

Jahresbericht 2019

Das Klima dominiert die Gegenwart. Wird es bald auch ein Gesprächsthema im Verband HECH? Der Verband öffentlicher Verkehr hat sich im 2019 für den öV 2050 zwei Ziele gesetzt. Eines betrifft die Energieeffizienz des öV (Bahn, Bus), sie wird um insgesamt 30 Prozent erhöht. Das zweite Ziel besagt, der öV verwendet in Zukunft nur noch erneuerbare Energien (ausgenommen sind historische Fahrzeuge). Ist es sinnvoll, wenn historische Fahrzeuge ausgenommen sind? Wenn man vorläufig so realistisch denkt, ist dies sehr loblich. Aber was geschieht mit den Dampflokomotiven, wenn dereinst keine Kohle oder kein Öl mehr erhältlich ist? Bei den europäisch organisierten Museumsbahnen ist dies bereits ein Thema. Laufend werden in Europa Kohlegruben eingestellt, der Brennstoff muss bald einmal aus Australien oder Alaska importiert werden. Von den immer höher werdenden Abgaben auf fossilen Brennstoffen wollen wir schon gar nicht sprechen. So wird die Zeit unweigerlich näherkommen, wo man sich über alternative Lösungen für das Heizen von Dampflokomotiven Gedanken machen muss.

Dampflokomotiven standen auch im Mittelpunkt als der SVTI Schweizerischer Verein für technische Inspektionen im Hinblick auf 2019 im Auftrag des BAV eine Technische Richtlinie für Lokomotivkessel ausarbeitete. Wir ermöglichen darauf unter den Haltern von Dampfloks eine Vernehmlassung. Diese erhitzte teils die Szene und die Kommentare fielen unerwartet widersprüchlich aus, was schliesslich zu einer Aufschiebung und Überarbeitung des Werkes durch den SVTI führte. Im Frühjahr 2020 werden sich die Angesprochenen im Verband HECH erneut dazu äussern können.

Dafür konnte das Projekt der Überarbeitung, respektive Erneuerung der Risikoanalyse für Fahrten mit historischen Triebfahrzeugen ohne ausreichende Zugbeeinflussung auf dem Schweizerischen Normalspurnetz erfolgreich abgeschlossen werden. Das Bundesamt für Verkehr hat am 24. Oktober 2019 die Risikoanalyse für 5 Jahre bis zum 31.10.2024 anerkannt. Administrativ beschäftigen die beiden Risikoanalysen 'Normalspur' sowie 'Meterspur und Spezialspur' den HECH weiterhin intensiv. Regelmässige Berichte sowie informative Kontakte mit dem BAV bilden da einen wichtigen Bestandteil. Auch die fachliche Unterstützung durch die ENOTRAC AG, Thun, und die Begleitung durch die beiden bewährten HECH-Arbeitsgruppen bleibt bestehen. Es wurde das Folgeprojekt 'Diverse Unterstützung' ins Leben gerufen, womit die Thematik im Sinne der betroffenen HECH-Bahnen (Normalspur wie auch Meterspur) fortgeführt werden kann. Daraus resultierte auch im Herbstsemester die Projektarbeit im Studiengang Verkehrssysteme der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften (zhaw) zum Thema 'Kostengünstige Nachrüstung von historischen Fahrzeugen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen'. Nach dem erfolgreichen Abschluss wagten sich die beiden involvierten Studenten im Frühjahrssemester 2020 gleich an die Bachelorarbeit mit dem Titel 'Ausrüstung und Zulassung von historischen Fahrzeugen mit einer portablen Zugbeeinflussungseinrichtung'. Auf das Resultat darf man gespannt sein.

Die seit Jahren vom Verband angebotene All-Risks-Haftpflichtversicherung (Kollektivhaftpflichtversicherung) konnte in verschiedenen Gesprächen mit VVST Versicherungen den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden. Die an der Versicherung partizipierenden HECH-Bahnen profitieren ab 2020 von umfassenden Leistungen und günstigeren Prämien. Einzig die Prämie der Grundversicherung musste erhöht werden.

Der Erhalt des Kulturerbes 'Eisenbahn' entwickelt sich erfreulich. Die Zusammenarbeit mit NIKE Nationale Informationsstelle zum Kulturerbe ist intensiviert und nützliche Erfahrungen werden ausgetauscht. Auch erhält die finanzielle Beteiligung des HECH als Partner der Europäischen Tage des Denkmals in einschlägigen Kreisen sowie in der Politik immer grössere Beachtung. Darauf gründet auch das Projekt 'Inventar/Bewertung historisch wertvolles Rollmaterial'. Nach längeren Abklärungen konnten wir im Herbst mit den Vorbereitungen starten und einen initiativen Entwickler der zukünftigen Plattform gewinnen. Der HECH wird gegen Sommer 2020 das Projekt umfassend vorstellen. Was heute bereits klar ist, es soll ein gesamtschweizerisches Inventar aller historischen Eisenbahnfahrzeuge entstehen, weshalb alle Eigner sowie Halter von historischem Eisenbahnrollmaterial gefragt sind (also nicht nur HECH-Mitgliedsbahnen). Dadurch kann die Akzeptanz durch das BAK, denkmalpflegerische Kreise, die Politik und mehr, sichergestellt werden. Es geht quasi um eine Dienstleistung des HECH gegenüber der Öffentlichkeit.

Interessant ist auch das Softwareprojekt 'Drehscheibe' (Werkzeuge für den Nachweis und die Planung von Unterhaltsarbeiten an Eisenbahnfahrzeugen), Walter Huber (ZMB) stellte es zusammen mit Michi Bollmann (DVZO) an der HECH-Generalversammlung, welche am 25. Mai gut besucht bei der Schinznacher Baumschulbahn stattgefunden hat, vor. Der HECH steht vollumfänglich hinter dem Projekt und empfiehlt den von dieser Thematik betroffenen Mitgliedsbahnen, am angebotenen Softwarepaket teilzunehmen.

Auf Anregung von Mitgliedsbahnen ist ein seit längerer Zeit gewünschter Kontakt zum Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zustande gekommen. Die gegenseitige Mitgliedschaft verspricht eine vertiefte, zielgerichtete Zusammenarbeit. Bereits im 2020 wird der HECH an den Rail Days im Verkehrshaus auftreten. Es ist zu wünschen, dass möglichst viele HECH-Bahnen das Angebot des VHS nutzen und sich an diesen Tagen den Besuchern im VHS präsentieren.

Mit 69 Mitgliedsbahnen fährt der Verband HECH ins Jubiläumsjahr. 25 Jahre sind es bereits her, seit sich am 18. Februar 1995 in Bern zwanzig Vereine, die historisches Eisenbahnrollmaterial restaurieren und betreiben, zusammenfanden und den Verband HECH gründeten. Seither sind wir gewachsen und haben unsere Position gestärkt. Wir beweisen immer wieder aufs Neue, dass historische Eisenbahnen sich dem Fortschritt gegenüber nicht verschliessen, sondern konstruktiv mithelfen, die Zukunft rund um das Kulturerbe 'Eisenbahn' mitzugestalten.

Hugo Wenger, Präsident

21.02.2020