Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 79 (1989)

Artikel: Daniel Wirth-Sand (1815-1901) : ein ostschweizerischer Verkehrspolitiker

Autor: Ehrenzeller, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947452

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

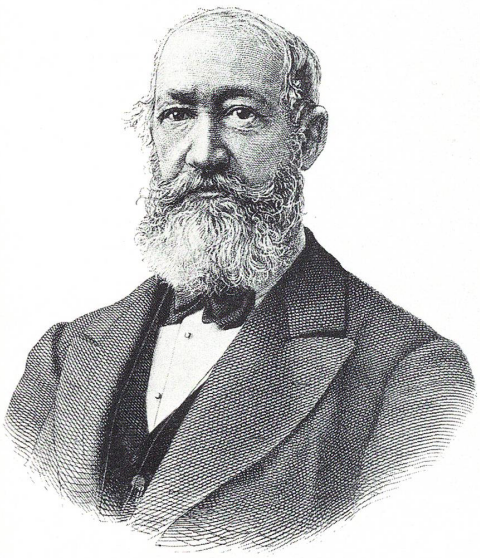
Download PDF: 02.10.2025

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

Daniel Wirth-Sand (1815–1901)

Ein ostschweizerischer Verkehrspolitiker

Ernst Ehrenzeller



Daniel Wirth-Sand (unsigniert)
Schweizer Landesbibliothek Bern.

Splügenbahn-Pläne seit 150 Jahren!

Tatsächlich werden es im Vorfrühling 1989 hundertfünfzig Jahre her sein, seit der in Como wohnhafte Zanino Volta am 23. Februar 1839 die Bündner Regierung ersuchte, ihm «Bau und Betrieb einer Eisen- oder Granitbahn von der st.gallischen bis zur lombardischen Grenze» zu bewilligen. Gerade ein solcher Übergang fehle noch zur Vervollständigung der schweizerischen Wege zum Meer des Nordens und dem des Südens. – Mit ähnlich zuversichtlichem Weitblick erwartete man auch nördlich des Alpenkamms die Einführung des neuen Verkehrsmittels. Schon bevor 1835 auf der Strecke Nürnberg–Fürth die erste Eisenbahn des Kontinents ihren Betrieb aufnahm, hatte der St.Galler Regierungsrat Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869) erklärt, das erste Streben seines Kantons müsse dahin gehen, «um jeden Preis eine Eisenbahn zu errichten». Und zwei Jahre später mahnte er: «Was in der Schweiz unternommen werden will, muss den Stempel der Berechnung des künftigen grossen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen.»[1]

Im Vordergrund stand dabei für die Wortführer in St.Gallen und in Graubünden bis in die vierziger Jahre hinein eindeutig der Splügenpass; dessen Erschliessung durch eine Alpenbahn vermöge die Reise von London nach Alexandria um volle 15 Stunden abzukürzen. Doch dann wandte sich das Interesse, zumal im Tessin und in der piemontesischen Hauptstadt Turin, stärker dem Lukmanier zu. Um die Vorarbeiten zu dessen Überschienung machte sich in St.Gallen neben den Regierungsräten Baumgartner und Johann Matthias Hungerbühler (1805–1884) namentlich der von der Privatwirtschaft herkommende Daniel Wirth-Sand besonders verdient. An das Wirken dieser Persönlichkeit, der einzig 1914 eine inhaltsreiche, aber im Handel kaum erhältliche Biographie[2] gewidmet wurde, darf wohl gerade heute, beim erneuten Aufflammen der Diskussion um eine Bündner Ostalpenbahn, nachdrücklich erinnert werden.

Elternhaus und Berufswahl

Einem alten stadt-st.gallischen Bürgergeschlecht entstammte Daniel Wirth nur von der Mutterseite her. Sein Urgrossvater, Hans Joachim Steinmann, hatte der Öffentlichkeit von 1761 an als Bürgermeister gedient, und der Grossvater, Kaspar Steinmann, war Gründer der hiesigen Bibelgesellschaft. Seine Tochter Susanna Barbara (1787–1864) vermählte sich 1810 mit Johann Georg Wirth (1785–1869), einem im Toggenburg aufgewachsenen Theologen, der im gleichen Jahre das Pfarramt der Thurgauer Gemeinde Güttingen antrat; nachher versah er von 1817 bis 1823 dasjenige von Egnach. Dann berief ihn die Stadt St.Gallen, deren Bürgerrecht er 1820 erworben hatte, als Latein- und Griechischlehrer und gleichzeitig als Rektor an ihre reorganisierte Knabenschule. Die dadurch bedingte Preisgabe des Gemeindepfarramts fiel ihm schwer, aber nur die Annahme der neuen Stelle ermöglichte ihm finanziell, seine vier Söhne in der Stadt schulen zu lassen.[3]

Rektor Wirth muss sich bald allgemeines Ansehen erworben haben. Als die Pfarrwahlen 1834 vom Rat an die Kirchgenossen übergingen, ernannten ihn diese zum zweiten und 1835 zum ersten Stadtpfarrer. Neben dem Dekanat, das er 1848 übernahm, machte sich J.G. Wirth vor allem um das städtische Schulwesen verdient.

Von seinen vier Söhnen haben immerhin zwei den Beruf des Vaters ergriffen und ihm das ihrer Ausbildung einst erbrachte Opfer einigermassen abgegolten. Kaspar (1812–1886) wirkte als Pfarrer in Rapperswil sowie in Herisau und diente der ausserrhodischen Synode als Dekan. Zwingli Wirth (1818–1905) versah Pfarrstellen in Thal, Wattwil, St.Gallen und Rheineck. Dann trug ihm sein beredtes Einstehen für die damals aufblühende liberale Theologie 1875 einen Ruf nach Basel ein, wo er zwei Jahrzehnte als Münsterpfarrer wirkte und von der Universität zum Dr. theol. h. c. promoviert wurde. Der jüngste von J.G. Wirths vier Söhnen, Theodor (1821–1887), liess sich als Kaufmann ausbilden,

lebte bis etwa 1865 in Unteritalien und Konstantinopel, trat aber später in den Dienst der «Vereinigten Schweizerbahnen».

Ebenso war auch für Daniel zunächst eine kaufmännische Laufbahn vorgesehen gewesen. Doch wandte sich das Herz des Gymnasiasten der Jurisprudenz zu. Ihn «interessierten die Verhandlungen des Kantonsgerichts und des Grossen Rates; er war in seinen Freistunden auf der Zuhörertribüne zu finden; auf dem Dachboden des elterlichen Hauses plädierte er vor seinem Bruder in wohlüberlegten Vorträgen».[4] Wenn er sich dann bewegen liess, trotzdem Kaufmann zu werden, so beruhte dies teils auf der entschiedenen Abneigung seiner Mutter gegen alle Advokaten, teils auf der Befürchtung, der Familienvater werde allzu sehr belastet, wenn nach Kaspar auch Daniel die Universität bezöge, war dies doch für den jüngeren Bruder Zwingli ohnehin geplant. So gab Daniel nach und verreiste im März 1832 nach Livorno, wo er im Geschäftshaus des Ausland-St.Gallers Peter Fehr-Walser in den kaufmännischen Betrieb eingeführt wurde. Nach anfänglichem Widerwillen gegen die hier täglich anfallenden Verrichtungen konnte er seinen Beruf schon bald so entschieden bejahen, dass er auch den noch zu Hause weilenden Jugendfreund Arnold Otto Aepli (1816–1897) dafür gewinnen wollte. Er beschwor ihn, den nachmaligen Staatsmann, vom geplanten Jus-Studium abzusehen; entweder zwinge dieses seine Absolventen zur Rechtsverdrehung oder dann mache es sie brotlos. Vielmehr «taugst Du zu nichts so gut wie zum Kaufmannsstand».[5] Daniel seinerseits blieb volle fünf Jahre in Livorno und kehrte erst dann für wenige Monate nach St.Gallen zurück.

Wanderjahre und Familiengründung

Im Herbst 1837 begab sich Daniel Wirth erneut nach Italien, und zwar nach Neapel, wo er bis im übernächsten Sommer als Buchhalter und Kassier der deutschen Handelsfirma Fellinger tätig war. Hierauf übersiedelte er im August 1839 nach Smyrna, um bis auf weiteres in der dortigen Niederlassung der Firma «Gebrüder Gonzenbach» mitarbeiten zu können. Dieses St.Galler Handelshaus nahm bei der damaligen Erschliessung der als «Levante» bezeichneten östlichen Mittelmeerländer eine führende Stellung ein. Initiative Kaufleute hatten begonnen, die bei der Bevölkerung des weitläufigen Osmanenreichs so beliebten bedruckten Baumwollstoffe selber herzustellen und dann nach Kleinasien und in die übrigen türkischen Gebiete zu exportieren. Namentlich die bunten «Türkenkappen» fanden dort sofort allerseits Absatz.[6] Zwecks Ausbau und Konsolidierung der entsprechenden Handelsbeziehungen reiste Daniel Wirth von Smyrna aus zweimal nach Konstantinopel und einmal sogar bis ins ferne Beirut. Von seinen Anstellungsverhältnissen auf die Länge jedoch zu wenig befriedigt, verband er sich anfangs 1843 mit dem etwas älteren Guido Gonzenbach zur Firma «Gonzenbach und Wirth».

In jene Jahre fällt auch die Gründung von Daniel Wirths eigener Familie. Anna Fehr (1818–1846) hatte er schon 1832 in Livorno kennengelernt. Doch erst elf Jahre später kam es zur Verlobung mit dieser Tochter seines ersten Prinzipals und im November 1843 in Livorno auch zur Vermählung. Von dort nach Smyrna zurückgekehrt, freuten sich die beiden Ende 1844 über die Geburt ihrer Anna. Die Mutter vermochte sich aber nie mehr richtig von der Niederkunft zu erholen, reiste deshalb mit dem Kinde zu ihren Eltern nach Livorno, wo sie aber schon am 17. Februar 1846 gestorben ist, nur ganz wenige Tage vor dem Eintreffen ihres besorgten Gatten aus Smyrna.

Seit August 1848 wieder in St.Gallen wohnhaft, wurde Daniel Wirth auf Anfang 1849 von Alfred August und Emil Gonzenbach als Teilhaber ins Stammhaus ihrer Familie aufgenommen, dem er bis 1873 angehört hat. Im übrigen war schon bald nach seiner Heimkehr «Umschau unter den Töchtern des Landes» gehalten worden. Schwägerin Sophie Wirth wusste eine erste Begegnung mit Elise Sand (1826–1894) zu vermitteln, Tochter des bereits verwitweten Kaufmanns Georg Friedrich Karl Sand-Hülsenbeck. Von diesem an einem schönen Sommernachmittag nach Dottenwil (bei Wittenbach) bestellt und dort «gehörig examiniert», erhielt Daniel bald die ersehnte Zustimmung. «Am 23. Oktober 1849 wurden wir in Neukirch von meinem lb. Vater getraut. Nach einer ziemlich kurzen Hochzeitsreise nach München, Dresden und Leipzig bezogen wir in St.Gallen unsere erste Wohnung», und zwar in der «Engelburg» an der Marktgasse 20, wo auch Papa Sand und sein noch lediger Sohn Otto Sand ihre Behausung hatten.[7]

Dem Ehepaar Daniel und Elise Wirth-Sand (mit diesem Doppelnamen liess sich Daniel etwa ab 1856 nicht nur im Geschäftsleben, sondern fast durchwegs auch amtlich bezeichnen), wurde 1850 der Sohn Otto geschenkt, der sich 1879 mit Anna Emma Jacob verehelichte. Von dessen vier Schwestern, geboren zwischen 1851 und 1862, vermählte sich Maria Henriette mit dem Kaufmann Ludwig Felix Koellreuter, Elise mit dem Ingenieur Adolf Klose (damals noch Maschineninspektor der Vereinigten Schweizerbahnen) und Johanna Emilie mit Dr. med. Gottlieb Feurer. Sophie Julie blieb ledig, während Anna, Daniel Wirths Tochter aus erster Ehe, den Buchdrucker Emil Zollikofer geheiratet hat.

Erste Ämter und Mandate

Daniel Wirths kaufmännische und finanztechnische Begabung scheint in St.Gallen schon kurz nach seiner Heimkehr erkannt worden zu sein. Im Mai 1849 wurde der damals 34jährige Kaufmann in die Rechnungskommission der Genossengemeinde (Ortsbürgergemeinde) gewählt, gehörte ihr aber nur bis 1850 an. Und als der Bundesrat gerade damals das hiesige Kaufmännische Directorium bat, ihm einen Kenner der nahöstlichen Handelsverhältnisse zu senden, war es Daniel Wirth, der in Bern die schweizerischen Interessen beim Abschluss des französisch-türkischen Zollvertrags vom 5. Dezember 1850 zu wahren hatte.[8] Am 11. Mai 1851 wurde er in den städtischen Gemeinderat gewählt, dem er sechs Jahre lang angehörte; ferner amtierte er 1851–1859 als Präsident des Bezirksgerichts. Von beiden genannten Posten sei er später jedoch nur darum zurückgetreten, weil er sich von andern Verpflichtungen noch dringlicher beansprucht sah.

Am 1. Mai 1853 wurde Wirth-Sand von den Stimmberechtigten des Bezirks St.Gallen, der bis 1918 einzig aus der gleichnamigen Stadtgemeinde bestand, in den Grossen Rat gewählt. Innerhalb der damals 90 Köpfe zählenden freisinnigen (teils altliberalen, teils radikalen) Mehrheit wusste er sich eine gewisse Selbständigkeit zu wahren. Insbesondere widerstand er 1855 einem Manöver, das die damals sehr radikal eingestellte Parteispitze nach der Gesamterneuerung des Grossen Rats durchführen wollte. Die Wahlen hatten ihre Anhängerschaft auf 107 Abgeordnete anwachsen lassen, bei gleichzeitigem Rückgang der konservativen Opposition von 60 auf 43 Köpfe. Bei der anschliessenden Neubesetzung des Kleinen Rats suchte man auch diesen auf entsprechend strammen Kurs zu bringen, indem man Aepli und zwei weitere Bisherige zunächst überging und sie durch Dr. Johann Weder, Jakob U. Ritter und Daniel Wirth ersetzte. In diesem Sinn machte die Parteiführung «während mehreren Tagen unerhörte Anstrengungen, uns zur Annahme der Wahl zu bewegen. Zum Glück scheiterten sie an der Hartnäckigkeit Ritters.» Nachdem dieser und Wirth die Wahl ausgeschlagen hatten, verzichtete auch Weder, worauf ein abermaliger Wahlgang ergab, dass Aepli, Joseph Hoffmann und Georg Peter Steiger in der Kantonsregierung verbleiben konnten.[9]

Unabhängig vom Grossratsmandat, das Daniel Wirth beinahe fünf Jahrzehnte lang ausübte, gehörte er allen drei Verfassungsräten jener Zeit an. Der Entwurf des 1859 gewählten, mehrheitlich konservativ eingestellten Verfassungsrats wurde von den Stimmbürgern 1860 abgelehnt. Hingegen vermochte sich der Entwurf von 1861 als vierte und derjenige von 1890 als fünfte (und noch heute geltende) Kantonsverfassung durchzusetzen.

Jean Joseph Geisser, Bahnhofanlage und Einsteighalle in Rorschach um 1856. Histor. Museum St.Gallen.

Von 1864 an war Wirth-Sand als Mitglied der Bundesversammlung auch an den Entscheidungen der gesamtschweizerischen Politik beteiligt. Zunächst gehörte er mit kurzem Unterbruch zweimal dem Ständerat an, nämlich vom Juli 1864 bis zum Juni 1865 und dann wieder vom Juli 1867 an. Als Ständerat nach damaligem st.gallischem Brauch vom Grossen Rat gewählt, und zwar stets nur für ein Jahr, schied er im Herbst 1869 aus der Ständekammer aus, weil es die Stimmbürger waren, die ihn durch Volkswahl am 31. Oktober in den Nationalrat abgeordnet hatten.

Die Anfänge des Ostschweizer Eisenbahnwesens

Die erste Eisenbahnstrecke auf Schweizerboden war die 1844 in Betrieb genommene Linie von Basel nach dem elsässischen St.Louis. Hingegen befand sich sogar die nachmalige «Spanischbrötlibahn» von Zürich nach Baden erst im Bau, als 1846 in St.Gallen der «Eisenbahnverein» ins Leben gerufen wurde. Die Initiative zu dessen Gründung war von Carl August Gonzenbach (1779–1851) ausgegangen, dem langjährigen Präsidenten des Kaufmännischen Directoriums. Als Stammstrecke hatte er mindestens Wil–St.Gallen–Rorschach im Auge, darüber hinaus jedoch schon früh eine Fortsetzung über Sargans nach Chur. «Rorschach wird der Hauptstapelplatz, wohin Konstanz, Friedrichshafen und Lindau die grossen Warensendungen nach Italien gehen lassen werden.» Selbst für Transporte von Zürich her sei der Weg über Rorschach zweckmässiger als derjenige über Weesen und Walenstadt, «wo das Aus- und Einladen der Schiffe zu viel Zeit erfordern muss.»[10]

Formell konstituiert hat sich der «St.Gallische Eisenbahnverein» am 25. Februar 1846. Ein Komitee wurde beauftragt, den Bau einer Bahnlinie Wil–St.Gallen–Rorschach vorzubereiten. Zur Bestreitung seiner Auslagen durfte es 300 Aktien à 20 Gulden ausgeben, was ziemlich rasch vor sich ging. Dass sich die insgesamt 163 Zeichner – manche nur mit einer einzigen Aktie – aufs ganze Gebiet von Rheineck über Rorschach–St.Gallen–Flawil bis nach Wil verteilten, zeigt deutlich, dass es keineswegs nur einige Geschäftsleute der Hauptstadt waren, welche sich vom neuen Verkehrsmittel so vieles versprachen.[11]

Als Daniel Wirth zwei Jahre später aus der Levante in seine Vaterstadt heimkehrte, war scheinbar noch nichts geschehen. Nach der Teuerung von 1846 und dem Sonderbundskrieg von 1847 nahmen 1848 die Begründung und Ausgestaltung des Bundesstaats die führenden Köpfe in Anspruch. Das eidgenössische Post- und Baudepartement veranlasste damals den englischen Experten Robert Stephenson, in einem Gutachten die Grundlinien eines künftigen gesamtschweizerischen Bahnnetzes zu entwerfen. Für die Strecke St.Gallen–Rorschach war darin lediglich eine Lokalbahn vorgesehen, eventuell sogar nur eine Strassenbahn mit Pferdezug.

In St.Gallen jedoch hatte man sich schliesslich auf den Bau einer Eisenbahn eingestellt. Die Kosten waren zunächst mit 12 Millionen Franken veranschlagt, und die Leitung des Eisenbahnvereins lud Behörden, Firmen und Privatleute ein, durch Übernahme von Aktien an der Finanzierung des grossen Vorhabens mitzuwirken. Eine erste ermutigende Zusage erfolgte seitens der Kaufmännischen Corporation, die am 23. Februar 1852 eine Aktienzeichnung von 250 000 Franken bewilligte. Am 24. bzw. 26. Februar beschlossen der ortsbürgerliche Verwaltungsrat und der städtische Gemeinderat, ihren Stimmberechtigten die gleiche Summe zu beantragen. An die von den Initianten angekündigte Konferenz ordnete der Gemeinderat ausser seinem Leiter, Gemeindammann Albert Kunkler, zwei weitere Mitglieder ab, nämlich Oberst Paul Schirmer und Daniel Wirth. Diesem gelang es, die Erhöhung der vorgesehenen Summe auf zwei Millionen Franken zu erreichen. Das war für damals sehr viel Geld, aber Wirth war im Rat durch fortschrittlich eingestellte Votanten wie Paul Schirmer und Dr. med. Johannes Gsell unterstützt worden. Und am 14. November stimmte die Bürgerschaft der Politischen Gemeinde dem generösen Antrag mit allen gegen zwei oder drei Stimmen zu. Bei den Ortsbürgern, die gleich anschliessend tagten, erhob sich ebenfalls keine ernsthafte Opposition.[12]

Inzwischen war auf gesamtschweizerischer Ebene eine überaus wichtige Entscheidung gefallen. Sollten blosse vier Jahre nach dem Übergang zum Bundesstaat auch Bau und Betrieb von Eisenbahnen als eidgenössische Staatsaufgabe erklärt werden? In der nationalrätlichen Kommission wurde diese Frage von der Mehrheit bejaht. Das Plenum und der Ständerat hingegen schlossen sich dem ablehnenden Gutachten an, das der St.Galler Nationalrat J.M. Hungerbühler namens der Kommissionsminderheit vorgetragen hatte. Demzufolge wurde durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 das Eisenbahnwesen grundsätzlich «den Kantonen bzw. der Privattätigkeit überlassen». Gesellschaften und Unternehmer hatten die erforderlichen Konzessionen fortan bei den Kantonsregierungen einzuholen und dann vom Bund genehmigen zu lassen. Ablehnen durfte letzterer aber niemals aus verkehrspolitischen, sondern höchstens aus militärischen Gründen.

Wie sehr sich schon vor dem Berner Beschluss eine kantonale Behörde mitverantwortlich fühlte für das Verkehrswesen ihrer Region, erhellt aus dem Beispiel St.Gallens. Denn der Grosse Rat blieb nicht hinter den Leistungen der Hauptstadt zurück. Indem er am 10. März 1852 beschloss, Aktien im Betrag von 600 000 Franken zu zeichnen, gab er das schweizergeschichtlich erste Beispiel einer Staatsbeteiligung am Eisenbahnbau. Noch weiter gingen seine Beschlüsse vom 17. November jenes Jahres: bewilligt wurden 3,5 Millionen Franken (inkl. jene 600 000 Franken) für Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach sowie zwei Millionen für Rorschach–Chur samt der Zweigstrecke Sargans–Walenstadt (beides Vorhaben der «Südostbahn») und schliesslich 0,7 Millionen für die geplante Linie Walenstadt–Rapperswil.

Als Trägerschaft war der bisherige «Eisenbahnverein» am 27. Mai 1852 durch die «St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft» abgelöst worden. Das Präsidium hatte der tatkräftige Regierungsrat J.M.Hungerbühler inne, der zugleich auch als Präsident der «St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft» bestens verstand, eine weitere Öffentlichkeit mit der Bedeutung des neuen Verkehrsmittels vertraut zu machen.[13] Sein wichtigster Gehilfe wurde rasch Daniel Wirth, am 29. Mai in den engeren Ausschuss gewählt und, nach Bereinigung der Statuten, am 27. Dezember des ereignisreichen Jahres 1852 in den siebenköpfigen Verwaltungsrat.

Die Gesellschaftsleitung bedurfte dieses geschäftsgewandten Kaufmanns bald genug. Denn trotz aller öffentlichen Unterstützung wollten die angestrebten 12 Millionen einfach nicht zusammenkommen, abgesehen davon, dass dieser Betrag schon bald als ganz ungenügend bezeichnet werden musste. Weil zusätzliches Kapital selbst in Basel kaum zu erlangen war, wandten sich Daniel Wirth und andere Verwaltungsräte an deutsche Finanzplätze, dann nach London und anfangs 1856 schliesslich nach Paris. Von der Mühsal der dort folgenden Verhandlungen konnte die Öffentlichkeit freilich kaum etwas ahnen, als sie am 25. März jenes Jahres die Einfahrt des ersten Eisenbahnzuges miterlebte. Das gedruckte Programm [14] vermittelt uns eine klare Vorstellung vom Aufwand, mit dem St.Gallen den Ostermontag 1856 zu einem allerseits mitgefeierten Festtag zu gestalten wusste. Der um den

Joh. Bapt. Isenring,
Eisenbahnbrücke über die Thur bei Schwarzenbach
[1855].
Histor. Museum St.Gallen.

grossen Fortschritt am meisten verdiente Hungerbühler, Verwaltungsratspräsident und damals zugleich Landammann, hielt die von Tausenden applaudierte Festrede. In der Folgezeit trat er jedoch immer mehr hinter Wirth-Sand zurück. Dass diesem das zähe Verhandeln besser lag als das volkstümliche Reden, wurde für die weitere Entwicklung der ostschweizerischen Eisenbahnen bald wichtig genug.

Pariser Banken und Schweizer Bahnen

Ausser beim st.gallisch-appenzellischen Unternehmen mehrten sich auch bei zwei andern Eisenbahngesellschaften schon vor der Betriebseröffnung die finanziellen Schwierigkeiten. Gemeint ist hier zunächst die «Südostbahn-Gesellschaft», nicht zu verwechseln mit der heutigen Verbindung zwischen Rapperswil und Arth-Goldau. Vorbereitet durch eine Versammlung st.gallischer und bündnerischer Interessenten am 22. August 1852 im «Hof» zu Ragaz, war diese Gesellschaft am 6. Januar 1853 konstituiert worden. Dabei galten die von ihr projektierten Linien Rorschach–Chur und Rapperswil–Walenstadt–Sargans von Anfang an als Zubringer für eine von Chur aus über die Alpen nach Italien weiterführende Linie. Schon jene Lokomotive, welche vom Juli 1858 an täglich viermal die ersten Züge durchs Rheintal führte, trug den programmatischen Namen «Splügen».[15]

Nach zusätzlichem Kapital musste sich ausser der SOB auch die am 12. September 1853 durch Vereinigung zweier Vorläufer in Zürich konstituierte «Nordostbahn-Gesellschaft» (NOB) umsehen. Im Anschluss an ihre seit 1847 betriebene Strecke Baden–Zürich plante sie u.a. deren Fortsetzung nach Winterthur und von dort aus nach Frauenfeld–Romanshorn. Zu der über Wil und St.Gallen ebenfalls an den Bodensee führenden Linie stellte dieses Projekt der NOB darum eine gefährliche Konkurrenz dar, weil es fast ohne Steigungen auskam und erst noch 16 km kürzer war als die in Rorschach endende Linie der St.Galler Initianten.[16]

Gleichzeitig mit den Vertretern dieser beiden Gesellschaften bemühten sich seit Anfang 1856 auch Daniel Wirth und seine Begleiter in wochenlangen Verhandlungen um die Unterstützung ihrer Eisenbahnpläne durch die Pariser «Réunion financière», eine von James Rothschild angeführte Gruppe französischer und schweizerischer Bankhäuser. Aber Rothschild hielt, wie Wirth-Sand am 19. Januar seinem Verwaltungsrat schrieb, nicht viel von den kleinen Schweizer Gesellschaften und ihren Verwaltungen. Hingegen glaubte er, «dass eine grosse Schweizerlinie und Gesellschaft sehr gut prosperieren müsste und etwas wäre, was ihn veranlassen könnte, mit seinen Kapitalien und seinem Namen beizutreten. Seine Idee ist: Fusion der NOB, SOB und vielleicht mit der St.Galler Gesellschaft.» Als Gegenleistung zu seinen Krediten könne er nur die Aktien einer fusionierten Gruppe übernehmen, weil sich die ausländischen Börsen den Aktien kleiner Schweizerbahnen gar nicht öffnen würden. «Der Mann kennt alle Verhältnisse zum Verzweifeln gut.»[17] Da Rothschild im übrigen das künftige ostschweizerische Bahnnetz bereits als Mittelstück einer europäischen Nord-Süd-Verbindung vorsah, verlangte er, dass man nach der Fusion auch die Konzession für eine Lukmanierbahn sicherstelle.

Sich diesen und weiteren Bedingungen notgedrungen fügend, unterzeichneten Daniel Wirth und die übrigen Delegierten am 14. Mai 1856 in Paris einen Vertrag über den Zusammenschluss ihrer drei Gesellschaften zur neuen «Union des Chemins de fer Suisses» («Vereinigte Schweizerbahnen») (VSB).[18] Von den Generalversammlungen der St.Galler und der Südostbahn-Gesellschaft wurde diese Fusion fast einstimmig gutgeheissen, in Zürich hingegen vom Verwaltungsrat der Nordostbahn verworfen, und zwar ohne Begrüssung der Aktionäre. Als Hauptgrund hiefür machte man dort geltend, dass die Aktien der NOB im Vergleich mit denen der andern Gesellschaften ganz ungenügend bewertet worden seien; mitwirken mochte ferner die enge Verbindung zu der Mitte Juli in Zürich gegründeten «Schweizerischen Kreditanstalt» und das Vertrauen in deren eigene Leistungsfähigkeit. Dass sich das Zurücktreten der NOB aus dem Pariser

Fahrplan der VSB
für die Linie Winterthur–Wil– St.Gallen.
(Betrieb ab Dezember 1855 wenigstens bis Flawil).
Zeitungs-Inserat.

St. Galler-Appenzeller Bahn.

Fahrtenplan Flawyl-Winterthur

vom 27. December 1855 an.

Von Flawyl nach Winterthur. (St. Gallen-Zürich.)

Stationen.		Bahnzüge. II. Vorm. St. M.	IV. Vorm. St. M.	VI. Nachm. St. M.
Von St. Gallen Post	Abg.	6. 30.	10. —	4. —
„ Herisau . .	„	7. —	10. 30.	4. 30.
in Flawyl . .	Ank.	8. 10.	11. 40.	5. 40.
Von Flawyl Eisenbahn	Abg.	8. 20.	11. 55.	6. —
„ Utzwyl . .	„	8. 35.	12. 10.	6. 15.
„ Schwarzenbach	„	8. 46.	12. 21.	6. 26.
„ Wyl . . .	„	9. 6.	12. 41.	6. 46.
„ Sirnach . .	„	9. 12.	12. 48.	6. 52.
„ Eschlikon .	„	9. 19.	12. 56.	6. 59.
„ Aadorf . .	„	9. 28.	1. 6.	7. 8.
„ Elgg . . .	„	9. 36.	1. 15.	7. 16.
„ Räterschen .	„	9. 46.	1. 26.	7. 26.
in Winterthur	Ank.	9. 55.	1. 35.	7. 35.
Von Winterthur	Abg.	10. 20.	1. 50.	7. 50.
„ Kemptthal .	„	10. 37.	2. 1.	8. 1.
„ Effretikon .	„	10. 55.	2. 12.	8. 12.
„ Wallisellen .	„	11. 18.	2. 26.	8. 26.
in Oerlikon Post	Ank.	11. 33.	2. 35.	8. 35.
„ Zürich . .	„	12. 13.	3. 15.	9. 15.

Von Winterthur nach Flawyl. (Zürich-St. Gallen)

Stationen.		Bahnzüge. I. Vorm. St. M.	III. Vorm. St. M.	V. Nachm. St. M.
Von Zürich Post	Abg.	4. 45.	8. 15.	2. —
„ Oerlikon Eisenb.	„	5. 32.	9. 2.	2. 44.
„ Wallisellen .	„	5. 39.	9. 9.	2. 55.
„ Effretikon .	„	6. 2.	9. 32.	3. 31.
„ Kemptthal .	„	6. 11.	9. 40.	3. 47.
in Winterthur	Ank.	6. 20.	9. 50.	4. —
Von Winterthur	Abg.	6. 30.	10. —	4. 10.
„ Räterschen .	„	6. 40.	10. 11.	4. 20.
„ Elgg . . .	„	6. 51.	10. 23.	4. 31.
„ Aadorf . .	„	6. 58.	10. 31.	4. 38.
„ Eschlikon .	„	7. 8.	10. 42.	4. 48.
„ Sirnach . .	„	7. 14.	10. 49.	4. 54.
„ Wyl . . .	„	7. 34.	11. 9.	5. 14.
„ Schwarzenbach	„	7. 40.	11. 15.	5. 20.
„ Utzwyl . .	„	7. 55.	11. 30.	5. 35.
in Flawyl . .	Ank.	8. 5.	11. 40.	5. 45.
Von Flawyl Post	Abg.	8. 15.	11. 50.	6. —
in Herisau . .	„	9. 45.	1. 15.	7. 25.
„ St. Gallen	Ank.	10. 5.	1. 40.	7. 50.

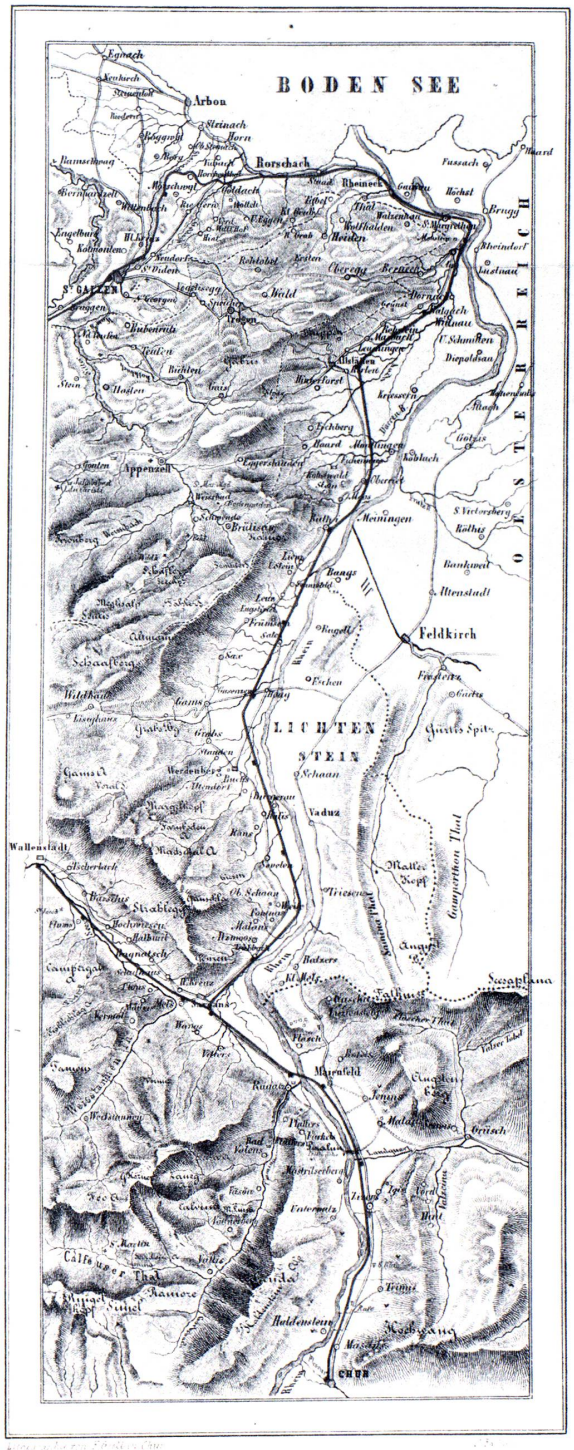
Vertragswerk nicht nur auf die Ostschweizer Verkehrspolitik, sondern namentlich auf die Alpenbahnfrage sehr folgenreich auswirkte, wird in einem späteren Abschnitt zu begründen sein.

Den Vertretern der SOB und der St.Galler Gesellschaft, die sich in Paris unverzüglich um eine «kleine Fusion» bemühten, hatte sich inzwischen auch die «Glattalbahn» angeschlossen, konstituiert am 25. Juni 1853 zwecks Bau der Linie Wallisellen–Rapperswil. Zwischen Wirth-Sand und seinen Kollegen einerseits und der «Réunion financière» anderseits kam am 4. September 1856 eine modifizierte Fusion zustande und damit, ergänzt durch einen Nachtrag vom 29. Dezember 1856, die bleibende Grundlage für die Konstituierung der VSB.[19] Von ihrem damals auf 52,77 Millionen Franken berechneten Kapitalbedarf hatten die Pariser Banken 17 Millionen übernommen, woran sich aber auch die in St.Gallen damals gegründete «Creditbank» beteiligen musste. Dass als Sitz der neuen Gesellschaft nicht mehr Zürich galt, sondern nunmehr St.Gallen, vermochte die Ostschweizer Delegierten freilich kaum über die harten Bedingungen hinwegzutrösten, denen sie in Paris hatten zustimmen müssen.

Die Frühzeit der Vereinigten Schweizerbahnen

Aus den «Statuten der Aktiengesellschaft für die Vereinigten Schweizerbahnen»[20], die am 8. April 1857 in Paris von zwei Vertretern der «Réunion financière» und am 14. April in St.Gallen von Daniel Wirth-Sand und vier weiteren Delegierten unterzeichnet wurden, greifen wir nur einige Vorschriften über die Leitung heraus. So bestand laut Art. 30 der Verwaltungsrat aus 24 Mitgliedern. Acht von ihnen mussten den im Kanton St.Gallen wohnhaften Aktionären angehören, zwei weitere im Kanton Glarus und je vier in Graubünden und im Kanton Zürich wohnen. Die letzten sechs, für die kein Wohnsitz vorgeschrieben war, wurden für die erste Amtsdauer nicht von den Aktionären gewählt, sondern durch die «Réunion financière» ernannt. Laut Art. 30 bildeten sie während dieser vier ersten Jahre «ein permanentes Komitee zu Paris», dem alle wichtigen Sachfragen vor ihrer Entscheidung vorgelegt werden mussten. Die eigentliche Geschäftsleitung übertrugen die Artikel 43–51 einem fünfköpfigen Direktionskomitee, wobei vorgesehen wurde, diesen Ausschuss durch einen einzigen Direktor zu ersetzen, sobald die VSB auf allen Strecken den Betrieb aufnehmen konnten.

An ihrer ersten Generalversammlung wählten die Schweizer Aktionäre am 19. April 1857



Die Rheintal-Linie
der Vereinigten Schweizerbahnen
(um 1855).
Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen.

die ihnen zustehenden 18 Mitglieder des Verwaltungsrats, der sich bereits am folgenden Tag konstituierte und Daniel Wirth das Präsidium übertrug. Wenige Tage später erfolgte in Paris die Ernennung der restlichen sechs Verwaltungsräte. Im Mai wählte man die fünfköpfige Direktion, in der Wirth-Sand trotz allem Sträuben ebenfalls den Vorsitz übernehmen musste. Das Gesellschaftskapital betrug zunächst 52,77 Millionen Franken, wovon rund 32 Millionen in Aktien und der Rest in Obligationen.[21] Aber selbst die schon 1857 auf 65 Millionen veranschlagte Gesamtsumme aller Kosten erwies sich bald als zu niedrig. Sie beruhte auf dem, was die Ingenieure der drei bisherigen Gesellschaften ermittelt hatten, und zwar allzu optimistisch, standen ihnen doch keine vergleichbaren Erfahrungszahlen zur Verfügung.

In der Verwaltung beschäftigten die VSB 44 Personen, im Fahrdienst 101, als Stationspersonal 149 und im Strecken- und Depotdienst 337 Mann.[22] Auf den einzelnen Strecken ihres Netzes, das zuletzt eine Gesamtlänge von 268 km aufwies, wurde der Betrieb in folgenden Etappen aufgenommen:[23]

1855	14. Oktober:	Winterthur–Wil
	25. Dezember:	Wil–Flawil
1856	15. Februar:	Flawil–Winkeln
	25. März:	Winkeln–St.Gallen
	1. August:	Wallisellen–Uster
	25. Oktober:	St.Gallen–Rorschach Bahnhof
		Rorschach Bahnhof–Rorschach Hafen
1857	25. August:	Rorschach–Rheineck
	9. November:	Uster–Wetzikon
1858	1. Juli:	Rheineck–Chur
	15. August:	Wetzikon–Rüti
1859	15. Februar:	Rüti–Rapperswil
	15. Februar:	Rapperswil–Weesen–Glarus
	15. Februar:	Sargans–Murg
	1. Juli:	Weesen–Murg

(Benachbarte NOB-Strecken: Winterthur–Romanshorn am 16. Mai 1855, Winterthur–Oerlikon am 27. Dezember 1855, Oerlikon– Zürich HB am 26. Juni 1856, Romanshorn–Rorschach am 15. Oktober 1869.)

Die Verbindung mit dem österreichischen Bahnnetz hingegen liess sich erst 1872 verwirklichen, nämlich am 24. Oktober von Buchs nach Feldkirch und am 23. November von St.Margrethen nach Bregenz. Für beide Strecken waren Staatsvertrags-Verhandlungen erforderlich und für St.Margrethen–Bregenz nicht nur mit Österreich, sondern auch mit Bayern, handelte es sich doch um ein Teilstück der ohnehin geplanten «Bodenseegürtelbahn». Die Vorberatungen zogen sich in die Länge: nicht nur wegen des preussisch-österreichischen Krieges von 1866, sondern auch weil die Interessen der Bahngesellschaften auseinandergingen. Die VSB wünschten, den von Süddeutschland her Richtung Chur laufenden Verkehr schon in St.Margrethen zu übernehmen und nur dort, während Wien nicht nur für diesen Verkehr, sondern auch für die künftige Arlbergbahn von Feldkirch her den Anschluss ans schweizerische Netz herstellen wollte.[24]

Als verantwortlicher Leiter der VSB sah sich Daniel Wirth hauptsächlich während der ersten zehn Jahre zahlreichen Schwierigkeiten gegenüber. In deren Bewältigung wurde er zwar in St.Gallen durch Kantonsregierung und Grossen Rat bemerkenswert unterstützt. Trotzdem musste er sich auswärts wiederholt um neue Bankkredite bemühen. Wie sich die damit verbundene jahrelange Anstrengung auf seinen weiteren Lebensgang auswirkte, schilderte er seinen Angehörigen später sehr eindrücklich:

«In Paris, wohin allein wir uns wenden konnten, fanden wir zwar immer die loyalste Unterstützung, aber man verlangte im Jahre 1859 categorisch die Beseitigung der bisherigen fünfgliedrigen Direction u. die Aufstellung eines einzigen Directors, zuerst für 1 oder 2 Jahre in der Person des Herrn Michels u. nachher in meiner Person. Ich musste natürlich zustimmen, denn ich konnte doch das in so schwerer Noth kämpfende Unternehmen nicht im Stiche lassen. – So wurde ich ganz gegen meinen persönlichen Willen mehr und mehr vollständig in das Eisenbahnwesen hineingetrieben u. ist die Verwaltung der ostschw. Eisenbahnen zu meiner eigentlichen und grössten Lebensaufgabe geworden. Ich habe an mir wirklich aufs eclatanteste erfahren, dass die Verhältnisse oft unendlich stärker sind als der eigene Wille, und dass uns das Schicksal auf ganz andere Wege führt als auf die, die wir uns vorgesetzt hatten.»[25]

Durch die Ernennung des aus Sarralbe (Dept. Moselle) stammenden Ingenieurs Jean Antoine Michel zum Generaldirektor – er amtete vom August 1859 bis etwa Ende 1860 – musste sich das wohl fachkundigste der damaligen fünf Direktionsmitglieder übergangen fühlen: Architekt Bernhard Simon, der sich als Betriebschef fortan nun jenem Franzosen unterordnen sollte. Er blieb wohl im Verwaltungsrat der VSB, wandte sich aber mehr und mehr den stadt-st.gallischen Bauangelegenheiten zu. Für die von Dierauer offen gelassene Vermutung, es sei Wirth-Sand selber gewesen, welcher die Ernennung Michels angestrebt habe,[26] bestehen u. E. kaum Anhaltspunkte.

Die Deutsch-Schweizerische Creditbank

Gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts rief der Aufschwung der Industrie und des Verkehrswesens allerseits nach Ausweitung der verfügbaren Kredite. Diesem Bedürfnis entsprach namentlich in Deutschland und Österreich die Gründung eigentlicher Kreditbanken, während sich in Frankreich vorab das Haus Rothschild und der von E. und J. Péreire gegründete «Crédit mobilier» diesem Geschäftszweig zuwandten. Gegen den Einfluss, den die um Rothschild gruppierten Bankhäuser vor allem im deutsch-schweizerischen Eisenbahnwesen erlangten, regte sich mancherorts Misstrauen. Als Ausgleich begrüsste man deshalb die am 14. Juli 1856 in Zürich erfolgte Gründung der «Schweizerischen Kreditanstalt», an deren Kapital freilich auch süddeutsche Finanzkreise beteiligt waren. Der Gesellschaftsleitung gehörte ausser dem einflussreichen Nationalrat Dr. iur. Alfred Escher (1819–1882), einem späteren Gegenspieler Wirth-Sands, noch ein weiteres Direktionsmitglied der mit der Kreditanstalt eng verbundenen Nordostbahn an.

Auch in unserer Region liess die wachsende Zahl von Eisenbahnprojekten das Bedürfnis nach Bankkrediten bald zunehmen.

Die 1837 gegründete «Bank in St.Gallen» durfte sich jedoch von ihren Statuten her nicht der Bahnfinanzierung widmen. Hingegen schlossen sich im Sommer 1855 sechs Finanzleute zwecks Gründung einer Aktiengesellschaft zunächst zur «Valoren-Societät» zusammen. Das sichtliche Interesse einiger süddeutscher Bankhäuser bewirkte eine bemerkenswerte Ausweitung des ersten Geschäftsprogramms. Anstelle der darin vorgesehenen einen Million wies die am 1. Juli 1856 gegründete «Deutsch-Schweizerische Creditbank» ein Anfangskapital von zehn Millionen aus, bestehend in 20000 Aktien zu je 500 Franken. Dass davon nicht weniger als 14500 von Banken und Privaten in Augsburg, Stuttgart und Karlsruhe übernommen wurden, zeigt deutlich, wie sehr das neue Institut auf schweizerisch-deutschem Zusammenwirken beruhte.[27]

Ähnlich wie sich in Zürich Alfred Escher an die Spitze der dortigen Kreditanstalt stellte und dadurch seiner Nordostbahn eine vorteilhafte Bankverbindung sicherte, übernahm in St.Gallen Daniel Wirth-Sand, obwohl nicht zu den sechs Gründern gehörend, die Leitung des neuen Kreditinstituts. Er konnte in Paris fraglos anders auftreten, als wenn er nur für eine finanzschwache Eisenbahngesellschaft hätte verhandeln müssen. Das wirkte sich insofern ganz unverzüglich aus, weil die St.Galler Bankgründung gerade zwei Wochen nach der Nachricht erfolgte, dass

Bahnhof St.Gallen um 1860,
nach Skizze von Architekt Friedr. Bitzer.
Histor. Museum St.Gallen.

die NOB von der im Mai vereinbarten Fusion der Ostschweizer Bahnen zurücktrete. Um das Interesse der Pariser Geldgeber aufrechtzuerhalten, beschloss der Verwaltungsrat der Kreditbank schon am 1. August, sich aktiv am Eisenbahnwesen zu beteiligen.

Als fünf Wochen später in Paris die zweite, kleinere Fusion vereinbart wurde, hatte zu deren Zustandekommen fraglos auch die Bereitschaft der Kreditbank beigetragen, von den 17 Millionen, welche die Pariser Banken den VSB zur Verfügung stellten, «mindestens einen Sechstel und höchstens einen Drittel» zu übernehmen. Da die vorgesehene Beteiligung der Turiner Kreditbank entfiel, musste der Drittel realisiert werden. Aktien im Nominalwert von über 4,87 Millionen und Obligationen für mehr als eine halbe Million Franken: Damit legte die Kreditbank mehr als die Hälfte ihres eigenen einbezahlten Gesellschaftskapitals fest. Das hätte sich bei normaler Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse und Börsenkurse nach fachmännischem Urteil durchaus günstig auswirken können. Aber das Gegenteil traf ein: Der Kurs der VSB-Aktien fiel konstant, teils infolge einer längeren Baisse in Paris, hauptsächlich aber deshalb, weil diese Eisenbahn kaum ihre Obligationen verzinsen, geschweige denn für die Aktionäre eine Dividende erwirtschaften konnte. Schon 1858 galten ihre Aktien praktisch überhaupt nichts mehr, und bei der Ende 1859 durchgeführten Bereinigung ihrer eigenen Bilanz sah sich die Creditbank genötigt, ihr Vermögen buchmässig von 14,23 auf 8,83 Millionen Franken herabzusetzen.[28]

Die Verantwortung dafür, die Creditbank durch das VSB-Engagement in eine Krise hineingeführt zu haben, von der sie sich überhaupt nie gänzlich erholen konnte, lag fraglos weitgehend bei Daniel Wirth-Sand. Eine erste Konsequenz daraus: Er zog sich von der Bankleitung zurück, als in der Aktionärsversammlung vom 25. Mai 1860 die Auffassung vertreten wurde, die Stellung eines VSB-Präsidenten sei mit derjeni-

gen eines Creditbank-Präsidenten nicht zu vereinbaren. Daher darf in diesem Rahmen wohl auf eine Beschreibung jener Leistungen verzichtet werden, welche die Creditbank während ihres rund dreissigjährigen Wirkens für die Förderung der Industrie sowie des Versicherungswesens in Stadt und Kanton St.Gallen erbrachte. Zusammen mit dem Bankhaus Jacob Brunner ist sie 1888/89 in der neuen «Schweizerischen Unionbank» aufgegangen.

Die Alpenbahnfrage bis zum Lukmanier-Vertrag von 1861

Wie die Vorgeschichte der Gotthardbahn ist auch die Geschichte ihrer Konkurrenten weithin durch ein schwer überblickbares Geflecht vielfältiger und langwieriger Verhandlungen gekennzeichnet. Denn verhandeln musste man bei Vorbereitung der Alpenbahn nicht nur mit Geldgebern und Baugesellschaften – wie für die rein schweizerischen Strecken –, sondern mit ausländischen Behörden. Erschwerend wirkte sich dabei aus, dass es vor 1870 weder ein Deutsches Reich noch ein einiges Italien in seinen heutigen Grenzen gab. Wichtigster Verhandlungspartner war bis dahin die Regierung des Königreichs Sardinien-Piemont, das in den für unser Thema wichtigen Jahren von Turin aus die westliche Poebene beherrschte, während die Lombardei mit Mailand bis 1859/60 und Venetien sogar bis 1866 zu Österreich-Ungarn gehörten.

Nachdem für den Graubündner Oberingenieur Richard La Nicca zunächst der Splügenpass im Vordergrund gestanden hatte, wandte sich das allgemeine Interesse in Turin, Genua und Bellinzona immer deutlicher dem Lukmanier zu. Um dessen Überschienung zu fördern, schlossen die Kantone St.Gallen, Graubünden und Tessin am 29. Oktober 1845 miteinander ein Konkordat und nachher mit dem Königreich Sardinien einen Vertrag, der am 31. März 1847 unterzeichnet werden konnte. La Nicca begann, die Verwirklichung vorzubereiten; in seinem Memorial vom Herbst wies er nach, dass der Weg von Ägypten nach London bei Benützung einer Lukmanierbahn kürzer sein werde als auf den Routen über Triest oder Marseille. So hatte auch die Turiner Regierung nach Planta eindeutig den Lukmanier im Auge, als sie die schweizerischen Unterhändler bewog, in den Handelsvertrag vom 25. September 1851 eine Bestimmung aufzunehmen, worin sich die Eidgenossenschaft verpflichtete, so viel wie möglich zum Bau einer Verbindungsstrecke zwischen dem sardinischen und dem damaligen deutschen Eisenbahnnetz beizutragen.[29] Aber kriegerische und andere Umstände waren daran schuld, dass das Projekt längere Zeit unausgeführt liegenblieb.

Erschwerend wirkte sich auch nachher der Umstand aus, dass – weil die Konzessionshoheit bei den Kantonen lag – nur schon für die schweizerischen Strecken jeweils zweierlei Konzessionen erforderlich waren: eine graubündnerische von Chur bis zur Lukmanier-Passhöhe und eine tessinische von da bis zum Langensee.

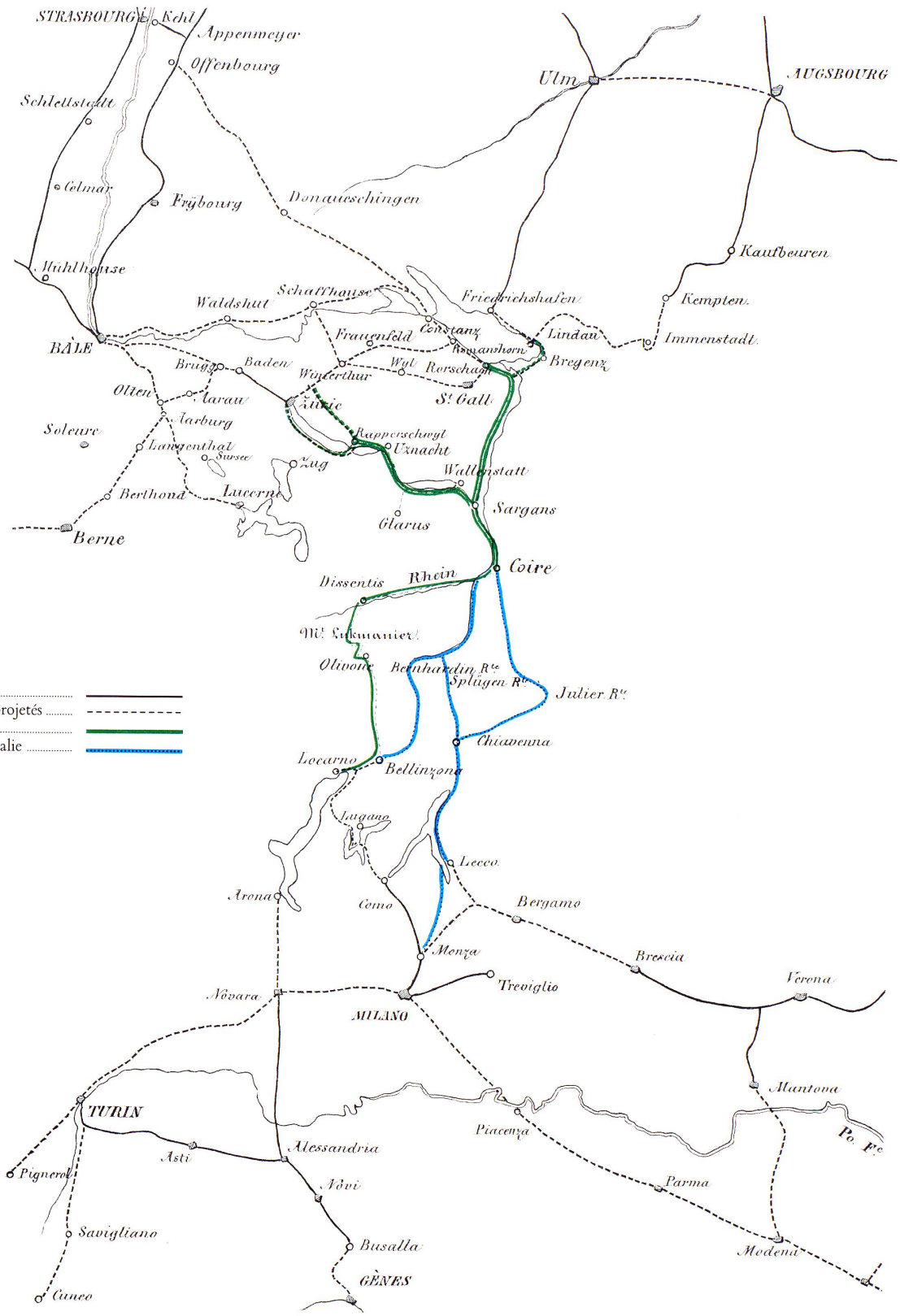
Als die Ostschweizer Eisenbahnvertreter 1856 in Paris über die geplante Fusion verhandelten, war die Südostbahn im Besitze der Bündner Konzession. Die «Réunion financière» machte ihre Zustimmung zum Vertrag vom 4. September jedoch von der Bereitschaft des Kantons Tessin abhängig, den Bau der Lukmanier-Bahn noch vor Jahresende auch für sein Territorium zu konzessionieren. Und wirklich genehmigte der dortige Kantonsrat das Konzessionsgesuch des Turiner «Credito mobiliare», aber verbunden mit der Auflage, gleichzeitig auch für den Bau der (bisher nie einbezogenen) Strecke Bellinzona–Lugano–Chiasso zu sorgen. Mit dieser Ausweitung des ganzen Vorhabens nicht einverstanden, verzichteten die Turiner Interessenten auf ihre Konzession. Dadurch wurde das Zustandekommen der Fusion erneut in Frage gestellt. Mangels anderer Möglichkeiten sprang noch im gleichen Herbst die Deutsch-Schweizerische Creditbank in die Bresche, erwarb – mindestens vorläufig – die herrenlose Tessiner (und nachher auch die von der SOB eingebrachte Bündner) Konzession für den Bau einer Lukmanierbahn.

Somit brachte das Spätjahr 1856 für Daniel Wirth nicht nur die Begründung der «Vereinigten Schweizerbahnen», sondern auch die erstmalige Hinwendung zur Alpenbahnfrage, von deren volkswirtschaftlicher Bedeutung er ebenso überzeugt war wie Baumgartner und Hungerbühler. Noch im gleichen Winter schritt man zur Bildung eines besondern «Lukmanier-Komitees», dem ausser Wirth-Sand vier Vertreter der VSB angehörten, worunter Gustav Anton von Schulthess-Rechberg, ein mit Wirth seit den Pariser Finanzverhandlungen freundschaftlich verbundener Zürcher Bankier. Im Mai 1860 wurden weitere Persönlichkeiten eingeladen, dem Lukmanier-Komitee beizutreten, darunter Dr. Alfred Escher, das einflussreiche Haupt der Nordostbahn. Wie Daniel Wirth damals den Aktionären der VSB berichtete, lasse sich «der Bau der Lukmanierlinie für durchgehenden Lokomotivbetrieb von Chur bis an den Langensee mit einem Tunnel von nur circa 1700 Metern in einem Zeitraume von 3 bis 4 Jahren» bewerkstelligen, und zwar unter Verhältnissen, wie sie «kein anderer concurrirender Alpenpass aufzuweisen je im Stande sein wird.»[30] Dennoch lehnte Escher, obwohl noch keineswegs fest für den Gotthard entschieden, leider ab. Nach dem zuverlässigsten Chronisten des jahrelangen Ringens «um eine rätische Alpenbahn» war Eschers Absage von weitreichender Tragweite. Denn hätte sich der Zürcher damals jenem Komitee angeschlossen, «so führte die Alpenbahn – das unterliegt keinem Zweifel – heute nicht über den Gotthard, sondern über den Lukmanier.»[31]

Verschiedenen Umständen zufolge konnte das grosse Vorhaben längere Zeit nur technisch weiter vorbereitet werden, nicht aber finanziell und politisch. Seltsamerweise vermochten sich nicht einmal die Bündner auf die Unterstützung einer einzigen Alpenbahn zu einigen. Sogar im Oberland nahm die Presse noch 1860 bisweilen für den Splügen Stellung, und vom Kleinen Rat aus suchten zwei seiner Mitglieder «nach Möglichkeit die Verhandlungen und Konferenzen in Sachen des Lukmanier zu verzögern». Bei den Stimmbürgern folgte ihnen aber nur eine Minderheit, denn im Dezember 1860 bewilligten ihrer 6062 (gegen 2651) die Zeichnung von Lukmanier-Aktien durch den Kanton im Betrag von zwei Millionen. Wenige Monate vorher hatte der Kanton Tessin dem Lukmanier-Komitee eine entsprechende Beteiligung – hier sogar vier Millionen – angeboten unter nochmaliger Erstreckung der Frist für den Beginn der Bauarbeiten bis 1. Mai 1861.

Auch in Turin nahm eine zuversichtliche Stimmung überhand, nachdem es 1859 gelungen war, den Österreichern die Lombardei zu entreissen – ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Einigung Italiens. Aufgrund günstiger Berichte begaben sich Wirth-Sand und Nationalrat Andreas Rudolf von Planta im Januar 1861 nach Turin, um dort über einen neuen Vertrag zu verhandeln. Wertvolle Unterstützung bedeutete ihnen die Stellungnahme der vom Parlament eingesetzten Alpenbahn-Kommission. Diese hatte am 8. April mit 6:3 Stimmen befunden, der Lukmanier sei «mit Rücksicht auf alle Umstände» dem Splügenpass vorzuziehen.

Schon zehn Tage nach diesem Entscheid durfte Wirth-Sand annehmen, das grosse Ziel sei erreicht. Denn die am 18. April 1861 von ihm und Direktor J. Michel einerseits und vom italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten anderseits in Turin unterzeichnete «Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft»[32] bezweckte den Bau einer Bahnstrecke von Chur über Disentis und Olivone nach Locarno. Aus dem umfangreichen Vertragswerk sind hier nur zweierlei Bestimmungen hervorzuheben. Auf eigene Rechnung hatte die neue Gesellschaft, deren Statuten[33] offenbar gleichzeitig aufgesetzt wurden, ausser den Zubringerlinien Chur–Disentis und Locarno–Oli-



Chemins de fer exécutés
Chemins de fer en exécution, assurés ou projetés
Chemins de fer du Midi de la Suisse
Grandes Routes partant de Coire vers l'Italie

Von der Südostbahn-Gesellschaft projektierte Linien, in ihrem Zusammenhang mit dem deutschen und italienischen Eisenbahnnetz (um 1853).
Staatsarchiv St.Gallen.

vone noch eine weitere, durch die italienische Regierung zu bestimmende Zweigbahn im Tessin zu erstellen sowie eine Fahrstrasse von Disentis über den Berg nach Olivone. Italien seinerseits übernahm das Hauptstück, nämlich den Bau der Gebirgsstrecke Olivone–Disentis, behielt sich aber die Wahl des Projekts dabei vor. Als Baukapital hatte die Gesellschaft insgesamt 45 Millionen Franken aufzubringen; hieran erhielt sie zwar von Italien einen unverzinslichen Vorschuss von 20 Millionen, war aber laut dem letzten Vertragsartikel verpflichtet, innert zwölf Tagen in Turin 500 000 Franken als Kaution zu hinterlegen.

So durfte gegen Ende April 1861, wie Wirth-Sand noch neun Jahre später betont hat, «die Ausführung des Werkes als völlig gesichert betrachtet werden».[34] Zum schicksalhaften Verhängnis wurde ihm jedoch alsbald die Verpflichtung zur Kaution. Das Lukmanier-Komitee verfügte über diese halbe Million nicht selber und suchte sie bei Rothschild aufzunehmen. Aber in Paris verlangte man für ein solches Darlehen die Garantie der drei beteiligten Kantone. In St.Gallen wurde eigens hiefür der Grosse Rat einberufen; dass er die gewünschte Garantieleistung schon am 25. April mit 115:0 Stimmen bewilligte, mag deshalb überraschen, weil in diesem Kanton der permanente konservativ-liberale Parteiengegensatz gerade damals einem neuen Höhepunkt entgegentrieb.

Im Unterschied zu St.Gallen verschob man in Chur und in Bellinzona die Behandlung der höchst dringlichen Garantiefrage auf den Monat Mai. Freilich gewährte die Rothschild-Bank dem Komitee zuletzt einen Kredit für die gefährdete Kaution. Aber jene Verzögerungen hatten das Monatsende heranrücken lassen, die Meldung aus Paris traf trotz Telegraf zu spät ein, der 1. Mai fiel auf einen Sonntag, und so konnte die Kaution erst am 2. Mai in Turin übergeben werden. Bauminister Peruzzi nahm sie nicht mehr an, weil er nun die Lukmanier-Konzession im Tessin für gefährdet hielt und «weil er das Vertrauen in die Solidität des Lukmanier-Komitees verloren hatte».[35] Hiemit war der mühevoll errungene Vertrag vom 18. April dahingefallen und das Ziel, dem man weder vorher noch später jemals so nahe kam, erneut auf unbestimmte Zeit entrückt.

Lukmanier–Gotthard–Splügen

Ebenso schwer wie das Scheitern des Turiner Vertrags vom 18. April 1861 mussten Wirth-Sand und seine Mitstreiter wenige Wochen später den Hinschied von Ministerpräsident Cavour († 6. Juni) empfinden. Das Lukmanier-Projekt hatte seinen einflussreichsten Fürsprecher in Italien verloren. – In St.Gallen trat damals an die Stelle des bisherigen Komitees ein personell stark veränderter «Lukmanierverein». Dessen Vorsitz zu übernehmen, liess sich der geschäftsgewandte Daniel Wirth auch diesmal nur durch freundschaftliches Zureden bewegen. Das in Chur eingereichte Gesuch dieser Gruppe für eine neue Lukmanier-Konzession wurde abgewiesen, weil es zweckmässiger sei, die Verhandlungen mit den italienischen Amtsstellen durch die Kantonsregierungen führen zu lassen.

Bessere Fortschritte machte in jenen Jahren das Gotthard-Projekt. Technisch durch eine Studie von 1851 vorbereitet, hatte es schon an der Luzerner Konferenz vom August 1853 die Kantone Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Solothurn und beide Basel zum gemeinsamen Vorgehen vereinigen können. An der zweiten Gotthard-Konferenz, am 7. August 1863 in Luzern, liessen sich ausser jenen acht Kantonen neu auch Zug, Freiburg, Schaffhausen, Aargau, Thurgau und Neuenburg vertreten, vor allem jedoch Zürich und die Nordostbahn, obwohl deren Verwaltungsrat noch im September 1862 die Übernahme von Gotthard-Gründungsaktien abgelehnt hatte, weil er wünsche, in der Alpenbahnfrage vorerst neutral zu bleiben. Weitere Unterstützung erhielten die Initianten der Gotthardbahn durch entsprechende Stellungnahmen der italienischen Regierung (Februar 1866), des Bundesrats (1867), des Norddeutschen Bundes sowie der Regierungen von Baden und Württemberg (März, April und September 1869). Unzuverlässig verhielt sich einzig der Kanton Tessin. Dem Konkordat erst im Mai 1864 beigetreten, wies er im Dezember 1865 das Konzessionsgesuch für eine Gotthardbahn ab, distanzierte sich im Februar 1866 für mehr als drei Jahre vom Gotthard und genehmigte anderseits die von einer Schweizer Bank in Paris auf Ersuchen der VSB eingereichte Konzession für eine Lukmanierbahn. Ausgeführt wurde umständehalber auch dieses Projekt nicht, und die Entscheidung zugunsten des Gotthards war kaum mehr aufzuhalten. Sie fiel während der grossen Berner Konferenz vom Oktober 1869, auf deren Schlussprotokoll der schweizerisch-italienische Staatsvertrag vom 15. Oktober jenes Jahres basierte. 1871 folgte die entsprechende Vereinbarung mit dem neuen Deutschen Reich.

Daniel Wirth und seine Freunde schwankten während jener 1860er Jahre mehr als einmal zwischen Lukmanier und Splügen. Doch sahen sie sich, je eindeutiger die Subventionen der öffentlichen Hand dem Gotthard zugewandt wurden, immer ausschliesslicher auf das Interesse regionaler und privater Geldgeber angewiesen. Zu bedenken ist dabei, dass das Jahrzehnt der Alpenbahn-Entscheidung zugleich das wichtigste Jahrzehnt der italienischen Einigung war. Weil sich das Königreich 1860 um die Lombardei und 1866 um Venetien erweiterte, nahm der Einfluss Turins schrittweise ab; auch wurde der Regierungssitz im Februar 1865 nach Florenz verlegt. Gewiss waren in Genua und Turin Handel und Industrie noch immer dem Lukmanier gewogen. Aber in Wirtschaftszentren wie Mailand, Bergamo und Venedig wollte man lediglich eine Splügenbahn unterstützen. Wirth-Sand musste das zur Kenntnis nehmen, als er am 17. September 1865 in Mailand versuchte, Splügen- und Lukmanierinteressenten zu gemeinsamem Vorgehen zu einigen.[36] Zwei Monate später entschied sich wenigstens das bisher so unentschlossene Graubünden, indem ein Antrag der Standeskommission, das Splügenprojekt mit 4 Millionen Franken zu unterstützen, von den Stimmbürgern eindeutig gutgeheissen wurde. Entsprechend regte an der Konferenz der bündnerischen mit der st.gallischen Kantonsregierung am 1. Juni 1866 Regierungsrat Johann A. Romedi an, «das Lukmanierprojekt im Hinblick auf dessen konstatierte Unausführbarkeit aufzugeben» und auch amtlich mit dem Mailänder Splügenkomitee in Verbindung zu treten. Da ihm die St.Galler Delegierten Aepli und Nationalrat Joseph Hoffmann widersprachen, kam kein Beschluss zustande.[37]

Wirth-Sand selber neigte zwar ebenfalls bereits mehr den Splügenplänen zu, brachte aber noch am 29. April 1869 in Paris einen Präliminarvertrag für die Gründung einer neuen Lukmaniergesellschaft unter Dach. Während man die Ausführung vorbereitete, wurde die vom Kanton Tessin dem Gotthardprojekt erteilte Konzession bekannt. Weil sie Bestimmungen enthielt, «die einer Lukmanierbahn den Durchpass durch den Kanton Tessin von Biasca weg geradezu verschliessen» mussten, war an den Vollzug des Pariser Vertrags nicht mehr zu denken. Vielmehr liess sich der Verwaltungsrat der VSB an der Generalversammlung vom 3. Juni 1869 von den Aktionären ermächtigen, «für das Zustandekommen einer bündnerischen Alpenbahn» alle Massnahmen zu treffen, die ihm notwendig erschienen, wobei der Beschlussestext weder den Lukmanier noch einen andern Pass namentlich erwähnte. Über den Vollzug des neuen Auftrags orientierte Präsident Wirth-Sand die Aktionäre an der Generalversammlung

Joh. Bapt. Isenring,
Titelblatt zum Album der Stationsbilder (1859).
Stadtbibliothek Winterthur.

vom 31. Mai 1870 in dem offenbar erst nachträglich gedruckten, mehr als fünf Seiten umfassenden «Bericht [...] über die Alpenbahnfrage»[38]. Er teilte mit, der Verwaltungsrat habe sich nunmehr der Splügenroute zugewandt und vom Graubündner Grossen Rat eine Konzession bewilligen lassen, die schon am 21. Oktober 1869 von der Bundesversammlung ratifiziert worden sei. Die Verwirklichung des damaligen Projekts scheiterte jedoch im übernächsten Jahr, und zwar hauptsächlich darum, weil das beigezogene Frankfurter Bankhaus allzu bald ausserstande war, die vertraglich übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen.[39]

Trotz allem vermochte Wirth-Sand selbst in den 1870er Jahren nochmals neuen Mut zu schöpfen. Als die im schweizerischen Eisenbahnwesen um sich greifende Finanzkrise auch das Gotthardunternehmen erfasste, erfuhr die Öffentlichkeit Mitte Februar 1876, dass die Gesamtkosten nicht mit 187, sondern mit 289 Millionen Franken einzusetzen seien. Wenige Tage später schrieb Daniel Wirth an Nationalrat Simeon Bavier (1825–1896), seinen langjährigen Bündner Mitstreiter, dass «für uns das Endziel und der Endzweck der Gotthardtcatastrophe die Rückkehr zur bündnerischen Alpenbahn sein muss», sei für ihn klar.[40] Dieser Zuversicht, welche Wirth-Sand innerlich offenbar stark machte, blieb die Erfüllung schliesslich aber versagt.

In der Front der Gotthard-Gegner fand man den unermüdlichen VSB-Präsidenten anlässlich der grossen Debatte von 1878 über eine Bundessubvention an den Bau der Gotthard-Bahn. Wenn die Schweiz im Gotthard-Vertrag von 1869 an die Baukosten total 20 Millionen Franken beitragen musste, so war damit nur die Summe jener Leistungen gemeint, die von Kantonen und Gesellschaften erwartet wurden. Als sich aber die 1869 veranschlagte Bausumme als ganz ungenügend erwies, wandte man sich erstmals an die Eidgenossenschaft. Der vom Bundesrat dem Parlament beantragte Beschluss, das Gotthard-Unternehmen mit 6 Millionen Franken zu unterstützen, führte in der Presse und erst recht in den Räten zu einer Auseinandersetzung von echter staatspolitischer Tragweite. Der St.Galler Wirth-Sand gehörte im Nationalrat zu denen, welche die Vorlage schon in der Eintretensdebatte grundsätzlich ablehnten, war doch das Eisenbahnwesen bisher nie Bundessache gewesen. Sein Votum umfasst 24 Druckseiten in dem damals – ausnahmsweise und vollumfänglich – publizierten Verhandlungsbericht[41]. – Während der Detailberatung drang Daniel Wirth mit einem Eventualantrag betreffend die Tarifpolitik der Gotthardbahn nicht durch, wohl aber mit dem politisch wichtigen Zusatzantrag: «Es haben die Kantone, im Falle [dass] weitere Subsidien nötig

werden sollten, ohne Inanspruchnahme des Bundes die ihnen geeignet scheinenden Massnahmen zu treffen.»

In der Schlussabstimmung vom 22. August gehörte Wirth-Sand zu den Jasagern, veranlasst durch die Tatsache, dass Artikel 5 der so umstrittenen Vorlage neu das Zugeständnis enthielt, auch für den Bau einer Alpenbahn in der östlichen und in der westlichen Schweiz werde der Bund je 4,5 Millionen Franken (wie nachträglich für den Gotthard reduziert) ausrichten. – Dem Referendum unterstellt, wurde der neue Bundesbeschluss am 19. Januar 1879 einzig in der Waadt sowie in Graubünden und Innerrhoden verworfen, im Kanton St.Gallen mit knappen 18 925 gegen 17 594 Stimmen jedoch angenommen.

Die Frage, warum die Ostschweizer Bemühungen zugunsten einer bündnerischen Alpenbahn schliesslich scheiterten, ist nicht überall gleich beantwortet worden. Wie wir schon im Zusammenhang mit den Pariser Verhandlungen von 1856 mitteilten, mass P.C. von Planta dem Zurücktreten Eschers und seiner NOB von der geplanten Fusion die grösste Bedeutung bei. Zürich habe sich erst nachher für den Gotthard entschieden. Und dann war dessen Sieg über den Lukmanier «nur eine Folge der Übermacht der Gotthardinteressenten in den eidgenössischen Räthen und in der eidgenössischen Diplomatie. Diese Übermacht hätte sich aber ohne und vollends gegen Zürich und die Nordostbahn niemals bilden können.» Ebenso hob Bundesrat Hoffmann bei der Bestattung Wirth-Sands hervor, dass dessen Bemühungen durch «die mächtigere Interessenkoalition» vereitelt worden sei.[42] Wie sehr es jedoch die Mitwirkung ausländischer Staats- und Finanzmächte war, welche dem Gotthardprojekt schliesslich zum Siege verhalfen, ist erst von jüngeren Autoren betont worden.[43]

Ausserdem sahen sich die Vorkämpfer einer Bündner Alpenbahn auch dadurch benachteiligt, dass der Lukmanierplan zwar «schon vier-, ja fünfmal finanziell gesichert war, aber immer am Widerstand des Kantons Tessin» gescheitert ist. Und sogar in Graubünden selber fehlte es lange an der notwendigen Eintracht und Solidarität. Ausser der bereits angedeuteten Rivalität der Talschaften betr. Splügen oder Lukmanier ist auch «der Egoismus der beiden führenden Ingenieure Killias und Lanicca» als mitschuldig bezeichnet worden.[44] In St.Gallen hingegen fiel, soweit wir sehen, niemand dem VSB-Präsidenten unmittelbar in den Rücken. Kritik widerfuhr seinem Vorgehen freilich durch Regierungsrat A. Otto Aepli. Bei den Tarifverhandlungen mit der NOB habe er die Vorschläge Eschers «in thörichtem Übermut» abgewiesen und dadurch das Ausscheren Eschers verschuldet. Im übrigen habe Wirth auch später die Regierungen und die Presse jeweils vernachlässigt, weil er der Meinung gewesen sei, man könne nicht handeln, bevor sich für das jeweils aktuelle Projekt eine Gesellschaft gebildet habe.[45] – Entscheidender als solche Fragen des Vorgehens wirkten sich langfristig wohl doch jene Schwierigkeiten aus, die sich dem unermüdlichen St.Galler Verkehrspolitiker in Graubünden und im Tessin entgegenstellten.

Konsolidierung der Vereinigten Schweizerbahnen

Dem Verwaltungsrat dieses grössten ostschweizerischen Eisenbahnunternehmens gehörte Daniel Wirth an, solange es überhaupt bestand, nämlich von 1857 bis 1901. Abgesehen vom Interregnum, das der befreundete Regierungsrat Benedikt Höfliger 1875–1885 ausübte, hatte der Gründer stets auch den Vorsitz selber inne und wurde am 28. Juni 1901 von den Aktionären erneut als Verwaltungsratspräsident bestätigt, mehrere Monate nach seinem 85. Geburtstag. Vor allem aber hielt er lange neben der administrativen Leitung auch diejenige des Betriebs in eigenen Händen, und zwar 1861–1875 als alleiniger Generaldirektor und anschliessend bis 1896 als Präsident der neuen, dreiköpfigen Generaldirektion, im Anschluss an die Statutenrevision von 1875 jeweils auf sechsjährige Amtsdauer ernannt und mit jährlich 16 000 Franken sehr grosszügig salariert.[46]

Wer die hauptsächlich in der Frühzeit oft schwierige Finanzlage der VSB verstehen will, muss davon ausgehen, dass der Betriebsertrag jahrelang nicht genügte, um die mannigfaltigen Verpflichtungen der Gesellschaft zu erfüllen. Einen ersten Grund hiefür erblickte Wirth-Sand schon früh in «der eigenthümlichen Configuration unseres Bahnnetzes, das so ziemlich einen Kreis beschreibt», so dass weder Personen- noch Warentransporte durchzuführen seien, für die sich die gesamte Betriebslänge ausnützen liesse. In diesem Sinne ergebe ein Vergleich mit der Nordostbahn, dass dort 1860 der Durchschnittspassagier 26 km bzw. 15% der Gesamtstrecke durchfahren und dabei Fr. 1.47 eingebracht habe; demgegenüber habe auf den VSB ein Reisender durchschnittlich nur 18,2 km, also nicht einmal 7% der Betriebslänge zurückgelegt und dem Unternehmen lediglich Fr. 1.11 eingebracht.[47]

Erschwert wurde die Konsolidierung der VSB ferner dadurch, dass das erforderliche Baukapital, hier wie bei andern Bahnen, anfänglich zu knapp berechnet worden war. Statt auf 52,77 Millionen Franken, wie 1857 veranschlagt, kam man aufgrund genauerer Ermittlungen schon Ende 1858 auf einen Gesamtbedarf von 73,6 und Ende 1861 auf einen solchen von 77,5 Millionen Franken. Belastet wurde die Situation der VSB ausserdem durch die Konkurrenz der Nordostbahn sowie der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und dem Walensee, ferner durch das Fehlen ergiebiger Anschlusslinien im Norden (Bodenseegürtelbahn) sowie im Süden (Lukmanierbahn).[48]

Aus diesen und andern Gründen entwickelte sich der Haushalt der VSB namentlich in ihren ersten Jahren so unbefriedigend, dass bald eine Finanzkrise der andern folgte. Kaum konnte bisweilen auch nur das Obligationenkapital verzinst werden. Der Verwaltungsrat nahm in verhältnismässig kurzer Zeit mehrere Anleihen auf, was dem geschäftlichen Renommee der VSB natürlich schaden musste. Dass dann der Börsenkurs ihrer Aktien schon im April 1859 vom Nominalwert 500 Franken auf 320 Franken und später zeitweise sogar unter 100 Franken absank, kam zwar auch bei den NOB-Aktien vor, machte aber begreiflicherweise die bisherigen Geldgeber misstrauisch, so dass Präsident Wirth-Sand sein Werk ernsthaft bedroht sah. «Nous ferons faillite à la fin de l'année si Paris ne nous aide pas, j'en suis sûr», schrieb er im November 1860 einem Pariser Bankier.[49] Die in den folgenden Jahren durchgeführten Finanzoperationen sind hier nicht darzustellen, finden sich aber bei Gygax in einem besondern Kapitel fachmännisch erläutert.[50] Jedenfalls konsolidierte sich die Lage der VSB etwa von 1865 an so wirksam, dass dieses Unternehmen von jenen Krisen weitgehend verschont blieb, welche nach 1870 andere Eisenbahngesellschaften heimsuchten. Gedulden mussten sich allerdings die Aktionäre: auf Prioritätsaktien wurde erstmals 1872 eine Dividende von 2½% ausgerichtet, auf Stammaktien sogar erst 1886 bescheidene 2%; später warfen die Aktien mehr ab, zeitweise sogar 5 oder 5½%.[51]

Die unerbittliche Sparsamkeit, an die sich der Verwaltungsrat in jenen kritischen Jahren hatte gewöhnen müssen, auferlegte ihm auch die grösste Zurückhaltung gegenüber möglichen Ausweitungen des Gesamtnetzes. Einzig eine Ergänzung der Glattalbahn übernahm er 1871 selber, indem er sich für den Bau der Zweigstrecke Rüti–Wald zum Pauschalpreis von 900 000 Franken verpflichtete. Er übernahm nicht nur hier die Betriebsführung, sondern ebenso diejenige der an sich selbständigen, 1870 eröffneten «Toggenburgbahn» von Wil nach Ebnat. Als der für die langfristige Konsolidierung wichtigste Fortschritt ist wohl die am 20. September 1884 erfolgte Eröffnung der Arlbergbahn zu bezeichnen. Sie verschaffte den VSB bald namhaften

Joh. Bapt. Isenring,
Eisenbahnbrücke über die Goldach [1856].
Histor. Museum St.Gallen.

Vierfarbenlitho aus: Roland Wäspe
«Johann Baptist Isenring, Druckgraphik»,
1985, Staatsarchiv St.Gallen.

Zuwachs im Güter- und Personenverkehr, stellten doch deren Strecken Buchs–Sargans und Sargans–Ziegelbrücke fortan Teilstücke einer wichtigen internationalen Ost-West-Linie dar.

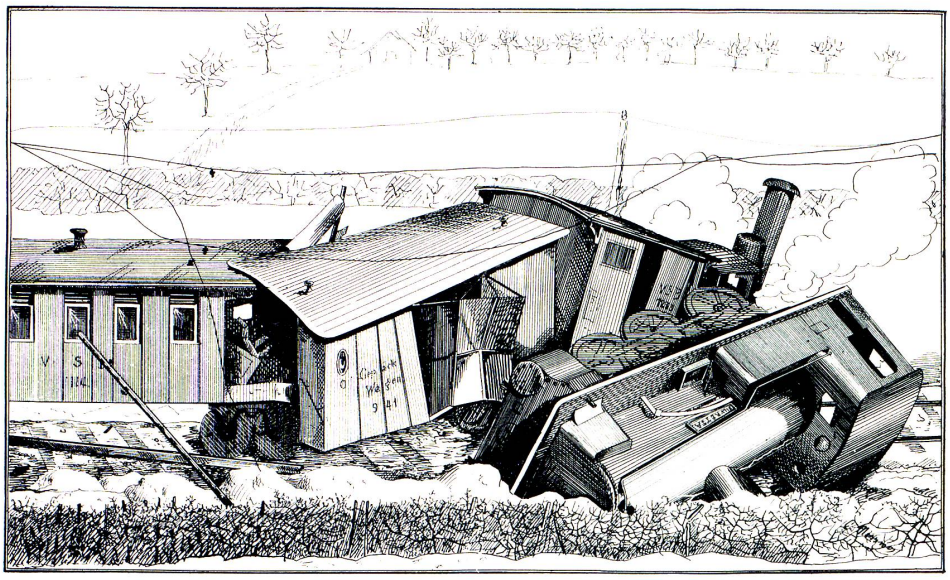
Wie das ganze Unternehmen erstarkte, ist auch mit wenigen Hinweisen auf Transportleistungen und Fahrplandichte zu belegen:

	1857	1880	1901
Passagiere	627 770	3 253 305	5 568 659
Gütertonnen	62 110	600 892	1 124 217

1856 verkehrten zwischen Winterthur und St.Gallen täglich nur vier, 1903 jedoch bereits elf bis zwölf Zugspaare sowie mehrere Güterzüge. Und wer 1856 morgens 6.20 h von Zürich über St.Gallen nach Rorschach und (bis 1872 per Dampfschiff) nach Lindau fuhr, gelangte damals um 21.40 h nach München. 1902 verkehrten immerhin zwei Tageszüge und ein Nachtzug, der Zürich 23.20 h verliess, um am andern Morgen um 7 h in München einzutreffen.[52]

Keinerlei Anteil hatten die VSB an den benachbarten Linien Gossau–Bischofszell–Sulgen (1874) und Winkeln–Herisau (1875). Wirth-Sand persönlich hingegen liess sich bewegen, in der am 7. September 1887 konstituierten «Appenzeller Strassenbahn-Gesellschaft» den Vorsitz zu übernehmen. Abgesehen von mancherlei öffentlicher Unterstützung, waren es vorab Wirths Tatkraft und Geschäftsgewandtheit sowie die überragende technische Begabung seines Schwiegersohns Adolf Klose, welche es dem jungen Unternehmen ermöglichten, am 30. September 1889 seinen Betrieb wenigstens auf der Strecke St.Gallen–Teufen–Gais aufzunehmen. Die Fortsetzung von Gais nach Appenzell folgte erst 1904. Als Verwaltungsratspräsident hatte Daniel Wirth freilich schon auf 1. Februar 1890 demissioniert.[53]

Dass das Oberhaupt der ostschweizerischen Eisenbahn auch mancherlei Kritik zu hören bekam, vermag nicht zu überraschen, wenn man die jahrzehntelange Dauer seiner Leitungstätigkeit bedenkt. Beanstandet wurde beispielsweise die Zurückhaltung der VSB gegenüber Vermehrung der Schnellzüge. Wirth-Sand fürchtete teils die Vernachlässigung der kleineren Ortsbahnhöfe, teils verwies er mit Recht auf die Notwendigkeit, solchen Zügen in Winterthur eine ungesäumte Fortsetzung zu sichern. Mehr als jene Kritik, welche den Netzausbau oder die Tarifgestaltung betraf, waren es abschätzige Urteile aufgrund von Vergleichen mit der Nordostbahn, welche Wirth-Sand bisweilen bedrückten: «Während die V.Sch.B. Jahre lang mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, stand unsere Nachbarbahn in höchstem Glanze; sie theilte grosse Dividenden aus, baute viele neue Linien, u. mit Achselzucken schaute man auf die blöden V.Sch.B. hinunter u. ihre blöde Verwaltung. Während langer Zeit musste ich es mir gefallen lassen, als an Tüchtigkeit, Geschick u. energischer Initiative weit unter die NOB-Directoren gestellt zu werden u. vielleicht am allermeisten in St.Gallen selbst. Ich konnte u. wollte mich nicht irre machen lassen. Ich wusste, dass ich recht und nach bestem Wissen handelte u. meine Pflicht erfüllte; ich wusste, dass, wenn die V.Sch.B. ähnliche Wege einschlagen würden, wie es von fast allen andern Bahnen in den 70er Jahren geschehen ist, sie unabänderlich zu Grunde gehen müssten; ich ging daher ruhig u. entschieden meinen Weg, unterstützt von weitaus der Mehrzahl des V.R. [Verwaltungsrats], u. endlich, endlich hat es für die V.Sch.B. getagt. Es ist immer heller geworden, u. heute ist ihr Ansehen u. das Vertrauen in ihre Solidarität u. ihre Verwaltung in der ganzen Schweiz fest begründet.»[54]



Eisenbahnunglück vom 31. Dezember 1879 in Vonwil bei St.Gallen.
Histor. Museum St.Gallen.

Ursache:
«Hebung der Schienen durch die Erweichung des Bodens beim Thauwetter. Die eine der beiden Locomotiven wurde rechts aus den Schienen geworfen, im Wirbel gedreht und umgestürzt, die andere sauste links an ihr vorbei in den Bahndamm hinein, in den sie einige Meter tief eindrang. Die nächstfolgenden Waggons wurden übereinander geworfen und zertrümmert. Dabei verunglückten 11 Personen, 4 vom Zugpersonal und 7 Passagiere. Zugführer Gerster von St.Gallen und Rathsherr Stricker von Herisau fanden den Tod, die übrigen trugen mehr oder weniger erhebliche Verletzungen davon.» (Neujahrsblatt des Histor. Vereins 1881, S. 15).

Anderweitiges öffentliches Wirken nach 1870

Im Unterschied zum Grossen Rat, dem Wirth-Sand bis kurz vor seinem Tode angehörte, schied er aus der Bundesversammlung schon nach anderthalb Jahrzehnten wieder aus. Nachdem er seinen Kanton 1864/65 und 1867–1869 im Ständerat vertreten hatte, wurde er am 31. Oktober 1869 von seinen Mitbürgern in den Nationalrat gewählt. Ungesäumt wechselte er aus der Ständekammer in die Volkskammer und stieg dort schon in der folgenden Amtsdauer zur Würde des «höchsten Eidgenossen» auf. Diese wurde damals allerdings für jede Session neu vergeben. Als Nationalratspräsident amtierte Daniel Wirth vom 3. Dezember 1872 bis zum 9. Juli 1873. Mit Nachdruck setzte er sich, wie bereits erwähnt, im Sommer 1878 für die ostschweizerischen Alpenbahnbestrebungen ein. Trotzdem, und obwohl er das absolute Mehr noch erreicht hatte, fiel er bei der Gesamterneuerung des Nationalrats am 27. Oktober jenes Jahres, von seinem konservativ eingestellten Mitbürger Emil Gonzenbach um ganze 27 Stimmen überrundet, aus der Wahl. Vergeblich suchten seine Gesinnungsfreunde 1881 und noch 1884, ihn wieder in die Bundesversammlung zu bringen.

Die für das frühe Ausscheiden im «Ostschweiz»-Nachruf geäusserte Begründung, Wirth-Sand habe sich «bei Konservativen und

Demokraten politisch unmöglich gemacht», trifft kaum zu. Vielmehr lag die Ursache nach Wirths eigenen Worten «theils in der kurz vor den Wahlen eingetretenen Spaltung unter den Liberalen, theils hauptsächlich in dem unglücklichen Geschäft der Kantonalbank mit James Mayer». Bei Gründung der Kantonalbank war Wirth vom Grossen Rat 1867 in die Bankkommission und nachher von dieser in den Ausschuss gewählt worden. Sechs Jahre später hatte dann der Bankpräsident dem Finanzmann Mayer eigenmächtig einen grossen Kredit gewährt, ohne den Ausschuss gehörig zu informieren und die Rückzahlung genügend zu sichern. Als Mayer dann schon bald fallierte, ergab sich für die Bank ein Verlust von nahezu 700 000 Franken, für den man die Bankleitung, und damit auch Wirth-Sand, haftbar machen wollte. Im Rahmen des schliesslich vor Bundesgericht gezogenen Prozesses entstanden zahlreiche Parteischriften, worunter auch eine Vernehmlassung sowie eine Duplik von Daniel Wirth bzw. seinen Rechtsvertretern. Er selbst klagte, obwohl das Bundesgericht die Bankleitung 1883 freigesprochen hatte, in St.Gallen sei das Mayersche Geschäft auch später als Agitationsmittel gegen ihn verwendet worden.[55]

Wie sich Stellung und Einfluss Wirth-Sands im Grossen Rat selber langfristig entwickelt haben, ist nicht leicht zu beurteilen. Einerseits gehörte er als ausgewiesener Fachmann den meisten Kommissionen an, die sich mit Finanz- und Steuerfragen befassten, und jahrelang präsidierte er die Budgetkommission. Parteigeschichtlich reizvoll mutet sein Hinweis auf die Funktion als Stimmenzähler an: «Hatten die Liberalen die Mehrheit, so wurde ich regelmässig zum ersten –, hatten die Conservativen die Mehrheit, zum zweiten u. Guldin von Mels zum ersten [Stimmenzähler] gewählt.»[56] Ins Präsidium hingegen stieg Wirth-Sand – auffällig im Gegensatz zu Ratskollegen, die dreimal und noch mehr den Vorsitz erhielten – einzig für die Sommersession 1869 auf. Unter seiner Leitung stimmte der Grosse Rat damals jenem Vertrag mit der Stadt St.Gallen zu, durch den deren Gemeindekrankenhaus zum Kantonsspital erweitert wurde.

Zweimal hingegen fiel Daniel Wirth eine andere Würde zu. Am 15. Mai 1894 und am 17. Mai 1897 hatte er nach der jeweiligen Gesamterneuerung des Grossen Rats dessen erste Session als Alterspräsident zu eröffnen; drei Jahre später kandidierte er nicht mehr. Eindruck machte es namentlich 1897, dass er nicht bei einer allgemeinen Begrüssung stehenblieb, sondern die Abgeordneten nachdrücklich aufforderte, das Steuergesetz umfassend zu verbessern, zur Entlastung von Witwen, Waisen und anderen wirtschaftlich Benachteiligten. «So möge sich die letzte Amtsperiode dieses Jahrhunderts den besten derselben anreihen und reiche Früchte zeitigen für des Landes Wohl und Ehre!»[57] In die

Villa «Bella-Vista» des Otto Wirth-Jacob (um 1890).
Privatbesitz St.Gallen.

evangelische Synode am 10. Mai 1874 als Vertreter der Kirchgemeinde St.Gallen gewählt, gehörte er dieser Oberbehörde des reformierten Konfessionsteils zeitlebens an. Schon 1874/75 hatte er das Präsidium inne und am 20. Juni 1898 eröffnete er die neue Amtsdauer als Alterspräsident.

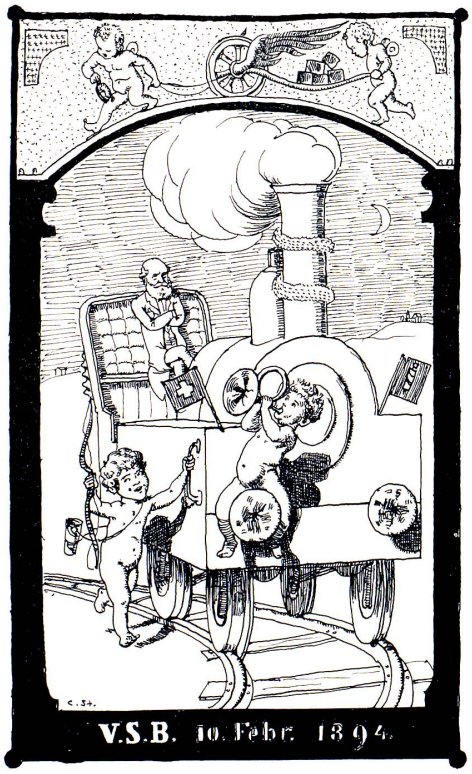
Übernahme der VSB durch den Bund

Nach der Jahrhundertmitte waren die Eisenbahnen bald zum wichtigsten, aber oft auch angefochtenen Verkehrsmittel geworden. Die Anhänger einer Verstaatlichung aller Hauptstrecken versprachen den Stimmbürgern eine erhebliche Verbilligung der Personen- und Gütertarife: «Die Schweizer Bahnen dem Schweizervolk!» Mittelbar wirkte nach 1875 auch die ernsthafte Krise in ihrem Sinn, welche verschiedene Gesellschaften in einer Zeit heimsuchte, als die VSB längst konsolidiert waren: die Nordostbahn benötigte ein Moratorium, die Nationalbahn unterlag ihr in scharfem Konkurrenzkampf, die bernische Ostwestbahn musste gesamthaft an die Centralbahn verkauft werden usw. Das Bundesgesetz über den «Rückkauf» der vier Hauptgesellschaften wurde durch ein Referendum angefochten, in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 mit 386 634 gegen 182 718 Stimmen jedoch klar angenommen; im Kanton St.Gallen standen sich 38 091 Ja und 7736 Nein gegenüber, in der Stadt 4915 Ja und 187 Nein. Verstaatlicht wurden hierauf, neben den drei wichtigsten Gesellschaften: Nordostbahn, Centralbahn und Jura-Simplon-Bahn, auch die Vereinigten Schweizerbahnen.

Präsident Wirth-Sand hatte die Vorlage von Anfang an als zweckmässig betrachtet, ebenso Ingenieur Otto Sand-Haltmeyer, ein Neffe von Daniel Wirths verstorbener Frau; er war nach dem frühen Hinschied von Otto Wirth in die Direktion der VSB nachgerückt. Deren Oberhaupt war auch am Zustandekommen jener Verträge massgeblich beteiligt, die am 7. Oktober (vier Tage nach seinem Tod) und am 22. November 1901 unterzeichnet worden sind. Sie betrafen den «Rückkauf» der VSB sowie die Zusicherung des Bundes, die Rickenbahn Wattwil–Uznach selber zu bauen, wobei der Kanton bei Überschreitung des Voranschlags die Hälfte der Mehrkosten, höchstens aber 500 000 Franken, zu tragen hatte. Ausserdem übernahm er – formell auf dem Umweg über die VSB – auch die «Toggenburgbahn» Wil–Wattwil–Ebnat, welche aber sofort den neuen «Bundesbahnen» angegliedert wurde.

Dem Verkauf ihrer Bahn an die Eidgenossenschaft stimmten die VSB-Aktionäre an ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. Januar 1902 mit 786 gegen 1 Stimme zu, ungern genug, weil sie mit den ausgehandelten 40 220 000 Franken (mehr als hälftig zahlbar in 3½%-Bundesobligationen!) nicht zufrieden sein konnten. Aber sie mussten den Ausführungen ihres Vizepräsidenten, des Ständerats (und nachmaligen Bundesrats) Dr. iur. Arthur Hoffmann, entnehmen, dass hinsichtlich der Abzüge keine bessere Lösung hatte ausgehandelt werden können. Die Übernahme der VSB durch den Bund erfolgte auf den 1. Juli 1902.[58] Otto Sand, der engste Mitarbeiter ihres Gründers, war vom Bundesrat schon am 19. Februar 1901 in die Generaldirektion der neuen «Schweizerischen Bundesbahnen» aufgenommen worden.

Aussentitel zu «5 Liedlein für den Gesellschaftsabend der V.S.B. von J.B. Grütter»
(Auf dem Rücksitz: Wirth-Sand).
Nachlass Wirth-Sand, Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen (Sf 50).



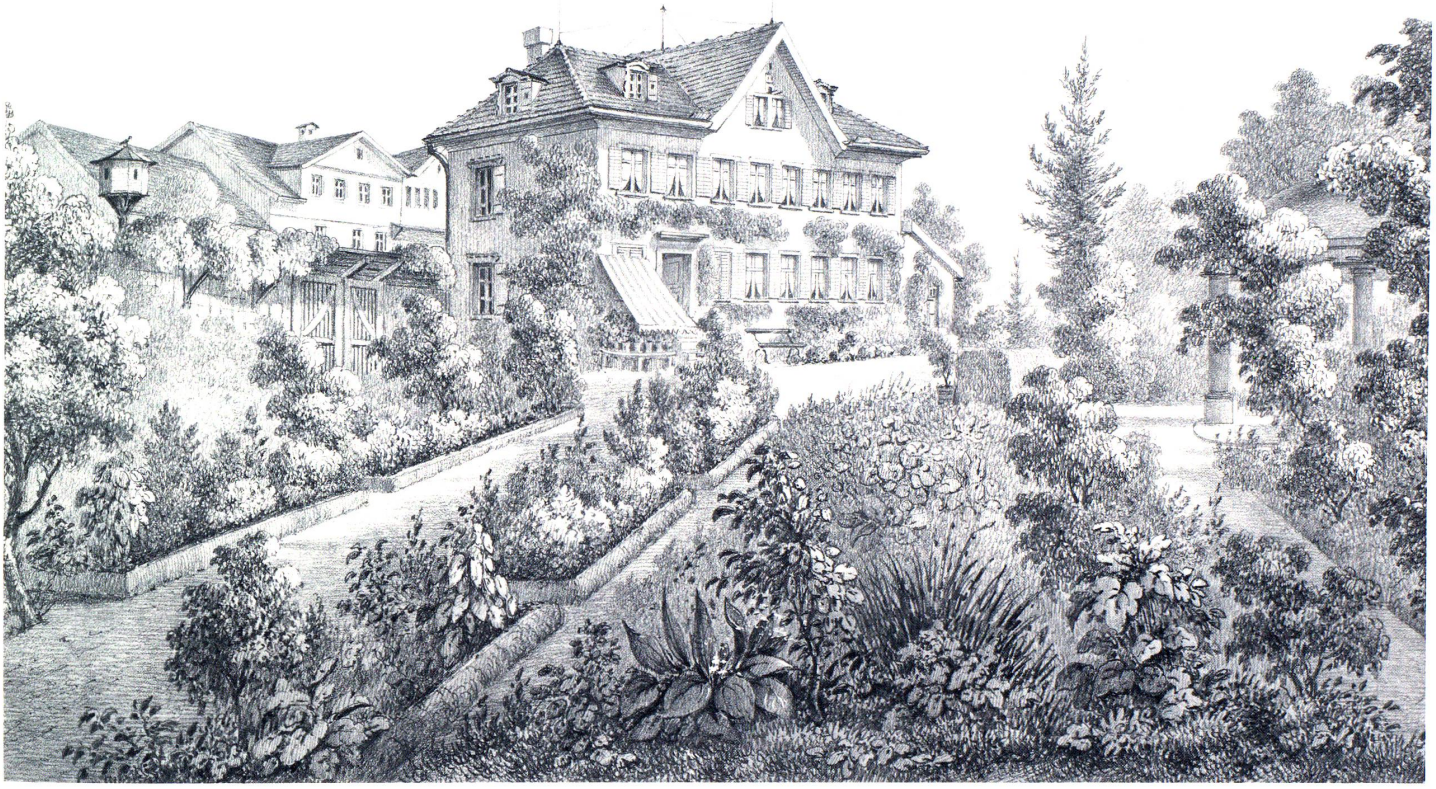
Ausklang

Am 7. Dezember 1885 feierte «Herr Präsident Wirth-Sand», wie das Tagblatt zu berichten wusste, «im engern Familienkreise seinen 70. Geburtstag. Für sein Alter noch merkwürdig rüstig und gesund, ist ihm überdies eine seltene Arbeitsfreudigkeit und Frische des Geistes erhalten geblieben. Möge noch manches Jahr ihn ungebrochen, mit seiner bekannten Kraft und Energie, an der Spitze der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen finden!» Der Jubilar benützte die Festlichkeit, um seinen Kindern und Enkeln die nachher leider nicht weitergeführten «Notizen über meinen Lebensgang» vorzulesen, erfüllt und bewegt von «all der Gnade und Barmherzigkeit, die mir Gott mein Leben lang erwiesen hat».[59]

Die Feier fand wahrscheinlich an der Bahnhofstrasse statt, wo Wirth-Sand zunächst ständig gewohnt hatte, später aber nur noch zur Winterszeit. In den wärmeren Monaten (und laut Adressbuch von 1891 an ständig) hielt er sich lieber am Rosenberg oben auf. Denn am 10. April 1850 hatte er (zum Preise von 65 000 Gulden) von seinem Schwiegervater G.F.C. Sand eine später noch erweiterte, ostseitig an die Varnbüelstrasse grenzende Liegenschaft übernehmen können. Deren Mittelpunkt bildete später die 1889 durch seinen Sohn Otto Wirth-Jacob erstellte «Bella-Vista», erbaut im repräsentationsfreudigen Stil jener Jahrzehnte (abgebrochen 1967). Vom Rosenberggut her wurde der «Herr Präsident» im Mai 1894 und 1897 durch den Standesweibel abgeholt und zur Pfalz geleitet, wo er als Senior des Grossen Rates zu Beginn einer neuen Amtsdauer die erste Sitzung dieser Behörde zu eröffnen hatte.

Anderseits ist er von Schicksalsschlägen, abgesehen vom frühen Tod der ersten Gattin, auch später nicht verschont geblieben. Besonders hart musste ihn am 18. Mai 1893 der Hinschied seines einzigen Sohnes, des Maschineningenieurs Otto Wirth-Jacob, treffen, war dieser doch schon 1876 in den Dienst der VSB eingetreten und zwölf Jahre später durch Übernahme der Betriebsdirektion zum wichtigsten Mitarbeiter seines Vaters geworden. – Bereits im nächsten Jahr verlor dieser auch seine Lebensgefährtin; an der Bahre von Elise Wirth-Sand († 26. August 1894) trauerten neben dem Gatten vier Töchter, vierzehn Enkel und ein Urenkel.[60]

Als wahrer Patriarch begegnet uns Daniel Wirth schon in den späteren Porträts; als solcher erschien er fraglos dem Personal seiner VSB und erst recht der eigenen Nachkommenschaft. Beispielsweise hatten seine Enkel, wie in der Familie heute noch überliefert wird, auf den Jahreswechsel ihren Glückwunsch jeweils schriftlich abzu-



Joh. Jakob Rietmann,
Wohnhaus Wirth-Sand an der Varnbüelstrasse
(August 1861).
Privatbesitz St.Gallen.

fassen (wenn schon im Gymnasium, dann auf lateinisch), am Neujahrstag im Salon des Grossvaters anzustehen (die Jüngsten zuhinterst) und dann dem Familienoberhaupt die Gratulation in einwandfreier Kalligraphie zu überreichen.[61]

Gebrochen wurden Wirths gesundheitliche Kräfte erst spät, durch ein Magenleiden. Am frühen Morgen des 3. Oktober 1901 erlag er einer Gehirnlähmung, nur knapp einen Tag nach alt Regierungsrat Sigismund Zäch, neben dem er im Friedhof Feldli am 6. Oktober auch bestattet wurde. Am Grabe sprachen Ständerat Dr. Arthur Hoffmann, Vizepräsident der VSB, und Landammann (später Stadtammann) Dr. iur. Eduard Scherrer, «namens der liberalen Partei des Kantons St.Gallen», wie im gedruckten Nekrologheft ausdrücklich beigefügt wurde. Die Abdankungspredigt hielt Emil Brändli, Pfarrer zu St.Leonhard.[62]

Der «Stadt-Anzeiger», die Tageszeitung der demokratischen Partei, hob in seinem respektvollen, teils jedoch kritischen Nachruf Wirths «etwas aristokratisches und autoritäres Wesen» hervor und bezeichnete ihn als «typischen Repräsentanten des Stadtliberalismus», den demokratischen Bestrebungen wenig zugetan und doch «dem Volksempfinden weniger fern, als viele glaubten».[63] – Einlässlich befasste sich auch

in der katholisch-konservativen «Ostschweiz» Redaktor Georg Baumberger mit Leben und Wirken des prominenten Gegners.[64] Im Übereifer habe er sich bisweilen hinreissen lassen, «seine machtvolle eisenbahnliche Stellung [...] durch Beeinflussung der ihm unterstellten Organe» zu Parteizwecken zu missbrauchen. Anderseits hob Baumberger auch Wirths Freigebigkeit gegenüber aller unverschuldeten Armut und Not hervor, um dann zu schliessen: «Wieder taucht sie vor uns auf, die grosse, schlanke Greisengestalt mit dem mächtigen Haupte, von Silberhaar und Silberbart umrahmt, die ehrwürdige Figur eines Patriarchen des Alten Testaments, bei der jeder Zug schon äusserlich den ungewöhnlichen Mann verriet. Indem wir sein Wirken Revue passieren lassen, dürfen wir, was Schatten war, mit in den Kauf nehmen; die lichten Seiten sind gewichtig genug, um klagend zu sagen: Das Land hat mit Daniel Wirth-Sand einen grossen Bürger verloren.»

ANMERKUNGEN

Abgekürzt angeführte Titel

Gygax — Paul Gygax, Daniel Wirth-Sand (1815–1901). Ein Beitrag zur st.gallischen Eisenbahnpolitik und zur Geschichte und Kritik des Privatbahnsystems in der Schweiz. Zeitschrift für schweizerische Statistik 1913, S.425–465. (Von uns angegebene Seitenzahlen: aus dem Separatdruck Bern 1914).

KDZ 167 — Jahresberichte und andere Drucksachen der VSB, Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen. – KDZ 167/1: Bd. I (1853–1860) dieser Reihe. – Betr. Archiv der VBS vgl. unsere Anmerkung 46.

Müller — Josef Anton Müller, Zur Erinnerung an die schweizerischen Alpenbahnbestrebungen. Im Auftrag des Staatsrates des Kantons Tessin bearb. von J'A'M', Sarnen 1922.

Notizen — [Daniel Wirth-Sand], Notizen über meinen Lebensgang, meinen Kindern vorgelesen an meinem 70. Geburtstage [1885]. Original: Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen, Nachlass Wirth-Sand (Sf 50) Zusätzliche Seitenzahlen in (..): nach der Masch. Kopie in Familienbesitz.

Planta — P[eter] C[onradin] Planta, Der dreissigjährige Kampf um eine rätische Alpenbahn, Chur 1885.

Wegmann — Hans Wegmann, Die Vereinigten Schweizerbahnen, Zürich 1917.

1 Der Erzähler 1837, Nr. 83 vom 17. Oktober.
2 Paul Gygax, Daniel Wirth-Sand (siehe Abkürzungs-Verzeichnis).
3 Notizen, S. 1 (1).
4 Gygax, S. 1.
5 Wirth am 7. Mai 1832 aus Livorno an Aepli, Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen, Nachlass Aepli, Fasz. B 34.
6 Hermann Wartmann, Industrie und Handel des Kantons St.Gallen auf Ende 1866, St.Gallen 1870/75, S. 428 und 577.
7 Notizen, S. 8 f. (12 f.).
8 Dokumente: Nachlass Wirth-Sand, Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen (Sf 50).
9 Notizen S. 9 (13). – Hans Hiller, Arnold Otto Aepli, St.Gallen 1953, S. 29.
10 Im Dezember 1845 an seinen Sohn, zitiert in: Dr. A[ugust] Gonzenbach, Biographische Skizze über Herrn Präsident Carl August Gonzenbach, St.Gallen 1853, S. 65.
11 Anhang zum Rechenschaftsbericht [...] zhd. der Generalversammlung vom 6. Februar 1850 (KDZ 167/1, Nr. 1), S. 22–26.
12 Notizen, S. 10(16).
13 Kurt Buchmann, Die St.Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft 1819–1867 (SA aus: St.Galler Kultur und Geschichte, Bd. 14), St.Gallen 1985, S. 239–257.
14 KDZ 167/1, Nr. 7.
15 Meinrad Gschwend, Die Eisenbahn – die Retterin des Rheintals, Die Ostschweiz vom 13. Aug. 1983.
16 Gygax, S. 10–12.
17 a.a.O. S. 14.
18 KDZ 167/1, Nr. 10.
19 a.a.O. Nr. 11, 12, 14, 15.
20 a.a.O. Nr. 16 und 17.
21 Gygax, S.19.
22 Georg Thürer, St.Galler Geschichte, Bd.II, St.Gallen 1972, S. 381.
23 Wegmann, S. 65.
24 a.a.O. S. 178–185. – Hiller, Aepli (wie Anm.9), S. 185.
25 Notizen, S. 11(17).
26 Johannes Dierauer, Bernhard Simon (1816–1900), 58. Njbl. des Histor. Vereins des Kts. St.Gallen, St.Gallen 1918, S. 14–16.
27 Gygax, S. 16 f. – Emil Walder, Die Geschichte des Handelsbankwesens in St.Gallen, St.Gallen 1913, S. 56–96.
28 a.a.O. S. 98.
29 Planta, S. 14–19.
30 III. Rechenschaftsbericht (1859/60) an die Aktionäre der VSB (KDZ 167/1, Nr. 22), S. 22.
31 Planta, S. 37.
32 KDZ 167/1, Nr. 26 (SA aus: Bündner Wochenzeitung) . – Gygax, S. 22–25.
33 Gygax, S. 25 f.
34 Bericht über die Alpenbahnfrage, Beilage zum Protokoll der VSB-Generalversammlung vom 1. Juni 1870 (KDZ 167, II. Bd.), S. 1.
35 Planta, S. 51.
36 Müller, S. 85.
37 a.a.O. S. 104 f.
38 siehe Anm. 34.
39 Planta, S. 96–99.
40 Wirth am 21. Feb.1876 an Bavier (Original: Staatsarchiv Graubünden. Fotokopie: Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen, S 5m/187, Nr. 125).
41 Stenograph. Bericht über die Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung betreffend die Gotthardfrage, Bern 1878, Bd. I, S. 326–350. [Gygax, S. 33 irrig: «gegen den Gotthardvertrag»].
42 Planta, S. 32. – Zur Erinnerung an Herrn Präsident Wirth-Sand. Gedenkblatt für die Familie und Freunde [St.Gallen 1901], S. 12.
43 Müller S. 63. – Hans Schneider, Geschichte des Schweizerischen Bundesstaates 1848–1918, Zürich 1931, S. 777.
44 Planta, S.100. – Müller, S. 131.
45 a.a.O. S.119, Anm.177. – Hiller, Aepli (wie Anm. 9), S. 182.
46 Protokoll des Verwaltungsrats (Bd. 82 des VSB-Archivs im Archiv des SBB-Kreises III, Kasernenstr. 95, Zürich) vom 4. Juni 1875.
47 IV. Rechenschaftsbericht (1860) an die Aktionäre der VSB (KDZ 167/1, Nr. 23a), S.9 f.
48 Wegmann, S. 73 und 85.
49 a.a.O. S. 77.
50 Gygax, S. 40–51.
51 a.a.O. S. 42.
52 a.a.O. S.49.– Joseph Keel, Strassen-, Eisenbahn- und Wasserbauwesen [...], in: Der Kanton St.Gallen 1803–1903, St.Gallen 1903, S. 279.
53 Stephan Müller, Die Geschichte der Appenzeller Bahnen, Herisau 1981, S. 176–180.– Ausführlicher demnächst: Josef Hardegger, 100 Jahre Gaiserbahn (1889– 1989), Herisau 1989.
54 Notizen, S. 11(17).
55 a.a.O. S.10(15). – Prozess-Schriften: Kantonsbibliothek(Vadiana) St.Gallen: S 1746.
56 Notizen, S. 9(14).
57 Sitzungsbericht: St.Galler Stadt-Anzeiger 1897, Nr. 115 vom 18. Mai.
58 Gygax, S. 54–56.
59 Tagblatt der Stadt St.Gallen 1885, Nr. 304 vom 10. Dezember. – Notizen, S. 9 (13).
60 Zur Erinnerung an Frau Elise Wirth-Sand [St.Gallen 1894].
61 Mündl. Mitteilung des Urenkels Bernhard Steinlin-Kubli.
62 Zur Erinnerung ... (wie Anm. 42), S. 10–24.
63 St.Galler Stadt-Anzeiger 1901, Nr. 232 vom 3. Oktober.
64 Die Ostschweiz 1901, Nr. 229 vom 3. Oktober.

Weitere Literatur

O[skar] A[lder], Zur Erinnerung an Präsident Wirth-Sand, in: Schreibmappe 1916, hrsg. von der Buchdruckerei Zollikofer, S. 58 f.

Ernst Mathys, Daniel Wirth-Sand, in: E'M', Männer der Schiene, 2. Aufl., Bern 1955, S. 134–143.

Kurt Buchmann, Pionierzeit des Bahnverkehrs im Bodenseeraum, Bodensee-Hefte, Juli 1988.

Neujahrsblatt 1902, hrsg. vom Histor. Verein des Kantons St.Gallen, S. 47 f.

Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz, Bd.VII, Neuenburg 1934, S. 565.

Die schweiz. Bundesversammlung 1848–1920, bearb. von Erich Gruner u.a., Bd.I, Bern 1966, S. 113 f. [mit Angabe von Zeitungsnekrologen.]