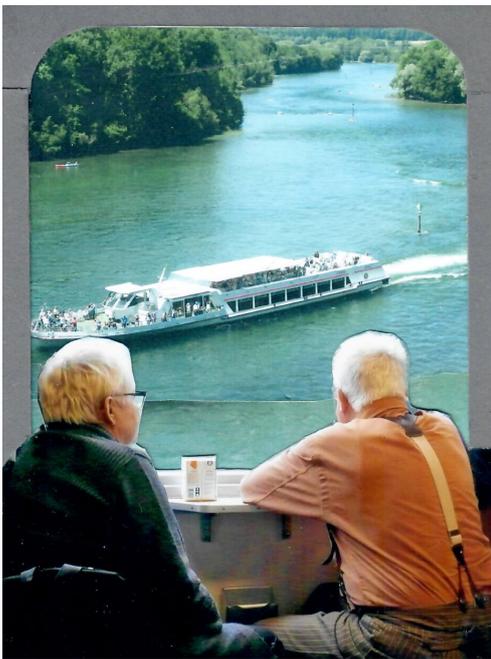


Vorwort des Präsidiums

Dr. Stefan Keller



«Die Museumsbahn mit Pfiff und Zukunft»

„Gute Aussichten“

bei einer Fahrt mit der Dampfeisenbahn von Stein am Rhein nach Etwilen, über die Rheinbrücke nach Ramsen und Rielasingen. Oder mit dem Schienenvelo von Ramsen nach Hemishofen und auf die Rheinbrücke.

Unsere nächsten Dampffahrten:

Samstag, 16. Mai mit dem Partner Dampf-Verein Zürcher Oberland (DVZO), verbunden mit dem Museumsbahnfest in Rielasingen

Sonntag, 7. Juni mit dem Partner Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB)

Sonntag, 6. September mit Eurovapor

Sonntag, 4. Oktober mit dem Verein Dampflokomotive Muni (VDM)

info@etzwilen-singen.ch

www.etzwilen-singen.ch

Nachdem wir jahrelang darauf hingearbeitet haben – genau genommen seit 2002 – sind wir nun mit den Schienen wieder dort angekommen, wo wir schon immer sein wollten: In Singen.

Im Sommer 2019 wurde die rund 70 Meter lange Schienenlücke beim ominösen «Kreisel» im Industriegebiet in Singen wieder geschlossen. Mittlerweile hat unser Infrastrukturchef Christoph Brändli mit dem Tm II auch schon zweimal den Kreisel erfolgreich befahren. Trotz einiger baulicher Herausforderungen ging der Bau – von aussen betrachtet – schlank über die Bühne.

Die Vorbereitung auf die letztlich kurze Bau-phase hatte es allerdings in sich. Die Stadt Singen hatte stets gefordert, dass sie nur bauen wird, wenn wir alle notwendigen Bewilligungen hätten.

Im VES-Express haben wir stets darüber berichtet, welche Hürden zwischen Bern, Stuttgart, Bonn und Singen genommen werden mussten. Als es schliesslich endlich soweit war, stellte sich heraus, dass die Stadt Singen ungeachtet eines seit Jahren bestehenden generellen Baubeschlusses des Gemeinderates (Stadtparlament) weder ein Detailprojekt geschweige denn eine Ausschreibung vorbereitet hatte. Offensichtlich hat man nicht damit gerechnet, dass wir tatsächlich

die notwendigen Bewilligungen bekommen sollten... Wie auch immer: Giorgio Behr und Christoph Brändli erinnerten den Oberbürgermeister bzw. den Leiter des städtischen Bauamtes wiederholt und mit grosser Beharrlichkeit an ihre Versprechen und Zusagen. Das Detailprojekt zeigte dann eine erhebliche Kostensteigerung. Trotz eines fixierten Kostendeckels für die Stiftung SEHR & RS leistete diese schliesslich einen deutlich höheren Kostenbeitrag an das Projekt als sie vertraglich verpflichtet gewesen wäre. Die Alternative wäre wenig verheissungsvoll gewesen: Die klamme Stadtkasse in Singen hätte zwar ir-

Vorankündigung der 19. ordentlichen Generalversammlung

am Samstag, den 28. März 2020, 14.30 Uhr

im Restaurant Hirschen in Ramsen.

Einladung mit Traktanden siehe auf Seite 3

gendwann für die Mehrkosten aufkommen müssen. Dies wäre jedoch wohl in der Praxis in weiter Ferne gewesen, weshalb die Gefahr bestanden hätte, dass das Projekt wieder in die Schublade gewandert wäre.

Wir werden nun regelmässig mit der Frage konfrontiert, wann wir denn endlich nach Singen fahren können. Technisch ist dies bereits jetzt möglich: Für die Ein- und Ausfahrt in den Bahnhof Singen sind je zwei Zug-

fahrstrassen (von Etwilen nach Gleis 5 und 9; nach Etwilen aus Gleis 5a und 12) im Stellwerk vorhanden und funktionsfähig, sodass grundsätzlich unter Sicherung einer Fahrstrasse und Deckung des Hauptsignales gefahren werden kann. Dies hat uns der Bahnhofvorstand von Singen, Bruno Fürst, DB Netz AG, I.NP-SW-D, anlässlich einer Sitzung vom 21. Oktober 2019 mit insgesamt 12 Teilnehmern (davon 8 von der Deutschen Bahn) bestätigt. In den Bahnhof Singen darf jedoch nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) fahren, das über eine Zugsicherung verfügt. Ausnahmen sind möglich, müssten aber vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin genehmigt werden. Ein Antrag wäre vom entsprechenden EVU zu stellen. Wir sind jetzt daran, ein entsprechendes EVU zu suchen und hoffen, dass auf einen Antrag an das Bundesverkehrsministerium verzichtet werden kann und beim EBA

oder der neuerdings bei der zuständigen EU-Behörde Antrag auf ein Ersatzverfahren gestellt werden kann. Sprich: Bei Ausfall der Zugsicherung kann nach deutschem Recht mit einem Lokführer und v_{max} 50 km/h gefahren werden. Wir würden dauerhaft ohne Zugsicherung, dafür zweimännig und mit v_{max} 30 km/h fahren. Seien wir gespannt, wie es weitergeht....

Die Antwort auf die Frage nach der Einfahrt in den Bahnhof Singen lautet daher: Es könnte je nachdem sehr schnell gehen. Verzögerungen sind aber keineswegs ausgeschlossen. Es wird jetzt davon abhängen, welchen Pragmatismus die deutschen Stellen an den Tag legen werden. An unserer Sitzung in Basel war guter Wille zu spüren. Doch sicher können wir erst sein, wenn es im Bahnhof Singen aus dem Lautsprecher tönt: Auf Gleis 5a steht abfahrbereit der Personenzug nach Rielasingen, Ramsen und Stein am Rhein!

Schliesslich bleibt mir, mich für die sehr erfolgreiche Fahrsaison 2019 bei allen Beteiligten zu bedanken.

Über unsere Fahrtage haben wir regelmässig im VES Express berichtet. Der Vorstand arbeitete effizient und zielgerichtet.

Die Dampffahrten und auch die zahlreichen Schienenvelfahrten konnten plangemäss und unfallfrei durchgeführt werden, was nicht zuletzt unserem Betriebschef, Fritz Heiniger zu verdanken ist. Auch den übrigen Vorstandsmitgliedern und allen Helfern habe ich zu danken für ihren wichtigen und zeitintensiven Einsatz.

Lachend mit der Modelleisenbahn in die Vorweihnachtszeit

Adventfensteröffnung und Stubete im Bahnhof Ramsen am 1. Dezember 2019

Werner Woche

Was gibt es Schöneres für Buben (auch im fortgeschrittenen Alter) als die Modelleisenbahn ! Wie in all den vergangenen Jahren gestalteten die Eisenbahnfreunde Hegau im Bahnhof Ramsen ein weihnachtliches Ambiente und richteten das Adventfenster ein.

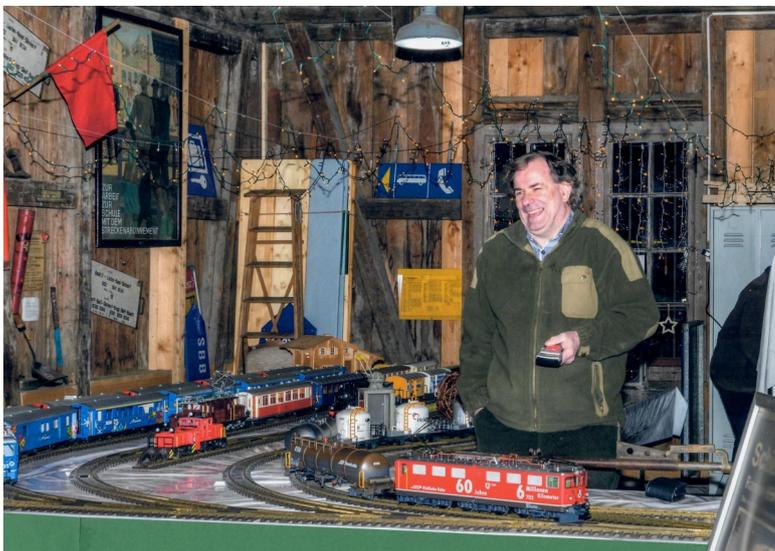
Im Bahnhof hatte Flurin Fausch (lachend im Bild) aus Degersheim (SG) seinen Schienenrundkurs auf Tischhöhe aufgebaut.

Wie ein exzellenter Fahrdienstleiter schickte er die Züge auf den Rundkurs, womit Glühwein, Punsch, Gebäck und Orangen den Gästen per Bahn vor die Nase geliefert wurden. Für die Versorgung sorgte die gute Fee Veronika.

Dazu fand gleichzeitig am 30. November und am 1. Dezember der von Ivo Gohl inszenierte internationale Modellbahntag statt, dazu waren für die Besucher die Modelleisenbahnanlagen im Bahnhof und im Postwagen zu besichtigen.

Es war wieder ein gelungener Anlass den wir den lobenswerten Eisenbahnfreunden vom Hegau herzlich danken.

(Foto: Holger Jordan)



Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilen-Singen

Co-Präsident

Franz Signer



Liebe Mitglieder,

Hiermit laden wir euch zur 19. ordentlichen Generalversammlung ein:

Samstag, 28. März 2020, 14.30 Uhr

Restaurant Hirschen, Ramsen

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Protokoll der 18. Generalversammlung
3. Tätigkeitsbericht des Präsidiums
4. Wahlen: Erneuerungswahlen Vorstand
5. Finanzen
6. Informationen aus der Stiftung
7. Jahresausblick
8. Anträge an die Versammlung
9. Diverses

Im Anschluss an die Versammlung offeriert der Verein einen Apéro.

Im Namen des Vorstands

Franz Signer



Dampfungfahrt am Sonntag, 6. Oktober 2019

Werner Woher (Foto und Texte)

Bei dieser vierten und letzten Dampfungfahrt in der Saison 2019 war die Dampflokomotive 3/5 Nr.3 vom Verein „Historische Mittel-Thurgau-Bahn“ VHMThB zu Gast. Neben unseren Museums- und Gepäckwagen mit Bar hatte der Verein noch den Sputnik-Zugbegleitwagen (in blauer Farbe und mit goldener Aufschrift) mitgebracht und in die Zugkombination eingegliedert. Der «Salon Bleu» passte wie gemacht in die kleine Rheingold-Express-Kombination.

Leider war auch an diesem Tag, wie an den anderen 3 Fahrtagen, die Witterung alles andere als eitel Sonnenschein. Aber trotz dieser Randbedingung hatten wir rekordverdächtige 630 Fahrgäste.

Franz Signer mailte an alle Kollegen: „Der gestrige Fahrtag war trotz (oder gerade wegen) dem Nieselregen äusserst erfolg-





Nach dem Wendemanöver des zusammengestellten Zuges vom Depot auf die SBB Gleise nimmt die Lok um ca. 9.25 Uhr mit Volldampf die Fahrt nach Stein am Rhein auf. Der offizielle Dampfzugfahrttag begann dann mit der Abfahrt des Zuges um 9.54 Uhr in Stein am Rhein. Trotz Nieselregens öffneten viele Fahrgäste die Fenster. Bei welcher Bahn kann man heute noch die Fenster öffnen, den Fahrtwind durch die Nase ziehen lassen und wer will auch mal des Dampf-Rauch-Gemisch, das für richtige Nostalgiefreunde wie Parfüm wirkt, riechen ?

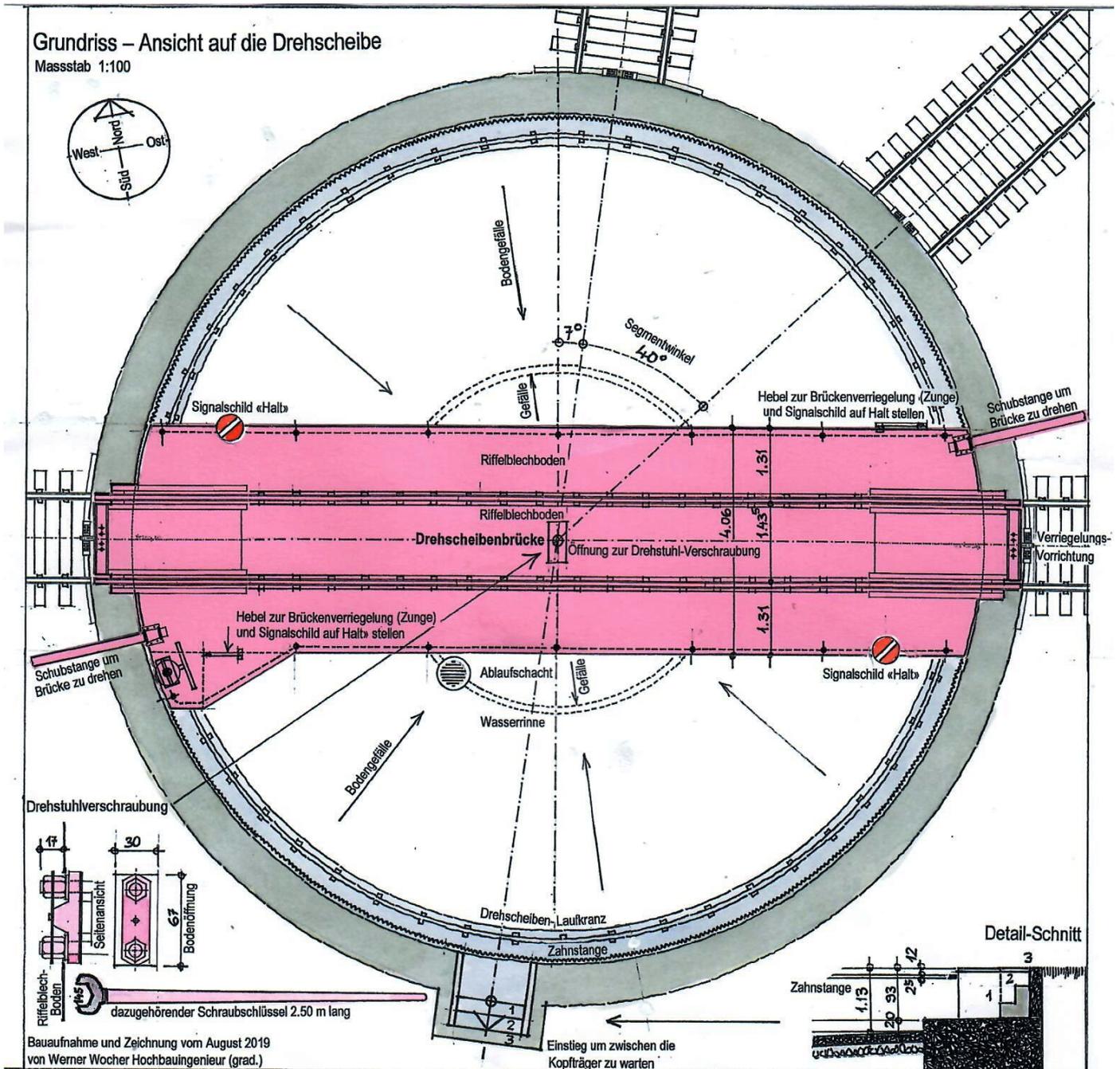


Nach der Abfahrt des Dampfzuges von Rielasingen um 13.25 Uhr erreicht der Zug, nach fast schnurgerader Gleisstrecke und Passieren der Landesgrenze, die Station Ramsen. Beim Zwischenhalt in Ramsen war das alte, aber gepflegte Dampfross wieder der Anziehungspunkt von Gross und Klein und wurde von vorn nach hinten und von unten bis oben bestaunt. Ganz grosses Interesse herrschte bei Kindern, die in den Führerstand wollten. Sie wurden auch schon vom Lokführer mit einer Mitfahrt belohnt.



Die Drehscheibe der Bahnhofanlage Etwilen

Werner Wochoer (Grafik und Texte)



Am äusseren Rand der Abstellgleisgruppe des Bahnhofes Etwilen, etwas vom heutigen Bahnbetrieb abseits, liegt auf der grünen Wiese die altherwürdige Drehscheibe. Nur noch ganz, ganz selten wird auf ihr noch eine historische Dampftenderlok gedreht, so wie zuletzt und im nachfolgenden Bericht erwähnt am 21. April 2018. Bei näherer Betrachtung der Drehscheibe stellt man ernüchternd fest, dass der Zahn der Zeit seine Spuren hinterlassen hat. Schwemmlagerung in der Drehscheibengrube, Moos, Flechten, abgelöste Betonteile und der nagende Rost verlangen, wenn die Drehscheibe weiterhin genutzt werden soll, dringlich nach einer gründlichen Reinigung. Eine Renovierung erfolgte schon ca. 2011.

Und nun die erfreuliche Mitteilung vom Juni 2019:

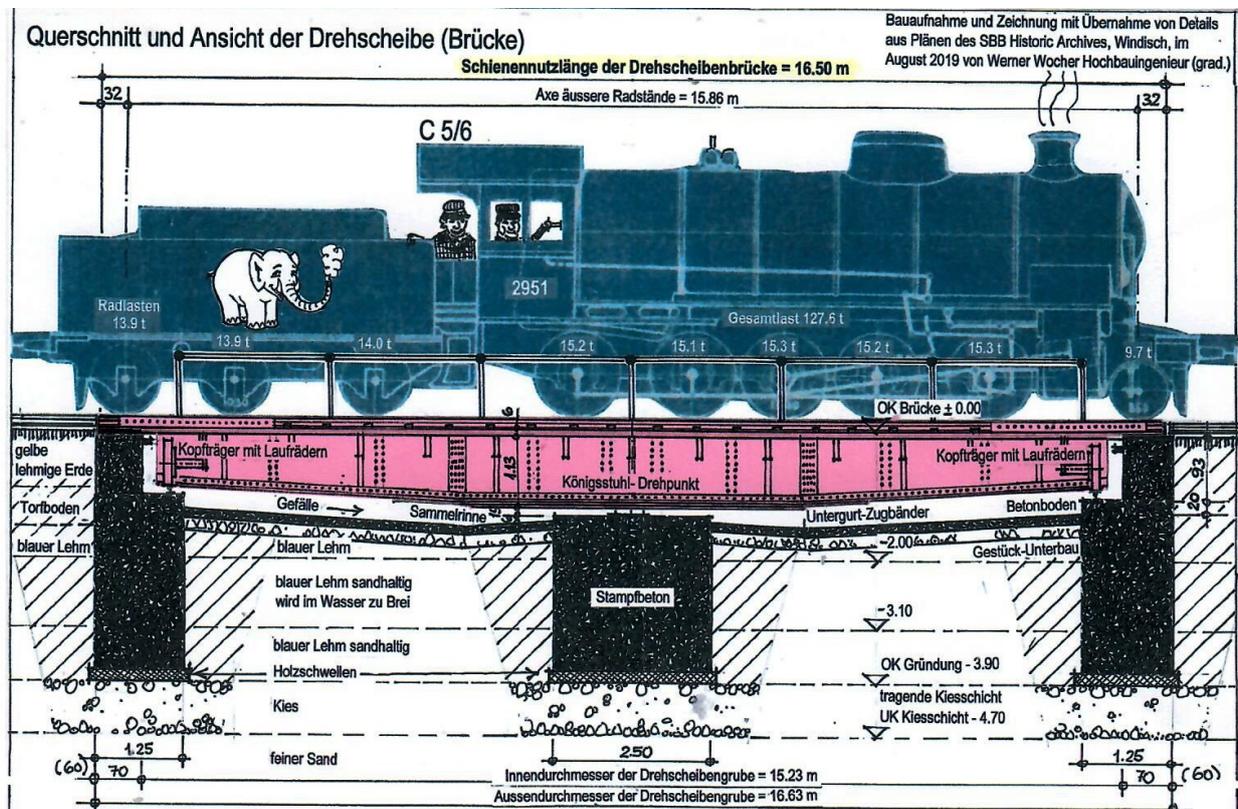
„Museumsbahn erwirbt Areal mit der historischen Drehscheibe.“

Nach langen Verhandlungen ist es der Stiftung Museumsbahn SEHR & RS gelungen, die historische Drehscheibe sowie einen Teil der Abstellgleise im Bahnhof Etwilen von den SBB zu erwerben. Dieser Kauf wurde möglich dank der finanziellen Unterstützung durch einen der Mitinitianten der Museumsbahnlinie, den Unternehmer Giorgio Behr“.

Jetzt wo die Drehscheibe im Eigentum der Stiftung ist, besteht die Hoffnung, dass sie als Besonderheit der Museumsbahn längerfristig erhalten bleibt.



Die Drehscheibe hat u.a. die **Funktion**, Schlepptenderlokomotiven, damit diese mit voller Geschwindigkeit fahren können, in die entgegengesetzte Fahrtrichtung, also um 180°, zu drehen. Die 3-Punkt-Auflagerung der Drehscheibenbrücke erfolgt einmal durch den Mittel- und Drehpunkt, dem sogenannten **Königsstuhl** und an den beiden Kopfträgern mit spurkranzlosen Laufrädern. Das Drehen der Brücke ist in zwei Varianten möglich und zwar mit Muskelkraft durch Drücken der Schubstangen oder mit der Handwinde. Durch Drehen des 90 cm Durchmesser messenden Windenhandrades wird die Brücke mittels eines Zahnrades auf dem Drehscheibenzahnkranz fortbewegt.



Baugeschichte der Drehscheibe in Etwilwil

(Quelle: SBB Historic Archiv, Windisch)

Erstellung der Drehscheibe 1911

Zu den Akten «Drehscheibe Etwilwil» ist folgende Bemerkung gemacht worden:

Die von Delsberg erhaltene, gebrauchte Drehscheibe mit 15.00 m Durchmesser, ist nicht wie zuerst projektiert war, anstelle der alten Drehscheibe von 12.00 m Durchmesser zwischen den beiden Remisen vis à vis des Bahnhofgebäudes eingebaut worden, sondern

nachdem sie um 1.00 m verlängert worden war, westlich des Bahnhofes Etwilwil, ca. 58 m rechts (nördlich) der Ausfahrtsgeleisen nach Schaffhausen, Km 32.040. (abgerechnet 1912)

Nochmalige Verlängerung der Drehscheibe 1922

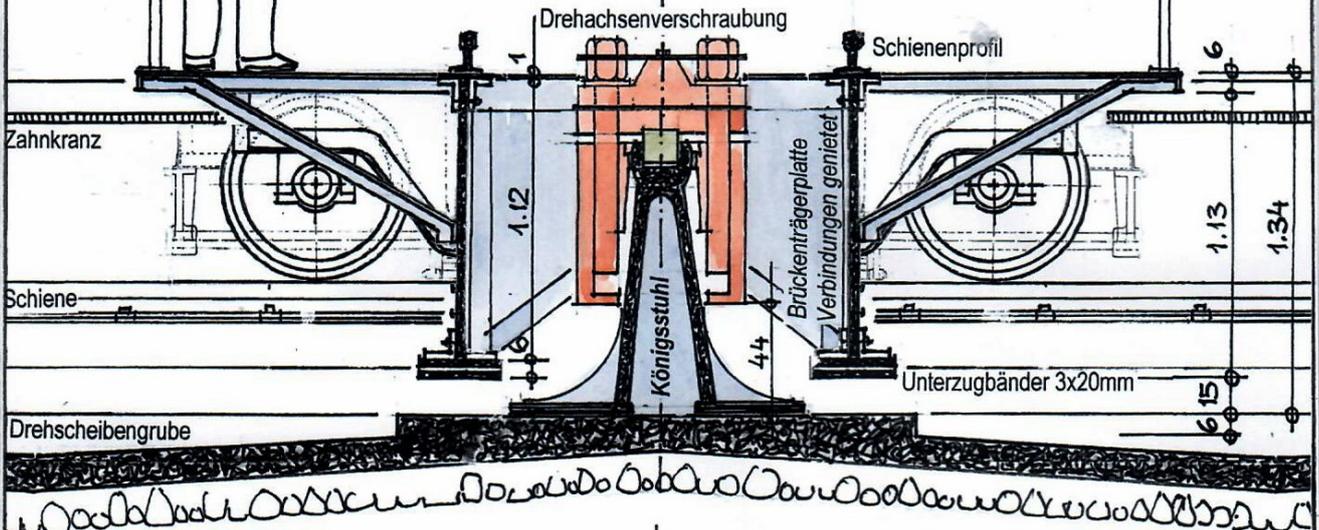
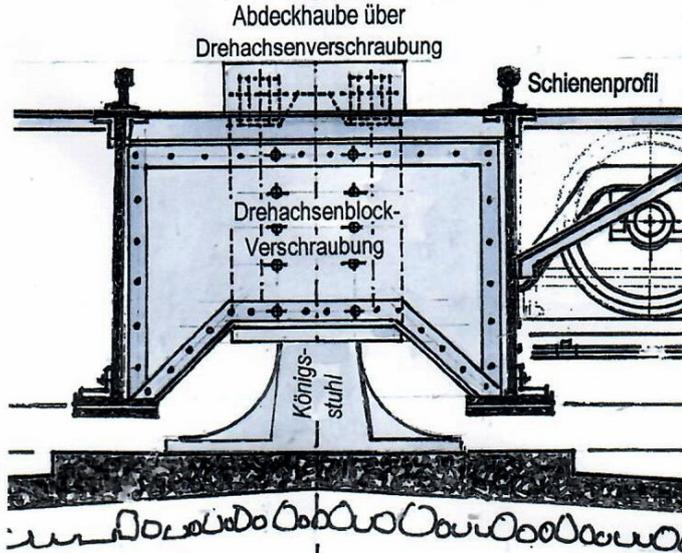
Im Jahre 1922 ist sodann eine zweite Verlängerung der Drehscheibe von 16.00 m auf 16.50 m Durchmesser ausgeführt worden, da für die Güterzüge der Singener Linie schwerere und längere Lokomotiven in Verwendung kommen.

(4. VIII. 24 gezeichnet J. Egloff)

Details vom Drehscheibenzentrum

Baufaufnahme und Zeichnung mit Übernahme von Details aus Plänen des SBB Historic Archives, Windisch, im August 2019 von Werner Woher Hochbauingenieur (grad.)

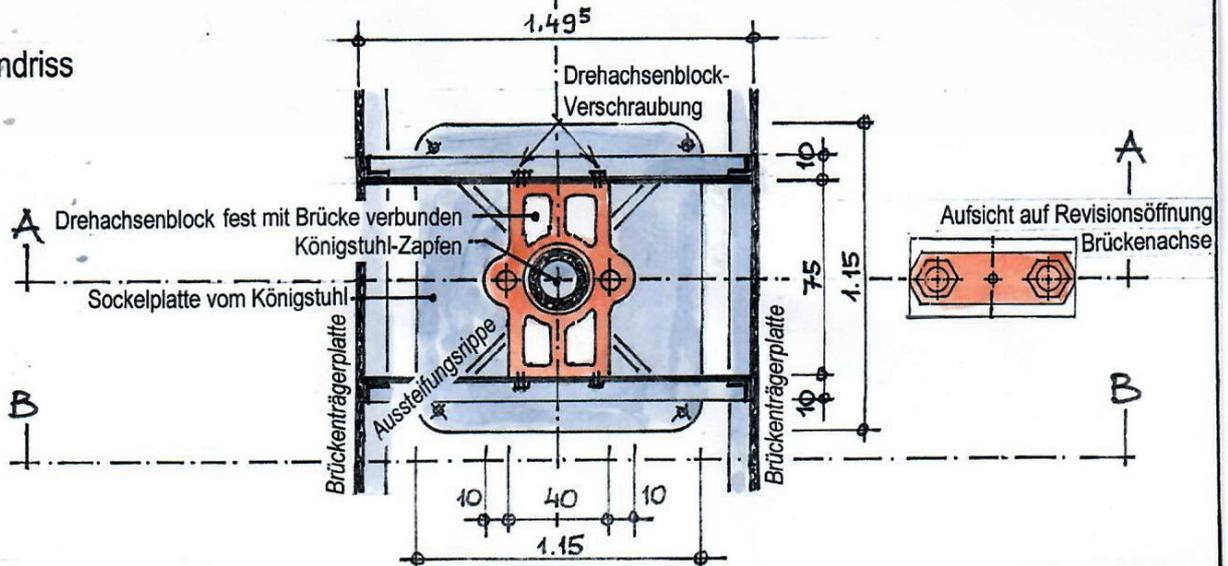
Schnitt B - B
(Drehachsenhalterung)



Schnitt A - A (Drehachse)

0.00 | 1.00 m | 2.00 m | 3.00 m | 4.00 m

Grundriss



EINE RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG AUF DAS BUNDESGESETZ BETREFFEND HANDHABUNG DER BAHNPOLIZEI (Teil 3)

Stefan Keller

Abs. 1 schreibt vor, dass Fussgänger, Reiter, Fuhrwerke und Tiere die Bahn beim Herannahen eines Zuges nicht überschreiten dürfen. Obwohl nicht ausdrücklich erwähnt, sind unter Tieren geführte Tiere²² zu verstehen und nicht in der Wildnis lebende oder herrenlose Tiere, zumal diesen die Rechtsfähigkeit ohnehin abginge und auch kein (menschlicher) Halter haften würde. Die Aufzählung der Bahnüberquerer ist als abschliessend dargestellt, sieht jedoch die 1878 noch nicht erfundenen Automobile nicht vor. Die in Art. 2 Abs. 2 Bahnpolizeigesetz gerühmte Weitsicht, den Begriff *Wagen* offen auszugestalten und damit das Gesetz offen zu lassen für modernere Fahrzeuge, hat der Gesetzgeber hier unterlassen. Gleichwohl wurde diese Bestimmung nie revidiert beziehungsweise aktualisiert. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass ein Automobil ohne Weiteres mit einem Fuhrwerk gleichgestellt werden kann, zum anderen mit Art. 28 Abs. 1 SVG²³, wonach vor Bahnübergängen anzuhalten ist, wenn Schranken sich schliessen oder Signale Halt gebieten, und, wo solche fehlen, wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen.²⁴ Diese Verkehrsregel gilt gemäss Art. 1 Abs. 2 SVG für die Führer von Motorfahrzeugen und die Radfahrer auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strassen; ferner für die übrigen Strassenbenützer, mithin für Fussgänger, Reiter, Fuhrwerke und Tiere, nur auf den für Motorfahrzeuge oder Fahrräder ganz oder beschränkt offenen Strassen. Damit fände an sich Art. 3 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz nach Erlass des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr beziehungsweise des SVG lediglich Raum für Bahnübergänge auf nicht für Motorfahrzeuge oder Fahrräder geöffneten Strassen. Art. 102 Abs. 2 SVG legt jedoch fest, dass neben den besonderen Bestimmungen des Strafgesetzbuches²⁵ «die Gesetzgebung über die Bahnpolizei» vorbehalten bleibt. Hieran ändert auch die Kollisionsregel in Art. 10 Bahnpolizeigesetz nichts, da deren Vorbehalt von Vergehenstatbeständen des Bundesrechts als *lege priori* von der *lege posteri-*

22 Nicht berittene Pferde, Kühe, Rinder, Kälber, Schafe, Esel, Hunde usw.

23 Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01).

24 Das Vorgängergesetz des SVG, das Bundesgesetz vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (BS 7, S. 595 ff.), sah eine solche Verhaltenspflicht vor Bahnübergängen noch nicht vor, sondern verlangte lediglich eine Geschwindigkeitsverlangsamung an Bahnübergängen (Art. 25 Abs. 1).

25 Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937 (Strafgesetzbuch, StGB, SR 311).

or (SVG) derogiert wird. Dieser Normkonflikt lässt beziehungsweise liess sich für die in Frage stehende Problematik pragmatischerweise allerdings auch dahingehend lösen, dass das Bahnpolizeigesetz das Verhalten von Fussgängern, Reitern, Fuhrwerken und Tieren bei Bahnübergängen regelt, während das SVG die übrigen Verkehrsteilnehmer im Anwendungsbereich des SVG erfasst.

Der Zeitpunkt, ab wann ein Überschreiten des Bahnüberganges verboten ist, wird in Art. 3 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz nicht exakt definiert. Das Gesetz stellt vielmehr auf das *Herannahen* eines Zuges ab.²⁶ Ab welchem Zeitpunkt ist dies der Fall? Da beim Benutzer des Bahnübergangs konkrete Fahrplankenntnisse nicht vorausgesetzt werden dürfen, zumal sich die Züge aus sattem bekannten Gründen nicht immer an den Fahrplan zu halten pflegen und auch mit zeitlich wenig verlässlichen Güterzügen²⁷, fakultativ angeordneten Zügen oder gar Extrazügen zu rechnen ist, sind die menschlichen Sinne heranzuziehen, um das Herannahen eines Zuges zu beurteilen. Ein Zug gilt daher dann als herannahend, wenn er sicht- oder hörbar²⁸ ist, wobei die tatsächliche Entfernung je nach Standort des Wegübergangs unterschiedlich ausfällt. Je nach Wetterlage konnten die Dampfzüge auch an der vorauseilenden Duftnote erkannt werden. Überhaupt sind für das Herannahen der Züge Hilfselemente beizuziehen, wie etwa Vibrationen der Fahrleitung, das Tönen der Schienen, Dampfwolken oder bei Kälte in der Dunkelheit die elektrischen Lichtblitze der gefrorenen Fahrleitung. Schliesslich hat der Lokomotivführer vor unbewachten Bahnübergängen rechtzeitig einen Warnpfeiff abzugeben.

Die Sicherheitsproblematik der unbewachten Bahnübergänge wurde in den letzten Jahren freilich deutlich entschärft, zumal Neuanlagen grundsätzlich nicht mehr bewilligungsfähig sind und die bestehenden Übergänge ab 2003 einer Sanierungspflicht unterzogen wurden. Als sanierungsbedürftig gelten daher Übergänge mit ungenügenden Sichtzeiten, mithin, wenn die Sichtbarkeit des Zuges weniger als zwölf Sekunden bis zur Durchfahrt beträgt. Gar als gefährliche Übergänge gelten solche, wo die Sichtzeit weniger als sechs Sekunden betrug.

Ungleich sicherer sind Bahnübergänge, die bewacht sind. Davon handelt Art. 3 Abs. 1 Satz 2 Bahnpolizeigesetz. Als bewacht gelten Bahnübergänge mit Schranken, die vor Durchfahrt des Zuges geschlossen und nach dessen

26 Dasselbe ergibt sich aus dem erwähnten Art. 28 Abs. 1 SVG, der ebenfalls das Herannahen eines Eisenbahnfahrzeugs als massgeblich bestimmt.

27 In der Schweiz gilt ein Güterzug grundsätzlich als pünktlich, wenn er nicht mehr als 30 Minuten nach der Fahrplanzeit am Zielort eintrifft, wobei für gewisse Zugkategorien, wie Postzüge, strengere Kriterien gelten.

28 Aus einsichtigen Gründen kann bei Gehörlosen nicht darauf abgestellt werden.

Durchfahrt wieder geöffnet werden.²⁹ Die Schrankenbedienung geschah bis weit ins 20. Jahrhundert hinein grundsätzlich vor Ort durch einen Barrierenwärter oder vom nahegelegenen Bahnhof aus durch den Fahrdienstleiter. Im Zuge der Automatisierung und Zunahme des Zugverkehrs wurden viele Bahnschranken elektrifiziert und in die Stellwerke integriert, so dass sie sich in Abhängigkeit von Bahnsignalen schliessen und öffnen,³⁰ womit die Sicherheit erhöht wurde. Die letzten örtlich bedienten Bahnübergänge sind in der Schweiz 1994 und 1996 aufgehoben worden.³¹ Das Fahrverbot gilt nach Art. 3 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz solange die Schranken geschlossen sind, bis sie wieder von Bahnbediensteten geöffnet werden. Damit werden auch die fernüberwachten Bahnübergänge mit Schranken erfasst, da auch sie letztlich durch Bahnbedienstete geöffnet werden. Anders läge die Sache bei vollautomatischen Schranken, die durch Gleispulen beziehungsweise -kontakte geöffnet und geschlossen werden. Sinnvollerweise gilt Art. 3 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz jedoch auch für solche Bahnübergänge.

Art. 3 Abs. 2 Bahnpolizeigesetz regelt die Benutzung von sogenannten privaten Bahnübergängen. Deren Benutzungsrecht beruht in aller Regel auf einem privatrechtlichen Rechtstitel, der in Art. 1 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz Erwähnung fand. Unter den privatrechtlichen Titeln sind – wie erwähnt – beschränkte dingliche Rechte in Form von Fahr- und Wegrechten denkbar. Die Besonderheit von privaten barrierengesicherten Übergängen besteht darin, dass die Grundstellung der Schranken geschlossen ist und nur für die Querung des Übergangs bei freier Strecke geöffnet wird. Die Verantwortlichkeit für das Öffnen und Schliessen der Barrieren liegt dabei bei den berechtigten Benutzern des Übergangs und nicht bei den Bediensteten der jeweiligen Bahnverwaltung, was bei Unfällen zu unterschiedlichen Haftungsmechanismen führt.

Art. 3 Abs. 3 Bahnpolizeigesetz stellt besondere Vorschriften für Tierherden auf, die über einen Bahnübergang getrieben werden sollen. Die Pflicht, die Herden zu begleiten, ergibt sich aus Art. 50 Abs. 3 SVG.³² Art. 3 Abs. 3 Bahn-

29 Zu den grundsätzlich stets geschlossenen Schranken vgl. Art. 3 Abs. 2 Bahnpolizeigesetz.

30 Mit anderen Worten wechseln die Lichtsignale erst auf grün, wenn die Schranken des hinter dem Signal liegenden Bahnübergangs geschlossen sind.

31 Dies waren die beiden Bahnübergänge 8o und 8p zwischen Rielasingen und Singen, an der Strecke Etzwilen–Singen, die zwar auf deutschem Boden, jedoch an einer SBB-Strecke lagen und mit Einstellung des Gesamtbetriebs per 31. Mai 1996 auf diesem Streckenabschnitt aufgehoben wurden. Der letzte in der Schweiz örtlich bediente Barrierenposten 13l bestand bis 1994 zwischen Wangen an der Aare und Deitingen an der Strecke Olten–Solothurn.

32 Art. 50 Abs. 3, 1. Halbsatz lautet: «Viehherden müssen von den nötigen Treibern begleitet sein [...]»

polizeigesetz wies in der Vergangenheit nur geringe Relevanz auf. Die Bestimmung untersagt den Herdentrieb, wenn der nächste Zug in weniger als zehn Minuten eintrifft. Wie bereits unter Art. 3 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz erwähnt, können bei Benutzern von Bahnübergängen keine konkreten Fahrplankennnisse vorausgesetzt werden. Ausserdem besteht – zumal bei Güterzügen – die Gefahr, dass diese vorzeitig verkehren oder fakultative beziehungsweise Extrazüge angeordnet werden. Die in Art. 3 Abs. 3 Bahnpolizeigesetz statuierte Zehn-Minutenregel erscheint daher lediglich dann sinnvoll, wenn vor dem Herdentrieb beim Bahnpersonal der Tagesfahrplan erfragt oder für ein bestimmtes Zeitfenster eine Bewilligung eingeholt wurde. Eine solche Pflicht wollte der Bundesrat den Herdentreibern denn auch auferlegen, da diesen die «natürliche Pflicht» zukomme, sich über die Nähe von Bahnzügen zu erkundigen.³³ Im Zuge des in den vergangenen Jahren dichter gewordenen Fahrplans ist die Einhaltung von Art. 3 Abs. 3 Bahnpolizeigesetz auf Hauptlinien freilich kaum mehr denkbar³⁴ und auch auf Nebenstrecken nur zu gewissen Nebenverkehrszeiten (oder in der nächtlichen Betriebspause) möglich. Art. 52 Abs. 4 VRV statuiert im übrigen eine Anweisung zur Unterteilung der Herde bei Bahnübergängen, sofern dies notwendig ist.

33 Botschaft (Anm. 5), S. 685.

(Fortsetzung folgt)

Neue Mitglieder sind immer willkommen !

Werner Wocher



Dank verstärkter Werbung konnten wir im Jahr 2019 eine erfreuliche Anzahl neuer Mitglieder gewinnen. Frauen sind immer noch eine klare Minderheit.

Mit dem Entwurf einer speziell auf Charme ausgerichtete Uniform würde das weibliche Auftreten sichere wohlthuende Begeisterung auslösen. Auf die Werbung hin hat sich in der Vorweihnachtszeit auch eine Gans Namens Trudi gemeldet. Mit den Worten: «Ich bin nicht die Weihnachtsgans für den Backofen, sondern bewerbe mich als Pressesprecherin, weil ich sehr gut schnattern kann.» Wir denken, wir behalten sie lieber als Maskottchen.

Wir brauchen weibliche Verstärkung

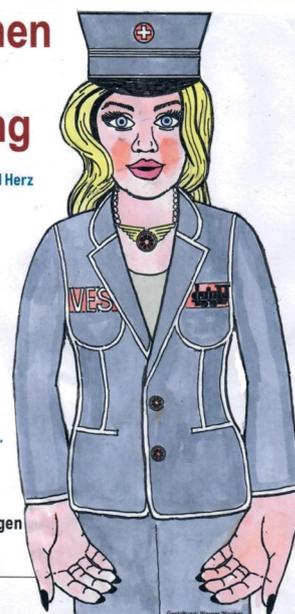
als Mitglieder mit Hand, Kopf und Herz für die Mitarbeit an unserer

Museumsbahn bei:

- Fahrzeugunterhalt
- Streckenunterhalt
- Grünschnitt
- Schienenvermietung
- Stationspersonal
- Zugpersonal
- Administration
- Museumbetreuung

Fühlen «Sie» sich angesprochen, dann kontaktieren «Sie» uns.

Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilwil-Singen
Steigblickstrasse 389
CH- 8262 Ramsen
info@etzwilwil-singen.ch
www.etzwilwil-singen.ch



Giorgios unvergessenes Jugenderlebnis mit der Etwilen-Singen-Bahn

Nach einer Erzählung von unserem Stiftungspräsidenten Giorgio Behr, zu Papier gebracht und mit einer Zeichnung versehen von Werner Woche

Wenn man eine liebe «Grand-Maman» in Ramsen hat und in Schaffhausen wohnt, so gab es vor mehr als fünfzig Jahren die Gelegenheit, mit dem Zug nach Ramsen zu gelangen oder die sportlichere Variante mit dem Velo. Diese Art nach Ramsen zu radeln wählte Vater Behr-Snozzi mit seinen Kindern Giorgio, seinen älteren Schwestern Jeanette und Marisa, stets bei fahrtauglichen Wetterbedingungen. Giorgio war damals wohl in der 1. oder 2. Primarschulklasse. Einmal zur Winterzeit konnten wir wegen starken

und Freude. Obwohl wir Kinder nur Wasser und der Vater einen Kaffee zum Trinken bekam, denn die Familie des Vaters war ziemlich arm und es gab nur das Nötigste, verging die Zeit wie im Flug. Am späteren Nachmittag war dann die Zeit der Verabschiedung, denn wir mussten ja wieder zurück an den Bahnhof. Als wir, nach dem wir durch den Schnee gestapft waren, früh genug am Bahnhof ankamen, stand erstaunlicherweise der Zug schon da. Eigenartigerweise waren die Zuglaufschilder mit „Ramsen-Winterthur“ angeschrieben, wieso nicht wie üblich nach Fahrplan von Singen aus? Unser Vater meinte, dann steigen wir halt trotzdem ein. Wir machten es uns in

genauer wissen. Er ging zum Bahnhof, um den Bahnhofsvorstand zu fragen, wenn wir denn endlich abfahren würden, weil in Etwilen der Zug nach Schaffhausen so ja verpasst werde und das sei wohl die letzte Möglichkeit an diesem Sonntag.

Nach kurzem Aufenthalt im Bahnhof kam er lachend zurück und erklärte den Grund der Verspätung: « Stellt euch vor der Bahnhofsvorstand, Lokführer, Rangierbeamter und der Kondukteur haben einen Jass geklopft und dabei nicht gemerkt, dass der Zug schon längstens hätte abfahren müssen!» Damit wir noch am gleichen Abend nach Schaffhausen fahren konnten, bekamen wir einen Transport-



Schneefalls unsere Grand-Maman in Ramsen nicht mit dem Velo besuchen. So blieb eben nichts anderes übrig als an jenem Sonntag mit der Eisenbahn zu reisen. Giorgio, schon früh mit dem Eisenbahnvirus infiziert, freute es ganz besonders, als nach dem Umsteigen in Etwilen ein Zug mit einer Dampflok an der Spitze mit Volldampf die Fahrt nach Ramsen aufnahm.

Wie immer gab es mit unserer Grand-Maman eine liebevolle Begrüssung

dem einigermaßen warmen Wagen bequem. Doch der Zug wollte und wollte nicht abfahren. Meine älteren Schwestern Jeanette und Marisa, sowie ich fragten dann alle paar Minuten unseren Vater, weshalb denn der Zug nicht abfahre, es sei ja schon längstens Zeit. Er erklärte, wir müssen sicher den Gegenzug abwarten oder der Zug aus Singen kommt wohl noch oder wegen anderen Gründen. Aber nach einer guten Viertelstunde wollte auch er es

Gutschein für eine kostenlose Umweg-Fahrt via Etwilen nach Winterthur und von dort nach Schaffhausen. So kam ich in den Genuss einer sehr langen Fahrt mit dem von einer Dampflok gezogenen Personenzug. Unsere Mutter war zuhause natürlich voller Sorge um uns, telefonieren konnte man ja nicht einfach so. Aber für mich war das ein tolles Erlebnis mit der Erkenntnis: « Jassen kann auch schöne Folgen für Dritte auslösen».

Herzlich willkommen in unserem Verein !

Werner Wochoer

Ein Verein lebt von seinen Mitgliedern und vor allen deren Bereitschaft sich tatkräftig mitzuhelfen.

Auch letztes Jahr konnten wir wieder einen erfreulichen Zugang an Neumitgliedern verzeichnen:

VES Mitglieder Eintritte 2019						
	Name	Vorname	Strasse	PLZ	Wohnort	gewünschte Mitarbeit bei:
1	Hartmann	Janik	Rietweg 12	8259	Etzwilen	Zugpersonal
2	Häggi	Peter	Steigstrasse 85	8200	Schaffhausen	
3	Pfund	Martin	Bahnhofstrasse 4	8215	Hallau	
4	Schlehan	Valentin	Morgenackerstr.9	8239	Dörflingen	
5	Barner	Martin	im Schweizersbild 9	8200	Schaffhausen	Grünschnitt, Administration
6	Tschudi	Daniel	Oberdorfstr. 14	9230	Flawil	
7	Brand	Rudolf	Hauptstrasse 45b	8261	Hemishofen	
8	Nauer	Andrea	Grundstrasse 2	9502	Braunau	
9	Keller	Florian	Grundstrasse 2	9502	Braunau	Streckenunterhalt, Grünschnitt
10	De Olivena Santos	Valeria	Winkelriedstrass 6	8200	Schaffhausen	Stationspersonal, Zugpersonal
11	Brütsch	Fredi	Brühlgässli	8214	Gächlingen	
12	Konrad	Ronny	Hauptstrasse 25	8246	Langwiesen	Fahrzeugunterhalt, Streckenunterhalt, Grünschnitt, SchV-vermietung, Stationspersonal, Zugpersonal, Administration <u>Ist als Lokführer zugelassen bei SBB und DB</u>
13	Konrad	Tim	Hauptstrasse 25	8246	Langwiesen	Fahrzeugunterhalt, Streckenunterhalt, Grünschnitt, Stationspersonal, Zugpersonal
14	Lang	Arnold	Mettlenstrasse 7	8264	Eschenz	Fahrzeugunterhalt, SchV-Vermietung
15	Dornfried	Beate	Talstrasse 82	D-88250	Weingarten	Fahrzeugunterhalt, Streckenunterhalt, Grünschnitt
16	van Oevelen	Hans	Hauptstrasse 51	8232	Merishausen	Fahrzeugunterhalt, Streckenunterhalt, Grünschnitt

Verstorbene Mitglieder und Austritte

Leider gibt es auch den Verlust von geschätzten Mitgliedern:

Am 6. Februar verstarb **Erwin Leibacher** aus Hemishofen und im Oktober **Edi Alt** aus Winterthur. Wir behalten sie in wertem Andenken.

Mit Bedauern nehmen wir auch den **Austritt** auf den 31.12.2019 von **Michael Manser** aus Uster zur Kenntnis. Sein Wirken in seinem Hobby Museumsbahn hat sich aus verschiedenen Gründen hin zum DVZO verschoben. Wir danken ihm für seinen langjährigen Einsatz zum Wohle unserer Museumsbahn und wünschen ihm beim Wirken im DVZO viel Freude.