

Das grosse Ereignis im Jahre 1856

Autor(en): **Seeger, Theodor**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1951)**

PDF erstellt am: **23.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947860>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DAS GROSSE EREIGNIS IM JAHRE 1856

von Theodor Seeger

Am frühen Morgen haben 22 Kanonenschüsse den festlichen Tag verkündet. Vater, Mutter, Kinder, alt und jung verlassen in freudiger Stimmung die engen Gassen der Stadt und streben durch das Scheibenertor hinaus zum neuen, wohl und breit angelegten Westquartier. Fahnen und Wimpeln flattern von unzähligen Masten, Girlanden schmücken die Häuser. Und nun werden auch die kolossalen Triumphpforten mit ihrem großartigen Blumenschmuck sichtbar, deren eine mit der Helvetia, die andere mit dem Gallus bekrönt ist. Zwischen den Blumenbouquets leuchten sinnvolle Inschriften den unzähligen Zuschauern entgegen. In schwungvoll freudigen und auch besinnlichen Versen – wie es die Zeit so liebt – wird der Bedeutung des Tages gedacht. Denn heute, am Ostermontag des Jahres 1856, feiert unsere Vaterstadt ein wirklich einmaliges Ereignis. Und wüßten wir es noch nicht, eine Festinschrift riefte es uns zu:

*Wir fuhren einst so träg und schwer,
Mit Berg und Thal im Kampf;
Nun bringt aus allen Weiten her
Uns lind, geschwind der Dampf.*

Der erste Eisenbahnzug wird in St.Gallen erwartet! Was hatte es nicht alles gebraucht, bis man so weit war. Zwar gibt es schon seit mehr als zwanzig Jahren Schiffe, die dank der Kraft der Dampfmaschine über unseren Bodensee eilen. Erst jüngst, am Aschermittwoch 1856, flog das neue-



Der Bahnhof in Wil

ste und größte der 20 Dampfschiffe, die «Friedrichshafen», zum erstenmal nach Rorschach. Es hat eine Länge von 180 Fuß, und die Pferdekraft ist 68. Auf dem Lande aber waren wir immer noch auf die Kraft der treuen Zugpferde angewiesen. Die junge eidgenössische Post hat die bestehenden Fahrlinien übernommen und auch neue beigefügt. Vom Postgebäude an der Gallusstraße fahren die altbekannten Kutschen nach allen Himmelsrichtungen. Nach Zürich selbst versahen täglich drei Kurse in jeder Richtung den Dienst, wovon der eine die Nacht durchfuhr. In acht Stunden konnte man von der Steinach an die Limmat gelangen, doch dies schien dem heutigen eilig lebenden Geschlecht viel zu langsam. Als nun vor acht Jahren, Anno 1848, erstmals in der Schweiz ein Dampfwagen von Zürich

nach Baden fuhr, gab es keine Ruhe mehr im Lande. Wie sollte da unsere Vaterstadt, die auf den Handel angewiesen ist, zurückstehen dürfen? Die Weitblickenden unter unseren Kaufherren erhofften vom Anschluß an schweizerische und ausländische Schienenstränge einen neuen, gewaltigen Aufschwung des Stickereigewerbes, denn in naher Zukunft könnten unsere feinen Erzeugnisse binnen wenigen Tagen nach allen Ländern geschickt werden. Der eilende Dampfwagen kann St.Gallen aus der Abgeschlossenheit des Hochtales lösen, denken aufgeschlossene Politiker. Durch das Näherrücken der Stände wird sich der eidgenössische Bund stärken und Ansehen gewinnen! Und daneben träumt auch der eine oder andere von fetten Eisenbahndividenden.

Vor etlichen Jahren schon hatte man englische Eisenbahningenieure nach St.Gallen geladen, um die Durchführbarkeit eines Bahnbetriebes zu prüfen. Das Gutachten bejahte die Möglichkeit einer Verbindung mit Zürich. Vom Bodensee her erschien die Steigung zu stark für die damaligen Lokomotiven. In der Zwischenzeit aber hatte die Eisenbahntechnik gewaltige Fortschritte gemacht. Österreichischer und deutscher Ingenieurkunst war es gelungen, den Semmeringpaß zu bezwingen. Den Bau unserer St.Galler Linie verzögerten manche Widerstände. Erst als die neu gegründete Nordostbahn mit dem Bau der Bahn von Winterthur nach Romanshorn begann, einigte man sich in Stadt und Kanton. Mit Recht befürchtete man das Umfahrenwerden. Unter der tatkräftigen Führung von Herrn Landammann Hungerbühler wurde die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft gegründet. Bereits im Jahre 1853 konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden, indem man mehrere Baulose gleichzeitig in Angriff nahm. Die größte Aufgabe aber war die Konstruktion der Brücken über die Thur und Glatt und vor allem der ko-



WETTACH GOLIATHGASSE ST.GALLEN

Keramik Porzellan Kristall und Glas



Die wohlgepflegten
Schützengarten-Biere
sind stets ein Genuß!



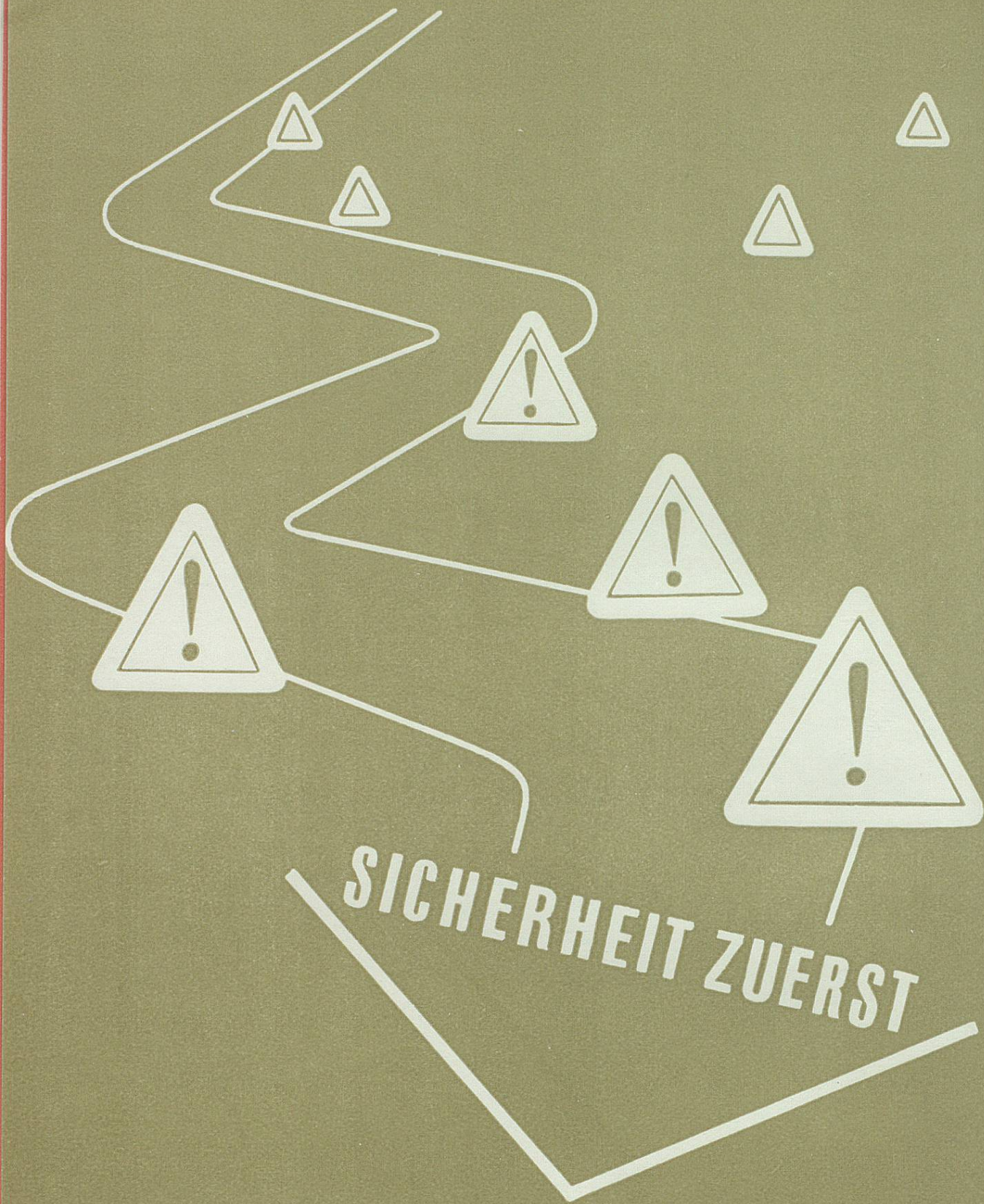
*Mehr als 100 Jahre
Rietmann-Spezialitäten*

Metzgerei-Charcuterie

RIETMANN AG, ST.GALLEN

Engelgasse Nr. 15 Tel. 277 27

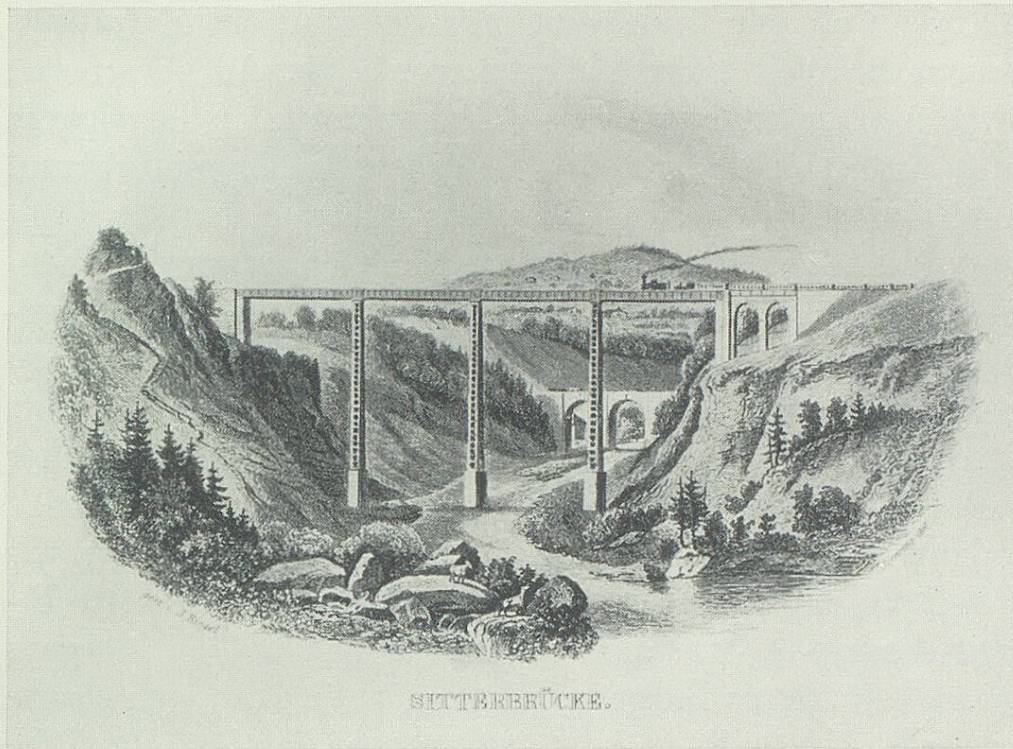
Verlangen Sie in unserem Laden «Rietmanns Menü-ABC»



Die Schweizerische Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur wurde im Jahre 1875 gegründet und hat seither über eine Milliarde Franken Entschädigungen ausgerichtet. Sie ist für loyale, zuvorkommende Behandlung der Schadensfälle bekannt, und wir beraten Sie durch unsere Vertreter auch gerne beim Abschluß von Lebensversicherungen gewissenhaft und zuverlässig.

UNFALL WINTERTHUR LEBEN

Generalvertretung: *GIGER & LANZ* St.Gallen

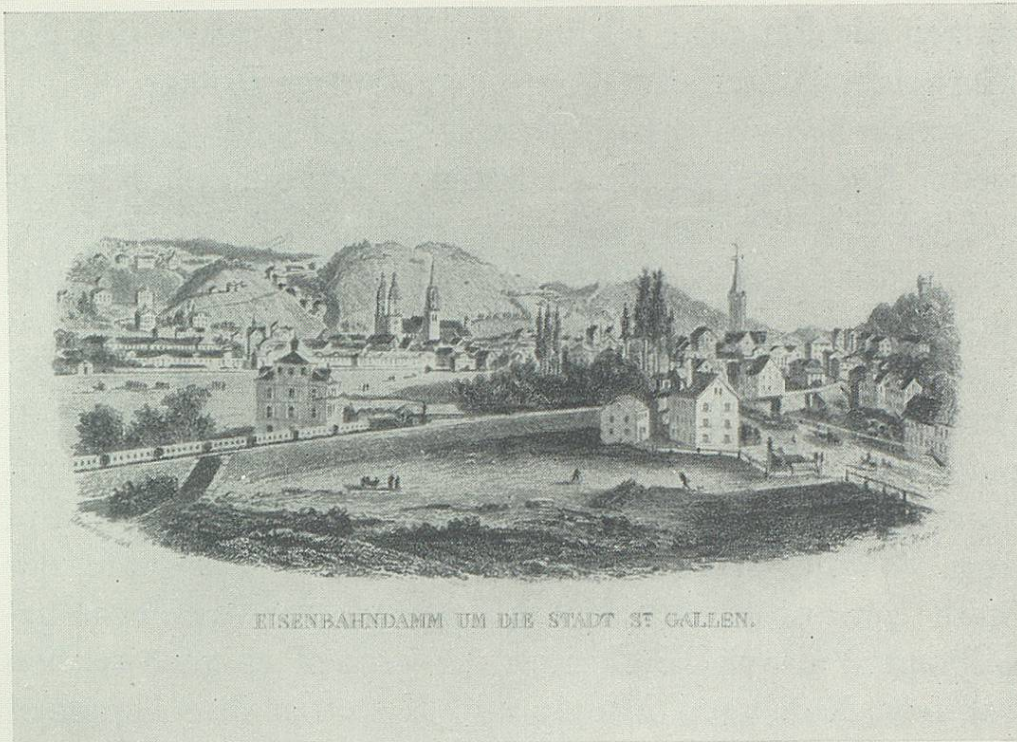


Die Sitterbrücke

lossalen Sitterbrücke. Herr Ingenieur Dollfus aus Mülhausen ist der geniale Baumeister dieses Wunderwerkes. Seine Eisenbahnbrücke ist mit 180 Fuß Höhe wohl der kühnste Bau dieser Art, den man sich denken kann. Aber auch auf der Rorschacher Strecke galt es große Schwierigkeiten zu überwinden. Bei Goldach wurde der gleichnamige Fluß mit hohen steinernen Bogen überspannt, und im Galgentobel mußten riesige Erdbewegungen vorgenommen werden. Unter der kundigen und nie erlahmenden Leitung der Ingenieure Etzel, Hartmann, Dollfus und Pestalozzi konnten die Bauten so schnell gefördert werden, daß bereits gegen Ende des vorigen Jahres die St.Galler Bahn den Betrieb etappenweise aufnehmen konnte. Von Winterthur ging es erst bis Wil, dann im Dezember 1853 bis nach

Flawil. Von der Endstation aus besorgte ein Extrapostwagen die Weiterfahrt nach unserer Stadt. Auf diesen erst kürzeren Strecken konnten das Bahnpersonal in die schwere und neuartige Arbeit des Fahrdienstes eingeführt und auch Lokomotiven und Wagen auf ihre Fahrtüchtigkeit und Sicherheit geprüft werden. Mit Genugtuung vernehmen wir, daß die von der Maschinenfabrik in Eßlingen gelieferten, nach dem Engerthschen System gebauten Lokomotiven voll und ganz den gehegten Erwartungen entsprechen. Sie leisten ihren Dienst mit Kraft und Ausdauer und fahren sich sanft und weich in den Kurven.

Nun aber ist das große Unternehmen vollendet; wir schreiben den 24. März 1856, und heute soll der erste Eisenbahnzug in St.Gallen anlangen. Um 6 Uhr morgens wurde die ganze Bürgerschaft durch die Kanonenschüsse geweckt. Um halb 10 Uhr versammeln sich jetzt die hohe Regierung, die Abgeordneten, die Ehrengäste sowie der Bahnverwaltungsrat im Regierungsgebäude. Von dort geht der Zug der Behörden und Festgäste in Begleitung der großen Heeresmacht unserer Kadetten beider Konfessionen nach dem Springbrunnenplatz, allwo man nach Anordnung des Festkomitees die bereitgestellten Equipagen besteigt, um nach Winkeln zu fahren. Eine ungeheure Volksmenge hat sich dort versammelt. Die Stationsgebäude, die Waggons sind festlich bekränzt, die Lokomotiven mit den Gemälden der Städte St.Gallen, Winterthur, Frauenfeld usw. und den Symbolen des Handels, der Kunst, Industrie, Wissenschaft usw. dekoriert, mit Fahnen und Kränzen geschmückt. Herr Betriebsdirektor Simon, der auf dem Wege von Winterthur her an allen Stationen eine Menge von Fahrgästen aufgenommen hat, kommt mit einem gewaltigen Zug gegen halb 12 Uhr in Winkeln an. Dann besteigen auch die sanktgallischen Teilnehmer die Waggons, und nun fährt man langsam nach der mit gewaltigen

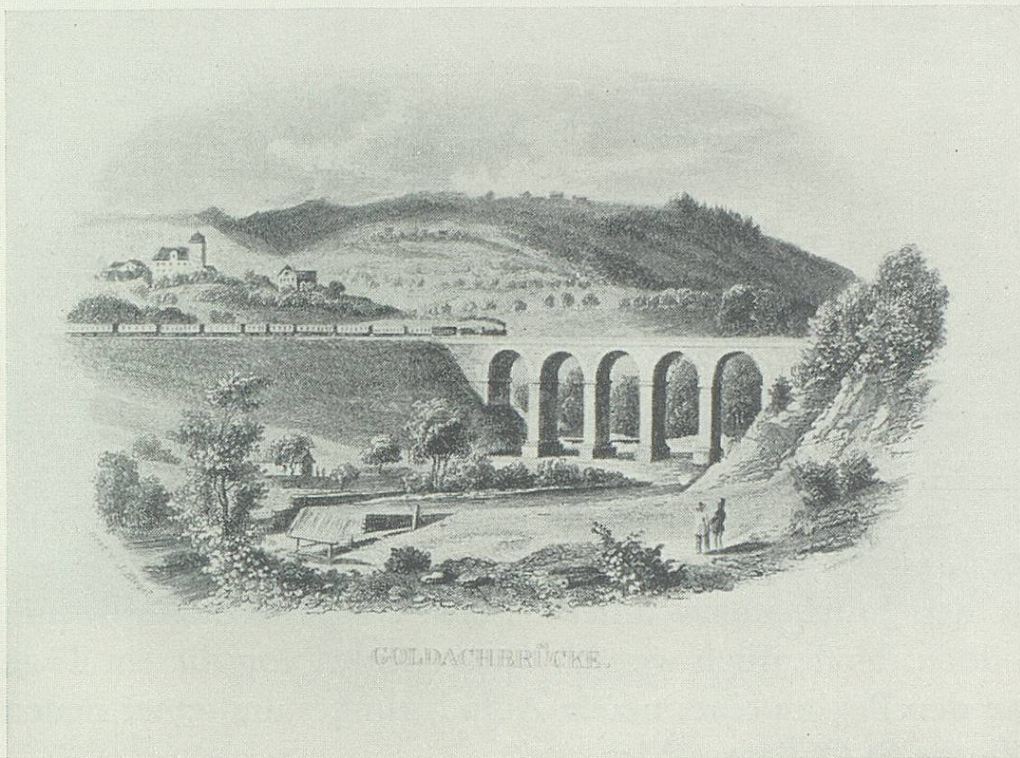


Die Einfahrt beim untern Brühl und die Überbrückung der St. Jakob-Straße

Wimpeln, Fahnen und Festbogen geschmückten Sitterbrücke vor, wo auf dem westlichen Ufer Kanonen und Musik unseren Zug begrüßen. Dieser hält auf dem in großem Stile sehr schön mit hohen und langen Standarten eingefassten Rundplatze an. Auch hier ist eine große Volksmasse. Das Arbeiterpersonal hat Spalier gebildet, durch das die Festgäste schreiten. Nachdem der Männerchor «Frohsinn» ein erhebendes Chorlied gesungen hat, ergreift Herr Landammann Hungerbühler das Wort und spricht vor allem den anwesenden Baudirektoren Dank und Anerkennung für ihre ausgezeichneten Leistungen aus. Er erklärt, daß die Namen Etzel, Hartmann, Dollfus und Pestalozzi in Erz an der Sitterbrücke eingegraben werden sollen. Unter Musik, Gesang und Kanonendonner be-

steigen die Festgäste wieder den Zug und rüsten sich zur feierlichen Weiterfahrt über die großartige Brücke.

Inzwischen war man in der Stadt auch nicht müßig gewesen. Nachdem sich die Kadetten wieder auf dem Klosterhof besammelt hatten, zogen sie, mit ihren Artilleriepiècen voran, den Markt hinunter, um beim Rathaus den Bezirksammann, den Gemeinde- und Verwaltungsrat und das Kaufmännische Directorium abzuholen und in geordnetem Zuge auf den Bahnhof zu geleiten. Auf dem Bahnhofplatz hat sich eine unübersehbare Menschenmenge eingefunden. Kaum haben die Uhren zwei geschlagen, wird auf dem St.Laurenzen-Turm als dem höchsten Punkte der Stadt der anrückende Eisenbahnzug aus weiter Ferne bewillkommt durch Entfaltung des großen eidgenössischen Banners. Nun lösen Militär und Kadetten ihre Kanonen und Piècen, der Donner hallt durch das Hochtal. 10 Minuten nach 2 Uhr rollt der erste Eisenbahnzug unter großem Jubel in unserer Vaterstadt ein. Auf der Estrade vor dem Stationsgebäude stehen die städtischen Behörden, und in deren Namen begrüßt nun Herr Gemeindeammann Kunkler die angekommenen Festgäste. Nachdem der Präsident der Eisenbahnkommission die Begrüßung erwidert hat, intoniert die Musik das Volkslied «Rufst du, mein Vaterland», in das Kadetten, die Sängervereine und das Volk mit Begeisterung einstimmen. Nach Beendigung dieser Empfangsfeier bildet sich der Festzug der Behörden, Kadetten, Eisenbahnleute und der übrigen Festteilnehmer und zieht nun durch das Scheibenertor und über den Markt zum Regierungsgebäude. Die Teilnehmer begeben sich in den Großratssaal, wo der Präsident des Eisenbahnverwaltungsrates die inaugurierte Eisenbahn dem landesväterlichen Schutz der betreffenden hohen Kantonsregierungen empfiehlt. Nach Abschluß dieser Handlung kehrt der Festzug durch die Multergasse zurück in den Bahnhof



Die Goldachbrücke

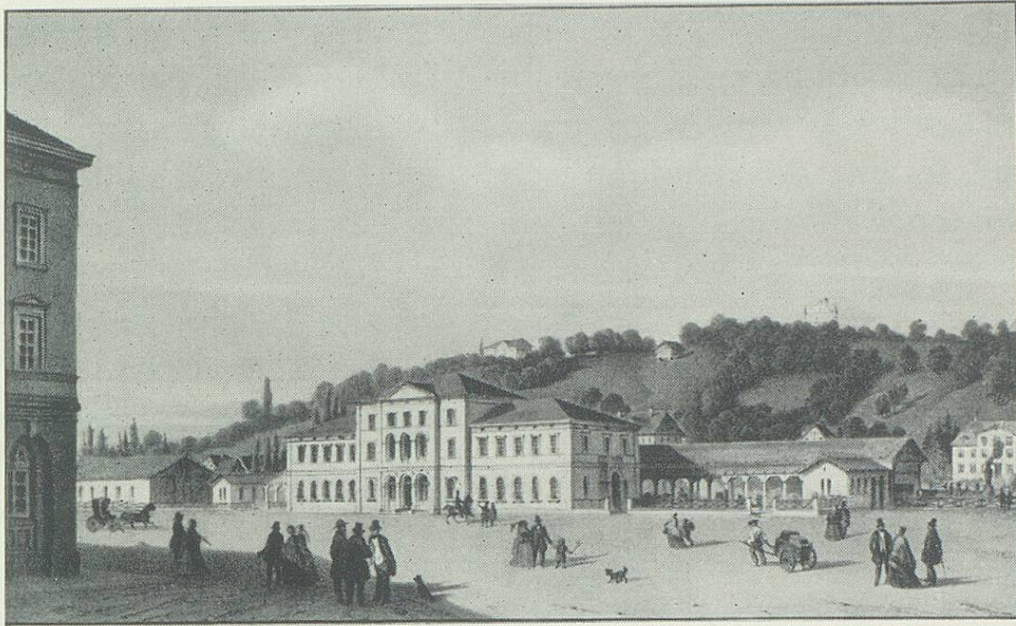
zur Tafel. Das Festkomitee hatte den Ladeschuppen in einen prächtigen Speisesaal umgewandelt. Die Hauptzierde desselben bilden ohne Zweifel die prächtigen Gruppen blühender Kamelien und immergrüne Pflanzen, welche teils in der Mitte um eine schöne Apollostatue, teils an den Seiten aufgestellt und von herrlichen Orangenbäumen überwölbt sind. Herr Beck-Mosheer hatte die große Freundlichkeit, die Schätze seiner Orangerie- und Treibhäuser zur Dekoration mitzuteilen. Am Abend aber leuchten alle öffentlichen Gebäude der Stadt, auch viele private Häuser, in herrlicher Illumination auf. Alt und jung bewegt sich freudigst durch die Gassen und bewundert die in magischem Lichte erscheinenden Dekorationen, Transparente und Festinschriften, deren eine lautet:

*Vom Säntisfuß
Bis fern zum Lemonstrand
Siehst du der bunten Kräfte Spiel;
Doch alle folgen unverwandt
Dem einen Ziel:
Fürs Vaterland!*

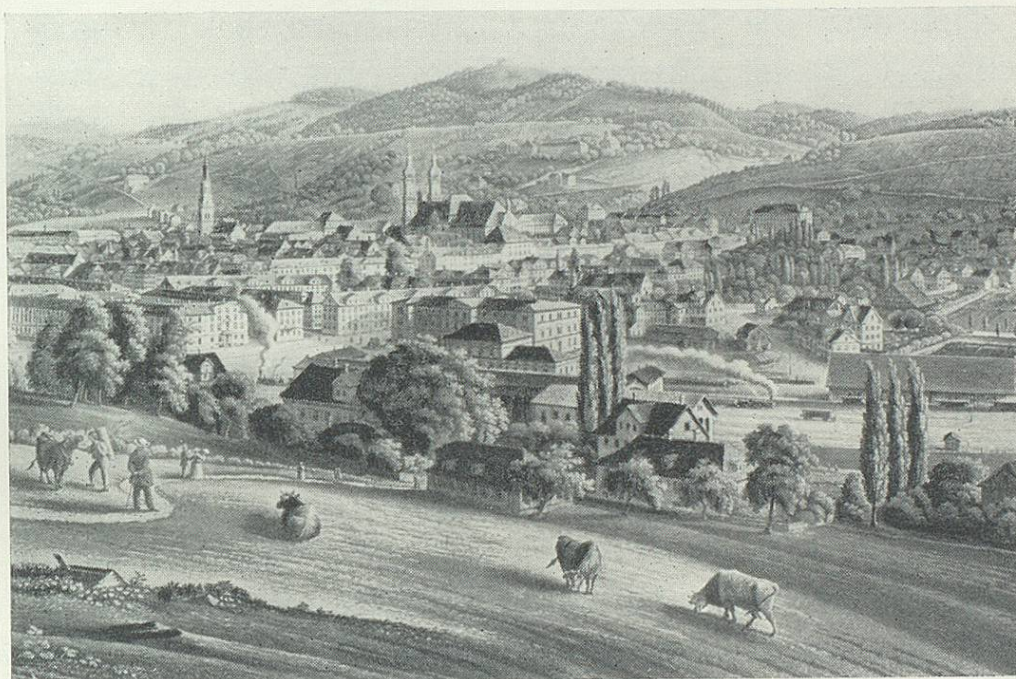
So ging ein Tag zu Ende, den wohl kein Zeitgenosse mehr vergessen hat. Der damalige Zeitungschronist begann seinen Bericht mit folgenden Worten:

«St.Gallen hat einen festlichen Tag verlebt. Der Ostermontag des Jahres 1856 wird uns unvergeßlich beiben und in den Jahrbüchern unserer Stadt ein gewichtiges Datum bilden. Hoffentlich werden unsere Enkel von diesem Tage an den Beginn eines neuen Aufschwunges und einer neuen Blüthe St.Gallens zählen.

Wir werfen heute keinen Blick auf den Gang dieses großen Werkes und auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, die dasselbe begleiteten: sie sind uns Allen noch frisch im Gedächtnis. Es erforderte eine ökonomische Kraftanstrengung, der Viele St.Gallen nicht gewachsen hielten, und da auch die Vollendung der Linie noch ein starkes Opfer erheischt, war bei Manchen die Stimmung nicht eine besonders fröhliche. Einzelne gefielen sich ganz besonders im Entwerfen trüber Bilder, und hätte es von diesen Schwarzmalern abgehungen, so wäre der gestrige Festtag kurios ausgefallen. Die Stimmung der Bevölkerung im Allgemeinen aber war eine gesunde und fröhliche. Sie war durchdrungen von dem Bewußtsein, daß das große Werk die Lösung einer Lebensfrage für St.Gallen war, daß es in unseren Tagen kräftigen Strebens und vieler Opfer bedarf, wenn man oben bleiben will, und daß diese Opfer wohlangelegtes Kapital für die Zukunft unserer Stadt und unseres Kantons sind.»



Der St.Galler Bahnhof zur Zeit der Eröffnung



Das Bahnhofquartier (nach einer Zeichnung von J. B. Isenring aus dem Jahre 1856)

Für St.Gallen bedeutete die Eröffnung der Bahn wirklich den Auftakt zu einer neuen Zeit. Das Werk, das in der erstaunlich kurzen Zeit von drei Jahren geschaffen worden war, festigte die Bande zwischen der Ostschweiz und der übrigen Eidgenossenschaft. Im ersten Betriebsjahre schon durfte die Bahn dem vaterländischen Gemeinschaftsgeiste dienen, indem sie viele Tausende zum Eidgenössischen Sängertage im Sommer 1856 nach St.Gallen brachte.

Wenn wir den ersten Fahrplan studieren, erkennen wir aber, daß die Fahrt nach Zürich noch nicht so ganz einfach war. Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn führte nur bis Winterthur. Dort mußte man demzufolge umsteigen, um die Nordostbahn – die von Romanshorn her kam – zur Weiterfahrt zu benutzen. Diese Bahnlinie ging zu jenem Zeitpunkte nur bis Oerlikon, von wo aus der Reisende mit der Postkutsche nach Zürich gelangte. So betrug die Fahrzeit St.Gallen–Zürich immer noch vier Stunden.

Noch war die Strecke St.Gallen–Rorschach fertigzustellen. Nebst der schwierigen Trassierung waren umfangreiche Bauarbeiten in Rorschach durchzuführen. Zum großen Kummer der Rorschacher wurde der Bahnhof aus technischen Gründen außerhalb des Städtchens angelegt, und man plante sogar, dort draußen einen neuen Hafen zu errichten. Somit wäre der Ort vom Hauptverkehr abgeschieden worden. Man fand aber noch rechtzeitig eine Zwischenlösung: vom Bahnhof wurde eine sogenannte Flügelbahn auf einem Damm zum alten Hafen geführt. Im Herbst 1856, zur Zeit des St.Galler Herbstjahrmarktes, wurde diese Linie dem Betrieb übergeben. Es sollte nicht lange dauern, bis sie Anschluß an die Rheintalstrecke der Südostbahn und an den Schienenstrang nach Bregenz fand. Damit war tatsächlich der Anschluß an das ausländische Schienennetz geschaffen. Die St.Gallisch-Appen-



St. Galler, Appenzeller Bahn.

Fahrtenplan St. Gallen-Winterthur

vom 25. März 1856 an.

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

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

Stationen.		Fahrzüge.			Stationen.		Fahrzüge.		
		II.	IV.	VI.			I.	III.	V.
		Vorm.	Vorm.	Nachm.			Vorm.	Vorm.	Nachm.
		St. M.	St. M.	St. M.			St. M.	St. M.	St. M.
Von St. Gallen	Abg.	7. 35.	11. 9.	5. 20.	Von Zürich West	Abg.	4. 45.	8. 15.	2. —
" Bruggen	"	7. 44.	11. 18.	5. 29.	" Derliten Eisenb.	"	5. 32.	9. 2.	2. 44.
" Winteln	"	7. 54.	11. 28.	5. 39.	" Wallisellen	"	5. 39.	9. 9.	2. 55.
" Gohau	"	8. 2.	11. 38.	5. 47.	" Effretikon	"	6. 2.	9. 32.	3. 31.
" Flawyl	"	8. 16.	11. 52.	6. 1.	" Kemptthal	"	6. 11.	9. 40.	3. 47.
" Uzwyl	"	8. 30.	12. 8.	6. 15.	in Winterthur	Anf.	6. 20.	9. 50.	4. —
" Schwarzenbach	"	8. 42.	12. 20.	6. 27.	Von Winterthur	Abg.	6. 35.	10. 5.	4. 15.
" Wyl	"	8. 58.	12. 36.	6. 43.	" Käterichen	"	6. 46.	10. 16.	4. 26.
" Sirnach	"	9. 4.	12. 43.	6. 49.	" Egg	"	6. 58.	10. 30.	4. 38.
" Echliten	"	9. 13.	12. 54.	6. 58.	" Nadorf	"	7. 7.	10. 40.	4. 47.
" Nadorf	"	9. 22.	1. 4.	7. 7.	" Echliten	"	7. 18.	10. 53.	4. 58.
" Egg	"	9. 31.	1. 15.	7. 16.	" Sirnach	"	7. 25.	11. —	5. 5.
" Käterichen	"	9. 41.	1. 26.	7. 26.	" Wyl	"	7. 41.	11. 16.	5. 21.
in Winterthur	Anf.	9. 50.	1. 35.	7. 35.	" Schwarzenbach	"	7. 47.	11. 22.	5. 27.
Von Winterthur	Abg.	10. 20.	1. 50.	7. 50.	" Uzwyl	"	8. 2.	11. 39.	5. 42.
" Kemptthal	"	10. 37.	2. 1.	8. 1.	" Flawyl	"	8. 19.	11. 56.	5. 59.
" Effretikon	"	10. 55.	2. 12.	8. 12.	" Gohau	"	8. 32.	12. 11.	6. 12.
" Wallisellen	"	11. 18.	2. 26.	8. 26.	" Winteln	"	8. 43.	12. 22.	6. 23.
in Derliten	Anf.	11. 33.	2. 35.	8. 35.	" Bruggen	"	8. 51.	12. 30.	6. 31.
" Zürich	Anf.	12. 13.	3. 15.	9. 15.	in St. Gallen	Anf.	8. 58.	12. 37.	6. 38.

Die Direktion.

Der erste Fahrplan

zellische Eisenbahngesellschaft verband sich nach wenigen Jahren mit der Südostbahn und anderen kleineren Bahnunternehmen der Ostschweiz zu den «Vereinigten Schweizerbahnen». Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde der

letzte, bedeutende Schritt in unserer Eisenbahngeschichte getan: der Verschmelzung aller regionalen Bahngesellschaften zum einheitlich geführten Großunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen.

* * *

Die Abbildungen 1–4 wurden dem im Jahre 1856 erschienenen Reiseführer der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn entnommen. Dieses Büchlein enthält nicht nur die Beschreibung der Bahnlinie, sondern gleichsam als Vorläufer des «Baedekers» historische, kulturelle und wirtschaftliche Hinweise. Der Verfasser war der allseits gebildete Dr. Henne. Die Zeichnungen sind Arbeiten von J. B. Isenring (Stadtbibliothek Vadiana).

Abbildungen 5 und 6 sind im Besitze des Historischen Museums. Den Vorstehern beider Institute dankt der Verfasser für Entgegenkommen und Erlaubnis für photographische Wiedergabe obgenannter Darstellungen.