

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 63 (1986)

Artikel: Zur Geschichte des Bahnhofs Neunkirch
Autor: Zimmermann, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841719>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.12.2025

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

Zur Geschichte des Bahnhofs Neunkirch

von Jürg Zimmermann

Neunkirch gewinnt den Eisenbahnstreit

Die Frage der Linienführung der geplanten Grossherzoglich Badischen Bahn durch den Kanton Schaffhausen führte seit 1856 zunächst zu Auseinandersetzungen zwischen Stadt und Land. Die vom Grossherzogtum vorgesehene Strecke via Erzingen–Osterfingen–Wangental–Jestetten–Schaffhausen stiess bei der Bevölkerung des Klettgaus begreiflicherweise auf wenig Gegenliebe. Der Streit schuf eine undurchsichtige politische Situation, weil regionale Interessen die alten Parteidifferenzen zwischen Konservativen, Liberalen und Radikalen überlagerten. Am 4. April 1857 entschied sich der Grosse Rat für die Wangentalllinie. Die städtischen Liberalen und die Mehrheit des Regierungsrats hatten dieser Lösung den Vorzug gegeben. Die Vertreter des Klettgaus im Regierungsrat, Gysel (Wilchingen), Bringolf und Gasser (Hallau) wollten sich aber mit dem Entscheid des Grossen Rats nicht abfinden. Noch im April 1857 setzte sich Regierungsrat Zacharias Gysel beim Bundesrat für die Klettgau-Variante ein. Auf Druck von Bundesrat Stämpfli bewilligte Baden schliesslich die Trasseeführung durch den Klettgau. Damit begann der zweite Akt des Schaffhauser Eisenbahnstreits. Im Klettgau bildeten sich nunmehr zwei Parteien. Hallau, Oberhallau, Gächlingen, Siblingen und Schleitheim wünschten eine nördliche Linienführung, die Hallau berücksichtigte, während Neunkirch, Wilchingen, Osterfingen und Trasadingen das badische Projekt mit der südlichen Linienführung via Neunkirch befürworteten. Die eidgenössischen Räte entschieden am 2. Februar 1860 zugunsten der Linie über Neunkirch, wie sie heute besteht¹.

¹ Dazu: Albert Steinegger, *Entstehungsgeschichte des Schaffhauserischen Eisenbahnnetzes*, Schaffhausen 1934, S. 38 ff.; Eduard Joos, *Parteien und Presse im Kanton Schaffhausen*, Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 52/1975, S. 77 ff.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten am 16. Juni 1863

Über die Eröffnungsfeierlichkeiten auf dem Bahnhof Neunkirch wusste das «Tagblatt für den Kanton Schaffhausen»² folgendes zu berichten: «Die Gemeinde *Neunkirch* hatte ziemlich grossartige Anordnungen für den Tag des Festes getroffen und dafür gesorgt, dass Jung und Alt an der Feier sich betheiligen konnte; ausserdem hatte sie alle umliegenden Ortschaften, auch die beiden badischen Gemeinden Jestetten und Stühlingen zu sich geladen. Schon morgens um halb 4 Uhr ertönten Kanonen-schüsse, und wurde darauf Tagwache geschlagen und geblasen, zum Zeichen, dass für den Klettgau ein grosses Freudenfest angebrochen sei. Als der Zug von Wilchingen heran brauste (es war ungefähr 10^{1/2} Uhr), da erdröhnten Kanonen- und Mörserschüsse, und der Grossherzog wurde durch eine passende Ansprache von Herrn Bez.-Gerichts-Präsident Müller begrüsst; dann trat er in das Stationsgebäude und trank aus einem fein-gearbeiteten silbernen Pokale das süsse Klettgaische Nass. Beiläufig bemerkt, wurde hier ein sehr delikater Wein dargereicht, und die Neunkircher haben damit grosse Ehre eingelegt; überhaupt war die Bedienung ausserordentlich fein und splendid.»

Die Bauten auf dem Bahnhofareal

Die «Station Neunkirch» war als Durchgangsbahnhof an einer eingleisigen Strecke konzipiert³. Zum Zeitpunkt der Eröffnung der Bahn befanden sich auf der Nordseite der Geleise – von Westen nach Osten – das «Cantonale Salzmagazin», der «Güterschoppen»⁴, ein Lagerplatz mit Kran und Brückenwaage, ein Ziergarten, das Waschhaus⁵, das Aufnahmegebäude⁶, der Abtritt⁷, ein weiterer Ziergarten und die Pflanzgärten für das Personal der Station Neunkirch. Die Bedeutung, die dem Bahnhof Neunkirch beigemessen wurde, geht daraus hervor, dass das Aufnahmegebäude als «Stationsgebäude I. Klasse» von Anfang an in seiner definitiven Form errichtet wurde. Damit unterschied sich Neunkirch von Thayngen und Beringen, ja sogar von Schaffhausen, wo anfänglich lediglich Provisorien bestanden. Seit 1882 erscheint im Westen des Bahnhofareals das

² *Tagblatt für den Kanton Schaffhausen*, 1863, Nr. 140, 17. Juni 1863.

³ Vgl. Abbildung 1.

⁴ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218a, neu 228a; Kataster H 131 und H 132, BK 228a; Kataster H 133, BK 159.

⁵ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218c, neu 228c; Kataster H 131, BK 228c.

⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218, neu 228; Kataster H 131 und H 132, BK 228; Kataster H 133, BK 161.

⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218b, neu 228b; Kataster H 131, BK 228b (Abtritt, Stall).

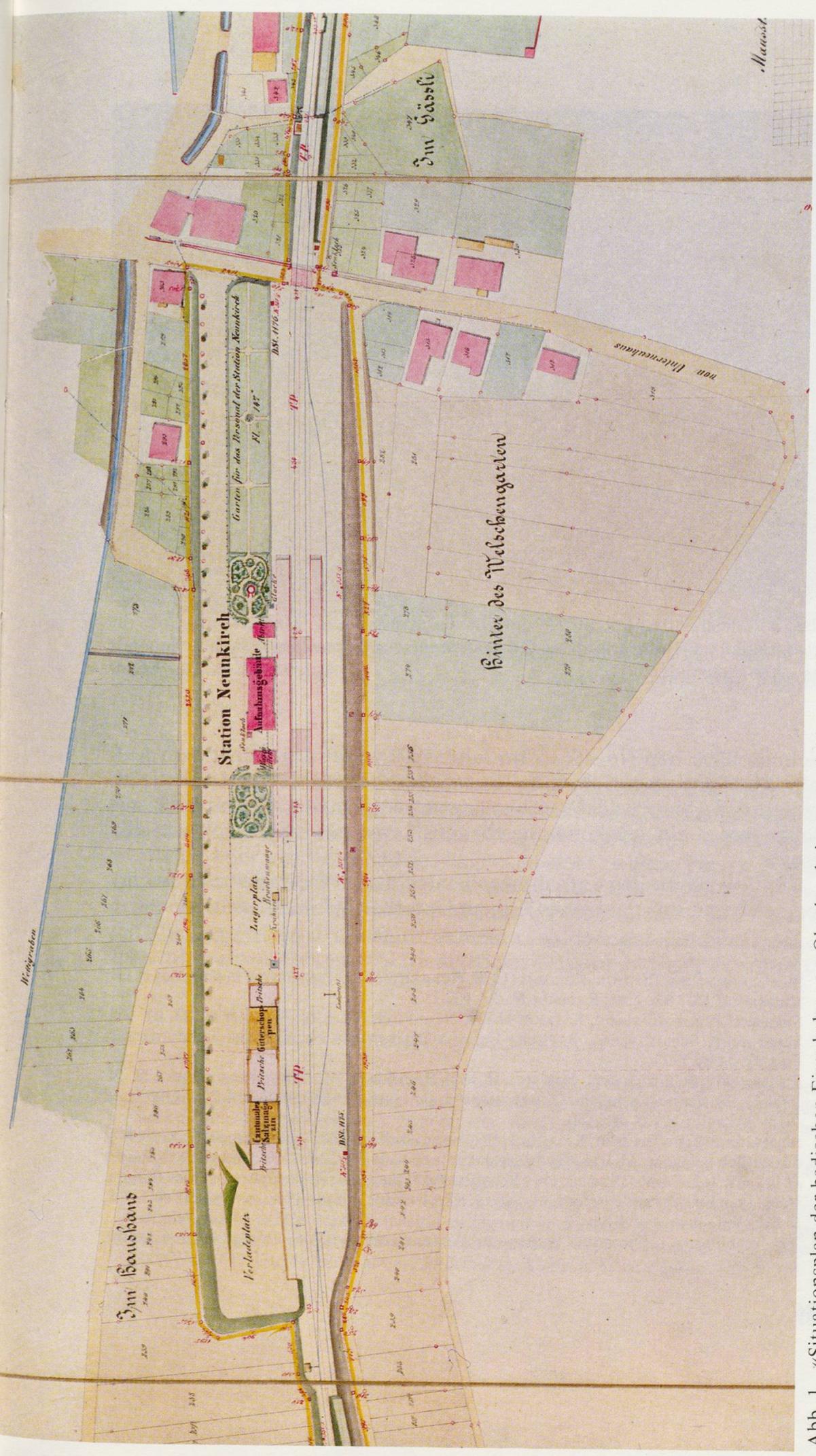


Abb. 1 «Situationsplan der badischen Eisenbahn von Oberlauchringen nach Singen», Blatt Nr. 10.
(Staatsarchiv Schaffhausen)



Abb. 2 Diese Aufnahme dürfte um 1960 entstanden sein. Man erkennt links die Schirmhalle, im Hintergrund den Güterschuppen und vor dem Aufnahmegebäude das «Abortgebäude».

Aufnahme: Walter Beller

«Schilderhäuschen No. 496»⁸. Im Jahre 1907 wurde gegenüber dem Aufnahmegebäude eine «Schirmhalle» errichtet⁹. Im darauffolgenden Jahre erfolgte der Abbruch des Waschhauses und des Abtritts. Sie wurden durch Neubauten – ein «Oekonomiegebäude»¹⁰ und ein «Abortgebäude»¹¹ – ersetzt.

Mit Ausnahme des Aufnahmegebäudes, das im wesentlichen unverändert blieb und sich dank sorgfältigem Unterhalt schön präsentiert¹², wur-

⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 228g, ebenso in Kataster H 131; Kataster H 132, BK 228f; Kataster H 133, BK 157.

⁹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 132, Neunkirch BK 228g; Kataster H 133, BK 162. Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Neunkircher Gemeinderats vom 18. März 1907.

¹⁰ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 132, Neunkirch BK 228b («abgetragen 29. X. 1908»); das westlich gelegene Ökonomiegebäude erscheint fortan als BK 228c (1909 und 1917). Kataster H 133, BK 160.

¹¹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 132, Neunkirch BK 228c («abgetragen 29. X. 1908»); das östlich gelegene Abortgebäude erscheint fortan als BK 228b (1909 und 1917). Kataster H 133, BK 163. Ferner: Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Eidgen. Post- und Eisenbahndepartements No. 31118/II vom 12. Nov. 1908; Amtsblatt für 1908, S. 610. Vgl. auch Abbildung 2.

¹² Vgl. Abbildung 3. Die letzte Innen- und Außeninstandsetzung erfolgte in den Jahren 1976/1977.



Abb. 3 Das Aufnahmegeräude der DB in Neunkirch, wie es sich heute präsentiert.
Aufnahme: Rolf Baumann

den in den Jahren 1962 bis 1970 alle obenerwähnten Bauten abgebrochen¹³. Auf dem Areal des einstigen Salzmagazins und des Güterschuppens stehen heute die Lagerhallen der Firma emag norm ag. In einer ersten Etappe wurde 1964 der westliche Teil des Lagers, in einer zweiten Etappe 1970 der östliche Teil erstellt¹⁴. Neu hinzu kamen auf der Ostseite des Aufnahmegeräudes zwei Wartehäuschen. Erfreulicherweise blieben die Pflanzgärten für das Personal bis heute erhalten, so dass das Bahnhofareal als Ensemble einen durchaus befriedigenden Gesamteindruck vermittelt¹⁵.

¹³ Wachhäuschen: Abbruch gem. Meldung vom 5. 12. 1962; Güterschuppen: Abbruch gem. Meldung vom 6. 2. 1970; Ökonomiegebäude: Abbruch gem. Meldung vom 6. 8. 1969; Schirmhalle: abgebrochen am 3. 2. 1970 (gem. Akten der DB); Abortgebäude: abgebrochen vor Ende 1968 (gem. Meldung vom 19. 2. 1969).

¹⁴ Mitteilung der Firma emag norm ag vom 9. 7. 1986. Der Güterschuppen war noch eine Zeitlang in die Lagerhalle der Firma emag integriert.

¹⁵ «Die Neunkircher Behörden reservierten mit dem im Jahre 1960 beschlossenen Bauzonnenplan ein weites Gebiet östlich der Siedlung und westlich des Bahnhofes. Damit wurde das Antlitz der ehrwürdigen Ortschaft nicht verändert, was als Glücksfall zu bezeichnen ist.» Walter U. Guyan, *Neunkirch, Landstadt im Klettgau*, Schaffhausen 1985, S. 138.

Die Bahnübergänge in Neunkirch

Zwei Bahnübergänge bestanden von Anfang an in der Stadt Neunkirch. Unmittelbar östlich des Bahnhofareals überquert die «Landstrasse von Erzingen nach Neunkirch und Schleitheim»¹⁶ bei der «Sommerau» die Geleise. Seit 1882 stand hier das «Schilderhäuschen No. 497»¹⁷. Seit 1905 erscheint hier ausserdem ein Bahnwarthaus mit Ökonomiegebäude und Schweinstall¹⁸. Beide Bauten wurden 1970 abgebrochen. Weiter östlich führt am «grossen Letten» beim «Sternen» die Strasse Erzingen–Schaffhausen über die Geleise. Auch hier ist seit 1882 ein «Bahnwarthäuschen» erwähnt; es wurde 1969 abgebrochen und durch ein «Wärtergebäude» ersetzt, das 1985 ebenfalls abgerissen wurde¹⁹. Ferner entstand 1905 südlich der Geleise ein Bahnwarthaus mit Ökonomiegebäude und – seit 1913 – einem Schweinstall²⁰. Das Haus befindet sich seit 1967 in Privatbesitz und entging auf diese Weise dem Abbruch. Beide Bahnübergänge sind heute durch automatische Schranken gesichert.

Der Geleiseplan

Im Prinzip änderte sich an der Lage der Geleise, wie sie aus Abbildung 1 ersichtlich ist, im Verlauf der vielen Jahre nicht viel. Im Jahre 1886 wurde das Kreuzungsgleis nach Osten verlängert²¹. Es reicht seither wenig über den Bahnübergang am «grossen Letten» hinaus. Die umfangreichste Änderung erfolgte im Jahre 1901²². Damals wurden das Kreuzungsgleis und das südliche Abstellgleis um etwa 170 m nach Westen verlängert, gleichzeitig gelangten zwei Stumpengeleise zum Einbau, von denen das östliche seither wieder verschwunden ist. Während des Zweiten Weltkrieges wurde das dritte (südliche) Gleis abgebaut. In den frühen sechziger Jahren musste es aus betrieblichen Gründen wieder eingebaut werden.

¹⁶ Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Plan vom 26. April 1901.

¹⁷ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218f, neu 228f; Kataster H 131 und H 132, BK 228f und 228e (ab 1909); Kataster H 133, BK 165. Abbruch laut Mitteilung vom 6. 2. 1970.

¹⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 132, Neunkirch BK 259. Amtsblatt für 1905, S. 259, 6. März 1905. Kataster H 133, BK 164. Abgebrochen laut Mitteilung vom 28. 10. 1970. Vgl. Abbildung 4.

¹⁹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 218e, neu 228e; Kataster H 131 und H 132, BK 228e und 228d (ab 1909); Kataster H 133, BK 166. Abbruch laut Mitteilung vom 12. 11. 1969; Abbruch des Wärtergebäudes 498a im Mai 1985.

²⁰ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 132, Neunkirch BK 260. Amtsblatt für 1904, S. 971, 5. Dezember 1904. Kataster H 133, BK 167. Amtsblatt für 1912, S. 867, 1. November 1912.

²¹ Amtsblatt für 1886, S. 270.

²² Amtsblatt für 1901, S. 595, 22. Juli 1901. Staatsarchiv Schaffhausen, Badische Bahn: Schreiben des Eidgen. Post- und Eisenbahndepartements, Eisenbahnabteilung, No. 12198/II vom 4. April 1901.

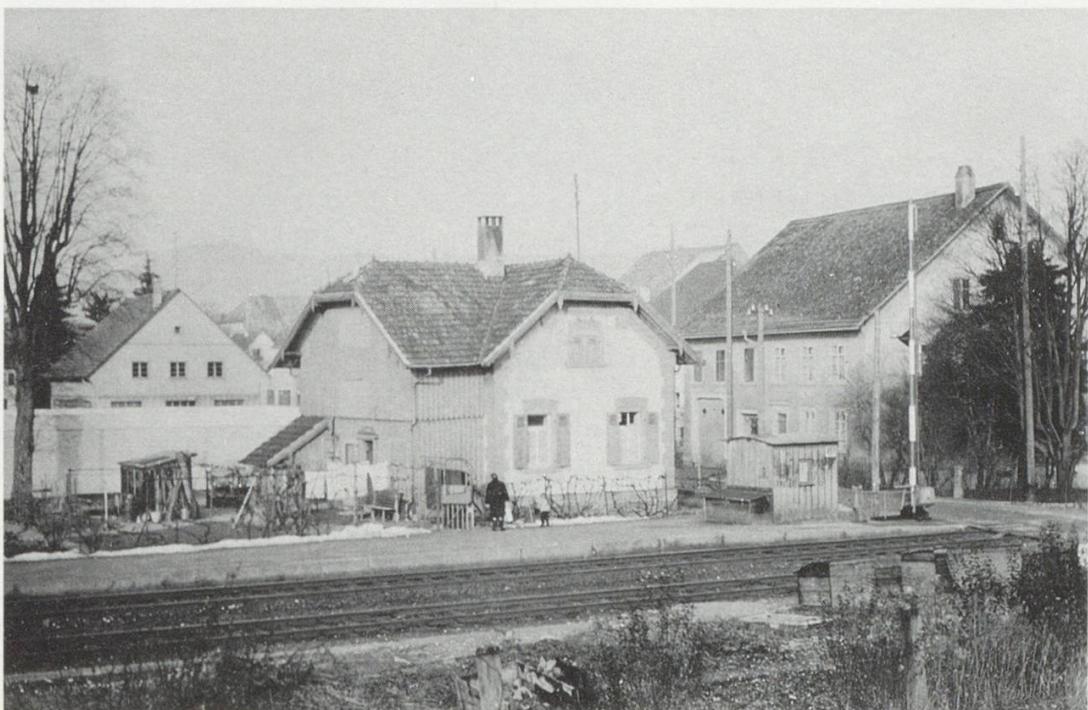


Abb. 4 Das «Schilderhäuschen» und das Bahnwarthaus bei der «Sommerau». Aufnahme von Hermann Werner (1896–1975) aus dem Jahre 1966.

(Gemeindearchiv Neunkirch)

Die Bahnwärterhäuser auf offener Strecke

Vier Bahnwärterhäuser sicherten auf der Gemarkung Neunkirch die Strecke und die Bahnübergänge. Seit 1864 ist zwischen Hungerbuck und Gigenbuck im «Langfeld» das Bahnwarthaus Nr. 459 mit «Vorlaube, Futterlege und Stall» erwähnt²³. 1898 wurde die Anlage um ein «Wachthäuschen» (Nr. 495) erweitert²⁴. Das Bahnwarthaus Nr. 463 «unter Erlen» ist seit 1863 verzeichnet²⁵. Es stand dort, wo die Kantonsstrasse südwestlich des «Erlenbergs» die Bahnlinie kreuzt. Ab 1898 ist zusätzlich ein «Wachthäuschen» erwähnt²⁶. 1921 wurde das Bahnwarthaus durch einen Anbau (Stall, Zimmer) erweitert²⁷. Das Bahnwarthaus Nr. 464 «Krummwiese» oder «Brühl» stand seit 1863 etwa 170 m nordwestlich von Punkt

²³ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 221, neu BK 229; Kataster H 131 und H 132, BK 229 und 229a (Stall und Futterlege); Kataster H 133, BK 155 und 155a. Abgebrochen vor 1968.

²⁴ Kataster H 132, BK 229b; Kataster H 133, BK 156 («Wachthäuschen No. 495 im Langfeld»). Abgebrochen 1957.

²⁵ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 217, neu 227; Kataster H 131 und H 132, BK 227.

²⁶ Kataster H 132, BK 227a; Kataster H 133, BK 169. Abgebrochen 1960, neu erstellt und 1970 wiederum abgebrochen.

²⁷ Kataster H 133, BK 168 und 168a. Der Abbruch erfolgte 1968.



Abb. 5 Die Swissair-Aufnahme Nr. 3520 aus dem Jahre 1923 zeigt – von unten nach oben – folgende Bauten der Deutschen Reichsbahn: den Güterschuppen (am unteren Bildrand), das «Ökonomiegebäude», das Aufnahmegebäude, die Schirmhalle, das Abortgebäude, das Bahnwarthaus und das «Schilderhäuschen» beim Bahnübergang bei der «Sommerau», das Bahnwarthäuschen und – weiter rechts – das Bahnwarthaus am «grossen Letten», das Bahnwarthaus «unter Erlen» mit dem Wachthäuschen und – fast am oberen Bildrand – das Bahnwarthaus «Krummwiese».

Publiziert mit Genehmigung der
Swissair Photo + Vermessungen AG

435.2 (Einmündung der Strasse aus dem Ergoltingertal in die Kantonsstrasse Schaffhausen–Neunkirch)²⁸. Ab 1898 ist auch hier zusätzlich ein «Wachthäuschen» verzeichnet²⁹. Die Bahnwarthäuser «unter Erlen» und «Krummwiese» sind auf einer Luftaufnahme der Swissair aus dem Jahre 1923 gut zu erkennen³⁰. Das Bahnwarthaus Nr. 465 stand seit 1863 zwischen dem «Schmerlet» (oder «Schmerleib») und der «Laubbreiti»³¹. Es war mit einer Vorlaube, Stall und Futterlege ausgestattet³². Ab 1898 ist

²⁸ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 216, neu 226; Kataster H 131 und H 132, BK 226; Kataster H 133, BK 170. Der Abbruch erfolgte lt. Mitteilung vom 28. 1. 1982. Vgl. die Landeskarte 1: 25 000, Blatt 1031, Ausgabe 1957.

²⁹ Kataster H 132, BK 226a; Kataster H 133, BK 171. Der Abbruch erfolgte 1963.

³⁰ Bildnummer 3520. Vgl. Abb. 5.

³¹ Staatsarchiv Schaffhausen, Kataster H 130, Neunkirch BK 215, neu BK 225; Kataster H 131 und H 132, BK 225; Kataster H 133, BK 172.

³² Kataster H 130, BK 215a und 215b, neu BK 225a und 225b; Kataster H 131, BK 225a und 225b.



Abb. 6 Das Bahnwarthaus beim «Schmerlat» auf einer Aufnahme aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges.

zusätzlich ein «Wachthäuschen» erwähnt³³, ab 1913 ein Schweinestall³⁴. Alle diese Bahnwärterhäuser und Wachthäuschen verschwanden zwischen 1956 und 1982. Im Langfeld besteht der einstige Niveauübergang nicht mehr, etwas weiter westlich kann die Bahnlinie mittels einer Überführung überquert werden. Die ehemaligen Bahnwärterhäuser «unter Erlen» und «Schmerlet» sind durch automatische Schranken ersetzt, der Bahnübergang «Krummwiese» wurde aufgelassen.

Die Deutsche Bundesbahn und die Industrie

Der Klettgau gehört nicht zu den frühindustrialisierten Regionen der Schweiz. Der Aufbau der Neunkircher Industrie fand erst in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg statt³⁵. Heute sind einige bemerkenswerte Unternehmen in Neunkirch ansässig. Von ihnen unterhält vor allem der volkswirtschaftlich bedeutendste Betrieb, die emag norm ag, bekannt für ihre Lager-, Betriebs- und Büroeinrichtungen, rege Beziehungen zur Deut-

³³ Kataster H 132, BK 225a; Kataster H 133, BK 173.

³⁴ Kataster H 132, BK 225b; Kataster H 133, BK 172a. Das Wohnhaus und das Wachthäuschen wurden 1956 abgebrochen. Vgl. die Abbildungen 6 und 7.

³⁵ Walter U. Guyan, *Neunkirch, Landstadt im Klettgau*, Schaffhausen 1985, S. 138.

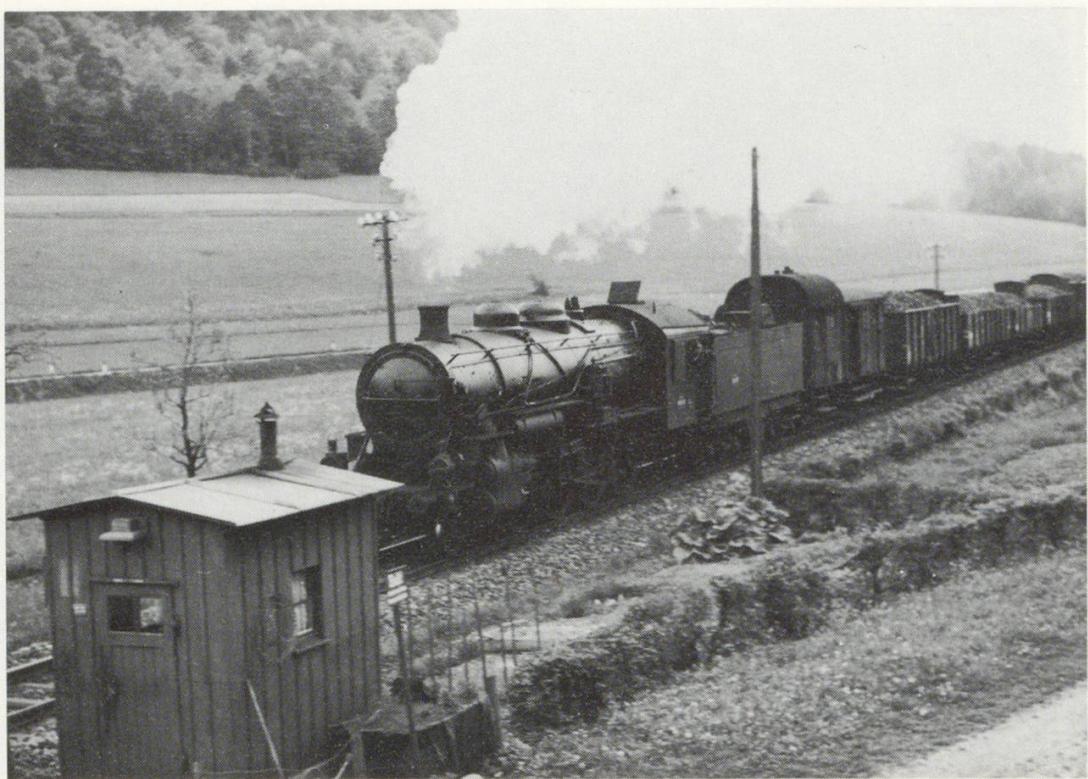


Abb. 7 Ein Bild aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges: Am Bahnübergang beim «Schmerlat» erscheint eine «General Pershing». Es handelt sich um eine französische Lokomotive, die von der Deutschen Reichsbahn als «Leihlokomotive» requiriert wurde. Vgl. Jürg Zimmermann, *Fünf Schaffhauser Eisenbahnbilder aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges*, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte, Band 54/1977, S. 113 ff.

schen Bundesbahn. Die Firma, deren Lagergebäude auf dem Areal der DB liegen, liefert beträchtliche Mengen von Gütern mit der Bahn aus, meistens im Stückgutverkehr. Sehr umfangreich sind auch die Güteranlieferungen mit der Bahn³⁶.

Das Werk Neunkirch der Steinzeugfabrik Embrach AG gehört ebenfalls zu den wichtigen Kunden der DB. Das Werk ist mit dem Bahnhofareal durch ein Förderband verbunden, ein geplantes Anschlussgleis wurde nie errichtet. Infolge Produktionseinschränkungen ist die Zahl der mit Ton beladenen Bahnwagen in den letzten Jahren zurückgegangen. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass auf dem Bahnhof Neunkirch auch recht bedeutende Tonnagen von landwirtschaftlichen Produkten – Zuckerrüben und Futterkartoffeln – verladen werden. Zu diesem Zwecke wurde eine Rampe errichtet.

³⁶ Mitteilung der Firma emag norm ag vom 9. Juli 1986.

Die heutige Situation

Wenn man bedenkt, dass Neunkirch lediglich rund 1300 Einwohner hat, dass 1980 die Zahl der Zupendler von Schaffhausen 134 und die Zahl der Wegpendler nach Schaffhausen 38 betrug, so ist der Umfang des Verkehrs auf der DB-Station Neunkirch gar nicht so unbedeutend. Nachstehend sind die Zahlen³⁷ für Fahrkarten und Wagenladungen im Bahnverkehr aufgeführt:

Jahr	Versand		Empfang		Fahrkarten (Zeitkarten)
	Wagen	Tonnen	Wagen	Tonnen	
1982	579	11 059	431	7 879	23 537 (2097)
1983	495	7 818	314	4 756	24 699 (2193)
1984	706	10 793	390	4 497	24 427 (1888)
1985	566	9 136	345	5 555	25 050 (2188)

³⁷ Kapellmeister oder Pfarrknecht berichten auf die Befragung, dass es sich bei den Zahlen um die tatsächliche Zahl handelt.

Als weiterer Vertreter der Stadtmark Bern erwähnt Kestenholz eine Befragung, zu deren Zeit er über das gesamte Gebiet von Neunkirch und dem Kanton Zürich lebte und arbeitete. Auch hier in Neunkirch wurde darauf George Küller berufen und mit dem Ergebnis 1912–1932 Carl Friedmann.

Weiter zu nennen ist Herrmann Bäuerle, der 1920 die Kehnauer Bäuerle AG in Schaffhausen gründete.

Franz August Hermann Fischer erhob am 12. März 1965 in Chur einen Betriebsantrag der Veltlinbahn der Schweizerischen Alpenbahn (Società per la Ferrovia del Veltlin) unter der Firma «Franz August Hermann Fischer» (heute: «Fischer & Partner»). Dieser Antrag sah vor, dass ein neuer Betriebsteil der Veltlinbahn zwischen dem Bahnhof Chur und dem Bahnhof Landquart (heute: Landquart-Thusis) eingerichtet werden sollte. Der Betrieb wurde am 1. Januar 1967 aufgenommen.

Die Bahn verbindet die beiden Orte Chur und Landquart über die Veltlinbahn, welche die Bahnstrecke Chur–Graubünden (heute: Rhätische Bahn) ergänzt.

³⁷ Die Zahlen stellte mir freundlicherweise die Güterabfertigung der Deutschen Bundesbahn in Schaffhausen zur Verfügung. Zum Schluss möchte ich folgenden Auskunftspersonen und Amtsstellen für erhaltene Auskünfte und geleistete Hilfe herzlich danken: Herrn Walter Schutz, Herrn Walter Beller und Frau Berta Vonderach in Neunkirch; dem Personal des Staatsarchivs; den Herren Karl Peter, Erich Danner und Peter Rebstein von der Deutschen Bundesbahn; Herrn Hanspeter Braun von der Kantonalen Gebäudeversicherung.

