



JAHRESBERICHT 2007

DVZO

DAMPFBahn-VEREIN
ZÜRCHER OBERLAND

Inhalt

Bericht des Vereinspräsidenten	3
Liegenschaften	5
Betrieb	6
Technik	7
Infrastruktur	8
Finanzen	11

DVZO-Mitglieder (Stand 31. 12. 2007)

Aktive	319
Gönner	313
Jugendmitglieder	22
Kollektivmitglieder	7
Ehrenmitglieder	16
Total	677

Herausgeber
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland,
8635 Dürnten

Postadresse
DVZO, Postfach, 8340 Hinwil

Fotos
Hugo Wenger, Erik Schneider, Sandra Risch

Gestaltung
Bürgi & Partner AG, 5600 Lenzburg

Druck
Druckerei Sieber AG, 8340 Hinwil

Bericht des Vereinspräsidenten

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des
Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland

Kurs halten und den Aufbruch vorbereiten. Mit diesen knappen Worten lässt sich das Betriebs- und Vereinsjahr 2007 beschreiben. Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland hat grossen Erfolg. Erfolg ist aber keine Selbstverständlichkeit. Er wurde hart erarbeitet. Um ihn zu erhalten, müssen wir uns laufend den aktuellen Gegebenheiten anpassen und vorwärtsschauen.

Ein ansprechendes Jahr mit vielen interessanten Begebenheiten durften wir durchleben. Im Bewusstsein, dass stürmische Zeiten auf die Museumsbahnen zukommen werden – und davon bleibt der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland keinesfalls verschont, traf sich die Vereinsleitung am Ostermontag zu einer Klausur. Dabei wurde die Strategie für die Zukunft besprochen und in weiten Teilen festgelegt. Es ist unser erklärtes Ziel, sich im härter gewordenen Umfeld zu behaupten und uns mit einer soliden Strategie weiterhin auf der Erfolgsspur zu bewegen. Gleichzeitig rüsten wir in unserem «Reservat» auf. Es zeichnet sich immer mehr ab, dass es ein ausserordentlicher Glücksfall ist, eine eigene Bahnlinie zu besitzen. Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur der Bahnlinie Bauma – Bäretswil belasten zwar unsere Rechnung sehr stark, doch sichert uns die eigene Bahnlinie die weitere Zukunft.

Gerade im Bereich Infrastruktur gab es im Frühjahr eine umfassende Änderung. Der langjährige Bereichsleiter Christoph Maag, Zürich, trat nach vielen Jahren unermüdlichem Einsatz für unsere Bahnlinie von seinem Amt endgültig zurück. Einen würdigen Nachfolger zu finden, war nicht einfach. Doch wir haben ihn gefunden! Daniel Rutschmann aus Dietlikon packte die Herausforderung, wurde von der Generalversammlung einstimmig gewählt und vertiefte sich umgehend in seine neue Aufgabe. Einfach wird diese in Zukunft nicht, stehen doch für den DVZO bedeutende Projekte an, so zum Beispiel der von den SBB und dem DVZO gemeinsam geplante Umbau der Bahnanlage in Bauma mit der gleichzeitigen Verwirklichung der Abfahrts- und Wageneinstellhalle. Bei letzterer Aufgabe steht ihm als Projektleiter sein Bruder Christoph aktiv zur Seite. Gleichzeitig wurde der Teilbereich Liegenschaften, dieser umfasst die eigenen Immobilien sowie gemietete Objekte, aus der Infrastruktur herausgelöst und dem Präsidium unterstellt. Die Verwaltung obliegt Robert Meier aus Oberdürnten, der in dieser Funktion regelmässig den Vorstandssitzungen beiwohnt. Seinen informativen Bericht zum Jahr 2007 lesen Sie im Anschluss.

Das Betriebsjahr hatte sich gut angelassen. Mit einem grossen Einsatz im Rahmen des 150-Jahr-Jubiläums der Rheinfallbahn Mitte April kam der DVZO zu einem gewaltigen Auftritt im Zürcher Weinland und in Schaffhausen. Volle Züge und zufriedene Passagiere bestätigten auf den Fahrten zwischen Schaffhausen und Andelfingen die Beliebtheit und Bekanntheit der Zürcher Oberländer Dampfbahn. Unsere Bahn avancierte zur Botschafterin der Tourismus-Region Zürcher Oberland. Aber auch zu Hause erfährt die Dampfbahn grosse Beliebtheit. Die Saison der öffentlichen Dampfpzüge Bauma – Bäretswil – Hinwil entwickelte sich ganz ansprechend und die Nachfrage nach Extraleistungen darf sich sehen lassen. Die Dampfbahn ist eine Attraktion und gehört ins Oberland! Diese keineswegs neue Erkenntnis fliesst in die Zukunftsstrategie ein.

Extrafahrten und Sonderleistungen führten uns auch im Berichtsjahr an interessante Orte. Nebst dem erwähnten Anlass am Rheinfall fand am vierten Septemberwochenende im luzernischen Triengen ein «Tigerli-Festival» statt. Der DVZO war mit seinen zwei Tigerli und etlichem Wagenmaterial auch dabei, ja, er wickelte auch gleich mit seinem Personal den ganzen Betrieb auf der Sursee-Triengen-Bahn ab! Extrem spannend wurde es aber im Oktober. Am ersten Samstag lockten die traditionellen Chilbi-Dampffahrten mit dem DVZO die Einwohner von Bubikon und Wolfhausen auf ihre Bahnlinie, das in den Dornröschenschlaf versunkene Reststück der vor knapp 60 Jahren eingestellten Uerikon-Bauma-Bahn. Besonderer Höhepunkt der Saison 2007 war das Fahrzeugtreffen Mitte Oktober in Bauma. Als Rahmenveranstaltung zur Modelleisenbahn-Ausstellung «Plattform der Kleinserie» ermöglichte der DVZO ein spannendes Rangierloktreffen auf den Gleisen im Tösstal, verbunden mit den beliebten Dampfbahnfahrten. Der Anlass war einmal mehr ein grosser Erfolg und lockte viele Leute nach Bauma.

Der gesamte DVZO-Betrieb ist nur möglich mit gut ausgebildeten Betriebsmitgliedern. Der DVZO legt seit jeher sehr grossen Wert auf eine seriöse Ausbildung, die Einhaltung der Sicherheit am Arbeitsplatz und die Sicherheit der Fahrgäste. Dass der DVZO auch in dieser Hinsicht die Richtlinien erfüllt und auf dem richtigen Gleis ist, bestätigte das Resultat des im Sommer durchgeführten Audits des Bundesamtes für Verkehr. Noch ist nicht alles dort, wo wir es haben wollen, zum Beispiel bei der Sicherheit im Werkstättenbereich, doch werden wir auch dies schaffen. Gerade in den Bereichen Sicherheit und Ausbildung zeigt sich die Wichtigkeit der Mitgliedschaft im Verband historischer Eisenbahnen Schweiz (HECH), der Dachorganisation der Museums-

Bericht des Vereinspräsidenten

bahnen, die vom DVZO präsiert wird. Aber auch andere aktuelle Probleme des Eisenbahnwesens in der Schweiz packt der Verband an und versucht, die Ergebnisse daraus für die Museumsbahnen vertraglicher zu machen.

Anlässlich des Audits waren nicht nur die Revisionsarbeiten am Rollmaterial, die Definition von Risiken, das «In-die-Zange-Nehmen» von Präsident und dem engeren Kader, sondern auch der laufende Unterhalt der Infrastruktur der Linie Bauma-Bäretswil(-Hinwil) ein Thema. Gerade über diese Bahnlinie wird in Zukunft vermehrt gesprochen werden. Die SBB planen im Rahmen der Automatisierung der Tösstallinie Winterthur-Bauma-Wald-Rüti die Bahninfrastruktur in Bauma zu vereinfachen und die Publikumsanlagen anzupassen. Der DVZO wurde schon früh ins Projekt mit einbezogen und konnte seine Wünsche anbringen. Gemeinsam wurde eine für beide Seiten ausgezeichnete Lösung ausgearbeitet. Gleichzeitig mit der Entflechtung DVZO/SBB und der Neugestaltung der Bahnanlagen in Bauma kann der DVZO seinen lang gehegten Wunsch der Realisierung einer Abfahrts- und Wageneinstellhalle in Angriff nehmen. Die Verwirklichung der Projekte in Bauma wird den Museumsbahnbetrieb Bauma-Hinwil für die weitere Zukunft endgültig sichern. Auch für den Streckenabschnitt Bäretswil-Hinwil bestehen mit der SBB-Infrastruktur beste Kontakte. Fast gleichzeitig zu Bauma wird auch in Hinwil die Automatisierung Realität; eine für den Museumsbahnbetrieb des DVZO wichtige Lösung der zukünftigen Betriebsabwicklung ist erfolgreich in Ausarbeitung.

Aufbruch ist auch in anderen Bereichen des DVZO angesagt. So bei der Technik. Ende Jahr konnte die Technik Uster in die frisch renovierte Lokremise I in Uster einziehen. Dank den sehr willkommenen Räumlichkeiten, die der DVZO von der Genossenschaft Lokremise Uster nun zusätzlich gemietet hat, können wir den Revisionsbetrieb in Uster effizienter gestalten, nach Arbeiten trennen und die Kosten besser in Griff bekommen. Erklärtes Ziel ist es auch, grosse Arbeiten am Rollmaterial generell nur noch in Uster auszuführen. Der Werkplatz Bauma bleibt aber bestehen, ist er doch für laufende Unterhaltsarbeiten am während der Hauptsaison im Einsatz stehenden Rollmaterial unentbehrlich. Der Bereich Technik hat übrigens im Berichtsjahr grosse Resultate auszuweisen, konnte doch kurz vor Ende Jahr die Totalrevision der Dampflok E 3/3 Nr. 4 «Schwyz», dank tatkräftiger Mithilfe der Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn, erfolgreich abgeschlossen werden. Auch die umfassende Revision der Dampflok Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» ist in eine entscheidende Phase getreten. Der neue Dampfkessel wird im Januar 2008 er-

wartet, worauf die Lok wieder für den Betrieb hergerichtet werden kann. Ebenso Wagen und Dienstfahrzeuge durchlaufen regelmässig die erforderlichen Revisionen. Darüber berichtet umfassend der Jahresbericht der Technik.

Strategien umsetzen stösst nicht überall auf Gegenliebe. Trotzdem ist es nötig, ja fast überlebenswichtig. So sind gegenwärtig wichtige Neuausrichtungen im Bereich Technik im Gang. Eigentlich stehen sie in allen Bereichen an. Kritik ist willkommen, aber letztendlich zählt der Erfolg und das weitere Bestehen des DVZO-Bahnbetriebs. Unser Weg wird in nächster Zeit nicht einfach sein. Wir werden noch ein langes Stück vor uns haben, doch bin ich überzeugt, dass wir uns mit den bisherigen Ergebnissen in die richtige Richtung bewegen. Gemeinsam werden wir unsere solide Strategie weiter konsequent umsetzen. Für den Aufbruch in die Zukunft benötigen wir Power. Ohne Power, ohne Antrieb zu Neuem, ohne Mut zum Risiko würden wir in der heutigen Welt wohl soft- und kraftlos untergehen. Power braucht es auch auf der finanziellen Ebene. Mit ein Grund, weshalb wir unsere Angebote ab sofort dem Sponsoring öffnen. Damit wollen wir sicherstellen, die laufenden enormen Kosten besser zu verkraften und neue, für den DVZO wichtige Projekte, losgelöst von der laufenden Rechnung, realisieren zu können.

Sie haben mit dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland Grossartiges geleistet, ihn hervorragend unterstützt-machen Sie weiter so!

Hugo Wenger, Präsident



Liegenschaften

Bauma

Bei der Remise Bauma musste eine kleine Dachreparatur im Bereich eines Blitzableiters vorgenommen werden, damit kein Regenwasser mehr eindringen kann. Der Öltank in der Werkstatt wurde feuerfest eingekleidet, um den feuerpolizeilichen Vorschriften zu entsprechen.

Auf der rückwärtigen Aussenseite, wo Holz und andere Materialien gelagert sind, wurden undichte Stellen in der Kunststoffabdeckung festgestellt; auch die grossen Tore bedürfen gelegentlich gewisser Sanierungsarbeiten.

Neuthal

Seit Jahren wollte der Touring Club Schweiz (Gruppe Zürcher Oberland), welcher den grossen Parkplatz von uns mietet, diesen neu einteilen und mit Bäumen bepflanzen. Leider ist dies bis heute noch nicht geschehen. Möglicherweise ist das für den TCS auch nicht prioritär.

Bäretswil

Die Aussenrenovation des Abfertigungsgebäudes und des Güterschuppens wurde im Juni durch den Malerunternehmer-Verband Zürcher Oberland MUVZO erfolgreich abgeschlossen (Geschenk des 100-jährigen MUVZO an den DVZO). Damit dies überhaupt möglich war, musste der DVZO vorgängig eigene Investitionen in der Höhe von knapp CHF 50 000.– tätigen.

Rund die Hälfte wendeten wir für die Sanierung des Güterschuppens auf: Die Nord-Ost-Fassade musste komplett neu aufgebaut werden, da die gesamte Wand nur noch an den einigermassen intakten Deckenbalken hing. Christoph Maag hat diese Arbeiten zusammen mit dem SBB-Bauleitungsfachmann Jean-Michel Mayoraz in Angriff genommen. Ebenfalls hatten die diversen Tore eine Überholung nötig.

Rund CHF 24 000.– wurden für die Restaurierung des Abfertigungsgebäudes investiert. Der DVZO-Liegenschaftsverwalter hat sich dafür eingesetzt, den ehemaligen Stockwerkergurt sowie die Fensterbögen gemäss seinerzeitigem Vorbild erfolgreich rekonstruieren zu lassen.

An diese Investitionen von ca. CHF 50 000.– hat die Denkmalpflege des Kantons Zürich einen Beitrag von 30% gesprochen. Der Bahnhof wurde in das Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von überkommunaler Bedeutung aufgenommen und repräsentiert das Erscheinungsbild von anfangs des 20. Jahrhunderts – mal abgesehen vom Kiosk.

Um das Bahnhofgebäude auch in Zukunft in einem guten Zustand zu erhalten, sind im Kellergeschoss Massnahmen gegen das Eindringen von Feuchtigkeit zu planen (Bergdruck).

Uster

Die Genossenschaft Lokremise Uster hat die Remise 1 saniert und dem DVZO zu gleichen Bedingungen wie die bisher von uns genutzte Remise 2 vermietet.

Wald

In der Remise Wald mietet der DVZO seit geraumer Zeit ein Gleis zum Abstellen nicht benötigter Loks. Die SBB prüfen nun, ob sie uns die ganze Remise im Baurecht abtreten soll und wird uns gelegentlich einen Vorschlag unterbreiten.

Allgemeines

Mit Ulrich Bösch, Siliseggstr. 21, Bauma (km 24,090), wurde ein Dienstbarkeitsvertrag betreffend Näherbaurecht abgeschlossen, dies aufgrund seines Bauvorhabens auf seinem Grundstück, welches unseren Bahndamm tangiert. Die Gestaltung wurde mit uns abgeprochen, mit der geplanten Aufschüttung an unserem Bahndamm sind wir einverstanden.

Robert Meier, Verwalter der DVZO-Liegenschaften

Betrieb

1. Betriebsleitung

1.1 Extrafahrten

Für 31 Gesellschaften führten wir einen Dampfzug und für 14 weitere einen elektrischen Extrazug. Sonderfahrten waren im Berichtsjahr sehr zahlreich: Am 14./15. April engagierte uns die Regionalbahn THURBO für das 150-Jahr-Jubiläum der «Rheinfallbahn» Winterthur-Schaffhausen, wo wir zusammen mit dem «Verein zur Erhaltung der Dampflokomotive Muni» 14 Sonderzüge führen konnten. Weitere bestellte öffentliche Dampfzüge hatten wir am 12. Mai im ehemaligen SLM-Areal in Winterthur sowie am 6. Oktober zwischen Bubikon und Wolfhausen. Auch auf eigene Rechnung unternahmen wir viel: Am 11./12. August führte die Elektrolok Be 4/4 15 unseren Vereinsausflug nach Göschenen, wo es schmalspurig zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke ging. Am 22./23. September beteiligten wir uns mit den Dampfloks E 3/3 8518 und E3/3 10 am Tigertreffen in Triengen, am 30. September fand ein Remisenfest in Uster statt mit 3 Dampfzugpaaren Uster-Schwerzenbach retour, und am 13./14. Oktober fand in Bauma ein grosses Dampflokomotive- und Rangierloktreffen mit rund 60 Extrazügen statt. Schliesslich durften wir am 30. Dezember mit der Be 4/4 15 in Olten die frisch revidierte Dampflokomotive «Schwyz» abholen und ins Oberland bringen. Für vereinsinterne Belange wurden ferner geführt:

Lokzüge	Dampf	3
	Elektrisch	3
Dienstzüge	Dampf	5
	Elektrisch	12

1.2 Öffentliche Fahrten

Die gemäss Fahrprogramm vorgesehenen 72 Zugpaare konnten ohne Einschränkung mit Dampftraktion verkehren.

Die Saison 2007 brachte uns grosses Wetterglück. Es war nur einmal zu kalt und selten zu heiss; auch vor Bränden blieben wir weitgehend verschont, mit Ausnahme von Anfang Mai und Mitte Oktober.

Für den Betriebsablauf sehr vorteilhaft ist der erstmalige Einsatz eines eigenen Schienentraktorführers an den Betriebssonntagen. Insbesondere entlastet dies die Dampflokomotiveführer von den mannigfachen Rangieraufgaben am Vormittag und nach der letzten Fahrt.

1.3 Lokomotiven

Erneut brachten wir eine Saison mit unseren eigenen Dampfloks über die Runden. Die Hauptlast der Traktion war noch einmal der Ed 3/4 2 sowie der E 3/3 8518 aufgebürdet, was sich am Kilometerstand niederschlägt. Ergänzend kam auch die E 3/3 10 zum Einsatz. Die Maschinen funktionierten durchwegs zur Zufriedenheit und ohne Störungen.

Für die Dienstfahrten kam vorzugsweise die Be 4/4 15 zum Einsatz, und zur Ergänzung wurde auch der Tem' 354 verwendet.

Ein Höhepunkt war Ende Jahr die offizielle Inbetriebnahme und Überführung der Ed 3/3 4 «Schwyz» von der Revisionswerkstatt in Balsthal nach Bauma.

1.4 Wagen

Während der Saison standen wie üblich 6 Personen-, 2 Gepäck- und 2 Buffetwagen zur Verfügung, gerade knapp genug für einen Sonntag mit idealem Wetter. Für das Fahrzeugtreffen konnten wir leihweise auf die beiden Zweiachser der Zürcher Museums-Bahn ZMB zurückgreifen.

1.5 Infrastrukturbenützung

Neben den 72 fahrplanmässigen Zügen fuhren weitere 166 Dienst- und Extrazüge über unsere Strecke zwischen Bauma und Bäretswil, wovon 6 durch eine fremde EVU im Netzzugang geführt wurden (Verein Mikado1244 und SBB-Infrastruktur). Der Baudienst führte zu Unterhaltungszwecken rund 20 Rangierfahrten auf die Strecke.

1.6 Buffetwagen

Der Buffetwagen hatte zum zweiten Mal in Folge eine sehr ereignis- und ertragsreiche Saison. Das rollende Verpflegungsangebot wurde neben den 2-mal 12 Einsätzen an den Fahrsonntagen 20-mal von externen Kunden und 10-mal vom Verein selber beansprucht. Ohne diese sehr geschätzte Serviceleistung könnten wir wohl nur gut die Hälfte der Extrazüge überhaupt verkaufen. Das Segment hat sich definitiv zum wichtigsten Nebengeschäft des Vereins gemauert.

1.7 Benützung von fremdem Rollmaterial

Zusammen mit der Betriebsgruppe 13302 und ihrem Krokodil Be 6/8' führten wir am 23. Juni auf Bestellung eine Zürichsee-Rundfahrt durch. Im Übrigen wurde fremdes Rollmaterial nur im Hinblick auf das Fahrzeugtreffen in Anspruch genommen: von der ZMB zwei C2, von der Papierfabrik Perlen die E 3/3 6, vom Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn die Dampflokomotive Ec 3/5 3, die Rangierlokomotive Ee 3/3 sowie der «Mostindien-Express», von der Dampfbahn-Bern zwei Traktoren Te', von der Eurovapor-Sektion Sulgen ein Traktor Tem' und ein F2. Vom VDM waren die Dampflokomotive Muni und einer unserer früheren Seetal-Wagen im Einsatz. Vom Cargo-Team SBB Winterthur war eine Em 3/3 bei uns, die Betriebswehr beteiligte sich mit einer Bm 6/6, und die Stiftung SBB Historic beorderte die Be 4/6 zur Ausstellung nach Bauma.

Technik

Die E 3/3 6 kam schon nach dem Triengener Tiger-Treffen ins Oberland und verstärkte unseren Bestand dann noch am Remisenfest Uster vom 30. September. Und die Ee 3/3 des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn blieb noch bis Ende Oktober bei uns und führte am 20. Oktober für ein Vereinsmitglied eine nächtliche Extrafahrt nach Bäretswil durch.

1.8 Ausmietung von eigenem Rollmaterial

Die Personenwagen C 105-107 gingen im April an die ZMB, und am 1. Juli wurde die Elektrolok Be 4/4 15 an das Reisebüro Rail-Event AG vermietet. Im Rahmen des Leihvertrages mit der Eurovapor war die E 3/3 10 zweimal in der Ostschweiz. Dieser Vertrag wurde in der Zwischenzeit gekündigt.

1.9 Kilometerleistungen Triebfahrzeuge

Ed 3/4 2	1900
Ed 3/3 4	135
E 3/3 8518	2300
E 3/3 10	950
Be 4/4 15	1800
Tm 92	50
Tm" 93	150
Tem" 94	400
Dm 3632	30

2. Personal und Ausbildung

Die Arbeit im Lokpersonal war stark geprägt von der Ausbildung der vier neuen Heizer-Anwärter. Fritz Grotz konnte als erster Zwischenschritt die Selbstständigkeitsprüfung als Schienentraktorführer absolvieren. Auch im Zugpersonal konnten einige neue Zugführer und Kondukteure ausgebildet werden, um altersbedingte Abgänge zu ersetzen und den Mehrverkehr zu bewältigen.

Im Lauf der Saison zeigte sich, dass alle 8 Rangierer problemlos auf die vom Bundesamt für Verkehr vorgeschriebene Mindesteinsätze von 40 Stunden pro Jahr kommen und zum Teil um das Mehrfache übertreffen.

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

Auf das Jahr 2007 zurückblickend dürfen wir von einer Betriebsphase ohne grosse, technische Probleme an Lokomotiven und Wagen berichten. Ausser den immer wiederkehrenden kleinen Sorgen, zum Beispiel mit den Luftpumpen, den Stopfbüchsen etc., war 2007 grundsätzlich ein gutes Technikjahr. Die kleinen Sorgen resultierten in den meisten Fällen aus nicht optimalen Unterhaltsarbeiten oder mangelhaften Fachkenntnissen. Diese können in Zukunft nur vermieden werden, wenn auch die Mitarbeiter im Lokomotiv-Führerstand (Lokführer, Heizer) in der fahrdienstlosen Zeit bei der Technik in Uster vorbeischauen und im Revisionsdienst aktiv mithelfen. Das Reinigen von Feuerbüchsen und Rauchkammern, das Bereitstellen einer Dampflok für die Kesselinspektion: Solche Arbeiten sind mit schwarzen Händen verbunden, sind aber auch in der Ausbildung zum Dampflokführer/-heizer enorm wichtig.

Nach Saisonende stellte sich eine alte Sorge in verstärktem Masse ein. Alle unsere im Betrieb gestandenen Dampfloks wiesen in ihrem Kessel eine sehr starke Kalkbildung auf. Diese musste mit etlichen Mann-Stunden sowie zweimaligem Aufheizen so weit behoben werden, dass der zuständige Kesselinspektor wieder Freude an den Arbeiten des DVZO haben konnte. Was liess aber das Kalkproblem entstehen? Neben den öffentlichen Dampffahrten an den zwölf Sonntagen führte der DVZO erfreulich viele Extrafahrten aus. Trotz Mehrleistungen veränderten wir am gewohnten Fahrzeugunterhalt nach einer Fahrt nichts, was schliesslich zu diesem kalkhaltigen Resultat führte. Wir sind jetzt gewarnt. Der Betriebsleiter hat für die Saison 2008 entsprechende Vorkehrungen getroffen, um solche unliebsamen Vorkommnisse gar nicht erst entstehen zu lassen. Die Technik begrüsst und unterstützt die ergriffenen Massnahmen.

Gegenwärtige Verfügbarkeit der DVZO-Dampfloks aus der Sicht der Technik:

Ed 3/3 Nr. 401	«Bauma»: Wiederinbetriebnahme in der Saison 2008.
Ed 3/4 Nr. 2	«Hinwil»: Wiederinbetriebnahme in ca. 24 Monaten.
E 3/3 Nr. 4	«Schwyz»: in Betrieb ab Januar 2008.
E 3/3 Nr. 10 und E 3/3 Nr. 8518	«Bäretswil»: in Betrieb.
Ec 3/4 Nr. 1:	Für die Zukunft dieser Dampflok muss eine sinnvolle, vertretbare Lösung gefunden werden. Schon heute steht klar fest, dass ihre Instandstellung für den DVZO finanziell nicht verantwortbar ist.

Technik

Mit dem Einzug in die Remise I in Uster offerieren sich für Unterhalt und Revisionen am Wagenmaterial ganz neue Perspektiven. Aus Platzmangel in der Remise II konnten bisher dringende Arbeiten nicht ausgeführt werden oder mussten zeitlich hinten anstehen. Die neue Situation ermöglicht es auch der Technik, und ganz besonders dem Teilbereich Wagenunterhalt/-revisionen, dem allgemeinen Trend des Museumsbahnbetriebes, sich dem ständig ändernden Marktumfeld anzupassen, mitzuhalten. Die Durchlaufzeiten bei den zu revidierenden Fahrzeugen werden sich massgeblich verbessern. Auch werden wir dadurch immer besser in der Lage sein, den gesamten Rollmaterialbestand wie von den Aufsichtsbehörden verlangt vorschriftsgemäss zu unterhalten und die ausgeführten Arbeiten zu dokumentieren.

Allen Mitarbeitern der Technikstandorte Uster und Bauma sprechen wir einen grossen Dank aus. Der Bereich Technik trägt mit grossem Engagement entscheidend zum Erfolg des DVZO bei. Fähigkeiten und das Know-how der Mitarbeitenden kommen uns hier in sehr grossem Masse entgegen. Nur dank der grossartigen Arbeitsleistung von über 10 000 Arbeitsstunden und der damit verbundenen stetigen technischen Verfügbarkeit der Fahrzeuge und des Personals ist der Museumsbahnbetrieb des DVZO auch im Berichtsjahr so reibungslos über die Bühne gegangen.

Neue grosse Revisionsprojekte planen wir gegenwärtig nicht, denn wir wollen unsere Kräfte in das Aufarbeiten der anstehenden Pendenzen investieren sowie zielorientiert die Zukunft anpacken.

In der Technikleitung ist ein personeller Abgang zu verzeichnen. Hans Albiez wird auf die Generalversammlung im Juni 2008 zurücktreten. Er hat speziell in seiner zusätzlichen Funktion als Präsident der Genossenschaft Lokremise Uster massgeblich dazu beigetragen, dass die Renovation der Remise I in Uster Wirklichkeit wurde. Die entstehende Lücke in der technischen und in der Vereinsleitung wird vorläufig nicht geschlossen.

Jürgen Rakow / Thomas Urech

Infrastruktur

Im Juni 2007 wählte mich die Generalversammlung in das Amt als Leiter Infrastruktur des DVZO. Es ist ein grosses Vertrauen der Mitglieder mir gegenüber, wofür ich mich herzlich bedanke. Mit viel Energie und Freude habe ich die Herausforderung gepackt. Mit meinem Vorgänger Christoph Maag erfolgte eine offizielle Amtsübergabe in Form einer Streckenbegehung, bei der ich auf sämtliche Begebenheiten entlang unserer Bahnlinie Bauma – Bäretswil aufmerksam gemacht wurde. Zudem erhielt ich einige Kisten Akten, die fein säuberlich abgelegt waren und in denen ich alle Informationen zur Strecke jederzeit nachlesen kann. Christoph Maag übergab mir ein in allen Bereichen tadellos geführtes Ressort. Kurz nach meinem Amtsantritt hatte ich mit dem Audit des Bundesamtes für Verkehr (BAV) bereits eine erste Feuertaufe zu bestehen. Während eines Tags führte ich die Auditoren des BAV über unsere Strecke und musste zu vielen Begebenheiten Red und Antwort stehen. Das Audit verlief sehr positiv. Ich erhielt viele informative und instruktive Inputs, die mir für die Zukunft bei der Ausführung meines Amtes sehr nützlich sein werden. Vom BAV erhielt ich ganz klar signalisiert, in welche Richtung ich mich als Chef einer Bahnstrecke bewegen soll. Die Bahnstrecke, die der DVZO betreibt und anbietet, ist mit Professionalität und absoluter Seriosität zu betreiben. Für die Zukunft muss in unseren Köpfen ein Umdenken stattfinden; weg vom hobby-mässigen Arbeiten an der Strecke zum Planen und Ausführenlassen der Arbeiten durch professionelle Unternehmungen. Das heisst, dass wir je länger je weniger Arbeiten selber ausführen dürfen, sondern diese an spezialisierte Firmen vergeben müssen. Dabei spielt auch die Arbeitssicherheit eine grosse Rolle. Je länger, je mehr wird Wert auf eine fundierte Instruktion der Arbeitenden gelegt; und die Thematik der Schutzausrüstung wird immer zentraler. Zumal dürfen Maschinen und Gerätschaften nur noch von Leuten bedient werden, die vorgängig darauf ausgebildet wurden. Konkret heisst dies, dass es für mich recht schwierig wird, für die beliebten Bautage noch entsprechende Arbeit zu finden. Aber keine Angst, es wird die Bautage auch in Zukunft geben, und es wird genügend Arbeit vorhanden sein, wenn auch nicht die abwechslungsreichste. Entwässerungsgräben reinigen und Unkraut jäten werden uns auch in den folgenden Jahren voll auslasten.

Klima

Während zweier Wetterereignisse habe ich mir ernsthaft Gedanken über die Entwicklungen entlang unserer Strecke gemacht, falls sich wirklich eine durch die Klimaerwärmung bedingte verstärkte Gewitterintensität einstellt. Beim ersten Ereignis am Morgen des 21. Juni 2007 zog ein Gewittersturm über das Einzugsgebiet unserer Strecke, der mit orkanartigen Böen be-

Infrastruktur

gleitet war. In der Folge wurde im Bereich des Reitstalls Bussenthal eine Fichte entwurzelt, die in die Fahrleitung fiel und dort hängen blieb. Mit der Feuerwehr Bärenswil konnte der Baum aus der Fahrleitung entfernt werden, ohne dass weiterer Schaden entstand. Unsere Strecke führt über weite Teile durch bewaldetes Gebiet. Der Ausholzung unserer Strecke muss in nächster Zeit höchste Priorität erteilt werden, damit wir teure Schäden an der Fahrleitung vermeiden können. Die Böenspitzeneschwindigkeiten in den Gewitterfronten haben so stark zugenommen, dass wir beim Durchzug einer Front jederzeit mit Schäden rechnen müssen. Durch gezielte Ausholzung können wir das Schlimmste verhindern.

Beim zweiten Ereignis am 9. August 2007 machten die starken Niederschläge unserer Strecke zu schaffen. Da im Einzugsgebiet der Bahnlinie innert 24 Stunden mehr als 120 mm Regen fielen, waren sämtliche Gewässer, vom Rinnsal bis zum Bach, zu reissenden Fluten angeschwollen. Oberhalb der Giesserei Wolfensberger überliefen sämtliche Quellfassungen und ergossen sich in den schon einmal abgerutschten Hang. Im Bussenthal war der Chringelbach aus seinem Bett geschossen und ergoss sich mit viel Geschiebe in unseren Gleiskörper. Diverse Bachdurchlässe waren den grossen Wassermassen nicht mehr gewachsen, sodass sich das Wasser in grossen Seen an den Bahndämmen aufstaute. Wir sind mit einem blauen Auge davongekommen, doch müssen wir die Situation genauestens beobachten und bauliche Massnahmen einleiten.

Dank dem guten Zustand der Streckenentwässerung, die von Christoph Maag stets bestens unterhalten wurde, sind wir in diesen Tagen ohne Schäden davongekommen. Auch im Berichtsjahr wurden wieder sämtliche Entwässerungsleitungen durch eine Spezialfirma gereinigt, gespült und auf Schäden untersucht.

Kunstabauten

In Anbetracht der enormen Wichtigkeit beinhaltet mein Bericht zum vergangen Jahr im Folgenden auch Tätigkeiten und Ergebnisse aus dem laufenden 2008. Regelmässig sind Hauptinspektionen an den Kunstbauten fällig. Durch das Ingenieurbüro ACS-Partner wurden im Frühjahr 2008 die Weissenbachbrücke, der Bölviadukt und die Galerie Morgenwis genauestens unter die Lupe genommen. Die Inspektionen verliefen grundsätzlich positiv, jedoch haben alle Bauwerke bereits wieder stark gealtert. Dank dem Einsatz des Brückeninspektionswagens, der uns von den SBB unkompliziert zur Verfügung gestellt wurde, konnten die Inspektionen in zwei Tagen abgehalten werden. Durch die tatkräftige Unterstützung des Inspektionsteams Kunstbauten der SBB konnte der

DVZO viel profitieren. Am eisernen Fachwerkteil der Weissenbachbrücke stellte der Inspektor an gewissen Trägern starke Korrosion fest, sodass eine statische Nachrechnung und Ultraschallmessungen durch eine Spezialfirma nötig wurden.

Gleise

Die alljährliche Messfahrt, welche die SBB-Messtechnik auf unserer Strecke durchführt, wurde 2007 erstmals mit dem neuen selbstfahrenden Diagnosefahrzeug der SBB-Infrastruktur ausgeführt. Wir liessen auf der Fahrt drei Messungen ausführen. Zur jährlichen Gleisgeometriemessung kamen neu eine Schienenprofilmessung und eine Messung der statischen Fahrdrachtlage hinzu. Bei Letzterer wurden die Fahrdrachthöhe über Schienenoberkante, die Auslenkung in den Kurven und der Fahrdrachtverschleiss gemessen. Die Schienenprofilmessung zeigte, dass unsere Schienen auf der gesamten Strecke stark abgefahren sind, aber noch durchwegs im zulässigen Bereich liegen.

Die Gleisgeometrie ist, abgesehen von einigen Verwindungen und leichten Senkungen, akzeptabel. Ein maschinelles Stopfen musste aber ins Auge gefasst werden, damit wir die fehlerhaften Stellen korrigieren konnten. Bevor diese Arbeiten im Frühjahr 2008 jedoch ausgeführt werden konnten, musste die gesamte Strecke neu eingeschottert werden, da vielerorts über lange Abschnitte zu wenig Schotter vorhanden war. Die SBB liehen uns kostenlos einen Talbot-Schotterwagen aus, und die Firma FBB Bärenswil stellte uns unentgeltlich 100 m³ Bahnschotter zur Verfügung. So konnten wir in den Monaten Februar und März 2008 in einer mehrtägigen Aktion zusammen mit der Gleisbaufirma J. Müller AG den Schotter auf der Strecke an den fehlenden Stellen abladen und mit einer Einschotterungsmaschine richtig am Bahnkörper platzieren. In weiteren Aktionen wurde das Gleis maschinell gestopft, mit Stopfmaschinen der J. Müller AG, die gerade aus der Revision in ihrem Werk in Hinwil kamen und so in aller Ruhe auf der DVZO-Strecke ausgetestet wurden. Dank des milden und schneearmen Winters 2007/08 konnten wir diese Arbeiten ungestört und unerwartet speditiv ausführen.

Ausblick

Unsere knapp 6 Kilometer lange Strecke ist mit ihren 107 Jahren ein altes Bauwerk. An den Kunstbauten, Geleisen und der Fahrleitungsanlage erfolgte in den letzten Jahren nur das absolute Minimum an Unterhalt. Es muss für alle Bereiche ein Überwachungs- und Unterhaltsplan erarbeitet werden. Die Sanierung diverser Objekte muss für die nächsten Jahre ins Auge gefasst werden. Dieser Aufwand lohnt sich aber, denn wir können uns in Hinblick auf den

Infrastruktur

neuen Fahrplan des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV und die neuen Vorschriften bezüglich Sicherungsausrüstung auf Lokomotiven glücklich schätzen, eine eigene Infrastruktur zu besitzen. Mit unserer eigenen Strecke können wir jederzeit für einen ungestörten Fahrbetrieb mit historischen Fahrzeugen garantieren, während es auf dem SBB-Netz von Jahr zu Jahr schwieriger wird, einen Dampfbzug fahren zu lassen. Die Bahnlinie Bauma – Bäretswil (–Hinwil) ist ein Baudenkmal von überregionaler Bedeutung, für mich Grund genug, die anstehenden Aufgaben mit Volldampf anzupacken.

Daniel Rutschmann, Leiter Infrastruktur



Finanzen

Kommentar

Viele Investitionen stehen in unserem Verein an, viele Investitionen, die viel Geld benötigen. Im letzten Jahr wurden bereits grössere Investitionen getätigt. Man ersieht dies aus den schrumpfenden Barmitteln. Aufgrund der neu professionellen Suche nach Sponsoren erhoffe ich mir spätestens im nächsten Jahr einen Mittelzufluss. Ebenso ist der eingeschlagene Weg, für grössere Investitionen die Mittel im Vorfeld zu beschaffen, der Richtige.

Das Erlangen der Gemeinnützigkeit hat nicht nur den Vorteil der Abzugsmöglichkeit von Spenden an den DVZO, sie hat auch den Vorteil von wegfallenden Steuern für den Verein. Die entsprechenden Rückstellungen wurden im letzten Jahr aufgehoben, ebenso wurde der allgemeine Erneuerungsfonds, welcher dannzumal aus steuerlichen Gründen geäuftet wurde, ebenfalls aufgehoben und dem Vereinsvermögen zugeschlagen.

Auf das nächste Jahr ist eine vollständige Überarbeitung des Kontenplans geplant. Damit soll die Übersichtlichkeit für die Mitglieder und die Verantwortlichen im Vorstand erhöht werden.

Die Herausforderungen an unseren Verein steigen ebenso mit der Zunahme von Vorschriften wie auch mit den steigenden Kosten für den Unterhalt unserer Aktiven. Stellen wir uns diesen und packen es an, jeder in seinem Arbeitsgebiet!

Stephan Berndt

Anhang zur Jahresrechnung

	2007	Vorjahr 2006
Eigentumsbeschränkungen für eigene Verpflichtungen		
– Liegenschaft Bahnhof Bäretswil, Gemeinde Bäretswil, GB 2384, Kat. 7735		
– Grundpfandverschreibung Maximalhypothek im 1. Rang nominal CHF 290 000, davon beansprucht	223 490.00	234 660.00
Brandversicherungswerte Sachanlagen		
– Rollmaterial, Einrichtungen und Mobilien	850 000.00	850 000.00
– Liegenschaft Bahnhof Bäretswil	60 000.00	60 000.00
– Liegenschaft Barrierenpost Neuthal	40 000.00	40 000.00

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

Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland

Finanzen

Betriebsrechnung	2007	Vorjahr 2006
Fahrbetrieb		
Billettverkauf	134 176.00	100 306.35
Extra-/Sonderfahrten	154 048.90	138 260.10
	288 224.90 100%	238 566.45 100%
Lokführerleistung SBB/Trasseengebühren	-58 612.55	-45 465.45
Fahrzeugmiete	-10 272.10	0.00
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser/etc.)	-31 474.35	-24 771.40
Nettoerlös Fahrbetrieb	187 865.90 65,18%	168 329.60 70,56%
Buffetwagen		
Erlös	53 345.65 100%	47 000.30 100%
- Wareneinkauf	-27 832.75	-26 635.05
Nettoerlös Buffetwagen	25 512.90 47,83%	20 365.25 43,33%
Verkaufsstand		
Erlös	-13 708.65 100%	13 447.50 100%
- Wareneinkauf	-6 449.90	-8 340.90
Nettoerlös Verkaufsstand	7 258.75 52,95%	5 106.60 37,97%
Diverser Erlös		
Wirtschaftsbetrieb Bauma	0.00	0.00
Werbeeinnahmen/Sponsoring	2 628.30	5 084.15
Diverser Erlös	2 628.30	5 084.15
Total Erlös	223 265.85	198 885.60
Betriebsaufwand		
Personalkosten		
Ausbildung	15 455.00	3 500.10
Übriger Personalaufwand	7 000.00	9 817.70
	22 455.00	13 317.80
Raummiete		
Remise Bauma	7 466.30	5 560.00
Remise Uster	16 940.00	16 176.00
Remise Wald	3 420.00	3 705.00
	27 826.30	25 441.00
Kapitalaufwand/-ertrag		
Zins-/Wertschriftenertrag	-1 394.05	-2 080.40
	-1 394.05	-2 080.40
Unterhalt allgemein		
Überfuhr und Transporte	0.00	0.00
Revision/Jahreskontrolle SBB	1 061.60	0.00
Entsorgung	590.75	-1 208.65
	1 652.35	-1 208.65
Streckenunterhalt		
Strecke	6 854.25	9 720.95
Barrierenhäuschen Neuthal	0.00	0.00
	6 854.25	9 720.95
Werkstattunterhalt		
Infrastrukturkosten Bauma	9 343.15	10 458.45
Infrastrukturkosten Uster	31 977.35	24 364.40
	41 320.50	34 822.85
Rollmaterialunterhalt		
Lokomotiven und Wagen	18 379.00	60 74.65
	18 379.00	60 74.65
Abschreibungen		
Abschreibungen	205 100.00	175 203.00
	205 100.00	175 203.00

Finanzen

	2007	Vorjahr 2006
Sachversicherungen		
Sachversicherungen	14 948.05	10 184.95
	14 948.05	10 184.95
Diverse Unkosten		
Allgemeine Verwaltungsspesen	27 555.64	24 128.30
Gebühren/Einträge	8 356.05	7 998.65
Generalversammlung	4 901.40	5 397.65
Beiträge an Dritte	190.00	190.00
	41 003.09	37 714.60
Werbe- und Repräsentationskosten		
Werbeaufwand	10 233.78	10 923.05
Dampfexpress	22 954.80	21 931.20
	33 188.58	32 854.25
Übriger Betriebsaufwand		
Übriger Betriebsaufwand	9 393.95	40 983.45
	9 393.95	40 983.45
Ausserordentlicher/Periodenfremder Erfolg		
a. o./periodenfremder Aufwand	0.00	5 861.03
a. o./periodenfremder Ertrag	-92 102.00	-88 900.00
	-92 102.00	-83 038.97
Total Betriebsaufwand	-328 625.02	-299 989.48
Ordentliches Betriebsergebnis	-105 359.17	-101 103.88
Liegenschaften		
Station Bäretswil		
Mieteinnahmen	21 000.00	21 000.00
Mietaufwand	0.00	0.00
Unterhalt	-1 199.15	-4 077.90
	19 800.85	16 922.10
Baurechte/Pachten		
Baurechtzins Station Neuthal	14 680.35	14 251.40
Pachtzinsen Land	6 610.00	3 760.00
	21 290.35	18 011.40
Liegenschaftenerfolg	41 091.20	34 933.50
Betriebserfolg vor Steuern	-64 267.97	-66 170.38
Steuern	2 538.45	-1 153.55
Betriebserfolg nach Steuern	-61 729.52	-67 323.93
Vereinsrechnung		
Mitgliederbeiträge/Spenden		
Mitgliederbeiträge	37 664.55	37 025.95
Spenden/freiwillige Beiträge	5 517.85	4 048.00
	43 182.40	41 073.95
Eisenbahn-Amateur		
Abonnements-Zahlungen	9 315.15	9 569.10
- Aufwendungen EA	-10 541.50	-9 699.50
	-1 226.35	-130.40
Vereinsaktivitäten		
Vereinsausflug	0.00	0.00
- Aufwendungen Vereinsausflug	0.00	0.00
Total Vereinsaktivitäten	0.00	0.00
Vereinserfolg	41 956.05	40 943.55
Gesamterfolg	-19 773.47	-26 380.38

Finanzen

Bilanz	31. 12. 2007	Vorjahr 31. 12. 2006
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	364 933.36	676 775.83
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8 496.55	5 562.45
Verrechnungssteuer-Guthaben	1 216.00	728.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	0.00	13 188.45
Warenlager	24 719.00	18 328.50
Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe	600.00	8 120.50
	399 964.91	722 703.73
Anlagevermögen		
Immobilien		
Bahnhof Bärenswil	57 363.65	486.00
Baurechtsland Neuthal	1.00	1.00
	57 364.65	487.00
Strecke		
Strecke Bauma – Bärenswil	66 750.85	74 446.30
Streckensignale	15 149.25	10 647.40
Barrierenanlage Neuthal	2 700.00	3 400.00
Bahnwärterhaus Neuthal	879.50	1 179.50
Wasserkran Hinwil	1.00	1.00
Wasserkran Bauma	1.00	1.00
Weiche 13 Station Bauma	4 800.00	6 100.00
Weissenbachbrücke	939 495.00	1 021 195.00
	1 029 776.60	1 116 970.20
Rollmaterial		
Loks	121 827.35	37 489.75
Wagen	187 142.42	103 265.07
Baufahrzeuge	18 991.83	21 978.48
	327 961.60	162 733.30
Infrastruktur		
Bau	1.00	1.00
Buffetwagen	23 269.92	25 132.02
	23 270.92	25 133.02
Werkstätte		
Werkgeleise Bauma	1.00	1.00
Ersatzteile	400.00	500.00
Einbauten Lokremise Uster	7 016.00	2 200.00
Werkstatteinrichtung	13 877.50	4 450.55
	21 294.50	7 151.55
Übriges Anlagevermögen		
Drehscheibe Winterthur	1 900.00	2 400.00
Betriebsmobiliar	542.86	742.86
Beteiligung Hist. MThB	500.00	500.00
Diverses	7 230.00	0.00
	10 172.86	3 642.86
Angefangene Arbeiten		
Einbauten Remise Bauma	105 844.35	115 144.35
Wageneinstellhalle Bauma	16 724.45	6 375.45
Lokomotiven	430 647.10	306 004.45
Wagen	1 321.00	86 466.20
	554 536.90	513 990.45
Immaterielles Anlagevermögen		
Konzession	292.00	392.00
	292.00	392.00
Total Anlagevermögen	2 024 670.03	1 830 500.38
Bilanzsumme	2 424 634.94	2 553 204.11

Finanzen

Bilanz	31.12.2007	Vorjahr 31.12.2006
Passiven		
Fremdkapital		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen	51 462.95	49 229.65
Beiträge/Spenden Weissenbachbrücke	912 143.77	993 843.77
Sonstige Spenden/Rückstellungen	504 573.75	512 012.75
Darlehensschuld	274 690.00	292 260.00
Erneuerungsfonds Barriere Bussenthal	31 819.40	31 819.40
Erneuerungsfonds Liegenschaften	0.00	4 320.00
Erneuerungsfonds Strecke	5 000.00	5 000.00
Erneuerungsfonds Weissenbachbrücke	105 000.00	105 000.00
Erneuerungsfonds allgemein	0.00	137 256.15
	1 884 689.87	2 130 741.72
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	559 718.54	448 842.77
Reinverlust/-gewinn	-19 773.47	-26 380.38
	539 945.07	422 462.39
Bilanzsumme	2 424 634.94	2 553 204.11
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland, Budget 2008 in CHF		
Ertrag	Aufwand	Ertrag
Extrazüge		140 000.00
Billetverkauf		120 000.00
Warenverkauf Buffetwagen		40 000.00
Warenverkauf Verkaufsstand		10 000.00
Mitgliederbeiträge		34 000.00
Mieterträge		34 750.00
Inserate		4 000.00
sonstiger Ertrag		92 550.00
Total Ertrag 2006		475 300.00
Aufwand		
Rohmaterial- und Warenaufwand	70 600.00	
Personalaufwand	29 700.00	
Versicherungen	11 000.00	
Abgaben und Gebühren	92 400.00	
PR & Werbung	36 500.00	
Infrastruktur Aufwand	28 000.00	
Mieten	31 800.00	
Administration	22 000.00	
Abschreibungen	160 000.00	
Total	213 800.00	
Total Aufwand/Ertrag	482 000.00	475 300.00
Voraussichtlicher Erfolg		- 6 700.00

EA ist selbsttragend und darum nicht berücksichtigt!