

Die Gründung der Appenzellerbahn

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Appenzellische Jahrbücher**

Band (Jahr): **60 (1933)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

sonders mit der ausgiebigen Mithilfe seines Freundes Keller, des Direktors der Bank in Winterthur, welche letztere sich mit einem Betrage von 200 000 Fr. an dem Aktienkapital von einer halben Million beteiligte, gründete er am 20. März 1866 die Bank für Appenzell A. Rh. in Herisau. Schon Ende 1869 hatte die Bank an 982 Debitoren, die sich auf alle Gemeinden verteilten und sich fast ausschliesslich aus Fabrikanten und Gewerbetreibenden rekrutierten, die Summe von $2\frac{1}{4}$ Millionen Fr. ausgeliehen und damit ihren Wert für Handel und Wandel im Kanton dokumentiert. Sie ist später an den Schweiz. Bankverein übergegangen und wird seither als Filiale desselben weitergeführt.

DIE GRÜNDUNG DER APPENZELLERBAHN.

Zum Verständnis der Herisauer Eisenbahnfrage in den Siebzigerjahren ist vorauszuschicken, dass durch die in der Mitte der Fünfzigerjahre seitens der damals massgebenden Kreise erfolgten kurzsichtigen *Ablehnung der finanziellen Lasten*, welche der Gemeinde Herisau für die Führung der direkten Linie Winterthur-St. Gallen *über Herisau* anstatt Gossau zugemutet worden waren, die Gelegenheit, *Herisau direkt an die Hauptverkehrsader Ostschweiz-Westschweiz* zu bringen, *unwiderruflich und für immer* verpasst worden war. Alles, was man in späteren Jahren tun konnte, um den Schaden gutzumachen, musste Flickwerk sein und bleiben. Von diesem Standpunkt aus ist jede weitere Entwicklung in dieser für Herisau so wichtigen Eisenbahnfrage zu beurteilen. Es konnte sich nur noch um einen bestmöglichen *Anschluss* an diese Hauptverkehrsader handeln.

Die Frage kam mit dem Aufblühen der Stickerei-Industrie gegen das Ende der Sechzigerjahre wieder in Fluss. Der Gemeinderat von Herisau bestellte eine Eisenbahnkommission, in der hauptsächlich die Kaufmannschaft vertreten war. Es wurde als gegeben angesehen, dass bei der Wichtigkeit einer guten und raschen Verbindung zwischen Herisau und St. Gallen, dem Zentrum der ostschweizerischen, also auch der appenzellischen Industrie-Interessen — es wurde berechnet, dass neun

Zehntel des Herisauer Verkehrs sich Richtung St. Gallen bewegte — ein Anschluss an die damalige V. S. B. auf der Station *Winkeln*, als der St. Gallen zunächst liegenden Bahnstation — gesucht werden müsste.

Die richtige Lösung dafür zu finden, war keine leichte Aufgabe, die Ueberwindung einer Höhendifferenz von über 100 Meter auf einer Luftlinie-Distanz von kaum drei Kilometern zwischen der Station *Winkeln* und dem Dorfe, sowie die sehr ungünstige Beschaffenheit des Bodens für Bahnbauten, der Mangel an felsigem Untergrund, die ständige Gefahr von Rutschungen in nassen Sommern, bildeten schwere Probleme für den Eisenbahnbauer.

Die Bischofszeller trachteten seit langer Zeit auf eine Bahnverbindung ihrer Stadt und bildeten deshalb ein Initiativkomitee für ein Projekt Gossau-Nordostbahn mit eventueller Ausdehnung bis Konstanz, aber die Finanzierung eines solchen Unternehmens brachte grosse Sorgen mit sich. Es war deshalb verständlich, dass die Bischofszeller sich an die Herisauer wandten, um gemeinsame Sache zu machen, und sie zu veranlassen, ihre Bahn nach *Gossau* statt nach *Winkeln* zu bauen. Sie hätten darin eine nicht zu unterschätzende Hilfe für die Durchführung ihrer eigenen Pläne erhalten. Sie setzten sich hauptsächlich mit einigen Führern der Freisinnigen in Herisau in Verbindung. Letztere griffen den Vorschlag begierig auf, galt es doch, den Herren vom »Kasino« ein handgreifliches Projekt einer Vollbahn für Herisau entgegenzustellen und vor der Gemeinde vertreten zu können. Das Gossauer Projekt fand rasch Anhänger in den Bewohnern der Bezirke, welche die Bahn durchqueren sollte; um den technischen Schwierigkeiten der starken Steigung zum Dorf und den damit verbundenen bedeutenden Mehrkosten auszuweichen, war nämlich projektiert, die Bahn der Glatt entlang zu führen und in *Wilen* endigen zu lassen. Das Dorf sollte sich zu einem zweiten Bahnhof bei der *Cilander* bequemen.

Mit dem Auftreten des Gossauer Vorschlages gerieten die Gemüter in Wallung. Die Gossauer gewannen sichtlich Oberwasser, das gemeinderätliche Eisenbahn-

komitee wurde rekonstruiert und in seiner Mehrheit mit Anhängern von Gossau besetzt. Ein wahrer Taumel ergriff die Gemeinde, wobei Vernunftgründe nicht mehr verfangen. Die Tatsache, dass wie gesagt neun Zehntel des Verkehrs von Herisau *Richtung St. Gallen* ging, dass das Dorf die Bahn überhaupt nicht mit Vorteil benutzen könnte, dass dessen Bewohner nach wie vor auf den Verkehr über Winkeln angewiesen wären und dass somit die neue Bahn von Anfang nur einen Bruchteil des Herisauer Verkehrs zu führen bekommen würde, schien von den Freunden Gossaus unberücksichtigt zu bleiben.

Die Anhänger einer Verbindung über Winkeln blieben nicht untätig, sie bildeten ein eigenes Komitee, nachdem sie in der Gemeindegemeinschaft in die Minderheit versetzt worden waren, mit Steiger-Meyer an der Spitze. Er verfolgte sein Ziel mit seiner gewohnten Energie. Er scheute nicht, sich zu exponieren und die Zielscheibe des ganzen Unwillens der Opposition zu sein. Er erschien an den Versammlungen, verfocht dort seine Sache mit klaren Voten. In der Diskussion fand er es schwer, seine Ruhe bei den bissigen Angriffen der Gegner zu bewahren, eine Schwäche, welche namentlich Redaktor Müller von der »Appenzeller Zeitung« gut zu nützen wusste. Es kam zu persönlichen Ausfällen, welche seinen Voten oft Abbruch taten. Mit der Feder war er glücklicher, dort verteidigte er seinen Standpunkt mit einer Schärfe und einer Klarheit, die selbst nach 60 Jahren den Leser zu fesseln vermag. Die »Appenzeller Zeitung« war bei aller Bitterkeit loyal in der Aufnahme von Steigers Artikeln, damit auch die Gegner zum Worte kommen sollten.

Der Kampf tobte monatelang. Versammlungen wurden im Dorf und den Bezirken veranstaltet. Alles wurde in den Bann dieses Eisenbahnkrieges geschlagen, sogar die Pfarrwahl, wo es sich um den Nachfolger von Dekan Wirth handelte und wo Dekan Kind mit knappem Mehr gewählt worden war.

Nach einem Jahr der Aufregung waren die Bischofszeller endlich so weit, der Gemeinde einen Vorschlag vorzulegen. Auf Sonntag, den 8. September 1872, wurde eine Kirchhöri einberufen, die entscheiden sollte: 1. ob auf ein Gossauer Projekt eingetreten werden sollte;

2. ob, wenn ja, die Gemeinde sich für Uebernahme von Aktien im Betrage von 700 000 Fr. verpflichten sollte.

Drei Stunden dauerten die Verhandlungen, verschiedene unentschiedene Handmehrere wurden abgenommen, es musste zum Stimmzählen geschritten werden. Die Gossauer schwangen obenauf. Mit 650 Stimmen gegen 544 wurde Eintreten beschlossen und mit 638 Ja gegen 511 Nein wurde die verlangte finanzielle Beteiligung ausgesprochen. Grosser Jubel im Lager der »Gossauer«. Die Gegner hatten bereits ihren Gegenschlag in Vorbereitung. Sie wussten, auf welch schwachen Füßen die Finanzen der Bischofszeller standen, wie die Gemeinden das Aktienkapital aufzubringen hätten und damit auch die Verantwortung für die Aufrechterhaltung des Betriebes und die Deckung späterer Defizite. Man konnte gar nicht absehen, wo die finanzielle Verpflichtung der Gemeinden enden würde. Je länger sich die Aufstellung eines Finanzausweises hinauszögerte, desto grösser wurde die Zahl derer, denen Zweifel über den beschrittenen Weg aufstiegen.

Am 3. September 1872, also wenige Tage vor der Kirchhöri, konstituierte sich die Schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen mit einem Kapital von 10 Millionen Franken, unter dem Präsidium von alt Bundesrat Dubs. Mit dieser Gesellschaft war Steiger im Auftrage des Initiativkomitees in Unterhandlungen getreten und bereits am 27. November 1872 wurde ein Vertrag zwischen der Gesellschaft und einem erweiterten Komitee, bestehend aus 12 Mitgliedern aus Herisau, 2 aus Waldstatt, 3 aus Urnäsch, 2 aus Gonten und 2 aus Appenzell für den Bau einer *Schmalspurbahn Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell* abgeschlossen. Die Gesellschaft wollte sich nicht mit dem Bau einer Linie Winkeln-Herisau zufrieden geben, sie wollte etwas Bedeutenderes als erstes Objekt schaffen. Dem Initiativkomitee konnte dieser Vorschlag nur recht sein, denn damit war dem ganzen Hinterland gedient, ohne dass dabei die speziellen Interessen von Herisau benachteiligt worden wären.

Dieser Vertrag war ein Schachzug, welcher die Pläne der Gossauer in Verwirrung brachte. Mit der

Verlängerung der Bahn nach Urnäsch und Appenzell erweiterte sich der Kreis der an dem Winkeln-Projekte interessierten Gemeinden. Aus einer reinen Herisauer Angelegenheit wurde es Sache des ganzen Hinterlandes, dessen Gemeinden ja wie Herisau dasselbe Interesse an einer raschen und guten Verbindung mit der Zentrale St. Gallen hatten. Als am 29. November 1872 das Gesuch um eine Konzession für eine Bahn nach Gossau beim Grossen Rate des Kantons Appenzell A. Rh. unterbreitet wurde, lag bereits ein zweites Gesuch für die Konzession einer Bahn Winkeln-Herisau-Urnäsch vor. Im weiteren brachte das Initiativkomitee ohne Schwierigkeiten die nötige Zahl von Unterschriften für eine neue Kirchhöri zusammen, damit dieselbe sich entscheide über ein Gesuch der Schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen um eine Subvention à fonds perdu von 360 000 Fr. nebst unentgeltlicher Abtretung des benötigten Gemeindebodens für Bahnzwecke. Die Summe von 700 000 Fr. war inzwischen von Privaten in Obligationen zu 5% Zinsen für die Winkeln-Bahn gezeichnet worden. Schon am 25. Januar 1873 konnte das Initiativkomitee die Mitteilung machen, dass Urnäsch und Appenzell ihre ihnen zugemuteten Subventionen bewilligt hätten, es fehlten noch Herisau und Waldstatt. Mittlerweile zogen sich die Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnkomitee der Gemeinde und den Bischofszellern in die Länge, denn letztere verlangten eine erhöhte Beteiligung von Herisau am Aktienkapital, schliesslich einigte man sich auf den Betrag von 800 000 Fr., also 100 000 Fr. mehr als die im September bewilligte Summe. Endlich konnte der Gemeinderat die mit Ungeduld erwartete Kirchhöri auf den 30. März einberufen, die über das Schicksal in der Eisenbahnfrage endgültig entscheiden sollte.

Die beiden Vorschläge lauteten:

a) Festhalten am Gossauer Projekt mit erhöhter Aktienbeteiligung im Betrage von 800 000 Fr.

b) Subventionierung einer Schmalspurbahn Winkeln-Urnäsch-Appenzell im Betrage von 360 000 Fr. und unentgeltliche Abtretung des für die Bahn nötigen Gemeindebodens.

Mit der grössten Spannung sah man dem Entscheid entgegen. Ging demselben doch eine Zeit unerhörter Agitation voraus, wo die Projekte von den Gegnern erbarmungslos zerzaust wurden. Waren die »Winkler« im Vorteil, dass sie bloss die Hälfte an Subventionen von der Gemeinde verlangten, dass sich die Gemeinde keine Verpflichtungen über Aufrechterhaltung des Betriebes und Deckung eventueller Defizite aufbürdete, so wollte sich die Bevölkerung schwer mit der Idee einer Schmalspurbahn, eines Miniaturbähnli, abfinden. Im Auslande waren schon Hunderte von Kilometern dieses Types im Betriebe und bewährten sich, aber in der Schweiz existierte noch nichts derartiges. Jetzt mutet einem diese von Voreingenommenheit diktierte unfreundliche Haltung eines grossen Teiles der Bevölkerung etwas sonderbar an, nachdem seither in der Schweiz Hunderte von Kilometern in dieser Spurweite gebaut worden sind, wie die anerkannt leistungsfähigen Rhätischen Bahnen, die Montreux-Oberland-Bahn und eine Reihe elektrischer Bahnen. Der Bedenken, Aussetzungen, der Witzeleien waren damals Legion. Das vorgeschlagene System sollte der Lächerlichkeit preisgegeben werden.

Der Aufmarsch an der Kirchhöri vom 30. März 1873 war ausserordentlich. Beide Seiten boten ihren letzten Mann auf. Es wurden 2142 Stimmen abgegeben, wovon 1120 für Winkeln und 1009 für Gossau. 3 waren ungültig und 8 leer.

Die Schlacht war entschieden. Steiger-Meyer nahm noch starken Anteil an der Verwirklichung des Unternehmens, er sass jahrelang im Direktionskomitee, hatte seine Sorgen mit den Finanzen des Baues und des späteren Betriebes, aber er war froh, die eigentliche Leitung und Ueberwachung des Baues und Betriebes in die bewährten Hände seines Schwiegervaters, Oberstlt. Em. Meyer-Wetter, legen zu können. Die Linie Winkeln-Herisau wurde am 12. April 1875 eröffnet, die Strecke Herisau-Urnäsch am 21. September desselben Jahres. Dort blieb die Bahn eine Reihe von Jahren stecken, es kamen Krisenzeiten, der Schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen gingen die Mittel aus, ja die Appenzellerbahn blieb überhaupt das einzige Unternehmen einer Gesell-

schaft, welche ihre Tätigkeit in der ganzen Schweiz entfalten wollte. Die Innerrhoder mussten noch elf Jahre, bis zum 19. Oktober 1886, warten, bis der erste Personenzug in Appenzell einfuhr. Die Bahn war von Anfang an ein Sorgenkind für die in der Leitung Verantwortlichen. Es erübrigt sich, die spätere Entwicklung zu verfolgen. Es genügt zu sagen, dass Herisau Anschluss an und von jedem fahrplanmässigen Personenzug Richtung St. Gallen und Zürich genoss, eine Verpflichtung, welche sich das Initiativkomitee von der Lokalbahngesellschaft seinerzeit ausbedungen hatte und damit der Bahn eine schwere Servitut auferlegte.

Der Gemeinde Herisau hat die Appenzellerbahn in den 57 Jahren sehr wertvolle Dienste geleistet und sie versieht auch heute noch, nach Erstellung der Bodensee-Toggenburgbahn, zu voller Zufriedenheit den Verkehr über *Gossau* Richtung Zürich, sowie mit den Gemeinden des Hinterlandes und Appenzell.

Die Leistungen der Gemeinde Herisau an diese Bahn in den 57 Jahren waren sehr bescheiden, zwischen 500 000 und 600 000 Franken, ein Bruchteil von dem, was sich später die Gemeinde den Anschluss an die Bodensee-Toggenburgbahn kosten liess. Der Wunsch nach einer direkten Verbindung mit St. Gallen war ja nie verstummt und ist mit letzterer in Erfüllung gegangen, aber der *blosse* Gedanke an die grossen Anlagekosten schreckten in den Siebzigerjahren unsere Herisauer von einer Verwirklichung ab; es wäre über die Kräfte der Gemeinde gegangen.

*

Es ist das Verdienst von J. Steiger-Meyer, dass er seinerzeit mit seiner ganzen Persönlichkeit für eine *gute* Verbindung mit St. Gallen eingestanden ist und ihr zum Durchbruch verholfen hat. Die Freunde der Gossauerbahn haben ihm seine Opposition nie verziehen und die Beziehungen zu ihnen, die gleichzeitig auch seine politischen Gegner waren, blieben kühl.

Hier ist der Ort, einiger führender Männer zu gedenken, die mit derselben Hingabe das Werk von Jakob Steiger-Meyer und seines Schwiegervaters Oberst Ema-

nuel Meyer weiterführten. Es sind dies vor allem die langjährigen Präsidenten des Verwaltungsrates *U. A. Schiess* zur »Rose« und *Emil Tanner-Fritsch*. Die eigentliche Krönung hat das Werk durch den im April 1933 eröffneten *elektrischen Betrieb* Gossau-Appenzell erhalten unter der sachkundigen und hingebenden Leitung des Präsidenten Oberst *Ruckstuhl* und des Direktors *Zobrist*.

DER HANDELSPOLITIKER.

Mit der Aufzählung dieser fruchtbaren und initiativen Mitarbeit an der Lösung solcher wichtigen, fachtechnischen Probleme war Steigers öffentliche Tätigkeit noch bei weitem nicht erschöpft.

Zwischen Oberst Rieter, dem Chef der Firma Rieter in Töss, dem eigentlichen Führer der zürcherischen Baumwollspinner und Weber, der auch als zürcherischer Ständerat in Bern während einer langen Reihe von Jahren politisch tätig war und namentlich in zoll- und handelspolitischen Fragen dort einen massgebenden Einfluss ausübte, und Jakob Steiger erwuchs schon aus früher Zeit ein Freundschaftsverhältnis, getragen von gegenseitiger Hochachtung für die beidseitigen hohen Fähigkeiten und Schaffensfreudigkeit im Interesse des allgemeinen Wohles.

Es war Oberst Rieter, welcher Steiger an die breite Oeffentlichkeit zog, indem er ihn als schweizerischen Ausstellungskommissär in Wien dem Bundesrate als Jurymitglied für die gesamte Textilindustrie (ausgenommen die Seide, welche durch Herrn Baumann-Zürcher vertreten wurde) empfahl. Jakob Steiger durfte sich dieser Aufgabe umso eher unterziehen, als er dank seiner vielen Fachkenntnisse auch mit andern Zweigen der Textilindustrie vertraut war. Dieses Amt brachte ihm viele Arbeit und machte längere Aufenthalte in Wien¹⁾ nötig. Er entledigte sich seiner Aufgabe mit Feuereifer und die Frucht seiner Tätigkeit war ein Jurybericht, der

¹⁾ Nicht ohne Stolz erzählte Steiger seiner Familie von einem grossen Empfang bei Kaiser Franz Joseph, ebenso 1878 bei Mac Mahon anlässlich der Pariser Ausstellung.