Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 61 (1984)

Artikel: Daten zur Schienenverkehrsgeschichte der Region Schaffhausen
Autor: Bölsterli, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-841702

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Daten zur Schienenverkehrsgeschichte der Region Schaffhausen

von Hans Bölsterli

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Allgemeines	65
Daten zur Entwicklungsgeschichte des Schienenverkehrs	68
Daten zu Kunstbauten	84
a) Eisenbahntunnels	84
b) Eisenbahnbrücken	85
Verzeichnis der Abkürzungen für mehrmals zitierte Literatur	87
Ergänzende Literaturhinweise	88
Bilder	89

Allgemeines

Die Eisenbahnstrecken in der Region Schaffhausen weisen im Vergleich zu anderen Bahnlinien in der Schweiz (Gotthard-, Lötschberg- oder Albulabahn) keine spektakulären baulichen Besonderheiten auf und werden zu den Flachlandbahnen gezählt[1]. Immerhin mussten bei der Eroberung des Kantons Schaffhausen durch die Eisenbahn einige topographische Hindernisse überwunden werden. Aber auch die nachfolgenden Vergrösserungen der Bahnanlagen und die städtebaulichen Verän-

---

[1] Allerdings wird in der einschlägigen Literatur die nahe am Kanton Schaffhausen vorbeiführende deutsche Wutachtalbahn (auch «Strategische» oder «Sauschwänzle-Bahn» genannt) unter die Gebirgsbahnen eingereiht.
Ascanio Schneider, *Gebirgsbahnen Europas,* Zürich 1963. (Die Wutachtalbahn: S. 344–346).
Hans Bächtold, *Wer soll das bezahlen,* in: Wir Brückenbauer, Zürich 15. 3. 1963, Nr. 11.
SN 10. 8. 1966, Nr. 184, *Glanz und Ende der Strategischen Bahn.*

derungen[2] erforderten teure Kunstbauten (z. B. Herblinger- und Rötitunnel). Heute sind im Umkreis von nur 5 km vom Bahnhof Schaffhausen sieben Eisenbahntunnels und drei grosse Brückenbauwerke anzutreffen. Darunter befindet sich der drittälteste Eisenbahntunnel der Schweiz: derjenige unter dem Schloss Laufen. So gesehen hat also die Region Schaffhausen dem Eisenbahnhistoriker durchaus einiges zu bieten.

Die eisenbahntechnischen und -betrieblichen Verhältnisse um Schaffhausen herum verdienen auch wegen der Grenzlage des Kantons eine aufmerksame Betrachtung. Schweizerischerseits sind nämlich nur in den Regionen Basel und Genf, jedoch in bescheidenerem Ausmasse, ähnliche Situationen anzutreffen.

Schon viele Jahre sind sich die Schaffhauser gewohnt, auf der Reise nach Zürich mit einem SBB-Zug ein Stück weit durch deutsches Gebiet (8,1 km zwischen Neuhausen und Rafz) zu fahren, und dies erst noch in italienischen Wagen, wenn der Zug nach Mailand weiterfährt. Dabei ist das nicht die einzige SBB-Strecke, die durch Deutschland führt. Die Nebenbahnlinie Etzwilen–Singen verlässt im schaffhauserischen Ramsen die Schweiz, um nach 6,4 km Singen am Hohentwiel zu erreichen[3].

Als Gegenstück dazu kann die deutsche Eisenbahnstrecke auf Schweizer Boden betrachtet werden: Seit 120 Jahren nimmt die Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Schaffhausen–Singen–Konstanz eine bedeutende Stellung im Verkehrswesen des Kantons Schaffhausen ein. Sie trägt den Fernverkehr Basel–Lindau–München und teilweise Stuttgart–Zürich–Italien sowie den Nahverkehr Trasadingen–Schaffhausen–Thayngen. Auf Schaffhauser Kantonsgebiet stehen acht DB-Bahnhöfe und -Stationen, aber nur deren fünf der SBB (davon zwei nur für den Güterverkehr)[4].

Die Grenzbahnhöfe sind Bewährungsstellen für internationale Zusammenarbeit, was auch in Schaffhausen dem aufmerksamen Eisenbahnbenutzer, sicher aber dem Eisenbahnfreund nicht verborgen bleibt. Eine ganz besondere Eigenheit ist jedoch den wenigsten bekannt: die Eigentumsverhältnisse des Bahnhofs Schaffhausen. Dieser gehört nämlich zu

---

[2] Bernhard Ott, *Die Verwandlung einer Stadt. Schaffhausen einst und jetzt, dargestellt in 60 Bildern,* Schaffhausen 1983.
S. 18: Spitzwiese (Neubau Güterbahnhof)
S. 20: Breite-Tram (heute Autobus)
S. 28: Schönenbergbrücke (Neubau Güterbahnhof)
S. 38: Bahnhof-Passerelle (Unterführung Löwengässchen).

[3] Heute betreiben die SBB nur noch den Güterverkehr zwischen Etzwilen und Singen. Den Personenverkehr führt die DB mit Autobussen im Auftrag der SBB aus; er wird am SBB-Bahnhof Stein am Rhein an die Bahnlinie Schaffhausen–Kreuzlingen angeschlossen.

[4] Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten, Aarau Juli 1936, Nr. 73, S. 1237–1242, *Zürich–Eglisau–Schaffhausen. Ein merkwürdiges Kapitel schweizerischer Eisenbahnpolitik.*
SBB-Nbl. 5/1965, S. 18–19, *SBB-Stationen in Deutschland – DB-Stationen in der Schweiz.*

52% den SBB und zu 48% der DB, was ihm zu Recht die Bezeichnung «Gemeinschaftsbahnhof» einträgt[5]. An der «Nahtstelle» Schaffhausen treffen noch zwei weitere Besonderheiten aufeinander: Das kurze Doppelspurstück Neuhausen-Schaffhausen betreibt die SBB, wie landesüblich, im Linksverkehr; die DB fährt auf ihrem Doppelspurabschnitt Beringen-Schaffhausen-Singen im Rechtsverkehr[6].

Neben den normalspurigen Staatsbahnen DB und SBB konnten die Schaffhauser früher auch die schmalspurigen (1000 mm) Verkehrsverbindungen der Schaffhauser Strassenbahn (SchSt) und der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (StSS) benutzen. In den Jahren der grössten Streckenausdehnung (1913-1928) waren es für den Personenverkehr immerhin 24,3 km. Dabei bediente die StSS zugleich die höchstgelegene (Siblingerhöhe: 558,34 m ü. M.) und die tiefstgelegene (Kreuz: 390,95 m ü. M.) Bahnhaltestelle im Kanton Schaffhausen. Zugegeben, im Vergleich zu anderen Schmalspurbahnnetzen sind das keine sensationellen Eigentümlichkeiten, ausgenommen jene, dass fast alle Tramwagen aus der Eröffnungszeit auch den Tag der Betriebseinstellung erlebten, das heisst ihren Dienst über 60 Jahre lang versahen ...![7]

Zwischen 1905 und 1964 haben fünf verschiedene Bahnunternehmungen (Deutsche Bundesbahn, Schweizerische Bundesbahnen, Schaffhauser Strassenbahn, Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim und die +GF+-Werkbahn) das Bild des Schaffhauser Schienenverkehrs geprägt. Dann verschwanden die Trambahnen bis auf ein kleines Stück +GF+-Werkbahn. Bald sind die beiden grossen Staatsbahnen (DB und SBB) die einzigen Schienenverkehrsbetriebe in der Region Schaffhausen.

Von Zeit zu Zeit wird bei diesem oder jenem Bahnjubiläum das eine oder andere Datum erwähnt, oft aber auch weggelassen. Die nachfolgenden Datenlisten umfassen die baulichen und betrieblichen Entwicklungen aller fünf Bahnen. Weil die meisten Angaben an den unterschiedlichsten Orten festgehalten sind, soll die hier folgende Quellenerfassung Übersicht und Werkzeug zugleich für weitere Forschungen sein.

---

5 *Die Bundesbahndirektion Karlsruhe.* Sonderdruck aus Heft 15 des Jahrgangs 1957 der Zeitschrift «Die Bundesbahn» des amtlichen Organs der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. (Bahnhof Schaffhausen: S. 23).

6 Albert Kuntzemüller, *Doppelspurige Eisenbahnen in der Schweiz. Geschichtlicher Rückblick im Jahre des Schweizerischen Eisenbahnjubiläums,* in: SBZ, Bd. 65/1947, S. 576-579.

7 Jürg Zimmermann und Richard Gerbig, *Die Schaffhauser Strassenbahnen, Geschichte und Rollmaterial seit 1901,* Schaffhausen 1976.

Daten zur Entwicklungsgeschichte des Schienenverkehrs

19. März 1853 *Rheinfallbahn* (später: NOB)

Gründung der «Aktiengesellschaft der Rheinfallbahn» unter dem Vorsitz von Nationalrat Friedrich Peyer im Hof (1817–1900).

Albert Steinegger, *Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes,* Schaffhausen 1934, S. 16–38.
Heinrich Schärer, *Friedrich Peyer im Hof, 1817–1900,* in: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Band 27, Zürich 1973, (S. 32–34: *Die Rheinfallbahn*).

23./27. Juni 1853 *NOB* (heute: SBB)

Zuerst genehmigt die Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahn und vier Tage später diejenige der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft den Fusionsvertrag, aus dem die neue Schweizerische Nordostbahngesellschaft (NOB) hervorgeht.

Kessler, *Nordostbahn,* S. 13–19.

12./13. Dezember 1856 *Rheinfallbahn* (NOB)

Die obersten Instanzen der Rheinfallbahn-Gesellschaft und der Schweizerischen Nordostbahn genehmigen den Fusionsvertrag vom 14. November 1856.

Kessler, *Nordostbahn,* S. 25–29, S. 66.
Mathys, *10000 Auskünfte,* S. 169.
TB 16. 12. 1856, Nr. 297, *Generalversammlung der Nordostbahn.*

16. April 1857 *NOB* (SBB)

Betriebseröffnung der Bahnlinie Winterthur-Schaffhausen. Streckenlänge: 30 km.

TB 3.–17. 6. 1857, Nr. 128–134 und 136–140, *Die Einweihung der Rheinfallbahn in Schaffhausen den 15. April 1857.*
Max Ruh, *Seit 125 Jahren Eisenbahnverbindung Schaffhausen–Winterthur,* in: SN 16. 4. 1982, Nr. 87.
Adrian Ramsauer, *Die Rheinfallbahn feiert Geburtstag. Vor 125 Jahren wurde die Linie Schaffhausen–Winterthur eröffnet,* in: TA 8. 5. 1982, Nr. 105.

15. Juni 1863 *BB* (DB)

Die Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn eröffnet den Betrieb auf der Strecke Waldshut-Schaffhausen-Singen-Konstanz. Von den 88 Streckenkilometern entfallen 29 km auf das Hoheitsgebiet des Kantons Schaffhausen.

SI 16.–18. 6. 1863, Nr. 139–141, *Die Eröffnungsfeierlichkeiten der Linie Waldshut-Konstanz am 13. Juni 1863.*
TB 16.–20. 6. 1863, Nr. 139–143, *Eisenbahnfeier.*
Albert Steinegger, *100 Jahre Bahnlinie Basel-Konstanz. Aus der Entstehungsgeschichte,* in: SN 12. 6. 1963, Nr. 134.
Klettgauer Zeitung und das Schaffhauserland, 13. 6. 1963: *100 Jahre Deutsche Bundesbahnen im Kanton Schaffhausen,* Sondernummer.

1865 *BB* (DB)

Aufnahme des Doppelspurbetriebes auf dem Abschnitt Beringen-Schaffhausen (nur bis Bahnkilometer 364.0).

Wägli, *Schienennetz,* S. 41.

1. Oktober 1867 *NOB* (SBB)

Vollendung der Hochbauten für den Güterverkehr im Bahnhof Schaffhausen.

Mathys, *10000 Auskünfte,* S. 90.

12. September 1869 *NOB und BB* (SBB/DB)

Inbetriebnahme des Bahnhofgebäudes Schaffhausen, welches die bisherigen provisorischen Bauten ersetzt.

Schweizer Wochenzeitung, Schaffhausen, 11. 9. 1869, Nr. 37, Rubrik «Schaffhausen».
SI 12. 9. 1869, Nr. 215, Anzeigen: a) des Grossherzoglichen Badischen Eisenbahnamtes, Dillinger; b) des Restaurateurs G. Maurer betr. Restauration im neuen Bahnhof-Gebäude.

1874 *BB* (DB)

Beringen erhält ein definitives Stationsgebäude, welches das provisorische Gebäude aus dem Jahre 1863 ersetzt.

Beilage zum Amtsblatt 1868, Nr. 33, S. 131, und Nr. 38, S. 150.
Beilage zum Amtsblatt 1872, Nr. 50, S. 197.
Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 245.

17. Juli 1875 *SNB* (SBB)

Die Schweizerische Nationalbahn (SNB) eröffnet den Betrieb auf der Bahnlinie Winterthur-Etzwilen-Singen. Die Linie ist 45 km lang. Am gleichen Tag eröffnet die SNB auch den Betrieb auf der Linie Konstanz-Kreuzlingen-Stein am Rhein-Etzwilen (Länge: 27 km).

SI 18. 7. 1875, Nr. 167. Schaffhausen, Nationalbahn.
Erwin Akeret, *100 Jahre Eisenbahnlinie Winterthur-Etzwilen-Singen,* o. O. 1975.

1876 *BB* (DB)

Das provisorische Bahnhofgebäude aus Holz in Thayngen wird ersetzt durch ein definitives Gebäude aus Stein. Das Provisorium wird im November abgerissen.

Beilage zum Amtsblatt 1868, Nr. 33, S. 131, und Nr. 38, S. 150.
Amtsblatt 1873, Nr. 19, S. 243.
Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 175, Thayngen BK 222.

1. Oktober 1880 *SNB* (SBB)

Übernahme der Nationalbahnlinien Etzwilen-Konstanz und Winterthur-Singen durch die Nordostbahngesellschaft.

Albert Kuntzemüller, *Ein vergessenes Kapitel aus der Geschichte der Schweizerischen Nationalbahn. Die Liquidation ihrer Auslandsstrecken,* Sonderdruck aus der Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, Heft 5, 1944.
René Thiessing, *Die Schweizerische Nationalbahn,* in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, 1847-1947, Frauenfeld 1947, Band I, S. 104-108.

15. August 1894 *BB* (DB)

Neue Linienführung der Badischen Eisenbahn zwischen der Nordseite des Schaffhauser Personenbahnhofes und dem Fulachtal (Nähe «Otterngut»). Verlegung der Geleise auf die Seite des Krebsbaches (Bahnkilometer 364.7–365.8).

ST 28. 7. 1894, Nr. 175.
Stadtarchiv Schaffhausen, D II 01.20, Akten Bahnhoferweiterung, 1892–1902, Mappe 5E, Akten-Nr. 103.

1. November 1894 *NOB* (SBB)

Zwischen Feuerthalen und Etzwilen wird der Bahnbetrieb aufgenommen.

TB 24. 10. 1894, Nr. 250: *Einsteigen nach Diessenhofen.*
TB 31. 10. 1894, Nr. 256: *Eröffnung der Linie Etzwilen–Feuerthalen.*
SI 31. 10. 1894, Nr. 256, und 1. 11. 1894, Nr. 257: *Die Eröffnung der Linie Etzwilen–Feuerthalen.*

2. April 1895 *NOB* (SBB)

Betriebsaufnahme auf dem Reststück der Seelinie zwischen Schaffhausen und Feuerthalen.

TB 2. 4. 1895, Nr. 78, und 3. 4. 1895, Nr. 79: *Die Eröffnung der Strecke Feuerthalen–Schaffhausen.*
SI 2. 4. 1895, Nr. 78: *Schaffhausen–Etzwilen.*

20. Oktober 1895 *NOB und BB* (SBB/DB)

Eröffnung der Güterbahnhofanlagen im Fulachtal zwischen Personenbahnhof und «Otterngut».

Reinhard Frauenfelder und Otto Stiefel, *Wegweiser zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt Schaffhausen,* Schaffhausen 1947, S. 57.

1. Oktober 1896 *NOB und BB* (SBB/DB)

Die erweiterten Anlagen des Personenbahnhofes Schaffhausen sind betriebsbereit (neue Einsteigehalle und Lokomotivremise).

Mathys, *10000 Auskünfte,* S. 90.
Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz,* Zürich 1976, S. 169.

29. Mai 1897 *NOB* (SBB)

Mit der Vollendung des Streckenabschnittes Eglisau–Neuhausen kann die direkte Bahnverbindung zwischen Zürich und Schaffhausen eröffnet werden.

G. E. Züblin, *Mitteilungen über den Bau der Linien Schaffhausen–Eglisau und Thalwil–Zug,* in: SBZ 9. 7. 1898, Bd. 32, S. 16–17.
Kessler, *Nordostbahn,* S. 48–49.

Damit erhält Neuhausen neben der Bahnstation der Badischen Bahn eine Station der NOB.

Beilage zum Amtsblatt 1890, Nr. 48, S. 334–336.
Beilage zum Amtsblatt 1891, Nr. 21, S. 181–182.
P. G., *50 Jahre Schaffhausen–Eglisau ... und 50 Jahre Bahnstation Neuhausen,* in: SN 31. 5. 1947, Nr. 124.

20. Februar 1898 *NOB* (SBB)

Eidgenössische Volksabstimmung über den Rückkauf und die Verstaatlichung der fünf grossen Hauptbahnen (Jura-Simplon-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizer Bahnen und Gotthardbahn). Im Kanton Schaffhausen wird das Gesetz mit 5021 Ja zu 2427 Nein angenommen.

TB 19. 2. 1898, Nr. 42: *Dem Schweizervolk die Schweizerbahnen!*
TB 21. 2. 1898, Nr. 43: *Abstimmungsergebnis über den Rückkauf der Eisenbahnen.*

4. Februar 1900 *SchSt* (VBSch)

Die Einwohnergemeinde Schaffhausen stimmt dem Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn Schaffhausen-Neuhausen zu.

SI 5. 2. 1900, Nr. 30.
TB 5. 2. 1900, Nr. 30.
Geschäftsbericht 1900, S. 197-199.

3. November 1900 *SchSt* (VBSch)

Mit den Ausgrabungsarbeiten der Geleiseanlagen beim «Englischen Hof» (heute: VBSch-Depot) werden die Bauarbeiten für die Schaffhauser Strassenbahn (SchSt) eingeleitet.

Geschäftsbericht 1900, S. 199.

30. Dezember 1900 *SchSt* (VBSch)

Die Schaffhauser Einwohnergemeinde beschliesst die Erweiterung des Strassenbahnnetzes vom Obertor bis zum Schützenhaus Breite.

TB 31. 12. 1900, Nr. 306.
Geschäftsbericht 1901, S. 2 und 198.

11. Mai 1901 *SchSt* (VBSch)

Eröffnung der ersten Tramlinie Schaffhausen-Bahnhof-Neuhausen-Endstation. Streckenlänge: 2,7 km.

Geschäftsbericht 1901, S. 197-226.
K(urt) B(ächtold), *Wie die städtischen Strassenbahnen entstanden sind,* in: SN 1. 9. 1964, Nr. 204.
Jürg Zimmermann und Richard Gerbig, *Die Schaffhauser Strassenbahnen,* Schaffhausen 1976, S. 26ff.

1. Juli 1901 *SchSt* (VBSch)

Die zweite Tramlinie vom Obertor zum Schützenhaus Breite wird in Betrieb genommen. Die Linie misst 0,856 km und überwindet eine maximale Steigung von 81 ‰.

SI 1. 7. 1901, Nr. 151, Fahrplan im Inseratenteil.
SI 2. 7. 1901, Nr. 152, *Die Eröffnung des Breite-Trams.*
SI 3. 7. 1901, Nr. 153, *Die Eröffnung des Breite-Trams.*
TB 2. 7. 1901, Nr. 152, *Einweihung des Breitetrams.*

15. Juli 1901 *SchSt* (VBSch)

Auf dem kurzen Abschnitt Schaffhausen-Bahnhof-Depot wird der Betrieb für den Personenverkehr aufgenommen.

Jürg Zimmermann und Richard Gerbig, *Die Schaffhauser Strassenbahnen,* Schaffhausen 1976, S. 28.

1. Januar 1902 *SBB*

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) treten in Erscheinung. Sie übernehmen die Betriebe der Nordostbahn, Centralbahn, Vereinigten Schweizer Bahnen, Aargauischen Südbahn, Bözbergbahn und der Bahn Wohlen-Bremgarten.

A. Welti, *25 Jahre Schweizerische Bundesbahnen, 1902–1927,* Zürich 1927.

5. April 1903 *StSS*

Städtische Abstimmung: a) über den Vertrag betreffend Übernahme des Betriebes der vom Staate zu bauenden elektrischen Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim durch die Betriebsleitung der Schaffhauser Strassenbahn und b) über Gewährung einer städtischen Subvention von Fr. 100 000.– an den Staat zum Zwecke des Baues dieser Bahn. Beide Vorlagen wurden vom Stimmbürger genehmigt.

Geschäftsbericht 1903, S. 1.

14. Februar 1904 *StSS*

Kantonale Abstimmung über das Grossratsdekret vom 5. Oktober 1903 betreffend den Bau und Betrieb der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim. Abstimmungsresultat: 4267 Ja, 2861 Nein. Von den vier «zukünftigen Bahngemeinden» lehnte einzig Beringen mit 149 Nein gegen 117 Ja die Vorlage ab.

SI 12. 2. 1904, Nr. 36, *Aufruf an die Stimmbürger des Kantons Schaffhausen.*
SI 15. 2. 1904, Nr. 38, *Resultat der kantonalen Volksabstimmung betreffend Schleitheimer Bahn.*

24. Mai 1905 *BB* (DB)

Einführung der Bahnsteigsperren auf der Strecke Basel-Konstanz. Damit fällt die allgemeine Fahrkartenkontrolle in den Zügen weg und wird an die Ein- und Ausgänge der Stationen verlegt. Im Bahnhof Schaffhausen wird der Perron 3 in die Sperre mit einbezogen.

Beilage zum Amtsblatt 1905, S. 37, 105, 162.
SI 26. 5. 1905, Nr. 123, Rubrik: Aus Stadt und Land.
Staatsarchiv Schaffhausen, Bad. Bahn, Akten: Bahnsteigsperre, Januar–Mai 1905.

7. August 1905 *StSS*

Einweihungsfeier der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim (StSS). Die Strecke Schaffhausen-Bahnhof-Neuhausen-Scheidegg-Oberwiesen/Stühlingen ist 19,6 km lang.

Geschäftsbericht 1905 der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim.
SI 5. 8. 1905, Nr. 182, *Zur Betriebseröffnung der Schleitheimer Bahn.*
SI 8. und 9. 8. 1905, Nr. 184 und 185, *Die Eröffnung der StSS.*
SI 11. 8. 1905, Nr. 187, Sommerfahrplan (Inserat).
Kurt Bächtold, *Schafft wieder Mut dem alternden Randen. Das grosse Freudenfest am 7. August 1905,* in: WE 8. 8. 1975, Nr. 32.

1908 *BB* (DB)

Inbetriebnahme der Doppelspur Schaffhausen-Thayngen-Singen.
Wägli, Schienennetz, S. 43.

Oktober 1910 *SchSt* (VBSch)

Mit den Bauarbeiten für die Tramlinie Depot-Ebnat/Waldfriedhof wird begonnen.
Geschäftsbericht 1910, S. 175.

19. März 1911 *SchSt* (VBSch)

Die Stimmbürger der Stadt Schaffhausen bewilligen einen Kredit von Fr. 190 000.- für die «Anlage eines 2. Geleises Depot-Bahnhof-Kreuz und Scheidegg-Freya».
TB 18. 3. 1911, Nr. 66, *Zur städtischen Abstimmung.*
Geschäftsbericht 1911, S. 1 und 161.

3. April 1911 *SchSt* (VBSch)

Die Tramlinie Schaffhausen-Bahnhof-Ebnat/Waldfriedhof wird eröffnet. Damit können die Industrien im Ebnat auch mit Stückgütern und Wagenladungen (Rollschemel) bedient werden.
SI 3. 4. 1911, Nr. 79, Inserat.
Geschäftsbericht 1911, S. 160.

14. April 1912 *SchSt* (VBSch)

Die Stimmbürger der Stadt Schaffhausen genehmigen den stadträtlichen «Bericht über den Anschluss des Industriegeleises an den Güterbahnhof und die Erstellung einer Strassenbahnlinie vom Bahnhof zum Birch vom 24. Februar 1912».
SI 27. 2. 1912, Nr. 49, *Einsteigen Birch!*
TB 27. 2. 1912, Nr. 49, *Tram ins Birch.*
Geschäftsbericht 1912, S. 159.

15. November 1912 *SchSt* (VBSch)

Baubeginn im Birch mit der «Mühlentalbahn» (= Tramlinie Bahnhof-Birch).
Geschäftsbericht 1912, S. 159.

10. Juni 1913 *+GF+*

Betriebsaufnahme der Werkbahn der Firma Georg Fischer AG (+GF+) auf der Strecke Güterbahnhof-Mühlental.
+GF+ Mitteilungen, August 1963, Nr. 125, S. 66-68: *50 Jahre +GF+ Werkbahn.*

18. Juni 1913 *SchSt* (VBSch)

Bahnhof-Mühlental-Logierhaus-Birch, Aufnahme des Personenverkehrs.

SI 19. 6. 1913, Nr. 141, *Zur Betriebseröffnung der neuen Linie Bahnhof-Birch.*
TB 19. 6. 1913, Nr. 141, *Der Birchtram.*
Geschäftsbericht 1913, S. 155f.

26. Oktober 1913 *SchSt* (VBSch)

Das Projekt zur Erweiterung der Depots- und Werkstätteanlagen für die städtischen Strassenbahnen wird von den Stimmbürgern bewilligt.

Bericht betreffend die Erweiterung der bestehenden Depot- und Werkstättenanlage für die städtischen Strassenbahnen vom 16. 8. 1913, Stadtarchiv Schaffhausen, Vorlagensammlung: 22/6.
Geschäftsbericht 1913, S. 2.

24. Oktober 1915 *SchSt* (VBSch)

Die Breitelinie wird vom Obertor bis zum Bahnhof verlängert und mit der Mühlentallinie verbunden, so dass die Wagen vom Schützenhaus Breite direkt nach dem Mühlental und umgekehrt verkehren.

Geschäftsbericht, 1915, S. 113.

1. April 1920 *DRB* (DB)

Die Deutsche Reichsbahn (DRB) übernimmt die Grossherzogliche Badische Staatseisenbahn (BB).

VBS 1920, S. 40.

30. Dezember 1922 *SchSt* (VBSch)

Inbetriebnahme der Geradeführung der Mühlentallinie beim «Kessel» auf einer Länge von 165 m.

TB 6. und 12. 7. 1912, Nr. 157 und 162.
Geschäftsbericht 1923, S. 124.

25. März 1923 *SchSt* (VBSch)

Die Stimmberechtigten der Stadt Schaffhausen lehnen die vom Stadtrat vorgeschlagenen Sanierungsmassnahmen für die städtischen Strassenbahnen mit 2478 Nein zu 1138 Ja ab. Der Sanierungsvorschlag hatte unter anderem vorgesehen, die Breitelinie wegen Unrentabilität einzustellen.

AZ 22. 3. 1923, Nr. 69, *Zur Abstimmung vom Sonntag.*
SI 23. 3. 1923, Nr. 70, *Die Breitelinie.*
TB 24. 3. 1923, Nr. 71, Zur Einstellung des Breitetrams.
Geschäftsbericht 1923, S. 125.

31. Juli 1928 *SchSt* (VBSch)

Obertor-Schützenhaus Breite. Versuchsweise Umstellung des Trambetriebes auf Autobusbetrieb.

SI 28. 7. 1928, Nr. 175, Amtliche Anzeige.
SI 31. 7. 1928, Nr. 177, *Aus der Hauptstadt. Autobusverkehr nach dem Hohlenbaum.*

15. Dezember 1928 *SBB*

Als letzte Linie im ersten Elektrifizierungsprogramm der Schweizerischen Bundesbahnen (1916–1928) wird der elektrische Zugbetrieb auf der Linie Zürich-Oerlikon–Bülach–Schaffhausen eröffnet.

SI 14. 12. 1928, Sondernummer, *Schaffhausen–Zürich elektrisch.*

28. Juni 1931 *DRB* (DB)

Einführung der Doppelspurlinie Neuhausen Bad. Bahnhof–Schaffhausen.

SBB-Nbl. 11/1931, S. 181–183, *Die neue südliche Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen.*

1. September 1931 *SBB*

Aufnahme des Doppelspurbetriebes Neuhausen–Schaffhausen.

SBB-Nbl. 11/1931, S. 181–183, *Die neue südliche Einfahrt in den Bahnhof Schaffhausen.*

11. April 1943 *SBB*

Im Rahmen des vierten Elektrifizierungsprogramms (1941–1943) eröffnet die SBB den elektrischen Zugbetrieb zwischen Winterthur und Schaffhausen.

SN 10. 4. 1943, Nr. 85, *Zur Vorgeschichte der Elektrifikation Winterthur–Schaffhausen.*
SBB-Nbl. 4/1943, S. 57–60, *Winterthur–Schaffhausen elektrisch.*

1. April 1944 *SBB*

Bei der Bombardierung von Schaffhausen werden im Personenbahnhof 18 Personen getötet und 8 Personen verletzt. Der Südflügel des Personenbahnhofes, in dem die Bahnhofleitung, die Billettschalter und das Stellwerk untergebracht sind, wird stark beschädigt.

AZ 6. 4. 1944, Nr. 82, *Der Bombeneinschlag am Bahnhof.*
SBB-Nbl. 4/1944, S. 54–56, *Bomben auf Schaffhausen.*

25. Dezember 1944 *DRB* (DB)

Das Stellwerk II (Seite Singen) wird bei der Bombardierung von Thayngen durch einen Volltreffer zerstört. Dabei erleidet ein Bahnbeamter tödliche Verletzungen.

AZ 26. 12. 1944, Nr. 303, *Thayngen von amerikanischen Flugzeugen bombardiert.*
Hans-Wolfgang Scharf, *Die Schwarzwaldbahn und das Bahnbetriebswerk Villingen,* Freiburg i. Br. (1980). (S. 186: *Fliegerangriff auf Thayngen).*

28. Juli 1945 *DRB* (DB)

Verwaltung und Leitung der Reichsbahnstrecke im Kanton Schaffhausen wird dem Betriebschef Albert Meyer, SBB-Kreisdirektion III, Zürich, übertragen.

VBS 1945, S. 67.

8. Oktober 1945 *DRB* (DB)

Eröffnung des provisorischen Haltepunktes Trasadingen. Anfänglich halten nur zwei Arbeiterzüge beim Strassenübergang 492a (Km 346.19).

VBS 1945, S. 67.

16. Dezember 1945 *SBB*

Innerhalb des fünften Elektrifizierungsprogramms (1944–1946) wird der elektrische Zugbetrieb zwischen Schaffhausen und Etzwilen aufgenommen.

AZ 18. 12. 1945, Nr. 297, *Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie Schaffhausen-Etzwilen.*
SN 17. 12. 1945, Nr. 296, *Eröffnung des elektrischen Betriebes Schaffhausen-Etzwilen.*
SBB-Nbl. 1/1946, S. 9–10, *Schaffhausen-Etzwilen elektrisch.*

1. April 1946 *SBB*

Der durch die Bombardierung zerstörte Südflügel des Aufnahmegebäudes Schaffhausen ist durch einen Neubau ersetzt und auf diesen Tag in Betrieb genommen worden. Die aus den Jahren 1857 und 1897 stammenden Perronhallenkonstruktionen und -abdeckungen wurden abgebrochen und durch tieferliegende Flachdächer ersetzt.

SN 11. 12. 1946, Nr. 290, *Wiederaufbau der durch Bombenabwurf zerstörten Teile des Bahnhofes Schaffhausen.*
SBB-Nbl. 4/1947, S. 53–54, *Wiederaufbau des durch Bombenabwurf zerstörten Bahnhofes Schaffhausen.*
A. Fehr und Walter Henne, *Wiederaufbau des Bahnhofgebäudes in Schaffhausen,* in: SBZ 12. 7. 1947, S. 388–391.

7. Oktober 1946 *SBB*

Im Rahmen des fünften Elektrifizierungsprogramms wird der elektrische Zugbetrieb auf der Linie Winterthur–Etzwilen–Stein am Rhein aufgenommen.

SN 7. 10. 1946, Nr. 234, *Winterthur-Stein am Rhein elektrisch.*
SBB-Nbl. 11/1946, S. 170–172, *Oberwinterthur-Stein am Rhein elektrisch.*
VBS 1946, S. 62 und 63.

9.–13. März 1947 *SBB*

Aus Anlass «100 Jahre Schweizer Bahnen» verkehrt zwischen Schaffhausen und Marthalen die «Spanisch-Brötli-Bahn». Bei diesem Zug handelt es sich um eine originalgetreue Nachbildung des ersten schweizerischen Eisenbahnzuges, der seinerzeit zwischen Baden und Zürich verkehrte.

SN 10. 7. 1947, Nr. 158, *Eine Fahrt wie vor hundert Jahren.*
SZ 11. 7. 1947, Nr. 158, *Schaffhausen-Marthalen.*
SN 14. 7. 1947, Nr. 161, *Der Spanischbrötli-Zug hat sich verabschiedet.*

1. Mai 1948 *DRB/SWDE* (DB)

Betriebsübernahme der Strecke Trasadingen-Schaffhausen-Thayngen durch die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE). Die SWDE ist der Kontrolle der französischen Militärregierung in Westdeutschland unterstellt. Damit erlischt die seit rund drei Jahren bestehende treuhänderische Verwaltung durch Albert Meyer, SBB-Betriebschef.

AZ 24. 4. 1948, Nr. 95, *Die deutschen Eisenbahnen auf Schweizergebiet.*
SN 24. 4. 1948, Nr. 95, *Das neue Regime bei der Reichsbahn.*
SN 28. 4. 1948, Nr. 98, *Was bringt das neue Regime bei der Reichsbahn?*
VBS 1948, S. 67.

9. Mai 1948 *DRB/SWDE* (DB)

Trasadingen erhält eine definitive Bahnhaltestelle (Km 346.21), östlich des Strassenüberganges 492 a.

SB 8. 5. 1948, Nr. 105, *Trasadingen.*
SN 8. und 10. 5. 1948, Nr. 106 und 107, *Zur Bahnhofeinweihung in Trasadingen,* und: *Die Einweihung der Haltestelle Trasadingen.*

Zur Vorgeschichte:
AZ 12. 12. 1944, Nr. 292, *Die Störungen im Zugsverkehr der Deutschen Reichsbahn* auf dem Abschnitt Wilchingen-Schaffhausen-Thayngen.

14. Mai 1950 *SBB*

Der erste Leichtstahlwagen-Pendelzug verkehrt nach und ab Schaffhausen (Städteschnellzüge Luzern-Zürich-Schaffhausen-Zürich-Luzern, 261/268).

SN 15. 5. 1950, Nr. 112, *Der neue Blitzzug.*
SBB-Nbl. 6/1950, S. 96 (Im Verlaufe des Monats. S. 94-99).

27. August 1950 *(DB)*

Der erste Schienenbus, ein besonders leicht gebauter Dieseltriebwagen, trifft in Schaffhausen ein.

SN 26. 8. 1950, Nr. 199, *Ein Schienen-Aussichts-Omnibus der Deutschen Bundesbahn.*

13. Dezember 1951 *(DB)*

In der Bundesrepublik Deutschland tritt das Bundesbahngesetz in Kraft, welches aus dem Grundgesetz vom 23. Mai 1949 hervorging und die Schaffung der «Bundeseisenbahnen» vorsah.

Wolfgang Messerschmidt, *Eisenbahnen in Deutschland,* Stuttgart 1979, S. 13.
Bundesbahndirektion Karlsruhe/Bundesbahn-Betriebsamt Heidelberg, *100 Jahre Kraichgaubahn,* Heidelberg 1979, S. 97.

1. Juni 1952 *DRB/SWDE* (DB)

Nach Bildung von Vorstand und Verwaltungsrat der DB gehen die Geschäfte von den noch bestehenden Organen der SWDE auf diejenigen der DB über; die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen wird aufgelöst.

Hansjürgen Wenzel, *Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (SWDE)*, Wuppertal 1976, S. 13.

22. Januar bis Ende März 1953 *SBB*

Versuchsweiser Einsatz von DB-Schienenbussen auf der Strecke Etzwilen–Singen.

SN 22. 1. 1953, Nr. 17, *Schienenomnibus Etzwilen–Singen.*
SN 24. 1. 1953, Nr. 19, *Der Schienen-Omnibus.*
SBB-Nbl. 2/1953, S. 30 (Im Verlaufe des Monats, S. 29–31).

28. Februar 1954 *SchSt* (VBSch)

Städtische Abstimmung betreffend den Voranschlag 1954, der die Anschaffung von 3 neuen Trammotorwagen zu je 330 000.– Franken vorsieht. Die Vorlage wird knapp abgelehnt: 2660 Nein zu 2622 Ja. Vorangegangen ist ein massiver Abstimmungskampf.

Voranschlag der Einwohnergemeinde für das Jahr 1954. Vorlage des Stadtrates vom 4. 11. 1953, S. 30–31 und 74. (Stadtarchiv Schaffhausen, Sammlung Voranschläge 1953–1956).

1. Mai 1954 *SchSt* (VBSch)

Einführung der Taxgemeinschaft Strassenbahn/Autobusbetrieb Schaffhausen.

Geschäftsbericht 1954, S. 252.
Vorlage an den Grossen Stadtrat Schaffhausen vom 27. 10. 1953, *Revision der Taxordnung der Strassenbahn Schaffhausen und Einführung der Taxgemeinschaft Strassenbahn-Autobus.*

6. Oktober 1956 *SBB*

Einweihung der Gotthardlokomotive Ae 6/6 11413 «Schaffhausen» (Kantonswappen). Die Lokomotive befördert, anschliessend an die Einweihung in Neuhausen, einen Extrazug mit Behördenmitgliedern und rund 1000 Schülern nach Giornico.

E(rwin) W(aldvogel), *Die Einweihung der Gotthardlokomotive Schaffhausen,* in: SN 8. 10. 1956, Nr. 236.
SBB-Nbl. 11/1956, S. 182, *Schaffhausen.*
Staatsarchiv Schaffhausen, *Foto- und Erinnerungsband an die Einweihung der Gotthardlokomotive Schaffhausen.*

1. Dezember 1956 *DB*

Nachdem bereits vor einigen Jahren die Bahnsteigsperren im Bahnhof Schaffhausen aufgehoben wurden, hat die DB versuchsweise ab diesem Tag auch auf die Sperren der übrigen Schaffhauser DB-Stationen verzichtet.

HB 24. 11. 1956, Nr. 47, *Ab 1. Dezember 1956 Aufhebung der Bahnsteigsperren.*
VBS 1956, S. 49.

11. Februar 1957 *+GF+*

Neue Rollschemelanlage Mühlental in Betrieb genommen.

H(einz) D(utli), *Die neue Rollschemelanlage der +GF+-Werke,* in: SN 24. 9. 1955, Nr. 224.
+GF+ Mitteilungen, Februar 1957, Nr. 86, S. 58–62.
C. Zehnder, *Die neue Rollschemelanlage der Georg Fischer AG Schaffhausen,* in: SM 1959, S. 23 und 24.

3. März 1957 *SchSt* (VBSch)

Die sogenannte Tramvorlage (Kredit für die Beschaffung von 3 neuen vierachsigen Trammotorwagen) wird vom Stimmbürger mit 4855 Nein zu 1589 Ja deutlich verworfen.

E(rwin) W(aldvogel), *Klarer Volksentscheid gegen die Weiterführung des Trambetriebes,* in: SN 4. 3. 1957, Nr. 52.
K(urt) W(aldvogel), *Schaffhauser Urnengänge ohne Überraschungen – aber mit einer haushohen Absage an den schienengebundenen Verkehr!* In: SB 4. 3. 1957, Nr. 52.
AZ 4. 3. 1957, Nr. 52, *Die Verkehrsvorlage eindeutig verworfen.*

13. April 1957 *SchSt* (VBSch)

Die Tramlinie Bahnhof-Birch wird auf Autobusbetrieb umgestellt. Die Geleiseanlagen zwischen der Säge im Mühlental und dem Birch gehen in das Eigentum der Firma Georg Fischer AG über und dienen dem Unternehmen weiterhin für den Rollschemelbetrieb.

SN 11. 2. 1957, Nr. 34, *Vor der Aufhebung der Strassenbahnlinie Bahnhof-Birch. Ein Vertrag zwischen der Stadt und der Georg Fischer Aktiengesellschaft.*
Geschäftsbericht 1957, S. 286f.

Juli 1958 *DB*

Die Deutsche Bundesbahn setzt auf der Hochrheinstrecke Basel-Singen die ersten Diesellokomotiven ein.

AZ 23. 7. 1958, Nr. 170, *Eine V 200 auf der Durchfahrt.*

6.–31. Oktober 1958 *SBB*

Versuchsweiser Ersatz der Bahnlinie Etzwilen-Singen durch Autobusse der Zugerland Verkehrsbetriebe, welche ab Stein am Rhein verkehren.

H(einz) D(utli), *Die Eisenbahn geht auf die Strasse,* in: SN 4. 10. 1958, Nr. 232.
SN 21. 10. 1958, Nr. 246, *Der versuchsweise Bahnersatz Etzwilen-Singen.*

24. November – 20. Dezember 1958 *SBB*

Weiterer Versuch auf der Bahnlinie Etzwilen-Singen mit einem Schienenbus der DB.

SN 25. 11. 1958, Nr. 276, *Schienenautobusse auf der Strecke Etzwilen-Singen.*
HB 29. 11. 1958, Nr. 48, *Der Versuchsbetrieb Etzwilen-Singen.*

Vor allem wegen der zu kleinen Ladekapazität der Schienenbusse für Güter befriedigt der Versuch nicht.

SN 19. 12. 1958, Nr. 297, *Der Schienenbusverkehr Etzwilen-Singen.*

20. Februar 1960 *SBB*

Kleine Einweihungsfeier für die Gotthardlokomotive Ae 6/6 11439, die das Schaffhauser Stadtwappen trägt.

AZ 19. 2. 1960, Nr. 42, Inserat.
SM 1961, S. 55 (Kleine Schaffhauser Chronik, S. 52–58).

28. Mai 1961 *StSS* (ASS)

Kantonale Abstimmung über die Aufhebung der Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim/Oberwiesen und Ersatz durch einen Autobusbetrieb. Mit 7861 Ja-Stimmen gegen 5946 Nein-Stimmen wird eindeutig für die Aufhebung entschieden.

AZ 29. 5. 1961, Nr: 122, Verschiedene Artikel zum Abstimmungsresultat.
VBS 1961, S. 40.
Der öffentliche Verkehr, Bern, 9/1961, S. 6 und 7, *Die Umstellung der Schaffhausen-Schleitheim-Bahn auf Autobusbetrieb.*
E(rwin) W(aldvogel), *Ein Stimmenmehr für die «Staatslösung» nach Schleitheim ... das vor allem der Aufhebung der Schleitheimer Bahn galt,* in: SN 29. 5. 1961, Nr. 122.
Stadtarchiv Schaffhausen C II 01.22/6 Abstimmungen 1961 und D II 01.08 Bahnen 1957–1961.

Juli 1963 *SBB/DB*

Die ersten elektrischen Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn treffen in Schaffhausen nicht von Singen oder Waldshut her ein, sondern aus Zürich. Die SBB mussten wegen Lokomotivmangels von der DB eine Anzahl elektrischer Lokomotiven der Baureihe E 40 mieten. Diese Maschinen beförderten auch Züge zwischen Zürich und Schaffhausen.

SN 15. 8. 1963, Nr. 189, *Deutsche Bundesbahn hilft mit elektrischen Lokomotiven.*
Eisenbahn-Amateur, Zürich, 8/1963, S. 247 *SBB/DB.*
Wolfram zur Buchen, *Die E 40 in der Schweiz,* in: EK 3/1979, S. 5–11.

Juli 1963 *SBB/DB*

Baubeginn für die Güter- und Rangierbahnhofvergrösserung in Schaffhausen.

SN 25. 7. 1963, Nr. 171, *Bahnhof Schaffhausen. Baubericht Nr. 1.*
SBB-Nbl. 8/1963, S. 5–7, *Die Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Schaffhausen.*

13. September 1964 *SchSt* (VBSch)

Städtische Abstimmung über die Umstellung des Strassenbahnbetriebes auf Trolleybusbetrieb. Abstimmungsresultat: 5454 Ja, 640 Nein.

Abstimmungsvorlage an die Einwohnergemeinde vom 26. 6. 1964, *Aufhebung der Strassenbahn und Umstellung auf Trolleybusbetrieb.*
Geschäftsbericht 1964, S. 8.

1. Oktober 1964 *StSS* (ASS)

Die Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim wird eingestellt und durch den Autobusbetrieb Schaffhausen–Schleitheim (ASS) abgelöst.

E(rwin) W(aldvogel), *Abschied von der Schleitheimer Bahn,* in: SN 1. 10. 1964, Nr. 230.
G. E., *Abschied von der StSS,* in: Der öffentliche Verkehr, 11/1964, S. 12.

27. November 1964 *DB*

Baubeginn für die Verlegung der Streckengeleise Schaffhausen–Thayngen im Herblingertal.

Geschäftsbericht 1965, S. 171–172.

1. August 1966 *SchSt* (VBSch)

Der von der Schaffhauser Strassenbahn betriebene Stückgutverkehr zwischen dem Güterbahnhof und den Industrien im Ebnat wird auf Autocamionnage umgestellt.

Geschäftsbericht 1966, S. 259.

23. September 1966 *SchSt* (VBSch)

Die letzte Tramlinie Ebnat/Waldfriedhof–Schaffhausen-Bahnhof–Neuhausen wird eingestellt. An deren Stelle tritt der Trolleybusbetrieb.

Hugo Leu, *Es ist soweit – ab de Schine!* In: AZ 23. 9. 1966, Nr. 222.
SN 3. 8. 1966, Nr. 178, *Von der Strassenbahn zum Trolleybus.*
SN 26. 9. 1966, Nr. 224, *Das Rattern des Trams ist verstummt – der Trolleybus fährt auf leisen Sohlen.*

24. September 1966 *SchSt* (VBSch)

Namensänderung der Schaffhauser Strassenbahn: Ab diesem Tag trägt das städtische Unternehmen die Bezeichnung «Verkehrsbetriebe der Stadt Schaffhausen» (VBSch) und vereinigt den Auto-, Trolleybus- und bis 1970 den Rollschemelbetrieb.

Wägli, Schienennetz, S. 98.

11. Februar 1968 *SBB*

Im Personenbahnhof Schaffhausen wird die neue elektrische Sicherungsanlage Bauart Siemens in Betrieb genommen. Sie umfasst den Stelltisch im Aufnahmegebäude mit den dazugehörenden Relaisapparaturen. Damit werden die mechanischen Sicherungsanlagen, bestehend aus Stellwerk I (Obertor) aus dem Jahre 1933, Stellwerk II (Adler), Stellwerk III (Schönenbergbrücke), beide aus dem Jahre 1893, und das elektrische Freigabewerk (Personenbahnhof) aus dem Jahr 1946 ersetzt.

SN 10. 2. 1968, Nr. 35, *Bahnhof Schaffhausen: Heute nacht Umstellung auf das neue Zentralstellwerk.*

11. und 14. Februar 1968 *DB*

Die neu verlegte Doppelspurlinie nach Thayngen (Schaffhausen–Herblingen, Km 365.6–369.0), der neue Herblingertunnel und die Haltestelle Herblingen am Nordportal des neuen Tunnels werden in Betrieb genommen.

V. B., *Die DB stellt die Weichen,* in: SN 14. 2. 1968, Nr. 38.
Geschäftsbericht 1968, S. 145f. *Industriequartier Herblingertal.*

23. Februar 1968 *DB*

Abbruch des alten Stationsgebäudes Herblingen, Baujahr 1863.

SN 27. 2. 1968, Nr. 49, *Dem Boden gleich gemacht.*

31. Mai 1969 *SBB*

Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie Etzwilen–Ramsen–Singen.

SN 5. 6. 1969, Nr. 128, *Abschied vom «Bögeliise» – «Scheiden und Meiden tut weh ...».*
SBB-Nbl. 1/1969, S. 14, (Betrieb, Verkehr).

1. Juni 1969 *DB*

Ein auf zwei Jahre befristeter Autobusverkehr wird von der Deutschen Bundesbahn im Auftrage der SBB auf der Linie Stein am Rhein (Bahnhof)–Ramsen–Singen eröffnet.

SBB-Nbl. 4/1969, S. 12 (Betrieb, Verkehr).

28. September 1969 *SBB*

Inbetriebnahme des Stellwerkes im neuen Rangierbahnhof Schaffhausen.

SN 24. 9. 1969, Nr. 222, *Inbetriebnahme des Stellwerkes im Rangierbahnhof.*
AZ 30. 9. 1969, Nr. 226, *Weitere Ausbau-Etappe im Güterbahnhof fertig.*

6. März 1970 *VBSch*

Schaffhausen–Güterbahnhof–Ebnat: Einstellung des Rollschemelbetriebes. Ersatz durch direkte Normalspurverbindung Herblingertal–Ebnat. Dieser neue Güterbetrieb wird durch +GF+ auf eigene Rechnung geführt.

Arthur Müller, *Die Rollschemelanlage Güterbahnhof-Ebnat wird liquidiert,* in: AZ 28. 2. 1970, Nr. 48.
Geschäftsbericht 1970, S. 163.
Eisenbahn-Amateur, Zürich, 7/1970, S. 276, und 8/1970, S. 314.

Februar 1973 *SBB/DB*

Das neue Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofes, Emmersbergstrasse 1, wird bezogen. Das alte Gebäude an der Eisenbahnstrasse wird anschliessend abgebrochen.

AZ 1. 2. 1973, Nr. 26, *Das Alte stürzt – es ändert sich die Zeit.*

22. Juni 1975 *DB*

Offizieller Abschied von der Dampftraktion: Die Dampflokomotive 44 2076 befördert einen Extrazug von Rottweil nach Schaffhausen und zurück. Damit ist die Epoche der Dampflokomotive in unserer Region beendet.

SN 19. 6. 1975, Nr. 139, *Alter Reisezug mit Dampflokomotive.*

4. September 1975 *SBB/DB*

Offizielle Eröffnung des neuen Rangier- und Güterbahnhofes Schaffhausen.

SN 8. 9. 1975, Nr. 207, *Bahnhoferweiterung ist abgeschlossen.*
Geschäftsbericht der SBB 1975, S. 21.
SBB-Nbl. 10/1973, S. 184–187, *Rund um die Bahnhoferweiterung Schaffhausen.*

14./15. April 1978 *SBB*

Einweihung der Gotthardlokomotive Re 6/6 11666 «Stein am Rhein» in Stein am Rhein.

SN 12. 4. 1978, Nr. 84. *Neue «Gotthardloki» heisst Stein am Rhein.*
SN 15. 4. 1978, Nr. 87, *Die «Stein am Rhein» – das stärkste Zugpferdchen der SBB.*

17./18. August 1979 *SBB*

In Neuhausen wird die Gotthardlokomotive Re 6/6 11677 «Neuhausen am Rheinfall» eingeweiht.

SN 20. 8. 1979, Nr. 191, *Stolze Neuhauser wurden Besitzer einer eigenen Lokomotive.*

30. April – 19. Mai 1980 *DB*

Streckenunterbruch auf der Linie Schaffhausen–Erzingen: Ein Teil des Tunnelgewölbes im Charlottenfelstunnel ist eingestürzt und verursacht einen dreiwöchigen Bahnbetriebsunterbruch.

SN 2. 5. 1980, Nr. 101, *Tunneleinbruch am Charlottenfels legt den Zugsverkehr lahm.*
Robert Wildberger, *Einsturz eines deutschen Tunnels in der Schweiz,* in: SBB-Nbl. 10/1980, S. 160.

18. August 1980 *+GF+*

Die Werkbahn (Rollschemelanlage Mühlental–Werk IV, Leichtmetallgiesserei) wird bedeutend verkürzt. Sie verkehrt nur noch bis zum Werk I, Stahlgiesserei. Der elektrische Betrieb wird durch die Dieseltraktion ersetzt.

Theodor Bächtold, *Umstellung bei der Werkbahn im Mühlental,* in: +GF+ Intern 14/1980 (Personalzeitschrift der Georg Fischer AG, Schaffhausen).
Hans Waldburger, *Blüte und Niedergang der Werkbahn Georg Fischer Schaffhausen,* in: SER 3/1980, S. 100–104.

Mai 1982 *DB*

Der Heimatbahnhof Thayngen für Personenwagen wird aufgehoben.

Nach mündlicher Auskunft von Herrn Gustav Bergmaier, Thayngen.
EK 3/1983, S. 49.
Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet zwischen der Bundesrepublik und der Schweiz vom 25. 8. 1953, Art. 4.4.

28. Mai 1983 *DB*

Die Schienenbuskompositionen (Triebwagen + Mittelwagen + Steuerwagen) werden vom Bahnbetriebswerk Radolfzell abgezogen und in andere Bahnbetriebswerke versetzt. Somit kommen keine Schienenbusse mehr nach Schaffhausen.

Hans Bölsterli, *Zum Abschied von den DB-Schienenbussen,* in: SM 1984, S. 41.
EK 8/1983, S. 55 (Statistik).

Daten zu Kunstbauten

a) Eisenbahntunnels

Schloss-Laufen-Tunnel *NOB* (SBB)

Zwischen der Station Dachsen und dem Bahnhof Neuhausen. Erbaut in den Jahren 1855–1857.
Länge: 66 m. Einspurig.

Rolf A. Meyer, *Er baute die Rheinfallbahn. Hinterlassene Aufzeichnungen 1855/56* [von Oberingenieur Carl Ruland aus München, der die Oberaufsicht beim Bau der Rheinfallbahn (Winterthur–Schaffhausen) innehatte], Zürich 1983.
(S. 88–89: *Der Tunnel).*

Rötitunnel *SBB*

Zwischen Dachsen und Neuhausen. In den Jahren 1963 und 1964 in Tagbauweise erstellt.
Länge: 153 m. Einspurig.

SN 13. 5. 1964, Nr. 110, *Tunnelbaustelle in der «Röti».*
AZ 15. 7. 1964, Nr. 162, *Die «Röti»-Baustelle.*

Fischerhölzlitunnel *NOB* (SBB)

Zwischen Altenburg und Neuhausen. Erbaut in den Jahren 1896–1897.
Länge: 112 m. Einspurig.

Wägli, Schienennetz, S. 121.

SIG-Tunnel *NOB* (SBB)

Zwischen Altenburg und Neuhausen. Erbaut in den Jahren 1896–1897.
Länge: 144 m. Einspurig.

Wägli, Schienennetz, S. 121.

Charlottenfelstunnel *BB* (DB)

Zwischen Neuhausen Badischer Bahnhof und Schaffhausen. Erstellt in den Jahren 1860–1863.
Länge: 285 m. Doppelspurig.
Der Tunnel wurde in den Jahren 1978–1980 wegen des deformierten Tunnelgewölbes saniert. Gleichzeitig hat die DB im Hinblick auf eine spätere Elektrifizierung der Linie Basel–Konstanz die Tunnelsohle tiefer legen lassen.

Schaffhauser Blätter, 27. 10. 1860, Nr. 43 (Baubeginn).
K(urt) B(ächtold) (Text zu einem Bild aus der Bauzeit) in: SN 2. 7. 1963, Nr. 151.
Robert Wildberger, *Einsturz eines deutschen Tunnels in der Schweiz,* in: SBB-Nbl. 10/1980, S. 160.
Schweizer Baublatt, 12. Mai 1981, Nr. 37, S. 2–6, *Sanierung des Charlottenfels-Bahntunnels bei Schaffhausen.*
Gemäss mündlicher Auskunft von Herrn Heer, DB-Bahnmeisterei Neuhausen, dauerten die Renovationsarbeiten vom 2. 8. 1978 – 31. 10. 1980.

Herblingertunnel *DB*

Zwischen dem Bahnhof Schaffhausen und dem Haltepunkt Herblingen. In Tagbauweise in den Jahren 1966–1967 erstellt.
Länge: 530 m. Doppelspurig.

A. Steiner, *DB-Tunnel Herblingen,* in: Industriegebiet Herblingertal, Separatdruck aus: Strasse und Verkehr 3/1967, S. 20–23.
Hugo Leu, *Der DB-Tunnel im Herblingertal ist fertig,* in: AZ 19. 6. 1967, Nr. 139.

Emmersbergtunnel *NOB* (SBB)

Zwischen dem Bahnhof Schaffhausen und der Station Feuerthalen. In Bergbauweise in den Jahren 1893–1895 erstellt. Baubeginn: März 1893. Durchschlag: 13. Dezember 1894, 5 Uhr früh. Vollendung des gesamten Tunnelmauerwerkes: 21. Februar 1895.
Die unvorhergesehenen grossen Schwierigkeiten beim Tunnelbau verhinderte eine Betriebseröffnung der ganzen Bahnlinie Schaffhausen–Etzwilen in einem Male (siehe oben S. ?).
Länge: 760 m. Einspurig.

SBZ 1894, Band 24, S. 67–69, 75–77.
SBZ 1895, Band 25, S. 135–137.
Geschäftsbericht der NOB 1894, S. 86–87, *Der Emmersberg bereitete uns grosse Sorgen.*
Geschäftsbericht der NOB 1895, S. 87.
TB 13. 12. 1894, Nr. 293, *Der Emmersbergtunnel ist durchbrochen.*
TB 14. 12. 1894, Nr. 294, *Der Emmersbergtunnel.*

b) Eisenbahnbrücken

Rheinfallbrücke *NOB* (SBB)

Zwischen der Station Dachsen und dem Bahnhof Neuhausen. Erbaut in den Jahren 1856–1857. Renoviert 1958.
Länge: 184 m. Höhe: 18 m. Einspurig. 10 Gewölbe, davon 9 mit einer ungleichen Lichtweite von 12 bis 16 m über dem Rhein, da deren Pfeiler auf die vorhandenen natürlichen und soliden Kalkfelsplatten abgestützt werden mussten. Ein Gewölbe ist als Durchlass für die Fussgänger ausgebaut. Die ganze Brücke ist als Mauerwerk ausgeführt.

TB 18., 20., 22. und 23. 6. 1857, Nr. 141–145, *Die Rheinfallbrücke bei Schaffhausen. Rheinfallbahn. Die Rheinbrücke bei Schaffhausen,* in: Schweizerische Polytechnische Zeitschrift, Winterthur, 1857, S. 45–48, Tafel 7.
Franz Moser, *Neues und Altes von der Rheinfallbrücke, in: SN 20. 10. 1958, Nr. 245.*
Jürg Zimmermann, *Bauten und Rollmaterial der Rheinfallbahn. Zum 125. Jahrestag der Eröffnung der Bahnlinie Schaffhausen–Winterthur der Schweizerischen Nordostbahn,* in: SBG Bd. 59/1982, S. 185–190.
Rolf A. Meyer, *Er baute die Rheinfallbahn. Hinterlassene Aufzeichnungen 1855/56,* Zürich 1983, S. 86–88.

Fischerhölzliviadukt *NOB* (SBB)

Zwischen Altenburg und Neuhausen. Erstellt in den Jahren 1896–1897. Länge: 193 m. Höhe: 10 m. Einspurig. 22 Gewölbe mit einer Lichtweite von 6,3 bis 8,0 m und 1 Durchlass für einen Waldweg.

Franz Moser, *Brücken und Tunnels in der Region Schaffhausen,* in: SN 22. 6. 1973, Nr. 142.

Feuerthaler Brücke *NOB* (SBB)

Zwischen dem Bahnhof Schaffhausen und der Station Feuerthalen. Erbaut in den Jahren 1894–1895. Belastungsprobe: 26. März 1895. Länge: 262 m. Höhe: 27 m. Einspurig. Fachwerkstahlträger mit einer Stützweite von 2x56 m und Mauerwerk mit 8 Gewölben Seite Schaffhausen und 6 Gewölben Seite Feuerthalen. Lieferant der Eisenkonstruktion: Bosshard & Cie., Näfels.

Zur Brückenkonstruktion:
Geschäftsberichte der NOB 1894 und 1895, S. 87.
Stadtarchiv Schaffhausen, D II 01.22, NOB Schaffhausen-Etzwilen 1887–1945 (Längenprofile).

Zur Brückenprobe:
TB 27. 3. 1895, Nr. 73.
SBZ 1895, Band 25, S. 95.

Hemishofer Brücke *SNB* (SBB)

Zwischen dem Bahnhof Etzwilen und der Station Hemishofen. Baudaten der Eisenkonstruktion: 9. Mai 1875 Montagebeginn. 8. Juli 1875 Belastungsprobe. 11. Juli 1875 Inbetriebnahme.
Länge: 252 m. Höhe: 25 m. Einspurig. Fachwerkstahlträgerbrücke mit 3 Eisengerüstpfeiler.

Max Ruh, *Eiffel oder doch nicht Eiffel,* in: SN 13. 8. 1968, Nr. 188.
Hermann Tanner, *Verkehrsgeschichte der Gemeinde Hemishofen im 19. Jahrhundert,* in: SBG Bd. 54/1977, S. 81–112.

Verzeichnis der Abkürzungen für mehrmals zitierte Literatur

Verwendete Abkürzungen:

Geschäftsbericht	= Einwohnergemeinde Schaffhausen. *Geschäftsbericht des Stadtrates.*
Kessler, Nordostbahn	= Adolf Kessler, *Die Schweizerische Nordostbahn (1853–1901),* Zürich 1929.
Mathys, 10 000 Auskünfte	= Ernst Mathys, *10 000 Auskünfte über die Schweizerischen Eisenbahnen,* Bern 1949.
Wägli, Schienennetz	= Hans G. Wägli, *Schienennetz Schweiz,* Bern 1980.

AZ	= Schaffhauser Arbeiter-Zeitung
EK	= Eisenbahn-Kurier (Freiburg i. Br.)
HB	= Heimatblatt (Thayngen)
SB	= Schaffhauser Bauer
SBB-Nbl.	= SBB-Nachrichtenblatt (Bern)
SBG	= Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
SBZ	= Schweizerische Bauzeitung (Zürich)
SER	= Schweizer Eisenbahn-Revue (Luzern)
SI	= Schaffhauser Intelligenzblatt
SM	= Schaffhauser Mappe
SN	= Schaffhauser Nachrichten
SZ	= Schaffhauser Zeitung
TA	= Tages-Anzeiger (Zürich)
TB	= Tageblatt für Schaffhausen
VBS	= Verwaltungsbericht des Kantons Schaffhausen

Ergänzende Literaturhinweise

(Maschinenfabrik Oerlikon), *Die Elektrizitätswerke und die Strassenbahn der Stadt Schaffhausen,* Oerlikon 1903.

(Maschinenfabrik Oerlikon) *Elektrisch betriebene Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim,* Oerlikon 1905.

Fritz Rippmann, *Die Stadt Stein und die Nationalbahn,* Separatabzug aus dem Steiner Anzeiger, November 1918 (Stein am Rhein).

25 Jahre Schleitheimer Bahn, Separatdruck der Jubiläumsausgabe des Schleitheimer Boten zum 25jährigen Betrieb der StSS, Schleitheim 1930.

Albert Kuntzemüller, *Schaffhausen im links- und rechtsrheinischen Eisenbahnverkehr,* in SBG Bd. 28/1951, S. 202–238.

Albert Kuntzemüller, *Die badischen Eisenbahnen,* Karlsruhe 1953.

F. Bandi, *Ersetzbarkeit der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim durch einen Autobetrieb* (Expertengutachten erstattet im Auftrage des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen). Schaffhausen 1955.

Jules Eberhard, *100 Jahre Rheinfallbahn,* Jubiläumsschrift, Andelfingen 1957.

Peter Walker und Joachim von Rohr, *The Secrets of Schaffhausen. Urban Passenger Tramways (Schaffhauser Strassenbahn, now Verkehrsbetriebe Schaffhausen; SchSt now VBSch); The Rural Interurban (Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim; StSS); The Georg Fischer AG Industrial Tramway,* in: Modern Tramway, No. 323, S. 379–394, London 1964.

Jürg Zimmermann, *Fünf Schaffhauser Eisenbahnbilder aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges,* in: SBG Bd. 54/1977, S. 113–115.

Dieter Britz und Reinhard Dietrich, *Eisenbahn in Singen und im Hegau,* Singen 1978.

Verschiedene Autoren, *75 Jahre StSS/ASS,* Beilage der SN vom 15. 8. 1980, Nr. 188

Jürg Zimmermann, *Die Eisenbahn rund um Schaffhausen,* in: Eisenbahn-Amateur 4/1981, S. 214–219.

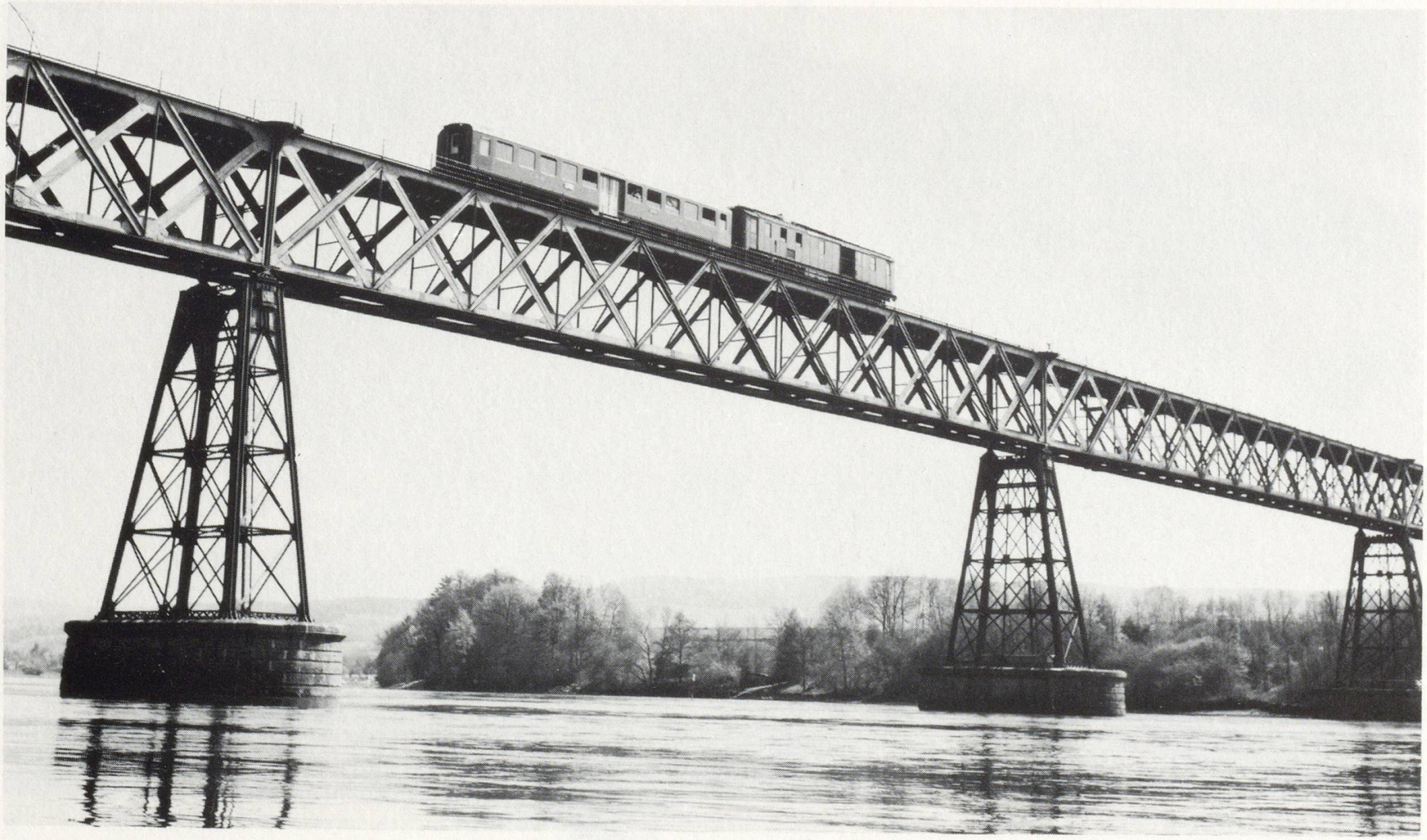

Bild 1 SBB-Linie Etzwilen–Singen. Personenzug auf der Rheinbrücke bei Hemishofen am 22. April 1968.

Foto: Hans Bölsterli

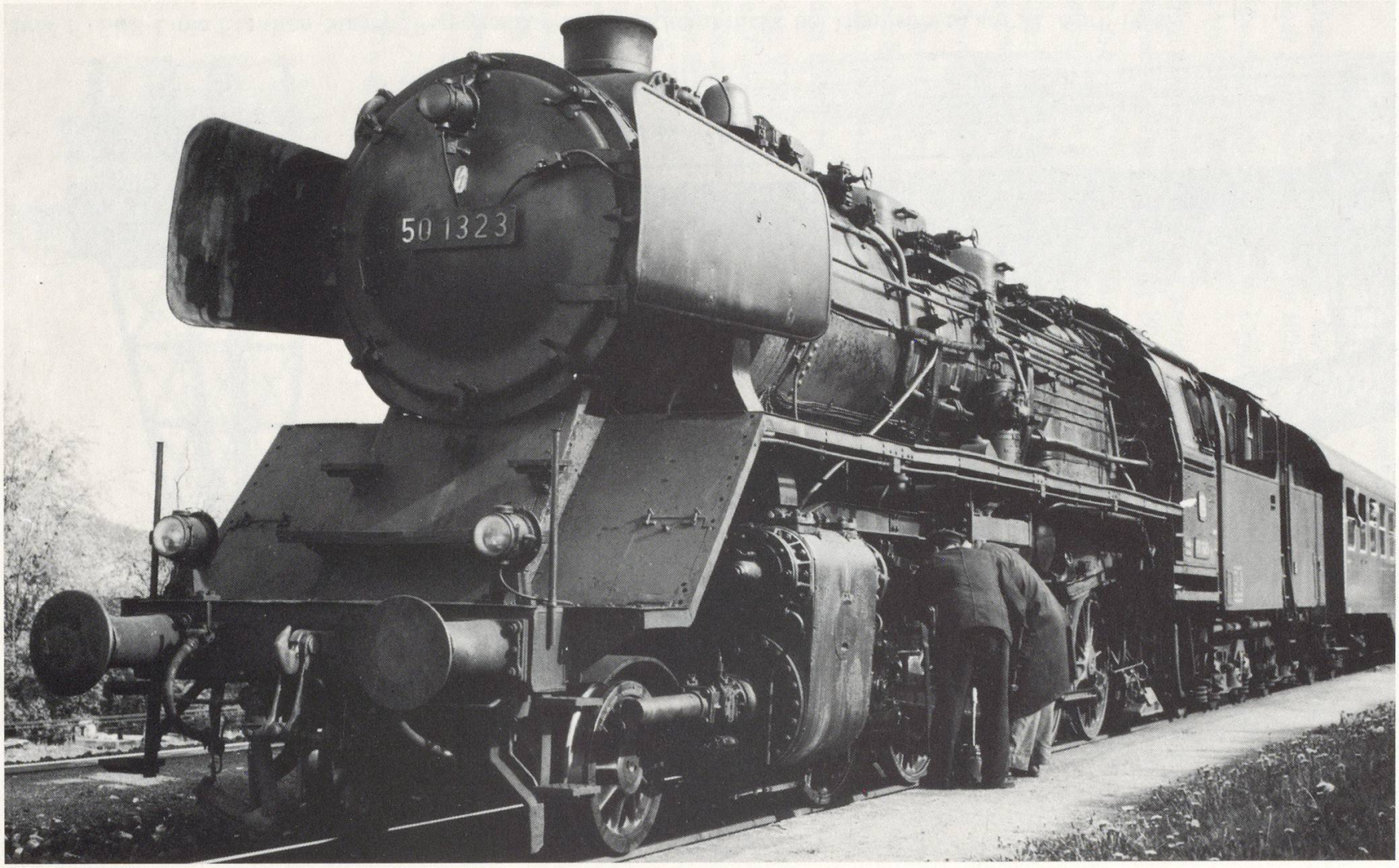

Bild 2 Jahrelang haben die DB-Dampflokomotiven der Baureihe 50 Züge auf der Hochrheinstrecke befördert und damit Schaffhausen zur letzten «Hochburg» des Dampfbetriebes in der Schweiz gemacht. Mai 1968. Foto: Hans Bölsterli

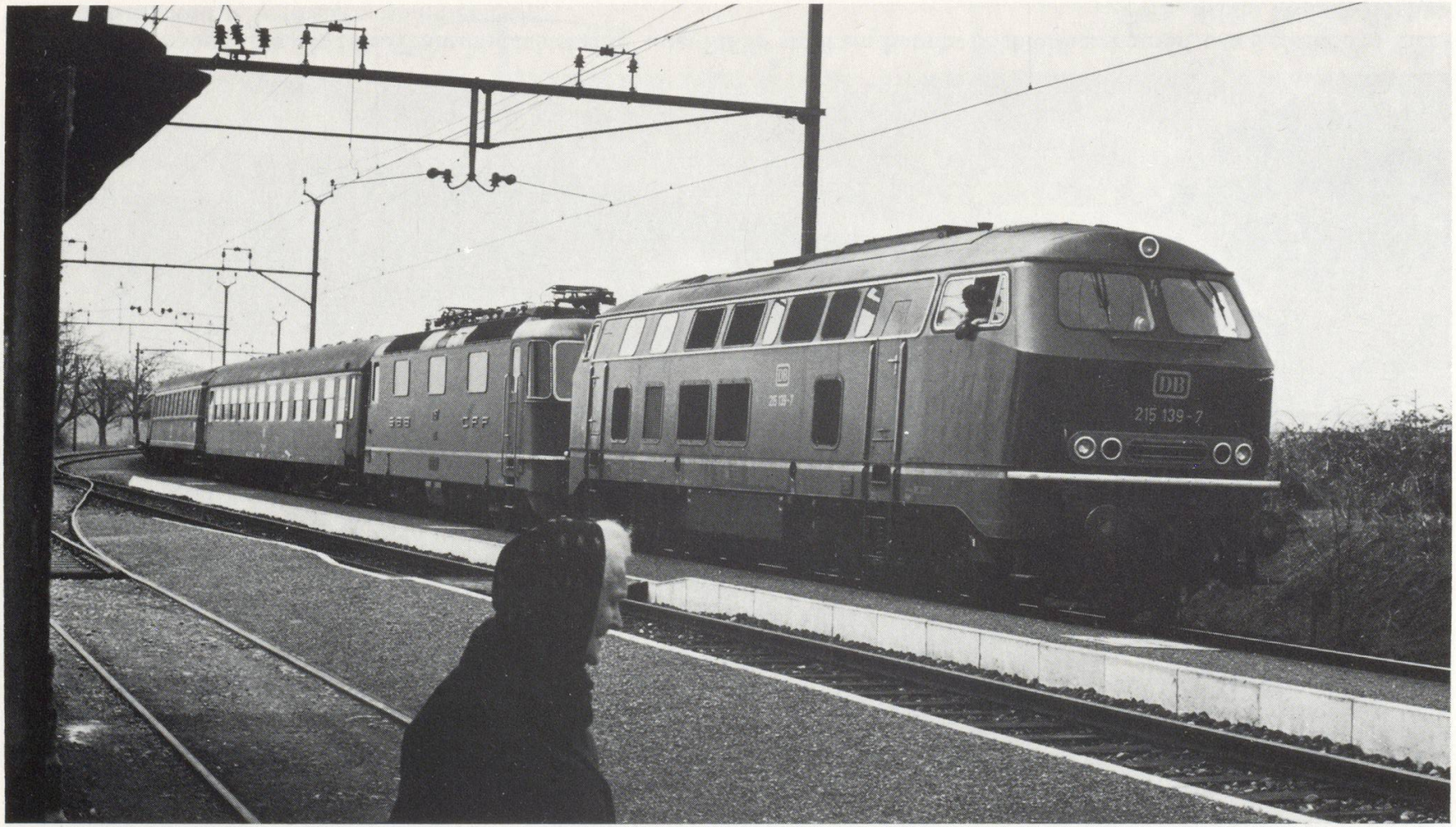

Bild 3 Ein Beispiel internationaler Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr: Die DB-Diesellokomotive 215 139-7 holt in Altenburg-Rheinau den wegen Stromausfalles stehengebliebenen SBB-Schnellzug 384 Zürich–Schaffhausen ab. 11. April 1973

Foto: Gerold Luley, Märstetten

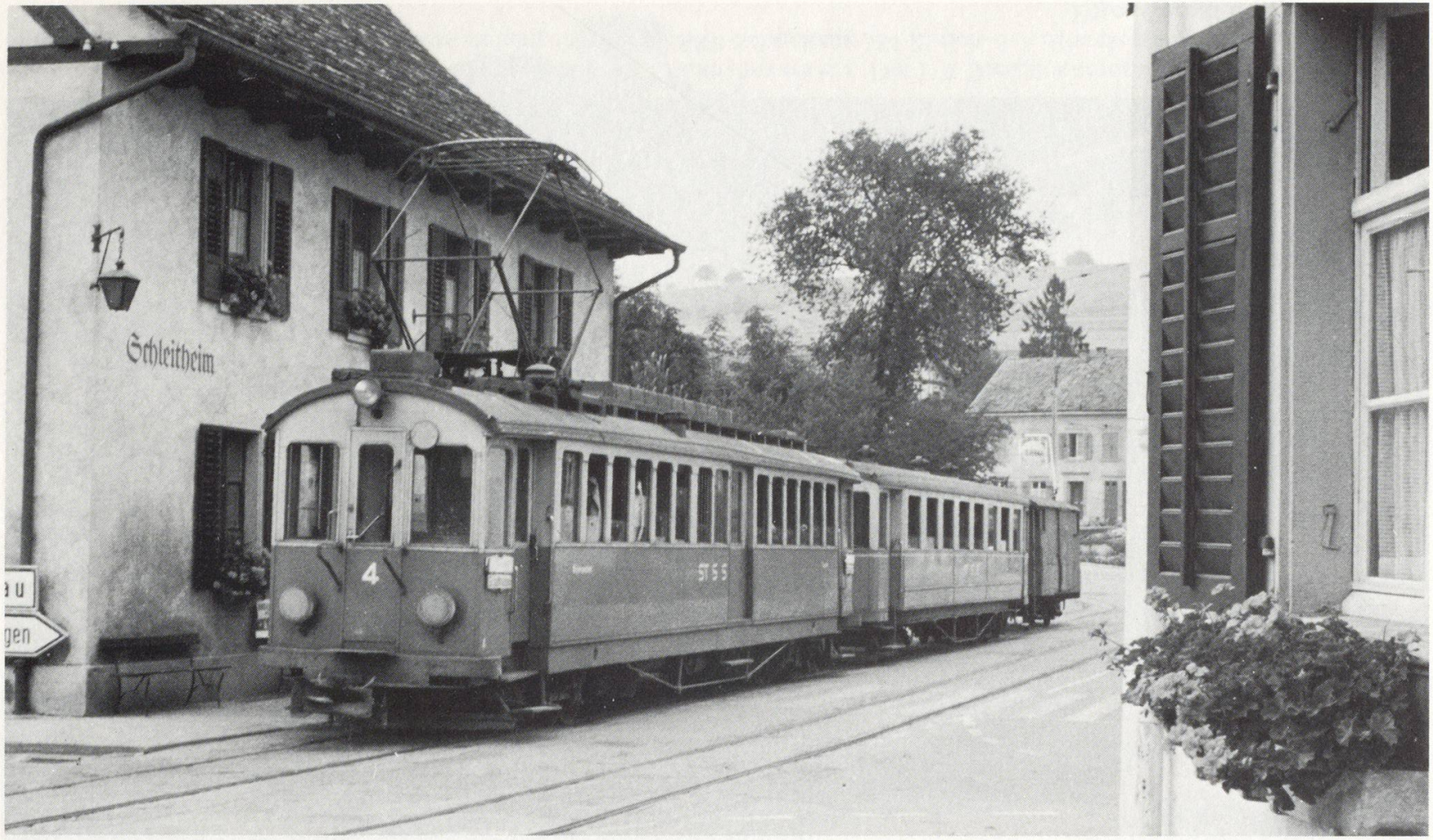

Bild 4 Ein Personenzug der Schaffhauser «Staatsbahn» – der StSS – steht am Bahnhof Schleitheim bereit, um Reisende in Richtung Schaffhausen zu befördern. Sommer 1964. Foto: Bruno Müller, Herisau

Bild 5 Tramzug der Schaffhauser Strassenbahn auf der Fahrt ins Industriequartier Ebnat im August 1963.

Foto: Hans Bölsterli

Bild 6 Rollschemelzug der +GF+-Werkbahn in der Mühlentalstrasse, kurz vor der Einmündung in die Spitalstrasse. 1953.
Foto: Sammlung Stadtarchiv Schaffhausen