

Erinnerungen an die Strassenbahn Schaffhausen-Schleithem (StSS)

Der erste Eisenbahnanschluss von Schaffhausen wurde durch die Nordostbahn (NOB) der so genannten Rheinfallbahn von Schaffhausen nach Winterthur am 15. April 1857 eröffnet. Treibende Kraft war der als bedeutender Eisenbahnpionier JOHANN FRIEDRICH PEYER IM HOF (1817 – 1900).

HANS BODMER

Vorgeschichte

Bereits aber 1852 wurde vertraglich festgelegt, dass die schweizerische Eidgenossenschaft dem Grossherzogtum Baden den Bau einer Eisenbahn durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen, dass so eine Linie «zwischen Mannheim und dem Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde». Baden verpflichtete sich so die Bahn durch den Kanton Schaffhausen zu führen. Auf Druck vom damaligen Bundesrat Stämpfli bewilligte Baden schliesslich die Trasséführung durch den Klettgau nach Schaffhausen. Im Klettgau bildeten sich sofort zwei Parteien. Hallau, Gächlingen, Siblingen und Schleithem wünschten sich eine nördliche Linienführung welche Hallau berücksichtigte, während Neunkirch, Wilchingen, Osterfingen und Trasadingen das badische Projekt mit südlicher Linienführung via Neunkirch befürworteten. Im Februar 1860 entschieden sich die eidgenössischen Räte die Strecke via Neunkirch zu bauen, so wie sie heute besteht. Am 13. Juni 1863 fuhr der erste Zug von Schaffhausen nach Waldshut. An einem Triumphbogen hatten die Schleithemer in Beringen die folgende Inschrift anbringen lassen:

*«Noch ein Stück fehlt im Fahrtenplan:
Beringen – Schleithem – Schwarzwaldbahn»*

Für das abgelegene Schleithem stellte sich nun das Problem des Anschlusses an die neue Li-

nie nach Schaffhausen. 1861 tauchte die Idee einer Pferdebahn von Schleithem nach Neunkirch via Gächlingen auf. Man fand jedoch, dass das Gefälle von der Siblingerhöhe nach Gächlingen hinunter zu steil war, um dies mit Pferden zu betreiben. 1862 entstand ein Projekt einer Eisenbahnstrecke von Stühlingen nach Beringen. Das Projekt kam jedoch nicht weit vom Fleck. Am 22. Oktober 1867 legte das Eisenbahn-Komitee sein Amt nieder. Neue Impulse ergaben sich erst wieder mit dem Bau der Wutachtalbahn bis Stühlingen. Das Eisenbahn-Komitee gründete sich um 1870 erneut. Der deutsch-französische Krieg verhinderte jedoch eine weitere Förderung des Projektes. 1871 unterbreitete Ing. DIETHELM VON LACHEN ein Projekt für eine 11,85 km lange Bahn mit 14 Promille Gefälle und Baukosten von rund 2,843 Mio. Schweizerfranken. Das Komitee für die Linie Bülach – Eglisau – Schaffhausen legte jedoch kein grosses Gewicht auf eine Zusammenarbeit mit dem Schleithemer Begehren. Auch die NOB zogen einen Anschluss von Thayngen / Engen vor. Das Schleithemer Komitee reichte so im Alleingang bei Baden und den Schweizer Behörden ein Konzessionsgesuch ein, welches am 11. November 1874 bewilligt wurde.

Am 21. Mai 1875 kam ein Staatsvertrag für eine Eisenbahnlinie von Bülach nach Eglisau, Lottstetten, Jestetten und Neuhausen nach Schaffhausen und eine solche von Stühlingen via Schleithem nach Beringen eventuell mit einem Anschluss an die Bülach – Schaffhauser – Bahn zustande. Aber auch diese Pläne zerrannen ins nichts. Anfangs 1890 begannen sich die Geister erneut zu regen, als die Umgehungsbahn Weizen – Immendingen den Verkehr aufnahm. Die Schwarzwälder Gemeinden um Bonndorf herum forderten den Bau einer Linie von Stühlingen via Bonndorf nach Freiburg im Breisgau, sodass eine Verbindung mit Schaffhausen hätte erstellt werden können. Wegen

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)

der ablehnenden Haltung der NOB war auch dieses Projekt zum Scheitern verurteilt. So entstand der Gedanke nun halt eine Strassenbahn mit einfachen Mitteln zu bauen. Es erwies sich jedoch zu jener Zeit als unmöglich die finanziellen Mittel aufzutreiben, da Beggingen und Löhningen jegliche Beteiligung ablehnten.

Auf Antrag des kantonalen Baudirektors, Regierungsrat JAKOB KELLER von Siblingen nahm der Regierungsrat das Studium einer Bahnverbindung nach Schleithem im Jahr 1897 offiziell an die Hand. Geplant wurde eine elektrische Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem - Oberwiesen. Die notwendige Energie sollte in Siblingen in einer Gaskraftanlage (Dowson-gasanlage) erzeugt werden. Dabei gelang es mit der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein bei Basel einen Vertrag abzuschliessen, die Bahn für 1,6 Mio. Franken zu bauen. Mitte Juli 1901 ging jedoch noch ein Konkurrenzprojekt des Stadtrates von Schaffhausen ein, nachdem verschiedene technische Gutachten verschiedener Bahndirektoren eingeholt wurden. Der Vertrag mit Alioth wurde aufgehoben und im Januar 1903 kamen die Verhandlungen zwischen Kanton und Stadt zum vertraglichen Abschluss. Der Kanton erstellt die Bahnanlage von Neuhausen - Rheinhof bis Oberwiesen betriebsfertig und erstellt die Zuleitung durch das EKS mittels einer Hochspannungsleitung von 16 kV / 50 Hz zur Umformstation in Siblingen und liefert das Rollmaterial. Die Stadt baut die Anschlussstrecke vom Rheinhof bis Scheidegg wo sich der Übergang zur Tramstrecke Neuhausen – Schaffhausen befindet und stellt die bestehende Tramstrecke nach Schaffhausen SBB sowie zum Güterbahnhof und Depot der StSS zur Verfügung und liefert die notwendige Energie für diesen Abschnitt. Am 14. Februar 1904 genehmigte das Schaffhauservolk die Vorlage mit 4267 gegen 2861 Stimmen. Die hohe Anzahl von Nein-Stimmen zeugte davon, dass der Abstimmungskampf sehr heftig geführt wurde, da die Auffassung vom Präsident der Schaffhauser Kantonalbank C. HABICHT-OECHSLIN vertreten war, diese Bahn mit Dampf zu betreiben, was viel billiger zu stehen käme. Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1904, sodass am 7. und 8. August 1905 die Einweihung der Bahn stattfinden konnte.

Bau und Betrieb der StSS

Auf der Stadtstrecke bis Neuhausen-Scheidegg benutzte die StSS die Geleise der Schaffhauser Strassenbahn mit einer Fahrleitungsspannung von 550-600 V=. Von dort aus erfolgte die Speisung ab der rotierenden Umformanlage in Siblingen mit einer Spannung von ungefähr 900 V=. Bedingt durch die grosse Distanz nach Siblingen war auch der Spannungsabfall recht hoch, sodass an den Endstellen die Spannung oft nur 750 V= betrug was man am Kompressoren Geräusch deutlich zu hören bekam. Auf eine Spannungsumschaltung zwischen der Stadt- und Überlandstrecke in den Motorwagen wurde verzichtet – die Züge auf der Stadtstrecke fuhrten etwas langsamer. Um den Spannungsabfall in Grenzen zu halten wurde die Fahrleitungsanlage doppeldrätig ausgeführt. Parallel dazu war auch eine Speiseleitung vorgesehen.

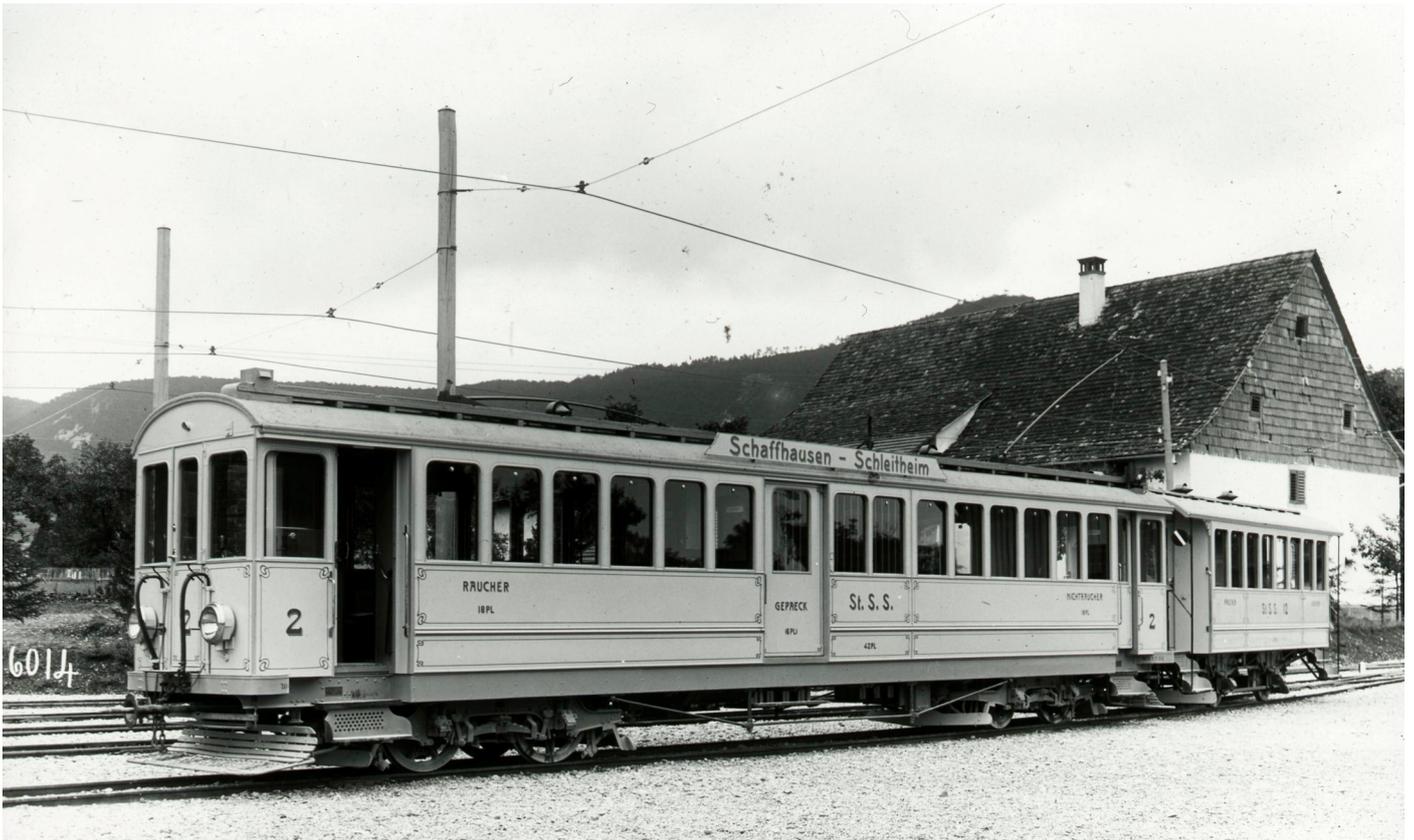
Die Bahn führte vom Schaffhauser Bahnhofplatz in südlicher Richtung an den Rhein hinunter, vorbei am Kraftwerk durchs Mühlenviertel zur Unterführung der SBB-Strecke Schaffhausen – Neuhausen bis zur Scheidegg. Für die StSS mussten die Gleisanlagen der VBSch erweitert werden. Nach der Scheidegg verlässt die StSS die doppelspurige Tramstrecke und wird einspurig. Es folgt die Ausweichstation Neuhausen-Rheinhof. Unmittelbar darnach unterquert die StSS die Bahnstrecke der DB Schaffhausen – Waldshut und die Bahn führt zur Haltestelle Neuhausen-Kreuzstrasse. Dort wechselt das Gleis so halbwegs in's Eigentrasse unmittelbar ohne Trennung zur Strasse. Zeitweise folgt die StSS oberhalb den Geleisen der DB, welche damals noch meist mit Dampf betrieben wurde, bis zur Ausweichstation Engehof. Von dort aus wiederum auf dem 1946 erstellten Eigentrasse mit Windschiefer Fahrleitung nach Beringen.

Bilder Seite 17 oben und unten:

Die StSS kurz nach der Eröffnung im Jahr 1905. Die Maschinenfabrik Oerlikon lichtete den CFe 4/4 2 vor dem Depot in Siblingen ab. Die Motorwagen waren anfänglich noch mit Rollenstromabnehmer ausgerüstet. Der Farbanstrich der Fahrzeuge war vermutlich hellgrau mit schwarzen Beschriftungen.

Bilder: MFO, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)



Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)

In Beringen war wiederum eine Ausweichstelle vorhanden. Mitten auf der Strasse durch den Ortskern von Beringen hindurch, mit einer scharfen Linkskurve beim Restaurant Haumeser vorbei, wo eine Blinklichtanlage existierte, führte die Bahn nun rechts auf so einem halbwegs Schotterbett entlang der Strasse vorbei an Obstbäumen und durch das Rebgebiet «Abendhalde» hinauf nach Löhningen. Auch dort befindet sich die Ausweichstelle mitten in der Strasse. Das Gleis steigt nun weiter an, wiederum durch Weinbaugebiete hinauf nach Siblingen. In Siblingen befindet sich das Depot mit Werkstätte. Nach Siblingen erreicht die Bahn das steilste Teilstück. An zwei Orten verlässt die Bahn die Strasse und führt über kurze Abschnitte auf Eigentrassé in den engen Kurven. In der Siblingerhöhe erreicht die StSS ihren höchsten Punkt auf 558 m ü. M. um dann via Hohbrugg hinunter Schleithem zu erreichen. Dort befindet sich ebenfalls ein kleines Depot mit einer einfachen Werkstätte. Der Rest der Strecke wird meist nur noch vom Triebwagen alleine befahren und bald wird auf weiter abfallender Strecke hinunter ins Wutachtal die Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland in Oberwiesen erreicht, wo das Geleise nach der Ausweichstelle kurz vor dem Schlagbaum stumpf endet.

Beim Bau wurden in den Streckenabschnitten durch die Ortschaften Rillenschienen und auf den übrigen Strecken Vignolschienen verlegt welche auf eisernen Schwellen befestigt wa-

ren. Die Geleise führten meist unmittelbar neben der Strasse ohne jegliche Trennung teilweise als Schotterbett ausgeführt. Eine Entwässerung der Bahnanlage fehlte durchwegs. Die Gesamtlänge der Bahn betrug 16,5 km. Die Fahrleitung bestand durchwegs aus Holzmasten mit eisernen Auslegern an denen die beiden Fahrdrähte elastisch aufgehängt waren, so wie dies bei Überlandstrassenbahnen die Regel war (FB, WMB, SeTB etc.). Die Speiseleitung sowie eine Telefonleitung waren ebenfalls an den Masten an Isolatoren montiert. Die gesamten elektrischen Anlagen lieferte die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO). Die Energieeinspeisung in die Fahrleitung erfolgte nur an einem einzigen Ort in Siblingen mit zwei Umformergruppen. Das EKS belieferte über eine 16 kV-Drehstrom-Hochspannungsleitung die Umformerstation. Die Hochspannung wurde mit einem Transformator auf ungefähr 500 V herab transformiert und damit wurde ein Drehstrom-Asynchronmotor betrieben. Auf derselben Achse war ein Gleichstrom-Generator angebracht der eine Gleichspannung von ungefähr 1000 V= lieferte und so die Fahrleitung in Richtung Schleithem und Neuhausen speiste. Daneben war auch noch eine Pufferbatterie aufgestellt welche bei grossen Belastungen das Fahrleitungsnetz stützte. Ursprünglich verwendeten die StSS Rollenstromabnehmer. Diese wurden ca. 1920 durch Scherenstromabnehmer der MFO ersetzt. 1923 wurde in der Siblingerhöhe ein Ausweichgleis erstellt.

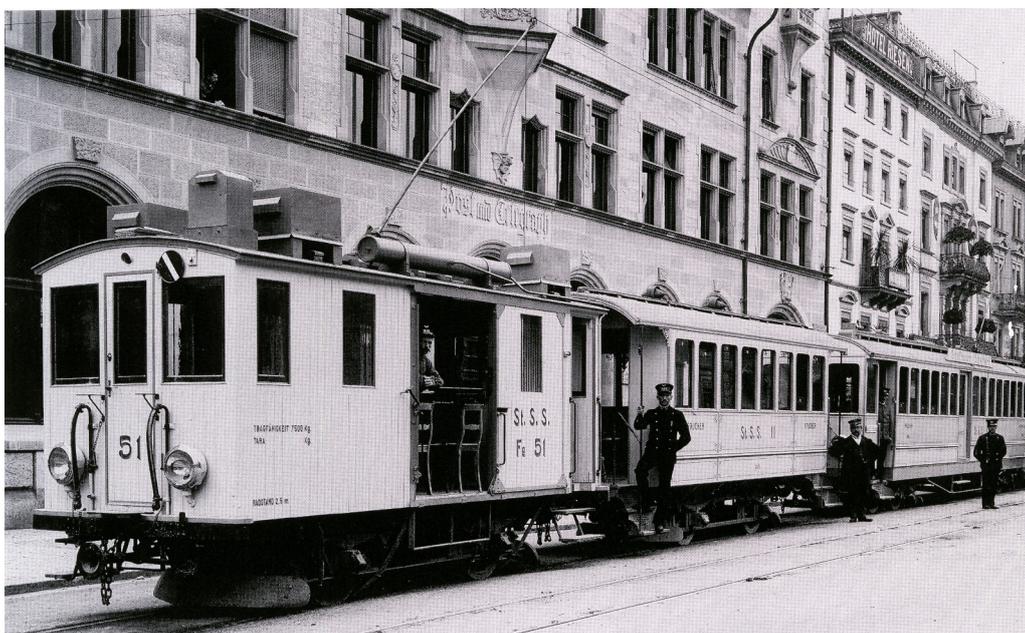


Bild Seite 18:

Für den Güterverkehr wurde der Gepäcktriebwagen Fe 2/2 51 angeschafft. Auf dem Bild ein abfahrbereiter Zug in Schaffhausen auf dem Bahnhofplatz, angehängt der zweiachsige C2 11 und im Hintergrund ein Motorwagen CFe 4/4.

Bild: MFO, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Strassenbahn Schaffhausen - Schleitheim (StSS)

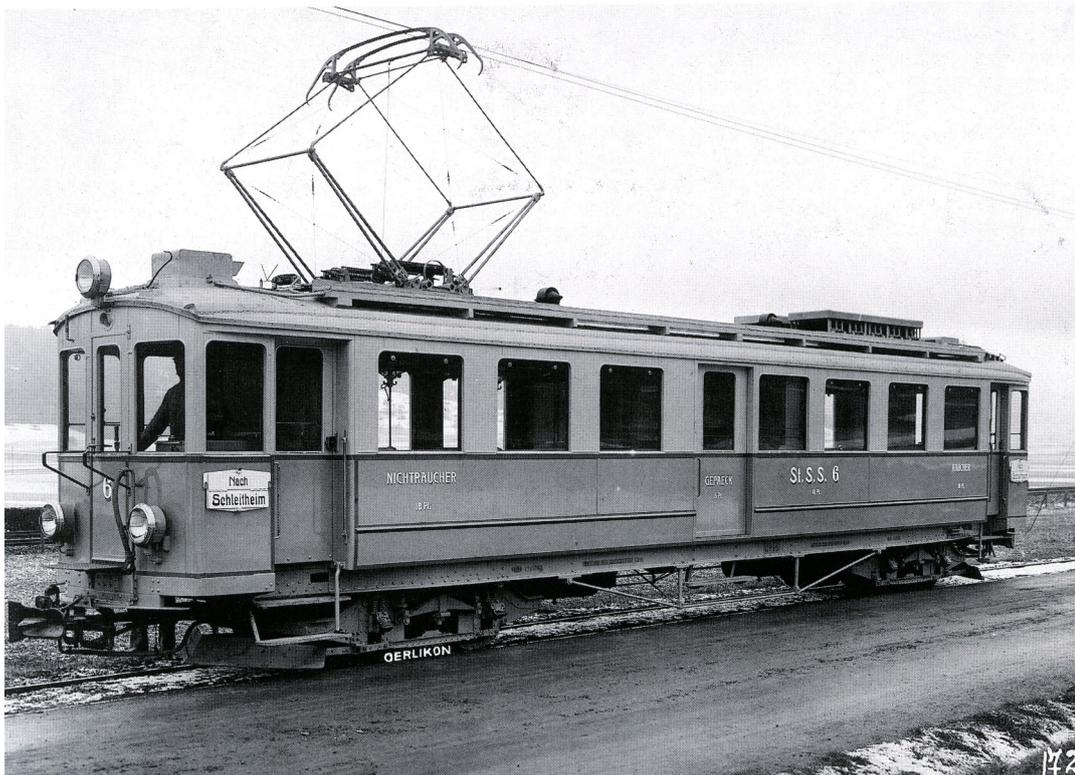


Bild Seite 19 links:

Der 1920 bei SIG und MFO angeschaffte Nachzügler CFe 4/4 6 präsentiert sich auf der Strecke zwischen Enge und Beringen.

Bild: MFO, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Bild Seite 19 unten:

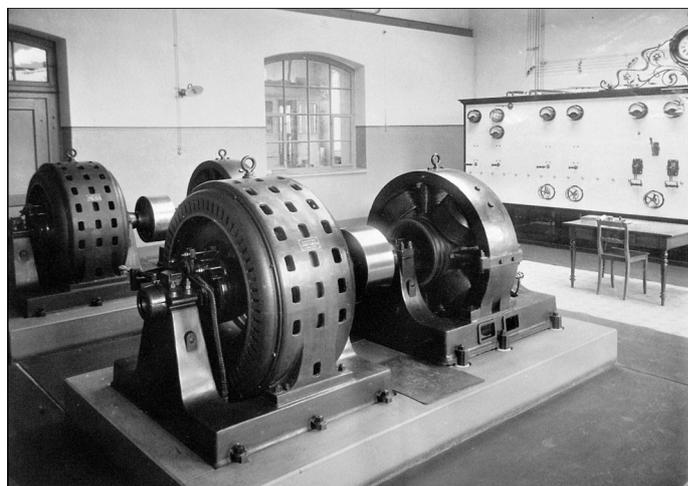
Umformeranlage im Depot Siblingen. Die Anlage bestand aus zwei Gruppen Asynchronmotor - Gleichstromgenerator.

Bild: MFO, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges erwirtschaftete die StSS Betriebsüberschüsse, dann aber änderte sich die Situation drastisch. Im Jahr 1918 wurden rund 400'000 Personen befördert, die darauffolgende Krise traf das Unternehmen hart. Der Güterverkehr entwickelte sich auch nur eine Zeitlang erfreulich, insbesondere von 1919 bis 1921 als die Firma Georg Fischer (+GF+) ihren Abraum in eine ungenutzte Kiesgrube ins Beringerfeld brachte. Die schlechteste Bilanz brachte das Jahr 1922. Nachdem in den Jahren 1923 – 1926 Ing. H. HÜRLIMANN von der Frauenfeld – Will – Bahn (FW) den Betrieb und Anlagenzustand begutachtete wurde festgestellt, dass der Unter- und Oberbau «zurzeit in einem jammervollen Zustand» sei. Speziell der Unterbau sei völlig ungenügend und auch beim Oberbau seien grobe Fehler gemacht worden. Zudem war der Schotter zu zart – es wurde überall gespart!

Bereits vor und vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg äusserten sich verschiedene Experten zur Frage der Beibehaltung oder Umstellung des Bahnbetriebes auf Autobus. 1955 erschien das Gutachten von Dr. F. BANDI, Worb, indem er für die Beibehaltung des Bahnbetriebes plädierte. Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr wiesen tageszeitliche und

saisonmässige Schwankungen mit ausgeprägten Spitzenbelastungen auf, welche von einer Bahn besser bewältigt werden können. Rollmaterial und die Anlagen seien in den letzten 10 Jahren gut unterhalten und verbessert worden, d.h. es handle sich nicht um eine grundlegende Sanierung sondern nur um ergänzende Massnahmen. Bereits im Jahr 1950 machte man sich Gedanken zur Anschaffung von zwei neuen Triebwagen im Stil Neuchâtel (Be 4/4 81 – 83) nachdem bereits im Jahr 1948 der Be 4/4 82 der TN versuchsweise auf dem Schaffhauser Strassenbahnnetz verkehrte. Auf der StSS wurde ein Anhängewagen der VBZ, der B4 765 unter der Leitung der SIG erprobt.



Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)

Das Gutachten von Bandi rettete das «Schlaatemer Tram» jedoch nicht. In einer Botschaft vom 14. Juli 1958 unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat den Antrag die StSS sei aufzuheben und durch einen Autobusbetrieb zu ersetzen. Eine Sanierung hätte die Verlegung der Geleise auf ein von der Strasse getrenntes Trassé erfordert. Auch der Rollmaterialpark wäre grundlegend zu erneuern. In der Volksabstimmung vom 3. März 1957 hatten die Stimmbürger der Stadt Schaffhausen einen Kredit zur Anschaffung von drei neuen Tramwagen haushoch abgelehnt und damit war auch ein Vorentscheid zu Ungunsten der StSS geleistet worden. Am 5. Dezember 1960 stimmte der Grosse Rat mit 45 gegen 14 Stimmen für den Autobusbetrieb und nach einem heftigen Abstimmungskampf entschieden sich die Stimmberechtigten am 28. Mai 1961 mit 7861 Ja gegen 5946 Nein für die Vorlagen des Grossen Rates aus. Damit war das Schicksal der StSS endgültig gefallen. Am 1. Oktober 1964 wurde die nördlichste Bahn der Schweiz durch einen Autobusbetrieb Schaffhausen – Schleithem - Beggingen (ASS) ersetzt. Die

Bahnanlagen wurden im Laufe des Jahres 1965 vollständig abgebrochen.

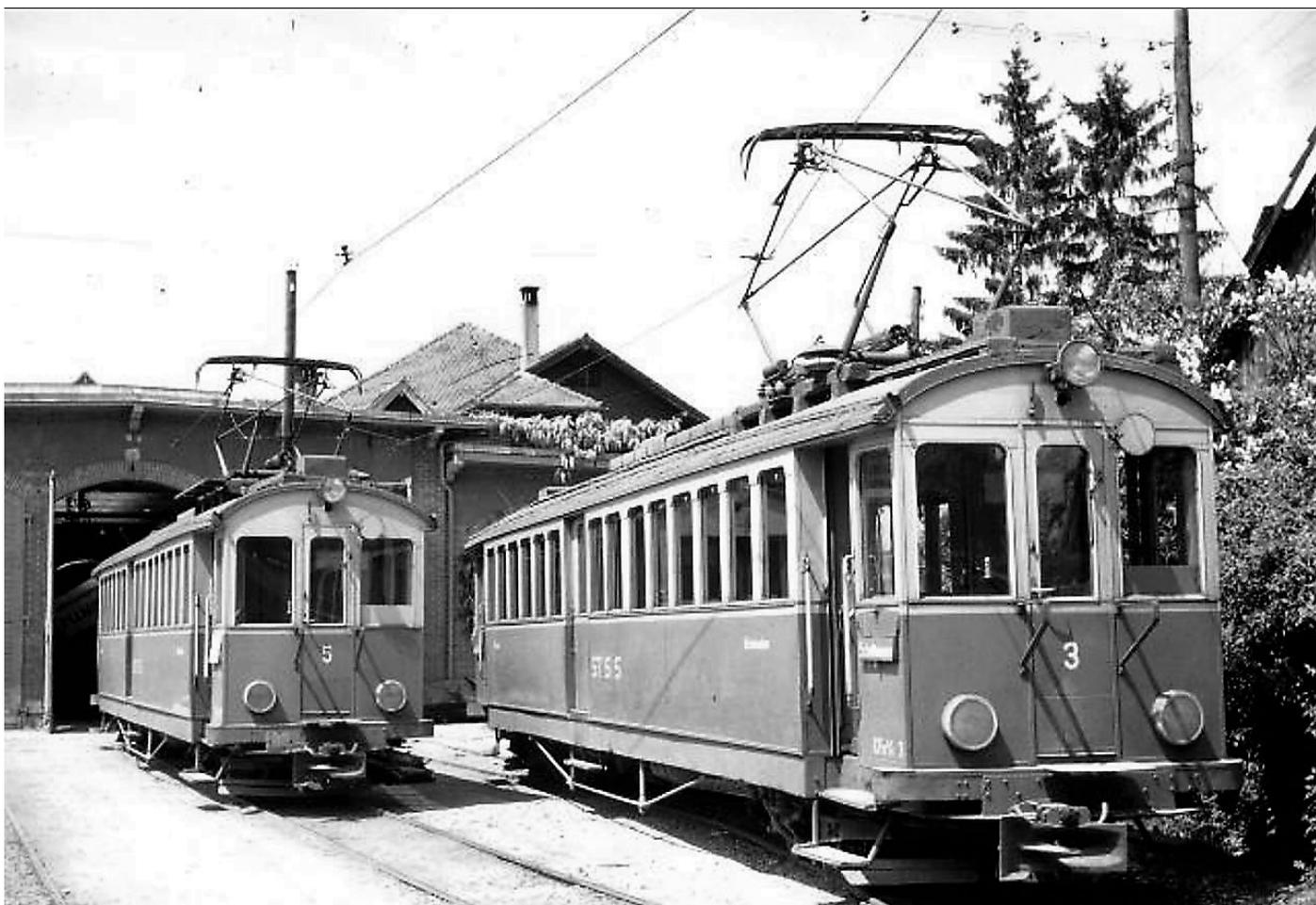
In den meisten Ortschaften wurde der Stationsdienst von Privatpersonen übernommen, einzig in Schleithem war ein Stationsvorstand im Amt. In Schaffhausen besorgte die SBB die Billetausgabe und den Speditions- und Güterdienst. Der Personalbestand im Jahr 1905 betrug 17 Mann, bis 1917 wurde dies auf 21 Angestellte erweitert.

Unterhalb der Ausweichstelle Mühleletor in Schaffhausen erfolgte am 26. August 1911 ein Zusammenstoss zwischen dem vom Bahnhof herkommenden CFe 4/4 2 und einem von Neuhausen fahrenden Tramwagen der VBSch. Der Zusammenstoss forderte lediglich nur Sachschaden.

Bild Seite 20 unten:

Die beiden Motorwagen CFe 4/4 3 und 5 warten vor dem Depot in Siblingen auf ihre nächsten Einsätze.

Bild: Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH



Strassenbahn Schaffhausen - Schleitheim (StSS)



Letzter Tag der StSS am 1. Oktober 1964

Bild Seite 21 oben:

Am letzten Betriebstag fuhr ich mit meinem Moped nochmals ins Klettgau, um an den letzten Tagen der StSS teilzunehmen. Die Aufnahme mit dem StSS-Zug mit dem Motorwagen BDe 4/4 4 entstand der Strasse entlang hinter Berlingen.

Bild Seite 21 unten:

Der Motorwagen BDe 4/4 4 durchquert mitten auf der Strasse das Dorf Berlingen und hält vor dem Restaurant Sonne wo sich die Billetaussgabe befand.

Alle Aufnahmen H. Bodmer, Gossau ZH, aufgenommen am 1. Oktober 1964

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)

Ausserhalb von Beringen wurde am frühen Morgen des 18. November 1912 der Hilfsarbeiter Albert Bollinger von der StSS erfasst und getötet. Er hatte sich aufs Gleis gelegt und war eingeschlafen!

Am 2. März 1945 kam es zu dem schwersten Unglück in der Geschichte der StSS. Der Zug 60 entgleiste gründlich in der Mühletorkurve in Schaffhausen infolge erhöhter Geschwindigkeit. Der Wagenführer stellte den Kontrollier irrtümlicherweise auf eine Fahrtstellung anstatt zu bremsen. Die vier Personenwagen entgleisten und wurden zum Teil erheblich beschädigt wo-



bei ein Todesopfer zu beklagen war. Zwischen Siblingen und Löhningen entgleiste am 24. Dezember 1963 ein Zug infolge eines eingeklemmten Kartoffelsackes. Der Zug bestand aus einem Triebwagen und vier Anhängewagen wobei der zweite aus den Schienen sprang und zur Seite kippte. Es entstand erheblicher Sachschaden am Rollmaterial und an der Fahrleitung. Immer wieder kam es nachts vor, dass die StSS in Rudel von Wildschweinen geriet und es sogar dabei zu einer Entgleisung kam. Am 22. Februar 1945 wurde der Zug 8 der StSS in der Nähe von Beringen fast von einem Bombenangriff auf die Geleise der damaligen Deutschen Reichsbahn (DRB) getroffen. In der Enge bei Beringen wurden auf das Bahntrassé der DRB von verschiedenen Flugzeugen eine Reihe von Bomben abgeworfen, unmittelbar nachdem ein Zug ins Klettgau gefahren war. Der Zug bestehend aus dem Motorwagen 4 und Anhängewagen 17 der StSS wurde durch Splitter und Luftdruck leicht beschädigt. Der Zug konnte jedoch nach 30 Minuten weiterfahren.

Bild Seite 24 oben:

Motorwagen CFe 4/4 2 auf der Fahrt in Schaffhausen vom Depot zum Bahnhofplatz am 18.06.1959.



Bild Seite 24 mitte:

Auf dem Bahnhofplatz wartet der CFe 4/4 3 im April 1958 auf seine Fahrgäste.

Aufnahmen: Dieter Hauss, Frankfurt a. Main

Bild Seite 24 unten:

Der 1920 gelieferte CFe 4/4 6 steht mit einem Anhängewagen in Schaffhausen auf dem Bahnhofplatz zur Abfahrt bereit.

Bild: Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH



Bild Seite 25:

Gütertriebwagen Fe 2/2 51 vor dem Depot in Schaffhausen

Bild: Daniel Heer, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Bild Doppelseite 22/23:

Anlässlich der Sonntagmorgen Plausch- und Fotofahrt, gelang dieses Bild bei der Schützenmattstrasse am 6. August 2017. Im Hintergrund das Spalentor.

Aufnahme: Hans Bodmer, Gossau ZH

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithelm (StSS)

Das Rollmaterial der StSS

Die Motorwagen CFe 4/4 Nr. 1 – 5, 6

Ursprünglich war vorgesehen zu den zweiachsigen Personenanhängewagen ebenfalls zweiachsige Triebwagen anzuschaffen. Da diese jedoch zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs nicht genügten und auf den Steigungsabschnitten zu schwach waren, wurden zur Eröffnung vier vierachsige Motorwagen CFe 4/4 1 – 4 mit einer Motorleistung von 4 x 45 PS bei SIG beschafft. Die elektrische Ausrüstung besorgte die MFO. Diese waren geschlossene Quersitzwagen zu 36 Sitzplätzen, in der Mitte befand sich ein kleines Gepäckabteil. Die stetige Zunahme des Personen- und Güterverkehrs bedingte im Jahr 1907 die Anschaffung eines weiteren Motorwagens derselben Art (CFe 4/4 5). 1921 wurde die automatische +GF+-Kupplung eingebaut sowie die Rollenstromabnehmer durch Pantographen ersetzt. Der Farbanstrich war vermutlich ursprünglich in hellgrau mit schwarzer Beschriftung gehalten. Später erschienen die Motorwagen und Personenanhängewagen in grau/blauem Anstrich. Ab 1922 wurden die Triebwagen 3, 1 und 5 gründlich Instand gestellt und für die Einmann-Bedienung nachgerüstet. 1928 erfolgte dies auch am Wagen 2 nachdem er eine Zeitlang abgestellt war. 1932 – 1934 erhielten die Motorwagen 2 und 4 eine stärkere elektrische Ausrüstung mit neuen MFO-Kontrollern und stärkeren Fahrmotoren (4x72.5 PS). Dies erhielt 1939 auch der Motorwagen 1, jedoch mit BBC-Fahrmotoren (4x78 PS) und schliesslich 1951 erhielten die Triebwagen 3 und 5 neue Controller und neue Fahrmotoren

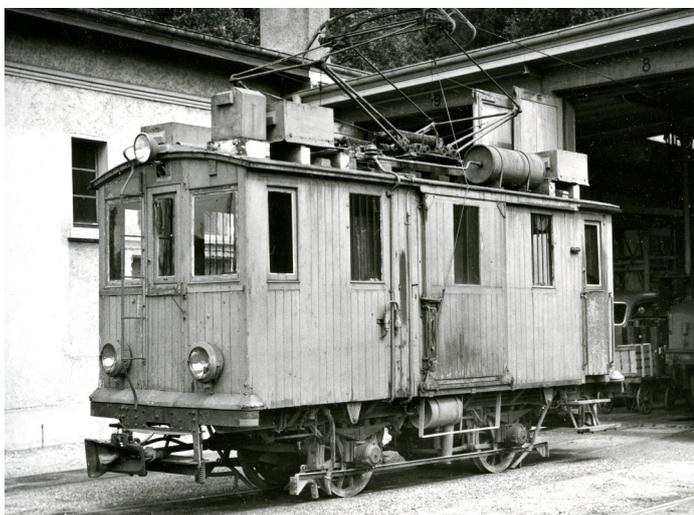
(4x80 PS) von MFO. Der BDe 4/4 1 wurde schon wenige Monate vor der Betriebsumstellung ausrangiert und vor dem Depot Siblingen langsam zerlegt. Die Wagen 2 und 4 wurden in Schaffhausen vor dem VBSch-Depot verschrottet und die Motorwagen 3 und 5 wurden an die Biel – Täuffelen – Ins – Bahn (BTI) abgegeben, wo sie jedoch aus sehr bald ihr Ende fanden.

Im Jahr 1920 beschloss der Regierungsrat des Kt. Schaffhausen die Beschaffung eines weiteren Motorwagens sowie einen dazu passenden vierachsigen Anhängewagen (CFe 4/4 6 und C4 61). Die Grösse entsprach den Triebwagen 1 – 5, wobei auch die Drehgestelle derselben Bauart waren. Die Leistung betrug 4x70 PS. Der Unterschied war die Fensterteilung, wo grössere Fenster und moderneres Inneninventar zur Anwendung gelangten. Dies gab dem Triebwagen ein etwas moderneres Aussehen. 1947 wurden die Schleifringkontroller durch MFO-Nockenscheiben-Kontroller ausgetauscht.

Die Motorwagen 2, 3, 5 und 6 erhielten Ende der 1940er-Jahre moderne Scherenpantographen vom MFO-Typ G95 wie sie auch bei den VBZ zur Anwendung kamen. Nach der Betriebsumstellung kam auch der Triebwagen 6 zur BTI wo er 1966 ungebraucht als Ersatzteiler abgebrochen wurde. Somit sind alle StSS-Motorwagen den Weg des alten Eisens gegangen – Schade!

Gütertriebwagen Fe 2/2 51

Für den Güterverkehr wurde 1906 der Fe 2/2 51 bei SIG und MFO beschafft und stand am 15. Oktober 1906 betriebsbereit in Siblingen. Am Ende der 1920er-Jahre wurde er ausschliesslich für den Bahndienst verwendet und bekam 1926 die Bezeichnung Xe 2/2 51. Vor allem wurde er auch im Winterbetrieb zur Schneeräumung eingesetzt wo er mit zwei Schneepflügen ausgerüstet wurde. Da die beiden Fahrmotoren mit 65 PS zu schwach waren mussten diese öfters in Nachtschichten repariert werden, sodass man in Erwägung zog den Motorwagen CFe 2/2 12 der ESZ-Zug zu kaufen. Dies hätte jedoch zu viele Umtriebe gegeben, das Lichtraumprofil war auch zu schmal. Die elektrische Ausrüstung des CFe 2/2 12 der ESZ wurde dann 1956 für den Xe 2/2 51 weiter-



Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)



verwendet. Nach der Betriebsumstellung der StSS kam dieses Fahrzeug zur Rollschemelanlage Emmersberg nach Schaffhausen zum Rangierdienst, wo er dann 1966 abgebrochen wurde.

Personenanhängewagen C2 11 – 18

Zur Eröffnung wurden bei der SIG drei Personenwagen C2 11 – 13 bestellt. In den Jahren 1906 – 1907 folgten nochmals drei Fahrzeuge C2 14 – 16 und 1911 kamen noch die C2 17 und 18 hinzu. Die Anhängewagen waren als Quersitzwagen gebaut, hatten aber offene Plattformen. Die Wagen besaßen von Anfang an eine elektrische Heizung und Beleuchtung. 1924 wurde mit der Instandstellung dieses Wagenparkes begonnen. Die äussere Blechverchalung war durchgerostet und wurde durch Aluminium ersetzt. Diese Sanierungen zogen sich allerdings bis ins Jahr 1933 hin. Am 2. März 1945 wurde wegen zu hoher Geschwindigkeit die beiden Wagen 13 und 15 an der Mühlestrasse in Schaffhausen an eine Hauswand geschleudert und wurden dabei arg in Mitleidenschaft gezogen was dann zu einem kompletten neuen Aufbau führte. Nach der Betriebsumstellung befanden sich diese Wagen praktisch noch im Ursprungszustand, waren aber in sehr desolatem Zustand, sodass ein weiterer Verkauf kaum in Frage kam. Sie fanden ihr trauriges Ende indem sie auf offener Strecke zwischen Siblingen und Schleithem abgepackelt wurden.

Personenanhängewagen C4 61

Am 1. Dezember 1920 konnte der einzige vierachsige Personenanhängewagen C4 61, gebaut von SIG, in Betrieb genommen werden. Auf grössere Umbauten und Ergänzungen wur-

de bis zur Betriebseinstellung verzichtet. Das Fahrzeug gelangte schliesslich zur Oberaargau-Jura-Bahn (OBJ) und wurde später leihweise an die BTI abgegeben. Dort erhielt er nach einem kleineren Umbau einen grün/cremen Anstrich und die Nummer B4 39. Nach einem Unfall brannte der Wagen 1968 teilweise aus und wurde daraufhin 1969 in Täuffelen abgebrochen.

Die Farbgebung der StSS Personenfahrzeuge war ursprünglich vermutlich hellgrau mit schwarzer Schrift. Später erschienen sie in grau/blauen Anstrich teilweise versehen mit weissen Zierlinien wobei auch diese in den 1950er-Jahren wieder verschwanden – nur ein weisser Streifen unterhalb der Fenster wurde beibehalten. 1920/1921 wurde allgemein die automatische +GF+-Kupplung eingeführt. Anfänglich waren die Fahrzeuge mit der Druckluftbrems System Böcker ausgerüstet. 1921 erfolgte der Einbau von Zweikammer Bremszylindern System Knorr.

Bild Seite 26 oben links:

Abgestellte Personenanhängewagen C2 16, 17 und 13 vor dem Depot in Siblingen im April 1958. In den letzten Jahren waren diese Wagen in einem jämmerlichen Zustand.

Foto: Dieter Hauss, Frankfurt a. Main

Bild Seite 26 oben rechts:

Der Anhängewagen C4 61 als einziger vierachsiger Anhängewagen wurde zusammen mit dem Motorwagen CFe 4/4 6 im Jahr 1920 angeschafft. Auf dem Bild ist er abgestellt vor dem Depot in Siblingen.

Foto: Daniel Heer, Slg. Hans Bodmer, Gossau ZH

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem (StSS)



Geschlossene Güterwagen K2 21 – 27 und K2 28 – 29

Die hauptsächlich für den Viehtransport eingesetzten Güterwagen K2 21 – 23 waren mit einer Länge von nur 5,4 m zu klein, sodass 1906 die K2 24 – 26 mit einer Länge von 6.5 m und 1911 noch der K2 27 bei SIG beschafft wurden. Bei den kleinen Güterwagen K2 21 – 23 wurden 1926 die Untergestelle verlängert, wobei der Wagenkasten neu erstellt wurde. 1918 wurde ein weiterer Güterwagen, vor allem für den Stückgutverkehr, bei SIG gekauft. Wegen der schlechten finanziellen Lage wurde dann 1940 unter Verwendung vorhandener Reserve-radsätze der K2 29 in der eigenen Werkstätte gebaut.

Offene Güterwagen L2 31 – 33 und L2 34 – 35

1905 kamen die drei offenen Güterwagen L2 31 – 33, von SIG erstellt, in Betrieb und 1907 wurden wesentlich grössere, die L2 34 – 35 bei SIG nachbeschafft. Alle offenen Güterwagen wurden 1964 abgebrochen.

Holztransportwagen M2 41 – 44 und M4 46

Der Langholzwagen M2 41 konnte im Jahr 1910 in Betrieb genommen werden und ein Jahr später gesellte sich noch der M 42 dazu. Die beiden M2 43 – 44 wurden 1918 ebenfalls bei SIG nachbeschafft. Die M2 43 – 44 wurden 1964 an die Frauenfeld – Will – Bahn (FW) veräussert, kamen aber dort nicht zum Einsatz sondern wurden 1969 an eine Abbruchfirma in St. Gallen verkauft. Die beiden M2 41 – 42 wurden 1964 bzw. 1968 durch die VBSch abgebrochen. Der vierachsige Langholzwagen M4 46 wurde im Dezember von SIG abgeliefert



und 1965 abgebrochen.

Im Weiteren waren noch zwei Dienstfahrzeuge ohne Nummer im Einsatz. Für den Unterhalt der Fahrleitung stand ein zweiachsiger Turmwagen aus Holz und einer Plattform zur Verfügung. Ein Kesselwagen wurde als Unkrautvertilgungswagen eingesetzt.

Ich selbst habe das «Schlaatemer Tram» noch hautnah erlebt und noch in guter Erinnerung. Als kleiner Bub musste ich manchen Sommer zu meiner Grossmutter, welche in Beringen zu Hause war, helfen gehen, um an den zahlreichen Johannisbeerstöcke die Beeren abzulesen. Ausserdem besuchte ich mit meinen Eltern regelmässig unsere Verwandten in Beringen. So war immer wieder eine Fahrt mit der StSS von Schaffhausen ins Klettgau angesagt. Gut mag ich mich an den jämmerlichen Gleiszustand und an die wacklige Fahrleitung durch Beringen erinnern. Das Rollmaterial, besonders die Anhängewagen waren damals schon mehr als herabgewirtschaftet und nicht mehr gut unterhalten – man machte halt nur noch das aller-notwendigste, da Anfangs der 1960er-Jahre die Betriebsumstellung sich anbahnte. Einzig das Eigentrasse zwischen Beringen und Engehof machte einen Passablen Eindruck und die StSS fuhr dort mit etwas schnellerem Tempo, allerdings rumpelnd und schwankend dahin. Etwas mit Wehmut fuhr ich am 1. Oktober 1964 mit meinem Töffli nochmals entlang der StSS, um noch die letzten Fahrten der StSS zu fotografieren.

Bilder Seite 27 oben:

Links: Güterwagen K 22,24. Rechts: Holztransportwagen M 42 in Siblingen im April 1958.

Foto: Dieter Hauss, Frankfurt a. Main