

Ich, Hugo Mahler, war seit 1951 bei der DB in Schaffhausen tätig und schildere einige Wahrnehmungen über Verkehrsabläufe im Klettgau, wo bis 1975 noch Dampflokbetrieb herrschte.

Gepäck/Expressgut/Güterverkehr

Es verkehrte werktäglich in beiden Richtungen lokale Güterzüge. Empfangsgüter waren u. a. Düngemittel, Kali, aus dem Rheinhafen Basel, oder dem Elsass, Transporte für Heuhändler Waldvogel.

Versandgüter waren Stammhölzer, Getreide und jahreszeitliche Zuckerrüben Transporte nach Frauenfeld und Rücktransporte von ausgelaugten Zuckerrübenschnitzeln, zur Verwendung als Viehfutter.

Ein guter Bahnkunde war früher die Firma Neunkircher EMAG, hauptsächlich im Versand. Sie lieferte öfters einen Güterwagen mit adressierten Stückgütern nach Schaffhausen. Diese wurden in die Schweiz, oder nach erledigter Ausfuhrabfertigung nach Deutschland verteilt.

Tarifbruch im Wagenladungsverkehr, auch erwähnt in «125 Jahre Deutsche Bahn ...» von Jürg Zimmermann, Seite 13:

Als ich 1974 eine neue Stelle im Güterbahnhof übernahm, störte mich sogleich der Tarifbruch. Es existierten für eine durchgehende Frachtstrecke stets zwei Berechnungsabschnitte: Der kurze DB-Abschnitt und der stets längere SBB-Abschnitt. Eine einzige Berechnung für die Gesamtstrecke wäre günstiger und zeitgemäss gewesen.

Ich versuchte, auf SBB/DB-Ebene eine Lösung zu finden. Erfolglos. Also versuchte ich es auf politischer Ebene. Ständerat Ernst Steiner (SVP, 1979–1987), Direktor der Portland-Zementfabrik Thayngen, sollte eigentlich Interesse an günstigen Kohle- und Zementfrachten haben. Ich kontaktierte ihn und bekam in einem portofreien Bundeshauskuvert handschriftlich eine kurze, beinahe schnoddrige Antwort.

Danach kontaktierte ich in Mainz den Mitarbeiter einer Fachstelle, die für internationale Frachtvereinbarungen zuständig war. Er kam zu Besuch und konnte hier vor Ort Einsicht in die lokalen Verhältnisse nehmen. Rasch brachte er eine Vereinbarung mit der SBB zustande – aber leider zu spät. Der Lastwagenverkehr war damals im Aufwind, der Schienenverkehr brach ein. Z.B. wurde im Zuge des Doppelspurausbaus die Rübenverladeanlage Wilchingen-Hallau modernisiert und während nur zwei od. drei Perioden benützt. Heute läuft der Rübenverkehr über die Strasse – hier ebenso wie z. B. im Raum Marthalen, wo die Verladeanlage ebenfalls ruht.

Im Badischen Bahnhof Neuhausen stand neben dem Alusuisse-Areal bis 1970 noch ein nicht mehr kommerziell genutzter Güterschuppen. 1) Das einstige Hotel «Bellevue» gegenüber dem Bahnhof empfing zeitweilig noch lebende Fische aus dem Untersee. Sie wurden transportiert in schweren, wassergefüllten, konischen Holzbehältern mit beidseitigen Trägern.

Es wurde mit diesen Personenzügen aber auch andere Güter transportiert: Passagiergut, Expressgut und Eilgüter. Zum Beispiel Pflanzen und Jungbäume von und zur einstigen Baumschule Hallau, Kleinvieh in Rollkäfigen etc. Es gab auch Veloverlad. Eine Anhängetikette mit Zielangabe kostete während der 60/70er Jahre im Nahverkehr 60 Rappen.

Die «Lampisterie»:



Auf dem heutigen Schaffhauser Bushof standen — schon vor dem Bau der Unterführung zum Leuengässchen — Dienstgebäude für Gepäck und Expressgut, Aufenthaltsräume für Zugpersonal und Raum für eine sog. «Lampisterie», wo mobile Zugschlussignale gewartet und bereitgestellt wurden. An den durchgehenden Schnell- und Güterzügen mussten sie jeweils auf die SBB/DB-Variante ausgewechselt werden. Heute sieht man jedoch im Nord/Süd-Cargo-Transitverkehr inmitten der Schweiz Ganzzüge auch mit deutschen Zugschlussignalen.

Personenverkehr

Die Fahrzeiten der Personenzüge dauerten zu diesen Zeiten noch länger als heute, ebenso auch die Unterwegsaufenthalte auf den Stationen. Alle Züge führten damals auch Packwagen. Diese wurden morgens in Richtung Schaffhausen regelmässig mit vollen Milchkanen beladen. Je nach Anzahl verursachte dies auch kurze Verspätungen. Ziel war die Schaffhauser Milchzentrale an der Bachstrasse. Die Kannen wurden im Bahnhof Schaffhausen auf Deichsel-Handkarren verladen und von Hand über die Gleise von Perron 3 nach Perron 1 an die Bahnhofstrasse gekarrt.

Die Gepäckwagen der Personenzüge innerhalb des Kantons hatten wichtige Aufgaben: Den Transport von Eilgut, Expressgut, Passagiergut, Velos, Kleinvieh, Landwirtschaftsbedarf voll und leere Milchtansen.

Entsprechend war auch der Personaleinsatz. In gewissen Zügen hatte es ausser Zugführer- und Schaffner auch Fahrladeschaffner, die für Aufnahme und die Übergabe dieser Güter an den Zielorten zuständig waren.

Dies alles verursachte längere Fahr- und Aufenthaltszeiten als mit den heutigen Triebwagen. **Ruth Blum** (†1975) nutzte dies während ihrer Tätigkeit als Lehrerin aus: Sie besass ein Erstklasse-Abo und nutzte die Unterwegsfahrzeiten zur Kontrolle und Korrektur von Schülerarbeiten aus, wozu in der 1. Wagenklasse stets Platz für die Auslegung solcher Hefte bestand.

Bis 1956 gab es bei den Bahnhöfen noch die sog. Bahnsteigsperrern vor den Perrons. Sie wurden vor den Abfahrtszeiten geöffnet. Durch lokales Personal wurden damals die Billette geprüft, mit der Billettzange gelocht und so entwertet.

Zu heutiger Zeit hört es sich seltsam an: Aber wer früher ein Generalabonnement besass, galt als exzellent. Das GA galt auf den meisten Bahnen der Schweiz. Zwischen Trasadingen und Thayngen galt es als Halbtax-Abo.

Samstags und sonntags gab es bei der DB noch das Sonntagsbillett (Sonntagsrückfahrkarte). Auswärtige Wochenaufenthalter, die übers Wochenende heimkehrten, kauften kein durchgehendes Billett nach Thayngen oder Klettgau sondern nur bis Schaffhausen und lösten ab hier – während der Umsteigezeit – ein Sonntagsbillett. Dies ergab zu gewissen Zeiten einen Schalterandrang. Wir öffneten dann den Schalter 2, standen in Sprechkontakt mit dem Souschef, der damals noch auf Perron 3 mit der Handkelle den Abfahrauftrag erteilen musste, und meldeten ihm die Situation.

An den DB-Billetschaltern innerhalb des Kantons Schaffhausen gab es, bis zur Einführung des Zonentarifsystems, zwei Buchhaltungen:



- für Fahrausweise des internen Kantonsverkehrs
- und für den grenzüberschreitenden Verkehr.

Grund: Die Fahrpreise fundierten gemäss Art. 29 des Staatsvertrags (1852) auf deutschen Tarifen. Weil die deutschen Preise aber noch eine Beförderungssteuer von 5% enthielten, wurden die Fahrpreise des internen Kantonsverkehrs um diese 5% gekürzt, also steuerfrei.

Das General-Abo war nicht gültig. Aber GA- und Halbtax-

Inhaber sowie uniformierte Militärpersonen genossen den halben Fahrpreis.

Weitere Fahrausweise:

- Wochen-/Monatskarten für jedermann
- Arbeiterwochen/Monatskarten, aufgrund eines Formulars mit Arbeitgeberbestätigung
- Schülerwochen/Monatskarten, aufgrund eines Formulars mit Schulbestätigung (Kanti, Uni, Handelsschule etc.).



Zoll

Zollwagen in Eilzügen (Lindau–) Singen–Basel Bad Bf: 1) Bis in die Sechzigerjahre gab es auf Perron 3 in Schaffhausen nur das schweizerische Zollamt. Reisende von und nach Schaffhausen mussten den gekennzeichneten «Zollwagen» benutzen und wurden deutscherseits in Singen, Erzingen und Waldshut kontrolliert. Für nach Basel mitgeführte Waren (ausser persönlichem Bedarf) musste ein vierteiliger «Durchfuhrschein» ausgestellt werden, der dort bei der Wiedereinreise vorzuweisen war. Ähnlich funktionierte es auch bei der Durchreise zwischen Singen und Jestetten/Lottstetten.

Fernmelde- und Fernschreibeinrichtungen, Sicherheitskontakte zwischen den Bahnhöfen

Wie die SBB, so hatte auch die Reichsbahn / Deutsche Bundesbahn / Deutsche Bahn ein eigenes internes Nachrichten-netz. In den Siebzigerjahren kam der Betriebsfunk noch dazu, der auch Kontakte zu Lokführern ermöglichte.

Die Ab- und Durchfahrten auf den einst eingleisigen Streckenabschnitten setzte einen Kontaktaustausch zwischen zwei Stationen voraus: Die Züge wurden dem nächsten Bahnhof angeboten und von diesem in

Form einer Rückantwort angenommen, worauf die Signale für die Aus- oder Durchfahrten auf Fahrt gestellt werden durften.

Diese Kontakte wurden dokumentiert und waren im Fall von Unregelmässigkeiten verfügbar. Sie funktionierten bis in die Fünfzigerjahre als Morse-Verbindungen, die im Strich/Punkt-Format auf Papierstreifen festgehalten wurden. Die weitere technische Entwicklung ermöglichte den sog. Sprachspeicher. Die Betriebskontakte wurden mündlich geführt und rückverfolgbar gespeichert. Bei den heutigen zweigleisigen Betriebsabläufen bedarf es nur noch einer Abfahrtsmeldung zur nächsten Station. Ausserdem sind die jeweiligen Situationen auf einem Bildschirm sichtbar.



PS: Fast identische Morseanlagen sind im Verkehrshaus Bern ausgestellt und noch bedienbar!



Heinrich Bollinger, Mitbegründer des SEV Sektion Deutsche Reichsbahn, aus Beringen, Barrierenwärter und Streckenläufer. Als solcher musste er die Streckengleise zwischen Singen und Erzingen ablaufen und mit wachsamen Augen ev. Gleisschäden oder Mängel erkennen. Er führte Werkzeuge mit, zwecks Kennzeichnung allfällig kritischer Stellen und eine rot-weiße Signalfolge zur eventuellen Abgabe eines Bewegungssignals an entgegenkommende Züge. Seine zeitliche Präsenz liess er sich bei den passierten Bahnhöfen jeweils schriftlich bestätigen. Bei uns, im Bahnhof Schaffhausen, meldete er sich manchmal: «Dä Reichsbahn-Schpaziergänger isch wieder do!».

Bau und Betrieb

Zur Rückfrage von Johanna Reuteman, bezüglich Situation am Westausgang des Charlottenfelstunnels: Es wurde nicht nur auf Doppelspur erweitert, sondern auch die schon bestehende Doppelspur SH—Beringen erneuert.

Im Charlottenfelstunnel wurden Y-Stahlschwellen verlegt. (Foto im Buch von Herrn Hugenschmidt enthalten.) Die technischen Gründe hierzu kenne ich nicht. Vermutlich Stabilität. Denn der Abstand zwischen der Gewölbedecke des Strassentunnels und der Tunnelsohle des Bahntunnels beträgt nur 6 Meter.

Einstige Situation: Der Charlottenfelstunnel-Tunnel war ein kritisches Überwachungsobjekt mit beidseitigen Signalanlagen, die kontrolliert und gewartet werden mussten, anfänglich noch mit Petroleumlampen. Daher auch die Bahnwarthäuschen mit Wohnungen in Nähe von Signalen oder Bahnübergängen. Die Bahnwärter wurden durch Abläutesignale von der Betriebslage verständigt. (Im Bahnhof Konstanz gab es noch lange so eine museale Anlage für Züge aus Kreuzlingen).

Elektrische Fernbedienung war damals technisch noch kein Thema. Auch Zugschlussignale an den Wagons waren lange mit Petroleum beleuchtet, auch bei den SBB.

Vor Eröffnung des Galgenbucktunnels stand in der Enge beim Feuchtgebiet noch ein früheres Bahnwartshaus. Sein einstiger Zweck: Es existierte — vermutlich bis in die Sechzigerjahre — eine Weichenverbindung zwischen dem Gleis nach Beringen und der Gegenrichtung. An dieser Stelle, wo die Steigung aus Richtung Schaffhausen zu Ende war, wendeten die Schublokomotiven schwerer Güterzüge über die Weichenverbindung zurück nach Neuhausen Bad Bf (—Schaffhausen). Später wendeten sie in Beringen. Die Weichenverbindung in der Enge wurde aufgehoben; der Zeitpunkt ist mir nicht bekannt.



Ziel dieser schweren Güterzüge waren nicht die Kantonsbahnhöfe im Klettgau, sondern der badische Rangierbahnhof Basel, für den Weitertransport nordwärts, auch mit dem Ziel zu Nordseehäfen, zwecks Verschiffung nach Übersee. Solche Überseetransporte kamen ab den deutsch-schweizerischen Grenzbahnhöfen in den Genuss des deutschen Seehafen-Durchfuhrtarifs. Nebst anderen Industrien war Sulzer Winterthur ein guter Kunde mit seinen Exporten von Schiffs-Dieselmotoren nach Übersee.

Vermutlich infolge der Elektrifizierung der Gäubahn, wurde diese Linie seit den Achtzigerjahren ab Rangierbahnhof Kornwestheim (bei Stuttgart) zur Hauptzugangsstrecke für den Gütertransport von und nach Schaffhausen (—Schweiz).