Die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Autor(en): **Kesselring, O.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773396

Nutzungsbedingungen

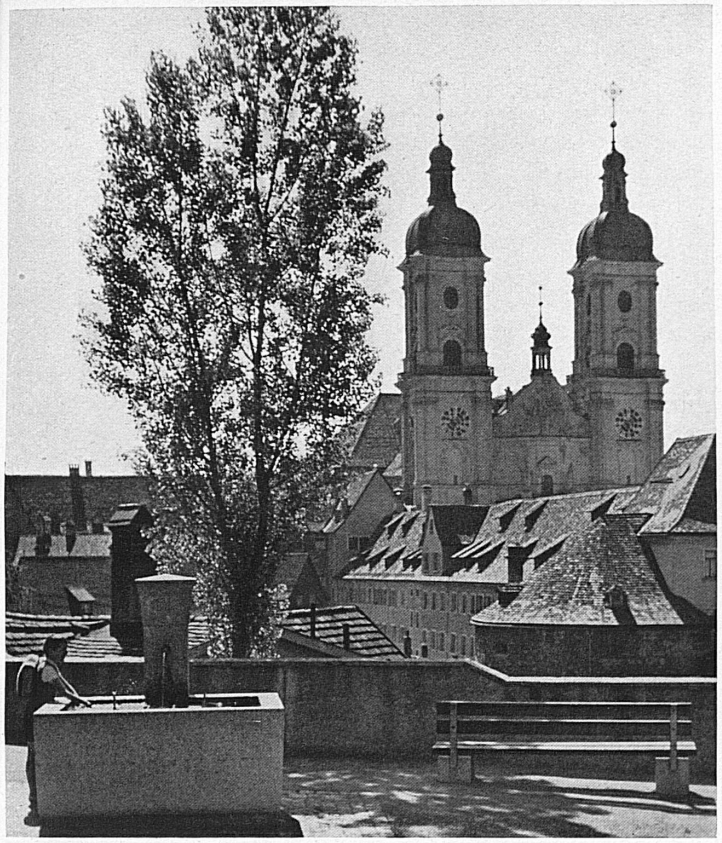
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

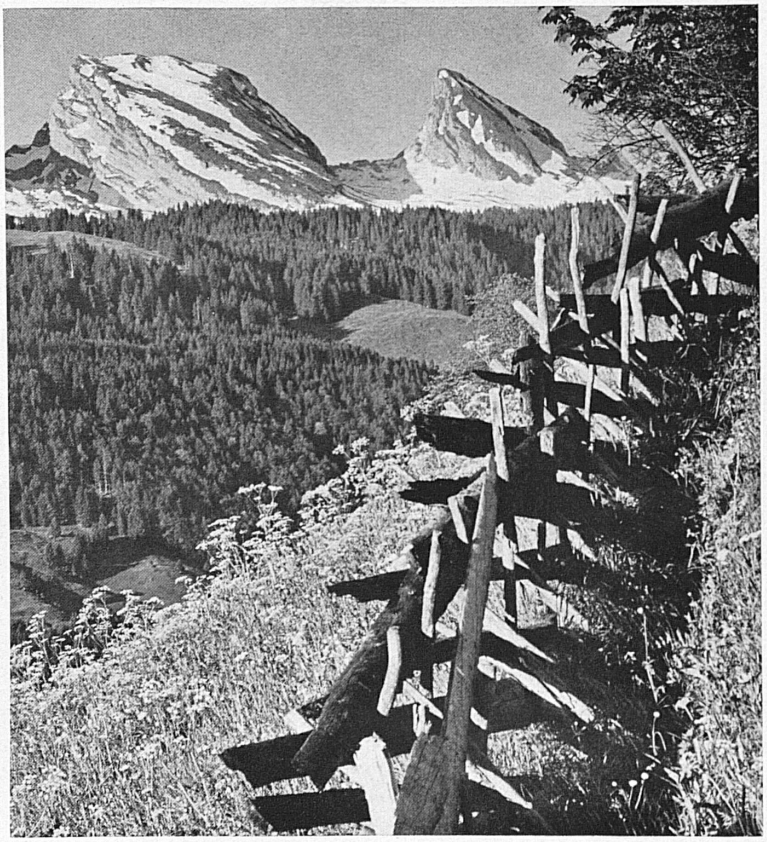
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch





DIE BODENSEE-TOGGENBURG-BAHN

Von Direktor Dr. O. KESSELRING

Mit der vor kurzem zum Abschluß gelangten finanziellen Sanierung der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) hat der Bund die große volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung dieser in den Jahren 1910—1912 eröffneten Privatbahn anerkannt. Für den Bau der von Romanshorn über St. Gallen—Herisau—Wattwil nach Neßlau führenden Linie waren aber in Verbindung mit der gleichzeitig erstellten Ricken-Linie der Bundesbahnen (Wattwil—Uznach) neben rein wirtschaftlichen in hervorragendem Maße auch staatspolitische Gründe maßgebend. Bei der ungünstigen orographischen Gestaltung und Abgrenzung des Kantons St. Gallen hatte die BT in erster Linie die Aufgabe, den geographisch nach Zürich zuneigenden Seebezirk und das Gasterland neben dem Toggenburg und dem Neckertal wirtschaftlich und politisch mit den zentraler gelegenen Gegenden des Kantons zu verknüpfen. Daß damit auch das Zusammengehörigkeitsgefühl verstärkt und die Stadt St. Gallen auch tatsächlich zur Hauptstadt des ganzen Kantons wurde, ist das größte Verdienst der BT auf kulturellem Gebiet und gibt ihr das Recht, den Namen einer st. gallischen Staatsbahn für sich in Anspruch zu nehmen.

Die anfänglich erhoffte Stellung der BT als sekundäre Gotthard-Zufahrtslinie von internationaler Bedeutung wurde durch den Hinfall des ursprünglichen Projekts St. Gallen—Zug und durch die ökonomische Notwendigkeit der Erhebung hoher Bergzuschläge von Anfang an weitgehend erschüttert, durch die vor zwei Jahren durchgeführte Elektrifikation der Schweizerischen Südostbahn allerdings zum Teil wieder erreicht. Abgesehen von der stark gesunkenen Vermittlung eines Teils des direkten Verkehrs zwischen Deutschland und der Stadt St. Gallen und deren Hinterland, liegt die Hauptbedeutung der BT neben einem ansehnlichen Anteil am direkten schweizerischen Verkehr in der Bewältigung mehr lokaler Verkehrsaufgaben. Gerade die Lösung dieser volkswirtschaftlichen Hauptaufgabe ließ die BT zur Erschließerin des berühmten nordostschweizerischen Fremdenverkehrsgebietes werden.

Die erwähnte ungünstige Geländegestaltung, wie sie in den zahlreichen bekannten Brücken und Tunnels zum Ausdruck kommt, war Ursache für die enormen Baukosten von rund 40 Millionen Franken. Mit mehr als 700 000 pro Kilometer investierten Franken war damit die BT neben den SBB und der Lötschbergbahn die teuerste Normalspurbahn in der Schweiz.

Die im dritten Kriegsjahr 1942 durch die BT beförderten Verkehrsmengen geben ein eindrucksvolles Bild von der Leistungsfähigkeit des Unternehmens und beleuchten die Bedeutung der 1931/1932 durchgeführten Elektrifikation. Die seit der Umstellung auf die elektrische Traktion konsequent durchgeführte Auflockerung des Fahrplans in leichte, schnell und dicht fahrende Zugseinheiten hat es in erster Linie ermöglicht, daß im Jahre 1942 die imposante Anzahl von rund 3 611 000 Reisenden erreicht wurde, neben einer Gütermenge von 183 000 Tonnen. Die in der BT investierten, fast ausschließlich öffentlichen Gelder sind zu einem Großteil ertraglos geblieben, weil es dem Unternehmen trotz des ansehnlichen Verkehrs infolge der zu hohen Baukosten nicht möglich war, neben den Betriebsausgaben und Abschreibungskosten auch noch die Kapitalverzinsung voll zu bestreiten. Mit Hilfe des Bundes und mit erneuten Opfern, vor allem des Kantons St. Gallen, wurde nun die « St. Gallische Staatsbahn » dieses Jahr auf eine neue, gesunde finanzielle Grundlage gestellt, was sie in noch höherem Maße als bisher dazu befähigen wird, die ihr gestellten Aufgaben zum Nutzen ihres großen Einzugsgebietes zu erfüllen.

Oben links: Die Klosterkirche St. Gallen. Oben rechts: Die Churfirsten im Toggenburg.* Unten: In Einsiedeln, an der Südostbahn, die in Rapperswil die Bodensee-Toggenburg-Bahn fortsetzt. Schwyzer Trachten.

En haut, à gauche: La cathédrale de St-Gall. En haut, à droite: Les Churfirsten dans le Toggenbourg. En bas: Le chemin de fer sud-est suisse nous conduit de Rapperswil à Einsiedeln et à Arth-Goldau. Jeunes filles de Schwyz en costume devant l'Abbatiale d'Einsiedeln.

Phot.: Beringer, Diener, Freytag