

# Die Bodensee-Toggenburgbahn

Autor(en): **C.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **190 (1911)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374457>

## **Nutzungsbedingungen**

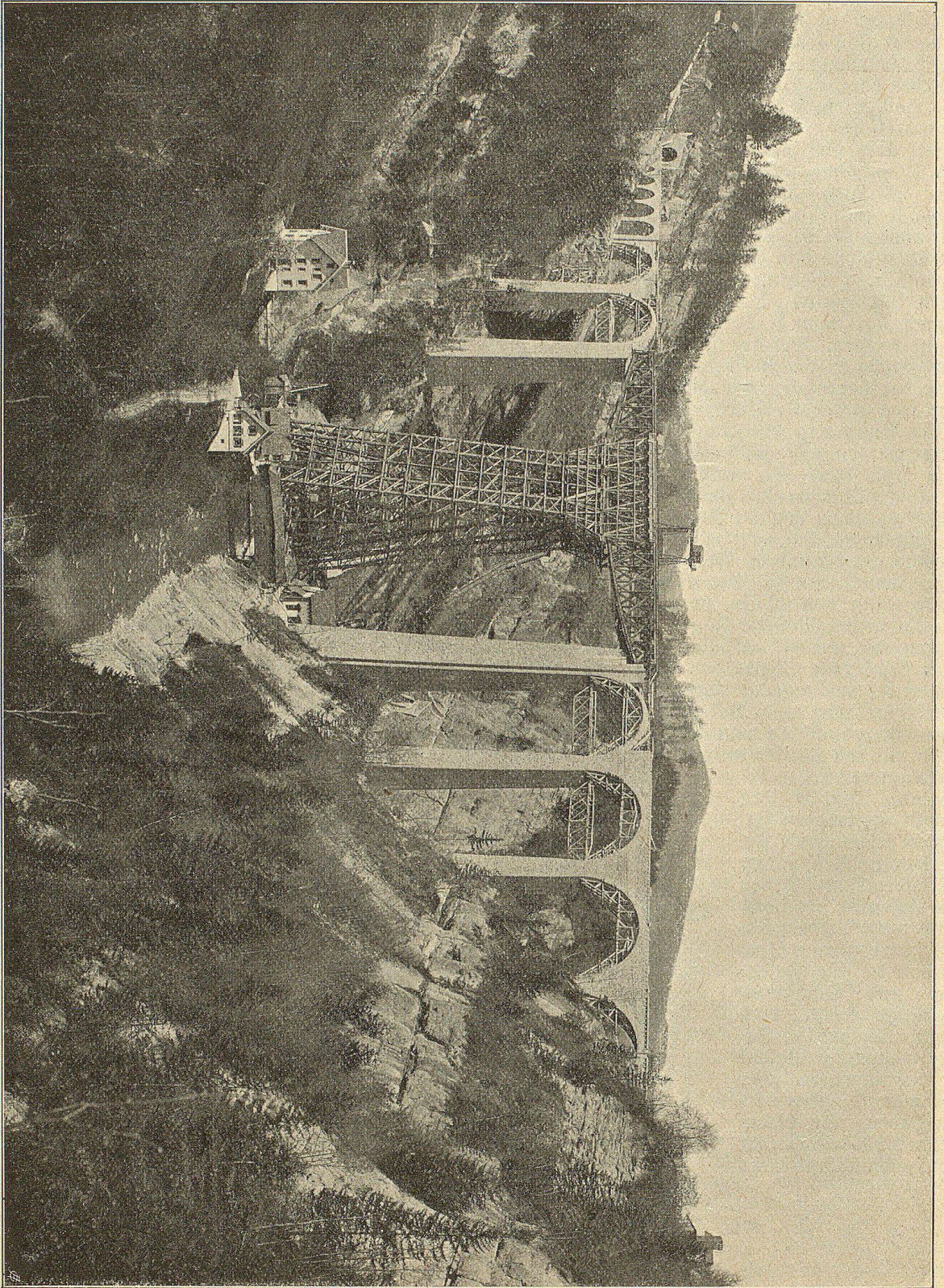
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

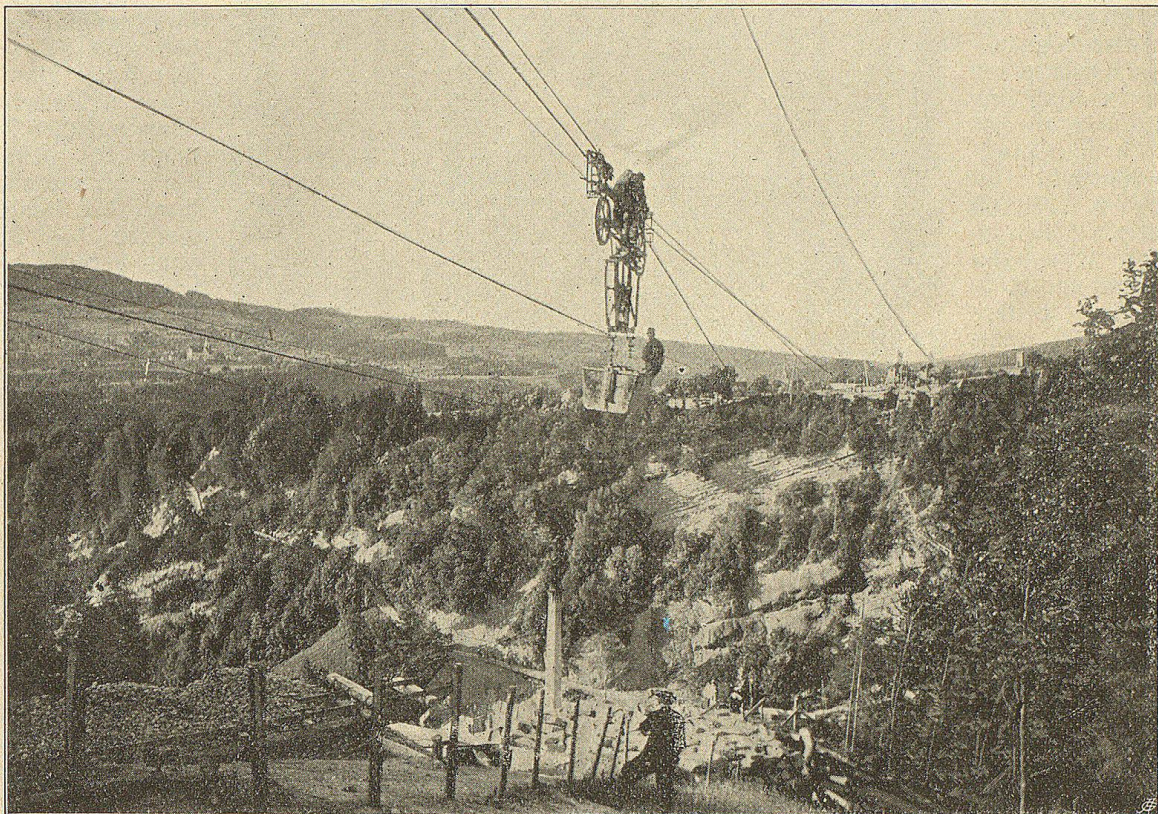


Eitnerfabrik beim Gabel. Gesamtansicht Anfang Mai 1910.

## Die Bodensee-Toggenburgbahn.

Wenn, wie alljährlich, mit nahendem Herbst der Appenzeller Kalender hinausflattert in die zahllosen Stuben, in welchen er seit bald zweihundert Jahren Heimatrecht besitzt, dürfte auch die Inbetriebsetzung eines Werkes wenigstens teilweise zur Tatsache geworden sein, das wie wenige, seit Jahrzehnten die Öffentlichkeit beschäftigt hat, nämlich die der Bodensee-Toggenburgbahn. Denn der Weg,

Ebnat-Neßlau unter einen Hut hatten bringen lassen, und die st. gallische Regierung zusammen mit dem Gemeinderat der Stadt St. Gallen zielbewußt das Steuer des Schiffleins in die Hand nahm, gieng es noch lange, sehr lange, bis der erste Spatenstich getan werden konnte. Erst am 28. Oktober 1901 konnte der st. gallische Regierungsrat, gestützt auf eingeholte Gutachten, dem st. gal-



Der Kubelviadukt. Drahtseilbahn zum Transport des Baumaterials über die rund 100 Meter tiefe Schlucht.

den dieses Bahnunternehmens zu gehen hatte, war weit, rauh und dornenreich. Es bedurfte der zähen Anstrengung von Männern mit nimmer erlahmender Energie, und eines opferwilligen patriotischen Sinnes, um erst alle die einzelnen Bahnprojekte, nämlich das der Rickenbahn, der Bahn Romanshorn-St. Gallen, der Bahn St. Gallen-Wattwil, und endlich des Teilstückes Ebnat-Neßlau, die einander zunächst im Wege zu stehen schienen, auf ein und dieselbe Richtlinie zu orientieren, und sodann die drei letztgenannten Unternehmen zusammenschweißen zur Bodensee-Toggenburgbahn, während die Rickenbahn bei der Eisenbahnverstaatlichung dem Bunde überbunden werden konnte. Und auch dann noch, als im Jahre 1899 sich die Vertreter der Projekte Romanshorn-St. Gallen, St. Gallen-Wattwil, und

lijchen Großen Rat den bekannten weittragenden Beschlussantrag über die künftige Gestaltung der Geschichte der Toggenburgerbahn und der neu projektierten Linien unterbreiten. Demnach sollte die Toggenburgerbahn, an welcher der Kanton mit 5000 Aktien beteiligt war, zum Preise von 2,750,000 Franken an die damaligen Vereinigten Schweizerbahnen verkauft werden, und letztere hinwiederum sollten diese Bahn bei Anlaß der Verstaatlichung ihres Hauptnetzes ebenfalls an den Bund übergehen lassen, und zwar zum gleichen Preise. Der Bund seinerseits hatte sich zu verpflichten, die Rickenbahn nach dem Lusser-Moser'schen Projekte und mit einem Kostenvoranschlag von 11,015,000 Fr. zur Ausführung zu bringen. Der Kanton St. Gallen übernahm von diesen letzteren Kosten wiederum den

Betrag von 2,750,000 Fr. fest und in der Weise, daß er den Kaufpreis für die Toggenburgerbahn aufzubringen hatte, so daß letztere faktisch unentgeltlich an den Bund übergieng. Außerdem wurde er verpflichtet, an die allfälligen Mehrkosten der Rickenbahn über 11,015,000 Fr. die Hälfte, im Maximum aber eine halbe Million, nachzuschließen. Letztere Stipulation dürfte heute zweifellos praktisch geworden sein.

In Bezug auf die sodann zu gründende Bodensee-Toggenburgerbahn sicherte der gleiche Beschluß eine Beteiligung an der Strecke Romanshorn-Wattwil im Betrage v. 3,750,000 Franken in Aktien zu, und die Eisenbahn von Ebnat nach Neßlau sollte weitere 1,250,000 Fr., zahlbar in verschiedenen Raten, erhalten. Das übrige benötigte Aktienkapital für die Bodensee-Toggenburgerbahn war bereits vorher von den interessierten Gemeinden gezeichnet worden, und zwar u. a. von St. Gallen 2,8 Millionen und von Herisau der sehr hohe Betrag von 1,250,000 Fr. Da der Kanton im genannten Beschlusse aber nur  $3\frac{3}{4}$  Millionen übernommen hatte, statt der ihm zugemuteten  $4\frac{1}{2}$  Millionen, mußten die fehlenden 750,000 Fr. dann nachträglich von den beteiligten Gemeinden nachgezeichnet werden, wobei Herisau neuerdings mit 150,000 Fr. zum Handfuß kam.

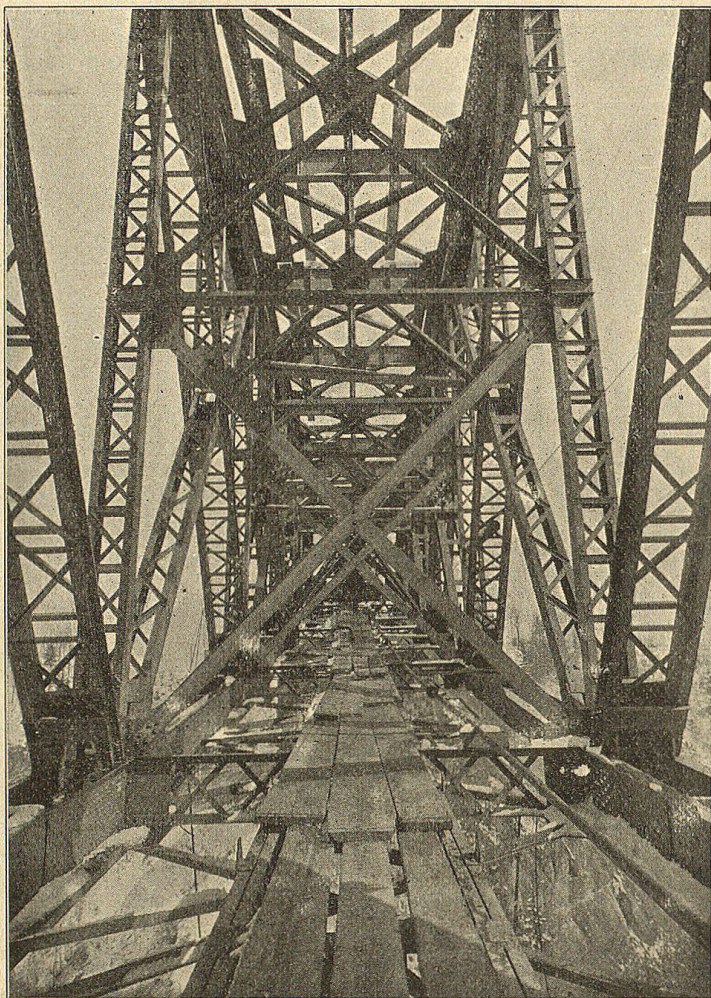
Aber nun giengen erst noch die Schwierigkeiten mit der Platzierung des Obligationenkapitales an. Erst als der Kanton St. Gallen die Zinsengarantie für das ganze Anleihen von 10 Millionen Franken übernahm, konnte auch dieser Punkt geordnet werden. Noch waren aber große Schwierigkeiten betreffend Wahl des Traces, Anschluß an die Bundesbahnen, und sodann der Anspruch der Appenzeller-Bahn auf einen Ausbau der Schmalspurbahn nach St. Gallen

zu überwinden, bis endlich im Frühling 1907 mit dem Bau begonnen werden konnte, und zwar zunächst auf der Strecke St. Gallen-Wattwil, welche am meisten erfordert, sodann auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen und zuletzt, erst im Frühling 1910, auch auf dem Teilstück Ebnat-Neßlau.

Seither haben die Bataillone der braunen Söhne

Italiens und teilweise auch Kroatiens nach Anleitung eines ganzen Stabes von Ingenieuren unablässig gewählt, gegraben und gesprengt. Der stolze Bau des neuen Beweises

Schweizerischer Ingenieurkunst zieht sich von Romanshorn durch die lieblichen Gefilde des Thurgaus herauf, durchbricht sodann, dem wilden Tobel, das unter dem Namen „Galgentobel“ trefflich gekennzeichnet ist, sich nähernd, den Bruggwaldtunnel, überbrückt die Steinach und die Bundesbahnlinie Rorschach-St. Gallen, um auf dem mächtig vergrößerten Bahnhofplanum von St. Fiden, dem künftigen St. Gallen-Ost, einzumünden, und von dort gemeinsam mit der Bundesbahn im Rosenbergtunnel, mitten unter der sich mächtig dehrenden Stadt hindurch in den noch seiner Erweckung harrenden neuen Bahnhof der st. gallischen Residenz



Rubelviadukt. Eisenkonstruktion der mittleren, 120 Meter weiten Hauptöffnung, von unten gesehen, ca. 100 Meter über der Flußsohle.

überzuführen. Dieses erste Teilstück der Bahn wurde von der Bau-Unternehmerfirma Buß & Cie. in Basel ausgeführt. Es hat leider eine traurige Berühmtheit erlangt durch den Einbruch des Bruggwaldtunnels, am 22. Juni 1909, bei welchem Anlaß 12 wackere Arbeiter das Leben verloren haben, während der durch seine wunderbare Rettung nachher berühmt gewordene Pedersoli 11 Tage lebend in dem zusammengebrochenen Tunnel aushielt. Die ganze Strecke Romanshorn-St. Gallen ist 21,486 Kilometer lang, ihre bedeutendste Kunstbaute ist der bereits genannte 1731 Meter lange Bruggwald-

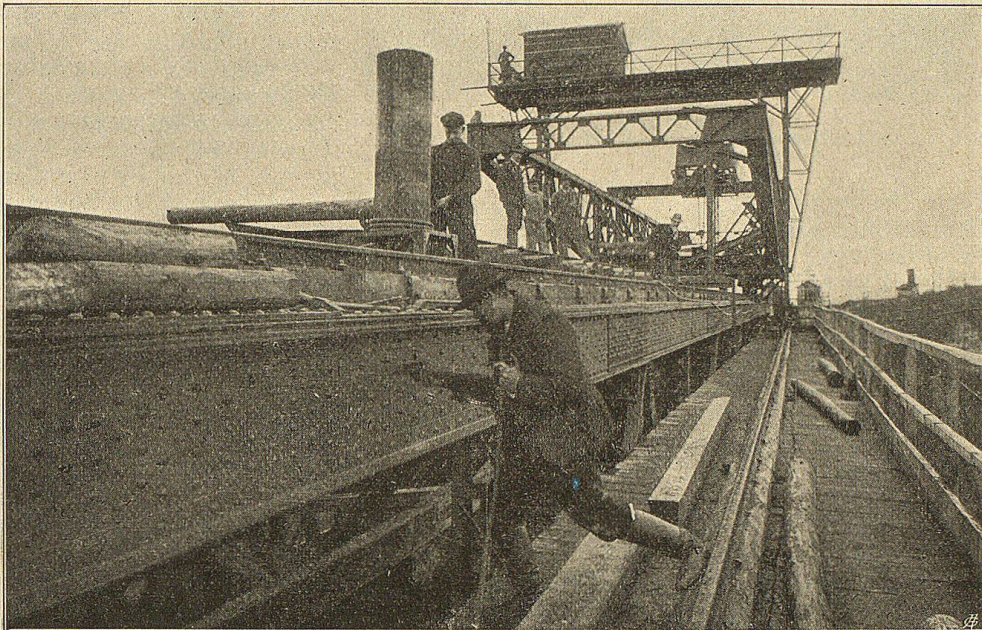
tunnel, neben welchem noch eine Reihe kleinerer Tunnel und Brücken die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Die Strecke bedient, außer den Endstationen Romanshorn einerseits und St. Fiden-St. Gallen andererseits, noch die Stationen Neukirch-Egnach, Steinebrunn, Muolen, Säggenschwil, Roggwil und Wittenbach.

Von St. Gallen aus folgt die Linie sodann zunächst der bestehenden Bundesbahnlinie, um bei Km. 0,758 nach Norden abzubiegen und außerhalb des bekannten Schlößchens in der Burg dann das Bundesbahngeleise zu überqueren und der Station Saggen-Bruggen zuzustreben. Kurz nach Verlassen dieser Station überbrückt die Bahn in grandiosem

Sprung das bekannte Sittertobel im „Kubel“. 98 Meter über dem Wasserspiegel und turmhoch über den weiten Gebäuden des Elektrizitätswerkes Kubel leitet die 380 Meter lange Brücke von einem Ufer zum anderen.

Der imposante Bau, der zu den schönsten Denkmälern der Ingenieurkunst in unserem Lande gehört, weist vier gewölbte Öffnungen von 25 Meter Spannweite auf, an die sich beidseitig einige kleinere Wölbungen von bloß 12 Meter Spannweite anschließen. Das Mittelstück, 120 Meter lang, ist aus Eisen konstruiert, als sog. Halbparabelträger, und stellt eine Musterleistung der bekannten Brückenbau-firma Th. Bell & Cie. in Kriens dar, welche diese ganze gefährliche Arbeit in der Zeit von vielleicht dreiviertel Jahren trotz Wintersungetüm glücklich zu Ende führte. Unsere Bilder zeigen das prächtige Bauwerk in verschiedenen Stadien. Die ganzseitige Aufnahme weist das ganze Bauwerk zu Anfang Mai, also kurz nachdem die Eisenkonstruktion, die sich beidseitig aus dem gewaltigen hölzernen Gerüst-turm herauschob, die als Widerlager dienenden Mittelpfeiler erreicht hatte. Ein zweites Bild zeigt

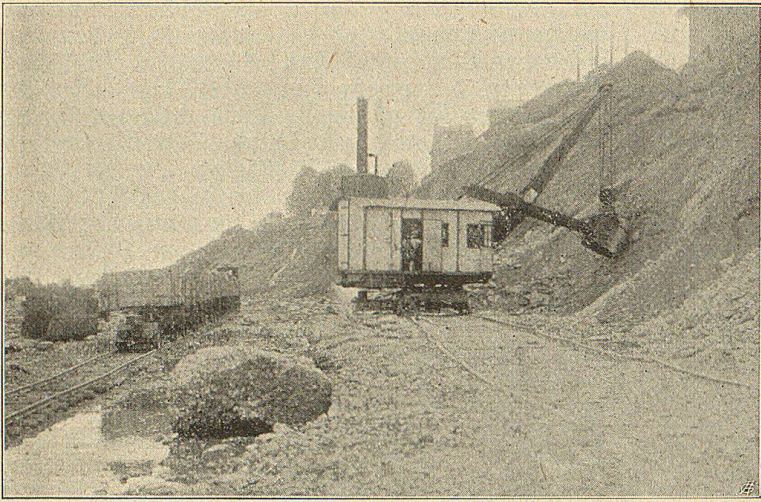
lediglich von zwei Drahtseilbahnen überspannt war, welche nimmerruhend Baumaterial zu den verschiedenen Pfeilerbaustellen beförderten. Die beiden Monteure, die zwecks Reparatur des Seiles die Fahrt über die gähnende Tiefe antraten, haben sicher eine mehr als gewöhnliche Schwindelfreiheit besessen. Ein drittes Bild zeigt, wie die Eisenkonstruktion des Mittelbogens in der Nähe aussieht, und beweist, daß das, was aus der Ferne als dünne eiserne Zündhölzer erschien, in Tat und Wahrheit solide und starke Eisenbalken sind. Ein viertes Bild endlich führt auf den Gerüstturm selbst und zwar während der Montage des eisernen Bogens. Wir sehen einen Arbeiter beschäftigt mit



Kubelviadukt. Rieten der mittleren eisernen Öffnung mittelst Nietmaschine. Oben rechts der Transportkran, der auf den fast 100 Meter hohen hölzernen Gerüstturm aufmontiert wurde.

der Handhabung der Nietmaschine, erkennen auch, mit welcher Vorsicht und Umsicht da droben auf schwindelnder Höhe für alle technischen Hilfs- und Hilfsmittel gesorgt war. Gleich nach dem viadukt tritt die Bahn in

den 248 Meter langen Sturzenegg-tunnel, um dann die rutschige Halde oberhalb des Güßsenweithers zu passieren und das Balketobel auf einem sehr hübschen, elegant gekrümmten siebenbogigen steinernen Viadukt zu überschreiten. Das flotte Bauwerk ist relativ schon recht früh vollendet gewesen und hat eine Länge von immerhin 150 Meter. Bald darnach fährt die Bahn im Heinrichsbadtunnel unter der Staatsstraße Herisau-Winkeln durch, durchschneidet das Nordhaldengut, welches der Gemeinde Herisau gehört, um dann schließlich auf den Bahnhof von Herisau einzumünden. Sowohl die Appenzellerbahn, wie die Straße im Mauchler mußten über die neue Linie hinweggeführt werden, während die alte Ziegelhütte, die der Gegend da drunten den Namen gab, abgebrochen und jenseits der Straße gegen Norden vollständig neu erstellt und neu eingerichtet wurde. Der große Tunnel, welcher vor Erreichung der Station Herisau durchfahren werden



Trockenbagger auf dem Bahnhof Herisau. 1. Moment: der Löffel greift das Material auf.

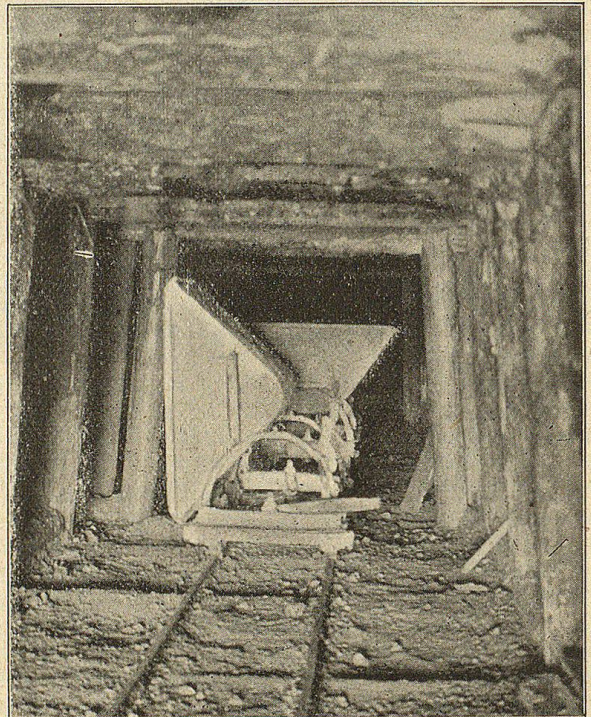
muß, ist dagegen eine unvorhergesehene Arbeit, die sich als notwendig erwies, um der Rutschungsgefahr, die sich für die südlich am Hange gelegenen Häuser zeigte, einen Riegel zu stoßen.

Der Bahnbau Herisau selbst dürfte zu den schwierigsten und langwierigsten Bahnhofsbauten der Schweiz gehören. Da wo früher eine mälig zum sog. Tal sich neigende Wieje gegrünt hat, mußte aus dem harten Nagelfluh ein Plateau von über 1 Kilometer Länge und bis zu 100 Meter Breite herausgesprengt werden. Unzählige Tonnen von Cheddit sind da verpulvert worden, haben aber auch leider verschiedene Opfer gefordert. Zur Bewältigung der enormen Ausbruchsarbeiten waren lange Zeit 1—2 riesige Trockenbagger tätig. Unsere Bilder zeigen uns ein solches Angetüm, einmal im Momente, wo es mit seinem, einer großen „Stande“, die vorn mit eisernen Zähnen beschlagen ist, gleichenden sog. „Löffel“ den Abhang anschürft, das zweite Mal im Augenblicke, wo die durch Drehen des Krahmens über einen bereitstehenden Arbeitszug geschwenkte „Stande“ oder der „Löffel“ durch Aufklappen des Bodens in einen Wagen entleert wird, der schon von einem einzigen derartigen „Löffel“ voll wird. Besonders kompliziert wurden die Arbeiten am Bahnhof Herisau auch durch den Betrieb der Appenzeller-Bahn, der fortwährend aufrecht erhalten werden mußte. Es bedingte das die Verlegung des Appenzellerbahn-Gleises gegen Süden, und zwar in drei verschiedenen Phasen, denen jeweils der Abbruch des damit freierwerdenden Terrains auf dem Fuße folgte, bis auch die alte Maschinenwerkstätte u. s. f. dem Wege der Umwandlung folgen mußten, und abgebrochen wurden. Längere Zeit mußte auch der Betrieb der Appenzellerbahn so aufrecht erhalten werden, daß die bekannte Spitzkehre bei der sog. Wechselstation bis hinunter in den Talhof verlegt wurde, so daß also die Passagiere nach Appenzell eine Gratis-Hin-

und Herfahrt vom Talhof nach dem Bahnhof mitmachen, die die bekannte und berücksichtigte aus dem Rorschacher Bahnhof in den „Hafen“ noch erheblich übertraf. Der mit vielen Opfern erkaufte Gemeinschaftsbahnhof Herisau dürfte nun aber wohl beiden Bahnen herrlich zudienen, und ist zu hoffen, daß er die auf ihn gesetzten Erwartungen erfülle. Den Austritt aus dem Bahnhofplanum vermitteln gegen Westen nicht weniger als drei Tunnel. Das nördlichste ist das der Bodensee-Toggenburgbahn, dann folgt das Tunnel, durch welches die Mühlestraße dem Bahnhof zustrebt, und endlich, Wand an Wand, das Tunnel der Appenzellerlinie der Appenzellerbahn.

Unmittelbar nach dem Passieren des Mühlebühlentunnels braust der Zug über ein weiteres imposantes Bauwerk, nämlich den 300 Meter langen Cylinderviadukt, der komplet aus Steinen erbaut

ist, und wie fast alle größeren steinernen Viadukte der Bodensee-Toggenburgbahn Bogenspannungen von 25 Meter in den Mittelgewölben und solche von 15 Meter in den Seitengewölben aufweist. Im Ganzen zählt man hier 14 solche Deffnungen, während der Zug nahezu 40 Meter hoch über der Blatt, und noch recht hoch über den großartigen Etablissements der A.-G. Cylinder und der Firma Signer & Cie. dahindonnert, ein Bild, das sich mit

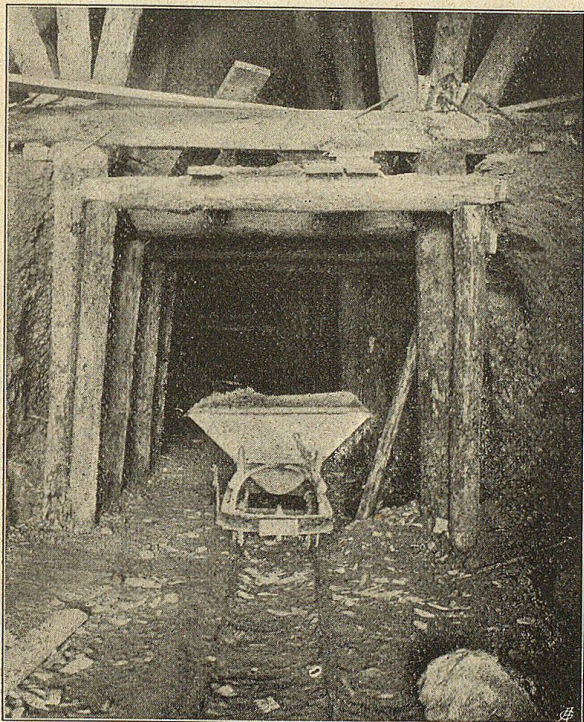


Sohlstollen im Tunnel.

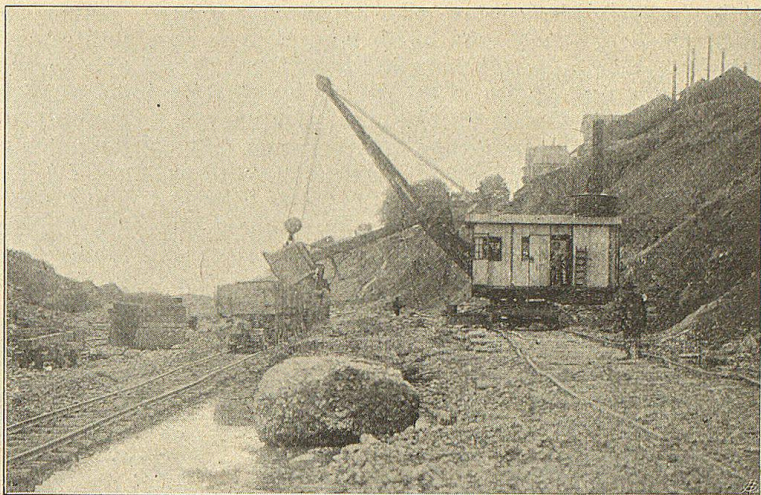
dem majestätischen Säntis im Hintergrund ganz grandios ausnimmt.

Im weiten Bogen geht es hierauf um den Ramsenburgstock herum auf einer Menge von mit saurer Mühe angelegten und nur sehr schwer zur Ruhe gebrachten Dämmen nach der Station Schachen, noch zu Herisau gehörig. Ganz in der Nähe wird ein sehr harter und widerstandsfähiger Stein gebrochen, der sog. „Schachengranit“. Dem Vorkommen dieses vorzüglichen Baumaterials ist es zuzuschreiben, daß der just vor der Station den Egertenbach überziehende Egertenviadukt weitaus der erste war, der vollendet worden ist. Schon seit dem Sommer 1908 ist er sozusagen fertig, obwohl auch er eine Länge von 105 Meter und eine Höhe von 26 Meter aufweist. Entsprechend der geringeren Länge des Bauwerkes sind die Brückenöffnungen schmaler gehalten als bei den großen Brücken; sie messen nur 12 Meter.

Auch dem nächsten großen Bauwerk, dem in ein tannunkles Tobel eingegrabenen Kirchobelviadukt kam die Nähe des Baumaterials zu statten, indem auch dieser 32 Meter hohe und 157 Meter lange Viadukt schon den zweiten Sommer befahren werden kann. Schade nur, daß die Bewachsung des Tobels eine so starke ist, daß das pittoreske Bauwerk so zu sagen von nirgends her recht schön überblickt



Ausbau des Tunnelgewölbes.



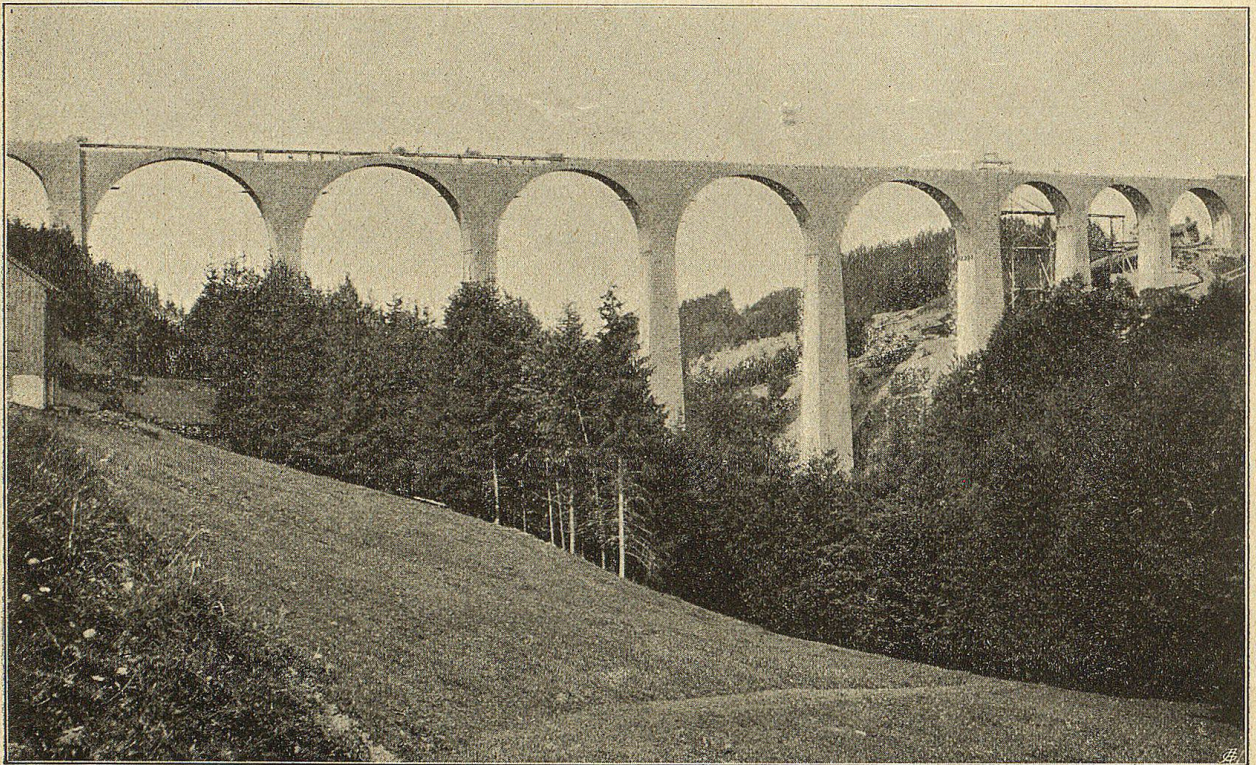
Trockenbagger auf dem Bahnhof Herisau. 2. Moment: Das mit dem Böffel gefaßte Material wird in einen bereitstehenden Wagen entleert.

werden kann. Um so schöner bietet sich dafür der Blick auf den nur wenige Minuten weiter gegen Degersheim zuliegenden Weißenbachviadukt. Dieses 289 Meter lange und 62 Meter hohe ausschließlich aus Stein erbaute Kunstwerk der Technik, dem die Abbildung auf nachstehender Seite gewidmet ist, dürfte ebenfalls zu den schönsten Bauwerken nicht nur der Bodensee-Toggenburgbahn, sondern der Schweiz überhaupt gehören. Die mächtigen Mittelbogen von 25 Meter Spannweite, denen sich zu beiden Seiten die schmälern Seitenbogen bis zu den steilen Talrändern anschließen, leiten gleich einer zarten Spitzenbordüre über das walddunkle Tal, in dessen Hintergrund wiederum das Säntisgebirge machtvoll herüberwinkt. Das gewaltige Bauwerk ist in einer erstaunlich kurzen Zeit vollendet worden, kamen doch sämtliche Gewölbebogen noch im Spätsommer 1909 zum Abschluß. Diese Raschheit in der Fertigstellung ist dem glücklichen Funde einer Lagerstätte eines prächtigen Steinmaterials von hoher Druckfestigkeit zu verdanken, das fast zu Füßen des Viaduktes gebrochen werden konnte, und wegen seines feinkörnigen Ansehens eher Anspruch auf den Namen „Granit“ hat, als der übrigens nah verwandte aber gröbere „Schachengranit.“ Beinebens mag bemerkt sein, daß beide Steinsorten geologisch nicht als Granite, sondern als sehr harter und kompakter Nagelfluh anzusprechen sind. Am Weißenbach endet auch zugleich das Baugebiet der sog. Bauunternehmung für das erste und zweite Bauhoos der Bodensee-Toggenburgbahn, das aus den fünf Firmen: L. Kürsteiner, Ing., St. Gallen, Rossi-Zweifel, St. Gallen, Locher & Cie. und Ritter-Egger in Zürich, und Müller, Zeerleder & Gobat in Bern sich gebildet, und welche das schwierigste Stück des Bahnbaues zu bewältigen hatte.

Das vom Weißenbach bis zum Nedertal reichende dritte Hoos ist auch noch ausgezeichnet durch

eine herbe Wildheit, infolge dessen durch viele Einschnitte in Felsen und auch durch eine Reihe von Viadukten, wovon der Waldbach-Viadukt mit 168 Meter Länge und 38 Meter Höhe, der die Straße von Hoffeld nach Dicken überseht, der Spizmühle-Viadukt von 128 Meter Länge und 36 Meter Höhe über den Ronebach noch besonders genannt zu werden verdienen. Daneben weist die Strecke viele Dammbauten, darunter die sehr unruhigen im Ruffentobel und bei der Einfahrt nach Mogelsberg auf. Die Arbeit der Ingenieure war hier eine ganz besonders „strube“, und es ist den vielen

Aber auch nach dem Austritt aus dem Wasserfluchtunnel hat das von all den Brücken, Einschnitten und Tunnels fast erschreckte Dampfroß noch keineswegs „zähmere“ Bahn vor sich. Noch gilt es, einen Viadukt um den anderen zu überklettern, einen kleinen Tunnel zu durchqueren, und endlich noch auf weiter, behäbiger Steinbrücke die rauschende Thur zu überschießen, bevor der Bahnbau endlich bei der Station Lichtensteig in das zähmere Gelände des Toggenburgs einlenken kann. Von Lichtensteig bis Wattwil führt sodann die Linie der Bundesbahn entlang, und es haben auch die



Weissenbachbrücke zwischen Herisau und Degersheim.

Schwierigkeiten, mit denen der Bahnbau in den wilden Töblern und an den rutschigen Lehnen zu kämpfen hatte, zuzuschreiben, wenn diese Strecke am spätesten der Vollendung entgegengeht. Im Neckertal beginnt das vierte Bauabschnitt, das bis Lichtensteig reicht. Auf diesem findet sich die größte Tunnelbaute der ganzen Bodensee-Toggenburgbahn, der Wasserfluchtunnel, der die Stationen Brunnadern und Lichtensteig auf dem kürzesten Wege verbindet. Die Tunnellänge beträgt 3557 Meter. Die Ausführung geschah zum größten Teil in Regie, da die erst engagierte Firma Favetto & Catella gewisse Schwierigkeiten hatte. Der Tunnel ist schon im Februar 1906 in Angriff genommen worden und es erfolgte der Durchschlag am 2. April 1909.

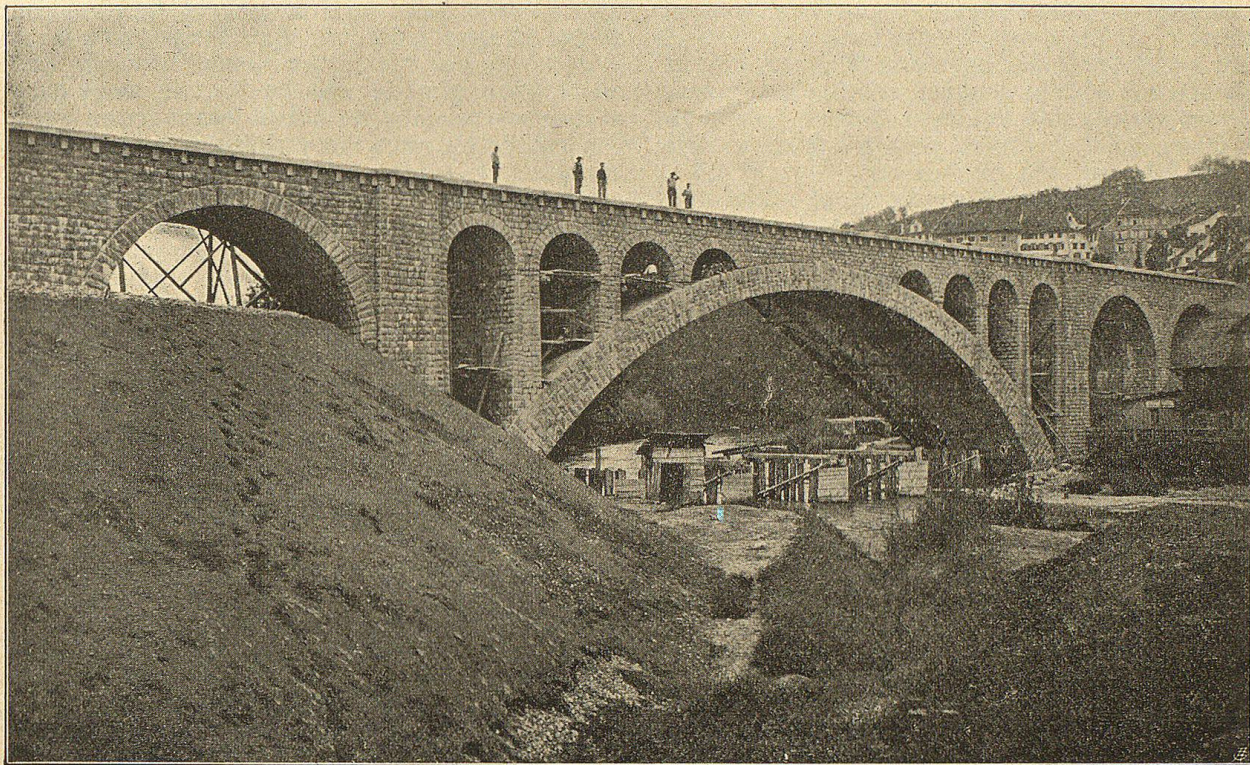
Bundesbahnen die nötigen Verbreiterungen und die Erweiterung der Bahnhöfe in Lichtensteig und Wattwil ausgeführt. Die Länge der ganzen Strecke St. Gallen-Wattwil beträgt ca. 32 Kilometer. In dieser Strecke liegen neben den bereits genannten Stationen Haggen-Bruggen, Herisau, Schachen und Degersheim noch die beiden Stationen Mogelsberg und Brunnadern-Neckertal. Die Fahrzeit St. Gallen-Wattwil beträgt ca. 40 Minuten, also ein ganz enormer Zeitgewinn gegenüber den heutigen Verhältnissen.

Daß ein Bau, bei dem sich Brücken, Einschnitte, Dämme und Tunnels an einander reihen, wo Stunden und Stunden weit das Bahntracé förmlich dem widerhaarigen Boden abgerungen werden mußte, viel, sehr viel kostet, liegt auf der Hand.



Man darf wohl heute schon sagen, daß mehr als 26 Millionen darin aufgehen werden. Es kostet daher die Bodensee-Toggenburgbahn pro Kilometer eben so viel, wie die Gotthardbahn, vom großen Tunnel abgesehen. Es darf aber auch gesagt werden, daß sie an technischer Kühnheit hinter keiner Alpenbahn zurückstehen muß. Es ist daher die Bodensee-Toggenburgbahn schon in ihrem Bau, und ganz besonders auf der Strecke St. Gallen-Herisau-Degersheim, das Wallfahrtsziel nicht nur der Laien, welche die planmäßige Arbeit des Ingenieurs und die Kühnheit seines Vorgehens bewunderten, son-

und Naturfreunde in die Mannigfalt des st. gallisch-appenzellischen Hügellandes hinauf und wiederum hinunter nach dem blauen Bodan lenken wird. In der Erschließung der von ihr bedienten Gegend, und in der großen Verkehrserleichterung, welche die neue Bahn für den Verkehr vom Bodensee nach St. Gallen, von St. Gallen ins Toggenburg und an den Zürichsee bringen wird, wird sie sich auch in erster Linie bezahlt machen müssen, wenn auch an eine Rendite des in diesem Werke steckenden großen Kapitals auf längere Zeit hinaus nicht zu denken sein wird. Man wird auch bei solchen Bahnen,



Thurviadukt bei Lichtensteig.

dern auch der technischen Fachleute von weit und breit gewesen.

Diese Anziehungskraft der prächtigen Bahn auf alle diejenigen, die Freude an den immer großartiger werdenden Leistungen des Menschenfleißes und der Ingenieurkunst besitzen, wird auch weiterhin anhalten. Schon heute auch zeigt es sich, daß die Bodensee-Toggenburgbahn ein Gelände durchzieht, das einen herrlichen Wechsel von landschaftlichen Schönheiten und bunten, bald idyllischen, bald wildromantischen Naturscenerien bietet. Es dokumentiert sich auch hier, daß eine Bahn gar oft die Naturschönheiten einer Gegend erst recht ins volle Licht setzt, und es ist daher ganz außer Frage, daß die Bodensee-Toggenburgbahn einem starken Touristenverkehr rufen und den Strom der Fremden

denen in erster Linie der berechtigte Wunsch abgelegener Gebiete, endlich an eine Normalbahn zu gelangen, sowie das politische Bedürfnis des Kantons St. Gallen, sein Gebiet „näher“ zusammen zu bringen, zu Gebatte gestanden haben, eine Rendite erst in zweiter Linie erwarten.

Wir werden im nächstjährigen Kalender noch einige Bilder vom vollendeten Baue der Bahn bringen, und aus denjenigen Gebieten derselben, welche wir vorderhand noch nicht mit besonderen Illustrationen vorführen konnten. Dann werden wir auch genaue Angaben über die Baukosten zu machen und über die Erfahrungen, die man mit der ersehnten Bahn im Betriebe macht, zu berichten im Falle sein. Also auf Wiedersehen im nächsten Jahre!  
Dr. C. M.