





Editorial des Vorstands	Seite	3	Triebfahrzeuge & Werkplatz Bauma	Seite	12-13
Administration	Seite	4	Triebfahrzeuge & Werkplatz Uster	Seite	14
Reisedienst + Liegenschaften	Seite	5	Marketing	Seite	15
Betrieb	Seite	6	Depotareal Bauma 2020	Seite	16-17
Betriebsplanung + Ausbildung	Seite	7	Zugpersonal + Lokbetreuer	Seite	18
Infrastruktur	Seite	8	Oldtimer-Postautobetrieb	Seite	19
Dampflädeli + Gastronomie	Seite	9	Technik Wagen	Seite	20-21
Rottenwagen + Barrierenposten 98a	Seite	10	Jahresrechnung	Seite	22-26
Stationspersonal + Perronbeiz	Seite	11	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

Fotos (Bildnachweis)

Hugo Wenger Titelbild, S. 2, 3, 9, 16, 17, 27, Rückseite
DVZO Archiv 3, Andreas Hurt 4, 8, Beat Rupp 19,
Florian Vogel 16, 17, Gert Nattefort 14, 15, Lukas Trüb 3, 12, 13,
Michael Bollmann 20, 21

© Jahresbericht 2025:

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.

Es ist eine wahre Freude mitzuverfolgen, was die Mitglieder des DVZO mit ihren freiwilligen Einsätzen alles für die breite Öffentlichkeit zustande bringen. Genauso vernehmen wir es oft von Aussenstehenden, von treuen Kunden unserer historischen Züge, von Lieferanten, Behörden und vielen mehr. Ja, über das Erreichte dürfen wir uns ehrlich freuen. Und alle im Verein tragen zum positiven Empfinden im Umfeld unserer Bahn bei. Was vielleicht für viele von uns im Verein bescheiden ein schönes Hobby, eine Freizeitbeschäftigung, ein Ausgleich zum Alltag ist, dient gesellschaftlich dem wichtigen Erhalt und der Vermittlung des Kulturerbes «Eisenbahn». Detailliert, was so alles im 2025 abgegangen ist, beschreiben die Berichte der Ressorts und verschiedener Bereiche in der vorliegenden Zusammenfassung. Uns obliegt es einfach noch allen für ihr grosses Mitwirken im Dampfbahn-Verein zu danken.

Viel Freude beim Lesen wünscht

Ihr DVZO-Vorstand



Die Flut an E-Mails und Kundenanfragen per Telefon war auch 2025 Tag für Tag sehr gross, dadurch gab es immer mehr als genug zu tun in der Administration. Das ist aber durchaus als sehr positiv zu werten, da dies ja bedeutet, dass sich viele für die Sonntagsfahrten, Extrafahrten und die Oldtimer-Postautofahrten interessierten.

Durch die Ausgliederung des Reisedienstes startete per Anfang Jahr die Zusammenarbeit mit der Forchbahn AG. Die Zusammenarbeit funktionierte ab Tag 1 reibungslos und sehr wohlwollend. Bei einem gegenseitigen Kennenlernen auf der Forch konnten wir uns erstmals austauschen und erste Fragen klären. Alle Kundenanfragen konnten innert kurzer Zeit weitergeleitet und auch beantwortet werden. Die gegenseitige Information funktioniert gut und Fragen werden immer gleich geklärt. Die Kunden müssen so auch nie lange auf Antworten warten, was die Kundenzufriedenheit bestimmt noch mehr steigerte.

Dadurch, dass ich meine Arbeitszeit frei einteile, werden die Anfragen in der Administration gegen aussen und innen stets innerhalb von wenigen Stunden beantwortet. Die Kunden schätzen dies sehr und der DVZO kann so einen ersten «guten Eindruck» vor dem Besuch im Zürcher Oberland hinterlassen. Die festgelegten Telefonzeiten werden regelmässig genutzt. Es gibt also durchaus noch Personen, die gerne telefonisch in Kontakt treten anstatt per E-Mail.

Mitgliederentwicklung

Erstmals wurden im 2025 die Mitgliederrechnungen prioritär auf dem Mailweg verschickt. Das heisst, alle Mitglieder mit einer hinterlegten Mailadresse erhielten die Rechnung per Mail. Das klappte zu einem grossen Teil gut und ohne Probleme. So konnte doch einiges an Portokosten und Papier gespart werden. Allerdings passierte es, dass bei einigen Mitgliedern die Rechnung irgendwo im Spam landete oder im Mail-Postfach übersehen wurde. Wir hoffen, dass dies im 2026 noch etwas besser läuft.

Die Zahlungsmoral von einigen Mitgliedern war leider so schlecht, dass sie Ende 2025 vom Verein ausgeschlossen werden mussten. Sie reagierten zum Teil gar nicht und so blieb leider am Schluss nur noch der Ausschluss. Das ist schade. Durch diesen Umstand sind die Mitgliederzahlen vor allem im Bereich der Passivmitglieder etwas rückläufig im 2025. Wir hoffen, dass es im neuen Jahr wieder aufwärts geht und wir da wieder etwas zulegen können. Die restlichen Austritte erfolgten meist altershalber oder weil sich die Interessen geändert haben

Mitgliederentwicklung

Kategorie	Stand Jan 2025	Stand Jan.2026	Differenz
Aktivmitglieder	188	188	0
Ehrenmitglieder	34	33	-1
Gönnermitglieder	87	83	-4
Jugendmitglieder	6	3	-3
Kollektivmitglieder	10	9	-1
Passivmitglieder	445	388	-57
Veteranen	0	13	+13
Total	770	717	-53

Im vergangenen Vereinsjahr sind folgende langjährige Mitglieder verstorben:

- Walter Aeschmann, Dielsdorf
- Willy Mettler, Pfäffikon
- Werner Forster, Hinwil
- Elsbeth Bonfanti, Rüti ZH
- Erich Gubler, Winterthur

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

Ich danke allen Kunden und auch allen Mitgliedern für den regen Austausch via Telefon und Mail und freue mich auf ein «geschäftiges» 2026.

Martina Ladu



Die Anfangsphase war geprägt von zahlreichen offenen Fragen und einer steilen Lernkurve. Umso dankbarer waren wir für die engagierte Unterstützung durch die Betriebsplanung sowie durch weitere Mitglieder, die mit Rat und Tat zu einem gelungenen Start beitrugen.

Nach dem Auswintern Ende März konnte bereits Anfang April die erste Extrafahrt durchgeführt werden – ein früher Auftakt in eine intensive Saison.

Über die gesamte Saison hinweg erreichten uns zahlreiche Kundenanrufe zu Brunchfahrten, Gruppenreservierungen und Extrafahrten. Wir freuten uns sehr über die vielen Reservierungen und das anhaltend grosse Interesse.

Im September erreichte das Arbeitsaufkommen seinen Höhepunkt: Das Telefon klingelte gefühlt ununterbrochen, insbesondere im Zusammenhang mit den Jubiläumstagen, bei denen uns auch der Rote Pfeil besuchte. Die Jubiläumstage stiessen auf ein enormes Interesse. Auch die Fahrt mit dem Amor-Express war sehr beliebt.

Die Anwohner-Aktion in den Gemeinden Bauma, Bäretswil, Wetzikon und Hinwil mit dem Coupon für die Gratis-Fahrt im öffentlichen Dampfzug bereitete vielen Gästen Freude, führte jedoch auch zu zahlreichen Rückfragen.

Der Reisedienst durfte sich zudem über viele Anfragen für Extrafahrten freuen. Insgesamt wurden im Verlauf der Saison elf Extrafahrten organisiert und erfolgreich durchgeführt.

Auch der Samichlaus-Express sorgte für zahlreiche Anrufe, vor allem zu Fragen rund um die Sitzplatzreservierungen, und war innert kurzer Zeit vollständig ausverkauft. Den Abschluss der Extrafahrten bildete die Fahrt der Schule Bauma.

Erfreulicherweise erreichen uns bereits erste Anfragen für das kommende Jahr. Dies stimmt uns zuversichtlich und bestätigt die Attraktivität unseres Angebots.

Reisedienst DVZO
(ausgeführt durch Forchbahn)

Liegenschaften

Bäretswil

Bei den Mietobjekten «Parkplätze» musste ein Platz wegen längeren Mietzinsausständen gekündigt werden, danach wurde Betreuung eingeleitet. Die Wohnung im Bahnhofgebäude ist grundsätzlich sanierungsbedürftig, es fehlt aber momentan das nötige Geld dazu. Der Vorstand wird 2026 über das weitere Vorgehen entscheiden.

Der Bodenbelag auf der Rampe beim Güterschuppen ist in einem schlechten Zustand und sollte gelegentlich saniert werden. Aktuell fehlen auch hierfür die finanziellen Mittel. Die Sursee – Triengen Bahn AG interessiert sich für die Nutzung einer Teilfläche im Güterschuppen. Um dem nachzukommen, sind umfangreiche Räumungsarbeiten durch den Wohnungsmieter und den DVZO angesagt.

Wald ZH

Hier gab es bei der Mieterschaft Veränderungen. Die Mieterin im Holzschopf / Nebengebäude hatte per Ende März gekündigt. Anschliessend liessen wir das Lokal leer stehen, da noch Nachreinigungen gemacht werden mussten. Auch einige Umbauten (Zwischenwände, usw.) erledigten wir selbst. Das Pachtland, ganzes Umland um die Remise, war zwischenzeitlich etwas verwildert, da dies niemand pflegte. Für die Räume im Schopf interessierte sich ein Walder Künstler, der nun die Räumlichkeiten seit Oktober 2025 mietet. Für das Umland hat sich ein pensionierter Gartenarchitekt HTL aus Wald gemeldet. Ihm verpachten wir dies ab Neujahr zu einem symbolischen Mietpreis, da er zu dem ganzen Areal schaut und es pflegt. Einen kleinen Teil nutzt

er auch für sich als Garten. Das ist eine gute Lösung, denn so bleiben die «Randständigen», die immer wieder für Ärger sorgten, dem Areal mehrheitlich fern. Die Lokremise selbst wird weiterhin intensiv vom Verein Historischer Triebwagen 5 genutzt. Ihre Arbeiten am ehemaligen Südostbahn-Triebwagen ABe 4/4 Nr. 5 sind erfolgreich in der Schlussphase angekommen. Die Inbetriebnahme ist für Frühjahr 2026 vorgesehen.

Bauma

Auf der «Benevol-Internetplattform» für Freiwilligen-Arbeit haben wir für die Remise Bauma eine Fachperson, Architekt/in oder Bauplaner/in, welche für uns eine umfassende Zustandsanalyse erstellen soll, gesucht. Leider meldete sich niemand.

Die Bahnhofhalle wird immer wieder von aussen her verunreinigt, Abfall (Flaschen, Getränkedosen, etc.) wird kurzerhand über den Zaun auf die DVZO-Gleise entsorgt. Auch Sprayereien müssen immer wieder entfernt werden. Die Dachkennel auf der SBB-Gleisseite wurden von einer Fachperson gereinigt. Zudem gab es Lecks in Dachrinne und Ablaufrohren, die aber durch eine Spenglerfirma fachgerecht repariert werden konnten. Um das mühselige Reinigen der Dachrinnen zu vereinfachen und Verstopfungen zu vermeiden, wurden im letzten Jahr auf der Parkplatzseite Dachrinnenbürsten eingebaut. Bis heute hat sich dies bewährt.

Hermann Loosli
Leitung Liegenschaften

Am Anfang des Jahres waren wir als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) damit beschäftigt, die bekannte Organisation innerhalb des Leitungsteams neu zu organisieren: Durch den Abgang von unserem Leiter EVU, Steve Grötzebauch und die nahe «Pensionierung» von Oskar Brodmann als Leiter Sicherheitsmanagementsystem (SMS) war es Zeit, diese beiden wichtigen Positionen neu zu besetzen. Dies war nicht so einfach, wie man es sich gewünscht hätte. Es bedingte eine Reorganisation mit Verstärkung der Betriebsleitung. Durch die Übernahme der Betriebsplanung durch Roger Schmidli und die dazu gegebene Unterstützung von Jonathan Raster, konnte ich mich aus dem täglichen Geschäft zurückziehen und neue fachliche Aufgaben vom früheren Leiter EVU übernehmen. Dazu konnten wir noch Philipp Meier gewinnen, die Aufgaben von Oskar zu übernehmen und mich dabei dank seiner Weiterbildung im Sicherheitsmanagement bei der Gestaltung des SMS zu unterstützen.

Die neue Organisation war nicht zuletzt nötig, um uns auf das anstehende Managementgespräch mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) optimal vorzubereiten. Auch andere Themen waren für das Managementgespräch in guter Zusammenarbeit mit der Technik aufzubereiten.

Dank den Vorbereitungen verlief das Managementgespräch gut und es konnten offene Pendenzen aus dem letzten Audit abgeschlossen werden. Dies erlaubte uns nach vorne zu schauen, gleichzeitig mit einem Blick auf die anstehenden Herausforderungen.

Der Anfang der neuen Saison gestaltete sich aus Sicht der Ereignisse etwas turbulent: Verschiedene sicherheitsrelevante Ereignisse unterschiedlicher Tragweite haben uns in

den ersten Monaten der Saison begleitet. Diese beschäftigten nicht nur die Betriebsleitung, sondern auch das betroffene Personal. Durch die Nacharbeitung der Ereignisse und entsprechende Sensibilisierung konnten die Ereignisfälle im Verlauf der Saison reduziert werden.

Im Verlauf der Saison konnten im Hintergrund auch verschiedene Prozesse im SMS sowohl eingeführt als auch angepasst werden. Dank der Unterstützung von verschiedenen Beteiligten konnten diese gleich auch umgesetzt und gelebt werden. Prozesse sind wichtig, aber allein können sie wenig bewirken: Ein Prozess muss gelebt werden, um sein (Sicherheits-)Ziel zu erreichen.

Am Ende der Saison stand noch die Überarbeitung unserer Betriebsvorschriften auf der «To do»-Liste. Durch die Anwendung des europäischen Rechts auf die Fahrdienstvorschriften und durch die daraus entstehenden Regelbücher der Interoperabilität mussten wir unsere Betriebsvorschriften auf die neuen Vorgaben anpassen. Es wurde gleich die Gelegenheit genutzt und einige inhaltliche Änderungen vorgenommen.

Für die erfolgreiche Saison im Betrieb und die durchgeführten Arbeiten im Hintergrund, welche mit viel Fleissarbeit verbunden waren und häufig nicht direkt ersichtlich sind, möchte ich mich bei allen Mitgliedern im und um den Betrieb für die grossartige Arbeit herzlich bedanken. Besonders danken möchte ich dem Team der Betriebsplanung/Betriebsleitung für die unzähligen geleisteten Arbeitsstunden im Hintergrund.

Riccardo Khoyi
Leiter Betrieb

Leistungen Triebfahrzeuge 2025

Triebfahrzeug	Einsatztage exkl. Rangierleistung exkl. Schiebeleistung	Kilometer exkl. Schiebeleistung	Anheizzyklen aufeinanderfolgende Einsatztage gelten als ein Anheizzyklus
Ed 3/3 401	18	1032	14
E 3/3 8518	17	1056	14
Eb 3/5 9	11	674	6
Tem III 354	13	342	
Tm III 9529	3	156	
Ee 3/3 16363	8	84	
Em 3/3 18815 Sara	5	192	
Em 3/3 18824 Emma	5	216	
Total Kilometer exkl. Rangier-/Schiebeleistung		3752	

Ab Bauma wäre das eine Luftlinien-Fahrt
(im Westen) nach Neufundland (Kanada)
(im Süden) an die Grenze Tschad / Zentralafrikanische Republik
(im Osten) an die Grenze Kasachstan / China

Im vergangenen Jahr waren wir für Prüfungs-, Dienst- und Gruppenfahrten, sowie für öffentliche Fahrten an Sonntagen, zwischen März und Dezember unterwegs. Gesamthaft sind 3'246 Zugkilometer zusammengekommen, davon sind stolze 2'762 km von unseren Dampflokomotiven absolviert worden.

Aus planerischer Sicht sind unsere Fahrt nach Deutschland und folgende Highlights erwähnenswert:

- Im April dampften wir mit der Eb 3/5 Nr. 9 zum Jubiläumsanlass der Schweizerischen Nationalbahn. Die Stationen auf der Strecke Winterthur – Andelfingen – Etwilen – Rielsingen – Singen (Hohentwiel) wurden bedient. Speziell war, wie wir auf dem deutschen Abschnitt (vorschriftsgemäss) von einem deutschen Polizeiauto begleitet wurden. Am Abend, bei der Rückkehr, hat uns der Technische Kontrolleur SBB Infrastruktur empfangen. Dieser bestätigte nach der Kontrolle den guten Zustand des eingesetzten Wagenmaterials.
- Es folgte im Mai der «Tag der offenen Depottore». Dampflok Eb 3/5 Nr. 9, mit Reise- und Güterwagen, besuchten den Anlass in Uster.

• Im Herbst stand das Jubiläum 150 Jahre Tösstalbahn im Fokus. Das ganze Wochenende waren bis zu drei Züge zwischen Bauma und Hinwil unterwegs. Ferner hatten wir Gastfahrzeuge, wie der Rote Pfeil (OeBB), RBe-Pendel (DSF) und der Thurgauer Pendel (VHMThB). Wir verknüpften die Gastfahrzeug-Fahrten ab Bauma nach Winterthur und weiter via Effretikon nach Hinwil. Die Reisenden (und wir Beteiligten) genossen die attraktive Zeitreise, mit den unterschiedlichen Fahrzeug-Generationen.

• Gemütlich und unterhaltsam ging es im Oktober weiter. Es fanden musikalisch ausgeschmückte Jubiläumsfahrten mit dem Amor-Express statt.

• Im November absolvierten «Emma» und «Sara», die beiden Em 3/3, ihre Einweihungsfahrt nach Winterthur.

Die gelungene Saison ist mit den Samichlausexpress-Fahrten abgerundet worden.

Roger Schmidli,
Betriebsplaner

Ausbildung

Zu Beginn des Jahres erfolgte die Übergabe des Ressorts Ausbildung von Christoph Osswald in meine Verantwortung. Er hatte nach einigen Jahren Leitung dieses Ressorts entschieden, diese abzugeben. Für den langjährigen Einsatz sei ihm herzlich gedankt. Als Vorbereitung auf die kommende Saison standen verschiedene Arbeiten auf der Liste: Von der Aktualisierung der Kompetenzmatrix bis zur Vorbereitung der Praxistage. Auch ein FDV-Kurs wurde über den Winter von Jürg Hauswirth durchgeführt, an dem Leute aus verschiedenen Ressorts teilgenommen haben.

Kurz vor den Praxistagen, noch tief in der Winterpause, konnte ich selbst als Lokführer als Kat. A für Elektro- und Dieseltraktion geprüft werden. Dies erlaubt eine gewisse Entspannung der Personalsituation bei gleichzeitig höherer Flexibilität durch die Polyvalenz.

Im Verlauf der Saison konnten verschiedene kleine Ausbildungen durchgeführt und abgeschlossen werden. Dies war auch dank der kräftigen Unterstützung von Ausbildnern möglich, welche die Kursmodule durchführten und die Auszubildenden dabei begleiteten.

Im August konnte Dario Hofmann seine Ausbildung als Zugchef erfolgreich abschliessen. Durch den Abschluss seiner Ausbildung konnte die Personalsituation beim

Zugpersonal im Hinblick auf die Herbstmonate ebenfalls deutlich entspannt werden.

Ende August hat sich unser VTE-Prüfungsexperte Jürg Hauswirth entschieden, sein Amt nach vielen Jahren abzugeben. Für seine langjährige Arbeit als VTE-Prüfungsexperte bedanken wir uns herzlich bei Jürg. Bei der Suche nach einem Nachfolger konnten wir Peter Rubin als neuen VTE-Prüfungsexperten gewinnen. Er wurde zeitnah für unser EVU geschult und konnte im Herbst seine erste Prüfung für uns abnehmen.

Im Herbst war dann angesagt, die Kurse für die Winterpause zu organisieren, um möglichst viele Ausbildungen durchführen zu können. Dank der Unterstützung von verschiedenen Ausbildnern konnten für die Winterpause folgende Ausbildungen eingeplant werden: Zugchef, Koordinator, Deltaschulung Zugchef <-> Rangierleiter, Deltaschulung Rangierlokführer <-> «Streckenlokführer Bauma–Hinwil» und Stationswärter.

Riccardo Khoyi
Leiter Betrieb

Jan Starkermann, der neue Streckenverantwortliche für den ST-Netzteil im Zürcher Oberland, absolvierte sein erstes Jahr bei der Sursee – Triengen Bahn AG. Da er in seiner bisherigen Tätigkeit als Gleisbau-Lehrlingsauszubildner bei login des Öffern schon hier war, war er von Anfang an bereits vertraut mit den Besonderheiten dieser Infrastruktur. Zusätzlich zum vertieften Kennenlernen der Strecke und ihrer Anlieger konnte er seine Lokführerausbildung in Kategorie A per Ende August erfolgreich abschliessen.

Neben dem ganzjährig hier stationierten, primär der Schneeräumung dienenden Tm'' war der Tm 232 von Mitte Juni bis Ende Oktober ebenfalls in Bäretswil. Da der eigene Flachwagen nicht zur Verfügung stand, mietete die ST für ihre Zwecke über die Sommermonate ein baugleiches Fahrzeug vom DVZO.

Die Netznutzung umfasste auf dem Pachtabschnitt Bauma – Bäretswil 348 einfache Fahrten (+10% gegenüber Vorjahr), wovon rund 85% mit thermischer Traktion geführt wurden und ca. 15% auf diesen Teilabschnitt beschränkt blieben. Hauptnutzendes EVU war der DVZO; auf die weiteren EVU ST, Oensingen-Balsthal-Bahn, TR Transrail und Rail Historic entfiel ein geringer Anteil von bloss 15 kommerziellen oder dienstlichen Fahrten (Instandhaltungsfahrten des EVU ST im gesperrten Gleis nicht eingerechnet). Ausschliesslich im «vorderen Teil» Hinwil – Bäretswil bewegten sich weitere 68 Fahrten von SBB-Cargo, 16 von Sersa und je 4 der Oensingen-Balsthal-Bahn sowie der ST.

Als nichtalltägliche Gäste auf hiesigen Schienen lockten von der TR die blau gemalte Re 4/4' (15. November) sowie von der OeBB eine Re 456 (20.-22. Mai) und der Rote Pfeil RCe 2/4 (06. September) die Bahnfotografen an. Auch die Ec 3/5 3 des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn war am 22. Februar nach längerer Zeit wieder einmal im Zürcher Oberland unterwegs.

Per Ende Juni endete der seit 1983 betriebene Zustellverkehr von Zementwagen durch SBB-Cargo ins FBB-Anschlussgleis Bäretswil Tobel. Da aktuell ein örtliches Kiesvorkommen abgebaut wird, fand während des ganzen Berichtsjahres auch keinerlei Kiesverkehr statt; mithin liegt das Anschlussgleis seit Mitte 2025 brach, und das Trassenkilometervolumen ging gegenüber dem Vorjahr um rund 30% zurück.

An 27 Tagen nutzte wiederum die Firma Amberg den Abschnitt zwischen Neuthal und Langacher zum finalen Austesten von handgeführten Arbeitsgeräten für den Export.

Der Grünschnitt erfolgte in bewährter Weise durch den Verein «konkret», der die Böschungen insbesondere mit Zivildienstlern auf naturnahe und schonende Weise pflegt. Seitens ST hat sich in der Saison 2025 eingelebt, das Grün-gut per Schiene jeweils regelmässig donnerstags abzu-transportieren. Die Unkrautbekämpfung im Gleisbereich erfolgte im Frühsommer durch einen Zweibege-Unimog der Firma Besa. Im Spätherbst nahm Jan Starkermann in Absprache mit den zuständigen Förstern die nötigen Holzarbeiten vor.



Im Lauf des Septembers wurde das kurze, zwischen Froschlaich- und Vogelnistperiode liegende Zeitfenster genutzt, um den Klingelbach oberhalb Neuthal erneut auszubaggern; das letzte Mal geschah dies vor weit über 10 Jahren noch unter der Ägide des DVZO.

Turnusgemäss war am 28. März das Diagnostriebfahrzeug der SBB vor Ort, anschliessend wurden die befundeten Pendenzen mit einer Sersa-Stopfmaschine und Handarbeiten im Rahmen einer Lehrlingswoche abgearbeitet.

Im Bereich Datenmanagement erfolgte eine komplette geomatische Neuaufnahme aller Versicherungspunkte und der Gleisgeometrie; ferner wurde der Leitungskataster mit den Elementen Abwasser und Elektrizität ergänzt.

Zu Sommerbeginn wurde die Fahrleitungsanlage einer Inspektion A2 unterzogen, und die Erdungsrückleiter an den Masten wurden wo nötig saniert oder ersetzt.

Nach DVZO-Saisonschluss erfuhr im Rahmen einer zweiten Gleisbau-Lehrlingswoche der stark belastete Bahnübergang Bahnhofstrasse Bäretswil eine Sanierung im Bereich von Gleis 1.

Jürg Hauswirth
Sursee-Triengen-Bahn AG



Dampflädeli

Haben Sie den «Dampfwülchli-Sirup» schon probiert? Ein feiner Bio-Beerensirup aus unserem vielfältigen Angebot im Souvenirshop in der Bahnhofhalle Bauma. Regelmässig nehmen wir neue Produkte ins Sortiment auf, mit der klaren Absicht, bei unserer Kundschaft auf Begeisterung zu stossen. Manchmal erfolgreich, ab und zu aber auch ein Flopp (was beim «Dampfwülchli-Sirup» zum Glück nicht zutrifft). Aber wir sind gut auf Kurs und wecken das Interesse unserer Kunden.

Nicht nur im Dampflädeli im Heimatbahnhof Bauma motivieren wir die Kundschaft zu einem spontanen Kauf. Ausseinsätze sind für unser kleines Team eine spannende Abwechslung, auch wenn man sich noch stärker den aktuellen Witterungsverhältnissen anpassen oder sich örtlichen Begebenheiten unterstellen muss. Solche Einsätze dienen auch zur Werbung für den DVZO und den historischen Bahnbetrieb. Und wir sind stets herzlich willkommen und ernten grosse Beachtung. Am letzten April-Sonntag waren wir am Jubiläum «150 Jahre Schweizerische Nationalbahn» im Bahnhof Etwilen TG zugegen. Sechs Tage später begleiteten wir in Uster in der Lok-Remise den «Tag der offenen Depottore». Für das Fest zum Jubiläum «150 Jahre Arth-Rigi-Bahn» am 7. Juni waren wir nach Goldau eingeladen. Traditionell standen wir am zweiten August-Wochenende an der Dürntner Chilbi im Einsatz. Für viel Umsatz sorgte



DVZO-Stand am Jubiläum «150 Jahre Schweizerische Nationalbahn» in Etwilen.

das Festwochenende «150 Jahre Tösstalbahn | Dorffäscht Bauma 2025» am 6./7. September. Den Schlusspunkt von Seite Dampflädeli setzten wir mit den Auftritten an den Fahrten des «Samichlaus-Express» in Bauma, wo wir mit dem Verkauf von heissem, hausgemachtem Glühwein und Punsch für die Kinder, die Kundschaft begeisterten, sowie mit dem Stand am «Wienachtsmärt» im Hof des Ritterhauses in Bubikon.

Seit vielen Jahren fällt in den Dampflädeli-Bereich auch das Billettwesen. Beschaffung und Verwaltung der historischen Kartonbillette, aber auch die tägliche Abrechnung, sind gut eingespielt und wickeln sich problemlos ab. Die traditionellen «Edmonsonschen Kartonbillette» kommen bei den Fahrgästen, und ganz besonders bei den Kindern, sehr gut an und sind allerbeste Werbung für unsere Bahn.

Helena Wenger,
Dampflädeli

Gastronomie

Beim Ausräumen der beiden WR (Buffetwagen) vor Saisonbeginn konnten die neuen Mitarbeiter/innen gleich ausführlich geschult werden. Die Putztage waren gut durchorganisiert, so war nach den drei Tagen alles blitzblank sauber und für die ersten Einsätze bereit. Unter dem Jahr haben sich erfreulicherweise gleich fünf Interessierte zum Schnuppern gemeldet. Aber leider konnten wir eine der fünf Personen mit unserer Arbeit nicht gross überzeugen.

Übers Jahr durften wir neun Extraanlässe durchführen. Bei zwei Events kamen zwar nur gut die Hälfte der angemeldeten Personen, doch dafür war das Interesse der Anwesenden umso grösser. Um den dampflosen August attraktiver zu machen, haben wir erstmals eine Wein-Degustation auf der Fahrt im historischen Zug organisiert. An diesem Tag konnten wir 15 Erwachsene mit auserlesenen Weinen von unserem Weinproduzenten, dem Bioweingut Rebhalde in Stäfa, verwöhnen. Zusammen mit vier Kindern und drei Personen aus der Laufkundschaft hiessen wir auf der einen Fahrt 22 Gäste willkommen. Zur Degustation genossen sie feine Häppchen ab den bestellten Fleisch-/Käseplatten. Die Fahrgäste zeigten grosses Interesse und tätigten auch gleich ihre Weinbestellungen. Allgemein konnten wir dieses Jahr sehr viel Wein verkaufen. Dies wohl auch, weil unser

leichter Weisswein von der Sonne verwöhnten Hängen am Zürichsee ideal zu den beliebten Apéro-Platten passt.

Am festlichen Wochenende «150 Jahre Tösstalbahn | Dorffäscht Bauma» Anfang September konnten wir einen guten Umsatz erzielen. Auch die spezielle Musikfahrt am 5. Oktober mit dem «Toggenburger-Zug» erwies sich als absoluter Erfolg. Die Stimmung war locker und fröhlich, die vier Musiker und ihre Begleitung sehr unkompliziert. Im als HoWa bekannten Amor Express-Wagen wurde eine Gruppe Sehbehinderter ganz speziell mit Musik erfreut und im 'Jasswagen' liess sich der Dampfloki-Club Herisau musikalisch begeistern.

Allgemein gaben uns die Fahrsonntage alles, was man in der DVZO-Gastronomie erwarten kann. Total ausgebuchte Buffetwagen, wie auch Fahrten mit ausbleibenden Gästen. Es wurden Hochzeitsjubiläen und Geburtstage gefeiert. Selbst einen Kindergeburtstag durften wir mitgestalten. Unser gut geschultes Team kann erfreulicherweise mit jeder Situation souverän umgehen. Am Schluss der Fahrt dürfen wir jeweils viele begeisterte Gäste verabschieden.

Leitungsteam Gastronomie

Das Jahr 2025 hatte es in sich: Nebst den Fahrsonntagen prägten auch viele zusätzliche Einsätze die Saison im Rottenwagen. Bereits im Januar trafen wir uns zu einem gemütlichen Teamabend in Winterthur – als kleines Dankeschön für die Einsätze im Vorjahr und als gelungener Start ins neue aktive Rottenwagenjahr.

Am 5. April 2025 weckten wir den Rottenwagen mit einer ausgiebigen Putzaktion aus dem Winterschlaf und machten ihn bereit für die neue Saison. In den folgenden Monaten begleiteten wir insgesamt 16 Fahrsonntage mit Angeboten aus der Rottenwagenküche. Zusätzlich unterstützten wir zwei Lokführer-/Heizerkurse von jeweils zwei Tagen. Ein besonderer Höhepunkt war der Apéro zum Projekt «Depotareal Bauma 2020» mit rund 160 Teilnehmenden, gefolgt von weiteren kleineren Apéros im Lokdepot Bauma. Das Team zeigte bei diesen Aperos welches Potential an Ideen und Kreativität in ihm steckt.

Ein unbestrittener Höhepunkt des Jahres war das Dorffest in Bauma, verbunden mit dem Jubiläum 150 Jahre Tösstalbahnhof, bei dem wir während zwei Tagen im Dauereinsatz standen. Nach den abschliessenden intensiven Monaten September und Oktober bildeten die zwei Tage Samichlausfahrten Anfang Dezember den anstrengenden aber auch stimmungsvollen Abschluss unserer Einsätze. Seit dem 8. Dezember 2025 befindet sich der Rottenwagen wieder im Winterschlaf, und das Rottenwagenteam geniesst die wohlverdiente kochfreie Zeit bis zum Saisonstart 2026.



Auch ein Blick auf die Zahlen vom 2025 lohnt sich: Rund 210 Vereinsmitglieder durften wir zum Frühstück begrüßen, und knapp 500 Mitglieder genossen ein Mittagessen im Rottenwagen. Die Einsätze planen und realisieren wir jeweils in Zweiertteams. Die zubereiteten Menüs reichten vom vegetarischen Gericht bis hin zum Grillplausch – stets saisonal, abwechslungsreich und passend zum jeweiligen Anlass. Hier als Beispiel die Bilder vom Mittagsmenü vom 14.9.2025.

Besonders freue ich mich, dass wir auch in diesem Jahr zwei neue, interessierte Köche in unserem Team willkommen heissen durften. Aktuell besteht das Rottenwagenteam aus 13 aktiven Köchinnen und Köchen.

Fredy Peyer
Ressortleiter Rottenwagen

Barrierenposten 98a Neuthal

Vor 200 Jahren wurde in England die erste öffentliche Eisenbahn in Betrieb genommen. Vor 29 Jahren wurden mit der Stilllegung der Bahnstrecke Etzwilen – Singen die letzten SBB Barrierenposten ausser Betrieb genommen und ebenfalls vor 29 Jahren nahm der Posten 98a im Neuthal den Betrieb auf. Er ist der einzige Barrierenposten seiner Art, der noch heute in der Schweiz existiert. Er dient als Denkmal für die vielen tausend Barrierenwärterinnen- und wärter, die in der Schweiz diese verantwortungsvolle Arbeit im Eisenbahnnetz des Landes verrichteten. Somit erfüllt unser Ressort nicht nur eine wichtige betriebliche Aufgabe, es hält auch das Andenken wach.

2025 lief unfall- und störungsfrei ab, was sehr wichtig ist. Der Praxistag am 26. April 2025 wurde wiederum für die Auffrischung unseres Wissens und für zahlreiche Unterhalts- und Reinigungsarbeiten genutzt. Die Glockensignale, die Hipp'schen Wendescheiben und die Barrierenantriebe wurden sorgfältig kontrolliert und geschmiert, die Schlagbäume wurden gereinigt. Doch auch der Umschwung des Postens wurde auf Vordermann gebracht.

Am 06. Juli konnten wir bei schönstem Wetter unseren traditionellen «Grilltreff» beim Posten durchführen. Am 15. November trafen wir uns zum Jahresschlussessen in Wetzikon, um die Arbeitssaison ausklingen zu lassen.

Sehr erfreulich war, dass wir zwei neue Anwärter bekamen, wobei Patrick Bischofberger im September die Ausbildung bestand. Markus Buchmeier hat sich bereits intensiv mit dem Dienst beschäftigt und wird im Mai 2026 seine Ausbildung durchlaufen. Von den ersten Fahrten vor Saisonbeginn bis zu den Chlausfahrten im Dezember konnte der Posten 98a immer besetzt werden, womit unser Ressort zur Sicherheit im Zusammenhang mit Bahn- und Strassenverkehr weiterhin einen wichtigen Beitrag leistet. Nach einem Unterbruch von ziemlich genau fünf Jahren erschien zum Saisonende auch wieder das ressortinterne Informationsblatt, welches auch schon auf die wichtigsten Daten im Jahr 2026 hinweist. An dieser Stelle danken wir unserer Ressortleiterin Cornelia Nufer für die gute und umsichtige Personalleitung.

Samuel Rachdi

Die Saison 2025 verlief von Seiten der «Rotkappen» durchwegs positiv. Der im Herbst 2024 aufgetretene Seilriss beim Bahnübergang Adetswilerstrasse in Bäretswil könnte im Frühjahr vor Saisonbeginn mit fachlicher Unterstützung durch die Deutsche Bahn repariert werden. Dadurch musste nur an den Praxistagen auf das vorhandene Know-how der Strassenwache zurückgegriffen werden, der sonntägliche Betrieb blieb später von solchen Massnahmen verschont.

Das ganze Jahr über konnten alle Touren personell besetzt werden, teilweise musste die Einteilung zwar unter Anwendung von Kunstgriffen kurzfristig etwas zaubern, aber es klappte immer. Die Aufgaben des Betriebskoordinators an Fahrtagen mit Mehrzugbetrieb mussten teilweise «fliegend» von Personen übernommen werden, welche schon in anderen Chargen eingeteilt waren. Die praktische Ausbildung von neuen Betriebskoordinatoren lief über die ganze Saison und wird nun im Winter 25/26 mit der Theorie-Ausbildung weitergeführt, so wird diese Ausbildungsklasse im 2026 ihren Abschluss finden.

Für den Billettverkauf Hinwil halfen auch oft Kolleginnen und Kollegen aus anderen Bereichen tatkräftig aus. Die etwas einsame Tätigkeit auf dem Perron in Hinwil mag zwar auf den ersten Blick langweilig erscheinen, ist aber für den Kundendienst und schlussendlich auch für die Einnahmensicherung kaum wegzudenken.

Auch der Einsatz im Stationsdienst in Bauma kam in der Saison 2025 nicht zu kurz. Gerade am Tösstalbahn-Fest anfangs September war wieder Hochbetrieb wie in alten Tagen angesagt. Dank der umsichtigen Planung konnte alles störungsfrei abgewickelt werden.

Im Laufe des Jahres erfolgten kleine Unterhaltsarbeiten am und im Bahnhof Bäretswil. Teilweise wurde auch das Mobiliar im Stationsbüro erneuert. Gegen Ende der Saison fiel in Bäretswil die Ansteuerung der Abläuteglocken aus. Dieses kleine Detail führt nun temporär dazu, dass der Barrierenposten 98a im Neuthal telefonisch über die Abfahrt eines Zuges aus Bäretswil informiert werden muss. Unser interner Fachdienst wird dieses Problem auf die neue Betriebsaison hin hoffentlich rechtzeitig lösen können.

Wir bedanken uns bei allen Kolleginnen und Kollegen für ihren Einsatz im vergangenen Jahr und freuen uns auf eine störungs- und unfallfreie Saison 2026

Christoph Felix
für Thomas Schweizer
Ressortleiter Stationspersonal

Bahnhofhalle, Perronbeiz Bauma

Eine Fahrt mit dem Dampfzug des DVZO kann hungrig machen und Durstgefühle auslösen. Wo bekommt man da Hilfe, wenn der Buffetwagen während der Fahrt bereits ausgebucht war. Natürlich in der Perronbeiz in der Bahnhofhalle Bauma! Diese im DVZO fest integrierte Attraktion wird von den Vereinen aus der Gemeinde Bauma mit viel Liebe und Engagement ausgeführt. Unter der Oberaufsicht des Verkehrsvereins Bauma meldeten

sich im Berichtsjahr 16 Baumer Dorfvereine für das «Dampfbahnwirten». Gesamthaft kam an ihren Einsätzen ein Umsatz von knapp 62'000 Franken zusammen. Ein gutes Ergebnis, wenn man bedenkt, dass der Aufmarsch der Besucher wie bei der Dampfbahn auch stark witterungsabhängig ist.

Hinzu kommen noch die Bewirtung, respektive die notwendige Organisation bei Spezialveranstaltungen von Ortsvereinen von Bauma oder im Zusammenhang mit offiziellen Anlässen der Gemeinde Bauma. Beispiele sind da 2025 das Konzert des Musikvereins Harmonie Bauma, das Openair-Kino der Kulturkommission oder die «Empfänge» von an Grossveranstaltungen teilgenommenen Dorfvereinen, so dem Turnverein nach der Heimkehr vom Eidgenössischen Turnfest. Der DVZO stellt Teile der Bahnhofhalle für solche öffentliche Anlässe grosszügig zur Verfügung. Auch der «Räbeliechtli»-Umzug durfte im November in der besonderen Atmosphäre der Bahnhofhalle enden.



Bruno Honegger
Kordinator und guter Geist der Bahnhofhalle



Die ersten zaghaften Schritte der «Emma» beim DVZO.

Triebfahrzeuge

Aus Sicht der Dampftechnik ist der Start ins Jahr durchgezogen verlaufen. Am ersten Betriebssonntag streifte die Dampflok E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» und musste auf der ersten Fahrt des Tages durch den Zweisystem-Traktor Tem III Nr. 354 ersetzt werden. Am zweiten Fahrsonntag verweigerte die Dampflok Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» nach der ersten Fahrt ihren Dienst, nachdem das Lok-Team kein Wasser mehr Nachspeisen konnte. Nach diesen Ereignissen lief alles mehr oder weniger reibungslos. Lediglich am Samichlaus-Wochenende beendeten wir die Saison wie wir sie begonnen hatten, mit einem Ausfall von Lok 401. Grund war der Joggeli (Schmelzsicherung), der plötzlich im Stillstand in Bauma zu tropfen begann. Nach Absprache mit dem Lokpersonal wurde entschieden, die Dampflok beiseite zu stellen. Somit musste wieder der Tem III Nr. 354, begleitet von der Em 3/3 Nr. 18815 «Sara» den Dienst übernehmen. Dank einem zügigen «Auswintern» der Dampflok 8518 konnte der Sonntag wieder mit Dampf gefahren werden. Zu den erfreulichen Nachrichten zählen sicher die gelungenen Fahrten aufs Normalspurnetz von Dampflok Eb 3/5 Nr. 9 mit einem Extrazug ins aargauische Brugg und Ende April via Winterthur nach Etwilen und weiter ins benachbarte Singen in Deutschland. Ebenfalls auf Kurs ist die Werkstatt: Mitte Sommer wurde in Uster die Revision an der Dampflok Ed 3/4 Nr. 2 gestartet und kommt auch gut voran. Auch in Bauma läuft der Unterhalt der Dampflokomotiven auf

Hochtouren, so wurde die Luftpumpe von Lok 401 kurzfristig revidiert.

Bei den Elektrofahrzeugen befindet sich nach wie vor die Be 4/4 Nr. 15 in Uster in der Reparatur. Die Arbeiten schreiten stetig voran und das bisher geleistete lässt sich sehen. Leider entschied sich der Projektleiter dazu, das Projekt abzugeben. Das Team in Uster führt aktuell die Arbeiten trotzdem weiter. Ein grosses Dankeschön an die Beteiligten. Weiter konnten wir im Sommer endlich den frisch totalrevidierten Kompressor in der Ee 3/3 Nr. 16363 einbauen. Dieser wurde nach einem grösseren Schaden ebenfalls in Uster komplett überholt und wieder betriebsfähig gemacht. Leider gab es zum Ende der Saison abermals Probleme, die bis zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gelöst sind.

Im 2025 erhielten unsere Dieselfahrzeuge Zuwachs von zwei Lokomotiven des Typs Em 3/3. Wir konnten die beiden Fahrzeuge im Frühjahr von den SBB übernehmen. Dazu den ganzen Fundus an den noch vorhandenen Ersatzteilen: einen ganzen Bahnwagen voll! Die Loks sind mittlerweile gut im Betrieb integriert und leisteten bereits wertvolle Dienste. Bei den restlichen thermischen Fahrzeugen gab es wenig Probleme. Jedoch stehen in den kommenden Jahren grössere Investitionen an, welche der Verein zu stemmen hat.



Der revidierte Kompressor wird an der Ee 3/3 eingebaut

Werkplatz Bauma

Im vergangenen Jahr konnten wir endlich die lang gewünschte Höhensicherung über den beiden Gleisen im Lokdepot installieren. Dieses technische Hilfsmittel ist bei Arbeiten auf Fahrzeugdächern oder in der Höhe unabdingbar. Das Personal kann sich bei Arbeiten nun korrekt gegen Absturz sichern.

Leider stellte der Kaminfeger bei der Feuerungskontrolle fest, dass einer unser Holzofen und die dazugehörige Kaminanlage nicht mehr betriebssicher sind. Dieses Szenario zeichnete sich aber bereits ab. Es konnte nun gegen Ende des Jahres die Kaminanlage fachgerecht saniert werden. Der neue Holzofen folgt dann Anfang 2026. Danach können wir die Feinmechanikerwerkstatt und die Schreinerei wieder beheizen.

Weiter werden parallel zum Betrieb der Werkstatt laufend Gerätschaften, Werkzeuge oder Anlagen instand gestellt oder ersetzt. Immer wieder haben wir Ausfälle oder Schäden an Gerätschaften und am Inventar. Dies belastet das Budget oftmals stärker als geplant. So stieg zuletzt auch noch die Trocknungsanlage der Druckluft altersbedingt aus.

Bei den Immobilien konnte leider die angedachte Zustandsanalyse und Beurteilung nicht durchgeführt werden. Die

Möglichkeit, dies mit Studierenden zu erledigen, fruchtete nicht. Wir hoffen nun, dass dieser wichtige Schritt schnellstmöglich nachgeholt werden kann. Für die Planung der dringend anstehenden Revision der Lokremise ist dies unabdingbar.



Die Dampftruppe aus Bauma

Sergio Theiler
und Lukas Trüb



Triebfahrzeuge Uster



Die Elektrolok Be 4/4 Nr. 15 – mit ihren 93 Jahren unser jüngster Patient – befindet sich seit 2020 in Uster. Zu Beginn wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme vorgenommen; mit der eigentlichen Revision haben wir am Triebfahrzeug 2021 begonnen. Sie 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 Kesselsinspektorat erfolgreich geprüft und wartet auf den Wiedereinbau.

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

Gert Nattefort
Ressort Triebfahrzeuge Uster

Werkplatz Uster



Lokomotiv-Kasten der BT 15.

Ein spannendes und arbeitsreiches Jahr liegt hinter uns. Als Folge der sehr umfangreichen Arbeiten an der Elektrolok Be 4/4 Nr. 15 und der Dampflokomotive Ed 3/4 Nr. 2 mit dem damit verbundenen höheren Platzbedarf, haben wir aktuell nur drei statt vier Projekte parallel in Arbeit.

- Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 15 mit Baujahr 1931
- Dampflokomotive Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil» mit Baujahr 1903
- zweiachsiger Gepäckwagen F Nr. 405 aus dem Jahr 1891 [Projekt abgeschlossen]
- zweiachsiger Kohlewagen L6 mit Baujahr 1918

Die Reparatur der **Elektrolokomotive «BT 15»** umfasst umfangreiche Arbeiten an den Drehgestellen und an den Aufbauten. Bereits fertig sind die Drehgestelle, die Stromabnehmer, einer der beiden Führerstände sowie die Malerarbeiten im Maschinenraum. Aktuell in Arbeit sind der zweite Führerstand, die elektrischen Anschlüsse auf dem Dach und die Hydrauliksysteme.



Stromabnehmer BT 15



Dachteil BT 15



Arbeiten am Kessel der Dampflokom. Nr. 2

Die **Dampflokomotive Nr. 2 «Hinwil»** wurde 2023 ausser Betrieb genommen und im März 2024 nach Uster überführt. Mittlerweile wurde die Lok ausgeachst und der Kessel abgehoben. Die Arbeiten am Fahrwerk und am Kessel kommen gut voran. Weitere Information zu diesem Projekt finden sich im Teil Technik Dampflokomotiven.

Die Arbeiten am **Gepäckwagen F 405** sind abgeschlossen; er ist bereits wieder auf unserer Stammstrecke im Einsatz.

Der **Kohlewagen L6** erhält eine Brems- und Fahrwerkrevision sowie einen neuen Aufbau der Seitenwände.

Ein besonderes Highlight war im Mai der «Tag der offenen Tür» mit dem Besuch eines GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), gezogen von der Dampflokom Eb 3/5 Nr. 9. Dies und das ansprechende Wetter lockte eine erfreuliche Menge an Besuchern zu uns in die Lok-Remise Uster.

Gert Nattefort
Leitung Werkplatz Uster

Marketing

Die Marketingmassnahmen ähneln sich jedes Jahr: So wurden von Gabi Müller in gewohnt hoher Qualität Jahresbericht, Flyer und Dampfexpress gestaltet. Letzterer mit Redaktionsleitung durch Hugo Wenger erschien wie schon im Vorjahr erst im Spätsommer. Aufgrund des 150-Jahre-Jubiläums der Tösstalbahn galt es dieses Jahr mit einem zusätzlichen Flyer Mehrarbeit zu leisten. Die Jahresfahrplanflyer wurden erstmalig gemeinsam mit dem Museum Neuthal verteilt. So können wir mit dem gleichen Aufwand doppelt so viele Orte von Detailhandel und Gastronomie im Zürcher Oberland abdecken. Die Verteilung im DVZO wurde zu grossen Teilen durch Beat Rupp sichergestellt. Die Zusammenarbeit mit dem Museum Neuthal wurde auch in den Zügen fortgesetzt, indem wir weiterhin deren Hängkartons aufhängen. Die seit Jahren bewährte Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), gemeinsam mit Radio24, hat ebenfalls stattgefunden, wobei die Erarbeitung in der Zwischenzeit weniger aufwändig ist, da nicht mehr vor Ort produziert wird. Neben die durch den Leiter Marketing betriebenen Facebook- und LinkedIn-Kanäle wird der Instagram-Kanal von Sven Lichtensteiger betreut.

Für die Brunch-, Lunch- und Samichlausfahrten und das Jubiläum nutzten wir wie gewohnt den elektronischen Verkaufskanal von Ticketino, der auch rechtzeitig mit den richtigen Daten gespiesen werden will, wo Riccardo Khoyi und Thomas Meier regelmässig mithelfen. In der Zwischenzeit erzielen wir auch wegen des Jubiläums über diesen Verkaufskanal über CHF 75'000. Mit Ticketino konnte zudem eine Reduktion der Gebühren um 10 % sowie vermehrte Werbeaktionen vereinbart werden. Als Highlight des Jahres darf sicher die neue Webseite genannt werden, die von Nicolas Suter erstellt wurde. Noch immer fehlen einige Dinge

und man kann immer weiter optimieren, aber grundsätzlich ist das Resultat bereits jetzt sehr gefreut.

Ebenfalls nennenswert ist das in enger Abstimmung mit dem Betrieb und dem Museum Neuthal entstandene neue Produktionskonzept ab 2026: Mit dem neuen «Baumwoll-Express» an Sonntagen ohne Dampfzüge zwischen Mai und Oktober können wir unseren Gästen jeden Sonntag ein Angebot bieten. Gemeinsam mit dem überarbeiteten Industriepfad sowie zwei #hallowasser-Projekten können wir auch ohne Dampfzüge unseren Kunden ein attraktives Programm bieten. Der Baumwoll-Express wird jeweils sechs Mal pro Sonntag im Studentakt mit Mittagslücke zwischen Bauma und Bäretswil hin- und herfahren. Gemeinsam mit dem Museum Neuthal gibt es das «Erlebnisticket Industriekultur», das einen ganzen Tag gültig ist: Für Erwachsene ist es für CHF 24 erhältlich, für Familien zum höchst attraktiven Preis von CHF 49. Der auf drei Jahre angelegte Pilotversuch wird durch die Neue Regionalpolitik (NRP) des Bundes und des Kantons Zürich finanziell massgeblich unterstützt, wofür ein Gesuch an die Standortförderung des Zürcher Oberlands zu erarbeiten war.

Die Preise der Extrafahrten und auch der öffentlichen Fahrten am Sonntag werden für 2026 unverändert belassen. Vereinzelt gibt es bei anderen Produkten kleinere Preiserhöhungen.

Vielen Dank an alle, die im Ressort oder auch sonst mithelfen, den DVZO bekannter zu machen. Wir brauchen das!

Christian Schlatter
Leitung Marketing

Während in den vergangenen Jahren die Vorhaben des Depotprojekts meistens nur auf Plänen und anderen Papieren sichtbar waren, konnten 2025 schon erste Zeichen direkt auf dem Areal in Bauma beobachtet werden. Anfang des Jahres wurden die Bauprofile aufgestellt, im Spätsommer konnte dem Publikum eine erste Attraktion übergeben werden: die Multimediashow in einem historischen Güterwagen «Töss bewegt: Eine Zeitreise».

Infoanlass und Aussteckung in Bauma

Anfang Januar 2025 luden Dampfbahn-Verein, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft Kanton Zürich (AWEL) und SBB Immobilien die Bevölkerung von Bauma, die Mitglieder des DVZO, die lokalen Medien und interessierte Kreise zu einem Infoanlass im Saal des Gasthauses Tanne in Bauma ein.

Das Interesse an einem Infoanlass zum Abschluss des Bauprojekts war im Vorfeld schwierig abzuschätzen. Die Verantwortlichen von DVZO, AWEL und SBB waren dann aber doch positiv überrascht, dass der Saal des Gasthauses Tanne bis auf den letzten Platz besetzt war, als Gemeindepräsident Res Sudler zur Begrüssung ansetzte.



Während der Veranstaltung haben Florian Vogel (Projektleiter DVZO) und Simone Messner (Projektleiterin AWEL) über den aktuellen Projektstand informiert und Fragen aus dem Publikum beantwortet.



Gleichzeitig wurde mit den Arbeiten für die Aussteckung begonnen. Am Vormittag des Infoanlasses wuchs auf der Wiese hinter der Lokremise ein kleiner «Wald» an Profilen und Pflöckli heran. Die Aussteckung wurde ergänzt durch Skizzen, welche Architekt und DVZO-Zugführer Jonathan

Raster angefertigt hatte. Sie sind aus verschiedenen Blickwinkeln des Areals gezeichnet und sollen besser vorstellbar machen, welche baulichen Massnahmen geplant sind.

Abschluss Vorgartensanierung hinter Lokremise

Im Zuge des Landabtausches zwischen SBB, Kanton Zürich, DVZO und Nachbarn Nock wurde der belastete Boden im Garten vor der Liegenschaft Nock westlich der Lokremise saniert. Am 25.06.2025 wurde der fertig sanierte Vorgarten

von der Gemeinde Bauma abgenommen. Die Sanierung der mit Schlacke belasteten Böschung entlang der Lokremise steht noch bevor.

Spatenstich für «Töss bewegt. Eine Zeitreise»

Im August starteten die Arbeiten mit dem Ablad der Elemente der neuen Rampe für den Zugang zum Güterwagen mit der audiovisuellen Produktion im Bahnhof Bauma.

Die Metallkonstruktion wurde in der frisch eingerichteten Schmiede und Metallwerkstatt von Mario Schläpfer in Bauma in Handarbeit und mit viel Detailtreue hergestellt. Sie wird Menschen auch mit Kinderwagen oder Rollstuhl den Zugang ermöglichen. Die Rampenelemente wurden in fünf Fahrten mit dem Schienenkran auf die zuvor durch die Freiwilligen des DVZO erstellten Fundamente gesetzt. Mit dem Baurupp der Dampfbahn wurde der Elektroanschluss des Wagens an das Stromnetz vorbereitet, und im Innern des Wagens wurden die neuen Verschalungsbretter zugeschnitten und bemalt.



Auch abseits von Bauma liefen die Arbeiten auf Hochtouren: Die raumprodukt GmbH produzierte die rund fünfminütige multimediale Vorstellung und die anschliessende gästegesteuerte Vertiefung. Dabei wird der Unglückstag des Hochwasserereignisses von 1876 aus der Sicht des Tössalbahnheizers Jakob Bodmer erzählt. Die Geschichte ist fiktiv, lehnt sich aber in vielen Punkten an den Tagebucheintrag des Zeitzeugen Jean Mötteli aus Turbenthal an. Aus einer Gärtnerfamilie aus Turbenthal stammend, schilderte er eindrücklich die Folgen des Hochwassers. Jürg Hauswirth, der beim DVZO viele Jahre als Betriebsleiter tätig war und die Geschichte der Bahn und des Tals bestens kennt, gelang es so, auf kurzweilige und authentische Art die Zusammenhänge des Jahrhunderthochwassers aufzuzeigen.

Die Installation wurde in Zusammenarbeit mit dem AWEL des Kantons Zürich geplant und im Rahmen des Förderprogramms #hallowasser ermöglicht, das kantonsweit beson-

dere Erlebnisse am und mit Wasser schafft. #hallowasser wird aus der Jubiläumsdividende der Zürcher Kantonalbank finanziert.

Einweihung der Multimediashow im historischen Güterwagen

Der Anlass Ende September wurde pünktlich auf den 16 Uhr-Glockenschlag durch einen Gruss des Gemeindepräsidenten Res Sudler eröffnet, wo er die Verbundenheit der Gemeinde zur Dampfbahn zum Ausdruck brachte: «Die Dampfbahn gehört halt zum Dorf, wie die Kirche». Etwas ernster wurde es bei der Rede von Christian Marti, Abteilungsleiter Wasserbau beim AWEL, welcher zum Einstieg eine bedrohliche Sequenz über das Hochwasser aus dem Hörspiel Anneli von Olga Meier abspielte. Das genannte Hochwasser steht im Mittelpunkt der #hallowasser-Installation, nimmt aber auch in den Bestrebungen des AWEL im Rahmen des Projekts «Depotareal Bauma 2020» eine wichtige Rolle ein. Mit dem sich im Bewilligungsprozess befindenden Projekt soll neben dem neuen Zugang ans Wasser und der Revitalisierung auch das Hochwasserrisiko oberhalb der Sternenbergbrücke massgeblich entschärft werden.

Bei drei Vorführungen hatten alle Gäste die Gelegenheit die Produktion zu erleben. Parallel dazu wurde im durch das Gastronomieteam des DVZO vorbereiteten Buffetwagen ein Apéro serviert, wo ein reger Austausch auch über die nächsten Meilensteine des Depotprojekts möglich war. Die Beteiligten sind gewillt und motiviert den eingeschlagenen Kurs weiter zu verfolgen, um bald das blau-weiss gestreifte Band für die Einweihung der nächsten Etappe wieder zu schnüren. Vielleicht wird es die Passerelle als neuen Zugang zur Töss sein?

Mit der Einweihung der #hallowasser-Installation «Töss bewegt. Eine Zeitreise» hat der DVZO nach der Einreichung des Plangenehmigungsdossiers beim Bundesamt für Verkehr dieses Jahr einen weiteren und sehr wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Umgestaltung seines Depotareals erreicht.

Stand der Projektgenehmigung

Im März 2025 erhielt das Projektteam erste Rückmeldungen vom Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Eingabe im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens. Diese Stellungnahme erforderte umfangreiche Ergänzungen des Projekts, die Anfang 2026 nochmals eingereicht werden. Die Anträge und



Das Projektteam (v.l.n.r.): Thomas Trüb, Christof Zimmermann, Florian Vogel, Hans Briner, Andi Hess, Thomas Vogel

Rückmeldungen anderer Bundesämter und der kantonalen Stellen wurden bereits abschliessend kommentiert und werden schliesslich in Form von Auflagen in die Projektgenehmigung einfließen.

Abstellmöglichkeit für Rollmaterial während Bauphase

Für die temporäre Abstellung des Rollmaterials während der Bauphase des Depotprojekts wurden in Saland die benötigten Gleise gefunden. Die notwendigen Abklärungen fanden in Saland und Bauma vor Ort mit Vertretern des DVZO-Projektes und -Betriebs und der Lagerhausgenossenschaft Bern statt und es konnte im Nachgang eine entsprechende Vereinbarung unterzeichnet werden. So steht nun eine günstige und nahegelegene Abstellmöglichkeit für das Rollmaterial zur Verfügung.

Rücktritt von Florian Vogel als Gesamtprojektleiter

Mitte August 2025 hat sich Florian Vogel dazu entschieden, per Ende Oktober 2025 als Gesamtprojektleiter von «Depotareal Bauma 2020» zurückzutreten. Darauf haben Christof Zimmermann, Hans Briner, Thomas Vogel, Thomas Trüb und Florian Vogel Organigramme gezeichnet, Aufgaben neu verteilt und Zuständigkeiten geregelt.

Im Projekt sind die Aufgaben neu breiter verteilt und das Kernteam wird durch Andi Hess verstärkt, welcher bei der Stadt Zürich im Schulamt bis zur Pensionierung als Leiter ICT tätig war, beim DVZO beim Zugpersonal mitmacht und neu innerhalb des Depotprojekts für das Fundraising, die Vermittlung und Kommunikation zuständig sein wird. Bezüglich der Neubesetzung der Gesamtprojektleitung liefen bis Ende 2025 noch Gespräche mit möglichen Kandidaten. Ad interim koordiniert Christof Zimmermann die Aufgaben im Projektteam.

Florian Vogel wird dem Dampfbahn-Verein sowohl als Dampflokführer, als auch für die Betreuung der #hallowasser-Installation und für spezielle Aufgaben innerhalb des Depotprojekts weiter zur Verfügung stehen.



Andi Hess
Projektteam



Zugpersonal

Unser Zugpersonal war fleissig und leistete gesamthaft knapp 177 Einsätze, wenige Touren mehr als im Vorjahr. Die Einsätze wurden mit viel Freude und Engagement gemeistert und konnten so unseren kleinen und grossen Fahrgästen ein Lächeln ins Gesicht zaubern.

Wir sind im Ressort Zugpersonal ein durch und durch bunt gemischter Blumenstrauß in jeglicher Hinsicht. Wir haben sehr unterschiedliche Berufsgruppen, vom Polizisten, über den Buchhalter, zum angehenden Architekten, vom Trampilot, über Pflegepersonal, zur Einkaufsmitarbeitenden und von Studenten, über Logistik- und Werkstattpersonal, zum IT-Mitarbeitenden. Und auch vom Alter her sind wir komplett durchmischt, zwischen 22 und über 70 Jahren, was ein Durchschnittsalter von einem knappen halben Jahrhundert ergibt. Wir sind Grosseltern, Eltern, Partner: innen, Bezugspersonen und Singles. Weiter üben einige Personen Mehrfachfunktionen im DVZO aus und nicht wenige sind

fast an jedem Fahrsonntag und auch bei Extrafahrten für den DVZO im Einsatz. Und wenn nicht, trifft man sie auch einfach mal als Fahrgast an.

Dies alles macht die Teamarbeit vielfältig und die Gesprächsthemen interessant. Auch wenn wir so unterschiedlich sind, haben wir eine gemeinsame Sache, die uns alle verbindet: die Faszination und Liebe zur Eisenbahn.

Ich danke euch allen herzlich für eure Verbundenheit, Energie, Familienmanagement, Unterstützung, Mitwirken, Freude und noch vieles Mehr. Herzlichen Dank, dass ihr Teil vom Ressort Zugpersonal seid.

Cornelia Keller
Ressortleiterin Zugpersonal

Personalbestand	Januar 2025	davon in Ausbildung	Dezember 2025	davon in Ausbildung
Zugführer	8	0	10	1
Kondukteur	5	0	5	0
Kundenbegleiter	8	2	10	3

Lokbetreuer

Zum Saisonbeginn standen mehr Lokbetreuer denn je am Start. Im Laufe des Jahres gab es ein oder zwei Unregelmässigkeiten, die aber mit Bravour gemeistert wurden. Erfreulich in dieser Saison zu vermelden ist, dass zwei unserer Lokbetreuer mit der Ausbildung als Heizer begonnen haben. Gleichzeitig haben aber Andrin und Björn deswegen bei den Lokbetreuern im Einsatz gefehlt.

Mitten im Sommer wurden wir durch das BAV auf das Jugendschutz-Gesetz respektive die dazugehörige neue Verordnung aufmerksam gemacht. Dadurch konnten wir per sofort keine minderjährigen Lokbetreuer mehr einsetzen, was grosse Auswirkungen auf die Personalsituation hatte, da ab sofort zwei Leute fehlten. Ohnehin ist der Umstand sehr zu bedauern, da wir gerne jungen Leuten eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung geben und uns so eine Möglichkeit für die Rekrutierung wegfällt.

Die angespannte Personalsituation war am Jubiläum im September besonders stark zu spüren. Dennoch konnten die eingesetzten Lokbetreuer einen starken Beitrag im Betrieb leisten, welcher reibungslos funktionierte. Auch im September und Oktober war es nicht immer einfach, alle Leistungen der Lokbetreuer abzudecken; hier musste man gewisse Touren streichen. An gewissen Fahrsonntagen

konnte man nur eine Tour abdecken, was den anwesenden Lokbetreuer und das Dampflokpersonal aufgrund der oft knapp bemessenen, zeitlichen Abläufe herausforderte.

Leider verschärfte sich der Personalmangel im Oktober: Sven startete die Ausbildung als Rangierer und stand somit nur eingeschränkt als Lokbetreuer zur Verfügung. Dennoch versuchte er immer wieder, die Lokbetreuer zu unterstützen. Zusätzlich musste jemand wegen einem Unfall ausserhalb des DVZO auf Krücken zurückgreifen und stand ebenfalls nicht zur Verfügung.

Mein Dank geht dieses Jahr an alle Mitarbeiter des Ressorts Lokbetreuer, welche im Berichtsjahr trotz aller Herausforderungen viel geleistet haben und den Betrieb stark unterstützt haben.

Auch das Jahr 2026 wird für uns herausfordernd sein, dennoch bin ich der Meinung, dass wir auch dieses Jahr «rocken» werden, wie wir es in den vergangenen Jahren auch getan haben.

Björn Baumgartner
Ressort Lokbetreuer



Pünktlich um 08:45 Uhr eröffneten wir am 4. Mai 2025 bei strahlendem Wetter mit dem ersten Kurs vom Bahnhof Bauma auf die Hulftegg unsere Saison.

Mit rund 2'050 zufriedenen Fahrgästen verlief die Saison insgesamt sehr erfreulich und auf dem Niveau des Vorjahres. Das neu eingeführte Reservationssystem für Spezialfahrten und Gruppen hat sich bestens bewährt und damit verbunden auch die Zusammenarbeit mit den Kolleginnen des Reisediensts. Über 400 Reservationen trugen dazu bei, die starke Wetterabhängigkeit sowie die eingeschränkte Planbarkeit der Frequenzen spürbar zu reduzieren.

Der Brunch mit reichhaltigem Buffet im Gasthaus Hulftegg hat sich inzwischen zu einem veritablen Geheimtipp entwickelt. Das Angebot ist sowohl für Einzelpersonen als auch für Gruppen attraktiv und komplettiert unser Angebot perfekt. Ein herzliches Dankeschön geht an Andreas Kalberer und sein Team vom Gasthaus Hulftegg für die konstruktive und unkomplizierte Zusammenarbeit.

An den 17 Fahrtagen legten die beiden eingesetzten Schnauzerbusse vom Typ Saurer L4C rund 1'900 Kilometer auf den Strassen des Zürcher Oberlands zurück. Mit den Jahrgängen 1949 und 1958 gehören sie zwar nicht mehr zu den Jüngsten, zeigten jedoch einmal mehr ihre Robustheit. Bei starkem Andrang zur Mittagszeit kam vereinzelt ein Saurer RH als Zusatzkurs zum Einsatz. Die gelben Saurer Busse in bewährter Schweizer Qualität liessen uns während der gesamten Saison nie im Stich – nicht zuletzt dank der hervorragenden Vorbereitung und Wartung durch unsere Partnerbetriebe Postauto Keller aus Niederwil SG und Rothmayr Transporte GmbH aus Wermatswil bei Uster.

Einmal mehr durften wir eine unfall- und pannenfreie Saison erleben. Ein grosses Dankeschön gilt unseren Partnern und Chauffeuren, die mit viel Herzblut, Können die engen Kurven und steile Passstrasse meisterten und unsere Fahrgäste mit Fachwissen und einer guten Prise Humor unterhielten. Besonders freut uns, dass wir mittlerweile auch Stammgäste begrüßen dürfen, die mehrmals pro Saison mit uns unterwegs sind.

Was überdenken wir für die Zukunft? Der Rundkurs Bäretswil mit Parallelfahrt am späteren Nachmittag ist auch in dieser Saison nur auf geringes Interesse gestossen. Wir werden

dieses Angebot künftig durch ein weiteres Kurspaar auf die Hulftegg ersetzen. Damit möchten wir die Fahrgastlenkung nach dem Mittag optimieren und gleichzeitig die Anschlüsse von und zur Dampfbahn weiter verbessern.

Dampfbahn und Oldtimer-Postautos passen thematisch sehr gut zusammen und ergänzen sich weiterhin ideal. Wir freuen uns bereits heute auf die neue Saison!

Beat Rupp
Leiter Oldtimer-Postautobetrieb





Personelles

Der Personalbestand hat sich nicht verändert. Spürbar ist, dass Mitglieder der Technik vermehrt auch im Betrieb tätig sind, was zu Terminkonflikten bei den Einsatztagen führt.

Personenwagen C2 Nr. 422 ex Caro

Im August konnten wir nach 3 Jahren den ehemaligen CARO des 'Amor Express' als C2 Nr. 422 dem Betrieb übergeben. Der Wagen wurde in den Zustand um 1930 zurückgebaut, mit Holzbänken und im äusserlich grünen Erscheinungsbild. Ein grosses Kompliment an Marcel Keller und das Team für diese wundervolle Arbeit.

Zusammenarbeit mit Lieferanten

Die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten und Partnern, welche teilweise schon über Jahrzehnte besteht, ist ein wichtiges, tragendes Element. Umso erfreulicher ist es, dass wir mit Kraftwerk Oberhasli AG, BLS AG, Josef Meyer Rail AG und der Steiger Bodenbeläge neue, sehr gute und grosszügige Partner gewinnen konnten.

Verfügbarkeit Rollmaterial

Die Verfügbarkeit der Personen- und Gepäckwagen war aus technischer Sicht das ganze Jahr hindurch sehr gut.

Kilometerleistungen

Insgesamt absolvierten die Wagen eine Kilometerleistung von 16'655 km. Dies sind deutlich mehr km als letztes Jahr (+ ca. 5'500 km). Ein Rückgang bei den Kilometern ergab sich besonders bei den Buffetwagen. Die Wagen des «Amor Express» wurden nur am «Amor-Express»-Tag eingesetzt.

Revisionen

Der Gepäckwagen FZ Nr. 203 erhielt ab dem August eine Hauptrevision am Fahrwerk und dem Aufbau. Die bestehenden Speichenradsätze bestanden die zerstörungsfreie Prüfung leider nicht, weshalb sie durch Scheibenradsätze ersetzt werden mussten. Diese erhielten zudem bei der BLS neue Radreifen.

In Uster wurde während des ganzen Jahres der Aufbau am Kohlewagen L6 erneuert. Die Radsätze und die Achslager wurden durch eine Fachwerkstatt aufgearbeitet.

Bei den historischen Güterwagen konnten wir auch im Jahr 2025 den Revisionsstau nicht abbauen. Bei den «Amor Express»-Wagen benötigen der OLMA und der FiWa eine Revision.

Die Einhaltung der Revisionsfristen wird auch zukünftig eine grosse Herausforderung (Finanzen, Manpower, etc.) bleiben. Fehlende Revisionen können fast nicht mehr aufgeholt werden.

Inspektionen

Die Inspektionen verliefen ohne nennenswerte Auffälligkeiten.

Reparaturen

Die Anzahl an ausserplanmässigen Reparaturen war sehr tief. Nebst zwei Bremszylindern, welche undicht waren, musste beim Gepäckwagen F Nr. 204 der Plattformhimmel saniert werden. Beim Jasswagen musste das Dach neu abgedichtet werden.



Fahrzeugbestand

Von der BLS durften wir einen Flachwagen und von der Frutiger AG (Abteilung Untertagbau) zwei Sonderwagen Z2 (ehemals Postwagen) übernehmen. Der Flachwagen X 007 und der Güterwagen Gbs X 016 wurden aufgrund des schlechten Zustandes der Wiederverwertung zugeführt. Dank dieser Übernahmen sind unsere Dienstfahrzeuge wieder mehrheitlich einsetzbar.

Ausblick ins 2026

Das neue Regelwerk RTE 49910 «Instandhaltung historische Fahrzeuge» wird einen Meilenstein für uns darstellen.

Mit den beiden grösseren Projekten Sanierung « Amor Express»-Wagen und dem Gotthardbahnwagen C2 Nr. 947 stehen – wenn die Generalversammlung diese genehmigen - auch für das 2026 sehr interessante und herausfordernde Projekte bereit.

Dankeschön

Ein grosses Dankeschön gilt unseren Mitgliedern, welche dank 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

Fahrzeugnummer NVR	Interne Nr	Kilometerleistung
40 85 9429 019-4	Ks	70
55 85 2429 101-7	BC 4563	474
55 85 2803 102-1	C6109	1820
55 85 2803 103-9	C6075	1878
55 85 8803 109-3	WR109	555
55 85 2403 152-0	C4 9394	1130
55 85 8829 151-5	WR151	1040
55 85 2429 105-8	C 26	
55 85 2429 106-6	C106	972
55 85 2429 107-4	C107	983
55 85 9313 401-5	JaWa	68
55 85 9313 402-3	HoWa	47
55 85 9313 403-1	Olma	
55 85 9313 404-9	FiWa	
55 85 9313 405-6	C2 422	1212
55 85 9603 202-6	SOB F405	1647
55 85 9603 203-4	FZ 203	1441
55 85 9603 204-2	F204	1312
40 85 9409 006-5	Ks	618
40 85 9409 313-5	Shell	325
40 85 9409 317-6	Feldschlösschen	962
40 85 9408 308-6	L4	
21 85 2370 417-7	Hbils-vy X021	
21 85 2370 454-0	Hbils-vy X022	22
99 85 9559 492-5	Km	11
99 85 9559 476-8	Kkkms-w	34
99 85 9359 154-3	Z2	34
Total		16'655

		31.12.2025	Vorjahr 31.12.2024
BILANZ			
AKTIVEN			
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel (Post / Bank)		267'594	185'745
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		7'360	11'682
Delkredere		-2'000	-2'000
übrige kurzfristige Forderungen		6'503	6'503
Vorräte		8'301	18'751
Aktive Rechnungsabgrenzungen		18'525	20'270
Total Umlaufvermögen		306'283	240'951
Anlagevermögen			
Beteiligungen	2.1.	1'550	1'550
Rollmaterial	2.2.	53'861	58'191
Werkstatt / Übriges Anlagevermögen	2.3.	44'011	63'011
Bahnanlagen	2.4.	123'115	141'816
Depotprojekt		2'138'917	1'683'030
Immobilie Sachanlagen	2.5.	1'276'700	1'276'700
Immaterielle Anlagen		2	2
Total Anlagevermögen		3'638'156	3'224'300
Bilanzsumme		3'944'439	3'465'251
Passiven			
Fremdkapital			
Kurzfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	2.6.	46'476	49'946
Passive Rechnungsabgrenzungen		42'905	53'170
		89'381	103'116
Langfristiges Fremdkapital			
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen langfr.	2.7.	158'096	179'143
Total Fremdkapital		247'477	282'259
Projektspenden / Unterhaltsfonds			
Unterhaltsfonds		70'839	26'499
Projekt bezogene Spenden / Beiträge	2.8.	2'317'916	1'861'188
Erneuerungsfonds Liegenschaften		46'000	23'000
		2'434'755	1'910'687
Eigenkapital			
Vereinsvermögen		211'830	209'092
Reserven aus Neubewertung Liegenschaften		1'060'475	1'060'475
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)		-10'099	2'738
		1'262'207	1'272'305
Bilanzsumme		3'944'439	3'465'251

Erfolgsrechnung	2025	Vorjahr 2024	Budget 2026
Betriebseinnahmen			
Fahrbetrieb			
Bahn	275'522	246'865	270'000
Bus	30'855	28'734	26'000
	306'377	275'599	296'000
Nebenbetriebe			
Gastronomie	39'303	31'878	39'000
Souvenirshop	19'137	21'354	19'000
Werbeeinnahmen	15'738	7'762	15'000
Diverses	19'965	29'942	17'500
	94'143	90'936	90'500
Total Betriebseinnahmen	400'520	366'535	386'500
Betriebsaufwand			
Fahrbetrieb			
Bahn	-104'358	-107'931	-99'000
Bus	-27'423	-32'065	-18'000
	-131'781	-139'996	-117'000
Nebenbetriebe			
Gastronomie	-22'976	-17'069	-21'000
Souvenirshop	-7'605	-8'544	-6'000
übrige Betriebskosten	-8'303	-7'348	-7'000
	-38'884	-32'961	-34'000
Total Betriebsaufwand	-170'664	-172'957	-151'000
Deckungsbeitrag I	229'856	193'578	235'500
Personalkosten			
Reisedienst / Sekretariat / EVU / Diverses	-60'660	-54'416	-64'000
Uebrigter Personalaufwand	-27'179	-16'544	-22'500
	-87'839	-70'960	-86'500
Deckungsbeitrag II	142'016	122'618	149'000
Übrige Betriebskosten			
Raumkosten	-53'838	-52'504	-61'000
	-53'838	-52'504	-61'000
Rollmaterialunterhalt			
Lokomotiven und Wagen	-63'414	-31'828	-138'000
	-63'414	-31'828	-138'000
Infrastruktur			
Unterhalt	-41'951	-40'347	-82'700
	-41'951	-40'347	-82'700
Werkstattkosten			
Infrastrukturkosten Bauma	-24'393	-28'778	-26'500
Infrastrukturkosten Uster	-13'062	-12'696	-11'800
	-37'455	-41'474	-38'300
Versicherungen / Abgaben			
Versicherungen Betrieb	-4'051	-3'336	-5'000
Sachversicherungen	-20'193	-18'008	-20'000
Abgaben	-1'830	-2'093	-5'500
	-26'073	-23'437	-30'500

	2025	Vorjahr 2024	Budget 2026
Energieaufwand			
Strom	-18'109	-17'382	-13'800
	-18'109	-17'382	-13'800
Verwaltungskosten			
Verwaltungsaufwand	-14'640	-14'923	-14'000
Generalversammlung	-1'975	-2'027	-2'000
Beiträge an Dritte	-6'402	-6'616	-6'400
	-23'017	-23'566	-22'400
Öffentlichkeitsarbeit / Werbeaufwand			
Werbeaufwand	-19'232	10'825	18'000
Printmedien / Internet	-10'707	-10'090	-8'500
Oeffentlichkeitsarbeit / PR	-1'220	-1'843	-1'000
Bildungsauftrag	0	0	0
	-31'159	-22'758	-27'500
Kapitalaufwand /-ertrag			
Spesen Kreditkarten / PC / Bank	-3'853	-101	-800
Zins- / Wertschriftenertrag	0	1	0
	-3'853	-100	-800
Abschreibungen			
Abschreibungen	-53'750	-49'067	-49'000
Erneuerungsfonds	-23'000	-23'000	-23'000
	-375'620	-325'463	-487'000
Deckungsbeitrag III	-233'603	-202'845	-338'000
Liegenschaften			
Liegenschaften-Einnahmen			
Mieteinnahmen	15'600	15'600	15'600
Baurechtszins Neuthal	15'940	15'118	15'900
Pachtzinsen	1'600	1'160	1'600
	33'140	31'878	33'100
Liegenschaften-Aufwand			
Unterhalt	-2'025	-8'441	-2'000
Ergebnis Liegenschaften	31'115	23'437	31'100
Deckungsbeitrag IV	-202'488	-179'408	-306'900
Ausserordentlicher / Periodenfremder Erfolg			
a.o. / periodenfremder Ertrag 2.9.	1'787	5'212	0
Gewinn aus Anlageabgang	4'900	0	0
Betriebsbeitrag (abzüglich Vorsteuerkürzung)	90'592	89'377	90'000
a.o. / periodenfremder Aufwand	-504	-177	0
	96'776	94'412	90'000
Betriebserfolg (EBT)	-105'712	-84'996	-216'900
Vereinsrechnung			
Mitgliederbeiträge	62'684	69'846	65'000
Spenden	33'066	17'442	30'000
Eisenbahnamateure	-136	446	500
	95'613	87'734	95'500
Ergebnis (+ Gewinn / - Verlust)	-10'099	2'738	-121'400

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 141'400 (CHF 117'800) für das Projekt Depotareal 2020 reserviert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zu Nominalwerten ausgewiesen. Die notwendigen Rückstellungen (Delkredere) 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 AG (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 01.01.2025	44'544	11'218	2'429	58'191	4'776	62'967
Zugänge	36'573	–	4'865	41'438	25'352	66'789
Abgänge / Verrechnungen	-27'047	–	-2'670	-29'717	-44'088	-73'805
Wert vor Abschreibung	54'070	11'218	4'624	69'912	-13'960	55'952
Abschreibungen	-7'752	-7'199	-1'100	-16'051	–	-16'051
Wert 31.12.2025	46'318	4'019	3'524	53'861	-13'960	39'901

2.3 Werkstatt / übriges Anlagevermögen (AV)

Bruttowerte (in CHF)	Remise Bauma	Wasser Bauma	übriges AV	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 01.01.2025	36'000	6'000	21'011	63'011	–	63'011
Zugänge	–	–	–	–	–	–
Wert vor Abschreibung	36'000	6'000	21'011	63'011	–	63'011
Abschreibungen	-10'000	-3'000	-6'000	-19'000	–	-19'000
Wert 31.12.2025	26'000	3'000	15'011	44'011	–	44'011

2.4 Bahnanlagen

Bruttowerte (in CHF)	Depot-projekt	Bhf.Bauma Diverses	BUe	Strecke	Bruttowert	Spenden/Beiträge	Nettowert
Stand 01.01.2025	1'683'030	90'005	6	51'804	1'824'845	-1'838'998	-14'1535
Zugänge	455'887	–	–	–	455'887	-458'472	-2'585
Wert vor Abschreibung	2'138'917	90'005	6	51'804	2'280'732	-2'297'470	-16'738
Abschreibungen	–	-11'400	–	-7'300	-18'700	–	-18'7008
Wert 31.12.2025	2'138'917	78'605	6	44'504	2'262'032	-2'297'470	-35'438

2.5 Liegenschaften

	Bahnhof- halle	Baudienst- magazin	Bahnhof Bäretswil	Stellwerk Bäretswil	Posten 98	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 31.12.2025	957'200	27'360	133'140	9'000	10'000	140'000	1'276'700

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 25 (46) teilen sich wie folgt auf:
Allgemein TCHF 16 (16); Depotprojekt 2020 TCHF 0 (13); 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

Beim ausserordentlichen / periodenfremder Erfolg handelt es sich um eine nachträgliche Gutschrift, welche nicht das Jahr 2025 betrifft.

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

3.3 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

keine

Erläuterungen zur Jahresrechnung 2025

Ich komme mir vor fast wie ein Jongleur im Zirkus. Die Einnahmen und Ausgaben müssen schlussendlich immer in etwa die Waage halten.

Der Verlust von CHF 10'099 ist unschön, aber vertretbar. Wir konnten nicht nur die üblichen Abschreibungen vornehmen, sondern auch wiederum eine Rückstellung für den Liegenschaftenunterhalt getätigt werden. Die Einlage in den Erneuerungsfonds beträgt, wie letztes Jahr begonnen, CHF 23'000. Budgetiert war ein Mehrfaches. Aber immerhin...

Was sich in den Zahlen nicht widerspiegelt, ist die Neuorganisation der Administration/Buchhaltung. Rückwirkend kann ich mit gutem Gewissen sagen: der extra Zeitaufwand hat sich mehr als gelohnt.

Ein Dauerbrenner ist die Beschaffung von Geldmitteln für den Unterhalt. Projekte sind genügend vorhanden, es braucht aber tatkräftige Unterstützung, um Gelder zu akquirieren. Wer macht mit?

Ein guter Anfang ist zum Beispiel die Unterstützung von Lokrevisionen durch sogenannte Lokgötti /-gotte.

Andreas Hurt
Mitglied Vorstand / Finanzen





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