Industriekultur Thurgau

60 IN.KU

Oktober 2010

LOCORAMA – Historisches Bahnhofensemble Romanshorn

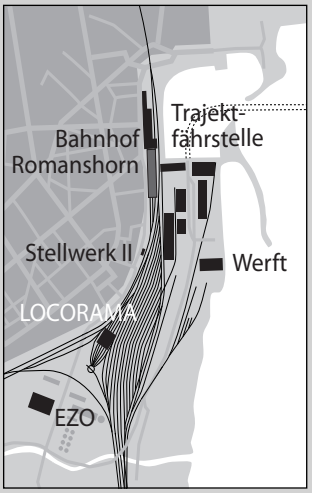
Bahnhof und Hafen
nach dem zweiten Weltkrieg
(Buch: Romanshorn, Leben mit der Bahn, Ch. H. Köpfer 2004)

Ein leistungsfähiger Rangierbahnhof und der Transport von Güterwagen mit Trajektschiffen über den Bodensee nach Friedrichshafen machten Romanshorn während Jahrzehnten zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten der Schweiz für den Güterverkehr. Die Einstellung des Trajektverkehrs 1967 und des Rangierbetriebs 1997 liessen die Bedeutung von Romanshorn schwinden. Mit dem Umbau des Personenbahnhofs und der Modernisierung der Sicherungsanlagen im Jahr 2003 wurde Romanshorn zu einem Zentrum des Personenverkehrs mit Anschluss an die Bodenseeschifffahrt.

Im Jahr 2003 wurde der umgebaute und modernisierte Bahnhof Romanshorn dem Betrieb übergeben. Die mechanischen Stellwerke aus dem Jahr 1913 und die um 1900 gebaute Lokremise waren überflüssig geworden. Zum Glück gelang es, diese wichtigen Zeugen des früheren Bahnbetriebs zu retten. Die SBB übergaben die Lokremise, die Drehscheibe und die beiden mechanischen Stellwerke I und II der 2005 gegründeten Stiftung «Historisches Bahnhofensemble Romanshorn» im Baurecht. Ziel der Stiftung ist es, eine Eisenbahn-Erlebniswelt LOCORAMA aufzubauen. Bei den Führungen werden die historischen Lokomotiven und Wagen beschrieben und die Arbeit an einem mechanischen Stellwerk mit Streckenblock an einer Doppelspurstrecke demonstriert. Das mechanische Stellwerk II ist in funktionsfähigem Zustand erhalten. Hier lassen sich wie früher die Rangier- und Zugsfahrten stellen; dabei kann die Mechanik beim Verschliessen der Weichen durch das Einstellen der Fahrstrassen gut beobachtet werden.

Nach der Liquidation der Mittelthurgaubahn im Jahr 2002 bestand die Gefahr, dass die noch betriebsfähige Dampflokomotive Ec 3/5 und die historischen Wagen an den Meistbietenden verkauft würde. Dank des grossen Einsatzes von Jürg Schumacher und vielen Spendern gelang es dem 2003 gegründeten Verein «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» die Lokomotive, einen elektrischen Triebwagen und die historischen Wagen zu erwerben. Diese wertvollen historischen Fahrzeuge können im LOCORAMA besichtigt werden.

Romanshorn



Romanshorn – vom Fischerdorf zum Verkehrsknotenpunkt

Mit dem Bau eines Hafens in den Jahren 1840 bis 1844 entwickelte sich das kleine Fischerdorf Romanshorn rasant zu einem vor allem für den Güterverkehr wichtigen Verkehrsknotenpunkt. Nach einem heftigen Streit um die Linienführung der Bahnverbindung von Zürich zum Bodensee begann die Nordostbahn NOB 1853 mit dem Bau der Thurtalbahn. 1854 wurde mit dem Bau des Bahnhofgebäudes Romanshorn nach den Plänen des Architekten Johann Jakob Breitinger begonnen. Dieses 155 Jahre alte Gebäude steht heute unter Denkmalschutz. Am 16. Mai 1855 wurde die Bahnlinie von Romanshorn nach Winterthur eröffnet. Am gleichen Tag eröffnete die NOB auch die Schiffsverbindungen von Romanshorn nach Friedrichshafen und Lindau. 1869 wurde die Bahnlinie für den Gütertransport mit dem Trajektverkehr bis Friedrichshafen verlängert und damit an das Deutsche Bahnnetz angeschlossen. Dieser Trajektverkehr, der die Güterwagen per Schiff über den Bodensee brachte, transportierte mit einem Unterbruch während des zweiten Weltkrieges bis 1976 eine grosse Menge Güter. So wurden zum Beispiel im Jahr 1911 85‘226 Güterwagen über den Bodensee transportiert.
Durch den Bau weiterer Bahnlinien, 1869 nach Rorschach, 1871 nach Konstanz und 1910 nach St. Gallen und Wattwil, nahm die Bedeutung von Romanshorn als Knotenpunkt für den Güterverkehr rasant zu. Im Jahr 1911 verliessen pro Tag über 1100 Güterwagen den Rangierbahnhof Romanshorn in alle Richtungen. Romanshorn hatte sich zum wichtigsten Ein- und Ausfuhrhafen der Schweiz entwickelt. 1912 wurde der Bahnhof Romanshorn mit einem mechanischen Stellwerk der Firma Jüdel in Braunschweig ausgerüstet. Der Bahnhof nahm eine Fläche von 40 ha ein, die zum grossen Teil durch eine Aufschüttung im See entstand. In dieser Anlage waren in 40 parallelen Geleisen 38 km Schienen verlegt. 165 Weichen und ein Ablaufberg standen für die Rangierarbeiten zur Verfügung. Bis 300 Züge verkehrten pro Tag in Romanshorn. Im Jahr 1997 wurde der Rangierbetrieb in Romanshorn eingestellt.

Über 100 Jahre lang, bis 1976, wurden Züge über den Bodensee verfrachtet. Die Trajektrampe, welche die unterschiedlichen Seespiegel ausgleicht, dient heute dem Autoverkehr.
(Foto: Sammlung kleines Museum am Hafen, Romanshorn)

Für den Bahnhof Romanshorn plante Architekt Breitinger schon 1853 die einzigen grossen Hochbauten an der Bodenseebahn. Das Gebäude steht heute unter Denkmalschutz.
(Foto: Reck 1979, Sammlung H.-P. Bärtschi)

Im Personenverkehr wichtig war vor allem der Übergang von der Bahn auf die Bodensee-Schiffe. Dabei wurde Romanshorn für seinen «Chetteli-Übergang» bekannt, denn bis zum Umbau des Bahnhofes im Jahr 2003 gab es keine Unterführung. Die Passagiere mussten auf dem Weg zu den Schiffen die Geleise überschreiten. Bei der Einfahrt eines Zuges sperrte das Bahnpersonal den Übergang durch Ketten ab. Nach dem Aussteigen der Passagiere wurde der Zug zurückgeschoben; die Ketten wurden in eine dafür vorgesehene Rille im Belag gelegt und der Übergang war frei. Vor der Abfahrt des Zuges wurden wieder die Ketten gespannt, der Zug wurde über den Übergang geschoben und die Passagiere konnten einsteigen.

Mit dem von 2001 bis 2003 ausgeführten Umbau – Kosten etwa 50 Millionen Franken – entstand ein moderner Bahnhof mit einer grossen Unterführung zum Hafen, neuen Perrons mit höherer Einstiegskante und einem elektronischen Stellwerk. Romanshorn hat zwar seine Bedeutung als Knotenpunkt für den Güterverkehr verloren, konnte sich aber zu einer wichtigen Drehscheibe für den Personenverkehr entwickeln. Intercityzüge mit Doppelstockwagen verbinden Romanshorn mit den Städten des Mittellandes sowie ohne Umsteigen durch den Lötschberg-Basistunnel mit Visp und Brig. Durch die anderen drei Bahnlinien nach Rorschach, St. Gallen und Kreuzlingen ist Romanshorn im Halbstundentakt mit der Ostschweiz verbunden. Der stündlich verkehrende Voralpenexpress bietet den Reisenden eine interessante Fahrt über die tunnel- und brückenreichste Schweizer Strecke der Süd-Ost-Bahn nach Luzern. Die Bodenseeschiffe legen unmittelbar beim Bahnhof an und die Fähre fährt stündlich mit Personen und Autos nach Friedrichshafen.

Beim Abrollen einer Güterwagengruppe löste sich am 8. März 1930 der Trajektkahn. Zwei Güterwagen versanken im Hafenbecken, die 74-jährige Lokomotive «Thur» blieb an der Trajektbrücke hängen. Vier Dampflokomotiven waren nötig, um sie wieder an Land zu ziehen.
(Foto: Verkehrshaus der Schweiz Luzern)

Die Dampflok MThB Ec 3/5 Nr. 3

Im LOCORAMA ist – wenn sie nicht gerade auf Fahrt ist – die Dampflok Ec 3/5 Nr. 3 der ehemaligen Mittelthurgau-Bahn MThB zu bestaunen. Dass diese Dampflok von grossem kulturhistorischen Wert noch in betriebsfähigem Zustand erhalten werden konnte, ist einem Zufall und dem grossen Einsatz des Initianten Jürg Schumacher, heute Gemeindeammann der Gemeinde Märstetten, und einer grossen Anzahl von Spendern zu verdanken.

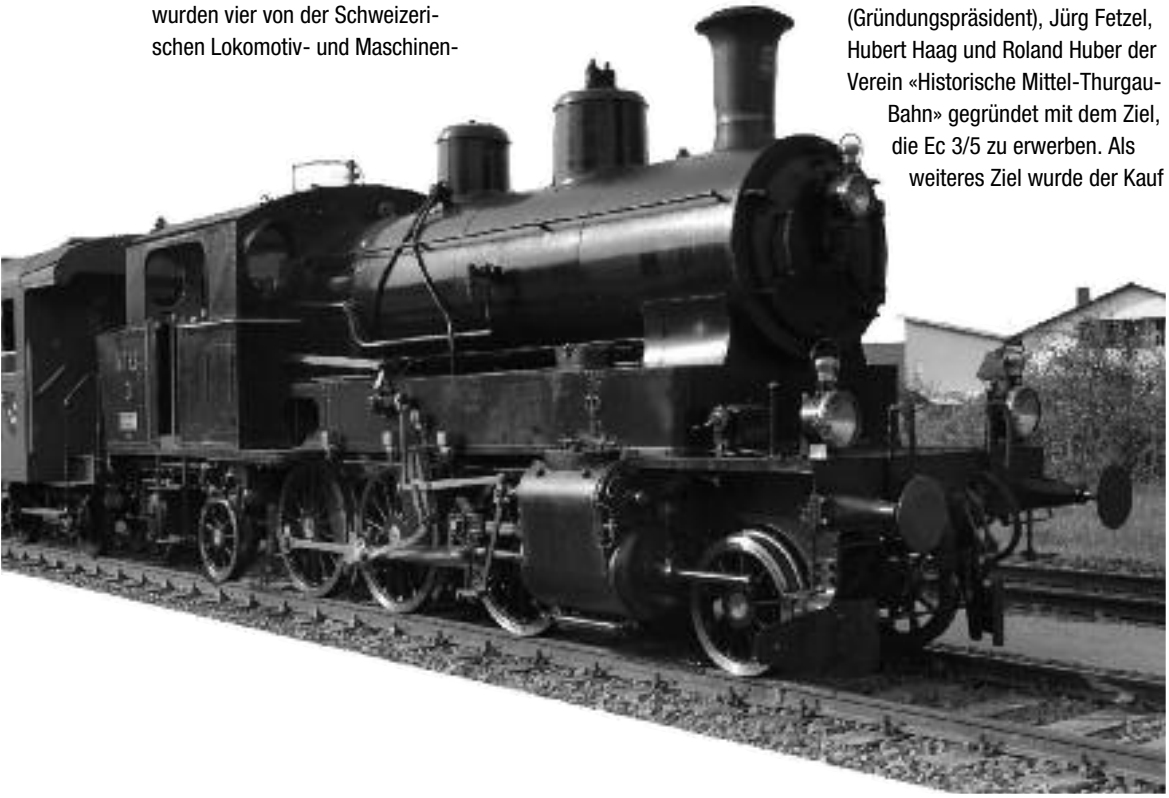
Im November 1911 nahm die Mittelthurgau-Bahn MThB den Betrieb auf der Strecke Wil – Weinfelden – Konstanz auf. Die 42 km lange kurvenreiche Bahnlinie muss zweimal eine Höhendifferenz von 150 m in Steigungen von 20 Promille überwinden, was damals an den Dampfbetrieb hohe Anforderungen stellte. Die Lokomotiven mussten zudem vor- und rückwärts mit der gleichen Geschwindigkeit fahren können, damit sie in den Endstationen nicht abgedreht werden mussten. Im Jahr 1912 wurden vier von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur speziell nach den Wünschen der MThB konstruierte Tenderlokomotiven vom Typ Ec 3/5 in Betrieb genommen. Drei Lokomotiven mit den Nummern 1, 2 und 4 wurden verschrottet. Die Lok mit der Nummer 3 ist heute in betriebsfähigem Zustand Eigentum des Vereins «Historische MThB».

Die Dampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3 wurde von Anfang an mit Schmidtschen Überhitzern ausgestattet. Sie hat eine Leistung von 600 PS, einen Kesseldruck von 12 bar, einen Wasservorrat von 5‘500 Liter und einen Kohlevorrat von 2,5 t. Das Dienstgewicht der Dampflok beträgt 52,4 Tonnen. 1925 erhielten die Dampfloks der MThB eine elektrische Beleuchtung mit Akkumulatoren, die von der Dynamomaschine des nachfolgenden Wagens aufgeladen wurden. Die Maximalgeschwindigkeit betrug ursprünglich 50 km/h (Ed 3/5) und wurde in den 30-er Jahren auf 60 km/h erhöht (Ec 3/5).

Die Rettung der historisch wertvollen Lokomotive.

Kurz vor Weihnachten 2002 stolperte Jürg Schumacher in der Nummer 12/2002 der Zeitschrift «Eisenbahn Amateur» zufällig über eine Anzeige mit dem Text «Zu verkaufen aus MThB-Besitz: Ec 3/5 Dampflokomotive». Da sollte wirklich die letzte betriebsfähige Dampflok der in Liquidation stehenden MThB an den Meistbietenden verkauft werden. Noch schlimmer, die Lok war offenbar bereits so gut wie verkauft, es fehlte nur noch die Finanzierung. Der neue Besitzer wollte die Lok aus der Ostschweiz abziehen. Der Kaufpreis war auf 150‘000 Franken festgesetzt. Jürg Schumacher einigte sich mit dem Liquidator darauf, dass derjenige Interessent, der bis zum 20. Januar 2003 den gesamten Kaufpreis in bar bezahlen könne, die Lokomotive erhalten werde. Am 14. Januar 2003 wurde von den vier Mitgliedern Jürg Schumacher (Gründungspräsident), Jürg Fetzel, Hubert Haag und Roland Huber der Verein «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» gegründet mit dem Ziel, die Ec 3/5 zu erwerben. Als weiteres Ziel wurde der Kauf der beiden historischen Wagen des «Mostindien-Express» anvisiert. Erste Presseinformationen erbrachten am folgenden Tag bereits 40‘000 Franken verbindliche Spendenzusagen. Dann stagnierte die Aktion. Einen Tag vor Ablauf der Frist fand eine weitere Presskonferenz statt, zu der nur ein einziger Journalist erschien. Die Chancen, das notwendige Geld zusammenzubringen, schwanden. Die Geschäftsleitung der MThB verlängerte die Zahlungsfrist bis 31. Januar 2003. Am 27. Januar berichtete die Presse endlich grossflächig über das Projekt. Als Folge stieg die Summe der Spenden auf 120‘000 Franken an. Nach weiteren intensiven Verhandlungen konnten am 7. Februar 2003 die Kaufverträge für die Ec 3/5 Nr.3 und die beiden Wagen des «Mostindienexpress», unterzeichnet werden. In nur 3 Wochen wurden 165‘000 Franken gesammelt, wahrlich eine Meisterleistung der Initianten.

Im Mai 2005 wurden bei der regelmässigen Kontrolle durch den Kesselinspektor starke Korrosionsschäden festgestellt. Ein neuer Kessel musste eingebaut werden und seit Frühjahr 2008 steht die Dampflok wieder für Sonderfahrten zur Verfügung.



Quelle: Jürg Schumacher: «Die abenteuerliche Rettung der Dampflok MThB Ec 3/5 Nr. 3»

www.mthb.ch/vhmthb-der-verein/ueber-uns/geschichte/index.php

IN.KU

Demonstrationsbetrieb mit den mechanischen Stellwerken

Im Jahr 1912 wurde der Bahnhof Romanshorn mit einer mechanischen Stellwerkanlage der Firma Jüdel Braunschweig ausgerüstet. Sie bestand aus einem Freigabewerk im Bahnhofgebäude und ursprünglich vier Stellwerken. Das kleine Stellwerk Ia, das die Weichen und Barrieren bei der Einfahrt von Amriswil bediente, wurde 1966 abgebrochen, die Weichen und Signale elektrifiziert und die Bedienung ins Stellwerk II integriert. Das Stellwerk I, eines der grössten mechanischen Stellwerke der Schweiz, war vor allem für den Rangierbahnhof mit Ablaufberg zuständig. Im Stellwerk II wurden die Weichen und Signale für die Zugs- und die Rangierfahrten im Personenbahnhof gestellt. Ein weiteres kleines Stellwerk V, abgebrochen im Jahr 2002, betreute die Zugs- und Rangierfahrten bei der Einfahrt von Kreuzlingen. Mit der Einstellung des Güter-Rangierbetriebes im Jahr 1997 verlor das Stellwerk I seine Bedeutung. Am Stellwerk II aber wurden während mehr als 90 Jahren nur geringe Veränderungen vorgenommen. Bis zur Inbetriebnahme des elektronisch gesteuerten Stellwerks am 27. April 2003 wurde der gesamte Zugsverkehr im Bahnhof Romanshorn durch das Freigabewerk und das Stellwerk II gesteuert. Im Gegensatz zu anderen mechanischen Stellwerken wurden die Weichen in Romanshorn bis zum Schluss mechanisch über Doppeldrahtzüge angetrieben. Das Stellwerk II ist, abgesehen von den gekappten Drahtzügen zu den Weichen, noch voll funktionsfähig. Bei Führungen kann der frühere Ablauf der Bedienung der Weichen und Signale für Rangier- und Zugsfahrten eindrücklich demonstriert werden. Auch der Aufbau einer Fahrstrasse, der Verschluss der Weichen durch den Fahrstrassenhebel, die Freigabe der Zugsfahrt vom Freigabewerk aus, das Öffnen der Signale und die Auflösung der Fahrstrasse nach der Zugsfahrt können realistisch vorgeführt werden. Eindrücklich ist auch die Funktionsweise des «Mechanischen Computers» für die Sicherung der Fahrstrassen zu sehen. Geplant sind der Einbau einer Weiche sowie das Aufstellen eines Einfahrsignals und eines Rangiersignals neben dem Stellwerk II. Nach dem Verbinden dieser drei Elemente durch Doppeldrahtzüge mit einzelnen Weichen- und Signalhebeln im Stellwerk kann die Funktionsweise der mechanischen Sicherheitstechnik noch eindrücklicher demonstriert werden.

Stellwerk I Romanshorn
Hier wurden die Weichen für den Rangierbahnhof und den Ablaufberg gestellt.
(Buch: Romanshorn Leben mit der Bahn, Ch. H. Köpfer 2004)

Rangierumfall vom 27. Juli 1990, Schaden ca. 100'000 Franken.
Unter der fahrenden Lokomotive Ae 4/7 wurde die Weiche umgestellt.
(Foto: Hans Peter Huber, Salmsach)

Impressum

Text Prof. Adolf Müller, Eschlikon
Gestaltet von Andreas Fahrni, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau
Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industriekultur», 2 – 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.
- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über folgende Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8401 Winterthur

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel»

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel, Case postale 2408, 8401 Winterthour

CCP: 80-33931-4

Président: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthour

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages du patrimoine industriel.
- Les membres reçoivent le IN.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.
- ISIS Plate-forme d'information pour la sauvegarde du patrimoine industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthour) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch
www.asht.ch
www.industrie-kultur.ch
www.patrimoine-industriel.ch
www.industrial-heritage.ch

Mail: **info@sgti.ch**