

App 6 2331



Eine Chronik in Stichworten

TB

Herausgeber: TROGENERBAHN, 9042 SPEICHER

Fotos: BBC, F. Egli, TB

Abgabepreis: **50 Rp.** (Schutzgebühr)



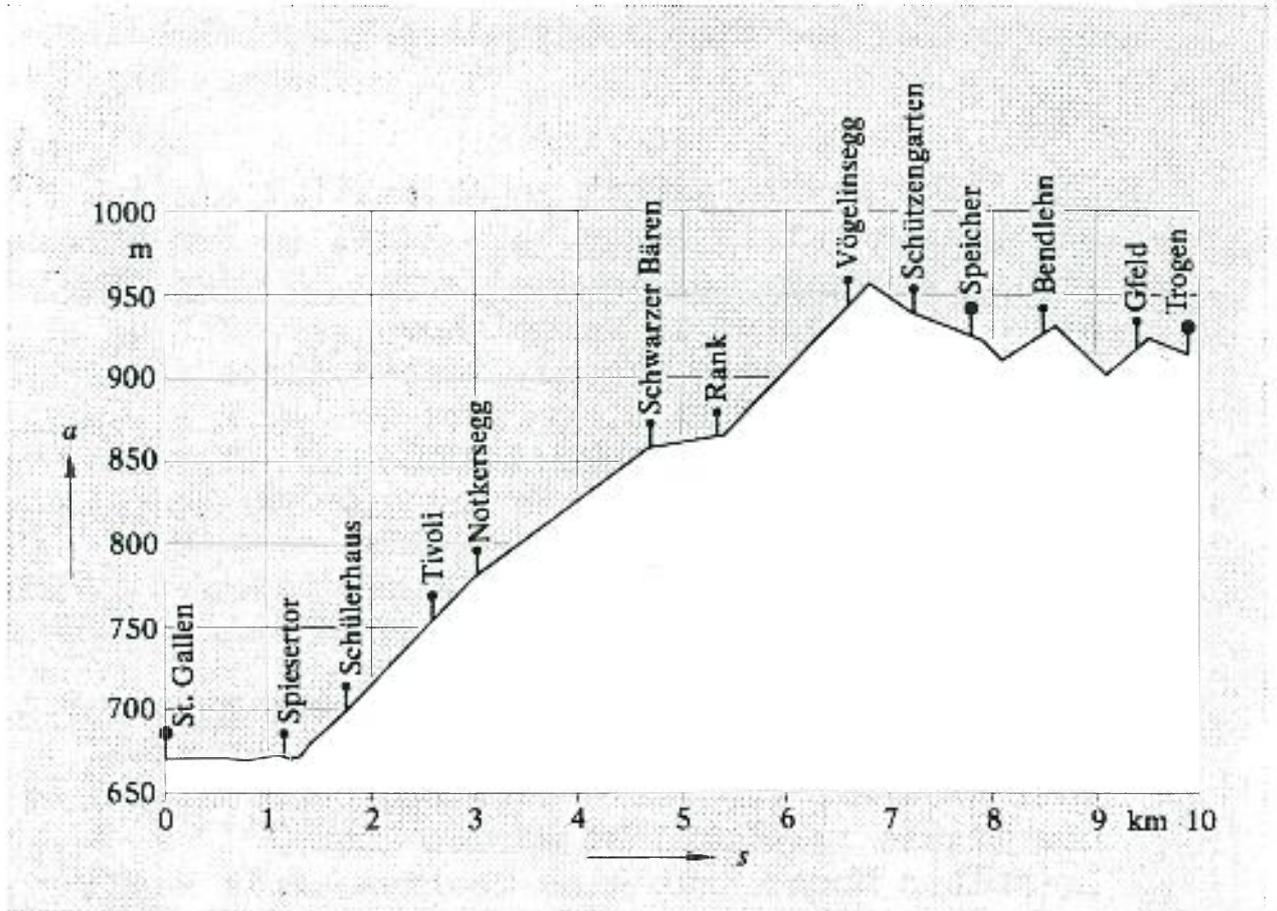
GM00804504



Die Trogenerbahn (TB)

ist die steilste Adhäsionsbahn der Schweiz. Die Maximalsteigung beträgt auf verschiedenen Streckenabschnitten 75 o/oo und der kleinste Radius 25 m. Fahrdrahtspannung 1000 Volt Gleichstrom.

STRECKENPROFIL: a = Höhe ü.M. s = Distanz ab St.Gallen



1872

Erster Anlauf zu Eisenbahnbauten im Appenzeller Mittelland. An einer Versammlung in Teufen besprach man die Möglichkeiten für eine Verbindung der 5 Gemeinden mit der Stadt St.Gallen. Im Vordergrund stand damals eine Linie St.Gallen-Teufen mit Fortsetzung nach Bühler-Gais einerseits und Speicher-Trogen andererseits. Das Projekt stiess auf Ablehnung, weil Speicher und Trogen eine kurze Fahrzeit nach St.Gallen erstreben mussten.

1889

In Trogen bildete sich ein Eisenbahnkomitee, das Ing.

Kürsteiner beauftragte, ein Projekt auszuarbeiten.

1890

Ing. Kürsteiner unterbreitete dem Komitee einen Bericht, aus dem hervorging, dass von zwei möglichen Varianten: St.Gallen-St.Georgen-Trogen und Kronthal-Speicherschwendi-Trogen, nur eine Dampfbahn über Speicherschwendi in Frage komme. Aus verschiedenen Gründen trat ein Stillstand ein; das Eisenbahnkomitee löste sich auf.

1895

Die Frage gewann erneut an Aktualität als das Projekt eines Wasserkraftwerkes beim Kubel in Erscheinung trat. Der Aufschwung, der in den Jahren 1890/95 im elektrischen Bahnbetrieb zu verzeichnen war, schlug seine Wellen auch in unsere Gegend, insbesondere als in St.Gallen ein Trambetrieb eingeführt wurde. Ein aus den Gemeinderäten von Speicher und Trogen gebildetes neues Eisenbahnkomitee bestellte bei Ing. Kürsteiner ein neues Projekt.

1897

Am 14. Juni legte Ing. Kürsteiner das genaue Projekt mit Kostenberechnung vor. Das Gutachten erklärte wiederum, dass nur die Linie über Speicherschwendi mit eigenem Trasse verwirklicht werden könne.

Im selben Monat trat eine überraschende Wendung ein, indem ein noch unbekannter Ing., Du Riche-Preller aus Zürich, in Verbindung mit der Firma Brown-Boveri um die Konzession für eine reine Strassenbahn über Kurzegg-Vögelinsegg ersuchte. Im Komitee, das sich bereits für das Speicherschwendi-Projekt entschieden hatte, verursachte dieses Gesuch allerhand Aufregung.

Am 1. August beschlossen die Gemeindeversammlungen von Speicher und Trogen einstimmig die notwendigen Kredite für eingehende Studien.

1898

Angesichts der schweren Wahl zwischen den beiden Projekten Kürsteiner und Du Riche, ordnete das neue Komitee

eine Oberexpertise durch Prof. Dr. A. Weilenmann in Zürich und Ing. Hittmann in Bern an. Beide Experten sprachen sich mit Ueberzeugung für das Projekt Du Riche aus, weil die Leute gleichsam auf der Strasse aufgelesen werden müssten; das bedinge, dass man an den Häusern vorbeifahren und alle 500 m eine Haltestelle haben sollte. Entscheidend fiel bei der endgültigen Wahl ins Gewicht, dass die Linienführung über Speicherschwendi auf 1,5 Mio und die elektrische Strassenbahn über Vögelinsegg auf 0,8 Mio Franken veranschlagt waren.

1899

Am 30. November erteilte die Bundesversammlung die Konzession für eine Strassenbahn St.Gallen-Speicher-Trogen.

1900

Dem Ruf, den das Eisenbahnkomitee im Frühjahr von Trogen und Speicher aus ergehen liess: "Wir wollen mit der Welt verbunden sein und nicht vom Verkehr abgeschlossene Landgemeinden bleiben", konnten die Taten folgen, als endlich, im Mai, Mörserschüsse der ungeduldig werdenden Bevölkerung verkündeten, dass der Bahnbau gesichert sei. Schon am 26. Juli fand in Trogen die erste konstituierende Generalversammlung statt.

1902

Gründliche Ueberarbeitung der Pläne und Baubeginn.

1903

Die Gemeinden Speicher und Trogen liessen es sich trotz der in Aussicht stehenden Feste nicht nehmen, am 9. Juli die Vertreter der Behörden und andere geladene Gäste in festlich dekorierten Sonderzügen von St.Gallen nach Speicher und Trogen zu führen, wo bei Speis und Trank gefeiert wurde. Die alte Postkutsche verkehrte an diesem Abend zum letzten Mal.

Am 10. Juli 1903 wurde der Bahnbetrieb eröffnet, zwei Tage bevor in Speicher die grossen Festlichkeiten zur

Feier des 500. Jahrestages der Schlacht bei Vögelins-egg begannen.

Der Güterverkehr konnte erst am 14. Oktober aufgenommen werden, nachdem die Umladanlage St.Gallen erstellt und die offenen Güterwagen -Sommerwagen- für den Personenverkehr nicht mehr benötigt wurden.

Es verkehrten elf Züge in jeder Richtung, und die Reisezeit betrug 45 Minuten.

1904

Anschaffung von 2 zweiachsigen Personenwagen sowie 2 gedeckten und 3 offenen Güterwagen.

1905

Es wurden erstmals Streckenabonnemente ausgegeben und der Beitritt zum schweiz. Gesellschaftsreise-, Rundreise- und Generalabonnementsverkehr vollzogen. Eine Nachfinanzierung erforderte Fr. 405 000.--.

1906

Anschaffung des 5. Triebwagens und von 3 offenen Güterwagen mit einem Ladegewicht von 10 Tonnen. Bau einer Dieselmotor- und Gleichstromgeneratoranlage in der Kraftzentrale Speicher. Erstellen von Kreuzungsstellen beim "Schwarzen Bären", auf Vögelinsegg und in Bendlehn.

1907

Anschaffung von 4 offenen Güterwagen und Umbau der ersten Motoren dreier Triebwagen von 25 auf 45 PS.

1909

Verhandlungen mit der Appenzeller Strassenbahn (heute SGA) betreffend den Bau eines gemeinsamen "Schmalspurbahnhofes" in St.Gallen und Ankauf von Liegenschaften zu diesem Zweck. Ankauf von 3 vierachsigen Personenwagen.

Die Bundesversammlung vom 30. Oktober 1909 erteilte der TB die Konzession für die Verlängerung der Bahn

nach Heiden und Walzenhausen. Gleichzeitig wurde einem Initiativkomitee in Rheineck die Konzession für eine Strassenbahn Rheineck-Heiden erteilt. Beide blieben unbenützt und sind deshalb erloschen.

1914

Der neue Nebenbahnhof mit allen Gleisanlagen war auf die Landsgemeinde betriebsbereit. Angesichts des schlechten Baugrundes mussten ca. 1000 m³ Steine aus dem TB-Steinbruch Vögelinsegg unterlegt werden.

1921

Die Trambahn St.Gallen verlangte die Anpassung an ihre Fahrleitungsanlagen. Bis April wurde diese vorgenommen und die Fahrzeuge mit Bügel-Stromabnehmern ausgerüstet.

1924

Zur Konversion von Anleihen und Neuaufnahme von Kapital wurde ein Obligationenanleihen von 1 Mio Franken ausgegeben. Die Kantonalbank von Appenzell A.Rh. übernahm das Anleihen und die Gemeinden Speicher und Trogen leisteten Garantie für Kapital und Zins. In die Schneefege wurde eine elektr. Schweissanlage eingebaut.

1928

Die Umformergruppe in Speicher wurde durch eine vollautomatische Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage ersetzt und alle Fahrzeuge auf Rollenlager umgebaut.

1942

Der Bund schrieb höhere Einlagen in den Erneuerungsfonds vor, so dass zur Herstellung des Sollbestandes Gesellschaftskapital herangezogen werden musste. Die Generalversammlung vom 29. Juni beschloss demzufolge eine Herabsetzung des Aktienkapitals. Inbetriebnahme einer zweiten Gleichrichteranlage, Tannenbaum, Speicher.

1947

Im Hinblick auf den Konzessionsablauf wurde Direktor Züger der Städtischen Strassenbahnen, Zürich, beauftragt, die Frage der künftigen Traktionsart der TB zu begutachten. Er empfahl die Beibehaltung und Modernisierung des Bahnbetriebes. Eine wesentliche Rolle spielten bei seinen Ueberlegungen die neue Kapitalbeschaffung für einen Trolleybusbetrieb, die ungefähr gleich hoch veranschlagt wurde wie für die Bahnerneuerung. Ferner die grössere Leistungsfähigkeit der Bahn und das Verkehrsvolumen bei Stossbetrieb.

1949

Angesichts der Umstellung des Trambetriebes auf Trolleybus beauftragte der Stadtrat von St.Gallen eine Expertenkommission, die Traktionsart der TB nochmals zu prüfen. Das in alle Einzelheiten gehende Gutachten empfahl in seinen Schlussfolgerungen aus Gründen grösserer Wirtschaftlichkeit, Betriebs- und Wintersicherheit erneut die Beibehaltung des Bahnbetriebes.

Daraufhin beschloss auch die Generalversammlung der TB vom 22. September die Beibehaltung des Bahnbetriebes und erteilte einstimmig den Kredit für die Anschaffung von neuen Fahrzeugen.

Am 31. März wurde die Konzession durch Bundesbeschluss um 50 Jahre, bis 31. Dezember 1999 verlängert. Mit Beschluss vom 20. Mai ermächtigten auch Kanton und Stadt St.Gallen die TB, die Kantons- und Gemeindestrassen während weiteren 50 Jahren zum Betrieb der Bahn zu benützen.

1952

und 1953 konnten die drei neuen Triebwagen Nr. 6 - 8, gebaut von der SWP und MFO, in Betrieb genommen werden. Finanzierung aufgrund des Privatbahnhilfe-Gesetzes vom 6.4.1939.

1953

Erste Eigentrassierung Landscheide-Vögelinsegg (Höhepunkt).

1954

Neuordnung des Aktienkapitals und der Statuten.

1963

Ankauf von 3 Trieb- und 3 Personenwagen der ehemaligen Lausanne-Moudon-Bahn (Joratlinie der TL). Bau der 2. Wageneinstellhalle im Sägli, Speicher. Bahnverlegung Vögelinsegg-Speicher mit Halbbarriere Vögelinsegg.

1964

Eigenttrassierung Notkersegg-Kurzegg SG.

1966

Eigenbau von vierachsigen Personenwagen Nr. 17 + 18.

1972

Am 11. Dezember war die Investitionshilfe-Vereinbarung im Gesamtbetrag von 8,8 Mio Franken durch den Bund, die Kantone Appenzell A.Rh. und St.Gallen unterzeichnet, womit die formellen Voraussetzungen für die Realisierung des sich auf einige Jahre erstreckenden Erneuerungsprogramms geschaffen wurden.

1973

Neuordnung des Aktienkapitals gemäss Investitions-Vereinbarung.

1974

Abschluss des Depot- Um- und Ausbaus, Erstellung der neuen Gleichrichteranlage "Landscheide" und Inbetriebnahme der neuen selbstfahrenden Bahn-Schneesleuder.

1975

Inbetriebnahme der Sprechfunkanlage als permanentes Verbindungsmittel zwischen allen Fixstationen und den fahrenden Zügen.

Ablieferung und Inbetriebsetzung von drei neuen orangen Pendelzügen BDe 4/8 (Nr. 21-23).

Bahnverlegung Sägli-Gfeld, Trogen.

Einführung eines differenzierten Taktfahrplanes mit 10% Mehrverkehr.

1976

Eigenttrassierung Gfeld-Bahnhof Trogen mit automatischer Blinklichtanlage und neuer Säglibachbrücke.

Investitionsvereinbarung über weitere 2 Pendelzüge, Reservematerial und Umbauteile für die Triebwagen Nr. 6, 7 und 8.

Voller Taktfahrplan und neues Rollmaterial bewirken weitere Verkehrszunahme um 12 Prozent.

1977

Eigenttrassierung Speicher-Bendlehn mit 2 automatischen Blinklichtanlagen (Brugg und Bendlehn).

Inbetriebnahme der Pendelzüge Nr. 24 und 25.

Bau von Wartehallen in Bendlehn und Gfeld.

Verkauf der Triebwagen Nr. 3 - 5 (ex.TL) an das Bahnunternehmen Stern & Hafferl, Gmunden, Oberösterreich.

Rekordergebnis im Personenverkehr seit Bestehen der Bahn mit 29 000 Zügen, 926 500 Fahrgästen und Einnahmen von Fr. 1 283 600.--.

1978

Eigenttrassierung Bendlehn-Sägli, Speicher Doppelspur Bahnhof-Schibenertor und Brühlort-Spiserter.

Ausgabe von Gold- und Silbermedaillen: "75 Jahre TB 1903-1978"

Herausgabe einer Jubiläumsschrift "Die Geschichte der Trogenerbahn 1903 - 1978".

Bahnanlagen

STAND 1978

Gleisanlagen

Spurweite	mm	1 000
Eigentumslänge	m	9 800
davon Doppelspur	m	1 558
Grösste Neigung	o/oo	75
Kleinster Kurvenradius	m	25
Höchster Punkt	m ü.M	956,1
Tiefster Punkt	m ü.M	667,2
Geleiselänge: Hauptgeleise	m	11 358
übrige Geleise	m	3 001
Weichen: einfache	Stk	42
doppelte	Stk	1
Brücke: Spannbeton (betriebsfremd)		1
Länge	m	53

Stromsystem:

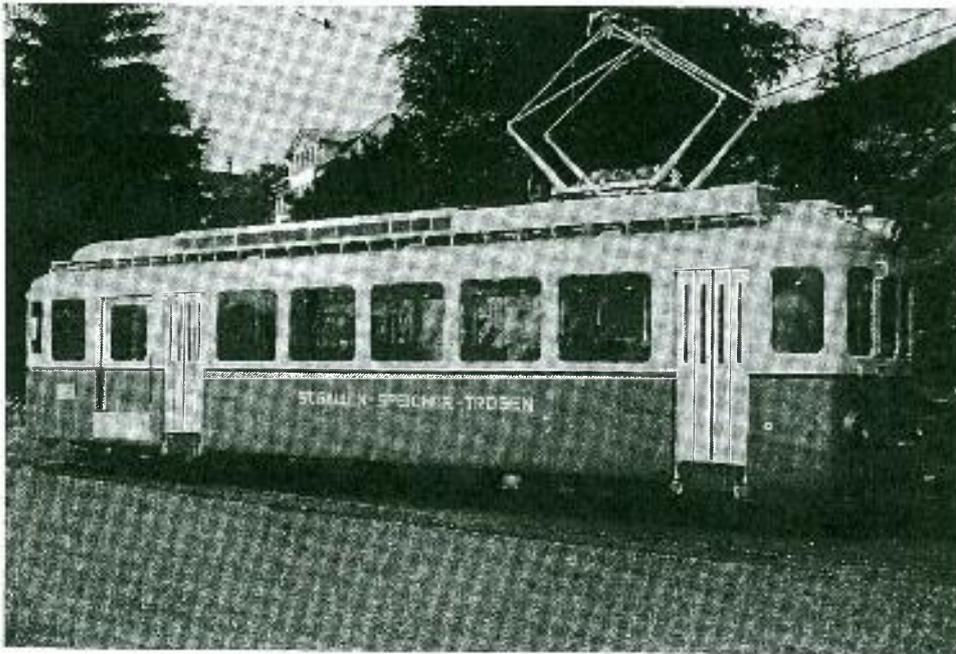
Gleichstrom	Volt	1 000
-------------	------	-------

Sicherungsanlagen

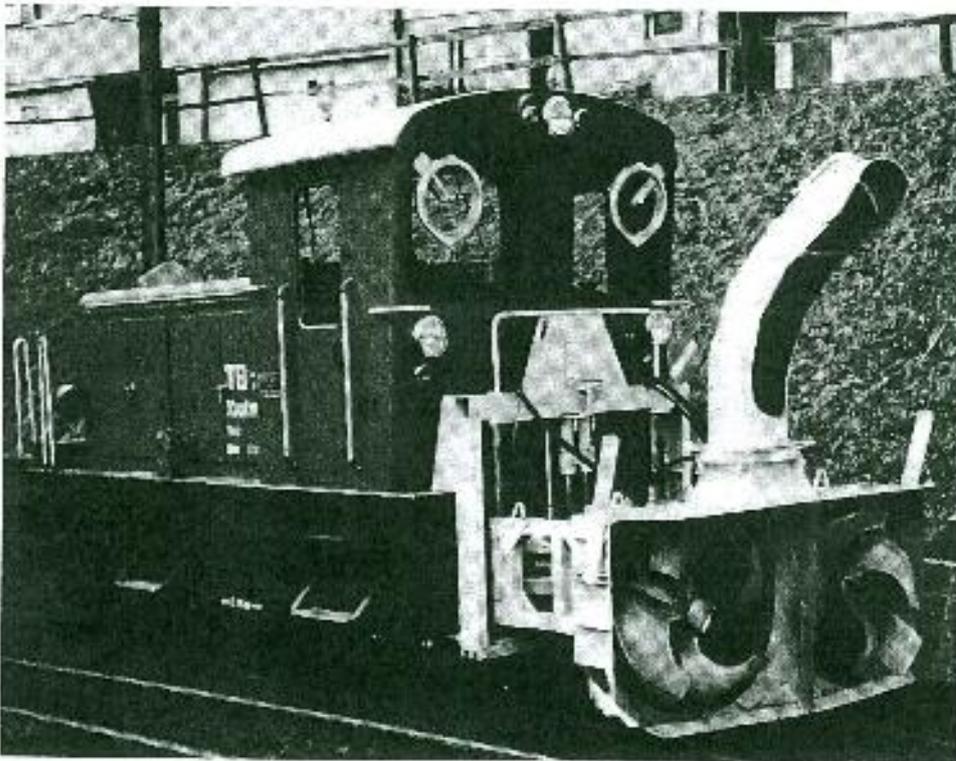
Automatische Halbbarrieren	1
Automatische Blinklichtanlagen	3
Warnkreuze	21
Funkausrüstung: Fixstationen	3
in Fahrzeugen	14
tragbare Geräte	3
Bahntelefon-Anschlüsse	13
PTT Telefon-Anschlüsse	6

Stationen und Haltestellen

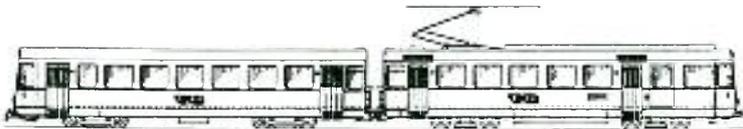
Gemeinschaftsbahnhof SGA/TB, St.Gallen	1	
Stationen Speicher und Trogen	2	
Haltestellen	10	
Tiefstgelegene Haltestelle: Spisertor	m ü.M	667
Höchstgelegene Haltestelle: Vögelinsegg	m ü.M	938



Triebwagen BDe 4/4 der Serie Nr. 6 - 8



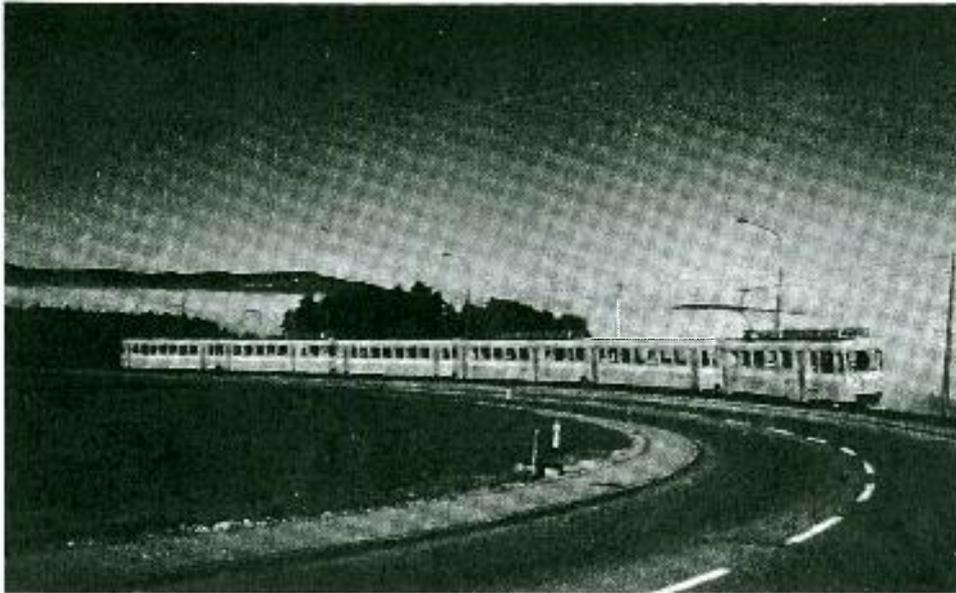
Selbstfahrende dieselhydraulische
Schneesleuder X rotm 2/2 Nr. 72



Rollmaterial - Verzeichnis

Stand 1978

T y p	An- zahl	Nummern	Inbetrieb- setzung Umbau	Sitz- plätze	Länge m	Breite m	Dienst- Gewicht	Ersteller:
Pendelzüge								
BDe 4/8	3	21 - 23	1975	74	30,20	2,20	39,0 t	FFA/BBC/SWP
BDe 4/8	2	24 - 25	1977	74	30,20	2,20	39,0 t	FFA/BBC/SWP
Triebwagen								
BDe 4/4	2	6 - 7	1952	36	15,10	2,20	27,0 t	SWP/MFO
BDe 4/4	1	8	1953/1978	36	15,10	2,20	27,0 t	SWP/MFO
Personenwagen								
B 4	1	11	1956/1970	32	13,50	2,08	9,5 t	TL/TB
B 4	3	12 - 14	1954/1963	32	13,50	2,08	9,5 t	TL/TB
B 4	2	16 - 17	1909/1963	42	13,20	2,20	11,0 t	SWS/TB
B 4	1	18	1906/1966	42	13,20	2,20	12,0 t	SWS/TB
Güterwagen								
Gk	1	32	1903	--	5,50	2,20	4,5 t	SWS
Gkv	1	33	1904	--	6,75	2,20	4,9 t	SWS
Gk	1	34	1904	--	6,75	2,20	4,9 t	SWS
Gkv	1	35	1909/1930	--	6,75	2,20	4,9 t	SWS/TB
Gk	1	36	1909/1957	--	6,75	2,20	4,9 t	SWS/TB
Ek	1	44	1928	--	6,75	2,13	4,2 t	SWS
Ek	1	45	1907/1928	--	6,80	2,13	4,2 t	SWS/TB
Ek	1	46	1904	--	6,80	2,13	4,2 t	SWS
Ek	3	47 - 49	1906	--	6,74	2,13	4,2 t	SWS
Ek	3	50 - 52	1907	--	6,74	2,13	4,2 t	SWS
Ek	1	55	1910	--	7,70	2,20	4,2 t	SWS ex U0eB
Gkb	2	61 - 62	1962	--	7,74	2,20	5,2 t	TB
Schnee- schleuder								
Xrotm 2/2	1	72	1974	--	7,21	2,32	15,0 t	AEBI/BEILHAK



Warum ich - mit der Trogenerbahn fahre?

- Weil ich lieber die Zeitung studiere als Verkehrszeichen;
- weil ich Statussymbole nicht nötig habe;
- weil mir ein Bier besser schmeckt als ein Liter Benzin;
- weil ich gern unter Menschen, aber nicht gern unter die Räder komme;
- weil ich den Umweltschutz befürworte;
- weil ich dadurch im Monat 180.-- Franken einsparen kann;
- weil Frl. Rita die gleiche Strecke fährt ... fährt ...
- und weil es noch viele andere Gründe gibt, denn sonst würden nicht jährlich 930 000 Personen die attraktive TB benützen.

TB - nötiger denn je!

Jubiläumsangebote

Jubiläums-Medaille



Silber 15 Gramm, Auflage 3000, Feinheit 900, Durchmesser 33 mm.

Die Vorderseite zeigt einen Personenmotorwagen von 1903 neben einem 1977 in Betrieb genommenen Pendelzug BDe 4/8.

Diese symbolisieren 75 Jahre Eisenbahntechnik und den Fortschritt bei der TB.

Auf der Rückseite ist die ehrwürdige Landsgemeinde, auf dem von Palastbauten aus dem 18. Jahrhundert und der Barockkirche umrahmten Dorfplatz von Trogen, abgebildet.

St.Galler Präge: B. u. M. Luchetta AG.

Jubiläumsschrift

"Die Geschichte der Trogenerbahn", reich illustriert sowie Typenskizzen, Format 17 x 24 cm.
(Erscheint im September 1978)

Historische Postkarten (einfarbig)

2 Serien zu je 10 Karten mit Fahrzeugen der TB aus vergangenen Zeiten.

Ansichtskarten (vierfarbig)

Pendelzug BDe 4/8 bei Kurzegg und Pendelzüge in Dreifachtraktion.

TB-Wanderbüchlein

Taschenformat; mit 7 Kärtchen, 16 Wandervorschlägen mit Zeitangaben, Beschreibung der Dörfer, Ausflugsziele, Bahnen usw., reich illustriert.