

# Schaffhausen wird vom Eisenbahnfieber erfasst

Vor 175 Jahren nimmt das Bahnland Schweiz mit der Spanisch-Brötli-Bahn seinen Anfang. Erst zehn Jahre später folgt die Rheinfallbahn. Hat Schaffhausen den Zug fahrlässig verpasst, Pech gehabt oder eine Pionierrolle gespielt?

Andreas Schiendorfer

Das deutsche Wort «Eisenbahn» wird erstmals 1801 im Artikel «Über den Gebrauch der Eisenbahn oder eisernen Wege zur Fortschaffung der Mineralien und Kohlen» verwendet. Eisenbahn bezieht sich zunächst also auf die Schiene und nicht etwa auf das Transportvehikel oder die Transportgesellschaft. Deshalb ist stets auch die Pferdebahn, in der Schweiz «Rösslitram» genannt, mitgemeint. Noch deutlicher wird dieser Zusammenhang im Englischen, wo man von Schienenweg (railway) oder Schienenstrassen (rail roads) spricht.

Die Ursprünge des Bahnlands Schweiz reichen weit zurück: Künstlich angelegte Fahrtrassen finden wir bereits auf den Römerstrassen, und ein Holzschienenweg für den Bergbau am Ofenpass lässt sich dendrochronologisch ins Jahr 1441 datieren.

**Konkreter Start mit Verspätung**

Die erste Eisenbahnstrecke in der Schweiz wird mit der Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden am 9. August 1847 eröffnet – ein historisches Datum, das es zu würdigen gilt. Das Jubiläum darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Schweiz der Welt in Sachen Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt um Jahrzehnte hinterherfährt. Nicht nur Grossbritannien und die USA, sondern auch die Nachbarländer sind der Schweiz weit voraus. Diese läuft ernsthaft Gefahr, von der Eisenbahn umfahren und damit in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt zu werden.

Und dies, obwohl Basel im Kampf um den modernen europäischen Waren- und Perso-

nentransport bereits in den 1830er-Jahren in den Fokus einer privaten elsässischen Eisenbahnlinie und der grossherzoglich-badischen Staatsbahn rückt. Doch das Ganze geht schleppend voran: 1844 erreicht die Privatbahn endlich St. Louis/Basel, die Staatsbahn folgt gar erst 1855.

**Wirtschaftskrise in Schaffhausen**

Schaffhausen, einst wohlhabende Handelsstadt, befindet sich in einer tiefen Wirtschaftskrise. Der neu gegründete Deutsche Zollverein errichtet Schutzzölle, ab 1834 ist Württemberg dabei, ab 1835 auch Baden, und die Entdeckung der Rheinsalinen bei Basel ab 1836 bringt den lukrativen Handel mit Salz sowie Wein (als Gegenfracht) fast schlagartig zum Erliegen.

Auch die verkehrsmässige Anbindung an die Bodenseeregion durch die Dampfschiffahrt – 1825 mit der «Max Joseph» aufgenommen – wird für die deutschen Betreiber trotz einer Beteiligung des Kaufmännischen Direktoriums Schaffhausen zunehmend uninteressant. 1838 ertönt erstmals der Ruf nach einer schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft.

An einer Volksversammlung im Mosergarten (Baumgarten) entfacht der 22-jährige Tuchhändler Friedrich Peyer im Hof 1839 eine eigentliche Aufbruchstimmung. Enthusiastisch schildert er die transkontinentalen Eisenbahnprojekte und die sich bietenden Chancen, wenn die Bahn von Basel als Hochrheinlinie nach Schaffhausen weitergeführt wird und dann auf dem Rhein zum Bodensee.

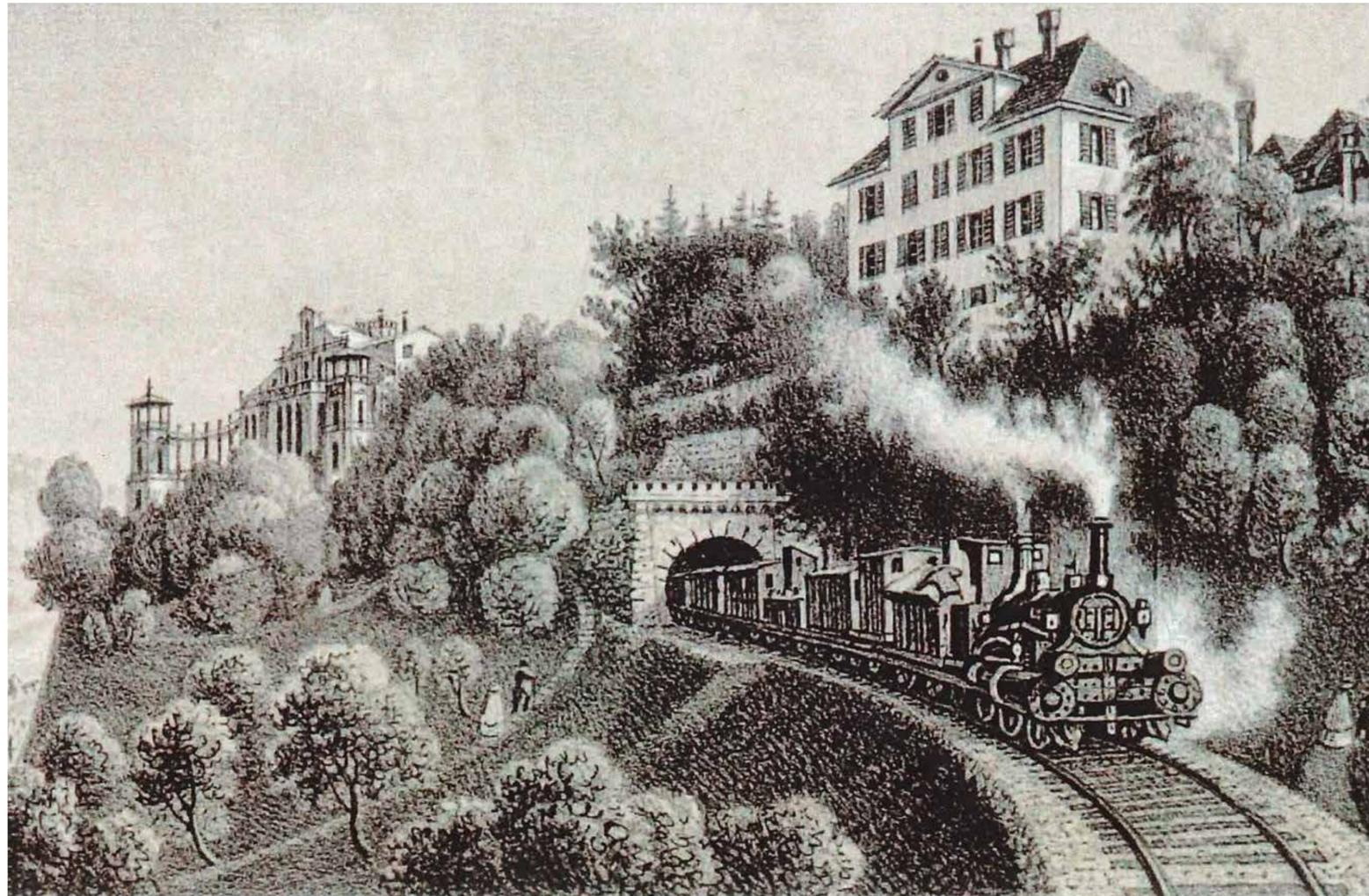
Nach ist die Grossherzogliche Staatsbahn zwar erst in Mannheim, dem damaligen

Endpunkt der Rheinschiffahrt, aber es gilt frühzeitig sein Interesse anzumelden, um zu verhindern, dass die badische West-Ost-Verbindung weiter nördlich verläuft, namentlich auf der Strecke Karlsruhe-Stuttgart (und weiter über Bozen nach Verona). Innerhalb der schweizerischen Eidgenossenschaft sieht sich Schaffhausen in Rivalität mit dem wirtschaftlich übermächtigen Zürich, das ebenfalls den Bahnanschluss an Basel anstrebt. Beiden ist zunächst gemeinsam, dass sie die beste Nord-Süd-Verbindung noch nicht am Gotthard, sondern am Lukmanier sehen.

Peyer im Hof wird in den nächsten zwanzig Jahren zur treibenden Kraft in der Schaffhauser Eisenbahnpolitik, erreicht 1842 die Gründung eines Eisenbahnvereins und hält in der Folge die Regierung mit Stellungnahmen und der Öffentlichkeit mit Berichten im «Tage-Blatt» auf Bahnkurs. Mehrmals verhandelt er mit Baden, und als die Regierung 1845 plötzlich auf Privatinitiative setzt, spricht er in London mit möglichen Geldgebern. Doch Baden will nicht, kann nicht. Die Sympathien vieler Schweizer mit den badischen Revolutionären 1848/49 sind dem Bahnwesen ebenfalls nicht förderlich. Gleichzeitig realisiert Zürich von der geplanten Verbindung nach Basel lediglich kümmerliche 23 Kilometer.

**Startschuss für Bahnba 1852**

Dem Bahnbau in der Eidgenossenschaft steht der Kantönligest mit 350 Zollstationen sowie verschiedenen Massen, Münzen und Gewichten entgegen. Der Bundesstaat bringt relativ schnell die nötige Bereinigung. 1850 sieht ein Gutachten von Robert



**Die Vision eines Schaffhauser Bahnanschlusses wird bereits 1839 durch Friedrich Peyer im Hof geäussert.**

Stevenson und Henry Swinburne eine Hauptverbindung vom Bodensee (Romanshorn) zum Genfersee vor, mit einigen wenigen Zubringerlinien, darunter von Schaffhausen nach Winterthur.

Praktisch gleichzeitig wird die Rheinschiffahrt unter Schaffhauser Kontrolle gebracht (1851 Dampfboot AG für Bodensee und Rhein). Im Nationalrat wird Peyer im Hof zum Wegeführer des Zürcher Alfred Escher und zu einer Schlüsselfigur in dessen «System Escher». Deshalb ist 1852 auch er dafür, den Bahnbau der Privatinitiative statt dem mittellosen Staat zu überlassen. Ebenfalls 1852 schliessen Baden und die Schweiz einen Staatsvertrag zur Weiterführung der Bahn nach Basel und danach als Rheintallinie (Hochrheinbahn) über Schaffhausen nach Konstanz.

Friedrich Peyer im Hof fährt fortan zweigleisig. Am 25. August 1853 gehört er zu den Gründern der Rheinfallbahn-Gesellschaft, die 1856 mit Eschers Nordostbahn (NOB) fusioniert. Die Frage nach dem besten Standort für den Schaffhauser Bahnhof entzweit Peyer im Hof und Heinrich Moser, der einen Bahnhof im Industriegebiet Urwerf verlangt. Zu einem erbitterten Variantenstreit kommt es ab 1856 auch am Hochrhein. Zunächst wird, auch von Schaffhauser Seite, die Wangentalbahn über Jestetten bevorzugt, dann stehen sich bis 1860 zwei Klettgauer Varianten gegenüber.

Die Rheinfallbahn von Winterthur nach Schaffhausen wird am 15. April 1857 eröffnet, die Hochrheinbahn sechs Jahre später am 15. Juni 1863. Damit ist Schaffhausen vergleichsweise gut erschlossen. Die Industrialisierung kann beginnen.

**Später Netzausbau 1895–1905**

Stein am Rhein erhält 1875 den Bahnanschluss, doch die Verbindung nach Schaffhausen wird erst am 2. April 1857 mit dem Bau des Emmersbergtunnels realisiert. Die direkte Linie von Schaffhausen über Eglisau und Bülach nach Zürich folgt am 1. Juni 1897, die Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim gar erst am 8. August 1905.

## Neuhauser Eisenbahnwagen und Diessenhofer Zugbilette als visionäre Pionierleistungen

Bereits 1853 beginnt sich die Region Schaffhausen wirtschaftlich auf den Bahnba einzustellen.

Wegen der günstigen Lage in holzreicher Gegend und in unmittelbarer Nähe des Eisenwerks Laufen gründend Friedrich Peyer im Hof-Neher, Johann Conrad Neher und Heinrich Moser am 17. Januar 1853 die Schweizerische Waggon-Fabrik bei Schaffhausen, die in den ersten sechs Jahren werden 943 Fahrzeuge ausgeliefert: 241 Personen-, Gepäck- und Postwagen sowie 702 Güterwagen. Diese Zahlen belegen die Bedeutung des Warentransports, der erst Jahrzehnte später auf die Strasse verlegt wird.

Beeindruckende Pionierleistungen, denn erst 1895 findet Diessenhofen den Anschluss an eine Bahnlinie, und die SIG erhält – trotz zweier früherer Bahnlinien – erst 1897 mit dem Bau der Strecke nach Eglisau ihren direkten Bahnanschluss.

Nichtsdestotrotz startet die Waggonfabrik gleich als Grossunternehmen mit 150 Mitarbeitern. In den ersten sechs Jahren werden 943 Fahrzeuge ausgeliefert: 241 Personen-, Gepäck- und Postwagen sowie 702 Güterwagen. Diese Zahlen belegen die Bedeutung des Warentransports, der erst Jahrzehnte später auf die Strasse verlegt wird.

1969 feiert die SIG ihr 25 000. Schienenfahrzeug. Doch 1986 geht diese Ära mit dem letzten Einheitswagen Typ IV für die SBB zu Ende. Fortan konzentriert man sich ganz auf die Entwicklung und den Bau von Drehgestellen und Personenübergängen – ab 1996 im Rahmen der neuen Fiat-SIG Schienenfahrzeuge AG. Ende 2000 verabschiedet sich die SIG zugunsten der Alstom Schienenfahrzeuge AG ganz von diesem Bereich.

Die Spielkartenfabrik Müller wiederum meldet 1980 stolz, als älteste private Billettherstellerin Europas seit 125 Jahren in diesem Geschäft tätig zu sein. Tatsächlich werden 1855 erste

Billette an die Schweizerische Nordostbahn (NOB) und die Schweizerische Centralbahn verkauft. 1888 erfindet Johannes Müller II einen Billettschrank. Mit Erfolg, statistisch erfasst werden aber nur verkaufte Fächer, nicht Schränke. 1,35 Millionen Fächer sind es Ende 1913, davon fast vier Fünftel für den Export.

1929 übernimmt die SIG die Billettschrank-Fabrikation. Nach einem Besitzerwechsel wird seit 1988 die Produktion der mittlerweile Millionen von Billettkärtchen aller Art aufgegeben. Seit 1999 werden, nach einem weiteren Besitzerwechsel, auch keine Spielkarten mehr hergestellt. (schi) ■



**Transport mit Pferdestärken: SIG-Personenwagen für die NOB auf der Klettgauerstrasse (1897).**

BILD SIG/STADTARCHIV

## Nicht erfüllte Träume der heutigen Randregionen

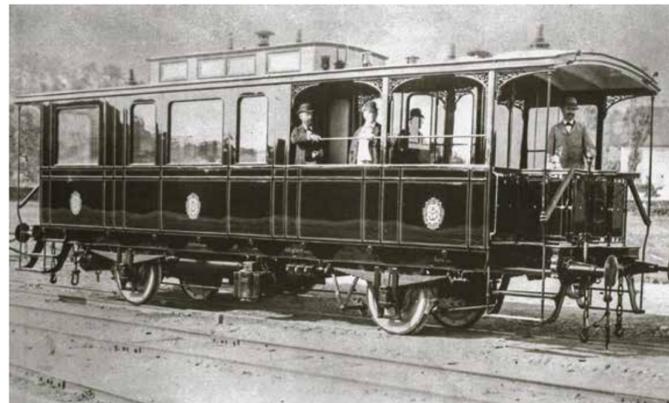
1861 wird in Hofen eine Ziegelfabrik eröffnet, welche sich, im Besitz des Bankhauses Zündel, zum zeitweise grössten Arbeitgeber ausserhalb von Schaffhausen-Neuhausen entwickelt. Seit 1870 wird Hofen ein Bahnanschluss in Aussicht gestellt, 1872 besitzt die Nordostbahn sogar die nötige Konzession: Die Realisierung einer Bahnlinie von Thayngen nach Engen, je nach konkretem Verlauf Hegaubahn oder Bibertalbahn genannt, ist (und bleibt bis 1928) logisch, denn sie verkürzt die Strecke von Stuttgart nach Zürich als Zubringer zu der nun favorisierten Gotthardbahn um acht Kilometer und dies unter Umfahrung des Kopfbahnhofs Singen.

Wie in Hofen stellt sich die Waswäre-wenn-Frage im jahrhundertelangen Regionalzentrum Schleithcim. Noch 1850 zählt Schleithcim mit 2476 Personen nach Schaffhausen und Hallau am drittmeisten Einwohner. Und bereits 1856 ist eine Bahnlinie von Stühlingen nach Beringen im Gespräch, als Querverbindung der angedachten Bahnlinien durch das Wutachtal und den Klettgau. Als Letztere 1863 eröffnet wird, lesen der Grossherzog von Baden und seine Gäste im Bahnhof Beringen: «Es fehlt ein Stück im Fahrtenplan: die Beringen-Schleitheim-Schwarzwaldbahn.» Diese bleibt, als Schmalspur- oder Pferdebahn, im Gespräch. Und auch

für diese Linie liegt 1873 eine Konzession vor. Die 1905 viel bejubelte Eröffnung der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (STSS), zu verdanken dem Siblinger Regierungsrat Jakob Keller, kommt zu spät. 30 Jahre früher, als Schleithcim ein national bedeutender Lieferant von Gipsdünger, Sandstein und auch Getreide ist, hätte eine Bahn spannende Entwicklungsmöglichkeiten geboten.

Zu den Verlierern im Bahnba gehört auch Merisshausen, das 1850 in der demografischen Rangliste des Kantons noch vor Neuhausen an 13. Stelle liegt, weil die Randbahn von Schaffhausen/Herblingen nach Donaueschingen nie gebaut wird. ■

Auch der obere Kantonsteil wird mit zwiespältigen Gefühlen an den frühen Bahnba zurückdenken. Zwar erhält man bereits 1875 den Anschluss an die Linie von Romanshorn über Stein am Rhein/Etzwillen nach Winterthur (Ostsektion der Nationalbahn) sowie nach Singen, doch die «Volksbahn» hat keine Chancen im Kampf gegen die Nordostbahn und geht 1878 Konkurs – Stein am Rhein, Hemisshofen und Ramsen brauchen Jahrzehnte, um ihre Schulden abzubezahlen. Die wohl aussichtslose Hörbahn nach Radolfzell wird nie realisiert, vor allem aber lässt der wichtige Anschluss an die Kantonshauptstadt bis 1895 auf sich warten. (schi) ■



Zweiaxiger SIG-Salonwagen der Gotthard-Bahn aus den Jahren 1882/83.

BILD SIG/STADTARCHIV



SIG-Personenwagen I. Klasse mit Schlafcoupé der Königlichen Eisenbahn Portugals 1878/1889.

BILD SIG/STADTARCHIV

## Die etwas andere Schaffhauser Bahnchronologie

• **1839/1842 Erste Visionen**

Friedrich Peyer im Hof eröffnet die Bahnbatte in Schaffhausen und gründet einen Eisenbahnverein mit dem Ziel, den Verkehr von Basel mit der Bahn nach Schaffhausen und per Schiff an den Bodensee zu führen.

• **1850/1851 Eigene Schiffe**

Bahnlinie nach Winterthur geplant als Zubringer zur Transversale vom Bodensee zum Genfersee; Gründung der Schweizerischen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und den Bodensee (Friedrich Peyer im Hof)

• **1856 Schleithcim-Beringen**

Verschiedene Bahnpläne zwischen Schleithcim und Beringen bzw. zwischen Stühlingen und Jestetten; 1905 werden diese teilweise realisiert (Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim).

• **1869-1882 Gotthardbahn**

Nach jahrzehntelangen Diskussionen setzt sich Alfred Eschers Gotthardbahn als Nord-Süd-Transversale gegen die Lukmaniervariante durch. Alle Bahnprojekte, welche die Reisezeit aus Süddeutschland (Stuttgart) nach Zürich verkürzen, erhalten Aufschwung. Noch 1926 nimmt die SBB-Generaldirektion zur Randbahn, Bibertalbahn und der favorisierten Hegaubahn Stellung.

• **1861-1927 Randebahn**

Unerfüllte Pläne einer Bahn von Schaffhausen/Herblingen über Merisshausen/Bargen nach Donaueschingen und weiter nach Schwenningen. Gleicher Name für die Bahn von Singen nach Beuren-Büsslingen (1913-1966)

• **1861-1931 Bibertalbahn Hegaubahn**

Unerfüllte Pläne einer Bahn von Thayngen durch den Unteren Reiat nach Leipferdingen (Bibertalbahn) respektive über Beuren und Engen nach Tuttlingen (Hegaubahn); bis Hofen mehrere Linienvarianten. Am 17. Dezember 1973 erhält die NOB eine Bahnkonzession bis zur Landesgrenze.

• **1900-1914 Hörbahn**

Unerfüllte Bahnpläne von Öhningen nach Radolfzell, mit Verlängerung nach Stein am Rhein und Singen. Interessant für die Vereinigten Ziegelfabriken Thayngen, Hofen & Rickelshausen

• **Realisierte Bahnlinien**

1857 Winterthur-Schaffhausen  
1863 Basel-Schaffhausen-Konstanz  
1875 Romanshorn-Stein am Rhein/Etzwillen-Winterthur  
Etwas (bis 1969/2004)  
1895 Schaffhausen-Stein am Rhein  
1897 Schaffhausen-Eglisau-Zürich  
1905 Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (ab 1964 Busbetrieb)  
2006 Museumsbahn Etwas-Singen