistung |

Technik Rollmaterial

| | | |
|-----------------------|---------------|---------------------------------|
| Lok 2 | abgeschlossen | Eigenleistung |
| Revision TmIII | abgeschlossen | Eigenleistung |
| Packwagen F 204 | angefangen | Eigenleistung |
| Impedanzverbindungen | angefangen | Eigenleistung |
| Neue Wagenbeleuchtung | angefangen | noch keine Kosten |
| Revision WR 151 | abgeschlossen | fremdfinanziert & Eigenleistung |
| Palettenlager Bauma | abgeschlossen | Eigenleistung |

Infrastruktur

| | | |
|--|---------------|---------------------------------|
| Sanierung Bahnübergänge | abgeschlossen | fremdfinanziert & Eigenleistung |
| Rutschhang Morgenwies | abgeschlossen | Eigenleistung |
| Rutschhang Hermetschwendi | angefangen | Eigenleistung |
| Sanierung Fahrbahn BUe Bussental und Hinderwis | abgeschlossen | Eigenleistung |
| Sanierung Bäretswil Gleis 1 | angefangen | Eigenleistung |
| Instandstellung Weissenbachbrücke Neuthal | angefangen | fremdfinanziert & Eigenleistung |
| Bachdurchlass Gublenbach | angefangen | Eigenleistung |

Immobilien

| | | |
|---|---------------|-----------------|
| Benutzungsreglement Historische Bahnhofshalle | angefangen | keine Kosten |
| Einzäunung Historische Bahnhofshalle | abgeschlossen | fremdfinanziert |
| Beteiligung an Busbahnhof Bauma | angefangen | Eigenleistung |

Historische Projekte

| | | |
|---------------------|------------|---------------------------------|
| Depot Bauma 2020 | angefangen | fremdfinanziert & Eigenleistung |
| Stellwerk Bäretswil | angefangen | fremdfinanziert & Eigenleistung |



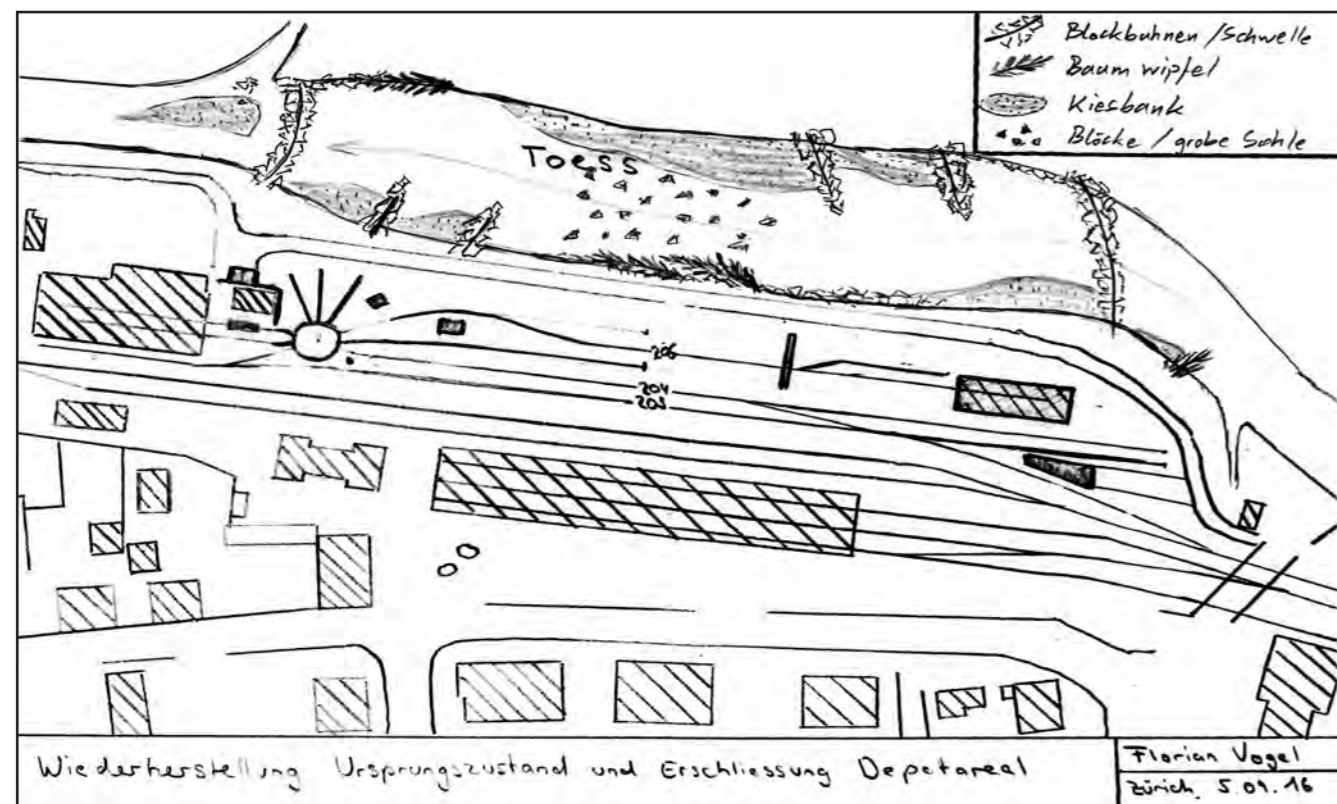
Ungewohnter Gast auf unseren Gleisen – Stopfmaschine Duolino 2 der Gleisbaufirma Sersa AG im Einsatz an der Sanierung des Bahnübergangs Hinterwies in Bauma.

Anfangs Jahr bahnte sich die zweite Etappe des Rückbaus der Drehscheibe Oerlikon an. Nachdem 2013 die Drehscheibenbrücke ausgebaut wurde, galt es nun, die gusseiserne Grubeneinfassung der Drehscheibe zu retten. 2013 hatten wir zu wenig Zeit, die gesamte Drehscheibe zu retten, weil der Platz für die Arbeiten an der Durchmesserlinie gebraucht wurde. Damals entschied man sich, die historisch wertvolle Grubeneinfassung im Boden zu lassen und einzudecken, damit darüber der Installationsplatz für die Durchmesserlinie eingerichtet werden konnte. Mitte März erhielten wir für den Fundamentrückbau ein kurzes Zeitfenster von sechs Wochen, zwischen Abschluss der Arbeiten an der Durchmesserlinie und Beginn der Arbeiten am Andreastower, der an der Stelle der ehemaligen Drehscheibe gebaut werden soll. In einer aufwändigen Aktion wurde das Drehscheibenfundament freigelegt. Mit Spezialisten für Betonrückbau wurde definiert, wie der Rückbau der gusseisernen Grubeneinfassung erfolgen sollte. Seitens DVZO leisteten wir an einigen Samstagen Vorarbeiten für die anstehenden Betonschneid- und Fräsarbeiten. Während vierzehn Tagen wurde das Betonfundament zersägt und aufgefräst, damit wir die gusseisernen Elemente einzeln retten konnten. Mit zwei Transporten wurden die Elemente nach Bäretswil transportiert zur dortigen Zwischenlagerung. Die zweite Etappe Rückbau Drehscheibe konnte termingerecht abgeschlossen werden und der Platz wurde besenrein der Projektleitung Andreastower abgegeben. Der ganze Drehscheibenrückbau konnte durch Drittmittel finanziert und durch Naturalleistungen von Firmen geleistet werden. Die nun in Bäretswil lagernden, noch im Beton

gefangenen, gusseisernen Grubeneinfassungselemente sehen unscheinbar aus, sie sind historisch aber sehr wertvoll und einzigartig. Nun haben wir alle Komponenten der Drehscheibe zusammen und wir können ein Projekt für den Einbau der Drehscheibe in Bauma starten.

Während des Jahres versuchte ich in diversen Bereichen die historische Komponente einfließen zu lassen. So konnten wir zusammen mit der Vereinsbasis eine historisch vertretbare Lösung für den Weiterbetrieb des Amorexpress erarbeiten. Es freute mich ausserordentlich, dass an der Generalversammlung 2016 die Mitglieder des DVZO dem historischen Leitbild des DVZO Zustimmung gaben. Es ist auch sehr erfreulich, dass viele Vereinsmitglieder die Historie leben und pflegen. Viele Objekte konnten in unsere Sammlung aufgenommen werden. Von alten Signalen über Barrieren bis hin zum Reisekoffer fanden viele wertvolle Sachen den Weg zum DVZO. Im September durften wir sogar bei der Räumung des Lagers der Denkmalpflegestelle der SBB in Wassen mithelfen und dafür erhielten wir diverse Objekte, die wir in unseren historischen Bahnbetrieb integrieren können. Obwohl man Ende Jahr konkret nicht viel sieht von den Arbeiten des Koordinators historische Projekte, ist am historischen Fundament des DVZO viel entstanden. Es braucht sehr viel Vorarbeit, bis man weitere für den DVZO historische wertvolle Projekte anlaufen lassen kann, und diese wurde 2016 durch viele motivierte Mitglieder geleistet.

Daniel Rutschmann,
Koordinator Historische Projekte



Projektskizze einer Variante «Depot 2020» unter Einbezug der Wünsche von AWEL und DVZO – es wird noch einiges Wasser die Töss runterfließen bis zur Realisierung, aber wir bleiben dran!

Bäretswil

Ende Dezember wurde festgestellt, dass die Holztreppe zum Keller sowie in den 1. Stock vom Holzwurm befallen sind. Im kommenden Frühling müssen die Stufen chemisch behandelt und teilweise ersetzt werden.

Wald

Am Remisendach mussten wie schon letztes Jahr defekte Ziegel ersetzt werden, damit bei Regen und Schnee kein Wasser mehr neben das Gleis tropft, welches an den Verein TW5 vermietet ist. Gleisseitig wurden zwei Fensterscheiben durch Schotterstein-Wurf zerstört. Die ortsansässige Glaserei ersetzte die Scheiben.

Durch die Jugendlichen, welche sich im Sommer jeweils an Wochenenden bei der Remise aufhalten, wurden keine weiteren Beschädigungen mehr begangen. Doch Littering bleibt immer noch ein Problem.

Die zwei Personen, welche sich unter der Baracke jeweils schlafen legten, sind nicht mehr auf dem Areal – ihnen wurden durch die Gemeinde Sozialwohnungen zugewiesen.

Robert Meier,
Liegenschaften



Der Betriebsstützpunkt des DVZO in Bauma mit Gleisanlage, historischem Depot und fahrbereiter Dampflokomotive – der «Depot-Engländer» liegt nach 30 Jahren wieder in Bauma, er trägt neu die Nummer 431.

Finanzen

Die Jahresrechnung für unseren Verein endet mit einem Verlust von CHF 126'887.35, budgetiert war ein Verlust von CHF 102'940.–. Anlässlich der letztjährigen Generalversammlung habe ich erwähnt, dass wir mit dem vorgesehenen Verlust leben können. Diese Aussage bezog sich auf die Einmaligkeit des Budget 2016. Das Budget 2017 welches noch nicht genehmigt ist weist, einen noch grösseren Verlust

aus. Warum besteht diese nicht erfreuliche Situation? Die Ressorts Rollmaterialunterhalt und Infrastruktur müssen heute mehr Geld ausgeben als noch vor 5 Jahren. Für dieses Jahr liegt der budgetiert Aufwand für Unterhalt Rollmaterial und Infrastruktur bei CHF 425'000.–. Packen wir es an, die vor uns liegenden Aufgaben zu meistern und gleichzeitig unsere Finanzen gesund zu erhalten.

Als Vergleich dazu betrugen die entsprechenden Aufwendungen in den Vorjahren:

| | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| Unterhalt Strecke | 154'471 | 108'399 | 38'549 | 52'488 | 135'147 | 45'637 | 29'572 |
| Unterhalt Rollmaterial | 87'127 | 10'131 | 13'625 | 12'566 | 20'435 | 23'913 | 25'437 |
| (Entnahme Fonds) | -50'538 | - | - | - | - | - | - |
| Total | 191'061 | 118'529 | 52'173 | 65'053 | 155'582 | 69'550 | 55'009 |

Den Rotstift hier anzusetzen wäre aber fahrlässig. Die Sicherheit lässt keine Kompromisse zu. Alle im Verein sind gefordert, die vorhandenen Ressourcen sinnvoll einzusetzen und auch neue Wege zu suchen. Kleine Schritte z.B. die Befreiung von

der CO₂-Abgabe sind eingeleitet. Grössere Schritte folgen noch. Packen wir es an, die vor uns liegenden Aufgaben zu meistern und gleichzeitig unsere Finanzen gesund zu erhalten.

Andreas Hurt, Finanzen

| Bilanz | | 31.12.2016 | 31.12.2015 |
|---|-------|---------------------|---------------------|
| Aktiven | | | |
| Umlaufvermögen | | | |
| Flüssige Mittel (Post / Bank) | | 259'389.97 | 675'932.62 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | 31'962.85 | 15'871.95 |
| übrige kurzfristige Forderungen | | 500.75 | 500.50 |
| Vorräte | | 25'801.00 | 10'901.00 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | | 29'997.16 | 4'087.55 |
| Total Umlaufvermögen | | 347'651.73 | 707'293.62 |
| Anlagevermögen | | | |
| Beteiligungen | 2.1. | 500.00 | 500.00 |
| Rollmaterial | 2.2. | 94'542.92 | 133'118.23 |
| Werkstatt / Übriges Anlagevermögen | 2.3. | 82'346.53 | 94'960.53 |
| Bahnanlagen | 2.4. | 265'912.40 | 539'418.10 |
| Immobilie Sachanlagen | 2.5. | 5'475'558.56 | 5'224'098.93 |
| Immaterielle Anlagen | | 1.00 | 1.00 |
| Total Anlagevermögen | | 5'918'861.41 | 5'992'096.79 |
| Bilanzsumme | | 6'266'513.14 | 6'699'390.41 |
| Passiven | | | |
| Fremdkapital | | | |
| Kurzfristiges Fremdkapital | | | |
| Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen | 2.6. | 200'109.40 | 222'966.60 |
| kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten | 2.7. | 360'000.00 | 350'000.00 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | | 17'277.60 | 32'220.00 |
| | | 577'387.00 | 605'186.60 |
| Langfristiges Fremdkapital | | | |
| Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig | 2.8. | 111'790.00 | 122'960.00 |
| Total Fremdkapital | | 689'177.00 | 728'146.60 |
| Projektspenden/Unterhaltsfonds | | | |
| Rückstellung Unterhalt | 2.9. | 121'827.40 | 121'827.40 |
| Unterhaltsfonds | 2.10. | 155'362.50 | 186'000.00 |
| Projektbezogene Spenden / Beiträge | 2.11. | 5'055'007.06 | 5'291'355.51 |
| Total Anlagevermögen | | 5'332'197.96 | 5'992'096.79 |
| Eigenkapital | | | |
| Vereinsvermögen | | 372'060.90 | 383'231.72 |
| Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust) | | -126'921.72 | -11'170.82 |
| Bilanzsumme | | 6'033'513.14 | 6'699'390.41 |

| Erfolgsrechnung | 2016 | 2015 | Budget 2017 |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Fahrbetrieb | | | |
| Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb | 163'670.02 | 144'615.04 | 137'000.00 |
| Einnahmen Extra-/Sonderfahrten | 122'438.11 | 122'899.05 | 190'000.00 |
| | 286'108.13 | 267'514.09 | 327'000.00 |
| Betriebsaufwand | -100'546.27 | -57269.48 | -75'300.00 |
| | 185'561.86 | 210'244.61 | 251'700.00 |
| Buffetwagen | | | |
| Einnahmen | 59'104.41 | 53'856.70 | 50'000.00 |
| Wareneinkauf | -25'532.22 | -21'434.03 | -23'000.00 |
| Betriebsaufwand | -4'784.76 | -2'973.82 | -2'000.00 |
| | 28'787.43 | 29'448.85 | 25'000.00 |
| Souveniershop | | | |
| Einnahmen | 18'886.54 | 21'147.30 | 25'000.00 |
| Wareneinkauf | -10'609.79 | -10'173.91 | -15'000.00 |
| | 8'276.75 | 10'973.39 | 10'000.00 |
| Diverses | | | |
| Wirtschaftsbetrieb Bauma | 1'944.44 | 1'898.15 | 2'500.00 |
| Uniformen | 130.78 | -1'325.24 | 0.00 |
| Übriger Erlös | 13'031.28 | -3'061.01 | 400.00 |
| | 15'106.50 | -2'488.10 | 2'900.00 |
| Total Betriebserlös | 237'732.54 | 248'178.75 | 289'600.00 |
| Betriebsaufwand | | | |
| Personalkosten | | | |
| Ausbildung/Reisedienst | -9'659.04 | -10'927.15 | -17'600.00 |
| Übriger Personalaufwand | -7'425.65 | -11'931.49 | -9'100.00 |
| | -17'084.69 | -22'858.64 | -26'700.00 |
| Raumkosten | | | |
| Remise Bauma | -4'654.38 | -4'728.00 | -4'300.00 |
| Bahnhofhalle Bauma | -7'772.50 | 0.00 | -2'500.00 |
| Archiv Bauma | -3'977.40 | -4'394.67 | -6'000.00 |
| Remise Uster | -26'787.00 | -26'787.00 | -27'000.00 |
| Remise Wald | -6'618.21 | -5'787.04 | -5'200.00 |
| | -49'809.49 | -41'696.71 | -45'000.00 |
| Kapitalaufwand /-ertrag | | | |
| Bank-/PC Spesen | -392.65 | -476.05 | -500.00 |
| Zins-/Wertschriftenertrag | 169.35 | 242.95 | 200.00 |
| | -223.30 | -233.10 | -300.00 |
| Infrastruktur | | | |
| Unterhalt | -154'471.01 | -108'398.50 | -195'500.00 |
| Netzanschluss SBB | -39'149.08 | -39'149.08 | -39'000.00 |
| | -193'620.09 | -147'547.58 | -234'500.00 |
| Werkstattkosten | | | |
| Infrastrukturkosten Bauma | -27'593.66 | -23'272.77 | -14'000.00 |
| Infrastrukturkosten Uster | -20'541.20 | -17'266.55 | -18'600.00 |
| | -48'134.86 | -40'539.32 | -32'600.00 |
| Rollmaterialunterhalt | | | |
| Lokomotiven und Wagen | -87'127.00 | -10'130.76 | -229'500.00 |
| Entnahme Fonds | 50'537.50 | 0.00 | 0.00 |
| | -36'589.50 | -10'130.76 | -229'500.00 |

| | 2016 | 2015 | Budget 2017 |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|
| Abschreibungen | | | |
| Abschreibungen | -86'197.00 | -75'383.29 | -92'000.00 |
| Versicherungen | -86'197.00 | -75'383.29 | -92'000.00 |
| Versicherungen Betrieb | -10'990.15 | -14'652.90 | -12'000.00 |
| Sachversicherungen | -6'423.75 | -8'611.45 | -8'000.00 |
| Verwaltungskosten | -17'413.90 | -23'264.35 | -20'000.00 |
| Allgemeine Verwaltungsspesen | -8'500.52 | -5'928.16 | -12'960.00 |
| Generalversammlung | -5'110.00 | -3'961.02 | -5'000.00 |
| Beiträge an Dritte | -740.00 | -740.00 | -740.00 |
| Werbeaufwand | -14'350.52 | -10'629.18 | -18'700.00 |
| Werbeaufwand | -10'244.39 | -10'635.72 | -16'000.00 |
| Printmedien | -13'443.33 | -11'088.43 | -13'000.00 |
| Öffentlichkeitsarbeit/PR | -87.22 | 0.00 | 0.00 |
| Inserateinnahmen | 18'798.15 | 11'578.84 | 16'000.00 |
| Ausserordentlicher/ Periodenfremder Erfolg | -4'976.79 | -10'145.31 | -13'000.00 |
| a.o./periodenfremder Aufwand | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| a.o./periodenfremder Ertrag | 5'554.97 | 836.80 | 0.00 |
| | 5'554.97 | 836.80 | 0.00 |
| Total Betriebsaufwand | -462'845.17 | -381'591.44 | -712'300.00 |
| Ordentliches Betriebsergebnis | -225'112'63 | -133'412.69 | -422'700.00 |
| Liegenschaften | | | |
| Bahnhof Bärenwil | | | |
| Mieteinnahmen | 15'880.00 | 15'330.00 | 15'000.00 |
| Unterhalt | -6'963.80 | -4'835.73 | -4'000.00 |
| Baurechte/Pachten | 8'916.20 | 10'494.27 | 11'000.00 |
| 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 | 25'034.00 | 26'612.07 | 27'000.00 |
| Betriebserfolg | -200'078.63 | -106'800.62 | -395'700.00 |
| Vereinsrechnung | | | |
| Mitgliederbeiträge/Spenden | | | |
| Mitgliederbeiträge | 47'140.00 | 44'630.00 | 43'500.00 |
| Spenden | 26'134.43 | 49'638.76 | 15'000.00 |
| | 73'274.43 | 94'268.76 | 58'500.00 |
| Eisenbahn-Amateur | | | |
| Abonnements-Zahlungen | 11'454.48 | 11'530.72 | 11'000.00 |
| Aufwendungen EA | -11'572.00 | -10'169.68 | -10'500.00 |
| | -117.52 | 1'361.04 | 500.00 |
| Vereinsserfolg | 73'156.91 | 95'629.80 | 59'000.00 |
| Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust) | -126'921.72 | -11'170.82 | -336'700.00 |

Anhang zur Jahresrechnung 2016

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.

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 1.1.2016 | 76'453 | 37'662 | 19'003 | 133'118 | -33'498 | 99'619 |
| Zugänge | 14'920 | 6'711 | - | 21'631 | -12'231 | - |
| Abgänge/Verrechnungen | -17'808 | -7'549 | - | -25'357 | 25'357 | - |
| Wert vor Abschreibung | 73'565 | 36'824 | 19'003 | 129'392 | -20'372 | 109'020 |
| Abschreibungen | -21'104 | -8'912 | -4'834 | -34'849 | - | -34'849 |
| Wert 31.12.2016 | 52'461 | 27'912 | 14'170 | 94'543 | -20'372 | 74'171 |

2.2 Werkstatt übriges Anlagevermögen (AV)

| Bruttowerte (in CHF) | Remise Bauma | Wasseranschluss Depot Bauman | übriges AV | Bruttowert | Spenden/Beiträge | Nettowert |
|------------------------|---------------|------------------------------|--------------|---------------|------------------|---------------|
| Stand 1.1.2016 | 57'605 | 29'724 | 7'632 | 94'961 | -1'116 | 93'845 |
| Zugänge | - | - | 790 | 790 | - | 790 |
| Abgänge/Verrechnungen | - | - | - | - | 1'116 | 1'116 |
| Wert vor Abschreibung | 57'605 | 29'724 | 8'422 | 95'751 | - | 95'751 |
| Abschreibungen | -5'800 | -4'500 | -3'104 | -13'404 | - | -13'404 |
| Wert 31.12.2016 | 51'805 | 25'224 | 5'318 | 82'347 | - | 82'347 |

2.4 Bahnanlagen

| Bruttowerte (in CHF) | Bhf. Bauma diverser | BUE | Strecke | Bruttowert | Spenden/Beiträge | Nettowert |
|------------------------|---------------------|--------------|---------------|----------------|------------------|----------------|
| Stand 1.1.2016 | 358'416 | 124'426 | 56'577 | 539'419 | -425'855 | 113'564 |
| Zugänge | 9'564 | 181'196 | - | 190'760 | -51'966 | 138'794 |
| Abgänge/Verrechnungen | -130'122 | -302'499 | - | -432'622 | 432'622 | 1 |
| Wert vor Abschreibung | 237'857 | 3'123 | 56'577 | 297'557 | -45'199 | 252'358 |
| Abschreibungen | -24'115 | - | -7'529 | -31'644 | - | -31'644 |
| Wert 31.12.2016 | 213'743 | 3'123 | 49'048 | 265'914 | -45'199 | 220'715 |

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 1.1.2016 | 5'156'166 | 38'768 | 29'164 | 1 | 1 | 5'224'100 | -4'830'887 | 393'213 |
| Zugänge | 257'758 | - | - | 234 | - | 257'992 | -158'783 | 99'209 |
| Abgänge/Verrechnungen | - | - | - | -234 | - | -234 | 234 | 0 |
| Wert vor Abschreibung | 5'413'924 | 38'768 | 29'164 | 1 | 1 | 5'481'858 | -4'989'437 | 492'421 |
| Abschreibung | - | -3'900 | -2'400 | - | - | -6'300 | - | -6'300 |
| Wert 31.12.2016 | 5'413'924 | 34'868 | 26'764 | 1 | 1 | 5'475'558 | -4'989'437 | 486'121 |

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 200 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 86, Zaunerweiterung Bahnhofhalle TCHF 103, Tilgung 2017 des Bundesdarlehen TCHF 11.

2.7. Verzinsliche Verbindlichkeiten

Der Kredit für die Zwischenfinanzierung des Hallenprojektes Bauma ist zurzeit mit TCHF 360 beansprucht. Das ganze Projekt «Halle» sollte im Laufe des 1. Semesters 2017 abgeschlossen werden können. Im Einklang mit der Schlussabrechnung wird auch der Kredit zurückbezahlt.

2.8. 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)

2.9. Rückstellungen Unterhalt

Es handelt sich um zwei Rückstellungen für den künftigen Unterhaltsaufwand welche in früheren Jahren gebildet wurden. Barriere Bussenthal CHF 310'000; Weissenbachbrücke CHF 90 000.

2.10. Unterhaltsfonds

Im Laufe des Jahres wurde den Unterhaltsfonds TCHF 56 belastet. Gleichzeitig konnten TCHF 25 als Einlage verbucht werden.

2.11. Projektbezogene Spenden/Beiträge

Die projektbezogenen Spenden / Beiträge werden jeweils nach Abschluss des jeweiligen Projektes mit den Investitionen verrechnet. Daher werden sie in den Übersichten zum Anlagevermögen entsprechend ausgewiesen.

2.12. Erfolgsrechnung

Die Unterhaltskosten (Infrastruktur und Rollmaterial) haben nochmals massiv zugelegt.

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 Netzzugangsbewilligung notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio.

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:

Michael Bollmann, Sattel SZ
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:

Lukas Hardmeier, Rümlang

Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Herisau
Stv.: vakant

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

Dampflädli:

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, Weinfeld

Historisches Stellwerk Bäretswil:

Fabian Sollberger, Brugg

Depotareal Bauma 2020:

Florian Vogel, Zürich



Nudging 2016 oder: DVZO quo vadis? – liebevoll angebrachte Besucherlenkung am Tag der offenen Tür in Bauma.



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

