**Zeitschrift:** Schaffhauser Beiträge zur Geschichte

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen

**Band:** 61 (1984)

Artikel: Beiträge und Dokumente zur Geschichte des Bahnhofs Thayngen

Autor: Zimmermann, Jürg

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-841701

### 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: 26.11.2025** 

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

# Beiträge und Dokumente zur Geschichte des Bahnhofs Thayngen

von Jürg Zimmermann

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

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

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

# Die bauliche Entwicklung der Bahnhofanlagen

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

Am 11. Juni 1860 erteilte der Schweizerische Bundesrat den von der Grossherzoglich Badischen Bahn eingereichten Bauplänen die Genehmigung. Nachdem am 8. Februar 1862 mit Oberbaurat Gerwig und weiteren Sachverständigen die Vereinbarung getroffen worden war, dass alle durch den Bahnbau verursachten Schäden von der Bahnverwaltung zu beheben seien, auch solche, die erst nachträglich sichtbar würden, setzten die Bauarbeiten mit Hochdruck ein. Wie die badischen Baupläne gut erkennen lassen, war die «Station Thayngen» als Durchgangsbahnhof<sup>4</sup> an einer eingleisigen Bahnstrecke konzipiert. Auf der Nordseite der Geleise waren - von Westen nach Osten - ein «Ökonomie-Gebäude», ein Brunnen, das Aufnahmegebäude und eine Abortanlage vorgesehen, an die sich ein Ziergarten anschloss. Auf der Südseite befanden sich eine Brückenwaage, der stattliche «Güterschoppen» (gegenüber dem Aufnahmegebäude) und der Verladeplatz. Auf der Ostseite des Ziergartens und des Verladeplatzes überquerte die Strasse Thayngen-Dörflingen mittels eines Niveauübergangs die Geleise. Noch weiter östlich lag auf der Nordseite der Geleise eine grosse «Kornhalle». 5 Der Bau dieser Halle ging auf eine Initiative von Kantonsrichter Stamm zurück, der das Dorf Thayngen «gerne zu einem grossen Mittelpunkte für den Vieh- und Kornmarkt gemacht hätte».

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

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

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

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

(Original im Staatsarchiv Schaffhausen)

Anstelle des vorgesehenen Aufnahmegebäudes wurde nun allerdings zunächst lediglich ein einstöckiges Provisorium erstellt<sup>6</sup>. Der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes liess noch Jahre auf sich warten. Im Januar und April des Jahres 1868 wurde der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in dieser Angelegenheit bei der Grossherzoglich Badischen Bauverwaltung vorstellig, doch antwortete diese im August, dass der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes im Budgetjahr 1868/69 «deshalb nicht bewerkstelligt werden könne, weil der für dieses Jahr bewilligte und zum grössten Theil für den definitiven Bahnhof in Schaffhausen erforderliche Credit nicht hinreichen werde»<sup>7</sup>. Die Bauausschreibung erfolgte schliesslich im Amtsblatt vom 13. Mai 18738, 1876 war der Bau des definitiven Aufnahmegebäudes vollendet. Der Abbruch des Provisoriums fällt in den November desselben Jahres9. Die Abbildungen 3 und 4 zeigen das Aufnahmegebäude in der Zeit um die Jahrhundertwende; wenig später (1901/02) wurde es erstmals durch einen einstöckigen Anbau auf der Ostseite verlängert.

In einer nächsten Etappe führte der Doppelspurausbau der Strecke Schaffhausen-Singen zu bedeutenden baulichen Veränderungen auf dem Areal des Bahnhofs Thayngen. Die diesbezügliche Bekanntmachung erschien im Amtsblatt Nr. 41 vom 9. Oktober 1906. Der zum Projekt gehörende «Güterplan der Gemarkung Thaingen» (Beilage) vom Juli 1906 lässt erkennen, dass anstelle des bisherigen Niveauübergangs eine Überführung der Strasse Thayngen-Dörflingen geplant war. Dieses Vorhaben wurde dann aber zugunsten einer Unterführung fallengelassen<sup>10</sup>. Es ist anzunehmen, dass der erfolgreiche Abschluss der Biberkorrektion<sup>11</sup> den Entschluss zur Erstellung einer Unterführung bei Km. 373,122/40 erleich-

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

S. 150.

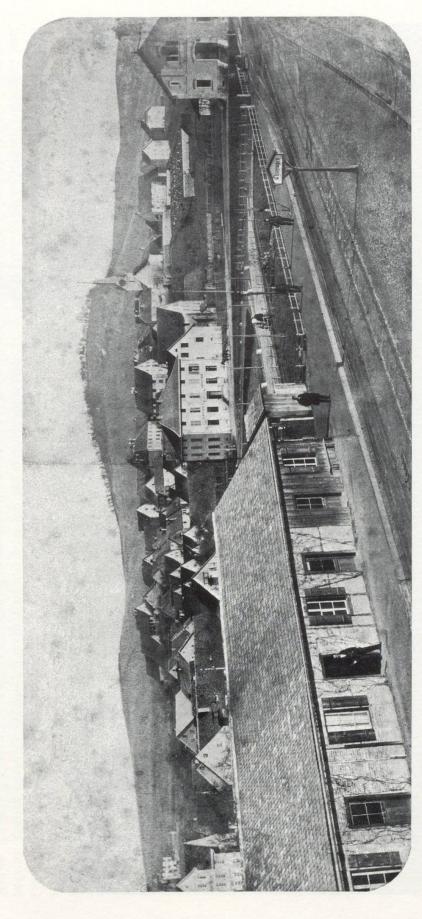
Amtsblatt Nr. 19, 13. Mai 1873, S. 243f.
 Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 175, Thayngen BK 217 und 222.

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

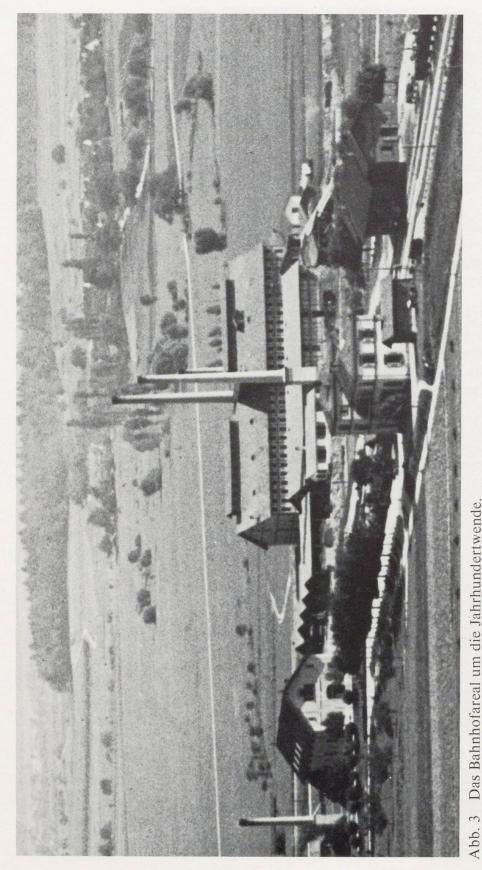
Flutkanal überquerte.

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

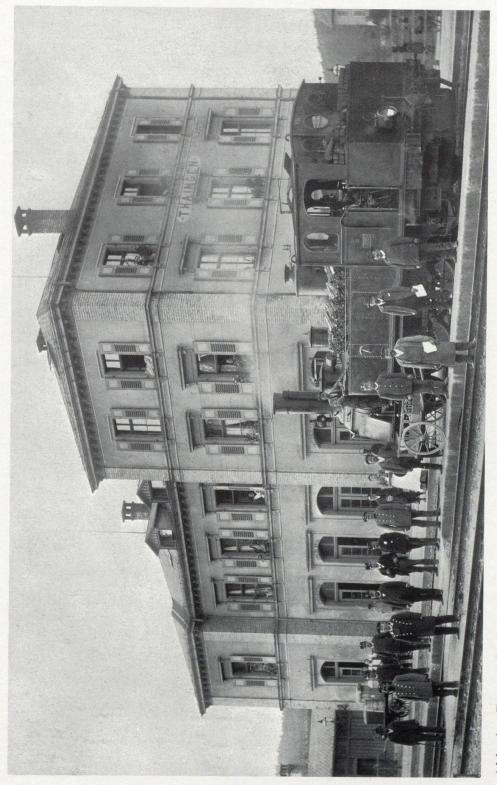
Vorbehalte gegen die Überführung im Schreiben Nr. 23361/II (dat. 13. April 1907) des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Eisenbahn-Abteilung, an die Grossherzogliche Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen. Kopie im Staatsarchiv Schaffhausen. An die Errichtung der Unterführung im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



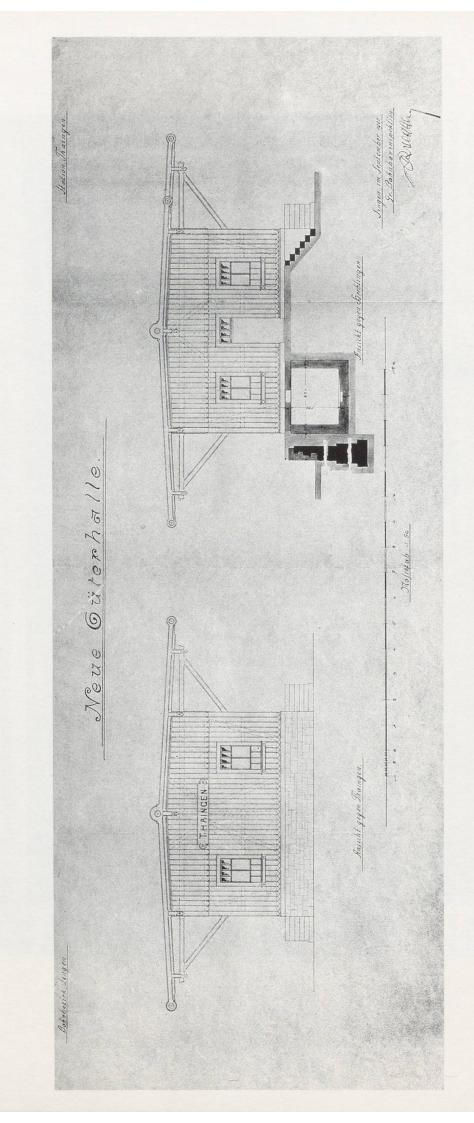
Rechts neben dem Aufnahmegebäude sind der Abort und der Ziergarten zu erkennen. Ganz rechts am Bildrand (teilweise abgeschnitten) die Kornhalle, die schon 1864 verpachtet und später an die Schuhfabrik «Stengel, Hosch und Rapp» verkauft werden (Originalaufnahme im Heimatmuseum Thayngen) Abb. 2 Das provisorische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



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



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



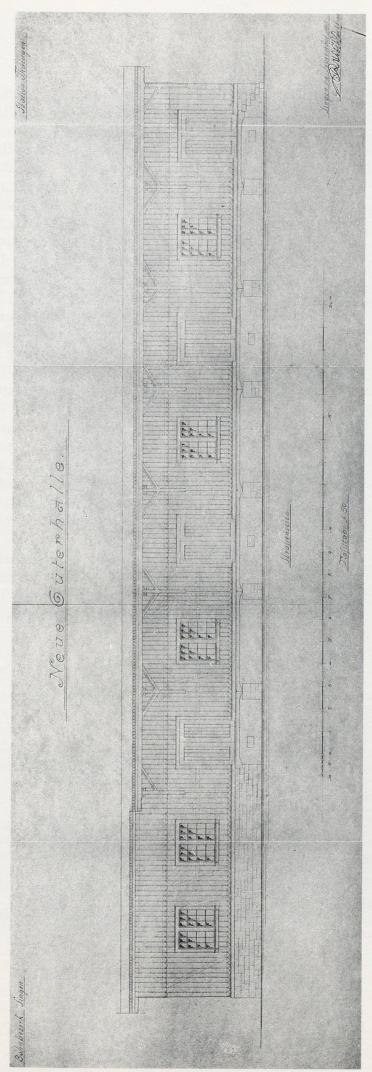


Abb. 5a und 5b. Die Pläne für eine neue Güterhalle auf der Nordseite der Geleise sind offenbar in modifizierter Form zur Ausführung gelangt. Der Gemeinderat von Thayngen verlangte von Anfang an, dass «statt des vorgesehenen ebenen Daches ein gleichschenkliges Satteldach erstellt werden solle».

(Zeichnungen vom September 1907 im Staatsarchiv Schaffhausen)

terte. Diese wies bei ihrer Fertigstellung eine lichte Weite von 8,0 m und eine Durchfahrtshöhe von 4,2 m auf. Die Güterhalle auf der Südseite der Geleise musste zugunsten eines Neubaus auf der Nordseite abgebrochen werden. Die mit September 1907 datierten Pläne für die neue Halle<sup>12</sup> gelangten dabei offenbar in modifizierter Form zur Ausführung<sup>13</sup>, da der Gemeinderat von Thayngen von Anfang an verlangt hatte, dass «statt des vorgesehenen ebenen Daches, welches dem baulichen und landschaftlichen Charakter der Gegend nicht entspreche, ein gleichschenkliges Satteldach erstellt werden solle» 14. Im Westen des Bahnhofgeländes entstand auf der Südseite der Geleise das Stellwerk I, im Osten auf der Nordseite der Geleise das Stellwerk II. Dem Komfort der Bahnbenützer diente eine massive Bahnsteighalle («Schirmhalle»), die zwischen den Geleisen 2 und 3 errichtet wurde<sup>15</sup>. Ihre Lage ist aus einem Situationsplan vom Dezember 1909 ersichtlich<sup>16</sup>. Der Plan zeigt vor allem auch die inzwischen erstellte Unterführung. Ein Aufriss des Aufnahmegebäudes (Bahnseite und Strassenseite) vom Dezember 1930 zeigt, dass auch auf der Westseite ein einstöckiger Anbau errichtet worden war und der bestehende östliche Anbau verlängert wurde<sup>17</sup>. Bewegte Zeiten kamen mit dem Zweiten Weltkrieg: Am Weihnachtstage des Jahres 1944 wurde Thavngen von amerikanischen Flugzeugen irrtümlich bombardiert. Dabei erhielt insbesondere die Ziegelei eine Reihe von Treffern. Das gegenüberliegende Stellwerk II wurde vollständig zerstört, wobei der diensttuende Weichenwärterablöser den Tod fand<sup>18</sup>. 1952 konnte das neue Stellwerk in Betrieb genommen werden. Es handelt sich dabei um das erste Drucktastenstellwerk im Bereiche der Bundesbahndirektion Karlsruhe<sup>19</sup>.

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

Abbildung 6.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Abbildung 5a und 5b.

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

Abbildung 7.
Abbildung 8.

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

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

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

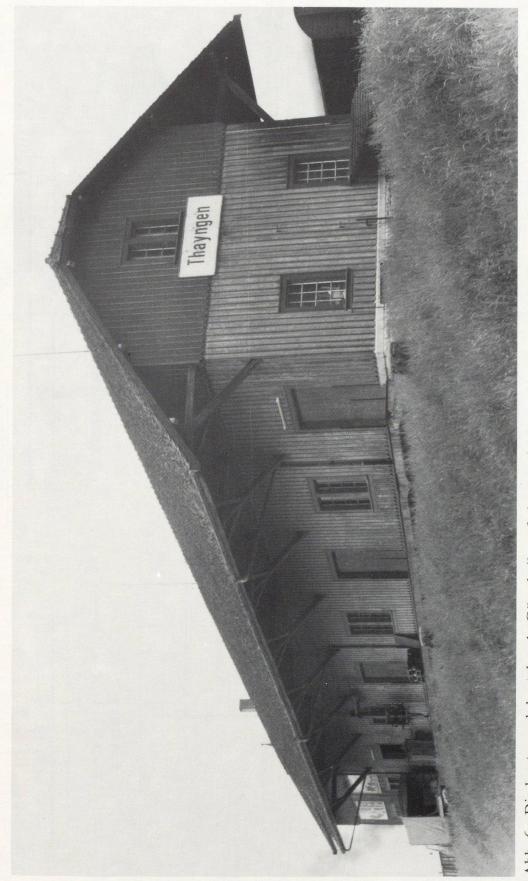
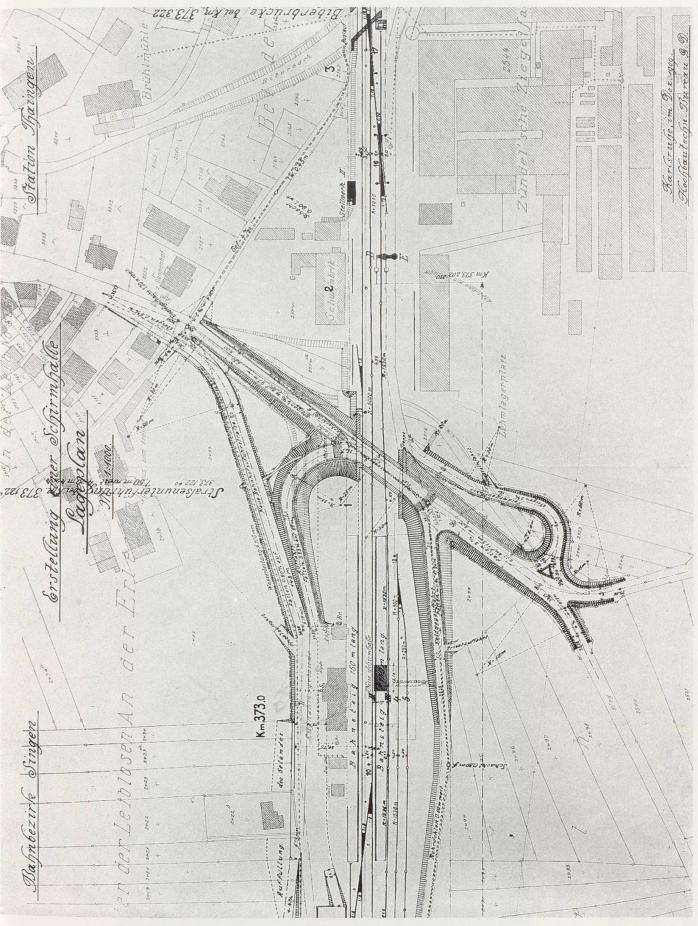


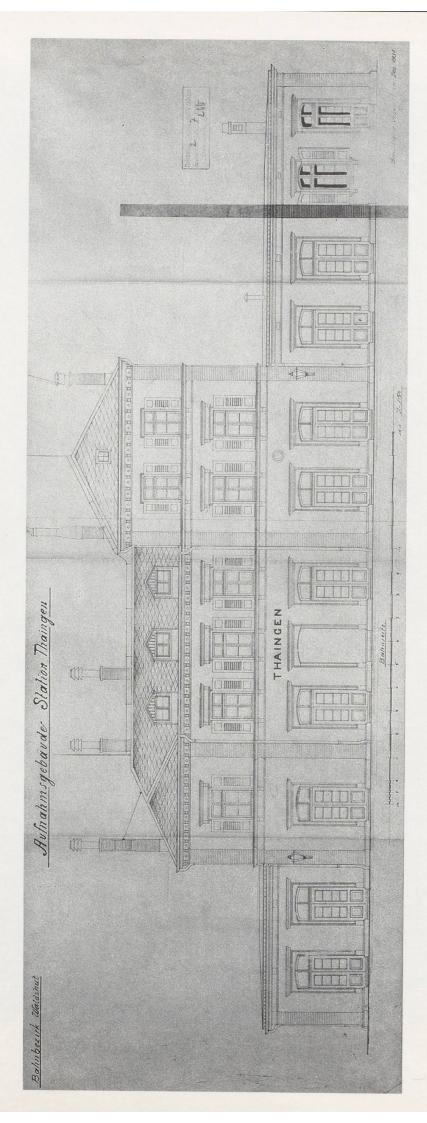
Abb. 6 Die heute noch bestehende Güterhalle auf einer Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975) aus dem Jahre 1969. (Staatsarchiv Schaffhausen)

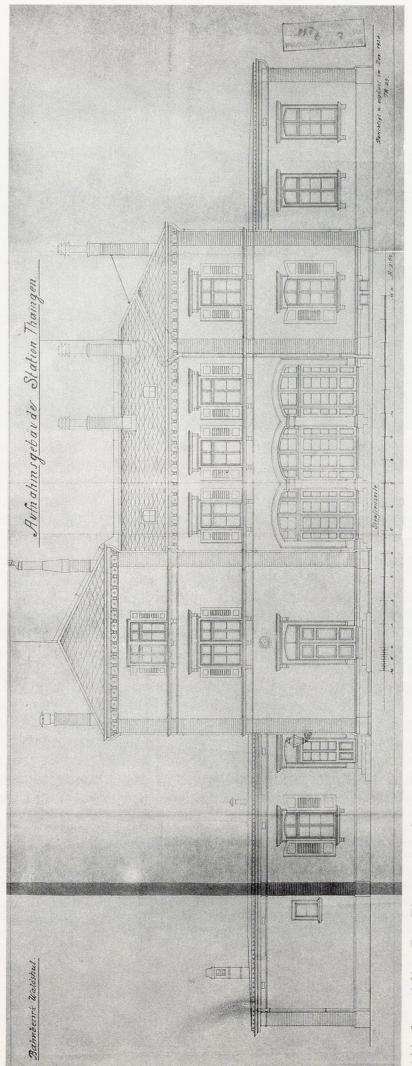
Abb. 7 «Bahnsteighalle für Station Thaingen».

(Zeichnung dat, Dezember 1909 im Staatsarchiv Schaffhausen)



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





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

(Original im Besitze der DB)



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

räume für die beiden Zollverwaltungen erstellt worden. Auf der Ostseite entstand zudem ein neuer Kiosk. Die gegen Westen hin gelegene Remise verschwand<sup>20</sup>.

## Bahn und Industrie

Seit jeher bestanden enge Verbindungen zwischen der Bahn und der im Aufbau begriffenen Industrie, die sich verschiedentlich in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen ansiedelte<sup>21</sup>.

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

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

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

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

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

Für alle drei genannten Firmen war die Bahn beim Antransport von Rohmaterialien und Wegtransport von Fertigprodukten ein wichtiger Partner<sup>22</sup>. Die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ist denn auch durch eine markante Zunahme des durch die Bahn getätigten Güterversands und -empfangs gekennzeichnet:

	Güterversand in Tonnen		Güterempfang in Tonnen	Total
	Binnen- verkehr	Direkter Verkehr	Binnen- und direkter Verkehr	
1908	10 582	24 173	12068	46 823
1911	25 589	31 157	18 270	$75016^{23}$

Zwei in Abschriften auf dem Staatsarchiv Schaffhausen liegende Verträge vom 10. Mai 1913 vermitteln Aufschlüsse über die Lage der Verbindungsgeleise zwischen der Station Thayngen, dem Kalkwerk der Vereinigten Ziegelfabriken und dem Portlandzementwerk<sup>24</sup>.

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

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

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

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

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

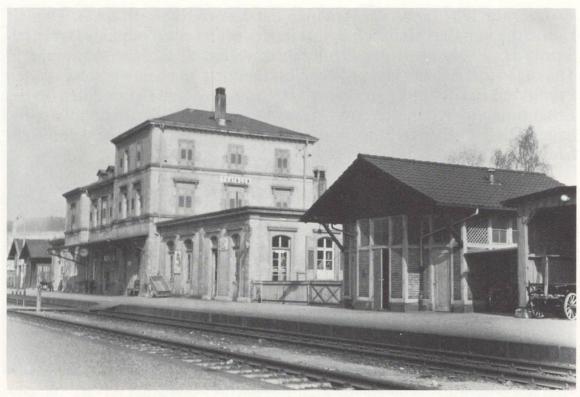


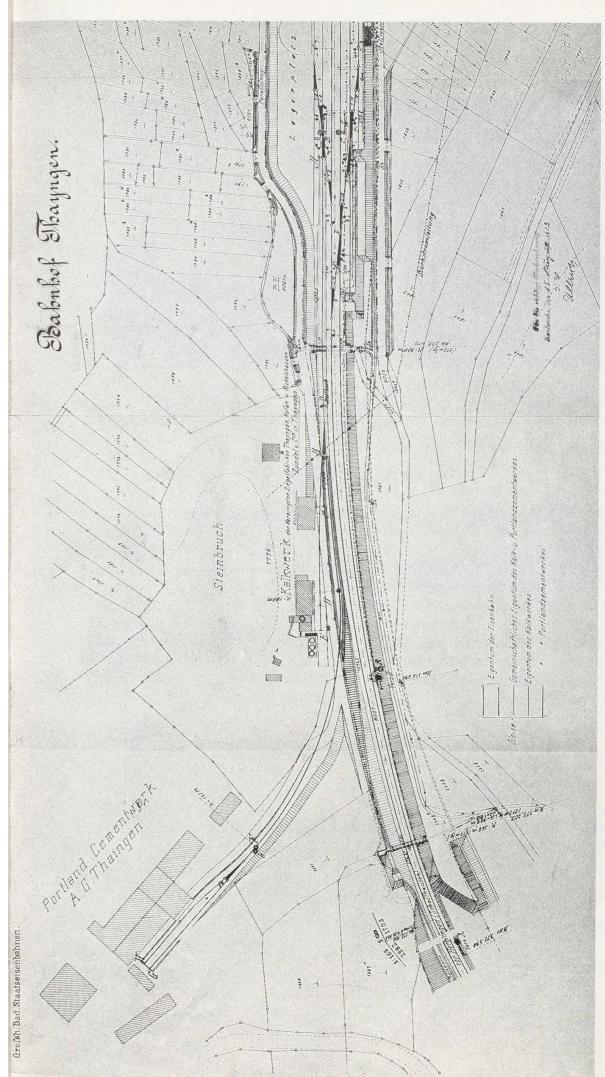
Abb. 11 Der Bahnhof Thayngen vor der Renovation der sechziger Jahre. Die Abortanlage diesseits und die Schuppen jenseits des Empfangsgebäudes wurden entfernt. Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975) aus dem Jahre 1962.

(Staatsarchiv Schaffhausen)

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

Portland-Cementwerk	3399 Wagen	91742 Tonnen
Knorr-Nährmittel AG	1106 Wagen	15 477 Tonnen
Miniera	916 Wagen	38 827 Tonnen

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



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

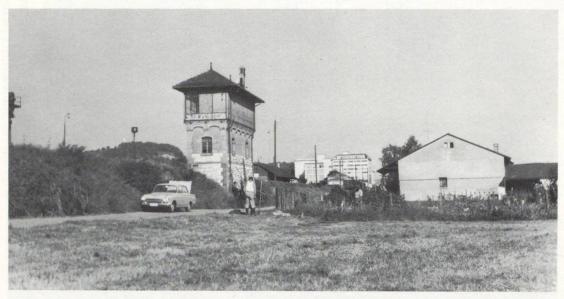


Abb. 13 Das Stellwerk I (West), das den Anlagen der im Jahre 1969 eröffneten Firma Tanklager Thayngen AG (Acifer/Miniera) weichen musste. Aufnahme aus dem Jahre 1966 von Hermann Werner (1896–1975). (Staatsarchiv Schaffhausen)

### Die aktuelle Situation

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

- 30 Güterzüge
- 30 Reisezüge mit Halt
- 15 Eilzüge ohne Halt
- 12 D-Züge ohne Halt
- 10 Lokomotivzüge<sup>26</sup>

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

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

