Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Der Eisenbahnbau als Aufgabe der Verkehrspolitiker

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893036

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

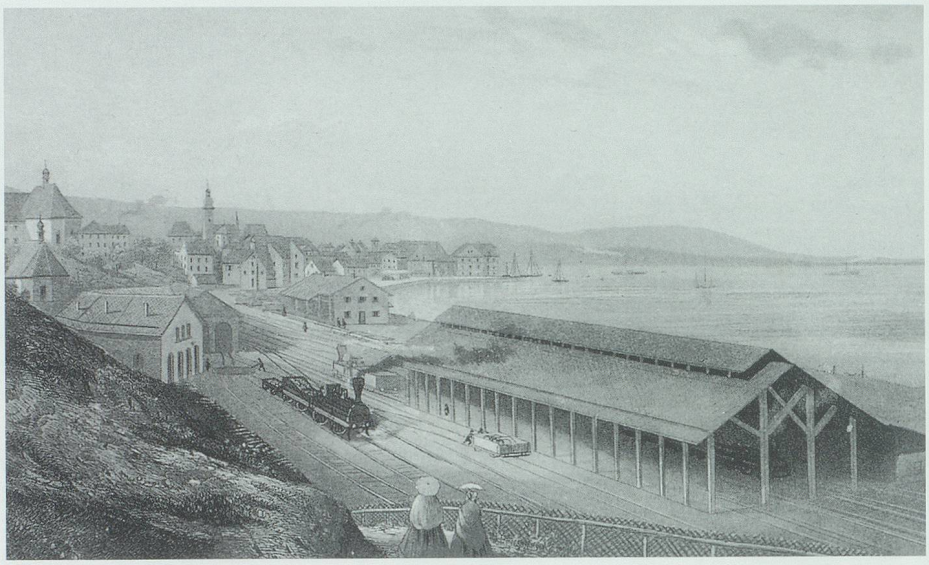
Download PDF: 24.08.2025

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

Der Eisenbahnbau als Aufgabe der Verkehrspolitiker

Otto Ackermann, Fontnas

Von Anfang an krankte das schweizerische Eisenbahnwesen an einer unzureichenden Verkehrspolitik. Im Amtsbericht der St.Galler Regierung über das Jahr 1841 hält der Kleine Rat auch unmissverständlich fest: «Das Zerfallen der Eisenbahngesellschaft in Zürich hat auch in unserem Kanton zur Folge gehabt, dass die Vorarbeiten für die Eisenbahnen keine Fortschritte gemacht haben. Das Erschlaffen auf dieser Seite steht aber in auffallendem Kontrast mit dem ausserordentlichen Aufschwung, den sonst das Eisenbahnwesen in beinahe allen Staaten Europas genommen hat.»[1] Die folgenden Jahre waren gekennzeichnet durch Verhandlungen und die Konzessionserteilung für eine Ostalpenbahn, an welcher vor allem Graubünden und das Tessin, sodann von italienischer Seite her das Königreich Sardinien beteiligt waren, worüber die Regierung mittels Botschaften laufend den Grossen Rat unterrichtete.[2] Interessant ist die Mitteilung, dass erst die interkantonalen und sogar internationalen Verhandlungen das Interesse an der Rorschach–St.Gallen–Wil-Bahn wieder aufkommen liessen.[3] Alle diese Bemühungen kamen wegen der Sonderbundswirren ins Stocken. Aber auch danach war der liberale Bundesstaat seiner Aufgabe nicht gewachsen; in einem Überblick über die eidgenössische Eisenbahnpolitik in dieser Pionierphase wird dies ausdrücklich festgehalten: «Weder der Verfassungskompromiss von 1848 noch das erste Eisenbahngesetz von 1852 erwiesen sich als besonders wirksames Mittel gegen die Zersplitterung der privaten Initiativen. Erst nach der Verlegung von 1420 km Schiene gelang dem Bund von 1870 an die Durchsetzung einer Teilkontrolle. Die mangelhafte Planung des ersten Streckennetzes hatte ihren Grund sowohl in den gewaltigen finanziellen Mitteln, die für seinen Bau aufgebracht werden mussten (allein 340 Millionen Franken für die ersten 1000 km), als auch in dem Umstand, dass der Staat im Gegensatz zu der in anderen Ländern üblichen Praxis den Hauptteil der Verantwortung der Privatwirtschaft überliess. […] Die mit bedeutenden ausländischen Mitteln gegründeten Gesellschaften stiessen auf Schwierigkeiten, die ihre Ursachen in kantonalen Rivalitäten ebenso wie in geographischen Hinternissen und in der Entmutigung der Geldgeber hatten.»[4]



Die grosszügig ausgebauten Bahnhofanlagen von Rorschach widerspiegeln die hohen Erwartungen, resultierend aus der Bedeutung der Hafenstadt für den Import von Gütern, besonders von Getreide, aus dem süddeutschen Raum. Bild von Jean Joseph Geisser, um 1856, im Historischen Museum St.Gallen.

An frühen Versuchen, die Öffentlichkeit für die neue Technologie zu gewinnen, fehlte es nicht: Schriften, Broschüren, Abhandlungen und Zeitungsartikel, welche die positiven Seiten der Eisenbahn hervorheben oder gar zu beweisen suchen, gibt es in grosser Zahl. Sie stammen schon aus einer Zeit, als in der Schweiz noch keine Bahnlinie existierte, aber auch noch in den 1850er Jahren wurden sie reihenweise verfasst. Die Autoren waren in der Regel Führungsleute aus Wirtschaft und Politik. Die ersten Linien wurden in einem erbitterten Konkurrenzkampf mehrheitlich französischer Geldgeber realisiert, die ihren gesamteuropäischen Einfluss durch die Kontrolle der Lücken in der Schweiz und im Piemont zu konsolidieren trachteten. Dazu gehörte auch die Realisierung der Rheintallinie mit Hilfe französischer Kredite, die der spätere Verwaltungsratspräsident der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.), Daniel Wirth-Sand, 1856 erwirken konnte.[5] Erst die gescheiterten Fusionen und die Finanzkrise der sechziger Jahre sowie der Druck von Seiten der Brennerlinie (eröffnet 1867) und des französischen Mont-Cenis-Tunnels (eröffnet 1871) brachten erste Zusammenschlüsse schweizerischer Eisenbahngesellschaften und verstärkte Mitwirkungsmöglichkeiten des Bundes.

Die ersten st.gallischen Eisenbahnpolitiker

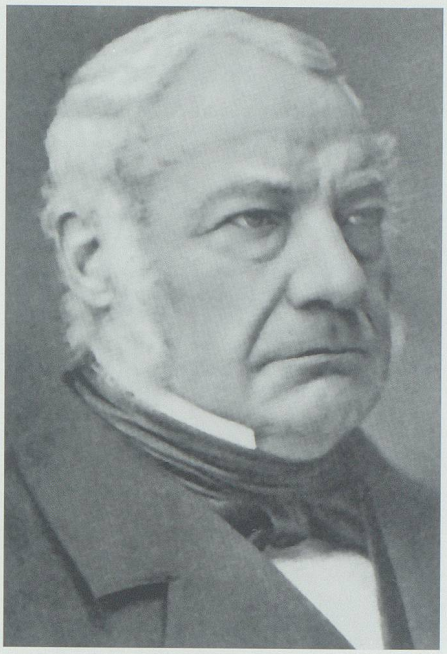
Das bisher Ausgeführte ist der allgemeine Hintergrund, vor dem die Bemühungen führender Politiker in der Schweiz und im Kanton St.Gallen zu sehen sind. Diese Bemühungen galten dem Ziel, den Anschluss an die Entwicklung herzustellen und jenes Verbindungsstück über die Al-

pen zu realisieren, das ihre Region ins entstehende europäische Verkehrsnetz einband, nämlich die Lukmanier- oder Splügenbahn von und nach Italien.[6] Es bleibt für die späteren Generationen beeindruckend, mit welcher Energie sie sich dafür einsetzten, wie sie sich mittels Auslandreisen einen Einblick in die neue Technologie verschafften und politische und wirtschaftliche Kontakte suchten. Allein, ihren Visionen standen, wie so oft in diesem Land, die föderalistischen Strukturen im Wege, ehe mit der neuen Bundesverfassung von 1848 und dem Eisenbahngesetz von 1852 wenigstens ein Weg geöffnet wurde für die Epoche des schweizerischen Eisenbahnbaus auf privatwirtschaftlicher Grundlage, die am Ende des Jahrhunderts mit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen ihren Abschluss fand.[7]

Dass hier die St.Galler Politiker eine beachtliche Rolle spielten und damit die Voraussetzungen zur frühen Erstellung der heute noch wichtigen Linien Zürich–Rorschach, Rorschach–Chur und Ziegelbrücke–Chur schufen, ist schon oft dargestellt worden und wird in diesem Buch im Zusammenhang mit dem Bau der Rheintallinie beschrieben. An der Spitze steht Johannes Matthias Hungerbühler als eidgenössischer Eisenbahnpolitiker; im Nationalrat war er Mitglied der Verkehrskommission; als Sprecher der Minderheit setzte er sich 1852 erfolgreich für einen privaten Eisenbahnbau ein.[8]

Bereits 1837 hatte Regierungsrat Gallus Jakob Baumgartner in einem Aufsatz in der Zeitschrift «Der Erzähler» geschrieben: «Was in der Schweiz im Eisenbahnwesen unternommen werden will, muss den Stempel der Berechnung des künftigen grossen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen, soll es sich nicht der Gefahr aussetzen, durch andere Spekulationen verdrängt und dadurch die Veranlassung zu ungeheuren Vermögensverlusten von Staats- und Privatkassen zu werden.»[9]

Dieses europäisch-weite Denken war charakteristisch für die frühesten Eisenbahnvisionen der ersten Pioniere, die sich über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus trafen, Pläne schmiedeten, Verbindungen knüpften. Den Anteil Einzelner an der damaligen Diskussion auszumachen fällt schwer. Sicher sind neben den St.Galler Eisenbahnpionieren auch ihre Bündner Kollegen zu erwähnen, welche sich ebenso und vereint mit ihnen um eine Konzession für



Gallus Jakob Baumgartner erkannte die Bedeutung der Eisenbahn frühzeitig und war mit seinen Schriften ein Wegbereiter der Eisenbahnprojekte. Bild aus Neujahrsblatt 1971.

eine alpenquerende Eisenbahn bemühten. Eine Schlüsselfigur ist vermutlich der Churer Wolfgang Killias.[10] Er war der erste Direktor der 1840 eröffneten Bahn Mailand–Monza, der ersten im Auftrag des österreichischen Vizekönigs erstellten Bahn Italiens. Dadurch brachte er eine einzigartige praktische Erfahrung mit.[11] Obwohl «seine Bahn» wie die erste italienische Strecke Neapel–Portici oder die Linie Berlin–Potsdam eigentlich eine Stadtbahn war, die zur Sommerresidenz des Vizekönigs führte, nahm sie in Camerlata die Passagiere der Gotthardpost Flüelen–Camerlata auf. Der Bündner aber dachte nun daran, eine Alpenbahn durch seine Heimat zu bauen und «stand gerade als Direktor und als bester Kenner der oberitalienischen Verhältnisse immer an vorderster Stelle, wenn es galt, für eine Bündner Alpenbahn im Piemont oder in der Lombardei öffentliches oder privates Interesse zu erwecken. Auf diesem Gebiete arbeitete er ständig in landsmannschaftlicher Kollegialität seinem Freund Richard La Nicca von Sarn in die Hände. Er war es auch, der den Bündner Kantonsingenieur im Zuge seiner mit ihm gepflogenen 'mehrjährigen voluminösen Korrespondenz' erstmals auf die Route des Lukmaniers aufmerksam machte, als dem bisher im Vordergrund stehenden Splügen Widersacher entstanden».[12] Killias soll auch wesentlichen Anteil gehabt haben, dass italienische Finanzkreise 1845 in die Vorbereitungsgesellschaft einer Bündner Alpenüberquerung eintraten, so dass im Frühling 1847 ein förmlicher Staatsvertrag für eine Lukmanierbahn mit Sardinien und Piemont geschlossen werden konnte.

Die Rheintallinie wurde in den vierziger Jahren publizistisch gefördert auch durch eine Schrift des st.gallischen Strassen- und Wasserbauinspektors Friedrich Wilhelm Hartmann; er hatte aber nicht nur den Zusammenhang mit der europäischen Verkehrspolitik im Auge, sondern auch die Förderung der regionalen Entwicklung: «Gemeint war damit zunächst die Hebung des Absatzes der Bodener-

1 Amtsbericht Juni 1842, S. 87. Zu den Amtsberichten der Regierung vgl. in diesem Buch auch Hans Jakob Reich, «'Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn …'».

2 Konzessionsverhandlungen mit Graubünden am 4. Juli 1845 in Sennwald, dann drei Verhandlungstage im Oktober 1845 in Chur wegen der Konzession für La Nicca. Botschaft an die Februarsession 1846 des Grossen Rates, welcher darauf den Staatsvertrag, die Konzession und zwei Gesetze guthiess.

3 Amtsbericht Juni 1847, S. 82.

4 Mesmer 1986, S. 661f.

5 Vgl. dazu Ehrenzeller 1959.

6 Dies gilt vor allem für die Rheintallinie, während die etwas früher konzipierte Wiler Bahn, die Linie von Rorschach nach St.Gallen–Wil–Winterthur, den Anschluss der Kantonshauptstadt an die schweizerischen Wirtschaftszentren ermöglichen sollte. Vgl. dazu den Beitrag «Die Eisenbahnen im Rheintal» von Anton Heer in diesem Buch.

7 Frey/Glättli 1987, S. 18.

8 Vgl. Buchmann, S. 236–256.

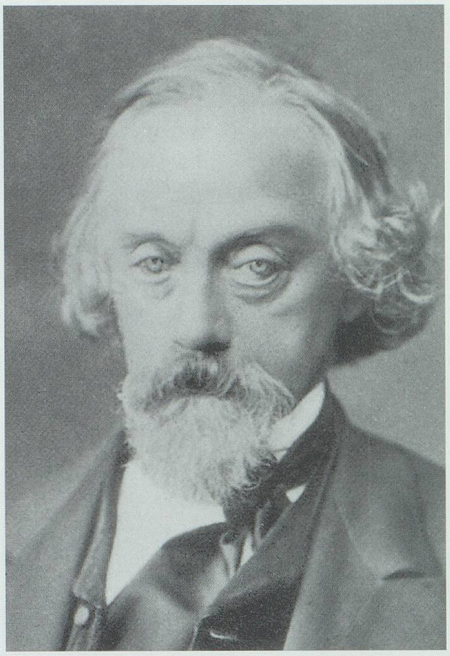
9 Zitiert nach Mathys 1947, S. 110.

10 Geboren am 10. Februar 1796 in Chur, gestorben am 18. Mai 1884, ebenfalls in Chur. Vgl. dazu Fretz 1944.

11 Diese Bahn verwendete noch eine völlig primitive Technologie, die auch den Betrieb auf den nicht einmal 13 Kilometern unglaublich erschwerten: «Es gab bei den vorgesehenen sieben Zugspaaren pro Tag nicht nur Verspätungen, sondern oft ganz unvorhergesehene Halte auf offener Strecke, Zusammenstösse der Wagen, die noch keinerlei gefederte Puffer besassen, Brüche bei den Kupplungen, die noch aus blossen Ketten bestanden, halbe Züge gingen auf der Fahrt verloren. Bei solchem Betrieb waren die längs der fast schnurgeraden Strecke errichteten dreistöckigen 'Torri d'osservazione' aus solidem Mauerwerk kein Luxus. Von ihnen aus wurden mittelst immensen Flaggen all die grösseren und kleineren Malheurs auf der Strecke nach Mailand und Monza signalisiert. Bald genug krankten aber auch die einzigen zwei Lokomotiven […] an allerlei Übeln.» Fretz 1944, S. 82f. Trotzdem wurde die Linie, nicht zuletzt wegen der massiven Propaganda, ein grosser Publikumserfolg.

12 Fretz 1944, S. 92.

Als einer der ersten trieb der Bündner Oberingenieur Richard La Nicca die Idee einer Alpenbahn durch internationale Verhandlungen und Konzessionserteilungen voran. Bild aus Fretz 1944.



Der Deutsche Friedrich Wilhelm Hartmann brachte als Kantonsingenieur das nötige Fachwissen in die Eisenbahndiskussion. Bild aus «Rorschacher Neujahrsblatt 1956».

zeugnisse im Rheintal und Oberland, sogar die Einleitung der Güterzusammenlegung in der Rheinebene; auch das anscheinend in Vergessenheit geratene Projekt Rorschach–St.Gallen sollte offenbar wieder in empfehlende Erinnerung gebracht werden.»[13] Hartmann war ein Bayer, der 1836 als Nachfolger des st.gallischen Strassen- und Wasserbauinspektors Alois Negrelli (der seinerseits aus dem Südtirol stammte) in den Kanton St.Gallen kam. Nicht nur als Eisenbahnsachverständiger trat Hartmann hervor, sondern auch als Strassenbauingenieur – die Strasse von Bad Ragaz in die Tamina-Schlucht ist sein Werk – sowie als Ingenieur im Dienste der Rheinkorrektion. Im Jahr der Eröffnung der Rorschach–Wil-Bahn verlieh ihm die Stadt Rorschach das Ehrenbürgerrecht.

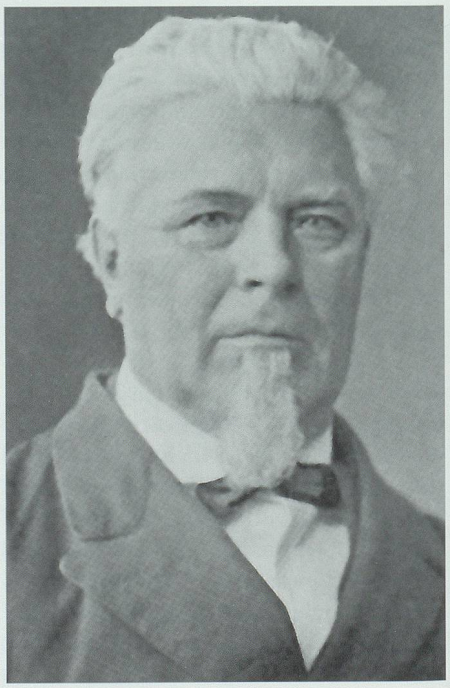
Bekanntlich versuchte zunächst die st. gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft die Anbindung von St.Gallen an Zürich zu realisieren, und dies ganz auf privater Grundlage. Die Regierung schreibt dazu im Amtsbericht 1847: «Unsere Theilnahme an diesem Projekte beschränkte sich bisher darauf, dass das Komité durch unser Ingenieurbureau unterstützt wurde, dass wir auf Kosten des Staates die Frequenz auf dieser Route durch spezielle Zählung erheben liessen und dass wir uns auf diplomatischem Wege dafür verwandten, dass der Bahn von Wyl aus die Fortsetzung gegen Zürich gesichert werde.»[14]

Hungerbühlers Einschätzung der Eisenbahnfrage

Die Eisenbahndiskussion wurde zunächst innerhalb der St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft geführt; es galt, diese Diskussion über die Behörden und kaufmännisch Interessierte hinauszutragen. Im Jahr, da die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft gegründet wurde, fasste Regierungsrat Johann Matthias Hungerbühler in einer umfangreichen Schrift die technischen und politischen Probleme des Eisenbahnbaus zusammen.[15]

Wenn man die Seiten des historischen Teils durchliest, wundert man sich zunächst über das Weitschweifige und Belehrende der Schrift, bringt aber mehr Verständnis auf, wenn man bedenkt, dass die Einführung eines ganz neuen Verkehrsmittels breit kommuniziert und vorbereitet werden musste. Mit dem Mahnfinger erinnert Hungerbühler die St.Galler an den Widerstand breiter Kreise gegen den Chausseenbau unter Abt Beda, als man im Untertoggenburg in den neuen Dammstrassen nicht nur ein notwendiges Übel sah, sondern sie als ein Werk des Satans bekämpfte. Dagegen führt er die Vorteile an, dass das neue Verkehrsmittel, die Eisenbahnen, «die Völker, ihre geistigen und leiblichen Güter, ihre moralischen, politischen und sozialen Interessen näher und schneller einen und zusammenführen. In diesem grossen Austausch, in dieser materiellen, durch keine grossen Distanzen mehr gehinderten Berührung der Menschen, der Ideen und Waaren, der Freuden und Leiden der Völker und Individuen, muss sicherlich die Wohlfahrt Aller und Einzelner gewinnen». Er sieht in der bisherigen Erfahrung, dass in der Eisenbahn die 3. Klasse dreimal so viel einbringt als die 1. und 2. zusammen, einen «ernsten, unverkennbaren Fingerzeig, welch tiefes demokratisches Element die neue Erfindung entwickle», und hofft, dass die «gefürchtete Geldsuprematie in letzter Instanz durch die Demokratie im Zügel gehalten» werden kann.[16] Diesen erstaunlichen und, wie wir heute wissen, nur allzu berechtigten Befürchtungen stellt er finanzpolitische Erwägungen entgegen: Die Regierung «verhehlte sich selbst und dem Grossen Rathe die moralischen, staatsökonomischen und politischen Nachteile nicht, welche in der Überlassung und Aushingabe desselben an eine auswärtige Gesellschaft liegen. Allein die Unmöglich-

Johannes Mathias Hungerbühler trat nicht nur entscheidend für den Bau der St.Galler Eisenbahnen ein, sondern er wurde einer der führenden Eisenbahnpolitiker der Eidgenossenschaft. Bild aus Neujahrsblatt 1971.



keit, mit einem ein- und angewohnten jährlichen Ausgabenbudget von bloss zirka 300 000 fl., [...] ein Nationalwerk von 5 Millionen Gulden Anlagekapital auszuführen, lag Jedem, der unser Volk kannte, auf flacher Hand. Bei Gründung einer schweizerischen oder kantonalen Gesellschaft wäre man aber den gefürchteten Nachtheilen, welche die Spekulation, die Jopperei, das Börsen- und Agiotagenspiel[17], die Regierung Numero 2 des Komités einer anonymen Gesellschaft zur Folge haben kann, schwerlich entgangen». Neben den mangelnden finanziellen Möglichkeiten des Kantons mit seinem «einfachen, staatsschulden- aber auch staatsvermögensfreien, fast patriarchalischen Finanzzustand»[18] ist es das Spekulationsgebaren, das Hungerbühler als mit der Politik schwer vereinbar hält; heute würde man wohl dazu Fremdwörter wie Shareholdervalue und ähnliche benutzen.

In den anschliessenden Abschnitten über die direkten wirtschaftlichen Auswirkungen sieht Hungerbühler in den Transportkapazitäten für Getreide und andere Lebensmittel «die beste Assekuranzanstalt gegen Theuerung und Hungersnoth. So verhält es sich mit allen übrigen Konsumtionsartikeln, mit allen und jeden Lebensbedürfnissen, welche durch die ungeheure Frachtverminderung und Schnelligkeit den beträchtlichsten, bisher unbekannten Austausch zu Gunsten der Landwirthschaft erfahren werden». Dabei denkt er besonders an die neuen Möglichkeiten für Viehtransporte.

Höhepunkt von Hungerbühlers publizistischer Tätigkeit zum Eisenbahnbau war seine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Eisenbahn im Kanton St.Gallen. Schrift in der Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen.

Bei dieser Gelegenheit setzt er sich auch mit Einwänden aus unserer Region auseinander: «Aber – so hört man klagen – unsere Pferdezucht im Werdenbergischen, im Sarganserlande und anderwärts wird zu Grunde gehen! Es ist wahr, rechnet man auf einen Dampfwagen durchschnittlich bloss die Kraft von 4 Pferden, so verrichtet eine Dampfmaschine täglich wenigstens die Arbeit von 20 Pferden. [...] Allein welches Kapital wird hier erspart und welche Lebensmittel für die Menschen gewonnen! Schätzt man die Nahrung eines Pferdes nur der von 6 Menschen gleich, so ersparen 100 Dampfwagen so viel Lebensmittel um 12 000 Menschen zu ernähren. Berechnen wir die Anschaffung, Ergänzung oder Unterhaltung eines Pferdes täglich bloss 1 fl., so bringen 2000 Pferde jährlich eine Ersparniss von 730 000 fl.» Im weitern gibt er zu bedenken, dass mit der gestiegenen Transportkapazität auch der Lokalverkehr mit Pferdekraft zunehmen werde. Ebenso sieht er keinen Anlass für die Befürchtung, beim Ausbau der Eisenbahn würden die Strassenbauten vernachlässigt.[19]

Gegen Ende seiner Schrift zählt er die Beschäftigungsimpulse auf, die der Bahnbau auslösen würde: «Wie viele Handwerker und Arbeiter aller Art werden, wenn der Bau der Eisenbahnen, für welche den Rhein hinaus bis Ragatz und von da nach Wallenstadt allein 8 Millionen Gulden verwendet werden sollen, einmal wirklich beginnt, Beschäftigung und Verdienst erhalten! [...] Nach dem Bau der Bahnen wird die Erhaltung und der Betrieb derselben einer Menge Bürger sichern Verdienst gewähren. [...] Man bedarf eines grossen Verwaltungspersonals, Kondukteure, Maschinisten, Heizer, Bahnwärter u. drgl. auf der Bahn, in den Bureaus und Magazinen. Auf eine Stunde Eisenbahn werden durchschnittlich 12 bis 15 Angestellte gerechnet.»[20]

Die Gemeinden wurden durch das erste Eisenbahngesetz von 1845/46 geweckt, und es gab gegen die Eisenbahn Opposition. Hungerbühler befasst sich denn auch mit dem Widerstand der Bevölkerung gegen die geplante Eisenbahn: «Damals waren es namentlich ein paar bei der wahrscheinlich ersten St.Gallischen Schienenlegung zunächst betheiligte Gemeinden des Bezirks Werdenberg, denen das St.Gallische, für Eisenbahnunternehmungen gar nicht berechnete Expropriationsgesetz höchst bedenklich und unzulänglich schien, welche in anbegehrten Vetoversammlungen Einwand gegen das neue Gesetz erheben wollten. Man weiss, dass diese nur mit Mühe durch einzelne ihrer Mitbürger, die zugleich Mitglieder des Grossen Rathes und als solche mit der Sache näher vertraut waren, von Vetobeschlüssen abgemahnt werden konnten.»[21] Daher versucht er die Befürchtungen der Bevölkerung wegen der Enteignungen und Entwertungen der Liegenschaften zu entkräften, indem er auf Erfahrungen in Ländern, die bereits Eisenbahnen errichtet haben, verweist. Dazu stellt er eine schärfere Fassung des Expropriationsgesetzes in Aussicht, zu dem er konkrete Vorschläge macht.

Seine ganze Weitsicht und den Blick für die Möglichkeiten des Eisenbahnbaus im Rheintal aber zeigt Hungerbühler, wenn er nicht mehr die grossen europäischen Verkehrslinien betrachtet, sondern die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die anderen grossen staatlichen Werke wie für die Melioration der Rheinebene: «Sollten solche Erfahrungen nicht auch unsere besorglichen Grundeigenthümer im Rheintal, in Werdenberg und Sargans zu beruhigen vermögen? Sollten sie es nicht, zumal wenn dieselben bedenken, welchen indirekten Vorschub die Eisenbahnbauten den längst so unerlässlichen Entsumpfungen des Saar-, Seez- und Simmigebiets leisten

13 Edelmann 1947, S. 14.

14 Amtsbericht über das Jahr 1846.

15 Sammelband Hungerbühler Schriften S1698e, Kantonsbibliothek (Vadiana) St.Gallen, Nr. 4. Die 110 Seiten gliedern sich in ein Einleitungswort (S. 13–15), einen geschichtlichen Teil (S. 16–50) und Betrachtungen über die Vorteile und Nachteile der Eisenbahnen (S. 51–68); die zweite Hälfte umfasst Beilagen wie das Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 15. November 1845, in Kraft ab 22. Januar 1846, den Staatsvertrag zwischen St.Gallen, Graubünden, Tessin, die Konzessionsurkunde vom 19. Februar 1846 und das Gesetz über Zollbegünstigung für Eisenbahnmaterialien; sie wird abgeschlossen durch technische Gutachten (S. 90–118).

16 Hungerbühler S. 52f.

17 *Jopperei*, vermutlich von *Joppe*, der taillenlosen Männerjacke abgeleitet, für das modische Auftreten der Spekulanten; *Agio* bedeutet: Differenzbetrag einer Aktie zum Nennwert.

18 Hungerbühler 1846, S. 31.

19 Hungerbühler 1846, S. 58 ff.

20 Hungerbühler 1846, S. 62.

21 Hungerbühler S. 9.

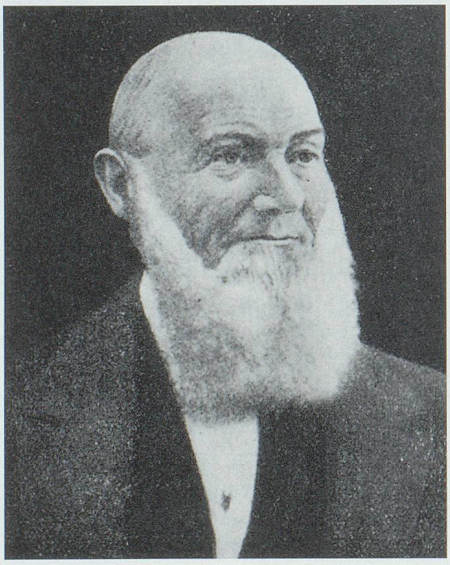
werden? Unsere rheinanwohnenden Gemeinden reichen dem Strassendepartement alle Jahr für angeblich behufs Rheinwuhrungen verwendete Materialien, Arbeiten, Tagfrohnden u.s.w. Rechnungen ein, welche die grosse Summe zwischen 40 000 bis 50 000 fl. ersteigen. Sollen sich dieselben nun nicht glücklich wünschen, wenn die künftigen Eisenbahnbauten, theils durch ihre unmittelbare Folge, theils wegen stets zunehmenden Güterwerths die Regulierung und Eindammung des Rheines und anderer Gewässer, so wie die Entsumpfung der Niederungen veranlassen?»[22]

Karl Völkers «Wort an die Bürger»

In den gleichen Jahren hat sich ein weiteres Mitglied der St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft in einem «Wort an die Bürger der Kantone St.Gallen u. Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen» an die Öffentlichkeit gewandt.[23]

Der Deutsche Karl Völker[24] war im Zusammenhang mit den Demagogenverfolgungen in die Schweiz geflüchtet, hatte sich 1819 in Hofwil aufgehalten, war dann Turnlehrer an der Kantonsschule Chur und musste einige Jahre später nach England fliehen, wo er in Liverpool ein Institut im Sinne Pestalozzis gründete, das er ab 1839 auf Schloss Heerbrugg in philanthropischem Sinne weiterführte. Bürger von Altstätten geworden, betätigte er sich journalistisch und wurde in verschiedene kantonale Gremien gewählt. Besonders aktiv wurde er als Gründungsmitglied der kantonalen landwirtschaftlichen Gesellschaft[25] für die Rheinregulierung und das Eisenbahnwesen. Er war Mitglied des Gründungskomitees der Rorschach–Chur-Bahn und Mitglied des Grossen Rates.

Karl Völker setzte sich als Mitglied des Kantonsrates für den Eisenbahnbau ein. Bild aus «Unser Rheintal 1960».



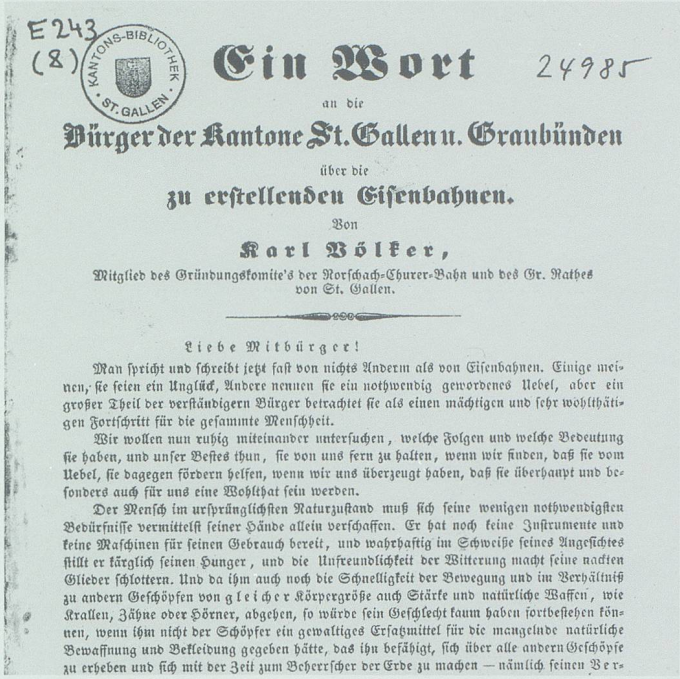
Ganz von liberalem und aufklärerischem Gedankengut beseelt, holt er weit aus, um den Bau der Eisenbahn aus der menschlichen Natur und Geschichte als letzte Stufe des Fortschritts zu begründen: neue, raschere und billigere Verkehrsmittel sind für die zivilisierten Völker notwendig geworden. Detailliert zählt er die Vorteile auf: Austausch der Produkte, aber auch der Personentransport für Bauern, Handwerker, Fabrikanten, Kaufleute in der aufblühenden Wirtschaft, im Privatleben ebenso wie für Truppen im Kriegsfall. Mit Schwung formuliert er sein Credo: «Und so kommt Alles in Thätigkeit und Bewegung; der Reiche hat nicht länger das Privilegium, in seiner Karosse weite Fahrten zu seinem Vergnügen zu machen; der Handwerker und der Bauer können es ihm gleichthun – und das ist auch etwas. Die Eisenbahn ist ein demokratisches Institut; es macht die Menschen gleich, indem es allen gleiche Gelegenheit zu Geschäftsthätigkeit und Erweiterung derselben, zum Fliegen an ferne Orte, wo unsere Gegenwart wünschbar oder nothwendig ist oder zu Erholung und Vergnügen gibt.»[26]

Darauf entkräftet er den Einwand, dass die neu erstellten teuren Strassen als Fehlinvestition zu betrachten seien und die vom Fuhrverkehr Lebenden geschädigt würden: In allen Ländern habe sich gezeigt, dass die Bahnhöfe den regionalen Verkehr ausserordentlich gefördert haben: «Der Bezirk Werdenberg wird mehrere Stationen, aber seinen Hauptstationspunkt in Buchs erhalten, wo sich ein bedeutender Zu- und Abfluss von und nach Grabs, Gams und ganz Obertoggenburg auf der einen Seite, und Montafun, Feldkirch und Liechtenstein von der andern Seite sammeln, und den Verkehr, besonders auf den dortigen Vieh- und Rossmärkten, verdoppeln, vielleicht verdrei- und vervierfachen wird. Sargans wird der Knotenpunkt zweier Eisenbahnen, nämlich der Bodensee- und der Wallensee-Bahn, und die Zunahme seines Verkehrs muss von selbst einleuchten.» Auch «Ragatz mit seiner schon in europäischem Ruf stehenden Heilquelle» werde bald viele Heilsuchende aus der Schweiz und ganz Europa anziehen.

Der heutige Leser wird diesem klaren Blick für die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten seine Anerkennung nicht versagen können. Karl Völker weist aber seinen Lesern auch die Wirtschaftlichkeit des Projekts nach; seine Berechnungsmethoden geben sehr interessante Einblicke in den Verkehr um 1850. Zunächst beschränkt er sich auf die «Rorschach–Wiler-Bahn». Man habe auf der Krätzern- und Sitterbrücke jährlich fast 600 000 Passanten gezählt, in Neudorf aber fast eine Million. Im Warenverkehr habe man zwischen Gossau und der Sitterbrücke gegen 100 000 Zugtiere festgestellt, was eine Transportleistung von etwa einer Million Zentner ergebe. Die jährliche Einfuhr im Hafen von Rorschach belaufe sich auf über 800 000 Zentner, wovon 600 000 nach St.Gallen befördert wurden; allein die Getreideeinfuhr habe 565 000 Zentner betragen: «Ferner gehen durch Rorschach nach St.Gallen eine Unmasse von Wägen mit Brenn- und Bauholz, allem Kalk, Gyps, und besonders Bausteinen, sowie mit Wein, Most, Obst, Gemüse und Erdäpfeln. Alle diese Gegenstände bewegen sich täglich in einer ununterbrochenen Reihe von Fuhrwerken nach St.Gallen und weiter nach Appenzell, Toggenburg und Wil.»[27] Diese Auszüge zeichnen nicht nur das Bild eines lebhaften Wagenverkehrs, sie erwecken sogar den uns vertrauten Eindruck von überlasteten Strassen – nur dass damals noch keine Klagen laut wurden.

Für den Personenverkehr zieht Völker die Eisenbahnfrequenzen im süddeutschen Raum zum Vergleich heran und erinnert daran, dass die Eisenbahn 1850 bereits Friedrichshafen erreicht und in einem Jahr eine Verdoppelung der Personenzahl gebracht habe.

Für die Frequenzberechnungen hat man die Bevölkerungszahlen entlang der geplanten Linien in «Quadratstunden» eingesetzt: Wer in einer Entfernung von zwei Wegstunden vom nächsten Bahnhof wohnte, galt als möglicher Bahnbenützer. Während bei den realisierten Bahnen in England, in Belgien, Frankreich und in Deutschland die Bevölkerungsdichte durchschnittlich 2000 Seelen betrage, werden «auf unserer projektirten Rorschach–Wiler-Bahn 4020 Seelen auf eine Entfernung von 2 Stunden zu jeder Seite der Bahn auf die Quadratstunde kommen». Überall habe man bei Verkehrsstatistiken herausgefunden, dass sich diese



E243 (8) KANTONS-BIBLIOTHEK ST. GALLEN 24985

Ein Wort

an die

Bürger der Kantone St. Gallen u. Graubünden

über die

zu erstellenden Eisenbahnen.

Von

Karl Völker,

Mitglied des Gründungskomite's der Rorschach-Churer-Bahn und des Gr. Rathes von St. Gallen.

Liebe Mitbürger!

Man spricht und schreibt jetzt fast von nichts Anderm als von Eisenbahnen. Einige meinen, sie seien ein Unglück, Andere nennen sie ein nothwendig gewordenes Uebel, aber ein großer Theil der verständigern Bürger betrachtet sie als einen mächtigen und sehr wohlthätigen Fortschritt für die gesammte Menschheit.

Wir wollen nun ruhig miteinander untersuchen, welche Folgen und welche Bedeutung sie haben, und unser Bestes thun, sie von uns fern zu halten, wenn wir finden, daß sie vom Uebel, sie dagegen fördern helfen, wenn wir uns überzeugt haben, daß sie überhaupt und besonders auch für uns eine Wohlthat sein werden.

Der Mensch im ursprünglichsten Naturzustand muß sich seine wenigen nothwendigsten Bedürfnisse vermittelst seiner Hände allein verschaffen. Er hat noch keine Instrumente und keine Maschinen für seinen Gebrauch bereit, und wahrhaftig im Schweiße seines Angesichtes stillt er kärglich seinen Hunger, und die Unfreundlichkeit der Witterung macht seine nackten Glieder schlottern. Und da ihm auch noch die Schnelligkeit der Bewegung und im Verhältniß zu andern Geschöpfen von gleicher Körpergröße auch Stärke und natürliche Waffen, wie Krallen, Zähne oder Hörner, abgehen, so würde sein Geschlecht kaum haben fortbestehen können, wenn ihm nicht der Schöpfer ein gewaltiges Ersatzmittel für die mangelnde natürliche Bewaffnung und Bekleidung gegeben hätte, das ihn befähigt, sich über alle andern Geschöpfe zu erheben und sich mit der Zeit zum Beherrscher der Erde zu machen — nämlich seinen Ver-

Öffentlichkeitsarbeit vor 150 Jahren: Der Pädagoge Karl Völker wandte sich in einer aufklärerischen Schrift zur Bedeutung der Eisenbahnen an die Öffentlichkeit. Schrift im Staatsarchiv St.Gallen.

Inserate und Anzeigen.

Generalversammlung

der

St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft.

Die Herren Aktionäre der ersten Sektion der Eisenbahn vom Bodensee nach Basel, nämlich der Strecke von Rorschach über St. Gallen nach Wyl und Winterthur, werden hiemit zur ordentlichen Generalversammlung auf Dinstag, den 10. Februar laufenden Jahres, Morgens 10 Uhr,

in den Großrathssaal des Regierungsgebäudes dahier

eingeladen.

Tagesordnung:

1) Vorlage des Geschäftsberichts und der Schlußrechnung über die abgelaufene Geschäftsperiode;

2) Vorlage, betreffend Schlußverhandlung und Vollziehungsübereinkunft über den Fusionsvertrag vom 4. September 1856.

Druck und Verlag von F.

Private Initiativen und kantonale Dimensionen führten zur Gründung der ersten Eisenbahngesellschaften. Inserat zur Generalversammlung der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft aus dem Jahr 1856.

so ermittelte Bevölkerung zwischen 70 und 120 Mal «durchschnittlich auf der Wegstunde der Eisenbahnen gefunden» habe; diese würde für die Strecke Rorschach–Wil die Annahme erlauben, dass «90 mal 4020, gleich 361 800 Reisende» auf der ganzen Strecke zu erwarten seien, was einer Verdoppelung der bisherigen Personenfrequenzen gleichkomme.[28]

Für die Rorschach–Chur-Bahn waren aber die Bevölkerungsverhältnisse viel weniger günstig, nämlich einschliesslich der österreichischen Seite nur 1200 Personen, ausserdem gab es weniger Industrie. Trotzdem zeigt sich Völker optimistisch, dass die Frequenzberechnung mit dem Faktor 60 zu «72 000 Personen mit Gepäck, zu 5 Rp. per Kilometer» eine Einnahme von 387 000 Franken ergebe. Für den Warenverkehr zwischen Chur und Walenstadt gibt er 26 000 Tonnen sowie 4000 Stück Grossvieh und 1500 Stück Kleinvieh an, «ferner 4000 Tonnen Kaufmannsgüter zwischen Chur und Rorschach; 11 000 Tonnen Korn und andere Waaren, […] 8000 Stück Grossvieh und 2000 Stück Kleinvieh».[29] In der Zusammenstellung berechnet er Brutto-Einnahmen von rund 800 000 Franken, bei Betriebskosten von 2 Franken 20 Rappen pro Kilometer und vier Zügen auf der Bahnstrecke von 107 km. Dies ergibt einen Reinertrag von 466 000 Franken, also eine Rendite von 3 7/10 Prozent für die 12,5 Millionen Investitionen. Damit war klar, dass diese Bahn nicht rentabel sein würde, doch: «Wir müssen also einen Blick auf die grossen Verkehrsstrassen Europas werfen, ehe wir unser Endurtheil über die Rorschach–Churer-Bahn aussprechen.»[30]

Wie auch Johannes Matthias Hungerbühler entwirft Karl Völker das Bild von vier kontinentalen Verkehrslinien von der Nordsee ans Mittelmeer; davon führen zwei durch die Schweiz, eine davon ist die Rheintallinie: «Wir müssen ferner in Betrachtung ziehen, dass der kürzeste Weg von England und von den Häfen der Nordsee nach den Häfen des adriatischen Meeres, und weiter nach Egypten und Ostindien über Chur und die Bündner-Bergpässe führt.» Detailliert sucht er nachzuweisen, dass alle anderen Linien länger sein würden; insbesondere würde der geplante Brenner darum keine Konkurrenz sein. Ausserdem hätte der Lukmanier eindeutige topographische Vorteile. Er fasst seine Untersuchungen so zusammen: «Diese Umstände zusammen genommen begründen die glorreiche Zukunft der Boden- und Wallensee–Churerbahn, welche der Anfang der Lukmanierbahn ist, die früher oder später in's Leben treten muss, weil das Verkehrsverhältnis und Handelsinteresse des wichtigsten Theils, des eigentlichen Herzens von Europa es erheischt.»[31]

Die bisher besprochenen Beiträge von Baumgartner, Hartmann, Hungerbühler und Völker hatten alle das Ziel, die Dringlichkeit der «Eisenbahnfrage» den Politikern und der breiteren Öffentlichkeit klar zu machen. Wenig wissen wir im Allgemeinen darüber, wie diese Projekte in der Region von den Lokalpolitikern aufgenommen und wie sie in der Bevölkerung diskutiert wurden. Die Listen der Verwaltungsräte der ersten Eisenbahngesellschaf-

22 Hungerbühler 1846, S. 64.

23 Druckschrift, 16 Seiten; Heerbrugg, 2. Dezember 1852. Im Staatsarchiv St.Gallen E243(8). Die Broschüre liest sich wie eine volkstümliche Zusammenfassung von Hungerbühlers Schrift von 1846.

24 Geboren 1796 als Sohn des Kastellans der Wartburg (Thüringen), gestorben 1884 in Ebnat-Kappel.

25 Er suchte die wirtschaftlichen Grundlagen der Bevölkerung durch die Einführung der Seidenraupenzucht und Drainagen mit Tonrohren zu verbessern, wozu er 1858 eine Ziegelei gründete, die er später samt Schloss an Jacob Schmidheiny verkaufte.

26 Völker 1852, S. 4.

27 Völker 1852, S. 7.

28 Völker 1852, S. 7.

29 Völker 1852, S. 9.

30 Völker 1852, S. 9.

31 Völker 1852, S. 13.

ten weisen die Namen bekannter Exponenten der Lokalpolitik auf[32], aber die Geschichte ihrer Aktivitäten ist noch nicht geschrieben.[33]

Öffentliche Verkehrspolitik oder staatliche Förderung des Privatverkehrs?

In einer Zeit, die mit Aufwand und Mühe die neuen Alpentransversalen baut und in der die Rheintallinie wie schon seinerzeit durch den Bau der Gotthardbahn erneut ins Abseits gedrängt wird, liest man die damaligen optimistischen und rhetorisch aufgemachten Empfehlungen mit einer gewissen Ernüchterung, aber auch Bitterkeit. Bis heute gelang es bekanntlich nicht, die Rheintallinie als Nord–Süd-Verbindung in ein europäisches Netz einzubauen; die Ostalpenbahn bleibt ein uneingelöstes «Versprechen»[34]. Erst der Bau der Arlbergbahn verschaffte der Rheintallinie den Anschluss an den grossen West–Ost-Verkehr und damit nationale Bedeutung.[35] Ebenso war der Missstand nie zu beseitigen, dass die Linienführung der Rheintalbahn nur sehr schlecht auf die regionalen und lokalen Bedürfnisse der Dörfer abgestimmt und sie somit von Anfang an nur mangelhaft für den Binnenverkehr zwischen den Dörfern ausgerüstet war. Mit der von den SBB aufgedrängten Eröffnung der Buslinien Sargans–Buchs und Buchs–Altstätten ist der Ausbau der Strecke zu einer effizienten Lokalbahn wohl definitiv gescheitert.

Trotzdem hatten die publizierten Werbeschriften damals Erfolg. Nachdem Anfang 1852 die Stadt St.Gallen mit verschiedenen privaten wie öffentlichen Geldern Aktien für eine Rorschach–Wil-Bahn gezeichnet hatte, beschloss der Grosse Rat im gleichen Jahr in zwei Sessionen, Aktien für insgesamt 3,5 Millionen Franken zu zeichnen und gab damit das erste Beispiel einer Staatsbeteiligung am Eisenbahnbau. Er folgte dem Antrag der Regierung, die dazu erklärte: «Diese Subvention von einem allgemeinen, kantonalen Standpunkte aufgreifend, den unabsehbaren Schaden erwägend und die schwere Verantwortlichkeit vor Gegenwart und Zukunft scheuend, wenn der letzte günstige Augenblick, den Kanton im Herzen, in Ost und West mit Schienenwegen zu dotiren, vielleicht unwiederbringlich verpasst werde, – wagten wir es nicht ohne Widerstreben und grosses Bedenken – [...] den Vorschlag zu machen: sich Namens des Kantons für die Rorschach–St.Galler–Wyler-, beziehungsweise Winterthurer Linie im Ganzen mit 3½ Millionen, – für die Linie von Rorschach gegen Chur mit einer Zweigbahn nach Wallenstadt mit 2 Millionen Aktien zu beteiligen.»[36] Freilich musste sie gleichzeitig bekannt geben, dass Zürich bereits mit dem Thurgau über eine Bodenseebahn nach Romanshorn übereingekommen war. Während der Planungs- und Bauphase wurde der Grosse Rat über die Schwierigkeiten mit dem Kanton Graubünden und vor allem mit der englischen Baufirma ausser in den Jahresberichten auch in Form von Botschaften laufend orientiert.[37] Es gab Schwierigkeiten mit Sardinien, das vom Lukmanierprojekt zurücktrat, und mit Chur wegen der Finanzierung und der Konzessionsbestimmungen, so dass die Aktienzeichnung unter den Vorbehalt gestellt wurde, dass Sardinien und das Tessin voll hinter dem Projekt stehen und dass 14 Millionen Aktienkapital gezeichnet sein müssten. Als keine Aussicht bestand, diese Summe zu erreichen, musste unter dem Druck einer geplanten Gotthardbahn schliesslich ein Vertrag mit englischen Geldgebern eingegangen werden, der diesen auch die Bauleitung sicherte. Dieses Vorgehen stand von Anfang an unter einem unglücklichen Stern. Jedenfalls klagte die Regierung im Amtsbericht über das Jahr 1854 über ausserordentliche Inanspruchnahme: «Der Grund liegt in der Organisation der Verwaltung, hauptsächlich in dem Umstand, dass die Direktion und das schweizerische Organ der Gesellschaft im Generalkomite nicht selber baut, sondern die Ausführung des Unternehmens kraft eines Baukontrakts à forfait mit ziemlich gebundenen Händen einer englischen Kompagnie von Unternehmern überlassen musste.»[38] Eine Lösung ergab sich erst durch die Ablösung des englischen Kapitals und damit auch der englischen Bauführung – nicht ohne beträchtliche publizistische und juristische Turbulenzen –, welche schliesslich unter französischem Druck zur Gründung der Vereinigten Schweizerbahnen und zum zügigen Ausbau der Rheintallinie in den Jahren 1856 bis 1858 führte.[39]

Daniel Wirth-Sand – Eisenbahnpolitiker, Finanzexperte und erster Direktor der V.S.B.

Der einem alten st.gallischen Bürgergeschlecht entstammende Daniel Wirth-Sand schaltete sich nach seiner Rückkehr von Aufenthalten in Italien und Smyrna im Jahr 1848 als damals 34-jähriger Kaufmann in die Eisenbahnpolitik ein; ab 1852 sass er im siebenköpfigen Verwaltungsrat der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft.

Daniel Wirth-Sand stand von der Gründung bis zur Auflösung an der Spitze der Vereinigten Schweizerbahnen und war einer der engagiertesten Kämpfer für die Lukmanierbahn. Bild in der Schweizer Landesbibliothek Bern.

Als am Ostermontag 1856 die Linie St.Gallen–Winterthur feierlich eröffnet wurde, hielt «der um den grossen Fortschritt, am meisten verdiente Hungerbühler, Verwaltungsratspräsident und damals zugleich Landammann, 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 des ostschweizerischen Eisenbahnwesens bald wichtig genug».[40]

Daniel Wirth-Sand war es, der die Finanzierung für die ins Stocken geratene Eisenbahnlinie Rorschach–Chur der Südostbahn (S.O.B.) durch seine Verhandlungen in Paris gesichert und dort am 14. Mai 1856 einen Vertrag über den Zusammenschluss der S.O.B und der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft unterschrieben hatte, der dann zur Gründung der Vereinigten Schweizerbahnen führte.

Im gleichen Jahr erfolgte in Zürich die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt mit schweizerischem und deutschem Kapital und in St.Gallen jene der «Deutsch-Schweizerische Creditbank» mit einem Anfangskapital von zehn Millionen Franken, deren Leitung Daniel Wirth-

Sand übernahm. Die Bank, die mehr als die Hälfte ihres Gesellschaftskapitals in die V.S.B. investierte, geriet 1859 denn auch in grosse Schwierigkeiten, worauf Daniel Wirth-Sand aus dem Verwaltungsrat ausschied, um sich ganz dem geplanten Vollausbau der Rheintallinie zur Lukmanierbahn zu widmen.

Diesem realistischen Projekt standen viele unglückliche Umstände entgegen[41], vor allem aber, dass der einflussreiche Alfred Escher ihm seine Unterstützung entzog, so dass es 1861, kurz vor der Vertragsunterzeichnung, scheiterte. Stattdessen ging die Initiative an die Gotthardbahn über, die schliesslich trotz ähnlicher Schwierigkeiten realisiert wurde. Bis 1876 gehörte Daniel Wirth-Sand als V.S.B.-Präsident und Nationalrat wohl zu den Gegnern des Gotthardprojekts, doch es wurde ihm auch eine karge Öffentlichkeitsarbeit und Informationspolitik vorgeworfen.[42]

Von der Gründung bis zur Auflösung, das heisst von 1857 bis 1901, gehörte Daniel Wirth-Sand dem Verwaltungsrat der V.S.B. an, die meiste Zeit als Präsident. Sein haushälterisches Wirken in diesem von Anfang an wirtschaftlich angeschlagenen und kaum auf Rendite hin angelegten Unternehmen prägte die Geschichte dieser Gesellschaft. Diese Aspekte gehören aber nicht mehr in diesen Beitrag zu den Pionieren der Eisenbahnlinie im Rheintal.

Abschluss

Wie wir gesehen haben, konnte die geplante Alpentransversale über die Bündner Alpen bis heute nicht realisiert werden und bildet bis heute als nie eingelöstes Versprechen einer Ostalpenbahn eine nur oberflächlich verheilte Narbe im ostschweizerischen Selbstverständnis. So blieb die Rheintallinie trotz ihrer verhältnismässig frühen Realisierung wirtschaftlich ein Stiefkind. Eine gewisse europäische Bedeutung hat sie erst rund zwei Jahrzehnte später durch die Eröffnung der Arlberglinie erhalten und später als internationaler Tourismuszubringer ans Schmalspurnetz der Rhätischen Bahnen.[43] Als solche bleibt sie bis heute bestehen und teilt nicht das Schicksal der zahlreichen Regionalbahnen der zweiten Bauphase, die heute zum grössten Teil wieder stillgelegt oder in ihrer Existenz bedroht sind. Durch den Bau der Rhätischen Bahnen zur Erschliessung des grossen Gebirgskantons bekam sie zusätzliche touristische Aufgaben, die aber nie die Bedeutung einer Alpentransversale erreichen.

In unserem Zusammenhang ist der Gesamteindruck entscheidend, dass die st.gallische Regierung die nationale und internationale Bedeutung der neuen Transporttechnologie frühzeitig erfasst hatte und sich entsprechend den politischen und finanzpolitischen engen Grenzen tatkräftig um die Realisierung von Bahnen bemühte. Das Verhältnis von staatlicher und privater Initiative war aber insofern verwischt, dass die Exponenten des Staates früher oder gleichzeitig den initiativen privaten Gesellschaften und Komitees angehörten. Alle diese lokalen und regionalen Initiativen verhinderten andererseits eine koordinierte eidgenössische Eisenbahnpolitik, was im Lande des Föderalismus nicht einzigartig ist.

So darf man auch auf die st.gallische Eisenbahnpolitik das Urteil von Wilfried Wolf beziehen: «Tatsache ist, dass es in allen Ländern, in welchen der Eisenbahnbau in Angriff genommen wurde, Individuen gab, die für die Umstellung auf die neue Transporttechnologie eine Planung vorlegten, welche 'höhere' Gesichtspunkte berücksichtigte. [...] Unübersehbar ist auch, dass die blosse Natur des Transports auf Schienen, die Gebraucherseite dieser Transportart, nach einem zentralisierten, planvollen und, unter den gegebenen Umständen, staatlichen Betrieb verlangte. Dennoch wurden die Eisenbahnen nicht staatlich betrieben, folgte ihr Bau und Betrieb nicht 'höheren Gesichtspunkten' – weder in ihrer Gründungsphase noch im ersten halben Jahrhundert ihres Bestehens.»[44]

32 Vgl. die diversen Zusammenstellungen im Beitrag von Anton Heer in diesem Buch.

33 Als Beispiel sei genannt der Buchser Christian Rohrer, der sich als Gemeindeammann und Bezirksammann (ab 1847), als Kantons- (ab 1840) und als Nationalrat (ab 1851), aber auch als Unternehmer, der Baulose an der Rheintallinie und später an der Linie Buchs–Feldkirch übernahm, mit der Eisenbahn beschäftigen musste.

34 Wieweit die energische Realisierung der N 13 mit dem ersten wintersicheren Autotunnel sozusagen als Kompensation dafür in den Jahren des Autobooms realisiert wurde, müsste genauer untersucht werden.

35 Vgl. dazu die Beiträge von Ludwig Beer, «Tor nach Osten – die Bahnen in Vorarlberg», und Rupert Quaderer/Peter Geiger, «Die Bahn durch Liechtenstein», in diesem Buch.

36 Amtsbericht 1852, S. 142; Beschluss des Grossen Rates am 17. November 1852.

37 Amtsbericht 1853, S. 129ff. Botschaften vom 25. Mai, 1. Juni, 28. September und 14. November 1853.

38 Amtsbericht 1854, S. 68f. Unter anderem legte die Bauleitung die gewünschten Pläne und Unterlagen der Regierung nicht rechtzeitig vor, so dass diese nach Baubeginn nochmals abgeändert werden mussten. Schliesslich bestellte das Generalkomitee vier schweizerische Ingenieure allein zur Überwachung der vorschriftsgemässen Ausführung der Arbeiten! Vgl. Rechenschaftsbericht des Generalkomitees vom 12. Februar 1857.

39 Mehr dazu im Beitrag von Anton Heer, «Die Eisenbahnen im Rheintal», in diesem Buch.

40 Ehrenzeller 1989, S.70.

41 Unter anderem war dies der Hinschied von Minister Cavour, sodann die Tatsache, dass sich mit der Befreiung Italiens das Schwergewicht der Politik von Turin nach Florenz verschob, das keine alten Verbindungen mit Graubünden aufwies; und die Uneinigkeit Graubündens selber, das zwischen Lukmanier und Splügen schwankte.

42 Eine detaillierte Darstellung von Wirth-Sands Bemühungen bei Ehrenzeller 1989, S. 76–78.

43 Wolf 1987, S. 63: Die Regierungen der einzelnen Länder, die mit dem Deutschen Bund lediglich über einen Zollverein verfügten, hatten das Interesse, möglichst viele Eisenbahnlinien auf ihrem Staatsgebiet zu konzentrieren, da hiedurch ein Maximum an Fracht- und Zolleinnahmen erzielt wurde: So leidet auch die andere West–Ost-Verbindung, St.Gallen–München, bis heute daran, dass die ursprüngliche Linienführung völlig unrationell den bayrischen Grenzen folgt.

44 Wolf 1987, S. 60.

Quellen und Literatur

Amtsberichte des Kleinen Raths vom Kanton St.Gallen. 1838ff.

Buchmann: KURT BUCHMANN, *Die St.Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft 1819–1867.* Separatdruck aus: *St.Galler Kultur und Geschichte.* Band 14. St.Gallen. o. J.

Ehrenzeller 1989: ERNST EHRENZELLER, *Daniel Wirth-Sand (1815–1901). Ein ostschweizerischer Verkehrspolitiker.* – In: *Rorschacher Neujahrsblatt 1989,* S. 65–84.

Fretz 1944: DIETHELM FRETZ, *Schweizerische Eisenbahnpioniere vor 1844.* Zollikon 1944.

Frey/Glättli 1987: HEINZ FREY, ERNST GLÄTTLI, *Schaufeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts.* Zürich 1987.

Mathys 1955: ERNST MATHYS, *Männer der Schiene.* Bern 1955. 2. Auflage.

Mesmer 1986: BEATRIX MESMER (Red.), *Geschichte der Schweiz und der Schweizer.* Basel 1986.

Neujahrsblatt 1971: *Die Landammänner des Kantons St.Gallen. Erster Teil: 1815–1891.* – In: *111. Neujahrsblatt,* Hg. Historischer Verein des Kantons St.Gallen. Rorschach 1971.

Schivelbusch 1979: WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt/M. 1979.

Wegmann 1917: HANS WEGMANN, *Die Vereinigten Schweizerbahnen.* Diss. Zürich 1917.

Wolf 1987: WINFRIED WOLF, *Eisenbahn und Autowahn: Personen- und Gütertransport auf Schiene und Strasse; Geschichte, Bilanz, Perspektiven.* Hamburg/Zürich 1986.