



---

Karte/Plan

## Strassenbahn- und Eisenbahnpläne.

Karten und Pläne 3

### Identifikation

<b>Titel</b>	Strassenbahn- und Eisenbahnpläne.
<b>Signatur</b>	Karten und Pläne 3
<b>Stufe</b>	Bestand
<b>Entstehungszeitraum</b>	1846 - 2016
<b>Archivalienart</b>	Karte/Plan

---

### Untergeordnete Verzeichnungseinheiten

Eisenbahnkarten von Peru

None

Strassenbahn Schaffhausen - Schleithelm

None

Bahnstrecke Eglisau - Neuhausen am Rheinfall

None

Hochrheinbahn

None

Nicht-realisierte Bahnstrecken im Kanton

None

Wutachtalbahn

None

Bahnhof Schaffhausen

None

Rheinfallbahn

None

Jungfraubahn

None

Eisenbahnstrecke über die Ostalpen

None

Gotthardbahn

None

Eisenbahnkarten Mitteleuropas

None

Bahnstrecke Bülach - Schaffhausen

None

Bahnstrecke Etwilen - Singen

None

---

### Kontext

#### Bestandsgeschichte

Der kurze Abriss aus der Verwaltungsgeschichte zeigt, welche Strecken im Kanton letztlich gebaut wurden. Zu diesen Strecken sind Karten und Pläne im Bestand des Staatsarchivs vorhanden. Das Staatsarchiv Schaffhausen besitzt allerdings auch Karten und Pläne von nie realisierten Projekten. Darunter die Strecke Stein am Rhein - Gottmadingen, eine Alternativroute der Hochrheinbahn durch den Klettgau, Überlegungen für eine Linie zwischen Stühlingen und Beringen und eine geplante Verbindung zwischen Wilchingen und Siblingen. Des Weiteren finden sich im Bestand Karten und Pläne 3 auch Einzelstücke zu Bahnstrecken, die nicht auf dem Kantonsgebiet verlaufen, wie z.B. die Wutachtalbahn, die Jungfraubahn, die Gotthardbahn oder eine nie realisierte Bahnstrecke über den Splügenpass. Neben

## Kontext

den Eisenbahnprojekten finden sich auch Pläne zur Strassenbahn Schaffhausen - Schleithem wieder. Die Mehrheit der Pläne beschränkt sich auf Situationspläne, Baupläne und Längenprofile der jeweiligen Bahnlinien. Bei der Erschliessung wurde ein aussagekräftiger, zeitgemässer Titel gewählt. Die Blattgrösse, sowie ob farbig oder schwarz/weiss wurden stets angegeben. Die anderen Metadaten wie Massstab, Herausgeber, Original oder Kopie und die Beschriftung auf der Rückseite sind optional und wurden nur aufgenommen und deklariert, wenn diese auch eindeutig identifizierbar waren. Unter Anmerkung finden Sie Bemerkungen zum jeweiligen Archivgut oder Originaltext, welcher sich auf dem Archivgut befindet. Alle Karten und Pläne, die von Hand gezeichnet wurden oder handschriftliche Zeichnungen beinhalteten sind als Original klassifiziert. Als Anmerkung findet sich bei machen Einträgen der Originaltitel der Archivguts (sofern er in einer anderen Sprache geschrieben wurde) oder weitere Informationen, die für die Recherche zu der Karte von Nutzen sein könnten.

**Verwaltungsgeschichte** Schaffhausen galt und gilt als wichtiger Knotenpunkt für den internationalen Zugverkehr entlang des Rheins, denn seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden im Kanton Schaffhausen mehrere Eisenbahnlinien gebaut. Speziell daran ist, dass sowohl schweizerische Unternehmen, wie die Schweizerische Nationalbahn (SNB) und die schweizerische Nordostbahn (NOB) als auch die Grossherzogliche badische Staatseisenbahn (kurz. badische Bahn) ihr Streckennetz in Schaffhausen ausbauten. Der Staatsvertrag von 1853 betreffend der Weiterführung der badischen Eisenbahn über schweizerisches Gebiet bevollmächtigte die badische Bahn, eine Eisenbahnlinie von Trasadingen bis zur Kantongrenze bei Hofen zu errichten. Somit konnte die Strecke zwischen Konstanz und Basel entstehen, welche man heute auch als Hochrheinbahn kennt. Der Schaffhauser Teil der Strecke wurde in den 1850er - 1860er Jahren gebaut. Die Bevölkerung war sich allerdings nicht einig, wie die Bahnlinie definitiv verlaufen sollte. Im Klettgau entstanden aufgrund dieser Meinungsverschiedenheit zwei Interessensgruppen. Das Grossherzogtum Baden hatte eine Strecke über Erzingen - Osterfingen - Wangental - Jestetten nach Schaffhausen geplant. Ein Teil der Klettgauer Bevölkerung befürwortete diese Variante. Der andere Teil der Bevölkerung wollte allerdings, dass die Strecke über Trasadingen, Osterfingen, Neunkirch und Beringen verlief. Der Bundesrat hat 1860 der Variante Trasadingen - Osterfingen - Neunkirch - Beringen zugestimmt. Drei Jahre später waren alle Streckenabschnitte der Hochrheinbahn vollendet und die vollständige Bahnlinie Basel - Konstanz konnte eingeweiht werden. Die badische Bahnlinie war jedoch nicht die erste im Kanton Schaffhausen. 1853 entstand die Rheinfallgesellschaft und mit ihr auch das Vorhaben, Winterthur mit Schaffhausen zu verbinden. Vier Jahre nach der Gründung der Gesellschaft wurde die Bahnlinie fertig gestellt und die Rheinfallbahngesellschaft ging in die NOB über. Auch die Nationalbahnidee von Johann Jakob Sulzer und Theodor Ziegler mit ihrer Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn wurde 1878 von der NOB übernommen. Zuvor wurden im Jahre 1875 jedoch die Linien Etwilen - Kreuzlingen - Konstanz und Winterthur - Etwilen - Singen eröffnet. Durch die Übernahme der SNB und der allgemeinen Wirtschaftskrise der 1870er Jahre eröffnete die NOB erst 1878 den Bau der Strecke Eglisau - Neuhausen. Erst 1897 wurde die Bahnstrecke fertiggestellt. Während des Baus der Strecke Eglisau - Neuhausen wurde am anderen Ende von Schaffhausen ebenfalls Schienen verlegt. Die NOB und das Gründungskomitee für die Eisenbahn Etwilen - Schaffhausen schlossen 1873 die Verträge für den Bau der Strecke Etwilen - Schaffhausen. 1890 wurde ein zweiter Vertrag erstellt, der die Bahnstrecke in das Netz der NOB integrieren sollte. 1895 konnte die Strecke letztlich eröffnet werden. Durch die genannten Bahnprojekte wurde Schaffhausen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts zu einem wichtigen Angelpunkt für Nah-, und Fernverkehr.

---

## Inhalt und innere Ordnung

**Überlieferungsformen** af9ce90607a2489ea90c4e61530318c8

---

## Zugangs- und Benutzungsbestimmungen

<b>Physische Benutzbarkeit</b>	Frei einsehbar
<b>Schutzfrist</b>	0 Jahre

---