

APPENZELLER VERLAG

Leseprobe

Alle Rechte vorbehalten.

Die Verwendung der Texte und Bilder,
auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags
urheberrechtswidrig und strafbar.

Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung
oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© Appenzeller Verlag
www.appenzellerverlag.ch

Gerhard Oswald

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn

Geschichte einer Ostschweizer Privatbahn

Appenzeller Verlag

Hochbauten und Rollmaterial

Nicht nur die Brücken, auch die Stationsgebäude der Bodensee-Toggenburg-Bahn erinnern an die Rhätische Bahn. Ihre Bauweise sollte, so die Absicht, den ländlichen Gebieten entsprechen, die sie erschloss. Am 19. Oktober 1907 nahm der Verwaltungsrat Kenntnis von den Projekten für die Fassaden der Aufnahmegebäude, welche «Architekt Salomon Schlatter in St. Gallen unter Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Charakters der Gegend entworfen hat». Ganz im Gegensatz zu anderen Bahngesellschaften und den SBB verzichtete die BT auf Einheitsgebäude verschiedener Klassen, die der Bedeutung der Stationen entsprechen. So ergibt sich eine bunte Vielfalt von Bauten, die sich dem jeweiligen örtlichen Stil annähern.

Für je zwei das Gleiche

Originell ist die Lösung, die Architekt Schlatter für die sechs BT-Stationen zwischen St. Gallen und Romanshorn fand: Vier der Aufnahmegebäude orientieren sich an Thurgauer Riegelbauten. Man war damals stolz auf repräsentative Stationsgebäude, auch wenn sie, wie dies hier mehrheitlich der Fall ist, abseits der Dörfer standen. In Häggenschwil und Muolen finden wir den Riegelbau mit Längsfirst und spitzem Giebel. Stilistisch ähnlich, aber mit Querfirst, Mansardendach und Doppelfenstern versehen, waren die Gebäude der Stationen Wittenbach und Steinebrunn. Ihnen allen war seitlich ein kleiner Güterschuppen angebaut. Im Erdgeschoss befand sich neben dem Büro des Vorstands der Wartesaal «II. & III. Classe». Der Architekt legte viel Wert auf eine attraktive Gestaltung vor allem der schienenseitigen Fassaden.

Nicht alle Gemeinden waren mit den Plänen einverstanden. Steinebrunn focht das Projekt an, «welches nach Ansicht der Interessenten den Grössenverhältnissen nach dem für diese Station von den Anwohnern erwarteten grossen Verkehr, in dessen Schätzung wir mit ihnen nicht einig sind, bei weitem (!) nicht Rechnung trägt». Offenbar ha-



ben die Gemeindebehörden keine Vergleiche mit anderen Bahngesellschaften angestellt. Ihre optimistischen Erwartungen erfüllten sich ohnehin nicht. Seit vielen Jahren ist Steinebrunn eine Haltestelle mit einem überdimensionierten Gebäude.

Ganz anders die gemauerten Bauten in Roggwil-Berg und Neukirch-Egnach. Auch hier zeigt sich die Absicht, mehr als nur einen Zweckbau hinzustellen. Die Anlehnung an den Landhausstil mit Vorstadt-Charakter dokumentieren die gerundeten seitlichen Loggias. Zu erwähnen ist, dass in Roggwil-Berg die nahe Gastwirtschaft sich ganz an den Riegelbauten der Nachbarstationen orientiert. Den grösseren Typus dieser gemauerten Gebäude finden wir variiert in den am meisten frequentierten Stationen St. Gallen-Haggen, Herisau und Degersheim. In Degersheim und Haggen befinden sich diese repräsentativen Bauwerke noch weitgehend im ursprünglichen Zustand. In Herisau hingegen verlor das grösste Aufnahmegebäude im Bereich der BT bei Umbauten und Erweiterungen jegliche stilistische Ausrichtung. Dass auch das gemeinsame Aufnahmegebäude von Lichtensteig die Handschrift von Architekt Schlatter trägt, ist unschwer zu erkennen. Das Architekturbüro des SBB-Kreises IV, (St. Gallen) nahm daran allerdings noch «Verbesserungen» vor.

Die BT legte Wert auf repräsentative Stationsgebäude, die dem örtlichen Baustil nahe kamen. Besonders augenfällig ist dies beim Aufnahmegebäude von Steinebrunn mit angebautem Güterschuppen. Ein Gebäude gleicher Bauart stand auch in Wittenbach.



Drei Gebäudetypen wählte die BT zwischen Romanshorn und Degersheim. In Muolen und Häggenschwil (oben links) errichtete sie Riegelbauten mit spitzem Giebel und Längsfirst. Aufnahme mit Blick Richtung Roggwil-Berg ein Jahr vor der Eröffnungsfahrt.

Einem Landhaus ähnlich mit seitlicher Loggia und mit frei stehendem Güterschuppen war das Stationsgebäude von Neukirch-Egnach (oben rechts), aufgenommen am 4. Oktober 1909. Das gleiche Gebäude stand auch in Roggwil-Berg sowie mit zwei seitlichen Anbauten in Haggen und Degersheim.

Der Installationsplatz für den Wasserflutunnel in Brunnadern. Links wird das künftige Planum der Station Brunnadern-Neckertal aufgefüllt. Gut erkennbar sind die Arbeiten an der Strecke Richtung Mogelsberg. Aufnahme vom 23. August 1909.

Die BT hielt die eingeschlagene Richtung auch im Toggenburg ein. Schachen als einzige kleine Station auf Appenzeller Territorium – erhielt als Attribut einen Schindelschirm. Dem Toggenburger Ständerbau waren die Aufnahmegebäude von Mogelsberg und Brunnadern-Neckertal nachempfunden. Das mag in gewissem Sinne auch für die später erstellten Bauten in Krummenau und Nesslau-Neu St. Johann gelten. In Mogelsberg, Brunnadern und Krummenau sind Güterschuppen mit auffallend ausladenden Dächern angebaut. Die grosszügige Streckenanlage und die eleganten Brücken vermitteln die gleiche Botschaft wie die gross dimensionierten Stationengebäude. Hier war

eine Gesellschaft am Werk, die sich unter dem Dach übergeordneter Ziele mit der von ihr bedienten Landschaft zu identifizieren versuchte, mittels Gebäuden, die man damals als heimatschützerische Kulturtat empfand. Dafür nahm man höhere Kosten in Kauf. Diese Identität prägte die Bodensee-Toggenburg-Bahn zeit ihres Bestehens.

Auch die Wärterwohnhäuser entlang der Strecke wurden in vereinfachter Form «der landesüblichen Bauart» angepasst. Im Vergleich zu andern Bahnen mussten wenige Wärterhäuser gebaut werden, weil Niveauübergänge mit Barrieren weit gehend vermieden wurden. Das noch bestehende Wärterhaus Heinrichsbad diente der später eingerichteten Hal-





testelle als Billettausgabe. Jede Station verfügte etwas abseits über ein in Holzbauweise erstelltes Abortgebäude.

Insgesamt erstellte die BT 14 Bahnhof- und Stationsgebäude. Ihre Kosten erscheinen aus aktueller Sicht niedrig. Für die Stationsgebäude war ein Preis zwischen 21 000 und 38 000 Franken zu zahlen. Der Bahnhof Herisau war mit 217 000 Franken wesentlich teurer. Ein Wärterwohnhaus kostete rund 14 500 Franken, ein Abortgebäude zwischen 1700 und 2400 Franken.

Mit Ausnahme der Erweiterung der SBB-Depots St.Gallen und Romanshorn hatte die BT in den ersten Jahren keinen Bedarf an betrieblichen Bau-

ten. Fünf Stationen verfügten über Magazine für den Bahndienst. Die BT bestellte zwar eigenes Rollmaterial, doch übergab sie die gesamte Betriebsführung den Bundesbahnen. Dies ermöglichte den Verzicht auf Bauten für den Fahrzeugunterhalt. Bei der noch zu besprechenden Bauabrechnung gilt es diesen Umstand zu beachten.

Während der Bauzeit verfügte die BT – sie hatte die Bauführung selbst inne – unter der Leitung von Oberingenieur Rudolf Weber über einen Stab von Fachleuten. Am 31. Dezember 1909 waren es im baulich-planerischen Bereich 52 Personen. Davon waren 29 Ingenieure oder Ingenieurassistenten. Oberingenieur Weber gab die Bauleitung im Juni

So präsentierte sich die Station Degersheim (oben rechts) am 7. September 1910, rund drei Wochen vor der Eröffnungsfahrt. Vor dem Güterschuppen das Fahrzeug, mit dem das Profil kontrolliert wurde.

Eine völlige Neuanlage erfuhr die Station Lichtensteig (oben links). Sie erhielt ein repräsentatives, der Keilform des Bahnhofs angepasstes Gebäude. Links davon erkennt man den Eingang zum Wasserfluchtunnel. Im Vordergrund die SBB-Strecke Wil-Ebnat-Kappel.



Kein Vergleich zur bescheidenen Station der Toggenburgerbahn: Der Bahnhof Wattwil mit Mittelperron noch ohne Unterführung und «Stellwerk» (links) kurz vor der Betriebsaufnahme von BT und Rickenbahn.



Die Zimmerleute sind 1911 an der Arbeit. Nesslau-Neu St. Johann erhielt als Endstation ein recht repräsentatives Gebäude, das aber bald den Ansprüchen nicht mehr genügte.

1912 ab und verliess die BT. Er stand aber für Spezialaufgaben weiterhin zur Verfügung. Gegen Ende des Jahres war die Bauleitung gänzlich aufgelöst. Mit wesentlich weniger Personal musste sich Direktionssekretär Robert Herold begnügen. Im letzten Jahr vor der Eröffnung standen ihm sechs Mitarbeitende zur Verfügung. Nachdem die Bauabrechnung vorlag, wurde der Bestand 1912 auf drei Personen gekürzt.

Elektrifikation zu teuer

Eröffnet im Herbst 1910, gehört die BT zu den jüngsten bedeutenden Bahnunternehmen der Schweiz. Weshalb, so fragt man sich, wurde sie nicht von Anfang an elektrisch betrieben? Immerhin wurden in diesem Jahr Normalspurbahnen wie die Seetalbahn, Martigny–Orsières und Spiez–Frutigen als Vorbote der Löschbergbahn für elektrische Traktion eingerichtet.

Wenig bekannt ist, dass der Verwaltungsrat in den Jahren 1906/1907 eine Elektrifizierung ernsthaft prüfte. Die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) führte von 1905 bis 1909 einen von Zürich–Seebach sukzessive bis Wettingen ausgedehnten Versuchsbetrieb mit Wechselstrom 15 000 V – 15 Hz durch. Die MFO erstellte im Dezember 1907 für die BT-Strecke Romanshorn–Wattwil und die SBB-Linien Wattwil–Rapperswil und Wil–Ebnat ein Vorprojekt. Es sah für die BT Elektrifikationskosten von 4,313 Millionen Franken und für die SBB solche von 1,612 Millionen Franken vor. Im gleichen Monat erreichte die BT ein Angebot des Elektrizitätswerks

Zürich. Es enthielt einen Vertragsentwurf für die Lieferung von elektrischer Energie durch das Albulawerk.

Erstmals war im Verwaltungsrat am 25. Mai 1907 vom elektrischen Betrieb die Rede. Heberlein, Wattwil, wünschte Auskunft «über die bisherigen Studien» und empfahl, «die Untersuchungen derart zu fördern, dass der Betrieb auf die Eröffnung der Bahn elektrisch eingerichtet werden kann». Die Antwort der Direktionskommission war ausweichend. Doch richtete die BT, noch bevor die Offerte aus Oerlikon im Dezember eintraf, mit Schreiben vom 25. September 1907 an die Bundesbahnen die formelle Anfrage, «wie sie sich zum elektrischen Betrieb der genannten Bahnen stellen würde». Als keine Antwort eintraf, doppelte die BT am 7. Dezember nach.

Erwähnenswert ist ferner, dass die von der Bundesversammlung am 11. April 1907 erteilte einheitliche Konzession vorsah, dass die Bahn «mittels Dampf oder Elektrizität betrieben» werden könne. Die Bundesbahnen standen dem Versuchsbetrieb im Wehntal skeptisch gegenüber. Die Anlagen mussten 1909 auf Verlangen der SBB abgebrochen werden. Der ersten der beiden Versuchsloks begegnet man später bei der BT. Diese Skepsis war einer der Gründe, weshalb die Generaldirektion am 13. Mai 1908 die Anfrage der Bodensee-Toggenburg-Bahn ziemlich lustlos ablehnte: «Sie wäre nicht im Falle», so ihr Schreiben, «eine neue Versuchsstrecke elektrisch einzurichten, und zur definitiven elektrischen Einrichtung fehle ihr die Kompetenz». Ein sehr offenes Bekenntnis, ergänzt mit dem wohl ausschlaggebenden Hinweis, speziell für die Rickenlinie «wäre der elektrische Betrieb teurer als der Dampfbetrieb». Diese Feststellung ist in Hinblick auf die Gefahren des Dampfbetriebs in langen geneigten Tunnels und im Zusammenhang mit dem 1906 mit elektrischem Betrieb (Drehstrom) eröffneten Simplontunnel nicht unbedingt verständlich. 18 Jahre später, nach dem schweren Rauchgasunglück vom 4. Oktober 1926 im Rickentunnel, dürften die SBB ihren Verzicht bereut haben.

Für die Bodensee-Toggenburg-Bahn war damit die Elektrifikation unmöglich geworden. Allein vermochte sie die hohen Kosten einer Elektrifizierung nicht zu tragen. Dies obwohl «eine Besichtigung der Strecke Seebach–Wettingen die Vorzüge des elektrischen Betriebs deutlich vor Augen geführt» habe, wie im Geschäftsbericht 1907 zu lesen ist. Elektrisch fuhr die BT erst am 24. Januar 1932.