

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 54 (1977)

Artikel: Verkehrsgeschichte der Gemeinde Hemishofen im 19. Jahrhundert
Autor: Tanner, Hermann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841874>

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: 07.01.2026

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

Verkehrsgeschichte der Gemeinde Hemishofen im 19. Jahrhundert

von Hermann Tanner

Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im 19. Jahrhundert

Das Dörfchen am Fusse des Wolkensteins gelangte 1457 durch Kauf an die Stadt Stein. Somit waren die Hemishofer Untertanen der Steiner geworden und blieben es bis zum Umsturz von 1798¹. Die Helvetik brachte der Dorfbevölkerung wohl politische Selbständigkeit, diese war aber mit Einquartierungen und Fuhrleistungen im Gefolge der kriegerischen Auseinandersetzungen teuer genug erkauf². Von nun an gehörte Hemishofen, wie Stein und Ramsen, zum Kanton Schaffhausen. Bis zur Helvetik war der obere Kantonsteil, mit Ausnahme von Buch, zürcherisches Territorium. So gross anfänglich die Freude über diese Neuordnung war, so bildete sich doch schon bald eine äusserst aktive Partei, welche einen Wiederanschluss an Zürich befürwortete, allerdings ohne Erfolg³. Trotzdem erlosch die alte Bindung zu Zürich nie ganz; sie lebte während der Eisenbahnperiode wieder auf⁴.

Jahrhundertlang änderte das Dorf Hemishofen sein Antlitz nur wenig. Die Leute ernährten sich schlecht und recht vom Ertrag des Bodens. 1839 beschreibt Eduard Im Thurn⁵ das Dorf wie folgt: «Kleine Gemeinde in der Pfarrei Stein, 1/2 Stunde von dieser Stadt entfernt, am Rheine liegend, treibt Wein- und Feldbau und hat 44

¹ *Geschichte der Stadt Stein am Rhein*, Bern 1957, S. 210 ff.

² Gemeindearchiv Hemishofen (GAH), «Chronik der Singgesellschaft Hemishofen» (1796—1860), S. 19 ff. Verfasser der Aufzeichnungen über die Jahre 1796—1802 ist Johannes Büel (1761—1830).

³ *Geschichte der Stadt Stein*, S. 301 ff.

⁴ Vgl. auch Fritz Rippmann, *Die Stadt Stein und die Nationalbahn*, Separatabzug aus *Steiner Anzeiger*, 1918.

⁵ Eduard Im Thurn, *Der Kanton Schaffhausen*, St. Gallen 1840, S. 160.

Hausnummern.» Das Dorf zählte damals 278 Einwohner, wovon 238 Bürger und 40 Niedergelassene; Ausländer hatte es keine. Grosse Reichtümer konnten nicht angehäuft werden — im Gegenteil, da die Landwirtschaft noch witterungsabhängiger war als heute, brachten Fehljahre, wie beispielsweise 1816/17, die Leute oft an den Rand einer Hungersnot. Zwar weiss der Chronist der Singgesellschaft zu berichten, dass «in unserem Dorfe die Not nicht so gross war, die meisten Leute hatten noch eigenes Brot⁶». Die Errichtung einer Zichorien-Kaffee-Fabrik durch die Herren Kaspar Schulthess + Comp. brachte dann seit 1845 einen nachweisbaren Aufschwung⁷. Ahnungsvoll schreibt der damalige Chronist⁸ der Singgesellschaft: «Dieselbe kann von Wichtigkeit werden, je nachdem dieselbe in Aufnahme kommt und deren Fabrikation ihren Absatz findet. Da gibt's Arbeit und Verdienst⁹.» Nicht zu Unrecht befürchtet der Chronist hingegen eine Lockerung der Sitten, und die Begeisterung für dieses Etablissement klingt eher gedämpft. Doch liess sich die Sache recht gut an, und 1850 durfte Hemishofen mit 2535 Gulden Steuerkapital pro Kopf der Bevölkerung als die wohlhabendste Gemeinde unseres Kantons gelten¹⁰. Auch die Auswanderungen nahmen nicht das Ausmass wie in anderen Gemeinden an. So waren es im Zeitraum von 1842 bis 1852 nur deren acht, während Beggingen die Hälfte seiner Einwohner durch Wegzug verlor¹¹. Die Einwohnerzahl stieg im Zeitraum von 1850—1870 von 327 auf 378¹², und im Dorf wurden etliche neue Häuser gebaut¹³. Leider dauerte diese Blüte nur kurze Zeit. 1862 und dann erneut 1863 brannte die Fabrik fast vollständig nieder und wurde schliesslich stillgelegt. Im noch verbliebenen Gebäude etablierte sich eine Sägerei, welche seit 1870 in den Händen der Familie Albrecht liegt¹⁴. Der Sägereibetrieb konnte natürlich den Verdienstausschlag, welcher durch das Eingehen der Zichorienfabrik

⁶ GAH Chronik der Singgesellschaft, S. 103.

⁷ Max Ruh, *Die Schweizerische Cichorien-Kaffee-Fabrik in Hemishofen*, Schaffhauser Beiträge 47, 1970, S. 100—113. Der Verfasser dieser Arbeit erhielt von Herrn M. Ruh viele wertvolle Hinweise, die hier bestens verdankt seien.

⁸ Leonhard Meili, Schulmeister, Nachfolger von Johannes Büel.

⁹ GAH Chronik der Singgesellschaft, S. 259.

¹⁰ Ruh, Beiträge 47, 1970, S. 107.

¹¹ Max Ruh, *Neues von der Kaffee-Fabrik in Hemishofen*, Schaffhauser Nachrichten 1967, Nr. 67.

¹² ebenda.

¹³ GAH Gebäudekataster 1854—1895. Im Zeitraum von 1859—1868 erfolgten die Eintragungen der Häuser Nr. 57—64 (= Nr. 39, 22, 40, 50, 55, 69 u. 51 der heutigen Zählweise).

¹⁴ Max Ruh, *100 Jahre Sägerei Albrecht*, Schaffhauser Nachrichten 1970, Nr. 253.

entstanden war, nicht ersetzen. Die wirtschaftliche Lage der Hemishofer Landwirte verschlechterte sich daher.

Verkehr

Die Abstimmung vom 19. Dezember 1976 und die vorangehende Propaganda über die Umfahrung von Hemishofen haben die wenig beneidenswerte Lage des Dorfes als Durchgangsort deutlich hervorgehoben¹⁵. Heute ist man gerne geneigt, als Hauptverkehrsträger nur die Strasse zu sehen, und vergisst, dass bis zur Eröffnung der Eisenbahn die Wasserwege eine viel wesentlichere Rolle spielten. Wohl führte von alters her eine Landstrasse von Stein über Hemishofen nach dem Hegau, aber der Verkehr war gering. Die Häuser, welche heute längs der Landstrasse stehen, sind zum überwiegenden Teil erst im 19. Jahrhundert errichtet worden, zu einer Zeit also, da der Strassenverkehr zunahm. Der Unterhalt der Strassen war noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts ausschliesslich Sache der Gemeinde¹⁶, und ihr Zustand liess daher einiges zu wünschen übrig.

Ueber die postalischen Einrichtungen verlautet in den Protokollen nichts. Als 1846 das Landpostwesen durch das Kantonalpostamt einheitlich geordnet wurde, ging dreimal in der Woche ein Postkurs von Stein nach Hemishofen, Ramsen und Buch¹⁷. Nach der Gründung des Bundesstaates 1848 wird Hemishofen eine eidgenössische Postablage erhalten haben. 1864 bestand eine Posteinrichtung nach Singen, die aber kaum benützt wurde¹⁸.

Lebhafter ging es auf dem Rhein her und zu. Rheinabwärts transportierten sogenannte halbe Lädinen¹⁹, das waren Ruder- oder Segelschiffe von 24 m Länge und 3 m Breite, vorwiegend Korn und Salz. Rheinaufwärts wurden die Schiffe gezogen, was man «Rossen» nannte. Von Schaffhausen bis Diessenhofen auf dem linken und von da bis Stein auf dem rechten Ufer war ein Weg, auf welchem 8—20 Pferde das Schiff an einem langen Seil rheinaufwärts schleppten. Es ist kaum anzunehmen, dass Hemishofer sich an dieser Arbeit beteiligten, da sich die «Rosser» hauptsächlich aus Buchthaler Bauern

¹⁵ Botschaft des Grossen Rates, Drucksachen Nr. 2515, 25. Oktober 1976.

¹⁶ *Geschichte der Stadt Stein*, S. 320.

¹⁷ Friedolf Hanselmann, *Das Post- und Ordinariwesen in Schaffhausen bis 1848*, Schaffhauser Beiträge 9, 1918, S. 135.

¹⁸ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 7. Juli 1864, S. 281.

¹⁹ *Geschichte der Stadt Stein*, S. 317.

rekrutierten. Die Wasserstrasse Rhein brachte den Hemishofern somit weder Arbeit noch Verdienst. Nur während der französischen Besetzung wurde Hemishofen als Landeplatz benützt. Johannes Büel, der erste Chronist der Singgesellschaft, weiss darüber zu berichten: «Als die Festung Hohentwiel ausgeleert wurde (Herbst 1800), wurden in grossen Mengen Kugeln auf der Achse hieher gebracht und dann auf dem Rhein in die Eisenschmelze zu Schaffhausen (es handelte sich wohl um das Eisenwerk am Rheinfall) geführt²⁰.» Grosses Erstaunen muss 1825 das Erscheinen des ersten Dampfschiffes auf dem Rhein hervorgerufen haben²¹. Aber erst, nachdem 1864 die «Schweizerische Dampfbootgesellschaft für Untersee und Rhein» gegründet worden war und die Verhältnisse sich konsolidiert hatten, bekundete Hemishofen Interesse an diesem Transportmittel. In der Gemeindeversammlung vom 19. Januar 1866 wusste der Gemeindepräsident zu berichten, «man habe sich bei der Dampfschiffahrtsdirektion um eine Schifflande für hiesigen Ort beworben²².» Die Bewilligung wurde zum Anlanden «je an den Diessenhofer Markttagen und an den Schaffhauser Wochenmarkttagen» erteilt. Jedoch scheint die Ausführung des Vorhabens an der Kostenfrage gescheitert zu sein. Die Gemeinde hätte den Landungssteg auf ihre Kosten erstellen müssen, und die dafür aufzuwendenden 1000 bis 1500 Fr. schienen ihr im Verhältnis zum Nutzen offenbar zu hoch. Im Zusammenhang mit der Bahneröffnung wurde 1875 die Schiffhaltestelle erneut aktuell. Wahrscheinlich rechnete die Schiffahrtsdirektion mit einer gewissen Frequenz auf dieser Station, wobei das Fehlen einer Bahnverbindung mit Schaffhausen in Rechnung gestellt wurde. Der Gemeinderat war über den Wunsch der Schiffahrtsgesellschaft geteilter Meinung. Gemeinderat Meili machte geltend, «dass in Betracht die Gemeinde grosse Opfer für die Bahn und Zufahrtsstrasse bereitwillig angenommen, das bescheidene Gemeindegut ohnehin schon ziemlich stark in Anspruch genommen worden sei und anderseits, wenn die Linie Schaffhausen—Etzwilen erbaut werde, was ohne Zweifel geschehe (erst 1895!), erwachse ein ebenso grosser Verkehr mit Schaffhausen²³.» Meili muss sehr erregt gewesen sein, denn nach seinem Votum verliess er die Sitzung. Die verbliebenen Mitglieder beschliessen daraufhin, «eine vorläufige Kostenberechnung vorzunehmen und die Angelegenheit der Gemeinde in empfehlendem Sinne vorzule-

²⁰ GAH Chronik der Singgesellschaft, S. 44.

²¹ *Geschichte der Stadt Stein*, S. 319.

²² GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 19. Januar 1866, S. 232.

²³ GAH Protokoll des Gemeinderats, 13. Mai 1875, 338.

gen». An der Gemeindeversammlung vom 22. Mai vertrat Meili noch einmal seine Ansicht und wies zudem noch auf die Abfuhr vor neun Jahren hin. Trotzdem stimmte die Gemeinde dem Antrag des Gemeinderates zu²⁴. Doch scheiterte auch der zweite Anlauf, wiederum, weil die Schifffahrtsdirektion sich zu keinerlei Beihilfe verstehen wollte. Die Regierung hatte immerhin einen Beitrag von Fr. 100.— zugesichert²⁵. Hingegen wollte der Gemeinderat nichts davon wissen, als die Schifffahrtsgesellschaft um Erstellung einer Strasse längs des Rheins nachsuchte, «welche zugleich als Rossenweg dienen soll²⁶». Offenbar wurde — wenn auch in bescheidenem Ausmass — noch immer «gerostet». Auch ein dritter Anlauf im Jahre 1888 verlief im Sande, obwohl diesmal die Gemeinde die Initiative ergriffen hatte. Anlass hierfür boten Zollschikanen am Gailinger Zoll, welche den Hemishofer Bauern den Waren- und Viehtransport durch den Staffel nach Diessenhofen und Schaffhausen erschwerten²⁷. Dennoch muss in jener Zeit ein Steg errichtet worden sein, denn 1894 wurde die Aufstellung einer Verbotstafel beim Landungssteg der Dampfbootgesellschaft bewilligt²⁸. Wer diesen Steg erstellt hatte, ist nirgends ersichtlich. In den Geschäftsberichten der Dampfbootgesellschaft findet er keine Erwähnung, auch die Gemeindeprotokolle schweigen sich darüber aus. Er soll überdies bereits vor der Jahrhundertwende wieder abgebrochen worden sein²⁹. Der laue Einsatz der Hemishofer für einen Landungssteg beweist immerhin, dass die Gemeinde ihre Zukunft nicht auf dem Wasser, sondern im Schienenverkehr sah und daher kein Geld in andere Verkehrsanlagen investieren wollte.

Bahngeschichte

Die Vorläufer

Am 13. Juni 1863 wurde die Bahn Waldshut—Schaffhausen—Singen—Konstanz eingeweiht. Damit war die Region Stein erstmals in die Nähe einer Bahnlinie gerückt. Begreiflicherweise entstand,

²⁴ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 22. Mai 1875, S. 418.

²⁵ GAH Protokoll des Gemeinderats, 17. und 28. Juni, 7. August 1875, S. 339, 341, 344.

²⁶ GAH Protokoll des Gemeinderats, 27. November 1875, S. 358.

²⁷ GAH Protokoll des Gemeinderats, 7. April 1888, S. 302.

²⁸ GAH Protokoll des Gemeinderats, 7. Juli 1894, S. 538.

²⁹ Freundliche Mitteilung von Herrn Adolf Schneider, Hemishofen.

namentlich in Stein, der Wunsch nach einem Anschluss an diese Bahn. Alt Nationalrat Johann Georg Fuog³⁰ hatte schon während des Bahnbaus das Projekt einer Pferdebahn von Singen nach Stein vorgebracht. Am 15. Juni 1862 wurde die Gemeinde hierüber informiert und ihr gleichzeitig der negative Regierungsbeschluss «gebührend vorgelesen und erläutert»³¹. Der Gemeinderat verschanzte sich also hinter den Bescheid der Regierung, ohne dazu selber Stellung zu nehmen. In Zukunft verhielt er sich nicht immer so hofffromm! Ein Jahr später sollte der Gemeinderat an einer Konferenz im Gasthaus «Krone» in Ramsen in der Angelegenheit einer Eisenbahn Stein—Gottmadingen teilnehmen. Der Einladung wurde «als voraussichtlich erfolglos» nicht Folge geleistet³². Auch dem weiteren Projekt eines Omnibusbetriebes von Stein nach Gottmadingen stand der Gemeinderat ablehnend gegenüber, «da mit unseren Interessen in gar keiner Beziehung stehend, . . ., als bei der schon bestehenden Posteinrichtung nach Singen keinerlei Frequenz obwalte und sich die Gemeinde zu Zuschüssen nicht verstehen werde, wo sie keine Interessen sehe»³³. Trotz der Ablehnung seines Projektes hatte Fuog, starrköpfig wie er war, auf eigene Rechnung einen Pferdeomnibus zwischen Stein und Gottmadingen — an die Linie Schaffhausen—Singen — betrieben. Fuog wurde wegen seiner teilweise überspannten Ideen von seinen Zeitgenossen zuletzt nicht mehr ernstgenommen. Doch hatte er intuitiv erfasst, dass die Zukunft der Eisenbahn gehörte. Bald nach seinem Tode 1865 begann sich auch in Stein diese Erkenntnis durchzusetzen, denn 1867 bildete sich ein Komitee für den Bau einer Bahnverbindung von Stein nach Singen³⁴. Es wurde sogar eine Petition an den Bundesrat zwecks Erlangung der Konzession eingereicht. Die Regierung in Schaffhausen unterstützte diese Bestrebungen. Als aber die Verhandlungen mit Baden auf eine Umfahrung von Stein und Hemishofen, mit Ueberquerung des Rheins bei Bibern (Bibermühle) und mit einem Tunnel durch den Rodenberg, tendierten, versagte die Regierung eine weitere Unterstützung und verzichtete auf das Anschlussrecht in Singen³⁵. Dies veranlasste die Bevölkerung von Stein, Hemishofen, Ramsen und Buch zur Abfassung einer

³⁰ Fritz Rippmann, *Nationalrat Johann Georg Fuog 1794—1865 von Stein am Rhein*, Schaffhauser Beiträge 27, 1950, S. 238—244.

³¹ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 15. Juni 1862, S. 173.

³² GAH Protokoll des Gemeinderats, 12. Dezember 1863, S. 263.

³³ Protokoll des Gemeinderats, 7. Juli 1864, S. 281.

³⁴ Protokoll der Gemeindeversammlung vom 18. Juni 1867, S. 247.

³⁵ Albert Steinegger, *Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes*, Schaffhausen 1934, S. 115.

Petition an den Grossen Rat. Das umfangreiche Schreiben gipfelte in der Forderung, der Regierungsrat solle seinen Beschluss vom 9. Dezember 1867 in Sachen Anschlussrecht in Singen rückgängig machen, um nunmehr «mit aller Energie und Nachdruck bei dem Hohen Bundesrat den Anschluss in Singen zu begehren und zu unterstützen³⁶». Die Petition wurde vom Grossen Rat erheblich erklärt, auf die Wiedererlangung des Anschlussrechtes vorläufig aber verzichtet, da sich inzwischen im Thurgau Eisenbahnkomitees gebildet hatten. Für diese wären Stein und seine Schaffhauser Nachbargemeinden lediglich als mögliche Finanzquelle interessant gewesen. Die Bahnlinie hätte den oberen Kantonsteil nur gestreift³⁷. Inzwischen konstituierte sich in Stammheim ein Komitee für eine Eisenbahnlinie Singen—Winterthur über Stammheim—Andelfingen. Dort hätte die Bahn in die Geleise der Nordostbahn (NOB) von Schaffhausen nach Winterthur eingemündet. Anfänglich bestanden keine Differenzen zwischen der NOB und dem neugegründeten Komitee. Erst später kam es zum Bruch.

Für die Projektierung benötigte das Komitee Geld. Am 12. Februar 1869 hatte die Gemeindeversammlung über einen Beitrag von Fr. 300.— zu befinden. Jedoch beschloss sie Zurückstellung, «bis streitiger Anschluss in Singen sicher sei³⁸». Schon am 15. Februar delegierte der Gemeinderat den Schreiber Johann Jakob Albrecht zu einer Begehung der projektierten Eisenbahnlinie mit den Ingenieuren Näf und Zschokke³⁹. Nach erfolgtem Augenschein wurde wiederum der Gemeindeschreiber als Bevollmächtigter an eine Eisenbahnversammlung in Stammheim entsandt⁴⁰. Einst hatte das Steiner Komitee den Rheinübergang oberhalb der Steiner Rheinbrücke geplant. Inzwischen war man davon abgekommen und sah den Uebergang bei Hemishofen vor. Von Etzwilen nach Stein war eine Stichbahn geplant⁴¹. Zur Aussteckung des Rheinüberganges stellte die Gemeinde unentgeltlich Stangen zur Verfügung⁴².

Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Gemeinde noch nicht stark für die Eisenbahnsache erwärmen können. Um so überraschender ist der Beschluss vom 26. Juni 1869, wonach die Gemeinde bereit

³⁶ Petition, verfasst von alt Präsident August Fuog in Stein am Rhein, 2. Januar 1869, Stadtbibliothek Schaffhausen, Brog. 795.

³⁷ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 118.

³⁸ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 12. Februar 1869, S. 278.

³⁹ GAH Protokoll des Gemeinderats, 15. Februar 1869, S. 2.

⁴⁰ GAH Protokoll des Gemeinderats, ? Februar 1869, S. 4.

⁴¹ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 117 und 119.

⁴² Protokoll der Gemeindeversammlung vom 27. Februar 1869, S. 279.

war, sich mit Fr. 25 000.— am Unternehmen zu beteiligen, «wenn eine Bahn Singen—Andelfingen zwischen Hemishofen und Stein durchgeführt werde». Für den Fall, dass «die Bahn unterhalb Hemishofen geführt werde, leistet die Gemeinde gar nichts⁴³». Mit dieser Zusage hatte Hemishofen den entscheidenden Schritt getan, und zwar mit dem eindeutigen Mehr von 41 zu 8 Stimmen. Das Komitee hatte zwar einen Beitrag von Fr. 30 000.— erwartet, doch schienen den Hemishofern Fr. 25 000.— genug, wenn sie ihre Tagelöhne damit verglichen. Auch als das Stammheimer Komitee nochmals um Uebernahme des vollen Aktienbetrages (Fr. 30 000.—) bat, wurde dies mit erdrückender Mehrheit abgelehnt, wie auch der Beitrag von Franken 300.— an die Projektierungskosten. Die Gemeinde beschloss ein für allemal, «dass bis nach Regelung des Anschlusses in Singen keine Zahlung geleistet wird⁴⁴».

In der Folge schlummerte die Angelegenheit etwas ein, weil der Anschluss in Singen immer noch in der Schwebe blieb und die NOB noch keine definitive Zusage wegen der Mitbenützung des Geleises von Andelfingen nach Winterthur gegeben hatte. Die Thurgauer Regierung war überdies mit der Linienführung über Stammheim nicht einverstanden. Sie befürwortete eine Linie von Singen über Diessenhofen nach Andelfingen, womit der Steiner Bezirk wiederum nicht einverstanden war. Anfang Dezember 1870 fand eine Konferenz in Bern statt, an welcher Baden den Anschluss in Singen mit gewissen Vorbehalten gestattete⁴⁵.

Die ohnehin schon reichlich verworrene Situation war noch komplizierter geworden, als im Februar 1869 eine Versammlung von Unterseeanwohnern in Steckborn die Zeit als günstig für den Bau der Strecke Kreuzlingen—Schaffhausen erachtete. Am 11. Juni fasste diese Eisenbahn-Versammlung den Beschluss, das Winterthur- und Unterseeprojekt zusammenzufassen. Hemishofen war an dieser Versammlung nicht vertreten, «weil eine Teilnahme nicht in unserem Interesse liegt⁴⁶».

Hingegen waren der Gemeindepräsident und der Vizepräsident an der Eisenbahn-Versammlung vom 6. August 1871 in Stein dabei, an welcher die Fusion der beiden Linien beschlossen wurde⁴⁷. Am 24. August 1871 hatte die Gemeindeversammlung zu dieser Vereini-

⁴³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 26. Juni 1869, S. 292.

⁴⁴ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Juli 1869, S. 292.

⁴⁵ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 118.

⁴⁶ GAH Protokoll des Gemeinderats, 16. Juni 1869, S. 134.

⁴⁷ GAH Protokoll des Gemeinderats, 5. August 1871, S. 141.

gung Stellung zu nehmen, da auch das gezeichnete Aktienkapital auf die neue Gesellschaft übertragen werden musste. Gerade diese Versammlung erweist sich als aufschlussreich bezüglich der damals herrschenden Stimmung. Die Bürger standen einer Vereinigung der beiden Bahnen recht skeptisch gegenüber, denn sie befürchteten nicht ohne Grund, «dass für uns kaum eine einfache Haltestelle als Brosamen abfalle⁴⁸». Der Gemeinderat hatte beantragt, die Zustimmung nur zu erteilen, «wenn Garantie geboten werde, dass in entsprechender Nähe unseres Ortes eine Station nicht bloss zur Spedition von Personen, sondern auch von Waren verlangt werde». Zwei weitere Anträge gingen dahin, das Aktienkapital auf Fr. 20 000.— bzw. Fr. 15 000.— zu reduzieren, «da die Hände darüber frei geworden seien». Rechtlich mögen diese Anträge durchaus anfechtbar gewesen sein. Für die Hemishofer, denen wohl vor der kommenden Schuldenlast graute, wären sie ein bequemer Ausweg gewesen, um die Bürde etwas zu erleichtern. Daher ist es verständlich, wenn erst in einer zweiten Abstimmung schliesslich doch noch der Antrag des Gemeinderates obsiegte. Das Eisenbahnkomitee reagierte recht sauer auf diesen Bescheid. Mit tadelndem Untertone schrieb es: «... jedoch wäre es wünschbar, wenn dem Unternehmen kein derartiger Zwang angetan würde und augenblickliche Lokalinteressen fallen gelassen würden⁴⁹.» Die Gemeinde als Geldgeber sass eben am längeren Hebelarm und wünschte sich mit Recht eine Station. Eine Haltestelle, etwa in der Gegend der Bibermühle, wäre mit Fr. 25 000.— eindeutig überbezahlt gewesen. Die Gemeindeversammlung war immerhin so gnädig, 1/4 Prozent des Aktienkapitals, also Fr. 62.50 an die bisher erwachsenen Kosten zu bezahlen⁵⁰.

Im neuen Komitee der Andelfingen—Singen- und Stein—Kreuzlingen-Bahn sass u. a. der Winterthurer Stadtpräsident J. J. Sulzer. Er war ein erbitterter Gegner der Nordostbahn, der «Herrenbahn», wie sie genannt wurde⁵¹. In der Folge bekam die ganze Eisenbahnangelegenheit immer mehr einen politischen Anstrich. Die wirtschaftlichen Ueberlegungen gerieten ins Hintertreffen⁵². Diese falschen Vor-

⁴⁸ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 24. August 1871, S. 343.

⁴⁹ GAH Protokoll des Gemeinderats, 16. September 1871, S. 150.

⁵⁰ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 26. September 1871, S. 346.

⁵¹ *100 Jahre Eisenbahnlinie Winterthur—Ettwil—Singen*, Festschrift der Gemeinden zum Eisenbahnjubiläum vom 30./31. August 1975, Andelfingen 1975, Zit.: *Festschrift 1975*.

⁵² Albert Kuntzemüller schreibt hiezu: «Die Nationalbahn kam von der Politik, nicht von der Wirtschaft her, das war ihr Grundfehler. Die NB war tot, ehe sie überhaupt ins Leben trat.» *Zeitschrift für Schweizerische Statistik und Volkswirtschaft*, 80. Jahrgang, Heft 5, 1944, S. 411.

aussetzungen führten dann bald nach Eröffnung der Bahn zum Desaster. Einen solchen Ausgang konnten die Zeitgenossen nicht voraussehen, oder sie wollten eine künftige Katastrophe nicht wahrhaben, obwohl es schon damals nicht an warnenden Stimmen fehlte. Mit der Einsitznahme von Sulzer war erst der Keim zu dieser Entwicklung gelegt.

Im Frühjahr 1872 schlugen die Winterthurer die direkte Streckenführung Winterthur—Singen vor. Damit wollte man von der NOB unabhängig werden; weitere Verhandlungen wegen des Anschlusses in Andelfingen wurden denn auch brüsk abgelehnt. Wie schon die Vorgänger, so brauchte auch das vereinigte Unternehmen vorerst Geld. Die Gemeinde wurde eingeladen, den gezeichneten Aktienbetrag von Fr. 25 000.— an das neue Unternehmen zu zedieren, was am 2. Juni 1872 geschah⁵³. Doch mit der Einzahlung hatte die Gemeinde keine sonderliche Eile! Mit Schreiben vom 27. September liess der Gemeinderat das Eisenbahnkomitee wissen, dass mit keinem Beitrag von Hemishofen zu rechnen sei, ehe die Linie Singen—Winterthur gesichert sei und beschlossen wäre⁵⁴. Als das Eisenbahnkomitee im Oktober erneut um finanzielle Unterstützung bat, zeigte sich der Gemeinderat gar nicht geneigt, diesem Ansinnen zu entsprechen. Nach wie vor machte er eine Zahlung von der endgültigen Festlegung der Linie Singen—Winterthur abhängig⁵⁵.

Bestimmter tönte es dann Anfang 1873, als die Eisenbahndirektion die Einzahlung von 20 Prozent verlangte, andernfalls die Gemeinde ihr Stimmrecht an der Generalversammlung verlieren würde. Bemerkenswert sind die Erwägungen, welche den Gemeinderat veranlassten, der Gemeindeversammlung Zustimmung zu empfehlen. «Es wird erklärt, dass es wirklich ein entscheidendes Moment und für die Zukunft der Gemeinde von wichtigen Folgen sei, eine solche Schuldenlast aufzuladen. Allein, das Wort für die Zahlung sei gegeben, und wenn die Bahn zustande komme, müssen wir dennoch bezahlen, verlieren am Ende nur das Vorteilhafte einer Bahn, dass sie ohne Haltestelle an uns vorüberfahre, was wir später bereuen müssten.» Da die Direktion das Versprechen auf Rückzahlung für den Fall, dass die Bahn nicht gebaut werde, gegeben hatte, wurde die Einzahlung der Gelder von 42 der 53 Anwesenden bewilligt⁵⁶. Inzwischen hatte es der Präsident des Direktoriums, Stadtschreiber

⁵³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 2. Juni 1872, S. 352.

⁵⁴ GAH Kopierbuch, 27. September 1872.

⁵⁵ GAH Protokoll des Gemeinderats, 12. Oktober 1872, S. 212.

⁵⁶ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 4. Januar 1873, S. 371.

Ziegler von Winterthur, verstanden, die Linie Winterthur—Singen—Kreuzlingen immer mehr in das Konzept «seiner» künftigen Nationalbahn einzubauen. Er schlug einen Zusammenschluss mit andern, der NOB feindlich gesinnten Bahnen vor. Auch der Sitz der Bahngesellschaft wurde von Stammheim nach Winterthur verlegt, mit dem Erfolg, dass die Eisenbahnpolitik nunmehr dort gemacht wurde⁵⁷. Noch im Herbst 1872 erhielt das vereinigte Bahnunternehmen den Namen «Nationalbahn», wobei aber der Name Winterthur—Singen—Kreuzlingen-Bahn bestehenblieb und weiterhin verwendet wurde.

Die Stellung der Winterthur—Singen—Kreuzlingen-Bahn (WSK) war aber bei weitem noch nicht gefestigt. Unterm 16. Januar 1873 weiss das «Intelligenzblatt» zu berichten, dass eine Konferenz des Initiativkomitees der WSK mit der NOB stattgefunden habe, an welcher die Nordostbahn eine überaus günstige Offerte zur Uebernahme unterbreitet habe⁵⁸. In Stein und Umgebung stiessen diese Töne auf williges Gehör, denn man wollte einfach eine Bahn. Wer sie baute, war Nebensache! Die Steiner Gruppe unter Böschenstein, einem Verwaltungsratsmitglied der WSK, trieb diese Unterhandlungen bis zum Abschluss eines Präliminarvertrages über Uebernahme des Baues durch die Nordostbahn. Einen besseren Beweis, wie wenig die Steiner Region in der Eisenbahnsache ein Politikum sah, gibt es wohl nicht! Eine ausserordentliche Aktionärsversammlung vom 14. März 1873 lehnte die Vereinigung mit der NOB mit 1805 gegen 1304 Stimmen ab⁵⁹.

Merkwürdigerweise haben diese weittragenden und für die betroffenen Gemeinden folgeschweren Bestrebungen in Hemishofen keinen Niederschlag gefunden. Es ist kaum anzunehmen, dass diese Frage nicht auch in Hemishofen besprochen wurde. Da sich die Protokolle aber ausschweigen, ist man versucht, anzunehmen, der Hemishofer Gemeinderat sei dem Winterthurer Komitee treu geblieben.

⁵⁷ *Festschrift 1975*, S. 9. Die Winterthurer Demokraten wollten von Zürich, wo der Freisinn regierte, unabhängig werden. Diesem Ziel wurde auch der Bahnbau untergeordnet. Die neue Bahn sollte eine vom Volke getragene, d. h. bezahlte Bahn werden, im Gegensatz zu den damals üblichen Privatbahnen.

Vorgesehen war eine Ost-West-Verbindung von Konstanz nach Vevey. Bis zum Eisenbahnkrach 1878 waren nur fertiggestellt: Winterthur—Singen—Kreuzlingen, die sogenannte Ostsektion; Winterthur—Kloten—Seebach—Baden—Aarau—Zofingen, die sogenannte Westsektion.

⁵⁸ *Schaffhauser Intelligenzblatt* Nr. 13, 16. Januar 1873.

⁵⁹ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 122.

Mehr als diese Ausflüge zur Konkurrenz beschäftigte die Hemishofer Gemeindeväter die Suche nach einem Geldgeber. Zwar hatte die Eisenbahndirektion schon im Herbst 1872 die Gemeinde darauf aufmerksam gemacht, dass sowohl die Bank als auch die Spar- und Leihkasse in Winterthur erbötig seien, das Geld auszuleihen. Doch war dem Gemeinderat solche Eile verdächtig, zumal die definitive Zusage über die Linienführung noch immer nicht vorhanden war⁶⁰. Möglicherweise wollte man den Geldgeber auch in der Nähe haben, denn die in Aussicht genommenen Kapitalgeber wohnten in Stein und Schaffhausen. Dr. Böhni in Stein war bereit, Fr. 20 000.— bis 25 000.— auf fünf Jahre fest zu leihen, bei einem Zinsfuss von fünf Prozent mit Pfandsicherung. Frau Susette Hurter, Zum Zobel, in Schaffhausen begnügte sich mit viereinhalb Prozent und einer Gemeindegarantie. Erwartungsgemäss gab der Gemeinderat dem Angebot von Frau Hurter den Vorzug, nachdem ihm die Gemeindeversammlung mit der Auflage, das Darlehen zu möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen, freie Hand gelassen hatte⁶¹. Am 19. Februar 1873 lag eine erste Obligation von Fr. 2500.— zugunsten von Frau Hurter vor und wurde als rechtsgültig anerkannt und unterzeichnet⁶².

Nun nahm auch der Bahnbau allmählich Gestalt an. Am 22. April 1873 händigte der Gemeinderat einem Oberingenieur die Vermessungspläne aus⁶³. Im November wurde die Gemeinde Ramsen angefragt wegen gemeinsamen Vorgehens zur Erlangung eines Fussgängersteiges längs der projektierten Eisenbahnbrücke⁶⁴. Bedauerlicherweise scheiterte dieses Vorhaben an den hohen Kosten von Franken 7000.—, im übrigen war die Eisenbahngesellschaft an diesem Steg nicht interessiert⁶⁵.

Anfang Mai 1873 verlangte die Regierung Aufschluss, wie die Gemeinde die Eisenbahnschuld zu verzinsen gedenke⁶⁶. Die Gemeinde beschloss, «wenn die ordentlichen Einnahmen nicht genügen, die Eisenbahnschuld zu bestreiten, so wollen es sich die Bürger gefallen lassen, auf ihren Gemeindennutzen 4—5 Fr. Auflage anzunehmen⁶⁷».

⁶⁰ GAH Protokoll des Gemeinderats, 12. Oktober 1872, S. 212.

⁶¹ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 1. Februar 1873, S. 375.

⁶² GAH Protokoll des Gemeinderats, 19. Februar 1873, S. 236.

⁶³ GAH Protokoll des Gemeinderats, 22. April 1873, S. 245.

⁶⁴ Protokoll des Gemeinderats, 1. November 1873, S. 266.

⁶⁵ Protokoll des Gemeinderats, 28. Februar 1874, S. 395.

⁶⁶ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 3. Mai 1873, S. 385.

⁶⁷ Zitiert aus Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 128: «Die Gemeinde beabsichtigt, für den gezeichneten Betrag von Fr. 25 000.— ein Anleihen von 4½ Pro-

Die Bürger waren also durchaus bereit, zugunsten der Eisenbahn Opfer auf sich zu nehmen. Dieser Opfersinn verdient um so mehr Achtung, weil der Verzicht auf den Bürgernutzen für manche Familie den Ausfall eines der wenigen sicheren Einnahmeposten bedeutete. Am 29. November 1874 beschloss die Gemeindeversammlung tatsächlich die Ueberführung des Bürgergutes an die Einwohnergemeinde. Dem Bürgergut verblieben einzig noch die Kabisländer und der Gemeindewald⁶⁸. Mit dem Verzicht auf den Bürgernutzen gab sich die Regierung aber nicht zufrieden, da ihr die ganze Unternehmung zu wenig gesichert schien⁶⁹. Ueberhaupt war die Regierung mit der Orientierung des Steiner Bezirkes Richtung Winterthur und Zürich gar nicht einverstanden. Sie hätte viel lieber eine Verbindung Steins mit dem Kantonshauptort gesehen. Jede Gesellschaft, welche diese Linie zu bauen beabsichtigte, durfte mit einer Subvention von Fr. 100 000.— rechnen. An die Strecke Ramsen—Etwilen und Etwilen—Stein lehnte der Regierungsrat jeden Beitrag ab⁷⁰. Die Behörden des Steiner Bezirks waren aber anderer Ansicht. Sie erwarteten den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Aufschwung allein von Zürich. Zudem glaubte man sich von Schaffhausen im Stiche gelassen, weil die Kantonsregierung 1868 die Steiner in ihren Bestrebungen nach einer Linie von Stein nach Singen nicht unterstützt hatte. Der Staat hatte dem Steiner Bezirk keine Eisenbahn gebracht, deshalb war jeder Rat seitens der Schaffhauser Regierung lästig und unwillkommen⁷¹. Ob man der Regierung zu Recht oder zu Unrecht misstraute, soll hier nicht untersucht werden; billigerweise muss aber zugegeben werden, dass sie recht hatte, wenn sie das Finanzgebaren der Nationalbahngesellschaft kritisch betrachtete. Eine Rentabilitätsberechnung der NOB für die Strecke Singen—Winterthur lautete übrigens vernichtend, doch in Winterthur war man aus Prestigegründen solchen Warnungen gegenüber taub⁷². Im übrigen konnte die NOB als Konkurrent nicht gerade als neutrale Instanz angesehen werden.

zent aufzunehmen. Dies erfordert eine jährliche Ausgabe von Fr. 1125.—. Da während der Bauzeit die Summe mit 2 Prozent verzinst werden soll, bleiben noch Fr. 625.— zu decken. Die Gemeinde beabsichtigt, diese Summe durch eine Auflage auf die bisherigen Gemeindennutzungen zu decken.»

⁶⁸ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. November 1874, S. 409.

⁶⁹ GAH Protokoll des Gemeinderats, 16. November 1873, S. 267.

⁷⁰ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 123 f.

⁷¹ Rippmann, *Die Stadt Stein und die Nationalbahn*, S. 13—15.

⁷² Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 122.

Schliesslich verbot der Regierungsrat im November 1873 jede weitere Aktieneinzahlung. Darob herrschte natürlich grosse Bestürzung, und wenn die Gemeinde bis jetzt der Eisenbahnsache gegenüber eine eher abwartende Haltung eingenommen hatte, so stellte sie sich jetzt mit allem Nachdruck dahinter. Zwei Petitionen an die Regierung, letztere allein von Hemishofen eingebracht, wurden ablehnend beschieden, d. h., eine Aufhebung des Verbotes wurde von der Erfüllung sovieler Klauseln abhängig gemacht, dass dies einer Aufrechterhaltung des Verbotes gleichkam⁷³. Mit diesem negativen Entscheid goss die Regierung den Hemishofen Oel ins Feuer! Auf ein Begehren von 14 Bürgern wurde am 29. Dezember eine ausserordentliche Gemeindeversammlung einberufen⁷⁴. Der Tenor der Voten lag auf der Verpflichtung der Gemeinde zur Zahlung und der Feststellung, dass seinerzeit der Ausweis über die Zahlungsfähigkeit erbracht worden sei. Nur ein Votum, bezeichnenderweise vom Friedensrichter, fand das beabsichtigte Auftreten gegen die Regierung als zu schroff und nicht klug und insinuierte eine vorläufige Aktieneinzahlung durch Private gegen Garantie der Gemeinde. Mit «Einmut» beschloss die Gemeinde, die Rate von Fr. 5000.— per sofort einzuzahlen, ferner «sei der Gemeindebeschluss der hohen Regierung mit dem Anfügen mitzuteilen, dass die ganze Aktivbürgerschaft dafür einstehe, wenn aus dieser Einzahlung der Gemeindekasse ein Nachteil deshalb entstehen sollte, dass diese Einzahlung ohne obrigkeitliche Bewilligung geleistet worden». Die Antwort des Regierungsrates traf postwendend per Express ein. Wie man in den Wald rief, so tönte es zurück! Zum ersten stellte die Regierung fest, dass sie die Heldentat der Hemishofer als einen Akt des Ungehorsams ansehen müsste, zum zweiten wurde mit der Ergreifung geeigneter Massnahmen gedroht⁷⁵. Dieser Donnerschlag aus dem Regierungsgebäude muss doch etwas ernüchternd gewirkt haben, denn kleinlaut teilte der Gemeinderat seiner Geldgeberin mit, dass das Geld noch nicht benötigt werde, da er «wohl oder übel gehorchen müsse⁷⁶». Verständlicherweise war der «Grenzbote», das Sprachrohr der Eisenbahnbefürworter im Steiner Bezirk, mit dem väterlichen Eingreifen der Regierung gar nicht einverstanden: «Ist es der hohen Regierung so sehr daran gelegen, uns vor Verarmung oder Verschwendung zu schüt-

⁷³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 17. November 1873, S. 389, und vom 22. Dezember 1873, S. 390.

⁷⁴ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Dezember 1873, S. 392.

⁷⁵ Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 125.

⁷⁶ GAH, Kopierbuch, 6. Januar 1874.

zen, warum hat sie die helfende Hand nicht früher eingesetzt, zu einer Zeit, da es möglich war, ohne an den Pranger gestellt zu werden, zurückzutreten? Wir haben allerdings, das wird niemand bestreiten, zu viel gewagt und wären vielleicht mit einer bedeutend geringeren Summe zum gleichen Zweck gelangt, aber was geschehen ist, können wir nicht ungeschehen machen⁷⁷.»

Nun schaltete sich die Eisenbahndirektion ein, welche dringend Geld brauchte, indem sie den Rechtstrieb gegen alle drei Gemeinden anhob. Die Regierung entschied, dass ein allfälliges Rechtsbott ihr zu überweisen sei, damit sie Rechtsvorschlag erheben könne. Gleichzeitig wurde der Staatsanwalt beauftragt, die erforderlichen rechtlichen Schritte einzuleiten⁷⁸. Am 28. Januar 1874 wurde das Verbot endlich aufgehoben, offenbar nach negativ verlaufenen Sondierungen seitens der Regierung bei der NOB betreffend einer Linie Schaffhausen—Konstanz⁷⁹.

Nachträglich ist leicht festzustellen, was die Aufrechterhaltung des Verbotes den Gemeinden an Leid und Schaden erspart hätte. Damals musste es als Benachteiligung des oberen Kantonsteils erscheinen, und der Graben zwischen diesem und Schaffhausen wurde noch vertieft.

Ein letztes, fernes Donnergrollen findet sich im Gemeinderatsprotokoll vom 21. Februar 1874. Der Gemeinderat muss ein Schreiben der Regierung erhalten haben, worin dieselbe der Gemeindebehörde übereiltes Handeln und unverantwortliche Verschwendung der Gemeindegüter vorwirft. Die ganze Verantwortung für den Fall, dass das Unternehmen der Gemeinde Nachteile brächte, wurde auf den Gemeinderat überwälzt⁸⁰. Nach Anhören dieses Schreibens mögen sich die Gemeindeväter wohl ihre Gedanken gemacht haben, anderseits waren sie vorsichtig genug, zu jeder wichtigen Frage die Gemeindeversammlung einzuberufen.

⁷⁷ *Grenzbote* Nr. 3, 10. Januar 1874.

⁷⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Regierungsratsprotokolle 23,5.

⁷⁹ Regierungsratsprotokolle 23,62.

⁸⁰ GAH Protokoll des Gemeinderats, 21. Februar 1874, S. 281

Der Grenzbote Nr. 16 vom 25. Februar 1874 schreibt dazu: «Wir wissen gar wohl, dass wir tief, sehr tief in unsere finanziellen Verhältnisse hineingegriffen haben; aber Leichtfertigkeit ist nicht der Ausdruck, der unserer Handlungsweise zukommt.»

Bau und Einweihung

Mittlerweile waren auch an der Strecke Etzwilen—Ramsen die Planungsarbeiten so weit gediehen, dass ein baureifes Projekt vorgelegt werden konnte. Am 24. Februar 1874 wurden der Bau- und Abtretungsplan im Amtsblatt ausgeschrieben⁸¹. Einzig die Dampfschiffahrtsdirektion Untersee und Rhein erhob Eventualeinsprache wegen der Fahrrinne⁸². Für die Probepfahlbauten im Rhein wurde das Gemeindeschiff benützt. Dieses Gemeindeschiff, von welchem in den Protokollen oft zu lesen ist, gehörte der Gemeinde und war als Rettungsboot bestimmt⁸³. Dem Gesuch eines Ingenieurs, in den Bürgler- und Gallisteinbrüchen Steine zu brechen, wurde entsprochen. Für ein Massenklafter waren 3—5 Fr. zu bezahlen⁸⁴. Die Grube im «Bürgler» am Fusse des Wolkensteins ist, obwohl mit Wald überwachsen, heute noch gut sichtbar. Die Bedingungen, unter welchen die Regierung den Bau bewilligen wollte, muten etwas kleinlich an; man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, sie habe der Bahngesellschaft möglichst viele Steine in den Weg legen wollen. Verständlich war die Forderung nach einer neuen Fahrrinne für die Schifffahrt, weil die Brücke den Rhein an einer Stelle überquert, wo das Fahrwasser ohnehin schon voller Hindernisse ist. Weniger einleuchtend ist die gewünschte Verschiebung der Brücke über den Hemishofer Bach, angeblich wegen eines besseren Durchflusses bei Hochwasser. Etwelches Kopfschütteln muss aber die Forderung nach Verlegung des Eisenbahntrassees oder der Strasse dort, wo beide über kürzere oder längere Strecken parallel laufen, verursacht haben. Der «Grenzbote» meint in einem bissigen Kommentar hiezu: «Und eine Stimme aus dem Busche sprach: Ziehe deine Schuhe aus, denn das Land auf dem du stehst, ist heiliges Land!»⁸⁵ Das Eisenbahn- und Handelsdepartement in Bern akzeptierte einzig das Begehren um Neuanlage der Schifffahrtsrinne, alle andern Forderungen wurden abgewiesen. Pikant in diesem Zusammenhang war die Begründung, mit welcher Bern die Erhöhung der Bahnüberführung über die Landstrasse Stein—Hemishofen abwies. Der Kanton hätte diese Ueberführung gerne von 13,5 auf 15 Fuss erhöht gesehen, Bern aber ermässigte die Höhe auf 14 Fuss mit der Bemerkung, dass die gedeckte und dem Kanton

⁸¹ *Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen* 1874, S. 8.

⁸² GAH, Kopierbuch, 18. März 1874.

⁸³ GAH Protokoll des Gemeinderats, 14. März 1874, S. 282.

⁸⁴ GAH Protokoll des Gemeinderats, 21. März 1874, S. 284.

⁸⁵ *Grenzbote* Nr. 28, 8. April 1874.

gehörende Strassenbrücke über den Hemishofer Bach nur eine Höhe von 13,5 Fuss habe⁸⁶.

Welche Bauten waren auf Hemishofer Gemarkung vorgesehen? Das Bahntrasse verlief eingleisig zwischen Dorf und Wolkenstein von Südosten nach Nordwesten. In einer weiten Kurve biegt die Bahn auf die Brücke ein, welche in nordost-südwestlicher Richtung den Rhein überquert. Bei der Bahnstation waren drei Geleise geplant, zwei durchgehende und ein Stumpengeleise mit Einfahrt von Ramsen her. Diese Trasseeführung bedingte einen grossen Einschnitt beim «Bergli».

An Hochbauten waren vorgesehen: eine Wärterbude nach der Strassenführung Stein—Hemishofen, vermutlich zur Bedienung des Signals, je eine Wärterbude bei den Weichen und eine im «Wysseler» an der nordwestlichen Waldecke des «Sankert». Diese war für den Wärter bestimmt, der den dortigen Niveauübergang zu bewachen hatte. Neben der Eisenbahnbrücke über den Rhein war eine Strassenüberführung über die Landstrasse Stein—Hemishofen vorgesehen, eine hölzerne Ueberführung im «Bergli», eine Brücke über den Hemishofer Bach mit einem Durchlass für den Sägekanal und eine Ueberführung der Strasse nach Oberwald.

Laut Klassifikation der Bahngesellschaft sollte Hemishofen, wie die meisten Stationen an der Linie Winterthur—Singen—Kreuzlingen, ein Stationsgebäude III. Klasse erhalten. Dieses umfasste den Güterschuppen mit Rampe und das Personenaufnahmegebäude, beide Gebäude unter einem First. Nach der Zeichnung im Musterkatalog enthielt das Dienstgebäude im Erdgeschoss das Bahnbüro, den Wartesaal und einen Raum für die Gepäckaufgabe. Im Dachgeschoss ist ein Zimmer mit einem Ofen und einem Doppelfenster nach Osten eingezeichnet. Der Zugang zu diesem Zimmer erfolgte über eine Treppe im Schuppen. Die Bauart des Dienstgebäudes bestand aus Riegelwerk, nur das Dachgeschoss wurde mit Holz verkleidet⁸⁷. Der Bundesrat betrachtete dieses Stationsgebäude als provisorisch, «sodass es später ganz in einen Güterschuppen umgewandelt und das Personenaufnahmegebäude sodann neu erstellt werden müsste»⁸⁸. Neben dem Stationsgebäude war noch ein Abort zu erstellen. Dieser hat bis

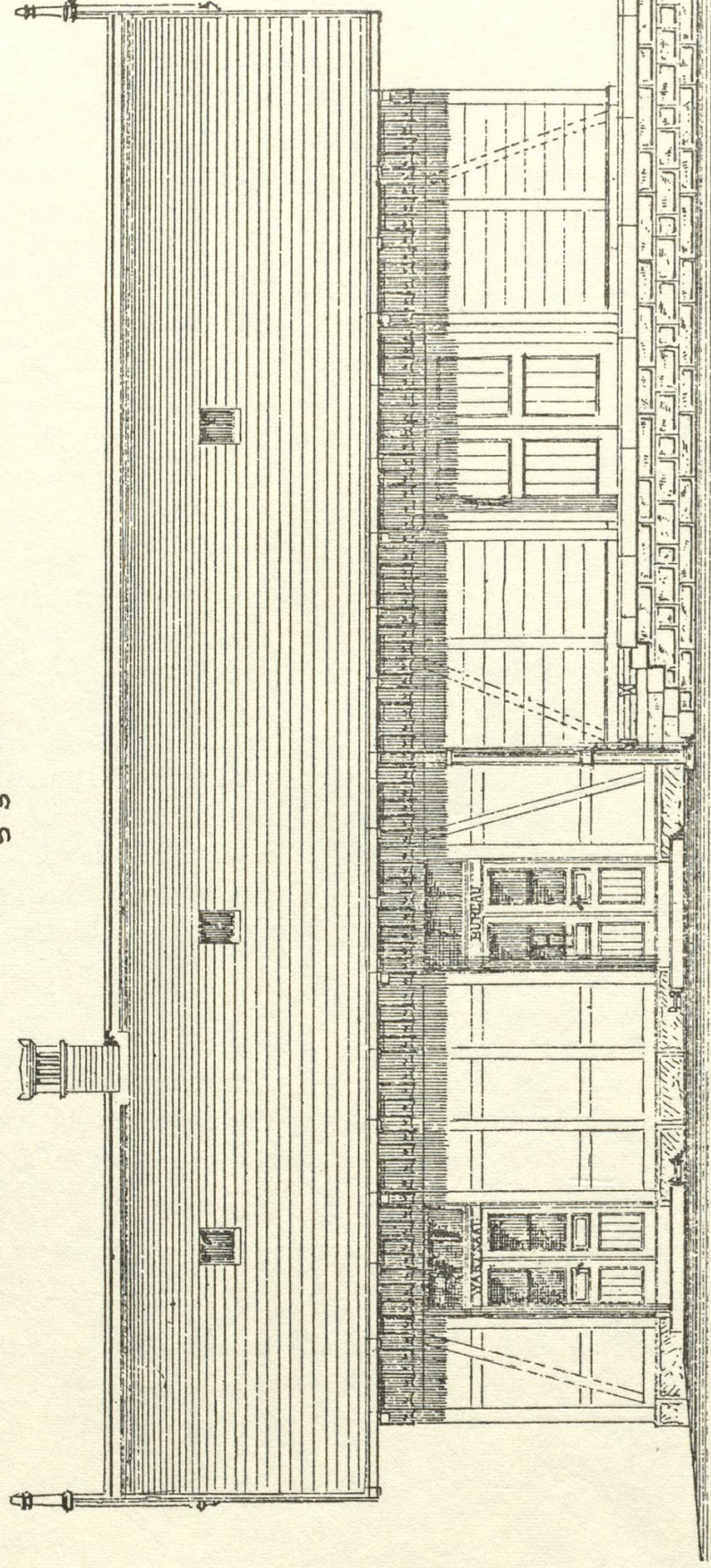
⁸⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Regierungsratsakten 1870—1880 XXIII 1874/3 (11. Juni 1874).

⁸⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Plansammlung: Eisenbahnlinie Winterthur—Singen—Kreuzlingen (mit Musterbuch für die Stationen).

⁸⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Regierungsratsakten 1870—1880 XXIII 1874/3 (29. Juni 1874).

PROVIS. STATIONSGEBÄUDE III CLASSE.

Ansicht gegen die Bahn

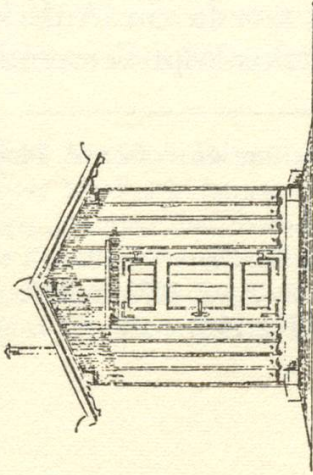


Ansicht aus: Musterbuch für die Stationen der Eisenbahnlinie Winterthur—Singen—Kreuzlingen.

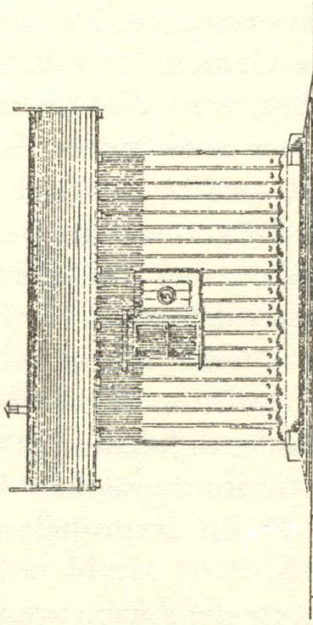
(Staatsarchiv Schaffhausen, Plansammlung)

WÄRTERBUDE.

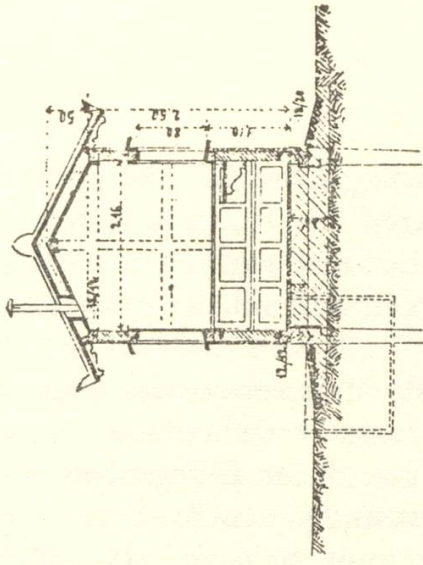
Giebelansicht



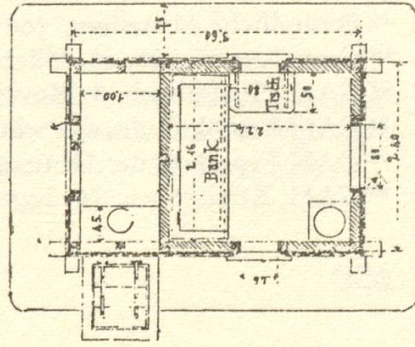
Längen Ansicht



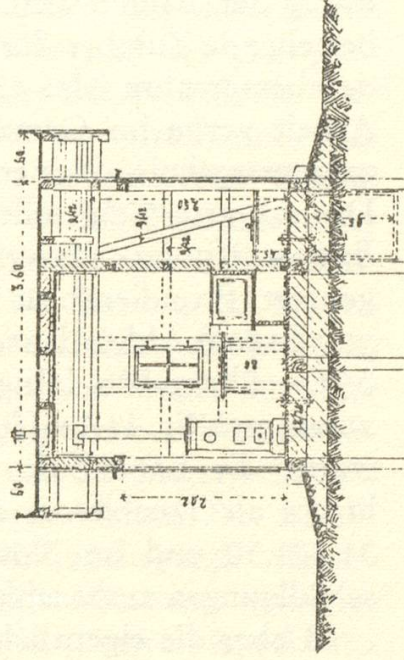
Querschnitt.



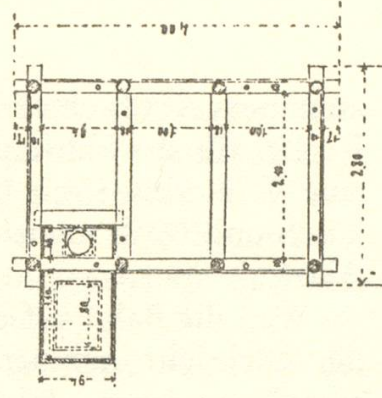
Grundriss



Längenschnitt



Rostu.Abortgrube



Pläne aus: Musterbuch für die Stationen der Eisenbahnlinie Winterthur—Singen—Kreuzlingen.

(Staatsarchiv Schaffhausen, Plansammlung)

zu seinem Abbruch 1964⁸⁹ sein ursprüngliches Aussehen bewahrt. Die Kosten für das Stationsgebäude waren mit Fr. 14 371.36 budgetiert, eine Wärterbude mit Fr. 845.62⁹⁰. Letztere enthielt einen Raum mit Tisch und Bank sowie einen Eisenofen und auf der Hinterseite einen Abort.

Weil die Bahn auf das bestehende Strassennetz der Gemeinde keine Rücksicht nehmen konnte, waren verschiedene Anpassungen oder Neuanlagen nötig geworden. Bei dieser Gelegenheit wurde die mittlere Berglistrasse neu projektiert und gebaut⁹¹.

Ursprünglich war als Zugang zum Bahnhof das «Bläsigässli» (Fussweg von der «Morgensonne» zum Bahnhof) vorgesehen. Bald hatte man aber eingesehen, dass dieses, im unteren Teil sehr steile Strässchen für schwere Fuhrwerke ungeeignet wäre. Mit Zustimmung der Bahndirektion liess daher die Gemeinde die noch heute bestehende Zufahrt durch den «Bläsigarten» erstellen. Der Bau wurde aber erst im Mai 1875 begonnen. Der Gemeinderat hätte diese Arbeit gerne im Gemeindewerk ausgeführt, weil die Abstrichsteigerungsergebnisse seiner Ansicht nach immer noch zu hoch waren. Das ersparte Geld sollte «bei der allgemeinen Freudenfeier bei der Bahneröffnung» verwendet werden⁹². Die Bürger waren aber wenig geneigt, Frondienst zu leisten, und die Ausführung des Strassenbaus wurde dem Akkordanten Gottfried Leibacher, Schmied, für Franken 349.— übergeben. Hingegen spendeten die Versammlungsteilnehmer zusammen Fr. 117.— für die Einweihungsfeier⁹³. Im November 1874 waren die Landkäufe abgeschlossen. Präsident Johann Jakob Albrecht als Treuhänder der Gesellschaft hatte im September Franken 31 221.50 und im November Fr. 33 810.15 an Expropriationsentschädigungen ausbezahlt⁹⁴.

Ueber die eigentlichen Bauarbeiten geben die Akten wenig Auskunft, da weder Gemeinde noch Regierung direkt damit zu tun hatten. Auf Grund spärlicher Angaben lässt sich jedoch der Fortgang einigermaßen rekonstruieren. Wohl im Oktober 1874 wurde mit der Trassierung des Geländes durch die Erdarbeiter begonnen. Das Aushubmaterial vom Einschnitt im «Bergli» wurde zur Aufschüttung der Dämme über den Bach und beim Brückenkopf verwendet. Der

⁸⁹ Freundliche Mitteilung von Herrn H. Rusterholz, Stationsvorstand, Hemishofen.

⁹⁰ *Grenzbote* Nr. 25, 28. März 1874.

⁹¹ GAH, Kopierbuch, 8. November 1874.

⁹² GAH Protokoll des Gemeinderats, 17. April 1875, S. 329.

⁹³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 20. April 1875, S. 417.

⁹⁴ GAH, Kopierbuch, 16. September 1874, 8. November 1874.

Transport des Erdmaterials erfolgte mittels Feldbahnwagen, während Steine und Bauholz per Fuhrwerk herangeführt wurden. Einem Inserat im «Grenzboten» zufolge begannen die Arbeiten am Oberbau um die Jahreswende 1874/75⁹⁵. Am 20. Januar 1875 konnte der «Grenzbote» melden, dass die Personenaufnahmegebäude und teilweise auch die Güterschuppen unter Dach stünden⁹⁶.

Erst im Februar 1875 wurde mit dem grössten Bauwerk der Strecke Etzwilen—Singen begonnen: Die 254 m lange und 25 m hohe Fachwerkbrücke über den Rhein besticht noch heute durch ihre Eleganz, und man ist erstaunt über die verhältnismässig kurze Zeit, die zu ihrer Erbauung aufgewendet wurde⁹⁷.

Am 13. April 1874 hatte die Bahngesellschaft mit der Firma Cless und Teyber den Bauvertrag abgeschlossen. Begonnen wurde der Bau aber erst im Dezember⁹⁸. Der schlechte Baugrund auf der rechten Landseite verlangte eine besonders tiefe Fundierung des Landpfeilers. Die Sohle des Betons liegt 27 m unter der Schwellenhöhe. Der erste Mittelpfeiler wurde vom linken Rheinufer aus mittels eines Materialtransportgerüsts in der Brückenachse, die beiden andern Mittelpfeiler hingegen vom rechten Ufer aus mit Zuhilfenahme einer schiefen Ebene und eines niedrigen, von der Brückenachse stromaufwärts gelegenen Arbeitsgerüsts gebaut. Zur Fundierung der Mittelpfeiler wurden Spundwände und Fangdämme errichtet, das Material von Hand auf 2—3 Meter ausgehoben, während das Wasser mit einer Lokomobile (Dampfmaschine) und Zentrifugalpumpe entfernt wurde. Jeder Mittelpfeiler steht auf 118 Piloten von 0,3 Metern Durchmesser und wechselnder Länge von sechs bis acht Metern. Der darauf ruhende Beton ist 1,5—2 Meter stark und das aufliegende Mauerwerk zwei Meter hoch. Zwei mit Einstiegleitern versehene Schächte ermöglichen den Zugang zu den Ankerschrauben. Am 8. April 1875 waren die Maurerarbeiten beendet.

Die Eisenkonstruktion wurde von der Firma Cail + Cie. in Paris geliefert. Mitte Februar 1875 trafen die ersten Eisensendungen auf dem Bauplatze ein. Die drei schmiedeeisernen Pfeiler bestehen aus je vier Pfeilerständern, welche unten ein Rechteck von vier auf neun Meter bilden. Die Ständer ruhen auf gusseisernen Pfeilerschuhen und

⁹⁵ *Grenzbote* Nr. 97, 5. Dezember 1874.

⁹⁶ *Grenzbote* Nr. 5, 20. Januar 1875.

⁹⁷ Im folgenden aus: *Die Eisenbahn*, Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens, Zürich, Band III, Nr. 18, 5. November 1875. Vgl. auch Max Ruh, Schaffhauser Nachrichten vom 13. August 1968 u. 29. August 1975.

⁹⁸ *Grenzbote* Nr. 97, 5. Dezember 1874.

sind durch je vier Fundamentschrauben von drei Metern Länge mit dem Mauerwerk des Pfeilers verankert.

Die Trägerkonstruktion sollte ursprünglich am Lande montiert und dann geschoben werden. Die Schwierigkeiten bei der Verschiebung der weitmaschigen Fachwerkträger und die begründete Besorgnis vor Deformationen liessen aber eine Gerüstung der Brücke ratsam erscheinen. Das Gerüst, selber ein Meisterwerk damaliger Zimmermannskunst, wurde in Stein am Rhein abgebunden, die einzelnen Joche zur Baustelle hinabgeflösst, mit einem schwimmenden Kran aufgezogen und durch Längsbalken miteinander verbunden. Wegen der Schifffahrt, die damals ganzjährig betrieben wurde, stellten sich beim Gerüstbau noch zusätzliche Probleme. Mittels einer hölzernen Fachwerkbrücke mit 24,5 Metern Lichtweite zwischen den beiden Mittelpfeilern wurde die Schifffahrtsrinne offengehalten.

Am 22. Februar 1875 wurde mit dem Schlagen der Gerüstpiloten begonnen, am 9. Mai erfolgte die Montage der Eisenkonstruktion. In sehr poetischer Weise wird dieser Vorgang im «Grenzboten» geschildert: «Die Rheinbrücke bei Hemishofen bietet gegenwärtig des Interessanten soviel, dass wir es für angezeigt halten . . . darauf aufmerksam zu machen. Das leicht und elegant über den Rhein gezogene Gerüst wird soeben mit dem ungeheuren Gewicht der Eisenkonstruktion belastet, welche sich noch 20 Fuss über dasselbe erhebt. Vermittelst eines auf dem Schienengeleise der provisorischen Holzbrücke sich bewegenden Krans werden die schweren Eisenbalken in die schwindelnde Höhe gezogen und mit Leichtigkeit dem Bau angefügt. Das Hämmern und Schmieden pocht hier an unser Ohr, dass es eine helle Freude ist und dazu rauscht der ob dieser neuen Last sich schier freuende Rhein sein brausend Lied aus den klar dahinschäumenden Fluten⁹⁹.» Am 8. Juli 1875 erfolgte die Brückenprobe. «Die Brücke wurde mit sieben aneinanderhängenden Lokomotiven (ca. 6000 Centner) ganz langsam befahren, die Last jeweils zwischen zwei Pfeilern zehn Minuten stehen gelassen, um die Wirkung der Belastung genau zu beobachten. Das Resultat übertraf alle Erwartungen, indem die stärkste Einsenkung von nur 32 Millimetern sich sofort nach Entfernung der Last wieder hob und nicht die geringste Spur zurückliess. Die Experten erklärten, sowohl in Solidität als Eleganz sei diese Brücke die Vorzüglichste, die sie je untersuchten¹⁰⁰.»

⁹⁹ *Grenzbote* Nr. 39, 19. Mai 1875.

¹⁰⁰ *Grenzbote* Nr. 54, 10. Juli 1875.

Die Kosten der Brücke waren schon für jene Zeit ausserordentlich hoch. Sie beliefen sich für den Unterbau auf Fr. 530 000.—, für die Eisenkonstruktion auf Fr. 345 000.—, wozu noch Zollgebühren von Fr. 12 000.— kamen, so dass das Bauwerk im gesamten auf Fr. 887 900.— zu stehen kam¹⁰¹.

Der Brückenbau zog stets eine Menge Neugieriger an; die Hemischofer Mütter werden jedenfalls gewusst haben, wo sie ihre Jugend während dieser Zeit zu suchen hatten. Sogar der Kantonale Offiziersverein verband seine Jahresversammlung mit einer Besichtigung der Brücke¹⁰². Ungnädig verfuhr man mit den Zuschauern, welche während der Arbeitszeit die Baustelle betraten. Bauführer Ballong hatte einen solchen mit Fr. 5.— gebüsst und die Busse der Armenkasse übergeben¹⁰³.

Die Arbeiter, deren Zahl in der Hauptbauzeit 100—150 Mann betrug, waren mehrheitlich Italiener. Die meisten wohnten in einer Baracke bei der Station, und nur ein kleiner Teil logierte bei Einheimischen. Der Kantinenbetrieb in der Baracke wurde von einem Italienerhepaar geführt¹⁰⁴. Die zahlreichen Fremden, unter denen sicher auch verwegene Kerle waren, beunruhigten die Gemeindebehörde, schon bevor sie da waren. Der besorgte Gemeindepräsident stellte bereits am 20. August 1874 an die Kantonspolizei in Schaffhausen das Gesuch um Verdoppelung der Zahl der Polizisten in Stein oder Stellung eines Mannes nach Ramsen «wegen der vielen fremdländischen Arbeiter»¹⁰⁵. Angesichts der grossen Zahl von Italienern, Polen und Angehörigen anderer Nationen, die auf den Bauplätzen arbeiteten, war eine strenge Arbeitsdisziplin erforderlich¹⁰⁶. An allen Arbeitsplätzen wurde ein grosses Plakat über «Verhaltens-Regeln für die beim Bau der Eisenbahn Winterthur—Singen—Kreuzlingen beschäftigten Arbeiter» angeschlagen¹⁰⁷. Paragraph 1 dieser Bekanntmachung bestimmte: «Jeder Arbeiter hat sich eines gesitteten und verträglichen, insbesondere nüchternen Benehmens und möglicher Sparsamkeit zu befleissen, die Arbeit mit Ernst und angestregten Kräften zu fördern und sich den von den Vorgesetzten gegebenen Weisungen willig und pünktlich zu unterziehen.» Die Arbeitszeit

¹⁰¹ *Die Eisenbahn*, Nr. 18, 5. November 1875.

¹⁰² *Grenzbote* Nr. 43, 2. Juni 1875.

¹⁰³ GAH Protokoll des Gemeinderats, 17. Juni 1875, S. 340.

¹⁰⁴ GAH, Kopierbuch, 26. Mai 1875.

¹⁰⁵ GAH, Kopierbuch, 20. August 1874.

¹⁰⁶ *Festschrift* 1975, S. 19.

¹⁰⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Regierungsratsakten 1870—1880 XXIII 1874/3.

war je nach Jahreszeit verschieden. In der Hauptsaison, vom März bis September, wurde von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends gearbeitet. Die Arbeitspausen dauerten am Morgen eine halbe Stunde, über Mittag eine Stunde und am Abend nochmals eine halbe Stunde. Blaumachen war bei Fr. 2.— Strafe verboten. Tabakrauchen während der Arbeitszeit war untersagt. War ein Arbeiter mit seinem Lohn nicht zufrieden, so konnte er ohne Kündigung austreten. Für jeden Arbeiter war die Krankenversicherung obligatorisch. Für die «Alimentierung» wurden jedem Arbeiter jeweilen 2 Prozent vom Lohn abgezogen.

Im Dezember 1874 hatte der Gemeinderat die traurige Aufgabe, der Gemeindebehörde in Chivasso (Piemont) die Habseligkeiten des verstorbenen Giovanni Mensa, Eisenbahnarbeiter, zuzustellen. Der Verstorbene war im Spätherbst auf dem katholischen Friedhof in Ramsen beigesetzt worden. Grosse Reichtümer besass der Mann nicht. Die Barschaft betrug noch ganze 16 Rappen. Das war wohl der Rest, nachdem der Logisgeber Konrad Meili sein Guthaben abgezogen hatte¹⁰⁸. Bezeichnend für die damaligen hygienischen Zustände war der Ausbruch der Krätze, einer durch Milben verursachten Hautkrankheit¹⁰⁹. Unverzüglich wurde der Bezirksarzt Dr. Mettler in Stein benachrichtigt. Dieser untersuchte die 100—150 Arbeiter im Wachtlokal, wobei es zu einem bedauerlichen Unfall kam. Die Wartenden drängten und drückten derart, dass das Geländer der Aussentreppe brach und ein Arbeiter kopfüber auf das Dach des Abtrittes stürzte und von dort, sich noch einmal überschlagend, in den Garten fiel. Obwohl die Untersuchung des Arztes nichts Wesentliches ergeben hatte, starb der Mann um elf Uhr nachts. Er wurde in Ramsen bestattet¹¹⁰.

Grosse Aufregung unter den Arbeitern dürfte auch der Vorfall vom 17. Februar 1875 verursacht haben. Präsident J. J. Albrecht rapportierte darüber in einem ausführlichen Schreiben an die Polizeidirektion. Danach gerieten die Eisenbahnarbeiter Giuseppe Leonardi und Johann Michael Bidlingmaier von Hohenstaufen aneinander. Im Verlaufe der Rauferei zog Leonardi ein Stilett und fügte dem Bidlingmaier eine ziemlich grosse Stichwunde am linken Vorderarm zu. Der heissblütige Südländer wurde von der Nachtwache arretiert und nach Stein verbracht. Der Verwundete begab sich ebenfalls mit

¹⁰⁸ GAH, Kopierbuch, 21. Dezember 1874.

¹⁰⁹ GAH Protokoll des Gemeinderats, 11. Februar 1875, S. 320.

¹¹⁰ GAH, Kopierbuch, 15. Februar 1875.

der Eskorte nach Stein zum Bezirksarzt, nachdem er beim Gemeindepräsidenten Erste Hilfe erhalten hatte¹¹¹. — Am Sonntag werden die Arbeiter wohl die Gaststätten «Morgensonne» und «Bacchus» besucht haben. Dort dürften sie mit den Einheimischen Bekanntschaft geschlossen haben, oder dann bündelten sie auf der Strasse mit den Dorfschönen an. Die Tochter Barbara Götz vermochte offenbar den Werbungen nicht zu widerstehen, denn am 21. Oktober 1876 reichte sie in Stein am Rhein dem damals 20jährigen Giovanni Battista Rizzi die Hand zum Bunde fürs Leben. Rizzi hatte vom 2. April bis 20. Dezember 1875 in Hemishofen an der Bahn gearbeitet. Später zog er mit seiner Frau in den Tessin, wo er als Vorarbeiter beim Bau der Kehrtunnels bei Giornico Arbeit fand. 1898 kaufte er sich in Hemishofen ein. Noch heute sind die Nachkommen dieses Rizzi Bürger von Hemishofen¹¹².

Am 19. Juni konnte der «Grenzbote» mitteilen, dass die Eröffnung der Bahn am 12. Juli stattfinden werde¹¹³. In Hemishofen wurde für die Feier der Eisenbahneröffnung ein Komitee bestellt, welchem Isaak Meili, Gemeinderat, Jakob Götz, Gemeindepfleger, und Johann Brütsch, Oberlehrer, angehörten¹¹⁴. Die Einweihung wurde definitiv auf den 15. Juli 1875 festgesetzt. Der Gemeinderat beschloss, in Würdigung dieses säkularen Ereignisses, es solle «in Betracht dieses längst gewünschten Tages, derselbe zu einem allgemeinen Festtag für Jung und Alt gewidmet werden. Allererst sei das Stationsgebäude und die Ein- und Ausgangspunkte der Bahn auf die Station festlich zu schmücken, wozu eine Anzahl Fahnen und Flaggen zu mieten sei und aus dem Gemeindewald die nötigen Fichtenstangen zur Verfügung geschafft werden sollen. Auch soll die Ankunft des Zuges mit Böllerschüssen begrüsst werden, weshalb der Gemeindepfleger ermächtigt wird, das benötigte Pulver anzukaufen. Zum allgemeinen Vergnügen für die jungen Leute und für die Schulanfänger sei die Wagenhauser Musik zu bestellen.» In nüchterner Erwägung, dass das Fest nicht in allen Teilen harmonisch verlaufen könnte, wurde überdies beschlossen, «des Nachts beide Nachtwächter auf ihre Posten zu beordern»¹¹⁵. Ueber die Einweihungsfeier selber fehlen Berichte aus Hemishofen. Der Festzug bewegte sich von

¹¹¹ GAH, Kopierbuch, 17. Februar 1875.

¹¹² GAH, Kopierbuch, 19. Dezember 1898, Zivilstandsamt Hemishofen, Band II, S. 109.

¹¹³ *Grenzbote* Nr. 48, 19. Juni 1875.

¹¹⁴ GAH Protokoll des Gemeinderats, 28. Juni 1875, S. 343.

¹¹⁵ GAH Protokoll des Gemeinderats, 6. Juli 1875, S. 343.

Singen her und rollte um 9.47 Uhr in Hemishofen ein. Während des sechsminütigen Aufenthaltes wird der Gemeindepräsident einige freundliche Worte an die Festgäste gerichtet haben¹¹⁶.

Die Festberichte in den Zeitungen lassen deutlich erkennen, welches die Haltung der Redaktion gegenüber der Bahn war. Der «Grenzbote» war des Lobes voll über diesen Tag¹¹⁷. Das «Neue Schaffhauser Intelligenzblatt» glaubte hingegen hämisch feststellen zu müssen, dass möglicherweise «in kleinlicher Rücksichtnahme auf die finanzielle Bedrängnis» entweder auf die Feier ganz verzichtet oder aber dieselbe «zu einem eigentlichen Volksfest» zu gestalten versucht werde. Boshaft wurden die Feiernden in drei Klassen eingeteilt: 1. Die Masse der Steuerzahler, welche die Bahn zahlen, aber bei der Vorüberfahrt der Festzüge nur «Hoch!» schreien dürfen. 2. Eine kleinere Zahl, welche die Fahrt wohl mitmachen darf, aber dem Bankett fernbleiben muss. 3. Die exklusive Schar der Auserwählten, «die intimeren Freunde der Direktoren», einige «hohe und Höchste Personen» und «in aner kennenswer tester Weise, einige Vertreter der Presse, um dem Volk den von ihm zu bezahlenden Speisezettel mitzuteilen und die Qualität des Champagners zu würdigen». Die Giftelei schliesst mit dem höhnischen Wunsch: «Uebrigens wünschen wir guten Appetit und eine intensive patriotische Begeisterung!»¹¹⁸ Nicht weniger freundlich ist der Kommentar des «Intelligenzblattes», in welchem berichtet wird, «dass der Ramser Gemeindepräsident wohl auf eine Verbrüderung mit den badischen und zürcherischen Nachbarn toastiert habe, vom eigenen Kanton sei keine Rede gewesen. Noch lebhafter als in Ramsen seien die Sympathien für Schaffhausen in Hemishofen gewesen. Man habe dort das Kantonswappen mit — einem Schleier verhüllt.» Noch kurz vor der Eröffnung waren die drei Gemeinden um eine Staatssubvention eingekommen, welche aber abgelehnt wurde¹¹⁹. Darum konnte der Redaktor feststellen, dass «es doch manchem eigentümlich erscheinen mag, dass man bei einem festlichen Anlasse seinen Heimatkanton verhöhnt, zu gleicher Zeit, als man von ihm auf dem Wege der Petition an den Grossen Rat Geld verlangt, um vielleicht die Kosten zu decken! Immerhin: Fahr zu, Schimmel, fahr zu!»¹²⁰ Wenn auch diese Darstellungen mit Vorbehalt aufzunehmen sind, so ereigneten sich die geschilderten Vor-

¹¹⁶ *Festschrift* 1975, S. 9.

¹¹⁷ *Grenzbote* Nr. 56, 17. Juli 1875.

¹¹⁸ *Neues Schaffhauser Intelligenzblatt* Nr. 164, 16. Juli 1875.

¹¹⁹ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. Juni 1875, S. 421.

¹²⁰ *Schaffhauser Intelligenzblatt* Nr. 24, 18. Juli 1875.

kommnisse tatsächlich, und eine Entgegnung des Ramser Gemeindepräsidenten in der gleichen Zeitung war äusserst schwach¹²¹.

Nach der Einweihung wurde der fahrplanmässige Verkehr aufgenommen. Hemishofen wurde täglich von sechs Zügen bedient. Um 7.26, 12.33 und 17.11 Uhr fuhr ein Zug nach Singen und um 8.59, 14.01 und 20.19 Uhr ein Zug nach Winterthur¹²². Fast hundert Jahre lang sollten von nun an die Züge über die Hemishofer Brücke und durch das fruchtbare Bibertal dampfen, ehe sie von der Diesellokomotive abgelöst wurden.

Mit dem Einweihungstag waren die Bauarbeiten wohl zur Hauptsache beendet. Noch galt es, das Versprechen wegen Ausbaggerung einer Fahrrinne für die Schifffahrt einzulösen. Vom Oktober 1875 bis 10. Januar 1876 hob eine Dampfbaggermaschine den Kanal zwischen dem rechten Ufer und dem ersten Brückenpfeiler aus¹²³. Das Aushubmaterial wurde zunächst am rechten Ufer unterhalb der Brücke abgelagert. Die Aufschüttung beim sogenannten «Bubenbad» könnte damals erfolgt sein.

Im Laufe der Zeit erfuhr die Bahnanlage verschiedene Aenderungen. 1891 wurde das Personenaufnahmegebäude aufgestockt und mit einer Holzverschalung versehen. Bis zur umfassenden Renovation 1964/65 behielt das Stationsgebäude ein unverändertes Aussehen. 1893 und 1894 wurden die drei Wärterbuden im Einzugsgebiet des Bahnhofs abgebrochen. Die Bude im «Wysseler» blieb bis 1913 stehen¹²⁴, doch war die Wärterstelle schon lange vorher aufgehoben worden. Die Benützer des Bahnüberganges mussten die Schranke selber bedienen¹²⁵.

Ansätze zu einem Bahnhofquartier entstanden erst lange nach der Bahneröffnung. Oestlich des Bahnhofs wurde 1899 die Bahnhofswirtschaft gebaut¹²⁶, und erst 1909 baute Gottfried Leibacher, Bahnhofsvorstand, das erste Wohnhaus an der Bahnhofstrasse. Dieses beherbergte nach der Vollendung die Postablage, welche bis in den Ersten Weltkrieg hinein dort verblieb¹²⁷. Von 1891 bis 1909 befand sich die Post im Stationsgebäude¹²⁸.

¹²¹ *Schaffhauser Intelligenzblatt* Nr. 169, 21. Juli 1875.

¹²² *Grenzbote* Nr. 56, 17. Juli 1875.

¹²³ *Grenzbote* Nr. 84, 23. Oktober 1875.

Staatsarchiv Schaffhausen, Regierungsratsakten 1870—1880 XXIII 1874/3.

¹²⁴ GAH, Gebäudekataster 1854—1894, 66.67.69. 1895—1947, 82.

¹²⁵ GAH Protokoll des Gemeinderats, 2. Juli 1906, S. 764.

¹²⁶ Der Wirtschaftsbetrieb ging Anfang der dreissiger Jahre ein.

¹²⁷ GAH Protokoll des Gemeinderats, 1. April 1916, S. 374.

¹²⁸ GAH Protokoll des Gemeinderats, 27. September 1909, S. 45.

Von der Nationalbahn zur Nordostbahn

Das unglückliche Schicksal der Nationalbahn ist hinlänglich bekannt und verschiedentlich beschrieben worden¹²⁹. Obwohl es schon früh nicht an warnenden Stimmen fehlte und Escher dem Winterthurer Komitee ein grosses Defizit vorgerechnet hatte, wollten die massgebenden Männer diese Kassandrarufo nicht hören. Sie verstanden es, die Gemeindebehörden immer wieder zu beschwichtigen. Der «Landbote» in Winterthur und der «Grenzbote» in Stein unterstützten sie in diesen Bemühungen¹³⁰. Für die Gemeinden ausserhalb der Stadt Winterthur standen weniger politische als vielmehr wirtschaftliche Ueberlegungen im Vordergrund. In den Hemishofer Gemeindeprotokollen ist nirgends ein politisches Motiv für den Bahnbau zu finden, dagegen mehr als einmal der Wunsch der Gemeinde nach einem Bahnanschluss in nächster Nähe des Dorfes, damit die Landwirte ihre Erzeugnisse auf dem kürzest möglichen Wege weiterspedieren konnten¹³¹.

Noch vor der Eröffnung der Bahn hatte die Gemeinde erneut über eine Fusion, diesmal mit der Westsektion Winterthur—Zofingen—Lyss zu befinden¹³². Die Zustimmung erfolgte einstimmig, wohl weil man eine Verbreiterung der finanziellen Basis gerne sah. In der Tat wurden Gelder der Westsektion dazu benutzt, die Defizite der Ostsektion zu decken¹³³. Dies, obwohl per 1875 eine Dividendenzahlung erfolgte. Es sollte die einzige bleiben, war die Lage der Bahn doch schon nach der Eröffnung katastrophal. Der Reinertrag pro Bahnkilometer betrug 1875 Fr. 316.—, 1876 minus Fr. 576.— und 1877 minus Fr. 3435.—. Die Nordostbahn erwirtschaftete im gleichen Zeitraum Erträge von Fr. 29 797.—, Fr. 17 601.— und Fr. 14 946.—¹³⁴.

¹²⁹ Arnold Gubler, *Die Schweizerische Nationalbahn*, Zürcher Diss., Weida 1922. Albert Bärlocher, *Schlussbericht über die Zwangsliquidation der Schweizerischen Nationalbahn Gesellschaft an den hohen Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung 1878/81*.

Albert Kuntzemüller, *Ein vergessenes Kapitel aus der Geschichte der Schweiz. Nationalbahn*, in: Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft 80, 1944, S. 411.

¹³⁰ *Festschrift 1975*, S. 7.

¹³¹ Vgl. vorangegangenes Kapitel über die Planung der Bahn.

¹³² GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 23. Januar 1875, S. 411.

Die Bahn war bis zum Konkurs nur bis Zofingen fertig gebaut worden.

¹³³ W. Sutter, *Eisenbahngeschichtliches im Zusammenhang mit der Bahnlinie Etzwilen—Singen*, SBB-Nachrichtenblatt 1969, Nr. 8.

¹³⁴ Gubler, *Nationalbahn*, S. 102.

Wenn auch die Protokolle nichts darüber verlauten lassen, mussten die Gemeindeväter von Ramsen, Hemishofen und Stein vom schlechten Stand der Winterthur—Singen—Kreuzlingen-Bahn erfahren haben. Damit sie sich aus der Affäre ziehen könnten, sollte nun der Staat helfend eingreifen. Ramsen und Hemishofen reichten am 21. Juni 1875 eine Petition ein, mit dem Ersuchen, der Staat möge die seinerzeit dem Bahnunternehmen versagten Fr. 100 000.— zum Teil für die Uebernahme des Aktienbesitzes der beiden Gemeinden verwenden¹³⁵. Der Grosse Rat lehnte auf Antrag des Regierungsrates das Gesuch ab, mit der Begründung, dass beide Gemeinden den Nachweis der Finanzierung erbracht hätten und bis jetzt noch keine Gemeindesteuer erhöhen. Ende Januar 1876 beehrte die Eisenbahndirektion von den Gemeinden der Ostsektion eine Nachsubvention von einer halben Million Franken, weil sie mit anderthalb Millionen bei der Westsektion verschuldet war. Die Gemeindeversammlung beschloss, Fr. 6250.—, also ein Viertel des Aktienkapitals, mit folgenden Vorbehalten zu bewilligen: 1. Sämtliche an der Bahn gelegenen Gemeinden haben sich an dieser Nachzahlung zu beteiligen. 2. Die Zustimmung der Regierung wegen Verwendung von Gemeindegut an die Eisenbahn bleibt vorbehalten. 3. Sämtliche Züge haben auf hiesiger Station anzuhalten¹³⁶. Jetzt wäre ein Verbot der Regierung nicht mehr so unwillkommen gewesen wie vor einem Jahr! Im April traf ein neues Begehren ein¹³⁷. Diesmal wurden statt der Fr. 6250.— deren Fr. 8000.— Nachsubvention gegen Obligationen 2. Ranges verlangt. Erneut musste die Gemeinde bei Frau Hurter vorstellig werden. Am 25. Juni 1876 wurden bei ihr Fr. 2000.—¹³⁸ und am 11. August wiederum Fr. 2000.—¹³⁹ aufgenommen.

Sogar die Bahndirektion konnte die prekäre Situation der Bahn nicht länger verhehlen. Am 11. Mai 1876 legte sie die Notlage des Unternehmens offen dar¹⁴⁰. Nochmals wurde bei der Regierung wegen der Uebernahme der Aktien angeklopft. Mit dem Hinweis, dass der Nachweis der Finanzierung erbracht sei und bis jetzt noch keine Steuer erhoben werde, lehnten sowohl Regierung wie Grosser Rat dieses Gesuch ab. Die Kantonsräte Albrecht, Hemishofen, und

¹³⁵ Ausführlich darüber in: Steinegger, *Entstehungsgeschichte*, S. 126.

¹³⁶ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 28. Januar 1876, S. 369.

¹³⁷ GAH Protokoll des Gemeinderats, 29. April 1876, S. 18.

GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 13. Mai 1876, S. 435

¹³⁸ GAH Protokoll des Gemeinderats, 25. Juni 1876, S. 23.

¹³⁹ GAH Protokoll des Gemeinderats, 11. August 1877, S. 103.

¹⁴⁰ GAH Protokoll des Gemeinderats, 11. Mai 1876, S. 19.

Geyer, Ramsen, versuchten noch zu retten, was zu retten war, und stellten den Antrag auf Uebernahme von einem Fünftel des ursprünglichen Aktienbetrages. Doch vergebens! Mit 42 zu 12 Stimmen lehnte der Grosse Rat diesen Antrag ab¹⁴¹.

Die grosse Schuldenlast, die zudem von der Bahngesellschaft nicht einmal verzinst wurde, ging nun freilich über die finanziellen Kräfte der Gemeinde. Bis anhin hatte sie ihre Ausgaben aus den eingegangenen Pacht- und Aktivzinsen bestreiten können¹⁴², jetzt reichten diese Einnahmen nicht mehr. Schweren Herzens beschloss daher die Gemeindeversammlung 1877 die Erhebung einer Vermögenssteuer von 1½ Promille zur Deckung des mutmasslichen Defizites in der Gemeinderechnung¹⁴³. Schon im Oktober gleichen Jahres wurde die Gemeinde wieder zur Kasse gebeten. Die Aktionärsversammlung hatte beschlossen, die zweite Hälfte der Nachsubvention statt erst am 1. April und 1. Oktober 1878 sofort einzuziehen. Als kleines Trostpflasterchen offerierte die Bahngesellschaft den zahlungswilligen Gemeinden einen Skonto, welcher für Hemishofen Fr. 450.— ausgemacht hätte. Prompt bewilligte die Gemeinde die vorzeitige Auszahlung, um sich die Ermässigung nicht entgehen zu lassen¹⁴⁴. Anfang 1878 kam es zum Krach. Um den Betrieb dennoch weiterführen zu können, mussten sich die Gemeinden zur Uebernahme des Betriebsdefizites verpflichten. Der Anteil der Gemeinde Hemishofen betrug Fr. 156.—. Private steuerten noch Fr. 44.— bei, so dass im ganzen Fr. 200.— an die Massenverwaltung einbezahlt werden konnten. Bis Ende 1878 war nun der Betrieb gesichert¹⁴⁵. Die Katastrophe scheint auch Frau Hurter in die Glieder gefahren zu sein. Die Gemeindegarantie schien ihr nicht mehr ausreichende Sicherheit zu bieten; sie verlangte grundpfandliche Sicherstellung. Diesem Wunsche entsprach die Gemeinde und verschrieb ihr Gemeindelienschaften in der Höhe von Fr. 30 500.—¹⁴⁶. Im März 1880 ging die Schweizerische Nationalbahn, die insgesamt rund 31 Millionen gekostet hatte, für 4 Millionen in die Hände ihrer Todfeindin, der Nordostbahn, über¹⁴⁷. Diese Handänderung fand auch im Gemeindeprotokoll ihren Niederschlag. Am 18. März 1882 beschloss die Gemeindeversammlung kurz

¹⁴¹ Staatsarchiv Schaffhausen, Protokoll des Grossen Rates 8, 539.

¹⁴² GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 15. April 1876, S. 433.

¹⁴³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 23. Juni 1877, S. 14.

¹⁴⁴ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 21. Oktober 1877, S. 21.

¹⁴⁵ GAH Protokoll des Gemeinderats, 24. Mai 1878, S. 151.

¹⁴⁶ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 16. November 1878, S. 34.

¹⁴⁷ *Festschrift* 1975, S. 13.

und bündig, dass «in Zukunft Fr. 33 630.— Nationalbahnaktien am Vermögensstand gestrichen werden sollen»¹⁴⁸. Viel Geld war verlorengegangen, aber die Schulden blieben, waren zu verzinsen und abzuzahlen.

Wie wurde die Gemeinde mit ihrem Schuldenberg fertig? Im Jahre 1878, bei Ausbruch des Konkurses, hatte die Gemeinde eine Eisenbahnschuld von Fr. 16 000.— bei Frau Hurter und Fr. 6000.— bei der Leihkasse in Stein¹⁴⁹. 1881 zahlte sie die Restschuld von Franken 1400.— bei der Leihkasse in Stein ab¹⁵⁰ und 1888 die letzten Franken 4500.— an der Hurterschen Schuld¹⁵¹. Somit wäre die Gemeinde innert zehn Jahren mit dem grossen Brocken fertig geworden, was um so erstaunlicher ist, als beispielsweise Winterthur erst 1952 die letzte Rate abzahlte. Die Erklärung für dieses Finanzwunder in Hemishofen ist einfach. Die Schuld wurde umgelagert. Mit der Ueberführung des Bürgergutes ins Einwohnergut war die Gemeinde verpflichtet worden, den Schulfonds zu äufnen¹⁵². Dies sollte durch jährliche Einlage von Fr. 2000.— während fünf Jahren geschehen. Aber schon 1878 wurde dieser Beitrag auf Fr. 1000.— vermindert¹⁵³. Zudem wandelte die Gemeinde den Beitrag sofort in eine Schuld an den Schulfonds um. Fortan verfuhr die Gemeinde in dieser Weise. 1877 betrug die Schuld an den Schulfonds Fr. 9896.—¹⁵⁴. Nach Tilgung der Hurterschen Schuld 1888 war die Gemeinde dem Schulfonds Fr. 26 396.— schuldig¹⁵⁵. Je nach Rechnungsabschluss begann von nun an die Gemeinde die Schuld zurückzuzahlen, aber erst 1935 ist diese mit Fr. 10 500.— wieder annähernd auf dem Stand von 1877¹⁵⁶. Es ist daher nicht übertrieben, zu behaupten, die Gemeinde habe über ein halbes Jahrhundert lang an den Folgen des Eisenbahnkonkurses zu tragen gehabt. Darum blieb auch der Schreck über diese Katastrophe noch lange haften. Als 1898 das Schweizervolk über das Eisenbahn-Rückkaufsgesetz abzustimmen hatte, lieferten die drei Gemeinden Ramsen, Hemishofen und Stein überwältigende zustimmende Mehrheiten. Hemishofen nahm das Gesetz mit 64 Ja zu 12

¹⁴⁸ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 18. März 1882, S. 118.

¹⁴⁹ GAH, Gemeinderechnungen 1878.

¹⁵⁰ GAH, Gemeinderechnungen 1881.

¹⁵¹ GAH, Gemeinderechnungen 1888.

¹⁵² GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 29. November 1874, S. 409, u. 9. Dezember 1875, S. 424.

¹⁵³ GAH Protokoll der Gemeindeversammlung vom 12. Juli 1878, S. 30.

¹⁵⁴ GAH, Gemeinderechnungen 1877.

¹⁵⁵ GAH, Gemeinderechnungen 1888.

¹⁵⁶ GAH, Gemeinderechnungen 1935.

Nein an¹⁵⁷. In diesem Resultat äusserte sich ohne Zweifel der Wunsch nach der Staatsbahn, die allein Garantie für die Erhaltung bietet, ohne die Gemeinden oder Private übermässig zu belasten. Die Entwicklung hat dieser Erkenntnis recht gegeben.

Würden die Hemishofer heute anders handeln als ihre Vorfahren? Wohl kaum. Wollte die Gemeinde wirtschaftlich nicht ins Hintertreffen geraten, musste sie eine Eisenbahnverbindung anstreben. Ob diese unter der Flagge der National- oder Nordostbahn segelte, fiel nicht so sehr ins Gewicht. Wir haben gesehen, wie lange die Gemeinden schwankten. Die Promotoren der Nationalbahn hatten nur die Gunst der Stunde rascher erfasst als die leitenden Männer der NOB. Das Versprechen der Nationalbahn, die Strecke Winterthur—Singen—Kreuzlingen zu bauen, war entscheidend. Ihre hochfliegenden Pläne wurden wohl erst bekanntgegeben, als die Aktienzeichnung gesichert war. Von diesem Augenblick an war aber die Gemeinde gebunden, wollte sie nicht Geld verlieren, ohne einen realen Gegenwert dafür zu erhalten. Die Einwohner hätten es auch nicht verstanden, wenn der Gemeinderat ein Abseitsstehen befürwortet hätte. Die grossen Mehrheiten der Gemeindeversammlungen für die Eisenbahnsache beweisen deutlich den Wunsch der Einwohner nach einer Bahn. Als die Sache dann in Bewegung geraten war, stand die Gemeinde unter dem Zwang der Eigengesetzlichkeit, so dass ein Aussteigen ohnehin unmöglich wurde. Gewiss war der Bahnanschluss teuer genug erkaufte worden, und er hat nicht einmal den insgeheim erhofften Aufschwung gebracht. Immerhin ist es sicher der Bahn zu verdanken, dass die Bevölkerung längst nicht so rapid abgenommen hat wie an Orten, die nicht an einer Bahnlinie liegen.

¹⁵⁷ *Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen* Nr. 9, 1. März 1898.