

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	14–15
Liegenschaften	Seite	15
Historische Projekte	Seite	16–17
Finanzen	Seite	17
Bilanz/Erfolgsrechnung	Seite	18–20
Anhang zur Jahresrechnung	Seite	21–22
Organisation	Seite	23



Vision des Projektes «Depotareal Bauma 2020»: Eines der Stumpengleise ab Drehscheibe ist für die beschrifteten Bauteile reserviert. Das Modell von Stefano Jehle hilft uns, Drittmittel für die nächsten Schritte zu generieren.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser des DVZO-Jahresberichtes 2017

Mit Ihrem Einsatz und Ihrer Unterstützung bewegen wir Kultur, unsere Bahn. Und dies, ohne zu übertreiben, sehr gut. Wir blicken heute auf ein starkes 2017 zurück. Bereits im Januar rollte der Bahnbetrieb in neue Sphären, genauer, in den glitzernden Pulverschnee. Der spontan organisierte Ski-Express von Winterthur zum Skilift Steig in Bäretswil verhalf zu einem unerwartet grossen Medienecho mit viel Sympathie im Oberland. Damit beschränken wir touristisches Neuland und setzten eine langgehegte Idee um, welche zum geeigneten Zeitpunkt wiederbelebt werden kann. Vom Zuspruch überrascht wurden wir im Dezember bei der Organisation der Samichlaus-Fahrten. Erstmals angeboten, waren sie im Hui ausgebucht. Schneefall, Dampfzug, Esel, Samichlaus mit Schmutzli; viele leuchtende Kinderaugen und glückliche Eltern dankten dem Team für die Durchführung. Die beiden Beispiele sind wichtige Ergänzungen zu unserem Angebot an öffentlichen Dampfbahnfahrten und der breiten Palette an Extra- und Sonderfahrten, worunter selbstverständlich auch das im Herbst wiederum hervorragend organisierte Fahrzeugtreffen zählt.

Eine ganz andere Klientel durften wir Ende August und im September an 17 Abenden in unseren Dampfzügen empfangen. Der Dampfzug wurde zur rollenden Bühne. Das Freilicht-Theaterspektakel «Spinnen im Neuthal» hievte den DVZO vollends in die Kulturszene. Die theatrale Inszenierung rund um Adolf Guyer-Zeller faszinierte die Gäste und brachte dem DVZO einen nicht alltäglichen Bahnbetrieb, der bis in die späten Abendstunden dauerte. Für alle Beteiligten war es ein rundum einmaliges Erlebnis.

Nicht nur der Bahnbetrieb brillierte, auch von den Revisionsarbeiten in den Werkstätten in Uster und in Bauma sind ansprechende Leistungen zu melden, denn was wäre unsere historische Bahn ohne tadellos unterhaltenes Rollmaterial. Der Bereich Technik Uster hat zudem seit der Generalversammlung mit Max Wittwer, Weisslingen, einen neuen «Chef». Er löste Peter Fischer, Winterthur, ab und hat sich sehr gut eingelebt.

Viel bewirkt hat auch der Bereich Infrastruktur an unserer eigenen Bahnstrecke Bauma–Bäretswil. Die Gleise im guten Zustand zu halten braucht viel Einsatz, Energie und finanzielle Mittel. Laufend werden auch Gleisstücke ersetzt; so im Bahnhof Bäretswil das Gleis 1. Die Instandhaltung von Bauwerken steht genauso auf der Pendenzenliste wie die Pflege von Böschungen und elektrischen Anlagen. Sie werden sich bestimmt fragen, was denn eigentlich mit dem Streckenstück Bäretswil–Hinwil läuft? Wollten die SBB diesen Streckenteil nicht wie gross angekündigt im Sommer 2017 veräussern? Richtig, die geplante Abtretung der SBB-Infrastruktur zwischen der Ausfahrt aus dem Bahnhof Hinwil und dem Netzanschluss des DVZO beim Bahnkilometer 19.265 hat sich verzögert. Eine Lösung wurde nun für Sommer 2018 in Aussicht gestellt.

Allmählich rückt das Projekt «Depotareal Bauma 2020» vermehrt ins Rampenlicht. Es beginnt sich zu konkretisieren. Ein vom Projektleiter Florian Vogel initiiertes Rundgang auf dem Bahnareal in Bauma zum Thema «Eisenbahn-Zeitreise» brachte die Sache noch mehr ins Gespräch. Die Zeichen sind allesamt positiv, und das Projekt wird weiter vertieft.

Die Bahnnebenbetriebe gedeihen ebenfalls gut. Die Dienste der Buffetwagencrew sind in den öffentlichen Dampfzügen genauso willkommen wie bei Spezialanlässen. Immer mehr wünschen Gesellschaften vor oder nach der Fahrt in der Bahnhofshalle Kaffee und Gipfeli oder gar einen Apéro riche. Schön entwickelt sich auch der Souvenirshop, das «Dampf-lädli». Um das Angebot ansprechender zu präsentieren wurde die Lokalität im Gepäckwagen F3 in der Bahnhofshalle sanft renoviert. Das Team fühlt sich wohl in der neuen Umgebung und trägt mit vielen Sondereinsätzen stark zur gesunden Entwicklung der Museumsbahn bei.

Keine Frage: auch das abgeschlossene Vereins- und Betriebsjahr hat von der Vereinsleitung sehr viel abverlangt. Ab und zu wurde sogar mit harten Bandagen «gekämpft». Letztendlich ziehen aber alle am gleichen Strick und sind sehr darauf bedacht, dass der DVZO finanziell auf gesunden Füßen steht. «Nice-to-have»-Projekte werden auf später verschoben oder nur mit Drittmitteln, zum Beispiel projektbezogene Spenden, finanziert. Ein solches Verhalten trägt massgeblich zu unserem Erfolg bei.

Der DVZO bietet den Mitgliedern und den Kunden ein ganz spezielles Eisenbahnerlebnis im Zürcher Oberland. Von überall her erhalten wir für unsere Leistungen und Auftritte grosse Beachtung. Davon zeugen auch die über 250 Beobachtungen in den Medien (erhoben von ARGUS DATA INSIGHTS®). Ja und dann noch etwas: der DVZO ist jetzt vollends in Bauma heimisch. Nach der Anpassung der Statuten haben wir den rechtlichen Sitz von Dürnten ins Tösstal nach Bauma verlegt. Lesen Sie die nun folgenden Berichte der einzelnen Bereiche. Sie werden erstaunt sein, was in Ihrem Dampfbahn-Verein alles geleistet wird, wohlverstanden alles freiwillig!

Und zum Schluss noch dies: Der DVZO fährt in Richtung Festlaune. Im Mai 2018 können wir auf 40 Jahre Dampfbahnbetrieb Bauma–Bäretswil (-Hinwil) zurückblicken; die Betriebseröffnung fand am 6. Mai 1978 statt!

Noch spannender wird es 2019, dannzumal feiern wir 50 Jahre Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland. Schön, dass Sie uns weiterhin die Treue halten.

Hugo Wenger,
Präsident

Impressum

Herausgeber
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Adresse
DVZO, Postfach, CH-8494 Bauma
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)
Michael Bollmann (S. 12, re + li),
Röby Budri (S. 17), Kim Nipkow (Titelbild),
René Lipp (S. 11), Gesa Lüchinger,
GL Photographie (S. 5), Daniel Rutschmann
(S. 16, re + li), Georg Trüb (S. 10, S. 22),
Lukas Trüb (S. 14), Florian Vogel (S. 2),
Gina Vogel (S. 17, Kasten)

© Jahresbericht 2017:
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Die Weiterverwendung von Texten, auch aus-
zugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.
Die Copyrights der Bilder liegen bei den
jeweiligen Fotografen.

Titelbild
Im Depot Bauma poliert der Depotchef
Jonas Hostettler die Rauchkammertüre der
Lok Ed3/4, die im 2017 mit Abstand am
meisten Kilometer gefahren hat.

Von aussen besehen, war das 2017 ein Jahr mit ruhigem Verlauf während der öffentlichen Fahrseason, einem Schneeauftakt mit dem Skizug im Januar und einem winterlichen Schlusspunkt mit der Samichlaus-Fahrt im Dezember. Aus der Innenperspektive beinhalteten die vergangenen zwölf Monate einige Weichenstellungen, die auf die Zukunft der Zürcher Oberländer Museumsbahn wirken werden: Im Vorstand hat Peter Fischer nach sieben Jahren Vorstandstätigkeit als technischer Leiter Triebfahrzeuge und Standort Uster an der Generalversammlung vom 29. März 2017 seinen Posten an Max Wittwer abgegeben. Florian Vogel wurde als Projektleiter für das Grossprojekt «Depotareal 2020» eingesetzt und war übers ganze Jahr in dieser Sache sehr engagiert unterwegs. Die Verlegung des Vereinssitzes nach Bauma war schon längst fällig, damit verbunden war die Änderung der Korrespondenzadresse, was einen beträchtlichen Administrationsaufwand zur Folge hatte. Die Frage nach der Zukunft der SBB-Strecke Bâretswil–Hinwil und damit verbunden diejenige des DVZO-Abschnitts beschäftigte vor allem die Bereiche Infrastruktur und Betrieb. Um den teilweise stiefmütterlich behandelten elektrischen Triebfahrzeuge mehr Gewicht zu verleihen, wurde im August das Ressort «elektrische Triebfahrzeuge» ins Leben gerufen. Während mehreren Wochen stand das theatrale Erlebnis «Spinnen im Neuthal» aus betrieblicher Sicht im Zentrum, mussten für die Bewältigung dieser Aufgabe Aktivmitglieder während der Dauer der Auführungen vom DVZO eingestellt werden. Die Involvierten steuerten dazu ihre Ferien bei, da ein Engagement in Freiwilligenarbeit mit gleichzeitiger Berufsausübung nicht mit dem Arbeitszeitgesetz zu vereinbaren gewesen wäre. Und schliesslich fand am 14. und 15. Oktober das beliebte Fahrzeugtreffen in Bauma statt, welches das OK logistisch und organisatorisch auf Trab hielt.

Zukunft entsteht nicht ohne Vergangenheit: Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland wächst seinem 50. Geburtstag entgegen. In seiner Entwicklungsgeschichte sind immer wieder grosse Paradigmenwechsel zu finden. Neue Tatsachen in die eigenen Vorstellungen einbauen, braucht Zeit. Und dieses Begreifen, oft auch Akzeptieren-Müssen, zeigt sich nicht selten in Reibereien der unterschiedlichen Positionen aneinander. Gelingt es der Vereinsleitung, solche Auseinandersetzungen konstruktiv zu lösen, trägt dies sehr zur Bündelung der Kräfte auf ein gemeinsames Ziel bei. In diesem Sinne stellen interne Differenzen immer grosse Chancen dar.

Das Ziel des DVZO ist in den Statuten festgehalten, jedoch unterscheiden sich die Interpretationen desselben in den Details beträchtlich. Die Aufgabe des Vorstandes ist es, die verschiedenen Elemente des umfangreichen Vereins unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten zu konzentrieren. Dass einzelne Gruppen und Personen dabei frustriert werden, weil nicht alle ihre persönlichen Interessen gewahrt oder in dem Umfang erfüllt werden, wie sie es sich wünschen, ist manchmal nicht zu vermeiden. Und dass das Kässeli des Vereins genau so viel Batzeli enthält, wie es eben enthält, ist leider mit reiner Willenskraft nicht gross zu beeinflussen.

Die teilweise sehr auseinanderklaffenden Sichtweisen und Wirklichkeiten der verschiedenen am DVZO sehr aktiv und engagiert beteiligten Generationen unter einen Hut zu bringen, ist eine weitere wichtige Aufgabe der Vereinsleitung. Da ist es verständlich, dass das Manövrieren des DVZO-Schiffes durch zeitweise unruhiges Gewässer an den Vorstandssitzungen zu manchen Diskussionen und von aussen gesehen widersprüchlichen Entscheiden führen muss.

Das Abwägen der verschiedenen Vorhaben unter Berücksichtigung des Vereinsziels, der Vorgaben, der personellen Ressourcen und der Finanzen ist zentrale Aufgabe des Vorstandes. Das Annehmen der Entscheidungen, manchmal der Einschränkungen oder aus Aufgaben erwachsenden Verantwortung, ist die Aufgabe jedes einzelnen Vereinsmitglieds. Dass dieses immer wieder gelingt, zeigt die bewegte Vereinsgeschichte, die sich trotz vereinzelt hörbarem Zähneknirschen dem 50. Geburtstag nähert und deren Kapitel Erfolg und Wachstum verzeichnen.

Autoren dieser Erfolgskapitel sind Menschen, die sich in einem Bereich, manchmal auch in einer Nische, für eine Sache stark machen. Der Dampfbahn-Verein bietet Plattform und Infrastruktur für die Vorhaben: Bringt ein Mitglied eine Idee und die Bereitschaft, diese umzusetzen, findet es vielseitige Unterstützung, denn der DVZO verfügt nicht nur über Infrastruktur, sondern über einen Pool an Personen, die ähnliche Interessen teilen und für die Mitarbeit an solchen Vorhaben zu begeistern sind. Jedes projektartige Vorhaben des Vereins hat diesen Charakter, egal wie gross es ist. Dass die Initianten auch die Verantwortung für die Finanzierung dieser Aktivitäten übernehmen, ist ein wichtiges Element davon, denn sie fallen unter die Kategorie «nice to have» – und sie sind alle ohne Zweifel «very nice».

Die andere Sorte von Erfolgskapiteln ist in den Berichten der beiden Leitern Technik nachzulesen: Die Anzahl der in Uster und Bauma in den Unterhalt des rollenden Kulturguts investierten Stunden Freiwilligenarbeit ist erstaunlich. Hier steht nicht ein bestimmtes Fahrzeug oder ein besonderer Anlass im Zentrum des Engagements, sondern der vereins-eigene Rollmaterialpark. Der Beitrag der juristischen Person DVZO an dieses Vorhaben ist die Finanzierung der Infrastruktur und des Verbrauchsmaterials. Verzichte auf einen persönlichen Favoriten wegen finanzieller Engpässe sind in den Bereichen Technik schmerzlich. Man will und kann von den in diesen Ressorts mitarbeitenden Aktivmitgliedern nicht verlangen, dass sie sich um Sponsorengelder für ihren Einsatz am für den Betrieb notwendigen Rollmaterial bemühen sollen – jedoch entscheidet die uns umgebende Wirklichkeit, was in die Kategorie «notwendig» fallen muss.

Diese beiden Arten von Unternehmungen sind kaum zu vergleichen – und manchmal fällt aus der einen Perspektive der Nachvollzug der anderen Perspektive schwer. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland beweist jedoch seit vielen Jahren, dass solche Herausforderungen als Chancen genutzt werden, um daran zu wachsen.

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2017:

Total Mitglieder		897	
Aktivmitglieder	311	Mitarbeitende	171
Passivmitglieder	256		
Kollektivmitglieder	10		
Gönner	301	unter 20 Jahre Mitarbeitende	20 5
Ehrenmitglieder	19	Mitarbeitende	10
Total Mitarbeitende	186		

Mutationen im 2017:

Total Neumitglieder		71	
Aktivmitglieder	27		
unter 20 Jahren	4		
Passiv	21		
Gönner	19		
Kollektiv	0		

Der Tod von 5 Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies: Peter Arnold, Bauma; John Anderegg, Rikon; Verena Geier, Winterthur; Fritz Lienhard, Winterthur; Peter Wolfensberger, Winterthur.

Total Austritte		36	
Gemeldete Todesfälle	5		
Austritt gemeldet	20		
Ausschluss	11		

Im 2017 ist der Gesamtvorstand elf Mal zusammengesessen, ergänzend dazu hat sich ein Teil des Vorstandes an einer Strategiesitzung mit wichtigen strategischen Fragen befasst. Vorbereitend dazu fanden verschiedene Zusammenkünfte in allen Bereichen statt. 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 29. März 2017 nahmen 101 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive), 2 Gönner und 2 Kollektivmitglieder teil.

Der DVZO ist ein Verein und schafft es dank persönlichem Engagement seiner Mitglieder einen Museumsbahnbetrieb, die dazu gehörigen Nebengeschäfte und Hintergrundarbeiten zu bewältigen. Chapeau! Ich wünsche mir, dass die Kultur der gegenseitigen Wertschätzung und die Freude am Erreichten stetig wächst, denn dieses grosse Vorhaben kann nur als Kollektiv gelingen. Unser kostbarstes Gut ist die Zeit, die jeder einzelne von den aktiv Mitarbeitenden in sein «Hobby» DVZO investieren kann. Diese Freiwilligenarbeit ist seit bald 50 Jahren die Basis, auf der und aus der der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland wächst. Ich danke allen herzlich, die sich nach ihrem Vermögen am DVZO beteiligen.

Monika Bieri,
Aktuarin



Dä Samichlaus-Express – aus der Idee eines Einzelnen gewachsener Anlass, der auf grossen Anklang gestossen ist.

Bahnbetrieb

Fahrplanmässige Fahrten

Im Rahmen der 13 Fahrtage des konzessionierten Personenverkehrs (inkl. ganzes Wochenende des Fahrzeugtreffens) zählten wir auf unserer Stammstrecke rund 17 000 einfache Fahrten, das sind an die 3000 mehr als im Vorjahr. Die Zahl entspricht ungefähr 10 000 Gästen von jung bis alt. Die Spanne der Tagesfrequenzen war mit den Extremwerten von 750 (2. Juli) und 2100 einfachen Fahrten (15. Oktober) auf höherem Niveau als in den früheren Saisons; bis auf zwei Ausnahmen zählten wir stets mehr als 1000 einfache Fahrten pro Durchführung. Das Wetter zeigte sich ohne Extreme stets dampfbahn-freundlich, was neben der anhaltenden Öffentlichkeitsarbeit ein Hauptgrund für die hohen Frequenzen sein dürfte. Sämtliche Züge konnten mit Dampftraktion gefahren werden. Die Lokdienste lasteten diesmal zur Hauptsache auf der Ed3/4 2 (11 mal), im übrigen kamen auch die Eb3/5 9 (5 mal), die Ed3/3 401 und die Ed3/3 4 (je 8 mal) zum Einsatz. Am 20. August und 17. September wurde, neben der Lok 9, mit Doppeltraktion der Loks 2 und 401 gefahren, und am Fahrzeugtreffen waren an beiden Tagen alle 4 Maschinen im Einsatz.

Charter- und Sonderfahrten

Im Berichtsjahr führte der DVZO 8 elektrische und 24 dampfbetriebene Extrafahrten für geschlossene Gesellschaften durch, etwas weniger als im Vorjahr. Besteller waren Hochzeiten (5), Geburtstage (6) sowie Firmen- (9) und Vereinsanlässe oder -bedürfnisse (12). Zudem standen am Fahrzeugtreffen je 16 elektrische und dampfbetriebene Züge sowie im Lauf der Saison je drei elektrische und mit Dampf geführte Sonderfahrten auf eigenes kommerzielles Risiko des DVZO im Programm. Eine weitere Sonderfahrt wurde im Auftrag der Stiftung Museumsbahn Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS) organisiert.

Leistungsmässiges Schwergewicht in der zweiten Jahreshälfte war unsere Beteiligung an der Freilichtproduktion «Spinnen im Neuthal», wofür 87 Zugpaare extra geführt wurden, vier davon elektrisch und die restlichen mit Dampf.

Rund ein Sechstel des Umsatzvolumens von rund CHF 120 000 stammte aus Aufträgen für elektrische Fahrten. Diesmal glänzte die Ee3/3 16363 wegen grösseren Unterhaltsarbeiten praktisch durchgehend mit Abwesenheit, weshalb fast alle elektrischen Aufträge durch die Be4/4 15 geleistet wurden. Rund ein Siebtel der Charter-Einnahmen wurde dank der Eb3/5 9 erwirtschaftet (Anteil DLC bereits abgezogen), was auf ein zahlenmässig leicht rückgängiges Interesse an dieser Lok hinweist. Hingegen zogen diese wenigen Fahrten jeweils durchwegs Grossaufträge für unser Catering mit mehr als der Hälfte des in Zusammenhang mit Charterfahrten erzielten Umsatzes nach sich.

Insgesamt benützten rund 3000 Gäste die unter EVU DVZO geführten Extrazüge (Charterfahrten), während weitere rund 4500 Besucherinnen und Besucher des Freilichtspiels mit der

Dampfbahn auf ihrem Rundgang führen, und schliesslich zählten wir weitere rund 700 Personen in den Sonderzügen (ausserordentliche öffentliche Fahrten – 2 Skizüge, CIWL-Fahrt, Anliegerfahrten und Samichlaus-Express).

Einsätze ausserhalb der Stammstrecke Bauma–Hinwil wurden vor allem durch die mit Zugbeeinflussung ausgerüsteten Loks 9 und 15 durchgeführt. Die Einsätze von Fahrzeugen ohne Zugbeeinflussung konzentrierten sich abgesehen von einer Fahrt nach Pfäffikon ZH im März auf den Zeitraum von Mitte September bis Mitte Oktober mit Fahrten in ganz unterschiedlichem Umfang: Je einem kurzen Abstecher nach Saland und Wetzikon standen eine veritable Tour de Suisse der Ed3/4 2 nach Huttwil sowie je 4 Zugpaare mit der Eb3/5 5810 und dem BDe2/4 240 zwischen Bauma und Wald resp. Turbenthal gegenüber.

Dienstfahrten

An 30 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

Die immer noch frische Ed3/4 2 «Hinwil» blieb im Winter 16/17 gleich in Bauma. Sie war wie in alten DVZO-Tagen auch 2017 die Hauptstütze des Betriebs mit 37 Einsatztagen in bloss 16 Anheizzyklen und rund 2300 Traktionskilometern. Zweimal war sie an fünf Tagen hintereinander heiss. Auch den Langlauf ins bernische Huttwil und die dortigen Einsätze unter dem EVU TR Trans Rail AG leistete sie ohne Probleme. Auf Mitte Mai kamen die beiden Ed3/3 401 und 4 aus dem Ustermer Winterquartier. Lok 401 spielte die zweite Geige mit 24 Einsatztagen in 12 Anheizzyklen und 1100 Traktionskilometern, Lok 4 wurde wie üblich im Schongang betrieben mit 15 Einsatztagen in 10 Anheizzyklen und 700 Kilometern. Die Beschäftigung der DLC-Lok Eb3/5 9 lag mit 10 Einsatztagen in 7 Anheizzyklen für 800 Traktionskilometer rund 1/3 unter der Vorjahresleistung. Der Tiger E3/3 8518 «Bäretswil» blieb während der ganzen Saison als Reserve in Uster und gelangte erst im Spätherbst zu den letzten Einsätzen des Jahres. In 4 Anheizzyklen leistete er noch gut 100 Traktionskilometer. Die E3/3 10 stand wegen grösserer Kesselschäden weiterhin nicht zur Verfügung und wurde im Lauf des Jahres in Uster zerlegt. Die Laufleistung der Be4/4 15 war mit 2700 Kilometern rund 40% tiefer als im Vorjahr. Sie fand an 22 Tagen für Dienstfahrten und an 10 Tagen für kommerzielle Einsätze Verwendung. Ergänzend oder ersatzweise leistete die Schwestermaschine Be4/4 11 der Schorno Locomotives & Machines GmbH (slm) an 6 Einsatztagen weitere 1300 Kilometer. Die Fahrten der Rangierlok Ee3/3 16363 waren mit 120 Kilometern an 5 Tagen (alle zwischen Bauma und Hinwil) gegenüber dem Vorjahr noch einmal um über 50% zurückgegangen; jedoch hätten auch bei durchgehender Verfügbarkeit lediglich 3 Zugpaare à 25 km zusätzlich übernommen werden können.

1.5 Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Eigentümer	Einsatztage	Anheizzyklen	Fahrsonntage	Eigenleistung	geschleppt
Eb3/5 9	DLC	10	7	3+2 FZT	800	
Eb3/4 2	DVZO	37	16	9+2 FZT	2100**	
Ed3/3 401	DVZO	24	12	6+2 FZT	1100	
Ed3/3 4	DVZO	15	10	6+2 FZT	700	
E3/3 8518	DVZO	4	4	–	100	
Be4/4 15	DVZO	32		30+2 FZT	2700	
Ee3/3 16362	DVZO	2			0	140
Ee3/3 16363	DVZO	5			120	
Tem ^m 94	DVZO	32		11+1 FZT	150*	
Tm ^m 95	DVZO	60				
Be4/4 11	slm GmbH	6			1300	
ABDe4/4 12	VHMThB	1			250	
Eb3/5 5810	VDBB	4	1	2 FZT	115	115
Tem 56	VDBB	2			275	
BDe2/4 240	VHE	2		2 FZT	80	
Be4/6 12320	SBB-H	2		2 FZT	175	
Ae6/6 11407	VMik	2		2 FZT	230	

Im Berichtsjahr leisteten 8 eigene (inkl. DLC) und 7 fremde Triebfahrzeuge rund 10 200 Traktionskilometer für das EVU. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem Rückgang um rund 5%.

* im Streckendienst Bauma–Hinwil (ohne Leistungen im Rangierdienst Bauma).

** davon 200 km unter EVU TR Trans Rail AG.

Zu erwähnen ist für dieses Berichtsjahr auch die Schwesterlok Ee3/3 16362, die wir per Oktober von der SBB als Ersatzteilspenderin übernahmen und nach einigen Konservierungsarbeiten in Wald hinterstellten. Sie legte unter unserer Verantwortung an zwei Tagen 140 Kilometer zurück, jedoch alle in Schleppfahrt.

Weitere Triebfahrzeugeinsätze erfolgten durch den Triebwagen ABDe4/4 12 des Vereins Historische Mittel Thurgau-Bahn (VHMThB, Geburtstagsfahrt Wädi Schmid) sowie am Fahrzeugtreffen durch den Triebwagen BDe2/4 240 des Vereins Historische Emmentalbahn (VHE), den Zweikraft-Traktor Tem 56 und die Dampflok Eb3/5 5810 des Vereins Dampfbahn Bern (VDBB) sowie durch die Ae6/6 11407 «Aargau» des Vereins Mikado 1244. Besondere Erwähnung verdient die Be4/6 12620 des Teams Winterthur von SBB-Historic, die ebenfalls am Fahrzeugtreffen seit längerer Zeit wieder einmal unter dem EVU DVZO eingesetzt wurde.

Wagen

Zur Unterstützung der vom Unfall Sihlbrugg betroffenen Zürcher Museumsbahn (ZMB) weilte der frisch revidierte Sihltaler C 107 noch bis in den Frühling 2017 hinein in Sihlwald, anschliessend stand er uns zur vollumfänglichen Verfügung. Durchgehend während der ganzen Saison konnte somit auf alle sieben grüne Personenwagen zurückgegriffen werden. Der grosse, leichte Gepäckwagen F 204 weilte weiterhin während der ganzen Saison im Kuraufenthalt in der Remise Bauma. Die beiden anderen Gepäckwagen F 405 und FZ 203 waren durchgehend verfügbar.

Auch die beiden Buffetwagen standen uneingeschränkt im Einsatz. Für grössere Gesellschaften wurden die Buffetwagen mit ihren maximal 70 Plätzen gelegentlich durch den JAWA aus dem Amor-Express ergänzt.

Die 5 Fahrzeuge des Amor-Express leisteten insgesamt 12 Wageneinsatztage. In Erwartung der baldigen Totalrevision wurde der CARO im Frühjahr abgestellt und als Catering-Basis nach entsprechender Anpassung durch den OLMA ersetzt, der damit eine sinnvolle Verwendung gefunden hat.

Infrastrukturbenützung

Neben den 144 fahrplanmässigen Zügen an 12 Betriebssonntagen befuhren an weiteren 53 Tagen exakt 300 weitere Züge für Sonder-, Extra- und Dienstfahrten die eigene Strecke Bauma–Bäretswil (zuzüglich Instandhaltungsverkehr). Davon wurden 85 elektrisch geführt, und 55 befuhren nur den Abschnitt Bauma–Neuthal. Mit den EVU SBB Infrastruktur, SBB Personenverkehr, Verein Mikado 1244 und TR Trans Rail AG hatten wir neun Netzzugänge durch Dritte mit 54 Zugkilometern. Als diesjährige Gäste auf den DVZO-Gleisen erwähnenswert sind der EAV-Triebwagen ABDe4/4 12 ex Mittel-Thurgau-Bahn (heute VHMThB) sowie der neu aufgebaute UeBB-Dampftriebwagen CZm1/2 31.

Catering

Zusätzlich zu den zweimal 13 fahrplanmässigen Einsatztagen (inkl. Fahrzeugtreffen) galt es 10 Cateringaufträge (davon 4 stationär in der Bahnhofhalle sowie 1 im Amor-Express) und 1 internen Auftrag zu bedienen. Der Umsatz

bewegt sich trotz erneutem Rückgang der Anzahl Aufträge im Umfang der Vorjahre.

Aufsichtsbehörde

Für Einsätze nicht konformer Fahrzeuge ohne Zugbeeinflussung wurden insgesamt 3 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt (gleich viele wie im Vorjahr) und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt.

Personal

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

Bestand	Januar	Dezember
Dampflokkführer	12	11
Team DLC	6	7
Elektrolokkführer DVZO	17	14
Rangierlokkführer	3	3
Dampflokkheizer	16	17
Dampflokkführer mitgezählt		
Lokbetreuer	7	6
Zugführer	12	11
Kondukteure	17	18
Rangierbegleiter	4	5
Fahrdienstleiter	10	11
Barrierenwärter	13	13
Buffetwagen	30	32

Im Frühling fanden die routinemässigen Repetitionskurse des Fahrpersonals statt. An den beiden Praxistagen gab es einen Übungszug nach Hinwil und zurück.

Im Sommer absolvierten die Heizeranwärter Dimitri Kink und Kim Nipkow erfolgreich ihre Prüfung; damit ist die Personalsituation bei den Heizern wieder leicht entspannter. Durch den gesetz- und altersbedingten Rückzug von Wädi Schmid entsteht bei den Lokführern eine spürbare Lücke. Dankbar sind wir für die zunehmende Mithilfe der B80-Lokführer des DLC, von denen die einen nun auch das Pensionierungsalter erreichen. Bereits ist mancher Betriebssonntag fest in DLC-Hand, auch dann wenn die Lok 9 nicht im Einsatz ist. Beim Zugpersonal legte Wolfgang Zumsteg die Zugführer-Prüfung ab und ist seither eine viel gefragte Verstärkung in der «Pensionierten-Garde», wo Kurt Schreiber und Peter Brühwiler mit ihrem altersbedingten Rücktritt eine deutliche Lücke hinterlassen haben. Weitere rüstige Senioren sind hier sehr willkommen. Christoph Felix und Jonas Dolny ergänzen seit Sommer 2017 die Gruppe der Rangierbegleiter Kat. Ai resp. Ai40. Beat Joos wechselte vom Zugführer/Zugbegleiter Kat. Bi ins Ressort Stationspersonal und ist nun als Fahrdienstleiter Bärenswil tätig. Gesundheitsbedingt mussten dafür Urs Schaffer und Fredy Apostel als Fahrdienstleiter pausieren. In den Ressorts Neuthal (Barrierendienst), Lok-

betreuer und Buffetwagen zeigte sich die Personalsituation ausgeglichen. Im Catering war die Konzentration auf wenige Grossanlässe zu spüren, etliche Aktive wären gerne mehr zum Einsatz gekommen.

Am Anlass «Spinnen im Neuthal» sprengten die geforderten Präsenz- und Arbeitszeiten für Proben und Aufführungen jeglichen Rahmen von Freiwilligenarbeit. Aus diesem Grund wurden temporär 7 Aktivmitglieder zu branchenüblichen Konditionen für die Abdeckung sämtlicher Dienste angestellt:

- Lokführer: Jonas Hostettler und Jürg Hauswirth
- Heizer: Florian Vogel und Dimitri Kink
- Zugführer: Christoph Felix und Alessandro Andreoli
- Fahrdienstleiter Bärenswil: Adrian Ramsauer

Mangels Bedarf entfiel im Winter 2017/2018 der Fahrdienstvorschriften-Weiterbildungskurs.

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Folgende Fahrzeughalter setzten 2017 Rollmaterial ganz oder teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO ein:

Dampfloki-Club Herisau (DLC)
Müller Gleisbau Frauenfeld (MfAG)
Stiftung SBB Historic (SBB-H)
Stiftung Museumsbahn Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS)
Schorno Locomotive & Machines GmbH (slm)
Railvetica (RVG)
Verein Dampfbahn Bern (VDBB)
Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ)
Verein Historische Emmentalbahn (VHE)
Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB)
Verein Mikado 1244 (VMik)

Am 5. März stellte der Halter RVG seinen Personenwagen AB 4126 als Unterstützung für die CIWL-Fahrt zur Verfügung, und am 25. September überführten wir das gleiche Fahrzeug für Revisionsarbeiten ins IW Olten.

Am 11. Juni wurde der DVZO von SEHR&RS zu einem Pauschalpreis mit der Traktion seiner öffentlichen Dampffahrten zwischen Stein am Rhein und Rielasingen beauftragt. Ferner wurde im Spätsommer für die Überfuhr eines Fahrzeugs dieses Halters in die Werkstatt die Be4/4 15 unter EVU DVZO geordert. Innerhalb der letzten Jahre haben sich die Aufträge dieses Partners stark volatil entwickelt und waren 2017 auf relativ niedrigem Stand.

Die durch die Ed3/4 2 geführten Züge am Dampflokktreffen Huttwil wurden durch das EVU TR Trans Rail AG für den Halter VHE organisiert. Auch VDBB und VHMThB tummelten sich zeitweise an diesem Emmentaler Eisenbahnfest. Am diesjährigen Fahrzeugtreffen Bauma waren die Halter DVZO, DLC, VDBB, VHE, VMik und SBB-H beteiligt. Einzelne Überfuhren und öffentliche Züge verkehrten unter den EVU SBB-P und VDBB.

Unregelmässigkeiten und Unfälle

Aufgrund der ausgeglichenen Witterung und der guten Kohlenqualität hatten wir einmal mehr mit Ausnahme zweier kleiner Böschungsbrände am 18. Juni keine Probleme mit Trockenheit und Funkenflug. Glück hatte das «Spinnen im Neuthal»-Team der Lok 2, als am 14. September beim Anheizen ein falsch eingesetzter Zapfen bei 2 bar Kesseldruck herausgeschleudert wurde, wobei der Lokführer eine kleine Schramme erlitt. Es gelang nicht nur, den Zapfen wieder einzusetzen, sondern auch die Lok rechtzeitig bis Vorführungsbeginn noch vollständig anzuhetzen.

Am drittletzten Aufführungstag von «Spinnen im Neuthal» war der führerseitige Wasserstand der Lok 401 dermassen undicht, dass die Lok nach der ersten Rückkehr aus Bärenswil weggestellt und durch den Tem''' ersetzt werden musste. Für die beiden letzten Aufführungstage kam dann ersatzweise die Lok 4 zum Einsatz. Am zweiten Tag des Fahrzeugtreffens wurde in der Feuerbüchse der Lok 4 einer der beiden Schmelzpfropfen undicht. Aus Sicherheitsgründen wurde die Maschine sofort abgestellt und anschliessend kalt in die Werkstatt überführt. Nach späterem Befund ist der Ausfall auf einen Schaden am Schmelzpfropfen und nicht auf Überhitzung der Feuerbüchsenabdeckung zurückzuführen.

Höhepunkte der Saison

22. und 29. Januar:

Dank idealer Wetter- und Schneelage wird je ein Skilift-Zubringerzug ab Winterthur durch das Tösstal nach Bärenswil geführt. Das Presse-Echo ist gut, die Fahrt mit Sorgfalt und Liebe zum Detail aufgegleist und der Empfang in Bärenswil herzlich. Jedoch zeigt die dünne Beteiligung von nur gerade rund 20 Gästen pro Durchführung deutlich, dass im Gegensatz zu den 1950er-Jahren ein solches Angebot angesichts der Vollmotorisierung und des sehr gut ausgebauten öV am Markt vorbei produziert.

5. März:

Erneut organisiert der DVZO eine öffentliche Fahrt in einem originalen CIWL-Speisewagen mit frischer Küche und musikalischer Begleitung. Gezogen wird der kurze Zug (diesmal nur mit je einem Speise- und Personenwagen) von der Lok 15. Die Fahrt geht ab Zürich über Schaffhausen nach Romanshorn und durchs Thurtal wieder zurück an die Limmat. Der Aufwand ist aufgrund des kleineren Platzangebots deutlich überschaubarer, somit weniger komplex und störungsfähig als beim ersten Durchgang im Jahr zuvor.

6. Mai:

Für eine der heutzutage seltenen Hochzeiten im klassischen Stil führen wir einen Extrazug mit der Lok 9 und drei Wagen des Amor-Express über Bülach-Schaffhausen nach Hemishofen und über Seuzach wieder zurück. Dieser Anlass bringt gleich je einen Zehntel des Jahresumsatzes im Charterverkehr und im Catering.

4. Juni:

Ein weitherum hörbares Pfeifkonzert von je zwei Traktorhupen, Dampf- und Druckluftpfeifen verabschiedet Wädi Schmid bei seiner letzten Einfahrt in Bauma in den definitiven Ruhestand. Mit Abschluss des 70. Altersjahrs muss unser Doyen von Gesetzes wegen seine Tätigkeit als Lokführer aufgeben.

15. August bis 30. September:

«Spinnen im Neuthal» lädt zum nachträumerischen Freilichtspiel über Leben und Werk des Neuthaler Eisenbahn- und Spinnerkönigs Adolf Guyer-Zeller. Ohne DVZO könnte der Kulturanlass nicht stattfinden, dementsprechend engagierte sich der Verein als Hauptdienstleister und Mitunternehmer. Die Dampfbahn spielt als Dreh- und Angelpunkt für die während fünf Wochen an jeweils drei Abenden zu transportierenden vier mal hundert Gäste eine Hauptrolle. Der aus logistischen Gründen sehr spät angesetzte letzte Durchgang des Abends fällt mangels Zuschauern häufig aus, während die ersten drei Durchgänge stets ausverkauft sind und der Veranstaltung so doch ein relativer Erfolg beschieden ist. Auch nach Abzug der Personalkosten verblieb dem DVZO ein ordentlicher Ertrag, der allerdings bei besserer Auslastung höher ausgefallen wäre. Rund 170 Züge, 850 Zug-km, 1200 Mitarbeiterstunden, 4500 Gäste, 35 Dampflokk-Betriebstage und 13 Anheizzyklen erscheinen zusätzlich in der Statistik.

6.–9. Oktober:

Ohne Vorspann begibt sich die Ed3/4 2 in zwei Tagesreisen quer durch die halbe Schweiz nach Huttwil, um am dortigen Dampflokktreffen teilzunehmen und unseren schönen Zug einmal wo anders auftreten zu lassen.

14.–15. Oktober:

Erneut findet parallel zur «Plattform der Kleinserie» das traditionelle Fahrzeugtreffen unter operativer Mitwirkung von sechs Vereinen statt. Dank Wetterglück hat der Anlass sehr hohen Publikumszuspruch, und abgesehen vom Ausfall der Lok 4 am Sonntagvormittag läuft alles wie am Schnürchen.

9. Dezember:

Der erstmals angebotene Samichlaus-Express erweist sich als voller Erfolg. Mit minimalster Werbung ist der eine Zug innert weniger Tage und der andere Zug innert weniger Wochen ausverkauft. Im Gegensatz zum Skilift-Zubringer von Anfang Jahr bieten wir hier nicht einen Transport von A nach B an, sondern einen reinen Familien-Event mit kinderfreundlichen Teilnahmezeiten. Die im dichten Schneetreiben einsteigenden Chläuse und die eigens herangeschafften Esel und Ponys lassen die Kinderherzen höher schlagen.

Jürg Hauswirth,
Leiter Betrieb

Das Jahr 2017 ist/war mein Lehrjahr als Leiter Triebfahrzeuge. Vielen Dank meinem Vorgänger Peter Fischer für die geduldige Einführung und dem ganzen Team für die geleistete Arbeit sowie für die herzliche Aufnahme in den Kreis der «Heinzelmännchen», welche mit ihrem nicht selbstverständlichen Einsatz die notwendige Traktion betriebsicher jede Saison aufs Neue bereitstellen.

Das Jahr war im Wesentlichen beeinflusst durch das «Notbudget», durch welches die Tätigkeiten auf die betriebsichernde Bereitstellung der Triebfahrzeuge für den Betrieb konzentriert wurden und allfällige, den mittelfristigen Bestand sichernde Arbeiten nicht vorgenommen werden konnten. Die diesjährigen Anforderungen ans Traktionsmaterial waren ausserordentlich, insbesondere die zusätzliche Belastung (Fahrten für die Aufführungen «Spinnen im Neutal») waren eine nicht zu unterschätzende Herausforderung an die Fahrzeugtechnik.

Die ganze Fahrsaison konnte ohne nennenswerte Havarien und oder Ausfälle jederzeit sicher und fürs Publikum zufriedenstellend mit dem bereitgestellten Traktionsmaterial abgedeckt werden.

Den anonymen und nicht sehr publikumswirksamen, jedoch unverzichtlichen Mitarbeitern in Uster und Bauma sei an dieser Stelle Dank ausgesprochen, insbesondere, als dass alle Arbeiten zeitgerecht und unfallfrei abgewickelt werden konnten.

Alle während der Fahrsaison eingesetzten Lokomotiven wurden gewartet, Lecks repariert, alle Bedienelemente gründlich instand gestellt, eingeschliffen und gängig gemacht.

Die Kessel wurden durch das Inspektorat geprüft und die Schutzapparate entsprechend geprüft, eingestellt und plombiert. Zusätzlich wurden alle Bremsen auf deren Funktion betriebsicher unterhalten und geprüft.



Speziell zu erwähnen sind:

Lok Ed 3/3 401 «Bauma»

Nach den grossen Schäden an den Schieberstopfbüchsen, welche auf Überlastung der Dampfmaschine und zu hohe Dampftemperaturen zurückzuführen waren, wurde die Lokomotive in ihrer Leistungsfähigkeit auf unsere Bedürfnisse reduziert. Die Dampfüberhitzung (Heissdampf) wurde durch entfernen von Überhitzungsfläche reduziert und durch eine neu eingebaute Verbindung dem Heissdampf auch Nassdampf zugeführt. Durch diese Massnahme konnte die maximale Dampftemperatur wesentlich reduziert und Schäden an der Dampfmaschine verhindert werden. Zusätzlich wurde unter grosser Mithilfe von Heiner Vogel die Steuerung der Dampfmaschinen komplett vermessen und optimal (neuwertig) eingeregelt. Alle diese Massnahmen haben sich im Betrieb bewährt, die Reduktion der Spitzenleistung hat sich kaum negativ ausgewirkt.

Lok E3/3 10 «Chemie Tiger»

Die Lokomotive wurde vollständig zerlegt und die Machbarkeit einer Wiederherstellung für den Betrieb genauestens untersucht und abgeklärt. Diese Lokomotive könnte mit einem Aufwand von max. CHF 80000 für ca. 10 weitere Betriebsjahre betriebsicher repariert werden. Leider sind die entsprechenden Mittel derzeit nicht verfügbar; ohne diese Investition muss das Fahrzeug wohl für den Einsatz beim DVZO abgeschrieben werden.

Während der Fahrsaison waren einige kleinere Eingriffe und Reparaturen an allen eingesetzten Fahrzeugen zu beheben, der sichere Betrieb konnte jederzeit aufrechterhalten werden; vielen Dank für die nicht selbstverständliche Einsatzbereitschaft der beteiligten Fachleute.

Bahn frei für den Skizug von Winterthur nach Bäretswil an den Skilift.

Elektrische Triebfahrzeuge

Bei der elektrischen Traktion wurden keine nennenswerten Unterhaltsarbeiten ausgeführt, die Be 4/4 Nr. 15 ist überfällig für die Fahrwerkrevision und wurde bis auf Weiteres ausser Betrieb gesetzt, ob diese Lokomotive wieder in Betrieb genommen wird ist derzeit fraglich, die entsprechenden Mittel fehlen und es besteht die Möglichkeit die Be 4/4 11 für unsere Bedürfnisse einzumieten.

Von den SBB konnten wir eine stillgelegte Ee 3/3 kostengünstig erwerben, diese Lokomotive wird als Ersatzteilspenderin für die Ee 3/3 16363 entsprechend konserviert.

Lok BT9 des DLC

An dieser Lokomotive wurden sehr umfangreiche Korrosionsschäden repariert, drohte doch der Boden im Führerstand durchzubrechen.

Neben den vielen Tätigkeiten an den Lokomotiven hat, ins-

besondere das Team Uster, umfangreiche Revisionen von unterschiedlichsten Geräten und Baugruppen ausgeführt, insbesondere viele Bremsgeräte revidiert. Zusätzlich wurden diverse Weissmetall-Radlager an diversen Wagen überholt und neu eingeschabt, seither waren keine Heissläufer mehr zu verzeichnen.

Organisatorisch wurde im August 2017 das Ressort «Elektrische Triebfahrzeuge» gebildet, mit dessen Leitung Alessandro Andreoli betraut wurde.

Mit der Hoffnung, dass sich die entsprechenden Mittel organisieren lassen, freuen wir uns auf ein weiteres produktives Jahr, auf dass notwendige langfristige Revisionen wieder angegangen werden können.

Max Wittwer,
Leiter Technik Triebfahrzeuge und Standort Uster



Doppeltraktionen sind beliebte Fotosujets am Fahrzeugtreffen und werden darum nach Möglichkeit eingeplant. Hier die Lok 51 der Dampfbahn Bern und die Eb3/4 2 des DVZO in Ettenhausen-Emmetschloo

Projekte

Vorstand

Zukunft Hinwil-Bäretswil	angefangen	Verhandlungen
Strecke Bauma-Bäretswil	angefangen	Verhandlungen
Jubiläum 2019	angefangen	noch keine Kosten
Suche Aktivmitglieder	laufend	keine Kosten

Betrieb

Fahrzeugtreffen 2017	abgeschlossen	Eigenleistung
Fahrzeugtreffen 2018	angefangen	Eigenleistung

Administration

Adressänderung	abgeschlossen	Eigenleistung
----------------	---------------	---------------

Technik Rollmaterial

Packwagen F204	angefangen	Eigenleistung
Neue Wagenbeleuchtung	angefangen	noch keine Kosten
Feldschlösschen-Wagen	angefangen	Fremdfinanzierung
Neubandagierung Achsen	angefangen	Eigenleistung

Infrastruktur

Rutschhang Hermetschwendi	angefangen	Eigenleistung
Sanierung Bäretswil Gleis 1	abgeschlossen	Eigenleistung
Instandstellung Weissenbachbrücke Neuthal	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung

Immobilien

Benutzungsreglement Historische Bahnhofshalle	angefangen	keine Kosten
Beteiligung an Busbahnhof Bauma	angefangen	Eigenleistung

Historische Projekte

Depot Bauma 2020	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerk Bäretswil	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerk Uster	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung

Das Jahr 2017 darf ich als durchwegs als ein erfolgreiches Jahr bezeichnen. Gerne schaue ich nun mit Ihnen auf dieses zurück.

Über den Winter 2016/2017 war unsere Technik in Uster mit der Revision der Hebebühne und dem FIWA (Amor-Express) beschäftigt. Beim Hebebühnenwagen fiel diese sehr aufwändig aus, da der gesamte Boden erneuert werden musste. Zudem erhielt der Wagen einen Neuanstrich und eine komplette Fahrwerk- und Bremsrevision. Das Steuerventil wurde als erstes Ventil bei unserem neuen Partner revidiert, was sich als absoluter Volltreffer herausstellte.

In Bauma wurden eifrig an den Wagen die Jahreskontrollen durchgeführt. Leider fielen diese sehr arbeitsintensiv aus. Die Mängel an den Fahrzeugen waren nicht gravierend, jedoch sehr arbeitsaufwändig. So mussten zahlreiche Trittbretter hergestellt und ersetzt, die Daten der Wagen erhoben und die Wagenheizungen auf deren Erdungswerte ausgemessen werden. Sämtliche Wagen haben die notwendigen Impedanzverbindungen und die TSI-Nummer erhalten.

Im März konnten, zusammen mit einem externen Partner, bei den ersten Wagen mit dem Messen der Bremskraft begonnen werden. Diese Messungen sind notwendig, damit wir die Bremskraft der Wagen nach Revisionen oder längeren Standzeiten überprüfen können. Da der DVZO mehrere unterschiedliche Bremsklötze besitzt, war es nicht möglich, diese Messungen mit nur einem Bremsklotz auszuführen. So folgten zu den stehenden Messungen im Sommer ergänzend dynamische Bremsversuche. Im 2018 werden die Abschlussarbeiten zu diesem Projekt erfolgen. Damit setzt der DVZO in Sache Sicherheit neue Massstäbe.

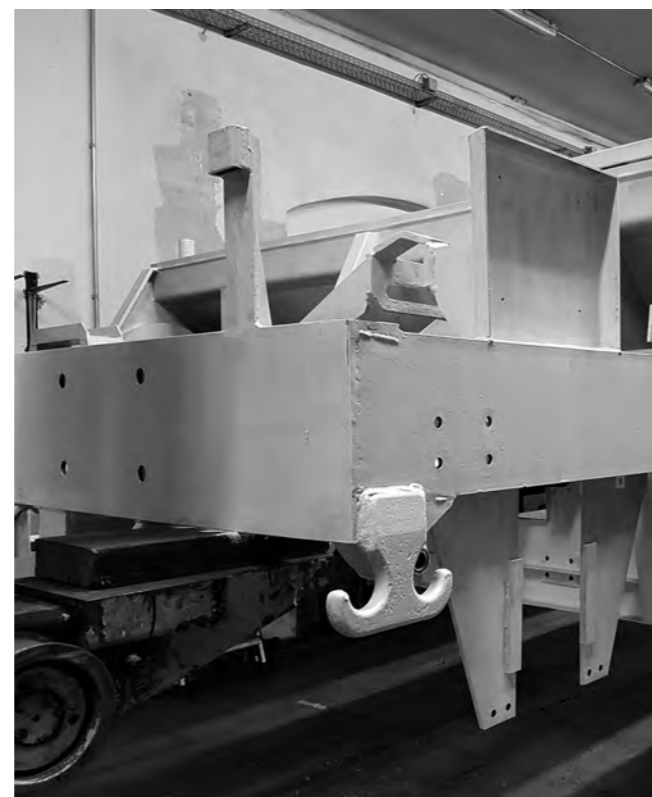


Projekte des Bereichs «Technik Wagen»: Der Gepäckwagen F204 im Depot Bauma und der Talbot Schotterwagen in der Remise Uster.

Bezüglich Reparaturen an den Wagen war das 2017 durchwegs erfolgreich. Die Mängel hielten sich in Grenzen. Ein grosses Lob gilt dem Zuggpersonal, das Mängel sofort meldete, damit die Technik diese beheben konnte. Leider blieben wir nicht von Heissläufern verschont. Der C106 und der FZ 203 erlitten beide einen Heissläufer, welcher jedoch beim FZ 203 glücklicherweise marginal ausfiel. Beim C106 musste jedoch in Bauma die Achse ausgebaut und die Lager neu eingeschabt werden. Aus diesem Grund wurde das Thema Heissläufer zuoberst auf die Problemliste gesetzt. Dank der Zusammenarbeit zwischen der Technik Uster und Bauma konnten mögliche Fehlerquellen detailliert eruiert werden. Wir hoffen, mit den zusätzlich getroffenen Massnahmen zukünftig von diesen sehr mühsamen Schäden verschont zu bleiben.

Durch die Technik Uster konnte bei einer Stiftung für Menschen mit einer Behinderung der Prototyp für die neuen Schmierpolster entwickelt werden. Der erste Augenschein des neuen Polsters war beeindruckend. Dieses wurde im 2017 ausgiebig getestet. Wenn das Resultat erfolgreich ist, können wir im 2018 den Auftrag vergeben und mit der Produktion von neuen Schmierpolstern beginnen. Bereits interessieren sich einige andere Bahnen für unsere Testergebnisse.

Eine besondere Freude war der 28. Juli 2017: Unser gelber C3 machte sich auf seine vorläufig letzte Reise von Bauma nach Schlieren. Nach sehr kollegialen Verhandlungen entschied sich der Verein historicSchlieren, den Wagen zu revidieren und zukünftig in Schlieren neben der Wagi als stehendes Restaurant zu betreiben. So konnte der Wagen vor dem Schweißbrenner gerettet werden.



Beim Gepäckwagen F204, welcher seit dem vergangenen Jahr in Bauma einer sehr ausführlichen R2 unterzogen wird, gab es 2017 einen Führungswechsel. Kurt Wild übergab die Projektleitung an Adrian Meili, welcher nach einer sehr detaillierten Bestandsaufnahme mit voller Kraft in das Projekt startete. Ein herzliches Dankeschön an Adi und den «Zischigsclub» für die tolle Leistung am F204 im 2017. Im 2018 wird der F204 in Uster noch eine Brems- und Fahrwerksrevision erhalten. Zudem werden alle Bandagen erneuert. Wir hoffen, dass der Gepäckwagen in der zweiten Jahreshälfte 2018 dem Betrieb übergeben werden kann.

Die Technik in Uster revidierte im 2017 insgesamt 6 Wagen. Dies waren der FIWA, OLMA, HOWA, FZ203, Kohlewagen mit Bremserhaus, die Hebebühne und aktuell erhält der Talbot-Schotterwagen eine komplette Revision. Zudem musste der Shell-Kesselwagen wegen eines Heissläufers erneut in die Werkstatt nach Uster. Diese beträchtliche Leistung verdient ein besonderes Dankeschön.

Besonders positiv entwickelte sich die Zusammenarbeit mit unserem neuen Transportpartner der Firma Wespe Transport AG, einer Tochterfirma der Planzer Transport AG. Es ist uns neu möglich, Transporte via Stückgut und Cargo Domizil in die ganze Schweiz spedieren zu lassen. Damit senken wir nicht nur unsere Ausgaben, sondern schonen auch die Umwelt. Auch um die grosse Flotte an Kran- und Spezialfahrzeugen waren wir schon oft dankbar.

Für das kommende Jahr stehen uns viele interessante und auch aufwändige Projekte bevor. So wird in Bauma im

Anschluss an den F204 der C105 eine Komplettrevision erhalten. Erstmals in der Geschichte des DVZO werden in den kommenden zwei Jahren 12 Achsen neu bandagiert. Hier haben wir mit der Rhätischen Bahn einen sehr kompetenten und zuverlässigen Partner gefunden. Dank guten Beziehungen unseres Mitgliedes Marcel Keller mit dem Bandagenhersteller BVV erhielten wir eine grosse materielle Spende für die Neubandagierung. Im Herbst 2018 möchten wir den Feldschlösschenwagen nach Uster in die Komplettrevision überführen. Eine Projektgruppe unter der Leitung von Jürgen Rakow wird den Wagen aus seinem Dornröschen holen. Für dieses Projekt sind wir auf Drittmittel in der Höhe von gesamthaft CHF 41 000 angewiesen.

Auch unsere Werkstatt in Uster wird sich nicht über Arbeitsmangel beklagen können. So ist geplant, dass wiederum sechs Wagen in die Revision resp. in die Reparatur nach Uster gehen werden.

Ich möchte mich bei all unseren Mitgliedern in der Technik Bauma und Uster für ihren Einsatz von ganzem Herzen bedanken. Dank jedem einzelnen darf ich Ihnen so viele positive Informationen zum vergangenen Jahr liefern. Es erfüllt mich mit Stolz, eine solch motivierte, zuverlässige und einsetzungsfreudige Mannschaft führen zu dürfen.

Einen besonderen Dank gilt auch all unseren Partnern welche uns wiederum finanziell und materiell äusserst stark unterstützt haben. Vielen Dank dafür.

Michael Bollmann,
Leiter Technik Wagen

Intervention

Im 2016 entschied der Vorstand, die Ereignisbewältigung und Nachbearbeitung zentral durch eine Stelle abzudecken. Diese Stabstelle des DVZO ist nebst dem Unterhalt des Sanitäts- und Rettungsmaterials, Rettungseinrichtungen wie Löschposten und Feuerlöscher auch für die Zusammenarbeit mit den Ortsfeuerwehren sowie der Polizei und den Strafverfolgungsbehörden zuständig.

Im 2017 wurden durch die Intervention elf Ereignisse registriert, vom Böschungsbrand über Arbeits- und Verkehrsunfälle bis hin zu den ersten Sprayereien am Betonsockel der Bahnhofshalle. Die meisten Vorfälle hatten Bagatelldimensionen, wobei dem Verein in Summe aber doch ein Sachschaden von insgesamt einem niedrigen fünfstelligen Betrag entstand.

Alle strafrechtlich relevanten Ereignisse wurden bei den zuständigen Polizeidienststellen zur Anzeige gebracht. Dank der ausgezeichneten Arbeit der Kantonspolizei Zürich konnte bei dreien davon die mutmassliche Täterschaft ermittelt und der zuständigen Strafverfolgungsbehörde überwiesen werden.

Dankbar dürfen wir sein, dass sich auch im 2017 weder Fahrgäste noch Mitglieder des DVZO ernsthafte Verletzungen zugezogen haben.

Anfangs 2017 bewilligte der Vorstand die Neuanschaffung von Notapotheken und neuem Sanitätsmaterial. Dieses konnten wir im November 2017 beschaffen und flächendeckend verteilen. Eine grosse Herausforderung war die Neubeschaffung von Schaumlöschern und das Prüfen der vorhandenen Feuerlöscher. Alle Rettungs- und Löschmittel mussten vorgängig inventarisiert werden. Weiter mussten die vorhandenen Löschmittel systematisch neu platziert oder durch andere Löschmittel ersetzt werden.

Mit diesem Schritt erhöht der DVZO die Sicherheit für seine Fahrgäste und Mitarbeitenden deutlich.

Für das 2018 steht die Ausbildung unserer Mitglieder im Umgang mit Löschmitteln und dem Sanitätsmaterial im Zentrum. Weiter möchten wir die Zusammenarbeit mit den Ortsfeuerwehren intensivieren. Insbesondere die Orts- und Gebäudekenntnisse der Feuerwehren sind im Ereignisfall bei unseren äusserst wertvollen Fahrzeugen und Gebäuden für die Ereignisbewältigung ein entscheidender Vorteil.

Michi Bollmann,
Leiter Intervention

Das Jahr 2017 war für die Infrastruktur etwas geruhsamer als auch schon. Trotzdem gab es eine Grossbaustelle mit vielen Beteiligten: Anfangs April wurde in Bäretswil das Gleis 1 komplett erneuert. Gleichzeitig wurde das Gleis 52 teilsaniert, ein Schaden an einer Entwässerungsleitung im Gleis 3 gesucht und gefunden und ein neues Fahrleitungsfundament gegossen, um mit einem neuen Masten einen Fehler im Fahrdratzickzack zu beheben. Die Hauptarbeiten unmittelbar vor Ostern verliefen weitgehend plangemäss und so konnten auch die umgeleiteten Buslinien 850 und 851 der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland am Karfreitag wieder verkehren. Neben den Hauptbeteiligten Firmen login und Gleisag galt es etliche weitere Auftragnehmer und Partner zu koordinieren. Mit diesem Umbau verschwanden die letzten genagelten Gleise von unserer Strecke. Der Zustand der Holzschwellen lässt vermuten, dass es sich hier um ein Originalgleis der UeBB gehandelt hat. Hoffen wir, dass die neu eingebauten Stahlschwellen Ihren Dienst wiederum solange verrichten.

Zuvor wurde im März die zum Standardprogramm gehörende Holzerwoche mit vielen Mitarbeitern durchgeführt. Auch das in der Zwischenzeit zur Gewohnheit gewordene Dankes-Fondueessen fand ebenfalls in dieser Zeit statt und erfreute sich wie gewöhnlich grosser Beliebtheit. 2017 stand vergleichsweise wenig regulärer Unterhalt und Überwachung auf dem Programm. Im April fand die Messfahrt mit dem Diagnosefahrzeug der SBB Infrastruktur statt und auch weitere kleine Tätigkeiten wie das Mähen im Juni und das Verschweissen von Schienenstössen mit Sersa Technik im Winter wurden erfolgreich durchgeführt.

Das für den DVZO wichtige Projekt «Spinnen im Neuthal» berührte die Infrastruktur ebenfalls: Für die Reiterszene im Hansenried mussten Schweinwerfer auf Fahrleitungsmasten

montiert werden. Lukas Trüb übernahm den Auf- und Abbau dieser Installationen, notabene mindestens teilweise in strömendem Regen. Die anschliessenden regelmässigen Fahrten dieses Schauspiels belasteten die Infrastruktur nicht besonders. Die Verfügbarkeit der Strecke während der Fahrten betrug 100%. Einmal mehr zeigte sich jedoch, dass die 2016 erfolgte Sanierung der Bahnübergänge wichtig war und insbesondere die automatischen Anlagen bei Nacht für das Lokpersonal sehr angenehm sind.

Im Sommer standen auch die dreijährlich fälligen Spülungen der Entwässerungsleitungen auf dem Programm. Sie sind unerlässlich um die Fahrbahn in einem trockenen und damit guten Zustand zu erhalten. Da mehr oder weniger jedes Mal weitere Wasserleitungen zum Vorschein kommen und man auch noch Rillen der Bahnübergänge reinigen musste, wuchs das Programm dieses Jahr auf vier Tage an. Die Arbeiten wurden mit viel Eigenleistung in Form von Lokführerstunden und Sicherheitsleistungen erbracht.

Speziell waren im Jahr 2017 auch die seit langem erstmalig wieder stattfindenden Winterfahrten im Januar. Um die begeisterten Wintersportler wie geplant nach Bäretswil zum Skilift zu bringen, musste vorgängig eine Gruppe von Vereinsmitgliedern die Strecke räumen. Dabei wurde der vereinseigene historische Schneepflug eingesetzt und es entstanden tolle Videos (auf Youtube verfügbar) von einer Seite des DVZO, die man bisher nur selten zu Gesicht bekam. Unverhofft kam es gar im Dezember noch zu einer Räumfahrt um die Durchführung einer Dampfextrafahrt zu gewährleisten. Diese sehr kurzfristig anberaumte Räumung konnte nur dank grosser Flexibilität des eigenen Personals sowie externen Partnern gewährleistet werden.

Hinter den Kulissen gab es auch einige weniger direkt sichtbare Arbeiten, insbesondere was die landrechtlichen Fragen

betrifft: So konnte nach langem die Grenzberichtigung in Bäretswil beim Einfahrsignal Seite Bauma fertiggestellt werden. Auch die Bahnübergänge sind immer wieder Thema: Im langjährigen Thema rund um den Bahnübergang «Mühle» in Bäretswil rückt die Lösung durch die jetzt unterzeichnungsreifen Verträge immer näher. Die technische Lösung kann voraussichtlich im Frühling 2018 umgesetzt werden. Des Weiteren wird derzeit eine Reduktion der Anzahl Berechtigten beim Bahnübergang «Hansenried» angestrebt. Dies soll über eine Art Mini-Melioration mit zahlreichen Beteiligten erreicht werden. Weiter mussten zu einigen Bauvorhaben in Gleisnähe Stellungnahmen verfasst werden, um sowohl die Sicherheit des Bahnbetriebs als auch der Bauarbeiter zu gewährleisten.

Vor grösseren Umweltschäden bleibt der DVZO im Jahr 2017 glücklicherweise verschont. Neben etwas Wetterglück spielt hier sicher auch eine Rolle, dass Bäume stets genügend weit zurückgeschnitten oder gefällt werden und die Entwässerung stets voll funktionsfähig gehalten wird. Für den Unterhalt der Fahrleitung steht seit Mitte 2017 ausserdem ein neuer Materialwagen zur Verfügung, der den alten, nicht mehr gut erhaltenen K3 ex MThB ersetzt.

Für das Jahr 2018 ist die Planung auch bereits angelaufen. Als voraussichtlich grösstes Projekt ist die Erneuerung und Vergrösserung des Bachdurchlasses «Hansenried» zu erwähnen: Das bisherige Rohr ist aus Sicht des Hochwasserschutzes viel zu klein. Die Erneuerung ist vor allem aus ökologischer

Sicht anspruchsvoll, weil einerseits der mögliche Bauzeitraum sehr klein ist (Hochwasser, Amphibien- und Fischschutz) und andererseits eine Lösung umgesetzt werden muss, die auch Kleinlebewesen erlaubt, die Querung zu benutzen. Ebenfalls soll wieder ein grosser Holzschlag oberhalb des Dorfs Bauma durchgeführt werden. So sind wir auch in diesem Jahr wieder froh, wenn uns mit finanziellen oder personellen Ressourcen aller Art geholfen wird.

Ich danke an dieser Stelle ganz herzlich allen Mitarbeitern, welche mit vielen Arbeitsstunden mithelfen, die doch voralpin geprägte und entsprechend anspruchsvolle Infrastruktur unserer Museumsbahn zu unterhalten und zu erneuern. Der spezielle Dank geht an meinen Stellvertreter Lukas Trüb, der die ersten zwei Monate des Jahres alleine gemeistert hat, während ich mich auf der anderen Seite der Erdkugel befand. Immerhin hatte das den Vorteil, dass die Infrastruktur des DVZO während beinahe 24 Stunden am Tag einen Ansprechpartner hatte. Ebenso möchte ich einen besonderen Dank an die Firma Sersa ausrichten, welche uns den neuen Materialwagen geschenkt hat. Auch Florian Vogel möchte ich an dieser Stelle für die vielen Arbeiten am Projekt «Depotareal 2020» danken, welches für die Infrastruktur des DVZO zwar kein Kerngeschäft, aber dennoch sehr wichtig ist.

Christian Schlatter,
Leiter Infrastruktur

Liegenschaften

Bauma

Bei der Bahnhofhalle beschäftigen uns Graffiti-Sprayerien. Der Vorstand hat deshalb eine spezialisierte Firma damit beauftragt, einen Graffiti-Schutz anzubringen. Die entsprechenden Arbeiten wurden im November 2017 ausgeführt.

Barrierenposten Neuthal

Im Barrierenposten Neuthal bestanden die Elektroanlagen die periodische Prüfung.

Bahnhof Bäretswil

In der Wohnung wurden die vom Holzwurm befallenen Treppenstufen fachmännisch behandelt, saniert und versiegelt. Auch hier fand die periodische Überprüfung der elektrischen Anlagen statt. Momentan sind diese noch gebrauchsfähig, müssen aber unbedingt im 2018 saniert werden. Wir warten noch auf eine Konkurrenzofferte.

Wald

Der eingemietete Verein Historischer Triebwagen 5 erstellte im Herbst für die Dachrevision des Triebwagens ein Gerüst und stellte mit Schrecken fest, dass sich in der hinteren

rechten Ecke des Gebäudes die Holzunterkonstruktion gelöst hat. Die aufgegebenen Fachleute der Firma Holzbau Mettlen GmbH (Wald) stellten daraufhin fest, dass der ganze Unterbau in diesem Bereich morsch ist. Der Vorstand beschloss daraufhin, die Sanierungsarbeiten unverzüglich ausführen zu lassen, dazu sind wir gemäss Baurechtsvertrag mit den SBB verpflichtet. Die drei beteiligten Firmen aus Wald (Holzbau, Dachdecker, Bauspengler) haben sehr gute Arbeit geleistet und konnten die Offertsumme um 11% kürzen. Zudem leisteten sie einen Sponsorenbeitrag von rund CHF 700.–.

Durch die Jugendlichen, welche sich im Sommer jeweils an Wochenenden bei der Remise aufhalten, wurden keine weiteren Beschädigungen mehr begangen, das Littering bleibt wie schon vorher ein Thema.

Robert Meier,
Liegenschaften



Arbeiten, die keine sichtbaren, dafür spürbare Spuren hinterlassen: Spülung der Entwässerungsleitungen sind wichtig im Fahrbahnunterhalt

Das erste Quartal 2017 stand ganz im Zeichen des Gleisumbaus Gleis 1 in Bäretswil. Wir wollten die Chance nicht verpassen, während des Totalumbaus des Gleis 1 gleichzeitig die Seilzugkanäle für das Stellwerk Bäretswil unter dem Gleis 1 einzubauen. Zuerst mussten alle drei Gleise ausnivelliert werden, damit wir wussten, auf welcher Höhe die Seilzugkanäle zu legen waren. Alles wurde genauestens ausgemessen, damit wir die Seilzugkanäle beim Stahlbauer in Produktion geben konnten. Zudem mussten speziell vermasste Lichtschächte in Auftrag gegeben werden, in welche die Enden der Seilzugkanäle seitens Stellwerk zu liegen kamen. Die Lichtschächte mussten vor Ort noch bearbeitet werden, bevor wir sie selber einbauten. Es gab einiges zu tun; den Belag vor dem Stellwerk zu entfernen, den Aushub machen, die Lichtschächte setzen und schliesslich alles wieder verfüllen. Vor Ostern war es dann soweit mit dem Gleisumbau. Die Seilzugkanäle wurden just in time geliefert und eingebaut, innert zwei Tagen lagen sie an richtiger Position im neu gelegten Gleis 1. Wir waren stolz, eine weitere Etappe für das Stellwerkprojekt Bäretswil realisiert zu haben. Erfreulicherweise konnten wir den Einbau der Seilzugkanäle mit Drittmitteln finanzieren.

Während des laufenden Jahres hatten wir diverse Anfragen betreffend historischem Eisenbahnmaterial, welches wir aus Sammlungen hätten übernehmen können. Häufig waren es alte Semaphorsignale, Läutwerke oder Barrieren, die irgendwo in einem Garten überzählig geworden waren und dem neuen Gartenbesitzer nicht mehr behagten. Viele Objekte retteten wir, einige mussten wir aber auch aus praktikablen Gründen ablehnen, meistens waren es Semaphorsignale, die wir schon in grosser Stückzahl in unserer Sammlung haben. Grossen Gefallen machte eine sehr alte Barriere, die vollständig aufgearbeitet im Keller im Hause des ehemaligen Oberlokomotivführers Studer abzuholen war. Die Barriere war komplett und in einem sehr guten Zustand. Wir trans-

portierten sie nach Bauma und stellten sie gleich als Arealabschluss zwischen Lokremise und Bahndienstmagazin auf. Die Barriere stammte vom Bahnhof Bubikon und war dort als Einzelschranke für die Regelung der Fussgänger am Übergang Weiherweg bis April 1988 aufgestellt und in Betrieb. Diese Barriere hat im Bahnhof Bubikon daher auch für die Züge der Uerikon-Bauma-Bahn Dienst geleistet, und in ihrer geschlossenen Position für die sichere Durchfahrt vom «Glettise» und dem 401 garantiert.

Pünktlich auf das Fahrzeugtreffen nahmen wir den mechanischen Doppelzuganzeiger in Betrieb, um unseren Fahrgästen in historischer Manier Fahrgastinformationen zu übermitteln. Es galt, diesen Zuganzeiger so zu konstruieren, dass er gut einsehbar und dennoch verrückbar ist, um ihn in der Halle mobil stellen zu können. Mit gut 800kg Schienen und Stahl wurde ein Sockel zusammengeschweisst, auf welchem eine alte gusseiserne Perrondachstütze des alten Bahnhofs Neuhausen am Rheinfall eingelassen wurde. Daran konnten wir den Zuganzeiger montieren mit den dazugehörigen Abfahrtszeituhren, welche ebenfalls mechanisch gestellt werden müssen. Somit können wir in Zukunft beim DVZO wieder einen Afficheur beschäftigen, dessen Hauptaufgabe das Stellen des Zuganzeigers und Anbringen der Zuglauf- tafeln an den Wagen ist. Ein längst vergessener Eisenbahnerberuf erlebt eine Renaissance beim DVZO.

Als Koordinator historische Projekte konnte ich im 2017 weitere kleine, aber feine Mosaiksteinchen in unser bahnhistorisches Gesamtkunstwerk einfügen. Es erfreut mich aufrichtig, wenn ich mitverfolgen kann, wie beim DVZO die Bahnhistorie aktiv von jedem einzelnen Mitglied gelebt wird. Beim DVZO kann man die Zeitreise in die Vergangenheit auch noch in Zukunft machen.

Daniel Rutschmann,
Koordinator historische Projekte

Depotareal Bauma 2020 – Der Rückenwind bläst weiter!

2017 machte unser Projekt einen gewaltigen Sprung: Während wir Anfang Jahr noch mit Bleistiftskizzen hantierten, können wir uns nun Ende Jahr auf ein ganzes Dossier fundierter Abklärungen stützen. Projektübergreifend wurde hierfür das Ingenieurbüro F. PREISIG AG beauftragt, welches in sehr sorgfältiger Vorgehensweise die technische Machbarkeit unseres Vorhabens geprüft, sowie Plangrundlagen und eine Grobkostenschätzung erstellt hat. Stefano Jehle, Architekturstudent und DVZO-Mitglied, baute im Auftrag des Ingenieurbüros ein sehr repräsentatives 1:500er-Modell des ganzen Areals, welches der DVZO für die Öffentlichkeitsarbeit und die Finanzierungssuche verwenden darf. Die Studie wurde durch den DVZO, die SBB, sowie das AWEL und die Denkmalpflege des Kantons Zürich in Auftrag gegeben und zu gleichen Teilen finanziert. Sie symbolisiert somit auch das Übereinkommen aller vier Beteiligten und schafft grundlegend die Voraussetzung für das Gelingen unseres Projekts.

Während die Machbarkeitsstudie noch ihren Endschliff erhielt, konnten Jürg Hauswirth und ich Mitte August den Bahnhofsrundgang «Eisenbahn-Zeitreise» eröffnen. Der Rundgang führte durch den Bahnhof, vorbei an 23 kurzweiligen Posten, welche zum Teil mit Audiodateien oder Filmsequenzen ergänzt wurden. Neben einer besseren Vorstellung vom Bahnbetrieb früherer Zeiten, erhielten die Besucher auch einen kleinen Eindruck davon, welche Trouvaillen dem Publikum in einem zukünftigen DVZO-Freilichtmuseum präsentiert werden könnten. Da der Verein das Projekt nicht aus dem Fahrbetrieb finanzieren kann, sind wir auf Drittmittel angewiesen. Mit dem Bauteilverkauf haben wir im Herbst ein attraktives und erfolgreiches Spendensystem geschaffen: Jeder Interessierte kann hierbei Bauteile symbolisch erwerben. Die Bauteile werden dann später mit dem Namen des Mäzens versehen im Areal verbaut. Die angebotenen Bauteile sind beschrieben unter www.dvzo.ch/depotareal-bauma-2020, wo übrigens auch einige historische

Fotografien des alten Bahnhofs, der aktuelle Projektbeschrieb, sowie der komplette Rundgang abrufbar sind. Verschiedene Vereinsmitglieder leisteten durch das ganze Jahr einen grossen Effort zur Vervollständigung unseres Projekts. So konnte z.B. Fabian Sollberger mehrere Tonnen historisches Fahrleitungsmaterial aus den Anfängen der Elektrifizierung nach Bauma bringen und Daniel Rutschmann erreichte durch eine enge Zusammenarbeit mit der SBB-Denkmalpflege die Rettung einer kleinen Bahnwärterbude. Einen weiteren Glücksfall ergab sich in personeller Hinsicht im Projektteam. Thomas Trüb ist ein erfahrener Bauingenieur und hat sich dazu entschlossen, das Projekt mit mir an vorderster Front voranzutreiben. Seit der Gründung des DVZO 1969 haben die Mitglieder unseres Vereins alles darangesetzt, die Schweizer Eisenbahngeschichte lebendig zu erhalten. Mit dem Projekt «Depotareal Bauma 2020» versuchen wir nun die Chance zu packen, dass der DVZO sein wertvolles Kulturgut noch besser zugänglich und erlebbar machen kann. Die breite Unterstützung im Verein, Tourismus und Gemeinde motivieren uns, den Rückenwind zu behalten und das Projekt mit vollem Elan weiter voranzutreiben!

Florian Vogel,
Projektleiter «Depotareal Bauma 2020»



Die Akteure aus den unterschiedlichen Organisationen



Vorbereitungsarbeiten für die Seilzüge des Stellwerks Bäretswil und der mobile Zuganzeiger für die Kundeninformation in der historischen Bahnhofshalle in Bauma



Finanzen



Wie gerne würde ich das Signal auf «freie Fahrt» stellen und alle Wunschprojekte durchwinken. Die Realität sieht leider ganz anders aus. Projekte, die nicht lebensnotwendig sind, müssen warten.

Mit der vorliegenden Jahresrechnung mit einem Verlust von CHF 27'046,28 bin ich absolut nicht zufrieden. Die für uns ebenso wichtige Grösse «Cashflow» ist leider auch negativ.

Jahresergebnis	CHF -27'046.28
+ Abschreibungen	CHF + 70'402.02
	CHF + 43'355.74
Aktivierung Gleis 1 Bäretswil	CHF -70'000.00
Rückzahlung Bundesdarlehen	CHF -11'170.00
Cash flow	CHF -27'814.26

Die initialisierten Projekte (Depotareal 2020/Beitrag Betriebskosten; neue Aufgabenverteilung betreffend unserer Strecke) sollten ab 2019 erste positive Auswirkungen auf unsere Finanzen haben.

Eines ist sicher, kurzfristig müssen wir wieder zu einem positiven Cashflow zurückfinden. Mittelfristig ist eine schwarze NULL das Ziel.

Andreas Hurt, Finanzen

Bilanz		31.12.2017	31.12.2016
Aktiven			
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel (Post/Bank)		301'403.98	259'389.97
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		21'046.98	31'962.85
übrige kurzfristige Forderungen		500.90	500.75
Vorräte		19'701.00	25'801.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen		21'490.35	29'997.16
Total Umlaufvermögen		364'143.21	347'651.73
Anlagevermögen			
Beteiligungen	2.1.	500.00	500.00
Rollmaterial	2.2.	73'343.00	94'542.92
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	71'510.00	82'346.53
Bahnanlagen	2.4.	310'462.48	265'912.40
Immobilie Sachanlagen	2.5.	5'617'339.74	5'475'558.56
Immaterielle Anlagen		1.00	1.00
Total Anlagevermögen		6'073'156.22	5'918'861.41
Bilanzsumme		6'437'299.43	6'266'513.14
Passiven			
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	128'798.03	200'109.40
kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	2.7.	250'000.00	360'000.00
Passive Rechnungsabgrenzungen		70'700.00	17'277.60
		449'498.03	577'387.00
Langfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig	2.8.	100'620.00	111'790.00
Total Fremdkapital		550'118.03	689'177.00
Projektspenden/Unterhaltsfonds			
Rückstellung Unterhalt	2.9.	121'827.40	121'827.40
Unterhaltsfonds	2.10.	144'362.50	155'362.50
Projektbezogene Spenden / Beiträge	2.11.	5'402'898.60	5'055'007.06
Total Anlagevermögen		5'669'088.50	5'332'197.96
Eigenkapital			
Vereinsvermögen		245'139.18	372'060.90
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)		-27'046.28	-126'921.72
Bilanzsumme		6'437'299.43	6'266'513.14

Erfolgsrechnung	2017	2016	Budget 2018
Fahrbetrieb			
Einnahmen	344'078.24	286'108.13	260'000.00
Betriebsaufwand	-131'965.49	-100'546.27	-61'300.00
	212'112.75	185'561.86	198'700.00
Buffetwagen			
Einnahmen	49'211.33	59'104.41	50'000.00
Wareneinkauf	-22'609.49	-25'532.22	-23'000.00
Betriebsaufwand	-7'379.86	-4'784.76	-2'000.00
	19'221.98	28'787.43	25'000.00
Souveniershop			
Einnahmen	23'578.13	18'886.54	20'000.00
Wareneinkauf	-10'560.40	-10'609.79	-10'000.00
	13'017.73	8'276.75	10'000.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	1'850.00	1'944.44	3'000.00
Uniformen	261.17	130.78	500.00
Übriger Erlös	8'420.01	13'031.28	5'000.00
	10'531.18	15'106.50	8'500.00
Total Betriebserlös	254'883.64	237'732.54	242'200.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Reisedienst/Ausbildung/Diverses	-25'535.20	-9'659.04	-10'000.00
Übriger Personalaufwand	-8'400.00	-7'425.65	-9'100.00
	-33'935.20	-17'084.69	-19'100.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-3'828.00	-4'654.38	-4'000.00
Bahnhofhalle Bauma	-6'050.77	-7'772.50	-7'000.00
Archiv Bauma	-3'404.39	-3'977.40	-4'000.00
Remise Uster	-27'260.00	-26'787.00	-27'000.00
Remise Wald	-14'089.30	-6'618.21	-5'200.00
	-54'632.46	-49'809.49	-47'200.00
Kapitalaufwand/-ertrag			
Bank-/PC Spesen	-496.88	-392.65	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	20.45	169.35	100.00
	-476.43	-223.30	-400.00
Infrastruktur			
Unterhalt	-64'364.34	-154'471.01	-131'000.00
Netzanschluss SBB	-45'076.58	-39'149.08	-45'000.00
	-109'440.92	-193'620.09	-176'000.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-23'186.63	-27'593.66	-14'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-16'409.07	-20'541.20	-25'600.00
	-39'595.70	-48'134.86	-39'600.00
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-59'275.82	-87'127.00	-84'000.00
Entnahme Fonds	36'000.00	50'537.50	50'000.00
	-23'275.82	-36'589.50	-34'000.00

	2017	2016	Budget 2018
Abschreibungen			
Abschreibungen	-70'402.02	-86'197.00	-60'000.00
Versicherungen	-70'402.02	-86'197.00	-60'000.00
Versicherungen Betrieb	-11'086.20	-10'990.15	-11'000.00
Sachversicherungen	-7'914.10	-6'423.75	-8'000.00
Verwaltungskosten	-19'000.30	-17'413.90	-19'000.00
Allgemeine Verwaltungsspesen	-14'170.12	-8'500.52	-9'000.00
Generalversammlung	-5'185.00	-5'110.00	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-1'003.28	-740.00	-1'000.00
Werbeaufwand	-20'358.40	-14'350.52	-15'000.00
Werbeaufwand	-9'904.23	-10'244.39	-10'000.00
Printmedien	-13'596.30	-13'443.33	-12'600.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	-2'318.00	-87.22	0.00
Inserateinnahmen	20'188.98	18'798.15	18'000.00
Ausserordentlicher/ Periodenfremder Erfolg	-5'629.55	-4'976.79	-4'600.00
a.o./periodenfremder Aufwand	0.00	0.00	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	500.00	5'554.97	0.00
	500.00	5'554.97	0.00
Total Betriebsaufwand	-376'246.80	-462'845.17	-414'900.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-121'363.16	-225'112'63	-172'700.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bärenwil			
Mieteinnahmen	12'880.00	15'880.00	15'000.00
Unterhalt	-11'008.31	-6'963.80	-4'000.00
Baurechte/Pachten	1'871.69	8'916.20	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	17'989.49	25'034.00	27'000.00
Betriebserfolg	-103'373.67	-200'078.63	-145'700.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/Spenden			
Mitgliederbeiträge	48'390.00	47'140.00	47'000.00
Spenden	28'220.25	26'134.43	25'000.00
	76'610.25	73'274.43	72'000.00
Eisenbahn-Amateur			
Abonnements-Zahlungen	11'204.16	11'454.48	11'000.00
Aufwendungen EA	-11'487.02	-11'572.00	-10'500.00
	-282.86	-117.52	500.00
Vereinsserfolg	76'327.39	73'156.91	72'500.00
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	-27'046.28	-126'921.72	-73'200.00

Anhang zur Jahresrechnung

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten 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 am Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn

Anlagevermögen (2.2. bis 2.5)

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 1.1.2017	52'461	27'912	14'170	94'543	-20'372	74'171
Zugänge	8'000	36'000	-	44'000	-	44'000
Abgänge/Verrechnungen	-3'867	-36'000	-	-39'867	3'867	-36'000
Wert vor Abschreibung	56'594	27'912	14'170	98'676	-16'505	82'171
Abschreibungen	-16'190	-6'000	-3'143	-25'333	-	-25'333
Wert 31.12.2017	40'404	21'912	11'027	73'343	-16'505	56'838

2.3 Werkstatt übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2017	51'805	25'224	5'318	82'347	-	82'347
Zugänge	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	51'805	25'224	5'318	82'347	-	82'347
Abschreibungen	-	-9'729	-1'108	-10'837	-	-10'837
Wert 31.12.2017	51'805	15'495	4'210	71'510	-	71'510

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Bhf. Bauma diverser	BUE	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2017	213'741	2'424	49'747	265'912	-45'199	220'713
Zugänge	-	3'151	70'000	73'151	-	73'151
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	213'741	5'575	119'747	339'063	-45'199	293'864
Abschreibungen	-21'538	-520	-6'544	-28'601	-	-28'601
Wert 31.12.2017	192'203	5'055	113'203	310'462	-45'199	265'263

2.5 Liegenschaften

Bruttowerte (in CHF)	Bahnhofs-halle	Baudienst-magazin	Bhf Bärenwil	Stellwerk Bärenwil	Posten 98a	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000			
Stand 1.1.2017	5'413'924	34'868	26'764	1	1	5'475'558	-4'989'437	486'121
Zugänge	146'687	-	-	7'649	-	154'337	-301'129	-146'793
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-7'649	-	-7'649	9'530	1'881
Wert vor Abschreibung	5'560'611	34'868	26'764	1	1	5'622'246	-5'281'036	341'210
Abschreibung	-	-3'468	-2'164	-	-	-5'632	-	-5'632
Wert 31.12.2017	5'560'611	31'400	24'600	1	1	5'616'614	-5'281'036	335'578

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 129 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 88, Rest Bahnhofhalle TCHF 30, Tilgung 2018 des Bundesdarlehen TCHF 11.

2.7. Verzinsliche Verbindlichkeiten

Der Kredit für die Zwischenfinanzierung des Hallenprojektes Bauma ist zurzeit noch mit TCHF 250 beansprucht. Das ganze Projekt «historische Bahnhofshalle» konnte im Jahre 2017 noch nicht abgeschlossen werden. Dies wird definitiv bis Ende Februar 2018 der Fall sein. 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 31 0000; Weissenbachbrücke CHF 90 000.

2.10. Unterhaltsfonds

Im Laufe des Jahres wurde den Unterhaltsfonds TCHF 36 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

Für Unterhaltskosten Infrastruktur wurden im abgelaufenen Jahr TCHF 134 verauslagt. Die Erneuerung des Gleis 1 in Bäretswil wurde grösstenteils aktiviert.

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:

Max Wittwer, Weisslingen
Stv.: Peter Fischer, Winterthur*

Technik Wagen:

Michael Bollmann, Sattel SZ
Stv.: Max Wittwer, Weisslingen

Infrastruktur:

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

Liegenschaften:

Röby Meier, Dürnten
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

Koordination historische Projekte:

Daniel Rutschmann, Dietlikon
Stv.: Florian Vogel, Zürich*

* 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

Dampflädeli:

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

Baudienst:

Lukas Trüb, Andelfingen

Technik Werkplatz Uster:

Max Wittwer, Weisslingen; 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:

Amos Calamida, Rüti

Intervention:

Michael Bollmann, Sattel SZ

Elektrische Triebfahrzeuge:

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

Depotareal Bauma 2020:

Florian Vogel, Zürich



Erneuerung des Gleis 1 im Bahnhof Bäretswil im April 2017.



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

