



Editorial des Vorstands	Seite	3	Personaleinteilung + VTE Personal	Seite	13
Administration	Seite	4	Werkplatz Uster	Seite	14
Reisedienst	Seite	5	Triebfahrzeuge Uster	Seite	15
Betrieb	Seite	6	Depotareal Bauma 2020	Seite	16
Liegenschaften	Seite	7	Werkplatz Bauma + Zugpersonal	Seite	18
Infrastruktur	Seite	8	Oldtimer-Postautobetrieb	Seite	19
Gastronomie + Dampfplädeli	Seite	9	Technik Wagen	Seite	20
Rottenwagen + Perronbeiz	Seite	10	Marketing	Seite	21
Stationspersonal	Seite	11	Jahresrechnung	Seite	22-26
Triebfahrzeuge Bauma	Seite	12	Revisions-Bericht	Seite	27



Impressum

Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO

Adresse

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

Redaktion und Koordination

DVZO, Martina Ladu-Züger, CH-8494 Bauma

Lektorat

DVZO, Hugo Wenger, CH-8635 Dürnten

Gestaltung

DVZO, Gabriela Müller, CH-8165 Schöfflisdorf

Fotografien (Bildnachweis)

Hugo Wenger Titelbild, S. 2, 3, 16, 26,
Marc Aeschlimann S. 5, 8, 27, Pascal Zingg S. 9,
Christian Krähenbühl S. 11, Gert Nattefort S. 14, 15,
Lukas Trüb S. 18, Thomas Schweizer S. 11, 19,
Michael Bollmann S. 21, Dominic Trachsel Rückseite

© Jahresbericht 2024:

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.

«Je tiefgründiger die Wahrheit in einem kreativen Werk ist, desto länger wird es leben.» soll einst Charlie Chaplin geäußert haben. Wir finden dies auch, denn der DVZO ist in seiner Gesamtheit ein kreatives Werk, geschaffen von uns allen. Der Verein darf schon auf 55 Jahre intensive Tätigkeit zurückblicken. Und hat in dieser Zeit viel erreicht im Einsatz für den lebendigen Erhalt des Kulturgutes Eisenbahn. Eine Leistung, um die uns viele beneiden. Und die Mitglieder setzen weiterhin alles daran, dass unsere historische Eisenbahn noch lange betriebsstüchtig aktiv bleibt und mit einem interessanten Angebot die Besucher erfreuen kann.

Was alles in den 366 Tagen des Jahres 2024 im Verein und Betrieb geleistet wurde, zeigen die nachfolgenden Berichte aus den verschiedenen Bereichen unserer Bahn. Eine spannende Lektüre, zu der wir Ihnen viel Vergnügen wünschen. Darin können Sie auch lesen, dass wir mit unserem anfor-

derungsvollen Werk gut unterwegs sind. Dies obwohl wir uns in einem nicht einfacher werdenden Umfeld bewegen und als Institution, welche auf Freiwilligkeit basiert, noch stärker behaupten müssen. Dass es der Vereins- und Betriebsleitung mit viel Umsicht und gesundem Menschenverstand immer wieder aufs Neue gelingt, gesetzliche, technische und betriebliche Vorgaben einzuhalten, aber die Freude an einem zielgerichteten Hobby nicht zu trüben, verdanken wir auch Ihnen allen, verehrte Mitglieder, Gönner und Sympathisanten des DVZO. Ihr Engagement bringt uns gemeinsam vorwärts.

Ihr DVZO-Vorstand.



Das Jahr 2024 war wiederum ein intensives Jahr und der Kundenkontakt über E-Mail und vereinzelt auch via Telefon war sehr gross. Viele Anfragen betrafen die regulären Sonntagsfahrten, Fragen betreffend Reservationen oder Extrafahrten. Die verschiedenen Angebote von Bahn, Oldtimerbus und speziellen Brunch-/Lunchfahrten veranlassten viele Kunden zu Nachfragen.

Diese nahmen einen grossen Teil meiner Zeit in Anspruch. Solche Anfragen werden in der Regel innert 24 Stunden beantwortet, da die Kunden oft auch knapp vor dem Termin noch Fragen haben. Das rasche Antworten wird sehr geschätzt und die Leute sind froh um diesen Service. Da ist es aber gleichzeitig nicht immer einfach, dass sich die Kunden nicht zu sehr an einen so kurzfristigen «Service» gewöhnen. Denn plötzlich kamen sonntags eine Stunde vor Abfahrt noch Fragen oder Mitteilungen. Da muss man dann die Leute auch mal wieder an die gesetzten Termine erinnern und festhalten, dass auch unser Mail-Account nicht 24 Stunden besetzt ist. Im Grossen und Ganzen kommt aber immer viel Wertschätzung und Zufriedenheit zurück und das macht es für mich auch schön, so an der «Front» arbeiten zu dürfen.

Mitgliederentwicklung

Kategorie	Stand 01.01.24	Stand 31.12.24	Differenz
Aktivmitglieder	200	188	-2
Ehrenmitglieder	34	34	0
Gönnermitglieder	101	87	-14
Jugendmitglieder	5	6	+1
Kollektivmitglieder	11	10	-1
Passivmitglieder	519	445	-74
Total	870	770	-100

Die Mitgliederentwicklung zeigte in diesem Jahr leider deutlich in eine Richtung, nämlich abnehmend. Die Zahlungsmoral war leider weiterhin ein grosses Problem und wenn dann irgendwann die Mahnung ins Haus flatterte, reagierten doch so einige mit Unzufriedenheit und Unverständnis. Vor allem bei den Passivmitgliedern war weiterhin der Tenor, dass der Beitrag von 90 Franken zu hoch sei und sie aus diesem Grund austreten möchten. Gerade säumige Mitglieder sahen da oft keinen Grund, die angestauten Beiträge noch zu zahlen und forderten den sofortigen Austritt. Da brauchte es viel Einfühlungsvermögen, um die Situationen zu klären. Das gelang oft, aber nicht immer. Und so mussten einige mit sofortiger Wirkung aus dem Verein ausgeschlossen werden. Es ist zu hoffen, dass die Bereinigung nun abgeschlossen ist und wieder etwas Ruhe einkehrt.

Im vergangenen Vereinsjahr sind folgende langjährige Mitglieder verstorben:

Eduard (Edi) Stähelin, Rüti (Präsident DVZO von 1972-1975)
 Max Heller, Wetzikon (Lokführer und Verantwortlicher Technik im DVZO der ersten Stunde)
 Urs Schaffer, Zürich (langjähriger Mitarbeiter im Betrieb)
 Peter Geering, Bauma
 Alfred Dübendorfer, Wetzikon
 Peter Waldvogel, Wetzikon
 Heinz Honegger, Riedikon-Uster
 Peter Michel, Effretikon
 André Szodoray, Effretikon
 Brigitte Schärer, Wolfertswil
 Werner Forster, Hinwil

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

Fürs neue Jahr 2025 wünsche ich mir, dass wir alle zusammen am gleichen Strick ziehen und zusammen wieder neue Leute für den Verein gewinnen können. Sei es als Mitarbeitende oder als Passivmitglieder. Wir brauchen alle, um auch weiterhin den Betrieb in diesem Umfang erfolgreich stemmen zu können.

Martina Ladu
 Leitung Administration

Unsere Dampfbahn erfreute sich im Berichtsjahr wiederum grosser Beliebtheit. Sowohl Einzelreisende wie organisierte Gruppen nahmen unsere fahrplanmässigen Angebote gerne an. Die Nachfrage nach ganzen Extrazügen blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert, leider konnten aber nicht alle gewünschten Fahrleistungen erbracht werden.

Während der Fahrmonate und insbesondere im Laufe des intensiven Fahrbetriebs im September und Oktober nahmen die tägliche telefonische Entgegennahme von allerlei Kundenanfragen und die Bearbeitung von Reservationen für Gruppen einen bedeutenden Teil der zeitlichen Aufwände in Anspruch. Die unterschiedlichen Fahrzeugeinsätze und Kombinationsmöglichkeiten mit dem Oldtimerbus veranlassten viele Kunden zu Nachfragen.

Während der Fahrsaison konnten sieben Extrafahrten auf unserer Stammstrecke und vereinzelt auf dem Netz der SBB durchgeführt werden, wobei sich die Fahrten ausgerechnet auf den schon fahrintensiven Herbst konzentrierten. Diese Konstellation brachte Betrieb, Personal und Technik an die Grenzen dessen, was ein ehrenamtlich tätiger Verein noch zu leisten vermag. So musste Mitte Jahr durch die Betriebsplanung ein Buchungsstop für Extrafahrten für das Jahr 2024 verhängt werden, was sich natürlich in der Anzahl durchgeführter Fahrten niederschlug. Zu den Extrafahrten kamen Gruppenfahrten mit Oldtimerbussen und einige Hallenanlässe und Arealführungen im Bahnhof Bauma hinzu.

Viele dieser Arrangements wurden in Kombination mit gastronomischen Angeboten bestellt. Die mit viel Engagement arbeitende Gastronomie unseres Vereins stellte gerade bei Anlässen in der Historischen Bahnhofhalle Bauma ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis und begeisterte die Gäste.

Die bewährte Zusammenarbeit mit dem Museum Neuthal (Textil- & Industriekultur) haben wir im Berichtsjahr fortgeführt. Die Führungen für Gruppen waren im Berichtsjahr allerdings nicht mehr in dem Umfang gefragt wie in den Vorjahren.

Wiederum erwies sich die Personalsuche für Extrafahrten, aber auch für die technischen Vorbereitungen des Rollmaterials, als die grösste Herausforderung. Es wird wohl weiterhin eine zentrale Aufgabe sein, eine Balance zwischen den Kundenbedürfnissen und den personellen Möglichkeiten unseres Vereins zu finden, die beide Seiten zufriedenstellt.

Zu den Extrafahrten kamen Arrangements für Gruppen in den Regelzügen und neu auch im Samichlaus Express hinzu, oft auch in Kombination mit den Angeboten unserer Gastronomie oder der örtlichen Restaurants. Vom Angebot von reservierten Sitzplätzen für Gruppen profitierten im Laufe der Saison wiederum mehrere Tausend Fahrgäste. Die seit zwei Jahren bestehende Kontingentierung von Gruppen-

reservationen verursacht einen erhöhten administrativen Aufwand, es konnten aber alle Reservierungswünsche erfüllt werden.

Die Zusammenarbeit mit den Aktivmitgliedern an der Front war an allen Anlässen ein Grund zur Freude. Auch die Gäste an den Extrafahrten und Führungen zeigten sich vom Angebot und Engagement tief beeindruckt und bedankten sich herzlichst dafür.

Mit diesen Zeilen verabschiede ich mich vom DVZO und der Tätigkeit im Reisedienst. Es war mir eine Ehre, Teil dieser grossartigen Museumsbahn zu sein. Mit der Übernahme des Reisedienstes durch ein kommerzielles Bahnunternehmen mit regelmässigen Schalteröffnungszeiten und täglicher Telefonbetreuung wird die Kundenberatung des DVZO gestärkt und ein spürbarer Mehrwert für die Besteller von Extrafahrten geschaffen. Ich wünsche meinen Nachfolgern Freude und Erfüllung an den Aufgaben und dem DVZO weiterhin viel Erfolg bei seinen grossen und kleinen Projekten.

Roger Bennet



Nach einem herausfordernden Jahr 2023 konnten wir die nun vergangene Saison mit etwas mehr Ruhe angehen. Dank der bereits gesammelten Erfahrungen innerhalb unseres jungen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) konnten viele Prozesse in der Winterpause angepasst und durch die in den vergangenen Jahren gewonnene Routine im Betrieb umgesetzt werden. Mit einer vorausschauenden Planung und einem engen Austausch mit allen Beteiligten konnten wir sodann die Saison 2024 souverän meistern.

In der Winterpause beschäftigte uns die Revision der Betriebsvorschriften, da eine neue Ausgabe der Fahrdienstvorschriften (FDV) herausgegeben worden ist. Durch die zum Teil fehlenden Ressourcen in der Leitung EVU war die Revision personalseitig und aufgrund der vielen Anpassungen zum Teil erschwert. Dank der Beteiligung vieler konnten wir nun die Betriebsvorschriften vom BAV absegnen lassen, was teilweise Geduld in Anspruch genommen hat. Etwas verspätet konnten wir diese im Sommer in Kraft setzen. An dieser Stelle einen herzlichen Dank an alle Beteiligten.

Bevor die Saison offiziell starten konnte, haben die traditionellen Praxistage im April stattgefunden. Erstmals seit längerem wurden die Praxistage so gestaltet, dass das gesamte Personal bei einem allgemeinen Teil beisammen war. Anschliessend wurden die einzelnen Themen der jeweiligen Ressorts spezifisch in kleineren Gruppen thematisiert. Am Nachmittag hat die «traditionelle» Praxisfahrt für das Zugpersonal stattgefunden, beispielsweise um das «handgebremste Fahren» wieder aufzufrischen.

Im April wurde während einer Nacht die Dampflokomotive Ed 3/4 Nr. 2 in kaltem Zustand nach Uster überführt. Für die Überführung nach Uster wurde der Tem III Nr. 354 eingesetzt. Bei dieser Gelegenheit konnten wir den bereits eingespielten Prozess für «Fahrten ohne ausreichendes Zugbeeinflussungssystem» anwenden und die Dampflokomotive problemlos nach Uster bringen. Wir hoffen, dass wir die Dampflokomotive Nr. 2 zeitnah nach Bauma rücküberführen können, um diese im Betrieb einzusetzen.

Am 05. Mai konnte die Fahrsaison rechtzeitig starten. Zwei Wochen später erfolgte eine Dampffahrt zum Bahnparkfest in Brugg. Unter der Projektleitung von Philipp Meier war dieser «Dampfschnellzug» sowohl betrieblich als auch

kommerziell ein Erfolg. Die kurze, aber schöne Komposition, gebildet aus dem Gepäckwagen FZ und den beiden schweren Personenwagen C war bereits einige Tage vor der Fahrt ausgebucht. Wieder in Bauma zurück, empfing uns ein technischer Kontrolleur von SBB-Infrastruktur und attestierte den guten Zustand des eingesetzten Rollmaterials.

Der Heizer- & Lokführer-Kurs wurde in der Saison 2024 zwei Mal durchgeführt. Die Beliebtheit dieser Art Kurse bestätigte sich auch dieses Mal, so waren sie weit im Voraus ausgebucht. Während zwei Wochenenden konnten die Kursteilnehmenden ihren Kindheitstraum erfüllen. Zum Teil waren auch «Wiederholungstäter» mit dabei.

Im August haben unsere Dampflokomotiven ihre Sommerpause eingezogen. Um den «Elektroaugust» bewältigen zu können, haben uns zwei Partner unterstützt: Am ersten Augustsonntag wurde der Triebwagen CFe 2/4 Nr. 101 als Zug 2 eingesetzt. Am dritten Augustsonntag kam der Gepäcktriebwagen De 4/4 Nr. 1679 von SBB Historic (Team Winterthur) zu uns als Gast. Der De 4/4 Nr. 1679 ist darauf von uns mit einer historischen DVZO-Komposition als Zug 2 eingesetzt worden. Neben den Gastfahrzeugen wurde jeweils der Tem III Nr. 354 als Zug 1 eingesetzt. Erstaunlicherweise waren die Gastfahrzeuge bei den Frequenzen weniger beliebt als der DVZO-eigene Zug.

Für das gut etablierte Angebot im September und Oktober mit Fahrten an jedem Sonntag war das Wetter nicht immer ideal, was sich in den Fahrgastzahlen bemerkbar machte. Am Bettag und dem darauffolgenden Sonntag war der Verein Dampfgruppe Zürich bei uns mit ihrer Dampflokomotive E 3/3 Nr. 8512 zu Gast. Es wurde die Gelegenheit genutzt und somit standen am Bettag vier Dampflokomotiven unter Dampf. Zum gewohnten Angebot wurde ein dritter Zug als «GmP» geführt. Im «GmP»-Zug wurde der frisch revidierte Feldschlösschen-Güterwagen eingereiht, welcher am Vortag mit dem Tem III Nr. 354 von Uster nach Bauma überführt worden ist. Die schöne stilgerechte Komposition konnte unsere Reisenden, aber auch die anwesenden Fotografen begeistern. Zusätzlich war am Bettag unser «Tiger» E 3/3 Nr. 8518 im Rangier- und Schiebedienst im Einsatz.

Im November erfolgten noch verschiedene Überführungs- und Instruktionsfahrten nach Hinwil und retour. Einerseits

Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Einsatztage	Anheizzyklen*	Kilometerleistung	davon geschleppt
Ed 3/3 401	17	13	994.4	/
E 3/3 8518	14	10	818.4	/
Eb 3/5 9	11	8	720.8	/
Ed 3/4 2	0	0	22.5	22.5
Tem ^{'''} 354	22**	/	552.3**	/
Tm ^{'''} 9529	2**	/	133.8**	/
Ee 3/3 16363	/	/	/	/

*Als Anheizzyklus gilt eine Anheizung des Dampfkessels aus kaltem Zustand bis Betriebsdruck.
Mehrere aufeinanderfolgende Einsatztage gelten als ein einziger Anheizzyklus.
**nur Streckendienst ohne Rangierleistungen im Bahnhof Bauma.

um angehendes Lokpersonal zu instruieren und Praxis sammeln zu können, und andererseits um drei neue Güterwagen in Hinwil abzuholen, welche die Wagentechnik und das Depotareal-Projektteam zu guten Konditionen von Anbietern übernehmen konnten.

Der Samichlaus-Express war wieder ein Erfolg. Obwohl das Angebot in den letzten Jahren stetig erweitert wurde, waren alle Züge etwa einen Monat im Voraus schon ausgebucht. Dadurch hat man kurzfristig die Entscheidung gefällt, einen zusätzlichen Wagen einzureihen. Als Folge davon musste die Dampflok Eb 3/5 Nr. 9 für den schweren Zug zum Einsatz kommen. Alle Plätze wurden im Vorverkauf verkauft, somit blieb für Spontanreisende nur noch die Mitfahrt im Gepäckwagen übrig. Dank des eingeplanten Schiebedienstes konnten alle Fahrten pünktlich durchgeführt werden. Auch wenn das Wetter leider nicht so schön war, hatten unsere kleinen Reisenden grosse Freude am Samichlaus. Am Samstag durften wir bei der Ankunft der letzten Fahrt auch unseren dienstältesten

Heizer, Patrick Ramel, aus seinem langjährigen und treuen Dienst verabschieden.

Während der Saison konnten wir auch neue Freiwillige für die Betriebsplanung gewinnen: Jonas Dolny unterstützt uns seit anfangs der Saison mit der Abstellungsplanung in Bauma; Jonathan Raster wurde in der Planung von Extrafahrten und Fahrsonntag eingearbeitet und unterstützt seitdem aktiv. Zuletzt konnten wir Roger Schmidli als neues DVZO-Mitglied gewinnen, welcher in der Betriebsplanung eingearbeitet worden ist und diese ab dem Herbst stark unterstützt hat. Mit dem Samichlaus-Express wurde eine erfolgreiche Saison abgeschlossen, welche von vielen Herausforderungen begleitet war, aber durch die gute Zusammenarbeit und den aktiven Einsatz von allen gut gemeistert werden konnte. Somit blicken wir positiv in die Zukunft und freuen uns, die kommende Saison gemeinsam meistern zu können.

Riccardo Khoyi,
Leiter Betrieb

Liegenschaften

Aus dem vergangenen Jahr 2024 ist im Bereich Liegenschaften Folgendes festzuhalten:

Areal Bäretswil

In der Wohnung im Bahnhofgebäude musste ein altes Fenster mit einfacher Verglasung durch ein neues Isolierglasfenster ersetzt werden. Der Bodenbelag auf der Rampe beim Güterschuppen ist in einem schlechten Zustand und sollte gelegentlich saniert werden. Leider fehlen hierzu momentan die nötigen finanziellen Mittel. Bei den vermieteten Parkplätzen gab es keine Veränderungen.

Areal Wald ZH

Hier gibt es bei der Mieterschaft keine Veränderungen. Zu erwähnen ist, dass ein verpachtetes Stück Land, welches ein Gärtner, bzw. dessen Vater einst schon von den SBB gepachtet hatte, jetzt im Frühjahr 2025 frei wird.

In der Lokremise und im Nebengebäude haben periodische Elektrokontrollen stattgefunden. Einige kleine Beanstandungen konnten teils durch den Mieter, den Verein Historischer Triebwagen 5, zusammen mit einem Elektriker behoben werden.

Leider hat man es immer wieder mit Leuten zu tun, die auf dem zugänglichen Areal Littering verursachen. Auch kleinere Brandstiftungen mussten wir erdulden, glücklicherweise ohne Schadenfolge. Die unübersehbaren Verbotsschilder «Betreten und Aufenthalt verboten» nützen nur wenig. Abhilfe könnte eine Einzäunung des Areals schaffen. Die

Offerten für einen Zaun belaufen sich um die 10'000 Franken, ein Betrag, den wir aktuell nicht einfach so zur Verfügung haben.

Areal Bauma

An der Lokremise Bauma hat eine Zustandserfassung, respektive Besichtigung mit Lukas Trüb, Hugo Wenger, Florian Vogel, Andreas Hurt und Hermann Loosli stattgefunden. In diesem Zusammenhang sucht der DVZO über die Plattform für Freiwilligen-Arbeit «Benevol» eine Fachperson, Architekt/in oder Bauplaner/in, welche für uns eine umfassende Zustandsanalyse erstellen kann.

Die Betonmauern und Kalkstein-Sockel der historischen Bahnhofhalle wurden im Herbst massiv von Sprayern verunstaltet, sodass eine Spezialfirma für Graffiti-Entfernung aufgeboden werden musste. Regelmässig müssen am Gebäude die Dachkannel gereinigt werden. Dies erfolgte mit dem Rollgerüst von Malerkollege Peter May, der auch gleich selbst mithalf. Um das lästige Reinigen der Dachrinnen zu vereinfachen und Verstopfungen in Zukunft zu vermeiden, wurden jetzt Dachrinnenbürsten der auf Bürstensysteme spezialisierten Toggenburger Firma Mettler Tools GmbH eingebaut.

Hermann Loosli
Leitung Liegenschaften

Im mittlerweile sechsten Jahr kümmerte sich die Sursee-Triengen-Bahn AG (ST) neben ihrer eigenen Strecke Hinwil – Bäretswil auch um die DVZO-Pachtstrecke Bäretswil – Bauma, zu der die Bahnhofanlage Bäretswil sowie Teile der Bahnhofanlage Bauma gehören. Die Betriebsführung verzeichnete auf der Strecke Hinwil – Bäretswil (teilweise nur bis/ab Tobel) an 139 Tagen 522 einfache Fahrten, davon 266 elektrisch und der Rest mit Dampf- oder Dieseltraktion. Auf der Strecke Bauma – Bäretswil (teilweise nur bis/ab Neuthal) waren es an 44 Tagen 315 einfache Fahrten, davon 55 elektrisch. Ferner mietete die Eisenbahn-Messtechnik-Firma Amberg Technologies an 17 Tagen das Gleis, um zwischen Neuthal und Bussenthal ihre Gleismess-Arbeitsgeräte zu kalibrieren. Diese gehen dann in die ganze Welt, insbesondere zu Metro-Betrieben. Im Güterverkehr mit Zement und Kies zur Firma FBB Bäretswil war ein Rückgang um rund 30% zu verzeichnen, was aber im langjährigen Mittel gesehen durchaus im üblichen Schwankungsbereich liegt.

Als Netzbenutzer verkehrten im Lauf des Berichtsjahrs die EVU (Eisenbahn-Verkehrsunternehmen) SBB-Cargo, DVZO, TR Trans Rail AG, Südostbahn (SOB) und Rail Historic (RAILH) auf der ST. Im Instandhaltungsverkehr war selbstredend auch das eigene EVU tätig. Ende April beendete die Streckenverantwortliche Daniela von Moos, die seit 2019 den Netzteil ZH mit grossem Engagement unter ihren Fittchen hatte, ihre Tätigkeit bei der ST. Auf Dezember konnte mit Jan Starkermann ein Nachfolger verpflichtet werden. Er ist Gleisbau- Polier mit eidg. Fachausweis und betreute bisher für login die Gleisbau-Lernenden. In der Zwischenzeit hatte sich vornehmlich der Leiter Infrastruktur David Emmenegger mit seinen Surentaler Gehilfen Othi Wirz und Hugo Kaufmann um die Strecke zu kümmern. Für spezifisches Engineering wird auf Externe zurückgegriffen, so z.B. für den Neuthaler Viadukt auf einen ausgewiesenen Brückenbau-Spezialisten der Rhätischen Bahn. Im Unterhalt zu tun gab es neben den periodischen Kontrollarbeiteneiniges:

- Die enge 180°-Kurve Ausgangs Bauma ist an heissen Tagen empfindlich auf hitzebedingte Schäden; geeignete Massnahmen, insbesondere eine Erhöhung der Schotterkrone und neue Schienenklemmen, reduzieren diese Anfälligkeit
- Gemeinsam mit dem Projekt 'Depotareal Bauma 2020' wurde der Freiverladeplatz in Bäretswil aufgeräumt, so dass nun deutlich effizienteres Arbeiten möglich ist
- Bei drei kleineren Bahnübergängen oberhalb Bäretswil wurde die Strasseneindeckung erneuert

Auf dem Hinwiler Abschnitt ist nun als Folge des abermaligen Brückenanpralls an der Oberdorfstrasse im Oktober 2023 ein dauernd aktives Mess- und Alarmsystem eingerichtet. Diverse Bahngräben wurden mit schwerem Gerät erneuert, und der durch einen schon vor längerer Zeit niedergegangenen Erdrutsch verschlammte Schotter beim Tugstein (unterhalb Kieswerk) wurde ersetzt. Insbesondere die schweren Kieszüge verursachen immer wieder Schleuderstellen, welche mittels Ultraschalls detektiert und schweisstechnisch eliminiert wurden. Die Projekte zur Sanierung der Brücke Oberdorfstrasse und verschiedener Bachdurchlässe wurden weiter bearbeitet und sollen 2025 eingereicht werden. Das Jahr 2024 war zwar relativ nass, aber meteorologische Extremereignisse blieben ebenso aus wie Infrastruktur-Schäden. Wie üblich wurde entlang der gesamten Strecke durch den Verein «konkret» sorgfältige Grünpflege vorgenommen und der Schnitt durch die ST abtransportiert. Zur Unkrautbekämpfung im Gleiskörper kam erstmals ein Heisswasser-/Dampfgerät zum Einsatz. Dessen Effizienz ist nun Gegenstand der weiteren Beobachtung. Zur Vermeidung von Versinterung der Abflusssysteme begann die ST im 2023 mit der Zugabe von Härtestabilisation. Nach ersten Anzeichen lohnt sich das Vorgehen, und im 2024 wurden die Dosierstellen erneut bestückt.

Jürg Hauswirth,
Sursee-Triengen-Bahn



Bis anfangs März trafen bei uns bereits vier Anfragen für einen Extraanlass ein. Dies freute uns, da wir auf diese Weise schon frühzeitig das benötigte Personal motivieren können. Weniger erfreulich waren dafür die geherrschten Temperaturen am Putztag Ende April: um die 8°C. Brrr!

Am ersten Fahrsonntag durften wir im Team eine neue Mitarbeiterin begrüßen und zusätzlich eine Person zum Schnuppereinsatz empfangen. Während der Saison kam es noch zu drei weiteren Schnuppereinsätzen. Und es gefiel ihnen jeweils so gut, dass sie kurz darauf dem Gastronomie-Team beigetreten sind.

Kühle Temperaturen plagten uns auch am 18. August, mussten wir doch für die Fahrt tatsächlich nochmals den WR einheizen. 13°C, Regen, und das mitten im Sommer. Da fühlt es sich ohne Heizung im WR schon recht kalt an. Unsere Gäste schätzten es daher sehr, dass wir nicht nur kalte Getränke, sondern auch wärmenden Kaffee und Tee im Angebot hatten. Ausser der reservierten Gruppe fanden sich denn auch fast keine Gäste ein.

Entgegen aller Erwartungen und Erfahrungen war der Bettag-Sonntag ein Flopp. Wo sonst beide Buffetwagen nahezu voll ausgebucht sind, herrschte dieses Jahr gähnende Leere. Dies zeigte sich auch im Umsatz, welcher knapp die Hälfte des Umsatzes war, welchen wir letztes Jahr

am Bettag einnahmen. Dafür lief es am letzten Fahrsonntag im Oktober nochmals richtig gut. Das schöne Wetter lockte viele Gäste zu uns auf den Zug, wodurch es zu unserem umsatzstärksten Fahrsonntag der ganzen Saison wurde.

Der bei den Fahrgästen geschätzte «WR mini» kam diesen Sommer nur selten zum Einsatz. Doch wenn die «Minibar» unterwegs war, erzielte sie einen guten Umsatz; im Durchschnitt 208 Franken. Da die «Minibar» nur dann eingesetzt wird, wenn genügend «Freiwillige» im Team zur Verfügung stehen, wird ihre Verwendung auch in der nächsten Saison nicht gross angekündigt.

Ende Oktober bot sich noch ein interessanter, zweitägiger Event mit teilweise grossen Maschinen, welche bestens in unsere schöne Bahnhofhalle passten. Zweisprachige Vorführungen der Maschinen auf dem Mittelgleis begeisterten nicht nur uns, sondern auch Neugierige vom nahen Bahnhof. Nach dem Abtransport fast aller Maschinen konnten wir endlich einmal die Grösse unserer Bahnhofhalle im beinahe leeren Zustand bewundern. Mit diesem letzten der sechs erfolgreichen Extraanlässe endete für uns eine rundum gelungene Saison.

Iris Dörig-Schoch,
Leitungsteam DVZO-Gastronomie

Dampfplädeli

100 Liter hausgemachten Glühwein schenkte das Dampfplädeli-Team an den Samichlaus-Fahrten an frierende Käufer:innen aus; ein vorweihnachtlicher, stimmungsvoller Spezialeinsatz und für das Geschäft mit lukrativem Ergebnis. Ganz allgemein gesehen verlief die Saison 2024 im gewohnten Rahmen, mit umsatzstarken aber auch weniger kauffreudig geprägten Sonntagen. Alle Einsatztage zusammen betrachtet, sind wir eigentlich sehr zufrieden. Die angebotenen Produkte, unser Sortiment an Souvenirs stossen auf Interesse. 280 Säckli (Inhalt 12 Stück) selbstgebackene Dampfloki-Guetzli stechen da besonders hervor. Der Lokiführer-Tee wie die Triebwerk-Schmieri (Confitüre) und die Loki-Teigwaren kennen inzwischen sogar eine Stammkundschaft. Der Gesamtumsatz von rund 21'000 Franken bewegt sich im Souvenirshop in den Zahlen der Vorjahre.

Das kleine Team, das auch noch das Billettwesen und den Billettverkauf in Bauma zu seinen Aufgaben zählt, hat bemerkenswerte Arbeit geleistet. Mit der Präsenz direkt am Eingang der Bahnhofhalle sind sie für die Gäste der DVZO-Züge die erste Anlaufstelle. Sie erleben dabei alles Mögliche und Unmögliche, von strahlenden Kinderaugen bis zu überaus dankbarem Publikum. Allerdings ernten sie auch



Kritik von enttäuschten Zugpassagieren, empfangen Reklamationen und Unverständnis zu Betriebsabläufen. Auch das gehört an der Front leider dazu.

Ausseneinsätze waren nur an der Chilbi in Dürnten und am Wienachtsmärt im Ritterhaus in Bubikon auf dem Programm. Dafür blicken wir 2025 bereits zusätzlichen Auftritten entgegen. Schwach genutzt war übrigens der Online-Shop. Nur gerade 15 Bestellungen sind das ganze Jahr hindurch eingetroffen.

Helena Wenger,
Dampfplädeli

Das Jahr 2024 war für das Rottenwagenteam ein Jahr voller Herausforderungen und grosser Erfolge. Wir haben uns mit viel Engagement um die Verpflegung der Vereinsmitglieder an den Fahrsonntagen sowie der Kursteilnehmer und Instrukto:innen an den beiden Heizer- und Lokführerkursen gekümmert. In insgesamt 23 Einsätzen zwischen Mai und Oktober konnten wir rund 500 Personen verköstigen und so zu einem gelungenen Ablauf der verschiedenen Veranstaltungen beitragen. Das war eine tolle Leistung – ein grosses Kompliment an alle Teammitglieder!

Das Rottenwagenteam zählt 15 Personen. Besonders bemerkenswert ist, dass die 23 Einsätze im 2024 lediglich von der Hälfte der Teammitglieder bestritten wurden. Diese hohe Einsatzbereitschaft zeigt, wie stark sich das Team für die gemeinsamen Ziele einsetzt.

Unsere Saison 2024 starteten wir am 6. April mit dem Putztag. Im Laufe des Jahres haben wir an vier Kurstagen und an den Fahrsonntagen dafür gesorgt, dass jeweils ein leckeres Essen zubereitet wurde. Dank der Flexibilität und dem Engagement der Teammitglieder konnten alle geplanten Einsätze zuverlässig abgedeckt werden. Besonders in Fällen, in denen Einsätze erst kurzfristig zugeteilt wurden oder lange auf eine Zuteilung warteten, zeigte sich das Team von seiner besten Seite. In diesem Jahr stellte die Mengenplanung für das Mittagessen uns ab und zu vor knifflige Lösungsfindungen. Die Zahl der angemeldeten Personen weicht manchmal erheblich ab. Das Küchenteam fand jedoch immer eine Lösung, sodass niemand hungrig bleiben musste.

Eine besondere Stärke des Rottenwagenteams ist die Selbstorganisation der Einsätze. Jedes Küchenteam organisiert sich eigenständig – von der Auswahl der Menüs über den Einkauf der Lebensmittel bis hin zur Arbeitsteilung im Rottenwagen. So können die Einsätze effizient und harmonisch

durchgeführt werden. Besonders erfreulich ist der Neuzugang von Cornelia Vogel, die seit November das Rottenwagenteam unterstützt. Sie hat sich bei ihrem ersten Einsatz an den Samichlausfahrten schnell im Team integriert und gezeigt, dass Sie perfekt ins Team passt.

Im Jahr 2024 gab es auch organisatorische Herausforderungen. Ein Fehler bei meiner Jahresplanung der Samichlausfahrten stellte uns vor eine zusätzliche Challenge. Ich hatte das falsche Datum in meiner Planung eingetragen. Erst drei Wochen vor dem Einsatz bemerkte ich meinen Fehler. Mit einigen Telefonanrufen und WhatsApp-Nachrichten konnte das Team aber schnell helfen, die Situation zu klären. Auch hier zeigte sich das Rottenwagenteam wieder von seiner besten Seite und half mir, meinen Fehler zu korrigieren. Das Team meisterte diese kurzfristigen Probleme mit grosser Flexibilität.

Für 2025 haben wir bereits einige spannende Projekte und Aufgaben vor uns. Nebst den regulären Fahrsonntagen von Mai bis Oktober steht noch vor Saisonstart das grosse Reinemachen im Rottenwagen an. Wir werden auch wieder zwei Heizer- und Lokführerkurse kulinarisch begleiten und dabei die Teilnehmer und Instrukto:innen verpflegen. Im September steht das dreitägige Dorffest in Bauma an, bei dem der DVZO mit Sonderfahrten einen wichtigen Beitrag leisten wird. Und natürlich dürfen zum Jahresabschluss die Samichlausfahrten im Dezember 2025 nicht fehlen.

Mit der starken Teamstruktur, der Flexibilität und der gegenseitigen Hilfsbereitschaft werden wir die in uns gesteckten Erwartungen souverän meistern. Als Ressortleiter Rottenwagen und Teamchef freue mich sehr auf ein weiteres erfolgreiches Jahr.

Fredy Peyer
Leitung Rottenwagen

Bahnhofhalle, Perronbeiz Bauma

Die Historische Bahnhofhalle in Bauma ist ein Vorzeigebauwerk für das Schweizer Eisenbahn-Kulturerbe. Aber nicht nur. Für den DVZO ist sie die Abfahrts- und Ankunftshalle sowie Einstellhalle der historischen Züge zugleich. Und die Baumer Bevölkerung liebt in ihr die traditionelle Perronbeiz. Diese wird unter der Aufsicht des Verkehrsvereins Bauma an den Betriebssonntagen der Dampfbahn von Vereinen aus der Gemeinde Bauma geführt. Je nach Wetter sehr erfolgreich oder mit einigen Dämpfern. Jedoch, das «Dampfbahn-Wirten» wird unter den Ortsvereinen sehr geschätzt, und die «Perronbeiz» zählt auch viele Stammgäste. In Zusammenarbeit mit der DVZO-Gastronomie und dem Restaurant Bahnhof werden auch grössere Gruppen und Spezialanlässe bewirtet. Die Bahnhofhalle ist auch eine Eventhalle.

Den Vereinen dient sie für Empfänge oder als Konzertlokal (Harmonie Bauma), oder wie am Abend des 23. August erstmals von der Kulturkommission Bauma angeboten, als «Openair-Kino». Und in der Oktoberwoche nach dem letzten Betriebssonntag wurde die Bahnhofhalle sogar von einer im Verkauf schienen- und strassengebundener Fahrzeuge tätigen Firma für ihren Ausstellungs-, Aus- und Weiterbildungs-event gemietet. Eine völlig neue und spannende Erfahrung.

Bruno Honegger

Mit den Samichlaus-Fahrten am 7./8. Dezember fand die Saison 2024 ihren eigentlichen Abschluss. Bis dahin hat die Gruppe «Barrierenposten 98A Neuthal» unter Leitung von Cornelia Nufer alle geforderten Dienste abdecken können. Sogar jene, welche Rollmaterialüberfahren zwischen Bauma und Hinwil betrafen.

Der Unterhalt am Gebäude unseres Barrierenpostens tätigt die Gruppe selbständig. Dies trifft auch auf die Pflege des vertrauten Geranienschmucks zu. Bei technischen Arbeiten sind wir aber auf Fachkräfte aus dem DVZO angewiesen.

Im Herbst 2024 bekam unsere Gruppe unerwartet eine neue Aufgabe. Beim Bahnhof Bäretswil ereignete sich an der Barriere Adetswilerstrasse am 20. Oktober ein Drahtseilbruch, mit der Folge, dass dieser Anlageteil vom DVZO-Stationspersonal (Koordinator) fortan nicht mehr bedient werden konnte. Wie in frühen DVZO-Zeiten wird bis zur Schadensbehebung im Frühjahr mit einer roten Flagge die Strasse gesperrt und für den Zugverkehr freigegeben. Die Strassenwache konnte ihr altes Wissen und Können wieder hervorheben und ihre Unterstützung für das DVZO-Stationspersonal Bäretswil beweisen.

Billettdienst Bahnhof Hinwil

Höhen und Tiefen prägten die Dampfbahnsaison. Eine neue Billett-Verkaufsstelle konnte auf dem Perron in Hinwil in Gebrauch genommen werden. Hingegen ist die Personalfrage während der Saison noch nicht ganz gelöst. Daran müssen wir noch arbeiten. Zwar haben wir einen neuen Billettverkäufer in unser Team erhalten, aber für die Monate September und Oktober fehlte wieder Personal. Ein kleiner Lichtblick zeichnet sich ab, denn zwei Interessenten warten auf ihre Instruktion am Beginn der Saison 2025.

Stellwerkdienst Bahnhof Bauma sowie Koordinatoren und Stellwerkwärter Bahnhof Bäretswil

Saisonschluss war für uns ebenfalls mit den Samichlaus-Fahrten. Wir hatten an beiden Arbeitsorten mit unserem freiwilligen Einsatz einen grossen Erfolg. Und wir durften einigen «DVZO-Schnupperlehrlingen» unseren Fahrbetrieb näherbringen. Jürg Hauswirth konnte im Berichtsjahr bei zwei neuen Koordinatoren die Prüfung abnehmen; und sie haben die Prüfung mit Bravour bestanden!

Gegenwärtig beschäftigen uns kleine Reparaturen im und um den Bahnhof Bäretswil:

- Defektes Barrieren-Drahtseil beim Strassenübergang Adetswilerstrasse
- Eine Kassenschublade mit verklemmtem Schloss im Bahnhofgebäude.
- Reparaturbedürftige Rampe beim Güterschuppen.
- Beleuchtung Bahnhof Bäretswil (Bürobeleuchtung, Bahnhofsuhr, Wartesaalbeleuchtung).

Schwerpunkt und Ausblick für die Saison 2025:

Das Team «Stationspersonal» braucht klar eine breitere Abstützung im Betrieb. Wir müssen das nächste Jahr ein



noch besseres Team werden. «Einer für alle, alle für einen». Die Informationen zwischen der DVZO-Betriebsleitung, Ressortleitung und dem Personal laufen schon heute viel besser, weiter so.

Der Einsatz durch das freiwillig arbeitende DVZO-Personal war dieses Jahr 2024 sehr gut, verschiedene krankheitsbedingte Ausfälle konnten wir problemlos überbrücken. Danke an alle. Es wäre schön, wenn wir auch 2025 ohne grosse Zwischenfälle durch die Saison kommen und wir unser freiwilliges Können unter Beweis stellen. Mit einem herzlichen Lächeln danken wir unserer Kundschaft.

Thomas Schweizer
Ressortleiter Stationspersonal
Cornelia Nufer

Ressortleiterin Barrierenposten Neuthal 98A



Aus technischer Sicht konnten wir das Jahr 2024 erfolgreich bestreiten. Es waren keine Ausfälle zu beklagen. Die Dampflokomotiven Eb 3/5 9, Ed 3/3 401 und E 3/3 8518 standen abwechslungsweise im Einsatz und versahen ihre Dienste zuverlässig. Kleinere Reparaturen konnten dank flexiblem und motiviertem Personal zügig und unkompliziert erledigt werden. So musste bei der Lok 9 ein plötzlich aufgetretenes Loch im Einströmrohr zugeschweisst werden. Ebenfalls an dieser Lok streikte nach der Fahrt nach Brugg das Zugsicherungs-System ETM-S. Aber auch dieser Schaden wurde dank einem externen Experten ohne grossen Aufwand behoben. Die beiden kleinen Maschinen versahen ihren Dienst einwandfrei. In der Werkstatt waren wir ebenfalls nicht untätig, so wurde am Kompressor von der Elektrolok Ee 3/3 16363 weitergearbeitet, zusammen mit dem Team Uster. Ebenfalls mit Uster zusammen beginnt nun die Revision der Dampflokomotive Ed 3/4 2. Ich hoffe, das Projekt «Revision Lok 2» in den ersten Tagen vom neuen Jahr fertig aufgestellt zu haben, um danach mit den nötigen Arbeiten am Fahrwerk und dem Kessel zu starten.

Status Triebfahrzeuge:

Lok 2

Ausser Betrieb, Kessel- und Fahrwerkrevision in Uster geplant.

Lok 4

Ausser Betrieb, Revision Kessel nötig, Zeitpunkt unbekannt.

Lok 9

In Betrieb, versieht zuverlässig Dienste auf unserem Stammnetz aber auch für Extrafahrten aufs offene Netz. Jedoch möchten wir sie möglichst schonend einsetzen, denn die Deckenanker-Sanierung wird nicht mehr ewig auf sich warten lassen.

Lok 401

In Betrieb, sehr wertvoll und wichtig, ist das Rückgrat des momentanen Betriebs, sehr leistungsstark im Vergleich zum

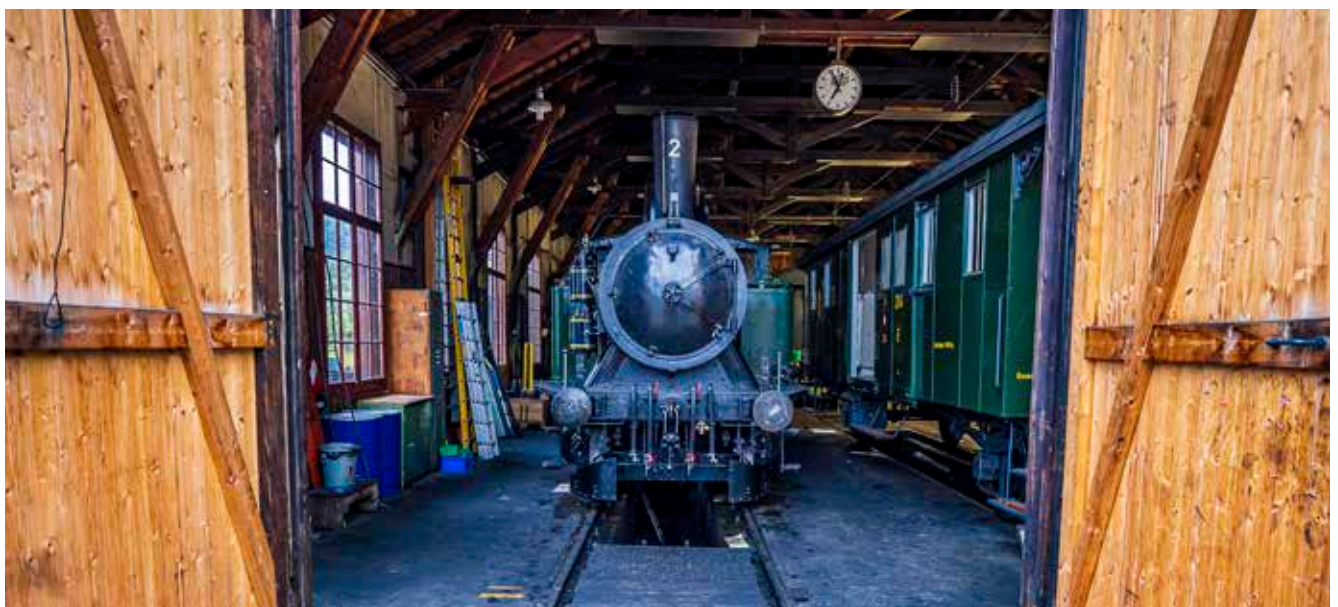
Aufwand, auch mit minimalem Aufwand im laufenden Unterhalt sehr beliebte Maschine beim Personal.

Lok 8518

In Betrieb, mit der polnischen Kohle gut brauchbar auf dem Stammnetz, allerdings mit schweren Zügen sehr schnell am Anschlag. Ebenfalls ein Problem ist der starke Rauch, welcher die polnische Kohle verursacht, da werden wir nach Lösungen suchen müssen. Diverse Reklamationen von Anwohnern können nicht einfach ignoriert werden.

Personell gibt es auch gute Nachrichten aus dem Ressort Triebfahrzeuge. So konnte ich Lukas Trüb als meinen Stellvertreter gewinnen. Er wird sich zukünftig den Diesel- und E-Loks unseres Vereins annehmen, während ich mich weiter um die Dampfloks kümmere. Somit ist eine weitere vakante Stelle im Stab wieder abgedeckt. Auch beim «Nachwuchs» geht's vorwärts, so werden mit Andrin Richner und Björn Baumgartner ab diesem Jahr zwei weitere Heizer-Anwärter ihre Ausbildung absolvieren. Beide sind schon länger in der Werkstatt in Bauma tätig und kennen unsere Dampfloks technisch schon recht gut. Die beiden werden wir gut gebrauchen können als Heizer, hat sich doch der langjährige Heizer Patrick Ramel dieses Jahr entschieden, die Schaufel in die Ecke zu stellen. Nach 33 Jahren als Heizer beim DVZO bestritt er beim Samichlaus-Express seinen letzten Einsatz. Er wird uns aber weiterhin in der Werkstatt und als Lokgötti unserer E-Lok Ee 3/3 erhalten bleiben. Ich möchte es an dieser Stelle nicht unterlassen allen Mitarbeitern meines Ressorts herzlich für die geleisteten Einsätze zu danken. Es freut mich, wie in der Werkstatt motiviert gearbeitet wird und man sich um unsere Fahrzeuge kümmert. Dank solchem Vorgehen kann ein reibungsloser Einsatz gewährleistet werden und zahlt sich im guten Zustand unserer Flotte aus.

Sergio Theiler
Ressortleiter Triebfahrzeuge Bauma



Eigentlich ging ich davon aus, dass ich keinen Jahresbericht mehr für die Aufgaben der Personaleinteilung verfassen werde. Aber es kommt immer anders als gedacht. Und so kam es, dass ich die 'Einteilung' kurz nach dem Saisonstart von Dario Lüdin temporär übernahm, wegen seiner längeren Abwesenheit.

Auch im Berichtsjahr war die Personaleinteilung eine Meisterin im Jonglieren, und der Kreativität wurden nur die gesetzlichen Grenzen auferlegt.

Das Betriebspersonal musste wie immer sehr flexibel bei den Einsätzen sein und nicht alle Wünsche konnten erfüllt werden. Dank dem Einsatz des gesamten Personals wurden alle geplanten Fahrten zur Freude unserer Fahrgäste durchgeführt.

Die erste Hälfte der Saison verlief ganz normal, was bedeutet: Touren zeichnen, Personal suchen, finden, und einteilen, kurzfristige Einsatzänderungen organisieren, umdisponieren, Kreativität walten lassen, Lösungen finden, Telefonanrufe tätigen, Touren anpassen und auf keinen Fall vergessen: Danke sagen. Die normale Herausforderung der Einteilung.

Die Intensität nahm in der zweiten Saisonhälfte wegen dem intensiven Fahrbetrieb im Herbst zu.

Dank dem «Elektro-August» konnte sich das Personal von den vorangehenden Fahrten jedoch erholen, da einige Leistungen durch unsere Partnerbahnen durchgeführt wurden und Elektrofahrten weniger Personal benötigen.

Der August war für das Personal also wie «die Ruhe vor dem Sturm», denn im September und Oktober wurde an jedem Sonntag mit Dampf gefahren. Was vom Personal nochmals volle Leistung abverlangte. Es war deshalb auch nicht einfach, alle Touren zu besetzen. Grund für Einsatzabsagen waren unter anderem Ferienabwesenheiten und die generelle Belastung des Personals. Der intensive Fahrbetrieb im Herbst erforderte zum Saisonende nochmals volle Konzentration und vollen Einsatz vom Betriebspersonal und der Einteilung. Der grosse Erfolg im Herbst zeigt aber, dass die Bemühungen jeweils nicht umsonst sind und diese Fahrten einen wesentlichen finanziellen Beitrag an die Betriebseinnahmen leisten.

Cornelia Keller,
Stv. Leitung Personaleinteilung

VTE Personal

Die Saison 2024 verlief für das VTE – Personal im Grunde genommen ruhig. Personell ergaben sich zwar gewisse Veränderungen, jedoch verblieb der Personalbestand in etwa der gleichen Grösse wie im Vorjahr. Doch alles der Reihe nach.

Beginnen wir mit den positiven Veränderungen. Am 01.09.2024 absolvierte unser bisheriger Heizer Kim Nipkow seine Prüfung zum Dampflokführer Kat. A, welche er mit Bravour bestand. An dieser Stelle nochmals herzliche Gratulation und allzeit gute Fahrt mit unseren Damen. Bei mir selbst kam es ebenfalls zu einer «Horizont-erweiterung». Neben dem seit ein paar Jahren gewohnten Bild als junger Rangierleiter, fand man mich seit dem 08.09.2024 neu auch als Rangierlokführer Kat. A40 auf unseren beiden Traktoren! Dank dem intensiven Fahrbetrieb im Herbst kamen wir sehr schnell auf die Praxisstunden, was der Personaleinteilung stark entgegenkam.

Leider mussten wir auch Abgänge im Personalbestand verzeichnen. Andreas Slemenjak verkündete bereits schon im vorigen Winter, seinen Austritt aus dem DVZO. Zusätzlich beendete Patrick Ramel nach 32 Dienstjahren am 07.12.2024 seine Laufbahn als Heizer. Er wird jedoch dem Verein mit seinen wertvollen Einsätzen in der Werk-

statt erhalten bleiben. Beiden danke ich für Ihre tollen Einsätze in unserem Ressort und Wünsche für die Zukunft alles Gute.

Die Veränderungen führten allerdings bei den Heizern erneut zu einem Engpass im Personalbestand, welcher in der kommenden Saison zu einer Herausforderung für alle Beteiligten werden wird. Daher startete diesen Winter wieder eine neue Ausbildungsklasse, die aus zwei angehenden Heizern, sowie aus einem angehenden Rangierbegleiter besteht. Zusätzlich befinden sich mit einem angehenden Lokführer Kat. A (ohne Dampf) und einem neuen Rangierbegleiter vom SBB Personenverkehr Zürich, zwei weitere Anwärter in der Ausbildung (voraussichtlich werden diese kommende Saison ihren Abschluss finden).

Mit den neuen Anwärtern erhoffen wir uns für die Zukunft eine entsprechende Entlastung, besonders bei den Heizern.

Jonas Dolny
Rangiermeister - Leiter Lok- und Rangierpersonal

Auch 2024 war für uns wieder ein spannendes Jahr: interessante Arbeit in Hülle und Fülle und immer mal eine unerwartete, technische Herausforderung. Unsere mehrheitlich über 100-jährigen Fahrzeuge sind stets für eine Überraschung gut. Kurz, es war nie langweilig.

Die laufenden Projekte sind:

- Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15 («BT 15») mit Baujahr 1931
- Dampflokomotive Nr. 2 «Hinwil» vom Typ Ed 3/4 mit Baujahr 1903.
- 2-achsiger Güterwagen «Feldschlösschen» aus dem Jahr 1898 [Projekt abgeschlossen]
- Gepäckwagen F405 aus dem Jahr 1891
- 2-achsiger Kohlewagen L6 mit Baujahr 1918 [Projekt gestartet]

Die Projekte «BT15» und «Hinwil» sind im Bericht des Ressorts Triebfahrzeuge Uster beschrieben.

Die Arbeiten am Feldschlösschen-Güterwagen sind abgeschlossen; er ist bereits auf unserer Stammstrecke im Einsatz.

Die Revision des Gepäckwagens F405 ist bis auf kleinere Arbeiten abgeschlossen; er wird vor Beginn der Fahrsaison 2025 nach Bauma überführt. Noch belegt der Wagen aber ein Hallengleis und die dortigen Hebeböcke.

Im Spätsommer, unmittelbar nach Abschluss der Arbeiten am Feldschlösschenwagen, haben wir mit der Revision des Kohlewagens L6 begonnen.

Die Arbeiten umfassen:

- Brems- und Fahrwerkrevision
- Aufbau ersetzen

Die Holzwände des bisherigen Aufbaus wurden entfernt; der Neuaufbau macht gute Fortschritte. Mit der eigent-

lichen Brems- und Fahrwerkrevision kann aus Platzgründen jedoch erst begonnen werden, wenn die Arbeiten am Gepäckwagen komplett abgeschlossen sind.

Im administrativen Bereich gilt es die Verwaltung unserer Infrastruktur zu verbessern, um den steigenden regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Dazu gehört die systematische Inventarisierung von Maschinen, Geräten und Werkzeugen sowie der Unterhaltsnachweis von Hebegeäten (Kran, Hebezeug), sowie die periodische Überprüfung von Messgeräten.

Während dem Jahr durften wir wieder mehreren Besuchergruppen unsere Werkstatt zeigen. Das Spektrum reichte vom Event mit Führung und anschließendem Grillanlass, über die Kindergärtler aus Niederuster, bis zu spontanen Führungen an einem unserer Arbeitstage.

Der traditionelle Teamausflug führte uns nach Dübendorf. Am Vormittag besuchten wir dort das Eisenbahnbetriebslabor (EBL) und nach dem gemeinsamen Mittagessen nebenan das Flieger Flab Museum.

Gert Nattefort
Leitung Werkplatz Uster

Kohlenwagen komplett



Touchieren



Kohlenwagen



Kohlenwagen-Detail



Bei den Triebfahrzeugen stand die Arbeit an der Elektrolok «BT15» im Vordergrund. Daneben gab es weitere kleinere Aktivitäten: Bestandsaufnahme an der Dampflok Nr. 2 «Hinwil» und Revision des Kompressors der Elektrolok Ee 3/3.

Revision der Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil»

Die Dampflok musste 2023 ausser Betrieb genommen werden; im März 2024 wurde sie nach Uster überführt. Im Sommer begann man mit der Bestandsaufnahme. Um den genauen Arbeitsumfang festzulegen, werden wir den Kessel abheben und die Lok «ausachsen». Dies kann aber erst nach einer Platz-Rochade der Fahrzeuge Gepäckwagen F405, BT 15 und Lok 2 «Hinwil» erfolgen; denn unsere Werkstatt verfügt nur über ein Hallengleis mit einem Kran.

Im 2025 soll nach Abschluss der Bestandsaufnahme mit dem eigentlichen Projekt begonnen werden.

Revision der Elektrolok Be 4/4 Nr. 15



Die Lok «BT 15» – mit ihren 93 Jahren unsere jüngste Patientin – befindet sich seit 2020 in Uster. Zu Beginn wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme vorgenommen; mit der eigentlichen Revision konnten wir 2021 beginnen. Die Revision umfasst Arbeiten an den Drehgestellen und an den Aufbauten.

Die Beseitigung von Rost-, Farb- und Holzschäden machen den Grossteil der Revisionsarbeiten aus. Sowohl die Drehgestelle als auch die Aufbauten erhalten einen komplett neuen Anstrich. Bis auf wenige Ausnahmen erfolgt dies, bedingt durch die begrenzten Finanzen und technischen Mittel, in Handarbeit.

Das erste Drehgestell wurde bereits 2023 fertiggestellt. Die Arbeiten am zweiten Drehgestell stehen kurz vor Abschluss; alle Teile sind revidiert, aber noch nicht wieder komplett am Drehgestell montiert. Sowohl der Hauptschalter als auch der Kompressor wurden ersetzt. Von den

beiden Stromabnehmern ist der erste revidiert und wieder zusammengebaut. Die Auffrischungsarbeiten am ersten Führerstand sind abgeschlossen.

Der Hauptluftbehälter wurde vom Kesselinspektorat erfolgreich geprüft und wartet auf den Wiedereinbau.

Gegenwärtig werden die Innen- und Aussenwände der Aufbauten und die Dachteile entrostet, anschliessend frisch gestrichen. Die Arbeiten am zweiten Stromabnehmer und am zweiten Führerstand werden als nächstes in Angriff genommen.

Gert Nattefort
Ressort Triebfahrzeuge Uster



Werkstatt



neue Türe



Sitz neu



Sitz alt

Als Jugendlicher arbeitete ich gerne an den Dienstagabenden auf dem tösseitigen Gleis zuhinterst in der Lokremise Bauma am langfristigen Wagenprojekt mit. So ein Vorhaben dauert oft mehrere Jahre, vor allem, wenn die Bleche dann mal entfernt und die darunterliegende Tragkonstruktion des Wagens sichtbar wurde. Es konnte einem dann auch mal ein bisschen «trümmelig» werden, ob den vielen Listli, die es noch zu schleifen und Röhrchen, die es noch zu biegen galt. Ähnlich schwindelerregende Situationen hatten wir auch schon beim Depotprojekt, wenn an vielen Stellen gleichzeitig geplant wird und man einstweilen vor lauter Papier den Plan nicht mehr sieht. Doch bereits Anfang 2024 zeichnete sich ab, dass das «Rollout» bald bevorsteht. Im September 2024 konnte das Baugesuch für das Projekt «Depotareal Bauma 2020» eingereicht werden und auf Anfang 2025 ist die Aussteckung geplant.

Bereits im Frühling 2024 konnte der DVZO den ersten kleinen Meilenstein feiern: Die Vorprüfung des Bewilligungsdossiers wurde im «Verfahren 18m» durch alle Fachdienste der SBB vorgeprüft und für gut befunden. Weiter konnte unter der Leitung von Christof Zimmermann die für den Bau nötigen Sperrfenster mit der SBB koordiniert werden. Im gleichen Zeitraum tagte auch die durch Thomas Vogel präsidierte Begleitkommission des Güterschuppens zum letzten Mal und das Bauprojekt des Güterschuppens konnte fertiggestellt werden. Wenig später war auch die Planung der Wagenwerkstatt abgeschlossen.

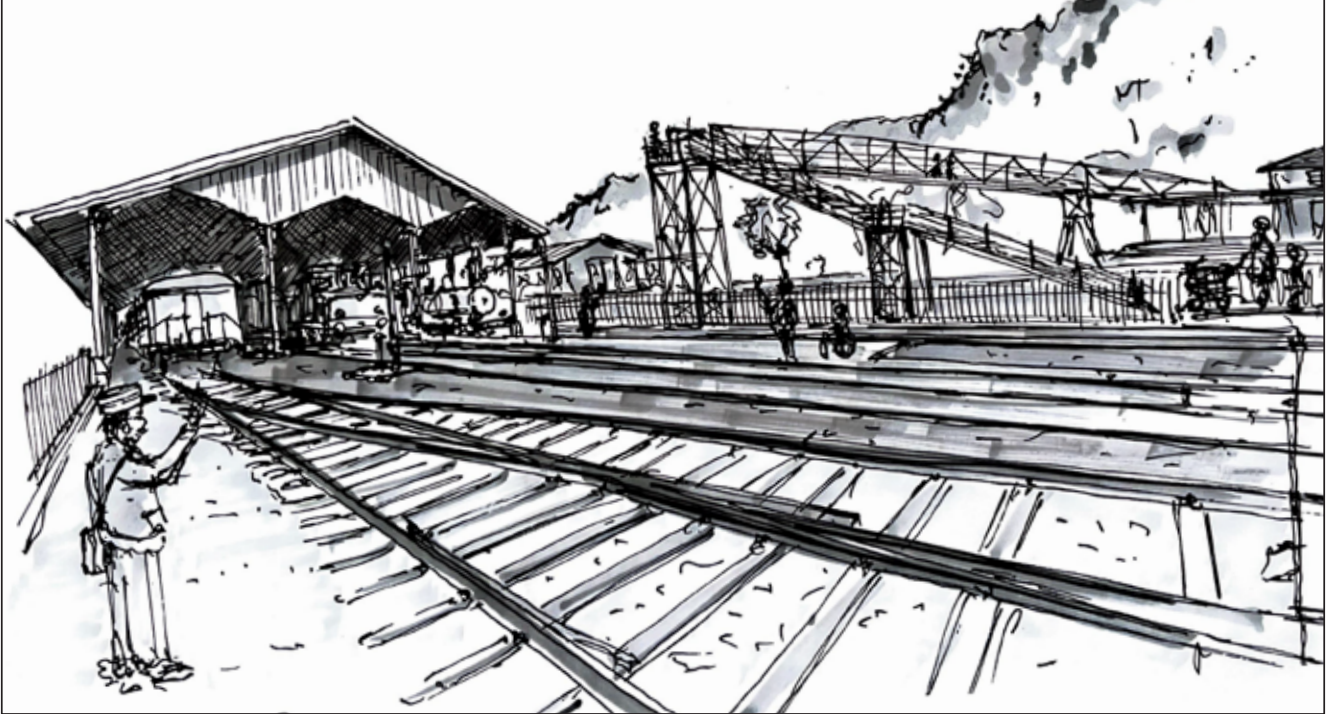
Im April erreichte den Dampfbahn-Verein eine Verfügung des Kantons, worin er ein Betretungsverbot für die Schlackenschüttung entlang des Bahndamms der Lokremise aussprach. Der DVZO musste in der Folge eine Umleitung für den Bahnhofsrundgang «Eisenbahn-Zeitreise» signalisieren. Die Lösung ist aber weder für die Besucherinnen und Besucher, noch für die Mitglieder des DVZO zufriedenstellend. Ende Jahr zeichnete sich im Gespräch mit den Behörden aber eine Lösung ab, wie der Weg 2025 unter einigen Schutzmassnahmen wieder geöffnet werden kann.

Bereits im Mai 2024 tagte die Projektleitungssitzung mit der Ingenieurgemeinschaft das letzte Mal. Ab dann galt es, das umfangreiche Planwerk nochmals präzise zu prüfen, damit wir es mit gutem Gewissen dem Vorstand zur Unterschrift unterbreiten konnten.

Für den Fall, dass es im Terminplan des Depotprojekts zu Verzögerungen kommen sollte, wandte sich SBB Immobilien mit der Bitte an den DVZO, eine Lösung für die Zwischenlagerung des Güterschuppens zu finden. Der Holzbauingenieur fand heraus, dass der ganze Güterschuppen in Wollishofen an seiner eigenen Rampe demontiert werden kann und in zwei Schiebewandgüterwagen des Typs Hbils-vy Platz findet. Solche Güterwagen aus Mitte der 1970er-Jahren wurden durch SBB Cargo in diesem Zeitraum gerade ausgemustert und der DVZO konnte unter Beteiligung von SBB Immobilien glücklicherweise zwei solche Wagen erwerben.

Aus dem Jubiläumsfonds der Zürcher Kantonalbank #hallo-Wasser wurde im Lauf des Jahres ein namhafter Betrag für den neuen Zugang zur Töss über die Passerelle, sowie Beiträge für einen zu einem kleinen Museum umgebauten Güterwagen gesprochen. Der Güterwagen wird vom Szenografiebüro raumprodukt geplant und soll einst die Zusammenhänge zwischen der Töss, dem Tösstal und der Tösstalbahn auf eine eingängige und kurzweilige Art dem Publikum zugänglich machen. Mit Cornel Doswald konnte für das Projekt ein engagierter und mit dem Tösstal sehr gut vertrauter Historiker gewonnen werden. Jürg Hauswirth hat sich bereit erklärt, die Texte zu verfassen und Jürgen Rakow wird beim Umbau des Güterwagens Gms 584 von 1916 unterstützen. Mit dem Projekt entsteht sowohl für die Mitglieder des Dampfbahn-Vereins, als auch für die Öffentlichkeit ein gut sichtbarer Teaser für die Umbauten





Die Passerelle bietet einen direkten Zugang ins Depotareal und an die revitalisierte Töss
Illustrationen: Jonathan Raster

im Depotareal. Mit dem Projekt kann der DVZO bereits im Kleinen zeigen, dass er auch Projekte abseits des typischen Bahnbusiness meistern kann und für die Umsetzung des Depotprojekts bereit ist.

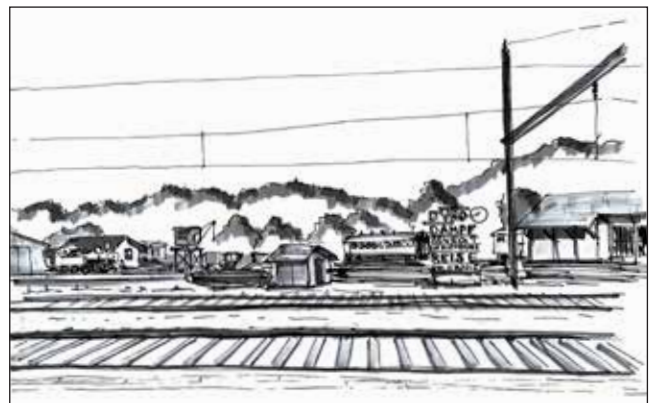
Am 23.08.2024 feierte das Projektteam von «Depotareal Bauma 2020» mit zahlreichen Planenden und Ingenieurinnen den Abschluss der Planungsphase im Buffetwagen WR 151 anlässlich des Openair-Kinos, welches auf Initiative der Kulturkommission der Gemeinde im Anschluss einen Film in der Bahnhofshalle Bauma zeigte. Kurz darauf konnten die letzten Pläne unterzeichnet und per 18.09.24 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht werden. Bereits nach kurzer Zeit wurde aus Bern die Vollständigkeit des Dossiers gemeldet, womit im Januar 2025 das Projekt ausgesteckt und die Bewilligungsunterlagen öffentlich publiziert werden können.

Unter der Leitung von Hans Briner sowie der Jäckli AG und in enger Abstimmung mit den privaten Grundeigentümern konnte durch das Jahr 2024 die Sanierung des Vorgartens hinter der Lokremise geplant werden. Im Herbst 2024 hat die Gemeinde Bauma die Baubewilligung für die Sanierung des Vorgartens hinter der Lokremise gesprochen. Die Aushubarbeiten und Sanierungsmaßnahmen werden voraussichtlich pünktlich zur neuen Gartensaison abgeschlossen sein. Die Kosten der Sanierung teilen sich die Projektpartner DVZO, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich und SBB Immobilien zu je einem Drittel. Sie ist Teil eines Landabtauschs, zu dem auch weitere Flächen des DVZO, des Kantons Zürich, der SBB und Privaten gehört, welche das Projekt im Depotareal und die Revitalisierung ermöglichen.

Im Jahr 2025 wird sich das Projektteam für die kommenden Projektphasen aufstellen und die Finanzierung der Realisierungsphase angehen. Weiter planen Ueli Spalinger, Jürgen Rakow und Thomas Vogel die ersten Aufarbei-



Der neue Bahnübergang erschliesst sowohl die Bahnhofshalle als auch die Passerelle



Im Depotareal lässt sich künftig der Bahnbetrieb hautnah miterleben

tungsmaßnahmen am Kohlen- und Wasserkran zu starten. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Jahresberichts werden damit wohl bereits die Profile im Depotareal stehen und vielleicht auch schon einige Listli des Kohlenkrans demontiert und einige Röhrligebogen sein.

Florian Vogel
Projektleiter «Depotareal Bauma 2020»

Im 2024 trieben wir die Inventarisierung der Sachanlagen, Messgeräte, Inventarobjekte u.v.m. weiter voran. Die nun gute Datengrundlage ermöglichte, dass die ersten Artikel in einen jährlich wiederkehrenden Prüfzyklus aufgenommen werden konnten. Das Handling und die Nachweisführung wird massiv einfacher.

Einer der wichtigsten Meilensteine war der Einbau und die erfolgreiche Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage in der Lokremise Bauma. Das gesamte Gebäude wird nun pausenlos auf ein mögliches, entstehendes Brandereignis überwacht. Wir können so die Sicherheit besonders während unseren Abwesenheiten massiv verbessern. Die Anlage erfordert aber bei Arbeiten innerhalb der Remise grosse Disziplin vom Personal. Bis heute sind glücklicherweise keine Fehlalarme zu verzeichnen.

Der Unterhaltsrückstand an den Liegenschaften wird uns zukünftig vor eine grosse Aufgabe stellen. Besonders an der Lokremise nagt der Zahn der Zeit massiv. Es gilt nun ein Massnahmenpaket für die Zukunft zu definieren. Aktuell laufen hier die ersten Abklärungen für eine Zustandserfassung. Erste kleinere Sanierungsmassnahmen sollten nach Möglichkeit aus dem Unterhaltsbudget gestemmt werden. Die grossen Brocken werden wir hingegen nur mit finanzieller Unterstützung schaffen.

Auf der eigenen Anschlussgleisanlage in Bauma haben wir erstmalig eine chemiefreie Unkrautvernichtung im Gleisbereich durchgeführt. Das Verfahren basiert auf einem heissen Dampf- / Wassergemisch, das punktuell auf die Pflanzen aufgetragen wird. Dadurch werden sie inklusive Wurzelwerk verbrüht und sterben sofort ab. Die Grünregulierung ist in den vorangegangenen Jahren



Unkrautvernichtung

leider vernachlässigt worden, was sich mit zunehmendem Bewuchs der Gleisanlage bemerkbar machte.

Beim Weichenunterhalt konnten wir durch den Ausbildungsverbund Login die Weiche 423 reparieren lassen. Dort verschlechterten sich zusehends die Spurweiten innerhalb der Weiche. Die Gleisbaulehrlinge bauten diverse Spurstangen ein, die nun wieder für einen sicheren Betrieb der Weiche sorgen. Wir hoffen, dass wir mit dieser Massnahme die Weiche bis zum geplanten Start des Projektes «Depotareal Bauma 2020» sicher befahren können.

Administrativ wird laufend an den diversen vereinseigenen Dokumenten und Tools gearbeitet. Als Beispiel dient das Werkstatthandbuch: Das Dokument wächst stetig an und konnte schon zweimal als neue Fassung verteilt werden. Das Nachschlagewerk ermöglicht besonders neuen Mitarbeitenden den reibungslosen Einstieg bei ihren Einsätzen in der Werkstatt. Weiter dient es auch als allgemeine «Spielregel» am Standort Bauma.

Lukas Trüb
Leitung Werkplatz Bauma

Zugpersonal

Unser Zugpersonal war wie immer fleissig und leistete gesamthaft knapp 170 Einsätze. Im Gegensatz zu 2023 ist hier ein klarer Rückgang erkennbar. Dies ist aber positiv zu werten, da viele Touren nicht mehr doppelt besetzt wurden. Dies aus gutem Grund – es schlossen dieses Jahr vier Personen die Ausbildung als Kondukteur ab. Sie dürfen nun unsere Zugchefs bei der Bremsprobe tatkräftig unterstützen, indem sie bei der Bremsprobe assistieren oder diese selbstständig durchführen. Ich gratuliere den Personen von Herzen zur bestandenen Prüfung.

Die Einsätze wurden mit Bravour und Freude gemeistert und konnten so unseren kleinen und grossen Fahrgästen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Viele Fragen wurden beantwortet, Auskünfte zu den Wagen und Loks wurden erteilt, auf Sehenswürdigkeiten hingewiesen und zu guter

Letzt wurde sicher auch der Fahrtwind im Sommer sehr genossen.

Im August wurden dann die Triebfahrzeuge ausgewechselt. Während einem Monat wurden die Loks mit «Ampère-Chäferli» statt mit Kohle gefüttert. Der Einsatz von Elektrolokomotiven in den Aufgaben des Dampfbetriebes war abwechslungsreich und bot unseren Fahrgästen wie auch dem Personal dank unseren Partnerbahnen die eine oder andere Schienen-Sehenswürdigkeit.

Cornelia Keller
Ressortleiterin Zugpersonal

Personalbestand	Januar	davon in Ausbildung	Dezember	davon in Ausbildung
Zugführer	8	1	8	0
Kondukteur	7	6	5	0
Kundenbegleiter	7	3	8	2

Mit dem ersten Oldtimerpostauto-Kurs um 09:20 ab Bauma in Richtung Hulftegg starteten wir am 5. Mai in die Saison 2024. Die Fahrgäste trafen an diesem Tag auf der Passhöhe zwischen Tösstal und Toggenburg zwar kein schönes Wetter an, aber dafür im lokalen Gasthaus einen genussvollen Sonntagmorgen-Brunch. Das Kombi-Angebot mit dem Brunch entpuppte sich während der Saison zu einem kleinen Renner und trug zu einer guten Auslastung des Oldtimer-Postautos bei.

In den darauffolgenden Monaten trugen die Launen des Wetters nicht unbedingt zur Lust auf Wanderungen in unserer Ausflugsregion bei. Ein Umstand, der sich in den Fahrgastzahlen entsprechend niederschlug. Erst die Sonntage im September und Oktober waren wieder erfolgreich. Einzelne Fahrgäste nutzten hier auch das Kombi-Angebot mit dem Sonntag-Lunch im Gasthaus Hulftegg.

Während die Kurse zur Hulftegg durchwegs ansprechend ausgelastet waren, fehlte es bei den angebotenen Rundfahrten, verbunden mit «Wander-Express», an Fahrgästen. Woran das liegen mag? Ein Überdenken des Angebots an Fahrten wird nötig.

Gelegentlich wurden auch Extrafahrten bestellt, die wir in Zusammenarbeit mit unseren beiden Oldtimerpostauto-Partnern erfolgreich ausführten.

Ganz allgemein stiess das Oldtimer-Postauto im Zürcher Oberland auf Interesse. Von den Gemeinden Mosnang und Fischenthal erhalten wir aufmunternde finanzielle Beiträge, was uns anspornt, die Linie vom Bahnhof Bauma zur Hulftegg weiter zu betreiben. Und mit unseren Partnern Postauto Keller aus Niederwil SG und Rothmayr Transporte GmbH aus Wermatswil bei Uster arbeiten wir ausgezeichnet zusammen. Herzlichen Dank.

Thomas Schweizer
Ressortleiter
Oldtimer-Postautobetrieb



Einige Zahlen 2024:

- DVZO Oldtimer-Postauto-Fahrgäste gesamt: 2282 Fahrgäste
Zunahme gegenüber 2023 ca. 15 %
- Reservationen Sonntagmorgen-Brunch: 339 Fahrgäste
Zunahme gegenüber 2023 ca. 5 %
- Davon reisten mit DVZO Dampfzug Bauma – Hinwil -Bauma an: 276 Fahrgäste
- Reservationen Sonntagmittag-Lunch: 56 Fahrgäste
Monate September und Oktober
- Davon reisten mit DVZO Dampfzug Bauma – Hinwil -Bauma an: 41 Fahrgäste
- Reservationen im Oldtimer-Postauto 2024: 559 Fahrgäste



Personelles

Im Berichtsjahr war es uns möglich, im Bereich Technik Wagen an den Standorten Bauma und Uster den Personalbestand um vier Mitglieder zu erweitern. Ich wünsche den neuen Kollegen viel Spass bei uns. Ein Mitglied wechselte von den Wagen zu den Triebfahrzeugen.

Ressortübergreifende Zusammenarbeit

Ein grosses Dankeschön gilt den Kollegen des Betriebes und der Technik Triebfahrzeuge. Es freut mich sehr, dass wir die Zusammenarbeit weiter verbessern konnten. Besonders in Bauma wachsen die «Lökelers» und «Wägeler» unter der neuen Führung immer mehr zusammen.

Verfügbarkeit Rollmaterial

Die Verfügbarkeit der Personen- und Gepäckwagen war aus technischer Sicht das ganze Jahr hindurch sehr gut. Bei den Güterwagen standen der Shell-Wagen, der L4, M7 und ab ungefähr Mitte Saison der Feldschlösschen-Wagen zur Verfügung.

Kilometerleistungen

Insgesamt absolvierten die Wagen 11'493 Kilometer Fahrleistung. Dies ist ganz wenig mehr als im Vorjahr. Der Rückgang bei den Kilometern ergab sich bei den Buffetwagen. Die Wagen des «Amor Express», zum Beispiel der JaWa, wurden nur als Entlastungswagen Bauma – Hinwil eingesetzt.

Fahrzeugnummer NVR	Interne Nr	Kilometerleistung
40 85 9429 019-4	Ks	724
55 85 2429 101-7	BC 4563	1421
55 85 2803 102-1	C6109	1376
55 85 2803 103-9	C6075	1522
55 85 8803 109-3	WR109	496
55 85 2403 152-0	C4 9394	1377,8
55 85 8829 151-5	WR151	745,8
55 85 2429 105-8	C 26	0
55 85 2429 106-6	C106	361,4
55 85 2429 107-4	C107	1355,4
55 85 9313 401-5	JaWa	68,8
55 85 9313 402-3	HoWa	0
55 85 9313 403-1	Olma	0
55 85 9313 404-9	FiWa	0
55 85 9313 405-6	C2 422	0
55 85 9603 202-6	SOB F405	0
55 85 9603 203-4	FZ 203	1556,98
55 85 9603 204-2	F204	1428,6
40 85 9409 006-5	Ks	22,6
40 85 9409 313-5	Shell	225,8
40 85 9409 317-6	Feldschlösschen	140,7
40 85 9408 308-6	L4	135,6
21 85 2370 417-7	Hbils-vy X021	11,3
21 85 2370 454-0	Hbils-vy X022	33,9
99 85 9559 492-5	Km	11,3

Revisionen

In Bauma startete das Jahr mit der Revision des Personenwagens C106. Leider führten kurz darauf Rissmeldungen bei einer Radsatzwelle zu massiven Verzögerungen. Dank den Kollegen in Uster konnte der C106 im Juni dem Betrieb übergeben werden. Beim Personenwagen C2 422 laufen die Arbeiten am Innenausbau auf Hochtouren. Aussen konnte im Herbst der Neuanstrich angebracht werden, im Wageninneren laufen die Arbeiten an den Heizungen und den Sitzbänken. Wir sind zuversichtlich, dass der Wagen im 2025 wieder betriebsfähig sein wird.

In Uster konnte am 14.09.2024 der Güterwagen 'Feldschlösschen' nach seiner Revision wieder nach Bauma überführt werden. Das Team um Jürgen Rakow haben in absolut professioneller Arbeit den Wagen zerlegt, die bestehenden Bauteile saniert und den Wagen wieder zusammengesetzt. Besonders bei den Wagenanschriften konnten wir wieder viel dazulernen.

Die Revision des kleinen Gepäckwagens F405 wird im kommenden Frühling ebenfalls abgeschlossen sein.

Inspektionen

Die Inspektionen beim Personenwagen BC 4563, Buffetwagen WR109 und dem Hebebühnenwagen zeigten keine neuen Mängel. Bei der Hebebühne konnte dank dem spontanen Einsatz von Willi Reichlin ein bekannter Schaden geschweisst werden. Der Buffetwagen WR151 wird in absehbarer Zeit eine leichte Innensanierung benötigen, hier sind die Spuren der Einsätze mittlerweile gut sichtbar.

Reparaturen

Das Dach beim 'Jasswagen' musste abgedichtet und teilweise neu befestigt werden. Hier zeigte sich ein konstruktives Problem, welches wir bei den anderen Amor Express-Wagen ebenfalls beachten müssen.

Beim Rest der Wagenflotte war die Anzahl der Mängel so tief wie noch nie. Der einzige Ausreisser war der Personenwagen C4 9394 mit einem Mangel an der Handbremse.

Beschaffungen

Im Herbst durften wir die neue Bremsklotzdruckmessanlage der deutschen Firma PRODAT Informatik GmbH in Empfang nehmen. Diese wird es uns zukünftig ermöglichen, die genaue Bremskraft der Fahrzeuge zu messen und allfällige Mängel gezielt zu beheben. Mit dieser Anlage leisten wir einen grossen Beitrag für die Betriebssicherheit des Rollmaterials.

Zurzeit werden durch die Firma Von Roll die neuen Bremsklötze für die Personenwagen BC 4563 und C108 gegossen.

Ausblick ins 2025

Der Schwerpunkt im neuen Jahr liegt speziell bei Bremsklotzdruck- und Radlastwägungen. Der Kohlewagen L6 durchläuft in Uster eine Revision. Anschliessend folgt im

Austausch zwischen den beiden Werkplätzen der Schneepflug für die Revision und Reparatur nach Uster. Auch der Gepäckwagen FZ 203 wird demnächst in die wohlverdiente Revision gehen können. Zudem wird die künftige Anwendung der neuen Richtlinie RTE 49910 «Instandhaltung historische Fahrzeuge» einen Meilenstein in unserem Instandhaltungskonzept darstellen.

Bei den Beschaffungen wird für uns der Ersatz der Zughaken bei den Personenwagen ex Sihltalbahn sicherlich ein interessantes Projekt werden.

Dankeschön

Ein grosses Dankeschön gilt unseren Mitgliedern, welche mit ihrem unermüdlichen und professionellen Einsatz unser Rollmaterial in Schwung halten. Auch unseren Partnern und Lieferanten gilt ein grosser Dank für deren Grosszügigkeit und Unterstützung.

Michael Bollmann,
Leiter Technik Wagen



Arbeiten am Innenausbau des C2 422



Feldschlösschenwagen anlässlich Überfuhr in Neuthal

Marketing

Die Aufwendungen im Marketing wurden gegenüber dem Vorjahr weiter reduziert. Vermutlich etwas zu stark, da die Einnahmen insbesondere an den Fahrsonntagen deutlich zurückgingen, wobei sicher auch Wetterpech beitrug. 2025 gilt es, insbesondere auf den Social Media, wieder mehr Werbung zu schalten. Diese ist recht günstig und sorgt für eine breite Aufmerksamkeit. Die Zusammenarbeit mit dem Museum Neuthal (Neuthal Industriekultur) wurde fortgeführt: Es macht mit Hängekartons in unseren Zügen Werbung, während wir dafür Führungen bei ihnen als Gegenleistung erhalten. Ebenfalls fortgesetzt wurde die Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrs-Verbund (ZVV), wobei auch hier wieder drei Kurzclips für Radio 24 gemeinsam mit dem Hinwiler Moderator Florian Michel produziert wurden. Etliche Rückmeldungen hat zudem das in zahlreichen S-Bahnen sichtbare Foto der Dampflok 401 der ZVV-Werbung «Gemeinsam rückwärts» generiert. Ferner wurden wir in der Zeitschrift «Schweizer Familie» kurz porträtiert.

Gabi Müller hat in gewohnt hoher Qualität Jahresbericht, Flyer und Dampfexpress gestaltet. Vielen Dank an dieser Stelle! Der Dampfexpress, unter der Leitung von Hugo Wenger, erschien, wenn auch leider reichlich spät. Neben den durch den Leiter Marketing betriebenen Facebook- und Linkedinkanälen wird der Instagram-Kanal in verdankenswerter Weise von Sven Lichtensteiger betreut. Er hat auch dafür gesorgt, dass wir im Herbst Fabian Egger, alias «der Praktikant», bei uns begrüßen durften, was uns sicher erhebliche Aufmerksamkeit beschert hat. Thomas Schweizer verteilte rechtzeitig zum Saisonbeginn im ganzen Zürcher Oberland im Detailhandel und Gastronomie Flyer

und Plakate und erhöhte so die Sichtbarkeit vom DVZO deutlich. Für die Brunch-, Lunch- und Samichlausfahrten nutzen wir wie gewohnt den elektronischen Verkaufskanal von Ticketino, der auch rechtzeitig mit den richtigen Daten gespiesen werden will, was zu einem erheblichen Teil Thomas Meier übernommen hat. Nicolas Suter hat viel Zeit in das neu aufgerollte Projekt der erneuerten Webseite investiert und wenn dieser Bericht erscheint, sollte die neue Webseite die Alte nach neun Jahren bereits abgelöst haben. Wir erhoffen uns vor allem eine deutlich bessere Struktur und Auffindbarkeit der Informationen und wünschen auf jeden Fall bereits jetzt viel Spass und eventuell etwas Nachsicht, wenn nicht alles von der ersten Minute an perfekt ist. Der leider wenig besuchte Dankes Anlass wurde gemeinsam mit dem Ressort Dampftechnik Bauma zum Alpenbahnparadies in Schlieren durchgeführt. Eine eindrückliche Modellbahnanlage, bei der es während der Vorführung sogar regnet!

Gemeinsam mit der Betriebsplanung und nach einem ausführlichen Workshop mit viel Statistik unter Beteiligung von zahlreichen Ressortleitern wurde entschlossen, 2025 weitgehend das gleiche Programm wie 2024 zu produzieren. Die elektrischen Züge im August sind eine Investition in die Zukunft, da vermutlich mittelfristig mehr gefahren werden soll, was aber aus Unterhaltsgründen mit Dampf wohl kaum möglich sein wird. Die Preise der Extrafahrten und auch der öffentlichen Fahrten am Sonntag werden unverändert belassen. Vereinzelt gibt es bei anderen Produkten kleinere Preiserhöhungen.

Christian Schlatter
Leitung Marketing

		31.12.2024	Vorjahr 31.12.2023
BILANZ			
AKTIVEN			
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel (Post / Bank)		185'745	515'300
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		11'682	13'477
Delkredere		-2'000	-2'000
übrige kurzfristige Forderungen		6'503	6'736
Vorräte		18'751	17'651
Aktive Rechnungsabgrenzungen		20'270	10'938
Total Umlaufvermögen		240'950	562'102
Anlagevermögen			
Beteiligungen	2.1.	1'550	1'550
Rollmaterial	2.2.	58'191	52'083
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	63'011	39'411
Bahnanlagen	2.4.	141'816	152'113
Depotprojekt		1'683'032	1'340'340
Immobilie Sachanlagen	2.5.	1'276'700	1'276'341
Immaterielle Anlagen		2	2
Total Anlagevermögen		3'224'300	2'861'840
Bilanzsumme		3'465'251	3'423'942
Passiven			
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	49'946	262'634
Passive Rechnungsabgrenzungen		53'170	57'977
		103'116	320'611
Langfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfr.	2.7.	179'143	200'188
Total Fremdkapital		282'259	520'799
Projektspenden / Unterhaltsfonds			
Unterhaltsfonds		26'499	41'438
Projekt bezogene Spenden / Beiträge	2.8.	1'861'188	1'592'138
Erneuerungsfonds Liegenschaften		23'000	0
		1'910'687	1'633'576
Eigenkapital			
Vereinsvermögen		209'092	132'437
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften		1'060'475	1'060'475
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)		2'738	76'655
		1'272'306	1'269'567
Bilanzsumme		3'465'251	3'423'942

Erfolgsrechnung	2024	Vorjahr 2023	Budget 2025
Betriebseinnahmen			
Fahrbetrieb			
Bahn	246'865	264'481	253'000
Bus	28'734	26'109	25'000
	275'599	290'590	278'000
Nebenbetriebe			
Gastronomie	31'878	38'770	35'000
Souvenirshop	21'354	23'784	22'750
Werbeeinnahmen	7'762	14'218	12'000
Diverses	29'942	20'187	20'450
	90'936	96'959	90'200
Total Betriebseinnahmen	366'536	387'549	368'200
Betriebsaufwand			
Fahrbetrieb			
Bahn	-107'931	-128'350	-101'400
Bus	-32'065	-23'237	-23'000
	-139'996	-151'588	-124'400
Nebenbetriebe			
Gastronomie	-17'069	-22'807	-20'000
Souvenirshop	-8'544	-18'193	-10'500
übrige Betriebskosten	-7'348	-4'812	-9'500
	-32'961	-45'811	-40'000
Total Betriebsaufwand	-172'958	-197'399	-164'400
Deckungsbeitrag I	193'578	190'151	203'800
Personalkosten			
Reisedienst / Sekretariat / EVU / Diverses	-54'416	-59'075	-73'300
Uebrigter Personalaufwand	-16'544	-32'355	-31'500
	-70'960	-91'430	-104'800
Deckungsbeitrag II	122'618	98'721	99'000
Übrige Betriebskosten			
Raumkosten	-52'504	-55'102	-53'000
	-52'504	-55'102	-53'000
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-31'828	-42'852	-94'100
	-31'828	-42'852	-94'100
Infrastruktur			
Unterhalt	-40'347	-26'385	-50'170
	-40'347	-26'385	-50'170
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-28'778	-36'489	-24'500
Infrastrukturkosten Uster	-12'698	-7'450	-13'500
	-41'476	-43'939	-38'000
Versicherungen / Abgaben			
Versicherungen Betrieb	-3'336	-808	-850
Sachversicherungen	-18'008	-18'952	-19'000
Abgaben	-2'093	-780	-4'800
	-23'437	-20'541	-24'650

	2024	Vorjahr 2023	Budget 2025
Energieaufwand			
Strom	-17'382	-9'243	-15'200
	-17'382	-9'243	-15'200
Verwaltungskosten			
Verwaltungsaufwand	-14'923	-12'831	-11'900
Generalversammlung	-2'027	-5'023	-2'000
Beiträge an Dritte	-6'616	-5'934	-6'000
	-23'566	-23'788	-19'900
Öffentlichkeitsarbeit / Werbeaufwand			
Werbeaufwand	10'825	-25'818	-10'000
Printmedien / Internet	-10'090	-6'618	-11'000
Oeffentlichkeitsarbeit / PR	-1'843	-645	-1'000
	-22'758	-33'080	-22'000
Kapitalaufwand /-ertrag			
Spesen Kreditkarten / PC / Bank	-101	-5'073	-5'000
Zins- / Wertschriftenertrag	1	669	100
	-100	-4'404	-4'900
Abschreibungen			
Abschreibungen	-49'067	-57'490	-46'596
Erneuerungsfonds	-23'000	0	-78'909
	-325'462	-316'825	-447'425
Deckungsbeitrag III	-202'844	-218'104	-348'425
Liegenschaften			
Liegenschaften-Einnahmen			
Mieteinnahmen	15'600	14'940	15'100
Baurechtszins Neuthal	15'118	15'118	16'000
Pachtzinsen	1'160	1'130	1'200
	31'878	31'188	32'300
Liegenschaften-Aufwand			
Unterhalt	-8'441	-1'049	-7'000
Ergebnis Liegenschaften	23'437	30'139	25'300
Deckungsbeitrag IV	-179'407	-187'965	-323'125
Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg			
a.o. / periodenfremder Ertrag 2.9.	5'212	7'531	0
Gewinn aus Anlageabgang	0	63'239	0
Betriebsbeitrag (abzüglich Vorsteuerkürzung)	89'377	91'394	91'000
a.o. / periodenfremder Aufwand	-177	0	0
	94'411	162'164	91'000
Betriebserfolg (EBT)	-84'996	-25'801	-232'125
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge	69'846	62'844	70'000
Spenden	17'442	40'220	32'000
Eisenbahnamateur	446	-608	500
	87'734	102'456	102'500
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	2'738	76'655	-129'625

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. Davon sind CHF 117'800 (CHF 388'512) für das Projekt Depot 2020 reserviert

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

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

Vorräte

Die Bewertung erfolgt zum Niederstwertprinzip unter Berücksichtigung des sogenannten Warendrittels.

2. Anmerkungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung

2.1. Beteiligung

Anteilschein der Historischen Mittelthurgau Bahn und zwei Aktien der Sursee-Triengen-Bahn (ST)

Anlagevermögen (2.2. bis 2.5.)

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

2.2 Rollmaterial

Bruttowerte (in CHF)	Loks	Personenwagen	Güter-/Dienstfzg.	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 01.01.2024	34'833	17'218	29	52'080	-11'257	40'823
Zugänge	17'311	41'033	2'600	60'944	-25'000	35'944
Abgänge / Verrechnungen	–	-41'033	–	-41'033	41'033	-0
Wert vor Abschreibung	52'144	17'218	2'629	71'991	4'776	76'767
Abschreibungen	-7'600	-6'000	-200	-13'800	–	-13'800
Wert 31.12.2024	44'544	11'218	2'429	58'191	4'776	62'967

2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 01.01.2024	21'800	8'800	8'811	39'411	–	39'411
Zugänge	22'423	–	15'940	38'363	–	38'363
Wert vor Abschreibung	44'223	8'800	24'751	77'774	–	77'774
Abschreibungen	-6'800	-2'800	-5'163	-14'763	–	-14'763
Wert 31.12.2024	37'423	6'000	19'588	63'011	–	63'011

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Depot-projekt	Bhf.Bauma Diverses	BUE	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 01.01.2024	1'330'340	101'405	1'605	59'103	1'492'453	-1'580'238	-87'785
Zugänge	352'692	–	–	–	352'692	-145'840	206'852
Wert vor Abschreibung	1'683'032	101'405	1'605	59'103	1'845'145	-1'726'078	119'067
Abschreibungen	–	-11'400	-1'599	-7'299	-20'298	–	-20'28
Wert 31.12.2024	1'683'032	90'005	6	51'804	1'824'847	-1'726'078	98'769

2.5 Liegenschaften

	Bahnhof- halle	Baudienst- magazin	Bahnhof Bäretswil	Stellwerk Bäretswil	Posten 98A	Remise Bauma	Nettowert
GVZ-Werte	5'556'452	156'732	870'774	52'244	58'044	1'219'024	7'913'270
Kaufpreis	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	140'000	n/a
Buchwert 31.12.2024	957'200	27'359	133'140	9'000	10'000	140'000	1'276'699

Der Gebäudeversicherungswert (GVZ-Wert) wurde per 01. Januar 2024 um rund 16% angehoben

2.6. Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen (Kreditoren) von TCHF 50 (263) teilen sich wie folgt auf: Allgemein TCHF 16 (88); Depotprojekt 2020 TCHF 13 (178); Tilgung 2025 der Darlehen (Bund und NRP) TCHF 21 (21).

2.7. Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen

a) Hier handelt es sich um ein zinsloses Bundesdarlehen, welches seinerzeit für die Unterhaltsarbeiten an der Weissenbachbrücke gewährt wurde. Das Darlehen hat eine Laufzeit bis 2029, 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)

b) Für die Finanzierung des Landkaufs wurde aus dem Fonds der Neuen Regional-Politik (NRP) ein zinsloses Darlehen von CHF 120 gewährt. Laufzeit 10 Jahre.

2.8. Projektbezogene Spenden / Beiträge

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

2.9 ausserordentlicher / periodenfremder Erfolg

Bei den ausserordentlichen / periodenfremder Erfolg handelt es sich um nachträglicher Gutschrift, welche nicht das Jahr 2024 betreffen

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 EVU

Beim HECH Verband historischer Eisenbahnen Schweiz besteht die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen DVZO notwendige Haftpflichtversicherung über CHF 100 Mio.

3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

keine

Ein knapp ausgeglichenes Ergebnis

Die Jahresrechnung des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland zeigt ein knapp ausgeglichenes Ergebnis auf. Wir haben es erneut geschafft, die finanzielle Balance zwischen wünschbaren Projekten und notwendigen Ausgaben zu halten. Doch diese Balance ist nicht einfach zu finden und stellt den Verein vor grosse Herausforderungen.

Die kommenden Jahre werden nicht einfacher. Die Anforderungen an den Betrieb und die Instandhaltung der historischen Eisenbahn werden immer komplexer und kostenintensiver. Um die Qualität und Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten, sind kontinuierliche Investitionen notwendig.

Mit Engagement, Leidenschaft und der Unterstützung seiner Mitglieder und Freunde wird es gelingen, die historische Eisenbahn auch in Zukunft erfolgreich zu betreiben und die Freude an der Dampfbahn weiterzugeben.

Freude weiterverschenken mit einem Legat im Testament

Eine Möglichkeit, den Dampfbahn-Verein zu unterstützen und die Freude an der historischen Eisenbahn für künftige Generationen zu bewahren, ist ein Legat im Testament. Es ist immer traurig, wenn ein Leben zu Ende geht, doch eine testamentarische Zuwendung kann den Fortbestand und die Weiterentwicklung der Dampfbahn sicherstellen. Die künftigen Akteure und Enthusiasten freuen sich über jede Unterstützung und werden das Erbe in Ehren halten.

Andreas Hurt
Mitglied Vorstand / Finanzen





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