

**Protokoll der ordentlichen Generalversammlung vom Mittwoch, 15. Juni 2005,
20.00 Uhr, in der Mehrzweckhalle Blatt in Tann-Dürnten**

Anwesend sind gemäss Präsenzliste:

- a) Vorstand: Hugo Wenger, Dürnten
Jürg Hauswirth, Bauma
Stephan Berndt, Rüti
Ulrich Sohm, Illnau
Jürgen Rakow, Zürich
Christoph Maag, Zürich
Verena Lutz, Uster
- b) Aktivmitglieder: 69 (inkl. Vorstand)
- c) Gönner und Gäste: 7
- Entschuldigt: 19
- Vorsitz: Hugo Wenger
- Protokoll: Verena Lutz

Traktanden:

- 1) Wahl der Stimmenzähler
- 2) Abnahme des Protokolls der ordentlichen Generalversammlung vom 16. Juni 2004
- 3) Abnahme des Geschäftsberichts 2004
- 4) Abnahme der Jahresrechnung 2004
- 5) Wahlen (Bestätigungswahlen): - Vorstand
- Kontrollstelle
- 6) Ehrungen
- 7) Antrag des Vorstandes (gemäss Beilage)
- 8) Anträge der Mitglieder (bereits vorliegende gemäss Beilage sowie weitere noch eintreffende)
- 9) Vorstellen des Projektes „Wageneinstellhalle Bauma“

Der Präsident, Hugo Wenger, begrüsst die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste und ganz speziell die Vertreterin des Gemeinderates Dürnten, Frau Ursula Honegger, zur heutigen ordentlichen Generalversammlung, die zugleich auch den offiziellen Abschluss des Vereins- und Betriebsjahres 2004 bildet. Die Generalversammlung findet einmal mehr in der Domizilgemeinde des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland statt.

Er stellt fest, dass es der DVZO trotz anhaltend gedrückter Wirtschaftsstimmung schaffe, sich über Wasser zu halten. Zwar kämpfte auch er gegen knappe Finanzen, wachsende Kosten, rückläufiges Auftragsvolumen, technische und betriebliche Überraschungen und vieles mehr. Zudem werde auch die unternehmerische Herausforderung immer grösser. Doch dank Motivation, Einsatz und Willen von vielen Mitgliedern sei der Verein nach wie vor auf dem richtigen Gleis.

Wiederum haben Mitglieder, die mittels öffentlichem Verkehr nach Tann-Dürnten gereist sind, die Möglichkeit, nach Schluss der Generalversammlung das Sammeltaxi „Buxi“ zwecks Rücktransport zum Bahnhof zu bestellen.

Zur Erhebung der stimmberechtigten Mitglieder wie auch der nichtstimmberechtigten Gönner- und Kollektiv-Mitglieder sowie der Gäste liegt die Präsenzliste auf.

Der Präsident stellt fest, dass die Einladungen rechtzeitig verschickt wurden. Von den insgesamt 19 entschuldigten Vereinszugehörigen nehmen die Mitglieder Kenntnis.

Leider sind seit der letzten ordentlichen Generalversammlung sechs DVZO-Mitglieder verstorben:

Heinrich Eberhard, Kloten
Gottfried Hottinger, Grüt (Gossau ZH)
Bruno Kunz, Zürich
André Widmer, Wetzikon
Johann Steffen, Winterthur
Franz Sailer, Riedikon

Die Anwesenden gedenken der Verstorbenen in einer Schweigeminute.

1) Wahl der Stimmzähler

Als Stimmzähler werden vorgeschlagen und mit Applaus gewählt:

- Johannes Gröbli, Arbon
- Jaques Oberli, Zürich
- Hans Schmidhauser, Zürich

2) Abnahme des Protokolls der ordentlichen Generalversammlung vom 16. Juni 2004

Das Protokoll wurde der Einladung zur Generalversammlung beigelegt. Es wird vorgeschlagen, das Protokoll auf der WeBSITE zu veröffentlichen.

Das Protokoll der ordentlichen Generalversammlung vom 16. Juni 2004 wird mit 69:0 Stimmen genehmigt und mit Applaus verdankt.

3) Abnahme des Geschäftsberichts

Die Jahresberichte der Ressortleiter liegen wiederum in einem ansprechenden Geschäftsbericht vor.

Die ausführlichen Jahresberichte des Präsidenten, des Betriebsleiters, des technischen Leiters (Lokomotiven und Wagen) und des Leiters Infrastruktur konnten im Geschäftsbericht

nachgelesen werden. Es wird deshalb darauf verzichtet, diese Berichte nochmals zu verlesen. Über jeden Bericht wird jedoch einzeln abgestimmt:

a) des Präsidenten

Es werden keine Erläuterungen gewünscht, der Jahresbericht des Präsidenten wird einstimmig und mit Applaus genehmigt.

b) des Betriebsleiters

Es werden keine Erläuterungen gewünscht, der Jahresbericht des Betriebsleiters wird einstimmig und mit Applaus genehmigt.

c) der technischen Leitung Uster und Bauma

Es werden keine Erläuterungen gewünscht, der Jahresbericht der technischen Leitung wird einstimmig und mit Applaus genehmigt.

d) des Leiters Infrastruktur

Es werden keine Erläuterungen gewünscht, der Jahresbericht der technischen Leitung wird einstimmig und mit Applaus genehmigt.

4) Abnahme der Jahresrechnung

Die Jahresrechnung 2004/Budget 2005 bildet einen weiteren Bestandteil des Geschäftsberichts und wurde den Mitgliedern im Rahmen des Versandes der Unterlagen zur Generalversammlung termingerecht zugestellt.

Der Kassier erläutert die umfangreiche Jahresrechnung 2004 und eröffnet anschliessend die Diskussion.

Die Jahresrechnung 2004 wird einstimmig angenommen.

Revisorenbericht

Der Revisionsbericht wird vom Kassier verlesen (Die Revisoren Martin Kündig und Jack Frei sind leider verhindert an der GV teilzunehmen).

Der Revisionsbericht wird einstimmig angenommen.

5) Wahlen (Bestätigungswahlen)

a) Vorstand

Der Vorstand wird für die Amtsdauer 2005 - 2007 in seiner jetzigen Zusammensetzung einstimmig wiedergewählt

Präsident: Hugo Wenger

Kassier: Stephan Berndt

Sekretariat: Verena Lutz

Leitung Technik Uster: Ueli Sohm

Leitung Technik Bauma: Jürgen Rakow

Leitung Betrieb: Jürg Hauswirth

Leitung Infrastruktur: Christoph Maag

b) Kontrollstelle

Die Kontrollstelle wird ebenfalls in ihrer jetzigen Zusammensetzung einstimmig wiedergewählt.

6) Ehrungen

Ernennung von Ehrenmitgliedern

Die GV ist zuständig für die Ernennung von Ehrenmitgliedern: Art. 17 h. Nachfolgend die Laudatio des Präsidenten:

"Der Leiter Technik Uster, Ueli Sohm, im Speziellen und mit ihm der gesamte Vorstand schlagen Ihnen heute zur Ernennung zum Ehrenmitglied vor: Ueli Schneider. Aber lassen Sie mich vorerst noch einige Worte über ihn verlieren.

Mit dem Umzug der DVZO-Werkstätte von Wil SG in die Lok-Remise Uster vor zehn Jahren trat ein ausserordentlicher „Chrampfer“ in die Equipe der Technik in Uster ein. Und seit seiner Pensionierung ist er in der Werkstätte Uster beinahe vollamtlich tätig. Es vergeht kaum ein Werktag, wo man ihn nicht in der Remise antrifft. Auch ist er für viele weitere Arbeiten einsetzbar; so auch als Baggerführer oder Lastwagenchauffeur. Dank seiner guten Beziehung zu seinem ehemaligen Arbeitgeber kann der DVZO auch heute noch immer wieder profitieren. Bei Arbeiten mit dem Nadelhammer und der Drahtbürste blüht er immer sichtlich auf. Stolz zeigt er darauf die frisch gereinigten Teile vor. Mit vielen Hilfeleistungen geht er jeweils seinen Kollegen spontan und unkompliziert zur Hand, steht beratend zur Seite. So auch rund um das Projekt Revision Dampflok „Schwyz“. Die Dampfbahn-Sonntage geniesst er meistens in aller Ruhe als Zuschauer und Fahrgast im Buffetwagen zusammen mit seinem „bissigen Hund“, während seine Frau im Dampf-Lädeli zum Rechten sieht.

Wir sind der Ansicht, Ueli Schneider aus Uster hat die Ehrenmitgliedschaft redlich verdient! Können Sie sich uns anschliessen? Dann bestätigen Sie dies mit einem kräftigen Applaus."

Ueli Schneiders Ehrenmitgliedschaft wird durch einen kräftigen Applaus bestätigt und Hugo Wenger überreicht ihm eine spezielle Flasche Wein.

Jubilare „25 Jahre DVZO Mitgliedschaft“

Folgende Mitglieder können auf "25 Jahre Mitgliedschaft im DVZO" zurückblicken:

Alfred Hess, Zürich
August J. Pfister, Uster
Kaspar Kirchgraber, Zürich
Thomas Lanter, Kollbrunn
Willy Mettler, Pfäffikon ZH

Den leider nicht anwesenden Mitgliedern wird das Jubiläumsgeschenk (zwei Freibillette Bauma-Hinwil-Bauma und Gutschein für eine Flasche DVZO-Wein im Buffetwagen) umgehend auf dem Postweg zugestellt.

7) Antrag des Vorstandes

Der Vorstand legt der Generalversammlung folgenden Antrag vor:

Bewilligung eines Kredites von Fr. 160'000.- für den Ersatz des Kessels der Lok Ed 3/3 401 "Bauma"

Situation betr. Triebfahrzeugbestand

Der DVZO besitzt total sieben Dampflokomotiven, wovon zurzeit drei im Einsatz stehen:
Ed 3/4 Nr. 2 Hinwil" als leistungsfähigstes und robustes Arbeitspferd
E 3/3 Nr. 10 und Nr. 8518 "Bäretswil", ehemalige Rangierlokomotiven Typ "Tigerli"

Nicht betriebsbereit und zurzeit in unterschiedlichem Zustand abgestellt sind:

Ec 3/4 Nr. 1, remisiert in Wald

Ed 2/2 Nr. 3, abgestellt in Bauma (unter Blachen)

Ed 3/3 Nr. 4 "Schwyz", zurzeit in Aufarbeitung in Olten (Kessel in Uster)

Ed 3/3 Nr. 401 "Bauma", zerlegt in Uster

Die E 3/3 Nr. 10 (sog. Chemie-Tiger ex Chemische Fabrik Uetikon) steht dem Betrieb nur beschränkt zur Verfügung, da zwischen dem DVZO und der EUROVAPOR, Sulgen, ein Vertragsverhältnis (Ausleihe) besteht. Der DVZO kann zwar im Bedarfsfall auf diese, in den letzten drei Jahren in Rorschach stationierte Maschine greifen, sofern sie nicht unmittelbar von der Eurovapor benötigt wird.

In der Saison 2005 bestreiten deshalb die Lokomotiven Nr. 2 und 8518 alle Fahrplan- und Extrafahrten. Zu welchem Zeitpunkt die Lok Nr. 4 "Schwyz" ex SOB wieder in Betrieb geht, steht zur Zeit nicht fest, da noch bedeutende Geldmittel für die restliche Aufarbeitung fehlen. Eine betriebliche Reserve fehlt deshalb. Bei kurzfristigem Ausfall einer Dampflokomotive, wie es bei hundertjährigen Maschinen nicht ausgeschlossen ist, müsste auf die Elektrolok Be 4/4 gegriffen werden, was natürlich ein Stilbruch ist.

Aufarbeitung der Ed 3/3 Nr. 401 "Bauma"

Die Lok Nr. 401 ist die einzige noch erhaltene Dampflokomotive der ehemaligen Uerikon-Bauma Bahn aus dem Eröffnungsjahr 1901. Zwar existiert noch der Dampftriebwagen CZm1/2 Nr. 31 ("Glettise") von 1907, der betriebsfähig in Zürich und bald in Brugg betriebsfähig eingestellt sein wird. Dieser Triebwagen war früher einmal jährlich beim DVZO zu Gast. Seit der Gründung von SBB Historic sind jedoch die kommerziellen Bedingungen derart, dass eine Anmietung nicht mehr in Frage kommt.

Die Lok 401 kam 1944, einige Jahre vor der Betriebseinstellung der UeBB an das Gaswerk St. Gallen und wurde 1971 von einem Privatmann gekauft. 1979 gelangte sie an den DVZO und wurde bis 1987 in der Lokremise Wil mustergültig restauriert. Sie stand dann bis zum Mai 2001 beim DVZO in strengem Einsatz, in den Jahren 1988 bis 1991 sogar als einzige Lok!. Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Uerikon-Bauma Bahn kam sie am 27. Mai 2001, schon geschwächt, zu ihrem letzten Einsatz. Ein Rohrriß gegen Abend des denkwürdigen Tages beendete ihre Tätigkeit. Es gelang noch, sie am folgenden Tag unter Schmierdampf mit der Be 4/4 nach Uster zu schleppen. Seither ist sie dort zerlegt und träumt von neuen Fahrten auf ihrer Stammstrecke.

Zum derzeitigen Zustand der Lok ist folgendes zu bemerken:

Fahrwerk, Rahmen, Führerhaus und Armaturen sind in einwandfreiem Zustand. Der genietete Kessel wurde in ausgerohrtem Zustand durch den Kesselinspektor des Schweizerischen Vereins für technische Inspektionen (SVTI, früher Dampfesselverein) eingehend geprüft. Eine Neuberohrung wäre grundsätzlich möglich, davon wird aber dringend abge-

raten. Schwächstes Element ist die kupferne Feuerbüchse, an sich ein Meisterstück des Kesselbaues aus dem letzten Jahrhundert. Sie weist Ausbeulungen auf, die nicht reparierbar sind. Auch mit neuen Rohren müsste deshalb bei jeder zweijährlichen Revision mit einer Ausserbetriebsetzungsverfügung gerechnet werden – ein Risiko, das der DVZO keinesfalls eingehen kann.

Das Ressort Technik hat sich deshalb eingehend mit der Frage eines Kesselersatzes befasst und Offerten eingezogen. Es gibt in Europa, sogar in der Schweiz, noch Werke, die in der Lage sind, Lokomotivkessel herzustellen. Ein solcher Ersatz (inkl. Aschenkasten) kommt auf Fr. 160'00.- zu stehen. Der Vorstand unterbreitet deshalb der Generalversammlung vom 15. Juni 2005 den Antrag, diesen Betrag zu bewilligen und den Vorstand mit dem weiteren Vollzug zu beauftragen mit dem Ziel, dass die Lok Nr.401 raschmöglichst wieder unter Dampf kommt.

Der Vorstand ist der Überzeugung, dass die Zeit reif ist, über das Schicksal der Lok 401 definitiv zu befinden, nachdem sie bald vier Jahre zerlegt in der Remise Uster dahindümpelt. Die Lok 401 ist unser Paraded Pferd und hat sich in den 14 Jahren ihres Einsatzes viele Liebhaber, auch beim Personal geschaffen. Eine Ausrangierung oder ein Verkauf kommt deshalb nicht in Frage. Als Heissdampflokomotive ist sie auch sehr sparsam, verbraucht sie doch ca. 15% weniger Kohle als die Lok 2, steht dieser aber bezüglich Leistungsfähigkeit nur wenig nach.

Zum weiteren Vorgehen

Wie schon bei der angelaufenen Revision der Lok "Schwyz" müssen die Kosten der Revision vollumfänglich durch ein Sponsoring erbracht werden. Über das ordentliche Budget kann die Finanzierung nicht erfolgen, schliessen doch unsere Jahresrechnungen auch im besten Fall (wie 2004) knapp ausgeglichen, hier und da sogar defizitär ab. Auch Reserven stehen dafür keine zur Verfügung. Auf der andern Seite ist die Ausgangssituation für ein professionell aufgezogenes Sponsoring ausgesprochen günstig: für die Erhaltung einer Originallokomotive der Stammstrecke liegt der Griff zur Brieftasche und zum Sparbuch bedeutend näher als für den Ersatz einer ausgedienten Weiche oder für den Neuanstrich einer rostigen Brücke!

Wie ein solches Sponsoring aussehen kann, bestehen konkrete Vorstellungen: der DVZO will mit einem Ausschuss, dem "Club 401", die notwendigen Mittel zusammenbringen. Jedermann wird durch Zeichnung von Anteilscheinen zu Fr. 401.- das Stück automatisch Mitglied dieses Clubs und erhält laufend die neuesten Informationen über den Fortgang der Sammelaktion und die technische Aufarbeitung der Lok. Die Zeichnung von Anteilscheinen soll aber nicht ganz ohne Gegenleistung des Vereins erfolgen: je nach Anzahl gezeichneter Scheine soll ein Gratisbillet, reservierte Plätze im Fahrplanzug, ein Extrazug auf der Stammstrecke oder gar eine Bachtelrundfahrt drinliegen! Wenn jedes der rund 400 Mitglieder des DVZO nur einen einzigen Anteilschein erwirbt, so ist das Kapital bereits beisammen.

Der Vorstand ist deshalb ausserordentlich zuversichtlich, dass seine Mitglieder und ein weiterer Publikumskreis in der Lage sind, den Betrag von Fr. 160'000 innert nützlicher Frist zusammenzubringen, damit der Auftrag für den Kesselerersatz bald erteilt werden kann. Der Vorstand bittet daher die Generalversammlung, seinem wohlüberlegten Antrag zuzustimmen.

Ueli Sohm erläutert die Zahlungsmodalität, resp. Kredit von CHF 126'908.- + MwSt gemäss Offerte wie folgt:

bei Auftragserteilung	CHF 38'000.-
nach Probe in Tschechien	CHF 79'000.-
bei Eintreffen in Remise	CHF 12'000.-

Johannes Gröbli informiert anschliessend über die tschechische Firma OS eské Velenice CZ a.s., die den Kessel unserer Lok 401 revidieren wird. Die Firma beschäftigt 300 – 400 Angestellte, davon 10 – 20 Kesselflicker. Herr Johannes Gröbli hat die Kesselschmiede dieser Firma schon besucht und mit ihnen zusammengearbeitet. Die Firma hat unsere Konditionen akzeptiert.

Alois Bischofberger findet den Antrag unterstützungswürdig und fragt Ueli Sohm noch nach einigen technischen Details.

Da der Verein Historische Mittel-Thurgau Bahn ebenfalls einen Kessel in dieser Firma revidieren lässt, könnte evtl. eine Preissenkung (Mengenrabatt) erreicht werden. Die Ausführung der Arbeiten würde vom SVTI überwacht werden.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

8) Anträge der Mitglieder

a) Antrag vom 24. Februar 2005 von Kurt Wild, Tannweidstr. 3, 8133 Esslingen

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Vorstandsmitglieder, liebe Dampfbahnfreunde, ich stelle zuhanden der GV 2005 folgenden Antrag:

Statutenänderung: Art. 14 lautet neu:

Die ordentliche Generalversammlung findet alljährlich im März statt.

Begründung: Es ist äusserst unvorteilhaft, wenn die GV erst nach Beginn der Fahrsaison stattfindet. Was Credit Suisse und UBS können, sollte für einen kleinen Player wie den DVZO locker möglich sein.

Die Diskussion hat ergeben, dass der administrative Aufwand relativ hoch ist und dass das Problem anderweitig gelöst werden sollte. Die Mitgliederausweise könnten z.B. von GV zu GV Gültigkeit haben, bzw. als Mitglied- und Freifahrtenausweis 2006/07 ausgestellt werden.

Der Antrag von Kurt Wild wird mit 52:6 Stimmen abgelehnt.

b) Antrag vom 24. Februar 2005 von Kurt Wild, Tannweidstr. 3, 8133 Esslingen

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Vorstandsmitglieder, liebe Dampfbahnfreunde, ich stelle zuhanden der GV 2005 folgenden Antrag:

Die Generalversammlung beschliesst die Vorbereitung einer Statutenänderung. Die Generalversammlung setzt eine Kommission ein zwecks Gründung einer Stiftung. Dieser Stiftung wird die Strecke Bauma-Bäretswil übertragen. Den Stiftungsvertrag und einen Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen Stiftung und DVZO erarbeitet die Kommission innert einem Jahr in Zusammenarbeit mit geeigneten Juristen. Sie prüft auch den Umstand, ob es allenfalls sinnvoller wäre, unser gesamtes Rollmaterial anstelle der Strecke in eine Stiftung einzubringen. Für die anfallenden Kosten kommt der Verein auf.

Begründung: Die Beiträge die der DVZO an unsere Strecke und an unsere Infrastruktur zahlen muss und noch zahlen soll, nehmen beängstigende Formen an. So zum Beispiel jährlich ca. 80'000 Franken für den Unterhalt Bauma-Bäretswil, 40'000 Franken für die Benutzung des Bahnhofs Bauma, 10'000 Franken für den Personenverkehr SBB, ca. im Jahre 2006 mindestens 300'000 Franken für Weichenumbau Bahnhof Bauma, ca. 2008/10 mindestens 300'000 Franken für Weichenumbau Bahnhof Bauma.

Zusätzlich zu den übrigen Ausgaben kann der DVZO diese Beträge nicht mehr alleine finanzieren! Einer breitabgestützten Stiftung würde das Sammeln von Geldern leichter fallen. Bei einer allfälligen Zahlungsunfähigkeit würde der Verein nicht tangiert. Übrigens, das Verkehrshaus der Schweiz hat auch getrennte Strukturen.

Sollte in nächster Zeit der DVZO die Strecke Bäretswil-Hinwil übernehmen (müssen), würden weitere enorme Kosten (Viadukt-Sanierung, Bahnübergänge Hinwil) von ca. 2 Millionen Franken auf uns zukommen.

Es werden Vor- und Nachteile einer Stiftung wie folgt diskutiert:

Die Gründung einer Stiftung hätte eine Änderung der Statuten zur Folge. Es wird erwähnt, dass eine Stiftung selten Konkurs geht und somit bei einem Konkurs des Vereins ein Konkursverwalter auf Stiftungsgelder keinen Zugriff hätte. Alois Bischofberger sieht das Ganze nicht so schwarz und empfiehlt, den Antrag abzulehnen. Peter Schwarzenbach informiert grob, dass die Dampfbahn Furka Bergstrecke DFB aus einer AG, einem Verein und einer Stiftung besteht. Die DFB kann jedoch nicht mit dem DVZO verglichen werden. Wir werden die Situation laufend prüfen.

Der Antrag von Kurt Wild wird mit 43:13 Stimmen abgelehnt.

Antrag vom 13. April 2005 von Ernst Lienhart, Waswiesstrasse 11, 8344 Bäretswil

Antrag: Der Vorstand hat beim Kanton Zürich und beim Bund den Antrag zu stellen, dass der Verein als gemeinnützig anerkannt wird und dadurch Spenden an diesen in der Steuererklärung abgezogen werden können.

Begründung: Verschiedenen ähnlichen Vereinen wurde die Gemeinnützigkeit bereits von diversen Kantonen und dem Bund bereits zugestanden (zB Furka Dampfbahn, Zürcher Museums-Bahn). Für die Aktion „Anteilscheine der Lok 401“ ist dieser Steuerabzug sehr wichtig und ein weiteres Werbeargument.

Wie Walter Aeschmann informiert, wurde ein solcher Antrag bereits vor 10 Jahren diskutiert. Kurt Schreiber erklärt, dass die ZMB eine solche Regelung hat, weiss allerdings nicht wie dies über die Bühne gegangen ist. Er will sich bei ihrem Präsidenten Ruedi Aeschbacher informieren.

Mit 62 Ja-Stimmen verlangen die Mitglieder, dass ein entsprechendes Gesuch bei Kanton und Bund vorgelegt wird.

9) Wageneinstellhalle

Christoph Rutschmann erklärt, warum diese Wageneinstellhalle wichtig ist. Die Halle soll die Wagen vor Regen, Schnee, eis und UV-Strahlen schützen es soll keine Reparaturhalle sein. Die Halle soll ca. 100 m lang und 10 m hoch werden. Es ist ein Holzbau vorgesehen. Es folgen nun die Verhandlung mit der SBB, dem Kanton und der Gemeinde.

Das Grobkonzept ist erstellt, jetzt kann das Detailprojekt in Angriff genommen werden. Über dieses kann vielleicht an der GV in einem Jahr entschieden und je nach Entscheid mit dem Bau begonnen werden. Die Kosten von ca. CHF 75'000 – 125'000. – können durch Eigenleistungen noch etwas gesenkt werden.

Der von den SBB geplante Umbau des Bahnhofs Bauma bringt das DVZO-Projekt kurzfristig ins Stocken, weshalb die Weiterplanung bis zur Klärung wichtiger Dinge seitens SBB und damit verbundenen definitiven Entscheiden der DVZO-Führung unterbrochen ist.

Schluss der Generalversammlung

Hugo Wenger bedankt sich bei den Mitgliedern und Gästen für den Besuch der Generalversammlung, die damit immer wieder ihre Bereitschaft bekunden, die Geschicke des DVZO mitzubestimmen. Er wünscht allen Mitgliedern weiterhin viel Vergnügen für die laufende Dampfbahn-Saison. In diesem Sinne schliesst der Präsident die offizielle Versammlung um 21.40 Uhr. An dieser Stelle sei Martin Schmid für die gastliche Bewirtung herzlich gedankt.

Uster, 20. August 2005

Die Protokollführerin:



Verena Lutz