

Mehr Wettbewerb im Weinmarkt

Unser Kommentar am Wochenende



Ein letztes Sanden der Geleise, um der «Georg V» die Arbeit zu erleichtern.

von Arbeitern tagtäglich ihren Weg bahnen, und allen zusammen wurde die Situation im Mühlerental zum täglichen Ärgernis.

Dankbarkeit und Hochachtung

Die Firmenleitung wollte dem Abhilfe schaffen und unter dem Tannerberg einen Eisenbahntunnel bis zum Güterbahnhof bauen. Auf Vorschlag des Stadtrates willigte sie jedoch dazu ein, das Mühlerental mit einer neuen Strassenbahnlinie zu erschliessen, auf der neben Menschen auch schwere Güter transportiert werden sollten. Mitte Juni 1913 wurde die Linie Bahnhof-Birch eingeweiht. Obwohl die Stahlwerke den grössten Teil der Baukosten übernommen hatten, waren sie damit zu einer Geleiseverbindung mit dem Güterbahnhof gekommen, die billiger war als die ursprünglich vorgesehene Tunnelvariante.

Zugleich jedoch hatten sie auch einige Nachteile eingehandelt. Da die Geleise der Strassenbahn weniger breit waren als diejenigen der Schweizerischen Bundesbahnen, musste die Frucht im Güterbahnhof umgeladen werden. Offene Güterwagen konnte man dabei auf die sogenannten Rollschemel - kleine Huckepackwagen mit schmalerer Spur - verladen. Mit den höheren gedeckten Güterwagen ging das nicht, die wären bei der Adler- oder spätestens bei der Etwilerunterführung hängengeblieben, im Güterbahnhof herrschte also oft ein reger Umladetrieb. Dennoch wurde die neue Linie, wie die SN zur Einweihung schrieben, «mit jenen Gefühlen der Dankbarkeit und Hochachtung» begrüsst, «auf die grosse und weitsichtige Unternehmen Anspruch haben».

Neuerung von eminentem Wert

Tatsächlich konnte sich diese «Neuerung von eminentem Wert» lange Zeit halten. Abgelöst wurde sie von der neuen Rollschemelanlage am Ausgang des Mühlerentals, die 1957 auf dem Areal des ehemaligen Restaurants Talrose und des alten Kantonsspitals gebaut wurde. Von da an wurden die SBB-Wagen gleich neben dem heutigen Bushof «geschemelt». Nun, 36 Jahre später, wird auch die Rollschemelanlage beim Bushof abgebrochen, die bis zuletzt das «pièce de résistance» der GF-Werkbahn war. Wesentlich verkürzt wurde das Netz der Werkbahn im Mühlerental aber bereits im August 1980. Die Strecke von der ehemaligen Gaserei bis ins Birch musste zuerst dran glauben, rund zwei Jahre später wurde auch das kleinere Stück zwischen der Stahlgiesserei und der Gaserei stillgelegt. Die Georg Fischer AG reagierte damit auf den kontinuierlichen Produktionsabbau im Mühlerental und das parallel dazu schwindende Transportvolumen. Gleichzeitig mit der

Stilllegung der obersten Teilstrecke wurde 1980 der elektrische Betrieb auf Diesel umgestellt. Die 68 Jahre alten Elektrolöke wurden damals an den Genesee geschickt, wo sie auf der Strecke Blonay-Chamby, der «chemin de fer musée», weiter ihren Dienst taten.

«Georg V» übernimmt Zepher

Mit dem Abbau der elektrischen Fahrleitungen begann die uneingeschränkte Regentschaft der «Georg V», die vorher beim Strassentunnelbau am Arlberg beschäftigt war. 13 Jahre musste die kleine Diesellok die schweren Wagen allein ziehen, und am letzten Dienstag waren ihr auf der letzten Fahrt die Altersbeschwerden schon ein wenig anzumerken. Doch umsichtig gesteuert von Maschineningenieur Max Rutz und liebevoll betreut vom ehemaligen Former Marcel Huonder, machte sie sich willig an ihre letzte Arbeit, ans Verschieben der Rollschemel von der Rollschemelanlage in die Schrotthalle der Stahlgiesserei.

In der Halle wartet die Wehmut

Auch Walter Schneider, Betriebsleiter der Stahlgiesserei, und Hans Götz, der bei Georg Fischer für den Transport verantwortlich ist und «in den 35 Jahren bei GF immer mit dem Bähnli zu tun hatte», waren auf dieser letzten Fahrt dabei. Melancholie und Traurigkeit wollte dabei niemand zulassen, so wichtig sei das «Bähnli» nicht gewesen, wehrte man ab. Als es dann aber zu regnen begann und man in der Schrotthalle Schutz suchte, wurde die geschäftige Stimmung doch nachdenklicher. Aus der nahen Stahlgiesserei hörte man das dumpfe Donnern der Abbrucharbeiten, das die schweren Metallstücke verursachen, wenn sie auf den Boden der 300 Meter langen, mittlerweile fast leeren Halle fallen. «Da drin», murmelte Walter Schneider, der dafür verantwortlich ist, dass die Stahlgiesserei bis Ende Jahr «besenrein» an die Georg Fischer Immobilien AG übergeben wird, «packt einem die Wehmut»; «da», doppelte Hans Götz nach, «wird einem bewusst, wie viele Dinge, auf die wir einst so stolz waren, kaputtgegangen sind.»

Viel ist nicht mehr da, die Stahlgiesserei ist inzwischen so leer, dass es Hans Götz «träumlich» wird, und das wenige, was jetzt noch verschrottet werden muss, wird mit Lastwagen ins Herblingertal abgeführt. Damit also hat nun auch die GF-Werkbahn ausgedient. Zurück bleibt bei den letzten Beschäftigten im Mühlerental die Erinnerung an das einst blühendste Industriequartier Schaffhausens, und die lebendige, aber kaum ausgesprochene Hoffnung, ein neues Kapitel der Geschichte möge den leeren Gebäuden neues Leben einhauchen - auch wenn es ein ganz anderes wäre.

Eklat in der Weinkellerei des Genossenschaftsverbandes: So lautete zu Beginn dieser Woche eine Schlagzeile in der «Klettgauer Zeitung». Nach dem «Rauschmiss» von Christoph Waldvogel - er hatte 1986 die Leitung der Weinkellerei von Heinrich Dickenmann übernommen - verlasse nun auch Kellermeister Alois Kennel nach 25jährigem Einsatz das Unternehmen im Herblingertal, hiess es in einem von «Hans Müller, Rebbauger, Siblingen» gezeichneten Artikel. Der Verfasser - der Name Hans Müller erweist sich bei näherer Betrachtung als Pseudonym - gab gleichzeitig seiner Sorge über die künftige Geschäftspolitik des Genossenschaftsverbandes Ausdruck und bezeichnete die personellen Entscheide der Geschäftsleitung als «äusserst fragwürdig». Es sei völlig offen, ob die Qualitätssicherung der bevorstehenden Ernte durch eine unerfahrene Leitung und ohne Kellermeister gewährleistet sei, schrieb der Kritiker weiter.

Geschäftsführer Hermann Sieber wies diese Mutmassungen gegenüber den «Schaffhauser Nachrichten» zurück (SN vom 3. August). Nach seiner Auffassung muss die Weinkellerei des Genossenschaftsverbandes innovativer werden und rationaler arbeiten. An der Qualität sollen hingegen keinerlei Abstriche gemacht werden. Im Gegenteil: Durch eine sogenannte integrierte Produktion soll die Herstellung verbessert und der Einsatz synthetischer hergestellter Pflanzenschutzmittel reduziert werden. Wie Hans Georg Rebholz in einem Gespräch mit den «Schaffhauser Nachrichten» erklärte (SN vom 5. August), soll das Weinangebot durch neue Sorten, unterschiedliche Ausbaufahrten und eine differenziertere Preispolitik verbessert werden. Nach Ansicht des neuen Leiters der Weinkellerei bedarf es heute zusätzlicher Anstrengungen, um den Absatz des einheimischen Traubengutes auch in Zukunft zu sichern.

Ungeachtet der personellen Auseinandersetzungen im Genossenschaftsverband zeigt ein Blick auf die momentane Lage, dass die Strukturen auch im Weinmarkt in Bewegung geraten sind. Gemäss einem parlamentarischen Vorstoss im Nationalrat vom September des vergangenen Jahres wird der Weinmarkt in der Schweiz seit den riesigen Übersüssen der Ernte 1989 durch Vorräte im Umfang von etwa 25 Millionen Liter Wein belastet. Der Vorschlag von Jean-Michel Gros, die Vorräte nach

Überproduktion auf der einen Seite und Konsumrückgang auf der andern Seite haben den Wettbewerb auf dem Weinmarkt in den letzten Jahren verschärft. Den einheimischen Produzenten bläst ein rauher Wind ins Gesicht. Der Genossenschaftsverband Schaffhausen (GVS) will den Kampf mit neuen Köpfen aufnehmen. Im April verliess Abteilungsleiter Christoph Waldvogel das Unternehmen. Vergangene Woche warf mit Alois Kennel der langjährige Kellermeister das Handtuch.

dem Muster der Europäischen Gemeinschaft in Alkohol für die Industrie umzuwandeln (Kostenpunkt: 60 Millionen Franken), stiess beim Bundesrat allerdings auf Ablehnung. Die Regierung vertrat vielmehr die Auffassung, dass die Branche ihre Sanierung selbst an die Hand nehmen muss. Um die Lager abzubauen, gelangt der Rebsaft da und dort zu einem Bruchteil seiner Produktionskosten auf den Markt und hat in einigen Gebieten unseres Landes zu einem eigentlichen Preiszerfall geführt.

Zusammen mit den steigenden Ansprüchen im Rebberg, der verschärften Mengenbegrenzung, der vermehrten Einfuhr ausländischer Weine und der gedrückten Preise bringt der spürbare Rückgang im Weinkonsum den Produzenten zusätzliche Schwierigkeiten. Immer mehr Betriebe versuchen, sich mit ausserordentlichen Massnahmen aus ihrer unangenehmen Lage zu befreien. So sah sich der Verband der ostschweizerischen landwirtschaftlichen Genossenschaften (Volg) 1992 gezwungen, einen Teil der traditionellen Lieferanten abzuhängen, um seine eingelagerten Überschüsse abzubauen. Der Schaffhauser Genossenschaftsverband nahm im vergangenen Jahr mit 700 Gramm pro Quadratmeter Rebfläche beim Blauburgunder nur noch etwa die Hälfte jener Erntemengen entgegen, die in den späten achtziger Jahren die Tanks zum Überlaufen brachten. Während in früheren Jahren die Natur hin und wieder für einen Ausgleich der Erntemengen sorgte, reift in diesen Tagen bereits der sechste Jahrgang heran, der weitgehend von Frost und Hagel sowie von andern Schädigungen verschont blieb. Aufgrund dieser Lage müssen die zuläs-

sigen Erntemengen auch 1993 reduziert werden. Der Regierungsrat will die entsprechenden Limiten demnächst festsetzen. Trotzdem haben insbesondere die grösseren Genossenschaften mehr und mehr Schwierigkeiten, ihren Wein abzusetzen. Das hängt unter anderem auch mit der Tatsache zusammen, dass die Rebflächen auf der südlichen Seite des Rheins - vorab im Kanton Zürich - in den letzten Jahren überproportional zugenommen haben. Viele Gaststätten der Limmatstadt, die früher vorwiegend Hallauer ausschickten, sind inzwischen auf Ossinger oder Rheinauer umgestiegen.

Die grösste Konkurrenz droht dem Genossenschaftsverband jedoch von den innovativen Selbstinkellern sowie von den geschickt operierenden Grosskellereien, die erhebliche Mengen über die Grossverleiher absetzen. So pflegen zum Beispiel die Rebbaugern Hans Sigg in Dörflingen, Max Baumann in Oberhallau oder Paul Richli in Osterfingen ihre wachsende Kundschaft direkt ab Keller mit hervorragenden Produkten. Dank dem Engagement der ganzen Familie, dank einem minimalen administrativen Aufwand, dank der persönlichen Betreuung und dank neuen Ideen in Produktion und Ausbau erobern sich diese flexiblen Landwirte nicht nur viele Sympathien, sondern auch zunehmend Marktanteile. Hier kann der interessierte Konsument - auch nach Feierabend oder am Wochenende - in ungezwungener Atmosphäre neue Rebsorten kennenlernen, eine hochwertige Spätlese verkosten oder einen Barrique degustieren.

Absatzprobleme kennen offenbar auch Emil und Robert Rahm nicht. Sie haben - zur Freude vieler Rebbaugern - im vergangenen Jahr sogar noch jene Kontingente verwertet, deren Annahme die Genossenschaften wegen ihrer zunehmenden Absatzprobleme verweigert haben. Mit Pfirsich- oder Traubensaft versetzte Perlweine sind zwar nicht unbedingt nach dem Geschmack der passionierten Weinfreunde. Doch lassen sich mit guten Ideen verschiedenste Marktnischen erschliessen, die den bisher eher konservativ operierenden Genossenschaften bisher verborgen blieben. Wenn der Genossenschaftsverband Schaffhausen seine Stellung in dieser veränderten Marktlage weiterhin behaupten will, müssen sich die Leute im Herblingertal etwas einfallen lassen. Die Zeiten, in denen sich ein guter Tropfen gleichsam von selbst verkaufte, gehören wohl endgültig der Vergangenheit an. W. J.

Fast wäre die Ee 2/2 verschrottet worden

Die SIG stellt zwar seit ihrer Gründung im Jahre 1853 Eisenbahnwagen her, zu einem direkten Gleisanschluss kam das Unternehmen aber erst 1897...

(Sch.) Die Schweizerische Waggon-Fabrik stellte 1854 in ihrem ersten vollen Produktionsjahr bereits 20 Personen- und 42 Güterwagen her. Das Erstaunliche dabei: Neuhausen war damals nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen, und auch bei der Eröffnung der Rheinfallbahn Winterthur - Schaffhausen am 15. April 1857 blieb Neuhausen noch ohne eigenes Stationsgebäude.

Die Badische Bahn von Waldshut nach Schaffhausen brachte Neuhausen am 13. Juni 1863 den ersten Bahnhof. Die schweren Eisenbahnwagen konnten nun wahlweise von Schaffhausen oder Neuhausen Badischer Bahnhof aus spediert werden. Aber dorthin mussten sie, wie dem Aufsatz von Oskar Welti im SIG-Jubiläumsbuch von 1953 zu entnehmen ist, noch bis zum 1. Juni 1897 mit Pferden geschleppt werden. Damals bekam die Rheinfallgemeinde mit der Eröffnung der Linie Eglisau - Schaffhausen endlich ihren eigenen NOB-Bahnhof (ab 1928 SBB-Bahnhof). Mit der neuen Linie realisierte die SIG 1897 auch ein Verbindungsgeleise ins Fabrikareal, das bis heute Bestand hat und lediglich 1948 generalüberholt werden musste. Es ist 420 Meter lang und weist eine maximale Steigung von 26 Promille auf. Die erste Werkbahnlokomotive wurde, wie Alfons Strupler, Bereichsleiter diverse Dienste und Transport, ausführt, mit Batterien

betrieben und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von zehn Kilometern in der Stunde.

1920 wurde die Werkbahn elektrifiziert und mit einer Oberleitung versehen. Und es gelangte mit der Ee 2/2 eine neue Rangierlokomotive zum Einsatz, eine Einzelanfertigung, für die man unter anderem Trambestandteile verwendete. Sie versah ihren Dienst - angetrieben durch selbst produzierten 220-Volt-Gleichstrom - getreulich bis zum Ende der SIG-Werkbahn, das auf den 1. Januar 1983 hin aus Kostengründen erfolgte. In dieser langen Zeit schleppte die Ee 2/2 jährlich mindestens 1500 Eisenbahnwagen (150000 Tonnen) hin und her beziehungsweise auf und ab. Seit 1983 transportieren nun die SBB die SIG-Güter mit einem Schienenlokomotor, der mit Diesel und Strom betrieben werden kann.

Die letzte und zugleich längste Fahrt des langjährigen Lokführers

George Schudel mit der Ee 2/2 fand am 31. Oktober 1986 statt, als diese im Herblingertal verschrottet werden sollte. Jörg Zimmermann vom Museumsverein Schaffhausen rettete die Lokomotive, auf die er zufällig aufmerksam wurde, im letzten Moment. Seither stand sie schon an verschiedenen Standorten; neuerdings befindet sie sich auf einem SBB-Abstellgeleise neben den Werkbahngeleisen. Dazu Alfons Strupler: «Während dreier Jahre hatte ich, ehe ich sie dem Schrotthändler verkaufte, vergeblich versucht, die Lokomotive dem Verkehrshaus, dem Technorama oder dem Verein für Nostalgiebahnen zu schenken. Ich habe nichts dagegen, dass sie erhalten bleibt; aber wir haben in der SIG keinen Platz, um sie der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Von ihrem letzten Standort musste sie weichen, weil wir diesen nun als Abladestelle von Heizöl benötigen.»



George Schudel fuhr über 20 Jahre mit der Ee 2/2, die ein wichtiger Zeuge von Neuhausens industrieller Vergangenheit ist.

Aufnahme: B. + E. Bührer