

Bericht des Präsidenten	Seite	3
Administration	Seite	4–5
Betrieb	Seite	6–9
Technik «Triebfahrzeuge»	Seite	10
Technik «Wagen»	Seite	11–13
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



(D)VZO – Zwei Busse fahren im 2018 mit Werbung für den DVZO durch das Zürcher Oberland.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser des DVZO-Jahresberichtes 2018

Im Augenblick, da Sie diesen Jahresbericht in den Händen halten, liegen über 50 Jahre Vereinsgeschichte hinter uns. Die Gründungsversammlung fand am 25. Januar 1969 in Hinwil statt. Seither ist viel geschehen, wobei das Zitat von Henry Ford es auf den Punkt bringt: «Zusammenkunft ist ein Anfang. Zusammenhalt ist ein Fortschritt. Zusammenarbeit ist der Erfolg.» Wer hätte damals davon geträumt, dass der DVZO auch 50 Jahre später noch bestehen wird, eine wichtige Attraktion im Zürcher Oberland ist und als Vorzeigeeinrichtung im Bereich Erhalt des Kulturerbes Eisenbahn gilt. Dies alles ist nicht über Nacht geschehen, sondern es brauchte Zeit, viel Geduld und Durchhaltevermögen, sowie immer ein klares Ziel vor Augen. Zusammen haben wir es alle geschafft. Schön, sind Sie dem Verein und seiner Bahn in all den Jahren immer aktiv und passiv zur Seite gestanden. Vielen, vielen herzlichen Dank!

Die Beliebtheit unserer Bahn hält ungebrochen an. Trotzdem sind wir immer wieder aufs Neue gefordert, um mit den technischen und betrieblichen Auflagen bei der Eisenbahn Schritt zu halten, sie entsprechend auf einen Betrieb mit historischen Fahrzeugen zu adaptieren. Um den wachsenden Kosten beim Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur und beim Rollmaterial, aber auch im eigentlichen Bahnbetrieb, die Stirn zu bieten, gibt es nur eine Lösung: zurück zum Kerngeschäft, der Herrichtung und dem Verkehr mit historischen Zügen, ohne auf den strategischen Vorteil der eigenen Strecke verzichten zu müssen. Da kommt uns die Neuordnung der Besitzverhältnisse auf der Bahnstrecke Hinwil–Bäretswil–Bauma zu Hilfe. Der Streckenteil Hinwil–Bäretswil Tobel hat auf den 1. September 2018 von der SBB ins Eigentum der Sursee-Triengen Bahn AG (ST) gewechselt. Und in weiser Voraussicht hat die DVZO-Generalversammlung vom 4. April 2018 mit grosser Mehrheit dem Antrag der Vereinsleitung zugestimmt, der Sursee-Triengen Bahn AG den DVZO eigenen Streckenteil von Bäretswil Tobel bis Bauma zu verpachten, womit für die ST eine durchgehende Infrastrukturkonzession möglich wird. Der entsprechende Pachtvertrag wurde am 31. Dezember 2018 zwischen DVZO und ST unterzeichnet. Das Grundeigentum verbleibt nach wie vor beim DVZO.

Mit dieser Veränderung kündigt sich ein Aufbruch in eine neue Zeit an. In der Vereinsleitung wird es Veränderungen geben. Monika Bieri hat schon an der letzten Generalversammlung ihren Rücktritt aus dem Vorstand und damit als Verantwortliche für die Administration und Mitgliederverwaltung angekündigt. Im Laufe des Sommers hat sich der Leiter Technik Triebfahrzeuge und Revisionsstandort Uster Max Wittwer aus verschiedenen Gründen aus dem Vorstand zurückgezogen. Per Ende Jahr sind die Ressortchefs des Lokpersonals, Erich Senti, und des Zugpersonals, Martin Aeschbacher sowie Alessandro Andreoli als Verantwortlicher für die elektrischen Triebfahrzeuge zurückgetreten.

Und selbst habe ich nach 37 Jahren Vorstandstätigkeit (10 Jahre Leitung Administration, 27 Jahre Präsidium) genug und ziehe mich auf die bevorstehende Generalversammlung aus dem operativen Bereich zurück. Damit entsteht Platz für eine Neuordnung in der Vereinsleitung. Nach Absprache mit der zukünftigen Führung werde ich mich weiterhin für Funktionen innerhalb und ausserhalb des DVZO zur Verfügung stellen.

Der DVZO hat für die Zukunft noch grosses Potenzial, eine der führenden Museumsbahnen zu bleiben, davon bin ich überzeugt, aber man muss es geschickt nutzen und mit der Öffentlichkeit zusammenarbeiten. Als Leuchtturm gilt da das Projekt Depotareal Bauma 2020 mit dem Projektleiter Florian Vogel und den Mitgliedern der Projektsteuerung. Das Projekt eines Freilichtmuseums auf dem Bahnhofsareal von Bauma sichert die Existenz des DVZO weit in die Zukunft und verdient die volle Unterstützung aller. Wichtige Schritte sind im Laufe des 2018 erfolgt (neue Depot-Tore, Realisierung des Bahnhofrundgangs «Eisenbahn-Zeitreise», aufgleisen des Vorprojekts und des Plangenehmigungsverfahrens) und die Suche nach finanziellen Mitteln wurde intensiviert. Hierfür sind auch die vielen positiven Berichte über den DVZO in den Medien sehr hilfreich. Über unsere Tätigkeiten wurden 2018 20% mehr Beobachtungen gegenüber dem Vorjahr registriert, also über 300 Meldungen und redaktionelle Beiträge, wo unsere Bahn erwähnt wurde.

Die auf den nächsten Seiten abgedruckten Berichte der einzelnen Bereiche informieren Sie umfassend über das Geschehen im abgeschlossenen 2018.

Vereine haben es heute generell schwer. Der Zusammenhalt unter den Mitgliedern leidet, Eigeninteressen stehen immer mehr im Vordergrund. Die Bereitschaft zur freiwilligen, unbezahlter Mitarbeit sinkt. Begonnene Arbeiten werden beim ersten sich bietenden Widerstand oder mangelnder Anerkennung fallen gelassen. Alles Phänomene unserer Zeit. Im DVZO wird solches hoffentlich nie eintreten, denn nur zusammen, als ein grosses Team, haben wir Erfolg. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Freude mit Ihrem DVZO.

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. 11, 12)
Peter Fischer (S. 10), Silvan Luley (Titelbild)
Kim Nipkow (S. 14, 15)
Daniel Rutschmann (S. 16)
Nicolas Tröhler (S. 5)
Riccardo Varrica (S. 4)
Hugo Wenger (S. 2, 9, 22)

© Jahresbericht 2018:
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
Grünes Licht für die Verpachtung der Strecke an die ST ab 1.1.2019: Mit rund 100 Teilnehmenden ist die DVZO-Generalversammlung in der Remise I in Uster jeweils rege besucht.

Im Januar 2018 hat der Dampfbahn-Verein das 50. Jahr seines Bestehens betreten. Wie in einem Menschenleben scheint das halbe Jahrhundert eine magische Marke zu sein. Das 2018 zeichnet sich aus durch Auf- und Ausbrüche. Auch wenn von Aussen vielleicht nicht so viel Veränderung beobachtbar war, im Inneren der Vereinsstrukturen geriet einiges in Bewegung. Schaut man auf die bewegte Geschichte des Vereins zurück, ist ein konstantes Wachstum zu beobachten. Äussere Umstände haben den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland immer wieder vor neue Herausforderungen gestellt, zum Beispiel die Übernahme der Strecke Bauma–Bäretswil im Jahr 2000, die stetig zunehmenden Anforderungen der Vorschriften an den Betrieb oder die eigenen ehrgeizigen Projekte wie die im 2015 eingeweihte historische Bahnhofshalle in Bauma oder das Unterfangen im Zusammenhang mit dem Projekt «Depotareal Bauma 2020». Aber auch die Abhängigkeiten von anderen Institutionen im Zusammenhang mit der Infrastruktur, welche grossen Änderungen unterlagen und zur Folge hatten, dass per 1. Januar 2019 der vereinseigene Streckenabschnitt von Bauma nach Bäretswil an die Sursee-Triengen Bahn verpachtet wurde. Seit 50 Jahren also ist der DVZO gefordert, und DVZO bedeutet eine grosse Anzahl von Menschen, welche ihre Freizeit dafür einsetzen, diesen Forderungen zu genügen. Dass es immer noch möglich ist, die vielen Aufgaben mittels Freiwilligenarbeit zu bewältigen, grenzt an ein Wunder. Schon 1985 haben Peter Schwarzenbach, Maja Valencak (heute Wildi) und Markus Wildi in ihrer Publikation «Ein Verein betreibt ein Bahnunternehmen» die Herausforderungen beschrieben, mit denen der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland konfrontiert war. Damals hiess es noch «ein kleines Bahnunternehmen», der Verein war noch kein Infrastrukturbetreiber und kein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Herausforderungen begannen sich jedoch deutlich abzuzeichnen, denn als «Verein» liess sich das Unternehmen der Zürcher Oberländer Museumsbahn auf die Dauer nicht mehr organisieren. Soll das Vorhaben gelingen, brauchte es Führung. Und Führung heisst Übernehmen von Verantwortung und Pflichten, was mit der Freiwilligkeit einer Vereinsmitgliedschaft und Freizeitengagement schwierig zu vereinen ist. Der DVZO hat viele Mitwirkende, die zu



Arbeit im Hintergrund: Hommage an die Nie-Erwähnten

einer verantwortungsvollen Aufgabe innerhalb des Unternehmens DVZO «ja» gesagt haben und sehr grosse Beiträge leisten. In der Öffentlichkeitsarbeit wurde bis anhin viel zu wenig auf die einzelnen Akteure hingewiesen, die im Hintergrund grossen Einsatz leisten. Ich wünsche mir persönlich, dass dieser Tatsache in Zukunft seitens Vereinsleitung mehr Beachtung geschenkt wird, denn ich bin sicher, dass eine Anerkennungskultur eine wichtige Art von Entlohnung innerhalb einer Freiwilligenorganisation darstellt. Führen heisst auch, sich Unangenehmem zu stellen: Konflikte gibt es überall, wo Menschen mit unterschiedlichen Perspektiven aufeinandertreffen. Dank Klärung der verschiedenen Standpunkte und Finden eines gemeinsamen Nenners wachsen Gruppen zusammen. Wo dieser Tatsache zu wenig Beachtung geschenkt wird, zerfällt eine Organisation. Beim DVZO besteht hier Handlungsbedarf. Der Vorstand hat dies selbstkritisch erkannt und hat Markus Wildi ins Boot geholt. Er bringt einerseits als vormaliger Präsident des DVZO die notwendigen Kenntnisse um die Herausforderungen innerhalb unserer Organisation mit, andererseits ist er genug weit vom Geschehen entfernt, um blinde Flecken aufdecken zu können. Zusammen mit ihm hat sich ein Ausschuss aus dem Vorstand gebildet, der sich seit August 2018 der Reorganisation der Vereinsführung annimmt. Neben zukunftsweisenden strategischen Entscheiden war der Vorstand im 2018 auch mit operativen Geschäften gefordert. Darüber berichten die einzelnen Bereichsleitenden in ihrer Rückschau. Es drängt sich die Frage nach einer Teil-Professionalisierung vor allem der Administration und Buchhaltung auf, da diese einen Umfang angenommen haben, der es schwierig macht, die anfallenden Arbeiten zeitnah und in reiner Fronarbeit zu bewältigen. An dieser Stelle sei einmal Christoph Felix erwähnt, der seit Mitte 2010 die unzähligen Belege verbucht und Zahlungen vorbereitet hat. Gerade um die Zeit der Mitgliederbeitragszahlungen sind er und ich mit über zwanzig seitigen wöchentlichen Kontoauszügen viele Stunden vor dem Computer und im Austausch, dass auch jeder Franken ins richtige Konto verbucht wird. Für die angenehme Zusammenarbeit und seinen Einsatz bedanke ich mich herzlich. Ebenfalls bedanke ich mich bei Markus Pedrolini, unserem Grafiker, der seine Arbeitszeit meiner Freizeit anpasst und mit dem ich für die Printpublikationen jeweils an den Wochenenden und abends elektronisches Ping-Pong spiele, bis wir dann den Fahrplanflyer, den Dampfexpress oder den Jahresbericht in den Händen halten können. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist gewachsen und wird sich weiter entwickeln, nun steht eine Häutung an – und ich wünsche den unter der Bezeichnung «DVZO» vereinten Menschen, dass sie dies als Chance sehen, Bewährtes weiter zu führen, Erfahrungen weiter zu geben und anzunehmen, Utopisches als Inspirationsquelle zu nutzen, Sackgassen zu erkennen und Grenzen zu respektieren – vor allem aber hoffe ich, dass sie immer wieder innehalten, um sich gegenseitig auf die Schultern zu klopfen, was sie gemeinsam zu Stande gebracht haben. Alleine geht das nämlich nicht.

Mitgliederwesen

Stand der Mitgliedschaft per 31. Dezember 2018:

Total Mitglieder	893		
Aktivmitglieder	313	Mitarbeitende	188
Passivmitglieder	255		
Kollektivmitglieder	11		
Gönner	295	unter 20 Jahre	21
		Mitarbeitende	6
Ehrenmitglieder	19	Mitarbeitende	10
Total Mitarbeitende	223		

Mutationen im 2018:

Total Neumitglieder	40
Aktivmitglieder	17
unter 20 Jahren	3
Passiv	16
Gönner	3
Kollektiv	1

Der Tod von 12 Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies: Paul Anghileri, Bäretswil; Richard Böttge, Wernetshausen; Vreni Dedial-Lutz, Erlenbach; Kurt Domeisen, Rüti; Hanspeter Fischbacher, Suhr; Hans Friedmann, Rüti; Kurt Gujer, Wermatswil; Hartman Köchlin, Basel; Kurt Schleinkofer, Wetzikon; Gustav Stahel, Küsnacht; Erwin Wolfensberger, Hinwil; Karl Wyrsh, Stans.

Total Austritte	34
Gemeldete Todesfälle	12
Austritt gemeldet	22
Ausschluss	11

Im 2018 ist der Gesamtvorstand neun Mal zusammengesessen, ergänzend dazu hat sich ein Teil des Vorstandes an einer Strategiesitzung mit wichtigen strategischen Fragen befasst und seit August 2018 kümmert sich ein Ausschuss um die Neuorganisation der Vereinsleitung inklusive der

Neubesetzung von vakanten Posten. Ergänzend dazu fanden verschiedene Zusammenkünfte in allen Bereichen statt. Auch im vergangenen Vereinsjahr haben an den zahlreichen Sitzungen Gäste teilgenommen, sowohl im Rahmen der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Organisationen, Institutionen und Personen wie auch durch Beizug von Fachpersonen. An der ordentlichen Generalversammlung vom 4. April 2018 nahmen 99 stimmberechtigte Mitglieder (aktive und passive), 0 Gönner und 3 Kollektivmitglieder teil. An der Generalversammlung 2018 habe ich meinen Rücktritt auf April 2019 angekündigt. Im Februar 2009 nahm ich zum ersten Mal an einer Vorstandssitzung teil, damals noch als Gast. Seit meiner Wahl in den Vorstand im Juni 2009 habe ich viele Erfahrungen gesammelt und schaue dankbar auf die wertvolle Zeit in der Vereinsleitung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland zurück. Zwei Gründe haben mich dazu bewegt, die Aufgabe der Administration des Unternehmens «DVZO» abzugeben: Die Anforderungen in meinem Beruf sind in den letzten Jahren ständig gewachsen, so dass die Vereinbarkeit von «Hobby» und Beruf zu einer immer grösseren Belastung wurde. So gerne ich mein Knowhow dem DVZO zur Verfügung stelle – meine Tage haben 24 Stunden, daran gibt es nichts zu rütteln. Zudem bin ich der Meinung, dass 10 Jahre eine Zeitdauer ist, die uns auffordert über die Bücher zu gehen: Das Umfeld und der Verein verändert sich ständig, das Führungsorgan muss flexibel bleiben und es ist schädlich, wenn Personen an Posten festhalten, deren Verantwortung zu tragen sie müde geworden sind. Ich will nicht Ursache für Entwicklungshemmung im DVZO sein und meine Aufgabe zu einem Zeitpunkt loslassen, an welchem sie mir noch Freude macht. Ich verabschiede mich hiermit als Aktuarin des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberlands und bedanke mich herzlich für die lehrreiche und spannende Dekade im Vorstand. Selbstverständlich trete ich nicht aus dem DVZO zurück, denn für diese gute Sache schlägt mein Herz weiterhin.

Monika Bieri,
Aktuarin



Geister, Heinzelmännchen, Wichtel... viele wirken mit, von den meisten hört und sieht man wenig in der Öffentlichkeit.

Bahnbetrieb

Fahrplanmässige Fahrten

Im Rahmen der 12 Fahrtage des konzessionierten Personenverkehrs zählten wir auf unserer Stammstrecke rund 14 800 einfache Fahrten. Mit den beiden zusätzlichen Tagen des Fahrzeugtreffens ist der Vorjahreswert von 17 000 Fahrten in öffentlichen Zügen auf unserer Stammstrecke somit erneut erreicht. Die Zahl entspricht ungefähr 10 000 Gästen. Die Spanne der Tagesfrequenzen war mit den Extremwerten von 480 (5. August) und 2300 einfachen Fahrten (16. September) nach unten wie nach oben um rund 200 weiter als im Vorjahr; bis auf drei Ausnahmen zählten wir stets mehr als 1000 einfache Fahrten pro Durchführung. Wettermässig litten wir im August wie viele andere an der grossen Trockenheit, die an beiden Fahrsonntagen dieses Monats die Dampftraktion verunmöglichte.

Am 1. Juli musste zudem wegen eines mechanischen Schadens an der Wasserstandsanzeige des 8518 der zweite Zug elektrisch geführt werden. Im Übrigen funktionierte die Dampftraktion zuverlässig und wurde vor allem durch die DVZO-eigenen Loks 2 und 8518 abgedeckt. Nur am 2. September (lasthalber) und am 21. Oktober (wegen Ausfall der Luftpumpe) wurde das 8518 durch die DLC-Lok 9 ersetzt.

Charter- und Sonderfahrten

Im Berichtsjahr führte der DVZO 9 elektrische und 15 dampfbetriebene Extrafahrten für geschlossene Gesellschaften durch, was bei den Dampffahrten einem Rückgang um fast 40% entspricht. Besteller waren Geburtstage (7) sowie Firmen- (8) und Vereinsanlässe (5), während der Zuspruch am «Hochzeitsmarkt» mit nur 1 Bestellung auf einem historischen Tiefstand ankam. Drei weitere Sonderfahrten wurden im Auftrag der Stiftung Museumsbahn Etwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS) durchgeführt.

Am Fahrzeugtreffen liefen 26 elektrische und 16 dampfbetriebene öffentliche Zugpaare nach Spezialfahrplan. Zudem standen fünf Anlässe mit Sonderfahrten (vier elektrische und eine mit Dampflok) auf eigenes kommerzielles Risiko des DVZO im Programm. Das Bahnpark-Fest in Brugg AG mit 17 Zugpaaren und einer Überfuhr ab/nach Bauma wurde diesmal unter der operativen Verantwortung des EVU DVZO und mit aktiver Beteiligung unseres Rollmaterials durchgeführt. Rund ein Viertel des Umsatzvolumens von rund 86 000 Franken stammte aus Aufträgen für elektrische Fahrten. Die Ee3/3 16363 konnte immerhin für 2 Fahrten Bauma–Hinwil verwendet werden. Mehr als ein Drittel der Charter-Einnahmen wurde dank der Eb3/5 9 erwirtschaftet (Anteil DLC bereits abgezogen), was deutlich mehr als je zuvor ist. Insgesamt benützten rund 4000 Gäste die unter EVU DVZO geführten Extra- und Sonderzüge.

Einsätze ausserhalb der Stammstrecke Bauma–Hinwil wurden vor allem durch die mit Zugbeeinflussung ausgerüsteten Loks 9, 11 und 15 durchgeführt. Einsätze von

Fahrzeugen ohne Zugbeeinflussung ergaben sich nur in Zusammenhang mit Bahnpark-Fest im Mai und mit dem Fahrzeugtreffen im Oktober.

Dienstfahrten

Ganz massiv zurückgegangen ist die Anzahl Dienstfahrten für internen Bedarf ohne kommerziellen Zusammenhang. Erstens ist die früher sehr aktive Sammlertätigkeit im Verein weitgehend zum Erliegen gekommen, und zweitens finden Diensttransporte auch von grösseren Gegenständen mittlerweile fast vollständig auf der Strasse statt.

Lokomotiven

Die Ed3/4 2 «Hinwil» gelangte kurz vor Saisonbeginn aus dem Winterquartier zurück nach Bauma und leistete bis in den Herbst 16 Einsatztage. Ihre 820 Laufkilometer bildeten zwar den Hauptteil der Einsätze der DVZO-Dampflokomotiven, entsprechen aber doch nur noch einem Drittel des Wertes von 2017, was natürlich auch mit dem seinerzeitigen Freilichtspiel «Spinnen im Neuthal» zu tun hat.

Lok 8518 war dieses Jahr die Ergänzung im Team und kam vor allem an den Sonntagen zum Einsatz. Sie leistete 11 Betriebstage mit 600 Kilometern; im November ging sie zurück nach Uster.

Lok 401 war nur in den Jahresrandzeiten in Bauma; den Sommer verbrachte sie zur Revision und als Reservelok in Uster. Sie hatte 8 Einsatztage und 150 Kilometer Laufleistung. Lok 4 blieb das ganze Jahr in Uster und kam lediglich am Tag der offenen Tür am 03. Juni zu einem kurzen Rangiereinsatz. Die Leistung der DLC-Lok Eb3/5 9 steigerte sich mit 15 Einsatztagen und 1700 Traktionskilometer wieder auf das Niveau von 2016. Sie leistete dieses Jahr alleine mehr als alle DVZO-Dampfloks zusammen.

Die Be4/4 15 kam nur noch einmal zum Einsatz, bevor sie wegen Revisionsrückstand abgestellt wurde. Ersatzweise stand die Schwesterlok 11 zur Verfügung. Ihre Leistung entspricht mit 2500 Kilometern an 23 Tagen ungefähr 60% des Wertes beider Maschinen vom Vorjahr.

Die Fahrten der Rangierlok Ee3/3 16363 waren mit 580 Kilometern an 11 Tagen wieder um das Vierfache höher als 2017. Massgebenden Anteil daran hatte das Engagement der Lok am Bahnpark-Fest in Brugg AG. Der Schienentraktor Tem''' 354 kam dieses Jahr wegen des witterungsbedingten Dampfverbotes auch zwei Mal zum Streckendienst. Die vielen Rangiereinsätze von ihm und dem Tm''' 9529 werden hier nicht gezählt.

11 Triebfahrzeuge diverser Halter leisteten weitere Triebfahrzeugeinsätze unter dem EVU DVZO, zumeist im Rahmen des Bahnpark-Festes und des Fahrzeugtreffens.

Wagen

Infolge der Probleme bei Prüfung und Beschaffung von Wagenachsen musste der Betrieb während der ganzen Saison mit höchstens 5 grünen Personenwagen auskommen; der BC 4563 war erst ab November wieder verfügbar und der

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Halter	Einsatztage	Anheizzyklen	Fahrsonntage	Eigenleistung	geschleppt
Eb3/4 2	DVZO	16	10	10+2 FZT	820	27
Ed3/3 401	DVZO	8	7	0	150	54
Ed3/3 4	DVZO	1	1	0	2	
E3/3 8518	DVZO	11	9	8+2 FZT	600	27
Be4/4 15	DVZO	1		0	250	
Ee3/3 16363	DVZO	12		2+2 FZT	600	
Tem''' 354	DVZO	2		2	210**	
Eb3/5 9	DLC	15	11	2+2 FZT	1700	
Be4/4 11	slm GmbH	23			2450	
CZm1/2 31	VDZ	5		2 FZT	560	
RBe4/4 1405	DSF	2		2 FZT	390	
Fe4/4 1679	SBB-H	2		2 FZT	270	
BDe4/4 92	ZMB	2		2 FZT	180	
ABDe4/4 11	BLS	2		2 FZT	530	
Ae4/4 251	BLS	1			100	
A3/5 705	VDZ	1			25	25
Eb3/5 5819	SBB-H	1			50	
Bm6/6 18511	slm GmbH	1			10	
Ae6/6 11407	VMik	1			240	

Im Berichtsjahr leisteten 8 eigene (inkl. DLC) und 11 fremde Triebfahrzeuge knapp 9000 Traktionskilometer für das EVU. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einem erneuten Rückgang, diesmal um rund 10%.

* Für Schubunterstützung Bauma–Neuthal

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

C4 9394 blieb ganzjährig ausser Dienst. Der C 6075 erhielt eine Einsatzbeschränkung auf Bauma–Hinwil.

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.

Die beiden Buffetwagen standen uneingeschränkt im Einsatz, waren aber ausserhalb der Fahrsonntage mit nur 8 zusätzlichen Geschäften eher selten gefragt.

Massiv stärker gefordert waren dafür die Fahrzeuge des Amor-Express. Die vier in Betrieb stehenden Wagen JAWA, FIWA, HOWA und OLMA leisteten insgesamt 49 Wageneinsatztage, das sind vier mal mehr als im Vorjahr.

Der historische Güterzug hatte einen prominenten Auftritt an der Elefantenrunde des Brugger Bahnpark-Festes, ferner natürlich am Fahrzeugtreffen und auch zwischendurch dann und wann für Schulungszüge und Fans.

Infrastrukturbenützung

Neben den 144 fahrplanmässigen Zügen an 12 Betriebssonntagen befuhren an weiteren 30 Tagen 96 weitere Züge für Sonder-, Extra- und Dienstfahrten die eigene Strecke

Bauma–Bäretswil (Instandhaltungsverkehr auf gesperrtem Gleis nicht gezählt). Davon wurden 30 fahrplanmässige Züge und 42 Extrazüge elektrisch geführt.

Mit den EVU SBB Infrastruktur und Betriebsgemeinschaft Historische Eisenbahnen BHE hatten wir zwei Netzzugänge durch Dritte mit 24 Zugkilometern.

Catering

Zusätzlich zu den 2×14 fahrplanmässigen Einsatztagen (inkl. Fahrzeugtreffen) galt es 17 Cateringaufträge, davon 3 stationär in der Bahnhofhalle sowie 10 im Amor-Express zu bedienen. Da die Fahrten im Amor-Express oft lange dauern und entsprechend einträglich sind, stieg der Umsatz gegenüber dem Vorjahr um rund 20%.

Aufsichtsbehörde

Für Einsätze nicht konformer Fahrzeuge ohne Zugbeeinflussung wurden insgesamt 2 streckenbezogene Risikoanalysen durchgeführt (gleich viele wie im Vorjahr) und vom BAV entsprechende Einzelbewilligungen verfügt. Ferner wurde nochmal eine fahrzeugseitige Erweiterung der im Januar 2019 auslaufenden Sicherheitsbescheinigung beantragt und verfügt.

Personal

Im Verein war während des Berichtsjahrs folgender Personalbestand tätig, nach Funktionen geordnet – etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr:

Bestand	Januar	Dezember
Dampflokführer	11	12
Team DLC + 1 Anwärter	7	7
Elektrolokkführer DVZO	14	14
Rangierlokkführer	2	3
Dampflokheizer	17	18
Dampflokführer mitgezählt		
Lokbetreuer	6	5
Zugführer	11	11
Kondukteure	18	16
Rangierbegleiter	5	5
Fahrdienstleiter	11	10
Barrierenwärter	14	13
Buffetwagen	32	30

Die Ausbildung wurde dieses Jahr erst im Spätsommer abgehalten, weil auf Anfang September die Betriebsvorschriften der Strecke Bauma–Hinwil änderten.

Ein schwerer Schlag traf unseren langjährigen Ressortleiter des Barrierendienstes, Sämi Rachdi. Kurz vor seinem 45-jährigen Dienstjubiläum als Barrierenwärter musste er wegen eines schweren Schubes seiner heimtückischen Krankheit seine geliebte Tätigkeit aufgeben. Cornelia Nufer, die das Ressort früher schon einmal geführt hatte, übernahm das Zepter wieder.

Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Folgende Fahrzeughalter setzten 2018 Rollmaterial ganz oder teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO ein:

Dampfloki-Club Herisau (DLC)
Stiftung SBB Historic (SBB-H)
Stiftung Museumsbahn Etzwilen-Hemishofen-Ramsen und Rielasingen-Singen (SEHR&RS)
Schorro Locomotive & Machines GmbH (slm)
Railvetica (RVG)
Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ)
Verein Tunnelkino/BLS-Stiftung
Verein extrazug.ch
Zürcher Museumsbahn (ZMB)
Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF)
Verein Mikado 1244 (VMik)

Am 19. Januar überführten wir den Personenwagen AB 4126 Typ «Umbau schwer» des Halters RVG vom IW Olten zurück nach Rapperswil. Dies war gleichzeitig der letzte Einsatz der Be4/4 15 nach gut 30 Jahren aktivem «Pensioniertenleben» beim DVZO.

Am 12. Mai, 10. Juni und 9. September wurde der DVZO von SEHR&RS zu einem Pauschalpreis mit der Traktion seiner öffentlichen Dampffahrten zwischen Stein am Rhein und Rielasingen beauftragt. Wie üblich fanden diese Einsätze mit der DLC-Lok Eb3/5 9 und mit Wagenmaterial der SEHR&RS statt. Ferner wurde vor Saisonbeginn für die Überfuhr von Fahrzeugen dieses Halters in die Werkstatt Samstagen die Be4/4 11 unter EVU DVZO geordert. Die stark schwankenden Aufträge dieses Partners waren 2018 wieder auf höherem Stand als auch schon.

Am 26./27. Mai war der DVZO Hauptpartner für die Organisation des Bahnpark-Festes in Brugg AG, indem er neben dem Zugbegleitpersonal auch das EVU und den historischen Güterzug zur Verfügung stellte, der sich hinter all den berühmten Loks der SBB präsentieren durfte.

Am diesjährigen Fahrzeugtreffen Bauma waren die Halter DVZO, DLC, DSF, SBB-H, BLS, ZMB, VDZ und SLM beteiligt. Einzelne Überfuhren verkehrten unter dem EVU TR.

Unregelmässigkeiten und Unfälle

Böschungsbrände waren dieses Jahr nicht zu verzeichnen, aber wohl nur wegen dem Verzicht auf die Dampftraktion während des ganzen Monats August.

Einen letzten Einsatz der A3/5 705 vor der Neuberohrung hoffte das VDZ-Team am ersten Tag des Bahnpark-Festes (26. Mai) noch durchführen zu können, als sich bei Einfahrt in den Bahnhof Frick ein spektakulärer und zum Glück glimpflich ablaufender Rohrbruch ergab. Standesgemäss wurde der liegengebliebene Zug durch den SLM-Habersack Eb3/5 5919 von SBB-Historic abgeschleppt und zurück nach Brugg AG gebracht.

Gleich zu Beginn des Fahrzeugtreffens gab die Luftpumpe der E3/3 8518 den Geist auf, darauf wurden an beiden Tagen die entsprechenden Züge handgebremst geführt.

Abgesehen von diesen harmlosen Begebenheiten verlief die Saison ohne unliebsame Zwischenfälle.

Höhepunkte der Saison**8. April**

Zum dritten Mal organisiert der DVZO eine öffentliche Fahrt in einem originalen CIWL-Speisewagen mit frischer Küche und musikalischer Begleitung. Die Fahrt geht ab Zürich über Romanshorn und Mostindien ins Toggenburg und dem See entlang wieder zurück an den Ausgangspunkt.

14. April

Die Eb3/5 9 bringt mit dem Amor-Express die Geburtstagsparty unseres Leiters Infrastruktur von der Halle des Zürcher Hauptbahnhofs auf langem Umweg über den Rhein und nach einem Abstecher Richtung Schwenkelberg in die Zürcher Kultur- und Partymeile am Escher-Wyssplatz. Grosses Staunen mitten in der Stadt.

26. Mai

Eher still verabschiedet sich ein weiterer traditionsreicher Industriebetrieb: Nach fast 200 Jahren hatte die Chemie Uetikon, der wir die Loks 4 und 10 zu verdanken haben, das Werk dichtgemacht. Zum Abschiedsfest fährt noch einmal die Eb3/5 9 mit dem Sihltaler Zug auf den bereits rostigen Gleisen am See.

26./27. Mai

Grosses Stelldichein der guten alten Zeit im Bahnpark Brugg AG, und der DVZO prominent mittendrin.

3. Juni

Zweiter «Tag der offenen Depottore» in Bauma und Uster. Der Betrieb wird per Nostalgiebus und Shuttle-Zug bis nach Uster ausgedehnt, wegen einem Zipperlein der Lok 11 sogar ungeplant mit Dampflok.

13./14. Oktober

Einmal mehr findet parallel zur «Plattform der Kleinserie» das traditionelle Fahrzeugtreffen unter operativer Mitwirkung von acht Partnern statt. Dank Wetterglück hat der Anlass guten Publikumszuspruch, dank umsichtiger Planung und auch ein wenig Glück läuft alles wie am Schnürchen.

8./9. Dezember

Zum zweiten Mal wird ein Samichlaus-Express geführt, dieses Jahr am ganzen Wochenende statt nur an einem Tag. Erneut ein voller Erfolg. Der Skaleneffekt erlaubt diesmal die grosszügig verpackten Claussäckli fertig einzukaufen statt selber zusammenzustellen.

Jürg Hauswirth,
Leiter Betrieb

Depotareal Bauma 2020

Festliche Einweihung des Rundgangs am 2. September 2018

Das Jahr 2018 war für das Depotareal-Projektteam ein spannendes Jahr: Mit der Restauration der vier 5.6 m hohen Torflügel der Lokremise Bauma hat das Projektteam sein Feingefühl im Umgang mit denkmalgeschützten Liegenschaften bewiesen und mit der Einweihung des Bahnhofsrundgangs im September präsentierte es einen Prototyp, wie es sich das «erlebbar machen» der Eisenbahngeschichte in Bauma vorstellt.

Weiter beschäftigte uns im Jahr 2018 die weitere Planung des Gesamtprojekts. Unser Projekt ist bewilligungstechnisch kein Kinderspiel, da unser Projektteam mit SBB und Kanton Zürich aus drei Parteien besteht und das Projekt neben dem Bahnteil auch einen Flussteil enthält. Unser Projekt untersteht wegen den darin involvierten öffentlichen Geldern der Submissioin. Wir müssen darum

die Erarbeitung des Vorprojekts und des Plangenehmigungsverfahrens öffentlich ausschreiben. Das Projektsteuerungsteam hat mit grossem Effort und unter der fachkundigen Leitung von Co-Projektleiter Thomas Trüb bis kurz vor Jahresabschluss die Ausschreibungsunterlagen erarbeitet.

Die vielen positiven Rückmeldungen aus den anfangs Jahr verschickten Stiftungsgesuchen erlauben uns 2019 das Vorprojekt in Auftrag zu geben. Daneben wurde unser Projekt auch auf andere Arten unterstützt: Die Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland erlaubten uns beispielsweise zwei Busse mit Werbung für den DVZO zu bekleben und während zwei mal zwei Wochen in allen im Verkehr stehenden Bussen Flyer für «Depotareal Bauma 2020» aufzulegen. Ein weiteres spannendes Projekt dürfen wir 2019 mit der Gemeinnützige Organisation des Bezirks Hinwil (GGBH) realisieren: Die GGBH wird uns mit einer breiten Werbekampagne für ein Crowdfundingprojekt auf ihrer neu eingerichteten Seite tu-hier-gutes.ch unterstützen. Hierfür entsteht aktuell sogar ein Werbefilmchen über unser Projekt.

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland feiert dieses Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Mit «Depotareal Bauma 2020» möchten wir, dass Jung und Alt die Schweizer Eisenbahngeschichte und ihr «Drumherum» erleben können. Auch im Jahr 2018 sind wir diesem Ziel wieder einen grossen Schritt nähergekommen.

Im Betriebsjahr 2018/19 konnten wiederum umfangreiche Reparatur- und Revisionsarbeiten, insbesondere an Wagen, aber auch an Triebfahrzeugen erfolgreich abgeschlossen werden.

Das Jahr brachte auch einige Veränderungen in der Leitung: Der Leiter Technik hat während des Jahres und der Ressortleiter Elektrofahrzeuge auf Ende 2018 sein Amt wieder zur Verfügung gestellt.

Leider mussten wir auch vom Ableben unseres Einkäufers Richi Bödge erfahren. Er hat über lange Zeit ein Lieferantennetz und Beziehungen betreut und so stets dafür gesorgt, dass den Werkstätten das notwendige Material, Betriebsmittel und Werkzeuge zu bestmöglichen Konditionen zur Verfügung standen. Diese Arbeiten unvorhergesehen zu übernehmen und in neue Hände zu übergeben, wird uns sicher noch einiges Kopfzerbrechen beschern. An dieser Stelle würdigen wir das Engagement von Richi noch einmal. Als mehrjähriges Hauptprojekt durften wir die Totalrevision der Lok E3/3 10 «Chemie Tiger» in Uster an die Hand nehmen. Gert Nattefort koordiniert als Projektleiter alle Arbeiten und sorgt tatkräftig dafür, dass das Fahrzeug dereinst wieder in voller Pracht den Dienst aufnehmen wird.

Die Lok wird in ihre Einzelteile zerlegt und komplett überarbeitet, korrodierte Stellen werden ausgebessert, der Kessel umfassend repariert und alle Hauptkomponenten werden aufgearbeitet.

Die Triebfahrzeuge waren auch dieses Jahr erfolgreich im Einsatz, abgesehen von kleineren Vorkommnissen, welche ambulant behoben werden konnten.

An der Werkstatt Infrastruktur mussten einige zusätzliche Arbeiten ausgeführt werden. So wurde eine revidierte Abwasseraufbereitungsanlage in Betrieb genommen, Kanalisationsrohre repariert, Ungeziefer bekämpft und beseitigt, der Estrich aufgeräumt und die Aufbewahrung der Uniformen geordnet.

An dieser Stelle sei allen Mitgliedern der Technik in Bauma und Uster für den tollen Einsatz gedankt, insbesondere auch den Heinzelmännchen, welche uns immer mit Kaffee, Getränken und ab und zu mit selbstgekohten Essen versorgen, die Aufenthaltsräume und Waschräume sauber halten und so einen nicht unwesentlichen Beitrag zum Wohl der Technikgruppe leisten.

Peter Fischer und Max Wittwer,
Team Technik Uster

Verfügbarkeit des Rollmaterials

Die Verfügbarkeit des Rollmaterials im 2018 war während des ganzen Jahres sehr angespannt. Nebst den regulären Revisionen mussten einige Fahrzeuge aus verschiedenen Gründen in die Werkstatt genommen werden, was an einigen Fahrsonntagen zu knappen Mitteln führte. Dank der Weitsichtigkeit und dem stetigen Informationsaustausch zwischen der Technik und dem Betrieb konnten diese Engpässe gut abgefedert werden.

Revisionen

Nach der R3 am Talbot Schotterwagen konnte im Mai der BC 4563 nach Uster zur Revision überführt werden. Nebst der Instandsetzung der Blattfedern infolge eines losen Federbundes musste der Wasserschaden im 3.-Klass-Abteil behoben werden. Vom C4 9394 konnten zwei intakte Radsätze unter den BC montiert werden.

Ende November wurde der WR109 zur R2 nach Uster überführt. In den kommenden Wochen werden dort die zwei Speichenräder durch geprüfte und aufgearbeitete Vollräder ersetzt, die Blattfedern werden extern aufgearbeitet. Die Impedanzverbindungen werden so verbaut, dass eine sichere Verbindung zwischen dem Dach und den Radsätzen besteht. Dabei wurde grosser Wert darauf gelegt, dass die Verbindungen das historische Erscheinungsbild des Wagens nur geringfügig tangieren.

Reparaturen

Der WR151 musste im Anschluss an eine technische Kontrolle in Bauma aufgrund diverser Mängel nach Uster überführt werden. Dort konnte trotz des sehr engen Zeitplanes einiges behoben werden.

Im Mai wurde anschliessend in Uster mit den Reparaturarbeiten am C4 9394 begonnen. Nebst den geplanten Reparaturen (Rev. der Drehgestelle, Neubandagieren der Radsätze, Beheben des Rostschadens an der hinteren Plattform) musste die Halterung des Königzapfens und der hintere Stossbalken erneuert werden. Bei der Zughakenfeder waren die Führungsplatten und Bolzen so stark ausgeschlagen resp. Abgenutzt, dass alles erneuert werden musste. Bei den Puffern wurde festgestellt, dass zwei Pufferfedern zu kurz waren,

was durch grössere Beilagen kompensiert wurde. Dieser Fehler konnte durch den Einbau von extra für den DVZO neu hergestellten Pufferfedern behoben werden.

Die Radsätze vom Flachwagen X007 wurden auf der Rückfahrt von Etwilen nach Bauma aufgrund eines technischen Problems auf der Lok massiv verschliffen. Aufgrund fehlender Kapazität in der Werkstatt kann dieser Mangel erst im 2019 behoben werden.

Technische Kontrollen

In Bauma wurde beim WR151, C6075 und beim C6109 eine technische Kontrolle durchgeführt. Die Letzteren zwei aufgrund der abgelaufenen Revisionsfrist. Beim C6075 musste im Anschluss die zulässige Höchstgeschwindigkeit vorübergehend von 60 auf 40 km/h reduziert werden, da bei den Radsätzen Rostspuren zwischen dem Rad und der Radsatzwelle festgestellt wurden.

Bremskraftmessungen

Dieses Projekt konnten wir im Dezember erfolgreich abschliessen. Insgesamt wurden bei drei Fahrzeugen Mängel an der Bremskraft festgestellt. Zwei davon konnten bereits behoben werden.

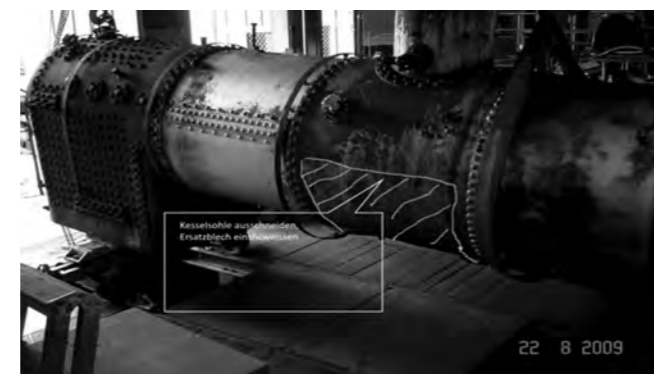
Feldschlösschen-Bierwagen X317

Im März 2018 verschied Erwin Wolfensberger, welcher plante, seine Erfahrungen aus der Revision des Walder Bierwagens bei der Revision des Feldschlösschen-Bierwagens zur Verfügung zu stellen. Wir sind sehr traurig über diesen Verlust. Er wünschte sich, dass Spenden in seinem Andenken zu Händen dieses Projektes eingesetzt werden sollen. Nachdem wir auch vom Lotteriefonds des Kantons Aargau CHF 20'000.– für die Revision des Wagens erhalten haben, zeigten sich einige Mitglieder des Vereins äusserst spendabel. Somit war die Finanzierung gewährleistet und der Wagen konnte ende November ebenfalls nach Uster überführt werden.

Im SBB Archiv in Windisch fanden wir ausserdem Originalzeichnungen vom Feldschlösschenwagen und dessen Schwesterfahrzeugen. Diese wurden digitalisiert und stehen der Revisionscrew zur Verfügung.



Die frisch revidierte Lok E3/3 8518 macht sich bestens vor der ältesten Rundremise der Schweiz.



Start der Totalrevision der Lok E3/3 10: An der eingezeichneten Stelle wird fachmännisch ein Ersatzblech im Kesselboden eingeschweisst.



In Bauma...



...und in Uster wird fleissig am Wagenunterhalt gearbeitet.



In neuem Glanz: Die geprüften und reprofilierten Radsätze

Radsätze

Nachdem wir im Frühling von der Firma BVV Bochum eine grosszügige Spende von Bandagen für unsere Wagen erhalten haben, wurden im Mai die ersten Speichenradsätze zur RhB nach Landquart geliefert. Leider wiesen alle vier nach dem Entfernen der Bandagen massive Mängel am Radkörper auf, was eine Neubandagierung verunmöglichte. Auch der Nachschub von nochmals zwei Radsätzen nach Landquart verhalf nur geringfügig. Letzten Endes konnte von den Sechs Radsätzen nur einer gerettet und für die Neubandagierung aufgearbeitet werden.

Dank den ausgezeichneten Kontakten von Marcel Keller aus der Technikgruppe Bauma kamen wir in den Besitz von original Zeichnungen unserer Radsätze, was die geplante Neubeschaffung wesentlich vereinfachte.

Leider bedeutet dieser Rückschlag bei den Speichenrädern auch eine Anpassung bei der Ausstattung der Flotte. Das Ziel ist es, dass wir auch weiterhin mit den verbleibenden und intakten Speichenradsätzen die Fahrzeuge ausstatten können, welche bei der Ablieferung bereits Speichenräder besaßen. Die schweren Wagen werden zukünftig mit Vollrädern ausgestattet, von welchen die meisten bei deren Ablieferung aus dem Werk bereits besaßen.

Die Kosten für das Neubandagieren von Speichenrädern sind fast doppelt so hoch, wie die Beschaffung von neuen Radsätzen, weshalb hier eine verhältnismässige und feinfühlig Planung unabdingbar ist. Der Vorstand hat im November grünes Licht für die Beschaffung von 14 neuen Vollrad-Rad-

sätzen gegeben. Mit diesem Schritt können wir die ersten Wagen mit neuen Vollrädern ausstatten und die dadurch fre werdenden Speichenräder für andere Wagen einsetzen.

Gepäckwagen F204

Nachdem die Arbeiten an der vorderen Plattform und am Aufbau abgeschlossen werden konnten, erfolgten die Instandsetzungsarbeiten an der hinteren Plattform sowie am Innenausbau des Wagens. Auch bei der hinteren Plattform musste der Stossbalken ersetzt werden. Bei der Inneneinrichtung legten wir grossen Wert darauf, dass diese für das Zugpersonal zweckdienlich ist und trotzdem der historische Charme des Wagens erhalten bleibt.

Im November begannen die Arbeiten am Brems- und Fahrwerk. Geplant ist, dass die zwei heruntergefahrenen Speichenradsätze durch zwei aufgearbeitete Vollrad-Radsätze ersetzt werden.

Instandhaltungssoftware

Im Frühling konnten wir in Zusammenarbeit der ZHAW Winterthur einen Prototyp für eine Instandhaltungssoftware entwickeln. Diese ist jedoch aufgrund ihrer Komplexität für den Betrieb beim DVZO nicht betreibbar. Die Kosten würden jeglichen Rahmen sprengen. Die Zürcher Museumsbahn (ZMB) zeigte ebenfalls Interesse an der Software. Dank diesen neuen Ressourcen konnten wir zusammen mit der ZMB die Software so anpassen, dass die bereits geleisteten Arbeiten und die Erfahrungen vollumfänglich übernommen werden

können. Die neue Software kann nun mit sehr tiefen Kosten betrieben werden. Zuzüglich zur ZMB werden die SBB Historic, die Dampfbahn Ballenberg und die TR Trans Rail AG an der Software mitmachen. Gespräche mit weiteren Vereinen sind bereits geplant.

Das Ziel ist es, dass wir den Aufwand im Hintergrund auf ein erträgliches Volumen senken können. Dank der Software werden wir auch der Dokumentations- und Aufbewahrungspflicht gerecht. Weiter können wir die Instandhaltungskette von Mängelrapport bis zur Schlusskontrolle lückenlos dokumentieren und nachverfolgen.

Für die historischen Bahnen wird diese ein Meilenstein in der Instandhaltung sein. Die Beschaffung einer Instandhaltungssoftware auf dem freien Markt ist für die Vereine aus finanziellen Gründen mehrheitlich nicht möglich. Einige Vereine haben dies geprüft und wieder verworfen. Weiter zeigte sich das Problem, dass die Programme nicht für historische Fahrzeuge ausgerichtet sind, was grosse Anpassungen nach sich ziehen würde. Dies wiederum würde hohe Kosten verursachen. Wir gehen davon aus, dass wir Anfangs 2019 mit dem Hinterlegen der Daten in der neuen Software beginnen können.

Schenkung Hebeböcke durch die VBZ

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) schenkten Mitte Jahr dem DVZO 10 funktionierende Schlieren Hebeböcke. Dank diesen konnten wir die schweren Hebeböcke in Uster von der Langin die Rundremise zügeln. Neu können wir in Uster die langen Wagen mit sechs Hebeböcken anheben. Vier Hebeböcke gingen als Leihgabe ins Sihltal zur ZMB.

Zusammenarbeit mit Partnern und Vereinen

Seit anfangs 2018 hat sich die Zusammenarbeit zwischen der Technik DVZO und der ZMB vertieft. Nebst dem Know-How Austausch konnten auch Beschaffungen von Teilen gemeinsam erfolgen, was die Beschaffungskosten deutlich senkt. Mitte Jahr fand ein Gespräch mit dem technischen Leiter von SBB Historic statt. Dabei stellten wir einige Parallelen bei Problemen in der Instandhaltung fest. Wir möchten diesen Kontakt in den kommenden Monaten vertiefen.

Sehr erfreulich entwickelte sich die Zusammenarbeit mit der Firma Bieri Federn in Kriens und der RhB in Landquart. Bereits konnten dieses Jahr 16 Blattfedern und 19 Pufferfedern in Kriens aufgearbeitet und geprüft werden. Auch die RhB unterstützt uns äusserst stark. Die Qualität und der unkomplizierte – teilweise sogar kollegiale – Umgang mit beiden Firmen schätze ich sehr.

Team

In Bauma konnten wir dieses Jahr den Personalbestand in der Technik um zwei Mitglieder erhöhen. Leider ist jedoch die Anwesenheit von den Mitgliedern an den Bautagen verhältnismässig gering. Es wäre schön, wenn wir im neuen Jahr an den Bautagen jeweils mit mehr Personal an den Wagen arbeiten könnten.

Beim Team in Uster konnte der Bestand um drei Mitglieder erhöht werden. Der stetige Aufbau des Teams in Uster trägt bereits Früchte. So konnte bereits aus einem neueren Mitglied ein Projektleiter gewonnen werden.

Arbeitsicherheit

Für die Werkstätten in Uster und Bauma sind wir stetig dran, die Arbeitsbedingungen für unsere Mitglieder zu verbessern. Besonders in Bauma ist der Nachholbedarf relativ gross. Nachdem alle Arbeitsplätze mit den notwendigen Utensilien ausgestattet wurden, erfolgte im letzten Quartal die Ausrüstung der Mitglieder in Uster und Bauma mit neuen Anstoskappen.

Da wir in Bauma uns auch oftmals im Gleisbereich aufhalten, können unsere Mitglieder neu eine einheitliche Sicherheitsbekleidung (PSA) bestellen. Wir möchten mit diesem Schritt nebst der persönlichen Sicherheit auch die Präsenz der Technik auf dem Platz Bauma sichtbar stärken.

Zukunft

Da der C4 9394 wegen fehlenden Rädern erst auf den Winter 2019/2020 wieder in Betrieb genommen werden kann und der C6109 wie auch der C6075 eine Revision benötigen, gehe ich davon aus, dass auch im Jahr 2019 die Verfügbarkeit der Wagen nicht rosig sein wird.

In den ersten zwei Monaten im Jahr 2019 wird in Bauma die Malerei neu eingerichtet, da die heutige Einrichtung keinerlei Brandschutzeinrichtungen aufweist.

Wir hoffen, dass die Arbeiten am F204 im 2. Quartal abgeschlossen werden können und der Wagen dem Betrieb übergeben werden kann.

Schlusswort

Ich möchte mich bei unseren Mitgliedern in der Technik Uster und Bauma herzlichst für den Einsatz bedanken. Ohne den Einsatz jedes Einzelnen könnte ich hier nicht so viele positive Neuigkeiten erzählen. Wir dürfen auf die Technikcrew stolz sein. Was hier das ganze Jahr durch geleistet wird, ist nicht selbstverständlich. Für die kommenden Jahre bin ich zuversichtlich, dass wir die Herausforderungen und die daraus entstehenden Veränderungen gemeinsam bewältigen können. Einen weiteren grossen Dank geht an unsere Lieferanten und Partner, welche uns im 2018 finanziell, materiell und mit ihrem Knowhow stark unterstützt haben. Ohne ein solches Netzwerk wäre das Betreiben von einem solch komplexen Bereich schlicht nicht möglich.

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

Michael Bollmann,
Leiter Technik Wagen

Das letzte Jahr der Infrastruktur des DVZO in Eigenregie verlief, anders als die Jahre zuvor, ohne Grossprojekt. Die Infrastruktur hatte dennoch wie üblich viele verschiedene Aufgaben. Im Hintergrund haben wir parallel dazu in unzähligen Stunden gemeinsam mit der Sursee-Triengen-Bahn (ST) den Pachtvertrag für die Strecke ausgearbeitet und um Details gerungen. Zum Jahresende sind noch einige Punkte ungeklärt, aber der Vertrag ist nach zahlreichen Vernehmlassungsrunden unterschrieben, damit in Kraft getreten und wird im ersten Halbjahr 2019 noch in Details überarbeitet. Das reguläre Überwachungs- und Unterhaltungsprogramm wurde abgearbeitet: Dabei fanden, wie üblich, Messungen der Gleisgeometrie, des Schienenverschleiss und des Fahrdrachts mit dem Diagnosefahrzeug von SBB Infrastruktur statt. Die Zwischeninspektion der Ingenieurbauten war ebenfalls notwendig, es kamen aber zum Glück keine Überraschungen zum Vorschein. Die Hauptinspektion der Fahrleitung war ebenfalls nach fünf Jahren wieder fällig. Einige kleinere Mängel konnten direkt behoben werden und es zeigte sich, dass der Ersatz des Stahltragseils wegen Korrosion sowie Teile des Fahrdrachts und des Kettenwerks bald ins Auge gefasst werden müssen. Das Mähen der Böschungen fand erstmalig mit einem Fahrzeug Schiene-Strasse statt. Wegen der eingeschränkten Verfügbarkeit des Fahrzeugs

wurde die Mähaktion dieses Mal in zwei Etappen durchgeführt. Als kleinere Bautätigkeit konnten wieder zahlreiche Stösse verschweisst werden, die zu einem tieferen Unterhalt in Zukunft sowie zu einem besseren Fahrkomfort führen. Als weiterer Beitrag zu weniger Unterhaltsarbeiten wurden weitere Entwässerungsgräben eingedeckt. Die neu erstellte, historische Barrierensteuerung des Bahnübergangs Neuthal versah ihren Dienst bis zu einem Blitzschlag im Juni tadellos. Neben der teilweise defekten Steuerung riss die Fahrleitung in der Haltestelle Neuthal und musste von der Südostbahn vor den nächsten Fahrten wieder montiert werden. Ansonsten blieb der DVZO von grösseren Unwettern das zweite Jahr in Folge verschont. Unerfreulich war noch eine bis heute nicht ganz geklärte Aktion am Wochenende vor dem Fahrzeugtreffen in Oktober. Der vollautomatische Bahnübergang «Bussenthal», sowie jener in Emmenschloo machten sich mutmasslich selbstständig. Die vermutete Sabotage konnte schlussendlich weder bestätigt, noch verworfen werden. An der gleichen Stelle hatten wir im letzten Jahr publiziert, dass wir voraussichtlich im aktuellen Berichtsjahr die Sanierung des Bachdurchlass «Hansenried» und die Sanierung des Bahnübergangs «Mühle» durchführen werden. Ersteres gelang nicht wegen einer deutlichen Kostensteigerung sowie



Von Bäretswil her fährt ein Zug in die Station Neuthal ein.

der nach wie vor ausstehenden Bewilligung des Kantons Zürichs. Bei zweitem erreichten wir mit der Unterschrift aller landrechtlichen Änderungen auf dem Notariat wohl einen weiteren Meilenstein, aber die Sanierung wird sich noch bis ins Jahr 2019 ziehen. Auch die Grenzberreinigung im Hansenried zur Reduktion der Berechtigten auf dem Bahnübergang läuft immer noch: Die materielle Einigkeit ist erreicht, formell bleibt jedoch noch einiges offen. Durch die rege Bautätigkeit in Gleisnähe hatten wir auch wieder verschiedene Bauvorhaben gemäss Artikel 18m des Eisenbahngesetzes zu begutachten. Etwas überraschend bot ein neues Geschäftsfeld einige Male die Möglichkeit Einnahmen für die Infrastruktur zu generieren: Die Strecke konnte verschiedenen Gleismitern für Probefahrten zur Verfügung gestellt werden. Wie an der GV 2018 beschlossen, wird per Januar 2019 die ST den Hauptteil der Überwachung und des Unterhalts vom DVZO übernehmen. Die historischen Anlagenteile, sowie alle Fragen zum Grundeigentum werden jedoch beim DVZO verbleiben. Damit wird unsere Arbeit wohl weniger, aber nicht ganz wegfallen und insbesondere Fragen beim Grundeigentum werden uns weiter beschäftigen. Wir wünschen der ST viel Erfolg beim Bewirtschaften dieses

Kulturguts und freuen uns, wenn das hinterlassene Erbe in ähnlichem Sinn weitergepflegt wird und noch ausstehende Projekte umgesetzt werden können. Nennenswert ist neben dem bereits genannten Bachdurchlass «Hansenried» auch ein geplanter Holzschlag oberhalb des Dorfs Bauma sowie die Fertigstellung der Sanierung der Entwässerung im Bül. Zuletzt möchte ich es nicht versäumen mich bei verschiedenen Personen zu bedanken: Allen voran Lukas Trüb der trotz grossem Arbeitsanfall stets über die Strecke wacht und bei Problemen zur Stelle ist. Speziellen Dank gebührt auch Florian Vogel und Jonas Hostettler für die Leitung von Bautagen. Hansruedi Hänni hat sich im Hintergrund um die Zwischeninspektion und das Viadukt Neuthal gekümmert, wofür ich ihm danken möchte. Zuletzt möchte ich den vielen Mitgliedern danken, die unzählige Stunden Arbeit in die Strecke investiert haben. Neben der Mitarbeit an den Bautagen umfasst dies auch die monatlichen und ausserordentlichen Streckenkontrollen. Auch weiterhin ist der DVZO auf viele Interessierte an Bahninfrastruktur und materielle Zuwendungen angewiesen, zumal wir auch weiterhin historische Projekte in Angriff nehmen werden.

Christian Schlatter,
Leiter Infrastruktur



Lukas Trüb und Christian Schlatter haben sich seit 2014 der Infrastruktur des DVZO angenommen.

Liegenschaften

Bäretswil

Die elektrischen Anlagen konnten im Berichtsjahr noch nicht saniert werden. Wir erwarten noch eine weitere Konkurrenz-Offerte

Wald

Der extrem starke Sturm vom Januar 2018 hat ein Remisen-Tor stark eingedrückt und beschädigt. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich begutachtete den Schaden und beteiligte sich mit knapp der Hälfte an den Reparaturkosten.

Anfangs Dezember mussten gleisseitig wieder Fensterscheiben ersetzt werden, welche durch gezielte Schotterstein-Würfe zu Bruch gingen. Bei der KAPO Zürich wurde Anzeige erstattet.

Kurz vor Weihnachten erreichte uns die Meldung, dass vom Dachfirst her Regenwasser in die Remise tropft, wo der SOB-Triebwagen 5 restauriert wird. Unmittelbar danach konnte der örtliche Dachdecker das Leck beheben.

Robert Meier,
Liegenschaften



Eine Station der «Eisenbahn-Zeitreise»: Das Streckenläuferhäuschen

Der Anfang des Jahres 2018 stand ganz im Zeichen der Rettung des Streckenläuferhäuschens von Eglisau. Dick eingewachsen im Efeu stand dieses Häuschen verwaist auf der Ostseite des Bahnhofs Eglisau. Eine Anfrage bei SBB-Immobilien ergab, dass das Häuschen nicht mehr benutzt wurde, und wir es retten durften. Mit Heckenschere und Säge wurde das Objekt von seinem grünen Mantel befreit und für den Abtransport nach Bauma bereit gemacht. Ich hatte einen Reporter des Zürcher Unterländer auf den bevorstehenden Transport aufmerksam gemacht, und dieser fand die Geschichte des Hausumzugs von Eglisau nach Bauma so spannend, dass er in der Zeitung einen Bericht darüber verfasste. Nach Erscheinen des Berichtes und noch bevor wir das Häuschen nach Bauma transportieren konnten, meldete sich ein Eglisauer Schreinermeister, der sich bereit erklärte, das Häuschen fachmännisch und gratis zu restaurieren. Ein absoluter Glücksfall, beliefen sich doch somit die Kosten für die Rettungsaktion des Streckenläuferhäuschens auf null Franken. In Bauma bereitete ich einen Platz im Depotareal für das Häuschen vor, wir konnten es gerade in den entstehenden Bahnhofsrundgang integrieren. Ich erstellte ein kleines Fundament, und gleichzeitig räumten wir im hinteren Bereich des Depotareals auf. Parallel dazu entstand in Eglisau bei Schreinermeister Wolf ein kleines Bijou. Das Häuschen erstrahlte nach zwei Monaten in seinem historischen Kleid und war zum Transport nach Bauma bereit. Final wurde das Dach fachmännisch mit einem einfachen Biberschwanz gedeckt. Rechtzeitig auf den Bahnhofsrundgang war es zugubereit und bereichert seither unser Depotareal als Zeuge



Geschenkt: Zwei funktionstüchtige Abläutglocken

einer Kategorie von Bahnweckkleinbauten, die einst zu hunderten entlang den schweizerischen Bahngleisen standen. Auch dieses Jahr erhielten wir viele Anfragen und Angebote von historischen Eisenbahnobjekten. Preisabklärungen und Besichtigungen vor Ort wurden durchgeführt, und häufig musste abgesagt werden, weil es sich der DVZO nicht leisten kann, für viel Geld historische Objekte zu erwerben, die schon in der Sammlung vorhanden waren. Dennoch gab es einen Zuwachs von diversen Ölkannen und Lampen und zwei funktionstüchtigen Abläuteglocken, da die Objekte als Schenkung in unsere Sammlung aufgenommen werden konnten. Die Streckenübernahme und Verpachtung an die Sursee-Triengen-Bahn stellte uns vor die grosse Aufgabe, ein historisches Inventar über unsere Strecke zu erstellen, damit wir den historischen Charakter unserer Strecke über die neue Betriebsform hinaus gewährleisten können. Wir sassen einige Male zusammen, und schliesslich erstellte Fabian Sollberger in minutiöser Arbeit ein Inventar, das alle historischen Elemente und Begebenheiten unserer Strecke beschreibt. Eine riesengrosse Leistung, woraus ein wichtiges Regelwerk für unsere Strecke entstand. Es ist herrlich zu spüren, wie viele DVZO-Mitglieder die Eisenbahnhistorie leben und mitgestalten, und einmalig zu sehen, was daraus entstehen kann. Das Mosaik der Eisenbahngeschichte zum Erleben ergänzt sich kontinuierlich Stein um Stein.

Daniel Rutschmann,
Koordinator historische Projekte DVZO

Vorstand

Reorganisation Vereinsleitung	angefangen	Eigenleistung
Regelung diverser Nachfolgen	angefangen	Eigenleistung

Betrieb

Fahrzeugtreffen 2018	abgeschlossen	Eigenleistung
Jubiläumswochenende 2019	angefangen	Eigenleistung
Spezielle Fahrsonntage 2019	angefangen	Eigenleistung
EVU-Status ablösen	abgeschlossen	Eigenleistung

Technik Rollmaterial

Packwagen F204	angefangen	Eigenleistung
Neue Wagenbeleuchtung	angefangen	noch keine Kosten
Feldschlösschen-Bierwagen	angefangen	Fremdfinanzierung
Radsatzbeschaffung	angefangen	Eigenleistung
Neubandagierung & techn. Prüfung Achsen	angefangen	Eigenleistung
Software Wagentechnik	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung

Infrastruktur

Verpachtung DVZO-Strecke	angefangen	
--------------------------	------------	--

Immobilien

Benutzungsreglement Historische Bahnhofshalle	angefangen	keine Kosten
Beteiligung an Busbahnhof Bauma	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung

Historische Projekte

Rundgang «Eisenbahn-Zeitreise»		abgeschlossen fremdfinanziert & Eigenleistung
Depotareal Bauma 2020	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerk Bäretswil	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Stellwerk Uster	angefangen	fremdfinanziert & Eigenleistung
Streckenwärterbude	abgeschlossen	fremdfinanziert & Eigenleistung



Finanzen

Im vergangenen Jahr konnte das Projekt Bahnhofshalle auch buchhalterisch endlich abgeschlossen werden. Mit der Verrechnung der Beiträge und Spenden mit dem Bauprojekt ist die Bilanzsumme massiv reduziert worden. Das Projekt «Depotareal Bauma 2020» hinterlässt die ersten «Spuren» in der Buchhaltung. Durften doch im abgelaufenen Jahr einige Spenden verbucht werden. Beeindruckend sind die Eigenleistungen der Hauptakteure, betragen diese vorsichtig berechnet bereits mehr als CHF 200'000.–. Ansonsten war es finanziell ein «normales» Jahr. Der Cash-Flow ist allerdings wiederum negativ, entwickelt sich aber in Richtung einer schwarzen Null.

Cashflow	2018	2017
Jahresergebnis	-44'285.41	-27'046.28
+ Abschreibungen	62'099.00	70'402.02
	17'813.59	43'355.74
Aktivierung Gleis 1 Bäretswil	–	-70'000.00
1. Tranche Kessel Lok 10	-23'085.42	–
Rückzahlung Bundesdarlehen	-11'170.00	-11'170.00
Cashflow	-16'441.83	-37'814.26

Jetzt hoffe ich, dass die Entwicklung auch im Jahr 2019 anhält.

Andreas Hurt, Finanzen

Bilanz	31.12.2018	31.12.2017
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel (Post/Bank)	479'615.74	301'403.98
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18'102.55	21'046.98
Delkredere	-5'000.00	0.00
übrige kurzfristige Forderungen	501.05	500.90
Vorräte	24'701.00	19'701.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	49'188.62	21'490.35
Total Umlaufvermögen	567'108.96	364'143.21
Anlagevermögen		
Beteiligungen 2.1.	500.00	500.00
Rollmaterial 2.2.	53'444.00	73'343.00
Werkstatt/Übriges Anlagevermögen 2.3.	61'410.00	71'510.00
Bahnanlagen 2.4.	521'621.64	310'462.48
Immobilie Sachanlagen 2.5.	1'136'340.00	5'617'339.74
Immaterielle Anlagen	1.00	1.00
Total Anlagevermögen	1'773'316.64	6'073'156.22
Bilanzsumme	2'340'425.60	6'437'299.43
Passiven		
Fremdkapital		
Kurzfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen 2.6.	116'932.64	128'798.03
kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten 2.7.	0.00	250'000.00
Passive Rechnungsabgrenzungen	44'689.37	70'700.00
	161'622.01	449'498.03
Langfristiges Fremdkapital		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfristig 2.8.	89'450.00	100'620.00
Total Fremdkapital	251'072.01	550'118.03
Projektspenden/Unterhaltsfonds		
Rückstellung Unterhalt 2.9.	121'827.40	121'827.40
Unterhaltsfonds 2.10.	146'277.08	144'362.50
Projektbezogene Spenden/Beiträge 2.11.	536'393.10	5'402'898.60
Total Anlagevermögen	804'497.58	5'669'088.50
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	218'092.90	245'139.18
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften	1'111'048.52	0.00
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	-44'285.41	-27'046.28
Bilanzsumme	2'340'425.60	6'437'299.43

Erfolgsrechnung	2018	2017	Budget 2019
Fahrbetrieb			
Einnahmen	272'590.27	344'078.24	260'000.00
Betriebsaufwand	-61'815.01	-131'965.49	-70'000.00
	210'775.26	212'112.75	190'000.00
Gastronomie			
Einnahmen	53'776.40	49'211.33	50'000.00
Wareneinkauf	-28'821.56	-22'609.49	-23'000.00
Betriebsaufwand	-2'357.39	-7'379.86	-2'000.00
	22'597.45	19'221.98	25'000.00
Souveniershop			
Einnahmen	18'382.57	23'578.13	20'000.00
Wareneinkauf	-4'667.31	-10'560.40	-10'000.00
	13'715.26	13'017.73	10'000.00
Diverses			
Wirtschaftsbetrieb Bauma	2'007.01	1'850.00	3'000.00
Uniformen	209.51	261.17	500.00
Übriger Erlös	2'624.31	8'420.01	15'000.00
	4'840.83	10'531.18	18'500.00
Total Betriebserlös	251'928.80	254'883.64	243'500.00
Betriebsaufwand			
Personalkosten			
Reisedienst/Ausbildung/Sekretariat/diverses	-11'688.65	-25'535.20	-45'000.00
Übriger Personalaufwand	-8'100.00	-8'400.00	-14'100.00
	-19'788.65	-33'935.20	-59'100.00
Raumkosten			
Remise Bauma	-4'834.34	-3'828.00	-4'000.00
Bahnhofhalle Bauma	-6'034.35	-6'050.77	-7'000.00
Archiv Bauma	-3'858.60	-3'404.39	-4'000.00
Remise Uster	-39'257.85	-27'260.00	-27'000.00
Remise Wald	-11'257.61	-14'089.30	-5'200.00
	-65'242.75	-54'632.46	-47'200.00
Kapitalaufwand/-ertrag			
Bank-/PC Spesen	-716.00	-496.88	-500.00
Zins-/Wertschriftenertrag	20.45	20.45	100.00
	-695.55	-476.43	-400.00
Infrastruktur			
Unterhalt	-37'062.40	-64'364.34	-23'000.00
Netzanschluss SBB	-42'508.31	-45'076.58	-18'125.00
	-79'570.71	-109'440.92	-41'125.00
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-23'651.34	-23'186.63	-14'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-35'751.61	-16'409.07	-25'600.00
	-59'402.95	-39'595.70	-39'600.00
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-54'318.42	-59'275.82	-172'000.00
Entnahme Fonds	0.00	36'000.00	50'000.00
	-54'318.42	-23'275.82	-122'000.00

	2018	2017	Budget 2019
Abschreibungen			
Abschreibungen	-62'099.00	-70'402.02	-60'000.00
Versicherungen	-62'099.00	-70'402.02	-60'000.00
Versicherungen Betrieb	-11'450.50	-11'086.20	-11'000.00
Sachversicherungen	-9'027.95	-7'914.10	-8'000.00
Verwaltungskosten	-20'478.45	-19'000.30	-19'000.00
Allgemeine Verwaltungsspesen	-12'727.61	-14'170.12	-9'000.00
Generalversammlung	-4'870.00	-5'185.00	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-1'610.08	-1'003.28	-1'000.00
Werbeaufwand	-19'207.69	-20'358.40	-15'000.00
Werbeaufwand	-25'140.87	-9'904.23	-10'000.00
Printmedien/Internet	-11'812.50	-13'596.30	-17'600.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	0.00	-2'318.00	0.00
Inserateinnahmen	14'812.82	20'188.98	18'000.00
Ausserordentlicher/ Periodenfremder Erfolg	-22'140.55	-5'629.55	-9'600.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-5'539.25	0.00	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	19'443.38	500.00	0.00
	13'904.13	500.00	0.00
Total Betriebsaufwand	-389'040.59	-376'246.80	-413'025.00
Ordentliches Betriebsergebnis	-137'111.79	-121'363.16	-169'525.00
Liegenschaften			
Bahnhof Bärethwil			
Mieteinnahmen	14'200.00	12'880.00	15'000.00
Unterhalt	-4'210.81	-11'008.31	-4'000.00
Baurecht/Pachten	9'989.19	1'871.69	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
Liegenschaftenerfolg	26'106.99	17'989.49	27'000.00
Betriebserfolg	-111'004.80	-103'373.67	-142'525.00
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge/Spenden			
Mitgliederbeiträge	47'050.00	48'390.00	47'000.00
Spenden	20'273.05	28'220.25	25'000.00
Eisenbahn-Amateur	67'323.05	76'610.25	72'000.00
Abonnements-Zahlungen	10'610.00	11'204.16	11'000.00
Aufwendungen EA	-11'213.66	-11'487.02	-10'500.00
Vereinsserfolg	-603.66	-282.86	500.00
Ergebnis (+ Gewinn/ - Verlust)	-44'285.41	-27'046.28	-70'025.00

Anhang zur Jahresrechnung

1. Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

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

Flüssige Mittel

Die Flüssigen Mittel werden zum Nominalwert bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

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-/Dienstfz.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2018	40'404	21'912	11'027	73'343	-16'505	56'838
Zugänge	23'085			23'085	-48'927	
Abgänge/Verrechnungen	-23'085			-23'085		
Wert vor Abschreibung	40'404	21'912	11'027	73'343	-65'432	7'911
Abschreibungen	-12'799	-4'700	-2'400	-19'899		-19'899
Wert 31.12.2018	27'605	17'212	8'627	53'444	-65'432	-11'988

2.3 Werkstatt übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2018	46'600	20'700	4'210	71'510	-	71'510
Zugänge	-	-	-	-	-	-
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	46'600	20'700	4'210	71'510	-	71'510
Abschreibungen	-4'700	-4'500	-900	-10'100		-10'100
Wert 31.12.2018	41'900	16'200	3'310	61'410	-	61'410

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Bhf. Bauma divers	Depot 2000	BUe	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 1.1.2018	192'203	725	5'055	113'203	311'186	-45'199	265'987
Zugänge	-	234'267	8'268	-	242'535	-395'514	-152'979
Abgänge/Verrechnungen	-	-	-	-	-	-	-
Wert vor Abschreibung	192'203	234'992	13'323	113'203	553'721	-440'713	113'008
Abschreibungen	-19'400	-	-1'100	-11'600	-32'100		-32'100
Wert 31.12.2018	172'803	234'992	12'223	101'603	521'621	-440'713	80'908

2.5 Liegenschaften

Bruttowerte (in CHF)	Bahnhofshalle	Baudienstmagazin	Bhf Bärethwil	Stellwerk Bärethwil	Posten 98	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
GVZ-Werte	4'786'000	120'000	750'000	45'000	50'000			
Stand 1.1.2018	5'560'612	31'400	24'600	1	1	5'616'614	-5'281'036	335'578

Im ersten Quartal 2018 wurde das Projekt «Bahnhofshalle» fertig abgerechnet und der Baukredit vollständig zurück bezahlt.

In diesem Zusammenhang wurden alle Gebäude neu einheitlich mit 20% des GVZ-Wertes bewertet.

Daraus resultiert eine Bewertungsdifferenz von CHF 1'111'049.52, welche in der Position «Reserven aus Neubewertung Liegenschaft» ausgewiesen ist.

Wert 31.12.2018	957'200	27'000	133'140	9'000	10'000	1'136'340	-	-
------------------------	----------------	---------------	----------------	--------------	---------------	------------------	----------	----------

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 117 teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 106, Tilgung 2019 des Bundesdarlehens TCHF 11.

2.7. Verzinsliche Verbindlichkeiten

Der Kredit für die Zwischenfinanzierung des Hallenprojektes Bauma konnte Ende Februar 2018 vollständig getilgt werden.

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 31'000; Weissenbachbrücke CHF 90 000.

2.10. Unterhaltsfonds

Im Laufe des Jahres wurde der Unterhaltsfonds mit TCHF 23 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.

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:

bis 06/18: Max Wittwer, Weisslingen
Stv.: Peter Fischer, Winterthur*

Technik Wagen:

Michael Bollmann, Ammenswil AG
Stv.: vakant

Infrastruktur:

Christian Schlatter, Zürich
Stv.: Lukas Trüb, Trüllikon*

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:

Cornelia Nufer, Wetzikon
Stv.: Beat Hauser, Bauma

Buffetwagen:

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

Dampflädeli:

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

Baudienst:

Lukas Trüb, Trüllikon

Technik Werkplatz Uster:

bis 06/18: 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, Zürich

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, Trüllikon

Uniformenverwaltung:

Amos Calamida, Rüti
Stv.: Michael Manser, Uster

Intervention:

Michael Bollmann, Ammenswil AG

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



Im April 2018 werden die neuen Depottore in Bauma montiert



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

