

Vorwort des Präsidiums

Franz Signer

Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt...

Liebe Vereinsmitglieder

Die GV vorbereitet, die Loks für die Fahrsaison reserviert, die Schienenvelos revidiert, die Plakate und Flyer für das Bahnhoffest in Rielasingen gedruckt und teilweise schon aufgehängt, die Planung für die erste Fahrt nach Singen am Laufen, kurz: die Vorfreude auf die neue Dampfsaison riesengross!

Und dann das: Der Mensch denkt, das Virus lenkt...

Die GV auf unbestimmte Zeit verschoben, die Schienenvelosaison kann frühestens im Mai beginnen, das Bahnhoffest abgesagt und damit auch die Fahrtage vom 16. Mai und 7. Juni, die Plakate und Flyer müssen eingestampft werden!!

Die Hoffnung stirbt zuletzt...

Die Hoffnung, dass

Wir im Laufe des Mais wieder mit den Schienenvelos fahren können

Die Eröffnungsfahrt nach Singen im Sommer stattfinden kann

Die geplanten Fahrtage vom 6. September und 4. Oktober möglich sind

Wir euch alle an einem dieser Anlässe gesund und munter antreffen werden

In diesem Sinne tragt Sorge zu euch!

Franz Signer, Co-Präsident



Corona-Virus

Liebe Mitglieder, sehr geehrte Damen und Herren

Ihnen dürfte die aktuelle Situation des in die Schweiz eingeschleppten Corona-Virus (COVID-19) nicht entgangen sein. Gemäss Art. 6 Abs. 1 der Verordnung 2 vom 13. März 2020 über Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19; SR 818.101.24) ist es verboten, öffentliche oder private Veranstaltungen, einschliesslich Sportveranstaltungen und Vereinsaktivitäten durchzuführen.

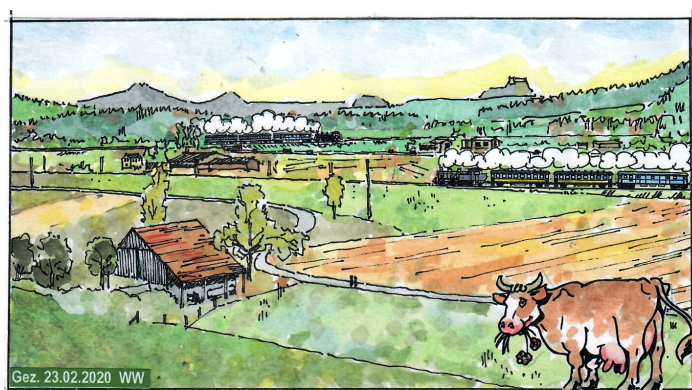
Gestützt auf Art. 6 Abs. 1 COVID-19-Verordnung 2 können auch die **Schienenvelos nicht gemietet** werden.

Gesellschaftsfahrten mit einem gemieteten Zug sind ebenfalls nicht zulässig.

Sie können uns in dieser schwierigen Situation unterstützen, wenn Sie zahlreiche Neumitglieder werben und/oder unsere beliebten Geschenkgutscheine für Schienenvelos und Dampffahrten erwerben! Herzlichen Dank.

Für den VES-Vorstand

Stefan Keller, Co-Präsident



Glücklich die Landschaft durch die hoffentlich bald wieder ein Dampffross braust

Vom Buck im Büel bei Kaltenbach hat man einen herrlichen Ausblick auf die Landschaft vom Thurgau bis in den badischen Hegau. In diesem Blickwinkel sind auch die beiden Bahnlinien von Etzwilen nach Stein am Rhein und die der Museumsbahn von Etzwilen nach Hemishofen zu sehen. Normalerweise ist hier der Museumszug mit der sich nachziehenden Rauch- und Dampf Wolke nur auf einem Streckenteil unterwegs, bei einer Zeichnung ist es aber möglich gleichzeitig zwei Züge dampfen zu lassen. Die Kuh interessiert das sicher nicht, aber ein nostalgisches Eisenbahnerherz lässt dies jedoch höher schlagen.

Werner Woher, Co-Präsident

Tätigkeitsbericht des VES-Präsidiums 2019

für die 19. Generalversammlung

Von Werner Wocher

Seit vier Jahren wirken wir Co-Präsidenten nun mit vereinten Kräften als gut eingespieltes Trio, um unsere Aufgaben so gut wie möglich wahrzunehmen. Zusammen mit dem Vorstand und aktiven Mitgliedern lassen wir unsere Museumszüge dampfen und Schienenvelofahrer strampeln. Es gab insgesamt vier Vorstandssitzungen.

Wir stellen erfreulich fest, dass das Zusammenwirken mit dem Vorstand und den tatkräftigen Mithelfern sehr gut erfolgt und wir auch deshalb unsere Freude über die Erfolge haben.

Tätigkeiten unseres Vereins

Planung und Organisation der diesjährigen vier Museumsbahnfahrten durch unseren Betriebsleiter Fritz Heiniger. Auf den Schienenvelobetrieb und die Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes wird nachfolgend noch im Detail berichtet.

Erstmals fand eine Generalversammlung ennet der Grenze in Singen, auf Einladung der Siedlergemeinschaft Singen e.V., statt. Die Anfahrt erfolgte mit einem Sonderzug (Bauzug) von Etwilen aus.

Die offizielle Eröffnung des Bahnstation-Museums-Hemishofen fand am 23. Juni 2019 statt. In der Presse wurde darüber berichtet.

Zur umfangreicheren Information haben wir auch dieses Jahr wieder drei mal den „VES- Express“ herausgegeben. Danke an Rolf Stamm für das zuverlässige Layout.

Ein weiterer Meilenstein unserer Museumsbahn wurde erreicht: Die Gleislücke im Singener Strassenkreisel Georg-Fischer-Strasse ist geschlossen.

Die Museumsbahn erwirbt Areal mit der historischen Drehscheibe in Etwilen: Nach langen Verhandlungen ist es der Stiftung Museumsbahn SEHR&RS gelungen, die historische Drehscheibe sowie einen Teil der Abstellgleise zu erwerben.

Ein Aufruf an Euch Mitglieder - zur Werbung weiterer Mitglieder - ist erfolgt.

Kontakte zu PRO RIWO betreffend des Museumsbahnfestes in Rielasingen.

Kontaktaufnahme von Seiten des Bürgermeisters Ralf Baumert aus Rielasingen-Worblingen betreffend Aktivierung des öffentlichen Verkehrs auf

unserer Bahnstrecke. Vorsprache von ihm bei der Landesregierung Baden-Württemberg.

Stubete, Adventfensteröffnung und Tag der offenen Tür im Bahnhof Ramen war am Sonntag, den 1. Dezember 2019. Die Modelleisenbahn im Bahnhof und der Weihnachtsschmuck haben wie in den vorgängigen Jahren die Eisenbahnfreunde Hegau aufgebaut und mit viel Liebe gestaltet. Zusammen mit den Modelleisenbahnen im Postwagen war dies am 30.11. und 1.12. ein Beitrag zum 5. Internationalen Modellbahntag. Ausserdem führte der Verein Dampflokomotiv MÜN am Sonntag zwischen Etwilen und Rielasingen Samichlausfahrten durch.

Dampfzugfahrten

Der Auftakt unserer Bahn war am 11. Mai das Museumsbahnfest in Rielasingen. Zu Gast war der DVZO mit der Dampflokomotiv BT 9. Nebst den Dampflokomotivfahrten gab es die Gelegenheit, mit den Schienenvelos von Rielasingen bis nach Singen an die Worblingerstrasse zu fahren. Am 16. Juni und am letzten Dampffahrtstag vom 6. Oktober war der VHMThB mit seiner Ec 3/5 Nr.3 im Einsatz. Am 8. September übernahm der Verein Dampflokomotiv MÜN den Dampfzugbetrieb mit dem kleinen Museum-Rheingold-Express am Haken.

Der Schienenvelobetrieb

Ist inzwischen immer beliebter und ist die ergiebigste Einnahmequelle für unseren Vereinskasse. Vom 1. April – 31. Oktober fanden Fahrten an den Sonn- und Feiertagen und das ganze Jahr auf Bestellung auch unter der Woche statt. Die Saison 2019 kann mit **500 Fahrten** als Rekordsaison bezeichnet werden.

Als Gäste hatten wir ganz unterschiedliche Gruppierungen. Nebst Familien, Vereinen, Ferien- und Lagerkindern



Kondukteure Franz und Stefan (Foto: Werner Wocher)

vom Bolderhof Hemishofen, Schulklassen, 13 Kinder vom „Ferienspass“, aber auch Firmen und Institutionen. Die Möglichkeit, auch am Sonntag um 16.00 Uhr auf die Rheinbrücke zu fahren, wurde rege genutzt und trug zum finanziellen Erfolg wesentlich bei. Ein besonderer Dank gebührt nebst Franz Signer auch Ueli Meier, Heiner Gloor, Robert Marschner, Marjan Bracko, Ueli Wegmann und Sean Wildhaber die alle zusammen 25mal Sonntagsdienst leisteten.

Tätigkeiten zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes

Grün ist nicht nur in der Politik ein Thema, sondern auch bei unserer Museumsbahn. Dieses Jahr wurden hauptsächlich im Bereich Rielasingen bis über den Singener Strassenkreisel hinaus Grünschnittarbeiten durchgeführt. Daneben gab es auch viele Grasflächen zu mähen. Ivo Gohl berichtete: „Nur mit dem neuen starken Rasenmäher ist es nun möglich hochgeschossenes Kraut umzulegen. Insgesamt wurden bis Oktober 10 Aren gemäht.“ Auch hier geht der Dank an die arbeitswilligen Helfer, mitsamt dem Em 3/3 Einsatz von Renè Fedier, die sich zu den Einsätzen meldeten.

Ansonsten macht Christoph Brändli mit dem Schienentraktor selbst kleine Einsätze. Für Arbeiten, die nicht vom Verein erbracht werden können, engagieren wir die Firma Gleisbau Müller. Christoph Brändli ist auch daran, Tafeln mit Angabe der Kilometrierung der Bahnlinie anzubringen. Stets wird sichtbar, dass viel mehr Arbeitseinsatz

für alle Erfordernisse nötig wäre, aber es fehlt an Helfern.

Helferessen

Als Dank für die geleisteten Arbeitseinsätze gab es im Januar 2019 ein Helferessen im Restaurant Schweizerhof in Etzwilen. Bei gemütlichem Beisammensein und einem reichhaltigen Essen wurde allen bewusst, wie wichtig es ist, den persönlichen Kontakt zu pflegen und mit Freude den Verein hochleben zu lassen.

Personelles

Erfreulich ist der Beitritt von 16 neuen Vereinsmitgliedern.

Insgesamt zählen wir heute total 155 Mitglieder, davon haben wir 2 Ehrenmitglieder, Werner Baumgartner und Beat Joos.

Leider gibt es auch den Verlust von geschätzten Mitgliedern zu vermelden. Im Februar verstarb Erwin Leibacher aus Hemishofen und im Oktober Edi Alt aus Winterthur. Wir behalten sie in wertem Andenken.

Mit Bedauern mussten wir den Austritt unseres langjährigen Mitgliedes Michael Manser zur Kenntnis nehmen. Auch Renè Fedier spürt das Alter. Es ist ihm nicht leicht gefallen den Entschluss zu treffen per 31.12.2019 seine fahrdienstlichen Aufgaben zu beenden. Sein Versprechen noch für kleinere Arbeiten zur Verfügung zu stehen, hat er bereits schon dieses Jahr eingelöst (vgl. Seite 10).

Unsere Schwerpunkte für die Saison 2020

Leider musste wegen des Corona-Virus das Museumsbahnfest in Rielasingen und damit auch unsere Dampfzugfahrten vom 16. Mai, aber auch vom 7. Juni abgesagt werden.

Die weiter vorgesehenen Dampfzugfahrten sind am 6. September und 4. Oktober

Wir arbeiten an der Vorbereitung einer Eröffnungsfahrt nach Singen am Hohentwiel.

Werbung, Werbung, Werbung.

Weiterbearbeitung an der Dokumentation unserer Museumsbahn, die schlussendlich in einem Buch mit dem Titel: «Unsere Museumsbahn mit Zukunft» zusammengefasst wird. (Zwischenstand vom 20.3.2020 = 145 Seiten).

Unsere Wünsche

Dass der Corona-Virus bald verschwunden ist und wieder die Normalität Einzug hält, damit wir uns wieder mit Volldampf an unserer Museumsbahn erfreuen können.

Für das VES Präsidium

Co-Präsident Werner Wocher

Langwiesen, den 29. März 2020



Rückblick auf 11 Jahre als Präsident der Stiftung Eisenbahnbrücke Hemishofen

Christoph Brändli

Vorgeschichte

Die Bahnlinie Etwilen-Singen überquert den Rhein (Kantonsgrenze Thurgau - Schaffhausen) bei Hemishofen mit einer eingleisigen Fachwerkbrücke in einer Höhe von 29.5m über der Flusssohle. Die Fachwerkkonstruktion mit Baujahr 1875 ist genietet und besteht aus Schweisseisen, dem Vorläufer-Werkstoff des Flussstahls, weshalb nachfolgend der Begriff 'eiserne Konstruktion' verwendet wird. Der Bauherr war die Schweizerische Nationalbahn, die 1875 die Linie Winterthur - Etwilen - Singen erstellte. 1880 ging die Bahnlinie an die Nordostbahn und 1902 an die SBB über.

Für die Rheinbrücke Hemishofen wurde europaweit ein Wettbewerb ausgeschrieben, der von der Firma Cail aus Paris, einem damaligen Konkurrenten der Firma Eiffel, gewonnen wurde. Der Vertrag mit der Firma Cail für das Bauprojekt und die Ausführung der Eisenkonstruktion wurde am 4. Februar 1874 unterzeichnet, wobei der Termin für die Inbetriebnahme auf Juli 1875 festgelegt wurde. Die Bauzeit inklusive Ausarbeitung des Bauprojekts betrug also lediglich 15 Monate!

(Zitat Prof. Dr. Eugen Brühwiler, 30.11.2004)



4. Dezember 2005: Brückenbesichtigung

(alle Photos: Christoph Brändli)

Von der SBB zur Stiftung Eisenbahnbrücke Hemishofen

Nachdem die Bahnlinie am 12. Dezember 2004 wegen Sicherheitsmängeln an den Bahnschwellen auf der Hemishofer Brücke von der SBB gesperrt und der Güterverkehr ab Ramsen und Hemishofen eingestellt wurde, war unklar, wie es weitergehen sollte. Die SBB hätten am liebsten die ganze Bahnlinie samt Brücke abgebrochen, um sich sämtlicher finanzieller Verpflichtungen und Risiken zu entledigen.



Der Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etwilen-Singen erhielt zu dieser Zeit Unterstützung vom Schaffhauser Unternehmer Prof. Dr. Giorgio Behr. Dieser war bereit, aus seinem Privatvermögen namhafte Beiträge zur Erhaltung von Brücke und Bahnlinie beizusteuern. Ein Gutachten des ETH Professors und Brückenspezialisten Prof. Dr. Eugen Brühwiler vom 30. November 2004 hatte zuvor der Brücke einen guten Zustand bescheinigt.

Die Stiftung Eisenbahnbrücke Hemishofen wurde am 27. Januar 2006 gegründet. Die ersten Stiftungsräte waren Prof. Dr. Giorgio Behr (Präsident), Michael Hoff, Vertreter des Kantons Schaffhausen und Robert Heim, Vertreter des Kantons Thurgau. Dank seinem Einsatz und seiner guten Vernetzung in beiden Kantonen und bei der SBB ist es Giorgio Behr gelungen, durch Kauf zu einem symbolischen Preis von der SBB das Eigentum an der Brücke der Stiftung Eisenbahnbrücke Hemishofen und das Eigentum an der Bahnlinie der Stiftung Museumsbahn zu übertragen. Die Eigentumsübertragung für die Brücke erfolgte mit dem Eintrag ins Grundbuch der Gemeinde Wagenhausen am 1. Dezember 2006.



9. März 2007: Baustellenbesichtigung beim Schwelleneinbau



9. März 2007 Installationsplatz im Bahnhof Hemishofen

Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnbrücke

Seit Dezember 2004 hatte kein Zug mehr die Brücke befahren. Es war dringlich, die sicherheitsrelevanten Mängel an den Holzschwellen aus dem Jahr 1967 zu beheben. Bereits am 4. Dezember 2005 fand eine Besichtigung vor Ort statt und im März 2007 wurden die alten Holzschwellen von der Gleisbauunternehmung sersa durch neue Brückenhölzer ersetzt. Der Bahnhof Hemishofen diente als Installationsplatz. Am 15. Juli 2007 fand die offizielle Wiedereröffnung der Bahnlinie mit Fahrten über die Brücke statt.

Die Erhaltung des Brückenbauwerkes

Als neuer Stiftungsratspräsident legte Christoph Brändli grosses Gewicht auf die folgenden drei Punkte:

- fach- und sachgerechte Ausführung aller Arbeiten
- rasche Behebung sicherheitsrelevanter Mängel
- möglichst gleichmässiges Arbeitsvolumen pro Jahr

Die Schweisseisenkonstruktion aus dem Jahr 1875 ist im heutigen Umfeld keine gewöhnliche Konstruktion mehr. Neben dem Werkstoff weist auch die genietete und später mit Schraubenverbindungen verstärkte Konstruktion ihre Eigenheiten auf. Auch der (vergangene) Bahnbetrieb mit den aufsummierten Lastwechseln ist bei der Beurteilung von Tragsicherheitsfaktoren wichtig. Am liebsten wäre es dem Stiftungsrat gewesen, wenn die SBB gegen Entschädigung weiterhin die Brücke überwacht hätte. Mit Hinweis auf den Verkauf der Brücke und auf eine Zahlung für entfal-

lene Abbruchkosten an die Stiftung hat die SBB die Anfrage abgelehnt, aber ein paar Ingenieurbüros aufgezählt, die die nötige Erfahrung bei Erhaltungsmassnahmen für Eisenbahnbrücken aus dem vorletzten Jahrhundert haben. Die Wahl der Stiftung fiel auf das Ingenieurbüro Basler&Hofmann aus Zürich. Dessen Geschäftsleitungsmitglied, Dr. Hans Tschamper, Präsident der Kommission, welche die SIA-Norm 263 Stahlbau ausgearbeitet hat, betreut die Brücke seit der Übernahme von der SBB. Das Büro machte eine Bestandsaufnahme, erstellte einen Überwachungsplan mit einem zugehörigen Massnahmenplan, welcher anschliessend konsequent abgearbeitet worden ist. Das Büro ist auch verantwortlich für die Präzisionsvermessung, mit welcher festgestellt werden kann, wie sich das Bauwerk bewegt. Um den Zustand der unter Wasser liegenden Teile der Pfeiler feststellen zu können, wurde das

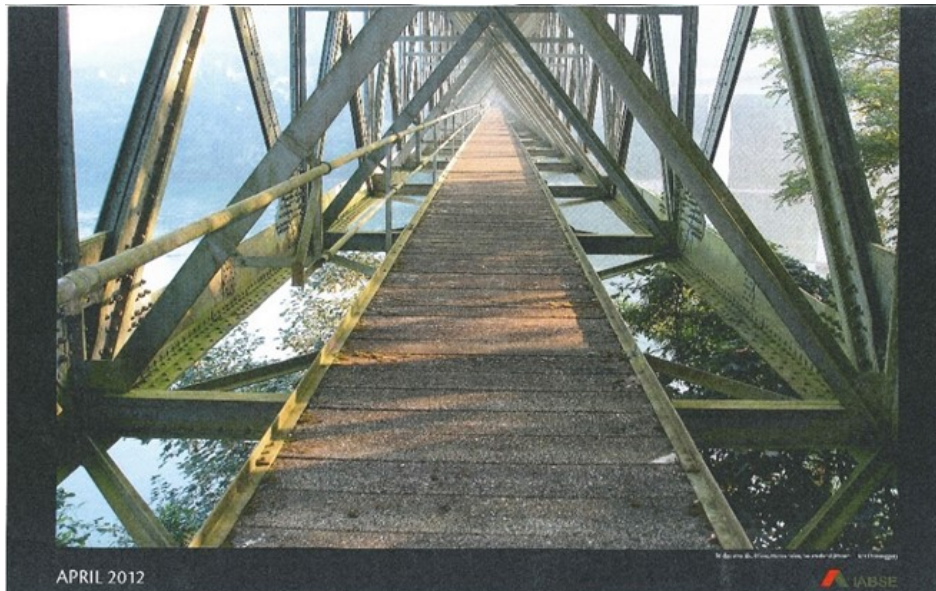


15. Juli 2007: Wiederöffnung der Bahnlinie mit Publikumsfahrten
(alle Fotos: Christoph Brändli)

Büro Staubli, Kurath & Partner AG in Zürich mit den nötigen Tauchgängen beauftragt. Die Interpretation der Resultate der Tauchgänge und die Abschätzung möglicher Auswirkungen auf das Tragwerk der Brücke obliegt ebenfalls dem Ingenieurbüro Basler&Hofmann.

Als sicherheitsrelevant für das Kontrollpersonal ist der schlechte Zustand der Gehwegplatten des Dienststeges, sowie das auf der Hälfte der Brücke fehlende Geländer am Steg eingestuft worden. Das Geländer wurde ergänzt und die Gehwegplatten wurden in Zustandsklassen eingeteilt und nach Dringlichkeit ersetzt. 2/3 der Platten sind inzwischen ausgetauscht.

Der Korrosionsschutzanstrich an der Brücke wurde repariert. In Jahrestrenchen wurden an Feld für Feld Schäden durch die spezialisierte Firma Impregna behoben. Damit kann die Lebensdauer des in die Jahre gekommenen Anstrichs verlängert werden.



Kalenderbild von 2012, Dienststeg mit den alten Gehwegplatten

Ausblick

Erhaltungsarbeiten im bisherigen Rahmen können mit den vorhandenen finanziellen Mitteln wohl noch längere Zeit ausgeführt werden. Für grössere Arbeiten an Widerlagern, Pfeilern oder für einen Neuanstrich reichen sie aber nicht. Es ist deshalb zu hoffen, dass für dieses baugeschichtliche Denkmal die nötigen finanziellen Mittel rechtzeitig bereit gestellt werden.

Dank

Der Rückblick sei mit einem Dank an Alle abgeschlossen, die zur Erhaltung dieses Baudenkmals beigetragen haben:

- Prof. Dr. Eugen Brühwiler für sein Gutachten vom 30.11.2004.



Herbst 2016: Einbringen des Blockwurfs beim Pfeiler 3 (Kolkchutz) (alle Fotos: Christoph Brändli)

Da der Rhein seine Flusssohle stetig etwas tiefer legt, droht mittlerweile eine Freispülung der Holzpfähle, auf welcher die gemauerten Brückenfundamente stehen. Im Jahr 2016 wurde deshalb um den Pfeiler 3 ein Blockwurf auf die Flusssohle aufgebracht, welcher eine weitere Kolkbildung verhindern soll. Wie gut das funktioniert, soll über 5 Jahre verfolgt werden. Bei einem Erfolg der Massnahme, sollen die anderen Pfeiler mit dem gleichen Verfahren auch geschützt werden.

- Prof. Dr. Giorgio Behr für seine Spende privater Mittel zu Gunsten der Stiftungen Museumsbahn und Eisenbahnbrücke und den Einsatz seines persönlichen Netzwerkes für die Gründung beider Stiftungen.
- Dr. jur. Beat Denzler für die redaktionellen Beiträge beim Verfassen der Stiftungsurkunden.
- Allen Stiftungsräten und Finanzchefs für die stets vertrauensvolle, konstruktive und angenehme Zusammenarbeit.
- Den Beauftragten Ingenieuren, Handwerkern und Spezialunternehmungen für ihre sauberen Arbeiten zu einem für uns bezahlbaren Preis.

EINE RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG AUF DAS BUNDESGESETZ BETREFFEND HANDHABUNG DER BAHNPOLIZEI (Teil 4)

Stefan Keller

Art. 4

¹Auf den Wegübergängen dürfen Fussgänger, Reiter, Tiere und Wagen nicht länger als zum Überschreiten nötig ist, verweilen.

²Fuhrwerke dürfen nur im Schritte über die Bahn gefahren werden.

³Treibvieh, Fuhrwerke, Reiter, welche an einem Bahnübergange, während er gesperrt ist, anlangen, sollen in einer Entfernung von wenigstens 10 m vor den Schranken halten.

⁴Pflüge, Eggen, Baumstämme und andere schwere Gegenstände, wodurch die Bahn beschädigt oder der Verkehr auf derselben gehemmt werden könnte, dürfen nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen über die Bahn gefahren werden.

Art. 4 Bahnpolizeigesetz regelt das Verhalten beim Anhalten vor Bahnübergängen und deren Überquerung, aber auch allfällige Vorbereitungsmaßnahmen zur Überquerung des betreffenden Bahnübergangs. Der Bundesrat lehnte in der Botschaft übrigens eine Pflicht zum Führen der Pferde und des Viehs ab, da dies bei vielen Tieren zum einen nicht durchführbar und zum anderen zu einer Stockung führen würde.³⁵ Art. 4 Abs. 1 statuiert zwar kein Halteverbot – ein solches ergibt sich allerdings aus Art. 18 Abs. 2 lit. f VRV³⁶, wonach das freiwillige Halten auf Bahnübergängen verboten ist – untersagt jedoch immerhin das unnötige dortige Verweilen. Der Unterschied ist in der Realität allerdings keiner: Wer freiwillig auf dem Bahnübergang anhält, verweilt daselbst eben auch länger als zum Überqueren notwendig wäre. Zudem legt auch Art. 24 Abs. 2 Halbsatz 1 VRV³⁷ fest, dass beim Überqueren eines Bahnübergangs jede Verzögerung zu vermeiden ist. Gestützt auf den bereits erwähnten Anwendungsvorbehalt des Bahnpolizeigesetzes gegenüber dem SVG (und damit auch der VRV) in Art. 102 Abs. 2 SVG kommt den SVG- und VRV-Bestimmungen bezüglich Überqueren von Bahnübergängen grundsätzlich keine eigenständige Bedeutung zu. Art. 4 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz erfasst allerdings lediglich Fuss-

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

36 Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (SR 741.11). Art. 18 Abs. 2 VRV stützt sich seinerseits auf Art. 37 Abs. 2 SVG, der das Halten untersagt, wenn der übrige Verkehr behindert wird.

37 Zum Wortlaut von Art. 24 Abs. 2 VRV vgl. unten Anm. 40.

gänger, Reiter, Tiere und Wagen, und damit zwar auch Automobile, nicht jedoch Zweiräder aller Art. Diese fallen entsprechend unter die Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts.

Art. 4 Abs. 2 Bahnpolizeigesetz legt eine besondere Geschwindigkeitsvorschrift für Fuhrwerke³⁸ fest, indem diese *nur im Schritte*, mithin in Schrittgeschwindigkeit, über die Bahn gefahren werden dürfen. Diese Vorschrift ist den im Zeitpunkt des Erlasses schlechten Strassenverhältnissen geschuldet, die bei höheren Geschwindigkeiten der damaligen Fuhrwerke ein Herabfallen der Last, ein Achsbruch oder gar ein Durchbrennen der Pferde hätten bewirken können. Zudem hätte die erhöhte Geschwindigkeit je nach Witterung eine auf den zumeist unbefestigten Strassen und Wegen grössere Staubentwicklung hervorgerufen, die bei einem kurz danach passierenden Zug die Sicht hätte reduzieren können. Art. 32 Abs. 1 SVG sieht heute eine allgemeine Pflicht zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit vor Bahnübergängen vor.³⁹ Die hierauf gestützte VRV legt jedoch in ihrem Art. 24 Abs. 2 Halbsatz 2 wie das Bahnpolizeigesetz eine Schrittgeschwindigkeit für Tierfuhrwerke fest. Die Bestimmung geht sogar darüber hinaus, indem sie diese Geschwindigkeit – im Gegensatz zum Bahnpolizeigesetz – auch für Reiter und ferner auch für Fahrzeuge mit Reifen oder Raupen aus Metall vorsieht.⁴⁰

Art. 4 Abs. 3 Bahnpolizeigesetz schreibt den Reitern, Fuhrwerken und für Treibvieh vor, dass diese bei geschlossener Schranke mindestens zehn Meter vor den Schranken zu halten haben. Der Grund für diese Vorschrift liegt wohl darin, dass die im 19. Jahrhundert und bis zum offiziellen Ende der Dampftraktion vor fahrplanmässigen Zügen bei den SBB im Jahre 1968⁴¹ «feuerspeienden» Dampfzöcher die nahe am Gleis wartenden Tiere hätten erschrecken können. Dies hätte zur Folge gehabt, dass die Tiere bei beziehungsweise nach Durchfahrt des Zuges die Bahnschranken beschädigen und auf das Gleis gelangen könnten. Ein Weideverbot lehnte der Bundesrat allerdings ab, da «sich die Thiere in der Regel bald an die Bahnzüge» gewöhnen würden.⁴²

38 Diese können – wie erwähnt – mit Pferden, Kühen, Ochsen oder Eseln bespannt sein.

39 «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen».

40 Art. 24 Abs. 2 VRV lautet: «Beim überqueren von Bahnübergängen ist jede Verzögerung zu vermeiden; Fahrzeuge mit Reifen oder Raupen aus Metall sowie Tierfuhrwerke und Reiter dürfen den Übergang nur im Schrittempo überqueren».

41 Der letzte fahrplanmässige Dampfzug rollte als Güterzug am 30. November 1968 von Zürich über Koblenz und weiter nach Winterthur Töss.

42 Botschaft (Anm. 5), S. 685 f.

Art. 4 Abs. 4 Bahnpolizeigesetz schreibt für bestimmte Gegenstände, die über die Bahn transportiert werden sollten, bestimmte Transporterfordernisse vor. So müssen Pflüge, Eggen⁴³, Baumstämme oder andere schwere Gegenstände, welche die Bahnanlage beschädigen können, entweder auf Wagen transportiert oder mittels untergelegten Schleifen über die Bahn gefahren werden. Abs. 4 erwähnt als Begründung auch, dass diese Gegenstände den Bahnverkehr hemmen könnten. Dies ist etwa dann der Fall, wenn sie bei hoher Gleitreibung⁴⁴ nicht rechtzeitig auf die andere Gleisseite gebracht werden können. Das Schleppen, Ziehen oder Stossen von Gegenständen ist heute übrigens gemäss Art. 71 Abs. 1 VRV verboten. Bei Holz und dergleichen ist das Schleppen immerhin möglich, jedoch bewilligungspflichtig.⁴⁵ Mit den heutigen Transportmöglichkeiten (auch bei landwirtschaftlichen Verkehren) sinkt freilich die Tragweite dieser Bestimmung zusehends.

Art. 5

Es ist verboten, die Bahn oder ihre Zugehören (Dämme, Gräben, Gebäulichkeiten, Transportmaterial, Einfriedigungen, Signale, Telegraphenleitungen, Warnungstafeln, Gradientenzeiger usw.) zu beschädigen oder daran etwas zu verändern, Wasserabzüge zu verstopfen, eigenmächtig die von den Bahnangestellten bedienten Wegübergangsschranken zu öffnen, Steine, Holz u. dgl. auf die Bahnebene zu werfen oder zu legen, Signale nachzuahmen, falschen Alarm zu erregen, Weichen oder Signalscheiben unbefugt zu handhaben, überhaupt irgendwelche den Betrieb störende oder gefährdende Handlungen vorzunehmen.

Art. 5 Bahnpolizeigesetz verbietet verschiedene Verhaltensweisen, die zu Beschädigungen an der Bahnanlage führen oder den Betrieb durch Manipulationen behindern beziehungsweise stören können. Wie Art. 3 stellt auch Art. 5 Bahnpolizeigesetz eine Übertretung dar und wird gemäss Art. 8⁴⁶ mit Busse bestraft.⁴⁷

43 Darunter ist ein landwirtschaftliches Gerät zur Bodenbearbeitung zu verstehen, dessen Zinken durch den Boden bewegt werden, um den Boden zu lockern.

44 Entsprechend einer hohen Gleitreibungskraft.

45 Art. 71 Abs. 2 VRV lautet: «Die kantonale Behörde kann das Schleppen von Holz und dergleichen gestatten [...]».

46 Hiezu auch noch ausführlich unten unter Art. 8.

47 Vgl. zur geänderten Rechtslage im Zuge der revidierten Sanktionsbestimmungen des Strafgesetzbuches gemäss Art. 333 Abs. 3 StGB ab 1. Januar 2007 oben zu Art. 3.

(Fortsetzung folgt)

Instruktion auf der dieselelektrischen Lok Em 3/3 «EMMA»

Werner Wochoer

Mit Ronny Konrad aus Langwiesen ZH konnten wir 2019 ein neues Mitglied in unserem Verein aufnehmen. Er ist von Beruf Lokführer und bei den SBB im Fahrdienst tätig. Es war somit an der Zeit, ihn mit unserer zur Verfügung stehenden EMMA vertraut zu machen. Am Donnerstag, 5. März 2020 war Treffpunkt im Depot Etzwilen. Unser altbewährter Lokführer Renè Fedier und mit dabei Markus Böckli gaben die Instruktion, die aus 3 Phasen besteht, und zwar: Vorbereiten der Lok, Fahrt mit der Lok und die Ausserbetriebnahme.

Zur **Vorbereitung** gehörten zuerst die Kontrollen, Kühlwasser (300 Liter), Batterien, Ölstand im Tank (nicht unter 300 l) und der sogenannte «Joggeli». Dies ist ein Elektroschütz zur Sicherheit für den Motor, der meldet, wenn die Flüssigkeitsbehälter nicht auf dem richtigen Stand sind. Bereits am Abend vorher wurde die elektrische Vorwärmung der Motoren (Verbindungskabel zur Steckdose im Depot) eingeschaltet. Ist dies alles kontrolliert und wenn nötig nachgefüllt, geht es an das Anlassen der Motoren zur Vorwärmung. Wichtig dabei ist, dass vorher noch die Vorheizanlage ausgeschaltet und der Stecker gezogen ist. Als erstes wird der elektrische Hauptschalter auf «Ein» gestellt, die Pumpe für die Dieselfuhr ca. 20 bis 30mal betätigt, der Filter gedreht und dann die Dieselmotoren eingeschaltet. Bei dieser Übung hat es auf Anhieb geklappt. Jetzt beginnt die Vorwärmphase im Leerlauf bis die Betriebstemperatur zum Abfahren erreicht ist.

Grundlagen für das Befahren der Bahnlinie sind die «Ausführungsbestimmungen zu den Fahrdienstvorschriften», eine Dokumentation der SEHR & RS Infrastruktur. Des Weiteren ist wichtig, wenn man die Strecke wie in diesem Fall nach Rielasingen befährt, dass die Strecke vom Betriebsleiter vorher genehmigt und freigegeben wurde. Ausserdem muss der Token (bei uns ist es ein Handy-Funkgerät TP9310 Rail) auf



der Lok sein, denn es darf nur eine Traktion (ein Triebfahrzeug oder zusammengekuppelte Triebfahrzeuge) auf der Strecke sein.

Fahrt frei! Die weitere Instruktion erfolgte im Führerstand der Lok mit Probetätigung der elektrischen Bremse und der Handbremse, Fahrtwendeswitcher etc. Und nun wurde zuerst einmal die Pfeife (je nach musikalischem Talent des Lokführers) betätigt und mit dem Fahrtregler die Lok angefahren.

Beim Befahren des Schienenstranges ist zu beachten: Bei der Fahrt auf Sicht ist darauf zu schauen, dass keine Gegenstände auf den Gleisen liegen. Im April 2019 ist es vorgekommen, dass auf der Schiene ein Plastiksack lag. Dem umsichtigen Renè Fedier war das nicht geheuer, er entfernte den Plastiksack und staunte nicht schlecht. Darunter befand

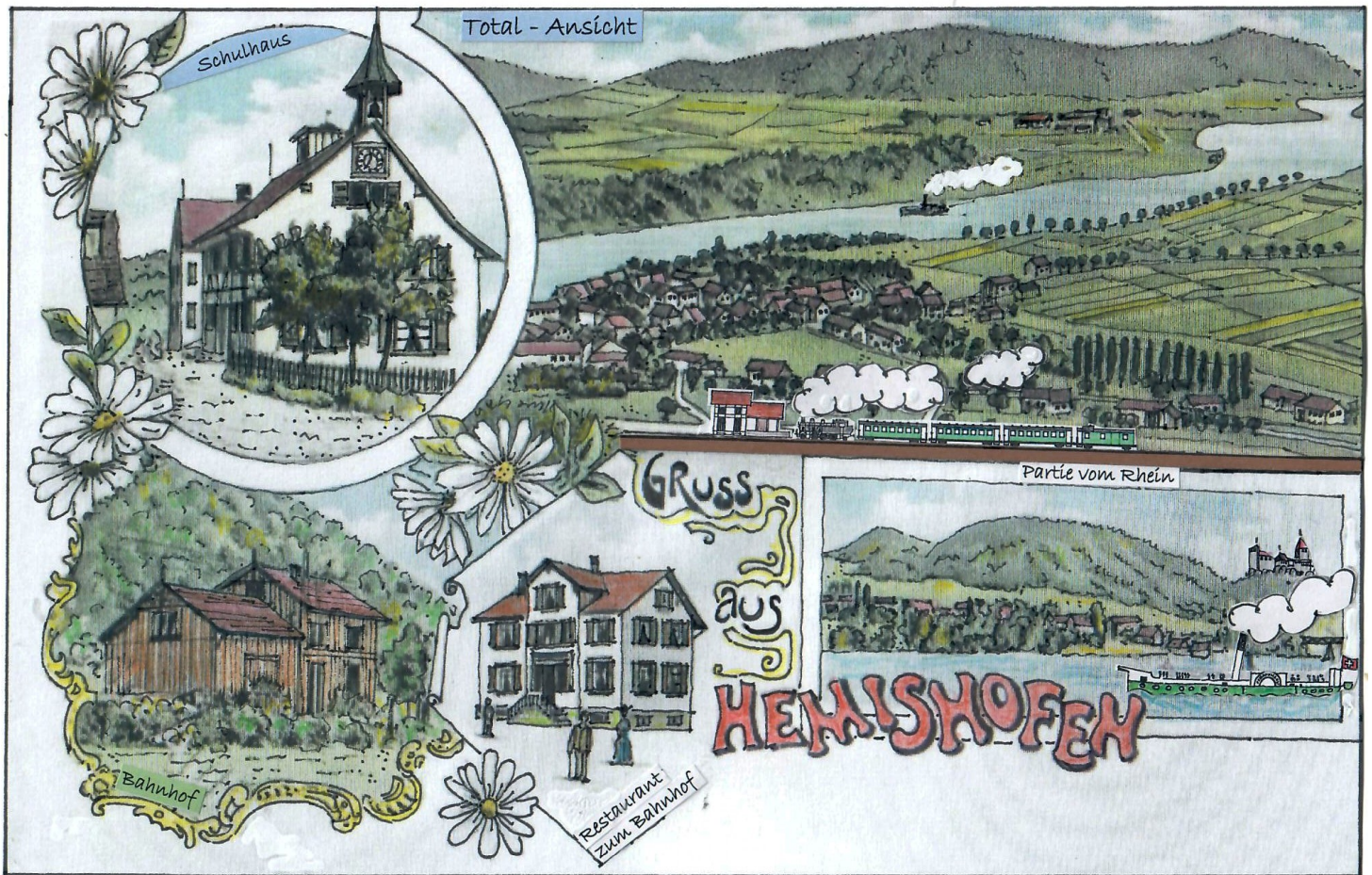
sich ein Holzstück das mit Draht an die Schiene gebunden war. Bei der Einfahrt Süd in den Bahnhof Hemishofen befindet sich die einzige elektrisch angetriebene Weiche der Bahnlinie. Diese kann in einem danebenstehenden Schaltkästli bedient werden. Alle übrigen Weichen sind mit einem Hebel von Hand bedienbar. Dabei ist es ebenfalls sehr wichtig zu prüfen, ob sie auch richtig eingestellt und auch der Zungenanschlag sitzt. Es kommt immer wieder vor, dass sie von fremden Leuten aus Plausch betätigt werden und dann nicht in der richtigen Lage sind.



Gruss aus Hemishofen

Werner Wochoer

Historisches aus der Gemeinde Hemishofen, der «Perle am Rhein» im oberen Schaffhauser Kantonsteil



Bei meinen Nachforschungen zum Thema Bahnlinie Etzwilen-Singen bin ich im Internet auf eine Postkarte aufmerksam geworden, die von einem Ansichtskartenvertrieb zum Verkauf angeboten wurde. Leider ist die Postkarte vom Verlag Leopold D. Guggenheim aus Zürich aus der Zeit um ca. 1890-1900 in einem schlechten Zustand, so dass eine gründliche Überarbeitung von mir notwendig war, um sie vollständig wieder in neuem Glanz erstrahlen zu lassen. Besonderen Wert habe ich auf die Darstellung des Bahnhofes mit Personenzug und das Dampfschiff „Schaffhausen“ gelegt. Dabei ist auf der Postkarte noch das ehemalige Restaurant „Zum Bahnhof“ dargestellt. Es steht etwas abseits vom Bahnhof und wird heute als Wohnhaus und Geschäft für Bedachungen und Abbruch von Herrn Felix Zeller genutzt. Auch das dargestellte Schulhaus wurde inzwischen gründlich renoviert und das Fachwerk am Giebel freigelegt. Heute ist darin die Gemeindeverwaltung untergebracht.

Blick von der Eisenbahnbrücke auf den Rhein und Hemishofen

Wenn man schon bei der Bahn hart arbeiten muss, dann kann man sich auch mal einen Moment gönnen, um die herrliche Umgebung zu geniessen, Das dachte sich sicher der Bahnarbeiter der im Jahr 1900 seinen Dienst bei den SBB tat. Im Bild zu sehen ist auch das Dorf Hemishofen. Die Bäume und die Abschluss-schnecken des Geländers beweisen, dass dies der südliche Abschluss der Rheinbrücke ist.

(Bild vom Staatarchiv Schaffhausen, wo ich auch gestöbert habe)



Die letzte Seite.....

Von Werner Woher

...und es geht doch noch was !

Mit der Postkarte «Gruss aus Hemishofen» (siehe Seite 11) wünschte ich, mit Datum vom 22. März, einem Kreis unserer Mitglieder einen gemütlichen Sonntagmorgen! Leider stehen jetzt momentan die Räder still, aber mein Zeichenstift kritzelt unentwegt weiter. Bleibt gesund und zuversichtlich.

Mailpostwendend meldete sich Christoph Brändli und schrieb zurück: „Danke für Deine Post zum Sonntagmorgen. Die Räder stehen nicht ganz still. Der Tm 801 ist repariert und steht mit dem Flachwagen im Einsatz. Zuletzt am 20.3.20 mit Seil und Kette bei Forstarbeiten. Dabei ging es um Einsammeln von Sturmholz, das vom Sturmtief Sabine entwurzelt oder abgerissen wurde.“

Und dann gings weiter: „ Ich darf auf der Museumsbahn immer noch arbeiten. Allein! Auf den beiliegenden Bildern siehst Du den Elektromeister



beim Nachschneiden der Gewinde für die Erdungsklötzchen und das fertige Werk. Ich habe festgestellt, dass man vermutlich vor 40 Jahren beim Bau der Brücke die Geländer mit den ange-

schweissten Grundplättchen verzinkt und dann einbetoniert hat. Die Schrauben waren nicht einzudrehen, ich musste zuerst die Gewinde nachschneiden.“



...und auch der Grünschnitt ist aktuell

Bei der Nachfrage bei Ivo Gohl, was an der Grünschnittfront geht, schrieb er mir Folgendes:

„Habe letzte Woche in Etzwilen alles sauber gemacht und gejätet. Auf den Betonböden das stark wuchernde Moos entfernt, damit man beim Mähen im Juni die genaue Abgrenzung sieht. Des Weiteren vor dem Südkopf der Rheinbrücke die Weidenriebe über dem Boden abgesägt. Als Nächstes ist das Zurückschneiden der Hartriegelgewächse in den Bereichen Ramsen und Hemishofen angesagt.“



Erfreulicherweise haben Ivo und Florian die Bewilligung zum Grenzübertritt.

Ohne Grünschnitt müsste man die Lage der Schienen vermuten.

Gepflegte Grünbereiche sind ein Markenzeichen unserer Grünschnittakteure.

Es ist nur zu hoffen, dass Christoph, Ivo und Co. ihren Elan beibehalten und weiterhin aktiv sein können.