

Vorwort des Präsidiums

Werner Woher

Liebe Vereinsmitglieder, Zugewandte und Freunde der Museumsbahn

Nun stehen wir bereits schon wieder mitten im Jahr und können schon auf einiges Erfreuliches zurückschauen.

Als erstes war da unsere **18. Generalversammlung** am 30. März, die wir zum ersten Mal ennet der Grenze in Singen abhalten konnten. Seit Januar 2018 ist die Siedlergemeinschaft Singen e.V. Kollektivmitglied in unserem Verein, und ihr Vereinslokal befindet sich direkt neben unserem Bahngleis. Im Sinne unseres Mottos «Singen, wir kommen» hatten wir vom Gemeinschaftsleiter die Einladung, unsere GV in ihrem Vereinsheim abzuhalten, gerne angenommen. Dazu organisierte unser emsiger Betriebsleiter Fritz Heiniger einen Sonderzug der in Etwilen abfuhr, an allen Bahnhöfen die Mitglieder einsammelte und freudig und wohlbehalten nach Singen und schlussendlich wieder zu den Ausgangsbahnhöfen zurück brachte.

Dann fand am Samstag, 11. Mai das **8. Museumsbahnfest in Rielasingen** statt, das wir mit folgendem Slogan ankündigten:

Der Mai ist gekommen, die Museumsbahn fährt wieder aus, da komme, wer Lust hat mit in den Hegau hinaus!

Mit Dampf und Rauch, zischend und ratternd von Stein am Rhein, zum Museumsbahnfest nach Rielasingen, da laden wir Euch ein.



Nach der Ankunft des Sonderzuges in Singen mit den angereisten Versammlungsbesuchern (Foto: Rolf Stamm)

Nicht gerade verheissungsvoll war der Wetterbericht, aber es war doch meistens trocken und der Fahrtag wurde trotzdem zu einem Riesenerfolg. Früchte getragen hat, dass unsere intensivierte Werbung vor allem auf der Deutschen Seite von der Presse voll unterstützt wurde. Zweihundert Platzreservierungen und Einnahmen in Rekordhöhe brachten zu unserer Freude den grossen Erfolg. Hierbei sei nochmals allen Vereinsmitgliedern zum Gelingen des Fahrtages recht herzlich gedankt. Leider litt das Museumsbahnfest unter dem vor allem am Mittag aufkommenden starken Wind an Besuchern. Trotz allem brachten die Musikvereine den nötigen Schwung ins Fest und Pro-RIWO- Chef Werner Niete fungierte dabei als Ansager.

Im Jahresprogramm 2019 stehen noch drei weitere Museumsbahnfahrten.

Von der 2. Museumsbahnfahrt die am Sonntag, den 16. Juni 2019 stattfindet, werden wir dann in der Oktoberausgabe berichten.

Die weiteren Fahrdaten sind der 8. September und der 6. Oktober 2019.

Unser langer Wunsch, endlich einmal in der Bahnhof Singen einfahren zu können, soll nun Realität werden.

Der Singener Stadtrat hat einstimmig sein Einverständnis zur Schliessung der Gleislücke bei der Georg- Fischer-Strasse gegeben!

Gleichzeitig hat die Stiftung Museumsbahn über ihre vertraglichen Pflichten hinaus weitere Gelder zur Finanzierung zugesagt. Die Arbeiten

sollen in den Sommerferien ausgeführt werden. Es gibt noch einige von der DB Netz AG aufgestellte Hürden zu nehmen, aber für unseren Juristen Dr. Stefan Keller samt Stiftungsrat dürften diese auch noch zu bewältigen sein.

Hervorragend hat auch die **Schienen-velo-Saison** angefangen. Obwohl die Aprilsonntage oft regnerisch und saukalt waren, zitiert Franz Signer, hat die Saison erfolgreich angefangen und der erste Monat hat mit Einnahmen von rund Fr. 2'000.-- erfreulich zu Buche geschlagen.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg plant, in den nächsten Jahren möglichst viele eingestellte Bahnstrecken wieder zu reaktivieren und prüft daher ihr Fahrgastpotential. Für die Finanzierung sind die Kommunen zuständig, wobei das Land 100 Mio. Euro aufwirft, diese Bemühungen zu bezuschussen. Der Bürgermeister von Rielasingen-Worblingen, Ralf Baumert, wünscht aufgrund der stetig wachsende Verkehrsbelastung auf der Strasse Rielasingen-Singen eine Entlastung mit einem **Regionalverkehr auf unserer Museumsbahnstrecke** Die

Reaktivierung dieses Streckenteils als Projekt ist zur Prüfung in Stuttgart eingereicht. Wir haben dem Bürgermeister unsere Unterstützung zugesagt, da sich ein allfälliger Regionalverkehr und die Museumsbahn nicht konkurrenzieren.

Mit den besten Wünschen für einen bahnseligen Sommer grüsst Euch Euer älterer Knabe mit dem unheilbaren Eisenbahnvirus

Co-Präsident Werner Wocher

Nicht nur der rollende Eisenbahnzug, sondern viele Details daneben bereichern unsere Museumsbahn

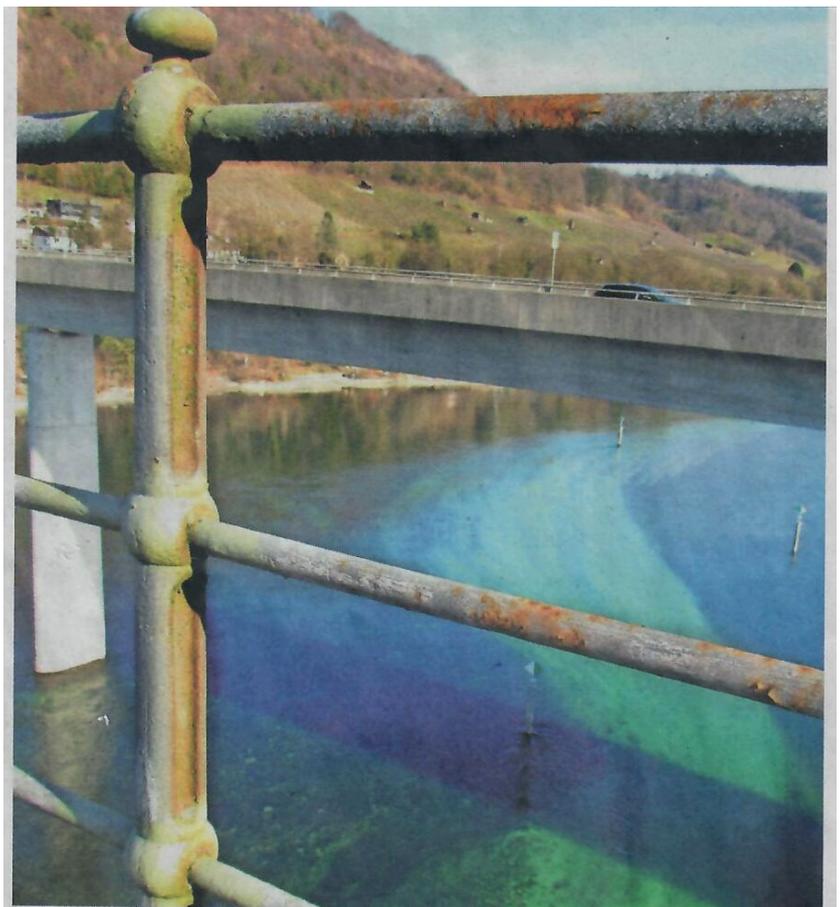
Werner Wocher

Einmal nicht der Museumszug, der mit dröhnendem Geräusch über die Hemishofer Stahlbrücke fährt, sondern ein phänomenales Erscheinungsbild unten im Rhein erweckte die Aufmerksamkeit des Betrachters (siehe Zeitungsausschnitt).

Fast völlig abgelenkt davon wird für den Betrachter des Fotos vielleicht noch das Brückengeländer im Vordergrund gewahrt. Nebst einem sich durch Eisenrost abbauenden Farbanstrich, sticht doch die gefällige Gestaltung der Details hervor.

Der Geländer-Rohpfosten aus Gusseisen mit seinem Kugelknoten ist durch seitliche Einbuchtungen statisch gestärkt, oben mit einer schmucken Ovalekugel gekrönt und an der Basis mit einer Rosette versehen.

Das horizontale Brückengeländer und die Traversen durchdringen ebenfalls die Kugelknoten und verknüpfen sich als Einheit mit dem Pfosten. Dieses und noch viele andere Details der Brücke zeugen vom Kunstverständnis der damaligen Bauingenieure.



Farbenspiel Die Kantonsgrenze färbt sich türkis

Es scheint, als habe der Rhein zwischen Stein am Rhein und Hemishofen die Kantonsgrenze zwischen Thurgau und Schaffhausen in eigener Regie und in fluoereszierendem Türkisgrün nachempfinden wollen. Das Zusammenwirken aus niedrigem Wasserstand, tiefer Temperatur, Strömung und Sonneneinstrahlung schafft dieses ebenso vergängliche wie seltene Naturschauspiel, bei dem die Strömung des Flusses in faszinierender Weise sichtbar wird. Die Aufnahme entstand von der Hemishofer Eisenbahn – mit Blick zur Strassenbrücke.

BILD ERNST HUNKELER

EINE RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG AUF DAS BUNDESGESETZ BETREFFEND HANDHABUNG DER BAHNPOLIZEI

Stefan Keller

I

Im vorliegenden Beitrag¹ möchte ich auf eine in den letzten Jahren kaum mehr vertiefte Thematik der Bahnpolizei, und dabei insbesondere auf das per 1. Oktober 2011 aufgehobene Bundesgesetz vom 18. Februar 1878 betreffend Handhabung der Bahnpolizei² eingehen. Zu diesem Zeitpunkt wurde es abgelöst durch das Bundesgesetz vom 18. Juni 2010 über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr.³ Während das BGST nach seinem Art. 1 Abs. 1 lediglich die Aufgaben und Befugnisse der Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr zum Gegenstand hat, war das Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei⁴ – wie im nachfolgenden Beitrag aufgezeigt werden soll – thematisch ungleich breiter ausgestaltet. Dies geht un-
schwer aus dem Titel der bundesrätlichen Botschaft⁵ hervor, der folgen-
dermassen hiess: «Bundesgesetz betreffend den Schutz der Eisenbahnen
gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Über-
schreitung bahnpolizeilicher Vorschriften». Mit dem schliesslich gewählten
Gesetzestitel «Handhabung der Bahnpolizei» wurde ein deutlich kürzerer,
wenngleich weniger informativer Name des Erlasses gewählt.

1 Erstmals erschienen in *Reipublicae Vallesiae, Respublica Subsilvania Superior salutem et gratulationem*, Mike Bacher und Marie-Claude Schöpfer (Hrsg.), Festschrift für Prof. Dr. Louis Carlen zum 90. Geburtstag, Rotten Verlags AG: Visp 2019, S. 79 ff.

2 BS 7, S. 27; AS 1958, S. 335, AS 1986, S. 1974, AS 2010, S. 1881.

3 BGST, SR 745.2

4 Nachfolgend: Bahnpolizeigesetz.

5 Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1877 an die hohe Bundesversammlung zu einem Bundesgesetz betreffend den Schutz der Eisenbahnen gegen Beschädigung, Gefährdung des Verkehrs auf denselben und Überschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften, S. 677 ff. (nachfolgend: Botschaft).

Dieses polymorphe, über 130 Jahre in Kraft stehende Bundesgesetz zeichnete sich durch eine heute kaum mehr bekannte Kürze auf und umfasste lediglich 15 Artikel.⁶ Ausserdem wurde es nur vier Mal abgeändert (1957, 1985 und 2007) und weist damit eine ungewöhnliche Rechtsbeständigkeit auf, obgleich sich der Bahnbetrieb zwischen 1878 und 2011 fundamental gewandelt und die Sicherheitsdichte stark zugenommen hat sowie das Streckennetz seither markant gewachsen⁷ ist. Davon weitgehend unberührt: Das Bundesgesetz betreffend Handhabung der Bahnpolizei.

Im Folgenden sollen die einzelnen Gesetzesbestimmungen erläutert und eingeordnet werden (nachfolgend II),⁸ bevor ein Fazit die gewonnenen Erkenntnisse aus diesem Beitrag zu Ehren des Jubilars abrunden (III).

6 Das BGST weist zwar lediglich 12 Artikel auf, regelt jedoch eine weitaus engere Materie.

7 Das Wachstum des Streckennetzes fand mit der aufkommenden Motorisierung ab 1920 einen längeren Abschluss, sieht man von einzelnen Projekten wie der Strecke Brig–Disentis (vollständig eröffnet erst im Jahre 1926) oder Sembrancher–Le Châble (1953) ab. Eine grössere Einstellungswelle von Bahnlinien erfolgte ab dem Zweiten Weltkrieg, wobei es insbesondere Schmalspur- und Trambahnen betraf, deren Rollmaterial nicht frühzeitig erneuert wurde (Bsp. Schaffhausen–Schleitheim StSS 1964, Schaffhauser Tram 1966), aber auch Nebenlinien der Normalspurbahnen (SBB-Linien Nyon–Crassier 1962, Bauma–Hinwil 1969 oder Etwilen–Singen 1969). Die meisten Betriebsumstellungen fanden in der ersten Hälfte der 70er Jahre ihren Abschluss. Als «Nachzügler» gelten hierbei die 1982 für den Personenverkehr eingestellten Strecken Lenzburg–Wildeggen und St. Urban Ziegelei–Melchnau. In der ersten Hälfte der 90er Jahre bestand auf dem SBB-Netz ein grosser Investitionsbedarf bezüglich Rollmaterial und Stellwerken, dem personenintensive Regionallinien zum Opfer fielen: Beinwil am See–Beromünster (1992), Solothurn–Herzogenbuchsee (1992), Solothurn–Büren an der Aare (1994), Mellingen–Wettingen (1994), Laufenburg–Koblentz (1994). Ebenfalls legten die SBB zu dieser Zeit auf verschiedenen Hauptlinien den Regionalverkehr auf die Strasse: Gotthard-Bergstrecke (1992), Bötzenberg Brugg–Frick (1993) oder Laufen–Delsberg–Münster (1993). Die Privatbahnen stellten ebenfalls in neuerer Zeit Linien still: Die Wohlten–Meisterschwandenbahn (1997), die BLS bzw. der Regionalverkehr Mittelland (RM) die Linien Affoltern–Weiher–Huttwil (2004) und Sumiswald–Grünen–Affoltern–Weiher (2009). Ausserdem stellte die Sihlthalbahn 2004 den Abschnitt Sihlwald–Sihlbrugg ein.

II

Art. 1

1 Es ist allen nicht zum Bahndienst gehörigen Personen verboten, ohne Erlaubnis der Bahnverwaltung oder ohne eine auf privatrechtlichem Titel beruhende Berechtigung an andern als an den ihrer Bestimmung nach dem Publikum geöffneten Stellen das Gebiet einer dem Betriebe übergebenen Eisenbahn oder ihrer Zugehörigen zu betreten.

2 Von diesem Verbote werden die mit der Beaufsichtigung der Eisenbahnen und ihres Betriebes betrauten Inspektionsbeamten, sowie die Polizei-, Gerichts-, Zoll-, Post- und Telegraphen-, Forst-, Bau- und Kataster-Beamten insoweit nicht betroffen, als ihnen zur Ausübung ihres Dienstes der Zutritt zu der Bahn und ihren Anlagen notwendig ist. Zu ihrer Legitimation sind sie, soweit nicht Dienstkleidung, Dienstzeichen u. dgl. sie ohnedies kenntlich machen, auf Verlangen ihrer Oberbehörde von der Bahnverwaltung mit einem Ausweis zu versehen.

Art. 1 Bahnpolizeigesetz befasst sich mit der Thematik des Betretens der Bahnanlagen. Der Konflikt besteht dabei darin, dass die Bahnkunden im Personen- und Güterverkehr das Eisenbahngelände betreten müssen, um – dem eigentlichen Zweck der Bahn entsprechend – diese benutzen oder Waren verladen zu können. Seit jeher bringt es das Verkehrsmittel Eisenbahn mit sich, nicht zuletzt aufgrund der langen Brems- und Beschleunigungswege, dass die Halte- und Verladestellen

Neubaustrecken waren entsprechend rar: 1969 die Käferberglinie zwischen Zürich und Zürich Oerlikon, 1975 die Heitersberglinie zwischen Mägenwil und Killwangen-Spreitenbach, ferner die Flughafenlinien Kloten (1980) und Genf (1987). Mit Eröffnung der S-Bahn Zürich 1990 kam Zürich Stadelhofen–Stettbach hinzu (dafür verschwand die Linie Zürich HB–Zürich Stadelhofen via Zürich Letten). Seit 1999 verbindet der Vereina-Tunnel Klosters mit Sagliains, seit 2004 besteht die 45 km lange Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Eine grosse Erweiterung erfuhr das Streckennetz in jüngster Zeit mit den beiden NEAT-Ästen via Lötschberg (2007) und Gotthard (2016; Ceneritunnel 2020).

8 Obwohl das Bahnpolizeigesetz seit 1. Oktober 2011 ausser Kraft ist, erscheint es für die nachfolgende Kommentierung lebendiger und sprachlich eleganter, wenn sich der Autor der Sprachform der Gegenwart bedient und damit – nur, aber immerhin sprachlich – unterstellt, dass das Gesetz noch in Kraft stünde, was aber natürlich nicht der Fall ist.

der Bahn fest definiert sind.⁹ Entsprechend ist dort den Kunden der Zugang zur Bahn zu ermöglichen, während er an anderen Stellen aus Sicherheitsgründen untersagt ist. In mustergültiger Weise definiert das Gesetz diese Stellen nicht konkret, indem es etwa Bahnhöfe, Perrons usw. nennen würde. Vielmehr erlaubt es das Betreten an den «ihrer Bestimmung nach» dem Publikum geöffneten Stellen. Gemeint sind dabei neben den bereits erwähnten Bahnhöfen (Wartsäle, Schalter, Nebenbetriebe) und Perrons etwa auch Bahnübergänge, Verladerampen und Einrichtungen für den Autoverlad. Bei Bahnhöfen ohne Unter- oder Überführungen¹⁰ können ausserdem die Gleise nach Einfahren eines Zuges für den Ein- und Ausstieg betreten beziehungsweise überquert werden.

Art. 1 Abs. 1 hält fest, dass das Betretungsverbot nur für alle nicht zum Bahndienst gehörigen Personen gilt. Ausserdem erstreckt es sich nur auf in Betrieb stehende Bahnen, während stillgelegte Strecken grundsätzlich frei betretbar sind.¹¹ Der Begriff Bahndienst ist dabei weit zu verstehen und umfasst grundsätzlich alle bei einer Bahn angestellten Personen. Allerdings kann diese Ausnahme nicht für alle Angestellten zu jeder Zeit gelten.¹² So wäre es etwa schwer verständlich, wenn der Schalterbeamte der Oensingen-Balsthal-Bahn bei Ferenbalm-Gurbrü die Gleise der BLS auf offener Strecke überschreiten dürfte, nicht jedoch der ortskundige Pfarrer, der in seelsorgerischer Mission einen Bauernhof auf direktem Wege ansteuern möchte. Zu fordern ist daher, was die Bahnverwaltungen seit einigen Jahren in ihren Weisungen auch umgesetzt haben, dass nur Bahnbedienstete «im Dienst», das heisst im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit, vom Verbot ausgenommen sind. Entsprechend darf der im Dienst sich befindende Fahrdienstleiter die Gleise auch bei vorhandener Personenunterführung überqueren, nicht jedoch, wenn er frei hat.

9 Ausnahmen gab es etwa bis 2017 beim saisonalen Verlad von Zuckerrüben auf den Linien Morges–Apples–Bière und Apples–L’Isle–Mont la Ville, der auf offener Strecke stattfand; ebenso wird das Tanklager der CICA SA in Crémines ca. 7 Mal jährlich auf offener Strecke zwischen Corcelles BE und Gänsbrunnen bahnseits mit Heizöl extra leicht versorgt.

10 Das sind Bahnhöfe ohne sogenannten schienenfreien Zugänge.

11 Ausnahmen sind wohl dort zu machen, wo etwa Brücken und Tunnels nicht die notwendige Sicherheit gebieten. Diesfalls liegt es an den Bahnverwaltungen, entsprechende örtliche Betretungsverbote zu erlassen.

12 So auch die Botschaft (Anm. 5), S. 684.

Abs. 1 sieht zwei Gegenausnahmen vor, nämlich, wenn die Bahnverwaltung das Betreten erlaubt oder wenn das Betreten aufgrund eines privatrechtlichen Titels erfolgt. Die Betretungserlaubnis kann mündlich oder schriftlich erfolgen. Notwendig ist dabei immer ein entsprechendes vorgängiges Gesuch. Unter den privatrechtlichen Titeln sind beschränkte dingliche Rechte in Form von Fahr- und Wegrechten¹³ denkbar, in welche die Bahnverwaltung im Zuge des Baus der jeweiligen Linie eingewilligt hat oder die nachträglich gewährt wurden.

Abs. 2 thematisiert eine weitere Ausnahme zum allgemeinen Betretungsverbot, indem unter gewissen Bedingungen auch bahnfremde Personen die Bahngelände ausserhalb der sogenannten Publikumszone betreten dürfen. Allerdings besteht auch bei diesen Personen eine Sachnähe zur Eisenbahn. Besonders augenscheinlich ist dies bei den mit der Beaufsichtigung der Eisenbahnen und ihres Betriebes betrauten Inspektionsbeamten. Dass auch die Polizei-, Gerichts- und Zollbeamten die Bahnanlagen betreten dürfen, erscheint selbstverständlich. Zunehmend weniger trifft dies auf die Postbeamten zu, lässt doch die Post immer weniger Post- und Paketsendungen per Bahn transportieren und beschränken sich die Verlade- und Entladestellen fast ausschliesslich auf (posteigene) Sortierzentren, während früher praktisch an jedem Bahnhof Post aus- und eingeladen wurde. Im Zuge der Einstellung der Telegrafverbindungen zwischen den Bahnhöfen ist der Telegrafbeamte, selbst wenn es diesen Beruf noch gäbe,¹⁴ nicht mehr als befugt anzusehen, die Bahnanlagen zu betreten, zumal es bereits an einer dienstlichen Verrichtung mangeln würde. Ebenfalls selbstverständlich erscheint die Betretungserlaubnis für Forst-, Bau- und Kataster-Beamten.¹⁵

Pragmatisch regelte das Bahnpolizeigesetz die Legitimation der in Abs. 2 erwähnten Beamten. Als betretungsbefugt sind sie primär durch ihre Dienstkleidung und Dienstzeichen erkennbar. Aufgrund der in neuerer Zeit abnehmenden Uniformierung gewann die alternative Legitimation durch von der Bahnverwaltung ausgestellte Ausweise an Bedeutung.

13 Diese beziehen sich in der Regel auf private Bahnübergänge, die für den allgemeinen Verkehr geschlossen und oftmals mittels permanent geschlossenen Gittern und Schranken gesichert sind (vgl. hierzu auch Art. 3 Abs. 2 Bahnpolizeigesetz).

14 Immerhin betreibt die UTS GmbH mit Sitz im Kanton Zug seit 2005 den Telegramm-Service, wobei immerhin die Telegramme auf Wunsch persönlich zugestellt werden. Von Telegrafbeamten kann hierbei freilich nicht gesprochen werden. Bei der durch die damalige Telecom PTT bis Mitte der 90er Jahre angebotenen telefonischen Telegramm-Aufgabe fand immerhin die Erstellung der Telegramme noch von Hand statt, wenngleich die Übermittlung seit geraumer Zeit per Post oder Telefax (vorher per Telex) erfolgte, und nicht mehr per eigentlichem Telegrafendraht.

15 Gemäss Botschaft (Anm. 5), S. 684, sind unter den Forstbeamten die durch Private oder Privatkorporationen angestellten Förster allerdings nicht mitumfasst.

Bericht von der Generalversammlung 30. März 2019

Von Werner Wochoer (mit einem bunten Bilderbogen von Rolf Stamm)

„Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilen-Singen

18. ordentliche Generalversammlung im Vereinslokal der Siedlergemeinschaft Singen e.V., Worblingerstrasse 67 am Samstag, den 30. März 2019, 14.15 Uhr“

Bisher wurden die jährlich stattfindenden Versammlungen mehrheitlich in Ramsen abgehalten, aber diese Einladung nach Singen zu kommen, und das noch mit einem Sonderzug, erfreute unsere bahnsinnigen Gemüter.



...das war der Sonderzug, nicht nach Pankow sondern nach Singen in die Nähe vom Berliner Platz !

...auch Udo Lindenberg lässt grüssen !

Im Zeichen «Singen, wir kommen!» hatten wir von Gemeinschaftsleiter der Siedlergemeinschaft, Christian Siebold die Einladung, unsere Generalversammlung im ihrem Vereinsheim abzuhalten, gerne angenommen.

Die Vorbereitung: Seit Januar 2018 ist die Siedlergemeinschaft Kollektivmitglied in unserem Verein, und das Vereinslokal befindet sich direkt neben unserem Bahngleis im Bereich von Km 42.500 (Streckenmessung ab Bahnhofmitte Winterthur).



Unser Betriebsleiter Fritz Heiniger (einst Betriebsleiter bei der Forchbahn) organisierte in gewohnter Manier die Sonderfahrt, im rechtlichen Sinne eine Unterhaltsfahrt, mit Bereitstellung des Zuges, Trassenbewilligung und Mannschaftseinsatz.

Fahrt nach Singen: Die in Etwilen bei Km 32.930 zusammengestellte Zugs-komposition, mit der dieselektrischen Lok Em 3/3, mit René Fedier als Lokführer voraus, dem Oldtimer-Personenzugwagen C4i-535 und dem Schienentraktor TmII 801, mit Christoph Brändli als Lokführer machte sich, nachdem alle dort angekommenen Mitglieder eingestiegen waren, gemächlich und brummend um 13.35 Uhr auf ihre Fahrt. Nach weiteren Einstieghalten in Hemishofen, Ramsen und Rielasingen, kam um 14.05 Uhr der Zug an seinem Bestimmungsort an. Unterwegs vor Rielasingen ca. bei km 40.100, fuhren wir an einer nicht alltäglichen Sehenswürdigkeit vorbei.

Ei, ei, ei was gabs da zu sehn ? Im Sichtschutz des Bahndammes lag eine wohlgeformte Schönheit nackend und sonnenbadend im Liegestuhl. (ohne Bild...)



Die Generalversammlung Im Vereinslokal:

Alles war bestens für die Versammlung vorbereitet.

Nach der Begrüssung durch Co-Präsident Franz Signer richtete Helmut Gülpers, ehemaliger Gemeinschaftsleiter, sein Grusswort an die insgesamt 27 Vereinsmitglieder.

Der umfangreiche Tätigkeitsbericht des Präsidiums wurde durch Co-Präsident Werner Wochoer vorgetragen, über das erfreuliche Ergebnis der Finanzen gab Kassier Rainer Leicht Auskunft und die Informationen aus der Stiftung lieferte Christoph Brändli, Vizepräsident der Stiftung SEHR&RS. Es fand noch eine Ersatzwahl für den Revisor statt, bei welcher Heiner Gloor einstimmig gewählt wurde.



Den Jahresausblick 2019 erläuterte Werner Wocher mit folgenden Schwerpunkten:

Vier Dampfzugfahrten in diesem Jahr, Werbung, Werbung und der Schienen-einbau im Kreis der Georg-Fischer-Strasse, damit unsere grosses Ziel - der Anschluss in den Bahnhof Singen - erreicht wird. Das ausführliche Protokoll wird Ulrich Meier zusammenfassen.

Die Zeit für **die Rückfahrt** wurde auf 17.00 Uhr angesetzt, also war noch genügend Zeit um miteinander zu reden, Butterbrezeln zu essen und den Wein vom Hohentwieler Elisabethenberg zu geniessen.

Auch das frisch sprudelnde Mineralwasser von der nahegelegenen Randegger Ottilienquelle stillte so manchen Durst. Fröhlich und zufrieden stiegen Alle wieder in den Sonderzug nach Etwilen ein, um an ihre Ausgangsorte zurück zu kehren. Erfreut hörte man zum Abschied sagen:

«Das war wirklich ein tolles Erlebnis, die Sonderzugreise nach Singen !»



(Fotos: Rolf Stamm)



Singener Gemeinderat genehmigt den Museumsbahn-Vertrag

Bald bis zum Hauptbahnhof Singen

Nun hat auch der Singener Gemeinderat sein Einverständnis zur Schliessung der Gleislücke bei der Georg-Fischer-Strasse gegeben.

(SCHAFFHAUSER BOCK, Daniel Thüler)

Ramsen/Singen. Bis dato konnte die Museumsbahn Etwilen–Singen maximal bis zum Volksbank-Kreisel an der Singener Georg-Fischer-Strasse fahren; nördliche Endstation war der Bahnhof Rielasingen. Zwar führte die Bahnstrecke Etwilen–Singen – erstellt und betrieben von der Schweizerischen Nationalbahn SNB (1875–1878), später von der Schweizerischen Nordostbahn NOB (1878–1902) und den Schweizerischen Bundesbahnen SBB (1902–2004) – früher bis zum Singener Hauptbahnhof. Als jedoch der Betrieb eingestellt wurde und in Singen der Ausbau der Georg-Fischer-Strasse anstand, entfernte die Stadt Singen im Bereich des Volksbank-Kreisels 80 Meter Bahngleise.

Staatsvertrag von 1873 nie gekündigt

In der Folge setzten sich der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilen–Singen (VES) sowie die beiden an der Museumsbahn beteiligten Stiftungen Museumsbahn SEHR & RS sowie Historische Rheinbrücke Hemishofen dafür ein, dass die Gleislücke wieder geschlossen wird. Hierbei beriefen sie sich auf den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland von 1873 über den Betrieb der Bahnstrecke. Der Vertrag wurde nie gekündigt und ist daher immer noch rechtsgültig.

Allerdings dauerte es bis 2016, bis die notwendigen Bewilligungen des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes vorlagen, zudem kam es zu Verzögerungen und das Projekt drohte an den fehlenden Finanzen der Stadt Singen zu scheitern, obwohl sie sich zuvor zum Lückenschluss bekannte. «Seit mehreren Jahren warten die Fans von historischen Zugfahrten auf das Einfahren einer dampfbetriebenen Lok in den Hauptbahnhof Singen», sagt Achim Eickhoff, Sprecher der Stadt Singen, auf Anfrage. «Daher hat die Stadt ein

grosses Interesse daran, dass dies nun endlich auch realisiert werden kann.»

Gemeinderat gibt grünes Licht

Vergangene Woche hatte nun der Gemeinderat der Stadt Singen über den 2002 und 2011 von der Stiftung Museumsbahn mit der Stadt Singen vertraglich vereinbarten Lückenschluss zu ratifizieren. Zuvor hatte sich die Stiftung Museumsbahn mit ihrem

Präsidenten Giorgio Behr grosszügig bereit erklärt, zusätzlich zu den vertraglich vereinbarten 130 000 Euro weitere 50 000 Euro an die Gesamtinvestitionen von 385 000 Franken zu zahlen. «Wenn wir es jetzt nicht machen, kommt es nie», sagte der Singener Oberbürgermeister Bernd Häusler laut dem «Singener Wochenblatt» im städtischen Parlament.

In der Folge stimmt der Gemeinderat dem Lückenschluss einstimmig zu. Singen übernimmt damit den Rest der Finanzierung in Höhe von 205 000 Euro. «Im Haushaltsplan 2018 stehen noch Mittel von 165 000 Euro netto zur Verfügung», so Achim Eickhoff. «Die im 2019 zusätzlich erforderlichen Mittel von 40 000 Euro können durch Einsparungen respektive Mehreinnahmen im Haushaltsplan 2018 gedeckt werden.» Singen werde die Museumsbahn tourismustechnisch unterstützend vermarkten: «Sie wird eine grosse Attraktion für unsere Stadt darstellen.»

Eventuell noch dieses Jahr

Die Stiftung Museumsbahn hofft, noch dieses Jahr erstmals in den Singener Hauptbahnhof einfahren zu können. «Die Georg-Fischer-Strasse zählt zu den meistbefahrenen Strassen unserer Stadt, deshalb wurde grosses Augenmerk auf eine schnelle



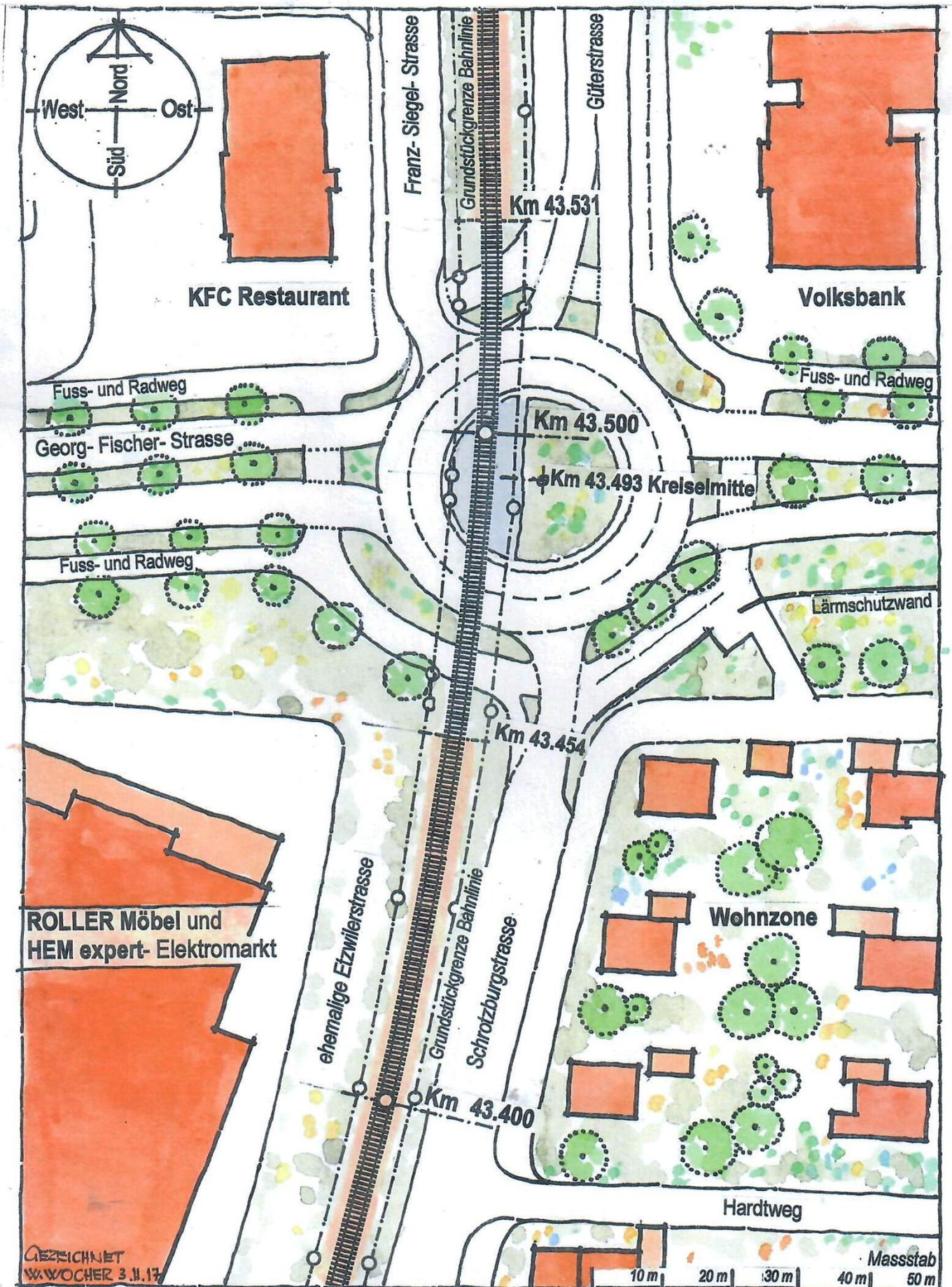
Demnächst soll die Gleislücke der Bahnstrecke Etwilen–Singen wieder geschlossen werden. Auf dem Bild: Franz Signer, Stefan Keller, Christoph Brändli und Giorgio Behr (v. l.) von der Stiftung Museumsbahn SEHR & RS. (Foto: Dominique Hahn)

Bauzeit gelegt», sagt Achim Eickhoff. «Es sind rund drei Wochen für diese Massnahme geplant. Realisiert werden kann sie mit speziell vorgefertigten Betonbauteilen, in welche die Schienen eingegossen werden.» Da die Museumsbahn nicht dauernd in Betrieb sein werde, sei geplant, dass an Fahrtagen die Museumsbahn Personal zur Verfügung stelle, das den Verkehr regelt respektive den unbeschränkten Bahnübergang sichert.

Verhandlungen mit der DB erforderlich

Bis die Museumsbahn ihren Betrieb bis Singen aufnehmen kann, gilt es noch weitere Hürden zu meistern. Stiftungsrat und Jurist Stefan Keller sieht harte Verhandlungen mit der Deutschen Bahn (DB) vor sich. Zum einen ist mit DB Netz der Netzanschlussvertrag auszuhandeln, der mit wiederkehrenden Kosten verbunden ist; zum anderen treffen in Singen die zwei unterschiedlichen Fahrdienstvorschriften der Schweiz und Deutschland aufeinander. «Die SBB fuhren früher gestützt auf den nach wie vor gültigen Staatsvertrag von 1873 stets nach schweizerischen Vorschriften in den Bahnhof Singen», sagt er. «Nun gilt es, auch für die mit 30 Kilometer pro Stunde fahrende Museumsbahn eine pragmatische Lösung zu finden.» Die einstimmige Zustimmung des Gemeinderats Singen schaffe aber Rückenwind, auch diese letzten Hürden noch zu nehmen.

Km 43.493 Überquerung Strassenkreisel Georg- Fischer- Strasse
 Unterbruch von Km 43.454 bis Km 43.531 = 77.00m



Ein Bilderbogen von den Dampfzugfahrten.....

Von Werner Woher



Bild links: Die neuen, grösser gestalteten Hinweisschilder «Heute Dampfzugfahrten» weisen wie hier in Etwilen auf das Bahnerlebnis hin. Trotz schlimmster Wetterprognose hielten sich die Regenschauer in bescheidenen Grenzen. Der Museumsbahnzug nach Stein am Rhein steht in Etwilen auf Gleis 2 zur Abfahrt bereit.

(Fotos: Werner Woher und Rolf Stamm)



Bild oben: In Etwilen: Nach einer Wendefahrt über die Weichenstrassen hinaus bewegt dann der Zug vorwärts über Gleis 5 in Richtung Rielasingen zum Museumsbahnfest.

Bild rechts: Trotz wolkenverhangenem Himmel und gelegentlichen Regenschauern ist bei der Überfahrt der Hemishofer Brücke der Blick auf den Rhein immer etwas Grossartiges, vor allem jetzt da das Maiengrün in der Landschaft Einzug gehalten hat.

Bild rechts: Einfahrt des gut besetzten schönen Dampfzuges in Ramsen, Halt für den Zustieg weiterer Fahrgäste



Der Mai ist gekommen, die Museumsbahn fährt wieder aus, da komme wer Lust hat mit in den Hegau hinaus ! Mit Dampf und Rauch, zischend und ratternd von Stein am Rhein, zum Museumsbahnfest nach Rielasingen, da laden wir Euch ein.

..und vom 8. Museumsbahnfest in Rielasingen, 11. Mai 2019

Von Werner Wochoer

Bild rechts: Auf der Rampe vor dem Güterschuppen haben gut sichtbar unsere fleissigen, aktiven VES-Mitglieder den Museumsbahn-Informationen-Stand aufgestellt. Sturmböen, man sieht es an den umherwirbelnden Flaggen von Deutschland und der Schweiz, brachten das Zelt öfters ins Wanken, aber es hielt bis zum Schluss durch. Umso erfreulicher war der Fahrkartenverkauf für die Bahnfahrten und den Schienenvelobetrieb. Franz Signer, Rolf Stamm und Anton Kohler hielten wacker ihre Stellung und für unseren Betriebsleiter und Organisationstalent Fritz Heiniger war es Stützpunkt.



Bild unten: Während die Lok umsetzt, also zur Rückfahrt wieder ans vordere Ende der Zugwagen angekuppelt wird, herrscht Stillstand bei den Schienenvelos, d.h. es ist kurz Ruhe vor dem nächsten Ansturm.



Bild oben: Kaum zu glauben aber wahr, wieviele Fahrgäste aus dem um 13.00 Uhr in Rielasingen ankommenden Zug ausstiegen. Der Kommentar des Zugbegleitpersonals (Franz Friker/Stefan Keller) war: «Jetzt brauchen wir bald einen 3. Personenwagen».



(Fotos: Werner Wochoer)

Bild unten: Nach dem Ansturm der Fahrgäste gab es auch mal für unsere Männer vom Dienst eine Verschnaufpause. Marjan Bracko ist am Vespern, Franz Signer hält seine Sonja fest im Arm, dass sie nicht vom Sturm davongetragen wird, René Fedier, schaut ganz zufrieden und Ueli Meier überaus kritisch in die Linse.



Bild oben: Kaum ist die Lok für die Weiterfahrt in Stellung, was für viele Eisenbahnfreunde ein besonderes Erlebnis ist, werden auch alle Schienenvelos besetzt. Der Held des Tages war nicht Gianni Calligaro, wie er gross auf der Werbetafel freundlich lacht, sondern alle, die zum Gelingen des Museumsbahnfestes ihren Beitrag geleistet haben.

Modelleisenbahnen im Bahnhof Ramsen sind wieder in Betrieb

Ueli Meier



Wie in den letzten Jahren habe ich meine 18-teilige Modulanlage in Spur HO, Gleichstrom und Digital, wieder für das Sommerhalbjahr 2019 aufgebaut und freue mich nun auf zahlreiche Besucher.

Neu ist, dass ich noch eine einfach gestaltete Modelleisenbahnanlage speziell für Kinder (Klein und Gross) aufgebaut habe.

Die bisherige Modelleisenbahn mit MÄRKLIN-Gleisen und Rollmaterial, die für diese Zwecke vom den Eisenbahn Freunden Hegau (EFH) zur Verfügung stand, wies immer mehr Funktionsmängel auf.

Da die EFH kein Interesse mehr für eine Sanierung zeigten, habe ich sie letzten Herbst zurückgebaut, noch brauchbares Material den EFH zurückgegeben und den Rest entsorgt. Als Ersatz ist nun diese neue Kinderspielanlage entstanden. Mit Gleichstrom und Analog können nun drei Kinder gleichzeitig miteinander ihre Züge um die Wette laufen lassen. Also viel Spass !

Kassier/in gesucht !

Infolge Rücktrittsabsicht unseres bisherigen Kassiers suchen wir einen Nachfolger oder natürlich auch eine Nachfolgerin.

Folgende Aufgaben sind dabei zu erfüllen: Führung der Buchhaltung, Inkasso der Mitgliederbeiträge, Zahlungsverkehr Budgetierung, Jahresabrechnung, Mitgliederverwaltung.

Der Massenpostversand erfolgt auf Wunsch durch Drittpersonen.

Ebenso können einzelne Aufgaben auch auf mehrere Schultern verteilt werden.

Nähere Auskünfte erteilt gerne:

Franz Signer, Steigblickstrasse 389, Ramsen, +41 52 743 14 90, Email: fsigner@gmx.net

Das Präsidium: Dr. Stefan Keller, Franz Signer und Werner Wochoer

Den VES-Express auch per E-Mail erhalten (als PDF)

Angebot an alle Mitglieder, die eine Mail-Adresse haben

Liebe Mitglieder,

Im letzten VES-Express 1/2019 haben wir Euch darauf aufmerksam gemacht, dass dieser statt in Papierform, auch per Mail als PDF versendet werden kann. Der Grund dafür ist, dass Ihr damit helfen könnt Kosten einzusparen. Nach der 1. Anfrage haben sich erfreulicherweise bis jetzt 30 Mitglieder dafür gemeldet. Sicher gibt es noch den Einen oder Anderen der das noch nachholen möchte. Darum fragen wir nochmals an:

Wenn Sie den VES-Express zukünftig per E-Mail als PDF erhalten wollen, melden Sie dies bitte per Email bei wernerwocher@shinternet.ch