



JAHRESBERICHT 2008



DAMPFBahn-VEREIN
ZÜRCHER OBERLAND

Inhalt

Bericht des Vereinspräsidenten	3
Technik	5
Betrieb	6
Infrastruktur	10
Finanzen	14

Bericht des Vereinspräsidenten

Liebe Mitglieder, liebe Freunde des
Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland

Schwere Zeiten sind in der globalen Bankenlandschaft angebrochen. Aktienkurse stürzten ins Bodenlose. Eine weltweite Wirtschaftskrise nahm damit ihren Anfang. Das Jahr 2008 wird uns in sehr negativer Erinnerung bleiben; nicht so, was den DVZO betrifft. Die Zürcher Oberländer Museumsbahn ist sehr gut durch das

Krisenjahr und die drohende Rezession gefahren. Das Produkt ist gut, eine Panik fehlt am Platz. Und die Aussichten für 2009 stehen gar nicht schlecht, im Gegenteil, wir dürfen trotz Sorgen um Wirtschaft und Finanzplatz mit einem guten Jahr für unsere Bahn rechnen.



Begonnen hat das vergangene Jahr mit den Probefahrten der frisch revidierten Dampflokomotive «Schwyz» auf unserer Heimstrecke. Danach fieberte man auf die Inbetriebnahme der zusätzlichen Räumlichkeiten in der Lok-

Remise Uster hin. Die Renovationsarbeiten an der Remise I (2. Etappe) konnten von der Genossenschaft Lok-Remise Uster erfolgreich abgeschlossen und Teile davon dem DVZO zur Miete übergeben werden. Mit einer grossen Feier, verbunden mit Dampfbahnfahrten von Uster nach Wetzikon wurde die sogenannte Rechteckremise am 26./27. April der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit dem Einzug in die Remise I wurden für die DVZO-Technik die lang ersehnten Voraussetzungen geschaffen, ihre fachlich hochstehenden Arbeiten in Uster zu konzentrieren. Auch kann dadurch die Wirtschaftlichkeit beim Unterhalt am Rollmaterial gesteigert und effizienter gearbeitet werden.

Seit 30 Jahren sind nun die Züge des DVZO auf der Hausstrecke unterwegs. Die öffentlichen Dampfbahnfahrten Bauma-Bäretswil-Hinwil jeden 1. und 3. Sonntag in den Monaten Mai bis Oktober begannen gewohnt erfreulich und setzten sich in diesem Stile die ganze Saison hindurch fort. Spannende Extrafahrten trugen ein Weiteres zum erfolgreichen Jahr bei. Züge des DVZO wurden auch zu Jubiläen und besonderen Anlässen geordert. So standen Dampfzüge im Rahmen von «150 Jahre Rheintalbahn», an der Einweihung des renovierten Bahnhofgebäudes Rapperswil sowie am Bahnhoffest in Bonstetten für die Öffentlichkeit im Einsatz; wertvolle Promotion für die Museumsbahn! Auf grosses Interesse stiess einmal mehr das vom DVZO organisierte Bahn-Happening in Bauma am zweiten Oktober-Wochenende. Als Rahmenveranstaltung zu der

gleichzeitig in Bauma stattgefundenen Modellbahnausstellung «Plattform der Kleinserie» lockten Eisenbahnfahrzeuge zum Thema «Seethalbahn» tausende Besucher ins obere Tösstal.

Für die Gemeinde Bubikon war der DVZO mit den traditionellen Chilbi-Fahrten mit einem Dampfzug auf dem gemeindeeigenen Bahngleis Bubikon-Wolfhausen unterwegs. Ähnliche Fahrten, allerdings mit Dieseltraktion (Tm " Nr. 354), bot später der DVZO im Rahmen des Weihnachtsmarktes im Ritterhaus Bubikon an. Die Gemeinde Bubikon versucht im Übrigen ihr Bahngleis wieder zu beleben und erbat diesbezüglich auch beim DVZO um Rat. Wir stellen hier unsere Erfahrungen zur Verfügung und versuchen neue Lebensgeister auf das Bahngleis nach Wolfhausen zu bringen.

Grosser Tag für die Technik am 22. November. Nach grösserer Revision, verbunden mit der Fabrikation eines neuen Dampfkessels in der tschechischen ŽOS České Velenice CZ a.s., konnte die Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» im top Zustand dem Betrieb übergeben werden. Wie die Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz» wurde die Revision der Lok «Bauma» ausschliesslich durch Spendengelder finanziert. An dieser Stelle entbiete ich einen grossen Dank an alle, welche es ermöglicht haben, beide Lokomotiven wieder betriebsbereit herzurichten. Als weiteres Fahrzeug kam im Laufe des Jahres für den Bereich Infrastruktur der Schienentraktor Tm" Nr. 9529 in den Fahrzeugbestand, während der Tm Nr. 92 «Giraff» den DVZO in Richtung Kanton Schaffhausen verliess. Verlassen hat uns auch die Elektrolokomotive Be 4/4 Nr. 13, welche der Eurovapor Sektion Sulgen in Obhut gegeben wurde. Aber auch beim Wagenmaterial sind hervorragende Revisionsarbeiten zu vermelden. Hier sei an den sogenannten Stützpunktswagen in Ergänzung zu den beiden Buffetwagen erinnert, sowie der historische Güterwagen ex Tössthalbahn hervorgehoben, der vor der Lok-Remise in Uster als Botschafter für den DVZO auftritt. Kurz vor Jahresende beschlossen die Zürcher Museumsbahn ZMB und der DVZO eine verstärkte Kooperation. Was bisher bereits unkompliziert gelebt wurde, wird in Zukunft, mit einer Vereinbarung festgehalten, als Zusammenarbeit zweier eigenständiger Partner noch vertiefter umgesetzt.

Die Generalversammlung am 18. Juni, welche für einmal in der Lok-Remise in Uster stattfand, lenkte die Bahn in Richtung Zukunft. Überzeugend befürworteten die Mitglieder das Projekt «Historische Bahnhofshalle Bauma» und fällten den Grundsatzentscheid zur Weiterführung des Projektes. Damit ist der Weg auch frei, dass in Bauma ein kulturelles und denkmalpflegerisch beachtenswertes Bahnzentrum entstehen kann.

DVZO-Mitglieder (Stand 31. 12. 2008)

Aktive	331
Gönner	319
Jugendmitglieder	19
Kollektivmitglieder	7
Ehrenmitglieder	16
Total	692

Herausgeber
Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland,
8635 Dürnten

Postadresse
DVZO, Postfach, 8340 Hinwil

Fotos
Christoph Rutschmann, Sandra Risch,
Comet Photoshopping, Dieter Enz

Gestaltung
Schaerer und Partner AG, 5600 Lenzburg

Druck
Druckerei Sieber AG, 8340 Hinwil

Bericht des Vereinspräsidenten

Unzählige Stunden steckten die Mitglieder der Technik, des Betriebes, der Infrastruktur, der Nebenbetriebe und auch der Vereinsleitung in ihre Museumsbahn. Das Resultat findet überall grosse Beachtung, ja Hochachtung. Der DVZO gilt als verlässlicher Partner. Auch im Verband historischer Eisenbahnen Schweiz HECH, wo der DVZO weiterhin das Präsidium inne hat, sowie in weiteren Gremien sind die Vertreter des DVZO mit ihrem breiten Fachwissen und grosser Erfahrung gerne willkommen. Zur Bekanntheit tragen auch die vielen Werbeauftritte bei. Noch wichtiger um an unser Publikum heranzukommen und uns immer wieder in Erinnerung zu rufen, ist die Präsenz in den Printmedien sowie den regionalen, lokalen Radio- und TV-Sender. Seit Jahren beobachten wir diese Präsenz. Im 2008 wurde der DVZO nachweislich rund 250 Mal erwähnt.

Neue Wege im Bereich Marketing & Werbung zu beschreiten war ein Ziel im Berichtsjahr. Darin enthalten war auch der Aufbruch in die Welt des Sponsorings. Für die Mitglieder wie Fahrgäste augenfällig war die Änderung der Zeitschrift «DampfExpress». Neu erscheint der «DampfExpress» einmal pro Saison, ausschliesslich für die Fahrgäste. Zur Information der Mitglieder wurde das «DVZO-Magazin» kreiert: Das Infomedium, speziell geschaffen für die DVZO-Internas!

Einen Wermutstropfen hinterlässt die erfolgreiche Saison 2008. Die im Sommer aufgegleiste Suche nach langfristigen Gross-Sponsoren ist nicht wie erhofft angelaufen. Unsicherheiten in der aufkommenden Wirtschaftskrise haben dies bestimmt mit beeinflusst. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Sobald es die allgemeine Lage zulässt, werden wir die Sponsorensuche wieder anpacken, denn: Wer etwas wagt, kann auch verlieren. Wer nichts wagt, hat schon verloren.

Die Zeiten ändern sich und wir ändern uns mit ihnen. In diesem Sinne freuen wir uns auf eine der Wirtschaftskrise trotzen Saison 2009. Dem Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland steht eine faszinierende und erfolgsversprechende Zukunft, gespickt mit interessanten neuen Herausforderungen bevor. Wir dampfen nach wie vor auf dem richtigen Gleis! Herzlichen Dank für Ihr Vertrauen.

Hugo Wenger, Präsident

Bericht des Liegenschaftsverwalters

Bauma

Für die Remise Bauma ist eine Arbeitsgruppe daran, ein Brandschutz-Konzept zu erstellen. Dazu gehört auch eine Einsatzplanung für den Fall eines Brandausbruchs. Kleinere Reparatur-Arbeiten sind für das neue Jahr geplant; für grössere Sanierungen (z.B. Tore) wird ein Prioritäten-Katalog erstellt.

Dem Aufbau des Baudienst-Magazins (ex Wolhusen), welches uns von den SBB überlassen wurde, steht nichts mehr im Wege; die Bewilligungen sollten anfangs 2009 erteilt werden.

Auch die Planung im Projekt «Historische Bahnhofhalle Bauma» schreitet zügig voran; die offizielle Übergabe (Schenkung) durch SBB an den DVZO ist für März 2009 vorgesehen.

Neuthal

Der TCS-Parkplatz ist nach wie vor im selben Zustand.

Die Mitarbeitenden im Barriendienst haben unter Leitung von Cornelia Nufer dem Wärterhäuschen eine sichtbar schöne Auffrischung angegedeihen lassen. Herzliche Gratulation zur anstrengenden, aber gelungenen Arbeit!

Bäretswil

Nach Abschluss der Aussenrenovation mussten zweimal kleinere Sprayerien beseitigt werden. Zudem beschäftigte uns ein Einbruch ins Gebäude von der Gleisseite her. Strassen- und gleisseitig wurden jetzt Schockbeleuchtungen angebracht, welche durch Bewegungsmelder ausgelöst werden. Es ist zu hoffen, dadurch lichtscheue Gäste vom Schuppen und Abfertigungsgebäude fernzuhalten.

Im Kellergeschoss des Abfertigungsgebäudes sind keine Massnahmen gegen das Eindringen von Feuchtigkeit zu planen. Ein Baufachmann hat die Mauern begutachtet; diese seien in einem sehr guten Zustand, sie können Feuchtigkeit aufnehmen und auch wieder abgeben. Lediglich der vor Jahrzehnten aufgetragene Putz leidet unter diesen physikalischen Bedingungen und fällt dadurch teilweise ab, dies hat aber nur kosmetische Auswirkungen.

Uster

Keine besonderen Vorkommnisse. Die Vermieterin hat den DVZO gebeten, den Räumlichkeiten mehr Sorge zu tragen und der WC-Reinigung spezielle Aufmerksamkeit zu schenken.

Wald

Die Remise Wald wird von den SBB an den DVZO im Baurecht abgegeben. Der Vertrag dazu ist in Vorbereitung und wird im Sommer 2009 unterzeichnet.

Robert Meier, Verwalter der DVZO-Liegenschaften

Technik

Ein interessantes Jahr, gespickt mit vielen technischen Herausforderungen liegt hinter uns. Ein Jahr aber auch, das beim Umgang mit unseren Fahrzeugen im Betrieb zu Ereignissen führte, die nicht unbedingt hätten sein sollen, respektive vermeidbar gewesen wären. Wir alle, Technik und Betrieb, haben daraus gelernt und sind mit guten Vorsätzen ins 2009 gestartet.

Unser zweiter Technik-Standort Bauma befindet sich momentan in einer Phase des Umbruchs. Vom bisher nebst Uster auch in Bauma praktizierten Langzeitunterhalt an den Fahrzeugen wechselt die Aufgabe neu zu kleinen kurzfristigen Unterhaltsarbeiten während dem Betriebseinsatz der Fahrzeuge. Komplette Revisionen erfolgen in Bauma nicht mehr. Möglich wurde diese betriebswirtschaftlich unumgängliche Neuausrichtung des Bereichs Technik durch die Inbetriebnahme der Räumlichkeiten der Remise 1 in unserer Hauptwerkstätte «Lok-Remise Uster». Der Standort Uster mit seinen mustergültigen Arbeitsbedingungen avanciert dadurch zum eigentlichen Kompetenzzentrum der Technik DVZO.

Die Konzentration des Fachwissens in Uster gewährt zudem, dass auch Mitglieder, die nicht allzu oft in der Technik mithelfen von einem breit abgestützten Know-how profitieren und für einen sachgemässen Umgang mit den technisch heiklen historischen Fahrzeugen sensibilisiert werden können. Wir wollen auch vermeiden, dass bei Eintreten von Unregelmässigkeiten an den in Bauma stationierten Lokomotiven und Wagen aus Unkenntnis der Materie mechanische Eingriffe vorgenommen werden, die letztendlich mehr Schaden als effektiv nützen.

Die vollzogenen Änderungen haben nichts mit der Leistung und Qualität der in Bauma zuständigen Technik-Equipe zu tun. Im Gegenteil, man hat auch in Bauma sehr gut gearbeitet. So wurde der Personenwagen C 6074 soweit revidiert, dass er demnächst nach Uster zum Finish überführt werden kann. Die Mithilfe bei den Schlussarbeiten durch das erfahrene Baumener Team, jetzt aber in der Lok-Remise Uster, würde das Ustermer Team freuen. Gemeinsam bringen wir noch bessere Leistungen in unsere hochstehende Arbeit.

Unter grosser Beachtung verliess im Frühjahr der sogenannte «Stützpunktswagen des Ressorts Buffetwagen» die Halle in Uster. Aus dem ehemaligen Hilfswagen der SBB haben wir in 1113 Arbeitsstunden innert kürzester Zeit ein funktional interessantes Fahrzeug auf die Schienen gestellt. Daneben wendeten wir die üblichen, regelmässig erforderlichen technischen Augenmerke auf die Bereitstellung der Dampflokomotiven E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» und E 3/3 Nr. 10. Obwohl auf Jahresbeginn nach der Totalrevision frisch dem Betrieb überge-

ben, musste die Dampflokomotive E 3/3 Nr. 4 «Schwyz» zu wichtigen Nacharbeiten vorübergehend zurück in die Werkstatt nach Uster.

Für alle Beteiligten ein echter Erfolg war der erfolgreiche Abschluss der Revision der Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma». Im Februar wurde der neue Kessel vom Hersteller ŽOS České Velenice CZ a.s. in die DVZO-Werkstätte nach Uster geliefert. Umgehend erfolgte der Zusammenbau der Lok, der Mitte November erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Innert 32 Wochen wurden in Uster vom Technik-Team 2'200 Stunden für die Revision der Lok 401 aufgebracht; dies entspricht durchschnittlich 69 Stunden pro Woche. Eine eindrucksvolle Leistung! Das Rollout der «401» erfolgte am 22. November mit einem Extrazug von Uster nach Bauma.

Die Techniker sind eine sehr motivierte Truppe. Kaum ist eine Aufgabe erledigt, das Fahrzeug dem Betrieb einsatzfähig übergeben, lockt die nächste Herausforderung. Gegenwärtig entsteht in der Remise 1 in Uster die Totalrevision eines Güterwagens, genauer eines Wagens für den Transport der für unsere Dampflokomotiven wichtigsten Betriebsmittel, die Kohle. Ein weiteres Bijou auf Schienen ist im Entstehen, und es würde mich freuen, wenn vermehrt auch die Leute vom Standort Bauma sowie Lokführer und Heizer am gemeinsamen Erfolg der Technik partizipieren.

8043 total geleistet Arbeitsstunden allein am Technik-Standort Uster. Weniger am Standort in Bauma. Zusammen bringen wir Grosses und Eindrückliches zustande. Herzlichen Dank für den Einsatz.

Thomas Urech / Jürgen Rakow



Betrieb

1. Betriebsleitung

1.1 Extrafahrten

Für 42 Gesellschaften führten wir einen Dampfzug, und für 11 weitere einen elektrischen Extrazug. Im Vergleich zu 2007 entspricht dies einem Zuwachs von gut 20%. Zunehmend spürbar wird die Nachfrage im Bereich der besonders aufwändigen Fahrten, was unserer Kasse nur gut tut, aber besondere Umsicht in der rollmaterialschonenden Planung erfordert.

Sonderfahrten waren im Berichtsjahr wiederum zahlreich: am 26./27. April führten wir aus Anlass der Einweihung der Ustermer Remise I sechs öffentliche Extrazugpaare zwischen Uster und Wetzikon. Erneut engagierte uns die Regionalbahn THURBO für ein 150-Jahr-Jubiläum, diesmal feierte die Rheintalbahn zwischen Rorschach und Heerbrugg, wo wir zusammen mit dem «Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn» 16 Sonderzüge führten. Zweimal charterte SBB-Personenverkehr unseren Zug als Attraktion für die Eröffnung von umgebauten Bahnhöfen (16. August in Rapperswil und 25. Oktober in Bonstetten-Wettswil). Wie üblich verkehrten am Bubiker Chilbi-Samstag 04. Oktober öffentliche Dampfzüge zwischen Bubikon und Wolfhausen. Auf eigene Rechnung verhalfen wir am 07. Dezember mit dem Tem[™] und einem Buffetwagen dieser UeBB-Reststrecke erneut zum Leben. Auch dieses Jahr wieder war Mitte Oktober der bereits traditionelle Jahreshöhepunkt in Bauma mit einem grossen Fahrzeugtreffen zum Thema «Seetalbahn», wofür eigene und fremde Lokomotiven rund 50 Extrazüge bespannten. Schliesslich feierten wir am 22. November die lang ersehnte Wiederinbetriebnahme der frisch revidierten Dampflok Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» mit einem Extrazug von Uster in ihre neue alte Heimat.

Für vereinsinterne Belange wurden ferner 28 elektrische bzw. dieselbetriebene und 9 dampfbetriebene Dienstzüge geführt. Die starke Zunahme dieser Fahrten in den letzten Jahren ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Am meisten ins Gewicht fällt das verstärkte und professionellere Engagement im Bereich Infrastruktur, sowie die zunehmende Arbeitsteilung zwischen Uster und Bauma, die immer mehr Überfahren «just in time» erfordert. Weitere Dienstfahrten können dank attraktiven Zusatzleistungen als Nebennutzen vermarktet werden, z.B. die Kohlentransportzüge von der Landesgrenze nach Bauma.

Der kommerzielle Winterbetrieb erfolgte im üblichen Rahmen. Sowohl in der Vor- wie in der Nachsaison konnten einige interessante Vertragsabschlüsse verzeichnet werden, in fünf Fällen sogar mit Dampftraktion. Der einzige namhafte Schneefall erfolgte zu Ostern und störte den Betrieb in keiner Weise.

1.2 Öffentliche Fahrten

Von den gemäss Fahrprogramm vorgesehenen 72 Zugpaaren konnten deren 71 ohne Einschränkung mit Dampftraktion verkehren. Einzig am 15. Juni musste die Mannschaft der Dampflok «Schwyz» Forfait geben und die Führung des letzten Zugpaares dem Schienentraktor Tem[™] 94 überlassen.

Aufgrund der Probleme mit der Lok «Schwyz» (siehe unten) sowie dem häufigen Zwang zum Einsatz der Lok E 3/3 Nr. 10 hatten wir im Berichtsjahr ein ernsthaftes Verspätungsproblem. Etliche Züge fuhren mit grossen Verspätungen von über 40 Minuten, einige mussten gar handgebremst wieder nach Hause gebracht werden. Wegen den langen Einspurstrecken ist der Fahrplan mit zwei Zügen und Kreuzungen in Bäretswil sehr unflexibel, so dass ein verspäteter Zug auch den anderen im rechtzeitigen Verkehren behindert. Gerade am Nachmittag kann sich unter diesen Voraussetzungen eine Verspätung leicht hochschaukeln und den Fahrplan völlig aus den Fugen bringen, zumal im schweren Sonntagsbetrieb praktisch keine Fahrplanreserven vorhanden sind. Die für einige Kunden unerfreuliche Zugs-pause über Mittag ist von daher ein grosser betrieblicher Vorteil, da sich damit auch grössere Verspätungen vorerst abfedern lassen. Das wichtigste ist aber: Auch bei Verspätungen kommt die Sicherheit der Gäste, des Personals und des Zuges immer an erster Stelle.

Das Wetter war uns im Wesentlichen gut gesonnen, vor allem war es nie zu heiss und zu trocken, so dass nur wenige Böschungsbrände zu verzeichnen waren. Genau zur Hälfte der Fahrsonntage hatten wir jeweils deutlich über 1000 Fahrgäste.

1.3 Lokomotiven

Zwar hatten im Jahr 2008 nicht weniger als fünf unserer Dampflok Mutationen im Kilometerstand zu verzeichnen. Jedoch konnte die Ed 3/4 Nr. 2 «Hinwil» nur noch ganz zu Beginn des Jahres zwei Extrazüge führen, dann musste auf Anweisung des Kesselinspektors das Feuer bis zur umfassenden Reparatur von Teilen des Kessels gelöscht werden. Und die Inbetriebnahme der Ed 3/3 Nr. 401 «Bauma» erfolgte erst gegen Ende November, so dass wir auf die tatkräftige Unterstützung dieser bewährten Lok vorerst noch verzichten mussten. Grundsätzlich standen im Berichtsjahr somit nur drei Dampfloks zur Verfügung: die frisch in Betrieb genommene Ed 3/3 Nr. 4 «Schwyz» sowie die beiden Tigerli E 3/3 Nr. 8518 «Bäretswil» und E 3/3 Nr. 10. Aufgrund verschiedener Pannen sowie wegen Bedienungs- und Reparaturfehlern waren einzelne Loks aber zum Teil monatelang unabhkömmlich; so stand die «Schwyz» über mehrere Wochen nicht im Betrieb, und bereits Mitte September musste die E 3/3 Nr. 8518 wegen Problemen an der Schieberstopfbüchse nach Uster über-

Betrieb



führt werden. Der Vorstand ist gefordert, die ungünstigen Nebenwirkungen der zunehmend starren Arbeitsteilung zwischen den Teams der Technik Uster, der Technik Bauma und des Betriebs mit geeigneten Massnahmen anzugehen und zu minimieren. Da und dort sichtbare Ansätze zu einem ungesunden Anspruch auf isolierten Perfektionismus und «Kantönligkeit» zwischen den Teams sind zugunsten einer gesunden Kultur im Umgang mit unvermeidlichen Material- und Personalfehlern zu überdenken.

Obwohl sie mehrfach ihre grosse Leistung unter Beweis stellen konnte, war die Lok «Schwyz» dieses Jahr das Sorgenkind des Betriebs. Aufgrund einer falsch montierten Dampfentnahme für die Luftpumpe (was die Technik Uster im folgenden Winter beheben konnte) schluckte dieses wichtige Teil immer wieder Wasser statt Dampf und versagte darauf für kürzere oder längere Zeit den Dienst, so dass der Zug aus Sicherheitsgründen stehen bleiben musste. Und bei der E 3/3 Nr. 10 hat sich erneut gezeigt, dass diese originale Rangierlok für die schweren Züge an den Sonntagen nur bedingt geeignet ist. Gezwungenermassen mussten wir sie dieses Jahr bedeutend intensiver als in den Vorjahren einsetzen. Glücklicherweise haben sich einige besonders engagierte Angehörige des Lokpersonals in der Bedienung dieser Lok so weit perfektioniert, dass sie mit ihr sogar über 80 t Anhängelast ohne Verspätung über den «Berg» ziehen können. Und im verkehrsstarken September wurde auf die wertvolle Unterstützung der Ec 3/5 Nr. 3 des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn zurückgegriffen.

Für die zahlreichen Dienstfahrten kam vorzugsweise die Be 4/4 Nr. 15 zum Einsatz, und zur Ergänzung wurden auch der Tem[™] 94 und der neu hinzugekommene Tm[™] 95 verwendet. Letzterer löste seinerseits den Tm 92 «Giraff» ab. Dieses 1993 von der SZU zum DVZO gekommene Fahrzeug war unser erster eigener Rangiertraktor und blieb lange Jahre für Technik, Betrieb und Infrastruktur sehr geschätzt. Nach einem Getriebeschaden setzte man ihn aber zunehmend nur noch als Kranfahrzeug ein und gab ihn im Lauf des Berichtsjahres in seine neue Heimat im «Ramsener Zipfel». Da in Bauma mittlerweile zwei starke Schienentraktoren für Betrieb und Infrastruktur stationiert sind, wurde der kleinere Tm[™] 93 für Depotmanöver nach Uster versetzt. Dank einer intensiven, von Fritz Grotz organisierten Neubemalungs-Aktion glänzen mittlerweile alle drei verbliebenen Kleinmotorfahrzeuge im originalen Hellbraun.

1.4 Wagen

Während der Saison 2008 standen 6 Personen-, 3 Gepäck- und 2 Buffetwagen zur Verfügung. An einem Sonntag mit idealem Wetter ist dieser Bestand bereits an der Grenze der Leistungsfähigkeit, andererseits ist im Hinblick auf die geplante Revision von weiteren Personenwagen die weitgehende Auslastung der Lokomotiven mit dem bisherigen Wagenpark zu bedenken. Solche Revisionen haben deshalb strikt nach Massgabe eines möglichst geringen Wagengewichts zu erfolgen.

Die Wiederinbetriebnahme des leichten Gepäckwagens F Nr. 405 (ex F Nr. 202) erlaubte die Versetzung des schweren und stark revisionsbedürftigen FZ Nr. 203 in

Betrieb



die Reserve. Dank der neuen Remise in Uster und dem Fleiss des dort tätigen Teams gelang es im Jahr 2008, die seit mehreren Jahren aufgelaufenen Pendenzen im Unterhaltsbereich der Wagen weitgehend abzubauen.

1.5 Infrastrukturbenützung

Neben den 144 fahrplanmässigen Zügen (72 Zugpaare) fuhren weitere 176 Dienst- und Extrazüge über unsere Strecke zwischen Bauma und Bäretswil, wovon 11 durch eine fremde Eisenbahn-Verkehrsunternehmung im Netzzugang geführt wurden (Verein Mikado1244, SBB-P und SBB-I). Nach längerer Abwesenheit kam am 18. August und dann noch einmal am 28. September der berühmte UeBB-Dampftriebwagen im Rahmen von Extra-

fahrten des Betreibervereins «Dampfgruppe Zürich» auf unsere Strecke. Auch der rote Doppelpfeil RAe 4/8 der SBB brachte am 31. Mai wieder einmal eine Extrafahrt ins Neuthal.

Der Baudienst führte zu Unterhaltszwecken rund 30 Rangierfahrten. Darin inbegriffen sind auch die Testfahrten der Firma Müller Gleisbau, die regelmässig die Inbetriebsetzungsarbeiten ihrer revidierten Maschinen mit Gleisunterhalt und Kontrollmessungen auf unserer Strecke verbindet. Im Gegenzug sind wir unserem Partner bei der vorschriftsgemässen Abwicklung der Überfahren von und nach der Werkstatt in Hinwil behilflich.

1.6 Buffetwagen

Der Buffetwagen hatte zum dritten Mal in Folge eine sehr ereignis- und ertragsreiche Saison. Das rollende Verpflegungsangebot wurde neben den 2 mal 12 Einsätzen an den Fahrsonntagen von 26 externen Kunden und 5 Mal vom Verein selber beansprucht. Neben der Attraktivitätssteigerung für unsere Kunden ist der Buffetwagen-Betrieb auch ein geeigneter Bereich für eine ehrenamtliche Mitarbeit, zu dem relativ «bahnfremde» Kollegen ohne tagelange Kurse und Prüfungen leichten Zugang finden.

1.7 Benützung von fremdem Rollmaterial

Als Folge des im Oktober 2007 beendeten Kesselneubaus der Ec 3/5 Nr. 3 intensivierten wir die gegenseitige Zusammenarbeit mit dem Eigentümer dieser Dampflok, dem Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn. So griffen wir für das Rheintalbahn-Jubiläum im Mai sowie für die September-Sonntage auf diese starke, durch DVZO-Fachkräfte mustergültig gepflegte Lok zurück. Die Rücküberfuhr Ende September erfolgte im Rahmen einer fotogenen, bis ins Limmattal reichenden Rundfahrt mit einem historischen «Güterzug mit Personenbeförderung». Im Übrigen wurde fremdes Rollmaterial nur im Hinblick auf das Fahrzeugtreffen in Anspruch genommen: Vom VDM war erneut einer unserer früheren Seetal-Wagen im Einsatz, daneben traten Wagen und Triebfahrzeuge von der Oensingen Balsthal-Bahn, vom Verein Draisinen-Sammlung Fricktal und von SBB Historic vor den tausenden von begeisterten Besuchern auf.

1.8 Ausmietung von eigenem Rollmaterial

Am 29. Juni kamen wir mit unserer E 3/3 Nr. 10 der Zürcher Museumsbahn zu Hilfe, die kurzzeitig ihre beiden Dampfloks gleichzeitig zur Werkstattkur schicken musste. Im Gegenzug zur Ausleihe der Ec 3/5 Nr. 3 stellten wir dem Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn für eine grössere Sonderfahrt am 24. August unseren gesamten grünen Wagenpark zur Verfügung.

Betrieb

1.9 Kilometerleistungen Triebfahrzeuge

Ed 3/4 2	170 (in Betrieb bis Anfang Februar)
Ed 3/3 4	1400 (von Mitte Juli bis Anfang Oktober nur zweimal in Betrieb)
E 3/3 8518	2100
E 3/3 10	2100
Ed 3/3 401	30 (in Betrieb ab November)
Be 4/4 15	3400
Tm 92	50 (Anfang Juni aus dem Vereinsbestand ausgeschieden)
Tm ⁹³	5
Tem ⁹⁴	450
Tm ⁹⁵	180 (seit Mai im Vereinsbestand)
Dm 3632	10

Weitere 2750 Kilometer leisteten andere Fahrzeuge unter der eisenbahnrechtlichen Verantwortung des DVZO. Damit kommen wir für das Jahr 2008 auf die stolze Zahl von gut 12'500 unter unserer Ägide gefahrenen Kilometern.

2. Personal und Ausbildung

Im Lokpersonal legten drei neue Heizer nach über zweijähriger Ausbildung ihre erfolgreiche Prüfung ab und tragen damit diesen alten Beruf weiter in die Zukunft. Auch im Zugpersonal, Barrierendienst und Strassenwache, Stationspersonal sowie im Buffetwagen gab es erneut erfreulich viele neue Kollegen aller Altersklassen, die sich in unserem ebenso sicherheits- wie kundenorientierten Arbeitsumfeld ehrenamtlich betätigen.

Optimaler könnte die Personalsituation im Bereich der Lokführer aussehen. Dank den Einteilungskünsten unseres Lokpersonal-Obmanns Erich Senti und dem bewundernswerten Engagement einer Handvoll Kollegen musste trotz unseres äusserst intensiven Fahrprogramms und der Beachtung der strengen arbeitszeitgesetzlichen Vorschriften kein einziger Zug wegen Lokführermangel stehen bleiben. Erste Abhilfe soll nun mit der forcierten Weiterbildung von fähigen und interessierten Heizern zu Lokführern geschaffen werden.

Leider mussten wir im Berichtsjahr gleich von drei lieben Kameraden für immer Abschied nehmen. Nachdem er noch Anfang Jahr gut gelaunt als Hilfskoch in Uster anzutreffen war, verstarb im März ganz unerwartet der unvergleichliche Anton «Sir Anthony» Reisacher im Alter von 78 Jahren; er war von 1978 bis 2001 als Dampflokführer tätig, davon 12 Jahre als Ressortleiter Lokpersonal. Im Juni erlag Kaspar Kirchgraber im Alter von 47 Jahren einer heimtückischen Krankheit; auch er war seit 1978 bei uns dabei, zuerst als Lokbetreuer, ab 1985 dann 20 Jahre lang als Dampflokführer. Schliesslich war im August der überraschende Tod von Ruedi Zollinger zu beklagen. Nachdem er seit 2001 als stets dienstbereiter Lokbetreuer insgesamt wohl an die 200 Tonnen

Kohle geschaufelt hatte, freute sich der 74-jährige anlässlich seiner im Mai bestandenen Prüfung auf die körperlich weniger anstrengende Tätigkeit als Barrierenwärter. Leider war ihm in diesem neuen Amt keine lange Zeit vergönnt.

3. Zusammenarbeit mit anderen Vereinen

Der DVZO stellt seine Rechte als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) drei privilegierten Partnervereinen zur Verfügung. Es sind dies die Zürcher Museumsbahn (ZMB), der Verein zur Erhaltung der Dampflok Muni (VDM) sowie der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB). Diese Vereine können über den DVZO zu kollegialen Konditionen ihre benötigten Streckentrasse bestellen und wenn nötig auch qualifiziertes Personal anmieten. Allerdings ergab sich bei der ZMB im Laufe des Jahres im Rahmen einer Klärung des Extrafahrten-Verkaufs eine Verschiebung zur Eurovapor, der «Haus-EVU» des Wiederverkäufers Rail-Event AG. Mit der ZMB kooperieren wir seither vor allem noch im Bereich Technik und Ausbildung. An manchen Sonntagen besteht zum Beispiel unser Zugpersonal zur Mehrheit aus Kollegen, welche die historische Eisenbahn bereits im Sihltal näher kennengelernt haben.

Somit fahren mittlerweile nur noch der VHMThB und der VDM unter unserer Aufsicht. In beiden Vereinen hat sich ein limitierter Betrieb mit einem sehr schlanken, vor allem aus Bahn-Profis rekrutierten Personalkörper eingespielt, der teilweise sogar ohne personelle Unterstützung des DVZO auskommt. Von einer gegenseitigen Konkurrenzierung kann nicht gesprochen werden, vielmehr profitieren alle Seiten gleichermassen von der Zusammenarbeit, der Erfahrung und den zwischenmenschlichen Kontakten. Parallel zum in Etwilen stationierten VDM pflegen wir auch ein gutes Verhältnis zum Verein zur Erhaltung der Strecke Etwilen-Singen (VES), wo im Berichtsjahr unser Tm Nr. 92 «Giraff» eine neue Heimat und dankbare Benützer gefunden hat, nachdem er bei uns mit der Anschaffung des Tm⁹⁵ Nr. 95 entbehrlich geworden ist.

4. Unregelmässigkeiten und Unfälle

Während des Jahres 2008 waren keinerlei sicherheitsrelevante Unregelmässigkeiten und Unfälle zu verzeichnen.

Jürg Hauswirth, Leiter Betrieb

Infrastruktur



Seit eineinhalb Jahren amte ich nun als Leiter Infrastruktur beim DVZO. Die Arbeit macht mir Spass, und ich konnte im Berichtsjahr viel Erfahrungen sammeln. Als erste grosse Herausforderung hatte ich gleich bei Amtsantritt im Sommer 2007 das strenge Audit des Bundesamtes für Verkehr zu bestehen. Anfang 2008 standen die Hauptinspektionen unserer Hochbauten als weitere Herausforderung an. Am 26. und 27.2.08 inspizierte Herr Kugler vom Ingenieurbüro ACS-Partner unsere drei grössten Bauwerke, die Galerie Morgenwis, das Bülviadukt und die Weissenbachbrücke. Mit dem Brückeninspektionswagen der SBB konnte jede Stelle dieser Bauwerke erreicht werden. Herr Kugler klopfte in einer aufwändigen Inspektion jeden einzelnen Stein ab,

untersuchte jede Fuge auf Risse und begutachtete jede Entwässerungsstelle. Der Zustand der Mauerwerke der drei untersuchten Bauwerke wurde als generell gut eingestuft. Im 23-seitigen Inspektionsbericht konnte das in folgendem Wortlaut nachgelesen werden: Das Mauerwerk ist generell in einem guten Zustand; es gibt aber über das ganze Bauwerk verteilt einzelne Steine, die beim Abklopfen leicht hohl tönen, infolge von Abplatzungen resp. vertikalen Rissen im Stein. Mit Erleichterung nahm ich den finalen Satz zur Kenntnis: Beim Natursteinmauerwerk besteht zurzeit kein Handlungsbedarf. Wenig erfreulich waren aber die Resultate des Fachwerkträgers der Weissenbachbrücke. Durch abgelagerten Dreck (von Blättern, Nadeln und Moos) waren

Infrastruktur



gewisse Stellen stark angerostet. Der Auftrag von Ingenieur Kugler war klar: Der Profilabtrag muss mit Ultraschall kontrolliert werden (Statische Überprüfung der Gebrauchstauglichkeit). Zudem musste vor der Ultraschallprüfung der ganze Fachwerkträger gereinigt werden. Eine Brücke reinigen, da stand ich doch tatsächlich vor einer Aufgabe, die ich noch nie gelöst hatte. Aber alles ist machbar: Wir konnten den Brückeninspektionswagen der SBB erneut anmieten, der dazugehörige Maschinist Roger Fischli hatte sich zwischenzeitlich als Aktivmitglied bei uns eingeschrieben, und so wurde in einer mehrtägigen Aktion der Fachwerkträger der Weissenbachbrücke gründlichst mit dem Kärcher gereinigt. Sodann konnten die Ultraschallmessungen an den kri-

tischen Stellen durchgeführt werden. Die Resultate erfüllten die erforderlichen Bedingungen, die Weissenbachbrücke konnte somit wieder für den Betrieb freigegeben werden.

Beim Reinigen der Brücke mit Hochdruck kamen diverse Stellen zum Vorschein, die farblich ausgebessert werden mussten, um die Korrosion zu unterbinden. An mehreren Tagen waren wir folglich damit beschäftigt, die schadhafte Stellen auszubessern.

Hochbauten

Die Hauptinspektion hat uns gezeigt, dass unsere Kunstbauten in einem recht annehmbaren Zustand



sind. Es besteht aber in den folgenden Jahren Sanierungsbedarf an sämtlichen Bauwerken. Mit Ingenieur Kugler zusammen haben wir in einer weiteren Aktion alle Objekte aufgenommen, die an unserer Strecke liegen. Der DVZO ist stolzer Besitzer von 9 Stützkonstruktionen, 5 Viadukten, 5 Bachdurchlässen, einer Galerie und einer Strassenüberführung. Für sämtliche Objekte wurde ein Ueberwachungs- und Unterhaltsplan erstellt.

Leitungsspülaktion

Heuer stand die alle drei Jahre fällige Spülaktion unserer Entwässerungsleitungen und Gräben an. Am 9. und 10.4.08 waren wir mit unserem Spülzug unterwegs, der aus zwei Flachwagen und einem Zisternenwagen bestand. Das Kanalreinigungsfahrzeug konnte in Bäretswil von der Güterrampe aus auf die Flachwagen fahren, und mit einer Leitung schlossen wir dieses an unsere Shell-Zisterne an, die mit 25000 l Wasser geladen war. Das Team der Firma Mökah war mit den Begebenheiten auf unserer Strecke vertraut, und so konnte speditiv jede Leitung durchgespült werden. Dank des mitgeführten Wassers konnten wir auf die zeitaufwändigen Nachfüllaktionen des Spülwagens am nächstliegenden Hydranten verzichten. Wir entdeckten zum Glück am gesamten Entwässerungsnetz an unserer Strecke keine Mängel. Einzig die Versinterung gewisser Abläufe muss weiter beobachtet werden.

Gerade im Abschnitt Neuthal – Bauma sind unsere funktionierenden Entwässerungsleitungen die Lebensversicherung für unsere Strecke. Uebrigens sind unsere Rohre, Schächte und Gräben beliebt bei den Amphibien, habe ich doch, bevor der Hochdruckspülkopf durchfuhr, schaufelweise Frösche, Kröten und Mölche in Sicherheit gebracht. Sogar zwei Feuersalamander konnte ich einfangen und an ein sicheres Plätzchen bringen.

Umweltschutz

Bei der Spülaktion hat sich gezeigt, dass entlang unserer Strecke eine vielfältige Pflanzen- und Tierwelt existiert. Es liegt mir sehr viel daran, dass wir an unserer Strecke, so weit es geht, nach ökologischen Gesichtspunkten handeln können. Dazu machte ich mit dem Umweltschutz-Verantwortlichen der Region, Herr Jutz, eine Begehung, um auf die Vielfältigkeit und Sensibilität der Natur entlang unserer Strecke aufmerksam gemacht zu werden. Platzieren von Ausstiegshilfen für Amphibien aus den Entwässerungsgräben wie auch Einhalten von Böschungsmähfristen sollen einen festen Bestand haben im DVZO-Bauprogramm.

Fahrbahn

Die jährlich durchgeführte Messfahrt mit dem Diagnosefahrzeug der SBB hat bestätigt, dass unsere Strecke weiterhin uneingeschränkt befahrbar ist. Dennoch

musste Mitte Mai beim Km 22.8 eine Langsamfahrstelle aufgestellt werden, weil sich der ganze Bahnkörper leicht gesenkt hatte. An dieser Stelle war bereits 1999 die Strecke abgerutscht, deshalb wurde die Senkung genauestens beobachtet. Es zeigte sich aber, dass das Gelände stabil war, und so konnte in einer mehrtägigen Aktion die Senkung egalisiert werden. Dank der Unkompliziertheit und grossen Einsatzbereitschaft der beteiligten Firmen liess sich die Behebung dieser Senkung innert kürzester Zeit organisieren. Die Firma FBB lieferte uns Schotter aufs Perron in Neuthal. Die Firma Müller Frauenfeld schotterte die schadhafte Stelle, die etwa 200m unterhalb Neuthal lag, mit einem Schienenbagger ein. Und die Firma J.Müller Effretikon brachte mit einer Stopfmaschine das Gleis wieder in die richtige Lage. Dank dem grossartigen Einsatz aller konnte die Langsamfahrstelle Mitte Juni bereits wieder entfernt werden.

Klima

Das Jahr 2008 startete mit einem milden und schneearmen Winter. Es konnten viele Arbeiten an der Strecke bereits im Februar und März ausgeführt werden. Mit der Schneeräumung hatten wir fast keinen Aufwand, so waren auch schneelastbedingte Reparaturarbeiten auf ein Minimum beschränkt. Im Sommer gab es eine Hochwassersituation, bei der wir glücklicherweise um Fingerbreite von Schäden verschont wurden. Einzig der frühe und heftige Wintereinbruch vom 30.10.08 mit über 40 cm Neuschnee hinterliess seine Spuren an unserer Strecke. Zahlreiche Stauden hingen ins Lichtraumprofil und mussten ausgeholt werden. Beim Km 22.3 war ein Baum in die Fahrleitung gestürzt, hinterliess aber keine Schäden, da die Fahrleitung ausgeschaltet war, und es zu keinem Kurzschluss kam.

Historische Bahnebenbauten

Mitte Juni standen in Bauma plötzlich zwei Flachwagen der SBB, beladen mit Unmengen von Altholz und weiterem Altmaterial. Das ganze Altholz wurde auf den RHB-Flachwagen umgeladen, die Dachziegel palettiert und auf dem Areal zwischengelagert. Manch einer fragte sich, was das zu bedeuten hatte. Es handelte sich hier um einen koordinierten Rückbau eines historischen Baudienstmagazins aus dem Jahre 1875, das in Wolhusen stand. Zusammen mit der Denkmalpflege der SBB hat der DVZO dieses historische Gebäude gerettet, um es der Nachwelt zu erhalten. Es soll neben der Lokremise in Bauma bis Ende 2009 wieder aufgestellt werden, und als Aufenthaltslokal und Lampisterie eingerichtet werden.

Eine weitere Rückbauaktion tätigte der DVZO in Wallisellen. Dort mussten die historischen Perrondächer dem Bahnhofneubau weichen, und der DVZO hat sich bereit erklärt, diese geschichtsträchtigen Dächer zu ret-



ten. Sie wurden in Bäretswil zwischengelagert, und es wird abgeklärt, was mit ihnen passieren soll. Die dadurch entstandene Lagersituation auf dem Bahnhofplatz von Bäretswil ist alles andere als befriedigend, aber die Schnelligkeit, mit der die Rettungsaktion durchgeführt werden musste, liessen keine andere Möglichkeit zu.

Beim DVZO lagern zur Zeit viele historisch sehr wertvolle Bahnebenbauten ein. Wir wollen in den nächsten Jahren diese wunderbaren Objekte aufarbeiten und wieder in den Bahnbetrieb integrieren; mit dem Bahndienstmagazin von Wolhusen bereichern wir unser Bahnensemble um eine weitere Rarität

Ausblick

Im vergangenen Jahr konnte ich mir einen Überblick verschaffen über die Arbeiten, die an unserer Strecke turnusgemäss anfallen. Es kommen noch vielerlei unvorhergesehene Begebenheiten dazu, die weiteren Aufwand auslösen. Zumal sind viele gute Ideen in Projekten vorhanden, mit deren Realisierung man ganze Regimenter beschäftigen könnte. Im Ressort Infrastruktur hat es vielfältigste Arbeit, die erledigt werden will. Ich und mein Stellvertreter Lukas Trüb freuen uns auf viele motivierte Vereinsmitglieder, die jeweils samstags mit uns arbeiten wollen, damit unsere Strecke 365 Tage im Jahr fahrbar ist, und damit wir viele interessante, historische Projekte realisieren können.

Daniel Rutschmann, Leiter Infrastruktur DVZO

Finanzen

Kommentar

Nach wie vor haben wir viele Investitionen anstehend oder bereits in Ausführung. Unsere Barmittel sind um rund CHF 130 000.– geschrumpft. Wir laufen langsam Gefahr den englischen Landadel zu kopieren. Es ist zwar viel Vermögen vorhanden, allerdings fehlt das Bargeld um zu leben, beziehungsweise um diese Investitionen auch zu pflegen.

Der Fokus muss somit die nächsten Jahre zwingend auf der Mittelbeschaffung liegen und wünschbare Investitionen müssen zu Gunsten notwendiger zurückgestellt werden.

Ein Unterfangen welches mit dem (obligatorischen) Verweis auf die Finanzkrise nicht ganz einfach ist. Allerdings glaube ich an die Idee des Vereins wie auch an die Mitglieder, die den Verein immer wieder mit äusserst grosszügigen Spenden versorgen. An dieser Stelle allen Gönnern und Spendern ein herzliches Dankeschön.

Den nichtfinanziellen Spendern danke ich an dieser Stelle ebenso fest. Das eine geht ohne das andere nicht und die vielen, vielen Arbeitsstunden die freiwillig und unentgeltlich in die Vereinsarbeit investiert werden, stellen die Basis des Vereinslebens dar. Sorgen wir zusammen dafür, dass wir auch immer genügend Kohle haben um durch den Fahrplan zu kommen.

Stephan Berndt

Anhang zur Jahresrechnung

	2008	Vorjahr 2007
Eigentumsbeschränkungen für eigene Verpflichtungen		
– Liegenschaft Bahnhof Bärethwil, Gemeinde Bärethwil, GB 2384, Kat. 7735		
– Grundpfandverschreibung Maximalhypothek im 1. Rang nominal CHF 290 000, davon beansprucht	212 320.00	223 490.00
Brandversicherungswerte Sachanlagen		
– Rollmaterial, Einrichtungen und Mobilien	850 000.00	850 000.00
– Liegenschaft Bahnhof Bärethwil	60 000.00	60 000.00
– Liegenschaft Barrierenposten Neuthal	40 000.00	40 000.00

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

Finanzen

Betriebsrechnung	2008	Vorjahr 2007
Fahrbetrieb		
Billettverkauf	124 366.25	134 176.00
Extra-/Sonderfahrten	185 214.10	154 048.90
	309 580.35 100%	288 224.90 100%
Lokführerleistung SBB/Trassegebühren	-42 132.75	-58 612.55
Fahrzeugmiete	-7 400.20	-10 272.10
Betriebsstoffe (Kohle/Wasser/etc.)	-36 377.36	-31 474.35
Nettoerlös Fahrbetrieb	223 670.04 72.25%	187 865.90 65.18%
Buffetwagen		
Erlös	43 604.00 100%	53 345.65 100%
– Wareneinkauf	-16 702.30	-27 832.75
Nettoerlös Buffetwagen	26 901.70 61.70%	25 512.90 47.83%
Verkaufsstand		
Erlös	11 075.30 100%	13 708.65 100%
– Wareneinkauf	-4 691.50	-6 449.90
Nettoerlös Verkaufsstand	6 383.80 52.95%	7 258.75 52.95%
Diverser Erlös		
Wirtschaftsbetrieb Bauma	3 252.80	0.00
Werbeeinnahmen/Sponsoring	1 972.55	2 628.30
Diverser Erlös	5 225.35	2 628.30
Total Erlös	262 180.89	223 265.85
Betriebsaufwand		
Personalkosten		
Ausbildung	7 534.10	15 455.00
Übriger Personalaufwand	8 271.35	7 000.00
	15 805.45	22 455.00
Raummiete		
Remise Bauma	4 617.00	7 466.30
Remise Uster	29 616.00	16 940.00
Remise Wald	3 135.00	3 420.00
	37 368.00	27 826.30
Kapitalaufwand/-ertrag		
Zins-/Wertschriftenertrag	-1 838.15	-1 394.05
	-1 838.15	-1 394.05
Unterhalt allgemein		
Überfuhr und Transporte	0.00	0.00
Revision/Jahreskontrolle SBB	2 404.50	1 061.60
Entsorgung	860.80	590.75
	3 265.30	1 652.35
Streckenunterhalt		
Strecke	25 548.10	6 854.25
Barrierenhäuschen Neuthal	0.00	0.00
	25 548.10	6 854.25
Werkstattunterhalt		
Infrastrukturkosten Bauma	16 173.70	9 343.15
Infrastrukturkosten Uster	36 875.06	31 977.35
	53 048.76	41 320.50
Rollmaterialunterhalt		
Lokomotiven und Wagen	35 035.28	18 379.00
	35 035.28	18 379.00
Abschreibungen		
Abschreibungen	186 201.00	205 100.00
	186 201.00	205 100.00

Finanzen

	2008	Vorjahr 2007
Sachversicherungen		
Sachversicherungen	20 342.60	14 948.05
	20 342.60	14 948.05
Diverse Unkosten		
Allgemeine Verwaltungsspesen	30 558.86	27 555.64
Gebühren/Einträge	5 715.55	8 356.05
Generalversammlung	4 824.21	4 901.40
Beiträge an Dritte	190.00	190.00
	41 288.62	41 003.09
Werbe- und Repräsentationskosten		
Werbeaufwand	12 053.55	10 233.78
Dampfexpress	24 982.30	22 954.80
	37 035.85	33 188.58
Übriger Betriebsaufwand		
Übriger Betriebsaufwand	18 471.35	9 393.95
	18 471.35	9 393.95
Ausserordentlicher/Periodenfremder Erfolg		
a. o./periodenfremder Aufwand	19 051.90	0.00
a. o./periodenfremder Ertrag	-75 200.00	-92 102.00
	-56 148.10	-92 102.00
Total Betriebsaufwand	-415 424.06	-328 625.02
Ordentliches Betriebsergebnis	-153 243.17	-105 359.17
Liegenschaften		
Station Bäretswil		
Mieteinnahmen	18 750.00	21 000.00
Mietaufwand	0.00	0.00
Unterhalt	-4 779.95	-1 199.15
	13 970.05	19 800.85
Baurechte/Pachten		
Baurechtzins Station Neuthal	14 980.35	14 680.35
Pachtzinsen Land	5 835.95	6 610.00
	20 816.30	21 290.35
Liegenschaftenerfolg	26 652.25	41 091.20
Betriebserfolg vor Steuern	-126 590.92	-64 267.97
Steuern	578.85	2 538.45
Betriebserfolg nach Steuern	-126 012.07	-61 729.52
Vereinsrechnung		
Mitgliederbeiträge/Spenden		
Mitgliederbeiträge	36 223.50	37 664.55
Spenden/freiwillige Beiträge	65 708.55	5 517.85
	101 932.05	43 182.40
Eisenbahn-Amateur		
Abonnements-Zahlungen	9 144.35	9 315.15
- Aufwendungen EA	-10 131.95	-10 541.50
	-987.60	-1 226.35
Vereinsaktivitäten		
Vereinsausflug	0.00	0.00
- Aufwendungen Vereinsausflug	0.00	0.00
Total Vereinsaktivitäten	0.00	0.00
Vereinserfolg	100 944.45	41 956.05
Gesamterfolg	-16 933.52	-19 773.47

Finanzen

Bilanz	31. 12. 2008	Vorjahr 31. 12. 2007
Aktiven		
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	234 205.09	364 933.36
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6 064.00	8 496.55
Verrechnungssteuer-Guthaben	1 403.55	1 216.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	0.00	0.00
Warenlager	26 145.75	24 719.00
Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe	600.00	600.00
	268 418.39	399 964.91
Anlagevermögen		
Immobilien		
Bahnhof Bäretswil	52 763.65	57 363.65
Baurechtsland Neuthal	1.00	1.00
	52 764.65	57 364.65
Strecke		
Strecke Bauma – Bäretswil	53 350.85	66 750.85
Streckensignale	12 799.25	15 149.25
Barrierenanlage Neuthal	2 100.00	2 700.00
Bahnwärterhaus Neuthal	679.50	879.50
Wasserkran Hinwil	1.00	1.00
Wasserkran Bauma	1.00	1.00
Weiche 13 Station Bauma	3 800.00	4 800.00
Weissenbachbrücke	869 755.40	939 495.00
	942 487.00	1 029 776.60
Rollmaterial		
Loks	226 363.75	121 827.35
Wagen	152 278.07	187 142.42
Baufahrzeuge	34 990.83	18 991.83
	413 632.65	327 961.60
Infrastruktur		
Bau	1.00	1.00
Buffetwagen	18 469.92	23 269.92
	18 470.92	23 270.92
Werkstätte		
Werkgeleise Bauma	1.00	1.00
Ersatzteile	300.00	400.00
Einbauten Lokremise Uster	5 516.00	7 016.00
Werkstatteinrichtung	11 077.50	13 877.50
	16 894.50	21 294.50
Übriges Anlagevermögen		
Drehscheibe Winterthur	1 500.00	1 900.00
Betriebsmobiliar	342.86	542.86
Beteiligung Hist. MThB	500.00	500.00
Diverses	9918.00	7 230.00
	12 260.86	10 172.86
Angefangene Arbeiten		
Einbauten Remise Bauma	97 344.35	105 844.35
Wageneinstellhalle Bauma	20 122.70	16 724.45
Lokomotiven	426 112.55	430 647.10
Wagen	43 213.85	1 321.00
	586 793.45	554 536.90
Immaterielles Anlagevermögen		
Konzession	192.00	292.00
	192.00	292.00
Total Anlagevermögen	2 043 496.03	2 024 670.03
Bilanzsumme	2 311 914.42	2 424 634.94

Finanzen

Bilanz	31.12.2008	Vorjahr 31.12.2007
Passiven		
Fremdkapital		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Forderungen	23 087.95	51 462.95
Beiträge/Spenden Weissenbachbrücke	836 943.77	912 143.77
Sonstige Spenden/Rückstellungen	534 573.75	504 573.75
Darlehensschuld	257 120.00	274 690.00
Erneuerungsfonds Barriere Bussenthal	31 819.40	31 819.40
Erneuerungsfonds Liegenschaften	0.00	00.00
Erneuerungsfonds Strecke	15 350.00	5 000.00
Erneuerungsfonds Weissenbachbrücke	90 008.00	105 000.00
Erneuerungsfonds allgemein	0.00	00.00
	1 788 902.87	1 884 689.87
Eigenkapital		
Vereinsvermögen	539 945.07	559 718.54
Reinverlust/-gewinn	-16 933.52	-19 773.47
	523 011.55	539 945.07
Bilanzsumme	2 311 914.42	2 424 634.94
Budget 2009 in CHF		
Ertrag	Aufwand	Ertrag
Extrazüge		190 000.00
Billetverkauf		130 000.00
Warenverkauf Buffetwagen		25 000.00
Warenverkauf Verkaufsstand		10 000.00
Mitgliederbeiträge		34 000.00
Mieterträge		34 750.00
Inserate		12 000.00
sonstiger Ertrag		105 200.00
Total Ertrag 2006		540 950.00
Aufwand		
Rohmaterial- und Warenaufwand		
Betriebsstoffe, Kohle	43 600.00	
Abbruchwagen/URE Wagen	6 500.00	
URE Triebfahrzeuge	10 000.00	
Material/Verbrauchsstoffe Bauma	8 000.00	
Material/Verbrauchsstoffe Uster	16 500.00	
Total	84 600.00	
Personalaufwand		
Übriger Personalaufwand	3 500.00	
Aus- und Weiterbildung	15 000.00	
Arbeitsleistung Dritter	7 000.00	
Spesen Vorstand/RL	4 000.00	
Total	29 500.00	
Versicherungen		
Versicherungen	17 000.00	
Total	17 000.00	

Finanzen

Budget	31.12.2008	Vorjahr 31.12.2007
Abgaben und Gebühren		
Trassegebühren, Verkehrsabgaben	9 000.00	
BAV Netzzugang	16 000.00	
Infrastrukturanschluss	40 000.00	
Unvorhergesehenes, Entsorgung, Betrieb	29 200.00	
Total	94 200.00	
PR und Werbung		
Inserate, Flyer, etc.	12 000.00	
Medienarbeit (Pressestelle)	2 500.00	
Dampfbahnexpress/DVZO Magazin	18 000.00	
Jahresbericht/GV	6 000.00	
Total	38 500.00	
Infrastruktur Aufwand		
Wareneinkauf Buffetwagen, Dampfplädli	21 000.00	
Betrieb und Unterhalt der Strecke	27 000.00	
Total	48 000.00	
Sonstige Aufwendungen		
Mieten	32 830.00	
Administration	22 000.00	
Abschreibungen	160 000.00	
Total	214 830.00	
Total Aufwand/Ertrag	526 630.00	540 950.00
Voraussichtlicher Erfolg		14 320.00

EA ist selbsttragend und darum nicht berücksichtigt!