

Rorschachs Bahnverbindung mit dem Appenzellerland

Autor(en): **Niederer, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **16 (1926)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947154>

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.



Rorschach-Heiden-Bergbahn

Zeichnung von Theo Glinz, Rorschach

Rorschachs Bahnverbindung mit dem Appenzellerland

Von Hermann Niederer, Rorschach.

Wie es früher war.

Der in Rorschach ankommende oder durchreisende Fremde besieht verwundert oder belustigt das unter dem Zeichen RHB davorrasselnde Züglein mit der hinten angesetzten Lokomotive und den ungleichen, teils ein-, teils zweistöckigen Wagen. Wir Rorschacher sind uns des idyllischen Bildes schon lange gewöhnt. Wenige sind noch da, die es selbst gesehen haben, wie der Triumph der Bergbahntechnik vor 50 Jahren, am 3. September 1875, in Rorschach und Heiden gefeiert wurde.

Rorschach fand den ersten Anschluss an die schweizerischen Schienenwege am 25. Oktober 1856 mit Eröffnung der Strecke St. Gallen-Rorschach. Am 25. August 1857 wurde die Fortsetzung nach Rheineck in Betrieb gesetzt, am 1. Juli 1858 jene von Rheineck nach Chur. In den Sechzigerjahren trat eine tiefgreifende Umgestaltung ein mit der Erweiterung des Hafens, dem Abbruch des alten Kaufhauses, das bisher den Hafenplatz östlich begrenzt hatte, und mit der Errichtung des neuen Hafenbahnhofgebäudes (das neue Aufnahmsgebäude im äusseren Bahnhof an Stelle der alten Bretterhütte folgte erst viel später, nämlich 1893). Mitte Oktober 1869 kursierten die ersten Züge auf der Seestrecke Rorschach-Romanshorn. Nur sechs Jahre später, anno 1875, gesellte sich zu diesen, dem durchgehenden Verkehr dienenden Talstrecken auch noch ein originelles Alimentierungsbähnchen: Die Verbindung mit dem Zentrum des Appenzeller Vorderlandes, mit *Heiden*.

Also in der kurzen Zeit von nicht einmal zwanzig Jahren sind vier Schienenwege in Rorschachs Umgebung gelegt worden; Rorschach profitierte von dem allenthalben in Erscheinung tretenden verkehrspolitischen Aufschwung, von seiner bevorzugten Lage an der schmalen west-östlichen Durchfahrt zwischen See und Berg, und gewiss auch noch von seinem Ruf als alter bedeutsamer Waren-Umschlags- und Marktplatz.

Die Idee einer Bahnverbindung zwischen Rorschach und Heiden ist indessen nicht von Rorschach, sondern von Heiden ausgegangen. Man begreift den damals laut gewordenen Wunsch der appenzellischen Berggemeinden nach besserem Anschluss an die Verkehrsknotenpunkte im Tale, wenn man die alten Leute droben noch erzählen gehört hat. Die erste Poststrasse erhielt Heiden 1845 zur Verbindung mit St. Gallen über das Martinstobel; Ende der Fünfzigerjahre kam die zweite Postverbindung nach Wolfhalden-Rheineck. Diese Posten fuhren täglich *einmal*. Mit Rorschach soll eine Omnibusverbindung bestanden haben, aber jedenfalls war es keine Postverbindung, denn im „Ostschweizer. Wochenblatt“ von 1851 sind nur folgende Rorschacher Postkurse aufgezählt: 1. nach St. Gallen, Wil, Rapperswil, Zürich, Frauenfeld, Schaffhausen; 2. nach Chur; 3. nach Arbon, Weinfelden, Frauenfeld, Zürich. Auch war die damalige Strasse Rorschach-Heiden schwer mitgenommen von den vielen darauf verkehrenden Steinfuhren und jedenfalls nicht zu vergleichen mit der heutigen schönen, breiten Land-

strasse über Steig-Landegg-Grub. Des Schreibenden Vater, seines Zeichens ehrsamer Büchsenmacher und eifriger Schütze, der manchen frohen Abend in Rorschacher Feldschützenkreisen gesessen, hat mit Vorliebe von seiner jeweiligen abenteuerlichen Heimkehr erzählt, die über das Mattentobel und durch den berühmten „Katzenstebel“ nach Heiden hinauf führte, gewöhnlich so um Mitternacht herum, wenn die Eulen im Gehölz krächzten und etwa ein paar Lausekerle von herumflanzierenden Nachtbuben den einsamen Wanderer mit Steinwürfen zu erschrecken suchten.

Es ist auch etwa vorgekommen, dass ein verirrter Nachtgänger den Steinbrüchen in der Gegend von Wienacht-Landegg zu nahe kam und bei einem plötzlichen Sturz in die Tiefe sein Leben lassen musste¹⁾. Unhaltbar wurden die Verhältnisse, als immer mehr Kuranten, zum Teil hohe Herrschaften aus fremden Ländern, im „Luft- und Molkenkurort“ Heiden, im satten Grün seiner Umgebung oder in den verschiedenen Mineralbädli Heilung von allerlei Gebrechen suchten. Bevor aber die Bahnbauidée bestimmte Form annehmen konnte, musste eine technische Voraussetzung gegeben sein: Die Möglichkeit des Führens von Zügen auf starken Steigungen. Des Rätsels Lösung fand sich erstmals bei der Rigibahn im Jahre 1871 und war das Verdienst des wackern Schweizer Eisenbahntechnikers Niklaus Riggenbach. In seinen „Erinnerungen eines alten Mechanikers“ schreibt er:

„Schon vor der amerikanischen Reise hatte ich, veranlasst durch die misslichen Erfahrungen, welche wir beim Betriebe der Bahn durch den Hauenstein-Tunnel machten, allerlei Mittel gesucht, um Abhilfe zu erlangen. Die Steigung beträgt hier bis 26 ‰, so dass das Gleiten der Räder auf den Schienen selbst durch das Streuen von Sand nicht immer gehoben werden kann. Um diesem Uebelstand abzuwehren, kam ich auf den Gedanken, dass eine *Zahnstange*, in welche ein *Zahnrad* eingreift, das richtige Mittel sein könne. Sofort stand mir aber auch klar vor Augen, dass vermittelt dieser Konstruktion gewiss auch wesentlich grössere Steigungen sich leicht würden überwinden lassen.

Ich zögerte nicht, kleine Modelle einer solchen Bahn zu konstruieren und allen mich besuchenden Technikern zu zeigen, zumal Herr Prof. Dr. Culmann vom Zürcherischen Polytechnikum, der in der Hauptwerkstätte in Olten öfters Proben mit andern Erfindungen anstellen liess, mich in meinem Gedanken sehr bestärkte. Freilich fanden meine Ansichten nicht allenthalben die gleiche Anerkennung, und je mehr ich mit meinen Plänen und Modellen herumreiste, um so mehr wurden mir die Schwierigkeiten der Ausführung vorgestellt. In der Schweiz wollte niemand etwas von der Sache wissen. Da hätte ich, um die technischen Fachmänner und Behörden für meine Ideen zu gewinnen, schon ein Ausländer sein müssen, und als ich, hoffend ausserhalb meines Vaterlandes eher als ein Prophet angesehen zu werden, mit meinen Modellen nach Stuttgart zu einer dort stattfindenden Ingenieur- und Architekten-Versammlung reiste, so ging es mir auch nicht besser. Meine deutschen Freunde schüttelten den Kopf und sprachen unter einander mit Bedauern es aus, der gute Riggenbach sei ein Narr geworden. Zwar wurde ich einstweilen noch nicht in einer Anstalt versorgt, wie vor etwa 280 Jahren der arme Salomon de Caus, der Pfadfinder der Dampfmaschine, aber ich wurde doch we-

¹⁾ So fiel am 1. November 1874 Herr Jakob Bürkler im Krähenwald unter Wartensee auf dem Heimweg beim Besuch der Gräber in Thal in einen 50 Fuss tiefen Steinbruch und fand darin den sofortigen Tod.

nigstens vielfach mit mitleidigem Achselzucken angesehen. — Wie ein Sonnenstrahl erhellte dieses Dunkel ein prophetisches Wort des schweiz. Generalkonsuls in Washington, Herrn John Hitz. Dieser wackere Mann war bei Anlass eines Besuches in der Schweiz, aus welcher er ja gebürtig ist, auch nach Olten gekommen, und als ich nun auch ihm, wie allen Besuchern meines Bureaus, die Bergbahnmodelle vorwies, rief er aus: „Well, Mr. Riggenbach, Sie bauen eine Eisenbahn auf die Rigi!“

Anfänglich hat man zwar für die Rorschach-Heiden-Bahn die Anwendung des Adhäsionssystems bei einem weit ausholenden Tracé mit sehr mässiger Steigung geplant. Es war die „Süddeutsche Bahnbaugesellschaft“, die eine 14 Kilometer lange Strecke vorschlug, die über Wartegg zum Nagelstein bei Thal, dann mittelst Spitzkehre nach dem St. Annaschloss und in nochmaliger Spitzkehre nach Wienacht emporgeführt hätte und von dort über das Heidertobel nach Stapfen-Heiden fortgesetzt worden wäre. Schon sah die eisenbahnfrohe Phantasie die technisch interessantesten Bahnausstrahlungen von Heiden nach Wolfhalden und nach dem appenzellischen Mittelland erstehen, als nüchterne Praktiker und kluge Rechner das Projekt unter die Lupe nahmen. Es ist das Verdienst von Fräulein Simon, der Tochter von Madame Simon zum „Freihof“ und heutige Frau Dr. Altherr in Heiden, den Eisenbahnfachmann Riggenbach zur Begutachtung der Tracéfrage hergeholt zu haben, wie überhaupt Frl. Simon sich durch energische Förderung des Bahnprojektes sehr verdient gemacht hat. Riggenbach und Zschokke, die Ingenieure der „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen“ in Aarau, setzten rasch an Stelle der geplanten komplizierten Linienführung mit damit bedingtem teurem Betrieb ihr Projekt mit nur 6 Kilometer langem Tracé über Wartensee-Wienacht-Schwendi bei 9 % Maximalsteigung. In richtiger Erkenntnis der Anforderungen, die an eine nicht nur dem Touristen- sondern auch dem Güterverkehr dienenden Bergbahn gestellt werden mussten, wählten die Initianten die Normalspur. Das erleichterte den Anschluss an die Linien der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn, von denen die erste anfänglich den Zugdienst zwischen Bahnhof Rorschach und Bergstation besorgte, wo dann erst die Bergbahnlokomotive in Funktion trat.

Die Pionierarbeit.

Doch nun zurück zu den eigentlichen Gründern der Bahn. Es waren dies Mitglieder einer Lesegesellschaft in Heiden, der sog. „Stöckligesellschaft“. Am 31. August 1871, brachte ein Mitglied, Herr alt Gemeindehauptmann Niederer im Werd, anlässlich der Diskussion über eine neue Strasse nach Rorschach, den Gedanken eines Bahnbaues zur Sprache. Da die technische Möglichkeit einer Bergbahn am Rigi bereits erwiesen war und in privaten Unterredungen mit massgebenden Persönlichkeiten der in Betracht kommenden Gemeinden, u. a. mit Gemeindeammann Eberle in Rorschach und mit Eisenbahnunternehmer Schöttle aus Stuttgart die Idee sympathische Aufnahme gefunden hatte, so ersuchte die Stöckligesellschaft die Gemeindebehörde von Heiden durch eine *Petition* um Weiterverfolgung der Angelegenheit. Man muss sagen, dass sich diese Behörde mit grossem Eifer der Sache angenommen und dass auch die gesamte Bürgerschaft den auf sie entfallenden Teil der Finanzierung des Unternehmens mit anerkanntem Wertem Wagemut übernommen hat.

Wilh. Schnee

Mech. Schreinerei und Glaserei

Spitalstrasse 14, Rorschach

Telephon 282

Anfertigung jeder Art Glaser- und Schreiner-
Arbeiten, Glasdächer, Schaufenster,
Glasabschlüsse etc.

Einrahmen von Bildern und Spiegeln

Bruderer-Weber

Uhrmacher

Rorschach

Hauptstrasse 50

Gegr. 1896 - Tel 357.



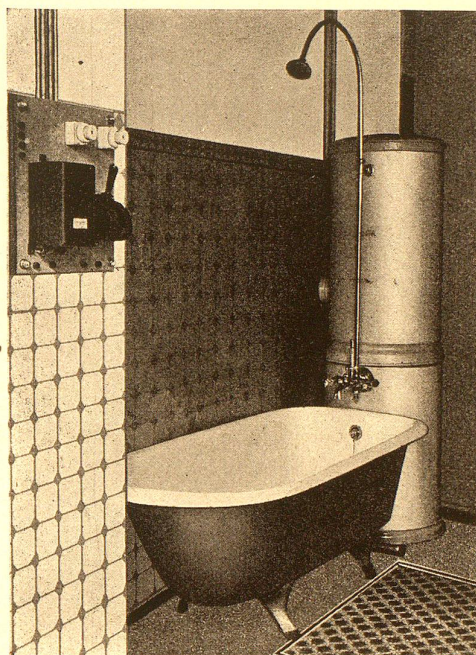
Uhren - Bijouterie - Optik

Elektrischer Heisswasserboiler

für

Bad, Küche etc.

Benützen Sie
den billigen Nachtstrom
Lassen Sie sich gratis
Offerte und Auskunft geben
durch



Binder & Richi

Rorschach, Hauptstr. 32 a

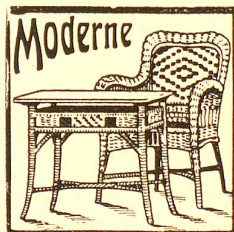
St. Gallen, Bahnhofstr. 4

J. Brüllisauer Conditorei und Bäckerei

Rorschach - Feldmühlestrasse

Telephon 3.17

empfehl't sich bestens.



Korbmöbel

Peddigrohrmöbel

Liegestühle

Nachtstühle

Korbwaren

empfehl't bestens

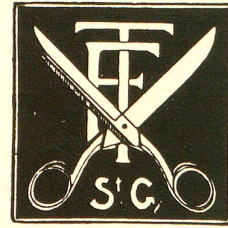
Rorschach J. Baltisser Kirchstr. 33

Eigene Werkstätte

*Juweler,
Gold- & Silberwaren
Gebr. Thuma
St. Gallen*

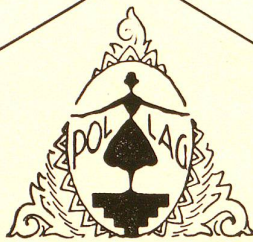
THEODOR FREY

Herren-
Wäsche



Damen-
Wäsche

ST. GALLEN
Goldene Schere - Multergasse

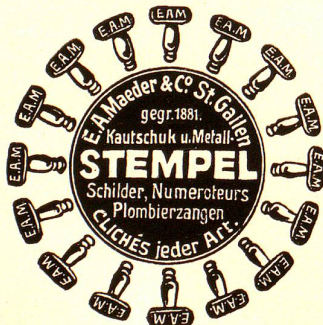


ELEGANTE DAMEN- UND KINDER-
MÄNTEL · KOSTÜME · KLEIDER
ZU VORTEILHAFTEN PREISEN

**S.A. POLLAG
& CIE
ST. GALLEN**

MULTERGASSE

NEUGASSE



Familien-Café ersten Ranges

Café Neumann
ST. GALLEN

Ecke Bahnhofstrasse-Unionplatz

Die Baukosten des Zahnradbahn-Projektes waren auf 2,200,000 Fr. veranschlagt. Die Finanzierung war so gedacht, dass die interessierten Gemeinden Heiden, Lutzenberg und Rorschach 500,000 Fr. in Aktien 2. Ranges übernehmen und dass die übrigen 1,700,000 Fr. in Aktien 1. Ranges und Obligationen aufgebracht werden sollten. Von den 500,000 Fr. übernahm Heiden 300,000 Fr., die alsdann in jährlichen Raten von 10,000 Fr. innert den nachfolgenden 30 Jahren getilgt worden sind, 65,000 Fr. zeichneten Heidener Private, 20,000 Fr. Lutzenberg und 115,000 Franken Rorschach.

Die 1,700,000 Fr. in ersten Aktien und Obligationen wurden von einem Bankkonsortium, an der Spitze die Basler

Im Oktober 1873 beschäftigte sich die Gemeindebehörde von *Rorschach* erstmals mit der Frage der Finanzierung. Da von den 500,000 Fr., die den beteiligten Gemeinden zugedacht waren, die appenzellischen Gemeinden Heiden und Lutzenberg 320,000 Fr. zu übernehmen sich bereit erklärten, traf es auf die st. gallischen Gemeinden noch 180,000 Fr. Weder von Rorschacherberg, noch von Thal, noch von Grub konnten weitere Subsidien sicher erwartet werden; also kam Rorschach allein zum Handkuss. Schon damals ertönte das Lied von den bereits allzuhohen Steuern²⁾, weshalb die Gemeindebehörde nicht wagte, die ganze Summe einfach der Gemeinde zu überbinden, sondern auf folgenden Vorschlag verfiel: 50,000 Fr. sollte die Gemeinde übernehmen (was



Heiden: Blick auf den See und Lindau

Phot. Hausmann, Heiden

Handelsbank, die Aarg. Kreditanstalt, sowie von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen übernommen. Diese Finanzierung ist nicht ohne viel Mühe und Arbeit der Initianten zu Stande gekommen. Auch in Heiden gab es Opponenten: grundsätzliche Eisenbahnfeinde und Zweifler an der in Aussicht gestellten Rendite. Eine eigentliche *Leidensgeschichte* hat die Heidenerbahn-Vorarbeit aber erst in *Rorschach* und *Rorschacherberg* durchmachen müssen, wobei freilich zu sagen ist, dass Heiden auch das viel grössere Interesse an der Bahn hatte als die Hafenstadt am See.

Am Auffahrtstag 1873 fand im „Anker“ in Rorschach die erste offizielle Besprechung der Bahnfrage zwischen Vertretern des in Heiden gebildeten Eisenbahn-Komitees und Vertretern der Gemeindebehörde von Rorschach statt; im Juli wurden vom Gemeinderat in das Eisenbahnkomitee delegiert Kantonsrat *Ferd. Hedinger*, Gemeindeamman *Eberle* und Gemeinderat *Ed. Gmür*, Major. An der Spitze des Komitees stand J. J. Krüsi in Heiden; weiter gehörten ihm an Gemeindehauptmann Konrad Sonderegger in Heiden, Ratsherr Niederer in Lutzenberg und Schönenberger in Rorschacherberg.

eine Steuererhöhung von 0,5 ‰ zur Folge gehabt hätte), 50,000 Fr. auf privatem Wege aufgebracht und die übrigen 80,000 Fr. erhältlich gemacht werden wie folgt: 20,000 Fr. vom Staat, 30,000 Fr. von der Nordostbahn, 20,000 Fr. von den Vereinigten Schweizerbahnen, und 10,000 Fr. von der Gemeinde Rorschacherberg.

Aber nun häuften sich, unmittelbar vor der auf den 16. November angesetzten Bürgerversammlung, die Schwierigkeiten und Enttäuschungen. Die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen meldete, dass sich der Konzessionserteilung neue Hemmungen entgegengesetzt hätten, indem die appenzellische Regierung Bedenken gegen die geplante Lage des Bahnhofes in Heiden, die der Fortsetzung der Linie nach weitergelegenen appenzellischen Stationen nicht günstig sei, erhoben habe. Von der Direktion der Nordostbahn kam ablehnender Bescheid auf das Gesuch um finanzielle Mithilfe. Am deprimierendsten war das Ergebnis der privaten Aktiensubskription in Rorschach: statt der benötigten 100 Aktien waren um Mitte November erst deren 40 gezeichnet. Gewiss

²⁾ Sie betragen 1872 für Polizei- und Feuerpolizeiwesen, Armenwesen, Schule und Kirche 6,3 ‰, dazu Staatssteuern 2,8 ‰, gegen 11,3 Gemeinde- und 2,5 ‰ Staatssteuern im Jahr 1925/26.

versprachen die Aktien 2. Ranges keine glänzende Rendite — man sprach von 2—3 %, höchstens 5 % —, aber man verwies auf den indirekten Nutzen, den Rorschach aus einer weitem Belegung des Verkehrs, besonders des Ausflugsverkehrs, aus der Verbindung mit dem Appenzellerland erhoffen konnte. So wurde denn die Werbetrommel noch tüchtig gerührt; im Gemeinderat gab Herr alt Landammann Hoffmann in Rorschach willkommene Aufklärung über die mutmassliche Betriebsrechnung; an die Bürgerschaft erging eine offizielle Broschüre mit den nötigen technischen und finanziellen Angaben, und Hand in Hand damit arbeitete die Presse; das „Ostschweizerische Wochenblatt“ verwies darauf, dass Heiden nicht ruhen werde, bis es seine Bahn habe und dass es diese allenfalls auch *in anderer Richtung* anlegen könnte³⁾.

Am 23. November hat dann die (um acht Tage verschobene) *ausserordentliche politische Bürgerversammlung* der Uebernahme eines Gemeindebeitrages von 50,000 Fr. zugestimmt.

Die Privataktienubskription wollte aber immer noch nicht recht vom Fleck. Ende Januar 1874 waren 73 Aktien gezeichnet. Der Gemeinderat nahm mit Bedauern zur Kenntnis, dass speziell in den Kreisen der gewerbetreibenden Häuserbesitzer das Unternehmen nicht der verdienten Sympathie begegnete. Statt der von den st. gallischen Gemeinden erwarteten 180,000 Fr. waren erst 86,500 Fr. beisammen. Die Eisenbahnkomiteemitglieder von Heiden schlugen vor, Rorschach möchte die Garantie für einen Staatsbeitrag von 40,000 Fr. übernehmen, was entschieden abgelehnt wurde. Auf einen neuen Lösungsvorschlag verfiel man an einer Konferenz in Aarau, dahingehend, dass Rorschach und Rorschacherberg zusammen für 100,000 Fr. einstehen, Heiden die Garantie für die von der V. S. B. und N. O. B. zu erwartenden 40,000 Fr. übernehmen, und die Herren Riggenbach und Zschokke, unter persönlicher Partizipation des Gemeinderates von Rorschach, die restlichen 40,000 Fr. beitragen sollten. Da die Gewährung einer Staatssubvention sehr zweifelhaft war (sie ist auch tatsächlich später abgelehnt worden), brachten die Mitglieder des Gemeinderates, des Eisenbahnkomitees und anderer Förderer des Unternehmens in Rorschach schliesslich noch ein persönliches Opfer, indem sie in der Hoffnung auf nachträgliche Uebernahme durch die Gemeinde sich zur privaten Zeichnung von 15,000 Franken an Aktien herbeiliessen. Dabei ist freilich zu bemerken, dass sich die Mitglieder des Eisenbahnkomitees in Heiden in noch viel weitergehende finanzielle Verpflichtungen eingelassen haben.

Die *ordentliche politische Bürgerversammlung* vom 8. November 1874 hat dann die Gemeindebehörde nicht enttäuscht. Sie hiess das Vorgehen des Gemeinderates in Sachen der Rorschach-Heiden-Bahn gut, erklärte sich mit der Uebernahme von 140 Aktien à 500 Fr. einverstanden und erteilte dem Gemeinderat Vollmacht zur Aufnahme eines Anleihens von 70,000 Fr. inkl. die am 23. November 1873 bereits bewilligten 50,000 Fr. und beschloss eine jährliche Tilgung dieses Anleihens, das bei der Toggenburgerbank aufgenommen wurde, in Quoten von 8 % der Anleihenschuld⁴⁾.

³⁾ Solche Bahnverbindungsprojekte sind bis in die Neuzeit, da der Auto-Omnibus dem Schienenweg den Rang ablief, wiederholt aufgetaucht. Wolfhalden hat zum Beispiel vorsorglich bereits einen „Eisenbahnfonds“ von 22,460 Fr. angesammelt.

⁴⁾ In den Achzigerjahren war die ganze Schuld bezahlt; heute findet der Bürger jeweilen in den Jahresrechnungen der politischen Gemeinde im Wertschriftenkonto die auf 1 Fr. abgeschriebenen 140 Aktien der Rorschach-Heiden-Bergbahn.

In *Rorschacherberg* beschloss der Gemeinderat im August 1873, sich am Bahnbau finanziell *nicht zu beteiligen*, da das Zahnradprojekt der Gemeinde nicht den günstigen Anschluss vermittelte, wie es das ursprünglich vorgesehene Adhäsionsprojekt mit Spitzkehre beim St. Annaschloss vorgesehen hatte. Auf dringendes Gesuch von Rorschach aus wurde der Bürgerschaft am 8. März 1874 trotzdem ein Antrag, 6000 Fr. in Aktien zu übernehmen, vorgelegt, der Antrag aber mit dem spitzigen Mehr von 111 gegen 108 Stimmen abgelehnt. Aber „Nid nahlah gwünnt“. Einer zweiten Bürgerversammlung vom 26. April 1874 war doch ein gewisser Erfolg beschieden, indem sie beschloss, von den in Rorschach *privat* gezeichneten Aktien 2. Ranges 6000 Fr. zu übernehmen unter der Bedingung, dass in Wienacht-Tobel eine Station errichtet werde und dass die Steinfuhren zu mässigem Tarif von der Bahn übernommen würden.

So sind die von den Gemeinden verlangten 500,000 Fr. nach mühseligen Verhandlungen schliesslich wie folgt zusammengebracht worden:

Gemeinde Rorschach 70,000 Fr.; Private in Rorschach und Gemeinde Rorschacherberg 40,000 Fr.; Ortsgemeinde Rorschach 5000 Fr.; Heiden 365,000 Fr.; Lutzenberg 20,000 Fr.

Der Bau.

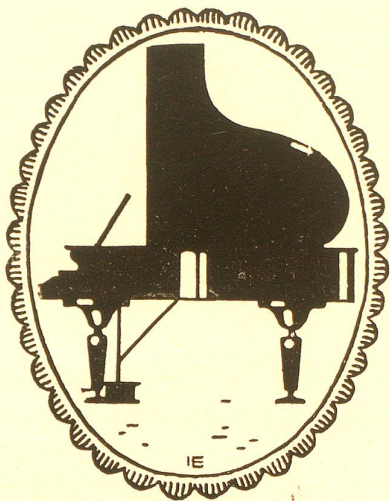
Die Baukonzession durch die Bundesversammlung war am 26. Januar 1874 erteilt worden. Am 19. August fand der Finanzplan die Genehmigung der Bundesbehörden. Genau entsprechend den Konzessionsvorschriften wurde schon im Mai 1874 mit den Bauarbeiten begonnen und über den Sommer und Herbst energisch gefördert. Bauleiter war Oberingenieur Otto Drossel, Bau-Kontrolleur namens der Bahngesellschaft Ingenieur Eugster in St. Gallen. Im November, als die Bürgergemeinde Rorschach die letzten Finanzierungsbeschlüsse zu fassen hatte, war das Bahntracé von der Station beim Wiget'schen Pensionat bis nach Heiden hinauf bereits in Angriff genommen, zum Teil sogar schon fertig erstellt. Beim Schloss Wartensee arbeitete man an Einschnitt und Damm. In Wienacht wurde mit dem Bau des Stationsgebäudes begonnen. Die geldfressendste Stelle der Bahn war der tiefe Einschnitt oberhalb Schwendi bei Winkelsbühl und der Damm über das tief eingeschnittene Mattenbachtobel. Das Terrain bot dort grosse und ungeahnte Hindernisse, bestand es doch aus einer Mischung von Erde und hartem Geröll, zu schwer für den Pickel und doch zu leicht für Sprengungen. Im Heidenertobel war der 130 m lange Bachdurchlass in solider Gewölbekonstruktion erstellt und darüber der Damm in drei Stockwerken aufgeschüttet. Von hier bis Stapfen bei Heiden war das Tracé fertig erstellt, nur über das Schlusstück — den Heidener Bahnhof — stritten sich noch die Geister, bis ihm im Dezember endgültig der heutige Platz zwischen Stapfen und Dorf angewiesen wurde.

Am 20. August und 1. September fand die Kollaudation durch die eidgenössischen Aufsichtsorgane statt. In der am 23. August in Rorschach abgehaltenen Verwaltungsratssitzung wurde die Organisation des Betriebes festgesetzt, nämlich die allgemeine Verwaltung, Expeditionsdienst und Bahnunterhalt in Regie übernommen, der Maschinendienst dagegen den Vereinigten Schweizerbahnen, d. h. ihrem Maschineninspektor, Herrn Oberbaurat Klose in Rorschach, übertragen. Rechtzeitig waren auch die drei ersten Lokomotiven und das Wagenmaterial aus der Maschinenfabrik

Handschuhe
Strümpfe
Schürzen

R. BLÖCHLINGER
Hafenplatz - Rorschach
SEIDENSTOFFE UND SAMTE
MERCERIEWAREN

Seidenbänder
Spitzen
Echarpes



PIANOFABRIK L. SABEL

VORMALS BIEGER & Cie.

RORSCHACH

Tel. 67 - Gegr. 1842

*Schweizerfabrikat 1. Ranges. Höchste Auszeichnungen. Unübertrefflich in Ton und Solidität.
Reelle Bedienung. Mässige Preise. Miete, Tausch, Ratenzahlungen.
Stimmungen und Reparaturen fachmännisch*

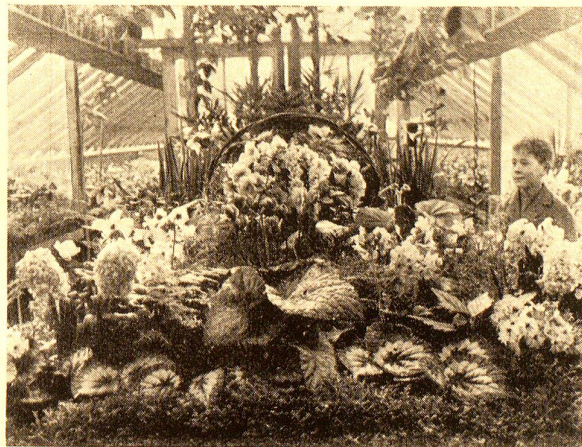
B. Hagen-Weber

Kunst- und Handelsgärtnerei

Seminar Marienberg **Rorschach** Laden: Hotel Schiff

Neuanlagen von Gärten. Unterhalten derselben
Moderne Biederei, Schnittblumen,
Samenhandlung, Baumschule.

Telephon 380



Es gibt nichts Besseres

in der phonetischen Branche als



The New Columbia-Grafonola

Seine Vorzüge: Wirklich naturgetreue Tonwiedergabe,
Geräuschloses, massives Werk,
zuverlässiger, automatischer Absteller,
vornehm-einfaches Stilmöbel.

20 verschiedene Modelle

Columbia-Schallplatten

kratzen nicht. Die Audition wird zum musikalischen
Ereignis. Die Haltbarkeit ist eine fast unbeschränkte.

Diese Platte verleiht auch Apparaten älterer Systeme einen bedeutenden Mehrwert.

Grosses künstlerisches und populäres Repertoire.

Drucksachen und Vorführung durch den

Generalvertreter für die Ostschweiz:

HANS RUCKSTUHL & C^o

Spezialgeschäft für erstklassige Musikapparate und Platten

ST.GALLEN - Poststrasse 6

Telephon 45.62



Frühling

Nach einer farbigen Zeichnung von Theo Glinz, Kortschach.

Dreifarbendruck der Buchdruckerei S. Löpfel-Benz, Kortschach.

der „Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen“ in Aarau eingetroffen. Am 3. September war alles bereit zur

Einweihungsfeier.

Unter den 120 Geladenen sah man, wie wir dem Bericht des Ostschweiz. Wochenblattes vom 4. September 1875 entnehmen, die Regierungsvertreter der beiden Kantone Appenzell und St. Gallen, Landammann Dr. Roth und Landammann Keel, die bauleitenden Ingenieure Drossel, Eugster, Riggenbach und Zschokke, alt Bundesrat Dubs, den deutschen Gesandten General Roeder, der der Bergbahn-Baugesellschaft während des deutsch-französischen Krieges einen grossen Dienst durch Freigabe der in Metz liegenden, für

nach Heiden wandern, und wollen die Heidener sich sauber waschen, sie nach Rorschach dampfen. Sein Hoch galt der Erhaltung und Vermehrung der freundschaftlichen Beziehungen zwischen Rorschach und Heiden.

Um 2 Uhr war Abfahrt nach Heiden in reichbekränzten Wagen. In Wartensee gab's einen kurzen Aufenthalt, da die Rorschacherberger es sich nicht nehmen liessen, einen Ehrentrunk zu reichen.

Es war eine herrliche Fahrt, ein allgemeines Grüssen der Bevölkerung, Geschützesdonner von den Höhen, bei der Ankunft in Heiden feierliches Glockengeläute, Festzug durch den reich geschmückten Ort mit Musik und bekränzten weissgekleideten Mädchen an der Spitze. Beim Bankett im Freihof



Heiden

Phot. Hausmann, Heiden

die Rigibahn benötigten Schienen geleistet hatte; weiter waren die Ortsbehörden von Rorschach und Heiden vertreten und einige ausländische Gäste, die zum Studium des Bergbahnsystems in die Schweiz gekommen waren.

Im „Anker“ begrüsst Herr Gemeindeammann *Eberle* die Erschienenen, sein Hoch dem Glücke der neuen Bergbahn bringend. Er erinnerte daran, wie genau vier Jahre vorher in Rorschach das erste Wort über diese Bahn gesprochen worden, die nun dank der Opferwilligkeit der Gemeinden und der Energie der Internationalen Bergbahn-Gesellschaft in Basel erstellt sei. Wenn auch die Kollaudation in die Zeit des Neumondes gefallen sei, so werde der Mond doch voll werden, mit welchen Worten der optimistische Rorschacher Gemeindepräsident die Pessimisten, die nicht an die Rentabilität der Bahn glauben wollten, beschwichtigte. — — —

In der Bahnhofrestauration hiess Herr Major *Gmür* die liebwerten Nachbarn aus Heiden herzlich willkommen, die Befürchtung, durch die Bahn entziehe ein Ort dem andern die Kurgäste, widerlegend. In humorvoller Weise bemerkte er, dass, wollen die Rorschacher frische Luft kneipen, sie

Festmusik und Vorträge des Männerchors von Heiden und natürlich auch Toaste.

Herr Ständerat Roth begrüsst die Gäste namens der appenzellischen Landesregierung.

Gemeindehauptmann Sonderegger verdankte den Rorschachern den freundlichen Empfang und den Erbauern der Bahn, den Herren Riggenbach und Zschokke, ihre Ausdauer und Tatkraft.

Landammann Keel brachte den Gruss der St. Galler Regierung und des St. Galler Volkes, nannte Heiden die Perle des Appenzellerlandes und toastierte auf das gute Einvernehmen der Behörden und Völker der beiden Kantone.

Ständerat Köchlin von Basel, Präsident der Internationalen Bergbahngesellschaft, dankte den Behörden der beiden beteiligten Gemeinden für die loyale Ausführung und brachte sein Hoch aus auf die tatkräftigen Männer Statthalter Sonderegger, Ratsherr Schelling und Gemeindeammann Eberle. Es sprachen weiter Direktor Riggenbach, Ratsherr Schelling, Pfarrer Arnold von Heiden, Oberst Zschokke, Ing. Eugster, Landammann Hoffmann (über das dreifache Paradies Thal-

Heiden-Rorschach), Inspektor Rothpletz, Major Gmür und einer, der auch an die Arbeiter am Bahnbau dachte: Imhof-Ruesch von Basel.

Nur zu rasch, so wird berichtet, seien die Stunden verfliegen und habe „das Gepiiff“ der Lokomotive zur Heimkehr gemahnt.

Am 6. September 1875 ist dann der regelmässige Betrieb der Bahn eröffnet worden.

50 Jahre Betrieb.

Die Entwicklungskurve der Rorschach-Heiden-Bergbahn zeigt eine im Allgemeinen ansteigende Linie, aber es ist kein Ansteigen ohne Stürze und Rückschläge, die der Bahnverwaltung drückende Sorgen verursacht haben. Zur wirtschaftlichen Ungunst der ersten Betriebsjahre kamen bedauerliche Eingriffe höherer Gewalt: Damm- und Böschungsrutschungen im Krähenwald, wo man heute noch durch ein Trümmerfeld wandern kann, und oberhalb Schwendi. Es muss anerkannt werden, dass die Betriebsgesellschaft, die im Mai 1876 von der Baugesellschaft alle Rechte, damit aber auch alle Pflichten in Bezug auf Bau- und Unterhalt übernommen, nichts unterliess, was im Interesse der Betriebssicherheit vorzukehren nötig und ratsam war. Dafür büsste die Bahn derart ihre Wirtschaftlichkeit ein, dass nur mit grösster Anstrengung der Konkurs vermieden werden konnte. Erst nach durchgeführter finanzieller Sanierung in den Achtzigerjahren fing es an zu tagen; von nicht ganz 100,000 Fr. Totaleinnahmen im Jahre 1894 stiegen sie fast anhaltend auf etwa 227,000 im Jahre 1907. Im Jahre 1899 begann die Verzinsung der Obligationen 2. Hypothek und von 1904 an konnte auch auf die Aktie ersten Ranges eine Dividende ausgerichtet werden. Die befriedigende Rendite hielt an, trotzdem neben der Erneuerung der Lokomotiven auch die Ersetzung des Schienenmaterials grosse Summen verschlang. Der Weltkrieg und in seinem Gefolge die Wirtschaftskrisis und der Stillstand des Fremdenverkehrs haben dann freilich dem Unternehmen arg zugesetzt; in den Jahren 1915 und 1918 ist zum Beispiel der Personenverkehr auf einen seit 1902 nicht mehr erlebten Tiefstand gesunken. Doch bewegte sich seither die Frequenz wieder in aufsteigender Linie und eröffnet erfreuliche Perspektiven für die zweite Jahrhunderthälfte unserer Bergbahn.

In den ersten, schweren Jahren der Sorgen und Enttäuschungen, von 1875 bis 1891, stand an der Spitze des Verwaltungsrates C. *Stachelin-Lucknor* in Basel. In aufreibender Arbeit hat er die Konsolidierung des Unternehmens zustandegebracht, auf der sein Nachfolger, Nat.-Rat C. *Sonderegger* in Heiden, mit Erfolg weiterbauen konnte. Nach seinem Hinschied im Jahre 1899 und nach kurzer Präsidentschaft durch Herrn Ingenieur Sonderegger in Zürich wurde mit der Leitung betraut Dr. *Hermann Altherr*, der damals schon auf 22jährige Mitwirkung im Verwaltungsrat zurückblicken konnte. In seine Amtszeit fallen die besten Jahre der Bahn, aber auch der plötzliche Rückschlag infolge Krieg und Krisenzeit, gute und schwere Tage, in

denen sich gleicherweise seine zielbewusste Führung bewährte. Nach 44jähriger Mitgliedschaft im Verwaltungsrat legte er im Jahre 1922 sein Mandat nieder und Gemeindevorsteher C. *Hintermeister*, damals schon 24 Jahre dem Verwaltungsrat angehörig, stellte seine vieljährige Lebens- und Amtserfahrung an leitender Stelle bis heute in den Dienst des Unternehmens.

Eine selten zu treffende Kontinuität weist der Personalbestand, besonders des Fahr- und Streckendienstes, bei der Rorschach-Heiden-Bahn auf. Mancher Funktionär hat es im Lauf der Jahre in ständigem Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung zu einer eigentlichen Popularität gebracht, so die wackere Stationsvorsteherin in Wienachten, Frau Suter, oder der immer rüstige ehemalige Bahnwärter Rechsteiner — um von den Gewesenen nur zwei zu nennen; aber auch vom aktiven Personal im Fahr-, Strecken- und Stationsdienst leiht mancher dem Unternehmen schon seit Jahrzehnten seine treuen Dienste. Die verantwortliche Betriebsleitung während der vergangenen 50 Jahre lag bei nur zwei Männern: Herr J. A. *Haltmeyer* stand dem Unternehmen selbstlos und pflichtgetreu von der Gründungszeit bis zum Jahre 1909 vor. Ihm folgte Herr *Heinrich Hotz*, der nun auf 45jährigen Bergbahndienst, davon 16 Jahre Betriebsleitung, zurückblicken kann. Unter ihm hat sich der Ruf der technischen und finanziellen Solidität des Unternehmens trotz den schweren Kriegsfolgen erhalten und befestigt.

Neue Zeit.

Die neue Zeit gibt dem Verkehr neue Formen und öffnet ihm neue Wege. Den Dampf verdrängen die magischen Drähte. Bei Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bundesbahnlinien von St. Gallen und Romanshorn her wird auch die Stunde für die Modernisierung unserer Bergbahn gekommen sein. Mit zeitgemässer technischer Umgestaltung wird das *Bleibende* an der Heidener Bergbahnfahrt erst recht wieder in Erscheinung und Geltung treten: Tausende werden neu der landschaftlichen Schönheiten einer Bergfahrt ins Appenzellerland froh werden. Mit grünsamtem Teppich überkleidete Hänge, dunkelbewaldete Kuppen, romantische Schluchten, aus lieblichen Obstgärten guckende saubere Dörfer, braune Bergheime, epheumrankte Schlösser, in meeresgleicher Majestät ruhend der See, schimmernde Uferstädte und ferne blaue Berge — nie wird ein für das Schöne empfängliches Gemüt an all diesen Reizen genug erschaut haben.

Möchte die Elektrifikation der Bergbahn nach Heiden zum Markstein auch dadurch werden, dass bis dahin die Fesseln, die die industrielle Regsamkeit unserer Bevölkerung so schmerzlich unterbunden haben, vollends fallen.

Dann verbindet sich in der Zweckbestimmung der Heidener Bahn das Schöne mit dem Nützlichen, und sie kann fröhlich die Fahrt ins neue halbe Jahrhundert hinein wagen.

Auch das „Rorschacher Neujahrsblatt“ entbietet ihr dazu ein herzliches „Glückauf!“

Brennmaterialien

aller Art, wie **Holz**, ganz und in jed. Verarbeitungsform, sowie sämtliche Sorten **Kohlen** sind stetsfort zu den billigsten Tagespreisen erhältlich und werden am vorteilhaftesten bezogen bei

Jos. Studer-Tobler, Goldach-Rorschach

Mechanische Holzspalterei, Kohlenhandlung u. Fourage-Geschäft



FEHR'SCHE BUCHHANDLUNG

Telephon Nr. 1192 ST. GALLEN Schmiedgasse 16

Schöne Literatur

*Wissenschaftliche und technische
Werke. Literatur für Handel, Industrie und
Gewerbe. Jugendschriften und Bilderbücher
Schulbücher, Wörterbücher, Lexika
Koch- und Handarbeits-
Bücher*

Landkarten, **Kunstblätter**, Zeitschriften



PFUND

Conditorei-Café

Marktplatz und Poststrasse

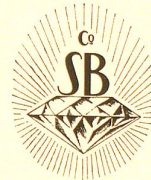
St. Gallen

MEINE
SPEZIALITÄT



GEGRÜNDET
1825

SIEGL-BINDSCHEDLER & CO



ST. GALLEN - BÖRSENPLATZ

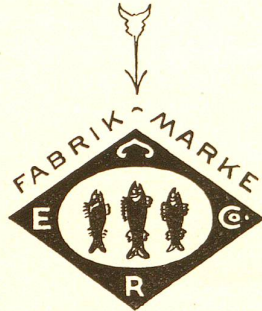
Vertrauenshaus für
Juwelen und
Schmucksachen
Taschen- und
Armbanduhren
Bestecke und
Tafelgeräte

Eigene Werkstätte für Anfertigung feiner Juwelen,
Neuarbeiten und Reparaturen im Hause.
Billigste Preise.



Egloff's Eierteigwaren

mit der

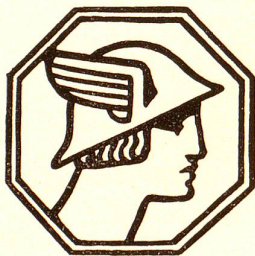


Sparen

ist das Lösungswort in vielen Haushaltungen, und nicht den schlechtesten. Dabei wird, mit Recht, Wert gelegt auf eine gewisse Höhe der Lebenshaltung, auf gute Qualität.

Wie ist das zu vereinbaren?

Kauft Kaffee, Tee,
Lebensmittel im



5% Rabatt
in Marken

Merkur

Rorschach - Hafensplatz 69

BAUGESCHÄFT

A. RUDIG

Ant. Bernardsgrütter's Nachfolger

Hubstrasse 3, Rorschach

Telephon 171

Neu- und Umbauten
Ausführung von Maurer-, Steinhauer-
und Asphalt-Arbeiten

Armierten Beton
Fussbodenbeläge

Verkauf von Baumaterialien