

Beiträge und Dokumente zur Geschichte des Bahnhofs Thayngen

Autor(en): **Zimmermann, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schaffhauser Beiträge zur Geschichte**

Band (Jahr): **61 (1984)**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-841701>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Beiträge und Dokumente zur Geschichte des Bahnhofs Thayngen

von Jürg Zimmermann

Der an der Strecke Basel–Waldshut–Schaffhausen–Singen–Konstanz der ehemaligen Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen liegende Bahnhof Thayngen¹ dient seit jeher einerseits dem grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr, andererseits dem Binnenverkehr innerhalb des Kantons Schaffhausen und der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Eine Zäsur in seiner langen Geschichte bildet einzig die Zeit unmittelbar nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches. Die desolate Situation führte damals zu einer treuhänderischen Übernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz unter der Ägide von Betriebschef Albert Meyer von der SBB-Kreisdirektion III in Zürich. Artikel 2 des diesbezüglichen Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 bestimmte, dass die Reichsbahnstrecken zwischen den Landesgrenzen bei Wilchingen und Thayngen «nach Massgabe der bestehenden Staatsverträge durch die zuständigen schweizerischen Behörden und Organe zu verwalten und, soweit es die Verkehrsbedürfnisse erforderten, nach den bisher für den Betrieb geltenden deutschen Vorschriften zu betreiben seien». Ab 1. Dezember 1945 wickelte sich – mit wenigen Ausnahmen – der ganze fahrplanmässige Zugverkehr zwischen dem Bahnhof Thayngen und dem zu diesem Zwecke eingerichteten provisorischen Haltepunkt Trasadingen ab. Dieser «Inselbetrieb» machte die Stationierung deutschen Lokomotivpersonals in Thayngen erforderlich. Auf der Thaynger Seite konnte dank unablässiger Bemühungen der Schaffhauser Behörden und des Bevollmächtigten ab 22. Dezember 1946 der Zugverkehr auf der Strecke Singen–Thayngen–Singen wieder in Gang gebracht und damit der prekären Situation der Bewohner von Ramsen und Buch ein Ende gemacht werden.²

¹ Der Verfasser dankt den Thaynger DB-Beamten Gustav Bergmaier und Hans Faschon verbindlichst für die erhaltenen wertvollen Auskünfte. Sein Dank gilt ferner dem Personal des Staatsarchivs und des Stadtarchivs, insbesondere Herrn Hans Bölsterli.

² Verwaltungsberichte für den Kanton Schaffhausen für die Jahre 1945 und 1946.

Die bauliche Entwicklung der Bahnhofsanlagen

In der Neujahrgemeinde vom 2. Januar 1858 erfuhren die anwesenden Thaynger, dass eine kantonale Regierungskommission die seit 1856 unterbrochenen Verhandlungen mit dem Grossherzogtum Baden über die Fortführung der Klettgaubahn nach dem Bodensee wieder aufgenommen habe. «Gross war die Freude bei allen Anhängern der Eisenbahn, als bekannt wurde, die Linienführung sei durch das Fulachtal vorgesehen und Thayngen werde Bahnstation werden. Die Gemeinde liess der kantonalen Regierung darauf mitteilen, dass sie Fr. 4000.- an den Bahnbau leisten wolle und bereit sei, für die Gebäude und den Bahndamm das erforderliche Gelände im alten Weiher, an der Riedhalde und beim Kesslerloch im Umfange von zwei Jucharten und 365 Schuh unter der Bedingung abzutreten, dass der Bahnhof ganz in die Nähe des Dorfes gelegt, der Zugang zu den Wiesen und Äckern durch Unterführungen ermöglicht und der Wasserlauf der Biber nicht gestört werde.»³

Am 11. Juni 1860 erteilte der Schweizerische Bundesrat den von der Grossherzoglich Badischen Bahn eingereichten Bauplänen die Genehmigung. Nachdem am 8. Februar 1862 mit Oberbaurat Gerwig und weiteren Sachverständigen die Vereinbarung getroffen worden war, dass alle durch den Bahnbau verursachten Schäden von der Bahnverwaltung zu beheben seien, auch solche, die erst nachträglich sichtbar würden, setzten die Bauarbeiten mit Hochdruck ein. Wie die badischen Baupläne gut erkennen lassen, war die «Station Thayngen» als Durchgangsbahnhof⁴ an einer eingleisigen Bahnstrecke konzipiert. Auf der Nordseite der Geleise waren – von Westen nach Osten – ein «Ökonomie-Gebäude», ein Brunnen, das Aufnahmegebäude und eine Abortanlage vorgesehen, an die sich ein Ziergarten anschloss. Auf der Südseite befanden sich eine Brückenwaage, der stattliche «Güterschoppen» (gegenüber dem Aufnahmegebäude) und der Verladeplatz. Auf der Ostseite des Ziergartens und des Verladeplatzes überquerte die Strasse Thayngen–Dörflingen mittels eines Niveauübergangs die Geleise. Noch weiter östlich lag auf der Nordseite der Geleise eine grosse «Kornhalle».⁵ Der Bau dieser Halle ging auf eine Initiative von Kantonsrichter Stamm zurück, der das Dorf Thayngen «gerne zu einem grossen Mittelpunkt für den Vieh- und Kornmarkt gemacht hätte».

³ Johannes Winzeler, *Geschichte von Thayngen*, Thayngen 1963, S. 576ff.

⁴ «Der Durchgangsbahnhof, das Aufnahmegebäude auf der Ortsseite der weiterführenden Geleiseanlagen, ist – weil für alle Zwischenstationen notwendig – die meistverbreitete Form.» Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz*, Zürich 1976, S. 20.

⁵ Dazu die Abbildung 1 (Farbtafel). Das Original («Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen») befindet sich im Staatsarchiv Schaffhausen.

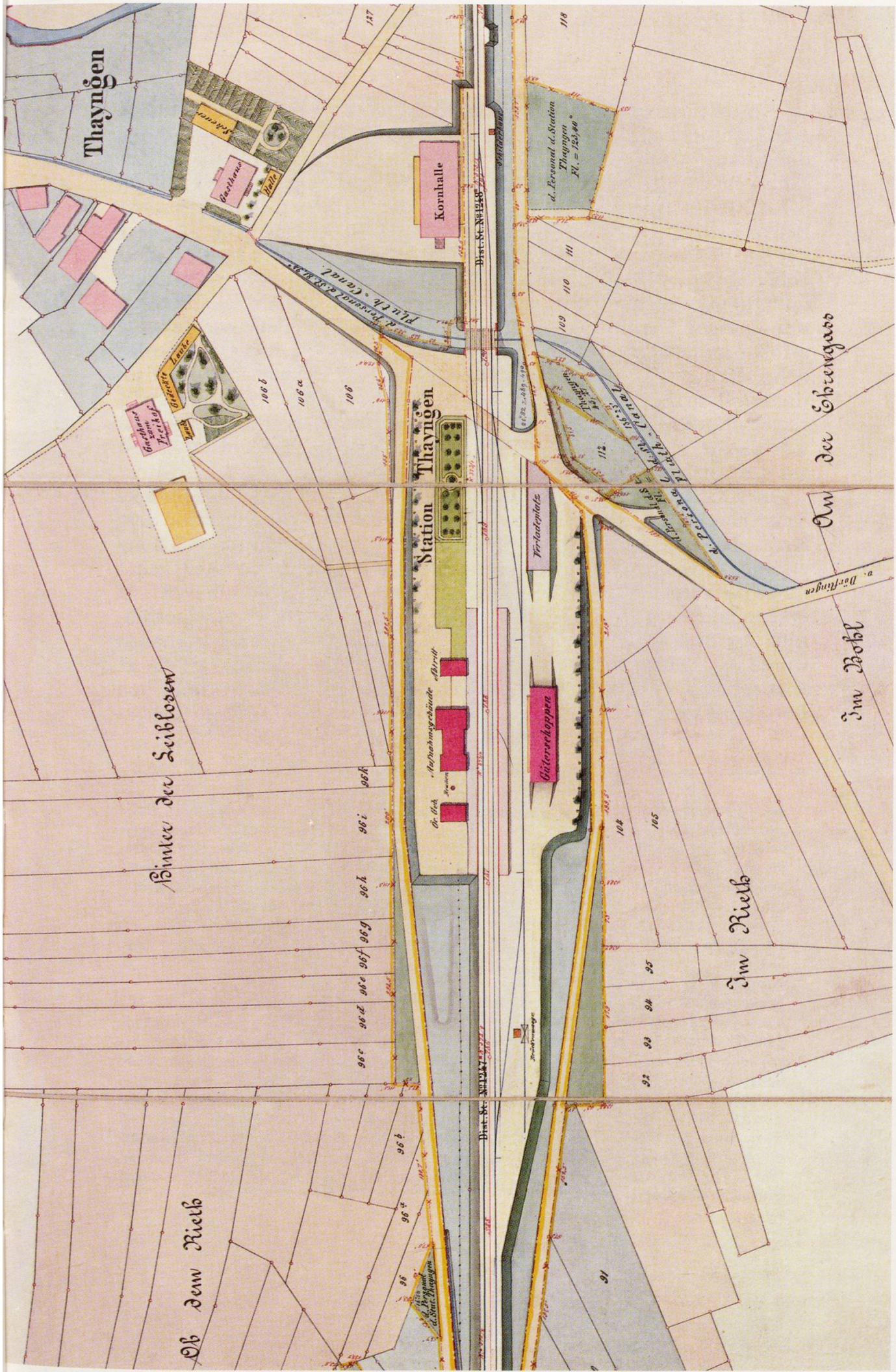


Abb. 1 «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen», Blatt Nr. 22.

(Original im Staatsarchiv Schaffhausen)

Anstelle des vorgesehenen Aufnahmegebäudes wurde nun allerdings zunächst lediglich ein einstöckiges Provisorium erstellt⁶. Der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes liess noch Jahre auf sich warten. Im Januar und April des Jahres 1868 wurde der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in dieser Angelegenheit bei der Grossherzoglich Badischen Bauverwaltung vorstellig, doch antwortete diese im August, dass der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes im Budgetjahr 1868/69 «deshalb nicht bewerkstelligt werden könne, weil der für dieses Jahr bewilligte und zum grössten Theil für den definitiven Bahnhof in Schaffhausen erforderliche Credit nicht hinreichen werde»⁷. Die Bauausschreibung erfolgte schliesslich im Amtsblatt vom 13. Mai 1873⁸, 1876 war der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes vollendet. Der Abbruch des Provisoriums fällt in den November desselben Jahres⁹. Die Abbildungen 3 und 4 zeigen das Aufnahmegebäude in der Zeit um die Jahrhundertwende; wenig später (1901/02) wurde es erstmals durch einen einstöckigen Anbau auf der Ostseite verlängert.

In einer nächsten Etappe führte der Doppelspurausbau der Strecke Schaffhausen–Singen zu bedeutenden baulichen Veränderungen auf dem Areal des Bahnhofs Thayngen. Die diesbezügliche Bekanntmachung erschien im Amtsblatt Nr. 41 vom 9. Oktober 1906. Der zum Projekt gehörende «Güterplan der Gemarkung Thaingen» (Beilage) vom Juli 1906 lässt erkennen, dass anstelle des bisherigen Niveauübergangs eine Überführung der Strasse Thayngen–Dörflingen geplant war. Dieses Vorhaben wurde dann aber zugunsten einer Unterführung fallengelassen¹⁰. Es ist anzunehmen, dass der erfolgreiche Abschluss der Biberkorrektur¹¹ den Entschluss zur Erstellung einer Unterführung bei Km. 373,122/40 erleich-

⁶ Die Errichtung provisorischer Stationsbauten war eine damals häufig geübte Praxis. Definitive Bauten aus Stein, welche für die sich in einer Anlaufzeit befindenden Bahngesellschaften eine finanzielle Belastung darstellten, erwiesen sich auf den kleineren Zwischenstationen oft als nicht so dringend, da der Verkehr noch gering war (im Falle von Thayngen 5 Züge täglich in jeder Richtung). Sogar die Stadt Schaffhausen erhielt bei der Eröffnung der Rheinfallbahn 1857 lediglich ein Provisorium. Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz*, Zürich 1976, S. 45ff., S. 168f. (Schaffhausen). Dazu Abbildung 2.

⁷ Beilage zum Amtsblatt Nr. 33, 15. August 1868, S. 131, dgl. Nr. 38, 19. September 1868, S. 150.

⁸ Amtsblatt Nr. 19, 13. Mai 1873, S. 243f.

⁹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 175, Thayngen BK 217 und 222.

¹⁰ Vorbehalte gegen die Überführung im Schreiben Nr. 23361/II (dat. 13. April 1907) des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Eisenbahn-Abteilung, an die Grossherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen. Kopie im Staatsarchiv Schaffhausen. An die Errichtung der Unterführung im Zusammenhang des Doppelspurausbaus erinnert ein Gedenkstein in der Nähe des Bahnhofs («II. Geleise und Unterführung 1909»).

¹¹ Dazu: Johannes Winzeler, *Geschichte von Thayngen*, Thayngen 1963, S. 475. Jürg Zimmermann, *Jakob Keller, Regierungsrat*, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 58/1981, S. 120f. Aus Abb. 1 ist ersichtlich, dass die Bahn ursprünglich östlich der Station einen Flutkanal überquerte.

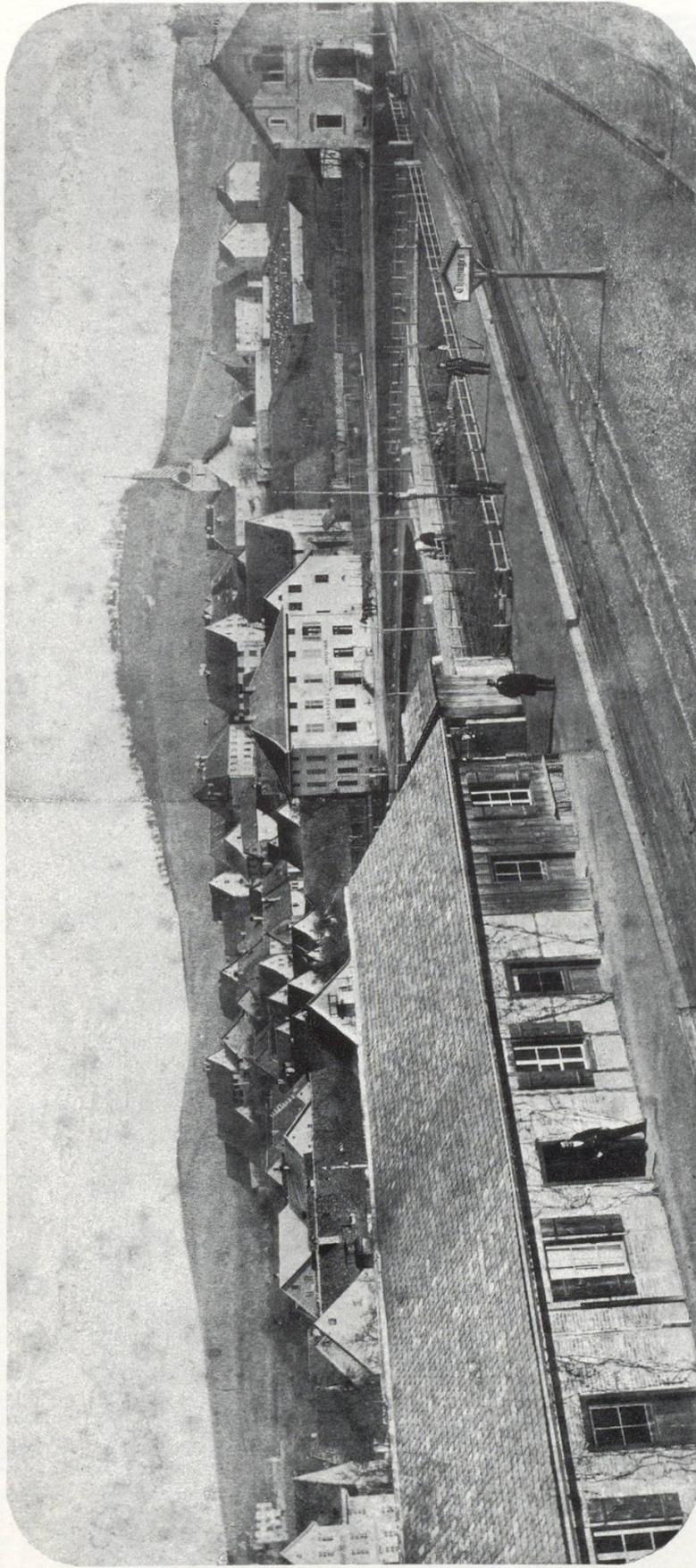


Abb. 2 Das provisorische Aufnahmegebäude der «Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen» in Thayngen um 1870. Rechts neben dem Aufnahmegebäude sind der Abort und der Ziergarten zu erkennen. Ganz rechts am Bildrand (teilweise abgeschnitten) die Kornhalle, die schon 1864 verpachtet und später an die Schuhfabrik «Stengel, Hosch und Rapp» verkauft werden musste. (Originalaufnahme im Heimatmuseum Thayngen)

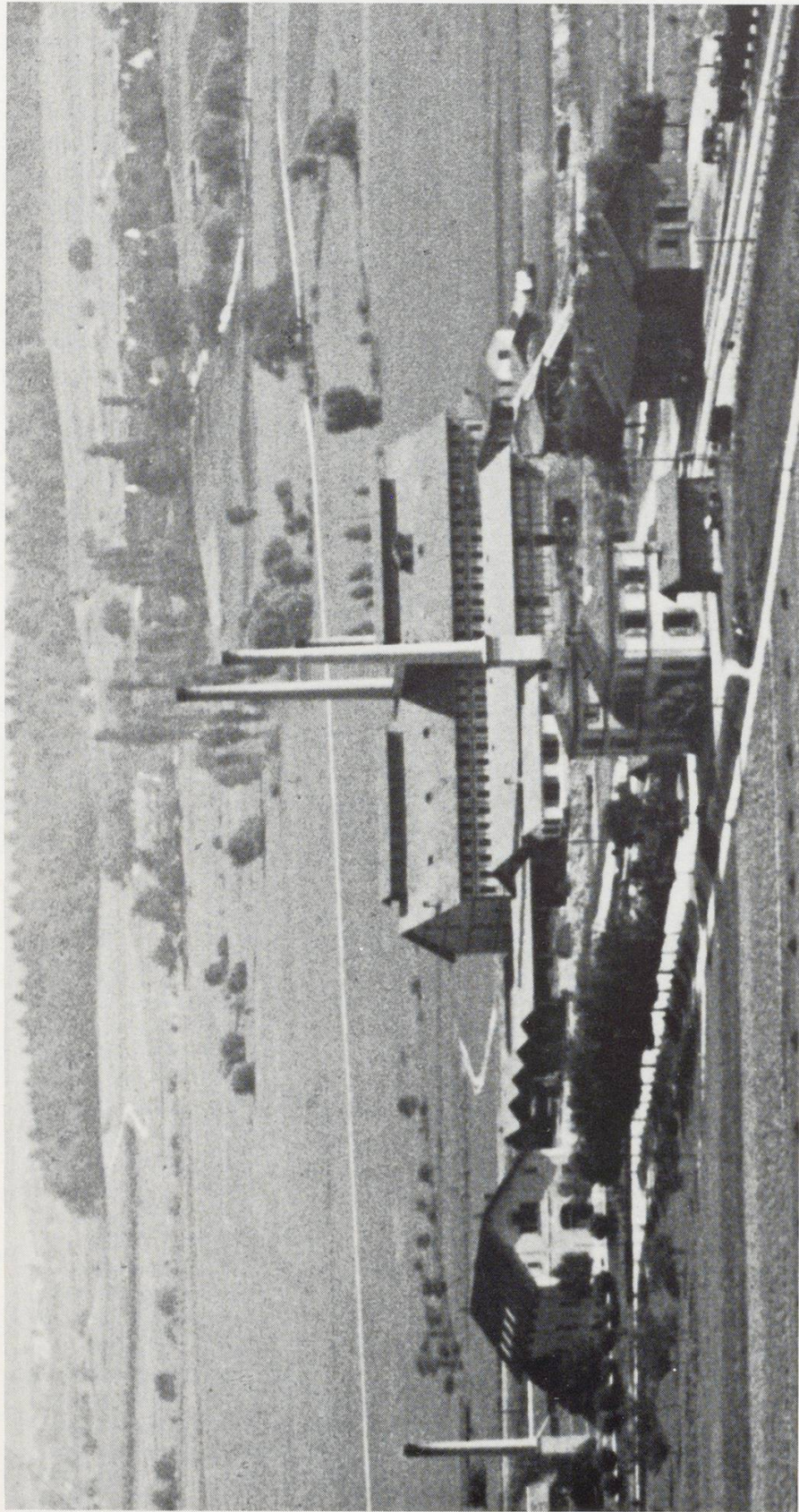


Abb. 3 Das Bahnhofareal um die Jahrhundertwende.

Ganz links ist die Kornhalle zu erkennen, die sich zu diesem Zeitpunkt im Besitze der Schuhfabrik «Stengel, Horsch und Rapp» befand. Hinter dem Aufnahmegebäude erheben sich die imposanten Bauten der «Vereinigten Ziegelfabriken Thayngen und Hofen, Zündel & Comp.», herwärts des Aufnahmegebäudes steht das «Ökonomie-Gebäude». Der Güterschuppen auf der dem Aufnahmegebäude gegenüberliegenden Seite der Geleise fiel wenige Jahre später dem Doppelpurausbau zum Opfer.

(Ausschnitt aus einer Fotografie der Sammlung Koch-Wessendorf)

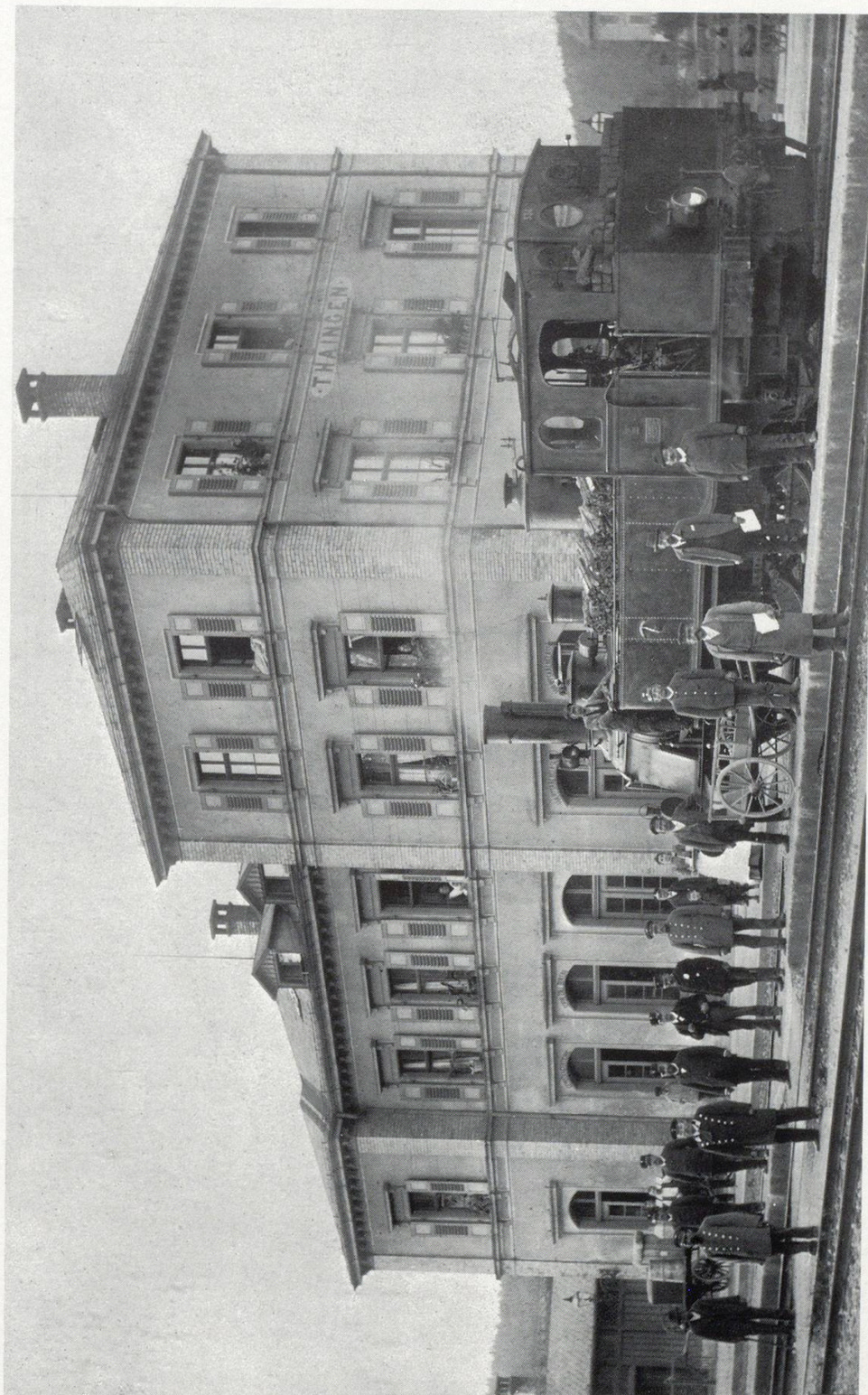
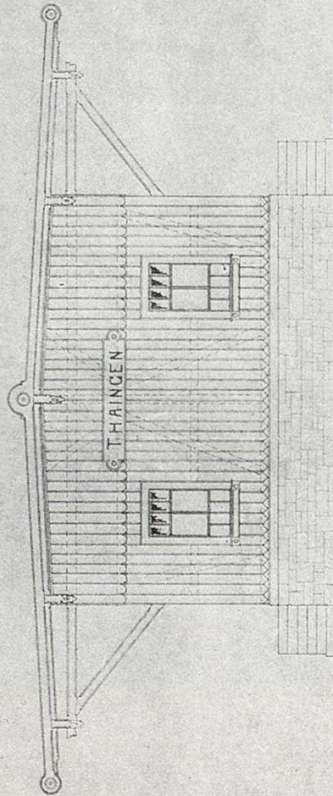


Abb. 4 Das Aufnahmegebäude um die Jahrhundertwende (Aufschrift «Thayngen»).
Bei der Lokomotive handelt es sich um eine Tenderlokomotive der Achsfolge 1B1 (Umbau-Tenderlok).
(Originalaufnahme im Heimatmuseum Thayngen)

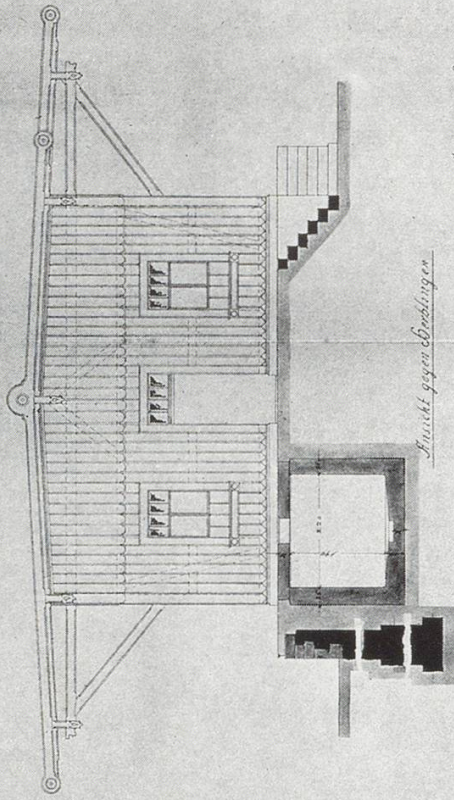
Bahnstation Singen

Station Singen

Neue Güterhalle.



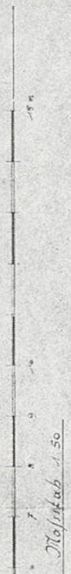
Südt. gegen Singen



Südt. gegen Überlingen

*Singen im September 1877.
v. Baubüreau Singen*

R. Müller



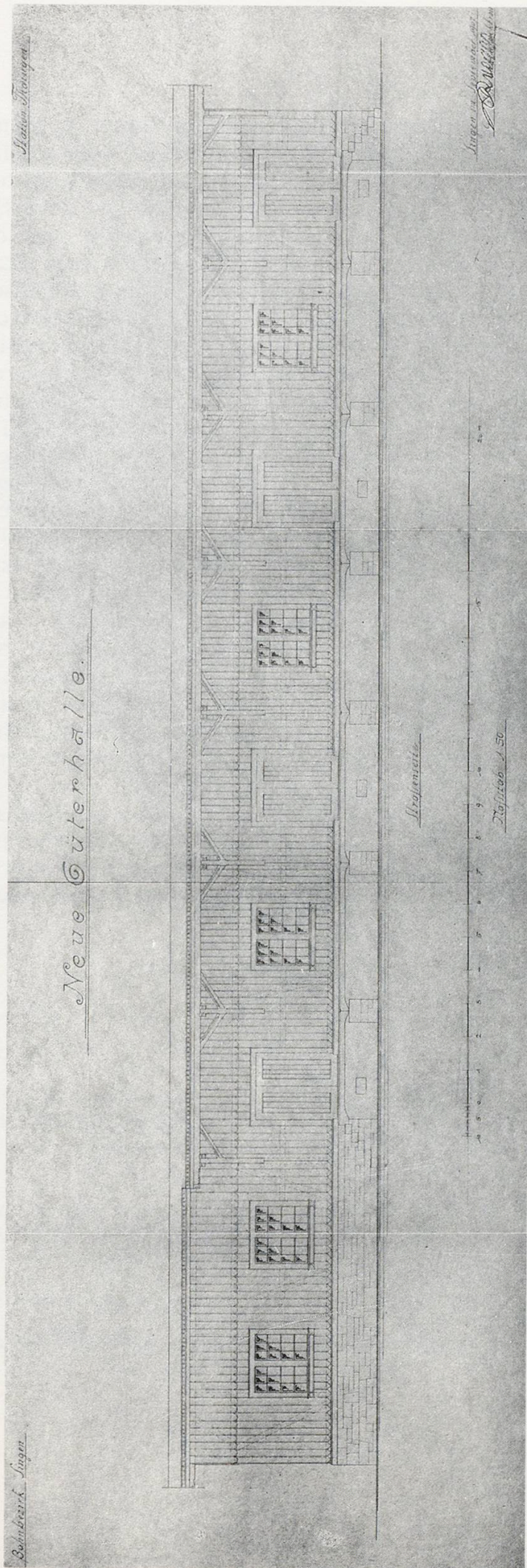


Abb. 5a und 5b. Die Pläne für eine neue Güterhalle auf der Nordseite der Geleise sind offenbar in modifizierter Form zur Ausführung gelangt. Der Gemeinderat von Thayngen verlangte von Anfang an, dass «statt des vorgesehenen ebenen Daches ein gleichschenkeliges Satteldach erstellt werden solle».

(Zeichnungen vom September 1907 im Staatsarchiv Schaffhausen)

terte. Diese wies bei ihrer Fertigstellung eine lichte Weite von 8,0 m und eine Durchfahrtshöhe von 4,2 m auf. Die Güterhalle auf der Südseite der Geleise musste zugunsten eines Neubaus auf der Nordseite abgebrochen werden. Die mit September 1907 datierten Pläne für die neue Halle¹² gelangten dabei offenbar in modifizierter Form zur Ausführung¹³, da der Gemeinderat von Thayngen von Anfang an verlangt hatte, dass «statt des vorgesehenen ebenen Daches, welches dem baulichen und landschaftlichen Charakter der Gegend nicht entspreche, ein gleichschenkliges Satteldach erstellt werden solle»¹⁴. Im Westen des Bahnhofgeländes entstand auf der Südseite der Geleise das Stellwerk I, im Osten auf der Nordseite der Geleise das Stellwerk II. Dem Komfort der Bahnbenützer diene eine massive Bahnsteighalle («Schirmhalle»), die zwischen den Geleisen 2 und 3 errichtet wurde¹⁵. Ihre Lage ist aus einem Situationsplan vom Dezember 1909 ersichtlich¹⁶. Der Plan zeigt vor allem auch die inzwischen erstellte Unterführung. Ein Aufriss des Aufnahmegebäudes (Bahnseite und Strassenseite) vom Dezember 1930 zeigt, dass auch auf der Westseite ein einstöckiger Anbau errichtet worden war und der bestehende östliche Anbau verlängert wurde¹⁷. Bewegte Zeiten kamen mit dem Zweiten Weltkrieg: Am Weihnachtstage des Jahres 1944 wurde Thayngen von amerikanischen Flugzeugen irrtümlich bombardiert. Dabei erhielt insbesondere die Ziegelei eine Reihe von Treffern. Das gegenüberliegende Stellwerk II wurde vollständig zerstört, wobei der diensttuende Weichenwärterablöser den Tod fand¹⁸. 1952 konnte das neue Stellwerk in Betrieb genommen werden. Es handelt sich dabei um das erste Drucktastenstellwerk im Bereiche der Bundesbahndirektion Karlsruhe¹⁹.

Im Jahre 1968 konnte eine mehrjährige Renovation des Aufnahmegebäudes abgeschlossen werden. Darin inbegriffen war eine Erweiterung nach Westen, wodurch vier neue Räume gewonnen wurden. Parallel zum ersten Perron waren im östlichen Anbau bereits 1966 die Zollabfertigungs-

¹² Abbildung 5a und 5b.

¹³ Abbildung 6.

¹⁴ Schreiben der Gemeinderats-Kanzlei Thayngen vom 20. Dezember 1907 und Schreiben des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen an das schweizerische Eisenbahndepartement in Bern vom 3. Januar 1908. Kopien im Staatsarchiv Schaffhausen.

¹⁵ Abbildung 7.

¹⁶ Abbildung 8.

¹⁷ Abbildung 9a und 9b. Die Pläne befinden sich im Besitze der DB. Eine erste Vorlage betreffend Anbau an das Aufnahmegebäude der Station Thayngen datiert vom 5. Oktober 1908. Das «Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement» erteilte die Genehmigung am 12. November 1908. Staatsarchiv Schaffhausen.

¹⁸ Berichte in der «Arbeiter-Zeitung» Nr. 303 vom 26. Dezember 1944 und im «Schaffhauser Bauer» desselben Datums.

¹⁹ Abbildung 10. Das Stellwerk liegt, im Gegensatz zum früheren Stellwerk II, herwärts der Unterführung.



Abb. 6 Die heute noch bestehende Güterhalle auf einer Aufnahme von Hermann Werner (1896-1975) aus dem Jahre 1969.
(Staatsarchiv Schaffhausen)

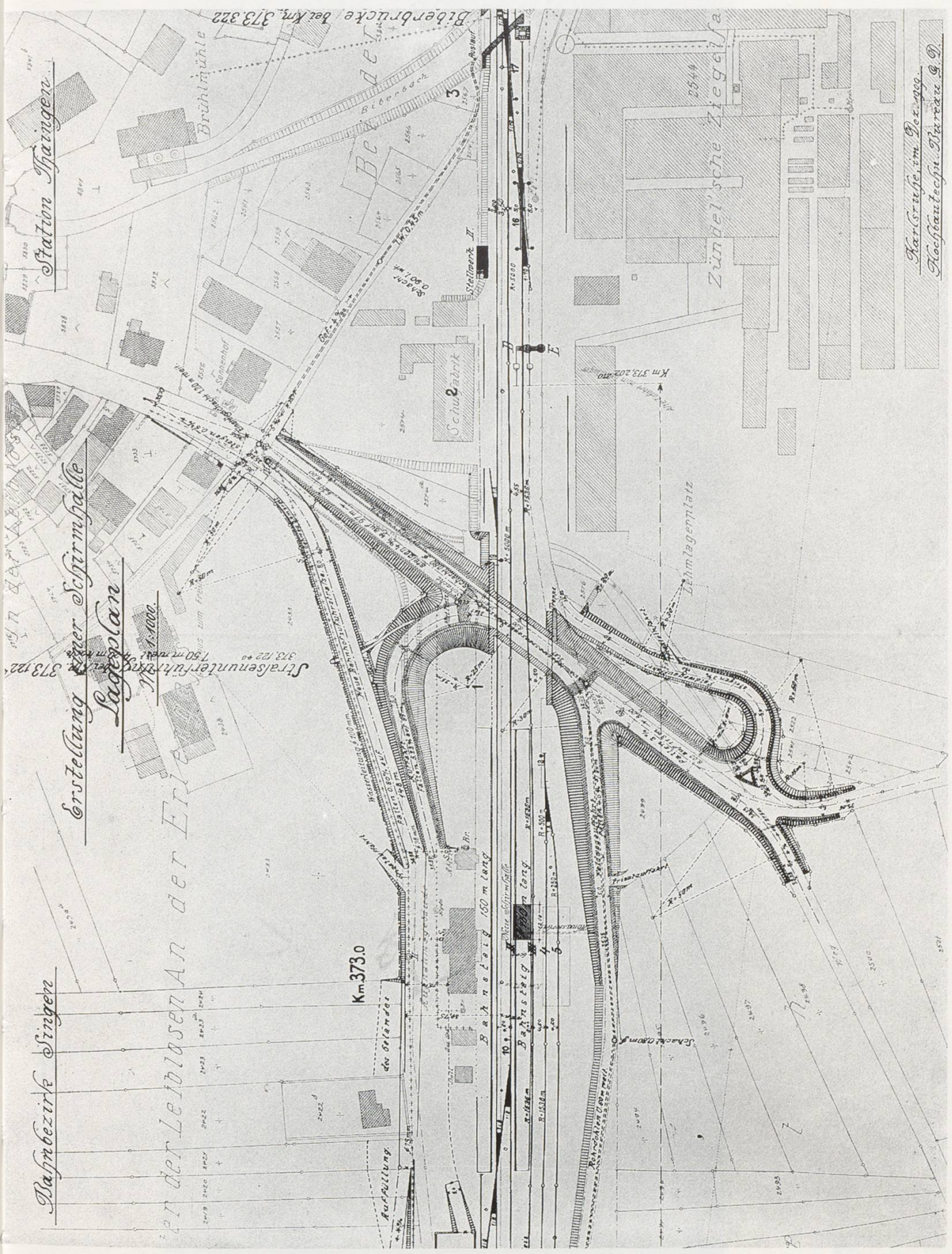
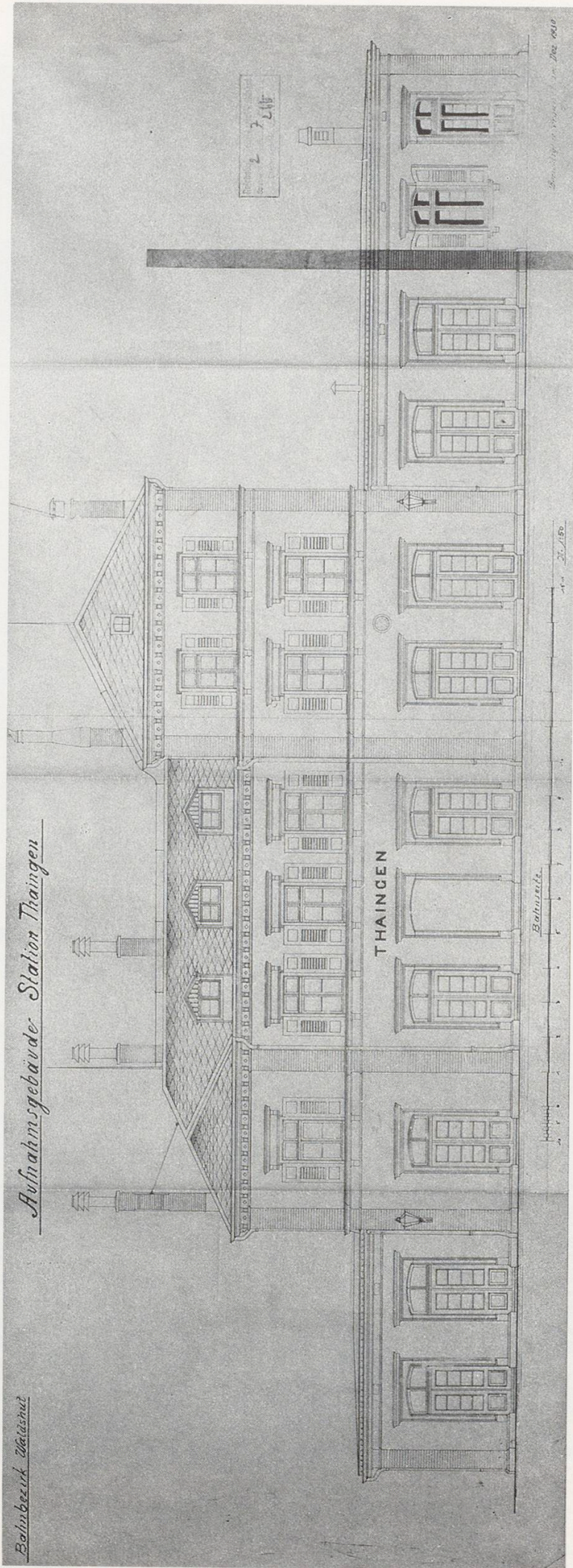


Abb. 8 «Station Thingen, Erstellung einer Schirmhalle, Lageplan». (Zeichnung dat. Dezember 1909 im Staatsarchiv Schaffhausen)

Bahnbezirk Waischenitz

Aufnahmsgebäude Station Thaingen



Bahnseite

1:100

Architect's Office, 10 Dec 1910

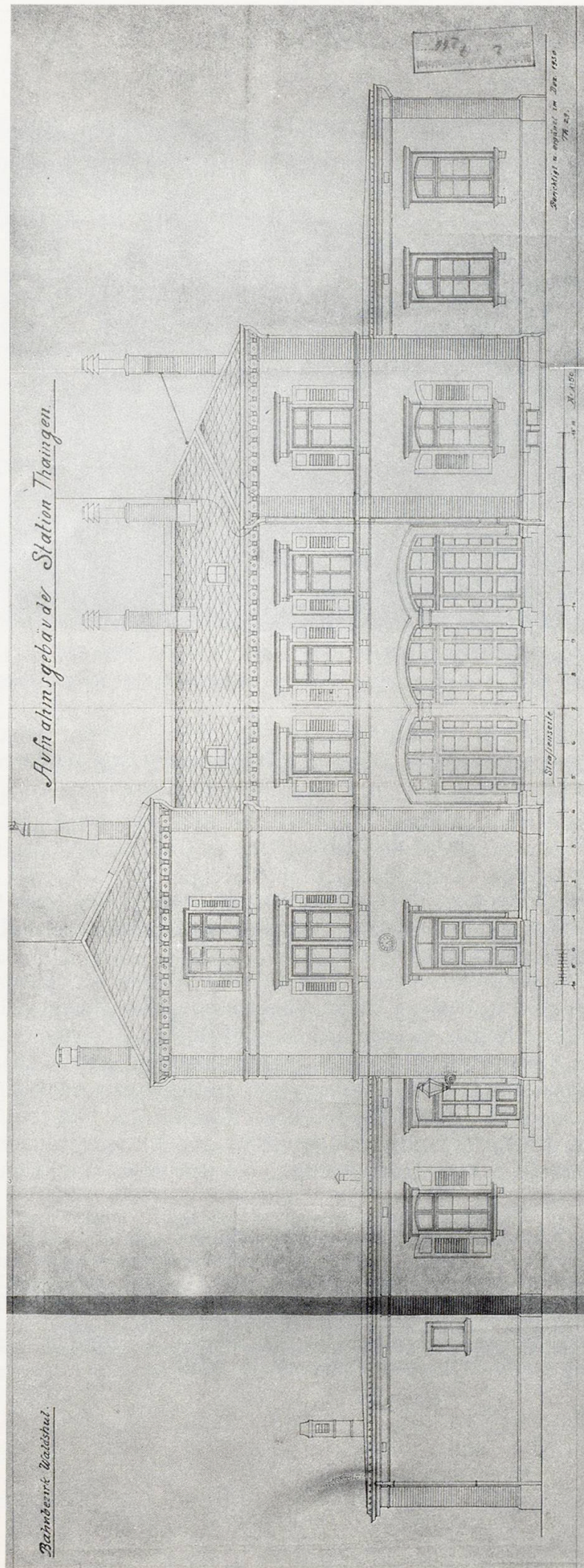


Abb. 9a und 9b Das Thayingner Aufnahmegebäude auf einem Aufriss aus dem Jahre 1930.

(Original im Besitze der DB)



Abb. 10 Das im Jahre 1952 erstellte Stellwerk Ost auf einer Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975) aus dem Jahre 1969. (Staatsarchiv Schaffhausen)

räume für die beiden Zollverwaltungen erstellt worden. Auf der Ostseite entstand zudem ein neuer Kiosk. Die gegen Westen hin gelegene Remise verschwand²⁰.

Bahn und Industrie

Seit jeher bestanden enge Verbindungen zwischen der Bahn und der im Aufbau begriffenen Industrie, die sich verschiedentlich in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen ansiedelte²¹.

1889 bauten Ulrich Zündel und sein Sohn Conrad, die Besitzer der «Zündel'schen Ziegelfabrik in Hofen», in Thayngen eine grosse Ziegelei. Der Firmenname lautete fortan «Vereinigte Ziegelfabriken Thayngen und Hofen, Zündel & Comp.», der Hauptsitz der Firma befand sich in Thayngen. Neben den erwähnten zwei Fabriken betrieb die Firma noch einen Kalksteinbruch und eine Ziegelbrennerei beim Kesslerloch. 1914 erfolgte die Umwandlung der Kommanditgesellschaft in eine Aktiengesellschaft (AG der Ziegelfabriken Thayngen, Hofen und – seit 1904 – Rickelshausen).

²⁰ Bericht in den «Schaffhauser Nachrichten» Nr. 147 vom 25. Juni 1968. Die Abbildung 11 zeigt das Aufnahmegebäude in der letzten Zeit vor der Renovation.

²¹ Die Entwicklung der Thaynger Industrie ist einlässlich dargestellt von Oskar Bächtold in der *Geschichte von Thayngen* von Johannes Winzeler (S. 584ff.).

Ins Jahr 1907 fallen die Anfänge der Knorr-NährmittelAG. Damals kaufte die von Carl Heinrich Knorr in Heilbronn gegründete Nährmittel-fabrik das Fabrikareal der Schuhfabrik «Stengel, Hosch und Rapp» in Thayngen und begann hier mit der Verarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten zu kochfertigen Suppen, Haferflocken und Feinmehlen für die Ernährung von Kleinkindern. Das alte Kaufhaus an der Bahnhofstrasse, in dem die Fabrikation aufgenommen worden war, musste bald den Neubauten der aufstrebenden Fabrik weichen.

1908 gründete der Apotheker Dr. Bogdahn die heute unter dem Namen «Portland-Cementwerk Thayngen AG» bekannte Zementfabrik. Zwei Jahre später übernahm eine Aktiengesellschaft den Betrieb.

Für alle drei genannten Firmen war die Bahn beim Antransport von Rohmaterialien und Wegtransport von Fertigprodukten ein wichtiger Partner²². Die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ist denn auch durch eine markante Zunahme des durch die Bahn getätigten Güterversands und -empfangs gekennzeichnet:

	Güterversand in Tonnen		Güterempfang in Tonnen	Total
	Binnen- verkehr	Direkter Verkehr	Binnen- und direkter Verkehr	
1908	10 582	24 173	12 068	46 823
1911	25 589	31 157	18 270	75 016 ²³

Zwei in Abschriften auf dem Staatsarchiv Schaffhausen liegende Verträge vom 10. Mai 1913 vermitteln Aufschlüsse über die Lage der Verbindungsgeleise zwischen der Station Thayngen, dem Kalkwerk der Vereinigten Ziegelfabriken und dem Portlandzementwerk²⁴.

Im Jahre 1924 löste sich die Kalkbrennerei von der Ziegelfabrik und gründete eine separate Gesellschaft, die «Kalkfabrik Thayngen AG». Die Kalkfabrik wurde im Jahre 1984 wegen Schwierigkeiten bei der Rohstoffbeschaffung abgebrochen, damit verschwand auch dieser Geleiseanschluss.

Im Zweiten Weltkrieg nahm die Ziegelfabrik Thayngen die Herstellung von keramischen Elektro-Isoliermaterialien auf. Sie übertrug diese Aufgabe einer neugegründeten Firma, der Kelis AG. Der bereits erwähnte Bombenangriff von 1944 richtete an den Fabrikanlagen schwere

²² Wegen «relativ ungünstiger Verkehrslage» wurde das Werk Hofen der Vereinigten Ziegelfabriken im Jahre 1917 stillgelegt und dafür die Produktion der Thaynger Fabrik erweitert. Oskar Bächtold, a. a. O., S. 584.

²³ Jahresberichte bei den Akten «Badische Bahn» im Staatsarchiv Schaffhausen.

²⁴ Im Vertrag mit den Vereinigten Ziegelfabriken heisst es, dass der mit der Firma Zündel & Cie. abgeschlossene Gleisanschlussvertrag vom 25. März 1892 nebst Nachtragsvertrag vom 28. Januar 1893 aufgehoben seien und mit jeder der beteiligten Firmen eine neue Vereinbarung getroffen werde. Vgl. dazu die Abbildung 12.

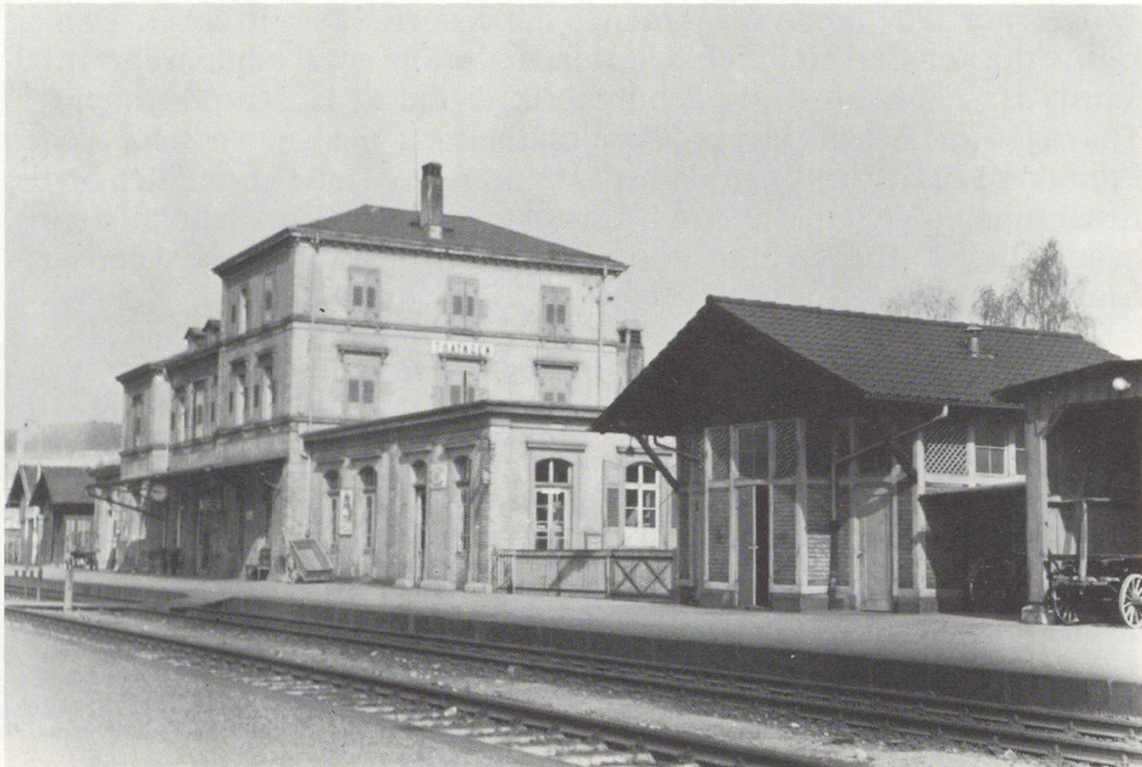


Abb. 11 Der Bahnhof Thyngen vor der Renovation der sechziger Jahre. Die Abortanlage diesseits und die Schuppen jenseits des Empfangsgebäudes wurden entfernt. Aufnahme von Hermann Werner (1896-1975) aus dem Jahre 1962.

(Staatsarchiv Schaffhausen)

Schäden an. Mit dem Wiederaufbau waren Änderungen im Fabrikationsprogramm verbunden. Unter dem neuen Namen «Tonwerke Thyngen AG» konzentrierte sich die Firma fortan auf die Herstellung von feuerfesten Produkten und – bei der Kelis AG – von Hochspannungsisolatoren aus Elektroporzellan und Steatit. Beide Firmen sind auch heute noch Kunden der Deutschen Bundesbahn. Vor allem gilt dies aber für das «Portland-Cementwerk Thyngen», die Knorr-Nährmittel AG und neuerdings – seit 1969 – die Tanklager Thyngen AG (Miniera)²⁵. Auf die letztgenannten drei Firmen entfiel beispielsweise im Jahre 1975 folgendes Wagenaufkommen:

Portland-Cementwerk	3399 Wagen	91 742 Tonnen
Knorr-Nährmittel AG	1106 Wagen	15 477 Tonnen
Miniera	916 Wagen	38 827 Tonnen

²⁵ Im Zusammenhang mit der Erstellung der Tankanlagen wurde das Stellwerk I (West) abgebrochen. Dazu Abbildung 13.

Portland-Cementwerk
A. G. Thayngen

Bahnhof Thayngen.

Steinbruch

Kalkwerk der Vereinigten Ziegelfabriken Thayngen, A.G. u. H. K. Thurner & Co. in Thayngen.

Lagerplatz

Bachverwallung

Eigentum der Eisenbahn.
 ——— Gemeinshaftliches Eigentum des Kalt- u. Portlandzementwerkes.
 ——— Eigentum des Kalkwerkes.
 * * * Portlandzementwerkes

Ullrich

Vor dem

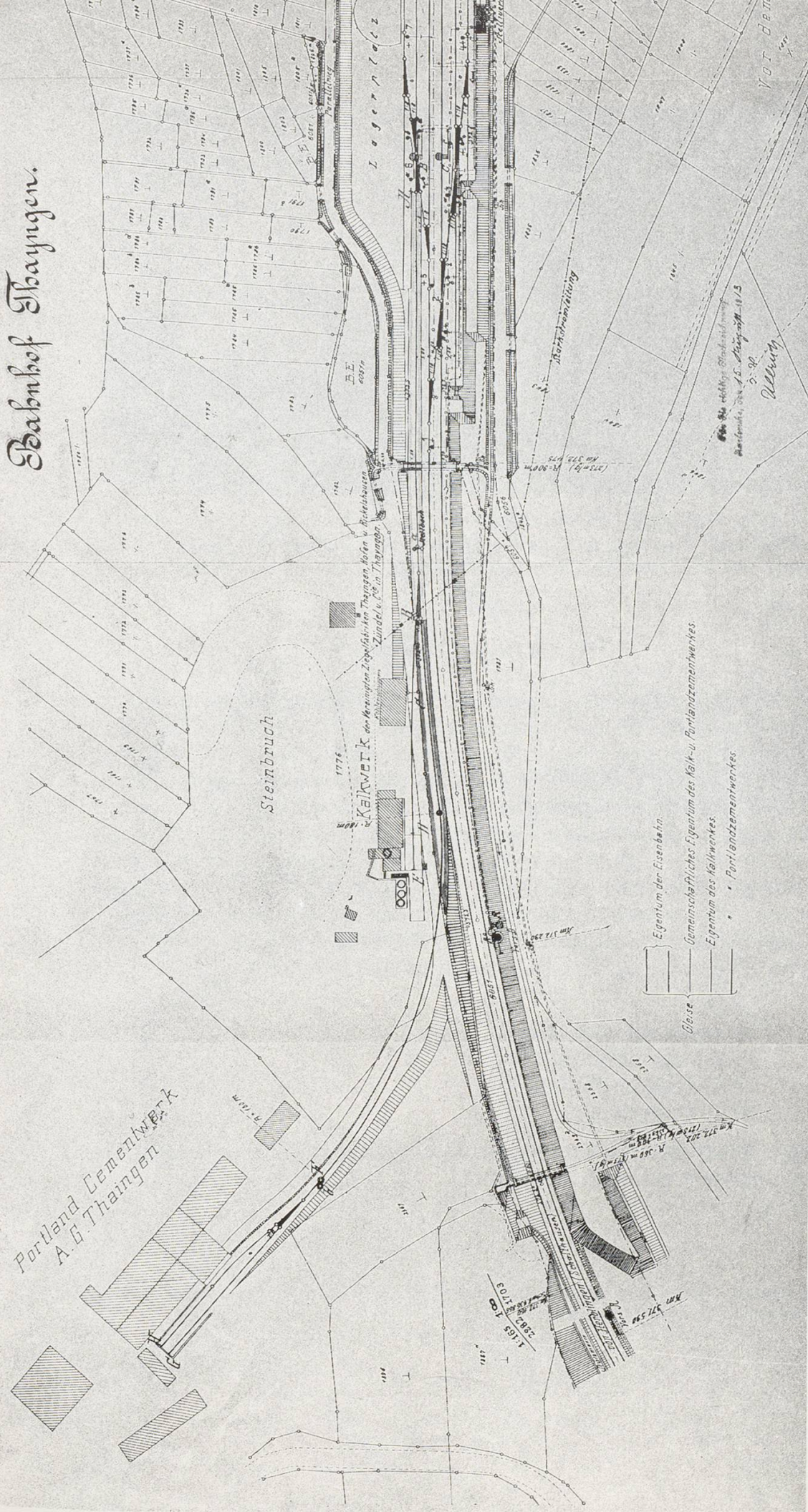


Abb. 12 Die Lage der Geleiseanschlüsse zwischen der Station Thayngen, dem Kalkwerk der Vereinigten Ziegelfabriken und dem Portland-Cementwerk. (Plan im Staatsarchiv Schaffhausen)

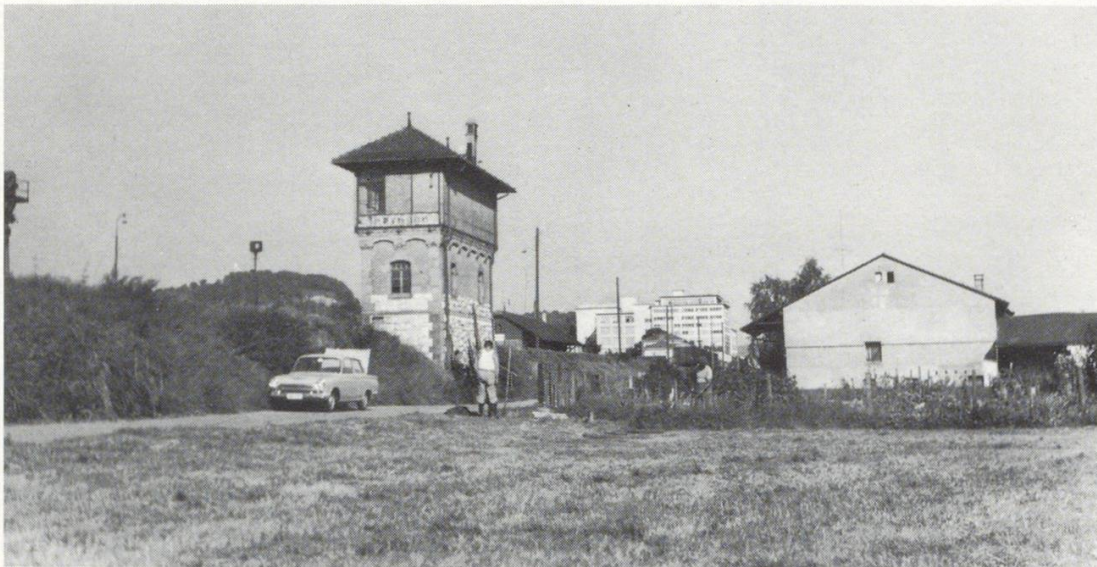


Abb. 13 Das Stellwerk I (West), das den Anlagen der im Jahre 1969 eröffneten Firma Tanklager Thayngen AG (Acifer/Miniera) weichen musste. Aufnahme aus dem Jahre 1966 von Hermann Werner (1896–1975). (Staatsarchiv Schaffhausen)

Die aktuelle Situation

Der Bahnhof Thayngen zeichnet sich – erfreulicherweise – nach wie vor durch ein beträchtliches Verkehrsaufkommen aus. Dafür bürgen insbesondere die hier ansässigen bedeutenden Unternehmen, die nicht nur massenweise Güter versenden und empfangen, sondern auch mit ihren zum Teil grossen Belegschaften den Berufsverkehr speisen. Aber auch die Zahl der Schüler, die zwischen Thayngen und der Kantonshauptstadt pendeln, dürfte sich – insbesondere in der kalten Jahreszeit – noch immer recht stattlich ausnehmen. Einige Zahlen mögen zum Schluss diese Feststellungen untermauern: Im Jahre 1982 wurden auf dem Bahnhof Thayngen 70 804 Fahrkarten verkauft, 2216 Wagenladungen in Empfang genommen und 5236 versandt. Pro Tag passierten den Bahnhof:

- 30 Güterzüge
- 30 Reisezüge mit Halt
- 15 Eilzüge ohne Halt
- 12 D-Züge ohne Halt
- 10 Lokomotivzüge²⁶

Möge dieser positive Gesamteindruck auch in der Zukunft erhalten bleiben oder sich gar noch verstärken.

²⁶ Die Zahlen wurden mir freundlicherweise vom örtlichen Stationsvorsteher, Herrn H. Faschon, zur Verfügung gestellt.

191

1911

1911

1911

1911