

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 64 (1987)

Artikel: Zur Geschichte des "Badischen Bahnhofs" in Neuhausen am Rheinfall
Autor: Zimmermann, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841695>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Zur Geschichte des «Badischen Bahnhofs» in Neuhausen am Rheinfall

von Jürg Zimmermann

Der Streit um den Badischen Bahnhof in Neuhausen¹

Als im Sommer 1859 die provisorische Lage der Stationen der Grossherzoglich Badischen Bahn festgelegt wurde, war für Neuhausen am Rheinfall lediglich eine Haltestelle vorgesehen². Doch auch dieses bescheidene Projekt erweckte den Unmut der am Fremdenverkehr interessierten Bürger der Stadt Schaffhausen. In der Petition, die sie dem Regierungsrat des Kantons Schaffhausen überreichten, heisst es: «Neuhausen soll eine Station erhalten, eine Station einzig zu dem Zwecke, damit der Fremde, der gekommen ist, den Rheinfall zu schauen, ja keine Veranlassung finde, seinen Fuss in die Stadt Schaffhausen zu setzen, um hier durch sein Geld etwas zur Hebung des Verkehrs beizutragen. Der durch den Rheinfall herbeigeführte Fremdenverkehr, der bereits durch eine Station Dachsen für Schaffhausen von der südlichen Seite abgegraben wurde, soll nun auch von der westlichen ... von Schaffhausen abgehalten werden.» Diese Einwände hatten aber keinen Erfolg. Im März 1860 kam die Frage der Genehmigung der Stationen vor den Grossen Rat. In der Schlussabstimmung genehmigte der Grosse Rat mit allen gegen eine einzige Gegenstimme auch die Station Neuhausen am Rheinfall. Sie und ihre Umgebung fanden am Tag der Einweihung der Bahn die gebührende Beachtung. Der Berichterstatter schreibt im «Tagblatt für den Kanton Schaffhausen» vom 17. Juni 1863³: «Nun eröffnete sich vor unsern Augen immer mehr und mehr das Panorama des Rheinfalles und seiner Umgebungen; man war in Neuhausen. Der Grossherzog stieg aus und begrüßte dort die Neuhauser Notabilitäten, dann betrat er die eigens mit Blumen und Grünwerk hergestellte Veranda, um die Aussicht auf den

¹ Die Episode wurde unter diesem Titel einlässlich dargestellt von Albert Steinegger in den *Schaffhauser Nachrichten* Nr. 141, 1963.

² Der Entschluss, sie zu einem eigentlichen Personen- und Güterbahnhof auszubauen, wurde erst einige Monate später gefasst.

³ *Tagblatt für den Kanton Schaffhausen*, 1863, Nr. 140.

weltberühmten Katarrakt zu geniessen. Die Station Neuhausen hat eine Zukunft und in Aussicht derselben ist sie auch bereits reichlicher ausgestattet worden, als es der Grösse des Ortes sonst entsprechen würde.»

Die bauliche Entwicklung der Anlagen

Fast scheint es, als sei das schmucke Aufnahmegebäude des Badischen Bahnhofs in Neuhausen nach den Prinzipien des bekannten Eisenbahnarchitekten Jakob Friedrich Eisenlohr⁴ gestaltet worden. Unter seiner Regie «wurde auf den Strecken südlich Rastatts eine sparsamere Mischkonstruktion verwendet: auf einem massiven Erdgeschoss liegt eine ausgefachte Holzriegelkonstruktion mit flachgeneigtem Giebeldach»⁵. Das Aufnahmegebäude in Neuhausen entstand als «Stationsgebäude II. Klasse» im Jahre 1862⁶. Zwischen dem Aufnahmegebäude und Gleis 1 stand von Anfang an eine «bedeckte Halle»⁷. Auf der Westseite des Aufnahmegebäudes wurde ein Abtrittgebäude⁸ errichtet, auf der Nordseite der Geleise entstand gegenüber dem Aufnahmegebäude der Güterschuppen⁹. 1868 erscholl mit zunehmender Intensität der Ruf nach Errichtung einer «Schirmhalle» auf der Nordseite von Gleis 2: «Der Regierungsrath hält dafür, dass bei der in Neuhausen bisher bestehenden Übung, das Publikum bei den nach Schaffhausen fahrenden Zügen nur auf der den Wartsälen entgegengesetzten Seite der Waggonen ein- und aussteigen zu lassen ... es ein unabweisbares Gebot der Nothwendigkeit sei, für kommenden Winter ... Schutzvorrichtungen gegen die Unbill der Witterung erstellt zu sehen.» (Die Stelle ist nur verständlich, wenn man in Betracht zieht, dass damals auf der Grossherzoglich Badischen Bahn noch Linksverkehr herrschte!) Baden legte hierauf die Pläne vor «über Erstellung von Schirmhallen auf den Stationen Neuhausen und Beringen ... und sucht um Genehmigung derselben nach, um die Ausführung baldigst beginnen zu können. – Die neue Halle auf der Station Neuhausen, zu deren Ausführung der bestehende Güterschuppen um ca. 25 Fuss rückwärts verlegt werden muss, soll 75 Fuss lang und 8 Fuss breit, und in einer der bereits am Stationshause hinziehenden Halle vollkommen entspre-

⁴ Jakob Friedrich Eisenlohr wurde 1805 in Lörrach geboren und starb schon 1854 in Karlsruhe. 1832 wurde er Lehrer für Architektur, 1853 Baurat und Vorstand der Bauschule des Polytechnikums zu Karlsruhe. Bekannt wurde er namentlich durch seine Hochbauten an der Badischen Bahn. Er publizierte u. a. «Holzbauten des Schwarzwaldes», hg. im Auftrage des Grossherzoglich Badischen Ministeriums des Innern, Karlsruhe 1853.

⁵ H. J. Clewing, *Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der Badischen Staatseisenbahn*, Diss. Karlsruhe 1968, S. 47

⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 124, Neuhausen BK 106; Kataster H 125, BK 125.

⁷ Kataster H 124, Neuhausen BK 106a; Kataster H 125, BK 125a.

⁸ Kataster H 124, Neuhausen BK 106b; Kataster H 125, BK 125b.

⁹ Kataster H 124, Neuhausen BK 106c; Kataster H 125, BK 106e.



Abb. 1 So präsentierte sich der Badische Bahnhof in Neuhausen im Jahre 1958. Von links nach rechts erblickt man die Bahnschranke am Bahnübergang Ost, das Aufnahmegebäude, die «bedeckte Halle», die nördliche «Schirmhalle» und den Güterschuppen. Aufnahme: Alusuisse, Forschung und Entwicklung, Neuhausen

chenden Weise erstellt werden.»¹⁰ Die «nördliche Einsteighalle» erscheint seit 1870 im Brandkataster der Gemeinde Neuhausen¹¹. Gleichzeitig wurde westlich des Abtrittgebäudes eine Bahnwärterwohnung errichtet¹². Ab 1882 sind zusätzlich zwei «Wachthäuschen» aufgeführt. Vermutlich standen sie an den beiden Bahnübergängen im Westen und Osten des Bahnhofgeländes¹³.

Das nächste grössere Bauvorhaben war die Erweiterung des Aufnahmegebäudes. 1893 wandte sich der Gemeinderat von Neuhausen an den Regierungsrat mit dem Ersuchen, «derselbe wolle Schritte tun, dass das

¹⁰ Beilage zum Amtsblatt 1868, Nr. 33, S. 131, und Nr. 38, S. 150; Beilage zum Amtsblatt 1869, Nr. 6, S. 21.

¹¹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 124, Neuhausen BK 106d; Kataster H 125, BK 125d.

¹² Kataster H 124, BK 106e; Kataster H 125, BK 125c.

¹³ Kataster H 124, BK 106g und BK 106h; Kataster H 125, BK 125g und BK 125h.

Aufnahmegebäude des Bahnhofes in Neuhausen so erweitert werde, dass noch ein zweiter Wartsaal eingerichtet werden könne»¹⁴. Als während Jahren nichts geschah, platzte dem Gemeinderat der Kragen. Sein Schreiben vom 16. Januar 1899 an den Regierungsrat¹⁵ ist in mehr als einer Hinsicht aufschlussreich: «Unter Bezugnahme auf verschiedene Reklamationen und Beschwerden seitens hiesiger Einwohner und Geschäftsleute, sowie im Interesse des gesamten reisenden Publikums beehren wir uns, mit folgender Eingabe an Ihre Tit. Behörde zu gelangen: Auf der badischen Bahnstation Neuhausen, wo das ganze Jahr, hauptsächlich aber in der Sommersaison, eine enorme Zahl von Fremden und Geschäftsleuten verkehren, befindet sich nur *ein* Wartsaal. Die Reisenden aller 3 Wagenklassen sind angewiesen in diesem an und für sich sehr beschränkten Raum Unterkunft zu finden. Es ist daher begreiflich, wenn die meisten Reisenden, statt in einem solch engen Raum zusammengepfercht zu sein, es vorziehen, die Ankunft resp. den Abgang der Bahnzüge in der offenen, vor der Unbill jeder Witterung keineswegs geschützten Halle abzuwarten.» Im Wartsaal sei das Rauchen verboten, «welches Verbot, so leicht es aussieht, einfach nicht zu handhaben möglich ist». «Ganz unhaltbar sind die Verhältnisse auf dem östlichen Bahnsteig, bei Ankunft der Züge von Schaffhausen her. Der dortige Perron wird durch die beiden Giebelwände der ohnehin schmalen, gegen die Geleise hin offenen Halle, auf einen Meter verengert und durch die geöffneten Türen der Bahnwagen noch weiter so beschränkt, dass der Verkehr der ein und aussteigenden Reisenden bei jeder Bewegung ein geradezu gefährlicher genannt werden darf. Im Fernern sind die vielen Arbeiter und Tagelöhner, welche täglich den Abendzug nach dem Klettgau benützen nicht in der Lage, ein schützendes Obdach gegen sommerliche oder winterliche Witterungsunbill zu finden.» In einem weiteren Schreiben vom 31. Oktober 1900¹⁶ machte der Neuhauser Gemeinderat auf zwei zusätzliche Probleme aufmerksam: In Neuhausen sei die Zollabfertigung nur auf Zusehen hin bewilligt, «da es auf dieser Station an einem passenden Lokal für die Zollbehandlung fehlt». «Ein gleicher Übelstand ist, dass auf dieser Station auch der Postbeamte dort keinen Platz für die Abstempelung der im Stations-Briefeinhwurf eingelegten, zahlreichen und mit den badischen Zügen zu spedierenden Briefe hat, infolgedessen die Abstempelung der Briefe dermalen im benachbarten Hôtel Belle-vue vorgenommen werden muss!»

¹⁴ Beilage zum Amtsblatt 1893, Nr. 16, S. 135.

¹⁵ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Gemeinderats von Neuhausen an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen, 16. Januar 1899.

¹⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Gemeinderats von Neuhausen an die Verkehrsdirektion des Kantons Schaffhausen, 31. Oktober 1900.

Die im Jahre 1901 durchgeführten Erweiterungs- und Umbauten¹⁷ trugen den vorgebrachten Bedenken weitgehend Rechnung¹⁸. Das Aufnahmegebäude wurde durch einen eingeschossigen Anbau im Westen vergrössert¹⁹. Im östlichen Teil des bestehenden Gebäudes konnte nunmehr der schön ausgestattete Wartsaal I. Klasse eingerichtet werden²⁰. Die Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen wies speziell darauf hin, dass «die Zollrevision in Zukunft in dem nach der Erweiterung um nahezu ein Drittel grösseren Gepäckbureau vollzogen werden könne». «Die Abstempelung der Briefe soll in der künftig doppelt so grossen Schalterhalle vollzogen werden.»²¹ Auf Perron 2 wurde überdies eine neue «Schirmhalle» errichtet²². 1903 erfuhr der Komfort auf der Station Neuhausen eine zusätzliche Verbesserung, indem eine Acetylgasanlage die Beleuchtung sicherstellte²³. In diesem Zusammenhang entstand ein «Apparatenhaus», das bis heute erhalten blieb²⁴. Ferner wurde im selben Jahre 1903 das Abortgebäude neu errichtet²⁵.

Im Jahre 1906 erfolgte ein grösserer Umbau der Geleiseanlagen²⁶. Die Einzelheiten sind auf dem Faltplan gut zu erkennen (rote Einträge). Bei dieser Gelegenheit entstanden im Westen das Stellwerkgebäude I und auf der Ostseite das Stellwerkgebäude II²⁷.

¹⁷ Dazu: Beilage zum Amtsblatt 1899, Nr. 19, S. 182; Kataster H 125, Neuhausen BK 125 und BK 125d (Eintrag zum Jahre 1901).

¹⁸ Der Wunsch nach einem «die beiden Bahnsteige verbindenden Tunnel mit Aufgangstreppe» konnte aus technischen Gründen nicht realisiert werden. Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen, 24. Dezember 1900; Beilage zum Amtsblatt 1901, Nr. 5, S. 44.

¹⁹ Grundriss bei den Akten Badische Bahn auf dem Staatsarchiv Schaffhausen. Ferner: «Nachweisung des Bauaufwandes für die in den Jahren 1901/1905 vollendeten Erweiterungsbauten.» Staatsarchiv, Akten Badische Bahn.

²⁰ Leider fiel dieser Wartsaal dem neuzeitlichen Innenausbau zum Opfer. Reste der Decke sind erhalten geblieben.

²¹ Beilage zum Amtsblatt 1901, Nr. 5, S. 44.

²² Seitenansicht bei den Akten Badische Bahn auf dem Staatsarchiv Schaffhausen, dat. Oktober 1900.

²³ Beilage zum Amtsblatt 1903, Nr. 45, S. 280.

²⁴ Erstellt 1903/04. «Nachweisung des Bauaufwandes für die in den Jahren 1901/1905 vollendeten Erweiterungsbauten.» Staatsarchiv, Akten Badische Bahn. Das Häuschen liegt westlich der «Bahnwartwohnung» und ist auf dem Plan gut zu erkennen.

²⁵ «Nachweisung des Bauaufwandes . . .» Ferner: Kataster H 125, Neuhausen BK 125b (Eintrag zum Jahre 1906).

²⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben Nr. 29136/II des Eidgen. Post- und Eisenbahndepartements an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen vom 22. Oktober 1906; Schreiben des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen an das Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement vom 16. November 1906; Beilage zum Amtsblatt 1906, Nr. 46, S. 491 f.; Beilage zum Amtsblatt 1906, Nr. 48, S. 504.

²⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 125, Neuhausen BK 125f (später 125e) und BK 125g.

«Redimensionierung»

Zahlreiche der bisher erwähnten Bauten fielen unterdessen dem Zahn der Zeit zum Opfer. Bereits 1950 wurde das östliche Stellwerkgebäude II abgebrochen, 1962 folgten gleichzeitig die «bedeckte Halle», die nördliche Einsteighalle, die durch einen etwas banalen Personenunterstand ersetzt wurde, und das Abtrittgebäude. 1970 wurde der Güterschuppen abgerissen; das westliche Stellwerkgebäude I überlebte noch bis 1979²⁸. An beiden Bahnübergängen wurden 1974 automatische Schranken eingebaut. Der westliche Bahnübergang ist insofern bemerkenswert, als dort die Fahrleitung des Trolleybus die Geleise der DB überquert.

Die Bahnwärterhäuser und sonstigen Liegenschaften

In der «Enge» wird seit 1865 die «Bahnwart-Station» Nr. 473 erwähnt²⁹, die bis heute erhalten geblieben ist. Offenbar hatte sie eine besondere Bedeutung insofern, als die Vorspann- oder Schublokomotiven, die auf der Rampe zwischen Schaffhausen und der «Enge» zum Einsatz gelangten, von hier aus die Rückfahrt nach Schaffhausen antraten. Es sind denn auch sowohl auf dem «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen» als auch auf einem graphischen Fahrplan von 1898 an dieser Stelle drei Geleise eingezeichnet.

In der Nähe des Bahnübergangs bei der Wirtschaft «Zur neuen Welt» ist seit 1862 ein «Wohnhaus mit Stall und Schopf nebst Schweinestall» verzeichnet³⁰. Diese Liegenschaft an der Hardstrasse 1 musste unterdessen einer Überbauung weichen. Nicht weit entfernt liegt das Haus Zollstrasse 6, das sich seit 1908 ununterbrochen im Besitze der deutschen Bahn befindet³¹. Ebenfalls erhalten geblieben ist die ehemalige «Bahnwart-Station» Nr. 477 vor dem Eingang zum Charlottenfels-Tunnel. Sie wird im Jahre 1863 zum erstenmal erwähnt³².

²⁸ Die Abbruchdaten stellten mir freundlicherweise Herr Hanspeter Braun von der Kantonalen Gebäudeversicherung und Herr Erich Danner von der Deutschen Bundesbahn zur Verfügung.

²⁹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 124, Neuhausen BK 169; Kataster H 125, BK 88; Kataster H 127, BK 197.

³⁰ Kataster H 124, Neuhausen BK 128. Auf dem «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen» ist die Liegenschaft mit «Bahnwart-Station 474, 475, 476» bezeichnet. Ferner: Kataster H 125, Neuhausen BK 92; Kataster H 128, BK 628. Der Abbruch erfolgte im Jahre 1953.

³¹ Kataster H 125, Neuhausen BK 91; Kataster H 127, BK 136.

³² Kataster H 124, Neuhausen BK 29; Kataster H 125, BK 48; Kataster H 127, BK 72. Seit 1898 ist unter BK 48a auch ein Wärterhaus erwähnt (später BK 72a).



Abb. 2 Der Güterschuppen und die nördliche «Schirmhalle» auf dem Badischen Bahnhof in Neuhausen am Rheinfall. Aufnahme aus dem Jahre 1961 von Hermann Werner (1896–1975). (Staatsarchiv Schaffhausen)

Eisenbahn und Rheinfalltourismus

Zwischen dem Eisenbahnbau und der Entwicklung des Fremdenverkehrs rund um den Rheinfall bestehen enge Zusammenhänge. Dies hat Robert Pfaff in einer umfassenden Untersuchung dargelegt³³: Während die Besucher des weltbekannten Naturwunders in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts eher mühsam mit Pferd und Wagen oder zu Fuss anreisten, so änderte sich dies mit der Eröffnung der «Rheinfallbahn» im Jahre 1857. Das Dorf Dachsen erhielt damals in einer Entfernung von ca. 1,3 km von Schloss Laufen eine Bahnstation. Das im gleichen Jahre errichtete Hotel Witzig diente zugleich als Stationsgebäude und Posthalterei³⁴. Besonders auffällig sind die zeitlichen Übereinstimmungen zwischen dem Bau der Station Neuhausen der Grossherzoglich Badischen Bahn und dem

³³ Robert Pfaff, *Der Tourismus am Rheinfall im Wandel der Zeiten*, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 53/1976, S. 5–107.

³⁴ Pfaff, S. 53. Ferner: Jürg Zimmermann, *Bauten und Rollmaterial der Rheinfallbahn*, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 59/1982, S. 185–190.

Hotelbau auf der nahe gelegenen Höhenterrasse über dem Rheinfall. In den Jahren 1862 und 1863 entstand das noch heute existierende Hotel «Bellevue» vis-à-vis der Bahnstation³⁵. Ferner wurde das 1844 eröffnete Hotel Weber, nunmehr «Schweizerhof» genannt, unter Leitung des Hoteliers Franz Wegenstein in zwei Etappen 1862/1863 und 1879 zu einem mondänen Erstklasshotel ausgebaut³⁶. Für die Gäste, die mit der Badischen Bahn ankamen, baute Wegenstein auf eigene Kosten ein Trottoir mit einer Baumallee vom Stationsgebäude bis zum Haupteingang des Hotels³⁷. Die Badische Bahn führte zeitweise einen direkten Salonaussichtswagen Offenburg–Neuhausen, später von Frankfurt nach Neuhausen³⁸. Sicher fuhren aber nicht alle Gäste der Hotels «Bellevue» und «Schweizerhof» mit der Badischen Bahn nach Neuhausen. Man konnte auch ab dem Bahnhof Schaffhausen und – seit 1897 – ab der Station Neuhausen der Nordostbahn die dort wartenden Hotelomnibusse benützen. Den bescheideneren Rheinfallbesuchern diente die elektrische Strassenbahn, die seit 1901 Schaffhausen und Neuhausen verband. Um diese Zeit setzte der Zerfall der Neuhauser Hotellerie ein³⁹. Als Hauptursachen nennt Robert Pfaff das Aufkommen der Fremdenverkehrszentren in den schweizerischen Gebirgskantonen und die Entwicklung Neuhausens zum Industrieort⁴⁰. Als im Jahre 1909 die Station Neuhausen aus der II. in die III. Klasse zurückversetzt wurde, protestierte der Verkehrs- und Verschönerungsverein Neuhausen am Rheinfall gegen diese Massnahme⁴¹: «In Hinsicht aber auf den internationalen Verkehr auf hiesigem Platze wäre eine solche Änderung . . . sehr fatal. Ein für diesen internationalen Verkehr nicht mit den nötigen Sprach- und Dienstkenntnissen ausgerüstetes Personal könnte den Ansprüchen des Publikums nicht genügen, und darunter würde der Ort leiden.» Doch diese Einwände fruchteten nichts. In der Antwort der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen⁴² heisst es, es werde darauf Bedacht genommen werden, «nur solches Personal nach Neuhausen zuzuteilen, das den Anforderungen, die der Fremdenverkehr daselbst stellt, voll gewachsen ist». «Zur Angabe unter Punkt 2 Ihres Schreibens, dass durch die beabsichtigte Stationsämter-Umwandlung keine andere Ortschaft von der Grösse und Bedeutung Neuhausens

³⁵ Pfaff, S. 55 und Abbildung auf Tafel VII.

³⁶ Pfaff, S. 35, S. 56 f. und Abbildungen auf den Tafeln VI, VIII, IX und X.

³⁷ Pfaff, S. 58.

³⁸ Pfaff, S. 83.

³⁹ Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden an den Ausfallstrassen von den beiden Bahnhöfen zum Rheinfall weitere Hotels. Pfaff, S. 65 ff.

⁴⁰ Pfaff, S. 76.

⁴¹ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Neuhausen am Rheinfall an die Kantonale Verkehrsdirektion vom 10. Juli 1909.

⁴² Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben der Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen vom 4. August 1909.

Großh. Bad. Staatseisenbahnen.

Haupt-Bahn.

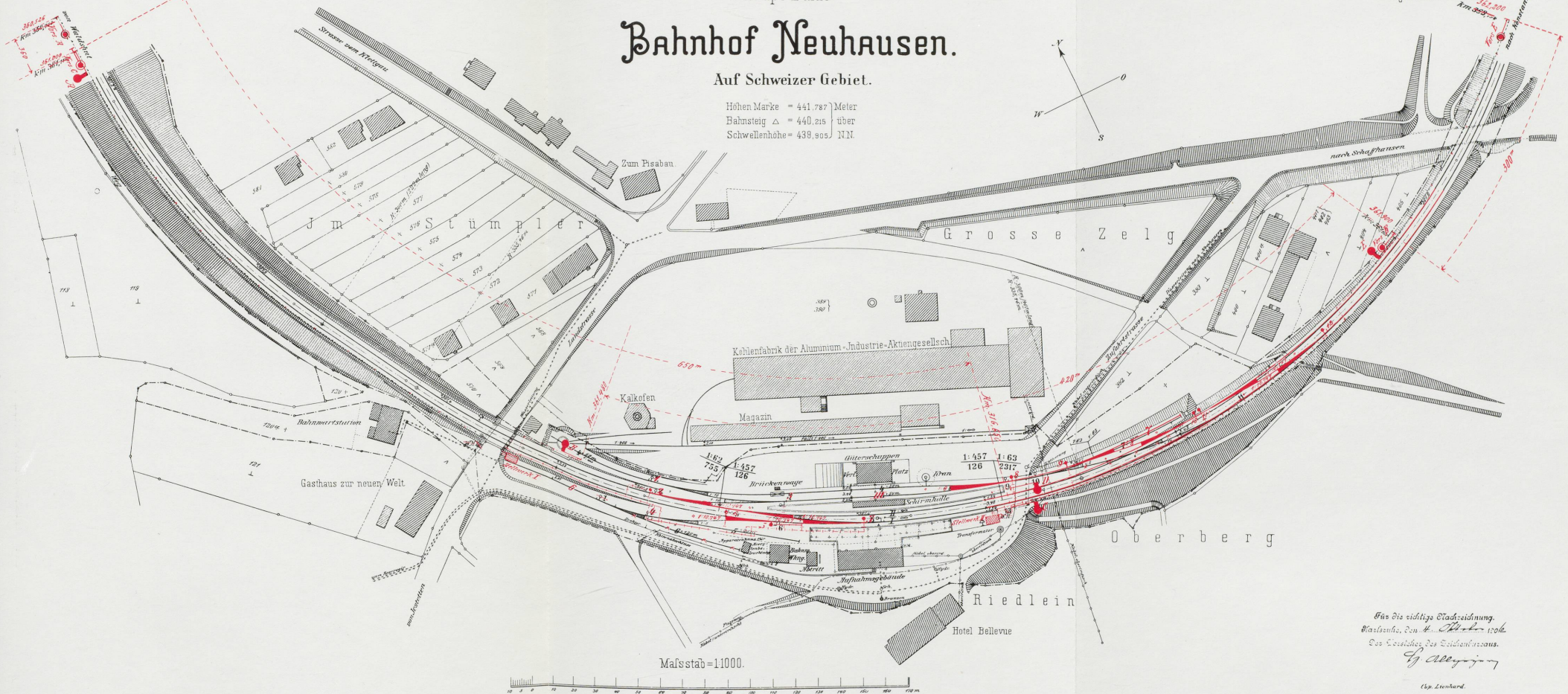
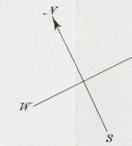
Bahnbezirk Singen.

Auflage vom Februar 1908.

Bahnhof Neuhausen.

Auf Schweizer Gebiet.

Höhen Marke = 441,787 Meter
Bahnsteig Δ = 440,215 über
Schwellenhöhe = 439,905 N.M.



Für die richtige Stadtschreibung.
Herausg. von H. Altmann 1906.
Das Verzeichnis des Eisenbahnverkehrs.

J. J. Altmann

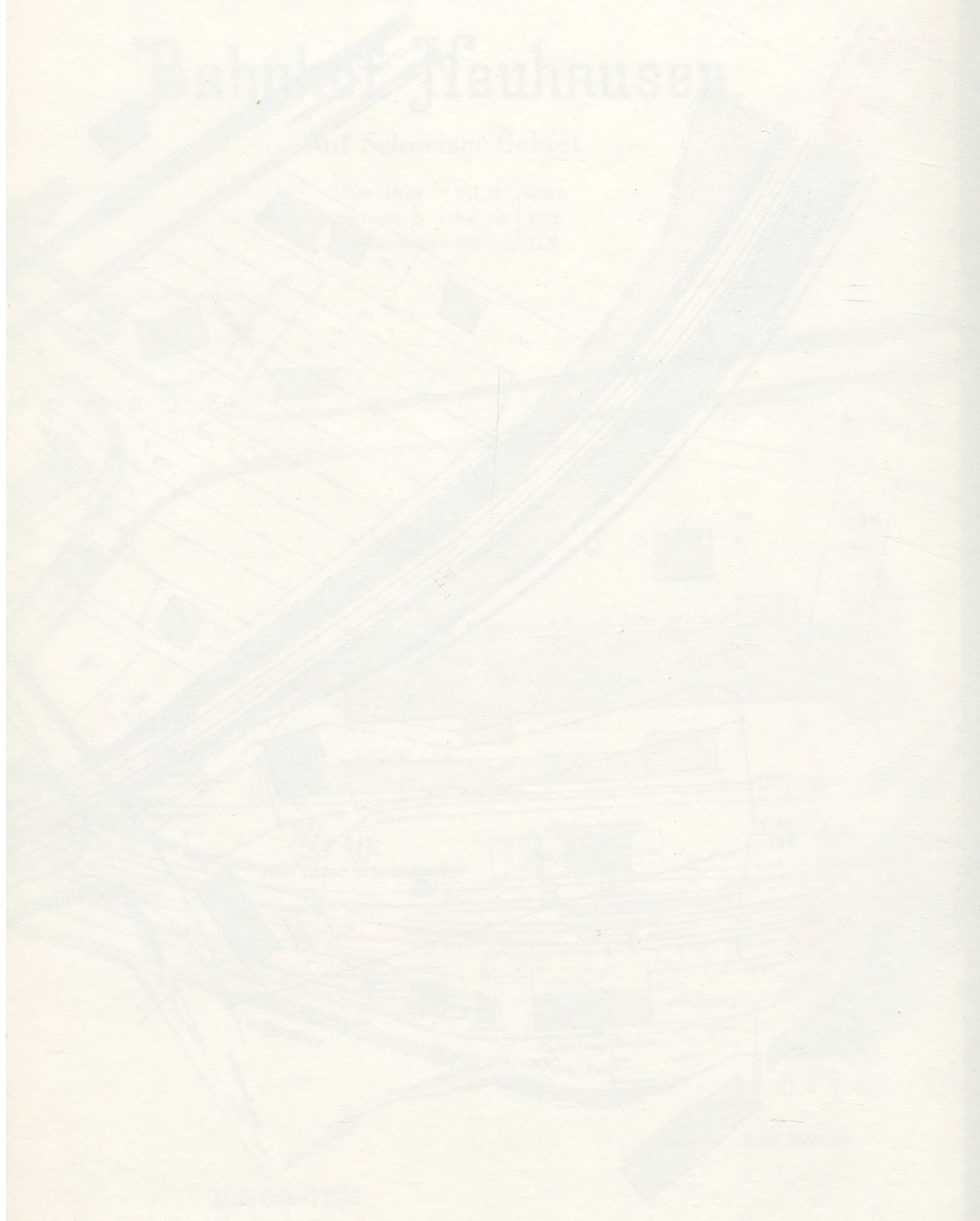
(Kp. Lenzhard)

Haupt-Bahn

Bahnhof Meuhhausen

auf Schweizer Gebiet

1:10000
1870
1870
1870



1000 m



Abb. 3 Der Badische Bahnhof in Neuhausen nach der Renovation von 1985. Der eingeschossige Anbau wurde 1901 errichtet und enthält das Stellwerk.

Aufnahme: Rolf Baumann

betroffen werde, gestatten wir uns zu bemerken, dass unter 16 in die III. Klasse einzureihenden Stationsämtern II Neuhausen nach dem ziffernmässigen Verkehrsumfang und der betriebsdienstlichen Bedeutung an zweitletzter Stelle steht.» Gemäss den «Jahres-Darstellungen des Verkehrs und der unmittelbaren Einnahme auf den badischen Stationen»⁴³ waren auf der Station Neuhausen aus dem Personen- und Güterverkehr folgende Einnahmen zu verzeichnen:

Jahr	Einnahmen in Mark
1901	129 528.—
1902	114 917.—
1906	102 051.—
1907	117 906.—
1908	134 594.—

⁴³ Jahresberichte bei den Akten Badische Bahn auf dem Staatsarchiv Schaffhausen.

Eine eindeutige Tendenz lässt sich aus diesen Zahlen nicht herauslesen. Wenn man aber das Wachstum und die enorme industrielle Bedeutung der Gemeinde Neuhausen in Rechnung stellt, so dürfte doch von einer Stagnation des Badischen Bahnhofs gesprochen werden, die den Entschluss, die Station in die III. Klasse zurückzusetzen, nicht unverständlich erscheinen lässt.

Die Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft in der Nachbarschaft

Seit 1890 wurde in Neuhausen in unmittelbarer Nähe des Rheinfalls Aluminium hergestellt. Mit der ältesten Aluminiumhütte in Europa bekam die Gemeinde Neuhausen eine zukunftssträchtige Industrie⁴⁴. Schon bald errichtete die AIAG auf dem grossen Grundstück nördlich des Badischen Bahnhofs eine Elektrodenfabrik («Kohlenfabrik») und ein Walzwerk. 1898 wurde die Erstellung eines Industriegeleises zwischen «der Station Neuhausen der badischen Bahn und der Kohlenfabrik der Aluminium-Industrie-Aktien-Gesellschaft» bewilligt⁴⁵. Die Überstellung der Güterwagen auf das Fabrikgelände erfolgte mittels einer Drehscheibe am westlichen Ende des Bahnhofareals.

Als die firmeneigene Forschungstätigkeit der AIAG seit den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts ein zunehmendes Gewicht erhielt, standen zunächst lediglich die Betriebslaboratorien der Hauptverwaltung als Laborräumlichkeiten zur Verfügung; grössere Versuche konnten in den Betriebshallen am Rheinfallbecken durchgeführt werden. Als nun die AIAG im Jahre 1929 das Legierungswalzwerk im Wallis errichtete, traten so viele neue Probleme auf, dass sich die bisherigen Arbeitsräume als ungenügend erwiesen. Man baute daher auf dem Areal beim Badischen Bahnhof zusätzlich ein separates Laborgebäude. Als sich auch dieses als zu klein erwies und der Raumbedarf der Zentralverwaltung die Entfernung sämtlicher Laboratorien aus dem Anbau des Direktionsgebäudes wünschbar machte, beschloss die AIAG, alle Laboratorien auf dem Areal beim Badischen Bahnhof zu konzentrieren. Das neue Laborgebäude,

⁴⁴ Kurt Bächtold und Hermann Wanner, *Wirtschaftsgeschichte des Kantons Schaffhausen*, Schaffhausen 1983, S. 217 f.

⁴⁵ Beilage zum Amtsblatt 1898, Nr. 2, S. 10: «Das eidgen. Post- und Eisenbahndepartement übermittelt mit Schreiben vom 30. November 1897 den Plan betreffend die Erstellung eines Industriegeleises zwischen der Station Neuhausen der badischen Bahn und der Kohlenfabrik der Aluminium-Industrie-Aktien-Gesellschaft zur Kenntnisnahme und Vernehmlassung. Auf Grund eines Gutachtens des kantonalen Strasseninspektorates vom 7. Dezember 1897 wird in Erwägung, dass diese Anlage ganz auf Bahn- und Privatgebiet liegt, beschlossen, es sei der Anlage die Genehmigung zu erteilen. Der Gemeinderat Neuhausen hat die Vorlage ebenfalls geprüft und genehmigt.»



Abb. 4 Die Strassenseite (Mittelteil) des Badischen Bahnhofs in Neuhausen nach der Renovation von 1985.

Aufnahme: Rolf Baumann

«Forschungsinstitut» genannt, wurde im Jahre 1938 fertiggestellt⁴⁶. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlosch die Produktion in Neuhausen zugunsten der Forschungstätigkeit, eine Entwicklung, die mit zum Bedeutungswund des Badischen Bahnhofs Neuhausen beitrug. Schon viel früher war die ehemalige Schweizerische Waggon-Fabrik, nunmehr SIG, als Benützerin des Badischen Bahnhofs ausgeschieden. Sie hatte bei der Eröffnung der Station Neuhausen-NOB 1897 ein Anschlussgleis erhalten und brauchte nun ihre fabrikneuen Waggon nicht mehr mittels Pferdezug zur Badischen Bahn zu transportieren⁴⁷.

Die gegenwärtige Situation

Zur Zeit ist die Station Neuhausen der DB in eine Art Dornröschenschlaf versunken. Zwar ist das Aufnahmegebäude aufs schönste hergerichtet⁴⁸ und erinnert auf würdige Art an die grosse Zeit des Neuhauser Fremdenverkehrs. Doch hat die Station Neuhausen ihre einstige Bedeutung völlig eingebüsst. Die individuelle Motorisierung, vor allem aber auch die Eröffnung der Trolleybuslinie Wildenstrasse–Herbstäcker und der Autobuslinie Neuhausen SBB–Schützenhaus Breite im Jahre 1980⁴⁹ liessen die Zahl der Bahnbenützer drastisch schrumpfen. Mit dem 10-Minuten-Intervall des Trolleybusses konnte die DB mit total 13 werktäglichen Zugshalten (7 in Richtung Schaffhausen, 6 in Richtung Klettgau) nicht konkurrieren! Überdies gräbt seit 1971 auch noch der DB-Bus der Station Neuhausen das Wasser ab, da seine Route nicht an der Bahnstation vorbeiführt. – Der Güterverkehr ist praktisch nicht mehr existent.

Eine gewisse Bedeutung erhielt die Station Neuhausen zeitweise durch das Vorhandensein einer Bahnmeisterei. Diese wurde 1949 gegründet und unterstand Ing. Eberhard Becker, der von der Bahnmeisterei Erzingen nach Neuhausen gekommen war. 1951 wurde beim östlichen Bahnübergang eine Werkstatt erbaut. Aber auch die Bahnmeisterei fiel unterdessen den Rationalisierungsmassnahmen zum Opfer.

⁴⁶ *Geschichte der Aluminium-Industrie-Aktien-Gesellschaft Neuhausen 1888–1938*, Band I und II. Herausgegeben vom Direktorium der Gesellschaft, 1942 und 1943, S. 172 ff. Ferner: *Das Forschungsinstitut der schweizerischen Aluminium AG in Neuhausen am Rheinfall*, 1964.

⁴⁷ Oskar Welti, Förderung des modernen Verkehrs, in: *Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen am Rheinfall 1853–1953*, Neuhausen am Rheinfall 1953, S. 139, S. 147, S. 159.

⁴⁸ Renovationen erfolgten in den Jahren 1961/62 und 1985.

⁴⁹ Verkehrsbetriebe Schaffhausen, Geschäftsbericht 1980, S. 1: «Bei den periodisch durchgeführten Erhebungen wurden auf der Strecke Wildenstrasse–Herbstäcker an Werktagen durchschnittlich 3000 Fahrgäste gezählt ... Auf der Strecke Neuhausen SBB–Schützenhaus Breite fahren an Werktagen durchschnittlich 630 Fahrgäste.»

Frequenzen Neuhausen Bad. Bf. seit 1982⁵⁰

Jahr	1982	1983	1984	1985	1986
Anzahl Fahrkarten davon Zeitkarten	3545 295	3598 268	3287 241	3289 272	2988 240
Fahrkarten Einnahmen davon Zeitkarten	27062 DM 11561 DM	33041 DM 12529 DM	30078 DM 11930 DM	34833 DM 14184 DM	29556 DM 9756 DM
Gesamt- einnahmen	27122 DM	33134 DM	30167 DM	34877 DM	29556 DM

⁵⁰ Freundliche Mitteilung des Dienststellenleiters Schaffhausen der DB.

