

Die vorliegende Arbeit ist keine vollständige Abhandlung über die Geschichte der Bahnen, vielmehr handelt es sich um Auszüge bzw. Zitate aus Geschäftsberichten der jeweiligen Jahre, die vor allem für Sammler von Historischen Dokumenten von Interesse sind. In der heutigen Ausgabe behandeln wir die Geschichte der "Elektrische Bahn Altstätten-Gais A.-G." von 1911 bis 1948.

Elektrische Bahn Altstätten-Gais (AG)

1. Geschäftsbericht 1911

An der konstituierenden GV vom 16. 12. 1909 herrschte Freude und Genugtuung, dass es mit vereinten Bemühungen gelungen war, die Finanzierung einer elektrischen Schmalspurbahn Altstätten-Gais in sehr befriedigender Weise zu bewerkstelligen, indem Aktien bis auf die Höhe des Kostenvorschlages gezeichnet worden seien. Es waren insgesamt 102 Aktionäre anwesend, die zusammen 2295 Aktien vertraten. Die GV nimmt zur Kenntnis, dass das AK, bestehend aus 753 000 Fr. Stamm- und 551 000 Fr. Prioritätsaktien voll gezeichnet wurde. Beide Aktienkategorien besitzen einen Nominalwert von 500 Fr. Weiterhin wurde dem VR die Vollmacht und der Kredit erteilt, den Bau der Bahn zur Ausführung zu bringen.

Zu Beginn des Jahres 1912 ist es leider noch nicht möglich, eine vollständige Bauabrechnung vorzulegen, da der Bau nicht komplett ausgeführt ist. Das ungünstige Baujahr 1910 und vorab die mangelhafte Organisation und Installation der Unternehmung bewirkten einen sehr langsamen Fortgang der Arbeiten. Der Betrieb der Bahn wurde vom VR der Elektrischen Bahn Altstätten-Berneck übertragen. Nachdem am 14. November 1911 die Kollaudation des Werkes seitens der Organe des Eisenbahndepartementes erfolgt war, konnte auf den 17. November die Feier der Bahneröffnung festgesetzt werden.

Geschäftsbericht 1912

An der GV vom 28. 6. 1912 wurde festgestellt, dass das Stammaktienkapital nun voll und das Prioritätskapital bis auf rund 5000 Fr. einbezahlt ist.

Die Bauabrechnung ist nun annähernd abgeschlossen und vom Eidg. Eisenbahndepartement genehmigt worden.

Nur dank Finanzerträgen konnte der Betriebsverlust von 6687 Fr. in einen Aktivsaldo von 9236 Fr. gewandelt werden.

Das Kapital wird nun wie folgt ausgewiesen:

1506 Stammaktien zu 500 Fr. = 753 000 Fr.; 1117 Prioritätsaktien zu 500 Fr. = 558 500 Fr.; Total AK 1 311 500 Fr.

Geschäftsbericht 1913

Die bisherigen Betriebsergebnisse lassen erkennen, dass die Bahn in hohem Masse vom Fremdenverkehr abhängig ist, d.h. dass der Lokalverkehr nicht hinreicht, die Betriebsausgaben zu decken.

Geschäftsbericht 1914

Die Wirkung des Krieges zeigt sich deutlich in der Betriebsrechnung. Die Beschaffung von Liquidität war eine schwere Aufgabe. Keine Bank zeigte sich bereit, unter Verpfändung der Bahn 120 000 Fr. Kredit einzuräumen. Durch persönliche Bürgschaft für Zinszahlungen erklärte sich die Altstätten-Berneck-Bahn bereit, einen Betriebskredit über 100 000 Fr. zu geben.

Geschäftsbericht 1915

Obwohl das Rechnungsjahr 1915 vollständig im Zeichen des europäischen Krieges stand, ist das beste Ergebnis der Betriebsrechnung seit Bestehen der Bahn erzielt worden. Weiterhin haben die beiden Gemeinden Altstätten und Gais die Zinsgarantie der Anleihe sowie allfälliger Betriebsdefizite beschlossen.

Geschäftsbericht 1918

Gegenüber dem Vorjahr ist der Betriebsgewinn nochmals gesteigert worden. Zum ersten Mal seit der Inbetriebsetzung konnte nebst den Anleihezinsen auch die Einlage in den Erneuerungsfonds geleistet werden. Der Passivsaldo beträgt jedoch immer noch über 74 000 Franken.

Geschäftsbericht 1919

Mit Betriebseinnahmen von über 50 236 Fr. kann nun der Verlustvortrag auf rund 37 000 Fr. vermindert werden.

Geschäftsbericht 1920

Leider liessen die Einnahmen während der letzten Monate des Rechnungsjahres zu wünschen übrig. Dieser Rückschlag entstand durch die Stilllegung des Verkehrs infolge der Maul- und Klauenseuche sowie dem schlechten Geschäftsgang überhaupt, speziell in der Stickereiindustrie. Der Verlustvortrag konnte jedoch auf 24 490 Fr. vermindert werden.



AG, Bahnhof Altstätten-Stadt, erbaut 1911.

Geschäftsbericht 1921

Die Betriebsdefizitdeckung der Gemeinden ist abgelaufen und wird nicht mehr erneuert.

Geschäftsbericht 1922

Es wird wieder ein Betriebsverlust ausgewiesen.

Geschäftsbericht 1923

Infolge des misslichen Rechnungsabschlusses der Betriebsrechnung steigt der Passivsaldo auf 43 169 Fr. an.

Geschäftsbericht 1926

Das Jahr 1926 hat wiederum die Hoffnungen nicht erfüllt. Die Konkurrenz durch Velos und Autos nimmt je länger je mehr zu, und selbst die Schlittbahn Reitli-Altstätten wird im Winter durch die Schneeketten der fahrenden Autos aufgerissen und sofort unfahrbar gemacht. Die Bahnen stehen der Autokonkurrenz völlig machtlos gegenüber, solange nicht gleichlautende Konzessions- und Arbeitszeitbedingungen aufgestellt und in Kraft gesetzt werden.

Geschäftsbericht 1927

Die scharfe Konkurrenz der Autos macht sich immer stärker bemerkbar. Nur durch die Einstellung der Frühkurse konnte der Betriebsverlust reduziert werden.

Geschäftsbericht 1928

Die Zunahme des Automobilverkehrs, regenreiche Sonntage und die Maul- und Klauenseuche trugen mit dazu bei, dass die Frequenzen weiterhin abgenommen haben.

Geschäftsbericht 1929

Die beiden Gemeinden haben die Zinsgarantien sowie die Kosten für die Frühzüge übernommen.

Geschäftsbericht 1931

Am 18. 11. 1931 hat der VR den Betriebsvertrag mit den Rheintalischen Strassenbahnen gekündigt. Mit Schreiben vom 26. 11. 1931 meldete die Direktion der Rheintalischen Strassenbahnen als Stromlieferant, dass bedauerlicherweise im Abrechnungssystem seit dem Jahre 1927 Fehlbuchungen vorgekommen sind. Somit steigt die Schuld gegenüber den Rheintalischen Strassenbahnen von 31 615 Fr. auf über 77 833 Fr. an.

Da ebenso die Einnahmen rückläufig und die Kosten angestiegen sind, ergibt sich nun ein Verlustvortrag von 210 896 Fr.

Geschäftsbericht 1932

Die Verhandlungen mit den Rheintalischen Strassenbahnen konnten im Rechnungsjahr nicht zu Ende geführt werden. Um den Jahresbetrieb sicherzustellen, verlangten diese eine Betriebs-Subvention von 13 500 Fr., die dank der verständnisvollen Mitwirkung des Kantons St. Gallen aufgebracht wurde.



Prioritätsaktie der Elektrische Bahn Altstätten-Gais über 500 Franken aus dem Jahre 1911. Die Gründeraktie (1117 St.) ist überaus selten, da sie bei der Fusion 1948 nicht umgekauert wurde.

Geschäftsbericht 1933

Die Rheintalischen Strassenbahnen werden den Betrieb bis 1935 weiterführen, dank der jährlichen Subvention des Kantons und der Gemeinden.

Geschäftsbericht 1940

Zum ersten Mal seit vielen Jahren mussten die Betriebssubventionen nicht voll in Anspruch genommen werden. Auch der seit Jahren notwendige Zuschuss der Rheintalischen Strassenbahnen an das Betriebsdefizit ist weggefallen. Dennoch beträgt der Verlustvortrag mittlerweile über 444 566 Fr.

Geschäftsbericht 1941

Der Passivsaldo erreicht bereits 37% des gesamten Aktienkapitals.

Mit Rücksicht auf die im Gange befindlichen Hilfeleistungsaktion seitens der öffentlichen Hand wird im Moment noch von einer Bilanzbereinigung Abstand genommen.

Geschäftsbericht 1943

Es werden nun Untersuchungen angestellt über den Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel auf der Strecke Altstätten-Gais. Insbesondere wird die Umstellung auf Trolleybus- oder Automobilbetrieb geprüft.

Geschäftsbericht 1944

Angesichts der starken Interessengemeinschaft ergriff der VR die Initiative zur Herbeiführung einer Verständigung auf der Grundlage einer Zweier-Fusion SGA/AG, um eine Sanierung im Sinne des Privatbahn-Hilfeleistungsgesetzes durchzuführen.

Geschäftsbericht 1945

In der Angelegenheit der dauernden technischen Sanierung der Altstätten-Gais-Bahn sind weitere Untersuchungen über die zweckmässigste Lösung dieser für den Fortbestand eines öffentlichen Verkehrsmittels wichtigen Frage angestellt worden. Weitere Expertengutachten kamen zu dem Schluss, dass die Variante der Rekonstruktion der Bahn bevorzugt werden sollte.

Geschäftsbericht 1947

Der Verwaltungsrat hat nach eingehender Prüfung seine grundsätzliche Zustimmung erklärt. Die bisher vorliegenden Ergebnisse hinsichtlich der Zustimmung zum Sanierungsplan und die Beteiligung der Gemeinwesen an der Sanierung der beiden Bahnen lassen erkennen, dass an den zuständigen Orten die Wichtigkeit der Sanierungs- und Fusionsmassnahme für den Weiterbestand der beiden Unternehmen und für die Volkswirtschaft der ganzen Gegend erkannt worden ist.

Gemeinsamer Geschäftsbericht 1948 SGA/AG

Am 17. 7. 1948 fand die ordentliche GV statt.

Weitere Ausführungen über die Folgejahre enthält die SGA-Geschichte.