**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 190 (1911)

**Artikel:** Die Bodensee-Toggenburgbahn

Autor: C.M.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-374457

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **Conditions d'utilisation**

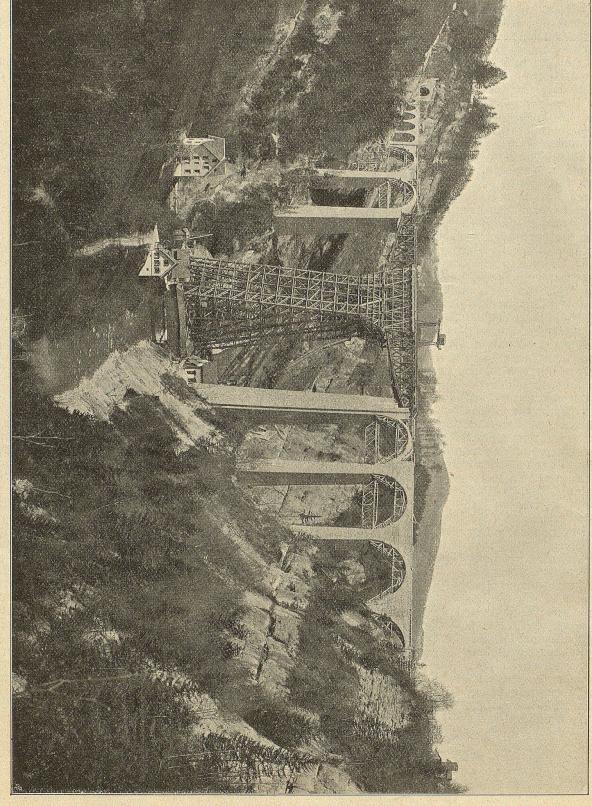
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

## 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 22.10.2025** 

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

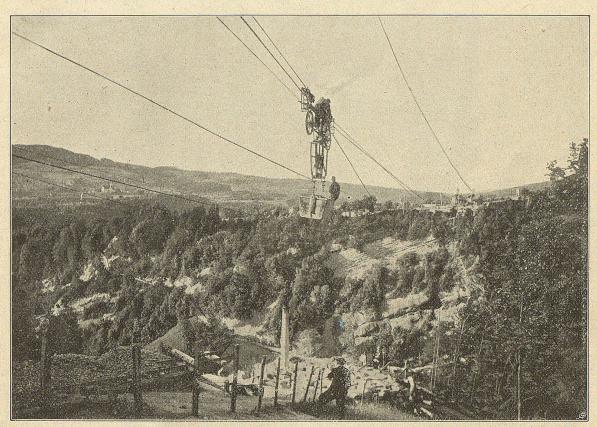


Sitterriadukt beim Aubel. Gesamtansicht Anfang Mai 1910.

## Die Bodensee-Toggenburgbahn.

Wenn, wie alljährlich, mit nahendem Herbste der Appenzeller Kasender hinausstattert in die zahlslosen Stuben, in welchen er seit bald zweihundert Jahren Heimatrecht besitzt, dürste auch die Inbetriebsetung eines Werkes wenigstens teilweise zur Tatsache geworden sein, das wie wenige, seit Jahrzehnten die Deffentlichkeit 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, dis der erste Spatenstich getan werden konnte. Erst am 28. Oktober 1901 konnte der st. gallische Regierungsrat, gestützt auf eingeholte Gutachten, dem st. galz



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

den dieses Bahnunternehmen 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 Romanshornst. 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 zusammenzuschweißen 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

lischen Großen Rat den bekannten weittragenden Beschlussesantrag über die künftige Gestaltung der Geschicke der Toggenburgerbahn und der neu prosieftierten 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 Bereinigten Schweizersbahnen verkauft werden, und letztere hinwiederum sollten diese Bahn bei Anlaß der Berstaatlichung ihres Hauptnetes ebenfalls an den Bund überzgehen lassen, und zwar zum gleichen Preise. Der Bund seinerseits hatte sich zu verpslichten, die Rickenbahn nach dem Lusser-Adservschen Projekte und mit einem Kostenvoranschlage 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, nachzuschießen.

Legtere Stipulation dürfte heute zweifellos praftisch geworben sein.

In Bezug auf die sodann zu gründende Bodensee-Toggenburgbahn sicherte der gleiche Beschluß eine Beschluß an der

Strecke Komans= horn=Wattwyl im Betrage v. 3,750,000 Franken in Aktien zu, und die Eisenbahn von Ebnat nach Neß= lau sollte weitere 1,250,000 Fr., zahl= bar in verschiedenen Katen, erhalten. Das übrige benötigte Ak= tienkapital für die

Bodensee-Toggensburgbahn war bereits vorher von den interessierten Gemeinden gezeichnet worden, und zwar u. a. von St. Gallen 2,8 Millionen und von Herrag von 1,250,000 Fr. Da der Kanton im genannsten Beschlusse aber nur 38/4 Millionen übernommen hatte, statt der ihm zugemuteten 41/2 Milsionen, mußten die sehlenden 750,000 Fr.

dann nachträglich von den beteiligten Gemeinden nachgezeichnet werden, wobei Herisau neuerdings mit 150,000 Fr. zum Handkuß kam.

Aber nun giengen erst noch die Schwierigkeiten mit der Plazierung des Obligationenkapitales an. Erst als der Kanton St. Gallen die Zinsengarantie für das ganze Anleihen von 10 Millionen Franken übernahm, konnte auch dieserPunkt 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 Schmalspurdahn 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

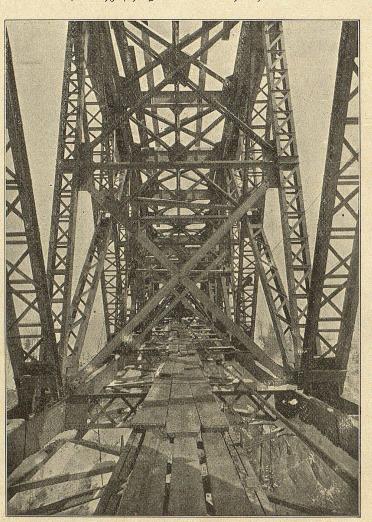
Italiens und teilsweise auch Arvatiens nach Anleitung eines ganzen Stabes von Ingenieuren unabslässig gewühlt, gegraben und gesprengt. Der stolze Bau des neuen Beweises

schweizerischer Ingenieurfunst zieht sich
von Romanshorn
durch die lieblichen
Gesilde des Thurgaus herauf, durchbricht sodann, dem
wilden Tobel, das
unter dem Namen
"Galgentobel" trefflich gefennzeichnet
ist, sich nähernd, den
Bruggwaldtunnel,

überbrückt die Steinach und die Bundesbahnlinie Rorschach-St. Gallen, um auf dem mächtig vergrößerten Bahnhofplanum von St. Fiden, dem fünftigen St. Gallen-Oft, einzumünden, und von dort gemeinsam mit der Bundesbahn im

Rosenbergtunnel, mitten unter der sich mächtig dehnenden Stadt hindurch in den noch seiner Erweckung harrenden wedung harrenden Bahnhof der

siberzuführen. Dieses erste Teilstück der Bahn wurde von der Bau-Unternehmersirma Buß & Cie. in Basel ausgeführt. Es hat leider eine traurige Berühmtheit erlangt durch den Einbruch des Bruggwaldtunnels, am 22. Juni 1909, bei welchem Anlaße 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-



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

tunnel, neben welchem noch eine Reihe kleinerer Tunnels und Brücken die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Die Strecke bedient, außer den Endstationen Romanshorn einerseits und St. Fiden=St. Gallen anderseits, noch die Stationen Neukirch=Egnach, Steinebrunn, Muolen, Häggenschwil, 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 Haggen-Bruggen zuzustreben. Kurz nach Verlassen dieser Station überbrückt die Bahn in grandiosem

Sprung das be= fannte Gitter= tobel im "Rubel". 98 Meter über dem Wasser= spiegel und turm: hoch über den wei= Be= ten bäuden des Elek= trizitäts= werfes Rubel lei= tet die 380 Meter Iange Brücke ei= naa nem Ufer zum an: deren.

Der im=

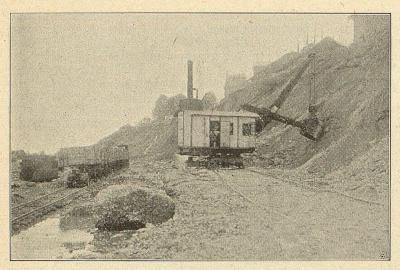
Rubelviadukt. Nieten der mittleren eisernen Oeffnung mittelst Nietmaschine. Oben rechts der Transportkrahn, der auf den fast 100 Meter hohen hölzernen Gerüftturm aufmontiert wurde.

posante Bau, der zu den schönsten Denkmälern der Ingenieurkunst in unserem Lande gehört, weist vier gewölbte Deffnungen von 25 Meter Spannweite auf, an die sich beidseitig einige kleinere Wölbungen von blos 12 Meter Spannweite anschließen. Das Mittelstück, 120 Meter lang, ist aus Eisen konstruiert, als sog. Halbarabelträger, und stellt eine Musterleistung der bekannten Brückenbausirma Th. Bell & Cie. in Kriens dar, welche diese ganze gefährliche Arbeit in der Zeit von vielleicht dreiviertel Jahren troß Wintersungestüm 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 Gerüsturm herausschob, die als Widerlager dienenden Mittelpfeiler erreicht hatte. Ein zweites Bild zeigt das erste Baustadium, in welchem die weite Klust

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 Tiese antraten, haben sicher eine mehr als gewöhnliche Schwindelfreiheit besessen. Ein drittes Bild zeigt, wie die Eisenfonstruktion 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

der Hand= habung der Niet= maschine, erfennen auch, mit welcher Vorsicht und Um= sicht da droben auf schwin= delnder Höhe für alle tech= nischen Hülfs= und Si= herungs= mittel ge= sorgtwar. Bleich nach dem Gitter= viadutti tritt die Bahn in

den 248 Meter langen Sturzeneggtunnel, um dann die rutschige Halde oberhalb des Gübsenweihers zu passieren und das Walketobel auf einem sehr hübsschen, elegant gekrümmten siedenbogigen 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, durchscheidet das Nordhaldengut, welches der Gemeinde Herisau gehört, um dann schließlich auf den Bahnshof 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 durchsahren werden



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

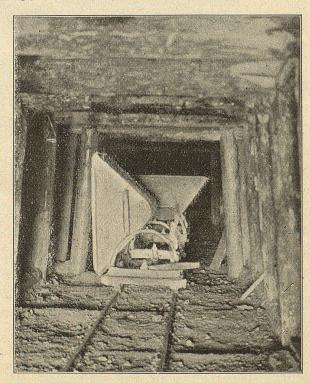
niuß, ist dagegen eine unvorhergesehene Arbeit, die sich als notwendig erwies, um der Rutschungsgesahr, die sich für die südlich am Hange gelegenen Häuser

zeigte, einen Riegel zu stoßen.

Der Bahnbau Herisau selbst dürfte zu den schwie-rigsten und langwierigsten Bahnhofbauten der Schweiz gehören. Da wo früher eine mälig zum sog. Tal sich neigende Wiese 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 Vilder zeigen uns ein solches Ungetüm, 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 Krahnens über einen bereitstehenden Arbeitszug geschwenkte "Stande" oder der "Löffel" durch Austlappen 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-Geleises gegen Süden, und zwar in drei verschiedenen Phasen, denen jeweils der Abbruch des damit freiwerdenden 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 Appen-zellerbahn so aufrecht erhalten werden, daß die bekannte Spikkehre bei der sog. Wechselstation bis hinunter in den Talhof verlegt wurde, so daß also die Passagiere nach Appenzell eine Gratis-Hinund Herfahrt vom Talhof nach dem Bahnhof mitmachten, die die bekannte und berüchtigte 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 Tunnels. 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 Mühlebühltunnels braust der Zug über ein weiteres imposantes Bauwert, nämlich den 300 Meter langen Cylanderviaduft, der komplet aus Steinen erbaut

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

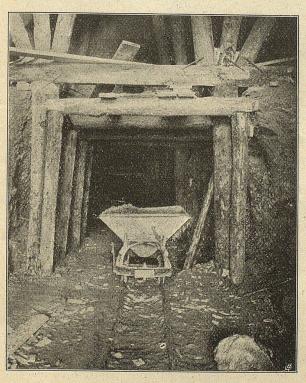


Sohlstollen im Tunnel.

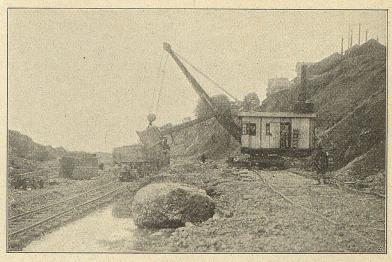
dem majestätischen Säntis im Hinter-

grund 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 die= ses vorzüglichen Baumateriales ist es zuzuschreiben, daß der just vor der Station den Egertenbach übersetzende Egertenviadukt weitaus der erste war, der vollendet worden ist. Schon seit dem Sommer 1908 ist er sozusagen fertig, ob-wohl auch er eine Länge von 105 Meter und eine Höhe von 26 Meter aufweist. Entsprechend der geringeren Länge des Bauwerkes sind die Brückenöffnungen schmäler gehalten als bei den großen Brücken; sie messen nur 12 Meter. Auch dem nächsten großen Bauwerk, dem in ein

tanndunkles Tobel eingegrabenen Kirchtobelviadukt kam die Nähe des Baumateriales 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.

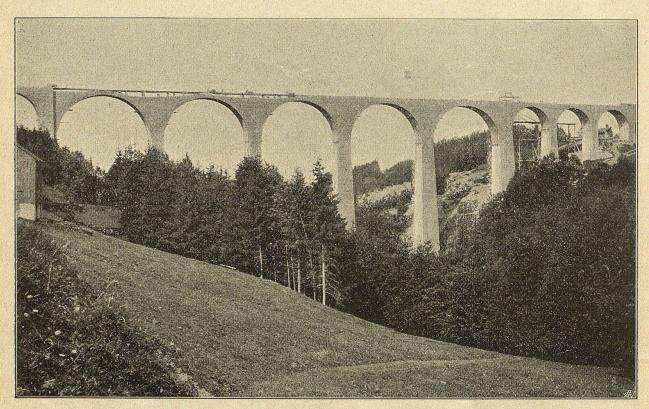


Trockenbagger auf dem Bahnhof Herisau. 2 Moment: Das mit dem Löffel gefagte Material wird in einen bereitstehenden Wagen entleert.

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 Spizenbordüre 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 fonnte, 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 Bauloos der Bodensee-Toggendurgbahn, 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

Das vom Weißenbach bis zum Neckertal reichende dritte Loos ist auch noch ausgezeichnet durch eine herbe Wildheit, infolge dessen durch viele Einsichnitte in Felsen und auch durch eine Reihe von Biadukten, wovon der Waldbach-Viadukt mit 168 Meter Länge und 38 Meter Höhe, der die Straße von Hoffeld nach Dicken übersett, der Spihmühle-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 Russentwell 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 Wasserfluhtunnel hat das von all den Brücken, Einschnitten und Tunnels fast erschreckte Dampfroß noch keineswegs "zahmere" Bahn vor sich. Noch gilt es, einen Biadukt um den anderen zu überklettern, einen kleinen Tunnel zu durchqueren, und endlich noch auf weiter, behäbiger Steinbrücke die rauschende Thur zu überschienen, bevor der Bahnbau endlich bei der Station Lichtensteig in das zahmere Gelände des Toggenburges einlenken kann. Von Lichtensteig bis Wattwil führt sodann die Linie der Bundesbahn entlang, und es haben auch die



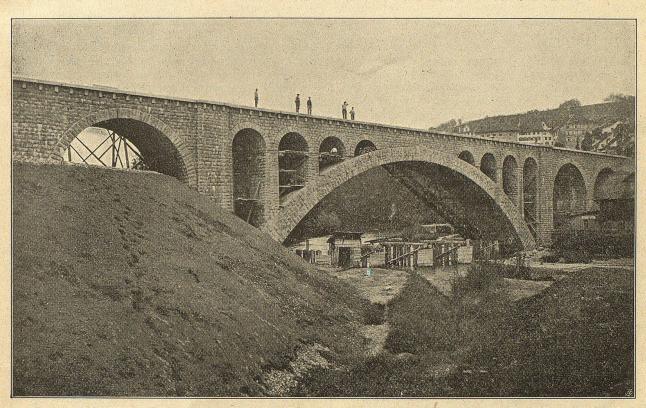
Weißenbachbrücke zwischen Herisau und Degersheim.

Schwierigkeiten, mit denen der Bahnbau in den wilden Töblern und an den rutschigen Lehnen zu kämpsen hatte, zuzuschreiben, wenn diese Strecke am spätesten der Bollendung entgegengeht. Im Neckertal beginnt das vierte Bauloos, das dis Lichtensteig reicht. Auf diesem findet sich die größte Tunnelbaute der ganzen Bodensee-Toggenburgbahn, der Wassersluhtunnel, der die Stationen Brunnadern und Lichtensteig auf dem kürzesten Wege verbindet. Die Tunnellänge beträgt 3557 Weter. Die Aussührung 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 ersolgte 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. An dieser Strecke liegen neben den bereits genannten Stationen Haggen-Bruggen, Herisau, Schachen und Degersheim noch die beiden Stationen Wogelsberg und Brunnadern-Neckertal. Die Fahrzeit St. Gallen-Wattwil beträgt ca. 40 Minuten, also ein ganzenormer Zeitgewinn gegenüber den heutigen Vershältnissen.

Daß ein Bau, bei dem sich Brücken, Einschnitte, Dämme und Tunnels an einander reihen, wo Stunden und Stunden weit das Bahntrace 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 Borgehens bewunderten, son-

und Naturfreunde in die Wannigfalt des st. gallischappenzellischen 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 Kapitales auf längere Zeit hinaus nicht zu denken sein wird. Man wird auch bei solchen Bahnen,



Thurviadutt 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 Menschensleißes 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 landschaftslichen Schönheiten und bunten, bald idnklischen, bald wildromantischen Naturscenerien bietet. Es dokumentiert sich auch hier, daß eine Bahn gar oft die Naturschönheiten einer Gegend erst recht ins volle Licht setz, und es ist daher ganz außer Frage, daß die Bodensee-Toggenburgbahn einem starken Touristenverkehr rusen und den Strom der Fremden

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

zu bringen, zu Gevatter gestanden haben, eine Rendite erst in zweiter Linie erwarten.
Wir werden im nächstjährigen Kalender noch einige Vilder vom vollendeten Baue der Bahn bringen, und aus densenigen Gedieten derselben, welche wir vorderhand noch nicht mit besonderen Illustrationen vorsühren 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!