

<b>Bericht des Präsidenten</b>	Seite	3–4
<b>Administration</b>	Seite	5
<b>Betrieb</b>	Seite	6–9
<b>Technik Triebfahrzeuge</b>	Seite	10
<b>Technik Wagen</b>	Seite	11
<b>Infrastruktur</b>	Seite	12–13
<b>Liegenschaften</b>	Seite	14
<b>Finanzen</b>	Seite	14–18
<b>Organisation</b>	Seite	19



*Schwertransport der Dampflok «Bauma» und des Walder Bierwagens am 25. August 2011 an die Züri Oberland Mäss ZOM. Nochmals ein herzliches Dankeschön an die Firmen «Sersa» und «Ernst Autotransport» für den reibungslosen Verlad in Hinwil und die Überfuhr nach Wetzikon.*

## Impressum

### Herausgeber

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

### Adresse

DVZO, Postfach, CH-8340 Hinwil  
info@dvzo.ch, www.dvzo.ch

### Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Öffentlichkeitsarbeit DVZO  
CH-8344 Bäretswil

### Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin  
CH-9100 Herisau

### Lektorat, Korrektorat

Rita Iseli, CH-8484 Weisslingen

### Druck

Druckerei Sieber AG, CH-8340 Hinwil

### Auflage

1'400 Expl.

### Fotografen (Bildnachweis)

Fred Apostel: Seite 18  
Dieter Enz (Comet Photoshopping GmbH):  
Seiten 2, 3 (o.), 3 (u.), 4, 5, 7, 8, 11, 12  
Peter Fischer: Seite 10

René Lipp: Titelbild

Fabian Sollberger: Seite 9

© Jahresbericht 2011: Dampfbahn-Verein  
Zürcher Oberland DVZO

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

### Titelbild

DVZO Dampfgüterzug aus der Epoche um 1920 im Bussental am 16. Oktober 2011



## Geschätzte Mitglieder

Entfliehen Sie dem Alltag, und lassen Sie sich von unserer Bahn inspirieren; denn der Traum beginnt jetzt und hier ... in Ihrem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland. Mit Ihrem Engagement, in welcher Form auch immer, verhelfen Sie unserem viel beachteten Kulturgut zu einer soliden Basis für die weitere Zukunft. Besonders in Zeiten drohender Wirtschafts- und Finanzkrisen sowie Neuorientierungen ist dies von enormer Wichtigkeit.

Für 2011 hatten wir vorsichtig geplant. Wir starteten wohlüberlegt in die Saison, waren vor zu viel Zuversicht gewarnt und auf Rückschläge vorbereitet. Und zur grossen Überraschung endete das Jahr weit besser als erwartet. Sehr erfreulich war ebenfalls, dass sich die unumgängliche Erhöhung der Fahrpreise kaum negativ auf die Beliebtheit unserer historischen Eisenbahn auswirkte. Auch bei den Extraleistungen konnten beachtenswerte Geschäfte auf die Schiene gezogen werden. Im Gegenzug senkten wir vereinsintern Kosten, und wir führten eine strikte Ausgabenkontrolle ein. Selbst die Mitglieder legten sich in allen Bereichen mächtig ins Zeug, machten intensiv mit. Toll, so kommen wir vorwärts! Dies ist unbedingt nötig, stehen wir doch mitten in und auch vor grossen, wegweisenden Aufgaben. Die nachfolgenden Rückblicke auf 2011 werden darüber vertiefter berichten. Der DVZO ist längst nicht mehr «nur» eine Museumsbahn, ein Verein. Wir sind ein Stück Öffentlichkeit, ein wesentlicher Bestandteil im touristischen Angebot des Zürcher Oberlandes, ein grösserer Grundstückseigentümer, aber auch Baurechtsnehmer in den Gemeinden Bäretswil, Bauma und Wald, ein eigenständiges Eisenbahn-Verkehrsunternehmen.



DVZO «Dampflädeli» an der ZOM 2011

Mit der gemieteten Werkstätte in Uster und dem rechtlichen Sitz in Dürnten zählt der DVZO zu einem breit abgestützten und im Zürcher Oberland fest verankerten «Unternehmen». Andererseits hüten, pflegen, unterhalten und betreiben wir ein wertvolles Kulturerbe. Viel Goodwill aus Bevölkerung, Politik und Wirtschaft unterstützt uns bei den immensen Aufgaben. Daraus folgen aber auch Verpflichtungen, Engagements, die wir sehr gerne eingehen. Wir sind bestrebt, ein vertrauensvoller und zuverlässiger Partner zu sein, verbunden mit einer offenen Informationspolitik.

Wir tragen unseren Fahrgästen gegenüber grosse Verantwortung. Die Fahrzeuge müssen technisch im Schuss, die Infrastruktur und die Fahrbahn in einem guten Zustand, der Betrieb muss vorschriftsgemäss organisiert und das «Personal»



Audit des Bundesamts für Verkehr am Sonntag, 19. Juni 2011: Der DVZO Vorstand und die Vertreter des BAV vor dem historischen Bahndienstgebäude in Bauma, v.l.: Röby Meier, Peter Fischer, Daniel Rutschmann, Otto Middendrop (BAV), Werner Arnet (BAV), Jürgen Rakow, Jürg Hauswirth, Monka Bieri (abwesend Hugo Wenger und Andreas Hurt)

seinen Aufgaben angepasst ausgebildet sein. Gerade dies wurde im Berichtsjahr vom Bundesamt für Verkehr in einem sogenannten Systemaudit überprüft. Der Bereich Werkstätte/Depot erhielt am 2. April Besuch der Auditoren, während die Führung, der Betrieb und die Infrastruktur am 19. Juni genau unter die Lupe genommen wurden. Zusätzlich erfolgte im Herbst noch eine Kontrolle der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes. Die Auditoren kamen zum Schluss, dass der DVZO gut geführt und das Engagement der Leitung auch in Belangen der Sicherheit deutlich sichtbar ist. Generell fiel der Überwachungsbericht sehr gut aus.

## Öffentlichkeitsarbeit

Am 26. April 2011 wurden die Medien zu einem Informationsanlass über die bevorstehende DVZO Saison nach Bauma eingeladen. Über den Stand des Projektes «Historische Bahnhofshalle» und die anstehende Sanierung der Bahnübergänge berichteten die verantwortlichen Vorstandsmitglieder und Projektleiter. Zur Freude der anwesenden «Bildjournalisten» wurden vor dem Stehlunch in Neuthal beim Barrierenposten und auf der Weissenbachbrücke Foto- und Filmfahrten durchgeführt.

Höhepunkt in Sachen Öffentlichkeitsarbeit war die Realisation der ZOM-Sonderausstellung «Viele bewegen, was viel bewegt». Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland präsentierte sich an der Züri Oberland Mäss ZOM vom 31. August bis 04. September 2011 zusammen mit neun weiteren Institutionen zum Thema Industriekultur und historische Transportmittel im Zürcher Oberland. Beim Publikum stiess die Sonderschau auf grosses Interesse.

Im Berichtsjahr wurde ein Grossteil der Dreharbeiten für das Filmprojekt «Ein Tag beim DVZO» realisiert. Im Frühsommer 2012 müssen noch einige zusätzliche Landschaftsszenen gefilmt werden, sodass die DVD gegen Ende der Saison – fürs Weihnachtsgeschäft – in den Verkauf kommen kann.

Die DVZO Homepage hat sich auch beim DVZO als aktuellstes Informationsmedium etabliert. Erstmals konnten, rund ums Fahrzeugtreffen, über 1'000 User pro Tag gezählt werden. Die durchschnittliche tägliche Besucherzahl auf [www.dvzo.ch](http://www.dvzo.ch) während der Saison liegt bei knapp 300.

2011 wurde beschlossen, kein Mitgliedermagazin «Dampfinfo» zu produzieren, da die Informationen auf der Webseite aktueller publiziert werden können. In Zukunft ist geplant, das Medium «Dampfinfo» für die Präsentation von themenspezifischen Projekten zu nutzen.

Dieter Enz, Öffentlichkeitsarbeit



*Dreharbeiten für den DVZO Film*

Unsere Erfahrungen aus dem Bahnbetrieb fliessen ein im Engagement des DVZO beim Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH. Unter dem Präsidium des DVZO prägte auch 2011 die Erarbeitung der generischen Risikoanalyse für das Fahren ohne Zugsicherung die momentan wichtigste Aufgabe des Dachverbandes. Zu weiteren, sehr bedeutenden Themen zählten unter anderen die Aktualisierung des Basis-Betriebshandbuches für die HECH-Bahnen sowie die unsägliche Problematik der durch Dampflokomotiven verursachten Böschungsbrände.

Existenzielle Herausforderungen stehen gegenwärtig besonders im Bereich Infrastruktur an. Hier kämpft der DVZO gegen dieselben Probleme wie die übrigen Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur. Zwar wurden im Berichtsjahr Streckenteile saniert, und auch in naher Zukunft werden Gleis-Abschnitte, Brückenbauwerke und dergleichen Erneuerungen unterzogen, doch fehlen dazu die dringend notwendigen finanziellen Mittel. Diesbezüglich unterscheidet uns wenig von den grossen Eisenbahnen, nur dass wir nicht aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes schöpfen können. Mit klugem Vorgehen und Etappierungen werden wir es schaffen; persönlich bin ich sehr optimistisch.

Bei all den drückenden Aufgaben hat der DVZO ein ganz grosses Plus: seine vielen Mitglieder, die in allen Bereichen tatkräftig mithelfen und tüchtig Hand anlegen, um die Museumsbahn mit der Bahnlinie Bauma–Bäreswil–Hinwil in eine sichere Zukunft zu führen. Dabei sollen sie nicht zu kurz kommen, sondern Freude haben an ihrer sehr aktiven Freizeitbeschäftigung. Tolle Erlebnisse wie auf speziellen Ausflügen mit den DVZO Zügen oder im Kontakt mit den Fahrgästen, den Nachbarn, Geschäftspartnern bereiten unvergessliche, meist auch lehrreiche Momente.

Mit viel unternehmerischem Geist reisen wir mit dem DVZO in Richtung Zukunft. Das starke Engagement, die strategischen Entscheide und das hohe Niveau in allen Bereichen sind eine Garantie dafür, dass wir auf der richtigen Schiene fahren. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Hugo Wenger, Präsident

## Vorstandsarbeit

An der ersten Vorstandssitzung 2011 lag die Bewilligung des Kredits aus dem Lotteriefonds für die «Historische Bahnhofshalle Bauma» vor. Dieses Projekt ist somit zu einem grossen Teil finanziert. Die Situation der liquiden Mittel des Vereins insgesamt ist jedoch angesichts der grossen Verpflichtungen keineswegs rosig, sodass sich der Vorstand intensiv mit dem sorgfältigen Einsatz der Geldmittel zu beschäftigen hat. In diesem Zusammenhang wurden verbindliche Regeln und Strategien zur Verwaltung des Vereinsvermögens aufgesetzt. Das vergangene Jahr war geprägt durch die Auseinandersetzung mit den immer näher rückenden drastischen Veränderungen, welche mit der Fernsteuerung der Tösstalinie und dem damit verbundenen Umbau des Bahnhofs Bauma per 2014 einhergehen.

Eine grosse interne Baustelle ist der Bereich Infrastruktur, der organisatorisch wie finanziell eine Herausforderung darstellt. Christian Schlatter, Student der Bauingenieurwissenschaften an der ETH Zürich, hat der Strecke eine Semesterarbeit gewidmet, was wertvolle Grundlagen für die Planung des weiteren Vorgehens lieferte.

Die Arbeitsgruppe «Stiftung DVZO» widmete sich gewissenhaft der Vorbereitung einer Stiftungsgründung. Der Vorstand wurde laufend über den Stand der Arbeiten informiert. Statutenentwurf VI und Nutzungsvertrags-Entwurf V wurden im September 2011 allen stimmberechtigten Mitgliedern zur Vernehmlassung abgegeben. In diesem Zusammenhang befürwortete der Vorstand die Bewertung des Rollmaterials durch einen externen, erfahrenen Berater sehr.

Eine Gruppe interessierte sich dafür, dem Verein eine Ee3/3 zu besorgen. Der Vorstand legte diesbezüglich Rahmenbedingungen fest: Die Übernahme einer Ee3/3 ins Vereinsigentum wird unter der Prämisse möglich, dass weder Anschaffung noch Unterhalt die Vereinskasse belasten. Dies zeigte einmal mehr, wie Mitglieder innert kurzer Frist in der Lage sind, ein Liebhaberobjekt zu realisieren.

Am 11. Dezember 2011 überrumpelte uns die SBB mit der Ausschaltung der Fahrleitung zwischen Hinwil und Bäretswil, was intern (und extern) zu einem regen Mailverkehr führte. Die Wellen konnten aber wieder geglättet werden, und der DVZO steht diesbezüglich im Kontakt mit den SBB.

Ein Schock war die Nachricht von Ueli Burkhard's Tod am 19. Dezember 2011. Über 15 Jahre lang war Ueli im Bereich Buffetwagen aktiv. 2006 übernahm er die Leitung des Ressorts und prägte dieses mit seiner Persönlichkeit. Wir werden ihn sehr vermissen.

2011 ist der Gesamtvorstand zehnmal zusammengesessen. Vorbereitend dazu fanden acht Sitzungen des Strategie-Ausschusses statt. Eine der Aufgaben des Vorstandes besteht darin, die Zusammenarbeit mit verschiedenen Institutionen, Organisationen und Personen aktiv zu pflegen. Dazu werden immer wieder Gäste an die Sitzungen eingeladen, was sich auch im Berichtsjahr bewährte. Als Auftakt zur Fahrsaison führten der Vorstand, die Ressortleiterinnen und -leiter sowie die Stabstellen im April zum dritten Mal eine «erweiterte Vor-

standssitzung» durch. Eine zweite, im November geplante Sitzung, wurde aufgrund zu vieler Entschuldigungen abgesetzt. Die darauffolgende Umfrage über Sinn und Zweck eines solchen Sitzungsgefässes zeigte deutlich, dass eine «erweiterte Vorstandssitzung» grundsätzlich erwünscht ist. 2012 werden zwei solche Sitzungen einberufen werden. An der Generalversammlung vom 30. März 2011 nahmen 79 stimmberechtigte Mitglieder (Aktive und Passive) sowie 6 Gönner teil.

## Mitgliederwesen

*Stand der Mitgliederschaft per 31. Dezember 2011:*

Total Mitglieder	720	Total Mitarbeitende	190
Aktivmitglieder	260	Mitarbeitende	168
Jugendmitglieder	17	Mitarbeitende	13
Passivmitglieder	120		
Kollektivmitglieder	6		
Gönner	299		
Ehrenmitglieder	18	Mitarbeitende	9

*Mutationen 2011:*

Total Neumitglieder	72
Aktivmitglieder	20
Jugendmitglieder	2
Passiv	35
Gönner	15

Der Tod von fünf Mitgliedern wurde uns gemeldet. Es sind dies Ueli Burkhard aus Gibswil, Heinrich Erb aus Oberhasli, André Kägi aus Glattfelden, Isabella Meili aus Rüti und Alfons Steiner aus Littenheid. Wir drücken an dieser Stelle den Angehörigen unser Beileid aus.

Total Austritte	58
Gemeldete Todesfälle	5
Austritte gemeldet	41
Nachsendefrist abgel.	1
Ausschluss	11

Die relativ hohe Zahl der gemeldeten Austritte ist auf die Änderung der Freifahrten-Regelung zurückzuführen: Vorwiegend 2010 eingetretene Gönner aus der Region waren empört über die Beschränkung der Freifahrten.

Ein weiteres Jahr lang haben die aktiven Vereinsmitglieder sich dafür eingesetzt, dass Eisenbahn wie vor 100 Jahren erlebbar bleibt. An dieser Stelle dankt der Vorstand herzlich für die dem DVZO zur Verfügung gestellten Kräfte und Mittel.

Monika Bieri, Aktuarin





## Private und öffentliche Extrafahrten

Im Berichtsjahr führten wir 25 dampfbetriebene und 10 elektrische Charterfahrten durch. Zahlenmässig ist dieser Umfang praktisch identisch mit den letztjährigen Zahlen, wobei das Umsatzvolumen dieses Mal wieder um einiges höher lag und das Ziel deutlich übertraf. An 19 Tagen organisierten wir allein oder in Kooperation mit anderen Vereinen öffentliche Sonderfahrten, die bis Rielasingen und Konstanz im Norden, Rorschach im Osten, Emmenbrücke im Westen und Locarno im Süden führten. Insgesamt benützten an die 8'300 Gäste unsere 174 Extra- und Sonderzüge, wofür 59 Dienstfahrten zu absolvieren waren.

## Öffentliche Fahrten

Im Rahmen der öffentlichen Fahrten (inkl. Fahrzeugtreffen) zählten wir rund 12'300 einfache Fahrten auf der gesamten Strecke oder einer Teilstrecke, was mit ungefähr 8'000 Besucherinnen und Besuchern deutlich unter dem jährlichen Durchschnitt lag. Von den 12 Fahrtagen waren nur 4 mit einigermaßen gutem Wetter und dementsprechenden Frequenzen, sonst war es entweder deutlich zu heiss (einmal) oder zu kalt (fünfmal).

Wegen der Dichtigkeits-Probleme mit der Lok E3/3 10 im Juni mussten vier Zugpaare elektrisch geführt werden. Eine weitere Änderung der Traktionsart für ein Zugpaar war am 2. Oktober die Folge eines personellen Engpasses.

## Dienstfahrten

Eine weitere Steigerung erfuhren im Berichtsjahr die Dienstfahrten, was sich an der erneut höheren Kilometerleistung der Be4/4 15 zeigt. 35 Aufträge dienten dem Verschieben

von Material oder zu Ausbildungszwecken. 21 Aufträge standen in Zusammenhang mit Charter- oder Sonderfahrten, 10 Fahrten dienten der elektrischen Traktionsunterstützung bei Leerfahrten, und schliesslich fanden 12 Einsätze infolge der Einschränkungen für Triebfahrzeuge ohne Zugsicherung statt. Auf Dienstfahrten wird seit dem 1. August grundsätzlich ein Triebfahrzeug mit ausreichender Zugsicherung vorgespannt.

Als positive Kehrseite des Wetterpechs mussten wir dieses Jahr mit nur 8 Fahrten deutlich weniger Feuerlöschzüge als in den Vorjahren führen.

## Lokomotiven

Während der Saison 2011 standen uns erneut lediglich die drei eigenen Dampflokomotiven E3/3 10, E3/3 8518 und Ed3/3 401 zur Verfügung; letztere infolge einer verzögerten Winterrevision erst ab Anfang Juli. Als Ersatz kam im Mai die E3/3 6 der Papierfabrik Perlen auf «Arbeitsbesuch». Im Juni bereiteten die Siederöhre der Lok E3/3 10 Probleme, was zum mehrmaligen Ausfall der Lok führte. In dieser verkehrsstarken Zeit stand somit nur die E3/3 8518 zur Verfügung, was einige Umdispositionen erforderte.

Mit der sibirischen Kohle machten wir stets gute Erfahrungen. Die in der Saison 2010 teilweise aufgetretenen Anlaufschwierigkeiten wiederholten sich nicht.

Am 25. Juni stiess die von einer internen Gruppe finanzierte Ee3/3 16363 als neue Lok in den aktiven Bestand des DVZO. Leider ist sie bereits von den Einschränkungen für Triebfahrzeuge ohne ausreichende Zugsicherung betroffen, sodass sich ihr Einsatzgebiet vorwiegend auf die Stammstrecke beschränkt.

## Leistungen Triebfahrzeuge

Triebfahrzeug	Eigentümer	Einsatztage	km Eigenleistung	km geschleppt
E3/3 8518	DVZO	25	1162	246
E3/3 10	DVZO	17	801	59
Ed3/3 401	DVZO	18	541	95
E3/3 8492	Papierfabrik Perlen	5	365	103
Ec3/5 3	VHMThB	15	1553	493
Eb3/5 9	DLC	4	321	169
Be4/4 15	DVZO	55	4769	
Ae4/7 11026	Verein Mikado	2	317	
Be6/8 13302	Betriebsgruppe 13302	2	360	
Be4/4 14	Eurovapor Sulgen	1	60	
Bm6/6	slm	2	106	
Tem''' 94	DVZO	14	346	
Tm''' 95	DVZO	30	183	
Em3/3 18522	DSF	2	222	
Ee3/3 16363	DVZO	6	194	
Ee3/3 16318	VHMThB	2	260	
div. Baumaschinen	Sersa/JMAG	16	108	

Damit kommen wir für das Jahr 2011 auf eine totale Laufleistung des Verkehrsunternehmens von 11'668 Kilometern, was gegenüber dem Vorjahr dem leichten Rückgang von ca. 8% entspricht.

## Wagen

Neben dem Grundstock von zwei kurzen Zügen mit je einem Gepäck- und Buffetwagen sowie zwei leichten Personenwagen à 11 Tonnen standen uns als Verstärkungswagen lediglich die beiden schweren C 6109 und 6075 zur Verfügung, da sich die Revision des C4 152 bis über das Saisonende hinauszogerte. Erneut war das aber nicht hinderlich, da die drei eigenen betriebsfähigen Dampfloks gar nicht mehr ziehen können. Nach der Saison wurden zwei bis drei leichte Wagen auswärts unter Dach eingestellt.

## Infrastrukturbenützung

In der Saison 2011 absolvierten wir auf der eigenen Strecke Bauma–Bäretswil(–Hinwil) neben den fahrplanmässigen 144 Zügen weitere 132 Züge für Extra- und Dienstfahrten. Ferner führte der Baudienst 52 Rangierfahrten auf der Strecke aus. Der Bahnhof Bäretswil war an 62 Tagen, der Posten Neuthal an 46 Tagen zu besetzen.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Hinwil erfolgte eine deutliche Verkomplizierung des Betriebs zwischen Bäretswil und Hinwil; im Gegenzug ersparte man sich die (nur unter Mitbeteiligung des DVZO zu realisierende) Einrichtung des Streckenblocks. Neu kommt auf diesem Abschnitt das eigens für uns geschaffene Prozedere «Koordinierter Betrieb» zur Anwendung.

## Buffetwagen

Das Catering-Team setzte im Berichtsjahr seinen Erfolg fort. Der budgetierte Umsatz – und damit auch der Gewinn – wurde in Serie um mehr als das Doppelte übertroffen. Zu-



Extrafahrt mit Brunch im Buffetwagen

sätzlich zu den zweimal zwölf fahrplanmässigen Einsatztagen kamen 20 private oder interne Aufträge mit einem oder beiden Buffetwagen sowie 6 kleinere Catering-Einsätze ohne Buffetwagen (stationär oder im grünen Wagen). Überschattet wurde das Jahresende durch den überraschenden Hinschied von Ueli Burkhard, der das Ressort seit 2006 leitete.

## Personal

Neuzugänge, Beförderungen und Rücktritte bewegten sich im üblichen Rahmen. Drei Absolventen einer Zugführerklasse konnten die Abgänge kompensieren. Der Verein verfügte im Berichtsjahr über folgenden Personalbestand (nach Funktionen geordnet, etliche Mitglieder nahmen mehrere Funktionen wahr):

Bestand	Jan.	Dez.	
Dampflokführer	8	9	+ 2 «Zugewandte» (Einsatz auf Ec3/5 VHMThB)
Lokführer DLC	6	4	
Elektrolokführer	11	11	(ohne Einsätze auf fremden Maschinen)
Dampflokkeizer	14	13	Dampflokführer mitgezählt
Lokbetreuer	8	6	
Zugführer	16	16	
Kondukteure	19	18	
Rangierbegleiter	8	7	
Fahrdienstleiter	7	8	
Stationswärter	1	1	
Barrierenwärter	10	10	
Strassenwache	11	11	Barrierenwärter mitgezählt
Buffetwagen	25	26	

Vornehmlich Angehörige des Zugpersonals engagierten sich ab Juni zusätzlich beim Billettverkauf in Hinwil, der durch die Schliessung des SBB-Schalters nach erfolgter Automatisierung des Stellwerks neu durch den DVZO direkt auf dem Perron zu erfolgen hat.

## Zusammenarbeit mit anderen Bahnen und Vereinen

Die Vereine «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» (VHMThB), «Dampfloki-Club Herisau» (DLC), «Verein Mikado 1244» (VMik) und «Zürcher Museums-Bahn» (ZMB) operierten teilweise unter der Netzzugangslizenz des DVZO. Die genannten Bahnen, mit Ausnahme des DLC, beteiligten sich Mitte Oktober zusammen mit dem Verein «Draisinensammlung Fricktal» (DSF), der Firma «Schorno Locomotiv Management» (slm) und der Stiftung «SBB Historic» (Team Erstfeld) mit ihren Fahrzeugen am jährlichen Fahrzeugtreffen in Bauma.

Zusammen mit dem VHMThB führten wir am 19./20. Februar eine zweitägige Winter-Dampffahrt nach Linthal durch, nach Saisonschluss folgte vom 2. bis 4. Dezember gar eine dreitägige Fahrt nach Emmenbrücke und Triengen. Daneben fanden vier öffentliche Fahrtage Romanshorn–Rorschach, eine Extra- und zwei Sonderfahrten sowie eine Dienstfahrt statt.

Für den Saisonbeginn weilte die E3/3 8492, alias Nr. 6, der



*Eisenbahn pur – die Wattingerkurve an der Gotthardstrecke mit Krokodil-Lok, historischem DVZO Rollmaterial und Kirche Wassen*

Papierfabrik Perlen bei uns zu Gast. Sie ergänzte die Lücke, die durch die leicht verzögerte Winterrevision der Ed3/3 401 entstanden war.

Zusammen mit dem VHMThB und dem DLC wiederholten wir am 10. Mai bei prächtigem Frühlingswetter zum dritten Mal die beliebte Muttertagsfahrt, die diesmal durch den Ricken-tunnel nach Rapperswil führte. Der DLC war an weiteren drei Tagen mit Extrazügen unter der EVU DVZO unterwegs, wobei einmal wegen trockener Witterung ersatzweise unsere Be4/4 15 einspringen musste. Im Übrigen ist die Eb3/5 9 des DLC eine sehr praktische Lok, verfügte sie doch im Berichtsjahr als erste und einzige historische Dampflok über die Zug-sicherung ETM-S.

In Kooperation mit der Betriebsgruppe 13302 fand am 23./24. Juli eine zweitägige spektakuläre Fahrt nach Biasca und Locarno statt. Dem «Krokodil» wurde ein stilreiner aus epoche-gerechten Güter- und Personenwagen zusammengestellter Zug mitgegeben, der im Rahmen einiger Parallelfahrten sogar bei voller Fahrt vom Nachbargleis aus zu betrachten war.

Beim Verein Dampfgruppe Zürich (VDZ) konnten wir ausserhalb der Saison erneut den C 106 und den BC 4563 einstellen. Im Gegenzug benützte der VDZ die Wagen für einzelne Extrafahrten. Ferner stellten wir dem VDZ für eine Ostschweizer Sonderfahrt mit der A3/5 705 und der Eb2/4 91 unsere stilechten SBB-Zweiachser zur Verfügung.

Aus administrativen Gründen unternahm der VMik am 20. Februar eine Überfuhr der E2/2 1 (ex Werkdampflok SLM) unter der EVU DVZO. Am 25. September besuchte uns eine englische Reisegruppe im VMik-Extrazug mit einer Cargo-Ae6/6 in Wolfhausen und Bäretswil.

Fortgeführt wurde auch die Zusammenarbeit mit dem Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen–Singen. Anlässlich der Wiedereröffnung der grenzüberschreitenden Strecke Ram-sen–Rielasingen sowie zweier öffentlicher Fahrttage operierte

der DVZO als federführende EVU mit jeweils einem Trieb-fahrzeug des VHMThB. Im Verband Historische Eisenbahnen Schweiz (HECH) lag das Hauptaugenmerk auf dem Abschluss der Risikoanalyse für den weiteren Einsatz von Triebfahr-zeugen ohne ausreichende Zugsicherung. Aufgrund der Er-kenntnisse und Schlussfolgerungen dieses Dokuments ist es unter bestimmten Auflagen auch nach dem Stichtag vom 1. August 2011 möglich, mit solchen Triebfahrzeugen zu ver-kehren. Auf der Hausstrecke des DVZO bestehen selbstver-ständlich keine Einschränkungen.

## Unregelmässigkeiten und Unfälle

In der Saison 2011 waren keine gravierenden Unregelmäs-sigkeiten mit Sach- oder Personenschäden zu verzeichnen. Die anhaltende Trockenheit seit Mitte April führte insbeson-dere an der Muttertagsfahrt vom 10. Mai zu verschiedenen Schwellen- und Böschungbränden, zu deren Bekämpfung von SBB-Infrastruktur der Lösch- und Rettungszug eingesetzt wurde. Mit dieser Erfahrung wurden bis Ende Mai verschie-dene Züge auf dem SBB-Netz präventiv mit elektrischer oder Dieseltraktion geführt. Anschliessend verbesserte sich die meteorologische Situation und blieb für den Rest des Jahres stabil.

Mit dem Wechsel der Kohlenqualität optimierte sich die Situation ein wenig, trockene Witterung erforderte aber wei-terhin präventive Massnahmen. Wir müssen inskünftig mehr Vorsicht walten lassen und bei trockener Witterung strengere präventive Massnahmen ergreifen, die bis hin zum Ersatz der Dampflok durch elektrische Traktion gehen können. Wir sind zudem im Gespräch mit den Ortsfeuerwehren für eine Opti-mierung der Interventionen, ist doch die Dampflok mit ihrem Wasservorrat in den meisten Fällen das am besten geeignete «Löschmittel».

Jürg Hauswirth, Betrieb



## Ausbildung

Im vergangenen Jahr konnte das neue Ausbildungskonzept konsequent eingehalten werden. Beim Zug- und Lokpersonal wurden 32 Ausbildungstage durchgeführt, wovon 22 der Grundausbildung und die restlichen 10 der Weiterbildung des bestehenden Personals dienen.

Der «Interdisziplinärer Grundkurs HECH» wurde insgesamt viermal durchgeführt. Von vier geplanten Kurstagen musste jener im Dezember mangels Interesse leider abgesagt werden, dafür konnte im Mai ein zusätzlicher Kurstag für den «Verein historische Appenzeller Bahnen AG2» in Wasserauen abgehalten werden. Nach anfänglicher Euphorie bezüglich des neuen Grundkurses zeigte sich, dass das Interesse laufend abnahm. Als Folge davon wird der Kurs nicht mehr fix alle drei Monate, sondern nur noch bei Bedarf durchgeführt.

Personell gab es auch 2011 einige Neuerungen. Drei der vier Zugführeranwärter schlossen ihre Ausbildung im Rahmen einer theoretischen und praktischen Prüfung erfolgreich ab. Sie stehen seither dem DVZO für Einsätze auf und ausserhalb der Stammstrecke zur Verfügung. Damit konnte die erste nach dem neuen Ausbildungsmodell durchgeführte Zugführerklasse erfolgreich abgeschlossen werden. Die daraus gewonnenen Erfahrungen werden in die zukünftige Ausbildung der Zugführer einfließen. Ebenfalls kann der Verein auf zwei neue Ma-

növrigen zählen, welche die Prüfung ebenfalls erfolgreich bestanden.

Die Heizerklasse mit sechs Anwärtern befindet sich auf gutem Weg, sodass die Prüfungen wie geplant 2012 stattfinden werden. Damit lässt sich der immer noch herrschende Engpass bei den Heizern endlich entschärfen.

Ende 2011 wurde die Ausbildung der Stationswärter und Fahrdienstleiter, welche bis anhin eigenständig war, ebenfalls in die Gesamtleitung Ausbildung integriert. Mit diesem Schritt soll für die zukünftigen Fahrdienstleiter eine konzeptionell wie materiell einheitliche Ausbildung geschaffen werden. Im Herbst 2012 wird eine entsprechende Pilotklasse starten.

Allgemein zeigte sich, dass vor allem beim Zug- und Lokpersonal enormer Ausbildungsbedarf besteht, und dies nicht in erster Linie bezüglich der Ausbildung von neuem Personal, sondern vor allem in der Weiterbildung von aktiven Mitarbeitenden. Durch die unregelmässigen, sporadischen Einsätze kann bei vielen Tätigkeiten und Handlungen keine Routine entstehen, und so gehen vor allem Details schnell vergessen. Darauf soll im kommenden Ausbildungsblock vor Saisonbeginn vermehrt geachtet werden.

Fabian Sollberger, Ausbildung



DVZO Ausbildungszug im Tösstal bei Fischenthal

Ein unfallfreies, anstrengendes und interessantes Betriebsjahr liegt hinter uns. Die aufwändigen Revisionsarbeiten der Loks 10, 8518 und 4 («Schwyz») haben uns bis anfangs Saison 2011 auf Trab gehalten.

Die neuen Schieberstangen-Lager in den Loks 10 und 8518 haben sich bestens bewährt, es entstanden keine Anfresser oder heissen Lager. Der Aufwand hat sich somit gelohnt.

## Lok E3/3 10 «Chemie-Tiger»

Leider musste die Lok 10 im Mai und Juni wegen leckender Siederohre zweimal kurzfristig ausser Betrieb genommen werden, um die Rohre nachzuwalzen respektive mit Stahlstutzen neu einzuwalzen. Damit kehrte während der restlichen Saison Ruhe ein.

Eine verlorene Kontermutter an der linken Schieberstange brachte einen Schieber ausser Kontrolle – und die im Einsatz stehende Lok-Mannschaft ins Grübeln. Die technische Fantasie hat glücklicherweise Schlimmeres verhindert. Der Vorfall hat auch die Remise beschäftigt und im gleichen Zug als Instruktionsobjekt in der Jungheizerausbildung gedient. Wer hat denn schon einmal einen offenen Schieberkasten gesehen respektive an der Einstellung des Schiebers mitgewirkt?

## Lok E3/3 8518 «Bäretswil»

Das fotogene Prachtstück wurde ebenfalls mit neuen Schieberstangenlagern ausgerüstet, die sich bestens bewährt haben. Leider gab es stark leckende Wasserstände, die nachgearbeitet und mit neuen Reiberkörpern in den Originalzustand gebracht wurden. Hoffen wir, dass nun die Zeiten der «Dampfsauna» und der schützenden Lappen vorbei ist.

## Lok Ed3/3 401 «Bauma»

Die «Turbo-Lok» mit ihrem Überhitzer hat den Dienst erst etwas nach Saisonbeginn aufgenommen, stand danach jedoch stets zuverlässig im Einsatz.

## Lok Ed3/3 4 «Schwyz»

Die sehr aufwändigen Revisionsarbeiten am Antrieb sind nun beendet mit Ausnahme einer Korrektur an der linken Verstellung der Schwinge. Die Lok wird den Winter über in Uster bleiben, im Frühling angeheizt und vom Kesselinspektor geprüft werden. Wir feuen uns jetzt schon auf das Wiedersehen der Lok 4 auf den DVZO Gleisen.

## Lok Ed3/4 2 «Hinwil»

Leider steht unser stärkstes «Pferd» demontiert in der Remise in Uster. Mangels Sponsorengelder kann die Bodenring-Reparatur am Kessel nicht gezielt angegangen werden. Kleine Arbeiten an Ankerbolzen, Gewindebolzen, Dampfdom und Ähnliches konnten bereits vorgenommen werden. Unsere Hoffnung jedoch stirbt zuletzt, sodass im Jahr der Bahnhofshallen-Erstellung eventuell auch diese Lok wieder Dampf machen wird.

## Lok Ee3/3 16363

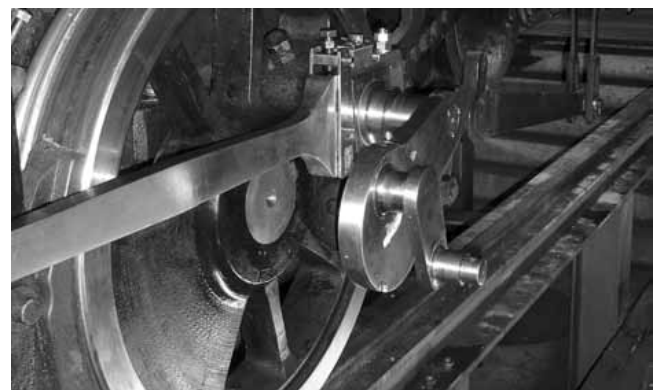
Das jüngste Mitglied im «Elektro-Club» wurde rasch integriert und vom Führerpersonal fleissig in Beschlag genommen. Leider reicht der optische Auftritt noch nicht für Sonntagsfahrten, für den loktypischen Rangiereinsatz aber genügt er durchaus. Um optimal auf unserer Strecke operieren zu können, ist noch der Umbau auf ein doppeltes Bremssystem nötig.

## Lok Be4/4 15

Dank dem eingebauten Zugsicherungssystem ETM-S ist diese Lok ein sicherer Wert für den Streckenzugang der SBB. Die diversen kleinen Wehwehchen konnten durch die Betreuer jeweils selbstständig behoben werden. Dennoch werden wir nicht darum herumkommen, eine grössere Revision ins Auge zu fassen, um die elektrischen Schaltungen, den Antrieb und das Fahrwerk auf Vordermann zu bringen.

## Tm''' 95

Das praktische Diesel-Fahrzeug steht vorzugsweise im Einsatz der Bahninfrastruktur. Der hydraulische Kran erlaubt und erleichtert die vielseitigen Arbeiten auf der DVZO Strecke, sei es zum Stellen von Signalen, sei es zum Verladen von gefällttem Holz. An trockenen Fahrsonntagen ist das Fahrzeug dank der praktischen Ladefläche auch als Löscher im Einsatz. Der im Lauf der Saison durch die Firma LSB professionell vorgenommene Austausch sämtlicher Hydraulikschläuche und des Öls lässt wieder ein sorgenloses Arbeiten zu. Im November wurden die bereits über 10-jährigen Batterien ausgetauscht.



Endmontage der Gegenkurbel und des Triebzapfens an der Lok «Schwyz»

## Tem''' 94

Dieser Elektro-Traktor mit kombiniertem Dieselantrieb dient mehrheitlich als Rangierfahrzeug, er gewährleistet den Betrieb auch ohne Fahrdrat. Im Moment sind keine Investitionen notwendig.

Für die gute, reibungslose Zusammenarbeit in Bauma und Uster danke ich herzlich und wünsche mir auch im neuen Jahr ein unfallfreies Wirken im DVZO.

Peter Fischer,

Technik Triebfahrzeuge und Werkplatz Uster

Das vergangene Jahr war geprägt durch Arbeit und Geselligkeit. Gemeinsam etwas zu erschaffen, ist wohl bei den meisten DVZOLern die grösste Motivation mitzumachen. Die Zusammenarbeit ist nicht nur geprägt durch Freude an der Sache selbst, sondern auch durch Verantwortung. Die Sicherheit im Bahnbetrieb und im Umgang mit Maschinen und Werkzeug, aber auch der rücksichtsvolle Umgang miteinander sollten oberstes Ziel sein. Gleichgültigkeit und Eigensinn bringen uns nicht weiter. Die während der Fahrsaison zusätzlich zu den laufenden Revisionsarbeiten zu erbringenden Leistungen zeigten uns schnell unsere Grenzen auf. Zu viele Aufgaben auf einmal anzugehen, ist nicht motivierend und überfordert.

Also gehen wir die neue Saison an, geprägt durch Konzentration der Kräfte und Freude an der Arbeit für den DVZO.

## Unterhalt und Revisionen in Bauma

### Personenwagen C4 152

Die Arbeiten dauerten das ganze Jahr an. Da sich noch weitere Mängel zeigten, wurden die Ausführungen immer aufwändiger. Fenstereinbau, Neuanstrich und das Anbringen der Beschriftung stehen jetzt noch an. Auf Saisonbeginn ist das Fahrzeug für den Betrieb wieder einsatzbereit.

### Bierwagen X 301

Mit dem Abschluss der Revision, unter der Leitung von Hans Appenzeller, wurde der Tössthalbahnwagen Ok 151 ein absolutes Bijou. Neu erstrahlt der Wagen mit seiner Originallackierung als «Brauerei zum Felsenkeller Wald». Dank zahlreicher Spenden hat sich dieses Projekt zu 100% selbst finanziert.

## Unterhalt und Revisionen in Uster

### Gepäckwagen FZ 203

Unser Gepäck-Postwagen ex MThB hat eine Revision dringend nötig. Nach einer Begutachtung und der Zusammenstellung des Finanzbedarfs hat der Vorstand im September grünes Licht gegeben. Erste Arbeiten konnten ausgeführt werden. Es wird mit einem Zeitaufwand von ca. zwei Jahren und einem Kostenaufwand von rund CHF 20'000.– gerechnet.

### Dienstwagen X 322

Der Wagen des Typs K3 wurde in den Wintermonaten einer Sanierung unterzogen. Dabei erhielt das Fahrzeug einen Neuanstrich in Grau. Sein Einsatzgebiet ist das Gleis B1 in Bauma, wo der Wagen den Perronbeizern als Lager dient.

### Flachwagen X 314

In nur sechs Monaten wurde auch der Flachwagen des Typs M4 Baujahr 1898 ex Rorschach–Heiden-Bergbahn hauptrevidiert.

### Inventaränderungen beim Rollmaterial

Verschrottet:	X 304	
	X 355	
Verkauf:	X 308	VES
	X 310	VES
Übernahmen:	X 322	Lager Vereine Bauma
	X 325	Lager Signale
	X 327	
	X 328	Ersatz für X 310
	X 411	Lager Perrondach
	X 412	Lager Perrondach

Jürgen Rakow, Technik Wagen und Werkplatz Bauma



Revisionsarbeiten am FZ 203 in der Remise I in Uster



Das Jahr 2011 begann schneearm und trocken. Somit konnten an der Strecke und in den Bahnhofsarealen Bauma und Bäretswil viele kleinere Arbeiten ausgeführt werden. Das historische Perrondach von Wallisellen, das seit drei Jahren auf dem Bahnhofplatz Bäretswil lagerte, wurde fachgerecht auf zwei Flachwagen verladen und nach Wald überführt. In den Güterwagen, die als fahrbare Lager dienen, wurde umgeräumt und neu eingelagert. Somit konnte man sich einen Überblick verschaffen über das zahlreiche, historisch wertvolle Material, das bei DVZO Infrastruktur vorhanden ist.

2011 stand ganz im Zeichen der neu eingeführten Bautage. Ab März wurde immer am 1. und 3. Samstag des Monats ein Bautag durchgeführt. Es wurden die periodisch anfallenden Arbeiten erledigt: Entwässerungsgräben reinigen und kontrollieren, Äste und Sträucher zurückschneiden, Vegetationsregulierung in und am Gleis sowie Rillenreinigungen bei den Bahnübergängen.

Die Beteiligung an den Bautagen war ganz unterschiedlich. An den Samstagen während der Fahrsaison war der Personalaufmarsch an den Bautagen teils spärlich, da viele aktive DVZOLER neben der Arbeit bei der Infrastruktur auch noch Ämter in anderen Ressorts ausüben. Die Bautage werden 2012 im gleichen Stile weitergeführt, und ich wünsche mir, mit einer grossen Baurotte auf die Strecke fahren zu können. Die Daten der Bautage gehören in jede DVZOLER-Agenda.

## Historische Bahnhofshalle

Ein Paukenschlag eröffnete das Berichtsjahr: Der Zürcher Kantonsrat bewilligte am 10. Januar aus dem Lotteriefonds einen Beitrag von max. CHF 2,6 Millionen für den Bau der Historischen Bahnhofshalle. Damit ist der entscheidende finanzielle Baustein des Projekts gesichert. Beinahe wäre es aber am 28. März noch zur Katastrophe gekommen, als ein Grossbrand im Industriewerk Olten die an die Halle angrenzenden Gebäude in Schutt und Asche legte. Die Rettung unserer über 150-jährigen Halle grenzt an ein Wunder! 2011 wurden in Baume die ersten historischen Details im Bereich der Halle installiert. Dazu gehören zwei Prellböcke sowie zwei Wasserkräne auf der Ostseite, die einen wichtigen Beitrag zu einer hervorragenden optischen Erscheinung sowie für einen effizienten Betrieb leisten werden. Für die Weiterentwicklung des Projekts fanden u.a. mit den SBB und der Gemeinde Bauma Sitzungen statt, an denen der Zeitplan und das Vorgehen zur Demontage der Halle in Olten sowie die Anbindung der Bus- und Postautohaltestelle in Bauma festgelegt wurden. Am Ende des Berichtsjahres kann mit einiger Sicherheit das Datum der Eröffnungsfeier der Historischen Bahnhofshalle festgelegt werden: 4. Mai 2014.

Christoph Rutschmann, Projektleiter



*Einsatz einer Sersa-Grampmaschine auf der DVZO Strecke*

Erneut testete die Firma Sersa frisch revidierte Gleisbaumaschinen auf unserer Strecke. Die Maschinen durchliefen ein Testprogramm und wurden für den Baustelleneinsatz geprüft. So wurden längere Abschnitte zwischen Bäretswil und Neuthal gegramppt, und die ärgsten Stösse und Verwindungen konnten eliminiert werden.

Eine neue Einschotterungsmaschine wurde bei uns erprobt und geprüft. Auf dem gesamten Abschnitt Bäretswil–Neuthal wurde der Schotter im Gleis verteilt, 40 Tonnen Schotter zusätzlich eingebaut und alles fein säuberlich gebeselt.

Beim Ingenieurbüro ACS-Partner liessen wir Nachrechnungen für die Weissenbachbrücke erstellen, um zu wissen, ob wir die Sersa-Baumaschinen von Hinwil her kommend bis Bauma über die Brücke laufen lassen dürfen. Die Durchrechnungen fielen positiv aus.

Mitte April führten wir die alle drei Jahre stattfindende Leitungsspülaktion durch. Leider platzte dabei am Spülwagen ein 400bar-Hydraulikschlauch und trotz sofortigen Eingreifens der Maschinisten gelangten etwa 30 Liter Hydrauliköl via Schotterbett ins Erdreich. Da dies in einer Grundwasser-Schutzzone mit Fassbereich geschah, wurde sofort das Wasserwerk Wetzikon verständigt, die Polizei alarmiert und das AWEL aufgeboden. In der Folge mussten 8m<sup>3</sup> Erdreich ausgebaggert werden, und die Grabensohle wurde labor-technisch untersucht. Die Resultate ergaben, dass keine Rückstände in der Grabensohle vorhanden waren. Somit konnten wir tags darauf mit dem Einbau beginnen. Glücklicherweise hatte die Firma Sersa in Hinwil noch eine frisch revidierte Grampmaschine bereit, welche kurzfristig aufgeboden werden konnte, um das Gleis an der Schadenstelle in die richtige Lage zu legen und zu grampen. Stolz gaben wir vier Tage nach dem Ölunfall die Strecke frei.

Die Leitungsspülaktion setzten wir im Juli fort. In zwei arbeitsintensiven Tagen reinigten wir sämtliche Gräben und Leitungen. Wegen der starken Versinterung mussten wir gewisse Leitungen mehrmals mit speziellen Schlagdüsen spülen, um die dicken Kalkschichten aus den Rohren zu hämmern. Der Zustand unseres Entwässerungsnetzes ist momentan zufriedenstellend.

Nach einem Starkregen im August verzeichneten wir kleinere Schäden an unserer Strecke. Der Chringelbach führte so viel Wasser, dass sich Wassermassen über einen Feldweg in unser Gleis ergossen und in der Folge Geschiebe im Gleis liegen blieb. Ansonsten schluckten unsere Entwässerungsgräben und Leitungen die Wassermassen problemlos.

### **Ausblick und Dank**

Durch die Bautage 2011 wurde ersichtlich, wie viel Manpower an unserer Strecke nötig ist, um die periodisch anfallenden Arbeiten zu erledigen. Für zusätzliche Aufgaben hatten wir fast keine Zeit. Zu hoffen bleibt, dass sich 2012 die Bautage institutionalisieren und die Beteiligung wächst. Ich möchte mich bei allen herzlich für den geleisteten Einsatz für die DVZO Infrastruktur bedanken und freue mich auf ein arbeitsreiches 2012. Die gute Zusammenarbeit mit den DVZO unterstützenden Firmen und die vielen schönen und kollegialen Momente motivieren mich, für die Infrastruktur auch 2012 Volldampf zu geben.

Daniel Rutschmann, Infrastruktur und Baudienst

### **Stellwerk- und Barrierenanlagen**

In Neuthal wurde das historische Glockensignal, welches bis anhin beim Bahnübergang im Bussenthal stand, neben dem Barrierenposten aufgestellt und in Betrieb genommen. Somit wurde das historische Ensemble Barrierenposten Neuthal aufgewertet. Das Glockensignal direkt neben dem Posten kündigte früher überall in der Schweiz den Wärterinnen und Wärtern den herannahenden Zug an. Dies bedeutete zugleich den Auftrag zum Senken der Barrieren.

Auf dem Bahnhof Bäretswil mussten wir 2011 diverse Änderungen vornehmen. Diese standen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks auf dem Bahnhof Hinwil. Da Hinwil seither fahrdienstlich unbesetzt ist, konnte niemand mehr die Abläuteglocken bedienen. Somit wurden diese nun automatisiert und dem neuen Betriebsablauf angepasst. Weiter wurde auch das Streckenkabel zum Bahnübergang Ettenhausen durch den DVZO von der SBB übernommen, was bedeutet, dass wir nicht auf die automatische Annäherungsmeldung der Züge verzichten müssen. Dies erleichtert dem Fahrdienstleiter auf dem Bahnhof Bäretswil die Disposition der Züge. 2011 wurde auch die Stromversorgung des Stellwerks Bäretswil sanft erneuert und für die nächsten Jahre fit gemacht.

### **Bahnübergänge 2014**

Der DVZO hat im vergangenen Jahr weitere 4 unbewachte Bahnübergänge gemäss den Vorgaben des BAV saniert und die Signalisation den Vorschriften angepasst. Neu sind total 6 von 14 unbewachten Bahnübergängen fertig saniert. An 4 von 14 Bahnübergängen sind neue technische Anlagen nötig: Ausrüstung mit Blinklicht- oder Barrierenanlagen.

### **Fahrleitung**

2011 wurden seit der Übernahme der Strecke durch den DVZO erstmals Unterhaltsarbeiten an der Fahrleitung

ausgeführt. Zu beheben waren vor allem kleine Schäden und dringende Reparaturen. Die Arbeiten konnten alle durch eigenes Personal erledigt werden, teilweise mit Unterstützung durch Fachdienste der SBB und der Firma Furrer+Frey. Weiter haben wir den Mast 86 oberhalb der Giesserei Wolfensberger in Bauma komplett neu aufgebaut. Dies war nötig, da der alte Mast umzustürzen drohte. Er war in den vergangenen Jahren mit einem Seil provisorisch gesichert worden. Für die definitive Sicherung des neuen Mastes musste ein Betonfundament direkt neben dem alten Mast erstellt werden. Im April wurde die Fahrleitung an den neuen Mast umgehängt und der alte rückgebaut.

### **Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen**

2011 wurden in diesem Bereich noch keine grossen Arbeiten durchgeführt. Es galt vor allem, eine Planung zu erstellen, was in den nächsten Jahren ausgeführt werden muss. Ein erstes Projekt wird der Ersatz der maroden, aber historisch wertvollen Elektroverteilung im Stationsbüro Bäretswil sein.

### **Projektwoche Sekundarschule Turbenthal**

Im vergangenen Mai besuchten uns eine Woche lang Schüler und Schülerinnen der Sekundarschule Turbenthal. Sie absolvierten eine gemeinnützige Projektwoche unter dem Motto «Wir für andere». Der DVZO führte mit den rund 20 Schülern und Schülerinnen sowie 2 Lehrpersonen Unterhaltsarbeiten entlang der eigenen Strecke nach Bäretswil durch. Begleitet wurde die Schülerschaft von 3 bis 8 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des DVZO. Einige Facts zur Projektwoche: 30 m<sup>3</sup> Holzschnitzel produziert; 10'000 Liter Wasser und ca. 100 Liter Treibstoff unterschiedlicher Art verbraucht; 145 Portionen Essen im Rottenwagen gekocht; 630 Einsatzstunden geleistet; 80 Maschinenstunden produziert.

Lukas Trüb, Elektro- und Sicherungsanlagen

## Bauma

Das Depot Bauma wird im Sommer 2012 von der bestehenden Wasserleitung abgehängt. Für die neue Wasserzuleitung ab dem Hydranten Sennhüttenstrasse hat die Generalversammlung 2011 einen Kredit von max. CHF 60'000.– genehmigt. Die Arbeitsausführung ist im Frühjahr 2012 vorgesehen. Anfangs Juli wurden die elektrischen Installationen im Bahndienstgebäude geprüft und ohne Beanstandungen abgenommen.

## Neuthal

Der Perronbereich befindet sich in einem schlechten Zustand. Bei trockenem Wetter wird durch die Autos, welche zum grossen Parkplatz fahren, reichlich Staub aufgewirbelt. Bei Regenwetter bilden sich ordentliche Wasserpfützen. Beides ist sowohl für unsere Passagiere wie auch für Familie Wildi und die Gäste im Bistro-Schuppen äusserst unangenehm. Für die Sanierungs-Ausschreibung soll ein Projektbeschrieb erstellt werden. Zudem sind die Sanierungsarbeiten von der kantonalen Baudirektion zu genehmigen (Standort ausserhalb Bauzone).

## Bäretswil

Erfreut lässt sich konstatieren, dass der Güterschuppen während des ganzen Berichtsjahres nicht mehr mit «Malereien» verunziert wurde. Es ist zu hoffen, dass dies so bleibt. Per Ende 2011 hat die Gemeinde den Mietvertrag für die ehe-

malige Bushaltestelle auf dem Bahnhofplatz gekündigt. Damit ist der Weg frei für die Platzierung des geplanten Stellwerk-Häuschens.

## Uster

Keine besonderen Vorkommnisse.

## Hinwil

Für die Benützung des Stellwerk-Häuschens verzögern sich leider die Verhandlungen mit den SBB. Möglicherweise kann 2012 eine für beide Seiten befriedigende Lösung gefunden werden.

## Wald

Bei der Remise wurden werkstattseitig immer wieder Fenster eingeschlagen. An Wochenenden lungern dort abends jeweils Jugendliche herum, welche sich einen Spass daraus machen, Bierflaschen, Schottersteine und Ähnliches durch die Fenster zu schmeissen. Die Fenster wurden jetzt mit Streckmetall-Platten vergittert.

Die HELP-Gruppe Wald (Jugend-Samariter) hat den Mietvertrag für die neben der Remise befindliche Baracke per Ende 2011 gekündigt, da sie ihren Verein wegen stark schwindender Mitgliederzahl auflösen musste. Die Baracke wird ab März 2012 als Lagerraum an einen selbstständigen Reinigungsfachmann vermietet.

Röby Meier, Liegenschaften

## Finanzen

Wozu macht der Vorstand überhaupt ein Budget, wird sich der eine oder andere fragen; denn budgetiert war für das Jahr 2011 ein Verlust von CHF 148'000, und jetzt kann eine ausgeglichene Jahresrechnung präsentiert werden. Wie ist das möglich?

Allein der Sondereffekt bei den Abschreibungen – abgeschlossene Projekte werden mit den projektbezogenen Spenden verrechnet – hat mit Minderabschreibungen im Umfang von CHF 70'000 zu diesem Resultat beigetragen.

Viel wichtiger ist jedoch, dass Einnahmen über den Erwartungen in fast allen Bereichen und eine konsequente Ausgabendisziplin seitens des Vorstands die restlichen CHF 80'000 zur positiven Abweichung gegenüber dem Budget beisteuerten.

Im Jahresbericht 2010 erwähnte ich, dass mittelfristig eine schwarze Null angestrebt wird. Dass dies nur ein Jahr später bereits der Fall ist, freut mich als Finanzchef ausserordentlich.

Aber wir dürfen uns auf dem Erreichten nicht ausruhen: Die in den nächsten Jahren anstehenden Projekte verlan-

gen von allen eine strikte Ausgabendisziplin. Nur so kann es uns gelingen, den eigentlichen Betrieb aus eigener Kraft zu finanzieren und ein kleines Finanzpolster für Unvorhergesehenes aufzubauen. Für die grossen Projekte wie Anteil am Bahnhofsumbau Bauma, Grossunterhalt Strecke Bauma-Bäretswil usw. werden wir immer auf die finanzielle Unterstützung Dritter angewiesen sein.

Festzuhalten bleibt, dass der positive Abschluss nur dank der Mitarbeit und dem Einsatz so vieler Mitglieder, die unentgeltlich mitarbeiten – sei es in den Werkstätten, beim Streckenunterhalt oder dem eigentlichen Fahrbetrieb – zustande kam. Ich habe es gewagt, einmal die aufgewendeten Arbeitsstunden vorsichtig zu schätzen. Bei ungefähr 160 unentgeltlich mitarbeitenden Aktivmitgliedern mit angenommenen durchschnittlich 65 geleisteten Stunden pro Jahr würde dies mehr als 10'000 Arbeitsstunden ausmachen. Effektiv dürften es sicher einige mehr gewesen sein. Danke!

Andreas Hurt, Finanzen



<b>Bilanz</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>Vorjahr 31.12.2010</b>
<b>Aktiven</b>		
<b>Umlaufvermögen</b>		
<b>Flüssige Mittel</b>		
Bank- und PC-Konti	389'712.91	205'427.81
	<b>389'712.91</b>	<b>205'427.81</b>
<b>Forderungen/Vorräte</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12'623.05	3'460.20
Verrechnungssteuer	165.55	157.00
Warenlager/Vorräte	9'741.00	18'261.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	7'220.00	5'331.00
	<b>29'749.60</b>	<b>27'209.20</b>
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>419'462.51</b>	<b>232'637.01</b>
<b>Anlagevermögen</b>		
<b>Beteiligungen</b>		
Hist. MThB	500.00	500.00
	<b>500.00</b>	<b>500.00</b>
<b>Mobile Sachanlagen</b>		
Lokomotiven	157'758.61	163'764.12
Personenwagen	79'297.36	92'918.60
Guterwagen/Dienstfahrzeuge	52'370.30	64'029.90
Werkstatt	14'079.95	17'093.50
Übriges Anlagevermögen	2'923.52	3'823.52
	<b>306'429.74</b>	<b>341'629.64</b>
<b>Immobilien Sachanlagen</b>		
Bahnanlagen	79'354.58	80'169.73
Liegenschaften	1'244'018.79	282'145.70
	<b>1'323'373.37</b>	<b>362'315.43</b>
<b>Immaterielle Anlagen</b>		
Konzession	1.00	1.00
	<b>1.00</b>	<b>1.00</b>
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>1'630'304.11</b>	<b>704'446.07</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2'049'766.62</b>	<b>937'083.08</b>
<b>Passiven</b>		
<b>Fremdkapital</b>		
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Verbindlichkeiten Lieferungen und Forderungen	27'781.00	20'140.45
Umsatzsteuer	4'766.42	4'791.07
Passive Rechnungsabgrenzungen	88'020.00	40'165.40
Projektbezogene Spenden	1'229'412.65	155'984.15
	<b>1'349'980.07</b>	<b>221'081.07</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>		
Bundesdarlehen	204'410.00	221'980.00
Rückstellung Unterhalt	121'827.40	121'827.40
	<b>326'237.40</b>	<b>343'807.40</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Vereinsvermögen	372'194.61	438'530.28
Ergebnis (+Gewinn/-Verlust)	1'354.54	-66'335.67
	<b>373'549.15</b>	<b>372'194.61</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>2'049'766.62</b>	<b>937'083.08</b>

## Erfolgsrechnung

### Fahrbetrieb

Einnahmen öffentlicher Fahrbetrieb	121'940.78	127'328.06	100'000.00
Einnahmen Extra-/Sonderfahrten	155'621.01	106'723.38	113'000.00
	277'561.79	234'051.44	213'000.00
Trasseengebühren	-15'233.76	-12'246.54	-14'000.00
Billettdruckkosten/diverses	-694.68	-2'312.25	0.00
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser etc.)	-21'202.27	-39'045.52	-44'000.00
Fahrzeugmiete	-4'728.90	0.00	0.00
Betriebsaufwand Zugs-/Stationspersonal	-5'711.17	-2'069.13	-3'000.00
	<b>229'991.01</b>	<b>178'378.00</b>	<b>152'000.00</b>

### Buffetwagen

Einnahmen	50'949.14	54'874.30	39'500.00
Wareneinkauf	-26'990.62	-28'060.87	-24'000.00
Betriebsaufwand	-5'258.00	-8'991.91	-4'000.00
	<b>18'700.52</b>	<b>17'821.52</b>	<b>11'500.00</b>

### Souvenirshop

Einnahmen	10'984.61	15'696.98	8'000.00
Wareneinkauf	-5'372.10	-7'550.79	-5'500.00
Betriebsaufwand	0.00	0.00	-500.00
	<b>5'612.51</b>	<b>8'146.19</b>	<b>2'000.00</b>

### Diverses

	<b>18'309.17</b>	<b>9'373.20</b>	<b>-1'500.00</b>
--	------------------	-----------------	------------------

### Total Betriebserlös

	<b>272'613.21</b>	<b>213'718.91</b>	<b>164'000.00</b>
--	-------------------	-------------------	-------------------

### Betriebsaufwand

#### Personalkosten

Ausbildung/Reisedienst	-15'913.89	-17'664.03	-15'500.00
Übriger Personalaufwand	-10'685.54	-8'563.77	-7'600.00
	<b>-26'599.43</b>	<b>-26'227.80</b>	<b>-23'100.00</b>

#### Raumkosten

Remise Bauma	-5'586.52	-4'716.10	-4'960.00
Remise Uster	-31'069.10	-28'287.00	-25'000.00
Remise Wald	-9'250.01	-9'929.08	-8'300.00
	<b>-45'905.63</b>	<b>-42'932.18</b>	<b>-38'260.00</b>

#### Kapitalaufwand/-ertrag

Bank-/PC-Spesen	-596.55	-653.20	-600.00
Zins-/Wertschriftenertrag	496.50	1'558.90	-50.00
	<b>-100.05</b>	<b>905.70</b>	<b>-650.00</b>

#### Unterhalt allgemein

Revision/Jahreskontrolle SVTI	-2'129.12	-2'129.10	-5'000.00
Entsorgung	-514.38	-3'493.38	-2'500.00
	<b>-2'643.50</b>	<b>-5'622.48</b>	<b>-7'500.00</b>

#### Streckenunterhalt/Infrastrukturkosten

Strecke	-45'636.91	-29'572.26	-37'000.00
Netzanschluss SBB	-35'721.66	-39'763.49	-39'000.00
Infrastrukturkosten Bauma	-19'020.89	-9'959.50	-18'000.00
Infrastrukturkosten Uster	-19'169.36	-23'381.13	-26'500.00
	<b>-119'548.82</b>	<b>-102'676.38</b>	<b>-120'500.00</b>

#### Rollmaterialunterhalt

Lokomotiven und Wagen	-23'912.84	-25'436.73	-26'000.00
	<b>-23'912.84</b>	<b>-25'436.73</b>	<b>-26'000.00</b>

	2011	2010	Budget 2012
<b>Abschreibungen</b>			
Abschreibungen	-98'642.62	-125'748.39	-78'200.00
	<b>-98'642.62</b>	<b>-125'748.39</b>	<b>-78'200.00</b>
<b>Sachversicherungen</b>			
Sachversicherungen	-16'545.85	-18'399.59	-17'500.00
	<b>-16'545.85</b>	<b>-18'399.59</b>	<b>-17'500.00</b>
<b>Verwaltungskosten</b>			
Allgemeine Verwaltungsspesen	-12'484.97	-23'718.22	-14'000.00
Generalversammlung	-2'293.98	-3'572.00	-2'500.00
Gründung Stiftung	-378.83	0.00	-5'000.00
Beiträge an Dritte	-290.00	-290.00	-500.00
	<b>-15'447.78</b>	<b>-27'580.22</b>	<b>-22'000.00</b>
<b>Werbeaufwand</b>			
Werbeaufwand	-14'532.21	-5'665.34	-8'700.00
Printmedien	-19'418.98	-28'987.12	-23'800.00
Öffentlichkeitsarbeit/PR	-989.21	-588.62	-3'500.00
Inserate-Einnahmen/Sponsoring	30'910.00	29'839.98	25'000.00
	<b>-4'030.40</b>	<b>-5'401.10</b>	<b>-11'000.00</b>
<b>Ausserordentlicher/periodenfremder Erfolg</b>			
Gewinn aus Anlageabgang	0.00	928.37	0.00
a.o./periodenfremder Aufwand	-6'438.53	-67'709.55	0.00
a.o./periodenfremder Ertrag	0.00	63'508.90	0.00
	<b>-6'438.53</b>	<b>-3'272.28</b>	<b>0.00</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-359'815.45</b>	<b>-382'391.45</b>	<b>-344'710.00</b>
<b>ORDENTLICHES BETRIEBSERGEBNIS</b>	<b>-87'202.24</b>	<b>-168'672.54</b>	<b>-180'710.00</b>
<b>Liegenschaften</b>			
<b>Bahnhof Bäretswil</b>			
Mieteinnahmen	27'620.00	23'070.00	26'000.00
Unterhalt	-6'178.29	-4'046.69	-2'000.00
	<b>21'441.71</b>	<b>19'023.31</b>	<b>24'000.00</b>
<b>Baurecht/Pachten</b>			
Baurechtszins Station Neuthal	15'117.80	15'417.80	15'100.00
Pachtzinsen Land	1'000.00	6'320.00	2'000.00
	<b>16'117.80</b>	<b>21'737.80</b>	<b>17'100.00</b>
<b>Liegenschaftenerfolg</b>	<b>37'559.51</b>	<b>40'761.11</b>	<b>41'100.00</b>
<b>BETRIEBSERFOLG</b>	<b>-49'642.73</b>	<b>-127'911.43</b>	<b>-139'610.00</b>
<b>Vereinsrechnung</b>			
<b>Mitgliederbeiträge/Spenden</b>			
Mitgliederbeiträge	39'715.00	39'476.30	36'000.00
Spenden	10'614.98	22'648.15	10'000.00
	<b>50'329.98</b>	<b>62'124.45</b>	<b>46'000.00</b>
<b>Eisenbahn-Amateur</b>			
Abonnements-Zahlungen	11'438.92	10'232.76	11'000.00
Aufwendungen EA	-10'771.63	-10'781.45	-10'800.00
	<b>667.29</b>	<b>-548.69</b>	<b>200.00</b>
<b>Vereins Erfolg</b>	<b>50'997.27</b>	<b>61'575.76</b>	<b>46'200.00</b>
<b>ERGEBNIS (+Gewinn /-Verlust)</b>	<b>1'354.54</b>	<b>-66'335.67</b>	<b>-93'410.00</b>



## Anhang zur Jahresrechnung

### Eigentumsbeschränkungen für eigene Verpflichtungen

- Liegenschaft Bahnhof Bäretswil, Gemeinde Bäretswil, GB 2384, Kat. 7735  
Inhaberschuldbrief im 1. Rang  
nominal Fr. 290'000, davon beansprucht

### Brandversicherungswerte Sachanlagen

- Rollmaterial, Einrichtungen und Mobilien

- Liegenschaft Bahnhof Bäretswil
- Liegenschaft Barrierenpost Neuthal
- Liegenschaft Bahndienst-Magazin, Bauma

**31.12.2011**

**31.12.2010**

178'810.00

189'980.00

1'995'000.00

1'995'000.00

750'000.00

750'000.00

50'000.00

50'000.00

120'000.00

120'000.00

### Übrige Angaben

Es sind keine weiteren nach Art. 663b OR auszuweisenden Tatbestände vorhanden.

## Revision der Jahresrechnung

Die Jahresrechnung wurde am 2. Februar 2012 durch die Revisoren Heike Klement, Volketswil und Walter Aeschmann, Dielsdorf geprüft.



DVZO Fahrzeugtreffen 2011: Paralleleinfahrt Ae4/7 11026 und Dampflokom 401 in Bauma

## Der DVZO Vorstand

### Präsident:

Hugo Wenger, Dürnten  
Stv.: Jürg Hauswirth, Bauma

### Administration:

Monika Bieri, Bauma  
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

### Finanzen:

Andreas Hurt, Horgen  
Stv.: Monika Bieri, Bauma

### Betrieb:

Jürg Hauswirth, Bauma  
Stv.: Fabian Sollberger, Brugg \*

### Technik Triebfahrzeuge:

Peter Fischer, Winterthur  
Stv.: Jürgen Rakow, Dietikon

### Technik Wagen:

Jürgen Rakow, Dietikon  
Stv.: Peter Fischer, Winterthur

### Infrastruktur:

Daniel Rutschmann, Dietlikon  
Stv.: Lukas Trüb, Winterthur \*

### Liegenschaften:

Röby Meier, Dürnten  
Stv.: Hugo Wenger, Dürnten

\* nicht Mitglied des Vorstandes

## Die DVZO Ressortleiterinnen und -leiter

### Lokpersonal:

Erich Senti, Dietlikon; Stv.: Philipp Maurer, Brugg

### Lokbetreuer:

Philipp Schär, Bäretswil; Stv.: vakant

### Zugpersonal:

Martin Aeschbacher, Rapperswil  
Stv.: Fabian Sollberger, Brugg

### Stationspersonal:

Daniel Aeschbacher, Rapperswil  
Innere Dienste: Peter Jaggi, Obfelden

### Barrierendienst und Strassenwache:

Cornelia Nufer, Bauma; Stv.: Beat Hauser, Wetzikon

### Buffetwagen:

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

### Dampflädeli:

Helena Wenger, Dürnten; Stv.: vakant

### Baudienst:

Daniel Rutschmann, Dietlikon; Stv.: Lukas Trüb, Winterthur

### Technik Werkplatz Uster:

Peter Fischer, Winterthur; Stv. projektbezogen

### Technik Werkplatz Bauma:

Jürgen Rakow, Dietikon; Stv. projektbezogen

## Die DVZO Dienst- und Stabsstellen

### Ausbildung:

Fabian Sollberger, Brugg

### Buchhaltung:

Christoph Felix, Kollbrunn

### Fahrbahn:

Christian Schlatter, Schlieren

### Gastwirt Buffetwagen:

Peter Kläsi, Fischenthal

### Hauswartung Buffetwagen:

Werner Rellstab, Steg

### Koordination Rottenwagen:

Monika Bieri, Bauma

### Öffentlichkeits- und Medienarbeit:

Dieter Enz, Bäretswil

### Prüfungsexperten Betriebspersonal:

Jürg Hauswirth, Bauma (BAV Prüfungsexperte)  
Fabian Sollberger, Brugg

### Reisedienst:

Jürg Hauswirth, Bauma

### Sicherungsanlagen:

Lukas Trüb, Winterthur

### Uniformenverwaltung:

Florian Vogel, Bäretswil; Amos Calamida, Rüti

### Unterhalt E-Lok:

Alessandro Andreoli, Winterthur

### Unterhalt Traktoren Bauma:

Fritz Harder, Märstetten

### Verteilung Reglemente:

Wädi Schmid, Dietlikon

### Wasserproben Dampfloek:

Werner Rellstab, Steg & Mario Anghern, Grüt (Gossau)

### Webhosting, Printpublikationen:

Dieter Enz, Bäretswil

## Die DVZO Projektleiter

### Historische Bahnhofshalle Bauma:

Christoph Rutschmann, Weinfelden

### Historisches Stellwerk Bäretswil:

Fabian Sollberger, Brugg



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

