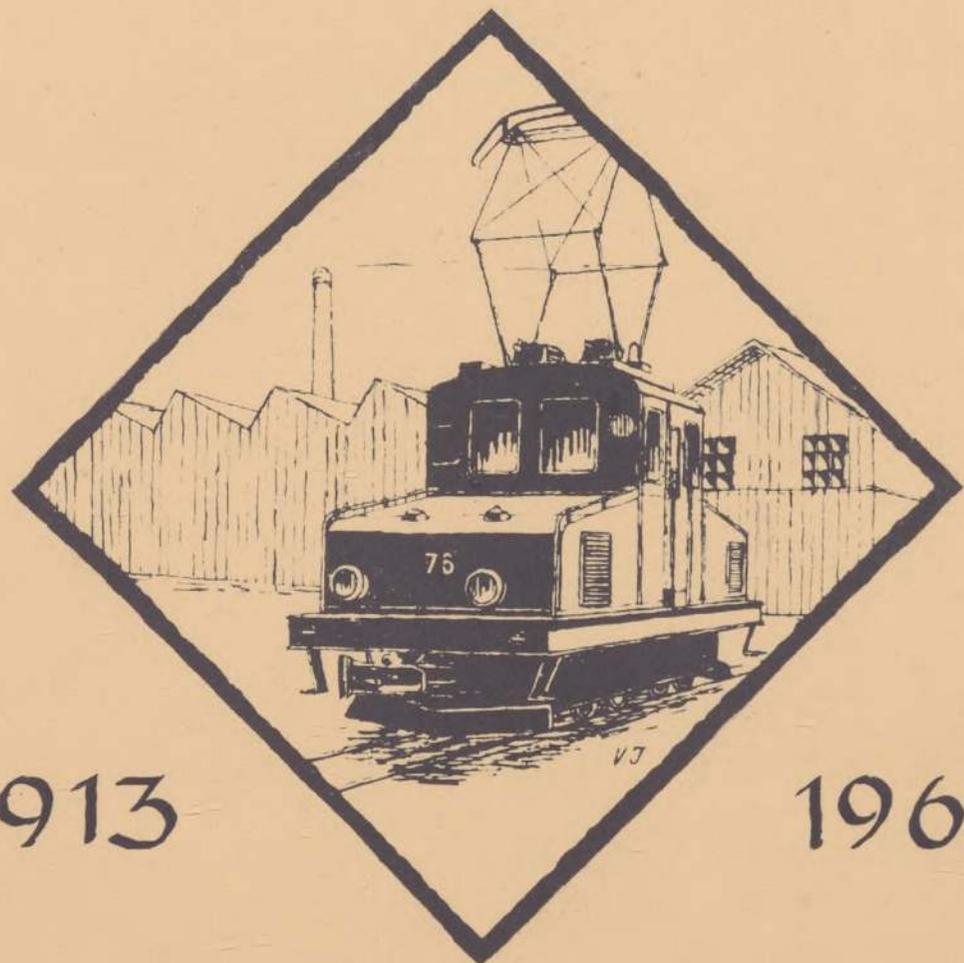


# 50 JAHRE +GF+WERKBAHN



1913

1963

ABNAHME 6. JUNI

INBETRIEBNAHME DER WERKBAHN  
10. JUNI

ERÖFFNUNG DES TRAMBETRIEBES  
18. JUNI



Am 10. Juni 1963 ist ein halbes Jahrhundert durch das Land gezogen seit Inbetriebnahme der +GF+ Werkbahn vom Güterbahnhof ins Mühlental.

Am 6. Juni fand die Kollaudation der Bahnanlagen und des Rollmaterials durch das Eidg. Eisenbahndepartement statt, wonach - wie bereits erwähnt - die Aufnahme des Güterbetriebes durch die Werkbahn am 10. Juni und die des Personenverkehrs durch die Schaffhauser Strassenbahn am 18. Juni erfolgte.

Das Mühlental hatte sich nach der Jahrhundertwende immer mehr mit Bauten gefüllt, einzelne Werke lagen weit auseinander, und der tägliche Zustrom von Menschen ging bereits in die Tausende. Auch hatte die Gesamtproduktion pro Jahr schon Millionen von Kilogramm erreicht. Die Ordnung der Transport- und Verkehrsverhältnisse wurde zu einem brennenden Problem. Bis zur Inbetriebsetzung der Werkbahn waren fast alle Transporte durch Pferdefuhrwerke ausgeführt worden. Hiesige Fuhrleute besorgten die Herbeischaffung der Rohmaterialien und den Wegtransport der schweren Stücke. Eigene Pferde wurden für den internen Verkehr, zur Schuttabfuhr, zum Hammerschlagtransport, zu Transporten der Rohfittings vom Werk I nach dem Werk III verwendet. 1906 war ein Lastauto angeschafft worden, das den Stahlguss vom Werk IV im Birch nach dem Bahnhof führte. Morgens und abends diente es ab 1908 auch dazu, auf der Strecke Talrose - Birch die Arbeiter zu befördern.

Ums Jahr 1910 standen 50 Pferde im Dienste des Werkes. Die enge Talstrasse war dauernd mit Fuhrwerken überfüllt, eines behinderte das andere, Stauungen und Stockungen allerorts. Am Güterbahnhof wurden die Stauungen bei grossen Rohmaterialieingängen besonders hinderlich. Die Mühlentalstrasse war kaum mehr im Stand zu halten. Ein letzter Versuch, den Rohmaterialtransport mit Lastautos zu bewältigen, musste wieder aufgegeben werden, da die eisenbereiften Lastwagen die Strasse derart herrichteten, dass sie

nahezu unbefahrbar wurde.

Nun projektierte man einen Bahnanschluss. Ein erstes Projekt sah eine normalspurige Verbindung vom Güterbahnhof nach dem Mühlental mit einem Tunnel unter dem Tannerberg vor. Kosten ca. Fr. 800'000.--. Mit einem zweiten Projekt, welches auf Anregung des Stadtrates von Schaffhausen ausgearbeitet wurde, wollte man gemeinsam mit der Schaffhauser Strassenbahn ein Schmalspurgeleise ins Birch erstellen und von demselben die Industriegleise in die einzelnen Werke abzweigen. Es wurde also vorgesehen, dass neben den Tramkursen der Strassenbahn auch die Güterzüge der Stahlwerke auf dem gleichen Geleise verkehren. Die normalspurigen Güterwagen würden auf Rollskemel verladen und ebenfalls auf denselben transportiert. Durch die beiden Bahnunterführungen beim Adler und beim Güterbahnhof würde das Durchfahrtsprofil auf 3,90 m bzw. für normalspurige auf Rollskemel verladene Güterwagen auf 3,40 m beschränkt. Kosten inkl. Rollmaterial ca. Fr. 500'000.--.

Am 30. März 1911 beantragte die Direktion der 19. Generalversammlung einen Kredit von 1,4 Millionen Franken für diverse Neueinrichtungen, sowie für die Erstellung eines Verbindungsgeleises mit dem Güterbahnhof Schaffhausen, wobei die Frage ob Normal- oder Schmalspur noch offen gelassen wurde.

Am 15. August 1911 wurde sodann die Direktion vom Verwaltungsrat ermächtigt, wegen einer Schmalspuranlage mit der Stadt Schaffhausen auf Grund der Vorlagen bestmöglichst und definitiv abzuschliessen, sowie alle, die Ausführung des Projektes erforderlichen Massnahmen zu treffen. Ferner kann von dem von der Generalversammlung vom 30. März a.c. gutgeheissenen Gesamtkredit von 1,4 Millionen Franken der Betrag von Fr. 533'000.-- für den Bau des Schmalspurgeleises und die Anschaffung des notwendigen Rollmaterials entnommen werden. Man hatte also gewählt. Man glaubte, einem Schmalspuranschluss umso eher den Vorzug geben zu müssen, weil sich für ein Normalspurgeleise zu enge Kurvenradien ergaben, das Schmalspurgeleise aber noch den so notwendigen Personenverkehr ermöglichte. Zudem wurde errechnet, dass über 70 % aller Roh-

materialien in offenen Güterwagen transportiert werden können, die ohne weiteres auf Rollschemel verladen und die beiden Unterführungen passieren können.

Im Mai 1912 konnte nach langwierigen Verhandlungen mit dem Bahnbau begonnen werden und am 10. Juni 1913 erfolgte dann die Inbetriebnahme.

Bei Eröffnung der Bahn betrug die Länge des Tramgeleises in der Strasse 2,5 km und die davon in die Werke abzweigenden Werkgeleise 3,0 km mit 18 Weichen. An Rollmaterial waren angeschafft worden: 2 vierachsige, elektrische Lokomotiven, Bild 1, 1 alte Strassenbahn-Dampflokomotive, Bild 2, 8 vierachsige Rollschemel von 30 t Tragkraft, 1 gedeckter zweiachsiger Güterwagen von 10 t Tragkraft, 5 offene Güterwagen von 10 t und 4 zweiachsige Güterwagengestelle von 10 t Tragkraft mit je 2 aufgesetzten Kippmulden von je 2 m<sup>3</sup> Inhalt.

Nach Inbetriebsetzung der sogenannten Mühlentalbahn wurde der vorhandene Lastwagen verkauft und der Pferdefuhrwerkverkehr allmählich aufgehoben. Es bleiben einzig noch zwei leichte Pferde für den Expressdienst und für Fahrten in die Stadt.

Der Rollmaterialbestand erwies sich bald als zu klein, besonders fehlten zweckmässige Fahrzeuge für den Abtransport des anfallenden Schuttes und Abtragsmaterials. In der Folge wurden kleine Muldenkippwagen von 2 m<sup>3</sup> Inhalt beschafft und die grossen, unzweckmässigen Doppelmuldenkipper, Bild 2, in offene Güterwagen umgebaut. Es wurde 1913 noch eine zweite alte Strassenbahn-Dampflokomotive gekauft und in Dienst genommen.

Bei Kriegsausbruch im Jahre 1914 wurden die beiden noch verbliebenen Pferde der Armee zur Verfügung gestellt und später verkauft.

Mit der enormen Entwicklung und Ausdehnung der Werke in den Kriegsjahren mussten die Werkgeleise stets erweitert und der Rollmaterialbestand vergrössert werden. Eine erste zweiachsige Lokomotive wurde 1915 in Dienst genommen und eine zweite auf Ende 1921, Bild 3.

Das Fahr- und Werkstätte-Personal, welches im Jahre 1919 einen Bestand von über 40 Mann erreicht hatte, fand sich in einem Verein zusammen, der neben der Aeuffnung einer Rechtsschutzkasse auch die Vertretung der materiellen Interessen seiner Mitglieder und die Pflege der Geselligkeit bezweckte, Bild 4.

1919 bis 1921 musste das letzte romantische Teilstück der Mühllentalstrasse dem Bau eines Torf-Gaswerkes geopfert werden. Im Kessel, wo die Strasse dem alten Flussbett der Durach folgte, wurde bei den Abtragungsarbeiten eine Gletschermühle ausgegraben. Die Strasse, wie auch das Bett der Durach wurden vom Werk III bis zum Felsental in die Gerade gezogen und das Tramgeleise vom Portier Werk III bis vor die untere Einfahrt im Birch auf Doppelspur erweitert.

1925 betrug die Länge der Werkgeleise, die Tramlinie nicht mitgerechnet, bereits 8 km mit 66 Weichen. An Rollmaterial waren vorhanden: 4 elektrische Lokomotiven, 12 Rollschemel, 15 Güterwagen von 10 t Tragkraft, 1 vierachsiger Zysternenwagen von 20'000 l Inhalt für den Brennöltransport, sowie 74 kleine Muldenkipper und kleine Plattenwagen.

Zwei Dampflokomotiven wurden inzwischen verschrottet und eine wieder verkauft.

Ende 1929 konnten noch der vierachsige offene Güterwagen von 20 t Tragkraft und nochmals 4 weitere Rollschemel in Betrieb genommen werden.

1934, mitten in der argen Krisenzeit, als fast niemand mehr an eine Besserung und Wiederbelebung der Wirtschaft glauben wollte, verkaufte man 5 der aus dem Jahre 1913 stammenden Rollschemel, wovon 4 an die Strassenbahn Genf und einer an die Schaffhauser Strassenbahn. Aus dem Erlös wurde damals ein 3 t Lastwagen gekauft, der heute noch in Betrieb ist.

Im Oktober 1942 konnten wieder 2 neue Rollschemel bestellt werden und im März 1958 nochmals deren 4.

Das Jahr 1957 brachte für die +GF+ Werkbahn endlich die neue Rollschemelstation auf dem Areal des Restaurant Talrose (SBB) und des alten Kantonsspitals.

Wiederholt hatte man einen Anlauf genommen, die beiden Bahnunterführungen beim Adler und beim Emmersbergtunnel durch eine Verlegung der +GF+ Rollschemel-Verladestation auf die Westseite der Bahnanlagen auszuschalten. Dass man nun verhältnismässig rasch zum Ziele kam, darf vor allem dem Umstand zugeschrieben werden, dass sich die SBB ernstlich mit einer Erweiterung des Güterbahnhofes Schaffhausen beschäftigte. Die erste Anregung gab aber eine Notiz des Unterzeichneten vom 29. Juli 1947 an die Direktion z.Hd. der Technischen Kommission, welche diese dem Planungsbureau weiterleitete. Unser Vorschlag, die Rollschemelstation auf das Areal des Viehmarktes zu placieren, fand nicht die Zustimmung seitens der SBB, hingegen überraschte diese mit einem Gegenvorschlag, wonach die Normalspur in einem 50 m Auflauf- oder Leitbogen am Fusse der damals bestehenden Fussgänger-Passarelle quer über die Spitalstrasse und durch das Areal des Restaurants zur Talrose und der Korn- und Lagerhausgesellschaft auf die Rollschemel-Verladestation zulaufen sollte, Bild 5.

Dieses Projekt der SBB, das wirklich alle Wünsche erfüllte, fand ungeteilten Beifall und wurde dann in allen wesentlichen Teilen ausgeführt. Dass in der Folge die gefährliche Passarelle der längst geplanten Unterführung Mühlentalstrasse - Löwengässchen weichen musste, war sehr erfreulich. Dass auch noch die Talrose und ein hässlicher Schuppen der Korn- und Lagerhausgesellschaft weichen mussten, war eben so gut, wie auch das Verschwinden der unschönen Stützmauer und des darauf stehenden Wäschehauses des alten Kantonsspitals. Der Blick gegen das Mühlental ist gegenüber früher viel freundlicher und einladender, besonders auch darum, weil man statt einer Stützmauer eine mit Gras und Sträuchern bewachsene Böschung anlegte, Bild 6.

Am 11. Februar 1957 konnte der Betrieb mit der neuen Rollschemelstation aufgenommen werden und am 14. April darauf verkehrte an Stelle der Strassenbahn der Autobus. Als auch die Strasse den neuen Verhältnissen angepasst wurde, entfernte man die Schienen von der Abzweigung der Adler-Unterführung bis zur Sägerei-Kurve. Damit hatte ein wohlgelungenes Werk, das in er-

spriesslicher Zusammenarbeit mit den Schweiz. Bundesbahnen, dem Kanton und der Stadt entstanden war, seinen Abschluss gefunden. Nun ist auch die Fahrt frei für alle Normalbahnwagen und man kann ungehindert das volle Ladeprofil ausnützen, Bild 7. Man darf behaupten, dass die neue Rollschemel-Verladestation alle Erwartungen erfüllt, die in sie gesetzt wurden und dass mit deren Bau auch noch ein wichtiger Beitrag zur Entlastung des dauernd verstopften Güterbahnhofes geleistet wurde. Dass auch eine ganz wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in und zwischen den beiden Bahnunterführungen erreicht wurde, dürfte als willkommene Beigabe gewertet werden.

Wie sich die Verhältnisse für die +GF+ Werkbahn, besonders wegen der geplanten Rhein-Hochbrücke von Flurlingen nach Schaffhausen weiter entwickeln werden, liegt - vor allem was die Rollschemel-Verladestation anbelangt - noch im Dunkeln.

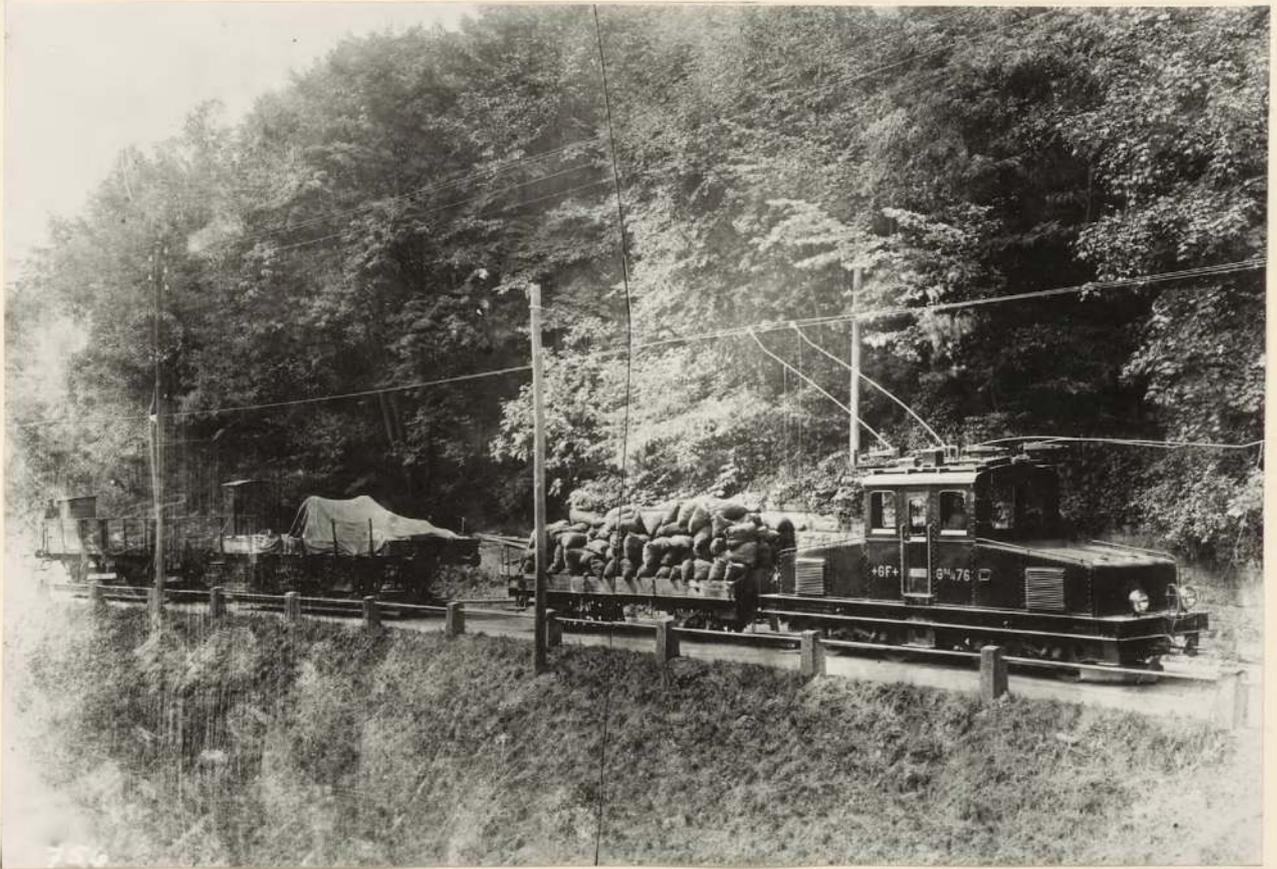
So will ich den Ueberblick über die ersten 50 Jahre +GF+ Werkbahn schliessen und möchte nicht unterlassen, allen, die sich mit ihr in Zukunft beschäftigen, auch weiterhin

+ Gute Fahrt +

zu wünschen.

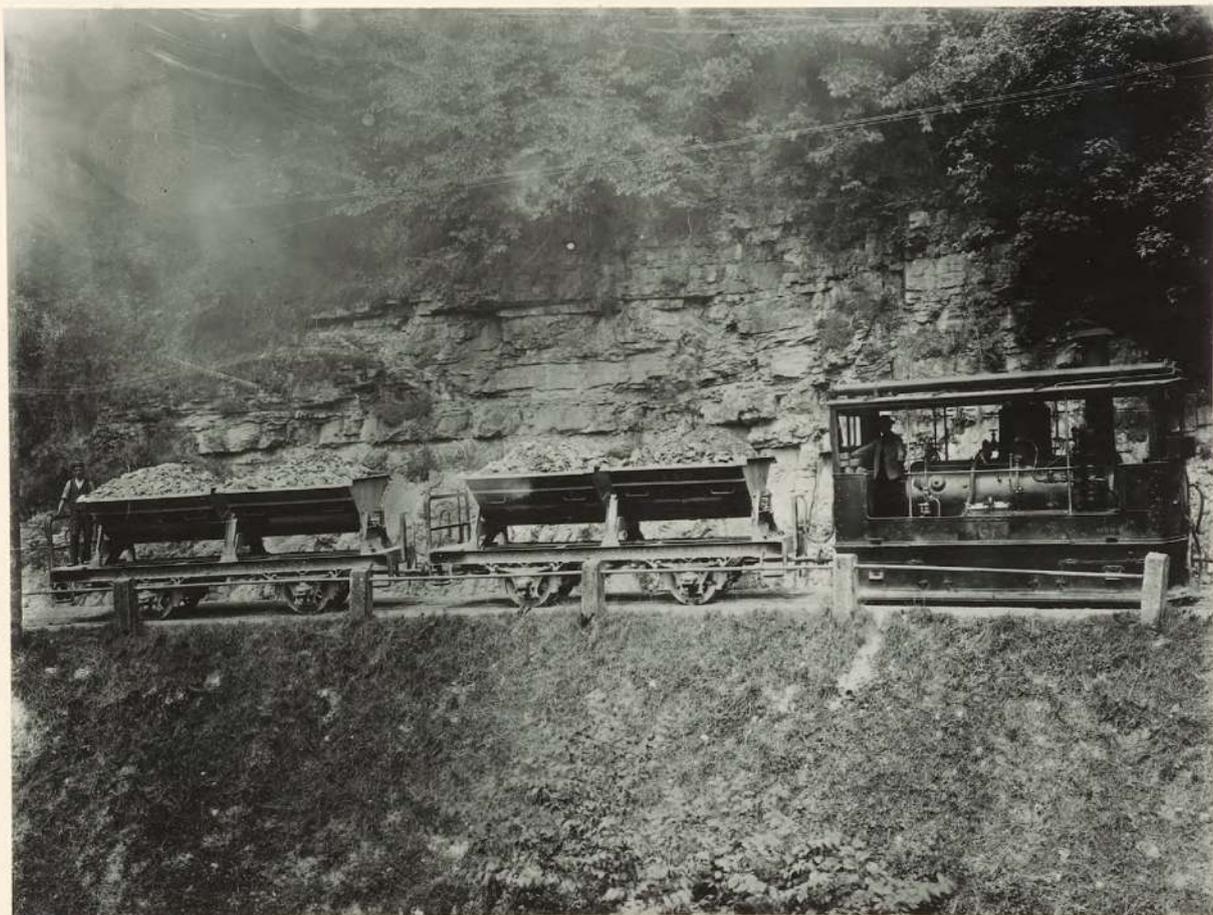
V. John

455/ML  
August 1963



+GF+ 756

Bild 1



+GF+ 757

Bild 2



+GF+ 1252

Bild 3



+GF+ 630821

+GF+ 630821

Bild 4

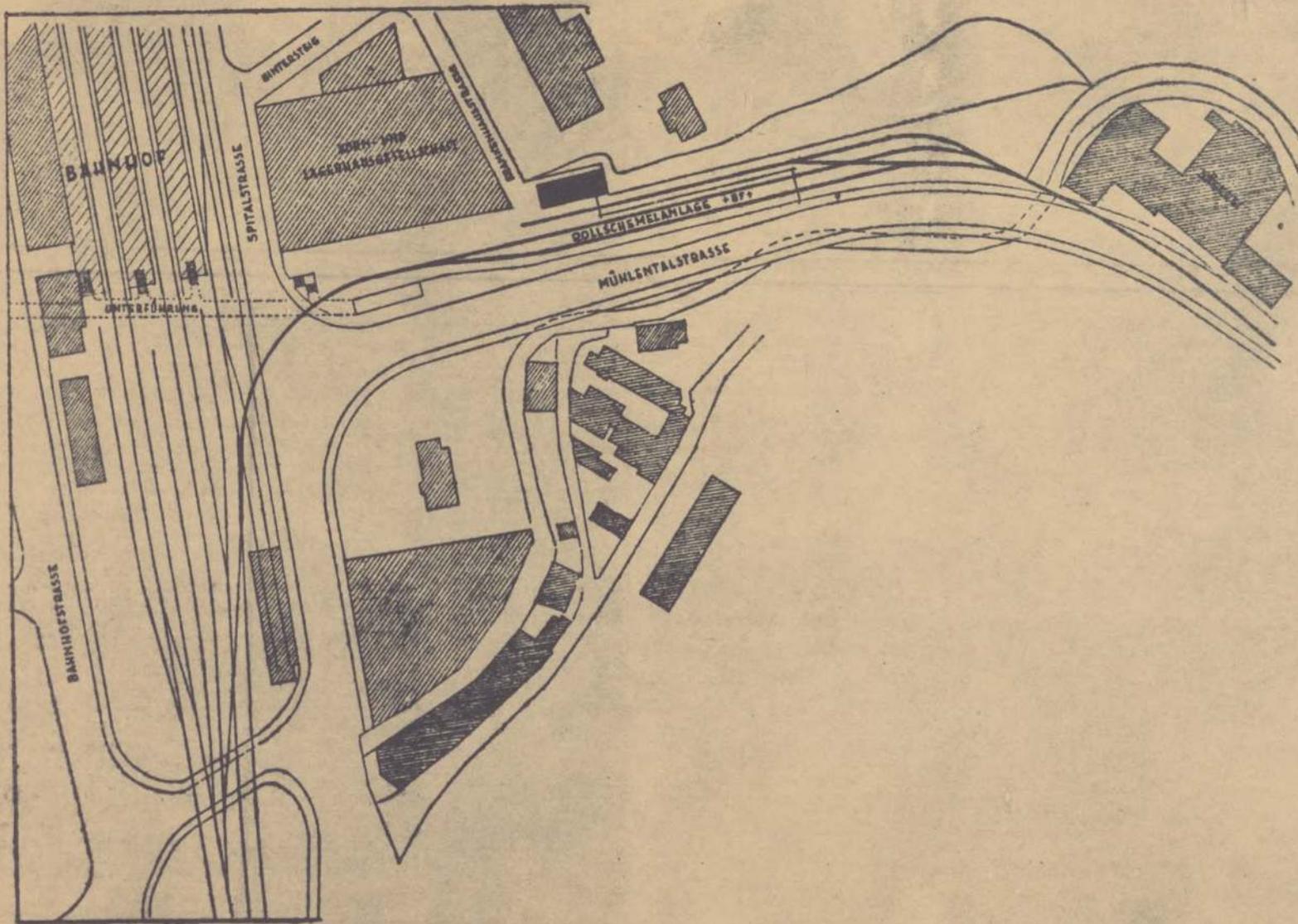


Bild 5



+GF+ 630838

Bild 6



+GF+ 630791

Bild 7



