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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 6

Artikel: Die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Autor: Kesselring, O.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773396

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

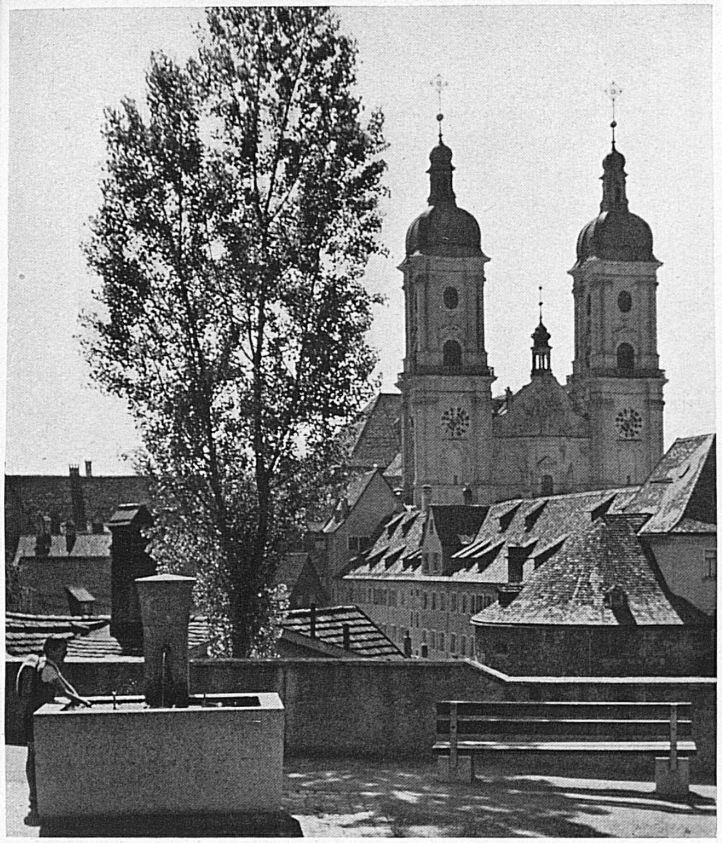
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

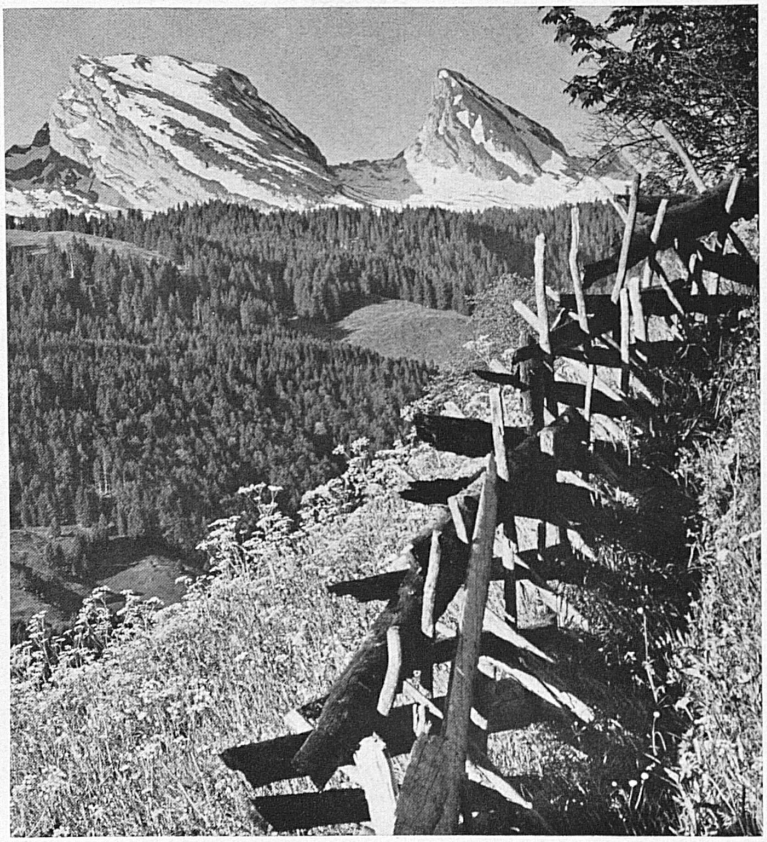
Terms of use

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: 10.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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