

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 289 (2010)

Artikel: Der Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn und das Seilziehen um den Bahnhof Herisau
Autor: Bieri, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-377411>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

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

Der Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn und das Seilziehen um den Bahnhof Herisau

RENÉ BIERI

Der 1. Oktober 1910: Ein Freudentag – auch in Herisau. Die Begeisterung in der in Scharen erschienenen Bevölkerung war gross, als der Festzug der Bodensee-Toggenburg-Bahn im neuen Bahnhof einfuhr. Zwei Tage später verliess der erste nach Fahrplan geführte Zug den Bahnhof St. Gal-

len in Richtung Herisau–Wattwil–Rapperswil. Doch in Herisau gab es die Appenzellerbahn schon seit 1875. Der Bahnhof lag an der Bahnhofstrasse ungefähr auf Höhe des heutigen Hotels Herisau. Und die Strecke führte nach Winkeln. Der Bahnhof wurde nach langen Auseinandersetzungen an den

heutigen Standort in BT-Nachbarschaft verlegt und die Strecke nach Winkeln verschwand zugunsten der Verbindung nach Gossau. Doch blicken wir angesichts des Jubiläums «100 Jahre BT (1910 bis 2010)» zurück – und insbesondere auch auf das Seilziehen um den Bahnhof Herisau.



Die Ein- und Ausfahrt in die zentrumsnahe Station Herisau der Appenzeller Bahn geschah über das gleiche, von rechts kommende Gleis. Richtung Urnäsch–Appenzell fahrende Züge wurden zur Abweigstelle zurückgeschoben.

Ein Degersheimer Vater der BT

Mitte des 19. Jahrhunderts brach überall im Lande ein regelrechtes Bahnfieber aus. Im Zusammenhang mit der Projektierung und dem Bau der Toggenburger Bahn von Wil nach Ebnat tauchte auch der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen der Kantonshauptstadt St. Gallen und dem Toggenburg auf. Nach der Eröffnung der Toggenburger Bahn 1870 wurde die Idee rasch wieder aufgenommen. Initiativkomitees entstanden und befassten sich mit verschiedensten Projekten. Beispielsweise mit einer Strassenbahn Degersheim – Flawil oder einer Schmalspurbahn Bütschwil – Ganterschwil – Brunnadern – Schönengrund – Waldstatt.

Das Bestreben, der Ostschweiz eine möglichst kurze Zufahrt zum Gotthard zu verschaffen, brachte den weitsichtigen Degersheimer Textilunternehmer Isidor Grauer-Frey auf den Gedanken einer direkten Verbindung von St. Gallen nach Herisau – Degersheim – Neckertal – Rapperswil, mit Anschluss über Pfäffikon nach Zug. 1889 gelang es Grauer-Frey, die sich teilweise bekämpfenden lokalen Initiativkomitees zu einigen und die Kräfte in erster Linie auf die Förderung einer Eisenbahnverbindung St. Gallen – Rapperswil zu konzentrieren.

Die heftige Diskussion der Frage, ob ein Tunnel durch den Ricken oder ob der Schienenweg



Der dorfnaher Kopfbahnhof der AB an der Bahnhofstrasse in Herisau, ungefähr Höhe heutiges Hotel Herisau, verschwand mit dem Bau der BT zugunsten des Gemeinschaftsbahnhofs.

über den Pass geführt werden sollte, wurde schliesslich zugunsten der Tunnelvariante entschieden und auf Bundeskosten gebaut.

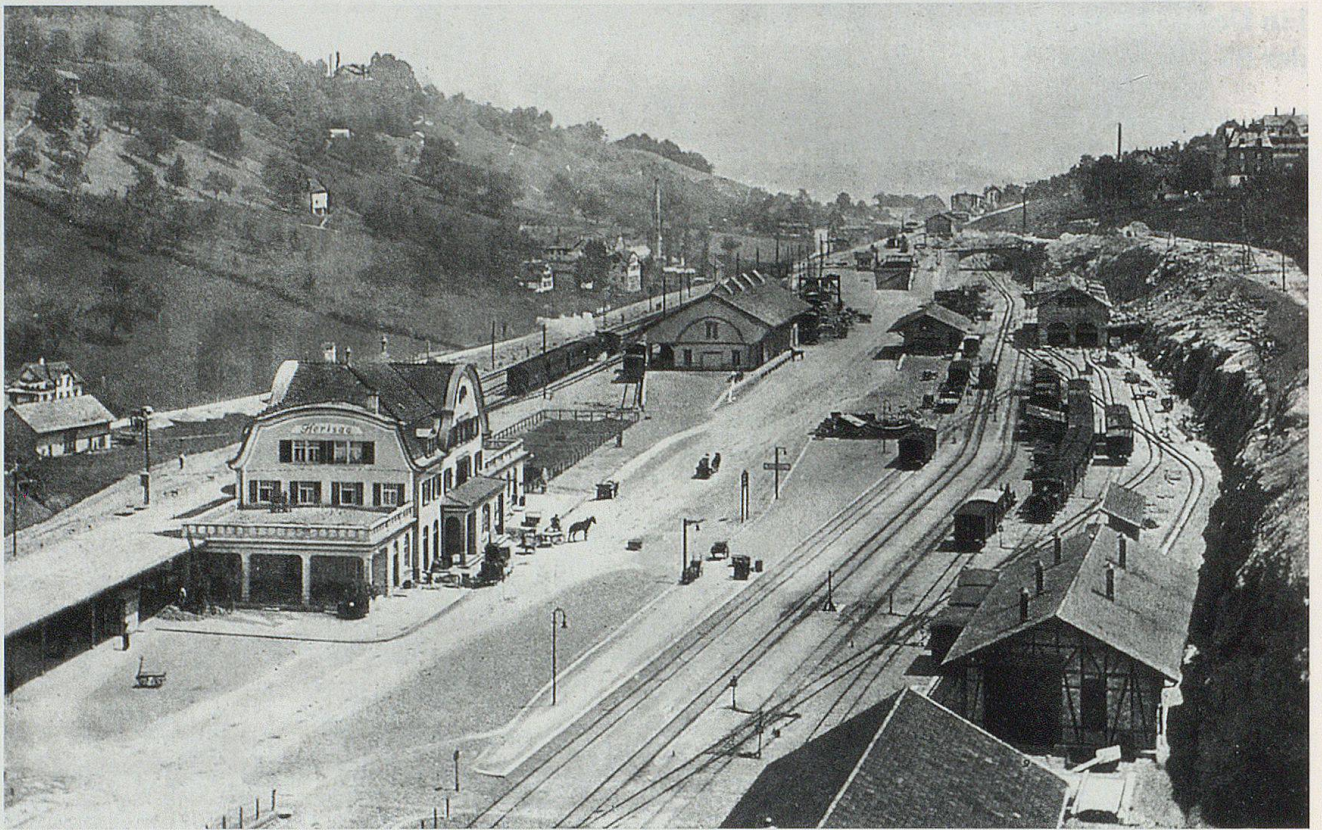
Heftig über Streckenführungen diskutiert wurde indes auch im Thurgau. So bestand bereits ein Projekt einer Strassenbahn Amriswil – St. Gallen. Dank Intervention von Grauer-Frey wurden diese Pläne zugunsten einer Normalspurverbindung Romanshorn – St. Gallen fallen gelassen. Auch im Obertoggenburg waren aktive Kräfte am Werk und förderten die Weiterführung der bestehenden Linie der Toggenburger Bahn von Ebnat nach Nesslau.

Rund sechs Jahre dauerte schliesslich der politische Prozess, bis der erste Spatenstich in der Nähe von Lichtensteig am 27. Dezember 1905 für den Bau des Wasserflutunnels erfolgen

konnte. Im Jahre 1907 wurden vor allem die Arbeiten auf der Strecke St. Gallen – Wattwil gefördert, und im darauffolgenden Jahr auch jene zwischen Romanshorn und St. Gallen. Im Frühjahr 1908 arbeiteten gegen 3000 Migneure, Maurer, Handlanger und Wagenschieber auf den vier verschiedenen Baustellen. Trotz widriger Vorkommnisse erfolgte am 2. April 1909 der Durchschlag des Wasserflutunnels; die übrigen Bauarbeiten wurden planmässig beendet und die Strecke Romanshorn – St. Gallen – Wattwil konnte nach fast vierjähriger Bauzeit am 3. Oktober 1910 dem fahrplanmässigen Betrieb übergeben werden.

Das Seilziehen um den Bahnhof in Herisau

In Herisau gab es allerdings eine Knacknuss zu lösen, denn es be-



Bau der tiefer gelegenen Bahnhofanlage Herisau; rechts oben erkennbar das höher gelegene AB-Trasse, das hinauf zum Dorf führte.

stand ja schon seit 1875 die Appenzeller Bahn mit ihrem Bahnhof in Dorfnähe. Schon in der Herisauer Chronik von August Eugster (1870) ist nachzulesen, dass «die Vorsteherschaft der Kirchhore sachbezügliche Vorschläge bringen solle über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach Winkeln». Dies, nachdem man in den Fünfzigerjahren die Gelegenheit verpasst hatte, Herisau direkt an die damals entstehende Eisenbahn von St. Gallen nach Zürich anzuschliessen. Man musste sich damit zufrieden geben, mittels eines separaten Unternehmens irgendwo an die Hauptlinie zu gelangen. Die

ungünstigen Steigungsverhältnisse zwischen Herisau und Winkeln (108 Meter Höhendifferenz) machten die Prüfung verschiedener Bahnsysteme nötig. Doch es verflossen Jahre, ohne dass man der Erfüllung des Werks wesentlich näher gekommen wäre. Mitten in diese Untersuchungen hinein wurde plötzlich der Gedanke entworfen, die Bahn anstatt nach Winkeln nach Gossau zu führen, als Glied der ebenfalls geplanten Normalspurlinie Gossau-Bischofszell.

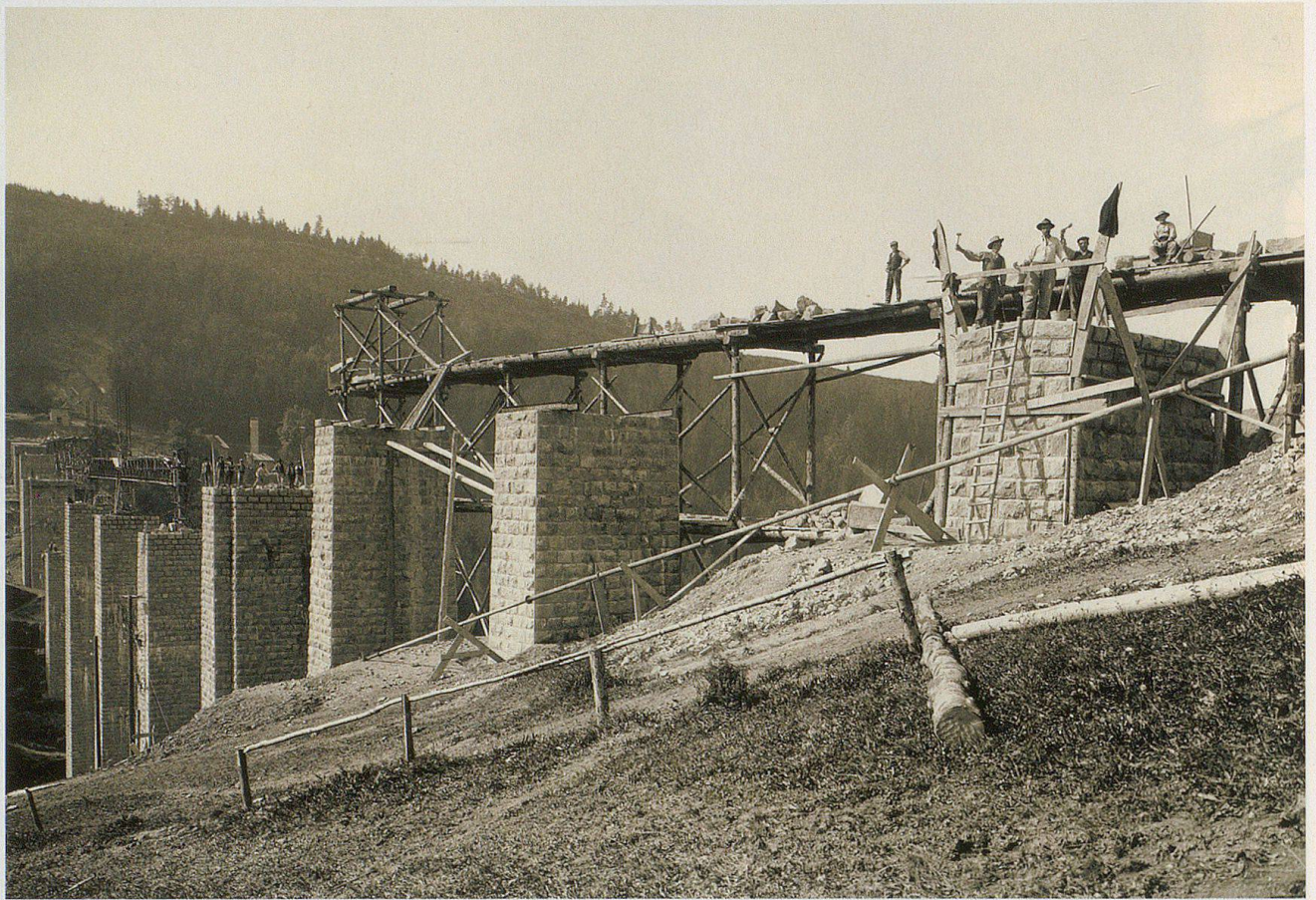
Dieses neue Projekt fand bald begeisterte Anhänger, so dass sich plötzlich zwei Parteien gegenüberstanden. Ihre Kämpfe

nahmen einen geradezu leidenschaftlichen Charakter an, als die Winkelnpartei in Unterhandlung trat mit der 1872 gegründeten «Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen». Diese stellte eine Verlängerung der Linie über Herisau hinaus bis mindestens nach Appenzell in Aussicht. Mit der Bedingung der Gesellschaft, das Schmalspursystem zu wählen, konnte sich ein grosser Teil der Herisauer Bevölkerung nicht befreunden.

Die Frage einer Schmal- oder einer Normalspur wie auch jene der Verbindung Winkeln oder Gossau wurden in der Folge über Monate diskutiert. Schliesslich



Der Bau des Sitterviadukts, der höchsten Brücke Europas, in Stein-Eisen-Konstruktion.



Der 289 Meter lange und 64 Meter hohe Wissenbach-Viadukt zwischen Herisau-Schachen und Degersheim.

fand eine geheime Abstimmung statt. 1120 Stimmberechtigte waren für Winkeln und 1009 für Gossau. Mit 111 Stimmen Mehrheit hatte sich also die Kirchhöre 1873 für die Schmalspurbahn entschieden. Zwei Jahre später wurde die erste Etappe der Appenzeller Bahn auf der Strecke Winkeln–Herisau–Urnäsch eingeweiht.

Die Verlegung des Bahnhofs

Der für die Appenzeller Bahn unerfreuliche, wenngleich aus heutiger Sicht zweifellos richtige Entscheid zugunsten der BT be-

lastete offensichtlich auch die Verhandlungen zwischen den beiden Bahngesellschaften über einen Gemeinschaftsbahnhof in Herisau, die 1904 einsetzten und sich bis zum Ende des folgenden Jahres hinzogen. Nach allgemeiner Auffassung konnte der bestehende Kopfbahnhof (Standort ungefähr beim heutigen Hotel Herisau) nicht mehr genügen. Andererseits bestand die Bedingung der Gemeinde Herisau, dass der neue Bahnhof nicht tiefer als Kote 750 liegen dürfe, also hangwärts in Richtung Dorf. Zwischen den beiden Bahnhöfen wäre somit eine Höhendifferenz

von zwölf Metern entstanden. Was den späteren BT-Direktor Walter Kesselring in der Jubiläumsbroschüre «50 Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn» zur Bemerkung veranlasste: «Man möge sich die Unannehmlichkeiten so recht zu Gemüte führen, die sich dem Reisenden bieten, der, nach langer Fahrt von der Normalspurbahn kommend, mit Gepäck die zwölf Meter hohe Himmelsleiter erklimmen muss.»

Der Gemeinderat seinerseits liess sich zwar von den Vorteilen eines tiefer liegenden Bahnhofs überzeugen, verlangte jedoch,

dass die beiden Bahnhofanlagen auf gleicher Höhe und mit gemeinsamem Aufnahmegebäude erstellt werden müssten. Über die Verteilung der Kosten für eine Tieferlegung des AB-Bahnhofs müssten sich die beiden Bahngesellschaften in direkten Verhandlungen einigen. Von diesen Ausgangspositionen her entwickelten sich äusserst zähe Unterhandlungen. Der Gemeinderat rief schliesslich die beiden Kontrahenten zusammen, worauf sie sich für den Gemeinschaftsbahnhof auf Kote 745,3 einigten. Besiegelt wurde die Vereinbarung 1906 durch einen Beschluss der Gemeindeversammlung, die den Kostenanteil der Gemeinde bewilligte.

Damit waren aber noch nicht alle Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt, im Gegenteil: Das gespannte Verhältnis zwischen AB und BT vor allem bezüglich gemeinsam benutzter Bahnhofanlagen blieb noch auf Jahre hinaus bestehen. Wie dazu in der Jubiläumsbroschüre «100 Jahre Appenzeller Bahn» nachzulesen ist, verschärfen sich in den folgenden Jahren die Gegensätze weiter, und 1911 – ein Jahr nach Einweihung der BT – rief die Normalschur-Gesellschaft sogar das Bundesgericht an. Aufgrund eines Fachgutachtens verständigten sich die beiden Kontrahenten, und fünf Jahre später waren alle Einzelheiten bezüglich des Gemeinschaftsbahnhofs geregelt.

Doch damit stellte sich für die AB die Frage, was denn nun mit

Eröffnungs-Feier

der Bodensee-Toggenburgbahn

für die Gemeinde Herisau

Samstag den 1. Oktober 1910.

Programm.

9 Uhr vormittags: Sammlung der Behörden u. Vereine vor dem Gemeindehaus.
 9¹⁵ Festzug nach dem neuen Bahnhof. Zugordnung:
 Polizei
 Bürgermusik
 Behörden und Eingeladene
 Harmonie und Frohsinn mit Fahnen und Vereinszeichen
 Eine Abteilung des Rettungskorps
 Alpenrösl
 Kadettenkorps
 Marsch über den Platz, Gries, Spittelstrasse zum Bahnhof.
 Die westliche und südliche Seite des Bahnhofplatzes, sowie der Perron werden bis zur Abfahrt des Festzuges 10⁰⁵ für ein weiteres Publikum abgesperrt, ebenso der Nordabhang des Ebnet, der für die Schuljugend reserviert ist.

9⁴⁴ Ankunft des Festzuges mit den Ehrengästen aus dem Thurgau und St. Gallen; während dessen Einfahrt Begrüßungsmarsch durch die vereinigten Musikgesellschaften. Salutschüssen (21 Kanonenschüsse), Läuten mit der grossen Kirchenglocke.

9⁴⁷ Ansprache des Herrn Gemeindehauptmanns.

9⁵² bis 10⁰⁵ Erfrischung für die auswärtigen Gäste an den Buffets unter dem gedeckten Perron. — Liedervortrag der Harmonie und des Frohsinn.

10⁰⁵ Abfahrt des Festzuges. — Räumung der Buffets, Inbetriebsetzung der Festwirtschaft.

10³⁰ Öffnen des Platzes für das allgemeine Publikum, Festleben, Musik- und Gesangsvorträge, event. Ansprachen.

12⁰⁰ Mittagsverpflegung der Behörden und Vereine.

2¹⁴ Rückfahrt des Festzuges von Wattwil nach St. Gallen. Salutschüssen (21 Kanonenschüsse) und Vortrag der beiden Musikgesellschaften.

2³⁰ **Offizieller Schluss der Feier.**

Alles Hausieren auf dem Bahnhofplatz ist strengstens untersagt.

Festzeichen: Organisationskomitee: Rot-weiße Rosette mit Schleife. Behörden und Eingeladene: Schwarz-weiße Rosette. Vereine: Das Vereinszeichen; bezw. die Uniform.

Die der Bahnlinie entlang wohnenden Häuserbesitzer, spez. diejenigen des Mühlebühls, werden gebeten, ihre Häuser der Wichtigkeit der Feier entsprechend zu dekorieren. 11202

Mit einem Inserat wird in der Appenzeller Zeitung vom 30. September 1910 auf das grosse Ereignis vom folgenden Tag aufmerksam gemacht.

der Strecke Herisau-Winkeln geschehen solle. Schon die Eröffnung der Bahnstrecke Gais-Appenzell durch die Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft im Jahre 1904 hatte der AB spürbare

Verkehrseinbussen gebracht, und noch grössere waren auf dem bisher einträglichsten Streckenteil Herisau-Winkeln zu erwarten, wenn einmal die direkte Verbindung zwischen

Herisau und St. Gallen bestehen würde. Zu allem Überflus tauchten überdies zwei neue Bahnprojekte auf, die beide einen SBB-Anschluss in Gossau anstrebten. Die eine Gruppe propagierte eine Strassenbahn mit verschiedenen Haltestellen entlang der Gossauerstrasse, die andere wiederum griff die 1872 von der Kirchhöre zugunsten des Winkelprojekts verworfene Normalspurlinie nach Gossau wieder auf. In dieser Lage entschloss sich die Appenzellerbahn-Gesellschaft ihrerseits, die Winkelinie aufzugeben und

stattdessen ihren eigenen Schienenweg bis nach Gossau zu verlängern. 1907 bewilligte die Bundesversammlung das Konzessionsgesuch, doch es dauerte noch volle sechs Jahre, bis die AB den Betrieb zwischen Herisau und Gossau aufnehmen konnte.

Doch noch kurz zurück zur Bodensee-Toggenburg-Bahn, die 2010 hundert Jahre alt geworden wäre. Die Traditionsmarke «Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT)» verschwand auf den 1. Januar 2002. Dies als Folge der Fusion der an sich grösseren BT mit der kleineren Südostbahn

(SOB). Weil sie dem erweiterten Einzugsgebiet zwischen dem Boden- und dem Vierwaldstättersee nicht mehr gerecht geworden wäre, wurde für das fusionierte Bahnunternehmen der Name «Südostbahn» mit Sitz in St. Gallen gewählt.

Quellen:

Herisauer Chronik, August Eugster 1870; Walter Rotach: «Die Geschichte der Gemeinde Herisau»; Jubiläumsschriften 100 Jahre Appenzellerbahn, 50 bzw. 75 Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn.

Bilder aus Buch: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn, Gerhard Oswald, Appenzeller Verlag 2004, ISBN 978-3-85882-361-8.



Eine grosse Menschenmenge fand sich am 1. Oktober 1910 beim Bahnhof Herisau ein und begrüßte den Festzug.