

Zur Geschichte der Bahnstation Beringen

Autor(en): **Zimmermann, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schaffhauser Beiträge zur Geschichte**

Band (Jahr): **62 (1985)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-841713>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Zur Geschichte der Bahnstation Beringen

von Jürg Zimmermann

Die bauliche Entwicklung der Anlagen

Der Redaktor des «Tagblatts für den Kanton Schaffhausen», dem es dank einer «zarten Aufmerksamkeit der grossherzoglich badischen Regierung» ermöglicht wurde, «den Verlauf des Eisenbahnfestes (vom 13. Juni 1863) zu beobachten», schildert, wie sich der Eröffnungszug der Station Beringen näherte: «Oberhalb Neunkirch durchschneidet die Bahn in einer Krümmung den Abhang, und die Landstrasse hat von ihr weichen müssen. Am Schmerlat zieht sich die Bahn von den Hügeln ab und geht mitten über schöne Felder des Klettgaues. Die nächste Station, nämlich *Beringen*, liegt in einem 20 Fuss tiefen Einschnitt, über welchen vermittelt einer Wölbung die Jestetter Strasse weggeht. Das Stationsgebäude ist nur erst provisorisch ausgeführt, weil möglicher Weise späterhin eine Bahn von Stühlingen her sich hier anschliessen wird, und dann grössere Anlagen nöthig macht, was die Beringer scheinlichst sehnlichst wünschen, laut ihrem Verse:

Es fehlt ein Stück im Fahrtenplan:
Die Beringen-Schleitheim-Schwarzwaldbahn.»¹

Der Redaktor des «Tagblatts» dürfte sich in einem Punkte geirrt haben. Die Errichtung provisorischer Stationsbauten war eine damals häufig geübte Praxis². Überlegungen hinsichtlich der Einmündung einer von Stühlingen herkommenden Bahnlinie spielten bei der Errichtung des Beringer Provisoriums³ wohl kaum eine Rolle. Sogar die Stadt Schaffhausen verfügte bei der Eröffnung der Rheinfallbahn im Jahre 1857 lediglich über ein provisorisches Aufnahmegebäude, in der gleichen Lage sah sich Thayngen im Jahre 1863.

¹ *Tagblatt für den Kanton Schaffhausen*, 1863, Nrn. 139-141, 16.-18. Juni. Vgl. auch Anton Pletscher, *Altes und Neues vom Randen*, Schleithem 1898, S. 79.

² Vgl. Jürg Zimmermann, *Beiträge und Dokumente zur Geschichte des Bahnhofs Thayngen*, in: *Schaffhauser Beiträge zur Geschichte*, Band 61/1984, S. 46.

³ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 245.

Im Jahre 1874 erscheint das definitive, in Stein erbaute «Stations Gebäude»⁴ anstelle des hölzernen Provisoriums. Der stattliche Bau konnte den Anforderungen ohne spätere Anbauten bis heute genügen⁵. Östlich des Aufnahmegebäudes stand ebenfalls seit 1874 ein «Abtrit & Oeconomie Gebäude»⁶. Die Baute wurde später erweitert, 1903 sind ein «Abtrittgebäude mit Kohlenbehälter» und ein «Anbau m. Stallungen & Waschhaus» aufgeführt⁷. In den Stallungen hielten sich die früheren Eisenbahner mit Vorliebe Ziegen, die geradezu «Eisenbahnerkühe» genannt wurden. Der umfangreiche Gebäudekomplex⁸ wurde im Jahre 1968 abgebrochen. Auf der dem Aufnahmegebäude gegenüberliegenden Seite der beiden Geleise stand – ebenfalls seit 1874 – eine «Einsteighalle» oder «Schirmhalle»⁹. Auch sie wurde im Jahre 1968 ersatzlos entfernt.

Etwa 120 m westlich des Aufnahmegebäudes stand seit 1878 der provisorische Güterschuppen¹⁰. 1912 legte Baden die Pläne für die neue Güterhalle vor¹¹. In ihrer Stellungnahme äusserte die Schaffhauser Regierung den Wunsch, «es möchte an Stelle der flachen Abdeckung des Baues, welche zu den bereits bestehenden Gebäuden und auch in landschaftlicher Beziehung nicht passt, ein steiles Satteldach angebracht werden»¹². Baden

⁴ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 245; später BK 203 in Kataster H 81 und H 82. Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen hatte die Grossherzoglich Badische Bauverwaltung schon 1868 um Errichtung eines «zweckentsprechenden Stationsgebäudes» ersucht, jedoch den Bescheid erhalten, dass die Pläne zwar in Arbeit seien, «doch werden dieselben . . . erst im Sommer 1870 zur Ausführung gelangen können . . .». Beilage zum Amtsblatt 1868, Nr. 33, S. 131, und Nr. 38, S. 150. Durch den Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 ergab sich eine weitere Verzögerung. Erst 1872 meldete die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Eisenbahnen, dass sie vom Handelsministerium zur Inangriffnahme der Arbeiten für die Erweiterung der Station Beringen ermächtigt worden sei. Beilage zum Amtsblatt 1872, Nr. 50, S. 197 f. Vgl. Abb. 2.

⁵ 1968 erfolgte eine Renovation, verbunden mit einer Neueinteilung der Räumlichkeiten.

⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 245a.

⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 82, Beringen BK 203a und b. Ferner: «Nachweisung des Bauaufwandes für die in den Jahren 1901/1905 vollendeten Erweiterungsbauten auf der badischen Bahnstrecke im Gebiet des Schweizer Kantons Schaffhausen: Gemarkung Beringen, Vergrösserung des Hauswirtschaftsgebäudes auf Station Beringen, 1903, 6599 Mark 80 Pf.» (Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn)

⁸ Die Anlage umfasste neben Pissoir und Aborten je eine Holz- und Kohlenlege für die Station und für den Stationsaufseher, zwei weitere für die Weichenwärter, eine Waschküche und zwei Ställe mit je einer Futterkammer. Die Aufzählung vermittelt doch Hinweise auf die Lebensgewohnheiten der damaligen Eisenbahner! Vgl. Abb. 2.

⁹ Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen drängt auf die Errichtung einer «Schirmhalle»: Beilage zum Amtsblatt 1868, Nr. 33, S. 131, und Nr. 38, S. 150. Die Pläne werden vorgelegt und genehmigt: Beilage zum Amtsblatt 1869, Nr. 6, S. 21. Vgl. Abb. 2.

¹⁰ Beilage zum Amtsblatt 1877, Nr. 31, S. 150; Nr. 36, S. 169; Nr. 42, S. 193. Kataster H 80, Beringen BK 260; Kataster H 81 und H 82, BK 204.

¹¹ Amtsblatt Nr. 51 vom 20. Dezember 1912.

¹² Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Eidgen. Post- & Eisenbahndepartements, Eisenbahn-Abteilung, Nr. 572/II, 17. Jan. 1913.

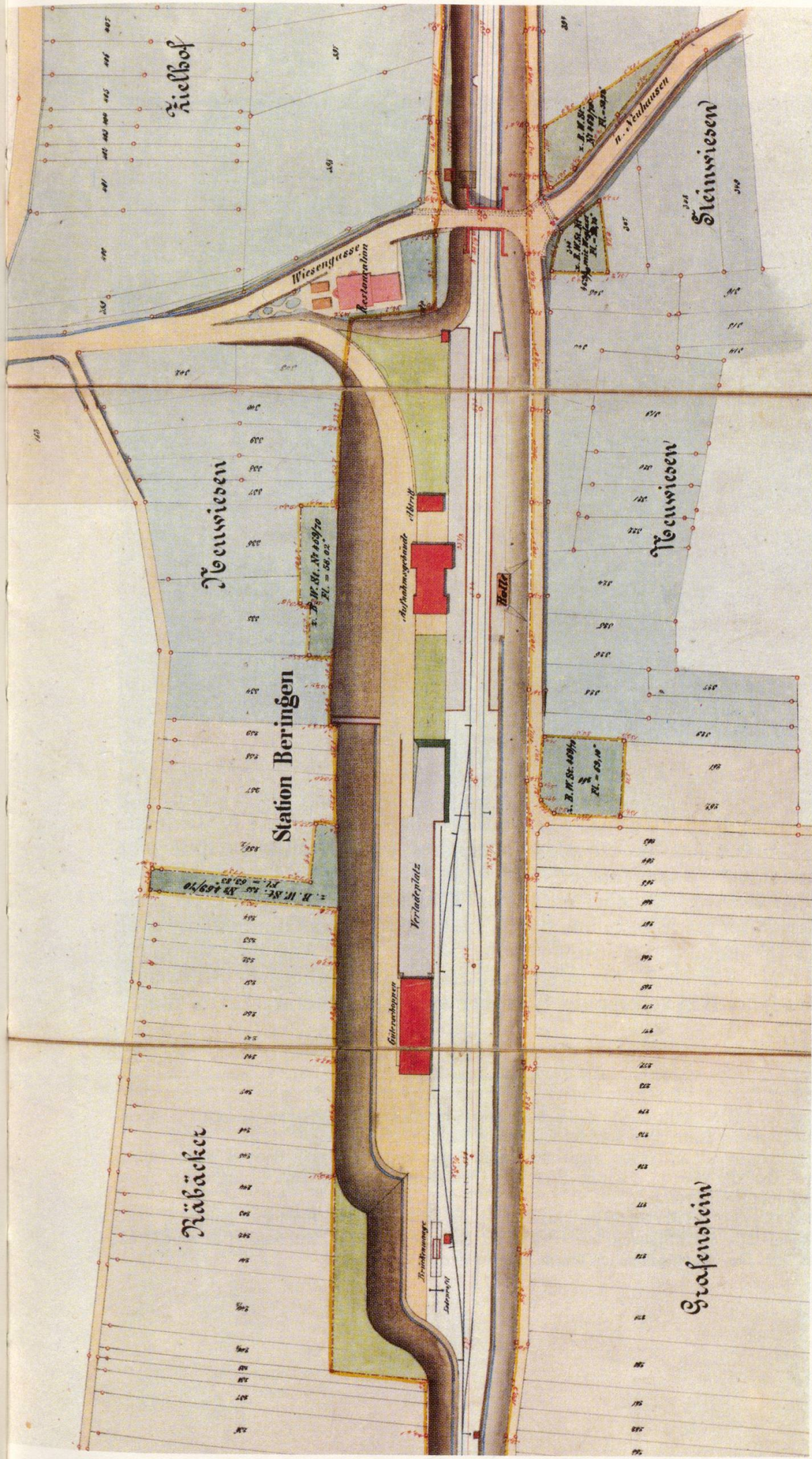


Abb. 1 «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen», Blatt Nr. 13.

(Staatsarchiv Schaffhausen)

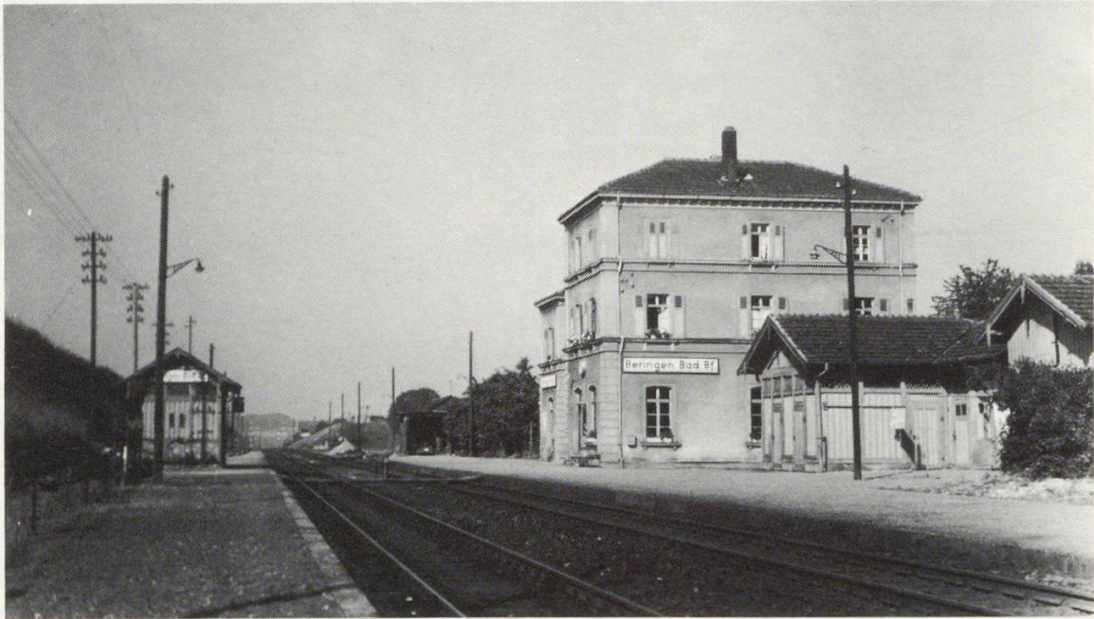


Abb. 2 Der Bahnhof Beringen im Jahre 1961. Ganz rechts der 1968 abgebrochene Abort mit dem Ökonomiegebäude. Links die «Einsteighalle», die im selben Jahr abgebrochen wurde. Hinter dem Karrenschuppen ist der Giebel der Güterhalle sichtbar (abgebrochen im Jahre 1974). Das Aufnahmegebäude entspricht genau dem Mittelteil des Thaynger Aufnahmegebäudes.
Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975). (Staatsarchiv Schaffhausen)

entsprach – wie bereits im Falle von Thayngen – diesem Ansinnen¹³, worauf das geänderte Projekt genehmigt wurde¹⁴. Im Jahre 1963 plante die Bundesbahndirektion Karlsruhe einen grosszügigen Ausbau der bestehenden Bahnhofanlage. Vorgesehen war auch eine Erweiterung des Güterschuppens, doch blieb das Projekt auf dem Papier¹⁵. Im Jahre 1974 erfolgte der Abbruch des bestehenden Schuppens. Neu installiert wurde eine Zuckerrüben-Verladeanlage.

Von Anfang an sicherten auf der Gemarkung Beringen drei Bahnwärterhäuser die Strecke und die Bahnübergänge. Am Guntmadingerweg stand die «Bahnwart-Station» Nr. 502 (alte Nr. 468). Angebaut waren ein Stall und Heuboden. 1905 ist ein zusätzliches «Wachthäuschen» erwähnt, das im Jahre 1925 verbrannte, 1926 aber wieder errichtet war¹⁶. Die «Bahn-

¹³ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben der Grossherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, 28. Jan. 1913.

¹⁴ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen vom 15. Februar 1913. Der Güterschuppen hatte eine Länge von 17,06 m und eine Breite von 6,76 m.

¹⁵ Den Hinweis auf die Pläne verdanke ich Herrn Mario Knecht, Beringen, Bahnhof.

¹⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 244; Kataster H 81 und H 82, BK 205. Das Wachthäuschen wurde 1969 entfernt. Vgl. Abb. 3.

wart-Station» Nr. 503 (alte Nr. 471) im «Hägli» wurde ebenfalls um 1905 um ein Wachthäuschen erweitert. Im Jahre 1969 erfolgte der Abbruch der ganzen Anlage¹⁷. Die «Bahnwart-Station» Nr. 504 (alte Nr. 472), westlich des Wirtshauses «zum Engebrunnen» an der Strasse nach Neunkirch gelegen, wurde mit einem «Nebengebäude, Stall und Futterlege» errichtet. 1881 kam die «Signalstation Enge, Wachthütte Nr. 473» hinzu, 1898 wird beim Bahnwärterhaus ein zusätzliches Wachthäuschen erwähnt. 1913 wurde die Anlage noch einmal durch einen Schweinestall erweitert¹⁸. Man muss sich



Abb. 3 Heinrich Bollinger (1895–1978) aus Beringen, der es im Dienste der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn bis zum Oberbahnwart brachte, beim «Wachthäuschen» der «Bahnwart-Station» Nr. 502 am Guntmadingerweg. Wie Heinrich Bollinger standen viele Schaffhauser – manchmal über Generationen – im Dienste der Grossherzoglich Badischen Bahn, der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn. (Aufnahme im Besitze von Herrn G. Bollinger, Beringen)

¹⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 246; Kataster H 81 und H 82, BK 233. Vgl. Abb. 4.

¹⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 80, Beringen BK 247; Kataster H 81 und H 82, BK 234. Amtsblatt Nr. 42 vom 18. Oktober 1912. 1930 ist die Signalstation Enge nicht mehr aufgeführt (Kataster H 82, BK 234). 1983 erfolgte der Einbau einer automatischen Schranke (*Schaffhauser Nachrichten* vom 30. Dezember 1983). An den früheren Zustand erinnert Abb. 5.

unter den damaligen Schrankenwärtern eigentliche Kleinlandwirte vorstellen, für die längs des Bahntrassees landwirtschaftlich nutzbare Flächen ausgeschieden waren¹⁹.

Der Personen- und Güterverkehr

Einige auf dem Staatsarchiv Schaffhausen aufbewahrte gedruckte Statistiken²⁰ zeigen, wie sich der Verkehr auf der Station Beringen zu Beginn dieses Jahrhunderts entwickelte:

Jahr	Personen Fahrkarten	Güter (Tonnen)			
		Versand		Empfang	
		Binnen- verkehr	direkter Verkehr	Binnen- verkehr	direkter Verkehr
1901	84 169	399	228	544	383
1902	77 793	314	134	433	373
1906	51 013	274	242	807	
1907	36 369	307	305	1211	
1908	40 088	226	274	982	
1911	40 647	238	202	1024	

Der starke Rückgang der Passagierzahlen ab 1906 ist nicht verwunderlich. 1905 hatte die elektrische Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim ihren Betrieb aufgenommen. Sie ersetzte die Pferdepост, die zwei- oder dreimal pro Tag in eineinhalb Stunden von Schleitheim nach Beringen fuhr und dort den Anschluss an die Badische Bahn herstellte²¹. Das Fehlen industrieller Betriebe²² und die Armut der ansässigen Bevölkerung erklären das geringe Güteraufkommen. Das Schleitheimer Gipsgewerbe brauchte die Station Beringen nicht, da ja bereits im Jahre 1875 die Strecke

¹⁹ «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen», Staatsarchiv Schaffhausen.

²⁰ «Jahres-Darstellung des Verkehrs und der unmittelbaren Einnahme auf den badischen Stationen», 6 Expl., Akten Badische Bahn, Staatsarchiv Schaffhausen. Die Rubrik «Personen, Fahrkarten» ist ab 1906 mit «Fahrkarten bzw. Fahrten» überschrieben.

²¹ Jürg Zimmermann und Richard Gerbig, *Die Schaffhauser Strassenbahnen*, Schaffhausen 1976, S. 14f. Ferner: *75 Jahre StSS/ASS*. Beilage der Schaffhauser Zeitungen vom 15. August 1980, S. 5.

²² Kurz nach 1896 plante die neugegründete «Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke von Georg Fischer» die Errichtung einer Giesserei bei Beringen. Das Vorhaben gelangte aber nicht zur Ausführung. W. O. Henderson, *J. C. Fischer and his Diary of Industrial England 1814-1851*, London 1966, S. 90. Falsche Schreibweise «Berlingen» statt Beringen.



Abb. 4 Die «Bahnwart-Station» Nr. 503 im «Hägli», abgebrochen 1969. Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975) aus dem Jahre 1961.

(Staatsarchiv Schaffhausen)



Abb. 5 Die «Bahnwart-Station» Nr. 504 beim Wirtshaus «Engebrunnen» an der Strasse nach Guntmadingen und Neunkirch im Jahre 1961. Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975).

(Staatsarchiv Schaffhausen)

Oberlauchringen–Stühlingen eröffnet worden war und 1876 die Verlängerung bis Weizen dem Verkehr übergeben wurde²³. Der ständig zunehmende Bestand an privaten Motorfahrzeugen, aber auch die Umstellung der «Schleitheimer-Bahn» auf Autobusbetrieb (ASS, 1964) und die damit verbundene Fahrzeitverkürzung und Fahrplanverdichtung, ferner der Ersatz schlecht frequentierter Züge durch Bahnbus-Kurse der DB (ab Herbst 1971) liessen in jüngster Zeit das Passagieraufkommen der Bahnstation Beringen noch einmal drastisch schrumpfen. Heute benützen lediglich noch etwa 1800 Passagiere pro Jahr den Bahnhof Beringen. Der Güterempfang und -versand dagegen ist recht beträchtlich, umfasst er doch etwa 500 Wagenladungen mit einem Gesamtgewicht von ca. 11000 Tonnen. Pro Tag passieren den Bahnhof:

13 Eilzüge,
14 Nahverkehrszüge

25 Güterzüge,
8 Lokomotivzüge

Die Geleiseanlagen sind seit den Anfangszeiten im wesentlichen dieselben geblieben. Nach wie vor geht in Beringen die von Schaffhausen herführende Doppelspur²⁴ in die eingleisige Strecke nach Neunkirch über. Grosszügige Ausbaupläne der sechziger Jahre, die an einer Stelle nicht weniger als acht nebeneinanderliegende Geleise, ferner einen Geleiseanschluss nach Osten zu den grossen Industriebetrieben (SIG, Bircher) vorsahen, gelangten nicht zur Ausführung²⁵.

²³ Ullrich Müller, *Die Wutachtalbahn*, Inzlingen 1978, S. 9f.

²⁴ Der Doppelspurbetrieb auf dem Abschnitt Beringen–Schaffhausen wurde 1865 aufgenommen. Hans Bölsterli, *Daten zur Schienenverkehrsgeschichte der Region Schaffhausen*, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 61/1984, S. 69.

²⁵ Vgl. Anm. 15. Für ihre Hilfe und Auskünfte bin ich folgenden Persönlichkeiten zu grossem Dank verpflichtet: Herrn Mario Knecht, Bahnhof Beringen; Herrn Ewald Rahm, Beringen; Herrn Heinrich Wanner, Beringen; dem Personal des Staatsarchivs und des Stadtarchivs, Schaffhausen.