

Protokoll der Generalversammlung des Vereinsjahrs 2017

Validiert durch den Vorstand an der Vorstandssitzung 15.05.2018

Datum: Mittwoch, 4. April 2018, 20.15 Uhr - 22.15 Uhr
Ort: Remise I, Uster

- Geschäfte:**
- Begrüssung
 - Nekrolog
 - 1. Wahl der Stimmzähler
 - 2. Abnahme des Protokolls der ordentlichen Generalversammlung vom 27. März 2016
 - 3. Abnahme der Jahresberichte 2017
 - 4. Abnahme der Jahresrechnung 2017
 - 5. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2018
 - 6. Zukunft DVZO-Strecke Bauma-Bäretswil in Kooperation mit Sursee-Triengen-Bahn AG
 - 7. Ehrungen
 - 8. Aktuelle Informationen
 - Sendetermin Eisenbahn-Romantik Folge 931
 - Informationen zum Projekt «Depotareal Bauma 2020»
 - Mitteilung von Monika Bieri zum Aktuariat

Begrüssung



Hugo Wenger begrüsst die Mitglieder. Er stellt fest, dass die Einladung zur diesjährigen Generalversammlung rechtzeitig versandt wurde.

Die Teilnehmenden haben sich zur Feststellung der Präsenz in eine Präsenzliste eingetragen. An der Generalversammlung des Vereinsjahres 2017 nehmen 99 stimmberechtigte Mitglieder (Aktive und Passive), 0 Gönner, 3 Kollektivmitglied und zwei Gäste teil. Einer der Gäste ist Matthias Emmenegger, Geschäftsleiter der Sursee-Triengen-Bahn AG, der für das Traktandum 6 angereist ist.

Für die Teilnahme entschuldigt haben sich:

APPENZELLER Margrith, Hinwil; BÄRTSCH Reto, Niederglatt; BILLETER Heinrich, Zürich; DODSON Michael, Oberrieden; FINK-ALDER Vreni, Winterthur; GEBHARDT Rolly, Stäfa; GEIER Rolf, Winterthur; GRAF-LITSCHER Edith, Frauenfeld; GRAU Albert, Wetzikon; HESS Peter, Rüti ZH; KEMPF Johann-Heinrich, Herisau; KLEMENT Heike, Schwerzenbach; LERJEN Markus, Dättwil; MEIER Hans Rudolf, Fehraltorf; NUFER Cornelia, Bäretswil; OETTLI Ulrich, Niederrohrdorf; RACHDI Samuel, Winterthur; RAMSAUER Adrian, Winterthur; RICKENBACHER Markus, Berg TG; SCHMIDHAUSER Hans, Zürich; SCHNEIDER Hansueli, Uster; SCHNEIDER Regula, Uster; SCHORI Hans, Tamins; SPÖRRI Edith, Turbenthal; STAHEL Max, Erlenbach; VOGEL Hans Heiner, Tuttwil; ZUMSTEG Wolfgang, Winterthur

Nekrolog

Im 2017 sind folgende Vereinsmitglieder verstorben:

- › **ARNOLD Peter**, Bauma
- › **ANDEREGG John**, Rikon
- › **HULLIGER Eddy**, Wetzikon
- › **GEIER Verena**, Winterthur
- › **LIENHARD Fritz**, Winterthur
- › **WOLFENBERGER Peter**, Winterthur

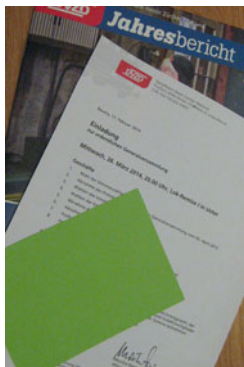


Seit 01.01.2018 wurden uns folgende Todesfälle gemeldet:

- › **DOMEISEN Kurt**, Rüti ZH
- › **KOECHLIN Hartmut**, Basel
- › **SCHLEINIKOFER Kurt**, Wetzikon
- › **WOLFENBERGER Erwin**, Hinwil
- › **WYRSCH Karl**, Stans

Die Anwesenden stehen auf und gedenken der Verstorbenen schweigend.

1. Wahl der Stimmenzähler



Als Stimmenzähler melden sich:

- › Urs Schaffer, Zürich
- › Jürg D. Lüthard, Winterthur

Beide werden von der Generalversammlung einstimmig als Stimmenzähler gewählt.

2. Abnahme des Protokolls



Ordentliche Generalversammlung vom 29. März 2017

Das Protokoll der ordentlichen Generalversammlung vom 29. März 2017 wird ohne Gegenstimme (99:0) genehmigt.

3. Abnahme der Jahresberichte 2017



Alle Berichte der einzelnen Bereiche sind im DVZO Jahresbericht 2017 publiziert, welcher zusammen mit der Einladung zur Generalversammlung verschickt wurde. Sie können auch auf der Homepage des DVZO unter www.dvzo.ch/verein/organisation/generalversammlung heruntergeladen werden.

Die Berichte werden einzeln zur Abnahme vorgelegt, vor der Abstimmung besteht die Möglichkeit, durch das verantwortliche Vorstandsmitglied Fragen klären zu lassen.

Jürg Hauswirth führt die Abnahme für den Bericht des Präsidenten durch:

- › Bericht des Präsidenten:
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)

Hugo Wenger führt die Abnahme der weiteren Berichte durch:

- › Bericht Administration:
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)
- › Bericht Betrieb:
Frage: Warum wurden die Barrierenwärter im Posten Neuthal für die Dauer der Inszenierung «Spinnen im Neuthal» im August / September 2017 nicht eingestellt wie es beim Lokpersonal und dem Fahrdienstleiter in Bäretswil der Fall war?
Jürg Hauswirth: Es wurden diejenigen Aufgaben entlohnt, bei denen die Personen mit einer kleinen Rolle ins Spiel involviert waren und nicht beliebig ausgetauscht werden könnten. Beim Barrierenwärter im Neuthal war das im Unterschied zum Fahrdienstleiter in Bäretswil nicht der Fall, für den dreistündigen Einsatz konnte beliebig Personen aus dem Ressort eingesetzt werden.
Der Jahresbericht Betrieb wird einstimmig angenommen (98:0)
- › Bericht Infrastruktur :
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)
- › Betrieb Technik Rollmaterial:
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)
- › Bericht Liegenschaften:
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)
- › Betrieb Koordination historische Projekte:
einstimmig angenommen (98:0, keine Fragen)

4. Abnahme der Jahresrechnung 2017



Andreas Hurt erläutert die Jahresrechnung des Vereinsjahres 2017:

Sie resultiert mit einem Verlust von 27'000 CHF. Die meisten Kosten fallen im Unterhalt an, diese werden mit den Jahren zunehmen, da die Substanz (Rollmaterial und Infrastruktur) altert.

Er freut sich, die Generalversammlung darüber zu informieren, dass anfangs Jahr die Rechnung der historischen Bahnhofshalle hat abgeschlossen werden können und der Baukredit Ende Februar 2018 zurückbezahlt wurde.

Frage: Beahlt der Verein Triebwagen 5 Mietzinsen für ihren Aufenthalt im Depot Wald?

Andreas Hurt: Der DVZO bezahlt für das Depot Wald jährlich einen Baurechtzins von 9922 CHF. Die Mieteinnahmen in Wald betragen jährlich 5'416 CHF. In der publizierten Jahresrechnung wurde der Nettoaufwand ausgewiesen (Aufwände von Baurechtzins und Unterhalt abzüglich der Einnahmen aus der Untermiete).

Bericht und Antrag der Revisoren an die Generalversammlung des DVZO

Heike Klement und Peter Klaesi haben die Jahresrechnung am 28. März 2018 geprüft. Sie stellen fest, dass die Buchführung korrekt geführt wurde. Die Revisoren empfehlen die Jahresrechnung abzunehmen und dem Vorstand die Décharge zu erteilen.

Die Jahresrechnung des Vereinsjahrs 2017 wird von der Generalversammlung ohne Gegenstimmen angenommen und dem Vorstand die Décharge erteilt einstimmig angenommen (99:0, keine Fragen).

5. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2018



Gemäss Art. 17 der per 15.12.2010 revidierten Statuten hat die Generalversammlung die Mitgliederbeiträge für das Folgejahr festzulegen.

Der Vorstand empfiehlt, die aktuellen Mitgliederbeiträge beizubehalten.

Für das Vereinsjahr 2019 werden die Mitgliederbeiträge wie folgt durch die Generalversammlung einstimmig (99 Ja, 0 Nein, 0 Enthaltungen) festgelegt:

Aktivmitglieder:	CHF 60 / Jahr
Passivmitglieder:	CHF 60 / Jahr
Gönner:	ab CHF 50 / Jahr
Kollektivmitglieder:	CHF 150 / Jahr

6. Zukunft DVZO-Strecke Bauma–Bäretswil in Kooperation mit der Sursee–Triengen-Bahn AG

Christian Schlatter führt der Generalversammlung die Umstände dieses Geschäftes dar (dieselben Information, wie anlässlich der beiden Informationsveranstaltungen vom Dienstag, 13. März 2018 in Uster und Bauma):

Ursprung und Geschichte:

- › Die SBB will die abgeltungsberechtigte Strecke Hinwil – Bäretswil abgeben
- › Der DVZO will diese Strecke weiterhin zur Verfügung haben.
- › Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will keinen neuen abgeltungsberechtigten Infrastrukturbetreiber
- › Eine durchgehende Konzession zwischen Hinwil und Bauma ermöglicht Abgeltungen aus dem Bahninfrastrukturfonds
→ Es wurden zahlreiche Gespräche mit dem BAV und der ST durchgeführt

Die Sursee–Triengen-Bahn AG (ST)

Matthias Emmenegger stellt sich vor: Er ist der Leiter Infrastruktur und übernimmt per 1.7.2018 die Geschäftsführung der ST. Die ST ist schweizweit die drittkleinste Infrastrukturbetreiberin, sie besitzt 9 km eigene Strecke mit zum DVZO vergleichbaren Merkmalen: Kein Personenverkehr, Dampfbetrieb an 5 öffentlichen Fahrsonntagen pro Jahr, etwas Cargoverkehr und keine Fahrleitung. Das Bundesamt für Verkehr ist auf die ST zugegangen mit dem Vorschlag, die Strecke Bäretswil-Hinwil zu übernehmen. Die ST beschäftigt 4 Personen, die insgesamt 200 Stellenprozent leisten (2 x 80 % + 2 x 20 %)



Es ist eine Aktiengesellschaft, das Aktionariat ist wie folgt aufgeteilt:

Kanton Luzern (45 %), Anliegergemeinden (45 %) und Private (rund 10 %)

Die ST wurde 1912 gegründet.

Das vorgesehene Modell der Pacht

- › Die Strecke Hinwil (exkl.) – Bäretswil (exkl.) geht direkt vom Eigentum der SBB Infrastruktur ins Eigentum der ST über
- › Die Strecke Bäretswil (inkl.) – Bauma (exkl.) verbleibt im Eigentum des DVZO und geht in Pacht an die ST
- › Die Pacht ist für Eisenbahnstrecken nichts neues und wurde bereits früher an verschiedenen Orten praktiziert

Details

- › Die gesamten Depotalanlagen Bauma sowie das Areal um die Bahnhofhalle verbleiben beim DVZO
- › Die gesamten Liegenschaften verbleiben beim DVZO. Die ST betreibt nur die bahnbetrieblich relevanten Teile (Ingenieurbauwerke, Gleise, Sicherungsanlagen, Fahrleitungsanlagen)
- › Die Strecke wird an Fahrtagen weiterhin durch DVZO-Personal betrieben
→ dem BAV und der ST sehr wichtig
- › Der DVZO befährt die gesamte Strecke wie bis anhin im freien Netzzugang und bezahlt neu an den Unterhalt mit Trassegebühren, die bisher intern nicht verrechnet wurden.

Gewährleistung der historischen Korrektheit

- › Detailliertes Inventar unter der Leitung von Daniel Rutschmann gemeinsam mit Fabian Sollberger (Projektleiter Stellwerk Bäretswil) und Florian Vogel (Projektleiter Depot Bauma 2020) erstellt
- › Die ST hat nicht primär Interesse an der historischen Korrektheit und bezahlt das betrieblich notwendige
→ Der DVZO übernimmt Mehrkosten und kann entscheiden, was er sich leistet und was nicht (Ähnlichkeit Dampferfreunde Vierwaldstättersee)

Vorgesehene Eckpunkte zum Pachtvertrag

- › Das heute vorhandene Aussehen der Strecke ist zu erhalten.
- › Es werden keinerlei Entschädigungen wie bspw. Pachtzinsen bezahlt.
- › Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen mit einer Mindestlaufzeit von 10 Jahren. Ausstiegsmöglichkeiten sind für beide vorhanden.

- › Der DVZO wird der ST zu marktüblichen Preisen Leistungen anbieten (bspw. Triebfahrzeuge)
- › Für Leistungen, die DVZO-Vereinsmitglieder für die ST erbringen, fliessen Mittel der Vereinskasse des DVZO zu.

Vorteile DVZO

- › Der DVZO kann sich auf das Kerngeschäft konzentrieren
- › Die Strecke wird weiterhin professionell gewartet
→ dies ist notwendig um die Zukunft sicherzustellen und die Abhängigkeit von Einzelpersonen zu verringern
- › Der DVZO kriegt finanzielle und personelle Ressourcen frei für andere Projekte und kann mit der Vermietung von Mitteln Geld generieren
→ Grössenordnung von 150'000 CHF pro Jahr plus die hohen Einzelbeträge von Spezialsponsoring
- › Es besteht immer eine Möglichkeit aus dem Vertrag auszusteigen und der DVZO bleibt Eigentümer aller Anlagen zwischen Bauma und Bäretswil

Nachteile für den DVZO

- › Kleiner Verlust von Autonomie
→ bei den wichtigen Fragen besteht jedoch weiterhin eine Mitsprachemöglichkeit
- › Verlust des Status als Infrastrukturbetreiber
→ ist aber jederzeit wieder zu erlangen
→ im Bereich der Pflichten entfällt dafür die Sicherheitsgenehmigung (SiGe)

Vorteile für ST

- › Vergrösserung des Streckennetzes
- › die Unternehmung kann vergrössert werden
- › das Unternehmen kann Vollzeitstellen anbieten
- › Ausnützung vorhandener Infrastrukturunterhaltungsmittel
- › Abstützung auf zweites Standbein

Zeitplan

- › Ausarbeitung Pachtvertrag bis Mitte 2018
- › Übergabe der Strecke zwischen 1.9.2018 und 1.1.2019
(der Betrieb 2018 wird so oder so noch nach altem Regime geführt)

Konsequenzen bei einer Ablehnung

- › Der heutige Zustand zwischen Bäretswil (inkl.) und Bauma (exkl.) verbleibt.
- › Zwischen Bäretswil (exkl.) und Hinwil (inkl.) wird die ST dennoch Streckeneigentümerin
- › Der DVZO kann voraussichtlich das Projekt «Bauma 2020» nicht oder nur verzögert umsetzen, weil die Mittel für den Unterhalt der Strecke gebraucht werden
- › Der langfristige Erhalt der Strecke wird aus Ressourcengründen zunehmend anspruchsvoller.

Christian Schlatter bedankt sich für die Aufmerksamkeit.

Es wird die Möglichkeit für Fragen und Diskussion geboten.

Fragen aus der Generalversammlung

Was wäre, wenn ST den Vorschlag des BAV zur Übernahme der Strecke Hinwil-Bäretswil abgelehnt hätte?

Emmenegger: Wenn ST abgelehnt hätte, hätte das BAV sich weiter nach einer Organisation umgeschaut, die an dieser Strecke interessiert wäre. Die Infrastrukturkonzession der ST wird vom Bund finanziert, die Infrastruktur der ST wird um 6 km erweitert (Hinwil - Bäretswil), wenn dank der Pacht der DVZO-Strecke noch weitere 6 km von Bäretswil nach Bauma hinzugefügt werden, verfügt die ST über mehr abgeltungsberechtigte Kilometer.

Schlatter erläutert die Finanzierung der Infrastrukturbetreibenden.

Kann die ST auch für den Streckenabschnitt von Bäretswil nach Bauma auf den BIF-Fonds zurückgreifen, auch wenn der Güterverkehr nur bis Bäretswil-Tobel geführt wird?

Emmenegger: Die Strecke von Hinwil nach Bauma gilt als ein Streckenabschnitt, egal bis wohin der Güterverkehr effektiv geführt wird.

Was wäre, wenn kein Güterverkehr mehr wäre?

Schlatter: Dieser Fall ist eher unwahrscheinlich, denn im Kt. ZH ist der Transport von Materialaushub sehr streng geregelt. Es könnte eher der Fall sein, dass künftig Güterverkehr übers Tösstal geleitet wird und so allenfalls von Bauma nach Bäretswil geführt würde.

Wie hoch ist der Pachtzins für den DVZO-Streckenabschnitt?

Schlatter: Es wird kein Pachtzins erhoben, falls juristisch notwendig würde 1 CHF jährlich als Pachtzins vereinbart.

Wie hoch belaufen sich die Trasseengebühren?

Schlatter: Der DVZO bezahlt auch jetzt Trasseengebühren für die Nutzung des Streckenabschnittes von Bäretswil nach Hinwil. Künftig wird mit jährlichen Trasseengebühren von ca. 1'000 CHF zu rechnen sein. Die Trasseengebühren sind schweizweit vom Bundesamt für Verkehr einheitlich geregelt.

Wie und vom wem wird der Unterhalt der Strecke konkret durchgeführt?

Emmenegger: Unterhalt der Strecke wird durch ST durchgeführt. Die Organisation des Unterhaltes ist noch nicht in alle Details ausgearbeitet.

Schlatter: Die ST muss ihren Streckenabschnitt von Hinwil nach Bäretswil so oder so unterhalten, diese Arbeiten können im selben Aufwisch bis Bauma weitergeführt werden. Dem DVZO und der ST ist bewusst, dass den Mitgliedern des DVZO eine Möglichkeit geboten werden soll, sich weiterhin mit der Strecke identifizieren zu können. Ein Modell dafür wäre, dass Aktivmitglieder des DVZO mit Mitarbeit am Unterhalt der Strecke finanzielle Mittel für die Vereinskasse generieren können, die für andere Projekte (z.B. Revisionen von Rollmaterial) eingesetzt werden können.

Wie werden grössere Schäden abgesichert und behoben?

Schlatter: Die Strecke hat eine Konzession des BAV und muss betriebsbereit gehalten werden. Wie bisher werden die Zeitressourcen eine wichtige Rolle spielen: Wer Zeit hat, kann sich der Schadenbehebung widmen. Unwetterschäden sind nicht versicherbar. Das BAV hat Interesse am Betrieb der Strecke und wird auch entsprechend Hand bieten.

Emmenegger: Der BIF-Fonds enthält reservierte Mittel für solche Fälle.

Wie wird der Wissenstransfer gesichert?

Schlatter: Das Wissen des DVZO soll erhalten bleiben, die Zusammenarbeit wird vertraglich geregelt. Ein Modell sieht vor, dass die leitenden DVZO-Mitglieder des Ressorts

Infrastruktur der ST während drei Jahren zur Verfügung stehen werden. Auch die ST wird für bestimmte Arbeiten Fachleute herbeiziehen, diese können auch aus der Reihe des DVZO stammen.

Sind nach der Medienmitteilung Rückmeldungen aus der Bevölkerung eingegangen?

Schlatter: Es sind zwei Verständigungsfragen gestellt worden, die Medienmitteilung hat kaum Reaktionen ausgelöst.

Inwiefern können Anrainergemeinden, Denkmalpflege etc. in der Sache mitreden?

Schlatter: Eisenbahninfrastrukturen gehören dem Bund. Mit FABI hat der Bund bezüglich Unterhalt von Bahninfrastruktur alles übernommen. Im Extremfall hätte der Bund die Möglichkeit, den DVZO (oder irgend eine Infrastruktur betreibende Organisation) zu enteignen. Jegliche Gesuche müssen als PGV beim BAV eingereicht werden, Kantone und Gemeinden werden angehört.

Ist es notwendig, dass die beiden Streckenabschnitte gleichzeitig an die ST übergeben werden (Hinwil-Bäretswil im Eigentum, Bäretswil-Bauma in Pacht)?

Emmenegger + Schlatter: Ja, zuwarten geht nicht, denn das BAV nimmt sich jetzt der Neuorganisation an, kommt der DVZO zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Wunsch, seine Infrastruktur der ST in Pacht abzutreten, wirft dies Fragen auf. Es wäre dann auch nicht sicher, dass der Streckenabschnitt Bäretswil-Bauma abgeltungsberechtigt würde. Ausserdem ist das BAV auf die ST und den DVZO zugegangen und unterstützt dieses Vorhaben sehr.

Wie gross ist das Aktientkapital der Sursee-Triengen-Bahn AG?

Emmenegger: 900'000 CHF

Schlatter erläutert das finanztechnische Konstrukt des BAV: Gelder werden als bedingt rückzahlbares Darlehen abgegeben, im schlimmsten Fall kann das BAV die entsprechende Strecke zurückkaufen.

Was ist im Fall, dass die ST AG Konkurs geht?

Schlatter: Dieses Szenario wird in der Exit-Strategie des Pachtvertrages zwischen DVZO und ST AG geregelt. Die Vereinsleitung des DVZO bemüht sich zudem darum, aus dem Kulturpromill des BIF Gelder zu erhalten, um daraus z.B. historische Lösungen und den Museumsbahnbetrieb zu finanzieren.

Kann die Generalversammlung des DVZO das Vertragswerk abnehmen?

Schlatter: Ein solch umfangreiches und komplexes Werk kann nicht im Plenum mit rund 100 Personen diskutiert und ausgearbeitet werden. Die Verhandlungen werden in einem kleinen Kreis zusammengesetzt aus je einem Vertreter des DVZO, der ST und des BAV geführt und in die Gremien der einzelnen Vertragspartner zurückgespielen. Der Pachtvertrag ist kündbar. Es stellt sich die Frage, ob die Generalversammlung dem Vorstand die Ausarbeitung dieses Vertrages zutraut. Das letzte Wort in dieser Sache liegt beim BAV. Dieses ist auch über den an der aktuellen Generalversammlung vorgelegten Antrag informiert. Bei der Abstimmung handelt es sich im Grundsatz um eine Konsultativabstimmung.

Kann der DVZO tatsächlich jährlich rund 150'000 CHF einsparen?

Schlatter: Wenn der DVZO die Infrastruktur nicht selber unterhalten muss, bleibt Geld in der Vereinskasse, das für andere Zwecke eingesetzt werden kann. Zudem können der ST Dienstleistungen in Form von Rollmaterial aber auch Manpower verrechnet werden. Das BAV hat diese Kooperation aufgegleist, weil es daran interessiert ist, dass der DVZO weiterhin zwischen Bauma und Hinwil fahren kann.

Hurt: Er hat 2010 die Aufgabe des Finanzchefs beim DVZO übernommen. Er konnte beobachten, wie die Kosten des Unterhalts der Infrastruktur kontinuierlich zunahmen und mittlerweile die Buchhaltung jährlich mit rund 100'000 - 150'000 CHF belasten. Der DVZO ist so oder so gezwungen, Einnahmequellen zu suchen. Auch mit der vorgeschlagenen Lösung müssen weiterhin Investitionen in die historischen Komponenten getätigt werden, jedoch nicht mehr in dem Umfang, wie es bisher der Fall ist. Mit den Vereinsmitteln werden in Zukunft andere notwendige Investitionen getätigt werden können, die heute in der Priorität zurückgestuft werden müssen, der Handlungsspielraum des Vereins wird sich vergrössern.

Klärung: *Der DVZO bleibt ein konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), er gibt mit der Pacht lediglich den Status als Infrastrukturbetreiber (ISB) ab.*

Es wird darüber diskutiert, ob über die beiden Elemente des Antrages (Grundsatzentscheid und Vollmacht an den Vorstand) gemeinsam oder getrennt abgestimmt werden sollen.

Kurt Schrag stellt den Ordnungsantrag, die Diskussion zu beenden und zur Abstimmung überzugehen. Der Antrag wird angenommen (98 ja : 1 nein)

Es kommt zur Abstimmung über den in der Einladung ausgeführte Antrag des Vorstands mit folgendem Wortlaut:

«Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland DVZO ist grundsätzlich bereit, die Strecke Bauma-Bäretswil in Pacht an die Sursee-Triengen-Bahn AG ST abzugeben.

Die Generalversammlung erteilt dem Vorstand die Vollmacht, das dazugehörige Vertragswerk auszuarbeiten.»

Der Antrag wird angenommen (83 ja : 2 nein)

Christian Schlatter dankt der Generalversammlung für das damit ausgedrückte Vertrauen.

8. Ehrungen



25 Jahre Vereinsmitgliedschaft

für die 25-jährige Vereinsmitgliedschaft werden geehrt:

- › OES Oliver, Winterthur
- › VÖGELI Christoph, Uznach
- › DUNKEL Hansruedi, Uster
- › FINK Oskar, Winterthur
- › WIRTH Regula, Geroldswil
- › KREBS André, Wallisellen
- › OBERLI Jacques, Urnäsch
- › OES Othmar, Winterthur
- › WIDMER Bruno Heinrich, Winterthur

Als kleine Aufmerksamkeit erhalten sie einen Gutschein für eine Flasche DVZO-Wein im Buffetwagen sowie zwei Freikarten zum Verschenken. Dies wird den Jubilaren vom Sekretariat zugestellt.

8. Aktuelle Informationen

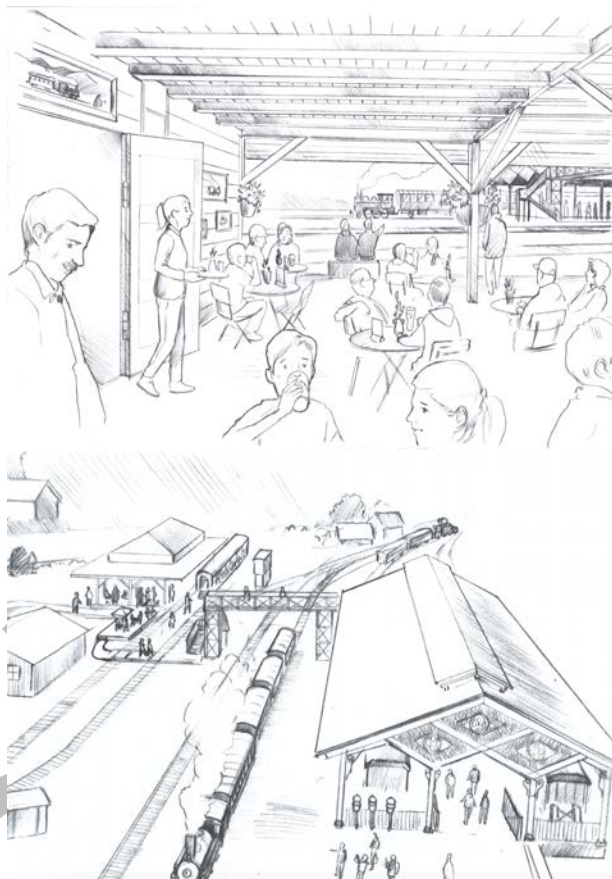
8.1 Sendetermin Eisenbahn-Romantik Folge 931

Der am Fahrzeugtreffen 2017 gedrehte Beitrag zum Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland wird am Samstag, 12.05.2018, um 15:45 Uhr im SWR gesendet.

8.2 Projekt «Depotareal Bauma 2020»

Hugo Wenger leitet zur Präsentation des Projektes «Depotareal Bauma 2020» durch den Projektleiter Florian Vogel über.

Florian Vogel weist in die Vergangenheit: Seit 2014 verfügt das Depot Bauma ausserhalb der Schienen über keinen Zugang mehr. Dieser Missstand hat zur Ausarbeitung des Projektes «Depotareal Bauma 2020» geführt. Im 2017 wurde die Machbarkeitsstudie von F. Preisig AG abgeschlossen. Das Projekt ist nachgewiesenermassen machbar. Ziel ist es, in Bauma Zeugen der Eisenbahngeschichte aufzustellen und erlebbar zu machen.



Illustrationen aus dem Businessplan für das Projekt «Depotareal Bauma 2020»

Die beiden Illustrationen zeigen auf, dass die Kulturgüter nicht nur ausgestellt werden, sondern ein Erlebnisraum geschaffen wird, in welchem diese in ihrer Funktion genutzt werden. Wichtiges Ziel für den Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland ist es, die Bedingungen in Bauma zu verbessern, die zur Pflege und Erhaltung der Kulturgüter benötigt werden. Neben der Sicherstellung vernünftiger Arbeitsbedingungen sollen sich die aktiv Mitarbeitenden DVZO-Mitglieder und die Besuchenden auf gesicherten Wegen begegnen können.

Mitglieder der Begleitkommission des Projektes:



(o.l.n.r.) Florian Vogel, DVZO - Monika Twerenbold, Denkmalpflege Kt. ZH - Bruno Bähler, Verkehrsverein Bauma - Cornel Doswald, Industriepfad Zürcher Oberland & SGTI - Theo Gujer, Projektgruppe Regionale Kulturwege - Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt
 (u.l.n.r.) Daniela Waser, Regionalmanagement «natürli Zürioberland» - Andreas Sudler, Gemeindepräsident Bauma - Andri Bryner, Umweltverbände & Aquaviva - Walter Ledermann, Chronikarchiv Bauma - Hans-Peter Hulliger, Neuthal Industriekultur - Giovanni Menghini, SBB Fachstelle für Denkmalpflege
 Zeitstrahl des Projektes:



*Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und Mitglied der Verkehrskommission:
 «Das Projekt <Depotareal Bauma 2020> birgt ein hohes Potential für den Tagestourismus im Tösstal und ist somit eine grosse Chance für das Zürcher Oberland.»*

Industriekultur gehört ins Zürcher Oberland, gehört nach Bauma. Der DVZO schafft eine Drehscheibe, die Eisenbahn- und Industriegeschichte, Kultur, Natur und Tourismus miteinander verbindet.

8.3. Aktuariat



Monika Bieri amtiert im 10. Jahr als Aktuarin. Zu Beginn ihrer Tätigkeit war sie 60% berufstätig. Seit einigen Jahren ist der Umfang ihres beruflichen Engagements auf 100% angestiegen. Sie wird sich an den im 2019 fälligen Vorstandswahlen nicht zur Wiederwahl in das Amt der Aktuarin zur Verfügung stellen.

Selbstverständlich wird sie dem DVZO weiterhin als aktiv mitarbeitendes Vereinsmitglied erhalten bleiben.

Es ist ihr wichtig, die Generalversammlung frühzeitig über diesen Entscheid zu informieren, damit eine geeignete Nachfolge gefunden und die Übergabe sorgfältig aufgegleist

werden kann.

Termine

Generalversammlung 2018: Mittwoch, 10. April 2019, Lokremise I Uster

Hugo Wenger bedankt sich beim Team Uster für die Einrichtung der Wagenhalle und bei den Anwesenden für die Teilnahme und schliesst um 22:15 Uhr die Generalversammlung.

Für das Protokoll

Monika Bieri, Aktuarin

Hugo Wenger, Präsident

(Bildnachweise Symbolbilder: Monika Bieri (1, 9), Robert Budry (4), Tibert Keller (Begrüssung), Silvan Luley (5), , Gemeinde Bubikon (Nekrolog)