Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 150 (1871)

Artikel: Die Toggenburgerbahn und das Eisenbahnnetz des Kantons St. Gallen und seiner nächsten Grenznachbarn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-373487

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: 12.07.2025

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

604456

Die Toggenburgerbahn und das Eisenbahnnetz des Kantons St. Gallen und seiner nächsten Grenznachbarn.

„Laß nie die Kraft, den Willen dir erschlaffen,
Von Besserm dich zum Besten aufzuraffen;
Nur wenn dein Geist nach Fortschritt ewig geizt,
Wenn ewig ihn Vollendung lockt und reizt,
Dann lebst du erst; es leben nur die schaffen!"
H . . . .

Mit Erstellung der Toggenburgerbahn ist einstweilen das eiserne Straßennetz der Kantone St. Gallen und Appenzell und ihrer nächsten Nachbarn abgeschlossen. Wir sagen der Kantone Appenzell, St. Gallen und ihrer nächsten Nachbarn! Denn der vom Kanton St. Gallen eingesäumte Kanton Appenzell — dessen Industrie, Handel und großer Verkehr — zieht aus diesem ostschweizerischen Bahnnetze, wenn auch die Schienengeleise das appenzellische Gebiet nicht berühren, mittelbar ebenfalls unberechenbare, volkswirthschaftliche Vortheile. Bis zur letzten Hütte auf den Bergeshöhen macht sich der wohlthätige Einfluß des neuen, wunderbaren Verkehrsmittels geltend. Der Dampfwagen auf der Eisenbahn ist für das Land, was das Dampfschiff für die Wasserstraßen. Jetzt reist der Mensch von dem Endpunkt eines Landes zu dem andern mit dem kleinen Vorrath von Kohlen und Wasser 6 Mal so schnell als die Extrapost, 1/4 Mal schneller als der Flug eines gewöhnlichen Vogels und 2—3 Prozent der Schnelligkeit der Kanonenkugel. Dem neuen Transportmittel verdanken wir nicht nur die Schnelligkeit, sondern auch die Wohlfeilheit im Verkehre. Durch die Schnelligkeit wird Zeit erspart. Zeitersparniß ist aber von allen Ersparnissen die ausgiebigste. Im Personen- und Waarentransport werden ungeheure Summen erspart. Der Handel in Vieh und Futter und den Erzeugnissen der Alpenwirthschaft, die Ausfuhr an Käse, Butter 2c. ist bedeutender geworden. Eine Hungersnoth, wie wir sie noch 1817 erlebt haben, ist beim Vorhandensein des neuen Verkehrsmittels nicht mehr möglich.

Die Erstellung des ostschweizerischen Eisenbahnnetzes war aber auch ein großes und kostspieliges Werk. Es hat viele Jahre, viele Mühe und Anstrengungen und Millionen an Geld in Anspruch genommen. „Sollte das große Werk gelingen, so müßten Volk und Regierungen, Gemeinden und Korporationen, Privaten und Gesellschaften in einträchtig-mächtiger Vereinigung zusammenwirken, um die manigfachen Schwierigkeiten der Ausführung zu besiegen" . . . . .*

Diese im J. 1846 mit Zuversicht ausgesprochene Erwartung ist in den letzten 24 Jahren auch für den Osten der Schweiz in Erfüllung gegangen. Die große Zeit hat kein kleines Geschlecht gefunden. Mit dem Bau der Bahn von Rorschach-St. Gallen-Wyl-Winterthur wurde im J. 1852 das Bahnnetz begonnen, in den folgenden Jahren mit Erstellung der Linien Rorschach-Sargans-Chur und Sargans-Wesen-Rapperswyl-Glarus dasselbe fortgesetzt und in den Jahren 1868, 69 und 70 mit dem Bau der Toggenburger Zweigbahn Ebnat-Wyl unter den schwierigsten Verhältnissen glücklich vollendet.

Dieses Bahnnetz (ohne die Toggenburger Zweigbahn) hat eine Gesammtlänge von 275 Kilometer oder zirka 57 Stunden und kostete 79,515,735 Fr. 68 Rp. Da das Aktienkapital von 40 Mill. Fr. zur Deckung dieser Summe und der Betriebs- und Unterhaltskosten nur zur Hälfte ausreichte, so wurden noch für 40 Mill. Anleihen mittelst Obligationen aufgenommen, wovon 25 Mill. mit erster und 15 Mill. mit zweiter Hypothek. Von den 80 Mill. Aktien- und Obligationenkapital besitzt der Kanton St. Gallen (die Staatskasse) 8,943,375 Fr.

Nicht nur konnte an die Aktionäre bisher gar kein Zins bezahlt werden, sondern es mußten die ursprünglich auf 5% Zins lautenden Obligationen im Jahr 1864 auf 4% heruntergesetzt werden, um ein jährliches Defizit zu vermeiden. Die Einnahmen haben sich nun

---

* S.: Ueber das st. gallische Eisenbahnwesen. Von Reg.-R. Hungerbühler. St. Gallen und Bern. Verlag von Huber und Comp. 1846.

seither zwar gehoben,* inzwischen leidet aber die früher rentabelste Linie der Vereinigten Schweizerbahnen — Winterthur-St. Gallen-Rorschach — durch die am 15. Okt. 1869 eröffnete Bahn Romanshorn-Rorschach unter der Konkurrenz der Nordostbahn. Die Distanz zwischen Winterthur und Rorschach ist durch diese neue Bahn für die obere und untere Linie ausgeglichen und auf dieser der für Weiterreisende mißbeliebige Wagenwechsel in Winterthur weggefallen. Den Vereinigten Schweizerbahnen kommt laut Vertrag mit der Nordostbahn nunmehr nur die Hälfte des Ertrags vom Transport der von den bayerischen Bahnen in Lindau auf dem Bodensee in Rorschach ankommenden Waaren und Personen zu.

Unter solchen Umständen und Verhältnissen brachte der Kanton St. Gallen allerdings ein neues, großes Opfer, als dessen Großer Rath in Ausführung eines dem mittlern und obern Toggenburg im August 1860 gegebenen allgemeinen Versprechens im Juni 1866 den Beschluß faßte, sich bei dem Bau einer Toggenburgerbahn von Ebnat nach Wyl mit einer Summe von $2^1/_2$ Mill. Fr. zu betheiligen. Es geschah dies zu einer Zeit, als die st. gallische Staatskassaverwaltung bereits mit 8—9 Mill. Fr. Eisenbahnpapieren belastet war und dieselbe wenige Jahre vorher für toggenburgische Straßenkorrektionen in gleicher Richtung zirka 100,000 Fr. verausgabt hatte. An die Staatsbetheiligung wurde unter andern die Bedingung geknüpft, daß der von Gemeinden und Privaten zu leistende Aktienbeitrag die Summe von $1^1/_2$ Mill. Fr. ersteige und der Bau von einem soliden Unternehmer um den Voranschlag von 4 Mill. Fr. übernommen werde. Am 8. Juni 1866 wurde die kantonale Konzession ertheilt und diese bald darauf von den eidg. Räthen genehmigt.

Diese entscheidenden Dekrete waren das endliche Ergebniß mehrjähriger mühevollen Bestrebungen der toggenburgischen Förderer des Unternehmens, um welches sich die Herren Oberst Joh. Rud. Raschle* und Kantonsrath Heinr. Arn. Schweizer, als Präsidenten des Gründungskomite und des Verwaltungsrathes der Bahngesellschaft, ganz besonders verdient gemacht haben. Leider gebricht es uns an Raum, Schritt für Schritt zu schildern, wie das Werk zu Stande gekommen. Wir verweisen diesfalls auf das werthvolle „Gedenkblatt" von Hrn. Kantonsrath Schweizer: „Das Werden der Toggenburgerbahn." (St. Gallen, 1870.) **

Die Aktienzeichnungen schloßen mit der übervollen Summe von 1,513,500 Fr. Bei dieser Subskription glänzen die toggenburgischen Aktienbeiträge von Gemeinden und Korporationen mit 498,000 Fr., jene der Privaten mit 520,000 Fr., die Zeichnungen der Orts- und politischen Gemeinde und der Partikularen von Wyl mit 201,000 Fr., zusammen also mit der schönen Summe von 1,219,000 Fr. Die übrigen 294,500 Fr. vertheilen sich auf folgende Kantone und Staaten: Auf St. Gallen (außer Toggenburg und Wyl) 102,000 Fr. (dabei 10,000 Fr. von der politischen Gemeinde St. Gallen, 20,000 Fr. vom kaufm. Direktorium daselbst, 25,000 Fr. von den Vereinigten Schweizerbahnen), Kanton Zürich 124,000 Fr. (dabei aus der Stadt Zürich 63,500 Fr., aus Winterthur 25,000 Fr.), K. Aargau 15,000 Fr., K. Thurgau 14,000 Fr., K. Bern 6500 Fr., auf Luzern 2000 Fr., Glarus (Schwanden) 1000 Fr., und auf das Ausland 30,000 Fr. (dabei 14,000 aus Stuttgart, Bayhingen und Kannstadt, 1000 aus Nürnberg, 7000 aus Neapel und Triest, 1000 aus Beziers (Frankreich), 2500 aus London, 2500 aus Konstantinopel und 2000 aus Manilla).

Der Grunderwerb für die ganze Bahn von zirka 192 Juch. Flächeninhalt kostete 383,979 Fr., also beiläufig $5^1/_2$ Rp. per Quadratfuß.

---

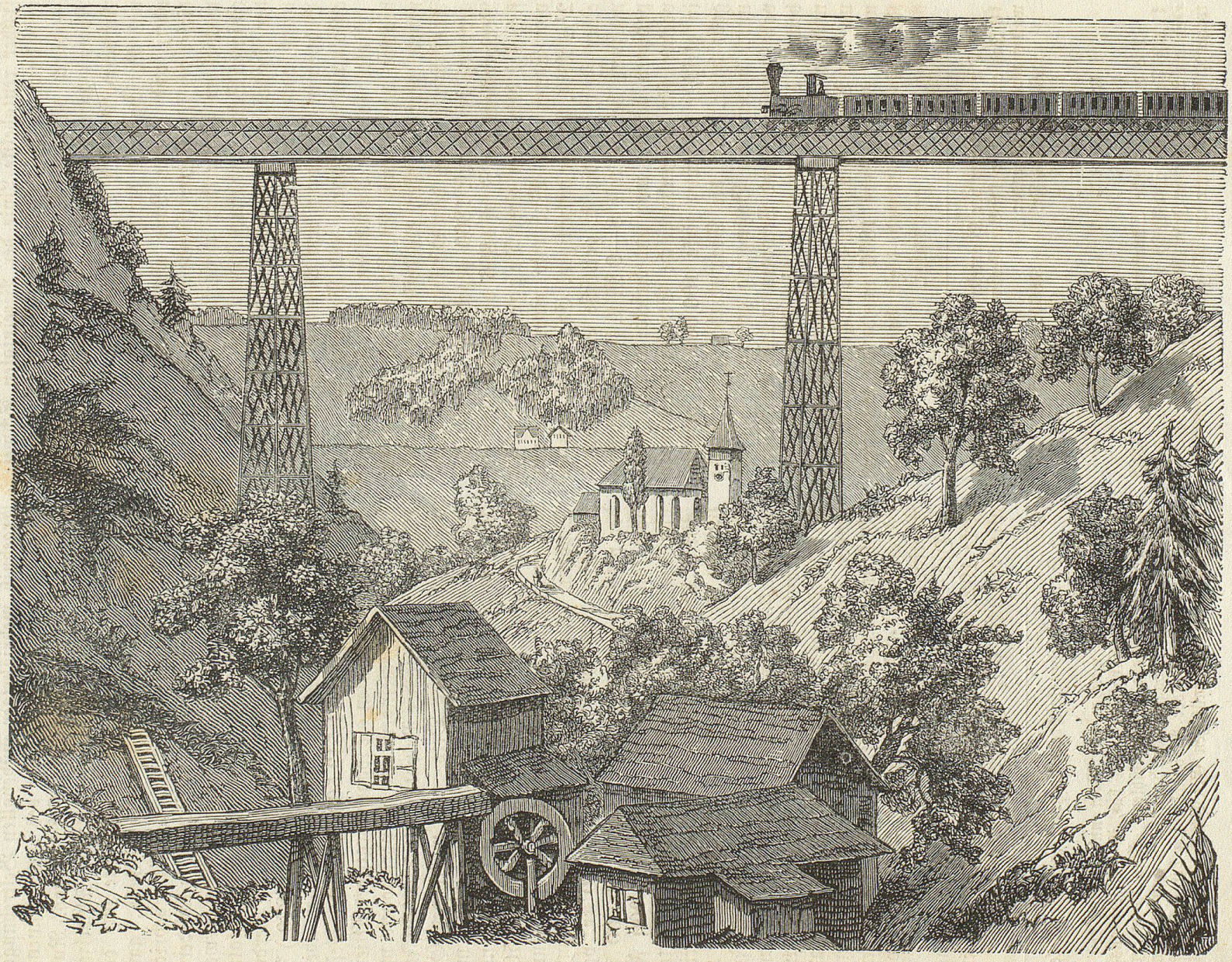
* Die Einnahmen per Kilometer waren in den letzten 10 Jahren laut dem 1869er Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes folgende:

1860:	11,873 Fr.	1865:	15,125 Fr.
61:	13,605 "	66:	15,190 "
62:	14,006 "	67:	15,381 "
63:	14,548 "	68:	15,913 "
64:	14,576 "	69:	16,346 "

Die durchschnittliche Einnahme pr. Tag betrug 1868 11,956 Fr. 27 Rp. und 1869 12,315 Fr. 14 Rp., während die Ausgaben, im Jahr 1868 5732 Fr. 52 Rp. betragend, sich 1869 nur um 27 Fr. 12 Rp. vermehrten.

* S. dessen Lebensbeschreibung im Appenzeller-Kalender auf 1869.

** Der Erste, welcher mit Wort und Schrift den st. gallischen Eisenbahnbau gefördert hat, ist Hr. Kantonsgerichtspräs. Altlandam. Hungerbühler. Auch ist die erste Schrift „über die Toggenburgerbahn" von ihm erschienen und im Jahrg. 1858 der Verhandlungen der st. gallisch-appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft enthalten.



Die Eisenbahnbrücke bei der Guggenlochmühle.

Der Bau der Bahn wurde den Herren Wieland, Gubser u. Comp. um die Summe von 3,620,000 Fr. in Akkord gegeben. Für den Grunderwerb hatten die Bauunternehmer nichts zu bezahlen, dagegen an Betriebsmaterial 3 Lokomotive, 17 Personen-, 4 Gepäck- und 50 Güterwägen zu liefern und überdies haben sie den Unterhalt der Bahn für die Dauer eines Jahres nach deren Inbetriebsetzung zu besorgen.

Am 23. Juni 1870 fand die feierliche Eröffnung der Bahn, unter dem Jubel der toggenburgischen Bevölkerung, statt.

Die Toggenburger zeigten sich nicht undankbar. Mit „Lebehoch" und in Trinksprüchen wurde der Verstorbenen gedacht und sind die Lebenden gefeiert worden, welche sich um die Anregung, Unterstützung und Ausführung des nationalen Werkes besonders verdient gemacht hatten. Als Anerkennung der großen Verdienste um das Zustandekommen des Unternehmens wurde der Präsident des Gründungskomites und des Verwaltungsrathes der Baugesellschaft von seinen Mitbürgern mit einem silbernen Becher beschenkt und dem Gefeierten überdies von der Stadt Lichtensteig das Ehrenbürgerrecht ertheilt.

Gemäß einem mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen schon unterm 7. Sept. 1866 abgeschlossenen Vertrage nahm dieselbe den Betrieb der Toggenburgerbahn auf 15 Jahre in Pacht. Während der ersten 5 Betriebsjahre werden bei täglich 4 Zügen in jeder Richtung pr. Jahr und Kilometer 5300 Fr., bei täglich 5 Zügen 5700 Fr. und in den nachfolgenden 10 Jahren 200 Fr. mehr pr. Ansatz Pachtzins bezahlt.

Die Gründung der Toggenburgerbahn liefert einen neuen Beweis, was Gemeinsinn und einträchtiges Zusammenwirken, was Treue, Redlichkeit und Ordnung in Verwaltung und Verwendung bedeutender, zur Erreichung eines großen, gemeinnützigen Zweckes zusammengelegter Gelder, — was Ausdauer und Beharrlichkeit in Erreichung dieses Zweckes vermögen. Ehre und Preis darum den Toggenburgern!

Eine uralte Prophezeiung, eingetroffen 1756 und 1870.

Unterhalb Paris liegt im Seinefluß ein Felsen, welcher vom Volke „der redende Stein" genannt wird. Dieser Felsen kömmt nur in höchst trockenen Sommern zum Vorschein und wurde bei der großen Trockenheit im Sommer 1870 wieder sichtbar. Das letzte Mal sah man den redenden Stein im Jahr 1756, unseligen Andenkens; denn in diesem Jahre wurde Lissabon durch ein Erdbeben zerstört und begann der schreckliche siebenjährige Krieg. Auf diesem Felsen sind folgende Worte eingehauen und darum heißt er auch „der redende Stein": „Diejenigen, so mich gesehen haben, die haben geweint; und diejenigen, welche mich wieder sehen werden, die werden abermals weinen."

Die größte ärztliche Praxis.

Der im Frühjahr 1870 in Köthen gestorbene homöopathische Arzt Dr. Lutze hatte eine so ausgebreitete Praxis, wie sich wohl kein Arzt vor ihm rühmen konnte. Lutze, manche Jahre früher Postsekretär, studirte nach einer schweren Krankheit, in welcher er — von den allopathischen Aerzten aufgegeben — durch einen Homöopathen wieder hergestellt wurde, noch Medizin und praktizirte seit 1842, zuerst in Mühlhausen, dann in Potsdam, wo der Zulauf bereits so stark war, daß er täglich über 100 Kranke abfertigte. Nach seiner Uebersiedelung nach Köthen hat aber diese Praxis, wie man dieselbe auch erschweren und hemmen mochte, von Jahr zu Jahr zugenommen. Ein Bericht aus dem Jahr 1860 sagt: Lutze's Klinik — ein prachtvoller Palast mit fürstlicher Einrichtung, welcher Tag für Tag von hilfesuchenden Kranken belagert ist — wurde im betreffenden Jahre von 24,914 Patienten besucht. Noch viel bedeutender war die schriftliche Praxis. So giengen im genannten Jahre durch die Post 49,689 Briefe ein, worin 128,967 Krankenberichte enthalten waren. In Summa wurden von ihm in diesem Jahre 153,881 Kranke behandelt. Außerdem wurden in diesem Jahre 2362 homöopathische Apotheken in alle Welt versandt. Daß Lutze diese riesenhaften Arbeiten nicht allein zu bewältigen im Stande war, liegt auf der Hand, so waren denn auch in seiner Anstalt über 20 Beamte mit Inbegriff der Assistenzärzte angestellt.

*

Pracht, Gold und Ehr' — ist morgen oft nicht mehr.