

**Zeitschrift:** Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte  
**Herausgeber:** Historischer Verein des Kantons Schaffhausen  
**Band:** 28 (1951)  
  
**Artikel:** Schaffhausen im links- und rechtsrheinischen Eisenbahnverkehr  
**Autor:** Kuntzemüller, Albert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-841133>

### **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:** 29.03.2026

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



# Schaffhausen im links- und rechtsrheinischen Eisenbahnverkehr

Eine verkehrsgeographische Untersuchung

Von Albert Kuntzemüller

In geographischen wie historischen Büchern kann man immer wieder lesen, daß zwischen Bodensee und Basel der Rheinstrom die politische Grenze bilde. Kanton und Stadt Schaffhausen — und nicht nur sie allein — strafen diese allgemein verbreitete Lesart Lügen. Wohl decken sich Fluß- und Landesgrenze auf weite Strecken, indem die Flußmitte — «le thalweg» — die Grenze bildet. Aber an mehreren Stellen greift das beidseitige Hoheitsgebiet hinüber und herüber, woraus dann all jene Verkehrsschwierigkeiten resultieren, die seit Beginn des Eisenbahnzeitalters besonders lästig in Erscheinung treten und ohne guten Willen auf schweizerischer wie auf badischer Seite schon längst zu schweren Konflikten hätten führen müssen.

Diese «Einbruchsstellen» hinüber und herüber sind die folgenden<sup>1</sup>:

1. Das linksrheinische Stadtgebiet von Konstanz, seit 1805 badisch, die Grenze hier, mitten durch bebautes Gelände ziehend, eine wahre crux für Eisenbahn, Zoll und Polizei.

---

<sup>1</sup> Vgl. die zahlreichen Grenzverträge, z. B. über Konstanz vom 28. März 1831 und 28. April 1878, über Büsingen vom 31. Oktober 1854, die Vermarkung vom 21. Sept. 1895 zwischen Baden und dem Aargau vom 17. Sept. 1808 usw.



2. Der obere Schaffhauser Kantonsteil mit Stein am Rhein auf dem rechten Ufer.
3. Der Hauptteil des Kantons Schaffhausen mit Ausnahme der badischen Exklave Büsingen, gleichfalls rechts des Rheins<sup>2</sup>.
4. Der rechtsrheinische Bezirk Eglisau des Kantons Zürich mit der Schaffhauser Exklave Buchberg.
5. Der rechtsrheinische Teil des Halbkantons Basel-Stadt im Innern des Rheinknies.

Längenmäßig fallen diese fünf «Grenzübergriffe» nicht allzu sehr ins Gewicht, weil die Zwischenstrecken mit der Grenze in Flußmitte wesentlich länger sind; allein der Kanton Aargau weist eine solche unkomplizierte Flußgrenze im «Talweg» von über 72 km Länge auf, ein Vorzug, der unter den fünf am Rheinstrom partizipierenden Schweizerkantonen allein ihm zuteil wird.

Die eigenartige Lage des Outsider-Kantons Schaffhausen hat in der Zeit des Eisenbahnbaues eine hervorragende Rolle gespielt, als es sich um das Trasse der rechtsrheinischen Eisenbahn Basel-Schaffhausen-Konstanz handelte. Vor hundert Jahren wie heute hat diese exzentrische Lage des Kantons dem Schaffhauser Staat und Volk schwer zu schaffen gemacht. Als das Großherzogtum Baden 1835 dem deutschen Zollverein beitrug, empfand Schaffhausen diese «Umklammerung» durch den Zollverein in einem Maße, daß im benachbarten Baden das Gerücht aufkam, der Kanton wünsche eine Trennung von der Schweiz und «unbedingten Anschluß an Baden»<sup>3</sup>. Und auch die unselige Bombardierung Schaffhausens durch amerikanische Flugzeuge am 1. April 1944 war zu einem Großteil auf die erwähnte Randlage

<sup>2</sup> Schweiz. bad. Staatsvertrag «Die Hoheitsgrenze zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Kanton Thurgau betreffend» von 1855 über die Brücke bei Dießenhofen, ferner Irmfried Siedentop, Büsingen und Verenahof in der Schweiz, eine grenzgeographische Betrachtung der beiden einzigen Exklaven des Großdeutschen Reiches, Frankfurt a. M. 1938 (mit großer Vorsicht zu gebrauchen!).

<sup>3</sup> Vgl. Karlsruher Zeitung vom 26. Februar 1840. Hierher gehört auch die Verpachtung des Postbetriebes 1833 an die Verwaltung des Hauses Thurn und Taxis, vgl. Eduard His, Geschichte des neueren schweizerischen Staatsrechts, Basel 1938, Band II, S. 739.



der Stadt und des Kantons zurückzuführen<sup>4</sup>, da die Amerikaner Schaffhausen für Waldshut hielten, was bei ihren mangelhaften geographischen Kenntnissen nicht verwunderlich zu sein scheint.

Die enge Verbundenheit der beiden Rheinufer miteinander dokumentiert sich nicht nur in dem sicher nicht zufälligen Hinübergreifen der drei größten Städte Konstanz, Schaffhausen und Basel, sondern auch in der Namengebung, die vielerorts beiden Ufern gemeinsam ist. Allein auf der Flußstrecke Bodensee - Basel treffen wir zu beiden Seiten je ein Rekingen (badisch Reckingen), Laufenburg, Wallbach, Rheinfelden und Hünigen, während die SBB.-Station Stein (Aargau) nach dem gegenüberliegenden badischen Säckingen «Stein-Säckingen» mitbenannt ist.

## I.

### Der Bau der Parallelbahnen

#### 1. Die rechtsrheinische Eisenbahn Basel-Konstanz

Wir betrachten zunächst den Bau der rechtsrheinischen Eisenbahn, weil sie die ältere der beiden Parallelbahnen ist. Rein chronologisch scheint dies allerdings zweifelhaft, da das erste Teilstück der linksrheinischen Strecke schon 1854, das erste der rechtsrheinischen aber erst 1856 eröffnet worden ist. Tatsächlich hat die rechtsrheinische Strecke dann jedoch einen viel schnelleren — man möchte sagen, systematischeren — Ausbau erfahren und vor allem, im Gegensatz zur linksrheinischen, von Anfang bis zu Ende den gleichen Bauherren gehabt, was dem Bahnbau äußerst förderlich sein mußte.

Ueber die Baugeschichte selbst, und zwar Projekt wie Bauausführung, liegen bereits von Schweizer wie von badischer Seite

---

<sup>4</sup> SBB.-Nachrichtenblatt 1944, S. 54.



einläßliche Darstellungen vor, auf die hier verwiesen sei<sup>5</sup>. Die Baugeschichte gliedert sich im einzelnen wie folgt:

| Strecke :                             | Länge :      | Bauherr :       | Eröffnungs-<br>jahr |
|---------------------------------------|--------------|-----------------|---------------------|
| Basel Bad. Bhf. - Säckingen           | 32 km        | Bad. Staatsbahn | 1856                |
| Säckingen - Waldshut                  | 23 km        | «            «  | 1856                |
| Waldshut - Schaffhausen -<br>Konstanz | 89 km        | «            «  | 1863                |
| Gesamtlänge                           | <hr/> 144 km |                 |                     |

Davon doppelspurig ausgebaut:

|                          |             |                 |      |      |
|--------------------------|-------------|-----------------|------|------|
| Basel BB.-Grenzacherhorn | 3 km        | Bad. Staatsbahn | 1913 |      |
| Beringen - Schaffhausen  | 7 km        | «               | «    | 1865 |
| Schaffhausen - Singen    | 20 km       | «               | «    | 1908 |
| Singen - Radolfzell      | 10 km       | «               | «    | 1875 |
| Radolfzell - Reichenau   | 14 km       | «               | «    | 1904 |
| Reichenau - Petershausen | 4 km        | «               | «    | 1903 |
| Gesamtlänge              | <hr/> 58 km |                 |      |      |

Die rechtsrheinische Eisenbahn Basel-Konstanz galt und gilt als Fortsetzung der badischen Hauptbahn Mannheim-Basel, die von 1838 bis 1855 als erste größere Staatsbahnstrecke Deutschlands erbaut worden war. Aus diesem Aspekt gesehen handelt es sich hier also nicht um eine selbständige, in sich abgeschlossene Linie, sondern nur um ein Teil- bzw. das Endstück der gesamten 414 km langen badischen Hauptbahn Mannheim-Basel-Konstanz, deren letztes Ziel der badische Kreis Konstanz mit dem Bodensee sein sollte. An irgendeine Konkurrenzierung der linken (schweizerischen) Rheinseite oberhalb Basels war niemals und nirgends gedacht worden.

Ueber den Bau dieser rechtsrheinischen Eisenbahn Basel-Schaffhausen-Konstanz seien die Haupttatsachen hier zusammengefaßt: Grundlage von Bau und Betrieb bildete der

<sup>5</sup> Albert Steinegger, Entstehungsgeschichte des schaffhauserischen Eisenbahnnetzes, Schaffhausen 1934, ferner Albert Kuntzemüller, Die badischen Eisenbahnen 1840—1940, Freiburg i. Br. 1940, S. 54 ff.



schweizerisch-badische Staatsvertrag vom 27. Juli 1852, der noch heute gilt — ein Beweis für seine ausgezeichnete, vorausschauende Fassung durch die beidseitigen Unterhändler, den Basler Ratsherrn Achilles Bischoff und den badischen Ministerresidenten zu Bern Freiherrn Christian von Berckheim<sup>6</sup>. Der Bahnbau wurde der badischen Staatsbahnverwaltung in der Weise gestattet, daß die Linie «in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde» (Art. 1). Gegenüber der schweizerischen Garantie eines «ungestörten und unbehinderten Betriebes» (Art. 9) verpflichtete sich Baden, diesen Betrieb «wie auf den zunächst gelegenen Strecken badischen Gebietes auf seine Kosten ausüben zu lassen» (Art. 10).

Die Linie mit dem Badischen Bahnhof in Klein-Basel wurde am 20. Februar 1855 eröffnet, kurze Zeit darauf die Teilstrecke Basel-Säckingen am 4. Februar 1856 und Säckingen-Waldshut am 30. November 1856. Nicht ganz so schnell wie zwischen Basel und Waldshut, aber immerhin doch innert sieben Jahren erfolgte der Bau der badischen Linie Waldshut-Schaffhausen-Konstanz. Dieser in staatsrechtlicher wie verkehrspolitischer Beziehung merkwürdige Bahnbau wurde im schweizerisch-badischen Staatsvertrag vom 30. Dezember 1858 festgelegt, nachdem sich für Baden die Unmöglichkeit ergeben hatte, den Kanton Schaffhausen nördlich seiner vielgezackten Grenze zu umfahren. Danach verpflichtete sich Baden, «die großherzogliche Staatsbahn von Waldshut in der Richtung nach Konstanz durch den Kanton Schaffhausen, sofern nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, innerhalb der kantonalen Grenzen binnen drei Jahren auf seine Kosten herzustellen und in Betrieb setzen zu lassen»<sup>7</sup>.

Aber Baden ging nur mit einem nassen und heiteren Auge an die Arbeit. Die nicht weniger als 29 km durch ausländisches

---

<sup>6</sup> Großh. Bad. Regierungsblatt 1853, S. 159 ff., Amtl. Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der Schweiz. Eidgenossenschaft, Alte Folge Band 3, S. 438.

<sup>7</sup> Hans Becker, Die Rechtsverhältnisse an der Schweizergrenze, Diss. Zürich, Glarus 1931, S. 132.



Hoheitsgebiet führende Eisenbahn war weder in Karlsruhe noch in Bern gern gesehen. Der Bauherr investierte sein gutes Geld, das er daheim für andre Eisenbahnbauten gut hätte gebrauchen können, nur mit Widerwillen im Ausland, und der Hausherr, der dieses ebenso kostspielige wie gut fundierte Verkehrsinstrument erhalten sollte, blickte nicht eben vertrauensvoll auf die in Angriff zu nehmende Baute, zumal ihn der leidige Streit um das Trasse etwas verschnupft hatte.

Wie umstritten der Eisenbahnbau im Kanton Schaffhausen für Baden war, zeigen die Verhandlungen der Landstände in Karlsruhe deutlich genug. In beiden Kammern gab es heftige Opposition, und ein von Generalleutnant Hoffmann verfaßter Bericht der Eisenbahnkommission der Ersten Kammer 1861/62 sprach diese Bedenken auch unumwunden aus: «Es war wohl recht und gut, den Anschluß der badischen Bahnen mit den Schweizerbahnen auch noch weiter östlich als Basel zu suchen. Nachdem dieser Anschluß aber in Waldshut-Turgi erreicht war, konnte und mußte die großherzogliche Regierung, und zwar noch ehe sie die Bahn durch die Schweiz nach dem Bodensee ausdehnte, darauf denken, auch dem übrigen Lande die Vorteile der Eisenbahn zuzuwenden. Die Weiterführung der Bahn von Waldshut nach Schaffhausen und von da nach Konstanz war durchaus kein so dringendes Bedürfnis, daß deshalb die übrigen Bahnen hätten zurückgestellt werden dürfen, weil wie gesagt diese Fortsetzung mehr der Schweiz als dem badischen Lande zugute kommt und weil diese Bahn selbst, sobald die durch Natur und Verkehr für Baden gebotene Bahn durch das Kinzigtal nach Konstanz erbaut sein wird (gemeint ist die Schwarzwaldbahn, Anm. d. Verf.), zur Nebenbahn herabsinken muß»<sup>8</sup>.

War im übrigen längs des Rheines kaum irgendwo ein wesentlicher Zweifel über die Linienführung, da die Bahnlinie meist parallel dem Flußlauf entlang zog, so mußte die Landschaft um den Rheinfall dem Eisenbahnbauer manche Nuß zu knacken geben. Dazu kam die Diskrepanz der beidseitigen Interessen.

---

<sup>8</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden, Erste Kammer, Zweites Beilagenheft Session 1861/62, S. 248.



Während Baden begreiflicherweise möglichst lang auf seinem Territorium bleiben und die Eisenbahn seinen abgelegenen Gemeinden Jestetten und Lottstetten im Zollausschlußgebiet dienstbar machen wollte, strebte Schaffhausen — ebenso begreiflich — unter Ablehnung dieser sog. Wangentallinie nach einem den Kanton besser berücksichtigenden Trasse, das vor allem den Klettgau in seiner ganzen Länge durchqueren sollte. Bedauerlicherweise gab es unter den Klettgaugemeinden selbst dann noch weitere Differenzen, sodaß das schließlich gewählte und nur gegen mehrfache badische Konzessionen von Schaffhausen und Bern gutgeheißene Trasse, das einem alten Rheinlauf folgte, ein Kompromiß mit all seinen Vor- und Nachteilen darstellte. Restlos zufrieden war keiner.

Mit besonderem Mißtrauen betrachtete Baden nach seinen Erfahrungen in Basel die eisenbahnpolitische Lage in Schaffhausen, nachdem es ihm nicht gelungen war, die sog. Rheinfallbahn Schaffhausen-Winterthur über Jestetten zu leiten. «Die Vorsicht gebietet — so lesen wir im Bericht der Budgetkommission der Ersten Kammer von 1854/55 —, in Schaffhausen bei dem Bau der Bahn von dieser Stadt nach Winterthur auf eine künftige Mündung der großherzoglichen Bahn bei Schaffhausen mit Rücksicht der unmittelbaren Verbindung nach dem Innern der Schweiz Bedacht zu nehmen. Der Vorgang der Mündung der französischen Bahn in Basel mit wahrscheinlich unmittelbarer Fortsetzung nach dem Innern der Schweiz oder vorerst mit Zurücksetzung der großherzoglichen Bahn gibt die unausbleiblichen Gefahren hinlänglich zu erkennen»<sup>9</sup>. Tatsächlich sollte dann nach dem ursprünglichen Vertrag der Rheinfallbahn mit Baden vom 24. November 1855, Artikel 11, diese Bahn Jestetten berücksichtigen, aber der umgeänderte Vertrag vom 11. Dezember 1855 enthielt den Artikel 11 nicht mehr<sup>10</sup>. Es ist klar, daß all diese Kontroversen das gegenseitige Sich-Verstehen nicht gerade gefördert haben.

Sowohl im Schaffhauser Großen Rat als auch in den beiden

---

<sup>9</sup> Ebenda Beilagenheft Session 1854, S. 406.

<sup>10</sup> Alfred Luz, Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes 1852—59, Diss. Zürich 1932, S. 176 f.



Kammern der badischen Landstände fiel dann manches Wort des Aergers und Mißvergnügens über den Bahnbau. Leider wurde auch die Person des berühmten badischen Eisenbahnbauers Robert Gerwig, späteren Oberingenieurs der Gotthardbahn, dem Trassierung und Bau der Waldshut-Konstanzer Linie oblag, in die Debatte gezogen<sup>11</sup>. Als aber dann am 13. Juni 1863 die neue Linie in Anwesenheit der beiden Staatshäupter, Großherzog Friedrichs I. (1826 bis 1907) von Baden und des Bundespräsidenten Constantin Fornerod (1819 bis 1899), eröffnet wurde, schien aller Hader begraben und die Freude über den Anschluß Schaffhausens an das internationale Eisenbahnnetz allgemein.

Mit 22 Kanonenschüssen wurde der badische Extrazug bei seinem Eintritt auf Schweizergebiet begrüßt, und auf dem Bahnhof Schaffhausen harrten neben den Bundesbehörden Vertreter der Kantone Schaffhausen, Zürich, Aargau und Basel des Zuges. Die Bürgermeister der vier Waldstädte Waldshut, Laufenburg, Rheinfelden und Säckingen erschienen in ihrer alten Tracht, kurzen schwarzen Hosen, langer roter Weste, dunklem Wams und breitem weißem Halskragen — ein Symbol der Zusammengehörigkeit beider Ufer aus alter Zeit.

In seiner Geschichte Neuhausens erzählt Albert Steinegger noch folgende ebenso bezeichnende wie amüsante Episode von der Einweihungsfeier: «Bald war der schönste Punkt der ganzen Linie erreicht, die Station Neuhausen angesichts des Rheinfalls. Hier bewillkommnete Herr Kommandant Neher den Großherzog namens der Gemeinde Neuhausen, welcher dann einige Minuten den Rheinfall betrachtete. 'Und dieser schönste Stationspunkt der ganzen Welt ist in den Händen einer fremden Bahn!', rief der Begleiter eines Berichterstatters mißmutig aus. Schaffhausen wußte, warum es sich gegen 'Station Neuhausen' stemmte. Neben dem im Bau begriffenen Hotel Dannecker war eine Galerie erstellt, um dem Großherzog zu zeigen, er habe sein Geld nicht umsonst ausgegeben»<sup>12</sup>. Die Zwitterstellung der

---

<sup>11</sup> Albert Kuntzemüller, Robert Gerwig, ein Pionier der Technik, Freib. i. Br. 1949.

<sup>12</sup> A. Steinegger, Geschichte der Gemeinde Neuhausen, Schaffhausen 1927, S. 65.



ganzen Eisenbahnlinie erhellt einmal mehr auch aus dieser kleinen Begebenheit.

Was schließlich die *D o p p e l s p u r e n* der rechtsrheinischen Eisenbahn (vgl. obige Tabelle) betrifft, so sind sie mit einer Ausnahme erst sehr viel später ausgebaut worden. Diese einzige Ausnahme betrifft die 7 km lange Teilstrecke *B e r i n g e n - S c h a f f h a u s e n*, die schon zwei Jahre nach dem Bau der Linie doppelspurig erstellt wurde. Hierfür sprachen besondere Gründe: Diese kleine Teilstrecke in der «Enge» weist nämlich mit einer Neigung von 1:63 die größte Neigung der ganzen badischen Hauptbahn Mannheim-Basel-Konstanz auf, «wo wegen der starken Steigung der Bahn immer eine Vorspannmaschine mitgenommen und dann wieder zurückgeführt werden muß»<sup>13</sup>. Sie bildet zusammen mit dem schwierigen und immer wieder ausbesserungsbedürftigen Charlottenfelstunnel wohl die Achillesferse der badischen Hauptbahn und ist seinerzeit auch erst nach vielen Zweifeln in dieser Form trassiert worden.

\* \* \*

Seit dem 13. Juni 1863 ist also die ganze rechtsrheinische Eisenbahn Basel-Schaffhausen-Konstanz im Betriebe und hat — ihrer «Internationalität» und ihren mehrfachen Grenzüberquerungen entsprechend — manche schweren Zeiten seither durchzumachen gehabt<sup>14</sup>. Vor allem haben die drei Kriege 1870/71, 1914/18 und 1939/45 ihren Betrieb und Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogen, und zeitweise ist an den Bruchstellen Grenzacherhorn, Erzingen und Thayngen überhaupt jeglicher Verkehr unterbunden gewesen. So schnell und fast ununterbrochen ihr Bau innert acht Jahren fertiggestellt worden war, so kompliziert und an Zwischenfällen reich sollte sich ihr Betrieb und Verkehr gestalten — ganz im Gegensatz zur linksrheinischen Parallelbahn, wo der Bau kompliziert und nicht ohne Zwischenfälle vor sich ging, während Betrieb und Verkehr sich von jeher

---

<sup>13</sup> Verhandlungen der Ständeversammlung usw., Zweite Kammer, 5. Beilagenheft Session 1865/66, S. 644.

<sup>14</sup> Hans Joachim Marschner, Eisenbahndurchzugsstrecken an Deutschlands Grenzen, Diss. Berlin o. J. (1937), S. 14 ff., unzuverlässige und lückenhafte Darstellung,



im ganzen reibungslos vollzogen haben, von dem leidigen «Korridor» bei Jestetten abgesehen.

Entstehung und Entwicklung der beiden Parallelbahnen sind also nichts weniger als parallel verlaufen.

## 2. Die linksrheinische Eisenbahn Basel-Konstanz

Der Bau der linksrheinischen Linie ist nicht nur weniger einheitlich, sondern auch mit viel längeren Unterbrechungen erfolgt. Die badische Linie rechts des Rheines war in acht Jahren vollendet, die schweizerische links des Rheines erst 34 Jahre später zu Ende geführt. Ja, der linksrheinische Bahnbau ist von Anfang an gar nicht bewußt als Parallel- und Konkurrenzstrecke gegenüber dem andern Ufer ausgeführt worden, vielmehr bruchstückweise und unter den verschiedensten verkehrsgeographischen Voraussetzungen. Dieser Mangel an Einheitlichkeit geht schon aus der folgenden Zeittabelle über die Baugeschichte hervor, wobei wiederum auf frühere Spezialdarstellungen verwiesen sei<sup>15</sup>.

| Strecke :                    | Länge :       | Bauherr :     | Eröffnungs-<br>jahr |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------------|
| Basel SCB. - Pratteln        | 8 km          | SCB.          | 1854                |
| Pratteln - Stein - Säckingen | 21 km         | Bötzbergbahn  | 1875                |
| Stein - Säckingen - Koblenz  | 26 km         | «             | 1892                |
| Koblenz - Eglisau            | 26 km         | NOB.          | 1876                |
| Eglisau - Neuhausen          | 18 km         | «             | 1897                |
| Neuhausen - Schaffhausen     | 2 km          | Rheinfallbahn | 1857                |
| Schaffhausen - Feuerthalen   | 1 km          | NOB.          | 1895                |
| Feuerthalen - Etzwilen       | 15 km         | «             | 1894                |
| Etzwilen - Konstanz          | 30 km         | Nationalbahn  | 1875                |
| Gesamtlänge                  | <u>147 km</u> |               |                     |

die Basler «Durchzugsstrecke» wird überhaupt nicht erwähnt, Stadt und Kanton Schaffhausen werden miteinander verwechselt (!).

<sup>15</sup> Adolf Keßler, Die schweizerische NOB. 1853/1901, Diss. Zürich 1929, ferner F. Gubler a. a. O., A. Steinegger, Entstehungsgeschichte etc., außerdem Placid Weißenbach, Das Eisenbahnwesen der Schweiz I/II, Zürich 1913/14.



Davon d o p p e l s p u r i g a u s g e b a u t :

|                          |              |      |      |
|--------------------------|--------------|------|------|
| Basel SCB.-Pratteln      | 8 km         | SCB. | 1857 |
| Pratteln-Stein-Säckingen | 21 km        | »    | 1895 |
| Neuhausen-Schaffhausen   | 2 km         | SBB. | 1931 |
| Gesamtlänge              | <u>31 km</u> |      |      |

Wie aus dieser Tabelle hervorgeht, erstreckt sich die Baugeschichte der linksrheinischen Eisenbahn auf über vier Jahrzehnte, von 1854 bis 1897, wobei sich in den fünfziger, siebziger und neunziger Jahren drei Bauperioden erkennen lassen. Fügen wir noch hinzu, daß nicht weniger als vier der aufgeführten Teilstrecken zu den sog. «Moratoriumslinien» der NOB. gehören, deren Projektierung und Bauausführung mehrere Jahrzehnte auseinanderliegen, so erscheint uns die ungewöhnlich weite Zeitspanne erklärlich. Hinsichtlich des Bauherrn liegen die Verhältnisse jedoch nicht ganz so schlimm, wie es zunächst den Anschein haben möchte. Die genannten fünf Bauherren schrumpfen nämlich auf drei zusammen, da die Bötzberrgbahn im Betriebe der NOB. ein Gemeinschaftsunternehmen der SCB. und NOB. war und die Rheinfallbahn 1856, also schon vor ihrer Inbetriebnahme, in die NOB. überging, sodaß lediglich die SCB., NOB. und die unglückselige Nationalbahn die linksrheinische Parallelbahn erbaut haben.

Es erübrigt sich, die verwickelte Baugeschichte der einzelnen Teilstrecken der Bötzberrgbahn und der erwähnten ominösen sog. «Moratoriumslinien» der verflossenen NOB. hier im einzelnen zu schildern; auch die Tragödie der «Nationalbahn» darf im allgemeinen als bekannt vorausgesetzt werden<sup>16</sup>.

Die Baugeschichte der beiden Teilstrecken Schaffhausen-Etzwilen und Eglisau-Neuhausen möge dagegen, weil unserm Thema am nächsten gelegen, kurz geschildert werden. Hierbei handelt es sich abermals um zwei Moratoriumslinien der NOB., deren späterster Eröffnungstermin

<sup>16</sup> Arnold Gubler. Die Schweizerische Nationalbahn, Diss. Zürich 1922, ferner Zeitschr. f. schweiz. Statistik und Volkswirtschaft, Basel 1944, S. 411 ff.



nach langer Debatte von den eidgenössischen Räten auf den 1. Juni 1893 (Schaffhausen-Etzwilen) und 1. Oktober 1894 (Eglisau-Schaffhausen) festgesetzt wurde (Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1888), nachdem er fast anderthalb Jahrzehnte zuvor, am 14. Februar 1878, von der Bundesversammlung schon einmal fixiert worden war, ohne daß es der damals noch hart bedrängten NOB. möglich gewesen wäre, diesen früheren Termin einzuhalten. Aber die finanzielle Rekonstruktion der NOB. mit allen damit zusammenhängenden Transaktionen, Konvertierung der Anleihen, Dividendensperre u. ä., ließ solange auf sich warten, daß nicht einmal die oben genannten Termine der Jahre 1893 und 1894 eingehalten werden konnten.

Dazu kamen bei der Linie Schaffhausen-Etzwilen etwelche Streitigkeiten über das Trasse am linken Rheinufer, insbesondere den Ort des Flußüberganges, weil in Schaffhausen der Anschluß an die Rheinfall- und badische Staatsbahn gewonnen werden sollte. Die badische Exklave Büsingen im Kanton Schaffhausen spielte dabei insofern eine gewisse Rolle, als nach Ueberquerung des Rheinstromes bei Dörflingen Büsingen einen Bahnhof erhalten und die neue Linie anstatt in Schaffhausen selbst schon in Herblingen an die badische Staatsbahnlinie Schaffhausen-Singen hätte anschließen sollen. Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen entschied sich jedoch 1874 für den Rheinübergang bei Feuerthalen, wahrscheinlich ohne zu ahnen, daß noch volle zwei Jahrzehnte bis zum Bau der Linie verstreichen würden. Aber nicht ohne Grund war sie eben eine «Moratoriumslinie» der NOB. gewesen. Schließlich konnte sie dann bruchstückweise, erst die Strecke Feuerthalen-Etzwilen und danach Schaffhausen-Feuerthalen, dem Betriebe übergeben werden, weil unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Bau des Emmersbergtunnels die Fertigstellung dieses Schlußstückes um mehrere Monate verzögert hatten.

Es verdient vermerkt zu werden, daß bei der Eröffnungsfeier dieser Linie Ende März 1895 von einem Redner zum erstenmale auf die Möglichkeit einer Konkurrenz mit der rechtsrheinischen badischen Rheintallinie angespielt wurde, während man in Kreisen der NOB.



als «lachender» Erbin der Nationalbahn damals lediglich von einer wenig rentablen Sekundärbahn zu sprechen pflegte. «Es wird dies doch wesentlich auch davon abhängen — so führte der Redner aus —, wie man sie behandelt. Warum sollte für die von Romanshorn und von weiter oben abwärts strebenden Güter die Linie Konstanz-Schaffhausen, Schweizer Ufer, der badischen auf der rechten Rheinseite nicht eine namhafte und doch loyale Konkurrenz machen können? Ist erst die Linie Schaffhausen-Eglisau-Zürich erstellt, so muß dies für das durch den Arlberg und von Chur her kommende Gut allerdings eine Linie von internationaler Bedeutung werden»<sup>17</sup>.

Die hier genannte Schaffhausen-Eglisauer Linie war in der Tat als einzige Lücke der linksrheinischen Eisenbahn noch übrig geblieben, wobei man das Wort «links» freilich in Anführungszeichen setzen sollte, da die Linie aus verkehrsgeographischen Gründen etwelche Kilometer aufs rechte Ufer übersetzen mußte. Der Hauptgrund hierfür war die Bedienung Schaffhausens, während die Umgehung der Flüsse Töß und Thur mit einem zweifachen Rheinübergang erkaufte wurde. Aus ihrer Baugeschichte, die komplizierter und wechselvoller in der ganzen Schweiz kaum ihresgleichen hat, sei hier noch das Wesentlichste mitgeteilt.

Die heutige SBB.-Strecke Schaffhausen-Eglisau-Zürich war seit langem das Schmerzenskind aller beteiligten Kreise, vornehmlich der NOB., gewesen. Ihr Projekt und Bau stellt in der Tat, wie es eine Fachzeitschrift einmal formuliert hat, «ein merkwürdiges Kapitel schweizerischer Eisenbahnpolitik» dar<sup>18</sup>, und wenn man sie sich näher besieht, so nimmt diese Benennung wahrlich nicht wunder. Daß ein so versierter und anerkannter Eisenbahnpolitiker wie Bundesrat Emil Welti (1825 bis 1899), der unermüdliche Vorkämpfer der Staatsbahnidee, die Linie Schaffhausen-Eglisau-Zürich-Arth-Goldau einmal eine «natio-

---

<sup>17</sup> A. Steinegger a. a. O., S. 138.

<sup>18</sup> Bulletin des Arbeitgebersverbandes schweizerischer Transportanstalten (Aarau) Nr. 73 vom Juli 1936, S. 1237 ff.



nalökonomische Verschwendung» nennen konnte<sup>19</sup>, zeigt zur Genüge, so verfehlt das Urteil an sich sein mag, wie stark die Widerstände und wie geteilt die Meinungen um diese «Moratoriumslinie» einst gewesen sind. Schaffhausen und das ihm benachbarte, fast amerikanisch gewachsene Neuhausen mochten am meisten an ihr interessiert sein. Als drei Jahrzehnte zuvor, am 15. April 1857, die Rheinfallbahn Schaffhausen-Winterthur eröffnet wurde, «hatte Neuhausen wohl eine Bahn, aber keinen Bahnhof, es mußte sich noch bis zur Erbauung der Eglisauer Linie gedulden»<sup>20</sup>. Man kann es somit verstehen, daß gerade Schaffhausen und Neuhausen auf diesen Bahnbau hingearbeitet haben.

Aber ihm stand noch eine in der Eisenbahngeschichte glücklicherweise seltene verkehrsgeographisch-politische Kuriosität im Wege: der zwischenliegende badische «Korridor» mit dem damaligen (1840 bis 1935) Zollausschlußgebiet von Jestetten-Lottstetten. Diese territoriale Zersplitterung machte nicht nur langwierige Verhandlungen mit Baden nötig, sondern ließ auch, wie wir noch sehen werden, für den künftigen Betrieb und Verkehr besondere Vorkehrungen treffen, um ihr möglichst reibungsloses Funktionieren zu garantieren. Alle diese hemmenden Umstände brachten viele Verzögerungen, im wahren Sinn des Wortes «Moratorien», mit sich, sodaß in noch höherem Maße als bei den andern «Moratoriumslinien» der NOB. eine Fristverlängerung der andern folgen mußte. Der oben genannte Eröffnungstermin des 1. Oktober 1894 basierte auf einem Beginn der Erdarbeiten vor dem 1. August 1892, aber keiner von beiden konnte eingehalten, und die Frist mußte noch zweimal, erst bis zum 1. Dezember 1896, dann bis zum 1. Juni 1897 verlängert werden. Am letztgenannten Tage erfolgte dann endlich die Inbetriebnahme der Linie.

Die Frage eines Bahnhofes in Neuhausen machte den Parteien wie schon angedeutet manches Kopfzerbrechen, nachdem sie seit Eröffnung der Rheinfallbahn kaum je zur Ruhe gekommen

---

<sup>19</sup> Max Brugger, Zürcherische Eisenbahnpolitik, Diss. Fribourg 1909, S. 155.

<sup>20</sup> A. Steinegger, Geschichte etc., S. 63.



war. Die NOB. leugnete die Notwendigkeit einer solchen Station immer wieder mit dem Hinweis, «die Gemeinde habe schon eine Haltestelle der badischen Bahn, Dachsen liege ebenfalls sehr nahe», und auch ein Schritt des Schaffhauser Regierungsrates beim eidg. Post- und Eisenbahndepartement in Bern «fand keine geneigten Ohren». Erst Ende 1896, also ein knappes halbes Jahr vor Eröffnung der Bahn, ließ sich die NOB. dazu bewegen, Pläne für die Station Neuhausen zu entwerfen, sodaß diese aufstrebende Gemeinde nach vollen vierzig Jahren, seitdem die Lokomotive in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft schon gepfiffen hatte, zu dem ersehnten Bahnhof kam und «wirklich dem Verkehr angeschlossen wurde»<sup>21</sup>.

Die Doppelspuren der linksrheinischen Linie sind zahlenmäßig geringer als jene rechts des Rheins. Der Ausbau des 2 km langen Teilstücks Neuhausen-Schaffhausen erfolgte anlässlich der großzügigen Umgestaltung der Schaffhauser Bahnhofanlagen im Jahre 1931. Schon viele Jahre zuvor war für beide Teilhaber am Schaffhauser Bahnhof, die SBB. und die badische Staatsbahn, die Beseitigung der bösen Gefahrenquelle der südlichen Schaffhauser Bahnhofseinfahrt im Bauprogramm gestanden, aber erst das Projekt von 1930/31 brachte die ersehnte Radikalkur: Nicht nur wurden die beiden Linien, die SBB.-Linie von Eglisau her und die badische Linie von Waldshut her, jeweils doppelspurig in den Bahnhof eingeführt, sondern auch die ungünstigen Kurven verbessert und die Perrons verlängert. Die im Juni 1930 begonnenen Bauarbeiten, an denen die SBB. 52% und die Deutsche Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin der Badischen Staatsbahn 48% der Kosten trugen, konnten für den badischen Teil am 28. Juni und für den schweizerischen Teil am 1. September 1931 abgeschlossen werden<sup>22</sup>.

Steht hinsichtlich der Doppelspur die linksrheinische Eisenbahn gegenüber der rechtsrheinischen zurück, so darf sie sich eines andern umso wichtigeren Vorzugs rühmen, der ihrer

---

<sup>21</sup> Ebenda S. 68.

<sup>22</sup> SBB.-Nachrichtenblatt 1931, S. 182 f. mit Abbildungen.



Konkurrentin völlig abgeht: des elektrischen Betriebes. Hier die Daten der Elektrifikation:

| Strecke:                 | Länge:        | Elektrifiziert am: |
|--------------------------|---------------|--------------------|
| Basel SBB.-Pratteln      | 8 km          | 18. Mai 1924       |
| Pratteln-Stein-Säckingen | 21 km         | 18. Oktober 1926   |
| Eglisau-Schaffhausen     | 20 km         | 15. Dezember 1928  |
| Stein-Säckingen-Koblentz | 26 km         | 16. Dezember 1944  |
| Koblentz-Eglisau         | 26 km         | 30. Juni 1945      |
| Schaffhausen-Etzwilen    | 17 km         | 15. Dezember 1945  |
| Etzwilen-Stein a. Rh.    | 3 km          | 7. Oktober 1946    |
| Stein a. Rh.-Kreuzlingen | 26 km         | 5. Oktober 1947    |
| Gesamtlänge              | <u>147 km</u> |                    |

Damit steht die ganze linksrheinische Linie in elektrischem Betrieb. Nach den Beschlüssen des Verwaltungsrates der SBB. in seiner Sitzung vom 19. Januar 1944 in Bern sollte «im Sinne der Total-Elektrifizierung des Staatsbahnnetzes ein weiterer entscheidender Schritt getan» und nochmals 300 km SBB.-Linien elektrifiziert werden. «Höchst erfreulich ist die Tatsache — schrieb die National-Zeitung dazu<sup>23</sup> —, daß bei den neu zu elektrifizierenden Strecken nun auch Grenzgebiete sind, die schon lange unter der Isolierung durch den Dampffahrplan gelitten haben.» Die genannte Zeitung brachte diese wichtige Nachricht denn auch unter der zweispaltigen Schlagzeile «Die Rheintallinie wird elektrifiziert», womit sie die große Bedeutung der Elektrifikation für diese ihr als Basler Zeitung besonders am Herz liegende Linie Basel-Konstanz unterstreichen wollte.

\* \* \*

Mit dem 1. Juni 1897 als Eröffnungstag der Linie Eglisau-Neuhausen war die ganze 147 km lange linksufrige Rheintallinie Basel-Konstanz vollendet. Wie ersichtlich kommt sie an Länge ihrer rechtsrheinischen Konkurrentin mit 144 km ungefähr

<sup>23</sup> Nationalzeitung (Basel) Nr. 33 vom 20. Januar 1944.



gleich. Ihr einziger Schönheitsfehler im durchgehenden Betriebe ist die Spitzkehre bei Eglisau, die jedoch im Hinblick auf die als noch wichtiger erachtete Verbindung Basel-Koblenz-Eglisau-Winterthur mit in Kauf genommen werden mußte, aber bis heute einen flüssigen Durchgangsverkehr auf der Rheintallinie betriebstechnisch verunmöglicht.

Trotz alledem ist schon lange vor ihrem Bau die Bedeutung der Linie als einer linksrheinischen Uferbahn von der Verwaltung der NOB. und der Fachpresse gelegentlich erkannt und gewürdigt worden. So lesen wir beispielsweise in der Schweizerischen Bauzeitung vom 4. Oktober 1890 über den «Bau der Normalbahn Stein-Koblenz» die folgenden Worte: «Sie ist ein Bestandteil der zukünftigen linksufrigen Rheintalbahn Basel-Eglisau-Schaffhausen-Etzwilen-Konstanz und zugleich die kürzeste Verbindung zwischen Basel und dem Eisenbahnknotenpunkt Winterthur, die Bahn Stein-Koblenz wird den Transit Basel-Winterthur-Romanshorn und nach der Ostschweiz auf dem kürzesten Wege vermitteln»<sup>24</sup>.

In ähnlicher Weise konstatiert auch Max Brugger in seiner Schrift über die zürcherische Eisenbahnpolitik ausdrücklich, daß nach Vollendung der genannten Eglisau-Schaffhauser Linie «die NOB. endlich im Besitze einer durchgehenden Linie Rorschach-Konstanz-Schaffhausen-Eglisau-Koblenz-Stein-Basel war; die langersehnte linksrheinische Schienenverbindung auf schweizerischem Gebiete war also verwirklicht»<sup>25</sup>. Hier wird die linksufrige Bodenseegürtelbahn Rorschach-Konstanz miteinbezogen und die Bedeutung der ganzen linksrheinischen Eisenbahnverbindung vom Rheinknie zum Bodensee — ungeachtet ihres scheinbar systemlosen Ausbaues — einmal mehr unterstrichen.

---

<sup>24</sup> Schweiz. Bauzeitung XVI. Band, Nr. 14 vom 4. Oktober 1890.

<sup>25</sup> M. Brugger a. a. O., S. 157.



## II.

### Wesen und Charakter der beiden Parallelbahnen

Was hat nun — unbeschadet der bisher skizzierten Baugeschichte — den Bau der beiden Parallelbahnen eigentlich veranlaßt? Die Frage ist nicht leicht zu beantworten. Der Fluß mit seinen beidseitigen Uferwegen an sich hat den kuriosen Doppelbau nicht veranlaßt, sondern die mit ihm sich größtenteils deckende politische Grenze, weil hüben wie drüben ein sozusagen inländisches Interesse für eine Eisenbahn vorlag. Das ist wohl, auf eine kurze Formel gebracht, der Anlaß zu dieser fast einzig dastehenden Duplizität. Wie in Baden das erst ein Halbjahrhundert zuvor (1805) badisch gewordene Konstanz das Ziel einer alle Landesteile gerecht mitbedienenden Staatsbahnpolitik sein mußte, so wollte auch die Schweiz den von der Natur vorgezeichneten Verkehrsweg längs des Rheinstroms in ihr Eisenbahnnetz einbeziehen.

Trotz des aus Kapitel I ersichtlichen zusammenhanglosen Baues der linksrheinischen Strecke hat die Idee einer schweizerischen Rheintallinie schon in der Frühzeit der Eisenbahnen festen Fuß gefaßt. Als die vom Bundesrat bestellten beiden englischen Experten Robert Stephenson und Henry Swinburne 1850 ihren Bericht «über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz» in Bern vorlegten, stand die Rheintallinie bereits mit an erster Stelle. Die Experten erblickten zwar in einer Eisenbahn zwischen «Basel, dem großen Markt der Schweiz, mit den Alpenpässen und Zürich, dem Hauptsitz der Manufakturindustrie» das wichtigste aller schweizerischen Eisenbahnprojekte, «aber diese Linie ist wegen der großen Schwierigkeiten, welche das Tal unterhalb Baden darbietet, und wegen der äußerst ungünstigen geographischen Verhältnisse nicht ausge-



führt worden»<sup>26</sup>; gemeint ist natürlich der Weg durch das Rhein- und Aaretal, nicht jener über den Bötzbberg.

Worin diese Ungunst der Verhältnisse besteht, wird dann weiter gesagt: «Die Hälfte des Tales gehört zu einem fremden Lande, dessen Bevölkerung weder Beiträge für die Kosten der Herstellung noch Garantien für die Erhaltung des Unternehmens leistet, und zwar umsoweniger als diese Gegend früher oder später zu einer strategischen Linie benützt werden wird, so störend auch diese Konkurrenz für das ökonomische Gedeihen der beiden parallel laufenden Linien sein möchte.» Und an anderer Stelle werden «die im Großherzogtum Baden projektierten verschiedenen Eisenbahnlinien, die bei Schaffhausen vorbeikommen sollten»<sup>26a</sup>, erwähnt, sodaß «im Falle daß Basel mit Schaffhausen durch eine badische Eisenbahn verbunden würde», die Schweizer Anschlußlinie nach Winterthur «eine der ergiebigsten Linien werden könnte». Hier dürfte wohl zum erstenmale von «den beiden parallel laufenden Linien» die Rede gewesen sein, rund ein halbes Jahrhundert (!) vor ihrer Vollendung.

Ein weiteres Zeugnis für die Wichtigkeit der linksufrigen Parallelbahn finden wir in der Schweizerischen Bauzeitung vom 27. November 1886 (Seite 129), wo die Moratoriumslinien der NOB. und speziell die Neubaute Stein-Koblenz besprochen wurden. «Der Zweck dieser Bahn — so heißt es da — ist wesentlich, die noch vorhandene Lücke in der linksrheinischen Verbindung zwischen Basel und Winterthur bzw. Schaffhausen auszufüllen und die Bötzbbergbahn vom Transitverkehr in dieser Richtung zu entlasten.» Schnellzüge seien auf der Linie Stein-Koblenz-Winterthur allerdings nicht vorgesehen. «Von Basel Bad. Bhf. nach Konstanz und Lindau geht die kürzeste Linie über Waldshut, während vom Basler Zentralbahnhof aus die beiden Linien gleich lang sind.» Hinsichtlich der Linie Etzwilen-Schaffhausen heißt es schließlich: «Auch diese Linie soll eine Lücke in der schwei-

---

<sup>26</sup> Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten, Herrn R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne, über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850, S. 27 f.

<sup>26a</sup> Ebenda S. 57.



zerischen Eisenbahnverbindung von Basel nach Konstanz ausfüllen, der Linie wird auch eine militärische Bedeutung zugeschrieben.»

Aus all diesen Aeüßerungen der fünfziger und achtziger Jahre erhellt zur Genüge, daß die linksufrige Rheintalbahn kein Produkt des Zufalls oder gar sturer Eigenbrötelei gewesen ist, sondern von alters her einen bevorrechteten Platz im schweizerischen Eisenbahnbauprogramm eingenommen hat.

Schauen wir nun auf die Land- und Eisenbahnkarte des schweizerisch-badischen Hochrheins, so bietet sich uns freilich ein merkwürdiges Bild. In dem relativ engen Tale konnte es nicht vermieden werden, daß die beiden Parallelbahnen ziemlich nahe aneinander zu liegen kamen, stellenweise so nahe, daß Hans Krucker nicht ganz zu unrecht von «einer wenig gesunden Verkehrserscheinung» spricht<sup>27</sup>. Die Maximalentfernung beider Linien zwischen Basel und Waldshut beträgt nämlich nur zwei bis drei Kilometer; bei Rheinfelden aber nähern sie sich auf 700 m, bei Laufenburg auf 400, bei Koblenz auf 500 m und bei dem kleinen badischen Städtchen Hauenstein, der kleinsten Stadt Deutschlands, gar nur auf 250 m! Man wird zugeben, daß es auf Parallellinien, denen jeder große Durchgangsverkehr gefehlt hat, fehlt und wahrscheinlich in alle Zukunft fehlen wird, ein bauliches und geographisches Unikum darstellt, wenn sie kilometerlang in Rufweite nebeneinander liegen.

Zwei solche Bahnlinien müssen — diese Schlußfolgerung drängt sich dem Geographen und Verkehrspolitiker alsbald auf — entsprechend häufige Verknüpfungen und Knotenpunkte aufweisen. Das ist in der Tat, wenn auch nur in merkwürdig ungleichen Abständen, der Fall. Nicht weniger als fünf schweizerisch-badische Knotenpunkte verbinden die beiden Linien miteinander: in geographischer Reihenfolge Basel, Waldshut / Koblenz, Schaffhausen, Singen / Etzwilen und Konstanz; in chronologischer Reihenfolge Waldshut / Koblenz, Schaffhausen, Konstanz, Basel und Singen / Etzwilen; nach ihrer Bedeutung geord-

---

<sup>27</sup> Dr. Hans Krucker, Wirtschaftsgeographie des Rheingebietes Basel-Bodensee, St. Gallen 1926, S. 205.



net: Basel, Schaffhausen, Konstanz, Singen / Etzwilen und Waldshut / Koblenz. Diese verschiedenen Differenzierungen offenbaren ein geradezu erstaunliches Durcheinander, indem beispielsweise das heute unbedeutendste Ein- und Ausgangstor Waldshut / Koblenz zeitlich als erstes errichtet wurde, während das weitaus wichtigste Basel an vorletzter Stelle steht. Nähere begründete Ausführungen dazu erübrigen sich hier allerdings und können anderwärts nachgelesen werden<sup>28</sup>. Für unser Thema ist nur die Tatsache als solche von Bedeutung, daß fünf verschiedenartige und verschiedenwertige Knotenpunkte beide Bahnen miteinander verbinden.

Dabei fällt die nicht weniger als 65 km lange Lücke zwischen Basel und Waldshut sofort in die Augen, obwohl beide Linien sich gerade hier am nächsten kommen. Die Lücke ist wohl nur eine zufällige. Wäre die schweizerisch-badische Eisenbahnpolitik andere Wege gegangen, so hätte sie ebenso gut durch einen oder mehrere Knotenpunkte unterbrochen werden können. Es sei u. a. an die mehrfachen Projekte einer Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Stein und Säckingen erinnert, die in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts im Zuge einer neuen Durchgangsbahn Mülhausen (Elsaß) - Schliengen - Kandern - Wehr - Säckingen - Stein - Bötzingen - Brugg bearbeitet wurden, jedoch schließlich an der Kostenfrage scheiterten.

Neben dem eben erwähnten aargauischen Stein war auch das weit bedeutendere schaffhauserische Stein für einen Rheinübergang eine zeitlang in Frage gekommen, aber der 1875 erfolgte Bau der Nationalbahnstrecke Etzwilen-Singen mit dem festen Rheinübergang bei Hemishofen hatte Stein endgültig beiseite geschoben, nachdem es aus seiner zeitweise maßgebenden Position schon zuvor allmählich verdrängt worden war. Die Rolle, die Stein und der obere Schaffhauser Kantonsteil bei Planung und Bau der beiden Parallelbahnen gespielt haben, knüpft an den Namen eines seiner prominentesten Bürger, der ein besonderes

---

<sup>28</sup> H. Becker a. a. O., Kapitel IV, V und VI, ferner A. Kuntzemüller, Die badischen Eisenbahnen etc., S. 40 f. und Zeitschr. f. schweiz. Statistik und Volkswirtschaft 1941, S. 404 ff.



Gedenken auch an dieser Stelle verdient, an, den Nationalrat Johann Georg F u o g (1794 bis 1865).

Johann Georg Fuog war Metzger und Wirt in seiner Vaterstadt Stein a. Rh. und von 1850 an Mitglied des Nationalrates<sup>29</sup>. Als solcher — so lesen wir im Historisch-Biographischen Lexikon der Schweiz<sup>30</sup> — «erstrebte er mit Bundesrat Jakob Stämpfli den Staatsbau von Eisenbahnen». Sein Interesse galt also vornehmlich Verkehrsfragen seiner Heimat, und zwar zu Lande wie zu Wasser. Dabei ging sein Hauptbestreben dahin, seine Vaterstadt zu einem Eisenbahnknotenpunkt der zu erstellenden linksrheinischen Linie Basel - Konstanz zu machen und sie gleichzeitig mit Hafenanlagen am Rhein zu versehen, eine wie man zugeben muß «großzügige Verkehrspolitik», die indes «an der Engstirnigkeit seiner Vaterstadt und an der Mißgunst der zuständigen Behörden des Kantons Schaffhausen scheiterte»<sup>30</sup>.

Die Haupttätigkeit Fuogs für sein Lieblingsprojekt fällt in das Ende der fünfziger und den Beginn der sechziger Jahre, also in eine Zeit, da das Trasse der badischen Staatsbahnlinie durch den Kanton Schaffhausen bereits so gut wie feststand. Sie erstreckte sich auf mehrere mit einander indirekt zusammenhängende Eisenbahnprojekte, an denen seine Vaterstadt interessiert sein mochte, Stein-Konstanz, Stein-Singen, Stein-Gottmadingen und Stein-Etzwilen-Schaffhausen. Mit bewundernswerter Ausdauer setzte sich Fuog für sie der Reihe nach ein und ließ sich auch durch wiederholte Mißerfolge nicht von seinem Vorhaben abbringen, obwohl angesichts des tatsächlichen Verlaufes der Dinge ein Gelingen fast aussichtslos schien. Leider kann über seine ursprünglichen Pläne nichts Authentisches mehr mitgeteilt und nur über die späteren Anschlußprojekte berichtet werden, da Akten und Aufzeichnungen darüber nirgends mehr aufzufinden waren<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Ueber Fuogs Leben und Wirken vgl. F. Rippmann, Nationalrat Johann Georg Fuog 1794—1865 (Schaffh. Beitr. z. vaterl. Gesch. 1950, S. 3—84).

<sup>30</sup> Hist. biogr. Lex. der Schweiz, Neuenburg 1926, Band III, S. 361.

<sup>31</sup> Die folgenden Ausführungen basieren auf den mir freundlichst überlassenen Auszügen aus dem umfangreichen Aktenmaterial im Staatsarchiv Schaffhausen



Im Frühling 1862 begann Fuogs Wirken greifbare Gestalt anzunehmen. Laut Protokoll der Bürgerversammlung Stein vom 10. Januar 1862 regte Fuog «eine Verbindung mit der Konstanz-Schaffhauser Eisenbahn auf dem nächstgelegenen Wege» an, «welcher am besten durch Erstellung einer Pferdebahn von hier (Stein) nach dem Stationsplatz Gottmadingen geschehen könnte»<sup>32</sup>. Er fand jedoch angesichts der bereits im Bau befindlichen badischen Staatsbahnlinie nicht viel Gegenliebe, weil man die Kosten scheute und auch die geplante Dampfschiffahrt auf dem Rhein nicht konkurrenzieren wollte. In der Bürgerversammlung vom 22. März<sup>33</sup> kam man auf das Projekt allerdings nochmal zurück, mußte aber feststellen, daß «der Verkehr von hier nach dem Auslande über Singen oder Rielasingen bis zur Stunde so unbedeutend» und es also «unmöglich sei, nur einige Rentabilität für Erstellung einer Pferdebahn nachzuweisen, ebenso sei die Einfuhr aus Deutschland unbedeutend, denn was Winterthur zugehe, bleibe auf der Schaffhauser Bahn» — eine abermalige Bestätigung der Tatsache, daß mit dem beschlossenen und begonnenen Bau der badischen Staatsbahnlinie alle Aussicht auf die Erstellung schweizerischer Anschluß- oder gar Konkurrenzbahnen geschwunden war.

In der Sitzung des schaffhauserischen Regierungsrates vom 30. Juli 1862 wurde beschlossen, «dem Herrn Johann Georg Fuog einen Vorstand zu gestatten und dessen Projekt anzuhören»<sup>34</sup>. Hier fand Fuog nochmals Gelegenheit, seine Pläne und Absichten vor einem offiziellen Forum darzulegen. Er berichtete u. a. von seinen Besuchen in Karlsruhe bei Großherzog Friedrich von Baden, der ihn in der Angelegenheit zweimal in Audienz empfing, von den Beratungen im Eisenbahnkomitee von Stein, dessen Uneinigkeit seinen Plänen zu schwerem Schaden gereichen

---

und Stadtarchiv Stein a. Rh., die ich der Güte des Herrn Staatsanwalts Dr. F. Rippmann in Schaffhausen verdanke, zu vergleichen ferner A. Steinegger a. a. O. S. 69 und 112 ff., A. Kuntzemüller a. a. O. S. 86.

<sup>32</sup> Protokolle der Bürgerversammlung Stein a. Rh. betr. die Eisenbahnangelegenheit 1860 ff., S. 206.

<sup>33</sup> Ebenda S. 208.

<sup>34</sup> Protokolle des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen, Band 11, S. 225.



sollte und schlußendlich wohl auch daran schuld war, daß die Angelegenheit nicht vorwärts kam, und all seinen weiteren Bemühungen um seine Vaterstadt, der er so gern zu einer größeren Verkehrsgeltung verholfen hätte.

Tatsächlich hat die 1863 erfolgte Eröffnung der Waldshut-Schaffhausen-Konstanzer Eisenbahn alle anders gerichteten Bestrebungen Fuogs zum Scheitern gebracht und ihre Realisierung verunmöglicht. Ob nicht auch Eifersüchteleien zwischen Schaffhausen und dem oberen Kantonsteil hier mitgespielt haben, die letzten Endes Fuogs Plänen hindernd im Wege gestanden sind, vermögen wir nicht zu sagen, aber die Wahrscheinlichkeit spricht sehr dafür. Jedenfalls ist von Fuogs Projekten seither nirgends und niemals mehr die Rede gewesen.

### III.

## Betrieb und Verkehr der beiden Parallelbahnen

Es versteht sich von selbst, daß zwei über 100 km lange, nahe nebeneinander verlaufende Parallelbahnen ungewollt oder gewollt in Konkurrenz zu einander stehen. Im gegenseitigen Interesse werden sie versuchen, diese Konkurrenz durch geeignete Vereinbarungen zu mildern oder wenigstens fair zu handhaben, obwohl solche Vereinbarungen, wenn eine Landesgrenze dazwischen liegt und die Direktive mithin von zwei verschiedenen Staats- und Verwaltungsbehörden ausgeht, sich schwierig gestalten können. Im übrigen liegen die verkehrsgeographischen und staatspolitischen Voraussetzungen bei beiden Rheintallinien ähnlich, da beide in ihrem Betrieb und Verkehr durch je drei Grenzübergänge stark gehemmt werden, die rechtsrheinische zahlenmäßig noch stärker als die linksrheinische: Rechts sind Basel Bad. Bhf., Erzingen und Thayngen Grenzübergänge, links Rafz, Neuhausen SBB. und Konstanz. Hier wickelt sich Paß- und



Zollkontrolle, in Kriegs- und Krisenzeiten eventuell auch Devisen-, sanitäre u. a. Kontrolle ab, die alle den Betrieb und Verkehr mehr oder minder hemmen, wenn nicht verunmöglichen. Von den 144 km der rechtsrheinischen Bahn liegen 32 km auf ausländischem Gebiet, von den 147 km der linksrheinischen allerdings nur knapp 10 km, doch bleiben sich die politischen Hemmungen trotzdem ungefähr gleich.

Diese staatspolitischen Hemmungen tragen ohne Zweifel die Hauptschuld daran, daß sich hier in all den vergangenen Jahrzehnten, auch jenen eines geruhsamen Friedensverkehrs vor 1914, kein Transitverkehr von irgendwelcher Bedeutung hat entwickeln können. Mögen die verkehrs- und siedlungsgeographischen Voraussetzungen für einen Durchgangsverkehr an sich schon keine günstigen sein, so hätte diese Ungunst allein für sich niemals den Verkehr in gleichem Maße behindert wie die genannten staatspolitischen Hemmungen. Alle Versuche, eine der beiden oder beide Linien am großen mitteleuropäischen Westosttransit teilhaben zu lassen, mußten daher von Anfang an als gescheitert betrachtet werden. Weder im Personen- noch im Güterverkehr hat jemals ein bedeutender Transit über sie stattgefunden. Umso unbegründeter mag es scheinen, daß Otto Schäfer in seiner «Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik 1833 bis 1890»<sup>35</sup> schreibt: «Der Oberrheintallinie Basel-Schaffhausen-Konstanz fällt der Verkehr Paris-Basel-München-Wien zu.» Das war nie der Fall und wird es nie sein.

Seit Kriegsbeginn 1914 ist die Frage irgendwelchen Transits über Schaffhausen im Ostwestverkehr vollends eine rein akademische geworden. Schnell- oder Eilzüge, die diesen zu bedienen gehabt hätten, gab es mehrere Jahrzehnte hindurch überhaupt nicht mehr. Die Geschichte des Fahrplans beider Parallelbahnen spiegelt die Hemmungen der Grenzlage in aller Deutlichkeit wider, die in den Friedenszeiten vor 1914 durchaus

---

<sup>35</sup> Otto Schäfer, Geschichte der bad. Eisenbahnpolitik in der Zeit der nationalen Zusammenfassung der deutschen Volkswirtschaft 1833—1900, Diss. Frankfurt a. M. 1923, fast unverändert, mit etwelchen Konzessionen an das Dritte Reich abgedruckt im Archiv für Eisenbahnwesen (Berlin) 1935, S. 1335 ff.



zu ertragen gewesen waren, da man ohne Paß und Visum hinüber und herüber reisen konnte, nach 1914 aber mit geringen Unterbrechungen immer unangenehmer empfunden werden mußten.

Um die Jahrhundertwende — also nach Vollendung beider Parallelbahnen, aber v o r Uebergang der Privatbahnen an den Bund — liefen zu beiden Seiten des Rheinstroms Schnellzüge (auf der badischen Seite als zuschlagsfreie «Eilzüge» bezeichnet), die sich gegenseitig lustig drauflos konkurrenzierten. Zu einer Zeit, da es dem Basler freistand, entweder vom Bahnhof SCB. oder Bahnhof BB. nach Rheinfelden, Koblenz, Schaffhausen usw. abzureisen, weil der doppelte Grenzübergang überhaupt nicht in Erscheinung trat, suchte er sich naturgemäß die Route aus, die ihn schneller oder billiger an sein Ziel brachte. Er war also wirklich in einer beneidenswerten Lage, wie sie sich im Eisenbahnverkehr — zum mindesten im internationalen Verkehr — nur selten bietet.

Dabei wirkte sich die Konkurrenz weniger auf die ganze Strecke Basel-Konstanz aus als auf gewisse Teilstrecken wie Basel-Rheinfelden, Basel-Schaffhausen, Schaffhausen-Konstanz u. a. m., wo sie indes umso fühlbarer werden sollte. Bis 1914 blieb die Konkurrenz, für beide Teile zwar gleich anspornend, aber auch gleich kostspielig, ununterbrochen bestehen, und wenn man sich die Fahrpläne der rechtsrheinischen Eilzüge und linksrheinischen Schnellzüge näher anschaut, dann kann man über das Raffinement und die Wendigkeit nur staunen, mit denen die beiden «feindlichen Brüder» sich einander den Rang abzulaufen suchten. Die badische Staatsbahn konkurrenzierte die NOB. und später die SBB. ebenso unverdrossen wie die beiden letzteren sie. Keiner hatte dem Andern etwas vorzuwerfen, denn sie waren «allzumal Sünder».

Betrachten wir, um dies scharfe Urteil zu begründen, einige konkrete Fälle dieser famosen Fahrplanpolitik. Eine für den Geschäfts- und Touristenverkehr wichtige Verbindung war beispielsweise die Frühverbindung von Basel ostwärts. Hier hob denn auch das Wettrennen an. Der Fahrplan vom 1. Mai 1899 bzw. 1903 sah so aus:



### Links des Rheines :

| Entfernung :          | Station :       | Fahrplan 1899—1903 : |          |
|-----------------------|-----------------|----------------------|----------|
| 0 km                  | Basel SCB.      | ab                   | 7.10 Uhr |
| 29 km                 | Stein-Säckingen | an                   | 7.48 Uhr |
| 55 km                 | Koblenz         | an                   | 8.25 Uhr |
| 101 km                | Schaffhausen    | an                   | 9.33 Uhr |
| Fahrzeit 143 Minuten. |                 |                      |          |

### Rechts des Rheines :

|          |                 |    | 1899 : | 1903 :       |
|----------|-----------------|----|--------|--------------|
| 0 km     | Basel Bad. Bhf. | ab | 6.45   | 7.32 Uhr     |
| 33 km    | Säckingen       | an | 7.17   | 8.07 Uhr     |
| 56 km    | Waldshut        | an | 7.44   | 8.37 Uhr     |
| 95 km    | Schaffhausen    | an | 8.34   | 9.28 Uhr     |
| Fahrzeit |                 |    | 109    | 116 Minuten. |

Wie ersichtlich blieb der linksrheinische Fahrplan trotz der inzwischen (1902) erfolgten Verstaatlichung der NOB. lange Zeit so gut wie unverändert, während die badische Staatsbahn ihren Zug späterlegte und durch diese Anpassung an den linksrheinischen Fahrplan konkurrenzfähiger machte. Der Reisende fuhr 22 Minuten später von Basel ab und kam trotzdem etliche Minuten früher in Schaffhausen an. Das Ziel der badischen Fahrplanpolitik war somit erreicht: Der linksrheinische Konkurrenzzug wurde in gewissen Verkehrsrelationen so gut wie ausgeschaltet.

Bis zum Kriegsbeginn 1914 änderte sich an diesen Verhältnissen nur wenig. Der letzte Vorkriegsfahrplan vom 1. Mai 1914 zeigte folgende

### Frühverbindung Basel-Schaffhausen :

Links des Rheines: Zug Nr. 275/253

| Entfernung :          | Station :       | Fahrplan 1914 : |          |
|-----------------------|-----------------|-----------------|----------|
| 0 km                  | Basel SBB.      | ab              | 7.00 Uhr |
| 29 km                 | Stein-Säckingen | an              | 7.37 Uhr |
| 55 km                 | Koblenz         | an              | 8.09 Uhr |
| 101 km                | Schaffhausen    | an              | 9.13 Uhr |
| Fahrzeit 133 Minuten. |                 |                 |          |



Rechts des Rheines: Zug Nr. 138

|       |                 |    |          |
|-------|-----------------|----|----------|
| 0 km  | Basel Bad. Bhf. | ab | 7.10 Uhr |
| 33 km | Säckingen       | an | 7.41 Uhr |
| 56 km | Waldshut        | an | 8.07 Uhr |
| 95 km | Schaffhausen    | an | 8.58 Uhr |

Fahrzeit 108 Minuten.

Unterwegshalte: links 7, rechts 4.

Damit hatte die badische Staatsbahn das Rennen endgültig gewonnen, denn nun war ihr Fahrplan so deutlich wie nur denkbar auf die linksrheinische Konkurrenz zugeschnitten und hatte mit dem famosen «Minutenkrieg», wie er zwischen englischen Eisenbahngesellschaften jahrzehntelang bestanden hat, eine verzweifelte Ähnlichkeit.

Daß diese Ähnlichkeit im Falle der Frühverbindung kein Zufall war, lehrt ein Blick auf die Mittagsverbindung in der gleichen Richtung:

Mittagsverbindung Basel-Schaffhausen:

Links des Rheines: Zug 279/261

| Entfernung: | Station:        | Fahrplan 1914: |
|-------------|-----------------|----------------|
| 0 km        | Basel SBB.      | ab 13.18 Uhr   |
| 29 km       | Stein-Säckingen | an 13.53 Uhr   |
| 55 km       | Koblenz         | an 14.24 Uhr   |
| 101 km      | Schaffhausen    | an 15.28 Uhr   |

Fahrzeit 130 Minuten.

Rechts des Rheines: Zug Nr. 136

|       |                 |    |           |
|-------|-----------------|----|-----------|
| 0 km  | Basel Bad. Bhf. | ab | 13.19 Uhr |
| 33 km | Säckingen       | an | 13.50 Uhr |
| 56 km | Waldshut        | an | 14.13 Uhr |
| 95 km | Schaffhausen    | an | 14.56 Uhr |

Fahrzeit 97 Minuten.

Unterwegshalte: links 9, rechts 4.



Die Zeitdifferenz überstieg also im Falle der Mittagsverbindung eine halbe Stunde zugunsten der rechtsrheinischen Linie.

Hier erreichte der «Minutenkrieg» in der Tat seinen Höhepunkt, denn exakter konnten die konkurrierenden Fahrpläne wirklich nicht aufeinander abgestimmt sein. Was den badischen Zügen dabei einen weiteren Vorteil brachte, war die um 6 km kürzere Fahrstrecke Basel-Schaffhausen (richtiger gesagt: Koblenz-Schaffhausen) sowie die geringere Anzahl der Zwischenhalte, die natürlich nicht auf Zufälligkeiten beruhte.

Ein flüchtiger Blick auch auf die Gegenrichtung bestätigt die Tendenz der hier geschilderten Konkurrenzmaßnahmen, wie folgende Tabelle zeigt:

#### Frühverbindung Schaffhausen - Basel:

Links des Rheines: Zug Nr. 262/276

| Entfernung:                       | Station:     | Fahrplan 1914: |
|-----------------------------------|--------------|----------------|
| 0 km                              | Schaffhausen | ab 8.17 Uhr    |
| 40 km                             | Zurzach      | an 9.19 Uhr    |
| (Koblenz ohne Halt durch)         |              |                |
| 64 km                             | Laufenburg   | an 9.43 Uhr    |
| (Stein-Säckingen ohne Halt durch) |              |                |
| 86 km                             | Rheinfelden  | an 10.06 Uhr   |
| 101 km                            | Basel SBB.   | an 10.25 Uhr   |
| Fahrzeit 128 Minuten.             |              |                |

Rechts des Rheines: Zug Nr. 135

|                              |                 |             |
|------------------------------|-----------------|-------------|
| 0 km                         | Schaffhausen    | ab 8.06 Uhr |
| 39 km                        | Waldshut        | an 8.45 Uhr |
| (Laufenburg ohne Halt durch) |                 |             |
| 62 km                        | Säckingen       | an 9.11 Uhr |
| 80 km                        | Rheinfelden     | an 9.28 Uhr |
| 95 km                        | Basel Bad. Bhf. | an 9.41 Uhr |
| Fahrzeit 95 Minuten.         |                 |             |



Hier ist der Unterschied in der Fahrzeit ungefähr ebenso groß und beträgt mehr als eine halbe Stunde zugunsten der (kürzeren) badischen Linie.

Daß der badische Abendeilzug Nr. 143 Konstanz-Basel im Sommerfahrplan 1914 im amtlichen Kursbuch den etwas abenteuerlichen Zusatz trug «Konstanz-Mülhausen-London» (!), mag der Kuriosität halber vermerkt werden. Tatsächlich führte der Zug lediglich Kurswagen Konstanz-Basel Bad. Bhf.-St. Louis-Mülhausen (also unter Umfahrung von Basel SBB. und damit des schweizerischen Zoll-, aber nicht Hoheitsgebietes) mit Anschluß in Mülhausen und Umsteigen daselbst an einen Schnellzug Basel SBB.-Paris-Calais.

Eine nähere Betrachtung der Fahrpläne in der Zwischenkriegszeit 1918/1939 dürfte sich erübrigen, nicht nur weil die früheren Schnellverbindungen lange Jahre hindurch verschwunden waren und nur zögernd wieder eingeführt wurden, sondern vor allem auch weil die seit 1918 bestehende Paß- und Visumskontrolle sowie die Devisen- und sonstigen Schwierigkeiten im beidseitigen Grenzübertritt dem Schweizer Reisenden die Benützung der rechtsrheinischen Route ebenso verunmöglichten wie dem badischen Reisenden jene der linksrheinischen. Mit der einige Jahre darauf erfolgten Aufhebung des schweizerisch-deutschen Visumszwanges besserten sich die Reiseverhältnisse zwar einigermaßen, aber die «gute, alte Zeit» schien unwiederbringlich dahin.

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1926 lief rechtsrheinisch ein Eilzugspaar 72/73 Basel-Schaffhausen-Konstanz, während linksrheinisch die gleichfalls zuschlagsfreien Schnellzüge 275/276 als Frühverbindungen verkehrten. Von einer gegenseitigen Konkurrenz war freilich nun nicht mehr die Rede. Auch ein späteres zweites rechtsrheinisches Eilzugspaar mit Kurswagen Basel Bad. Bhf.-Schaffhausen-Radolfzell-Lindau diente lediglich der Belegung des badisch-bayerischen Verkehrs, ohne die SBB.-Linie links des Rheins zu konkurrenzieren, zumal die SBB. den Westostverkehr lieber ihrem wichtigsten Handelszentrum Zürich zuführten.



Bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges 1939 blieben die beidseitigen Fahrpläne ziemlich stabil, der Verkehr hielt sich in bescheidenen Grenzen. Auch ein wenig glücklicher Versuch der Deutschen Reichsbahn, einen Verkehr Freiburg i. Br. - Basel Bad. Bhf. - Schaffhausen - Lindau - München in Konkurrenz zu ihrer eigenen Höllentalbahn mit den Eilzügen 136/139 zu schaffen, schlug fehl und mußte fehl schlagen, zumal die 29 km lange «Auslandstrecke» durch den Kanton Schaffhausen jeden reibungslosen Transit verunmöglichte. Im amtlichen Reichsbahnkursbuch mußte sogar unter den «Allgemeinen Bestimmungen für Reisende», wie sie jedem Kursbuche vorangehen, ein besonderer Hinweis «Zollabfertigung bei Durchfahrt des Kantons Schaffhausen» erfolgen. Links des Rheins fristete unterdessen der SBB.-Eilzug 275/276, zu dem noch ein beschleunigter Personenzug Basel-Schaffhausen 3170/3179 sich gesellte, ein erträgliches Dasein. Zu etwelcher Bedeutung kamen aber auch diese Züge ebenso wenig wie ihre «Konkurrenten» auf dem rechten Rheinufer. Die Zeit der frisch-fröhlichen Konkurrenz war vorbei, und wahrscheinlich für immer.

Der Kriegsbeginn am 1. September 1939 blies all diesen guten und schlechten Zugverbindungen das Lebenslicht aus. Der Fahrplan Basel-Konstanz rechts des Rheines wurde völlig zerstückelt und in drei Teile, einen badischen Basel-Grenzacherzingen, einen schweizerischen Erzingen (Trasadingen) - Thayngen und einen wiederum badischen Bietingen-Konstanz, zerschnitten, während der Fahrplan links des Rheines auf wenige bedeutungslose Personenzugspaare zusammenschrumpfte. Der bis zur Elektrifikation Koblenz-Eglisau 1945 verbliebene Dampfbetrieb vermochte diese im Vergleich zu andern SBB.-Linien empfindlichen Schrumpfungen nicht zu vermeiden.

In den *Kriegskursbüchern* 1939/45 der SBB. wie der Deutschen Reichsbahn spielt die Schaffhauser Strecke *Erzingen-Wilchingen-Schaffhausen-Thayngen* eine höchst merkwürdige Rolle. Im Schweizer Kursbuch stand sie seit 1939 im Teil II «Ausländische Bahnen» allein auf weiter Flur, da «mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage», wie es im Amtlichen Kursbuch hieß, sonst keine einzige «ausländische Bahn»



aufgeführt wurde. Nur der Fahrplan der innerkantonalen Strecke Wilchingen-Schaffhausen-Thayngen wurde der Lokalverbindungen wegen registriert. Andererseits brachte der «Amtliche Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Karlsruhe» im Felde 304 den gleichen Fahrplan Wilchingen-Schaffhausen-Thayngen, jedoch bis und von Erzingen (Baden), mit dem kuriosen Zusatz «Abfahrt bzw. Ankunft beim Straßenübergang 492a zwischen Erzingen und Wilchingen-Hallau». Aus diesem «Straßenübergang 492a» ist dann nach dem Kriege (1948) der Haltepunkt Trasad i n g e n geworden, weil dieses kleine Schaffhauser Dorf unweit der Landesgrenze nicht mehr wie früher von der auf badischem Territorium gelegenen Station Erzingen mitbedient werden kann. Zu dem Zweck hatte Trasad i n g e n vor dem Kriege einen zollfreien Zugang zum Bahnhofsgebäude Erzingen zugestanden erhalten, der freilich nach 1933 zu mancherlei unliebsamen Zwischenfällen Anlaß gegeben hatte.

Daß seit 1939 bis heute im deutschen amtlichen Kursbuch «Südwestdeutschland» die Bahnhöfe Lottstetten, Jestetten und Altenburg-Rheinau, weil ausschließlich von den SBB. bedient, völlig fehlen, obwohl sie deutsch (badisch) sind, bedeutet eine weitere Kuriosität der an Kuriositäten überreichen beidseitigen Rheintallinien. Die sonst auf allen Stationen anhaltenden Personenzüge Eglisau-Schaffhausen durchfuhren im Kriege und noch eine zeitlang nach dem Kriege die genannten drei in Baden gelegenen Stationen ohne Halt, die also ü b e r h a u p t n i c h t m e h r b e d i e n t wurden. Da sie wie erwähnt auch im deutschen Kursbuch nicht aufgeführt wurden, so konnten sie, obwohl an einer internationalen Hauptbahn gelegen, die Züge nur an sich vorüberfahren sehen...

Wie kompliziert und krisenempfindlich der Betrieb und Verkehr dieser SBB.-Linie quer durch den badischen «Korridor» bei Jestetten seit 1933 immer gewesen ist, beweist unter vielen andern auch ein höchst p e i n l i c h e r V o r f a l l am 18. Dezember 1933, also noch zu Friedenszeiten, freilich unter der Herrschaft des nichts weniger als friedlichen Dritten Reiches. An diesem kalten Wintermorgen wurde der um 7.40 Uhr in Zürich HB. planmäßig abgefahrene Schnellzug 153 Genua-Gott-



hard-Berlin auf offener Strecke zwischen Lottstetten und Jestetten durch Schwenken einer roten Fahne angehalten und zu einem Halt von sechs Minuten gezwungen. Ein badischer Gendarmeriewachtmeister hatte ihn aus eigener Kompetenz gestellt, weil (angeblich oder tatsächlich) seit mehreren Tagen aus diesem Zuge regelmäßig eine in Deutschland verbotene Zeitung »zu Propagandazwecken« herausgeworfen worden war! Der Zug wurde eifrig durchsucht, die Reisenden kontrolliert, aber der oder die Missetäter nicht herausgefunden. Die Empörung insbesondere unter den Schweizer Passagieren war groß. Begreiflicherweise. »Für den Schweizer ist (und bleibt) die Fahrt zwischen Zürich und Schaffhausen eine Angelegenheit des internen Verkehrs, bei der er weder mit deutschen Polizisten noch mit Pässen noch mit Deutschland überhaupt etwas zu tun haben will«, schrieb eine große Schweizerzeitung damals<sup>36</sup>.

Der Jestetter Zwischenfall stellte nicht nur eine Gefährdung der Betriebssicherheit und Störung des Fahrplans dar, sondern hier lag zu alledem eine schwere Kompetenzüberschreitung des Wachtmeisters vor. Der Bundesrat unternahm denn auch alsbald die notwendigen Schritte auf diplomatischem Wege und konnte in seinem Geschäftsbericht für 1934 darüber wie folgt berichten: »Die durch die schweizerische Gesandtschaft in Berlin wegen des durch deutsche Polizeiorgane erfolgten Anhaltens eines Schnellzuges bei Jestetten am 18. Dezember 1933 bei der deutschen Regierung erhobenen Vorstellungen zeitigten das gewünschte Ergebnis. Vom deutschen Auswärtigen Amte wurde unsrer Gesandtschaft die Erklärung abgegeben, daß die nötigen Weisungen erteilt worden seien, um für die Zukunft zu vermeiden, daß eine solche Gefährdung des Zugverkehrs eintreten könnte. Durch das badische Innenministerium wurden entsprechende Verfügungen erlassen«<sup>37</sup>.

Mit dem Zusammenbruch des Dritten Reiches im Mai 1945 brach naturgemäß auch der ganze Eisenbahnverkehr in Deutsch-

---

<sup>36</sup> Nationalzeitung vom 21. Dezember 1933.

<sup>37</sup> Bericht des schweiz. Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1934, S. 73.



land zusammen. Da das südliche Baden mit der gesamten badisch-schweizerischen Grenze von den Franzosen besetzt wurde, mußte die französische Okkupationsbehörde an der Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs längs der Grenze maßgebend beteiligt sein. Durch die Bundesratsbeschlüsse vom 8. Mai und 8. Juni 1945 gingen Verwaltung und Betrieb der badischen Linien in den Kantonen Basel und Schaffhausen auf einen schweizerischen Treuhänder über, der sie gemäß den alten Verträgen «autant que les besoins du trafic l'exigent, selon les prescriptions allemandes appliquées jusqu'ici», zu verwalten hatte. Zwei Jahre später, am 9. Dezember 1947, entpflichtete dann die zwischen dem Gouvernement militaire de la Zone française d'Occupation in Baden-Baden und dem Amt für Verkehr beim Eidg. Post- und Eisenbahndepartement abgeschlossene Vereinbarung den Treuhänder seines Amtes und übertrug den Betrieb der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen. Die Uebergabe des Betriebes erfolgte am 1. Mai 1948<sup>38</sup>.

Es ist klar, daß der Eisenbahnverkehr an der Grenze nur sehr langsam und allmählich wieder in Fluß kam, was nach dem «totalen» Kriege und der «totalen» Niederlage nicht zu verwundern war. Vom 6. Mai 1946 an hielten einige wenige Personenzüge Zürich-Schaffhausen auf den badischen Stationen Lottstetten, Jestetten und Altenburg-Rheinau wieder an (der Verkehr blieb aber wegen der strengen Paßvorschriften minimal), während die innerkantonale Linie Trasadingen-Schaffhausen-Thayngen erst ein Jahr danach, am 4. Mai 1947, mit dem auf Schaffhauser Boden verbliebenen Material wieder in Betrieb genommen werden konnte. Zehn Zugspaare, hauptsächlich dem Berufsverkehr dienend, pendelten zwischen dem «provisorischen Haltepunkt» Trasadingen und Thayngen hin und her. Dabei ist es bis heute geblieben.

Vom 3. Oktober 1948 an geschah dann der erste Versuch, auf der rechtsrheinischen Linie einen durchgehenden Eilzugsverkehr wieder aufzunehmen. Aber erst vom 6. Dezember 1948 an kam

---

<sup>38</sup> Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe Nr. 39 vom 1. Mai 1948.



dieser mit den Eilzügen 136/137 und 138/139 wieder in Gang, nachdem die französische Okkupationsbehörde den innerdeutschen Umsteigeverkehr in Basel Bad. Bhf. zugelassen hatte. Im Wageninnern der genannten Eilzüge war jedoch zu lesen: «Das Ein- und Aussteigen auf Bahnhöfen des Kantons Schaffhausen ist streng untersagt.» Diese in ihrer Art wohl einzig dastehende Verfügung konnte dann wieder aufgehoben werden, als ein besonderer Wagen I./III. Klasse «Nur für Reisende von und nach Schaffhausen» den Eilzügen beigegeben wurde. Zoll-, Paß- und Devisenkontrolle der Reisenden dieses Wagens erfolgt deutscherseits in Waldshut und Singen, schweizerischerseits in Schaffhausen Bad. Bhf. (Bahnsteig 3). Erfreulicherweise laufen seit dem 14. Mai 1950 nunmehr drei Eilzugspaare über Schaffhausen, da zu den genannten beiden Eilzugsparen noch die Züge 140/141 hinzukamen. Damit ist rechtsrheinisch der Vorkriegsstand wieder hergestellt. Schweizer Reisende zwischen Basel und Schaffhausen wie umgekehrt bedürfen zur Benützung dieser Eilzüge eines Transitscheines, den sie bei der Abreise für Fr. 1.50 zu lösen haben.

Linksrheinisch ist demgegenüber der Ostwestverkehr noch kaum in Gang gekommen. Hier verkehren die drei Eilzugspaare 275/276, 279/280 und 282/283, die jedoch östlich Eglisau nach und von Winterthur laufen und in Eglisau lediglich Anschluß nach und von Schaffhausen haben. Von einer eigentlichen Konkurrenz zwischen beiden Rheinufern kann also kaum die Rede sein, zumal die schweizerische Benützung der rechtsrheinischen Linie Basel-Schaffhausen nur gering zu sein scheint. Es ist auch klar, daß die für diesen Verkehr zwischen zwei Schweizerstädten benötigten Formalitäten abschreckend wirken müssen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß die drei auf schaffhauseischem Territorium gelegenen Bahnhöfe Beringen, Neuhausen und Schaffhausen am 13. Juni 1950 wieder ihre alte, jahrzehntelang innegehabte Bezeichnung «Bad. Bhf.» erhalten haben.

\* \* \*



Am Ende unsrer Untersuchung angelangt, haben wir als ihr Resultat lediglich zu konstatieren, daß die Parallelbahnen Basel-Schaffhausen-Konstanz links und rechts des Rheins in der ganzen Eisenbahnwelt einen Einzelfall darstellen. Aus den mehrfachen Ausbuchtungen der an sich naturgegebenen Flußgrenze resultiert der ganze Rattenkönig von Verwicklungen, Ueberschneidungen und Verästelungen, von denen wir berichtet haben. Kanton und Stadt Schaffhausen haben als ihr Knotenpunkt wohl zwei Eisen im Feuer, die sie aber nur in geruhsamen Friedenszeiten wie vor 1914 schmieden konnten. In Kriegs- und Krisenzeiten wird ihre Grenzlage stets verkehrshemmend wirken. Diese ist also ein Danaergeschenk der Natur.

Was jedoch der Fluß nicht zu scheiden und der künstliche Verlauf der politischen Grenzlinie nicht zu ändern vermocht hat, das ist die von alters her gewohnte Homogenität und Verwandtschaft der Bevölkerung hüben und drüben, die an beiden Ufern die gleiche Sprache und Mundart spricht. «M'r hännt nit g'wißt, daß m'r zweierlei Litt sinn» — dieser Ausspruch einer alten Rheinfelderin gegenüber dem Verfasser trifft in der Tat den Nagel auf den Kopf. Die enge Verbundenheit der alemannischen Rheinanwohner miteinander hat bis 1914 ein sonst in Grenzgebieten ungewohntes Ausmaß innegehabt. Geteilte Freude war doppelte Freude, geteiltes Leid halbes Leid. Beging die Eidgenossenschaft ihren Bundesfeiertag oder sonst ein Fest, so trugen der Badische Bahnhof in Basel und alle Bahnhöfe im Kanton Schaffhausen einschließlich des hauptstädtischen Gemeinschaftsbahnhofes Flaggenschmuck wie jedes Schweizer Gebäude. Zwischen rechtsrheinisch Basel BB. und linksrheinisch Basel SCB. und später SBB. bestand das denkbar beste Einvernehmen, zumal die badische Staatsbahn ihre Ehre darein setzte, besonders die leitenden Stellen ihres Auslandsbahnhofes mit erstrangigem Elitepersonal zu besetzen.

Als Großherzog Friedrich I. von Baden 1909 hochbetagt auf der Insel Mainau gestorben war und der Trauerkondukt seinen Weg über Immendingen-Waldshut-Kleinlaufenburg-Badisch-



Rheinfelden-Lörrach nahm, bildeten Bevölkerung und Gesangsvereine von der andern Rheinseite Spalier und läuteten die Glocken nicht nur im badischen Kleinlaufenburg, sondern auch im aargauischen Laufenburg, als ob das eigene Staatsoberhaupt gestorben wäre. Eine innigere Verbundenheit zweier Nachbarn war kaum denkbar. Es war wirklich eine gute, alte Zeit . . .

Wird sie jemals wiederkehren ?