

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1941-1944)

Artikel: Das Oberste Toggenburg
Autor: Widmer, Otmar
Kapitel: 5: Wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092095>

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: 17.04.2026

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

Wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten

im Falle verbesserter Verkehrsverhältnisse

1. Gegenwärtige Situation

Die Verkehrsverhältnisse im Obersten Toggenburg waren schon vor den gegenwärtigen kriegsbedingten Verkehrseinschränkungen wegen der im Laufe der Zeit stark gestiegenen Anforderungen zum großen Teil unbefriedigend. Die Unzulänglichkeiten sind nur jetzt nach Inkraftsetzung dieser Maßnahmen besonders deutlich zutage getreten; sie werden sich in der Nachkriegszeit, wenn der wirtschaftliche Konkurrenzkampf allerorten einsetzt, noch empfindlicher bemerkbar machen, weshalb rechtzeitig zweckdienliche Vorsorgen getroffen werden sollten. Auf einzelne Momente ist bereits in den vorhergehenden Ausführungen hingewiesen worden, im folgenden soll näher auf dieses Problem eingegangen werden. Daß schon seit Jahrzehnten nach einer geeigneten Lösung des Verkehrsproblems gesucht wird, zeigen die verschiedenen Projekte, die zur Behebung der Mängel im Personen- und Güterverkehr gemacht worden sind.

Den normalen *Personenverkehr* können die Postautokurse wohl bewältigen; es ergeben sich jedoch, hauptsächlich im Winter, schwere Unzukömmlichkeiten bei stoßweisem Massenbetrieb, wie ihn der Verkehr an Sonntagen, Feiertagen, zum Wochenende und zu Beginn der Ferienzeit in einem Fremdenverkehrsgebiet, ganz besonders aber im Obersten Toggenburg, mit sich bringt.

Auf jeden Fall haften dem Postverkehr zahlreiche Unbequemlichkeiten an, die heute bei Reisen, welche der Erholung und dem Vergnügen dienen sollen, nur ungern in Kauf genommen werden: das Umsteigen von der Bahn ins Auto, das bei schlechtem Wetter oder bei großer Kälte im Winter, vor allem für die mit Kindern und Gepäck reisenden Familien besonders lästig ist, der Aufenthalt, das Warten und der Andrang beim Einsteigen in Neßlau und an den anderen Postautohaltestellen; dazu kommen vielfach noch Platzbestellung und Lösen von Fahrkarten, das Tragen der

Koffer, Rucksäcke oder Ski zum Auto, das Besorgen oder Aufgeben des Gepäcks, die Gefahr der Beschädigung beim Einladen und auf der Fahrt, die für Leidende, Kranke und Gebrechliche besonders unangenehmen Erschütterungen usw. Nachteile sind ferner noch die durch die Umsteige- und Wartezeit bedingte lange Reisedauer bis zur Erreichung des Zieles und die hohen Postautotaxen.

Im *Güterverkehr* übernimmt der Postautodienst nur die Beförderung von Gepäckstücken, von Postkolli, von Gemüse und von Fahrrädern, soweit Platz vorhanden ist, sowie den Transport der täglichen Rahmlieferungen nach Goßau; für Kleinvieh und Masengüter stehen nur die wenig leistungsfähigen Lastautos der «Sesa» (Wildhaus) und privater Unternehmer zu naturgemäß hohem Tarif, für Großvieh überhaupt keine Transportmittel zur Verfügung. Der Landwirtschaft ist in dieser Hinsicht somit wenig gedient, die Entwicklung von Industrie oder Großgewerbe erscheint mit Rücksicht auf die Konkurrenz von Unternehmungen in frachtlich günstigerer Lage überhaupt ausgeschlossen.

Bei der Wertung der einzelnen Projekte ist zu beachten, daß nicht einseitig nur auf den allerdings eine sehr bedeutende Rolle spielenden Personenverkehr abgestellt werden darf, sondern daß vor allem auch der Güterverkehr berücksichtigt werden muß. Dieser ist für die landwirtschaftliche Bevölkerung und für die Gewerbetreibenden von ausschlaggebender Bedeutung und im übrigen Voraussetzung für die äußerst wünschenswerte erfolgreiche Einführung von Industrien, die mit allen Mitteln gefördert werden sollte.

Neben der volkswirtschaftlichen Aufgabe kommt der geplanten Verkehrsverbindung auch eine strategische Bedeutung im Dienste der Landesverteidigung zu, ferner eine kulturelle zur Förderung der Bildungsmöglichkeiten und eine staatspolitische zur Stärkung des Zusammenschlusses und des Zusammengehörigkeitsgefühls der Bevölkerung der einzelnen Kantonsteile.

Daraus geht hervor, daß das Problem nicht im Sinne erfolgter Vorschläge gelöst werden kann, einfach durch Ausbau und Verbesserung des gegenwärtigen Straßenverkehrs, nämlich durch Ausgestaltung der Verkehrswege, verbesserte, übersichtliche Linienführung, Korrektur der Steigungsverhältnisse, Verbreiterung der Straße, Vervollkommnung des Straßenbelages, durch eine erhöhte Zahl von Postautokursen, reichlichere Wagenstellung, Verwendung

neuester und bequemster Wagentypen und zur Güterbeförderung geeigneter Anhänger, durch Einrichtung eines billigen, leistungsfähigen Camionnagedienstes, Förderung des Privatautoverkehrs durch zahlreiche Tankstellen, nächtlichen und sonntägigen Auto-service- und Garagedienst.

2. Verkehrs-Projekte

Es sind bisher folgende *Projekte* zur Lösung des Verkehrsproblems vorgeschlagen worden⁴³²:

- 1907 Eine schmalspurige Straßenbahn Ebnat–Unterwasser (19,5 km), mit Rücksicht auf den Wunsch von Neßlau nach einer Bahnverbindung, von Ing. Kürsteiner ausgearbeitet, obwohl schon 1898 die Konzession für eine Normalspurbahn Ebnat–Neßlau erteilt worden war und deren Erstellung als Verlängerung der bestehenden Toggenburger Bahn im Zusammenhange mit der BT, welche 1902 die Konzession für die Strecke St.Gallen–Wattwil erhalten hatte, in Aussicht stand; dieses Projekt wurde, vor allem da die Kürze der Strecke für ein selbständiges Unternehmen keine hinreichenden Aussichten bot, durch das nachstehende ersetzt.
- 1908 Eine elektrische Schmalspurbahn Wattwil–Buchs (44 km), mit Benützung des Bahnkörpers der Normalspurbahn Wattwil–Ebnat mittels eingelegter dritter Schiene, bearbeitet von Ing. Sonderegger; großzügig als durchgehende Transitlinie zur Vervollständigung des st.gallischen Eisenbahnnetzes gedacht und als Gegenprojekt gegen die bereits beschlossene Linie Ebnat–Neßlau eingereicht; dieses Projekt wurde mit Rücksicht auf die zu erwartenden finanziellen Schwierigkeiten und aus rechtlichen Erwägungen im November 1908 vom Großen Rat abgelehnt.

Nach Inbetriebsetzung der trotz des Widerstandes der bisherigen Endstation Ebnat unter Beitragsleistung von 50000 Fr. durch Stein, Alt St.Johann und Wildhaus ausgeführten 8 km langen Normalspurbahn-Strecke Ebnat–Neßlau am 1. Oktober 1912 ruhten während des Weltkrieges 1914–18 weitere Bestrebungen; im letzten Kriegsjahr, am 1. Mai 1918, wurde statt der Pferdepост der Postautobetrieb Neßlau–Wildhaus–Buchs eröffnet.

1919 Eine elektrische Schmalspurbahn Neßlau–Buchs (32 km), von der BT ausgearbeitet auf Veranlassung eines Initiativkomitees von Gemeinden des Toggenburgs und des Werdenbergs; für das vom Großen Rat auf Empfehlung des st. gallischen Regierungsrates am 4. September 1920 genehmigte und vom Bundesrat in Erkenntnis des «zunehmenden Bedürfnisses der ansässigen Bevölkerung nach einer besseren Verbindung» gutgeheißene Projekt erteilte die Bundesversammlung am 1. Juli 1922 die Konzession; es blieb aber wegen der zwischenzeitig eingetretenen Entwicklung des Postautoverkehrs und der hohen Kosten, zumal für die Strecke Wildhaus–Gams, unausgeführt. Infolge der enormen Verkehrssteigerung in der Nachkriegszeit, hervorgerufen vorab durch den Aufschwung des Fremdenverkehrs und seit 1930 des Wintersportbetriebes, gefördert durch die Drahtseilbahn Iltios (1934), die Schlittenseilbahn Oberdorf (1937) und den Skilift Stöfeli (1938; 1939), sowie durch das erhöhte Reisebedürfnis überhaupt, machten sich die Mängel der bestehenden Einrichtungen immer stärker bemerkbar. Es entstand daher ein neues Projekt:

1934 Eine Normalspurbahn Neßlau–Unterwasser (12 km), von der BT nach durchgeführter Elektrifizierung bearbeitet, durch den Verzicht auf die kostspielige Strecke Unterwasser–Wildhaus–Gams finanziell besonders günstig gestaltet; das Projekt, als großzügiges Arbeitsbeschaffungsobjekt gedacht, wurde trotz Unterstützung der kantonalen und eidgenössischen Behörden fallengelassen, da wegen der inzwischen zurückgegangenen Arbeitslosigkeit die Aussicht auf eine Subvention gesunken war und die Lokalbehörden, welche eine hohe finanzielle Belastung befürchteten und den sich immer stärker entwickelnden Postauto- und Privatautoverkehr damals für hinreichend erachteten, kein genügendes Interesse bekundeten.

Der neue Weltkrieg brachte 1939 vorübergehend eine Abnahme des Verkehrs, dann aber sehr bald wieder einen Anstieg, fast auf die Vorkriegshöhe, wodurch neuerdings Projekte auftauchten:

1941 Eine Trolleybuslinie Neßlau–Wildhaus–Buchs (30 km), nach Vorbild der sich bewährenden Linie im Rheintal, auf Veranlassung eines Initiativkomitees von Vertretern

der betroffenen Gemeinden als sofortige Abhilfe geplant, um von der ausländischen Treibstoffversorgung (Benzin, Rohöl) unabhängig zu sein; Motorwagen mit Anhängern sollten Massenverkehr bewältigen und Gütertransport zu billigem Tarif durchführen können; das eingereichte Konzessionsgesuch wurde nicht behandelt, da seit Ende 1941 wegen Pneu- und Kupfermangel keine derartigen Konzessionen mehr erteilt wurden; die Ausführung dieses Projektes wäre übrigens eine Notlösung gewesen, welche die Verkehrsbedürfnisse nur teilweise hätte befriedigen können;

1944 Eine Normalspurbahn Neßlau – Unterwasser/Wildhaus (12 bzw. 15 km) als Weiterführung der BT, von dieser ausgearbeitet, auf Beschluß des Verwaltungsrates vom 18. Februar 1944 zur Konzessionierung eingegeben und als Arbeitsbeschaffungsprojekt angemeldet und vom st. gallischen Regierungsrat den eidgenössischen Instanzen am 14. Juli 1944 empfohlen.

Es handelt sich nicht um den Bau einer neuen Eisenbahnlinie, der im Zeitalter des Motorfahrzeugverkehrs als nicht mehr gerechtfertigt angesehen werden könnte, sondern um die *Verlängerung* einer *bestehenden* Bahnlinie um eine verhältnismäßig kurze Strecke unter besonders günstigen Voraussetzungen durch vorhandenes Rollmaterial, sowie durch bessere Ausnutzungsmöglichkeit des gesamten Betriebs- und Verwaltungsapparates.

Das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses geht u. a. aus der Zahl der in Neßlau ankommenden und abfahrenden Reisenden (1943: 293 000) und der Passagiere der Postautokurse (1943: 279 000) hervor (Tabellen 42 und 38).

Für dieses neueste Bahnprojekt sprechende Hauptgründe sind u. a.:

die Gewißheit, daß es sich nicht um einen nur vorübergehenden, sondern um einen bleibenden und noch erheblich steigerungsfähigen Personen- und Güterverkehr handelt, der ein geeignetes Verkehrsmittel erfordert;

die Wichtigkeit, billige und günstige Transportverhältnisse für den Güterverkehr zu schaffen, um u. a. dem Gewerbe eine Entwicklungsmöglichkeit zu eröffnen;

die Notwendigkeit, es zu ermöglichen, daß das Oberste Toggenburg sich im Wettbewerb mit anderen verkehrsgeographisch günstiger gelegenen, am Fremdenverkehr interessierten Gebieten erfolgreich behaupten kann, um nicht die mit großer Mühe und vielen Opfern gewonnene Position zu verlieren;

die voraussichtlich günstige Kostengestaltung des Bahnbaues, indem Aussicht besteht auf namhafte Subventionen aus den Arbeitsbeschaffungskrediten des Bundes und des Kantons an dieses für die wirtschaftliche Entwicklung einer ganzen Landesgegend auch in der Zukunft bedeutsame Unternehmen.

3. Das aktuelle Bahnprojekt (1944)

In einem Fremdenverkehrsgebiet müssen die an den Verkehr zu stellenden Forderungen «Schnell, billig, bequem und zuverlässig» erfüllt sein. Gute Verbindungen sind die Hauptsache für den Besuch durch In- und Auslandgäste; einwandfrei funktionierende Verkehrseinrichtungen sind die Voraussetzung für jede weitere wirtschaftliche Entwicklung. Allen diesen Anforderungen kann nur durch direkten Anschluß an das gesamte schweizerische Verkehrsnetz, den eine Normalspurbahn bringen würde, entsprochen werden.

Die *Vorteile* einer Normalspurbahn Neßlau–Wildhaus lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit

Die Eisenbahn, mit nahezu unbeschränkter Leistungsfähigkeit, kann stoßweisen Massenverkehr leicht und ökonomisch bewältigen; die Postverwaltung hingegen muß einen verhältnismäßig großen, nur kurzfristig in Verwendung tretenden Wagenpark bereit halten, bzw. zu Zeiten des Hochbetriebes die Beförderung der Fahrgäste durch Heranziehung verfügbarer Postautos auf langen Leerfahrten aus dem Gebiet der Ostschweiz durchführen. Die Züge der BT könnten, statt daß sie in den Stationen Neßlau, Krummenau und Ebnet unbenützt vom Morgen bis zum Abend auf den Rücktransport der Reisenden warten, in der Zwischenzeit ohne großen Aufwand die Strecke bis Wildhaus befahren.

Zuverlässigkeit

Bei der elektrisch betriebenen Eisenbahn kann im Sommer und Winter mit größerer Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gerechnet werden als beim Autobetrieb, der stärker von äußeren Umständen beeinflusst wird, während des langen Winters mit den großen Schneemassen Schwierigkeiten bezüglich Passierbarkeit der Straßen hat und besonders in Notzeiten eine größere Abhängigkeit der Betriebsführung aufweist, da er auf ausländische Betriebsmittel, wie Treibstoffe, Gummireifen usw. angewiesen ist. Starke Fahrplaneinschränkungen und Sonntagsfahrverbote, die sich für ein Fremdenverkehrsgebiet sehr schwerwiegend auswirken können, sind weniger zu befürchten. Die Fahrgäste können ohne Vorausbestellung mit Sicherheit darauf rechnen, befördert zu werden.

Schnelligkeit

Die Eisenbahn gestattet große Geschwindigkeiten, welche man nach dem Kriege jedenfalls noch steigern wird; hiedurch ergibt sich eine Verkürzung der Fahrzeit und durch den Wegfall der bisherigen Umsteige- und Wartezeit von mindestens 7, bei Massenverkehr bis zu 20 Minuten in Neßlau, auch eine Herabsetzung der Reisedauer. Dies ist besonders wertvoll für den Tagesbesucher und den Skifahrer, deren kurze Aufenthaltszeit im Gelände sich dadurch erwünschtermaßen verlängert. Die Reisezeit St. Gallen–Neßlau beträgt ungefähr eine Stunde (bis 81 Minuten); unter Berücksichtigung obenerwähnter Wartezeit und der Postauto-Fahrzeit von 60 Minuten bis Wildhaus resultiert für die Strecke St. Gallen–Wildhaus eine Reisedauer von minimal 2 bis $2\frac{1}{2}$ Stunden. Bei einer Bahnfahrzeit Neßlau–Wildhaus von 25 bis 30 Minuten wird die Gesamt-Reisezeit St. Gallen–Wildhaus $1\frac{1}{2}$, später vielleicht 1 Stunde 10 Minuten betragen, was eine Verkürzung der heutigen Fahrzeit um mindestens $\frac{1}{4}$ bedeutet.

Zugsdichte

Bei entsprechender Organisation kann durch die Bahn leicht eine große Zugsdichte, somit häufige Fahrgelegenheit geschaffen und eine sehr beschleunigte Abwicklung der Reise ermöglicht werden. Auf der Strecke Ebnat–Neßlau verkehrten 11 Zugspaare (jetzt 9), auf der Strecke Neßlau–Buchs 6 Postkurspaare (jetzt Neßlau–Gams 4, Gams–Buchs 6).

Bequemlichkeit

Die Bahn gewährleistet erhöhte Bequemlichkeit, indem sich das Umsteigen und das Umladen des Gepäcks vermeiden läßt, ein Vorteil, den man heute bei der Reise nach der Mehrzahl der Kurorte genießt und der von mit Kindern und Gepäck reisenden Familien, sowie von schwerbepackten Touristen und Skifahrern besonders geschätzt würde. Eine Schwierigkeit, direkte Wagen von und nach allen wichtigen Relationen zu führen, hat sich bisher dadurch ergeben, daß die von der BT befahrene Strecke Wattwil–Neßlau mit nur 13 km Länge allzu kurz war, um die Beistellung der hierfür erforderlichen großen Zahl von Wagen zu rechtfertigen. Die Zusammenstellung der Züge in Wattwil würde Zeit und Leute benötigen und wäre nur ökonomisch durchführbar bei einer um 12 km bis Unterwasser oder 15 km bis Wildhaus auf 25 km oder 28 km verlängerten eigenen Strecke; dann könnte das Oberste Toggenburg in direkten Wagen von Wil, St.Gallen, Rorschach, Romanshorn, Winterthur, Zürich, event. Basel usw. erreicht werden. Auch Auslandgäste würden diese Erleichterung sehr zu würdigen wissen.

Billigkeit

Die Bahntarife können naturgemäß billiger gestaltet werden als die Autoposttarife; für den Fremdenverkehr, besonders für den kurzfristigen Ausflugs-, Touristen- und Skisportverkehr spielt der Fahrpreis eine große Rolle. Wesentlich ist ferner die Ausgabe von ermäßigten Arbeiter- und Schülerkarten, Sonntags-, Sport- und Spezialbilletten, sowie besonders verbilligten Abonnements. Dadurch wäre auch ein weiterer Radius für die Arbeitsmöglichkeit der Einwohnerschaft und die Bildungsmöglichkeit der Schüler gegeben. Einen Vergleich der heutigen Postautotaxen mit dem zu erwartenden Eisenbahn-Tarif bietet Tabelle 44.

Güterverkehr

Während eine Bahnlinie für den Personenverkehr lediglich Vorteile und Erleichterungen bietet, so würde sie einen rationellen Güterverkehr überhaupt erst ermöglichen. Für die einheimische Bevölkerung ist eine leistungsfähige, billige Transportmöglichkeit von grundlegender Bedeutung. Der Stückgüterverkehr würde sich verbilligen, insbesondere aber der Massengüterverkehr in Wagenladungen. Beispiele für die heutigen und die voraussichtlich beim

Bahntransport sich ergebenden Frachtspesen sind aus Tabelle 44 zu entnehmen. Ein Vorteil der Normalbahn wäre, besonders für geschüttete Massengüter, daß der Umlad entfällt.

Der Vorteil für die Beförderung von Vieh, Milch, Holz, Steinen, Torf einerseits und den Bezug von Bedarfsartikeln, Lebensmitteln, Futtermitteln, Stroh, Kohle andererseits liegt auf der Hand, insbesondere wenn man bedenkt, daß sich bisher der Transport einer Wagenladung von der Bahnstation Neßlau nach Wildhaus per Auto auf zirka 100 Fr. stellt, also auf ein Vielfaches der Bahntaxe. Durch die Frachtspesenreduktion könnte eine bedeutende Vergrößerung des Absatz- und Bezugskreises herbeigeführt und eine richtige wirtschaftliche Erschließung der Talschaft ermöglicht werden; Beförderungsgelegenheiten zu festen, billigen Tarifen stünden unbeschränkt zur Verfügung.

Allgemeine Vorteile

Außer den erwähnten gäbe es noch viele weitere direkte und indirekte Vorteile, zum Teil kultureller und ideeller Art, aufzuzählen; auf zwei sei hingewiesen: es könnte der Konkurrenz der Fremdenorte Graubündens, der Zentralschweiz, Liechtensteins und des Auslandes leichter begegnet werden; während der voraussichtlich längere Zeit währenden Bauperiode ergäbe sich gute Arbeitsgelegenheit für gelernte und ungelernte Arbeiter, Verdienstmöglichkeit für die ganze Talschaft und dadurch auf jeden Fall für diese Zeit ein erhöhtes Wirtschaftsleben für Gewerbe und Industrie.

Technisches

Hinsichtlich des Endpunktes der projektierten Bahn – Unterwasser, Wildhaus oder Buchs – ergäbe sich technisch die einfachste Lösung bei einer Verlängerung der Bahnstrecke von Neßlau nur bis Unterwasser; die Überwindung der steilen Stufe nach Wildhaus muß aber unter Berücksichtigung der besonders großen wirtschaftlichen Bedeutung dieses Ortes im Obersten Toggenburg doch noch unbedingt mit in Kauf genommen werden; auf die Erstellung einer durchgehenden Linie durch den Bau der Strecke Wildhaus–Gams–Buchs wird man wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten, welche die Überwindung dieser Steilrampe erfordern würde, verzichten müssen. Die Höhendifferenz von Wildhaus (1000–1100 m) nach Gams (481 m), Grabs (484 m) und Buchs (447 m) von mindestens 520 m auf die kurze Strecke von 9 km

Wildhaus–Gams müßte, selbst bei Hinnahme einer maximalen Steigung von 50 ‰, durch eine Verlängerung des Tracés auf mindestens 12 km bewältigt werden. (Zum Vergleich sei erwähnt, daß die Steigung Rorschach–St. Gallen von nur 270 m sich auf 17 km verteilt). Der durchgehende Verkehr Neßlau–Buchs ist, verglichen mit dem Verkehr von Neßlau nach dem Obersten Toggenburg, wenig bedeutend; der Verkehr von der Toggenburger Seite her hört zu einem großen Teil in Wildhaus auf und setzt sich nur zu einem geringen Teil gegen das Rheintal zu fort. Der von dieser Seite kommende Verkehr ist weitaus kleiner als jener von Neßlau her, so wichtig und traditionell er im einzelnen für die Bevölkerung von Wildhaus, insbesondere im Ostteil der Gemeinde, sein mag. Eine Verbesserung des Verkehrs auf dieser Strecke wird man auf andere Weise zu erreichen versuchen müssen, durch verbesserten Postautoverkehr oder eine Trolleybuslinie. Durch das Bestehen auf einer durchgehenden Bahnlinie würde das ganze Projekt, wie dies schon mehrmals der Fall war, wieder zum Scheitern gebracht.

Als besonderer Vorteil sei noch erwähnt, daß Neuanschaffungen von Rollmaterial (Triebfahrzeuge und Wagenpark) nicht erforderlich wären, da die nötigen Bestände für diese Weiterführung der Bahn vorhanden sind.

Gesamtnutzen

Für die Beurteilung des Projektes darf nicht nur die unmittelbare Rendite der Bahn in Erwägung gezogen werden, sondern es muß auf den Gesamtnutzen, der dem erschlossenen Gebiet zuteil wird, abgestellt werden: Entfaltung der Wirtschaft, Einsparungen durch Erniedrigung der Spesen, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und damit der Steuereinnahmen, Steigerung des Fremdenverkehrs oder wenigstens Erhaltung auf bisheriger Höhe, Wertzuwachs der Objekte und Liegenschaften usw. Es ist anzunehmen, daß trotz des in der Nachkriegszeit wieder zu erwartenden Autoverkehrs der Bahnverkehr erhalten bleibt, bzw. vielleicht sogar zunimmt. Es handelt sich somit um ein wirtschaftlich produktives Projekt von bleibendem volkswirtschaftlichem, militärischem, sozialem und kulturellem Wert; es wäre nicht totes Kapital, das noch jährliche Unterhaltskosten aufzehren würde, wie manche andere Arbeitsbeschaffungsprojekte.

Erwartungen

Es wird natürlich erwartet, daß bei Ausführung des Bahnprojektes die ins Auge gefaßten Vorteile auch tatsächlich geboten werden: schnelle Fahrt, kurzer Aufenthalt, gute Anschlüsse, direkte Wagen, Landschaftsbild und Skiabfahrten nicht störende Linienführung, Schonung der Fluren und der wertvollen Grundstücke, richtig placierte und zweckdienlich eingerichtete Bahnstationen, genügend Haltestellen, Verlade- und Geleiseanschlußmöglichkeiten, sichere Bahnüber- und -unterführungen, hinsichtlich Zugsdichte auch in Zeiten schwacher Frequenz der Bevölkerung dienende Fahrplangestaltung usw. Es müßte auch Vorsorge getroffen werden, daß die Offenhaltung der Fahrstraßen im Winter, der bisher mit Rücksicht auf den Postautoverkehr besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde, weiterhin gesichert bleibt. Die Zahl der Verbindungen müßte auch in der schwächsten Betriebszeit größer sein als beim Postautobetrieb in normalen Zeiten. Bei zu geringer Anzahl der Stationen und Haltestellen könnte mit dem hiedurch bedingten weiteren Weg zu diesen der durch die Beförderungsschnelligkeit erzielte Vorteil wieder aufgehoben werden.

4. Auswirkungen

Es soll nun im folgenden, ausgehend von der gegenwärtigen Verkehrssituation, gezeigt werden, wie sich eine Bahnverbindung für die einzelnen Wirtschaftszweige und für das kulturelle Leben auswirken könnte.

Für die *einheimische Bevölkerung* brächte eine Bahnverbindung im *Personenverkehr* vor allem den Vorteil der Billigkeit und größerer Schnelligkeit, also geringerer Zeitversäumnis für die Fahrten auf den Markt, in die Stadt, zur Arbeit oder zur Schule. Hauptsächlich würde sich aber die Auswirkung im *Güterverkehr* bemerkbar machen. So könnte in der *Milchwirtschaft*, wenn der Eisenbahnfahrplan darauf Bedacht nimmt und ein entsprechender Schnellverkehr eingerichtet wird, Konsumfrischmilch in die Städte geliefert werden, ein großer Vorteil für die Versorgung der städtischen Bevölkerung mit einem der wichtigsten, in immer steigendem Maße benötigten Nahrungsmittel, und für die Produzenten besonders im Frühling und Herbst, während der Zeit, da der Fremdenverkehr ruht. Im Winter findet die Milch ohnedies hier in der Hotellerie glatten Absatz,

im Sommer ist sie sogar knapp, da sie von den höheren Alpen nicht zu Tal gebracht werden kann, sondern dort auf Butter und Käse verarbeitet werden muß. Somit wäre das ganze Jahr hindurch ein sicherer Absatz zu guten Preisen gewährleistet.

Großvieh, in diesem Viehzuchtgebiet das Hauptprodukt, das bisher überhaupt nicht transportiert werden konnte, sondern zum Markt oder zum Verkauf an die Bahnstationen Neßlau oder Buchs getrieben werden mußte, könnte durch die Bahn billig befördert werden. Dadurch würde die Ermüdung und Gewichtsabnahme der Tiere vermieden, ebenso der für den Landwirt deshalb wesentliche Zeitverlust, weil die Tiere (Kühe und Stiere) meist einzeln verkauft werden und daher der Weg zur Bahn nach dem Verkauf sehr häufig gemacht werden muß. Die Beseitigung der Transportschwierigkeiten würde vielleicht auch die Kaufinteressenten selbst in höherem Maße veranlassen, das Zuchtgebiet aufzusuchen, um die Geschäfte in direktem Verkehr mit dem Produzenten zu tätigen, wodurch diesem der höhere, nicht um die Händlerspanne gekürzte Verkaufspreis zugute käme. Auch für das später sicher wieder einsetzende Exportgeschäft wäre die Bahnverbindung von großer Bedeutung.

Jungvieh (Kälber) und *Kleinvieh* (Schafe, Ziegen, Schweine), die heute zur Bahnstation getrieben oder mit dem Lastauto geführt werden – ein kostspieliger, die Tiere durch die Erschütterung in Mitleidenschaft ziehender Transport – könnten billig und einfach speidiert werden.

Voluminöse *Massengüter*, wie Stroh aus dem Thurgau oder dem Ausland, Futtermittel, Kunstdünger, Saatgut usw., deren Bezug sich durch den Autotransport, welcher die Ware unverhältnismäßig belastet, außerordentlich teuer stellt, würden auf einen tragbaren Preis verbilligt; der gleiche Vorteil wäre für den Bezug der verschiedenen Bedarfsartikel der Landwirtschaft gegeben.

In der Wald- und *Forstwirtschaft* ist die Transportfrage von entscheidender Bedeutung für eine rationelle Holzverwertung; sie ist ausschlaggebend für Preisgestaltung und Absatzmöglichkeit, denn für die Nutz- und Brennholzverwertung sind billige Transportkosten Voraussetzung. Nachdem nun die Erschließung der Wälder durch Waldstraßen, Waldwege und Zufahrtsstraßen mit Anschluß an die Hauptstraßen eingeleitet ist, um das ganze Jahr Transporte durchführen zu können und von den nur im Winter geltenden Wegrechten und Schlittwegen unabhängig zu werden, wäre eine Bahn-

linie mit Verlademöglichkeit bei den Sägereien eine willkommene Ergänzung. Der Bau von Straßen für Großautos, welche das Holz aus dem Wald bis an den Verbrauchsort führen könnten, ist nur in den wenigsten Fällen möglich oder tunlich; daher würde sich neben dem Schlitten- und Fuhrwerktransport, durch den das Holz vom Wald zur Säge oder zu Tal gefördert wird, ein Kleinauto- oder Traktorendienst, der das Holz zur Bahnstation führt, empfehlen. Für die Sägereien in Starkenbach, Alt St. Johann und Unterwasser ist die Situation günstig; geringen Vorteil von einer Bahnlinie hätten die jenseits der Wasserscheide gelegenen Betriebe Sägenboden und Tobelsäge; Kühboden und Schwendi arbeiten nur für die lokale Kundschaft. Die Transportkosten, welche einen großen Teil des Holzpreises ausmachen, erschweren das Geschäft in Rundholz (Trämel), Schnittholz und Brennholz außerordentlich, selbst in der jetzigen Zeit der Mangelwirtschaft; diese Schwierigkeit würde sich bei Eintritt normaler freier Marktverhältnisse verstärkt bemerkbar machen, wenn keine Abhilfe geschaffen wird. Nutznießer einer solchen wären in erster Linie, als Besitzer eines Großteiles der Waldungen, die Ortsgemeinden.

Im Rahmen der *mineralischen Urproduktion* könnte der kantonale Steinbruchbetrieb von Starkenbach sich für seine Schotterlieferungen zum Unterhalt der Straßen des Kantons bei direktem Geleiseanschluß oder entsprechender Verlademöglichkeit mit Vorteil der «kantonalen» Bahn bedienen, statt diese durch den übrigens kostspieligen Lastautobetrieb zu konkurrenzieren. Für eine allfällige Beibehaltung der Torfgewinnung über die Kriegszeit hinaus wäre eine Bahnlinie geradezu Voraussetzung.

Im *Fremdenverkehr*, der für das Oberste Toggenburg heute zu einer wirtschaftlichen Schicksalsfrage geworden ist, würde sich eine Bahnverbindung am sichtbarsten auswirken; deshalb wird von Außenstehenden das Bahnprojekt fast ausschließlich von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet und gewertet. Die Bahn könnte die Kardinalforderungen nach schnellem, billigem, bequemem und zuverlässigem Verkehr restlos erfüllen, so daß vom Standpunkt der das Gebiet aufsuchenden Reisenden und Fremden eine solche Lösung nur zu begrüßen wäre, deren Vorteile bereits ebenso ausführlich behandelt worden sind als die mit dem jetzigen Verkehr verbundenen Mängel. Es wäre also jedenfalls eine Steigerung des Fremdenverkehrs zu erwarten; insbesondere dürfte sich die Zahl der Ausflügler, der Wochenend- und Wintersportgäste erhöhen,

aber auch die der Feriengäste, welche sich durch die erwähnten Annehmlichkeiten in der Auswahl ihres Ferienortes bestimmen lassen; da es sich zum großen Teil um Gäste aus den Schichten handeln wird, für welche die Verbilligung eine Rolle spielt, werden von diesem zusätzlichen Verkehr hauptsächlich die kleineren Gastbetriebe, die Pensionen und die bäuerlichen Wohnungsvermieter profitieren. Für die größeren Hotels wäre ein zusätzlicher Verkehr während der stilleren Jahreszeit und an Werktagen wertvoll und könnte durch besondere Veranstaltungen der Bahn (Gesellschaftsfahrten usw.) geschaffen werden.

Vorteilhaft für die dem Fremdenverkehr dienenden Betriebe wären auch die verbilligten Gütertransportkosten für Kohle, Stückgüter u. a.

Voraussetzung der Förderung des Fremdenverkehrs durch den Bahnbetrieb ist natürlich, daß durch diesen der Charakter der Gegend als stilles, ruhiges Erholungs- und Ferienaufenthaltsgebiet nicht leide, andernfalls wäre doch eine gewisse Abwanderung der Gäste zu befürchten, mit der übrigens von Zeit zu Zeit als Folge von Modeströmungen immer gerechnet werden muß, wenn nicht wirksame Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Auf alle Fälle bleiben in der geräumigen Talschaft noch immer genügend Gebiete abseits der Bahnlinie verfügbar, welche von den größeren Abgeschiedenheit liebenden Gästen aufgesucht werden können, wie u. a. Kühboden, Schwendi, Schönenboden. Im übrigen wird das Landschaftsbild durch eine am Bergfuß geführte Bahnlinie weniger verunstaltet als durch eine Trolleybuslinie mit ihrer Fahrleitung, und die Ruhe wird weniger gestört durch einen elektrischen Bahnbetrieb als durch den Motorfahrzeugverkehr auf der Straße. Die Zahl der sich anderen Gebieten zuwendenden Fremden wird unter günstigen Voraussetzungen übrigens stets durch ebenso viele neu hinzukommende ausgeglichen werden.

Die tiefgehenden Auswirkungen eines gesteigerten Fremdenverkehrs auf die gesamte Wirtschaft des Tales lassen sich aus den bisherigen Ausführungen leicht erkennen.

Das *Gewerbe* (Handwerk, Hausindustrie und Heimarbeit) kann durch eine Bahnlinie zufolge der damit verbundenen Erleichterungen des Rohmaterialbezuges und der Belieferung der Kunden und Auftraggeber nur gewinnen; da zurzeit aber nur wenige solche Betriebe vorhanden sind, so liegt für diese Wirtschaftszweige die Bedeutung der Bahn mehr in der Zukunft, wenn sich dank ihrer

Vorteile neue Betriebe hier angesiedelt haben werden. Es sollte mit ein Hauptmoment für die Talschaft sein, daß durch die Bahn unternehmenden Persönlichkeiten Gelegenheit zur Einführung von Industrien geboten wird, die Arbeit und Verdienst bringen und der Gegend und der Wesensart der Einwohnerschaft angepaßt sind.

Der Anschluß an das schweizerische Verkehrsnetz durch eine Normalspurbahn sollte ohne weiteres die Voraussetzungen schaffen können für die Entwicklung von der hiesigen Tradition angemessenen Gewerben, die allerdings nicht billige Massenprodukte, sondern Qualitätswaren herstellen, welche die immerhin erwachsenden Transportkosten vertragen. Die als Heimarbeit betriebene Wollverarbeitung kommt wohl nur für den Hausgebrauch in Betracht, die Drechslerei scheint wenig entwicklungsfähig. Aussichtsreicher wären vielleicht die Fabrikation von hochwertigen Nahrungsmittelpräparaten (evtl. Joghurt), von Textilien, wie Wirkwaren (Tricotage) und Strumpfwaren, und die Holzverarbeitung. Die Skifabrikation sollte sich im Zusammenhange mit dem blühenden Wintersport durch geeignete Propaganda und Lancierung einer zügigen Sportmarke auf breitere Basis stellen lassen.

Der *Handel*, der hier, abgesehen vom bereits erörterten Vieh- und Landesproduktengeschäft, nur eine bescheidene Rolle spielt, könnte durch die Verbilligung der Frachten eine günstige Entwicklung nehmen.

In *ideeller Hinsicht* wäre eine Bahnverbindung von stark förderndem Einfluß auf die Bevölkerung, indem diese an dem kulturellen und politischen Leben der städtischen Zentren durch den Besuch von Kursen, Vorträgen, Ausstellungen, Theatervorstellungen, Konzerten und anderen Veranstaltungen aller Art vermehrten Anteil nehmen könnte; der Schuljugend wäre durch die Erleichterung des Besuches von Fachschulen und höheren Lehranstalten eine vermehrte Bildungsmöglichkeit geboten. Letzten Endes wäre dann auch zu erwarten, daß mit der Zeit aus der sehr begabten und aufgeweckten Bevölkerung des hiesigen Gebietes eine größere Anzahl von Persönlichkeiten, die zum Wohle des Volkes eine bedeutende Rolle zu spielen berufen sind, hervorgehe.