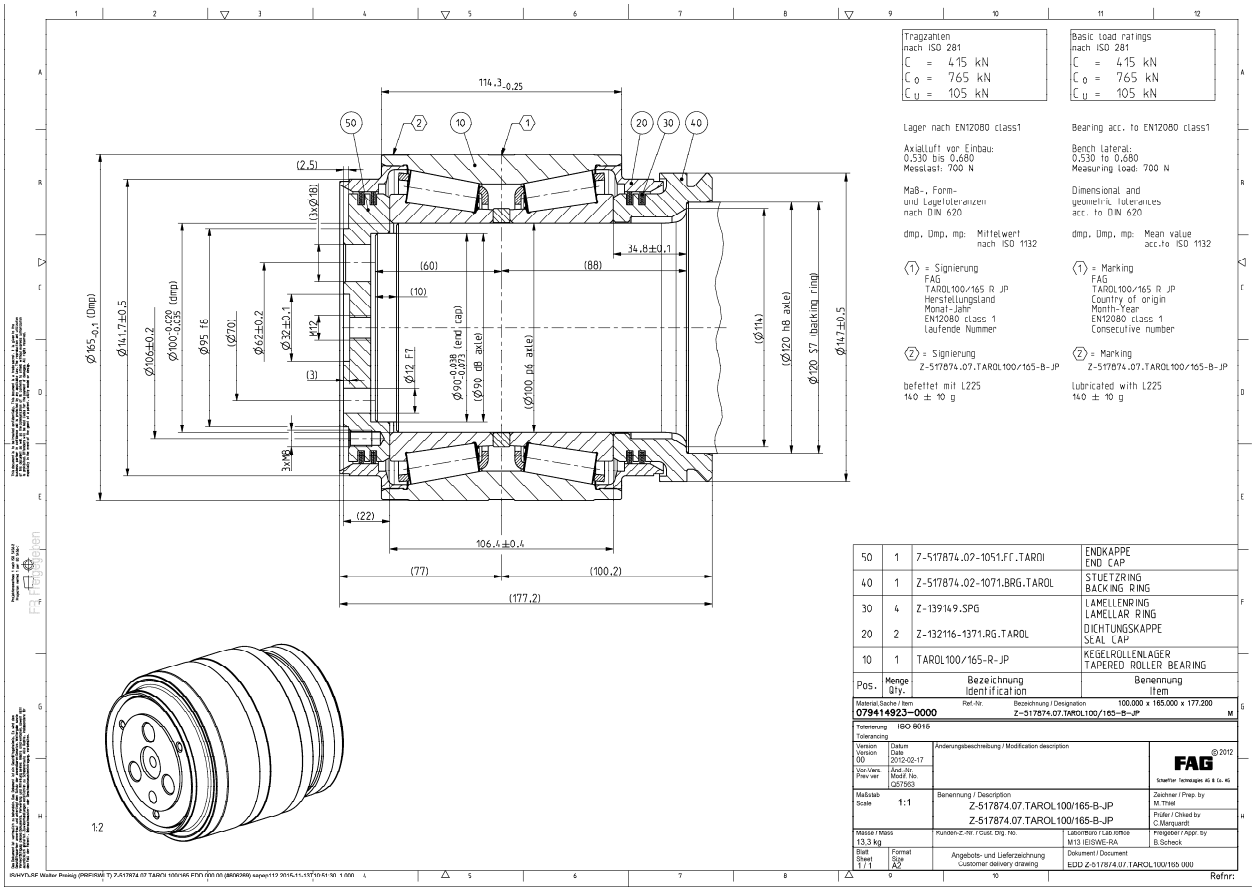
ZMB Zürcher Museums-Bahn
Rämistrasse 7 • Postfach 510 • 8024 Zürich • Tel + (0848) 962 962 • Fax +41 (0)44 396 88 38

Jahresbericht 2019

und Einladung zur 24. Generalversammlung vom 27. März 2020



Aus dem Inhalt

	Seite
Präsident	2
Betrieb	4
Gastronomie	7
Depotchef	7
Finanzen und Administration	11
Kommunikation und ZMB Intern	11
Lädeli	14
Lehrgänge, Personalschulung	15
Technik	15
Vizepräsident	18
Einladung zur nächsten Generalversammlung	19
Jahresprogramm 2018	20

Präsident

(Theo Leuthold)

2019 – viele Baustellen (mit und ohne Abschrankungslatten) rund um unsere ZMB

Schneller, höher, weiter, besser… diese Eigenschaften und Ziele werden im Normalfall von Spitzensportlern erwartet resp. gesetzt. 2019 treffen diese Aussagen auch auf unsere ZMB zu!

Die ZMB schaut auf ein bewegtes Jahr 2019 zurück – eigentlich war nach dem spannenden 2018 ein ruhigeres 2019 geplant!
Es blieb bei der Planung… Die Ressortchefs gehen auf den kommenden Seiten im Detail auf ihre speziellen Herausforderungen ein und zeigen auf, wie sie mit „schneller, weiter, höher, besser… umgegangen sind.

Als Jahreshöhepunkt dürfen wir sicher die Einweihung der Depotverlängerung erwähnen. Mit einer grossen Gästeschar haben wir am 23. August im Rahmen von Vorstand & Friends das Bauwerk eingeweiht. Norbert Toldo und Heinz Keller haben es geschafft, den gelungenen Erweiterungsbau rechtzeitig fertig zu stellen und die eingangs erwähnten Eigenschaften passen bestens ins Bild.

Vor einer Herkulesaufgabe stand unser Technikteam. Ihr Chef (ai) hat schlaflose Nächte und lange Arbeitstage erlebt, um die Herausforderungen zu meistern. Chapeau! Das Resultat kann sich sehen lassen – 13 Radsätze sind bestellt, unsere Dampfloks haben die Ultraschalluntersuchung mit Erfolg bestanden und sind so auch im kommenden Jahr einsatztauglich. Es sind Etappenziele, die mit einem Grosseinsatz erreicht wurden, 2020 stehen weitere Bergetappen bevor.

Unser Betriebschef musste alle Hebel in Bewegung setzen, damit unsere ZMB nicht das gleiche Schicksal wie die Swissair erleiden musste – er hat das Grounding erfolgreich abwenden können und hat 1.klassiges Rollmaterial ins Sihltal gebracht. Dass wir den Samichlaus in den November vorverlegen mussten, war für alle Beteiligten – auch für den Samichlaus und den Esel völlig unproblematisch.

Unser Kommunikationschef hat unter dem Motto „ZMB - ein Herz für Bahnnostaligie“ an verschiedensten Fronten unsere Anliegen und Aktivitäten in die Öffentlichkeit getragen. Gerade in seinem Bereich sollte alles immer schneller erfolgen und er ist auf gutem Wege dazu. In Zusammenarbeit mit dem Chef Finanzen ist ein ansprechender Flyer entstanden, der seine Wirkung bei den Empfängern nicht verfehlte – auch hier – herzlichen Dank in alle Richtungen.

Auch das Vereinsjahr 2019 stand unter dem Motto der Nachwuchsförderung. Auf verschiedensten Kanälen und an unterschiedlichsten Orten haben wir interessierte Personen angesprochen und motiviert, in unserem Verein aktiv mitzuwirken. Wir sind zuversichtlich, dass unsere ZMB – Familie weiterwachsen wird – an Anzahl Mitgliedern und an Fachkompetenz in den verschiedenen Bereichen. Gerne hoffe ich, dass wir mit den Inseraten die dringendsten Lücken schliessen können.

Am Workshop vom 11. Januar 2020 werden verschiedene Fragen zum Jahresprogramm und zu unserer Vereinstätigkeit aufgeworfen – Interessenten und Gäste sind ebenfalls herzlich willkommen.

Dankbar blicke ich auf das Vereinsjahr 2019 zurück – 2020 steht mit neuen grossen Herausforderungen vor der Türe - wir wären nicht die ZMB Familie, wenn wir nicht mit Elan und Zuversicht an die Arbeit gingen. Herzlichen Dank allen fleissigen Händen für den Grosseinsatz rund um unsere Museumsbahn.

Theo Leuthold
Präsident ZMB

Betrieb

Markus Schleutermann)

Die turbulente Saison 2018 mit zahlreichen Dampfverboten wegen Trockenheit war bereits eine Herausforderung für den frischgebackenen Betriebsleiter. Wer nach diesem lebhaften Einstieg auf eine etwas ruhigere Saison 2019 gehofft hatte, sah sich bald getäuscht. Die Probleme mit unserem Rollmaterial und das "Grounding" des grössten Teils unseres Wagenparks vereinfachten den Betrieb nicht gerade. Mit Beziehungen, viel Glück und einigen Komplikationen konnte immerhin – wenn auch nicht epochengerechter - Ersatz für das Rollmaterial organisiert werden. Das hört sich einfacher an, als es dann in der Realität war. Zahlreiche, vor allem bürokratische Hürden mussten dazu überwunden werden, bis die beiden EW1-A-Wagen des Vereins 241A65 schliesslich bei uns eingesetzt werden konnten, wenn auch vorerst nur für drei Monate. Allen Unkenrufen der Traditionalisten zum Trotz wurden sie vom Publikum geschätzt, besonders der Plüsch-Sitzkomfort des SBB-EW1 freute viele Fahrgäste. Glücklicherweise gelang es nach intensiver Überzeugungsarbeit mit vereinten Kräften, eine Verlängerung der Betriebsbewilligung zu bekommen und so blieben uns die beiden Wagen bis Ende Saison erhalten und standen letztmals für uns auf der Fahrt zum Samichlaus im Einsatz, bevor dann am 2. Dezember die Rückgabe in Full erfolgte.

Dieses Jahr willkommene Verstärkung für die Nostalgiefahrten und stets gern gesehener Gast in Sihlwald: CZm der Dampfgruppe Zürich
Foto: M. Schleutermann

Eine weitere Herausforderung bildete unser Personalbestand, wir haben kaum noch geprüfte Zugchefs zur Verfügung, welche die komplette Abfertigung durchführen dürfen, die Suche nach Nachwuchs war aus Altersgründen dringend. Glücklicherweise fanden sich aus den Reihen der Kondukteure diverse Interessenten, die Ende 2019 einen Ausbildungskurs der TR-Transrail besuchten, mit rauchenden

Köpfen den ganzen Vorschriftenberg studierten und hautnah erfahren haben, wie viel man bei der Bahn wissen muss. Um mein fahrdienstliches Wissen zu vervollständigen, habe ich an dieser Ausbildung auch teilgenommen und für die Praxistage jeweils die nötigen Fahrzeuge bereitgestellt. Die praktischen Erfahrungen als Rangierlokführer waren bei der Ausbildung sehr hilfreich, aber es kamen doch zahlreiche, neue Aspekte dazu. Erfreulicherweise wird uns wohl auch der Nachwuchs an Kondukteuren nicht ausgehen, an der Chlausfahrt hatten wir den erfolgreichen Probelauf eines jungen Anwärters, der viel Einsatz und tolle Eigeninitiative zeigte und bei uns als Kondukteur einsteigen möchte. Auch Lokführer/Heizer und Rangierlokführer haben wir nicht im Übermass. Es gab teilweise spannende Rangieraufgaben, so musste einmal um Mitternacht bei sintflutartigem Regen und rabenschwarzer Dunkelheit unser C22 von der Dampfgruppe Zürich zurückgenommen werden. Auch die Überfuhr unseres seit Jahren in Sihlbrugg parkierten Flachwagens war interessant, zu unserem Erstaunen zeigten die Bremsproben vor der Abfahrt trotz langer Standzeit einwandfrei funktionierende Bremsen und eine einwandfreie Lauffähigkeit. Diverse Sonderfahrten mit unseren historischen Triebwagen bereiteten den Teilnehmern viel Vergnügen, zum Jahresabschluss konnten wir am 14. Dezember den Mitgliedern des SEAK eine Fahrt mit dem weihnachtlich geschmückten Tw92 und die Besichtigung unserer Anlagen und Fahrzeuge bieten.

An dieser Stelle ist ein dickes Lob an die Technik fällig, ohne Technik gibt es keinen funktionierenden Betrieb. Festgestellte Mängel wurden jeweils in guter Zusammenarbeit zwischen Technik und Betrieb sehr rasch und zuverlässig beseitigt. So konnte ich ein Problem mit der externen Batterieladung beim FCe lösen und die Ursache der ausgefallenen Zugsicherung beim Tw92 liess sich rasch eruieren und beseitigen.

Die Drehscheibe erleichtert dabei die Kommunikation und die Zusammenarbeit zwischen Technik und Betrieb.

"Ich bin auch ein U-Boot" – Rangieren in Sihlwald bei sintflutartigem Regen um Mitternacht
Foto: M. Schleutermann

Der Betriebsleiter hofft natürlich, dass diese tolle Software bald auch die nötigen "Schmankerln" zur Organisation des Betriebs enthalten wird, damit unser altes System abgelöst werden kann, dessen Wartung zunehmend problematischer wird. Besonderer Dank kommt auch Henry und Mirella zu, welche jeweils nach den

Fahrten unsere Wagen in frischem Glanz strahlen lassen, indem sie unzählige „Pfoten“ an den Fenstern wegputzen.

Die zahlreichen Streckensperrungen durch Bauten an der SZU-Infrastruktur erleichterten meine Aufgabe ebenfalls nicht. Auch der Bahnhof Sihlwald war betroffen, zeitweise war Gleis 1 wegen Bauarbeiten nicht verfügbar, was den Betrieb enorm komplizierte.

Aber die SZU hat uns – wenn immer möglich – unterstützt und die betrieblichen Hindernisse aus dem Weg geräumt, soweit das möglich war, herzlichen Dank an die Verantwortlichen und besonders auch die Leitstelle, die wir mit unseren Sonderwünschen manchmal arg forderten.

Saison 2019: geprägt durch Bauarbeiten an Infrastruktur und Gebäuden
Foto: M. Schleutermann

Was wohl das Jahr 2020 bringen wird? Schon ziehen am Bahnhimmel drohende, schwarze Wolken in Form weiterer SZU-Baustellen auf. Die Planung ist auch für die SZU schwierig, da im Moment Bauvorhaben durch das bekannte und lästige "Einsprachen-Jekami" blockiert sind. Eine weitere Unbekannte ist die Verfügbarkeit von Rollmaterial für die Saison 2020. Es müssen erneut Wagen zugemietet werden, weil die Lieferfristen der gegen Ende 2019 bestellten Radsätze bei 12 Monaten liegen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit werden uns 2020 die Wagen von 241A65 nicht zur Verfügung stehen, weil bei ihnen auch Revisionen fällig sind und so hat die schwierige Suche nach Alternativen bereits begonnen. Diese zeigt, dass wir im gleichen Boot mit diversen anderen Vereinen sind, so meldete uns eine angefragte Gruppe, dass von 4 für die Vermietung überhaupt in Frage kommenden Wagen gerade mal einer überhaupt noch einsatzfähig sei. Und seit ich für das Thema sensibilisiert bin, beobachte ich an vielen historischen Fahrzeugen längst abgelaufene Revisionsfristen und arge Schäden durch das ungeschützte Abstellen im Freien. Wenn man diesen Unterhaltsstau in Betracht zieht, wird sich wohl die Szene der Museumsbahnen in den nächsten Jahren massiv reduzieren, denn die nötigen Sanierungen dürften die finanziellen Möglichkeiten der meisten Vereine massiv übersteigen. In diesem Bereich ist die ZMB nicht nur dank der in Rekordzeit realisierten Remisenverlängerung sehr gut aufgestellt, unsere Fahrzeuge können geschützt abgestellt werden und werden zudem mit leicht kontrollierbaren Hohlachsen ausgerüstet, welche Ultraschall-Untersuchungen für zukünftige Generationen massiv erleichtern. Unsere Triebwagen müssen 2020 in die R1, die entsprechenden, an-

spruchsvollen Vorarbeiten laufen. Im Gegensatz zum Auto lässt sich ein Eisenbahnfahrzeug nicht einfach zum Service in der Garage nach den genauen Vorgaben des Herstellers abgeben. Der Halter muss die nötigen Unterhaltsmassnahmen selber definieren und das setzt grosse Fachkenntnisse voraus, weil die gesetzlichen Vorgaben wenig Details regeln.

Immerhin gibt es auch einen Silberstreifen am Horizont, unsere Dampfloks haben die Ultraschall-Untersuchung gut überstanden und sollten nächstes Jahr wohl wieder fahrbereit sein, wenn auch die Prüfung durch den Kesselinspektor klappt. Es bleibt also auch 2020 spannend, aber mit der gewohnt guten Zusammenarbeit werden wir hoffentlich auch diese Herausforderungen wieder meistern. Jedenfalls kann ich nach 1 ½ Jahren als Betriebsleiter feststellen, dass ich es mir nie hätte träumen lassen, dass bei einer historischen Bahn so viele interessante Herausforderungen zu meistern sein könnten. Die ZMB bietet dafür aber ein äusserst dynamisches und vielseitiges Umfeld, wie man es wohl sonst bei Museumsbahnen eher selten antreffen dürfte. Die Möglichkeit, mit 62 noch die Prüfung zum Rangierlokführer ablegen zu können und pilotiert im Rahmen unserer Trainings-Fahrten mit unseren Triebwagen auch Fahrten auf die Strecke durchführen zu können, sind tolle Möglichkeiten, die alte Bubenträume wahr werden liessen und für vertiefte Kenntnisse über das Rollmaterial sorgen.

Markus Schleutermann
Betriebsleiter

Gastronomie

(Heinz Keller, Verena Gysling, Lorenz Pfyl, Walter Huber)

In der abgelaufenen Saison haben wir stationär in der Remise im Gleis 3 gekocht und unsere Gäste bewirtet. Das hat durchaus funktioniert, nicht immer ganz einfach, aber immerhin. Leider haben wir auf der Personalfront keine Fortschritte gemacht.

Depotchef

(Heinz Keller)

Nachdem bereits das Jahr 2018 ein ziemlich intensives Jahr war für den Depotchef, wurde das Jahr 2019 noch ein Stück intensiver und arbeitsreicher. So war ja der Erweiterungsbau der Remise angesagt. So hörte ich von meiner Frau nicht nur einmal, ob ich nicht ev. im Sihlwald gleich ein Zimmer mieten möchte, dies wäre doch einfacher. Diesen Spruch kann ich ja verstehen, es gab Zeiten, da ging ich

am frühen Morgen in den Sihlwald und kam erst am späteren Abend wieder nach Hause. Hier an dieser Stelle möchte ich mich bei meiner Frau bedanken für ihre Geduld und auch ihr Verständnis.

Für den Erweiterungsbau waren vorher viele Vorbereitungen nötig. So musste der hintere Teil der bestehenden Remise total ausgeräumt werden. Hier standen einige mit Ersatzteilen vollgestopfte Lagerkästen. Die Kasten, die im Jahr zuvor mittels LED-Lichtstreifen durch Walter Huber und mich beleuchtet wurden. Diese Räumarbeit war natürlich nicht nur durch den Depotchef alleine machbar. Auf einen entsprechenden Aufruf zur Mithilfe meldeten sich einige fleissige Hände. So wurde diese Arbeit angepackt, die Lagerkasten mussten geleert werden zum Transport, auch wenn dies nur wenige Meter betrug. Leider gelang es uns nicht bei allen Kasten, diese heil zu transportieren und sie fielen auseinander. Nun war guter Rat teuer, das Material musste ja irgendwo gelagert werden. So füllte sich der vordere Teil der Remise immer mehr und es wurde teilweise sehr eng. Aber es ging nicht anders und erforderte von allen etwas Verständnis. Zudem war ja absehbar wie lange dieses „Chaos“ anhalten wird.

Hinzu kam, dass ich die Elektroinstallationspläne für den Erweiterungsbau erstellen musste, was auch einiges an Zeit in Anspruch nahm. Zusammen mit Norbert, unserem Bauleiter, wurde immer wieder geprüft, ob da nichts vergessen ging. Es wurden auch verschiedene Varianten in Erwägung gezogen und wir entschlossen uns, die Installationen vom Mittelgang her zu erstellen.

Als dann der eigentliche Bau begann, musste ich teilweise fast täglich unsere Fahrzeuge am frühen Morgen rausziehen und dann nach Arbeitsende wieder versorgen. Diese standen für gewisse Bauarbeiten einfach im Weg und zudem war die Verschmutzungsgefahr sehr gross, so dass es sich lohnte sie rauszuziehen. Dies hatte unter anderem zur Folge, dass sich ein seit einiger Zeit gehegter Verdacht als Tatsache umsetzte. Ich hatte seit einiger Zeit den Verdacht, dass in der WC-Anlage eine Person nächtigt. So musste ich feststellen, dass in der Damentoilette jeweils ein Mann übernachtet. Da die Türen über Nacht elektrisch verschlossen werden, begab er sich vor dem letzten Zug um 19:45 Uhr, jeweils in die Toilette und verliess diese nach dem ersten Zug so um 07:00 Uhr wieder. Dies führte auch schon zu Reklamationen durch Frauen die anlässlich eines Anlasses abends die Toilette aufsuchen wollten. Dieser etwas unschöne Zustand wurde mit den verantwortlichen Personen der SZU besprochen. So kam es dann dazu, dass man sich bei der SZU entschlossen hat, dieser Person ein „Hausverbot“ zu erteilen. Dieses Schriftstück wurde ihm eines frühen Morgens durch mich ausgehändigt, bzw. eröffnet. Dies natürlich nicht gerade zu seiner Freude. Er musste im Laufe des Jahres leider auch schon wegen Missachtung des Hausverbots verzeigt werden.

Während der Bauerei machte ich teilweise auch aktiv mit, half beim Betonieren des Bodens mit und war später bei den Nachtarbeiten auch immer anwesend. Diese Nachtarbeiten waren nötig, ansonsten wir ein relativ teures Schutzgitter zwischen Bahngleis und Baustelle hätten montieren müssen. So wurde jeweils nach dem letzten Zug um 19:45 Uhr durch einen Sibe die Fahrleitung ausgeschaltet und geerdet. Dies konnte teilweise mit den Bauarbeiten am Bahnhof Perrondach zusammengelegt werden. Um diese Arbeiten zur Erneuerung des Perrondachs auszuführen, musste aus Sicherheitsgründen die Fahrleitung ausgeschaltet und geerdet werden.

Es war für mich erstaunlich, wie schnell die Arbeiten zum Erstellen der Seitenwände und des Dachs an der Remise vor sich gingen. Die Seitenwände und auch die Stützen und Streben für die Holzkonstruktion wurden zuvor alle vorfabriziert. So mussten diese Elemente nur noch mit dem Kran an der richtigen Stelle platziert und montiert werden. Auch bei diesen Arbeiten wie auch beim anschliessenden Decken des Dachs, konnte ich etwas mithelfen. So stellte ich jeweils Scheinwerfer

zur Beleuchtung auf und sorgte auch dafür, dass die fleissigen Zimmerleute und Dachdecker nach Arbeitsende jeweils zu einem „Feierabendbier“ kamen.
Infolge der extremen Hitze über die Sommerzeit konnten gewisse Maurerarbeiten erst erstellt werden, nachdem das Dach erstellt war. So kam es dazu, dass zuvor, als man den Boden auf Schienenoberkante betonieren wollte, der Beton schon fast trocknete, bevor er überhaupt richtig ausgebracht und planiert war.
Nachdem auch diese Arbeiten beendet waren, kamen Norbert und ich zum Einsatz. Wir erstellten die Elektroinstallationen in luftiger Höhe. So hatte Norbert vorher schon vorhandene Beleuchtungskörper etwas umgebaut und mit LED Leuchtmittel ausgerüstet. So kam es dazu, dass der neue Teil, im Bereich von Gleis 3, sehr gut ausgeleuchtet wird. So können in diesem Teil Arbeiten ausgeführt werden bei super Licht.

Wir hatten uns auch entschieden, den neu erstellten Betonboden mit einer speziellen Bodenfarbe zu streichen. Dies als Schutz wegen dem Oel, das von den alten Fahrzeugen auf den Boden tropft. Da dies so gut gelang, wurde entschieden, dies auch beim alten bereits bestehenden Boden zu machen. So ist jetzt der gesamte Remisenboden versiegelt und kann auch viel besser gereinigt werden.
Norbert konnte dann bei der SZU ein super Lagergestell ordern, da dieses dort nicht mehr gebraucht wurde und raus musste. So haben wir dieses Gestell in der Werkstatt der SZU demontiert, auf Paletten verladen und Norbert hat alles in den Sihlwald transportiert.

Hier wurde das Gestell dann unter Mithilfe von einigen fleissigen Händen sauber geputzt und wieder aufgestellt. So können viele Teile schön geordnet versorgt werden. Zudem hatte Norbert für die Rückwand bei Gleis 3 ein Palettengestell vorbereitet. Dies wurde in der Tüfenwies geputzt und neu gestrichen, und dann von Norbert mit seinem Lastwagen in den Sihlwald transportiert. Das neue Gestell konnte dann durch uns aufgestellt werden, was einiges an Platz gab für das zu dieser Zeit noch im Container auf dem Wagen in Sihlbrugg liegende Material. Auch dieser Container wurde durch uns geleert und wieder von Norbert abtransportiert. Hier bestätigte sich zum ersten Mal, dass der Entscheid, beim Gleis 4 keine feste Rückwand, sondern ein grosses Tor zu erstellen, „Gold“ wert ist. So konnte alles Material problemlos mit dem Lastwagenkran abgeladen werden, es hatte ja keine Fahrleitung. Auch der Entscheid, einen geeigneten Stapler anzuschaffen, war goldrichtig. So können die Paletten problemlos aus dem Gestell entnommen und auch wieder versorgt werden. Der Stapler wird auch gebraucht, wenn die neuen Anprallböcke aus der Verankerung gehoben werden müssen.

Da ja beim Ausräumen ein paar Lagerkasten in die Brüche gingen, wurden neue angeschafft und von Peter Obi installiert. So kann alles Material wieder sauber versorgt und von Walter Huber inventarisiert werden.

2019 war also wieder ein sehr intensives Jahr, es passierte vieles, doch es hat sich gelohnt.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen helfenden Händen bedanken. Auch für das entgegengebrachte Verständnis betreffend der „Unordnung" in der Remise gebührt allen ein Dankeschön.

Finanzen und Administration

(Walter Huber)

Der ausführliche Bericht zu unseren Finanzen ist als Anhang zu unserer Jahresrechnung verfasst. Gerne stehe ich für weitere Informationen und Erklärungen zur Verfügung.

Ich darf zusätzlich von folgenden Schwerpunkten berichten.

Die Kosten der Remisenverlängerung liegen unter dem Kostenvoranschlag

Ein ganz grosses Dankeschön geht an unseren Bauleiter Norbert Toldo. Sein grosses Können und die nötige Beharrlichkeit haben dazu geführt, dass der Verlängerungsbau gut CHF 50'000 unter dem Voranschlag blieb, das sind immerhin über 10 %. Daneben gebührt ganz grossen Dank der SZU: die Versetzung des Strommasts bei der Ausfahrweiche Richtung Sihlbrugg wurde ohne Kosten für die ZMB versetzt.

Sehr gutes Resultat unserer Sammelaktion

Unsere Kommunikationsexperten rund um Philippe Rothlin habe ganze Arbeit geleistet. Die Sammelaktion mit dem selbst gestalteten Flyer hat ein sehr beachtliches Resultat erzielt: Rund CHF 40'000 flossen auf unser Bankkonto und noch sind nicht alle Begleitaktionen abgeschlossen. Die grösste Einzelspende betrug immerhin CHF 10'000, die kleinste Überweisung waren 10 Franken. Ganz toll ! Daneben hat uns die ZKB im Rahmen der Jubiläumsaktivitäten CHF 25'000 überwiesen. An alle Beteiligten ein ganz herzliches Dankeschön.

Kommunikation und ZMB Intern

(Philippe Rothlin)

Kommunikation ist notwendig, um etwas einer Zielgruppe mitzuteilen: eine Dienstleistung, einen bestimmten Anlass oder einfach auch die schlichte Tatsache, dass es einen überhaupt gibt. Manchmal ist Kom-

munikation aber auch da, Herausforderungen und schwierige Situationen mitzuteilen. – Stichwort: Krisenkommunikation. Die ZMB – in der Krise? Mitnichten! Aber das Jahr 2019 war kommunikativ sicher herausfordernder als andere Jahre. Ein Rückblick.

Alles war zu Jahresbeginn geplant: die Inserate für die Sonntagsfahrten von April bis Oktober, die Information auf der Website aktualisiert sowie alle Anlässe als Veranstaltungen in Facebook erfasst. Dies waren auch in diesem Jahre wieder unsere zentralen Kommunikationskanäle: Print und Online. Gerade ein Verein wie die ZMB mit einer starken Verwurzelung in der Region darf nicht nur online präsent sein, sondern muss auch mit lokalen, traditionellen Medien arbeiten. Zumal wir in diesem Bereich mit der Zürisee Zeitung einen nun doch schon langjährigen Partner haben, der es uns zu attraktiven Konditionen ermöglicht, unsere tollen Sonntagsfahrten zu „bewerben". Apropos Partner: Das graphische Design für die Anzeigen (naja, im Grunde für den gesamten graphischen Auftritt der ZMB) haben wir ja seit einigen Jahren Rainer Holzinger aus Stäfa anvertraut – ihm sei an dieser Stelle für seinen grossen Einsatz für die ZMB herzlich gedankt! Schliesslich finden wir, ein wenig weiter östlich, einen weiteren langjährigen und treuen Partner der ZMB: das Radio Zürisee, das uns beim Osterhasen, beim Samichlaus oder dem Nostalgieanlass seit jeher begleitet und neu mittels eines Wettbewerbs für seine Hörer auch Werbung macht für unser jüngstes Angebot, den „Tag der offenen Feuertüre", das sich gerade dieses Jahr wieder einer sehr grossen Beliebtheit erfreut hat.

Alles also im Lot? Wer unsere tolle Website besucht hat, wurde eines Besseren belehrt. Ein grosser Hinweis klärte die Besucher auf, dass die übliche Zugskombination dieses Jahr einige Änderungen erfahren würde, da uns die Radsätze einiger unserer Wagen einen Streich gespielt und wir aus Gründen der Sicherheit Alternativen gesucht und gefunden haben. Auch „schlechte" Nachrichten müssen kommuniziert werden, was uns glaub ich ganz gut gelungen ist. Apropos Website: mit knapp 12'500 Besuchern liegen wir zwar leicht unter den Vorjahreszahlen, die Zahlen sind jedoch weiterhin gut und zeigen, wie sehr sich die Website als Kommunikationskanal etabliert hat. Auf Facebook konnten wir weite-

re 100 Follower gewinnen; auch diese Plattform ist ein unverzichtbarer Kanal für die ZMB geworden, um Veranstaltungen zu bewerben oder ein Erlebnis mit den anderen ZMB Followers zu teilen.

Die vorher angesprochenen Radsatz-Herausforderungen haben aber natürlich auch interne Ressourcen gebunden, welche für unsere interne Kommunikation dann leider gefehlt haben. So konnten wir 2019 nicht wie angedacht drei, sondern nur zwei ZMB Intern herausgeben, mit dem inhaltlichen Höhepunkt über die Arbeiten an der verlängerten Remise und Hintergrundinformationen zum…genau, zum Problem mit den Radsätzen. Gerade für solche Hintergrundinformationen ist das ZMB Intern für alle Mitglieder ein unverzichtbares Kommunikationsmittel. Und ein Zeitzeuge, was für 1001 grosse und kleine Projekte die ZMB jahrausjahrein stemmt. Gerade die grossen Projekte (Remisenverlängerung, Ersatz der Radsätze) verschlingen jeweils einen schönen Batzen an Geld. Auch dies eine Herausforderung an die Kommunikation – eine Spendenaktion zu kreieren, welche dem Verein einen schönen Zustupf zu den Kosten einbringt. Auch hier zeigt das Jahresergebnis, dass dies ganz gut gelungen und ein schöner Batzen zusammengekommen ist.

Schliesslich haben wir, wie alle Vereine, die grosse Herausforderung, neue Vereinsmitglieder zu finden. Gerade im Bereich Technik, in welchem Walter Huber als Interims-Chef fungiert, ist Unterstützung im Team dringend notwendig; aber eben nicht nur Unterstützung, sondern auch eine nachhaltige Regelung, damit jemand die Verantwortung für diesen verantwortungsvollen, aber auch sehr spannenden Bereich übernimmt.

Auch hier haben wir gegen Jahresende wieder einige Inserate im Raum Zürich geschaltet und hoffen natürlich auf zahlreiches Feedback!

Nicht unerwähnt soll jedoch bleiben, dass wir dieses Jahr einige neue Mitglieder in unseren Reihen begrüssen durften, unter anderem auch dank unserer aktiven Stand-Werbung an Dorfmärkten z.B. in Adliswil oder Langnau.

Man sieht: die Herausforderungen müssen auch kommunikativ begleitet werden. Die Kommunikation muss schnell und flexibel sein, auf einer gefestigten Basis erfolgen und die vorhandenen Kanäle nutzen, um möglichst viele Interessierte anzusprechen. So wie es aussieht, wird auch 2020 ein in diesem Sinne herausforderndes Jahr. Herausforderungen, welche die ZMB wie immer mit Energie angeht und löst – dann klappt's auch mit der Kommunikation.

ZMB – Ein Herz für Bahnnostalgie.
Philippe Rothlin

Lädeli

(Barbara Schleutermann)

Ein weiteres Jahr im ZMB-Lädeli ist vorbei und es ist wieder Zeit Bilanz zu ziehen. Da am Bahnhofsgebäude noch Sanierungen im Aussenbereich stattfanden, war der Zugang zu unserem Lädeli bis im Sommer erschwert.

Das Verkaufsteam mutierte leider zu einem Einpersonenbetrieb, was einen Zugverkauf während der letzten Saison nicht zuliess. Zum Glück konnte ich während meinen Ferien nochmals auf die Stellvertretung durch meine Vorgängerin Myrta zählen. Ganz herzlichen Dank dafür, liebe Myrta. Im Oktober sprangen in verdankenswerterweise dann Urs Schaffer, Thomas Reimann und Nico ein, da ich anderweitig verpflichtet war. Auch an die drei Herren ein herzliches Dankeschön! Für die Inventur bekam ich Hilfe durch Walter, der die Zahlen direkt in seinem Laptop erfasst hat und sie nun direkt weiterverarbeiten kann in der Buchhaltung. Lieber Walter, vielen Dank für Deine Unterstützung!
In diesem Jahr wurden mit Blick auf die noch ungewisse Zukunft unseres Betriebs wegen dem Rollmaterial keine neuen Artikel ins Sortiment aufgenommen. Günstigere Artikel wie Einkaufswägeli-Chips, ZMB-Tassen und Aufkleber mit Logo etc. verkaufen sich nach wie vor gut. Der Verkauf von Textilien, Regenschirmen und Reisetaschen läuft hingegen sehr harzig.

Bei den Kindern fanden die Puzzles und Malsets von „Thomas die kleine Lokomotive“ guten Anklang. Auch die Lokpfeifen und das 5-teilige Lok-Holzpuzzle erfreuen sich nach wie vor grosser Beliebtheit. Der Glacéverkauf lockte auch dieses Jahr wieder viele Leute in den Verkaufsraum. Vielen Dank an Heinz und Walter, die den Tiefkühler laufend aufgefüllt haben, es hat sich gelohnt.

Insgesamt konnte das Lädeli nicht an die Vorjahres-Umsatzzahlen anknüpfen. 2019 wurde ein Gesamtumsatz von Fr. 1'408.82 erwirtschaftet. Der lukrative Zugverkauf konnte 2019 leider mangels Personals nicht durchgeführt werden, was sich in den tieferen Verkaufszahlen niederschlägt. Andererseits wurden die Einnahmen vom Glacéverkauf in den Lädeli-Umsatz integriert und nicht mehr gesondert ausgewiesen.

Die Billettverkäufe liegen mit Fr. 8'919.14 unter dem letztjährigen Ergebnis. Es fällt auf, dass unsere Fahrgäste vermehrt von elektronischen Zahlungsmethoden Gebrauch machen und ihre Einkäufe und Billette mit der Karte bezahlen möchten. Dies ist seit diesem Jahr auch auf der Zugfahrt möglich.
Vielen Dank an alle, die mich und das Lädeli während des vergangenen Jahres tatkräftig unterstützt haben. Ich bin froh, dass sich für die nächste Saison Charlotte und Markus Kälin für die Mithilfe im Lädeli bzw. den Zugverkauf zur Verfügung stellen. Wir freuen uns aber nach wie vor über Verstärkung, denn Myrta wird uns leider nächstes Jahr nicht mehr zur Verfügung stehen. Vielen Dank, liebe Myrta, für Deinen Einsatz!

Barbara Schleutermann

Lehrgänge / Personalschulung

(Walter Huber a.i.)

Vor einem Jahr habe ich geschrieben: *Im Moment versuchen wir die TR Trans-Rail zu motivieren, wieder einen Zugbegleiter Kurs nach ZSTeBV anzubieten.* Es war ein langer Kampf. Ich habe mich daher sehr gefreut, dass es Markus Schleutermann und mir gelungen ist den Kurs zu organisieren. Am 24. August ging der erste Kurstag über die Bühne. An einem unserer Fahrsonntage durfte ich auch einen Teil beim Thema praktische Zugvorbereitung beitragen. 5 Kandidaten bereiten sich jetzt auf die im kommenden Frühjahr stattfindende Prüfungsfahrt mit praktischer Prüfung vor.

Technik

(Walter Huber a.i.)

Die Aufgaben im Ressort Technik haben mich ganz und gar in Beschlag genommen. Ich habe Euch ja immer im ZMB Intern berichtet. Das alles überstrahlende Thema heisst: Radsätze. Im Januar des zu Ende gehenden Jahres 2019 wussten wir, dass es ganz schlecht um die Qualität unserer Radsätze steht. Bei 4 Radsätzen wissen wir es ganz genau, warum sollten es den anderen so viel besser gehen. Es geht nicht nur um den Ersatz aller Radsätze bei unseren Wagen, nein auch die Radsätze unserer Elektrotriebwagen und unserer Dampfloks müssen oder mussten untersucht werden.

Die (mobile) Untersuchung für die Achsen der Dampfloks im eingebauten Zustand konnten wir bei der BLS bestellen. Diese wurde nach intensiver Vorbereitung der Räder und Achsen am 24. Oktober 2019 durchgeführt. Es war schon ein grossartiger Moment, als die Glücksmeldungen per SMS eingetrudelt sind: die Achsen unserer Dampfloks sind gesund.

Bei den Triebwagen sind wir noch nicht so weit. An diesen Fahrzeugen konnte keine mobile Prüfung durchgeführt werden. Die Fahrzeuge müssen von den Drehgestellen abgehoben werden. Motoren und Getriebe müssen ausgebaut werden, erst dann können die Achsen ausgebaut und zur Ultraschall- und Magnet-Prüfung verschickt werden. Wenn all diese Arbeiten angepackt werden, müssen die ausgebauten Komponenten unbedingt auch einer umfassenden Revision unterzogen werden. Alles Andere macht keinen Sinn ! Mit Hilfe eines externen Experten haben wir die Erarbeitung eines Revisionsprogramms für den Tw 92 und seiner Drehgestelle in Arbeit. Damit die Arbeiten ausgeschrieben werden können, müssen wir unbedingt die bei uns liegenden (und vorsortierten) Ersatzteile im Detail inventarisieren und die Mitarbeit von Fachleuten, die diesen Triebwagen noch wirklich kennen, sicherstellen.

Am 19. Dezember war es dann soweit: die 13 neuen Radsätze konnten bei der Firma Lucchini in Oberitalien bestellt werden.

Hier möchte ich auch noch von meinem «privaten» Projekt Drehscheibe berichten. Nicht erst nachdem ich im Herbst 2018. so unverhofft zu meiner neuen Aufgabe als Leiter Technik (ad interim) kam, wurde mir vor allem eines bewusst: bei jedem Chargen- oder Verantwortlichkeitswechsel geht in der Welt der Ehrenamtlichkeit wertvolles Wissen verloren. Jeder Wechsel hat sein ganz eigenes Drama und seine

eigene Geschichte. Wertvolles Wissen verbleibt in den Köpfen der vormals Verantwortlichen, oder stürzt irgendwann mit dem privaten Computer ab oder verschwindet im Nirwana der starken Persönlichkeiten. Ich fand mich wirklich buchstäblich auf der grünen Wiese wieder. Das sollte mir und damit der ZMB nie mehr passieren. In diesem Zusammenhang kann ein gut programmierter Computer wirklich helfen. Zusammen mit Michi Bollmann von der DVZO entwickeln wir seit Juli 2018 eine webbasierende Software für den Nachweis und die Planung von Instandhaltungsmassnahmen. Unser grosses Ziel ist es, ein Arbeitsmittel für die ganze Welt der Historischen Eisenbahnen in der Schweiz zu schaffen, nicht nur für die DVZO und die ZMB. Jetzt am Ende von 2019 ist Entscheidendes geschafft. Aufgrund der Streckentafeln wissen wir, dass das Tunnelende erreichbar ist. Es hat natürlich wieder viel mehr Kraft und Geld gekostet als geplant. Aber es wird funktionieren. Wir haben die Software schon bei verschiedenen Gelegenheiten präsentiert, so auch dem BAV (Bundesamt für Verkehr). Der technische Leiter von SBB Historic weiss von unseren Plänen und will das Programm Anfang 2020 selbst testen. Das Echo ist sehr ermutigend. Am Samstag 18. Januar treffen sich die Vereine der IG TR Trans Rail zu einem Workshop in Sursee. Ich hoffe sehr, dass sich der Kreis der Mitmachenden ab dann stark erweitert. So besteht auch die Hoffnung, dass sich über die Jahre die sehr grossen Kosten wieder einspielen lassen.

Ich danke vor allem dem sehr kompetenten Team rund um Beat Bruhin ganz herzlich für die Tatkraft, das Fachwissen, den Optimismus. Es ist ganz grossartig, was da geleistet wird. Und ich werde auf diese Reise mitgenommen. Schon zweimal durfte ich nach der Fahrsaison in der Feuerbüchse von Hansli und von Schnaaggi-Schaaggi beweisen, dass der Leibesumfang für den Einstieg durch den Aschkasten passt und dass auch ein Buchhalter ein ganz passabler Rauchrohr-Ausstoss-Absauger ist.

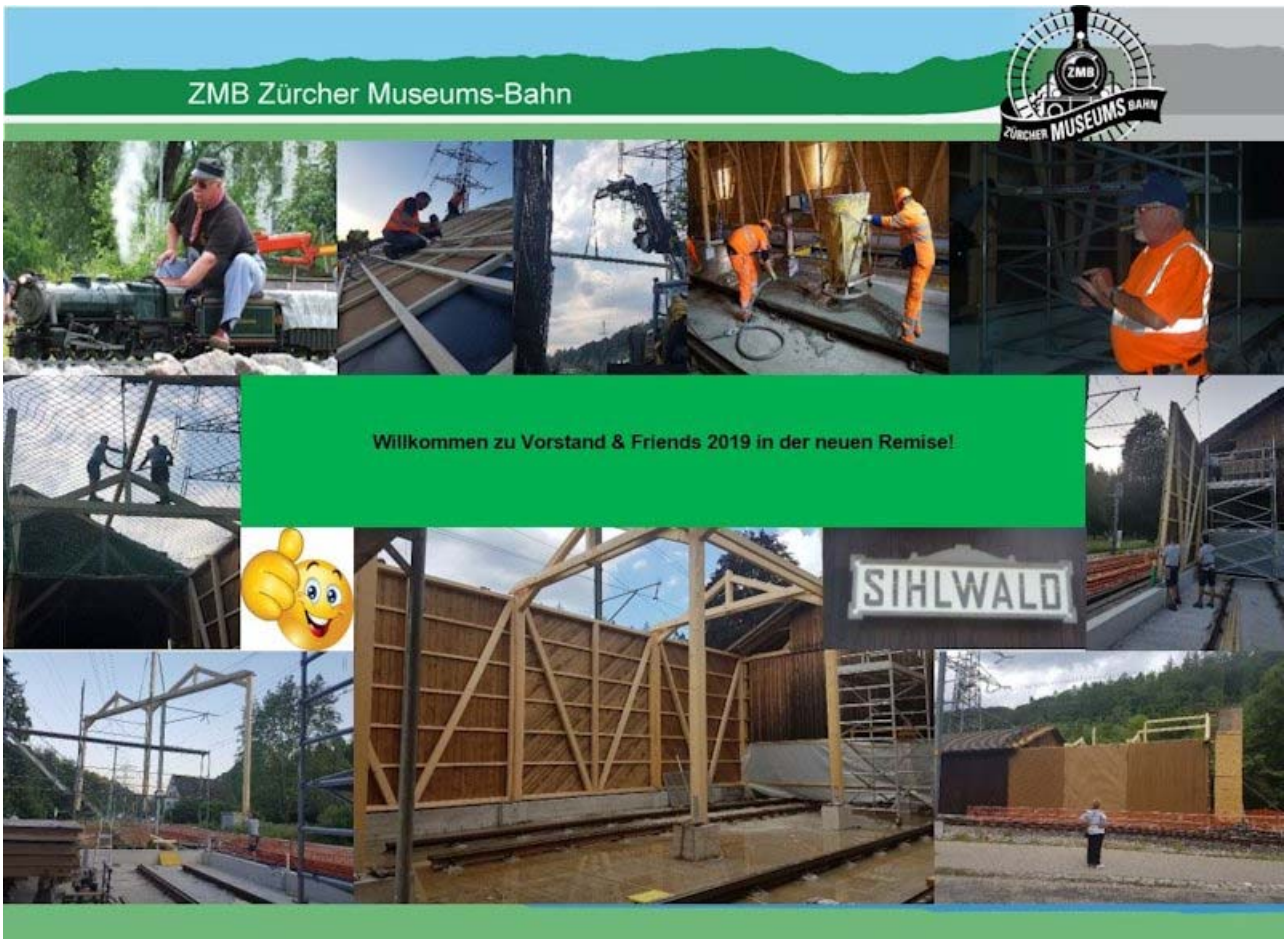
Vize-Präsident

(Walter Huber)

Im März 2019 war wieder einer dieser Glücksmomente. Bedingt durch die Revision der Luftseilbahn von Adliswil zur Felsenegg erwanderten Markus und Charlotte Kälin das Sihltal und studierten unser grosses Plakat am Bahnhof Sihlwald. Es folge eine Anfrage per Webseite und E-Mail und Juhuj: *habemus Perscriptorem*, die Vorstandscharge des Schriftführers (Aktuar) ist wieder besetzt.

An dieser Stelle möchte ich meinen Kollegen im Vorstand ein grosses Kränzchen winden. Die Arbeit mit den Kollegen macht Spass, auch wenn davon mehr als genug da ist und wir sicher nicht ganz genau wissen, wie wir den Verein durch die finanziellen Untiefen der bevorstehenden Revisionen manövrieren werden.

Personalsituation: Nach wie vor sind ganz wichtige Chargen nicht besetzt. Die Ressortleitung Gastronomie und die immer noch fehlenden Teamchefs Gastronomie sind Riesenlücken. Unser Inserat für die Suche nach Mitarbeitenden in der Technik haben Anfragen ergeben. Das zweite Stelleninserat für die Leitung des Ressorts Technik hat bis heute noch nichts bewirkt. Da bleibt nur eines: immer fürschi aber eis ums andere !



Zürcher Museums-Bahn
Postadresse: Postfach 510, CH-8024 Zürich

Traktanden der 24. Generalversammlung

Freitag, 27. März 2020
19.00 – 21.00 Uhr
im Clubhaus des Dampfmodellclubs (DMC), Tüffenwies 42, 8064 Zürich

Nachtessen für Angemeldete ab 17:30 Uhr

Termin für Anträge an die Generalversammlung ist Donnerstag, 27. Februar 2020, eingetroffen beim Präsidium am Domizil der ZMB, Rämistrasse 7, 8001 Zürich.

Traktanden

1. Begrüssung und Wahl der Stimmenzähler
2. Genehmigung des Protokolls der 23. ordentlichen Generalversammlung
3. Abnahme der Jahresberichte der Ressortleiter
4. Abnahme der Jahresrechnung 2019 nach Kenntnisnahme des Revisionsberichtes
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
    a. des Präsidenten Theo Leuthold
    b. Vorstandsmitglieder: Walter Huber, Markus Kälin, Heinz Keller, Markus Kern, Philippe Rothlin, Markus Schleutermann
7. Budget 2020
8. Festsetzung der Mitgliederbeiträge
9. Allfällige Anträge der Mitglieder
10. Verschiedenes
    a. Revisionen unserer Fahrzeuge
    b. Einladung zu Vorstand & Friends am 26. Juni 2020
    c. Bericht vom Workshop 2020, Einladung zum Workshop 2021 am 9.1.2021

Für den Vorstand der Zürcher Museums-Bahn

Walter Huber, Vizepräsident

E-Mail: info@museumsbahn.ch • www.museumsbahn.ch

ZMB Aktivitäten Jahr 2020

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
1 Mi	1 Sa	1 So	1 Mi	1 Fr	1 Mo 23.W.	1 Mi	1 Sa	1 Di	1 Do	1 So	1 Di
2 Do	2 So	2 Mo 10. W.	2 Do	2 Sa	2 Di	2 Do VS	2 So	2 Mi	2 Fr	2 Mo 45. W	2 Mi
3 Fr	3 Mo 6. W.	3 Di	3 Fr	3 So	3 Mi	3 Fr	3 Mo 32.W.	3 Do	3 Sa	3 Di	3 Do INTERN
4 Sa	4 Di	4 Mi	4 Sa Praxis Putz-NaMi	4 Mo	4 Do	4 Sa	4 Di	4 Fr	4 So	4 Mi	4 Fr
5 So	5 Mi	5 Do	5 So	5 Di	5 Fr	5 So	5 Mi	5 Sa	5 Mo 41. W	5 Do	5 Sa Samichlaus
6 Mo 2.W.	6 Do	6 Fr	6 Mo	6 Mi	6 Sa	6 Mo 28. W	6 Do	6 So	6 Di	6 Fr	6 So
7 Di	7 Fr	7 Sa	7 Di	7 Do	7 So	7 Di	7 Fr	7 Mo 37. W	7 Mi	7 Sa	7 Mo 50. W
8 Mi VS	8 Sa	8 So	8 Mi	8 Fr	8 Mo 24. W	8 Mi	8 Sa	8 Di	8 Do	8 So	8 Di
9 Do	9 So	9 Mo 11. W	9 Do	9 Sa	9 Di	9 Do	9 So	9 Mi	9 Fr	9 Mo 46. W	9 Mi
10 Fr	10 Mo	10 Di	10 Fr	10 So	10 Mi	10 Fr	10 Mo 33. W	10 Do	10 Sa	10 Di	10 Do
11 Sa Workshop	11 Di	11 Mi	11	11 Mo	11 Do	11 Sa	11 Di	11 Fr	11 So	11 Mi	11 Fr
12 So	12 Mi	12 Do	12 So Osterhaas	12 Di	12 Fr	12 So	12 Mi	12 Sa	12 Mo 42. W	12 Do	12 Sa
13 Mo 3.W.	13 Do	13 Fr	13 Mo	13 Mi	13 Sa	13 Mo 29. W	13 Do	13 So	13 Di	13 Fr	13 So
14 Di	14 Fr	14 Sa	14 Di	14 Do	14 So	14 Di	14 Fr	14 Mo 38. W Knabenschiessen	14 Mi	14 Sa	14 Mo 51. W
15 Mi	15 Sa	15 So	15 Mi	15 Fr	15 Mo 25. W	15 Mi	15 Sa	15 Di	15 Do	15 So	15 Di
16 Do	16 So	16 Mo 12. W	16 Do	16 Sa	16 Di	16 Do	16 So	16 Mi	16 Fr	16 Mo 47. W	16 Mi
17 Fr	17 Mo	17 Di	17 Fr INTERN	17 So	17 Mi	17 Fr	17 Mo 34. W	17 Do	17 Sa	17 Di	17 Do
18 Sa	18 Di	18 Mi VS	18 Sa	18 Mo	18 Do	18 Sa	18 Di INTERN	18 Fr	18 So	18 Mi	18 Fr
19 So	19 Mi	19 Do	19 So	19 Di	19 Fr	19 So	19 Mi	19 Sa	19 Mo 43. W	19 Do VS	19 Sa
20 Mo 4.W.	20 Do	20 Fr	20 Mo Sächsilüte	20 Mi	20 Sa	20 Mo 30. W	20 Do VS	20 So	20 Di VS	20 Fr	20 So
21 Di	21 Fr	21 Sa	21 Di	21 Do Auffahrt	21 So	21 Di	21 Fr	21 Mo 39. W	21 Mi	21 Sa	21 Mo 52. W
22 Mi VS bei Kümin	22 Sa	22 So	22 Mi	22 Fr	22 Mo 26. W	22 Mi	22 Sa	22 Di VS	22 Do	22 So	22 Di
23 Do	23 So	23 Mo 13. W	23 Do	23 Sa	23 Di	23 Do	23 So	23 Mi	23 Fr	23 Mo 48. W	23 Mi
24 Fr	24 Mo	24 Di	24 Fr	24 So Jubiläum WPZ	24 Mi	24 Fr	24 Mo	24 Do	24 Sa reserviert Technik	24 Di	24 Do Weihnachten
25 Sa	25 Di	25 Mi	25 Sa T wir sind im Siw	25 Mo	25 Do	25 Sa	25 Di	25 Fr	25 So öff Fahrt	25 Mi	25 Fr
26 So	26 Mi	26 Do	26 So öff Fahrt	26 Di	26 Fr Vorstand&Friends	26 So öff Fahrt	26 Mi	26 Sa reserviert Technik	26 Mo 44. W	26 Do	26 Sa
27 Mo	27 Do	27 Fr GV ZMB	27 Mo	27 Mi	27 Sa T wir sind im Siw	27 Mo 31. W	27 Do	27 So öff Fahrt	27 Di	27 Fr	27 So
28 Di	28 Fr	28 Sa	28 Di VS	28 Do VS	28 So öff Fahrt	28 Di	28 Fr	28 Mo 40.W	28 Mi	28 Sa	28 Mo 53. W
29 Mi	29 Sa	29 So	29 Mi	29 Fr	29 Mo 27. W	29 Mi	29 Sa T wir sind im Siw	29 Di	29 Do	29 So	29 Di
30 Do		30 Mo 14. W	30 Do	30 Sa	30 Di	30 Do	30 So öff Fahrt	30 Mi	30 Fr	30 Mo 49. W	30 Mi
31 Fr		31 Di		31 Pfingst-So öff Fahrt		31 Fr	31 Mo 36. W		31 Sa		31 Do

VP abwesend

Unterhalt bei SZU im April

ocker = Schulferien ZH

gelb = Aktivität ZMB

ZMB Zürcher Museums-Bahn
Rämistrasse 7 • Postfach 510 • 8024 Zürich • Tel + (0848) 962 962 • Fax +41 (0)44 396 88 38