

Vorwort des Präsidiums

Werner Wochoer

Liebe Vereinsmitglieder, Zugewandte und Freunde der Museumsbahn.

Und wieder läuft die Zeit, die liebe Zeit, dem Jahresende entgegen und wir laufen oder fahren mit. Trotz den Einschränkungen durch Corona gab es dieses Jahr auf unserer Museumsbahn doch noch gehörig Dampf. Lassen Sie sich wieder über die verschiedenen Berichte in dieser Ausgabe erinnern, orientieren und freuen.

Ein neues Jahr ist nun in Sicht, wir machen weiter voller Zuversicht und da ist schon mal der Termin für die Generalversammlung zu nennen: Diese findet am Samstag, 26. März 2022 um 14.00 Uhr im Restaurant Hirschen in Ramsen statt.

(Eventuelle Änderungen werden rechtzeitig bekanntgegeben)

Euer Werner Wochoer, Co-Präsident VES



Bei diesem Anblick schlägt einem Eisenbahnfreund und vor allem uns Vereinsmitgliedern, die Jahre auf den Einbezug des Bahnhofes Singen gewartet haben, das Herz höher. Die Dampflok der Baureihe 52 und vier Personenwagen verlassen am Sonntag, den 5. September, auf Gleis 5a unter Volldampf mit dem Ziel Etwilen den Bahnhof Singen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Sommer 2018 im Kreisel der Georg-Fischer-Strasse die fehlenden Gleise eingebaut.

Am 16. August 2020 gab es die offizielle Wiedereröffnung der Eisenbahnlinie für den Museums-Personenzugverkehr. Danach herrschte durch die Einschränkungen der Coronapandemie absoluter Stillstand. Nun sind wir froh, dass wir wieder unter Dampf sind. Mit einer zweiten und für dieses Jahr letzten Dampfzugfahrt am 3. Oktober ist bereits auch schon das Kapitel der Museumsdampf-Saison 2021 abgeschlossen.

Mit Volldampf nach Etzwilen: Die Museumsbahn zwischen Singen und Etzwilen fährt wieder

Nach einer coronabedingten Pause kann die Museumsbahn, die jetzt zwischen dem Bahnhof Singen und Etzwilen verkehrt, wieder losdampfen.

Derzeit zeichnet sich ab, dass es zu einer Reaktivierung der grenzüberschreitende Museumsbahnlinie Singen-Etzwilen für den öffentlichen Personennahverkehr geben könnte.

Das stößt nicht überall auf Begeisterung.

Onlinebericht im SÜDKURIER vom 06. September 2021 von Frau Dr. Ingeborg Meier:

Wer die erste diesjährige Fahrt der Etzwiler Museumsbahn mitmachen wollte, musste am vergangenen **Sonntag, 5. September**, recht früh aufstehen.

Pünktlich um neun dampfte die Lok 527596, die die „Eisenbahnfreunde Zollernbahn“ zur Verfügung stellten, mit fünf angehängten Wagen aus den 1950er-Jahren vom Bahnhof Singen in Richtung Schweiz mit dem Endpunkt Etzwilen los. Mit darin befanden sich fünfzig gutgelaunte und erwartungsvolle Fahrgäste.



Karl-Heinz Terlecki aus Singen freute sich, dass Fahrten mit dem historischen Zug jetzt endlich wieder stattfinden können. Der neunjährige Fabian, der mit Opa Alfred Pohl unterwegs war, outete sich als junger Eisenbahn-Nostalgiker mit einer großen Begeisterung für Dampfloks.

Wann dampft die Etzwiler Bahn das nächste Mal?

Die nächsten Fahrten der Museumsbahn finden am Sonntag, 3. Oktober, statt.

Abfahrten ab Singen sind jeweils um 9 Uhr, um 12.15 Uhr und um 16.15 Uhr.

In Etzwilen sind sie um 10.30 Uhr, um 14.30 Uhr und um 17.30 Uhr.

Die Fahrzeit beträgt je einfache Strecke rund eine Stunde. Um 12.45 Uhr gibt es am Bahnhof im Schweizerischen Rammen einen einstündigen Aufenthalt. Während diesem können die Fahrgäste der Bekohlung und dem Wasserfassen der Dampfloks zusehen. Alle Infos unter www.etzwilen-singen.ch

Eisenbahn weckt Erinnerungen

Und für den einen oder anderen Passagier waren die persönlichen Erinnerungen der Anstoß für die Fahrt: Gerhard Unmuth war beispielsweise Anfang der 1980er-Jahre Waagmeister bei der Deutschen Bundesbahn in Radolfzell. Zu seinen Aufgaben gehörte es, zusammen mit der SBB die Güterzüge auf der damals für den Warentransport noch offenen Strecke Etzwilen-Singen zu untersuchen.

Die Museumsbahn, deren deutscher Endpunkt lange Jahre der alte Bahnhof in Rielasingen war, kann seit August 2020 wieder in Singen einfahren. Das wurde damals mit einer Rundfahrt begangen, bei der allerdings die Loks gewechselt werden mussten. Die Dampfloks, mit der die Rundfahrt in Schaffhausen startete, war zu schwer für die Überquerung der Hemishofer Eisenbahnbrücke – dem Höhepunkt der Museumsbahnfahrten.

Dieses Problem gab es bei den insgesamt drei Retour-Touren der Etzwiler Bahn am Sonntag, 5. September, nicht: Mit einem Gewicht von 134 Tonnen konnte die Dampfloks die Brücke problemlos überqueren. Das Bauwerk, das sich in einer Höhe von 25

Metern 250 Meter weit über den Rhein spannt, ist übrigens als Denkmal von nationaler Bedeutung eingestuft.

Es handelt sich bei der Lok um eine sechsachsige Güterzugloks mit fünf gekoppelten Treibrädern Baujahr 1944. Diese sogenannte Kriegsloks, wurde ab 1942 bis Kriegsende 7000 Mal gebaut.

Seit Kurzem zeichnet sich ab, dass die grenzüberschreitende Museumsbahnlinie Singen-Etzwilen für den öffentlichen Personennahverkehr reaktiviert werden könnte.

Die Landesregierung hat das Potenzial verschiedener stillgelegter oder nur noch für den Museumsbahnbetrieb zugelassener Bahnstrecken überprüfen lassen. Diese Studie spricht der Strecke Singen-Etzwilen potenziell eine beträchtliche Nutzerzahl zu.

Eine Machbarkeitsstudie soll detailliertere Zahlen und Fakten liefern. Diese Überlegungen stoßen nicht überall auf Sympathie: Eine vorwiegend aus Anwohnern bestehende Bürgerinitiative hat sich gebildet.

Im Gegensatz zu ihr würde der „Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen“ eine Reaktivierung sehr begrüßen.

Das sind die Träger und Organisatoren der Museumsbahn: Eigentümer der Infrastruktur von den Gleisanlagen bis zu den Bahnhöfen ist die „Stiftung Museumsbahn Stein am Rhein-Etzwilen – Hemishofen – Ramsen&Rielasingen – Singen“ (SEHR&RS) – mit Ausnahme der Hemishofer Brücke. Für dieses Bauwerk ist eine weitere Stiftung zuständig.

Der Streckenteil auf Singener Gemarkung gehört der Stadt Singen. Der „Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen“ mit Sitz im schweizerischen Ramsen ist für die Unterhaltung der Strecke und für die Fahrten der Museumsbahn zuständig. Mit involviert sind auch die „Eisenbahnfreunde Hegau“.



Stimmen zur möglichen Reaktivierung der Strecke

„Auf die Wiedereinführung des Personenverkehrs hinzuwirken, ist als Vereinszweck in unseren Statuten aus dem Jahr 2001 fest verankert“, sagt Werner Woher. Bedenken, dass bei einem eng getakteten S-Bahnbetrieb die Fahrten der Museumsbahn eingeschränkt werden könnten, hat der Co-Präsident des Vereins nicht.

Das lasse sich durch entsprechende Absprachen vermeiden: „Für die Fahrten der Museumsbahn findet man bestimmt offene Zeitfenster.“ Stephan Birchmeier von der Museumsbahn-Stiftung „SEHR&RS“ betont, dass die Trägerschaft offen für alles sei, jedoch keine Finanzierung leisten könne.



Was halten die Fahrgäste von einer Reaktivierung? Für Ralph Plennert aus Singen, der sich noch gut an die Stilllegung der Bahnstrecke erinnert, wäre eine Wiederinbetriebnahme perfekt: „Die Region würde besser vernetzt.“ Karl-Heinz Terlecki meint: „Wenn der Bedarf da ist, sollte man das machen.“ Der frühere DB-Waagmeister Urmuth sähe darin einen Beitrag zum Umweltschutz. Noch keine feste Meinung hat Alfred Pohl aus Arlen, einem Ortsteil von Rielasingen-Worblingen: Ob sie für die Gemeinde gut wäre, müsste man erst einmal noch abwarten, sagt er.

Die 12. Schienenvelofahrten-Saison: Ein weiteres Rekordjahr

Franz Signer

02. April – 31. Oktober 2021

Weil das Schweizer Fernsehen in der Woche nach Pfingsten den bereits 2020 gedrehten Beitrag aus Hemishofen im Rahmen der Sendung „Mini Schwyz, dini Schwyz“ ausstrahlte, wurden wir wieder mit Anfragen und Reservationen bombardiert. Zum Glück hatten wir im Vorstand beschlossen, die beliebten Brückenfahrten an Sonntagen auch um 11.00 anzubieten und dafür auf die 12.00 Fahrt zu verzichten. Die 11 Uhr Fahrt und jene um 16 Uhr waren dann auch der Renner: Häufig ausgebucht, mussten wir manche Kunden auf ein späteres Datum vertrösten. Auch das nicht immer optimale „Sommerwetter“ konnte verhindern, dass die Sonntagsfahrten praktisch gleich häufig waren wie jene an Werktagen (siehe Statistik unten).

Viele Schulklassen, Vereine, Firmen, Familienanlässe, Gemeindefunktionäre, Ferienlager, Seniorengruppen (z.T. Ü 80!), Ferienpässler und und gehörten zu unserer Kundschaft. Fast immer bekamen wir ein grosses Lob für unseren Einsatz und nicht selten spendeten die Leute noch zusätzlich einen Batzen. Sehr geschätzt wurde auch das von Werner Wocher liebevoll gestaltete Bahnhofsmuseum in Hemishofen, das auf Wunsch besichtigt werden konnte. Neu war diese Saison auch, dass die Kunden mit TWINT oder per Kreditkarte bezahlen konnten, was häufig genutzt wurde.

Ein ganz grosses Dankeschön richte ich an alle Helfer, die es möglich gemacht haben, dass (fast) alle Anfragen realisiert werden konnten. Speziell danken möchte ich Ueli Meier, der mich während meiner Ferienabwesenheit immer kompetent vertreten hat, Ueli Wegmann, Heiner Gloor, Marjan Bracko und Robert Marschner, die x-Mal Sonntagsdienste leisteten, René Braun, der mit Rat und vor allem Tat viele gute Ideen hatte und diese auch umsetzte und Fritz Heiniger, der das neue Bezahlssystem eingerichtet hat.

Fahrten an Werktagen: **441** (Vorjahr: 520)

Fahrten an Sonntagen: **386** (Vorjahr: 200)

Total: **827** (Vorjahr: 720)

Ein Dankeschön, das uns alle freut:

Hallo Herr Ueli Meier,

für die Organisation und Durchführung der Schienenvelofahrt am Samstag, 02.10.2021, möchten wir uns noch einmal ganz herzlich bei Ihnen bedanken!

Die Schienenvelofahrt auf der Strecke von Ramsen über Hemishofen bis zur Rheinbrücke war ein tolles Erlebnis!

Die fachkundigen Erläuterungen zur Geschichte der Bahnlinie, die Besichtigung der Museumsstation Hemishofen und der Foto-Halt auf der Rheinbrücke zur passenden URh-Schiff-Zeit haben uns sehr gut gefallen!

Vielen Dank, dass Sie mit dem Verein zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen (VES) solche Ausflüge möglich machen. Wir kommen im nächsten Jahr gerne wieder und freuen uns schon auf die nächste Fahrt!

Herzliche Grüße

Andreas Bechtold

78713 Schramberg-Waldmössingen, Deutschland

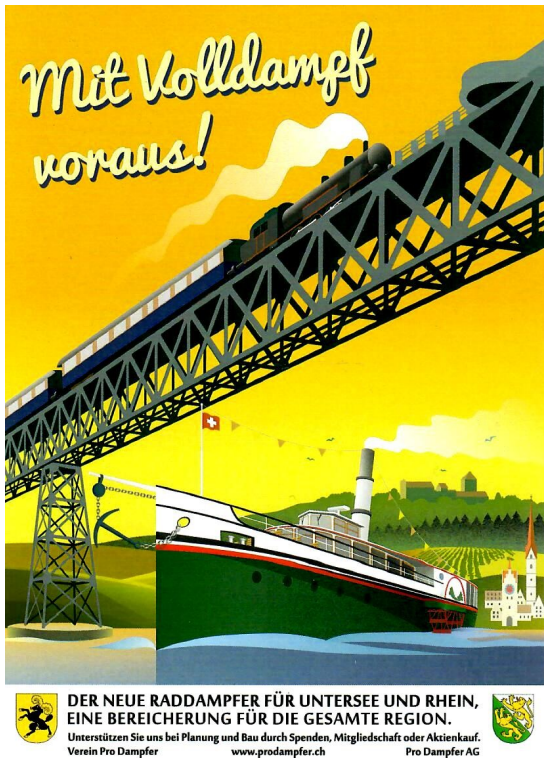


Die Fahrt über die Rheinbrücke oder das Verweilen, vielleicht mit einen Cüpli in der Hand die Rheinlandschaft geniessen, ist für alle Gäste ein besonderes, unvergessliches Erlebnis.

(Foto: Roger Hofstetter)

Mit Volldampf voraus: «Auf dem Rhein und über dem Rhein».

Von Werner Woher



Seit dem 24. Mai 2012 besteht der Verein «Pro Dampfer», der inzwischen 2'200 Mitglieder zählt. Er hat das Ziel ein modernes Dampfschiff zu bauen, das im Kielwasser der legendären »Schaffhausen« den Rhein und den Untersee wieder befahren soll.

Das alte Raddampfschiff »Schaffhausen« wurde 1913 gebaut und stand im Linienverkehr der URh Schaffhausen - Kreuzlingen. Es wurde 1967 leider verschrottet. Der Verein »Pro Dampfer« möchte die Technik der Dampfkraft wieder erlebbar machen mit einem neuen Schiff auf dem Untersee und Rhein.

Was für ein Erlebnis wäre dies, wenn es auch unter der Rheinbrücke wieder dampfen würde! Zusammen mit der Museumsbahn, die seit 2020 wieder von Etzwilen aus in den Bahnhof Singen einfahren kann, liessen sich begeisternde Fahrten kombinieren.

Träumen darf man ja vom grossen Ziel, aber wie steht es mit der derzeitigen Realität von »Pro Dampfer«?

Am Mittwoch, dem 18. August 2021 meldete sich der Verein »Pro Dampfer« mit einem 7- Meter-Modell ihres geplanten Dampfers aus der pandemiebedingten Pause zurück.

Jetzt gibt es schon mal den Rheindampfer in Mini- Format:



Da steht es, das Modell des Raddampfers »Schaffhausen« im Massstab 1:7, und es faucht in der Halle von Bär Bootsbau in Stein am Rhein, als ob es ein richtiges Schiff wäre. Allerdings nur in der Animation, denn noch entsteigen dem Kamin keine Rauchwolken, und die Pellets, die in der Schachtel danebenstehen, sind eigentlich nur dazu da, aufzuzeigen, dass der Verein »Pro Dampfer« auf Ökologie setzt und das Dampfschiff CO2-frei betreiben will. Nichtsdestotrotz bewegt sich das Gestänge der Dampfmaschine, und das Schaufelrad schaufelt, was auf grosses Interesse stösst. So soll es dannzumal auch beim richtigen Dampfschiff sein, frei mit Sicht auf den Maschinenraum.

Mit diesem Modell können wir interessierten Gemeinden und Sponsoren unser Schiff vorführen, betont Präsident Raimund Hipp vom Verein »Pro Dampfer«. Denn noch ist das Geld für den Bau des richtigen Dampfers, man spricht von 13 Millionen Franken, nicht vorhanden. Hipp gibt sich aber zuversichtlich. Sobald die Bewilligung da sei, liessen sich auch grosse Sponsoren gewinnen. Immerhin fanden Kontakte zum Bundesamt für Verkehr BAV statt, und man ist daran einen entsprechenden Fragebogen auszufüllen, aber von einem Bewilligungsverfahren ist der Verein noch weit entfernt.

(Teilauszug aus dem Bericht im »Steiner Anzeiger« von Ursula Junker)

«Gruss aus Ramsen»

Eine nostalgische Erinnerung an die Jahre um 1900

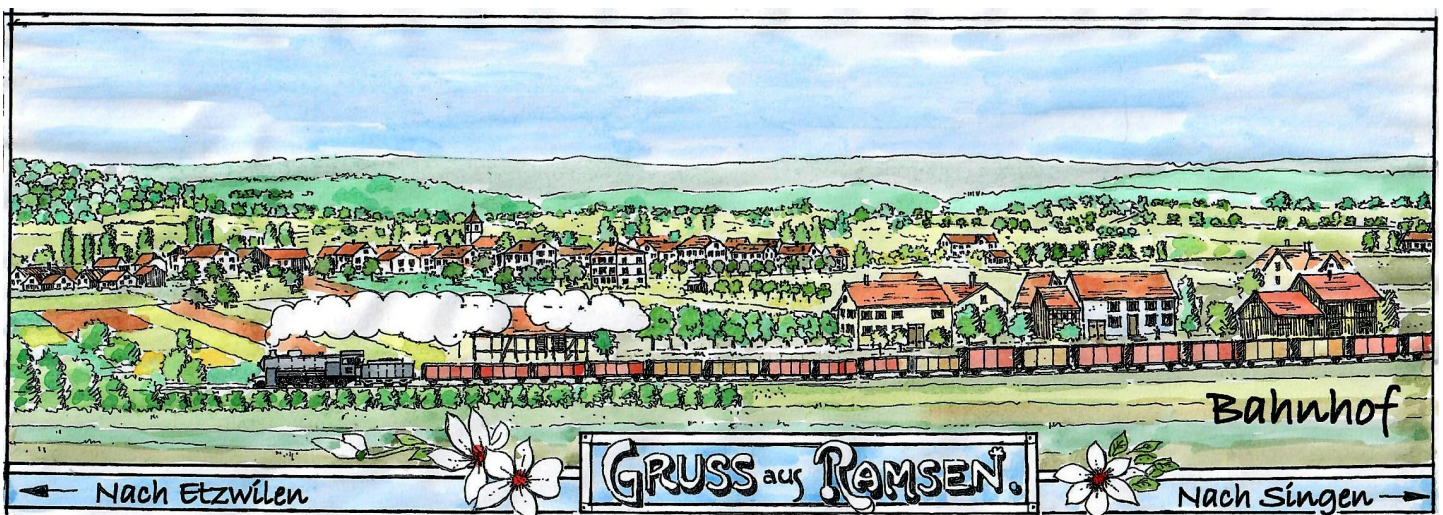
Werner Woher

Beim Stöbern im Schrank des Stationszimmers in Ramsen kam mir die Kopie einer Postkarte mit einem Gruss aus Ramsen zu Augen:

Ramsen den 4.10.1915: «Lieber Freund! Auch wieder mal einige Buchstaben von mir aus Ramsen.» etc., stand auf dem freien Feld das auf der Postkarte freigelassen war, geschrieben. Als Hersteller der Postkarte ist der Verlag M. Keller- Zehnder, Ramsen angegeben. Das Sujet ist eine schwarz- weiss- Fotografie die zeichnerisch überarbeitet und koloriert wurde. Darauf ist dominant die «Gesamtansicht» mit den markanten Bauten dem «Gasthaus zur Krone», die «Schule» und dem Weiler «Wylen».



Als Mitglied des Vereins zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen- Singen richtete ich mein Augenmerk auf den sehr langen Güterzug der damals den Bahnhof Ramsen durchfuhr. Ramsen lag zu dieser Zeit noch etwas im Abseits des Bahnhofs in Petersburg und dem anschliessenden Moskau. Zehn halbhohe offene und neun gedeckte Güterwagen sind im Bild. Wieviel weitere Wagen noch angehängt waren, wüsste nur noch der ehemalige Stationsvorstand - wenn er sie gezählt hätte und noch lebte. Diese Art von Zeitzeuge reizte mich natürlich - und weil auch die Dampflok fast nicht erkennbar ist - zu einer Überarbeitung. Keine geringere als die schwere Güterzuglok «Elefant» ist jetzt im Bild, die sich mit einer mächtigen Dampfwolke in Ramsen ankündigt.



EINE RÜCKBLICKENDE BETRACHTUNG AUF DAS BUNDESGESETZ BETREFFEND HANDHABUNG DER BAHNPOLIZEI (Teil 9 und Schluss)

Stefan Keller

Art. 13

Die Bahnverwaltungen haben durch Anschlag an geeigneten Stellen (auf Bahnhofplätzen, in Wartsälen, bei Wegübergängen usw.) das Publikum an die nach der Örtlichkeit besonders in Betracht fallenden Bestimmungen dieses Gesetzes und der durch dasselbe mitumfassten Reglemente (Art. 6) zu erinnern und dafür zu sorgen, dass die Bahnpolizeibeamten bei Ausübung ihres Dienstes mit einem Abzug des Gesetzes versehen seien.

Art. 13 Bahnpolizeigesetz wendet sich an die Bahnverwaltungen und verpflichtet sie, das Bahnpolizeigesetz an geeigneten Stellen bekannt zu machen. Art. 13 nennt dabei beispielhaft Bahnhofplätze, Wartsäle und Wegübergänge. Bei dieser Bekanntmachung ist nicht der ganze Gesetzestext abzudrucken – etwa im Sinne einer Bekanntmachung von allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) – sondern nur die nach der Örtlichkeit besonders in Betracht fallenden Bestimmungen. In Wartsälen – so sie denn noch vorhanden sind – wäre etwa ein Hinweis auf Art. 4 Abs. 2¹¹² in Umsetzung von Art. 13 wenig zweckmässig, sinnvoll wäre jedoch die Erwähnung von Art. 5 betreffend Verbot der Beschädigung der Bahn und ihren Zugehören. Sinnvollerweise steht auch beispielsweise an den Brückenköpfen der Hemishofer Rheinbrücke¹¹³ je eine Tafel mit dem Text: «Begehen an Sonn- und Werktagen verboten (Bahnpol. Art. 1 Zf. 5).»¹¹⁴ Nämliche Tafeln wären auch an Tunnelportalen anzubringen. Allerdings besteht aufgrund von Art. 13 Bahnpolizeigesetz keine Rechtspflicht, das Bahngebiet einzuzäunen oder überall Warntafeln aufzustellen. Es können und sollen nämlich nicht sämtliche öffentlichen Einrichtungen eingezäunt und mit Warntafeln versehen werden, von denen bei einer zweckwidrigen Verwendung eine

112 «Fuhrwerke dürfen nur im Schritte über die Bahn gefahren werden»; vgl. auch die Kommentierung dieser Bestimmung daselbst.

113 An der Eisenbahnlinie Etzwilen–Singen gelegen.

114 Wie unschwer zu erkennen ist, wird auf der Tafel eine nicht existierende Bestimmung zitiert, weist doch Art. 1 Bahnpolizeigesetz keine Ziffern, sondern nur Absätze auf, deren Zahl auf zwei beschränkt ist. Richtigerweise müsste es daher Art. 1 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz heissen.

Gefahr ausgeht. So werden etwa die Eisenbahntrassen – mit Ausnahme der Schnellfahrstrecken¹¹⁵ – grundsätzlich nicht mit Zäunen abgeriegelt, obwohl die Gefahr besteht, dass Personen, welche die Gleise betreten, von einem heranahenden Zug erfasst werden könnten. Ebenfalls finden sich auf offener Strecke keine Warntafeln, die das Überschreiten der Gleise verbieten würden. Eine Ausnahme besteht auch hier, wenn ein Ort aus irgendwelchen Gründen (etwa einem nahen Wanderweg) besonders häufig von Personen frequentiert wird und das Überschreiten der Gleise eine Abkürzung bedeuten würde.

115 So etwa die Strecke Mattstetten–Rothrist.



Abb. 1: Der Tm 2 der Museumsbahn SEHR & RS zieht einen stiftungseigenen Flachwagen und den Dienstwagen Db («Sputnik») des Autors von Hemishofen Richtung Etzwilen. Auf der rechten Seite weist die Tafel getreu Art. 13 Bahnpolizeigesetz auf das Verbot hin, die Hemishofer Rheinbrücke zu betreten (Art. 1 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz) (Foto: Stefan Keller, 21.10.2018).



Abb. 2: An beiden Brückenköpfen der Hemishofer Eisenbahnbrücke – im Bild die Thurgauer Rheinseite – weist eine Tafel ebenfalls nach Art. 13 Bahnpolizeigesetz auf das Verbot hin, die Hemishofer Rheinbrücke zu betreten (Art. 1 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz) (Foto: Stefan Keller, 21.10.2018).



Abb. 4: Auch an neuralgischen Stellen, die zum Überqueren der Streckengleise einladen, gebietet Art. 13 Bahnpolizeigesetz, entsprechende Tafeln aufzustellen, die auf das Verbot hinweisen, die Bahnanlage zu betreten. Die Tafel steht ausgangs Etzwilen an der Strecke nach Singen (Foto: Florian Ziese, 1.5.2003).



Abb. 3: Auch wenn das Bahnpolizeigesetz seit 1. Oktober 2011 aufgehoben ist, liess die Museumsbahn SEHR & RS die an beiden Brückenköpfen der Hemishofer Eisenbahnbrücke – im Bild die Thurgauer Rheinseite – angebrachte Tafel stehen, die in Umsetzung von Art. 13 Bahnpolizeigesetz auf das Verbot hinweist, die Hemishofer Rheinbrücke zu betreten (Art. 1 Abs. 1 Bahnpolizeigesetz) (Foto: Stefan Keller, 21.10.2018).

Der in Art. 13 ausserdem vorgesehene Verweis auf die in Art. 6 Bahnpolizeigesetz erwähnten Reglemente ist hinfällig, da Art. 6 bereits mit Wirkung ab 1. Januar 1987 aufgehoben wurde.¹¹⁶ Schliesslich schreibt Art. 13 vor, dass die Bahnpolizeibeamten bei Ausübung ihres Dienstes einen Gesetzestext im Sinne eines «Abzugs» mitführen, mithin einen amtlichen (gedruckten) Gesetzestext. Ob das Mitführen eines internetfähigen Natels, mit welchem ein entsprechendes Druckerzeugnis online angezeigt werden könnte, Art. 13 genügen würde, erscheint nicht von vornherein ausgeschlossen. Allerdings ergeben sich beim Aufzeigen des einschlägigen Gesetzestextes gegenüber dem Täter mittels eines Natels letztlich vermeidbare Risiken.¹¹⁷

Art. 14

Durch das Inkrafttreten dieses Gesetzes werden sämtliche demselben widersprechenden Bestimmungen der kantonalen Gesetze und Verordnungen und der Reglemente der Bahnverwaltungen aufgehoben.

Art. 14 Bahnpolizeigesetz hält fest, dass sämtliche dem Bahnpolizeigesetz widersprechenden Bestimmungen der kantonalen Gesetze und Verordnungen und der Reglemente der Bahnverwaltungen aufgehoben werden. Solche pauschalen Aufhebungen bisheriger, widersprechender Gesetze und Verordnungen (sowie hier von Reglementen) war früher üblich, ist jedoch aus mehreren Gründen nicht unproblematisch. Zum einen wird daraus nicht klar, welche Gesetze, Verordnungen und Reglemente konkret betroffen sind, zum anderen ist zumindest auslegungsbedürftig, ob einzelne Bestimmungen von Erlassen dem Bahnpolizeigesetz tatsächlich widersprechen. Und: Wer entscheidet das? Schliesslich bleibt auch unklar, ob die betroffenen Einzelbestimmungen tatsächlich aufgehoben oder – so scheint es – nur als nicht mehr anwendbar erklärt werden. Zur gesetzlichen Transparenz trägt dies jedenfalls – im Gegensatz zum vorbildlichen Art. 13 betreffend Publikation des Gesetzes vor Ort – kaum bei. Aus diesen Gründen hat sich seit längerer Zeit eingebürgert, die aufzuhebenden Bestimmungen konkret am Ende oder im Anhang des neuen und/oder widersprechenden Gesetzes zu benennen.¹¹⁸

¹¹⁶ Zum ehemaligen Text dieser Bestimmung siehe oben bei Art. 6.

¹¹⁷ Bei einem Aushändigen des Natels an den Täter besteht bekanntlich die latente Gefahr, dass der Täter mit dem Telefon Fersengeld bezahlen wird.

¹¹⁸ Vgl. etwa Art. 11 Abs. 1 BGST, wonach das Bahnpolizeigesetz aufgehoben wird.

Art. 15

Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Mit Art. 13 Bahnpolizeigesetz über die Veröffentlichung von besonders in Betracht fallenden Bestimmungen an geeigneten Orten geht das Gesetz über das in Art. 15 Bahnpolizeigesetz erwähnte, mittlerweile aufgehobene Bundesgesetz vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse¹¹⁹ hinaus.¹²⁰ Nach dessen Art. 3 hatte der Bundesrat die Gesetze im Bundesblatt zu veröffentlichen, im Falle der Annahme nach einer Volksabstimmung gestützt auf Art. 14 Abs. 2. Eigentliche Rechtspflichten leitete das damalige Gesetz aus der Publikation nicht ab. Anders im heutigen Publikationsgesetz¹²¹: Die nach Art. 2 PublG veröffentlichten Rechtstexte sind gemäss Art. 8 Abs. 1 PublG nach ihrer Publikation rechtsverbindlich,¹²² entsprechend kommt einer weiteren Veröffentlichung – etwa im Sinne von Art. 13 Bahnpolizeigesetz – keine weitergehenden Rechtswirkungen zu. Die Veröffentlichung des Bahnpolizeigesetzes erfolgte in der Amtlichen Sammlung des Bundesrechts¹²³, worauf der Bundesrat mangels Referendum mit Beschluss vom 27. Mai 1878 das Inkrafttreten auf den 15. Juni 1878 festlegte.

///

Der vorliegende Beitrag zeigte auf, dass das zwar *prima vista* altertümlich wirkende Bahnpolizeigesetz, vergleichsweise¹²⁴ zeitlos war und entsprechend sehr lange in Kraft stand. Auch wenn bestimmte Strafbestimmungen die einst rurale Schweizer Volkswirtschaft und den vormotorisierten Verkehr widerspiegeln, war es praktisch durchgehend möglich, ohne Verletzung des Grundsatzes *nulla poena sine lege certa* eine sinnvolle geltungszeitliche Auslegung für den heutigen modernen Verkehr herbeizuführen. Dies zeugt nicht nur von ei-

119 Vgl. BS 1, S. 173 ff.

120 Vgl. die Kommentierung von Art. 13 daselbst.

121 Bundesgesetz vom 18. Juni 2004 über die Sammlungen des Bundesrechts und das Bundesblatt (Publikationsgesetz, PublG; SR 170.512).

122 Vgl. die entsprechenden Ausnahmen in Art. 8 Abs. 2 und 3 PublG.

123 AS 3, S. 422 ff.

124 siehe nächste Seite

ner sorgfältigen und konzisen Gesetzesredaktion, sondern auch von der Weitsicht des damaligen Gesetzgebers. Dieser schuf in einer im Vergleich zu heute völlig anderen Welt, nämlich noch vor dem grossen Aufstieg der Eisenbahnen in der Schweiz,¹²⁵ ein fundamentales Werk, das sowohl dem gesellschaftlichen wie dem technischen Fortschritt genügte und stets eine massgebende und verständliche Rechtsgrundlage bildete. Der Jubilar wird diese Einschätzung – so hoffe ich zumindest – teilen und als Meister der Rechtsgeschichte sowie der rechtlichen Volkskunde das Bahnpolizeigesetz entsprechende Beachtung geschenkt haben. So wünsche ich ihm auch unter dem heutigen BGST allseits gute Fahrt mit den Schweizer Bahnen!

124 So stand etwa das Bundesgesetz betreffend die Überwachung des Post- und Fernmeldeverkehrs (BÜPF) vom 6. Oktober 2000 (AS 2001, S. 3096 ff.) nur knapp 18 Jahre in Kraft, bis es von einem totalrevidierten BÜPF vom 18. März 2016 (SR 780.1), das am 1. März 2018 in Kraft trat, abgelöst wurde. Nur eine kurze Lebensdauer genoss auch das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1985 über Kartelle und ähnliche Organisationen (Kartellgesetz, KG; AS 1986, S. 874 ff.), das nur vom 1. Juli 1986 bis am 31. Januar 1996 in Kraft stand und auf diesen Zeitpunkt hin vom heutigen Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 (SR 251) abgelöst wurde. Eine noch kürzere «Haltbarkeitsdauer» wies das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1993 über den Konsumkredit (KKG; AS 1994, S. 367 ff.) auf, das bereits per 31. Dezember 2002 aufgehoben und durch das heutige Konsumkreditgesetz vom 23. März 2001 (SR 221.214.2) ersetzt wurde.

125 Im Jahre 1878 bestanden zwar schon zahlreiche Eisenbahnen, wichtige Linien wie der Gotthard, Lötschberg und Simplon, aber auch etwa Eglisau–Neuhausen am Rheinflall oder die gesamte Rhätische Bahn, die Brünig-Bahn sowie zahlreiche Touristenbahnen wie die Jungfraubahn harften noch ihrer Entstehung.



Das historische Bild: Bahnhof Etwilen um 1930

(Historische Postkarte aus Sammlung Werner Wocher)

VES: Schriftliche Durchführung der VES- Generalversammlung 2021

Präsidium: Franz Signer und Werner Wochoer

Aufgrund der Corona-Pandemie sah sich der Vorstand im Frühling leider gezwungen, die GV 2021 abzusagen und diese schriftlich durchzuführen. Dies ist inzwischen erfolgt und das Ergebnis, zusammengefasst von Ueli Meier, liegt vor:

Es sind insgesamt 87 Abstimmungs-Rückantworten eingegangen.

Abstimmungstraktandum 3: Tätigkeitsbericht des Präsidiums (dieser war im VES- Express 2/2021 abgedruckt):
Ergebnis: 84 ja, 3 Enthaltungen.

Abstimmungstraktandum 4: Jahresrechnung/Budget 2020 gemäss Beilage.

Versehentlich waren jedoch die Jahresrechnung und der Bericht der Rechnungsrevisoren nicht beigelegt, dennoch ist eine Abstimmung darüber erfolgt:

Ergebnis: 73 ja, 3 nein und 11 Enthaltungen.

Dem zu Folge sind die beiden Traktanden genehmigt.

Der Vollständigkeit halber sind nun nachfolgend die Bilanz und die Erfolgsrechnung (erstellt von unserem Kassier Rainer Leicht, dem wir seine Arbeit verdanken) aufgeführt.

Ebenso folgt nachstehend der Bericht der Rechnungsrevisoren Gianni Calligaro und Heiner Gloor, denen wir ebenfalls ihre Arbeit verdanken.

Bilanz (per 31.12.2020)
Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen-Singen

Buchungsjahr 2020
27.06.2021 13:17:54

Nummer	Beschreibung	Saldo CHF
AKTIVEN		
1	Aktiven	76'456.69
10	Umlaufvermögen	62'244.69
100	Flüssige Mittel	61'445.57
1001	Kasse (Ramsen, F. Signer)	775.75
1004	Kasse EUR	1'699.43
1010	Postfinance Kontokorrent CHF	5'297.94
1011	Postfinance e-Sparen CHF	1'089.25
1020	SHKB Privatkonto CHF	45'872.23
1070	Postfinance Kontokorrent EUR	6'710.97
109	Transferkonto	-335.52
1090	Transferkonto	-335.52
110	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'134.64
1100	Forderungen (Debitoren)	1'134.64
15	Anlagevermögen	9'802.00
150	Mobile Sachanlagen	9'802.00
1510	Draisinen	8'600.00
1511	Anteilscheine VMThB	2.00
1520	Mobilien	1'200.00
16	Verkaufsartikel, Souvenirs	4'410.00
160	Drucksachen	4'410.00
1610	Bücher Werner Wochoer "Unsere Museumsbahn mit Zukunft"	4'410.00
PASSIVEN		
2	Passiven	51'222.43
29	Eigenkapital	51'222.43
290	Reserven und Jahresgewinn oder Jahresverlust	51'222.43
2970	Gewinnvortrag oder Verlustvortrag	49'652.89
2979	Jahresgewinn oder Jahresverlust	1'569.54
Gewinn		25'234.26

Nummer	Beschreibung	Saldo CHF
--------	--------------	-----------

BETRIEBLICHER ERTRAG AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

3	Betrieblicher Ertrag aus Lieferungen und Leistungen	52'557.22
30	Veranstaltungserträge	11'527.70
32	Erträge aus Fuhrpark	31'740.00
34	Dienstleistungserlöse	-4.32
36	Erlöse aus Leistungen	7'530.00
37	Zuwendungen	1'763.84

AUFWAND FÜR MATERIAL, HANDELSWAREN, DIENSTLEISTUNGEN UND ENERGIE

4	Aufwand für Material, Handelswaren, Dienstleistungen und Energie	25'152.52
40	Veranstaltungsaufwand	18'337.82
42	Aufwand Fuhrpark	2'050.42
43	Aufwand Mitarbeiter	812.00
44	Aufwand für bezogene Dienstleistungen	100.00
45	Werbung	1'193.70
4600	Mitgliederbeiträge an Partner	50.00
48	Administration	959.28
49	Sonstige Aufwände	1'649.30

SONSTIGER BETRIEBSAUFWAND

6	Sonstiger Betriebsaufwand	2'143.30
60	Raumaufwand	1'940.00
62	Fahrzeug- und Transportaufwand	203.30

BETRIEBSFREMDER, AUSSERORDENTLICHER, EINMALIGER ODER PERIODENFREMDER AUFWAND UND ERTRAG

8	Betriebsfremder, ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand und Ertrag	27.14
85	Ausserordentlicher, einmaliger oder periodenfremder Aufwand und Ertrag	27.14

Gewinn		25'234.26
--------	--	-----------

Bericht vom Rechnungsrevisor

Zuhanden der ordentlichen Generalversammlung des Vereins zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etwilen - Singen (VES)

In Ausübung des übertragenen Mandats habe ich die auf den 31. Dezember 2020 abgeschlossene Jahresrechnung geprüft.

Ich stelle fest, dass

- die Betriebsrechnung 2020 und die Vermögensrechnung per 31.12.2020 mit der Buchhaltung übereinstimmen
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist
- die Saldi der Bankkonti mit der Buchhaltung übereinstimmen und mittels Kontoauszügen nachgewiesen sind.

Ich beantrage Ihnen,

die Betriebsrechnung 2020 und die Vermögensrechnung per 31. Dezember zu genehmigen und dem Rechnungsführer Entlastung zu erteilen.

Hemishofen, 25.03.2021

Revisoren

Gianni Calligaro

Heiner Gloor

Wohnen im Bahnhof Hemishofen, ein Paradies für Eisenbahnliebhaber !



4-Zimmerwohnung zu vermieten

Die Wohnung im 1. Ober- und Dachgeschoss steht ab 1. März 2022 **oder nach Vereinbarung** für einen Neubezug zur Verfügung.

Das Gebäude wurde im Jahr 2017 sanft renoviert. Vermietet wird die 4-Zimmerwohnung sowie Keller, Garten, Gartenabstellraum und Garage.

Mietpreis CHF 1'400 pro Monat zuzüglich CHF 200 für Nebenkosten (Heizung, Warmwasser, Wasser und Abwasser).

Im Erdgeschoss befindet sich in den ehemaligen Bahnstationsräumen, das Bahnstationsmuseum des Vereins zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen- Singen.

Interessenten melden sich bitte per Mail unter hemishofen@etzwilen-singen.ch

Bericht vom Liegenschaften-Verwalter der Stiftung Museumsbahn

Christoph Brändli

Seit März 2021 ist der Verfasser dieses Artikels auf eigenen Wunsch nicht mehr Stiftungsratsmitglied. Er kümmert sich jetzt ‚vollamtlich‘ um die Immobilien und um Vermietungen. Für bahntechnische Aufgaben steht aber das Expertenwissen nach wie vor zur Verfügung. Was als Entlastung gedacht war, hat sich dieses Jahr nicht ganz so angefühlt...

Sehr positiv gestaltete sich der Kontakt zu SBB und Thurbo: Die SBB haben für Thurbo die erste Serie von Triebzügen ausgemustert. Zu diesem Zweck wurden von uns die beiden Gleise in der Abstellgruppe in Etzwilen angemietet, die seit 2019 der Stiftung gehören. Die Züge wurden dort gesammelt. So konnten gezielt noch verwertbare Teile entnommen werden. Anschliessend wurden die Fahrzeuge zum Abbruch überführt. Zum Einsatz kam auch die Em 3/3 mit Lokführer Sean Wildhaber. Die Aktion wurde im September abgeschlossen.

Ebenfalls einen Mietvertrag für die beiden Gleise konnte mit der Firma Müller Gleisbau abgeschlossen werden. Dieser Vertrag läuft noch und wird voraussichtlich vor allem in den Wintermonaten zum Tragen kommen.

Bevor die Züge von Thurbo abgestellt werden konnten, mussten die historischen Güterwagen von Classic Rail umgestellt werden. Mit der Kettensäge wurde das ehemalige Schüttgleis freigeschnitten, um eine Woche später die Güterwagen dorthin zu stellen. So war wenigstens der Plan. Am Rangiertag sah es dort so aus:

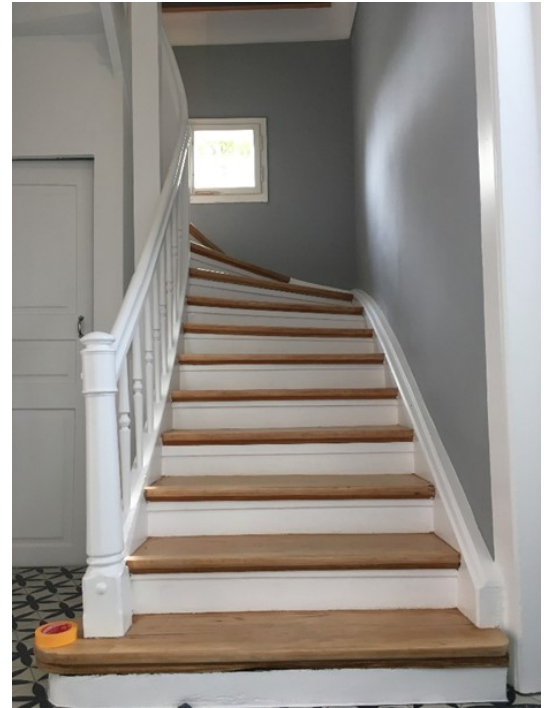
Der Schlaumeier, der auf dem freigeschnittenen Gleis sein Holz abgelagert hatte, konnte mit Hilfe des Försters ausfindig gemacht werden. Wir einigten uns auf eine Vergütung des zusätzlichen Rangieraufwandes...





In Rielasingen kündigte der langjährige Mieter des südlichen Gebäudeteils Alfons Mathia. Er musste infolge Corona einen Auftragseinbruch hinnehmen und entschloss sich, sein Gewerbe aufzugeben.

Nach der beinahe 30-jährigen Mietdauer musste die Wohnung renoviert werden. Mit der in jeder Hinsicht kompetenten Beratung von Architekt Daniel Binder aus Gottmadingen konnte das Vorhaben praktisch aus dem Stand umgesetzt werden.



Die neuen Mieter wollten raschmöglichst zügeln und einziehen. Wir stellten ihnen unseren Rottenwagen als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der Wohnung zur Verfügung. Der Wagen wurde seiner Bezeichnung ‚Unterkunftswagen‘ mehr als gerecht.



Die neuen Mieter haben Freude an der Museumsbahn und wurden gleich im Schienenvelfahren ausgebildet.

Bodenerneuerung der Brückenwaage Ramsen

Werner Wochoer

Die altehrwürdige Brückenwaage mit einem Alter von fast hundert Jahren, arbeitslos, nicht mehr gebraucht, rostet und fault, fristet einfach so ihr Dasein.

Vor allem der Boden der Waagefläche wurde zur Unfallgefahrstelle. Tatsache ist, dass die Waage ein historisches Element der Museumsbahn ist, der Stiftung zugeordnet und erhaltenswürdig ist.



(Foto: Ivo Gohl)

Die Anregung für eine Sanierung kam von Christoph Brändli. Er machte folgenden Vorschlag: «Der VES übernimmt die im Moment dringendste Reparatur des Bodens im Sinne eines Hands-on-Projektes als Unterstützung für die Stiftung.»

An der Vorstandsitzung am 4. Juni 2021 wurde dann beschlossen, das Eichenholz für den Bodenersatz zu bestellen und die Arbeiten mit tatkräftigen Mitgliedern selbst auszu-

führen. Die Arbeiten erfolgten dann im August. Die Kosten beliefen sich auf CHF 5'000.

Nun, das Wichtigste ist getan, was aber auch noch dringlich ist, ist die Abstimmung der Messeinrichtung sowie die Entrostung und ein Neuanstrich des Waagegehäuses.



(Foto: Werner Wochoer)

Beherzt und tatkräftig sind hier Marjan Bracko und Christoph Brändli an der Arbeit. Mit von der Party waren auch Franz Signer, René Braun, Ueli der Heizer, Ivo Gohl und Franz Friker. Zwischen dem Waagebalkengehäuse und dem Rottenwagen erkennt man den bereits erneuerten Waageboden. Links im Container liegen die ausgebauten Holzbohlen zur Entsorgung bereit. Mit dem Tagewerk zufrieden schreitet Ivo Gohl dem Feierabend entgegen.

Ein Dampfzugerlebnis der ganz besonderen Art !

Rolf Martin Bergmaier



Freitag Abend, 27. August 2021, um 17 Uhr, auf Gleis 5 in der Halle des Zürcher Hauptbahnhofs, lädt er zum Einsteigen ein: Unser Extrazug perfekt organisiert von Rail Event.

Eine Schnellzugskomposition mit drei Speisewagen und einem passenden Servicewagen älterer Bauart und an der Spitze eine Elektrolok bereit zur Abfahrt Richtung Deutschland.

Wenig später kann es losgehen – nach flotter Fahrt überqueren wir das erste Mal den Rhein und erreichen Rafz, wo wir einen ersten Fotohalt einlegen.

Nach dem Abwarten von Kreuzungszügen geht es mit Blick auf den Rheinfall weiter nach Schaffhausen, wo im Güterbahnhof ein Lokwechsel angesagt ist: eine veritable deutsche Dampflokomotive, über 22 Meter lang mit einer Leistung von 1620 PS stand bereit, unseren Zug zu übernehmen!

Wenig später ging es, nun auf Gleisen der Deutschen Bahn, weiter bis Thayngen, dem Endpunkt der Zürcher S-Bahn, wo unsere Fahrgäste ausgiebig Gelegenheit erhielten, unser ‚Dampfross‘ zu inspizieren. Bald darauf erreichte unser Zug Singen am Hohentwiel, 20 Kilometer nordöstlich von Schaffhausen. Wo wir noch einen letzten Blick vom dortigen ehemaligen Vulkankegel erhaschen konnten. Damit war der nördlichste Punkt unserer Reise erreicht.

Wenig später verliess unser Dampfzug die Gefilde der Deutschen Bahn und bog auf die Strecke der Museumsbahn Stein am Rhein–Etwilen–Hemishofen–Ramsen & Rielasingen–Singen ein.

Nach der Stilllegung der bald 150 Jahre alten Bahnverbindung vor mehr als 16 Jahren konnte diese schrittweise wieder als Museumsbahn in Betrieb genommen werden.

Der letzte Abschnitt von Rielasingen nach Singen konnte längere Zeit nicht befahren werden, da im Stadtgebiet Singen ein Stück Gleis fehlte – die Stadt Singen hat dort beim Bau eines Kreisverkehrs die Schienen entfernt. Der Wiederaufbau der Gleise bis zum Bahnhof Singen mit Gleisanschluss an das restliche Netz wurde im Jahr 2019 fertiggestellt. Der Abschnitt zwischen Rielasingen und Singen wurde vor einem Jahr wieder für den Bahnverkehr eröffnet, aber Corona-bedingt bislang nur wenig genutzt – unsere Fahrt war demzufolge wirklich etwas ganz Spezielles!



Es dunkelte schon ein, als unser Dampfzug Ramsen erreichte, wo ein kurzer, letzter Fotohalt stattfand.

Dann ging es weiter gen Süden, wo wir auf der Hemishofer Stahlgitterbrücke das zweite Mal auf unserer Reise den Rhein überquerten.

In Etwilen schliesslich nahmen wir Abschied von unserem Dampfross und fuhren wiederum mit elektrischer Traktion Schaffhausen – wiederum auf der nördlichen Seite des Rheins gelegen! – entgegen. Von dort ging es dann via den Eglisauer Rheinviadukt und Bülach zurück nach Zürich, wo wir gut eine Stunde vor Mitternacht, eine äusserst zufriedene Gästeschar verabschieden durften!

Die letzte Seite

Werner Wocher

Vereinsarbeiten

Wie immer erforderte der Grünschnitt einen beträchtlichen Arbeitsaufwand. Im diesjährigen Sommer, wo es viel geregnet hat, war das Wachstum erbarmungslos. Dank unseren fleissigen und unermüdlichen Helfern konnte das Jahrespensum erfüllt werden.

Am Bahnstationsmuseum Hemishofen bekamen die Ausseneinrichtungen einen neuen Anstrich.

Auch mit der alternden Rangierlok gab es Komplikationen, sodass unsere Museumsbahnwagen bei der 1. Dampfbzugfahrt nicht nach Rielasingen gebracht werden konnten.

Diese, in den drei VES- Express Ausgaben 2021 im Detail beschriebenen - (und noch weitere) Arbeiten - hielten uns auf Trab und geben uns die Garantie für eine erfolgreiche Museumsbahn.

Als Belohnung und auch zur Pflege der Kameradschaft gibt es wieder ein **Helferessen**. Dieses findet am **15. Januar 2022** statt.

Adventfensteröffnung am Bahnhof Ramsen

Im Rahmen der Adventfensteröffnungen in der Gemeinde Ramsen öffnen auch wir **am Samstag, den 4. Dezember um 17.00 Uhr**. Leider gibt es auch dieses Jahr, wegen den Unsicherheiten von Corona- Restriktionen, keine Stubete.

Es ist nur zu hoffen, dass diese beliebte Tradition zum Advent 2022, wie auch der Internationale Modellbahntag, wieder seine Fortsetzung findet.

Ausblick und Termine 2022

Nach den Corona- Kapriolen können wir uns nach den Ausfällen 2020 und 2021 wieder mal auf das **Museumsbahnfest** in Rielasingen, am **Samstag, den 14. Mai** freuen.

Weitere **Dampfbzugfahrten** von Singen nach Etzwilen wird es an den **1. Sonntagen der Monate Juni, September und Oktober** geben. Vielleicht gibt es auch eine Rundfahrt, aber das ist Sache von weiteren Abklärungen.

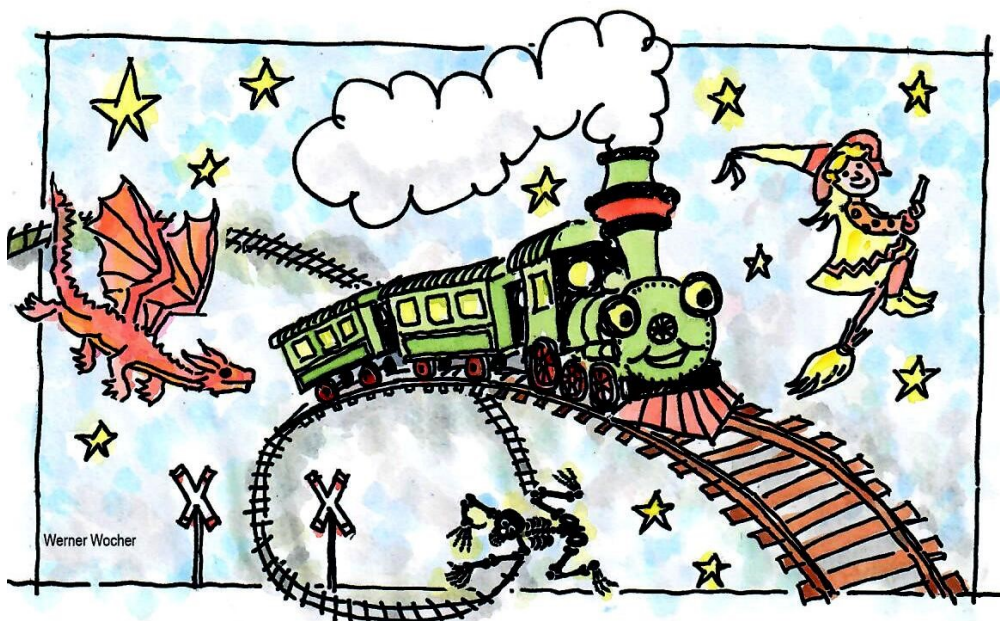
Und nun zum Jahresabschluss

Mit diesen Berichten und Informationen von unserem Verein wünschen wir Euch allen eine besinnliche Weihnachtszeit für Eisenbahnträume und Kraftsammlung für weitere Mitarbeit, damit die Räder 2022 wieder rollen.

Falls jemand von Euch das Buch von der Bahnlinie Etzwilen- Singen: «Unsere Museumsbahn mit Zukunft» noch nicht hat, dem empfehle es als Weihnachtsgeschenk für sich oder für Eisenbahnfreunde zu posten.

Bestellung über www.Buchshop.etzwillen-singen.ch. Vereinsmitglieder erhalten es zum reduzierten Preis von 30 CHF.

Schöni Isebahn - Träumli



Also, bleibt gesund, munter und schreitet (oder rollt) mit Zuversicht, Begeisterung und Freude in das «Neue Jahr 2022» hinüber.

Euer Präsidenten- Team:
Franz Signer und Werner Wocher