

DVZO vor neuen Herausforderungen und Chancen

Ungewisse Zukunft der Strecke Bäretswil – Hinwil

Die SBB-Division Infrastruktur möchte sich im kommenden Jahr von der 5,6 Kilometer langen Strecke Hinwil – Bäretswil trennen. Dort verkehren lediglich die Züge des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland (DVZO) und einige Güterzüge zur Bedienung des Kieswerks der FBB AG in Bäretswil Tobel; offenbar genügt das Kosten-Nutzen-Verhältnis dem jetzigen Betreiber nicht mehr. Wird nicht ein neuer Betreiber gefunden, wollen die SBB beim Bundesrat die Stilllegung der Strecke beantragen. Bekannt wurden diese einigermassen überraschenden Neuigkeiten bei der Generalversammlung des DVZO, die am 30. März 2016 in Uster stattfand.

Für den DVZO ist die Verbindung von Bäretswil nach Hinwil essentiell, würde doch im Fall einer Stilllegung die Museumsbahn zur Rumpfstrecke: Nur die Verknüpfung mit der Tösstallinie der SBB würde bleiben, der Anschluss Richtung Zürich jedoch entfallen. In einer Mitteilung betont der Verein, die SBB und das Bundesamt für Verkehr stünden der Übernahme durch eine neue Trägerschaft positiv gegenüber. Für einen Verein wie den DVZO wären freilich die mit einer Übernahme einhergehenden finanziellen Verpflichtungen eine grosse Herausforderung. Derzeit evaluieren die Verantwortlichen die Möglichkeiten.

Die Strecke wurde 1901 als Teil der Uerikon – Bauma-Bahn in Betrieb genommen. Nach der Elektrifizierung im Herbst 1947 ging die Infrastruktur des Abschnitts Hinwil – Bauma an die SBB über. Der Personenverkehr wurde bereits 1969 eingestellt; der Güterverkehr blieb zwischen Hinwil und Bäretswil erhalten. Der Abschnitt von Bauma bis Bäretswil Tobel gehört seit dem Jahr 2000 dem DVZO.

Alle Bahnübergänge gesichert

Einen Meilenstein hat der Verein bei den Bahnübergängen erreicht: Alle noch nicht gesicherten Übergänge der seit dem Jahr 2000 vereinseigenen, 5,5 Kilometer langen Strecke Bauma – Bäretswil sind gemäss den verschärften Sicherheitsvorschriften gesichert, also in der Regel mit optischen und akustischen Signalen, teilweise auch mit Schranken. Damit erfüllt der DVZO früher als gewisse Privatbahnen mit viel dichtem Verkehr die Vorgaben des BAV. Die nötigen 600 000 Franken kamen unter anderem aus dem Lotteriefonds des Kantons Zürich.

Amor-Express fährt weiter

Ein Richtungsentscheid stand anlässlich der Generalversammlung zu dem aus fünf Zweischachsern aus den Jahren 1910 – 1913 bestehenden „Amor-Express“ der früheren Bodensee – Toggenburg-Bahn (BT) an. Eine Mehrheit der 113 Stimmberechtigten entschied sich nach längeren Diskussionen dafür, den Zug zu erhalten und die beiden noch weitgehend im Originalzustand erhaltenen Wagen mittelfristig wieder in den Ursprungszustand der BT zu versetzen.

Die Wagen des „Amor-Express“ mit ihrer gut für die Bewirtung von Gruppen geeigneten Inneneinrichtung sind mit bis zu 80 km/h einsetzbar. Die Zugheizung funktioniert mit Dampf und elektrisch; die Wagenübergänge

lassen das Zirkulieren der Fahrgäste auch während der Fahrt zu. Für die Traktion stehen die vereinseigene Elektrolokomotive Be 4/4 15 (ehemals BT) oder die Dampflokomotive Eb 3/5 9 des „Dampf-Loki-Club“ Herisau zur Verfügung, die beide in Bauma stationiert sind.

Die „Hinwil“ dampft wieder

Am 2. April 2016 konnte nach acht Jahren zum ersten Mal wieder die Ed 3/4 2 „Hinwil“ (Leistung 400 PS, Höchstgeschwindigkeit 45 km/h) angeheizt werden. Die 1903 durch die SLM für die normalspurige „Régional Saiguelégier – Glovelier“ erbaute Maschine war seit Frühjahr 2008 defekt abgestellt

gewesen. Da der Verein über genügend andere betriebsbereite Dampflokomotiven verfügte, zog sich die Reparatur in die Länge. Die Vereinsmitglieder leisteten 3000 Arbeitsstunden; den Kessel reparierte die Sulzer Innotec AG. Die Gesamtkosten betrugen 40 000 Franken.

Freiwillige gesucht

Mit dem Ziel, neue Aktivmitglieder zu gewinnen, veranstaltet der DVZO am 5. Juni 2016 an seinen Standorten Bauma und Uster einen Tag der offenen Tür. Dazu verkehren auch drei Zugpaare zwischen Hinwil und Uster. (lüt/mr)



Oben: Die Dampflokomotive Ed 3/4 2 „Hinwil“ beim ersten Anheizen nach achtjährigem Stillstand vor der schweizweit ältesten Remisenanlage, der Lokomotivremise Uster von 1856 (Foto: J. Lüthard, 2. April 2016).

Unten: Anfang September 2015 konnte der DVZO in Bauma die von Olten ins Zürcher Oberland transferierte, ursprünglich in Basel stehende, rund 100 Meter lange Bahnhofshalle mit Baujahr 1860 einweihen (Foto: J. Lüthard, 5. September 2015).

