

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: Die Eisenbahnen im Rheintal : von der Frühzeit des Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart

Autor: Heer, Anton

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893037>

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

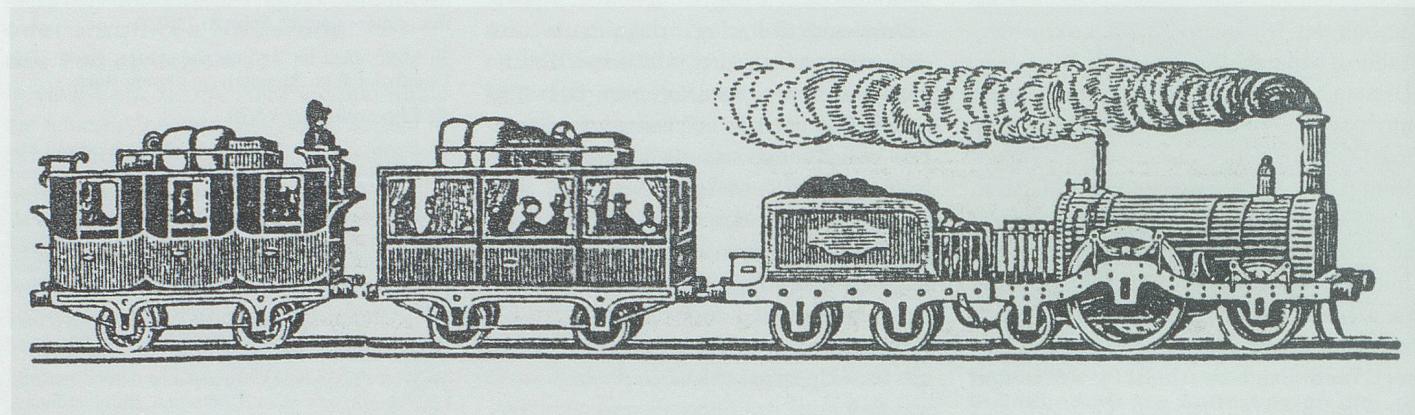
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

Die Eisenbahnen im Rheintal

Von der Frühzeit des Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart



Anton Heer, Flawil

Wo und wann begann die für die Region Werdenberg massgebende und prägende Frühzeit des Eisenbahnwesens? Welche Visionen, Interessen oder konkreten verkehrspolitischen Bestrebungen sind dem eigentlichen Eisenbahnwesen zuzuordnen? Welches waren wohl die auslösenden technischen und wirtschaftlichen Momente für die Erschliessung des Rheintals durch das neue Verkehrsmittel Eisenbahn? – Das sind mögliche Fragestellungen zum Eisenbahnwesen aus regionaler Sicht.

Wo finden sich aber die eigentlichen Wurzeln der neuen Technologie Eisenbahn, des Rad-Schiene-Systems? Wie fügt sich die eisenbahntechnische Entwicklung der weiteren Region am Alpenrhein in das europäische Umfeld ein? Die Antworten auf die gestellten Fragen bergen einige Überraschungen, und nicht zuletzt lassen sie Bewunderung gegenüber einst Geleistetem aufkommen.

Meilensteine in der Frühzeit des Eisenbahnwesens

Der Beginn des Eisenbahnwesens wird zuweilen mit bestimmten Jahrzahlen in Verbindung gebracht. Man kann dies durchaus tun, wird aber immer wieder feststellen, dass solche «Schlüsseldaten» nie absolut sein können. Die nachstehenden «Meilensteine» sollen dennoch eine grobe Einordnung der regionalen Entwicklung erleichtern.

1803: Richard Trevithick (1771–1833) entwirft eine Dampflokomotive für die Coalbrookdale-Eisenwerke.

1810: Rollbahnversuche der Ökonomischen Gesellschaft bei Chur.

1825: Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Stockton – Darlington gilt als Anfang des englischen Eisenbahnwesens.

1826–1833: Bau der Eisenbahn Lyon–St. Etienne für den Güterverkehr.

1829: George Stephenson (1781 – 1848) gewinnt mit seiner Lokomotive «Rocket» den Wettbewerb auf der Linie Liverpool – Manchester (Rainhill Trials).

1832: Richard La Nicca (1794 – 1883) setzt für die Rheinkorrektion im Domleschg eine Rollbahn ein.

1835: In Belgien wird die Eisenbahnlinie Brüssel–Mechelen eröffnet.

1835: Feierliche Eröffnung der Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg–Fürth.

1840: Die erste oberitalienische Eisenbahnlinie Milano–Monza wird eröffnet.

1844: Basel erhält durch die Basel–Strassburger Eisenbahn Zugang zum jungen europäischen Eisenbahnnetz.

1847: Die Württembergische Staatsbahn erreicht in Friedrichshafen den Bodensee.

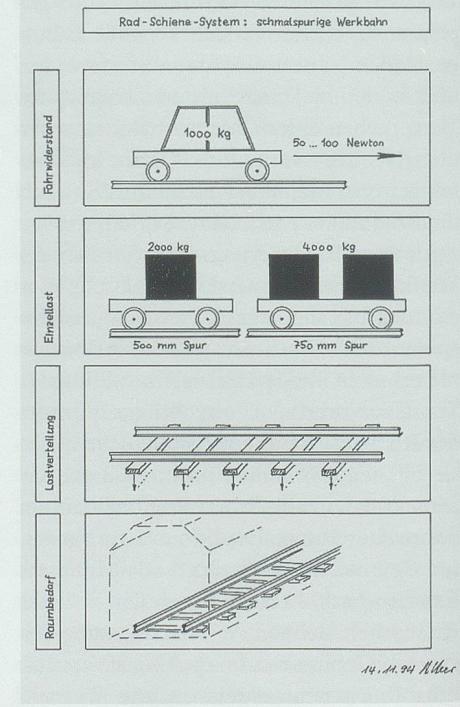
1847: Die erste Sektion der Basel–Zürich-Eisenbahn (die «Spanisch-Brötli-Bahn»), die Strecke Zürich–Baden, wird im August eröffnet.

1855: Die Nordostbahn (N.O.B.) erreicht den neuen Hafen- und Umschlagplatz Romanshorn.

1856: Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn (S.G.A.E.) nimmt den durchgehenden Betrieb auf der Strecke Winterthur–St.Gallen–Rorschach auf.

1858: Die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) eröffnen die Strecke Rheineck–Chur.

Abb. 1. Die Haupteigenschaften des Rad-Schiene-Systems. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Die wenig bekannten technischen Wurzeln

Das Transportmittel Eisenbahn hat seinen Ursprung keineswegs im öffentlichen Verkehr nach unserem heutigen Verständnis. Das Eisenbahnwesen, genauer gesagt das Rad-Schiene-System, geht auf Werk-, Dienst- oder Rollbahnen zurück. Eisenbahnen kamen also ursprünglich allein als werkeigene Transportmittel zum Einsatz.¹ Mit so genannten Grubenhunden versuchten beispielsweise die Bergleute schon im 18. Jahrhundert, die Transportleistungen in engsten Stollen durch schienengeführte Wagen zu steigern – die Spurführung stellte dort eine wesentliche Errungenschaft dar.² Im Wasserbauwesen wurden zwei weitere grundlegende Eigenschaften des Rad-Schiene-Systems genutzt. Der reibungs- und damit verlustarme Transport grosser Lasten sowie die Lastverteilung auf wenig tragfähigem Untergrund waren dort Gründe für die Anwendung der neuen Technik.

Die frühen nachweisbaren technischen Wurzeln des Eisenbahnwesens in der Region gehen unter anderem auf das Bündner Rheinbauwesen des frühen 19. Jahrhunderts zurück.³ In jener frühen Entwicklungsphase ging es noch nicht um höhere Geschwindigkeiten. Das kam später.

Die ersten Eisenbahnspuren im Rheintal

Wie eng Wirtschaft, Technik und neuzeitliche Denkweise miteinander verknüpft waren, zeigen die ersten eisenbahntechnischen Versuche im Rheintal. Im Jahr 1810 wurden bei Chur Grundlagenversuche zum Rad-Schiene-System durchgeführt. Die «Ökonomische Gesellschaft» suchte Mittel und Wege für den wirtschaftlichen Transport von schweren Wurzesteinen für die Rheinverbauungen. Die wenig beständigen Holzkastenwuhre sollten so durch dauerhafte und widerstandsfähige Steinwuhre abgelöst werden können. Darin drücken sich zwei fortschrittliche Haltungen aus: diejenige der technischen Machbarkeit sowie die der wirtschaftlichen Nutzenerwartung.⁴ Dabei wurde die bedingungslose Unterordnung unter die Natur immer weniger hingenommen. Die natürliche Umwelt wurde daher im Laufe der Zeit als gezielt gestaltbare und vor allem nutzbare Umgebung erachtet. Das schweizerische Wasserbauwesen ist ein Zeugnis dieses Haltungswandels.⁵

Gar seltsam mögen zeitgenössische Visionen aus England, dem Mutterland der industriellen Entwicklung, erscheinen. Man debattierte ernsthaft über eine maschinelle Landwirtschaft, in der rund um die Uhr gearbeitet werden sollte. Die einigermassen erfolgreiche Nutzung der Dampfmaschinen sorgte so bereits im Laufe des frühen 19. Jahrhunderts für einen grenzenlosen, im Rückblick naiv erscheinenden Machbarkeitsglauben. Muten uns derartige Gedanken nicht höchst zeitgemäß an? Wie wird wohl dereinst ein Rückblick auf unsere Zeit, unsere Visionen und Erwartungen ausfallen?

Neue Möglichkeiten für den Verkehr über die Alpen

Der grösste Teil des alpenquerenden Gütertransitverkehrs der Schweiz des frühen 19. Jahrhunderts wurde über die Bündner Alpenübergänge geleitet – mit gutem Grund. Ihre vergleichsweise geringe Höhe wie auch die vorteilhaften Zufahrtsrouten brachten diesen Pässen eine bevorzugte Stellung; ebenfalls die Römer wussten die Vorteile der Verkehrsachse Bodensee–Chur–Comersee zu schätzen. Und wie einst die Römer suchte im frühen 19. Jahrhundert die Kolonialmacht Grossbritannien die vorteilhaftesten Handelswege zu sichern. «Basel–Suez via Splügen oder Bernhardin»: Teil einer Welthandelsroute zu sein und Anteil daran zu haben – das war etwas. Mit Lineal und Landkarte wurde im grossräumigen Sinne argumentiert: London–Alexandria und Hamburg–Genua waren die für die Ostschweiz wesentlichen Verkehrsachsen.⁶

In den Jahren 1818 bis 1823 wurden die Wege über den Bernhardin und den Splügen zu Strassen ausgebaut. Der junge Ingenieur Richard La Nicca (1794 bis 1883) bewährte sich beim Bau der neuen, von Ingenieur und Oberst Giulio Poccobelli (1766–1843) projektierten Bernhardinstrasse. Offensichtlich mochte La Nicca mit seinen Leistungen zu überzeugen: als erst 29-Jähriger wurde er zum Oberingenieur Graubündens ernannt. In dieser Funktion hatte er Zugang zum noch sehr kleinen Kreis der Ingenieure der umliegenden Länder und der politisch und wirtschaftlich prägenden Elite der Ostschweiz.⁷ Am Alpenrhein sollte durch den Einsatz neuer Techniken mehr Nutzen aus dem eingesetzten Kapital gewonnen werden, lauteten die wirtschaftlich-technischen Ziele aus dem Kreis der Ökonomischen

Gesellschaft um 1810. Die angestellten technischen Überlegungen waren korrekt, die Zeit für einen konsequenten Einsatz von Rollbahnen aber offensichtlich noch nicht reif. Erst 1832 setzte La Nicca für die laufenden Korrektionsarbeiten am Hinterrhein im Domleschg Rollbahnen ein. Der Bündner Oberingenieur entwickelte sich in der Folge zum führenden Verkehrs pionier und Alpenbahnförderer der Ostschweiz.⁸

Damals dachte man noch an technisch sehr uneinheitliche Transportsysteme: Wasserwege sowie Eisenbahn- und Strassenabschnitte sollten in wechselnder Folge die Transitachsen über die Alpen bilden. Seen und Flussläufe stellten daher in den frühen Konzepten Schlüsselemente dar. Nur folgerichtig konnte aus dieser Sicht der Vorschlag von Ingenieur Johann Jakob Sulzberger (1802–1855) sein, der zwischen Zürich und Ragaz eine schiffbare Verkehrsachse vorsah. Ein unwirtschaftlicher Güterumlade sollte vermieden werden, indem man sich frühzeitig auf eine einheitliche Spurweite der Eisenbahnen und Trajektdampfschiffe⁹ oder anderer Trajekt- und Hebesysteme einigen sollte, wie dies der weitsichtige Ingenieur August Wilhelm Beyse plante.¹⁰ Auf dem noch nicht korrigierten Alpenrhein sowie auf verschiedenen schweizerischen Seen und Flüssen war die Schiffahrt in unterschiedlichen Ausprägungen möglich und bildete eine willkommene Alternative zum Strassentransport. Aber wie sah dies am Alpenrhein aus? Dem Querverkehr dienten unterhalb der Tardisbrücke an wechselnden Orten einzig Fähren und Untiefen. Zwischen dem Bodensee und den Handelsplätzen Rheineck und Hohenems wurde der Gütertransport per Schiff abgewickelt, in Trübbach waren Rheinschiffer ansässig, und ebenfalls eine Flösserei von Chur nach Rheineck wurde betrieben.¹¹ Die Rhein-

1 Westcott 1958.

2 Dietrich/Bielschowsky 1914.

3 Fretz 1944.

4 Fretz 1944.

5 Vischer 1986.

6 Hartmann 1845.

7 Bänziger 1896.

8 Mathys 1955.

9 Trajekt: Fähren für den Fahrzeugverkehr.

10 Fretz 1944.

11 Krapf 1901; Grünberger 1949.

brücken zwischen Ragaz und dem Bodensee entstanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Erst mit der im Jahr 1858 dem Betrieb übergebenen hölzernen Eisenbahnbrücke bei Ragaz begann die grosse Zeit der Brückenbauten im Rheintal.¹²

Diese wenigen verkehrsgeschichtlichen Fragmente stehen für ein sich rasant änderndes wirtschaftliches, technisches und politisches Umfeld: in ihnen zeigen sich die Vorboten der Moderne.

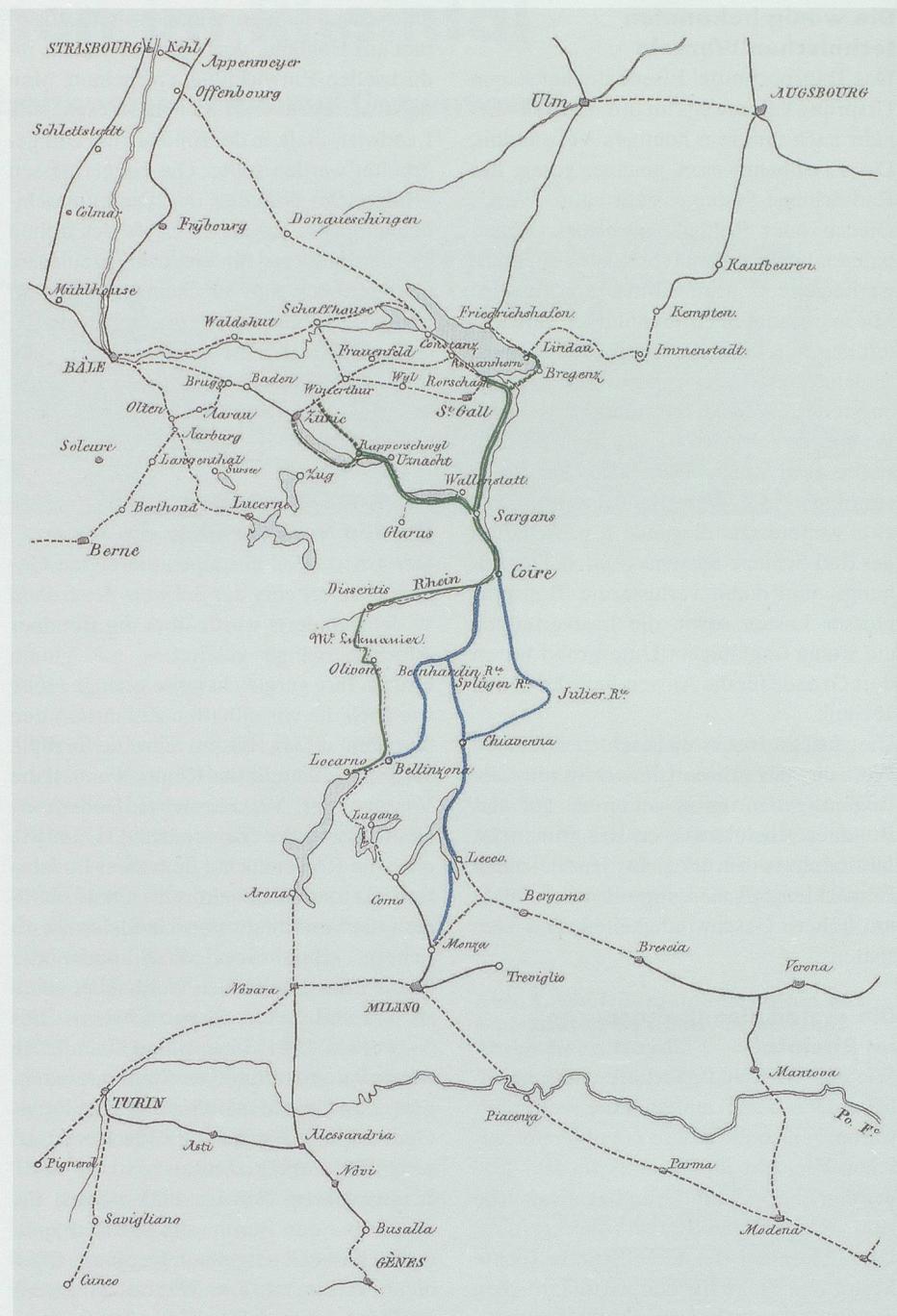
Dramatischer Wandel des Weg- und Zeitverständnisses

Vor dem Eisenbahnzeitalter waren Zeit und Distanz praktisch gleichwertige Masse. Alte Weg- oder Distanzangaben lauten vielfach auf Stunden oder eben Wegstunden. Dieses regional unterschiedlich definierte Längenmass entspricht etwa fünf Kilometern. Die durchschnittliche Fortbewegungsgeschwindigkeit des Menschen bestimmte also das Distanzempfinden. Die durch die Eisenbahnen möglich gewordene hohe Fortbewegungsgeschwindigkeit schuf indes ganz neue, ja in der damaligen Zeit kaum nachvollziehbare Zeit- und Distanzverhältnisse. Dass man eine Strecke von acht oder zehn Wegstunden in nur noch einer Stunde bewältigen sollte, muss- te aber zuerst noch erklärt werden.¹³

Für den Durchschnittsbürger kamen zudem noch wesentliche materielle Überlegungen hinzu: Was kostet eine Wegstunde mit der Eisenbahn? In vielen Fällen blieb der Fussmarsch die wirtschaftlichere Lösung. Die Eisenbahn blieb damit über lange Zeit das Transportmittel der Wohlhabenden und der Ausnahmesituation.

1835 – das Eisenbahnwesen kündigt sich an

Erste Hinweise auf eine konkrete Auseinandersetzung mit dem Eisenbahnwesen gehen im Kanton St.Gallen zurück auf Landammann Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869), zu jener Zeit Vorsteher des Departements des Äussern. Das Strassenbauwesen war damals diesem Departement unterstellt. Baumgartner war dadurch auch Vorgesetzter des Strassen- und Wasserbauinspektors und späteren Eisenbahnpioniers Alois Negrelli (1799 bis 1858). Zur wichtigen Rolle des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn nahm Baumgartner in seinem Publikationsorgan «Der Erzähler» erstmals im Jahr 1835 Stellung.¹⁴ Als eigentlicher Anfang des schweizerischen Eisenbahnwesens gilt das Jahr 1836.



1853 präsentierte sich die Südostbahn-Gesellschaft als verbindendes Glied im europäischen Eisenbahnnetz. Farbig dargestellt sind die von der Südostbahn projektierten Linien. Darstellung im Staatsarchiv St.Gallen.

In der Krone zu Rorschach trafen sich fort-schrittlich gesinnte Männer der Region St.Gallen. Anlässlich dieser Versammlung kam die wichtige Verkehrsverbindung zwi-schen dem bedeutenden Hafen- und Han-delsplatz Rorschach und St.Gallen zur Sprache. Als Alternative zu einem Stras-senbau wurde der Bau einer Eisenbahn erwogen. Diese damals höchst unkonven-tionelle Idee dürfte auf Baumgartner und Negrelli zurückzuführen sein.

Im selben Jahr 1836 wurde die Zürcher Handelskammer in Eisenbahnfragen tätig. Alois Negrelli, der vormalige Strassen- und Wasserbauinspektor des Kantons St.Gallen, unternahm im Sommer 1836 in der Eigenschaft als Oberingenieur der Zürcher Kaufmannschaft eine Studienreise nach Frankreich, Belgien und England. Eindrücke und Informationen über das hochmoderne Verkehrsmittel Eisenbahn aus erster Hand waren gefragt.¹⁵ Die

Strecke Zürich–Walenstadt (75 km), die in 15 Stunden zurückgelegt werden konnte, sollte nach den frühen Konzepten mit Kanalbauten nach englischem Vorbild erschlossen werden, um so die Strecke Zürich–Chur (116 km) mittels Bahn und Schiff in sieben statt in 23 Stunden mit der Eilpost bewältigen zu können.¹⁶ Zürich wollte sich mit Eisenbahnverbindungen nach Basel (Anschluss an Frankreich), zum Bodensee (Anschluss an den süddeutschen Raum) und nach Chur (Alpentransit) das wirtschaftspolitische Gewicht nachhaltig sichern. Bemerkenswert sind bei diesen Bestrebungen die führenden Ingenieurpersönlichkeiten. Alois Negrelli, der Oberingenieur der Zürcher Kaufmannschaft, Ingenieur Johann Jakob Sulzberger von Frauenfeld und Ingenieur-Topograph Johannes Eschmann (1808–1852) von Wädenswil nahmen die sogenannten Präliminarbeaugenscheinigungen der obengenannten Strecken vor. Die damalige handels- und verkehrspolitische Bedeutung des Basel–Zürich–Chur-Ostalpenübergangs als Verkehrsachse wird damit deutlich.¹⁷

In St.Gallen wurde die verkehrspolitische und technische Entwicklung jener Zeit weiterhin aufmerksam verfolgt. Im «Erzähler» setzte sich Baumgartner mit dem zukünftigen schweizerischen Eisenbahnnetz auseinander. Negrellis Nachfolger, der Strassen- und Wasserbauinspektor Friedrich Wilhelm Hartmann (1809–1874) unternahm in den Monaten Juni bis August 1838 eine Amtsreise nach Frankreich, Belgien, England und Deutschland, um den Stand der Entwicklung der neuen Verkehrsmittel aus eigener Anschauung besser kennen zu lernen.¹⁸ Im selben Sommer reiste Baumgartner, der Vorgesetzte von Hartmann, anlässlich eines Privataufenthalts in Deutschland weiter nach Belgien, um dort eigene Eindrücke über das Eisenbahnwesen zu sammeln.¹⁹ Das eisenbahnspezifische Fachwissen wurde von herausragenden Persönlichkeiten aufgebaut und gepflegt. Nach Absprache mit dem Kanton Graubünden wurden im Jahr 1838 Planaufnahmen für die Eisenbahnlinien Chur–Walenstadt und Weesen–Schmerikon angeordnet.²⁰ Oberingenieur La Nicca nahm gleichzeitig Vermessungsarbeiten an den Alpenübergängen Bernhardin, Splügen und Maloja vor.²¹ Auch südlich der Alpen führte das Interesse an leistungsfähigen Transitachsen zu Alpenbahnprojekten, ja sogar zu kon-

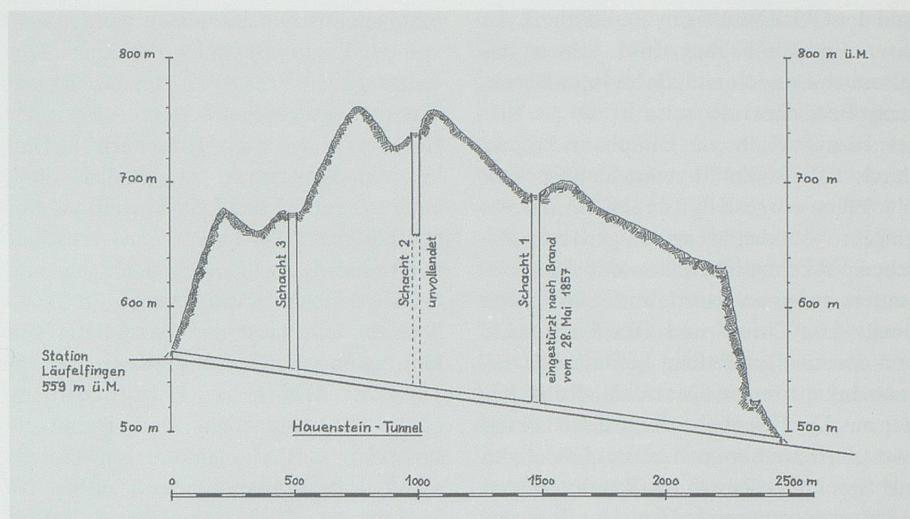


Abb. 2. Schematisches Längenprofil des Hauensteintunnels. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

Am Beispiel des Hauensteintunnels lassen sich die bautechnischen Grenzen der Frühzeit des Eisenbahnbaus zeigen. Im Abstand von etwa 500 Metern mussten damals senkrechte Schächte abgeteuft werden; man sprach von der Schachtbarkeit einer Tunnelstrecke. Von den drei am Hauenstein ge-

planten Schächten konnten nur zwei verwirklicht werden. Einer der beiden stürzte am 27. Mai 1857 nach einem Brand ein. 52 Arbeiter fanden den Tod; die Rettungsarbeiten kosteten weiteren elf Arbeitern das Leben.

kreten Plänen. Der Konzessionär der Eisenbahnlinie Mailand–Como, Zanino Volta (1795 bis 1869), reichte 1839 bei der Bündner Regierung das Gesuch für ein hundertjähriges Privileg für eine Eisen- oder Granitbahn von der lombardischen bis zur sanktgallischen Grenze ein.²² Darauf wurde es allerdings für kurze Zeit wieder etwas ruhiger. Mit dem Zerfall der Eisenbahngesellschaft in Zürich wurden die vermessungstechnischen Vorarbeiten auf dem Abschnitt Walenstadt–Ragaz 1841 eingestellt.²³ Unbeirrt vom Zusammenbruch der Zürich–Basel-Eisenbahngesellschaft arbeitete Ingenieur La Nicca am Splügenbahnprojekt weiter. Er projektierte einen Splügen-Scheiteltunnel von 3386 Metern Länge, ein Bauwerk von damals unvorstellbaren Ausmassen und Wagnissen.²⁴

Wieder war es Oberingenieur La Nicca, der bereits 1845 für neue Impulse sorgte. Im Juli 1845 wurde in Sennwald eine Konferenz bezüglich einer zu erteilenden Konzession für eine Eisenbahn von Chur nach Rorschach durchgeführt. In Chur folgte im Oktober 1845 eine weitere Konferenz, an der neben Graubünden und St.Gallen nun auch der Kanton Tessin als dritter Anliegerkanton teilnahm.²⁵

In dieselbe Zeit fällt die Entwicklung der Lukmanier-Variante. Am Lukmanier schien ein Tunnelbau aufgrund von bautechnisch beherrschbaren Vertikalschäch-

ten möglich. Ein Scheiteltunnel von rund 6000 Metern Länge wurde damit denkbar.²⁶ In der Folge kam es noch 1845 zum Abschluss eines Staatsvertrages für eine Eisenbahnverbindung Genua–Lukmanier–Bodensee. Das Rheintal versprach somit zu einer Transitachse von grösster Bedeutung zu werden.

Die St.Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft

Die meisten Persönlichkeiten, die sich im Eisenbahnwesen des Kantons St.Gallen prägend hervortaten, kamen aus dem Um-

12 Krapf 1901.

13 Sturzenegger 1847.

14 Edelmann 1948; Mathys 1955.

15 Volmar 1947.

16 Gubler 1915.

17 Gubler 1915.

18 AmtsBer 1838. Zu den Amtsberichten der St.Galler Regierung vgl. in diesem Buch auch den Beitrag von Hans Jakob Reich, «Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn...».

19 Volmar 1947.

20 AmtsBer 1838.

21 Planta 1885.

22 Planta 1885.

23 AmtsBer 1841.

24 Planta 1885.

25 AmtsBer 1845.

26 Planta 1885.

feld der Gemeinnützigen Gesellschaft. An ihrer Frühjahrstagung 1845 erhielt das Eisenbahnwesen erstmals breitere Beachtung. Bezeichnenderweise wurde als Erstes «das St.Gallische Eisenbahn-Projekt durch das Rheintal» von Bauinspektor Hartmann vorgestellt.²⁷ In seinem Bericht ging er von den weiträumigen europäischen Verkehrsachsen, also den Handelsrouten zwischen Nord und Süd beziehungsweise Orient und Okzident, sowie von den sich im Aufbau befindlichen Eisenbahnnetzen von Deutschland und Italien aus. Die Eisenbahn durch das Rheintal hätte danach zusammen mit der Eisenbahn aus Basel über Zürich die Zufahrt zu den Bündnerpässen geschaffen. Der Bau der ersten Sektion der Zürich–Basel-Eisenbahn, der später als «Spanisch-Brötli-Bahn» bekannten Strecke Zürich–Baden, stand damals ja unmittelbar bevor.

Im Februar 1846 wurde in St.Gallen – nicht zuletzt aufgrund der damals im Bau befindlichen Eisenbahnlinie Zürich–Baden und auf Anregung eines Genfer Komitees – der Eisenbahnverein gegründet.²⁸ Neun der insgesamt elf Mitglieder des St.Galler Eisenbahnvereins gehörten der Gemeinnützigen Gesellschaft an. Dabei wandte man sich nun hauptsächlich der Eisenbahnverbindung Rorschach–St.Gallen–Wil zu. Die eisenbahn- und wirt-

schaftspolitischen Interessen wurden also von der Region St.Gallen dominiert. Der Ursprung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft» (S.G.A.E.), der Betreiberin der Linie Rorschach–St.Gallen–Wil–Winterthur, ist letztlich denn auch aus dem Umfeld der St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft hervorgegangen; allein schon der gewählte Gesellschaftsname weist darauf hin.²⁹

Nur ein Jahr nach der Darstellung von Hartmann veröffentlichte Regierungsrat Johann Matthias Hungerbühler (1805–1884) anlässlich der Hauptversammlung der Gemeinnützigen Gesellschaft in Teufen seine Schrift «Über das St.Gallische Eisenbahnwesen».³⁰ Damit wurde erstmals die Idee einer durchgehenden Eisenbahnverbindung von Rorschach über St.Gallen nach Wil einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich. Ingenieur Johann Heinrich Meyer (1815–1851), Adjunkt von Strassen- und Wasserbauinspektor Hartmann, bearbeitete das technische Gutachten zur so genannten Rorschach–Wiler-Bahn. Die vorgeschlagene Linienführung zeigt ein zumindest verkehrspolitisch gespanntes Verhältnis zum Nachbarkanton Thurgau, denn in Meyers Plänen war als Möglichkeit eine Umfahrung des Thurgaus über Flawil–Jonschwil–Mühlrüti–Tösstal vorgesehen. Der wirtschaftliche und politische Vorrang einer Verkehrsverbindung nach Zürich erhielt damit das entsprechende Gewicht.

Der Kanton Thurgau verteidigte seine bautechnisch-geographische Vorzugsstellung im Hinblick auf eine Eisenbahn an den Bodensee mit allen Mitteln. Eine Konkurrenzierung durch eine Linie über Wil nach St.Gallen war für ihn und seine verkehrspolitischen Exponenten höchst unerwünscht. Als herausragender Förderer der Eisenbahnlinie Zürich–Winterthur–Frauenfeld–Romanshorn trat der Eisenbahnpolitiker und Regierungsrat Johann Conrad Kern (1808–1888) hervor. Für diese Eisenbahnlinie wurde ursprünglich die «Zürich–Bodensee-Eisenbahngesellschaft» gegründet. Der eigentliche Bau der Thurgauer- oder Thurtallinie erfolgte aber bereits unter der im Jahr 1853 konstituierten «Schweizerischen Nordostbahn» (N.O.B.).

Bundesrätliche Experten treten auf den Plan

Die Eröffnung der «Schweizerischen Nordbahn» (S.N.B.), besser bekannt unter

dem Namen «Spanisch-Brötli-Bahn», sowie die Bahnbauten in den umliegenden Ländern weckten im ganzen Land Begehrlichkeiten. Einheitliche Konzepte unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten und der wahrscheinlichen Bedürfnisse fehlten aber. Im Dezember 1849 beauftragte der Bundesrat die englischen Experten Robert Stephenson (1803 bis 1859), Member of Parliament, und Henry Swinburne (1821–1855), «ein Gutachten über das zweckmässigste Eisenbahnnetz» zu erstellen. Anstelle des krankheitsbedingt verhinderten Ingenieurs Thomas Longridge Gooch (1808–1882) wurde Swinburne in die Schweiz entsandt. In den bundesrätlichen Instruktionen an die Experten wurden beispielsweise Stellungnahmen über die zu bevorzugende Linienführung als Zufahrt für die Lukmanierbahn verlangt: «Für die Verbindung der Zürich–Winterthurer-Linie mit der Lukmanierbahn in Rorschach über Weinfelden oder über St.Gallen». Der Artikel 7 der Instruktion lautete sodann: «Die Herren Experten werden auch begutachten, ob ein Übergang über die Alpen mittelst eines Schienenwegs mit Rücksicht auf das Verhältnis der Kosten zu dem muthmasslichen Reinertrag ausführbar sei und durch welche Konstruktionen und Betriebsmittel solche Übergänge sich am zweckmässigsten ausführen lassen. Sie werden zu diesem Zwecke das Lukmanierprojekt näherer Prüfung unterstellen und mit Benutzung der vorhandenen Materialien untersuchen, ob nicht ein anderer Übergang mit mehr Vortheil bewerkstelligt werden könnte.»³¹

Ernüchternd muss Stephensons Gutachten vor allem für die St.Galler und Bündner ausgefallen sein. Offensichtlich erschien den bergungewohnten und topographisch an einfachere Verhältnisse gewöhnten englischen Experten verschiedene Linienführungen technisch kaum machbar. Da mochte das Lob über die hervorragenden und in ihrer Vollkommenheit nur noch von England übertroffenen schweizerischen Strassenbauten wenig Trost bringen. So rieten die Experten vom Bau einer Eisenbahnlinie von Wil über Gossau nach St.Gallen dringend ab. Die Linie Rorschach–Chur–Thusis jedoch wurde aufgrund der herausragenden Bedeutung als Transitachse und der bautechnisch günstigen Linienführung zum Bau empfohlen. Vermutlich steckten hinter dieser Empfehlung und Betonung «einer der grössten in-

Die Mitglieder des Eisenbahnkomitees von 1846

Wilhelm Naeff (Präsident), Regierungsrat in St.Gallen;
Philipp Weydmann, Bezirksrichter in St.Gallen;
Carl August Gonzenbach, Kantonsrichter in St.Gallen;
Johann Conrad Bärlocher, Kaufmann in St.Gallen;
Johann Josef Müller, Kassationsrichter in St.Gallen;
Johann Matthias Hungerbühler, Regierungsrat in St.Gallen;
Johannes Roth, Landesseckelmeister in Teufen;
Joseph Marzell Hoffmann, Kassationsrichter in Rorschach;
Friedrich Wilhelm Hartmann, Strassen- und Wasserbauinspektor in St.Gallen;
Matthias Naf, Kantonsrat in Niederuzwil;
Felix Wilhelm Kubly, Architekt, von Altstätten.

ternationalen Transitachsen» ebenfalls die nicht ganz uneigennützigen Handelsinteressen Englands. Das Projekt für eine Lukmanierbahn wurde als nahezu unrealistisch eingestuft. Die Experten Stephenson und Swinburne mussten sich in der Sache der Alpenbahnfrage geschlagen geben, indem sie eine Beurteilung des Projektes von La Nicca aufgrund des damaligen Wissensstandes ausschlossen. Für die Verbindung von Zürich nach Chur schlugen die Experten eine durchgehende Trajektverbindung Zürichsee–Linthkanal–Walensee vor. Ab Walenstadt wäre die Fahrt der trajektierten Zugteile auf normalen Schienenwegen Richtung Chur weitergegangen.³²

Klärend wirkte die Expertise unter prominentem Namen nicht, denn sie ging konsequent vom Vorrang der technisch-wirtschaftlichen Realisierbarkeit nach englischen Massstäben aus. Weder aus verkehrspolitischer Sicht noch aufgrund des sich abzeichnenden technischen Entwicklungspotenzials war das Gutachten haltbar. Die folgenden wenigen Jahre stellten denn auch die Realisierbarkeit verschiedener als unmöglich oder unbezahlbar eingestufter Eisenbahnverbindungen unter Beweis. In der Ostschweiz betraf das insbesondere die Walenseelinie, den Sitterübergang bei St.Gallen und die Steilrampe von Rorschach nach St.Gallen.

Die Schweizerische Südostbahn

Ende Dezember 1852 konstituierte sich die «St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn-gesellschaft» (S.G.A.E.). Das blieb auf die Churer Eisenbahnbestrebungen nicht ohne Wirkung. Bereits am 29. August 1853 folgte in Chur die Konstituierung der «Schweizerischen Südostbahn» (S.O.B.).³³

Anfänglich arbeitete das Gründungskomitee noch mit dem Namen «Rorschach–Churer-Bahn». Dass damit mögliche ausländische Geldgeber kaum zu beeindrucken waren, erkannte man bald. Die lokale oder regionale Geldbeschaffung für eine Eisenbahnverbindung durch ein eher schwach besiedeltes und wirtschaftlich wenig leistungsfähiges Gebiet war von Anfang an aussichtslos. Auch konnte kaum mit lokalen Verkehrsbedürfnissen zugunsten einer Bahn durch das Rheintal argumentiert werden. Karl Völker (1796 bis 1884) wies mit seiner umfangreichen Werbeschrift «Ein Wort zugunsten der sanktgallischen Eisenbahnprojekte» auf die grosse Bedeutung der Rorschach–Churer-

Bahn als Teil einer zukünftigen Alpenbahn hin.³⁴ Ausschliesslich langfristige Überlegungen konnten nach Völker zugunsten dieser als Transitstrecke konzipierten Bahnverbindung sprechen. Im Gegensatz dazu durfte für die Strecke Rorschach–St.Gallen–Wil–Winterthur mit einer kurz- bis mittelfristig realisierbaren Rendite gerechnet werden. Allein aufgrund des schon bestehenden Verkehrsaufkommens zwischen St.Gallen und Rorschach beziehungsweise zwischen St.Gallen und dem Fürstenland gab man sich in wirtschaftlicher Hinsicht zuversichtlich. Die schwierige Mittelbeschaffung für die Schweizerische Südostbahn führte zu erheblichen Abhängigkeiten von englischen Finanzgruppen und gleichzeitig zu organisatorisch wie rechtlich äusserst schwerfälligen Konstrukten. Das Generalkomitee der Südostbahn bestand aus zwei Sektionen, einer englischen und einer schweizerischen. Der englischen Sektion gehörten Exponenten aus der investierenden Finanzwelt an. Die schweizerische Sektion

wurde vor allem von Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft der betroffenen Kantone gebildet. Die Direktion setzte sich aus den drei verdienten Eisenbahn-pionieren Gallus Jakob Baumgartner, Richard La Nicca und Wolfgang Killias zusammen. Wolfgang Killias (1795 bis 1868) hatte zwischen 1840 und 1846 als Direktor der Eisenbahn Mailand–Monza gewirkt und gilt als Eisenbahnpionier und Vater der Lukmanier-Idee. Durch diese Persönlichkeiten war die Alpenbahn-Vision in der Schweizerischen Südostbahn fest verankert.³⁵

Zügig ging es nach der Konstituierung der Gesellschaft im August 1853 mit den Vermessungsarbeiten voran. Der Abschnitt Rorschach–Werdenberg wurde unter Bauinspektor Hartmann, die Abschnitte Werdenberg–Chur und Walenstadt–Sargans wurden unter Oberingenieur La Nicca abgesteckt. Das Projekt der Eisenbahnlinie Rorschach–Chur stand dabei stets unter grossem Kostendruck. Die bau-technisch und bezüglich Grundablösung kostengünstigste Variante war gefragt. Die Linienführung richtete sich auf den Transitverkehr und einen möglichen Doppel-spurausbau aus. Altstätten musste sich beispielsweise mit allen Mitteln für den heutigen Standort des Bahnhofs wehren. Die englischen Pläne sahen in jener Gegend eine direkte Linie von Oberriet über Kriessern Richtung Heerbrugg vor. Eine Pferdebahn hätte der Verbindung zwischen der Stadt Altstätten und der Station bei Kriessern gedient.

Die eigentlichen Bauarbeiten wurden im Sommer 1854 zwischen Chur und Ragaz aufgenommen. Der englische Bauunternehmer und Aktionär Edward Pickering hatte zusammen mit seinem Lands-

Prominente Förderer

Hinter der Einladung zur Aktienzeichnung für die «Schweizerische Südostbahn» vom 24. Februar 1853 standen prominente Namen:

Andreas Rudolf von Planta, Nationalrat in Samedan;
Gallus Jakob Baumgartner, alt Landammann in St.Gallen;
Max Franz, Grossratspräsident in Maienfeld;
Anton Höfliiger, Kantonsrat in Jona;
Anton von Salis, Bürgermeister von Chur;
Basil Ferdinand Curti, Landammann von St.Gallen;
Johann Jakob Blumer, Ständerat von Glarus;
Christian Rohrer, Nationalrat und Bezirksamann von Buchs;
Joseph Leonhard Bernold, Oberst in Walenstadt;
Peter Jenni, Ratsherr in Schwanden;
Simeon Bavier, Bürgermeister in Chur;
Johann Baptist Bavier, Nationalrat und Bankier in Chur;
Ferdinand Roth, Bankier in Rheineck;
Andreas von Sprecher, Ständerat in Chur;
Adolf Pestalozzi, Bankhaus L. Pestalozzi in Zürich.

27 Hartmann 1845.

28 RechBer Komitee 1850.

29 RechBer SGAE 1853.

30 Hungerbühler 1846.

31 Stephenson 1850.

32 Stephenson 1850.

33 Diese Eisenbahngesellschaft hat keinen Zusammenhang mit der 1891 eröffneten «Schweizerischen Südostbahn». Die heutige «Schweizerische Südostbahn» trägt den Namen aufgrund ihrer Verbindungs-funktion zwischen der Gotthardbahn und der Ostschweiz. Sie ist ein wichtiges Element im Konzept «Voralpen-Express» und damit der Verbindung Ostschweiz–Zentralschweiz. Vgl. Heer 1995.

34 Völker 1852.

35 Fretz 1944.

mann und Oberingenieur Hemans die Führung inne. Der Baufortschritt und die Zusammenarbeit zwischen der schweizerischen und der englischen Sektion des Generalkomitees befriedigte jedoch in keiner Weise. Mit einem Übereinkommen versuchte man im August 1855, die anstehenden Probleme auszuräumen.³⁶ Die Bemühungen blieben ohne Erfolg, wie sich bald zeigen sollte. Die Bauarbeiten erstreckten sich zu jenem Zeitpunkt über die erste Sektion (Chur–Trübbach und Sargans–Walenstadt) und über die zweite Sektion (Trübbach–Staad). Bautechnisch ging es im Jahr 1855 vor allem um den Bau des Bahntrasses und erst in vorbereitendem Sinne um Kunst- und Hochbauten. Erst die Fusion mit der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» und der «Glattalbahn» im Jahr 1856 schuf die Grundlagen für eine zügige Fortsetzung und einen erfolgreichen Abschluss des begonnenen Werks.

Breifuss- gegen Brückenschiene

Die ersten Schienenlieferungen der englischen Unternehmer bescherten der im Bau begriffenen Schweizerischen Südostbahn ein Unikum: die so genannte Brunelsche Brückenschiene.³⁷ Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) entwickelte für die Eisenbahnlinie von Bristol nach London (Great Western Railway) ein eigenes Breitspursystem mit einer Spurweite von 7 Fuss (2,134 Meter). Dafür walzte man in England sogar ein spezielles Schienenprofil: die Brunelsche Brückenschiene.³⁸ Rund 3000 Tonnen dieses Schienentyps, ausreichend für eine Streckenlänge von 45 Kilometern, kamen auf der normalspurigen Rheintalllinie zum Einbau.³⁹ (Ob wohl noch irgendwo im Rheintal ein Rest dieser Kuriösität zu finden ist?) Anscheinend vermochte die Brückenschiene nicht zu überzeugen. Nach einem Hin und Her und technischen Gutachten entschloss man sich bei den nachfolgenden Lieferungen

Schienenprofile im Vergleich. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



für die üblichen Vignoles- oder Breitfuss-schienen.

Dieses uns heute bekannte Schienenprofil stellt zugleich ein Beispiel früher technischer Reife und hoher Beständigkeit dar. Die Grundform der Breitfuss-schiene, eines wichtigen Elements des Rad-Schiene-Systems, ist seit über 150 Jahren bekannt. Nachträglich durchgeführte Optimierungen des Schienenquerschnitts brachten keine grundlegenden Verbesserungen mehr. Technisches Gespür und Verständnis unserer Vorfahren zeigten also Ergebnisse, die sich mit modernsten Mitteln bestätigen, aber kaum wesentlich verbessern lassen.

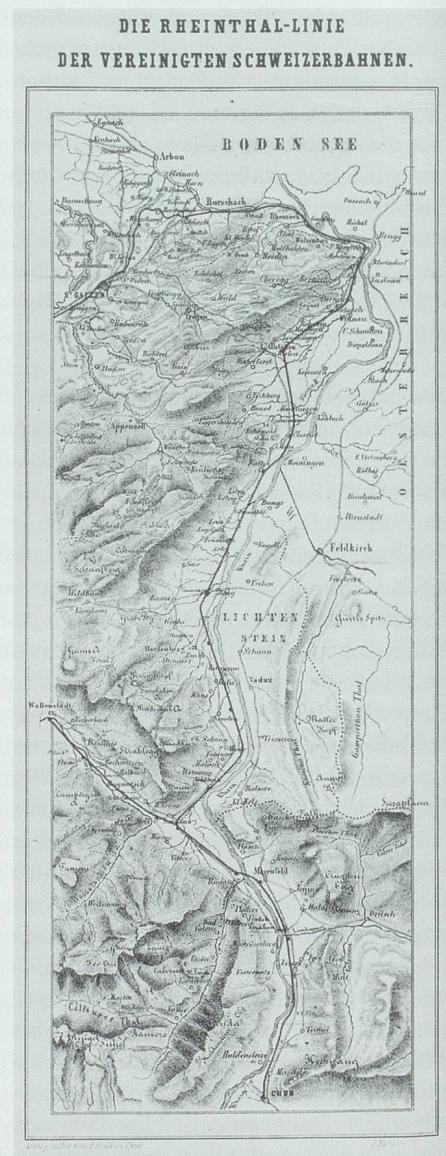
Die Breitfuss-schienen entstanden trotzdem nicht in einem Wurf. Anfänglich mussten die Schienen bezüglich Rollwiderstand und Spurführung nur minimale Forderungen erfüllen. Mit der rasanten Entwicklung der Hütten- und Walztechnik und im Streben nach einer optimalen Materialausnutzung entstand in Amerika die Breitfuss-schiene. Diese kam im Jahr 1847 bereits für die erste schweizerische Eisenbahnlinie zwischen Zürich und Baden zum Einsatz. Das Gewicht pro Laufmeter betrug damals rund 27 Kilogramm, und die Länge der Schienenstücke war auf wenige Meter beschränkt. Die heute auf dem Schienennetz der SBB eingesetzten Profile sind mit 54 oder 60 Kilogramm pro Laufmeter wesentlich widerstandsfähiger und genügen höchsten Ansprüchen. Die Grundform ist jedoch geblieben.

Von der Südostbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen

Pioniergeist, Visionäres, Enthusiasmus und hohe Erwartungen standen hinter den frühen Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen. Nur unter solchen Bedingungen waren erste mutige Schritte überhaupt denkbar. Zu schnell kehrte jedoch die grosse Ernüchterung ein, denn die wirtschaftlichen Erwartungen liessen sich nicht so leicht erfüllen wie ursprünglich erhofft. Abgesehen von der nur schwer erreichbaren Rendite für die bereits geschaffenen Eisenbahnlinien ging es vor allem um die Mittelbeschaffung für begonnene Projekte. Allein im Zusammenschluss mehrerer Bahngesellschaften sahen die damaligen mächtigen Pariser Geldgeber eine Lösung: «Vereinigte Schweizerbahnen» sollte die neue Eisenbahngesellschaft heißen. Der Name erscheint auf den ersten Blick und aus heutiger Sicht für ein ostscheize-

risches Eisenbahnnetz eher übertrieben. Doch der Name «Vereinigte Schweizerbahnen» dokumentierte letztlich zwei Absichten. Einerseits eine finanziertaktische: Welcher Investor will denn schon für eine als Regional- oder Lokalbahn auftretende Gesellschaft grössere Mittel zur Verfügung stellen? Anderseits sollten durch die Vereinigten Schweizerbahnen die Eisenbahnnetze der ganzen Nordostschweiz zusammengefasst werden. Zudem arbeiteten die führenden Köpfe zielstrebig auf die Realisierung einer Ostalpenbahn hin. Allerdings widersetzte sich die in Zürich ansässige Nordostbahn einem Zusammenschluss. So wurden 1856 die Eisenbahnstrecken der St.Gallisch-Appenzellischen

Die Rheintalllinie der Vereinigten Schweizerbahnen zur Zeit der Fusion im 1855. Druck in der Kantonsbibliothek Vadiana, St.Gallen.



Eisenbahngesellschaft (S.G.A.E.), der Schweizerischen Südostbahn (S.O.B.) sowie der Glatttalbahn (Gl.T.B.) zum Eisenbahnnetz der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) zusammengefasst. Ein Mann, der massgebend an den Fusionsverhandlungen beteiligt war und das weitere Schicksal der V.S.B. nachhaltig prägen sollte, war Daniel Wirth-Sand (1815 bis 1901). Als junger Kaufmann gehörte er schon dem Verwaltungsrat der S.G.A.E. an. Danach amtete er während Jahrzehnten als Verwaltungsratspräsident und Vorsitzender der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen.⁴⁰ Ihm stand anlässlich der Fusionsverhandlungen als dominierender Partner und Vertreter der Pariser Finanzgruppe der Bankier Baron James Rothschild (1792–1868) gegenüber. «Em Rothschild sini Choli» wurden V.S.B.-Dampflokomotiven vom Volksmund zuweilen auch genannt. Die finanzielle Abhängigkeit der Vereinigten Schweizerbahnen wurde von der Bevölkerung also durchaus wahrgenommen.

Der Bau der Rheintallinie zwischen 1856 und 1858

Der Bau der am 30. Juni 1858 eröffneten Eisenbahnverbindung Rorschach–Chur wurde ab 1856 bereits unter der Leitung des Oberingenieurs der V.S.B., Ludwig Pestalozzi (1825–1867), reorganisiert und energisch vorangetrieben.⁴¹ Der ursprüngliche Sitz des Baubüros für die Rheintallinie war in Chur. Bis Ende 1857 arbeitete der anfänglich für eisenbahn- und maschinentechnische Fragen zuständige Ingenieur August Friedrich Fischer (geb. 1809) in Chur. Zahlreiche erhaltene Pläne zeugen von der grossen geleisteten Arbeit aus jener Zeit. Ab 1858 wurde der Abschluss der Bauarbeiten von St.Gallen, dem Sitz der V.S.B., aus geleitet.

Die V.S.B.-Bausektionen

Die Strecke im Rheintal war von 1856 bis 1858 in folgende Bausektionen unterteilt:

1. Sektion: Rorschach–Balgach
2. Sektion: Balgach–Sennwald
3. Sektion: Sennwald–Trübbach
4. Sektion: Trübbach–Sargans und Walenstadt–Rheinbrücke bei Ragaz
5. Sektion: Rheinbrücke bei Ragaz–Chur

Stations- und Kunstbauten

Der Direktionsarchitekt der V.S.B., Johann Jakob Breitinger (1814–1880), erstellte die Pläne für die Stationsbauten im



Das Stationsgebäude von Maienfeld. Es hat über 140 Jahre Eisenbahn-geschichte überdauert. Der Holzbau entspricht der einstigen, im Rheintal typischen Einheitsarchitektur. Bild: Anton Heer, Flawil.

Rheintal. Die Stationen wurden durchwegs als Holzbauten ausgeführt, teils als leichte Provisorien, teils als einfache, auf Dauer ausgelegte Zweckbauten. Das heute noch erhaltene Stationsgebäude von Maienfeld ist der letzte ursprüngliche und in der Grundstruktur unverfälschte Vertreter einer im Rheintal verbreiteten Einheitsbauart. In mehrfacher Hinsicht bemerkenswert ist die Rheinbrücke bei Ragaz. Diese Eisenbahnbrücke war das erste im 19. Jahrhundert unterhalb der Tardisbrücke erstellte Brückenbauwerk. Noch während einiger Jahre nach der Eröffnung der Rheintallinie blieben die Fähren das einzige Verkehrsmittel für eine Rheinüberquerung zwischen Ragaz und dem Bodensee. Die Eisenbahnbrücke bei Ragaz wurde in den Jahren 1856 bis 1857 als gedeckte Holzbrücke nach dem Vorbild der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Müllheim gebaut.⁴² Weitere vergleichbare Kunstbauten waren auf der Linie von Rorschach nach Chur nicht erforderlich.

Nach der Eröffnung des bautechnisch anspruchsvollen Abschnitts Murg–Weesen im Sommer 1859 war der Bau des V.S.B.-Netzes abgeschlossen. Vordergründig kehrte für lange Zeit betriebliche Normalität ein.

Die ersten Betriebsjahre

Die V.S.B. sind als ein äusserst sparsam betriebenes und finanziell an der kurzen

Leine gehaltenes Bahnunternehmen in die Geschichte eingegangen. Investitionen wurden mit grosser Zurückhaltung getätigt. Aus der finanziellen Situation – wenig Mittel standen zur Verfügung, und die ausländischen Geldgeber wollten gleichzeitig aus ihrem Geld genügende Erträge erwirtschaften – sind verschiedene Provisorien und die auf das unmittelbar Notwendige beschränkten festen Anlagen und Rollmaterialbestände zu erklären.

Fahrpläne – eine Perspektive der Reisenden
Die Fahrpläne der ersten Betriebsjahre überliefern vieles aus dem damaligen, von den Reisenden wahrgenommenen Eisenbahnalltag. Auffallen mag die damals übliche Zeitzählung über zwei mal zwölf Stunden. Die eindeutigere 24-Stunden-Zeitzählung wurde erst im Jahr 1920 eingeführt. Die damaligen Fahrpreise, das Dreiklassensystem, die Fahrplandichte, die Zugsformationen, das Eisenbahnnetz und die Verkehrsknotenpunkte weisen auf eine

36 Bericht SOB 1855.

37 RechBer SOB 1856.

38 Slinn 1978.

39 RechBer SOB 1856.

40 Ehrenzeller 1989.

41 RechBer SOB 1856; RechBer VSB 1857.

42 Vgl. dazu den Beitrag «Die Rheinbrücke von Ragaz» von Hans Jakob Reich in diesem Buch.

heute kaum noch vorstellbare Welt der Eisenbahn und des Reisens hin. Dass beispielsweise die damaligen Fahrpreise sehr hoch waren, wird erst aus Vergleichen deutlich: Für eine Fahrt von Buchs nach Sargans hatte man im Jahr 1859 80 Rappen zu bezahlen. Die Arbeiterlöhne lagen bei etwa 20 Rappen pro Stunde, und ein Kilo Brot kostete 40 Rappen. Heute, im Jahr 2000, kostet die Fahrt von Buchs nach Sargans Fr. 5.60, das Siebenfache bei um das Hundertfache und mehr höheren Stundenlöhnen!

Bahnbetriebliches – ein Blick hinter die Kulissen

Was alles hinter einem Eisenbahnunternehmen steckt, lässt sich mit wenigen Zeilen nicht umschreiben. Trotzdem sollen einige Fakten einen groben Einblick in die jungen Vereinigten Schweizerbahnen erlauben. Ein komplexer Organismus, bestehend aus Eisenbahnhern, Maschinen-, Bau- und Betriebstechnik sowie einer wohl durchdachten Unternehmensorganisation, ermög-

lichte die aus heutiger Sicht bescheidene Transportleistung. Eisenbahnunternehmen galten damals aufgrund ihrer geografischen Ausdehnung, ihrer technischen Vielfalt und der Verpflichtung auf fahrplanmässige und damit genau umschriebene Leistungsangebote als höchst anspruchsvolle Betriebe. Die Eisenbahnen können als Vorreiter moderner Unternehmensformen und -dimensionen gesehen werden, die zudem hohe, ja höchste Ansprüche an ihr Personal stellten. Einem Eisenbahnunternehmen anzugehören, also Eisenbahner zu sein, galt lange Zeit sehr viel, war erstrebenswert und Verpflichtung zugleich, verbunden mit einem Selbstverständnis und einer Kultur, die Generationen prägten.

Das Jahr 1860 gilt als erstes volles Betriebsjahr des Gesamtnetzes der V.S.B. und brachte mit der Umstellung der Lokomotivfeuerungen und ersten Zwischenfällen aufgrund von Naturereignissen bereits erste betriebliche Ausnahmesituationen mit sich.⁴³

«Eisenbahn- und Dampfschiff-Telegraph der Schweiz» hieß der 1859 veröffentlichte Fahrplan der V.S.B. Die Vignette auf dem Deckblatt zeigt eine Engerth-Lokomotive mit dem für die damalige Holzfeuerung typischen Funkenfängerkamin. Aus Infothek SBB.



Personalbestand der V.S.B. im Jahr 1860

Zentralverwaltung	12
Allgemeiner Betriebsdienst (Verwaltung)	32
Kommerzielle Abteilung (Verwaltung)	4
Betriebsdienst (Stations- und Fahrpersonal)	259
Maschinendienst (Depot- und Lokomotivpersonal)	62
Bahn- und Hochbaudienst (Strecken- u. Gebäude-Unterhalt)	239
Hauptmagazindienst (Materialverwaltung)	8
Werkstättendienst	5
Gesamtbestand	621

Anfänglich gelangte für den Betrieb der Dampflokomotiven der S.G.A.E. und Gl.T.B. als Heizmaterial Tannenholz zum Einsatz. Langfristig befriedigte diese Feuerungsart aber in verschiedener Hinsicht nicht. Vorausschauend erwarben die V.S.B. im badischen Möggingen, nahe bei Radolfzell, ein rund 470 Morgen⁴⁴ grosses Torfmoos zur Brennstoffgewinnung. Betriebsversuche mit Torf-, Schieferkohlen- und Steinkohlen-Feuerungen brachten in der Folge klar bessere Ergebnisse. 1861 war die Umstellung auf Steinkohlenfeuerung bereits weitgehend vollzogen. Die für die Holz- und Torffeuerung erforderlichen, wuchtig erscheinenden Lokomotivkamine verschwanden damit von der Bildfläche und wurden durch schlankere Bauformen ersetzt.⁴⁵

Probleme mit dem Rhein und der Rheinbrücke bei Ragaz

Im Jahr 1860, also nur zwei Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie im Rheintal, kam es an der Eisenbahnbrücke bei Ragaz zu einem ernsthaften Zwischenfall. Dieser sollte sich allerdings als vergleichsweise harmlos erweisen im Vergleich zum katastrophalen 1868er-Hochwasser. Im Rechenschaftsbericht der V.S.B. über das Jahr 1860 ist Folgendes zu lesen:

«Die Rheinbrücke bei Ragatz wurde Ursache grösserer Besorgniß. Nachdem bereits am 28. Mai [1860] ein kurz vorher erstellter Eisbrecher⁴⁶ weggerissen worden war, ist am Morgen des 2. September [1860] durch ein Hochwasser auch das erste linksseitige Brückenjoch weggeschwemmt worden. Wenn auch vorher angestellte Berechnun-

Rollmaterial-Bestand 1860

Güterzuglokomotiven	
System Engerth*	20
Personenzuglokomotiven	
System Engerth	20
Personenzuglokomotiven	
(ex Gl.T.B)	8
Personenwagen**	105
Gepäckwagen	9
Postwagen	6
Güterwagen	327

* Die Bezeichnungen «Lokomotive System Engerth» oder kurz «Engerth-Lokomotive» standen für die von Ingenieur Wilhelm Engerth (1814–1884) entwickelte Stütztenderlokomotive.

** Das Dreiklassensystem sorgte von Anfang an für eine grosse Vielfalt von Personenwagen. Gemischte Erst-/Zweitklasswagen beziehungsweise Zweit-/Drittklasswagen sowie reine Zweitklass- und Drittklasswagen bildeten den Wagenbestand. Zur Klassenvielfalt kamen noch unterschiedliche Wagenlängen: die rund 7 Meter langen Zweiachsiger und die etwa 14 Meter langen Vierachser. Zum Vergleich: Die heutigen vierachsigen Einheitswagen sind rund 26 Meter lang.



Lokalzug der V.S.B. in Altstätten, vermutlich 1897. Bild aus Sammlung Jakob Egli sel., Balgach.

Drei Exemplare der kleinen zweiachsigen Dampflokomotive wurden als Rangier- und Werklokomotiven für das Depot St.Gallen und für die Werkstätten Rorschach beschafft und erst nachträglich für den Streckeneinsatz eingerichtet. Die zweiachsigen Zweit-/Drittklass-Personenwagen stammten aus der Gründerzeit der V.S.B. Dass die Interpretation einer älteren Foto auch viele Fragen aufwerfen kann, zeigt das vorliegende Beispiel. Die abgebildete Dampflokomotive, beim Personal unter dem Spitznamen «Eseli» bekannt, war aufgrund der geringen Leistung und Reichweite für den Streckeneinsatz nur sehr beschränkt geeignet. Wie ist das Bild aufgrund dieser Sachlage zu deuten? Der Rechenschaftsbericht der V.S.B. für das Jahr 1896 gibt glücklicherweise Auskunft: «Im Rheintal, d.h. zwischen St.Margrethen bzw. Rorschach und Alt-

stätten, haben wir für den Sommer 1897 eine Anzahl Lokalzüge in den Fahrplan aufgenommen. Wir wollen damit einen Versuch machen, durch leichte Maschinen und leichtes Material die Kosten solcher Züge zu reduzieren und dadurch die Bedienung auch eines schwächeren Verkehrs in ökonomischer Weise und ohne finanziellen Schaden zu verbessern. Bedingung ist aber, dass dabei die Vorschriften des Bundesgesetzes über die Arbeitszeit der Angestellten eingehalten werden können, weil die Überschreitung der durch dieses Gesetz gezogenen Grenzen sofort unverhältnismässige Mehrausgaben verursachen und die Ausführung der projektierten Züge verunmöglichen würde. Wir konnten deshalb dem Begehr um Ausdehnung des Versuches bis Buchs nicht entsprechen.»

gen die Überzeugung bekräftigt hatten, dass der Oberbau der Brücke auch bei doppelter Spannweite hinreichend stark sei, fanden wir zu vollständiger Beruhigung doch nothwendig, Belastungsproben vorzunehmen, die, wie auch der seitherige Betrieb gezeigt, die vollständige Tragfähigkeit der Brücke, auch bei doppelter Spannweite, konstatierte. Es blieb uns somit nur noch die Aufgabe, die zwei wesentlich nothwendigen Joche der Brücke gegen alle Gefahr zu sichern, was durch Anbringung grosser Steinvorlagen bewerkstelligt worden ist.»⁴⁷

Die bauliche Entwicklung nach 1860

Erst nach und nach fanden einige als bescheidene Holzbauten oder Provisorien erstellte Stationsbauten ihren endgültigen

Ersatz. Bauliche Aktivitäten beschränkten sich auf Bahnhof- und Werkstättenbauten sowie auf Anpassungen der Gleisanlagen. Diese ergänzenden Bauten wurden im Rheintal hauptsächlich durch die Eröffnung weiterer Bahnlinien wie beispielsweise der Vorarlbergerbahn (V.B.) im Jahr 1872 und der Arlbergbahn im Jahr 1884 ausgelöst. Damals gängige Praxis war die Weiterverwendung der Holzbauten. Güt-

terschuppen, Stationsgebäude und ganze Bahnhofshallen wurden abgebaut, örtlich versetzt oder an völlig neuen Standorten des V.S.B.-Netzes wieder aufgebaut. Anlass zu unplanmässigen und umfangreichen Unterhaltsarbeiten sowie zu steter Sorge gaben im Rheintal vor allem der unberechenbare Rhein sowie der Marbacherdamm.

43 RechBer VSB 1860.

44 Die Fläche von einem Morgen dürfte etwa einer Jucharte, das heisst rund 36 Aren, entsprochen haben. Die Masseinheiten waren bezüglich der Bezeichnungen und ihrer Definition örtlich oder regional recht uneinheitlich. So bleibt es vielfach bei annäherungsweisen Vergleichen.

45 RechBer VSB 1860.

46 Vorrichtung zum Schutz der Brückenpfeiler vor Eisschollen und Treibholz.

47 RechBer VSB 1860.

Brennmaterialverbrauch der V.S.B. für die Lokomotivfeuerungen

Jahr	Holz	Faschinen	Steinkohle
1860	1 265 502 Kubikfuss (34 203 Kubikmeter)		1658 Tonnen
1861	250 006 Kubikfuss (6757 Kubikmeter)	1746 Stück	6523 Tonnen

Von der Bodenseegürtelbahn zur Arlbergbahn

Ungebrochen blieb das Interesse der V.S.B. an der Einbindung in das internationale Eisenbahnnetz und an einem Alpenübergang. Im Oktober 1858 wurden in München erste Verhandlungen zur Frage einer Eisenbahnverbindung zwischen St.Margrethen und Lindau geführt.⁴⁸ Im benachbarten Vorarlberg war in jener Zeit kaum an eine eigene Eisenbahn zu denken, denn diese wäre als Inselbetrieb fernab der Stammlinien kaum lebensfähig gewesen.

Aus diesen Interessenlagen werden die Bestrebungen für zwei Rheinübergänge, nämlich einen bei St.Margrethen und einen weiteren bei Rüthi, verständlich. Feldkirch und Bludenz hätten so eine Eisenbahnverbindung mit Bregenz und Lindau gewonnen. Der V.S.B. wäre dadurch hoch willkommener zusätzlicher Verkehr zugefallen.

Die Vorarlbergerbahn entsteht⁴⁹

1863 reichte eine Pariser Finanzgruppe das Konzessionsbegehren für die so genann-

te Bodenseegürtelbahn (St.Margrethen–Bregenz–Lindau) und für eine Zweigbahn Rüthi–Feldkirch ein. Die Bestrebungen für eine Bodenseegürtelbahn führten 1865 zu einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Bayern und Österreich «über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St.Margrethen und von Rüthi nach Feldkirch».⁵⁰ Die politisch-wirtschaftlichen Konstellationen änderten sich in der Folge jedoch schnell; der Bau der Arlbergbahn erschien zunehmend wahrscheinlicher. Vor diesem Hintergrund wurde eine «Vorarlbergerbahn», das heißt eine Bahnverbindung von Lindau über Bregenz nach Feldkirch und Bludenz, zum sinnvollen Glied in einem zukünftigen österreichischen Gesamtnetz. Der Staatsvertrag von 1865 verlor damit seine Funktion. Bereits 1870 wurde ein neuer Staatsvertrag «zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein [...] über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St.Margrethen sowie über Feldkirch nach Buchs» unterzeichnet. Diesem Vertragswerk verdankt Buchs seine Bedeutung als Grenzbahnhof-Standort und als Stützpunkt verschiedener Speditionsunternehmen.

Der so genannte Mittelanschluss von Rüthi nach Feldkirch wurde gegenstandslos. Im Oberrheintal, also in der durch den neuen Staatsvertrag nun benachteiligten Region Altstätten–Oberrriet, formierte sich Widerstand gegen den Verlust der mindestens lokal interessanten Option einer Querverbindung. Jahrzehnte später sollte dieser Übergang nochmals ins Gespräch kommen!

Im Spätherbst 1872 wurden die Eisenbahnverbindungen St.Margrethen–Lustenau und Buchs–Schaan über den Rhein eröffnet. Die V.S.B. fand damit durch die «Vorarlbergerbahn» (V.B.) endlich direkten Zugang zu den Eisenbahnlinien Vorarlbergs und Bayerns. Für St.Margrethen und Buchs brachte dies eine erhebliche Aufwertung und bauliche Erweiterungen. Bedingt durch die neue Funktion als Grenzbahnhöfe entstanden in Buchs und St.Margrethen die für Generationen vertrauten und typischen Aufnahmegebäude.⁵¹ Einer befriedigenden Entwicklung des Güterverkehrs zwischen St.Margrethen und dem Vorarlbergischen stand ursprünglich der Trajektverkehr (Fährschiffe für Fahrzeuge) ab Bregenz als Konkurrent entgegen. Buchs hatte im Hinblick auf den kom-

Lokomotivnamen als Zeugen einstiger Visionen und Beziehungen

Mit der Namengebung für die Lokomotiven, den Stolz der Bahngesellschaften, versuchte man neben der Verankerung in der Region auch langfristige Ziele und Bestrebungen sowie Beziehungen zu anderen Eisenbahnnetzen im allgemeinen Bewusstsein zu verankern. Anfänglich trugen alle Lokomotiven der V.S.B. Namen. Die Lokomotivliste aus der Gründerzeit der S.G.A.E. und S.O.B. beziehungsweise V.S.B. soll dies dokumentieren. Alle aufgeführten Maschinen gehörten der Gruppe der Engerth-Lokomotiven an.

Besteller: S.G.A.E.

Erbauer: Maschinenfabrik Esslingen

Baujahr	Betriebs-Nr.	Name
1855	1	St.Gallen
1855	2	Appenzell
1855	3	Togenburg
1855	4	Rorschach
1855	5	Wyl
1855	6	Flawyl
1856	7	Helvetia
1856	8	Säntis
1856	9	Bodan
1856	10	Sittern
1856	11	Thur
1856	12	Goldach

Besteller: S.O.B.

Erbauer: Escher, Wyss & Cie., Zürich

Baujahr	Betriebs-Nr.	Name
1858	13	Zürich
1858	14	Thurgau
1858	15	Steinach
1858	16	Deutschland
1858	17	Winterthur
1858	18	Herisau
1858	19	Friedrichshafen
1858	20	Lindau

Erbauer: Maschinenfabrik Esslingen

Baujahr	Betriebs-Nr.	Name
1857	21	Italien
1857	22	Graubünden
1857	23	Lukmanier
1857	24	Sargans
1858	25	Splügen
1858	26	Julier
1858	27	Calanda
1858	28	Gonzen
1858	29	Camor
1858	30	Speer
1858	31	Rhein
1858	32	Plessur

Besteller: V.S.B.

Erbauer: Maschinenfabrik Esslingen

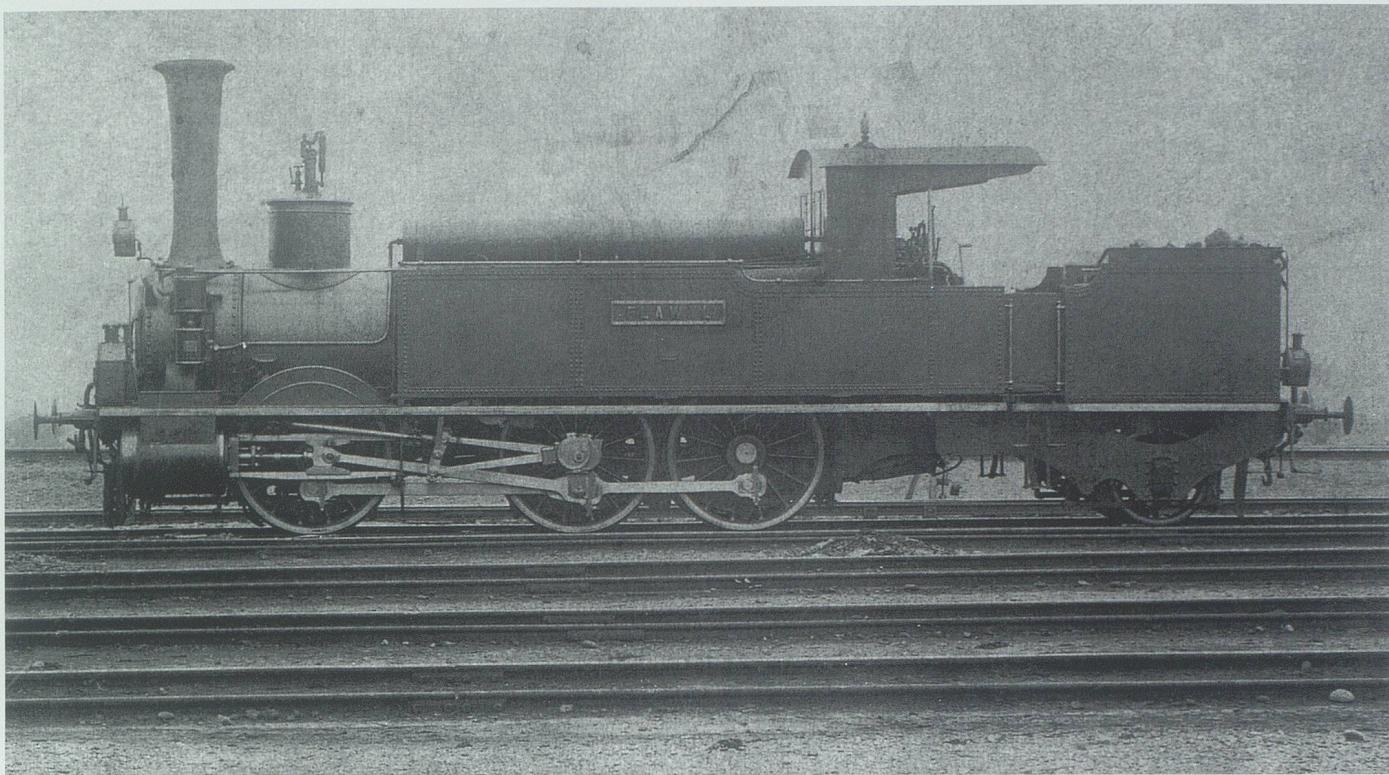
Baujahr	Betriebs-Nr.	Name
1858	33	Landquart
1858	34	Tamina
1858	35	Rheineck
1858	36	Altstätten
1858	37	Pfäfers
1858	38	Chur
1858	39	Bregenz
1858	40	Bernhardin

Eng verbunden mit den Lokomotiven der V.S.B. ist der Name des Maschinenmeisters und Ingenieurs Adolf Klose (1844–1923). In den V.S.B.-Werkstätten Rorschach wurden unter seiner Führung zahlreiche Lokomotivumbauten durchgeführt. Weniger bekannt ist, dass einige Lokomotivneubauten, verschiedene maschinentechnische Konstruktionen und Stellwerkapparate ihren Ursprung in den Rorschacher Werkstätten hatten.

S.G.A.E.: St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn-gesellschaft

S.O.B.: Schweizerische Südostbahn

V.S.B.: Vereinigte Schweizerbahnen



Die Dampflokomotive «Flawyl» war eine typische Engerth-Maschine. Alle Lokomotiven der Gründerzeit entsprachen dieser Bauart. Bild in Sammlung Willi Stahel, Flawil.

menden Arlbergverkehr eine wesentlich vorteilhaftere Position inne.

Die Arlbergbahn eröffnet neue Perspektiven

Durch die im Bau begriffene Arlbergbahn kam es zwischen dem Sarganserland und dem Werdenbergischen zu verkehrspolitischen Rivalitäten. Die Arlbergbahn sollte nach den Vorstellungen der Politiker aus dem Bezirk Sargans nicht über Schaan nach Buchs, sondern direkt über Balzers nach Sargans geführt werden.⁵² Bezirksamann und Oberst Wilhelm Good (1830–1897) scheint in dieser Streitfrage eine bedeutende Rolle gespielt zu haben. Die Kantone Graubünden und Glarus erwarteten zudem aus tariftechnischen Gründen ebenfalls Vorteile aus einer direkten Linienführung nach Sargans. Aber Buchs konnte sich gegen diese Bestrebungen erfolgreich zur Wehr setzen. Zudem lag es nicht im Interesse der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.), ihre Rheintal-linie durch eine parallel geführte Strecke konkurrenzieren zu lassen.

Der durch den Bau der Arlberglinie zu erwartende Mehrverkehr führte in Buchs und Sargans zu umfangreichen baulichen Anpassungen. Die Errichtung mehrerer Lagerhäuser, der Lokomotivremise und

zusätzlicher Gleisanlagen in Buchs geht auf die Eröffnung der Arlbergbahn zurück. Für Sargans brachte die Arlbergbahn ein neues repräsentatives Aufnahmegebäude an der uns heute vertrauten Lage. Der Standort des Provisoriums von 1855 und des Stationsgebäudes von 1860 lag südöstlich des heutigen Aufnahmegebäudes, das heißt im Bereich der heutigen Anlagen des Bahndienstes. Eine direkte Linienführung für Züge nach Zürich auf der Westseite des Bahnhofs (durch das Gebiet Schwefelbad) wurde 1884 von der Direktion der V.S.B. als betrieblich nicht zwingend beurteilt.⁵³ Dass hingegen wiederholt betriebliche Verbesserungen diskutiert wurden, zeigen die verschiedensten Studien im Raum Buchs–Sargans–Walenstadt. Die baulichen Voraussetzungen für entsprechende Direktfahrten wurden erst rund 100 Jahre später durch die weit ausholende Schleife Trübbach–Sargans ermöglicht.

Das Schicksal der Ostalpenbahn

Die heutige Dominanz der Transitachse Gotthard entwickelte sich aufgrund ihrer für die Schweiz zentralen Lage. Das technisch leichter umsetzbare Ostalpenbahn-Projekt kam zwar dank der ursprünglich gewichtigen Rolle der Transitwege durch

das Bündnerland früher ins Gespräch, verlor aber mit dem Fortschritt der Technik und durch die eher periphere Lage an Gewicht. Dem Rheintal verhalf jedoch die Ostalpenbahn-Vision zu einem vergleichsweise frühen Zeitpunkt zum neuen Verkehrsmittel Eisenbahn. Verkehrspolitisch blieb es in der Folge beim nie eingelösten Ostalpenbahn-Versprechen. Trotzdem sind die Vielfalt der Projekte und die Beständigkeit des Anspruchs auf eine Ostalpenbahn beeindruckend.

Vor der Eisenbahnverstaatlichung versuchten die Vereinigten Schweizerbahnen mit verschiedensten Projekten, insbesondere mit der Lukmanier- und mit der Splügenvariante, einer Ostalpenbahn zum Durchbruch zu verhelfen.⁵⁴ Die ursprüngliche Vision der Gründergeneration wurde damit beharrlich weiterverfolgt. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)

48 AmtsBer 1858.

49 Vgl. den Beitrag «Tor nach Osten – die Bahnen in Vorarlberg» von Lothar Beer in diesem Buch.

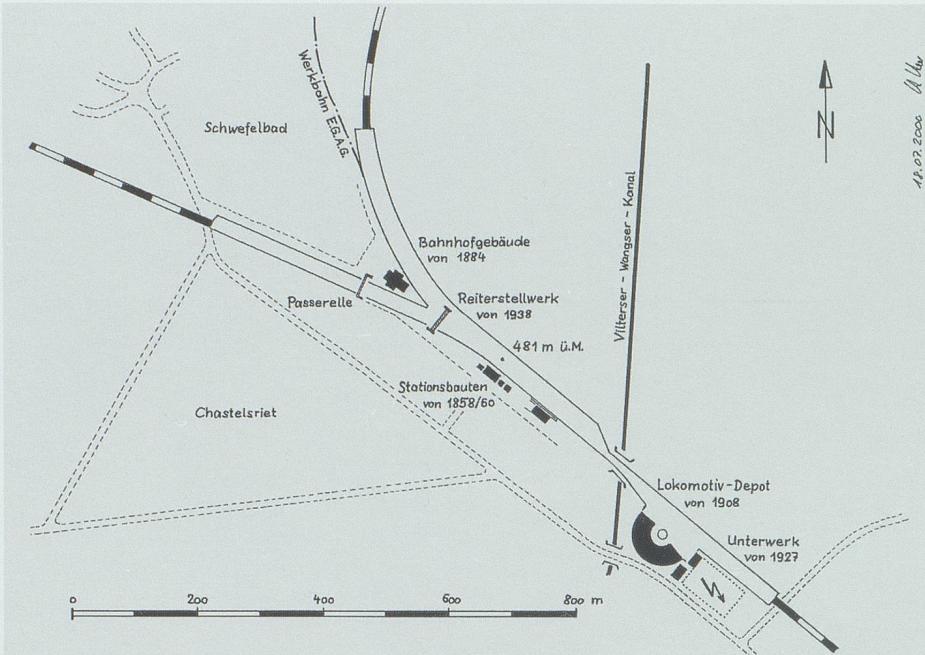
50 AmtsBer 1863.

51 RechBer VSB 1873.

52 AmtsBer 1883; RechBer VSB 1882.

53 RechBer VSB 1884.

54 VSB 1870; RechBer VSB 1888.



Welchen Einfluss die Arlbergbahn auf den Bahnhof Sargans hatte, ist heute kaum noch bewusst. Ursprünglich waren Drehscheibe sowie Wagen- und Lokomotivremise unmittelbar gegenüber den Stationsbauten von 1860 angeordnet. Der charakteristische Keilbahnhof entstand erst 1884 im Zusammenhang mit der Arlbergbahn. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

zeigten indes in der Folge nie ein ernsthaftes Interesse an einer Splügen- oder Lukmanierbahn. Diese Transitlinien entsprachen ihrer Unternehmenspolitik nicht. Denn einerseits hätte eine Ostalpenbahn die wirtschaftlich interessante Gotthardlinie konkurreniert, anderseits wäre der schweizerische Streckenanteil an einer Ostalpenbahn verhältnismässig kurz ausgefallen, bautechnisch aber sehr aufwendig gewesen.

Weitere Anstrengungen zugunsten einer Ostalpenbahn mussten also aus der betroffenen Region selbst sowie durch starke wirtschaftliche Kräfte oder Bedürfnisse getragen werden. Die absehbare Nutzung der Wasserkräfte des Hochrheins und die damit verbundenen Anstrengungen zugunsten der Hochrheinschiffahrt gaben der Ostalpenbahn-Vision neuen Auftrieb. Am Bodensee waren weitläufige Hafen- und Güterumschlagsanlagen geplant. Die Splügenbahninitiative aus dem Jahr 1911 ist denn auch geprägt von der in Aussicht stehenden Hochrheinschiffahrt und Industrialisierung der Bodenseegegend.⁵⁵ Die Ansiedlung der «Società Anonima Italo-Svizzera», besser bekannt unter dem Namen Sais, in Horn geht beispielsweise auf die damals erwarteten optimalen Verkehrsverbindungen für Massentransporte zum Bodensee zurück. Die Exponenten des Splügenkomitees von 1911 waren Trä-

ger dieser damaligen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Visionen für die Ostschweiz. Eisenbahn und Hochrheinschiffahrt hielten die Verkehrssysteme vor dem Ersten Weltkrieg. An die heute dominierenden Konkurrenten Strassen- und Luftverkehr dachte man damals noch kaum. Die Schifffahrt zwischen Basel und dem Bodensee ist heute längst vergessen, ja unvorstellbar geworden.

Die letzten verkehrspolitischen Anstrengungen zugunsten einer direkten Verbindung des Rheintals mit dem Tessin gehen auf das Vorfeld der Neat-Vorlagen zurück. In Sedrun und im Bündner Oberland hoffen derzeit einige Verkehrspolitiker immer noch auf ihren Tunnelbahnhof in der Neat-Röhre – 800 Meter unter dem Talgrund von Sedrun.

Bahnvisionen aus der Gründerzeit – ein Exkurs

Der Thurgauer Bürger und Architekt Friedrich Albrecht (1831–1878) entwickelte sich vom verkehrstechnischen Tüftler und Visionär zum Realpolitiker in Eisenbahnfragen. Im Jahr 1859 – Albrecht war damals in Winterthur ansässig – sorgte er mit seinem Luftbahnprojekt auf die Rigi für erhebliches Aufsehen. Die Idee bestand in der Nutzung von Gasballonen als Hebemittel. An Schienen hängende Kabinen oder Körbe mit jeweils bis zu 15 Per-

Alpenbahnprojekte – eine unvollständige Liste

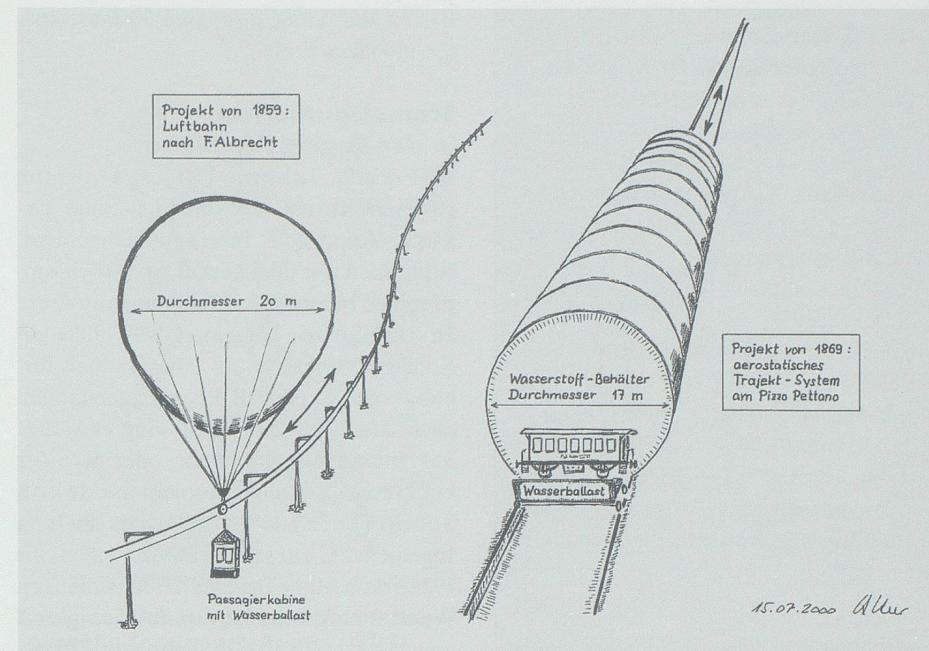
- 1842 Splügenbahn-Projekt von Oberingenieur La Nicca.
- 1845 Lukmanierbahn-Projekt von La Nicca.
- 1847 Zweites Lukmanierbahn-Projekt von La Nicca.
- 1850 Cristallina-Projekt von La Nicca.
- 1857 Greina-Projekt von Wetli.
- 1859 Alpenbahn-Projekt von Michel und Pestalozzi.
- 1861 Alpenbahn-Projekt von Brassey und Giles.
- 1867 Lukmanierbahn-Projekt von Lommel (System Fell).
- 1869 Lukmanierbahn-Projekt mit einem Trajektsystem am Pizzo Pettano.
- 1869 Splügenbahn-Projekt von Vitali.
- 1869 Gotthardvertrag zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz.
- 1871 Splügenbahn-Projekt von Napier (Berglokomotiven System Fairlie).
- 1872 Ostalpenbahn- und Westalpenbahn-Versprechen des Bundes.
- 1878 Bundessubvention an den Bau der Gotthardbahn.
- 1890 Splügenbahn-Projekt von Moser.
- 1895 Engadin–Orient-Bahnprojekt von Guyer-Zeller (N.O.B.).
- 1905 Greinabahn-Projekt I von Moser.
- 1907 Greinabahn-Projekt II von Moser.
- 1906 Splügenbahn-Projekt von Locher.
- 1909 Splügenbahn-Projekt von Locher und Rigoni.
- 1925 Bernhardinbahn als Teil des RhB-Netzes.
- 1960 Tödi–Greinabahn-Projekt von Rauscher.
- 1964 Splügenbahn-Studien der Elektrowatt AG.
- 1976 Splügen-Basistunnel-Projekt (Variante Ost).
- 1985 Alpenbahn-Y-Variante von Ständerat Cavalry.

sonen wären nach Albrechts Idee mit Gasballonen Richtung Rigi gezogen worden. Der mitfahrende Kondukteur hätte die Steiggeschwindigkeit mit Wasserballast und Bremse geregelt. In St.Gallen fanden sich laut Überlieferung sogar Geldgeber für den Bau eines Funktionsmusters dieser Luftbahn. In der Folge bedienten sich noch

weitere Erfinder und Tüftler der Ideen von Albrecht.⁵⁶

Um 1869 betätigte sich Architekt Albrecht wiederum als Förderer einer Eisenbahnidee. Damals in Romanshorn ansässig, setzte er sich erfolgreich für die so genannte Seethalbahn, für die Bahnlinie Konstanz–Romanshorn–Rorschach, ein. Die Entwicklung von Bergbahn-Systemen lag zu jener Zeit bereits in den Händen erfahrener Techniker wie Niklaus Riggenbach (1817–1899). Im selben Jahr 1869 erschien in Nürnberg die Druckschrift über das «Trajectsystem am Pizzo Pettano». Die Autoren dieser Schrift nahmen die Luftbahnnidee von Albrecht auf und entwarfen ein «aerostatisches Trajectsystem». Vorgesehen war bei diesem Projekt eine Lukmanierbahn, die von Norden her mit mässigen Steigungen auskam, die grosse Höhendifferenz von rund 1100 Meter im Tessin aber mit einem Hebwerk bewältigen sollte. Riesige, mit Wasserstoffgas gefüllte Behälter waren für den Transport einzelner Eisenbahnwagen oder Zugteile vorgesehen. Das Hebwerk oder «aerostatische Trajectsystem» bei Faido wurde damals mit dem Betrieb von Trajektfähren verglichen und von den Schöpfern der Idee als betrieblich zumutbar und genügend leistungsfähig betrachtet.

Die stationären oder abschnittsweisen Fördermittel waren mindestens für durchge-



Zur Zeit der frühen Alpenbahnprojekte waren die technischen Möglichkeiten begrenzt. Das vorgeschlagene «aerostatische Trajekt-System» am Pizzo Pettano ist einer der zahlreichen, durch die engen Grenzen der Technik begründeten Lösungsansätze. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

hende Verkehrsverbindungen längst überholt. Die von Robert Stephenson um 1850 vorgeschlagenen «stillstehenden Lokomotiven» beziehungsweise Seilzugsysteme am Hauenstein sowie der Trajektverkehr zwischen Zürich und Ragaz nach Ingenieur Johann Jakob Sulzberger hätten einen wirtschaftlichen Bahnbetrieb verhindert. Die Zahnradbahnen befanden sich zu jener Zeit am Anfang der Entwicklung, und von Luftseilbahnen wagte man noch kaum zu träumen. Die grosse Zeit der Zahnradbahnen im Gebirge stand ebenso bevor wie jene der kühnen Kehrtunnels für Hauptbahnstrecken.

Zwischen Pferdebahnen und internationalen Verkehrsachsen

Typisch für die technische und wirtschaftliche Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind die aufkommenden Bestrebungen für Lokalbahnen, Netzergänzungen und neue internationale Verkehrsachsen. Als frühestes Lokalbahnprojekt im Rheintal dürfte die vorgeschlagene Pferdebahn aus der Zeit der Planung der Rheintallinie gelten. Zwischen der ursprünglich in der Talebene bei Kriessern vorgesehenen Eisenbahnstation und der Stadt Altstätten sollte eine Pferdebahn gebaut werden. Der Pferdebahnidee war in Altstätten ein langes Leben beschieden. 1882 wurde nochmals eine Pferdebahnver-

bindung zwischen der V.S.B.-Station und der Stadt vorgeschlagen. Verschiedene weitere Projekte, seien es Schmalspurbahnen oder normalspurige Netzergänzungen von internationaler Bedeutung, fanden in Altstätten ihre Verfechter.⁵⁷

Schmalspurbahnen als Antwort auf Mobilitätsansprüche

Normalspurbahnen konnten bei geringem Verkehrsaufkommen aus wirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigt werden. Trotzdem stellte man in verschiedenen, nicht unmittelbar an den Eisenbahnlinien liegenden Gegenden den Anspruch auf

55 Splügenkomitee 1911.

56 Volmar 1947.

57 Als Quellenmaterial zu den Lokalbahnprojekten wurden hauptsächlich die gedruckte Eisenbahn-Aktensammlung (EAS), die zugehörigen Akten im Bundesarchiv Bern sowie die Amtsberichte und Bestände des Staatsarchivs St.Gallen ausgewertet. Die Menge und die Uneinheitlichkeit der Aktenstücke lassen im Rahmen der vorliegenden Publikation nur einen pauschalen Quellennachweis zu. Der Ruppenbahn-Nachlass von Ingenieur Carl Vogt stellt einen der interessantesten Zufallsfunde dar. Das Ruppenbahn-Projekt gehört zugleich zur kleinen Gruppe jener Projekte, denen zwar seinerzeit erhebliche Beachtung zufiel, die aber nie im weiteren Sinne Eingang in die kantonalen oder eidgenössischen Akten fanden. Trotzdem darf bezüglich der je nachweisbaren Eisenbahn-Bestrebungen und -Projekte von einem hohen Vollständigkeitsgrad ausgegangen werden.

Das st.gallische Splügenkomitee von 1911

Fridolin Simon, Präsident, alt Kantonsrat in Ragaz;
Ulrich Vetsch, Vizepräsident, Arzt in St.Gallen;
Robert Herold, Aktuar, Direktionssekretär der B.T. in St.Gallen;
Jakob Biroll, Kantonsrat in Altstätten;
Anton Brügger, Arzt in Mels;
Johann Eisenring, Nationalrat in Rorschach;
Albert Hautle, Präsident des Schiffahrtsverbandes in Goldach;
Carl Hintermeister, alt Gemeindeammann in Rorschach;
Leonhard Kilchmann, Stadtrat in St.Gallen;
Gebhard Lutz, Advokat in Thal;
Josef Rohner, Kantonsrat in Altstätten;
Gallus Schwendener, Nationalrat in Buchs;
Carl Zurburg, Nationalrat in Altstätten.

Altstätten-Berneck-Bahn: die treibenden Kräfte

Projektverfasser: Jakob Gysin, Ingenieur in Zürich-Enge. Die Konzessionsbewerber von 1893: Anton Lutz, Kaufmann in Berneck; Jakob Schmidheiny, Ziegeleibesitzer auf Schloss Heerbrugg; Joachim Gallusser, Gemeindeammann in Berneck; Conrad Schräml, Kaufmann in Berneck; Johannes Segmüller, Kantonsrichter in Altstätten; Reinhard Custer, Gemeindeammann in Altstätten; Fidel Eugster, Kaufmann in Altstätten.

Ersten Weltkrieg, also rund 50 Jahre später, ein jähes Ende.

Schmalspurbahnen in der Region Altstätten

1887 reichte Johann Ulrich Deutsch (1849–1928), ein am Bau der Linie Urnäsch–Appenzell beteiligter Ingenieur, zusammen mit dem verkehrspolitisch umtriebigen Innerrhoder Landammann Carl Justin Sonderegger (1842–1906) ein Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Appenzell über Eggerstanden nach Altstätten ein.⁵⁸ 1890 ging es weiter mit Initiativen und mehr oder weniger konkreten Lokalbahnprojekten. Jakob Schmidheiny (1838–1905) liess 1890 von Ingenieur Charles Brown (1863 bis 1924), dem Mitbegründer der nachmaligen Weltfirma Brown, Boveri & Cie., gleich eine elektrische Strassenbahn von Altstätten über Thal nach Rorschach offerieren. Das Unter- und das Oberrheintal kamen 1897 zu ihrer Strassenbahn, der Altstätten–Berneck-Bahn (A.B.B.).⁵⁹ Jahrelange und verschiedenartigste Bestrebungen hatten ihre Wirkung und wurden vom Erfolg einer Verwirklichung gekrönt.

Dem Markt- und Handelsplatz Altstätten fehlte nach der Eröffnung der Strassenbahn nur noch die Eisenbahnverbindung ins Appenzellerland. Die direkte Verbindung nach Appenzell fand aufgrund der in Aussicht stehenden Verlängerung der Appenzeller Strassenbahn von Gais nach Appenzell immer weniger Unterstützung. Die im Jahr 1887 erteilte Konzession für eine Schmalspurbahn von Appenzell nach Altstätten fiel 1904 dahin. Das Interesse galt nun einer direkten Bahnverbindung zwis-

Drahtseilbahn Ragaz–Wartenstein: die treibenden Kräfte

Projektverfasser: Alexander Lindner, Ingenieur in Luzern. Konzessionsbewerber von 1889: Ferdinand Bürer-Rüst, Baumeister in Ragaz. Verwaltungsrat von 1890: Ferdinand Bürer-Rüst, Baumeister in Ragaz; Arnold Schwarzenbach, Kilchberg; Georg Bislin-Rüst, Betriebsleiter der D.R.W.; Bernhard Rist-Hager, Hotelier in Ragaz; Martin Bächtold, Bezirksförster in Ragaz.

chen Altstätten und Gais. Neue technische Möglichkeiten – man dachte an eine elektrische Zahnradbahn – versprachen eine kostengünstige Lösung. 1905 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für die elektrische Schmalspurbahn Altstätten–Gais. Trotzdem waren drei Fristverlängerungen erforderlich, bis die hochmodernen elektrischen Zahnradtriebwagen im November 1911 den Betrieb aufnehmen konnten.⁶⁰

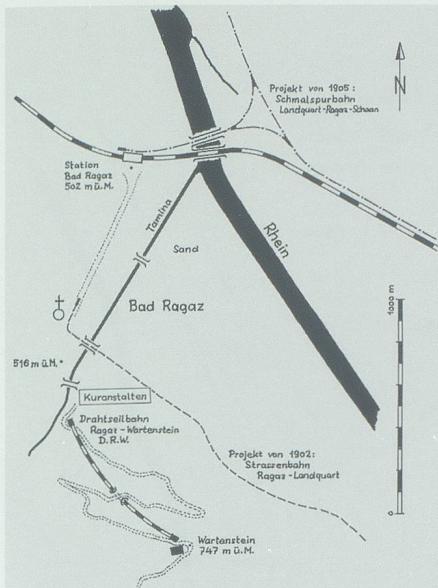
Lokalbahnprojekte im Sarganserland

Im Sarganserland gehen die Lokalbahnbestrebungen auf die Zeit um 1890 zurück. Zaghafte begann es 1889 mit dem Projekt für eine Drahtseilbahn Ragaz–Wartenstein (D.R.W.). Damals verstand man unter dem Begriff Drahtseilbahn ausschliesslich Standseilbahnen, denn eigentliche Luftseilbahnen waren noch kaum bekannt. Bernhard Simon (1852–1917), der Sohn des einstigen Betriebsdirektors der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahnsgesellschaft und Förderers der Kuranstalten, Bernhard Simon (1816–1900), schlug ebenfalls im Jahr 1889 eine Strassenbahn von Ragaz nach Pfäfers vor. Mit der Betriebsaufnahme der Drahtseilbahn Ragaz–Wartenstein schien ab 1892 mehr oder weniger «Projektruhe» eingekehrt zu sein, wenigstens vordergründig.

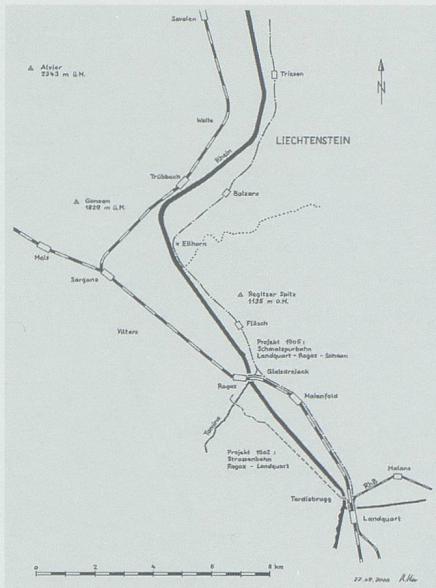
In Ragaz, dem bedeutenden Fremdenverkehrs- und Bäderzentrum, wurden im Stilien weitere Pläne geschmiedet. Martin Bächtold (1851–1923), der Gründer des Elektrizitätswerks Ragaz, legte 1894 die Idee einer elektrischen Strassenbahn zwis-

Elektrische Schmalspurbahn Altstätten–Gais: die treibenden Kräfte

Projektverfasser: Emil Strub, Ingenieur in Zürich; Hans Heinrich Peter, Ingenieur in Zürich; Kvetoslav Antonin Breuer, Ingenieur in Fribourg. Konzessionsbewerber von 1905: Josef Schöbi, Fürsprech in Altstätten; Pius Segmüller, Gemeindeammann in Altstätten; Jakob Biroll, Kantonsrat in Altstätten; Emil Strub, Ingenieur in Zürich; Kvetoslav Antonin Breuer, Ingenieur in Fribourg; Gyr, Krauer & Cie. in Zürich.



Situationsplan der Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein und weiterer Projekte. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

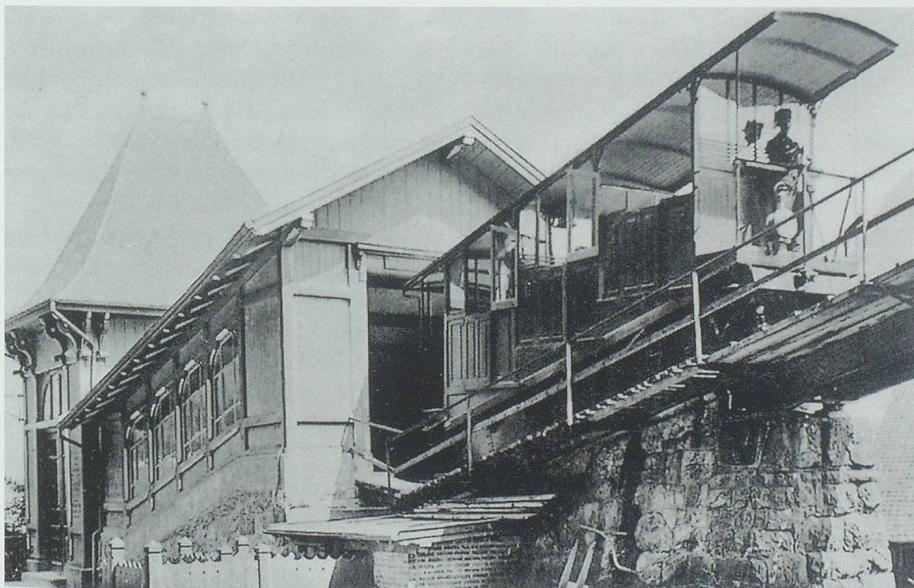


Situationsplan der projektierten Schmalspurbahn Landquart-Ragaz (1902) und Landquart-Ragaz-Schaan (1905). Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

schen dem Bahnhof Ragaz und der Talstation der Drahtseilbahn Ragaz–Wartenstein vor. Es blieb aber bei der Idee, und die Kurgäste wurden weiterhin mit Pferdekutschen von der V.S.B.-Station abgeholt. Die technische Entwicklung erlaubte inzwischen noch vor 1900 den zuverlässigen und wirtschaftlichen Betrieb elektrischer Strassenbahnen. In Ragaz sah man sich zudem in der glücklichen Lage, sogar über ein eigenes Kleinkraftwerk zu verfügen. Ingenieur Louis Kürsteiner (1862–1922)

reichte 1902 ein Konzessionsgesuch für eine Strassenbahn von Landquart nach Ragaz ein. Den Kurgästen wollte man mit dieser Bahn einen bequemen Zugang zur Bergwelt, das heisst zur Rhätischen Bahn in Landquart, verschaffen. Der Konkurrenzdruck der durch die Bahn Landquart–Davos geförderten Bündner Hotelierie war in Ragaz spürbar. Der Abwanderung weiterer Gäste versuchte man daher mit guten und bequemen Bahnverbindungen ins Bündnerland zu begegnen.

1892 nahm die Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein ihren Betrieb auf und schuf für das Dorf Pfäfers während vieler Jahre eine direkte Verbindung ins Tal. Postkartenverlag Christian Tischhauser, Buchs.



Projekt Schaan–Ragaz–Maienfeld–Landquart: die treibenden Kräfte

Projektverfasser: Louis Kürsteiner, Ingenieur in St.Gallen.

Konzessionsbewerber von 1905:

Theophil von Sprecher, Präsident des Initiativkomitees und Oberst in Maienfeld;

Fridolin Simon, Kantonsrat in Ragaz; Paul Tanner, Landammann in Maienfeld;

Thomas Marugg, Regierungsrat in Fläsch;

Hans von Gugelberg, Ingenieur in Maienfeld;

Bernhard Rist, Gemeindeammann in Ragaz;

Josef Bonifaz Riederer, Gemeinderat in Ragaz.

Aus der Strassenbahnhilfe Landquart–Ragaz wurde kurz darauf das Eisenbahnprojekt Landquart–Ragaz–Schaan. Tourismus- und Lokalverkehr sollten durch die Verlängerung der Rhätischen Bahn auf wirtschaftliche Art und Weise erfasst werden. Durch die so gebündelten Interessen hofften Ragaz und die rechtsrheinischen Gemeinden die tragfähige Grundlage für eine schmalspurige Eisenbahnverbindung ins Liechtensteinische schaffen zu können. Die Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der Kanton St.Gallen versagten dem Projekt jedoch ihre Unterstützung und bekämpften es sogar mehr oder weniger offen. Die Allianz zwischen dem Bäderzentrum Ragaz, dem Kanton Graubünden und Liechtenstein konnte sich gegen die Bundesbahnen und die Vorbehalte aus der Region Sargans–Werdenberg nicht durchsetzen. Die Bundeskonzession wurde trotz beeindruckendem Einsatz der Initianten verweigert.

Bahnprojekte zwischen dem Rheintal und dem Toggenburg

Die allgemeine Flut von Eisenbahnprojekten um die Jahrhundertwende wurde durch die blühende Wirtschaft, technische Innovationen, durch den absehbaren Bau wichti-

58 Sonderegger/Deutsch 1887.

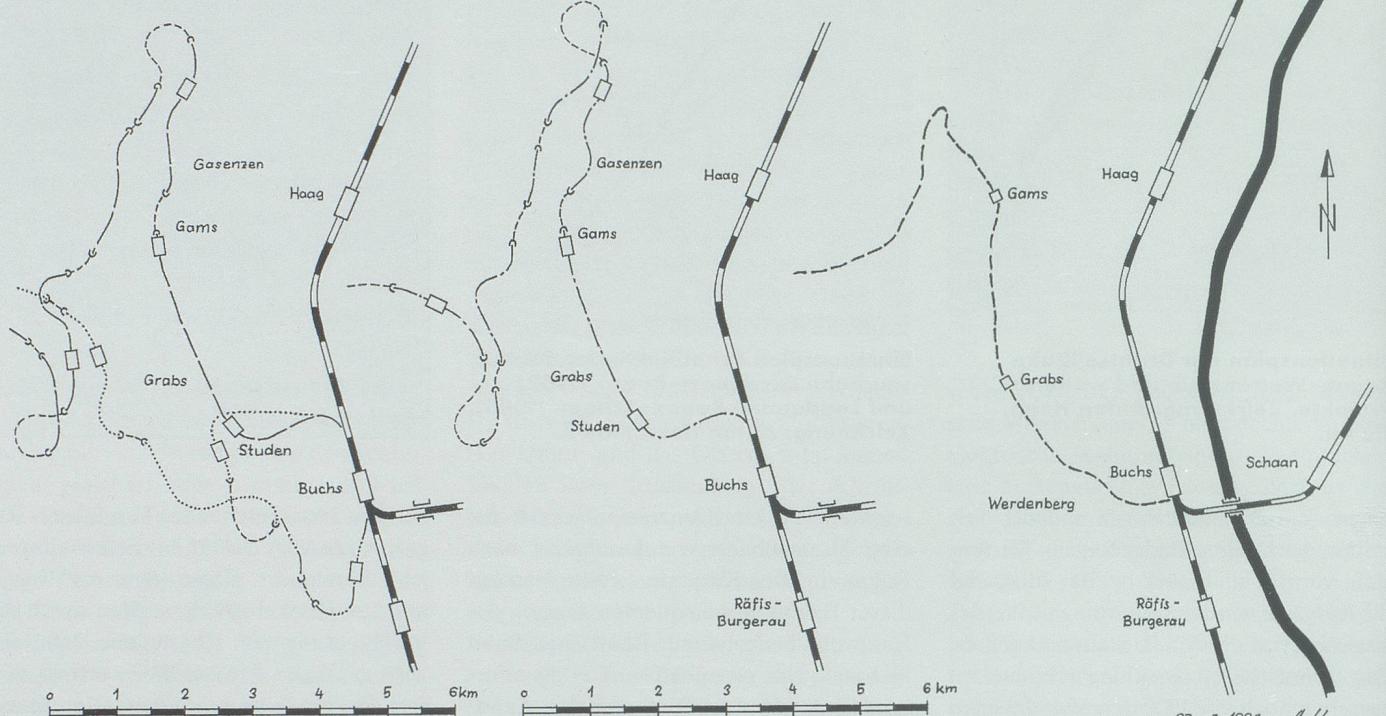
59 Rohner 1924.

60 Leuthold 1981.

Projekt - Studien : Ing. Vogt 1908
Normalspurbahn Ebnat - Buchs
..... Variante Basistunnel & Rampe 35 %
—— Variante Übergang & Rampe 35 %

Projekt - Studie : Ing. Vogt 1908
Normalspurbahn Ebnat - Buchs
—— Variante Basistunnel & Rampe 26 %

Projekt : Ing. Sonderegger 1908
"Werdenberg - Toggenburg - Bahn"
— — — elektrische Schmalspurbahn
—— bestehende Normalspurbahnen



Projektstudien aus dem Jahr 1908 von Ingenieur Carl Vogt für eine Normalspurbahn von Buchs ins Toggenburg.
Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

tiger neuer Bahnlinien wie der Albula-bahn, der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Lötschbergbahn weiter gefördert. Lokale Begehrlichkeiten keimten überall.

Werdenberg-Toggenburg-Bahn von 1908: die treibenden Kräfte

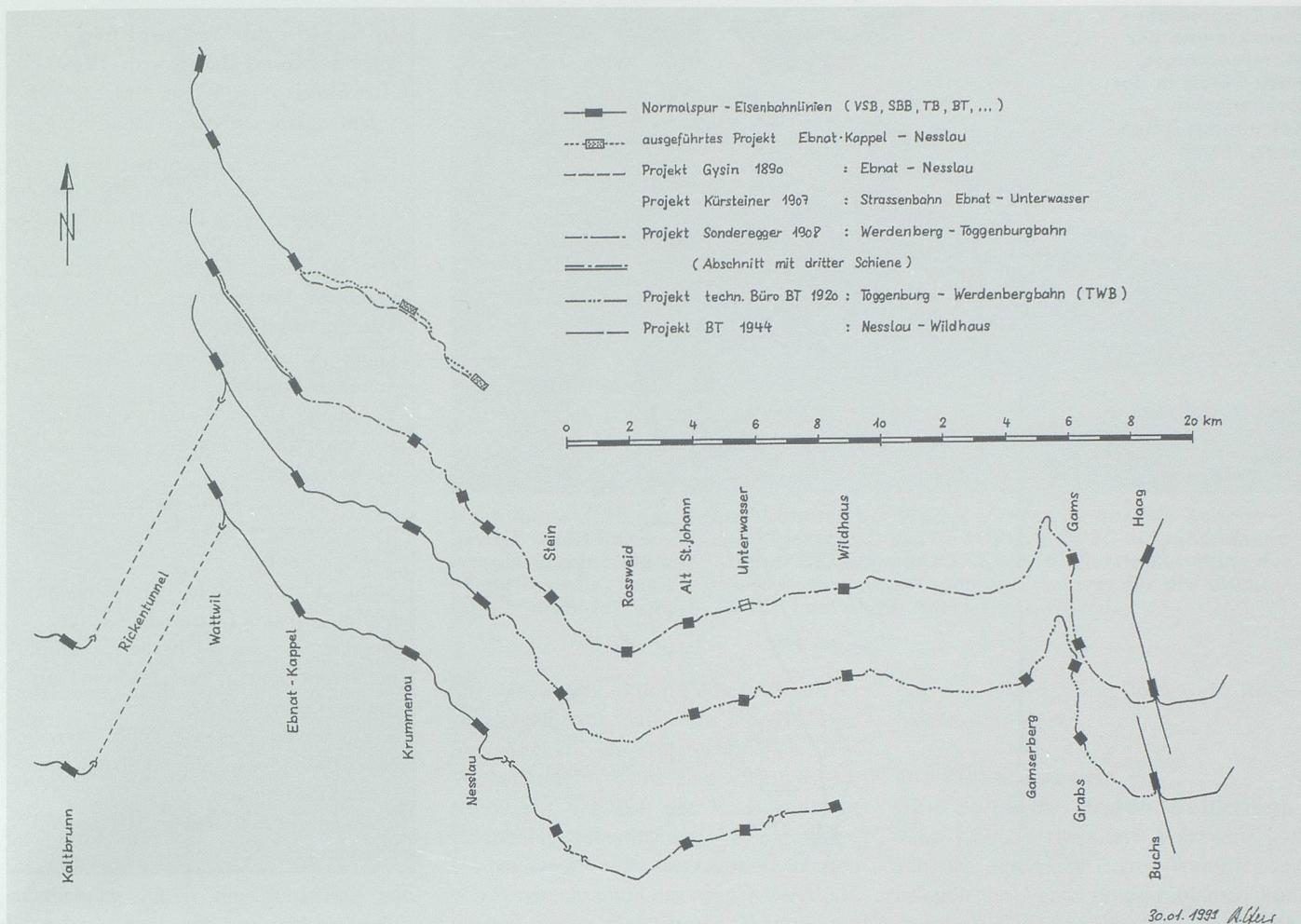
Projektverfasser: Arnold Sonderegger, Ingenieur in St.Gallen.
Konzessionsbewerber von 1908:
Gottlieb Baumgartner, Kantonsrat in St.Gallen;
Christian Beusch, Gemeindeammann in Grabs;
Caspar Bohl, Gemeindeammann in Stein;
Josef Hardegger, Gemeindeammann in Gams;
Jakob Kuhn, Gemeindeammann in Buchs;
Emil Looser, Kantonsrat in Alt St.Johann.

Als direkte Wirkung aus der verkehrspolitischen Entwicklung, die letztlich zum Bau der Bodensee-Toggenburgbahn führte, entstanden auch im Obertoggenburg Projekte für Eisenbahnverbindungen. Dass das oberste Toggenburg traditionell stark aufs Werdenbergische ausgerichtet ist, kam folgerichtig auch in den verschiedenen Projekten zum Ausdruck. Waren es anfänglich Schmalspurbahnvarianten, so wurde als Radikallösung der «Obertoggenburger Eisenbahnfrage» gar eine Normalspurbahn vorgeschlagen. Ingenieur Carl Vogt (1872–1958) entwickelte daher um 1908 im Bereich des Grabserbergs eindrückliche Linienführungen für eine Normalspurbahn ins Toggenburg. Zweifellos wäre diese Bahn eine betrieblich höchst interessante Möglichkeit gewesen. Ob sie wirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte geworden wäre, ist eine andere Frage.

*Das Schmalspurbahnprojekt von 1908
Ein in der Region Werdenberg-Toggen-*

burg gut verankertes Komitee führte im selben Jahr 1908 die finanziell leichter umsetzbare Schmalspurbahnidee unter dem Namen «Werdenberg-Toggenburg-Bahn» zur Konzessionsreife. Im Juni 1910 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für die von Ingenieur Arnold Sonderegger (1869–1933) projektierte Schmalspurbahn. Vier Jahre später verfiel die Konzession ungenutzt. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs und der damit verbundenen Notzeit fanden zahlreiche Eisenbahnträume oder -projekte ein vorläufiges, ja meist endgültiges Ende.

Das Schmalspurbahnprojekt von 1919
1919 kam es nach den durch den Ersten Weltkrieg bedingten Rückschlägen zu einer weiteren Initiative zugunsten einer Toggenburg-Werdenberg-Bahn. Es gelang sogar, eine Konzession auch für diese Bahnverbindung zu erhalten. Das Interesse der Bodensee-Toggenburg-Bahn an einer wenn auch schmalspurigen Verbin-



Vergleichende Darstellung der Schmalspurbahn-Projekte zwischen dem Werdenberg und dem Toggenburg. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

nung ins Werdenbergische war derart gross, dass die technische und ideelle Unterstützung für die Konzessionseinreichung sehr grosszügig ausfiel. Initiative, guter Wille und Konzession allein sind zwar für Bau und Betrieb einer Eisenbahn notwendig, ohne finanziell genügende Grundlage aber nicht hinreichend. So verfiel auch diese Konzession im Jahr 1924 ungenutzt. Das Vermögen des Initiativkomitees wurde erst im Dezember 1949 aufgelöst und an die beteiligten Gemeinden überwiesen.⁶¹

Das Interesse der Bodensee-Toggenburg-Bahn an einer Erschliessung des obersten Toggenburgs blieb bis nach dem Zweiten Weltkrieg bestehen. Die erwartete Nachkriegsdepression sollte mit verschiedenen Arbeits- und Investitionsprogrammen, unter anderem mit der Verlängerung der B.T. bis nach Wildhaus, bekämpft werden. Alles wäre für das Bauvorhaben bereit gewesen – nur die befürchtete Depression blieb aus. Die Bahnprojekte für das oberste Tog-

genburg verschwanden damit endgültig in den Archiven.

Vergessenes aus der Region Altstätten: die Ruppenbahn

Verkehrspolitische Visionen pflegen äusserst langlebig zu sein. Zudem hat sich eine einfache Argumentationsweise zugunsten fast beliebiger Eisenbahnansprüche anscheinend bewährt: «Die Linie ist Teil einer Weltbahn, die Linie hat Teil einer Weltbahn zu sein.» Im 19. Jahrhundert warb Professor Oesch⁶² für die Eisenbahn «Konstantinopel-Wien-Feldkirch-Altstätten-St.Gallen-Paris-London». Der rührige Erziehungsrat Jakob Biroll (1854 bis 1939) aus Altstätten brachte im Jahr 1906 «eine neue Bahn auf den Plan», die so genannte Ruppenbahn. Die Ruppenlinie hätte ihren Anfang in St.Gallen gehabt, Altstätten durch den Ruppen-Tunnel erreicht und von dort aus das Rheintal Richtung Feldkirch gequert. Ansprüche auf den 1865 staatsvertraglich vereinbarten

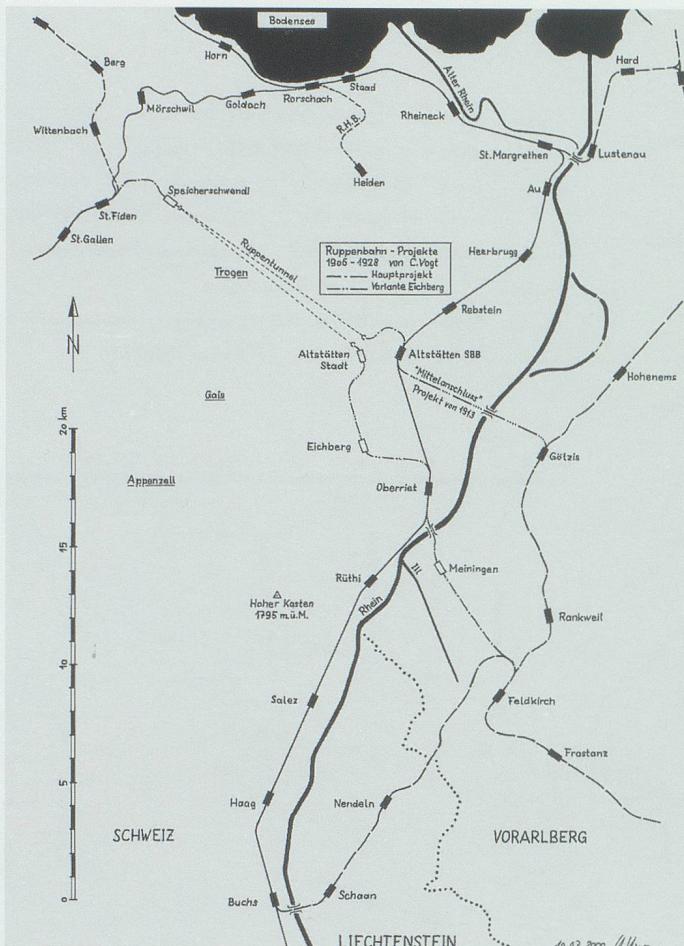
Rheinübergang, den Mittelanschluss im Oberrheintal, kamen damit wieder zur Geltung.⁶³ Ingenieur Carl Vogt, der 1908 auch die Linienführung einer Normalspurbahn vom Werdenberg ins Toggenburg studierte, erstellte umfangreiche technische Projektunterlagen für diese Ruppenbahn. Der Erste Weltkrieg beendete auch diesen Eisenbahntraum und weitere Diskussionen um einen Mittelanschluss bei Rüthi. In einer Zeit der Not und Ungewissheit konnte die Ruppenbahn kein Thema sein. Der Politiker Biroll und der Ingenieur

61 Einen Eindruck von der damaligen Arbeitsweise vermittelt das noch erhaltene Protokollheft «Elektrische Schmalspurbahn Nesslau-Buchs». Der Aktuar Jakob Geisser hielt die Geschäfte des Initiativkomitees handschriftlich in einem einfachen Schulheft, Format 17 mal 22 cm, fest.

62 Möglicherweise handelte es sich bei Professor Oesch um den vormaligen Kantonschullehrer und verkehrspolitisch aktiven Pfarrer von Ragaz, Johann Ignaz Oesch (1835-1920).

63 Biroll 1906.

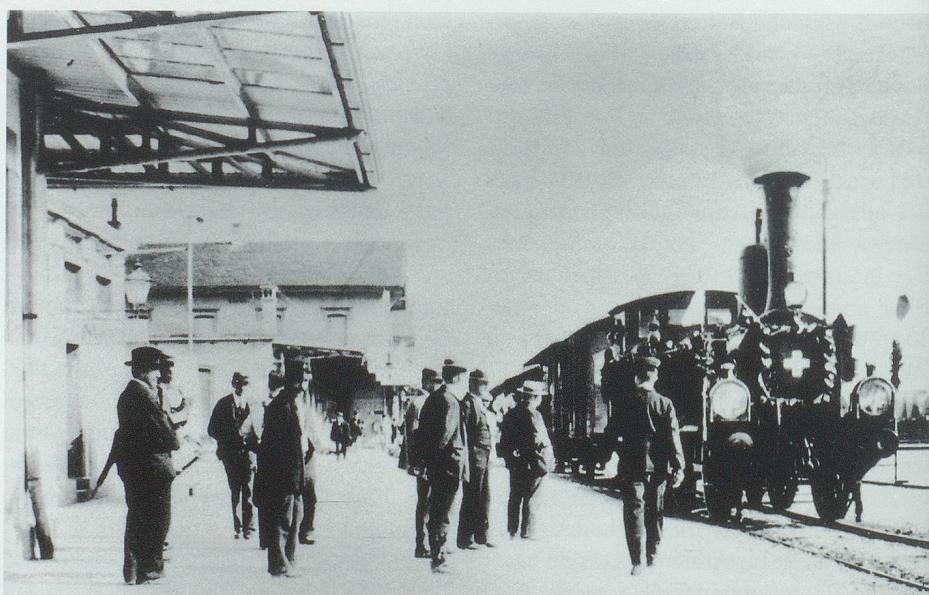
**Die Ruppenbahn-
projekte und der
Mittelanschluss
nach Götzis in der
Gesamtschau.
Zeichnung: Anton
Heer, Flawil.**



Vogt gaben sich aber nicht so schnell geschlagen. Die Ruppenbahn kam im Laufe der «Goldenzen Zwanzigerjahre» unter dem Namen Ruppen-Rhein-Bahn (R.R.B.) nochmals ins Gespräch. Die Stadt St.Gallen sah sich zu jener Zeit mit einer vom Niedergang der Textilindustrie ausgelösten wirtschaftlichen Ungewissheit konfrontiert. In einer aktiven Wirtschafts- und Verkehrspolitik sah man eine mögliche Antwort auf die anstehenden volkswirtschaftlichen Probleme. Eigentlicher Auslöser für das Wiederaufleben der Bestrebungen für die Ruppenbahn war vermutlich die Rheinnot im Liechtensteinischen vom Herbst 1927. Der lange dauernde Streckenunterbruch zwischen Schaan und Buchs hatte zur Folge, dass der Arlbergverkehr über St.Margrethen–Rorschach und teilweise über St.Gallen geleitet wurde. In St.Gallen nahm man die Vorteile dieser Verkehrsführung gerne an. Dort bildete sich 1928 ein Initiativkomitee zur Förderung der Ruppenbahnhilfe. Das Projekt fand vor allem durch die ungelöste Rorschacher Eisenbahnfrage⁶⁴ und wegen der verkehrspolitischen Interessen der Re-

gionen Rorschach-Unterrheintal und Werdenberg-Sarganserland eine erbitterte Gegnerschaft.

Am 1. Juli 1902 nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf dem vormaligen V.S.B.-Netz den Betrieb auf. Auch in Buchs verlieh eine geschmückte Lokomotive diesem denkwürdigen Moment eine besondere Note. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.



Initianten der Toggenburg-Werdenberg-Bahn von 1919

Arbeitsausschuss: Walter Brändle, Präsident; Jakob Geisser, Aktuar; M. Eggenberger, Kassier.

Gemeindevertreter: Buchs: Jakob Kuhn, Gemeindeammann; Frick, Präsident des Verkehrsvereins;

Grabs: Gustav Grob, Gemeindeammann; M. Eggenberger, Präsident des Verkehrsvereins;

Gams: Arnold Hardegger, Gemeindeammann; Posthalter Wyss;

Wildhaus: Jakob Steiner, Gemeindeammann; Ulrich Forrer, Präsident des Verkehrsvereins;

Alt St.Johann: Gottlieb Looser, Gemeindeammann in Unterwasser; Jakob Geisser, Lehrer;

Stein: Caspar Bohl, Gemeindeammann; Christian Hartmann, Lehrer;

Nesslau: Rosam Lieberherr, Hauptmann und Gemeinderat; Fridolin Dürrmüller, Gemeinderat;

Krummenau: Walter Brändle, Arzt in Neu St.Johann; Johann Jakob Scherrer, Gemeindeammann.

Vertreter der B.T.: Robert Herold, VR-Präsident der B.T.

schaftskrise entwickelte sich zu einem weiteren Hindernis für das Unterfangen. Das Projekt verschwand 1930 von der verkehrspolitischen Bühne.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen – die Ära der Schweizerischen Bundesbahnen

Das System der sich teils konkurrenzierenden Eisenbahngesellschaften konnte auf die Dauer nicht befriedigen. Ein politischer Entscheid aus der Gründerzeit der Eisenbahnen wurde zusehends revisionsbedürftig. Nach zunächst erfolglosen Anläufen kam es aufgrund einer Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 zum Rückkauf der grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften durch den Bund. Die «Schweizerischen Bundesbahnen» entstanden in den Jahren 1902 bis 1903 hauptsächlich durch den Rückkauf und den Zusammenschluss der Netze der folgenden Gesellschaften: Nordostbahn (N.O.B.), Vereinigte Schweizerbahnen (V.S.B.), Schweizerische Centralbahn (S.C.B.) und Jura–Simplonbahn (J.S.). Die prosperierende Gotthardbahn kam erst 1909 zu den Bundesbahnen.

Dem befürchteten Verlust der regionalen Einflussmöglichkeiten, der föderalistischen Komponente, wurde bei der Verstaatlichung durch die Schaffung von Kreisdirektionen und von verkehrspolitischen Gremien, den Kreiseisenbahnräten, entgegengewirkt. Das vormalige Netz der V.S.B. wurde zum SBB-Kreis IV, und der



Noch lange nach der Elektrifikation – bis 1965 – wurden im Buchser Rangierbetrieb Dampflokomotiven eingesetzt. Diese im Frühjahr 1955 aufgenommene Rangierlokomotive mit SBB-Betriebsnummer 8533 war die letzte Maschine der «Tigerli»-Serie. Das Zwei- und Dreiachser-Wagenmaterial war für die «Bummel» im Rheintal typisch. Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.

Sitz der Kreisdirektion IV befand sich bis zu dessen Auflösung im Jahr 1924 in St.Gallen. Die jüngst aufgehobenen SBB-Werkstätten in Chur sind ebenfalls ein Relikt aus der Zeit der V.S.B. und der Eisenbahnverstaatlichung. Reparaturen, Umbauten und teilweise sogar Neubauten von Personen- und Güterwagen der V.S.B. führten einst die Churer Werkstätten aus. Die letzten Umbauleistungen erbrachten diese Werkstätten zugunsten der Nachrüstung von SBB-Einheitswagen für

den kondukteurlosen Betrieb im Regionalverkehr.

Die Elektrifikation – eine Folge des Ersten Weltkriegs

Eine kaum vorbereitete Volkswirtschaft sah sich durch den Ersten Weltkrieg mit erheblichen Versorgungsproblemen konfrontiert. Die Abhängigkeit einer technisch-industriell fortgeschrittenen Gesellschaft von einem international funktionierenden Güteraus tausch zeigte sich in der ganzen Tragweite. Die «Kohlennot» (Kohlenmangel und Teuerung) traf insbesondere den Eisenbahnbetrieb unerbittlich und mit voller Härte. Mit Ersatzbrennstoffen und betrieblichen Einschränkungen suchte man kurzfristig über die Runden zu kommen.⁶⁵

Die technische Möglichkeit der so genannten Elektrotraktion war damals schon seit längerer Zeit bekannt. Im Jahr 1903 nahm eine «Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb» ihre Tätig-

1906 wurde die Aufstockung des Stationsgebäudes von Trübbach zwecks Einbaus des Wohngeschosses für den Vorstand in einer regierungsrätlichen Stellungnahme als «kostspieliges Provisorium» bezeichnet. Das Gebäude steht heute noch (Aufnahme 1976). Bild: Daniel Heer, Zürich.



64 Rorschach wird durch zwei Eisenbahnlinien zerschnitten. Wiederholte man diesen Missstand auszuräumen. Neue Linienführungen, Doppelpurbaute, Tieferlegung und Höherlegung kamen ins Gespräch, und im Laufe der Jahre entstanden zahlreiche Gutachten. Alle Bahnschranken sind heute automatisiert, und einige der zahllosen Niveauübergänge wurden inzwischen aufgehoben. Seit dem Fahrplanwechsel 2000 erfreut sich Rorschach zudem einer Haltestelle «Rorschach Stadt». Die eigentlichen Probleme sind aber immer noch nicht gelöst.

65 Winter 1988.



Ironie der Geschichte: «Süd-Ost-Bahn» auf der ursprünglich als Südostbahn geplanten Rheintallinie. Ablieferungs-Last-Probefahrt einer Re 4/4 41 der SOB im Juni 1967 vor Sargans. Bild: Daniel Heer, Zürich.

keit auf. Diese Kommission erarbeitete aufgrund theoretischer Überlegungen und praktischer Erfahrungen aus Versuchsbetrieben und einzelner elektrisch betriebener Privatbahnen die Entscheidungsgrundlagen. Der weitsichtige und ebenso weitreichende Systementscheid für 15 000 Volt, 16 $\frac{2}{3}$ Hertz Wechselstrom wurde von den SBB im Laufe des Ersten Weltkriegs gefällt.⁶⁶

In Vergessenheit geraten ist die Rolle des aus Grabs stammenden Ingenieurs Hans Eggenberger (1878–1958) im Zusammenhang mit der Bahnelektrifikation.⁶⁷ Eggenberger arbeitete als direkter Mitarbeiter unter dem bekannten Ingenieur Emil Huber-Stockar (1865–1939). Ab 1925 leitete Eggenberger als Nachfolger von Huber-Stockar die Elektrifikation der Bundesbahnen. Bemerkenswert ist Eggen-

bergers Wille und Fähigkeit, komplexe Themen in verständlicher Darstellung zu vermitteln. Die SBB-Fibel «Unsere Kraftwerke» beispielsweise stammt aus seiner Feder.

Die zwanziger Jahre waren geprägt von umfangreichen Elektrifikationsarbeiten auf dem ganzen damaligen Hauptnetz der Bundesbahnen. Elektrifikation hieß aber nicht nur Lokomotiv-, Kraftwerk- und Fahrleitungsbau. Die zu erwartenden höheren Lokomotivgewichte, Geschwindigkeiten und Transportleistungen machten den Ersatz oder die Verstärkung zahlreicher Brückenbauwerke unumgänglich.

Die ersten von Elektrolokomotiven gezogenen Züge gelangten über die Arlberglinie in das Rheintal. Wie in der Schweiz waren auch in Österreich die Bergstrecken

die ersten wichtigen Objekte der Bahn elektrifikation. Die Arlbergbahn nahm den elektrischen Betrieb auf der Bergstrecke im Laufe des Frühjahrs 1925 auf. In Buchs trafen die ersten Boten der Elektrotraktion, die Elektrolokomotiven der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), im Dezember 1926 ein.

Im Werdenbergischen und im Sarganserland blieben die SBB nicht untätig. Ziemlich genau ein Jahr nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs der Arlbergbahn konnte mit Elektrolokomotiven durchgehend bis Zürich gefahren werden. Aus dem verhältnismässig frühen Zeitpunkt der Elektrifikation kann die damalige Bedeutung dieser Bahnverbindung ermessen werden.

Im Zuge der Vorarbeiten für die laufende Elektrifikation musste ein Unikum unter

Mit den schweren Güterzügen gelangten auch die kräftigen Ae 6/6, die «Gothardlokomotiven», ins Rheintal (5. April 1971 bei Sargans). Bild: Daniel Heer, Zürich.

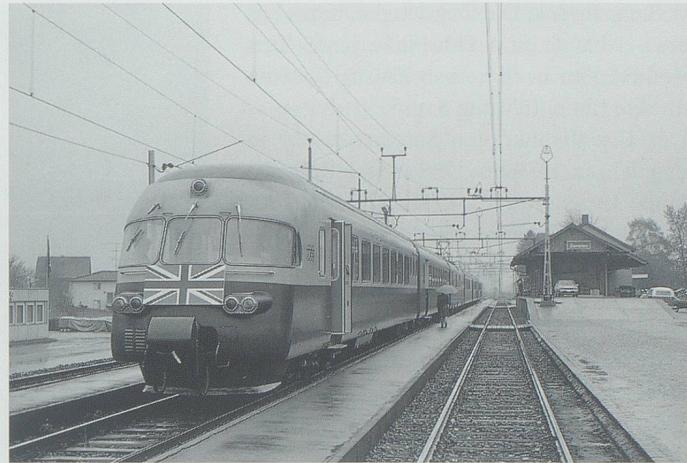


Während Jahren dienten am Buchser Ablaufberg SBB-«Krokodile» (Ce 6/8" 14281 am 14. September 1978 im Bahnhof Buchs). Bild: Daniel Heer, Zürich.





Aussergewöhnliches und Betriebsroutine in Sargans: Vor dem während über 40 Jahren prägenden Reiterstellwerk ein ÖBB-«Krokodil» im Schlepp einer A3 3/6 der SBB (18. September 1978). Bild: Daniel Heer, Zürich.



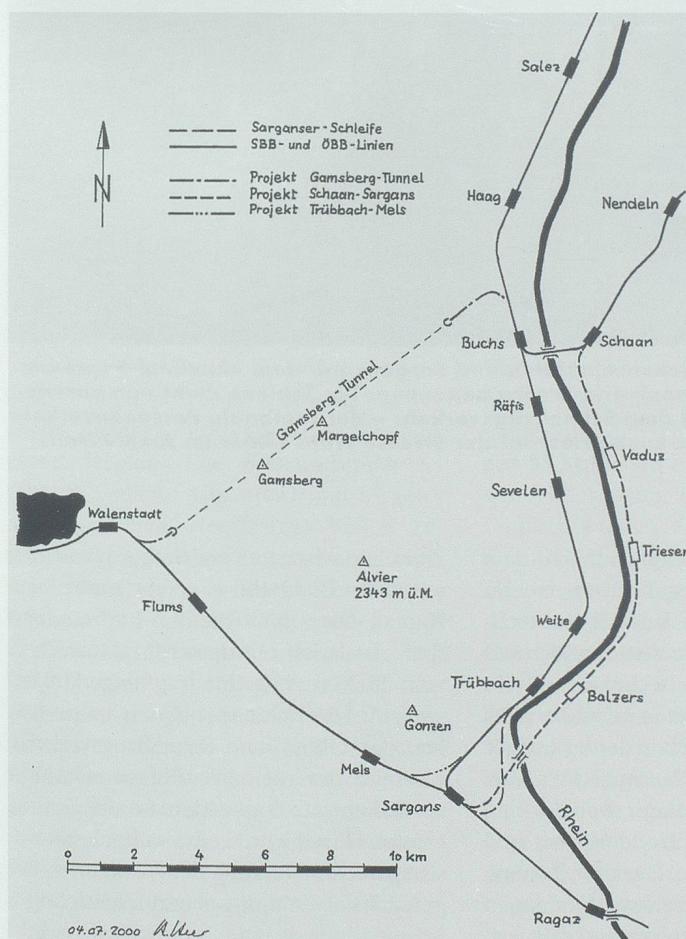
Anlässlich ihres Staatsbesuchs in der Schweiz und in Liechtenstein reiste Königin Elisabeth II. von England mit dem TEE-Zug nach Sevelen. Einer der beiden Lokomotivführer, Daniel Heer aus Zürich, hielt die Szene fest.

den Brückenbauwerken weichen: Die gedeckte, 1857 bis 1858 erbaute Holzbrücke über den Rhein bei Ragaz wurde 1928 durch eine moderne, einspurige Stahlkonstruktion ersetzt. Elektrisch ging es ab Mai 1928 bis nach Chur. Erst 1934 folgte schliesslich der Abschluss der Elektrifikation im

Rheintal durch die Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen St.Margrethen und Buchs. Die damals untergeordnete verkehrspolitische Stellung dieses Teils des Rheintals, insbesondere aber des Bezirks Oberrheintal, wird dadurch unterstrichen. Elektrifikation hiess auch Abschied neh-

men von der Dampftraktion. In Buchs liess man sich für einen endgültigen Verzicht auf Dampfbetrieb allerdings Zeit, denn nach wie vor war der Einsatz fahrdratun-abhängiger Lokomotiven erforderlich. Im Rangierdienst und in Notfällen zählte man gerne auf die E3/3, die unter dem Namen «Tigerli» bekannte dreiachsige Rangierlokomotive. Mit der Beschaffung einer grösseren Anzahl von Diesellokomotiven im Laufe der sechziger Jahre wurde das Ende der Dampf-Ära aber endgültig. Das «Tigerli» mit der Betriebsnummer 8487 erinnert in Buchs seit 1966 als Wahrzeichen des Bahnhofs an die vergangenen Zeiten.⁶⁸

Generationen haben sich mit der Sarganser Spitzkehre herumgeschlagen: Von einer Umfahrungscurve via Schefelbadplatz über eine Streckenführung via Balzers bis zu einem Gamsbergtunnel stand fast alles zur Diskussion. Ob siegt hat schliesslich eine mittlere Lösung. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Die Sarganser Schleife

Mit der Eröffnung der Arlbergbahn ergaben sich in Sargans neue Verkehrsbeziehungen. Die ursprünglich als Zufahrten für die Alpenübergänge Lukmanier oder Splügen vorgesehenen Linien Bodensee–Chur und Zürich–Chur wurden durch die Verkehrsachse Arlberg–Zürich ergänzt. Der einstigen Durchgangsstation Sargans an der Eisenbahnlinie nach Chur fiel ab 1884 neu die Rolle eines Eisenbahnknotens zu. Erste Überlegungen für den Bau einer direkten Linie zugunsten der Verkehrsbeziehung Zürich–Sargans–Arlberg gehen auf den damals erwarteten Arlberg-

66 Wyssling 1946; Schneeberger 1995.

67 Vgl. dazu den Beitrag «Ein Grabser als führender Eisenbahningenieur» von Hans Stricker in diesem Buch.

68 Soller 1966; Moser 1975. Vgl. auch den Beitrag «Das 'Tigerli' im Bahnhof Buchs» von Maja Suerderhauf in diesem Buch.

verkehr zurück. Die Zugslängen, betrieblichen Abläufe und Fahrpläne jener Zeit stellten aber noch keinen Zwang für eine direkte Linienführung dar.

Der Eisenbahnknoten Sargans erfuhr in den Jahren 1979 bis 1985 eine durchgreifende Erneuerung. Die Zeit für den Betrieb einer Schleife wurde mit der Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982, also knapp hundert Jahre nach der Eröffnung der Arlbergbahn, überfällig. Mit der Eröffnung der so genannten Sarganser Schleife zum Fahrplanwechsel vom Mai 1983 konnten den Knoten Sargans fortan rund 8000 Züge pro Jahr ohne Spitzkehre durchfahren. Perronanlagen, Stellwerk und die Sarganser Schleife stellen die Hauptelemente der erneuerten Anlagen dar. Die betrieblichen Auswirkungen gehen aber weit über Sargans hinaus. Weniger Verspätungen, zuverlässigere Verbindungen und wirtschaftlichere Betriebsführung sind letztlich weit über die Region hinaus spürbare Verbesserungen. Sie sind auch Voraussetzung für kommende Fahrplanverdichtungen.⁶⁹

Schiene und Strasse: das Bahn-Bus-Konzept «Rex»

Das Hin und Her zwischen selbstbewusstem Agieren und verhaltenem Reagieren auf Marktentwicklungen ist bemerkenswert. Die Gleise der SBB – sie waren einst für eine international bedeutende Alpenbahn vorgesehen – führten im Rheintal lange Zeit durch eine vergleichsweise wirtschaftlich schwache Region. Nur allzu lange haftete dem Rheintal der wenig vorteilhafte Ruf einer schlecht erschlossenen Region an. Die Rolle einer bedeutenden Weltbahn blieb der Rheintallinie versagt. Als Regional- oder Lokalbahn konnte und kann diese Linie nie oder allenfalls nur teilweise befriedigen. Eine Betrachtung der Entwicklung aus diesem Blickwinkel lohnt sich.

Die Förderung des Regionalverkehrs geht im Rheintal zwischen Altstätten und St. Margrethen auf die unterschiedlichsten Lokalbahninitiativen zurück. Die Strassenbahn zwischen Altstätten und Berneck war ein wesentliches Ergebnis derartiger Bestrebungen. 1897 versuchten auch die V.S.B., mit zusätzlichen «Lokalzügen» das Angebot zu verbessern. Leichte, ursprünglich für den Rangierdienst beschaffte Dampflokomotiven bildeten zusammen mit zweiachsigen Personenwagen diese Züge, die zwischen St. Margrethen und Altstätten zum Einsatz kamen. Aus heuti-



Im Mai 1995 hat zwischen Altstätten und Sargans mit dem «Rheintal-Express» (Rex) eine neue Regionalverkehrsära begonnen: Die Schiene dient nun vorwiegend dem Güter- und dem Schnellzugsverkehr – der regionale Personenverkehr findet per Bahnersatz-Busbetrieb auf der Strasse statt. Bilder im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

ger Sicht erscheint fast unglaublich, dass bis zum Ersten Weltkrieg die Strassenbahn den Automobilen wirtschaftlich und technisch überlegen war. Die wirtschaftlich wie betrieblich genügende technische Reife wurde im Automobilbau insbesondere für Lastwagen und Busse erst in den zwanziger Jahren erreicht. Die Rheintalischen Verkehrsbetriebe folgten dieser Entwicklung mit dem Einsatz von Trolleybussen und später von Dieselbussen. Die alten Träume von talquerenden Verkehrsverbindungen wurden erst durch die Autobusse realisiert.

Zwischen Altstätten und Sargans fand man mit dem Bus-Bahn-Konzept unter dem Namen «Rex» für «Rheintal-Express» erst spät, das heißt mit dem Fahrplanwechsel vom 28. Mai 1995, eine tragfähige Umsetzung. Auf der Schiene rollt nun hauptsächlich der Güter- und Schnellzugsverkehr, während der regionale Personenverkehr als Bahnersatz-Busbetrieb auf der Strasse erfolgt. Damit wurde eine weitgehend wessengerechte Nutzung der Verkehrsmittel gefunden – ein mutiger und folgerichtiger Schritt.



Zwischen 1993 und 1996 beschafften sich die Süd-Ost-Bahn und die Mittelthurgau-Bahn (MThB) mehrere Lokomotiven der einstigen Deutschen Reichsbahn der Ex-DDR. Die MThB führt ihre Postzüge durchs Rheintal unter anderem mit solchen Lokomotiven durch; beim Personal sind sie als «Trabis» bekannt (29. Juli 2000 in Heerbrugg). Bild: Anton Heer, Flawil.

Ist nun damit die Untauglichkeit der Eisenbahn als Nahverkehrsmittel bewiesen? Keineswegs, denn die verschiedensten S-Bahn-Netze zeigen die möglichen Stärken des Schienenverkehrs auch im Nahverkehr mit aller Klarheit. St.Gallen, die verkehrspolitisch wiederholt prägende Kantonshauptstadt, hat mit dem neuen S-Bahn-Konzept den Bezirken des Unter- und Oberrheintals zu neuen attraktiven Eisenbahnverbindungen verholfen. Nicht der vor gut hundert Jahren erstmals geforderte Ruppentunnel, sondern das Nahverkehrskonzept unter dem Namen «Ostwind, Bahn und Bus der Region St.Gallen» brachte mit dem 28. Mai 2000 neue und vor allem dichtere Verbindungen für eine ganze Region. Die S-Bahn-Linien S1 (Wil–St.Gallen–Altstätten) und S2 (Herisau–St.Gallen–Heerbrugg) bilden zusammen mit der stündlichen Schnellzugsverbindung auf der Strecke St.Gallen–Buchs–Chur ein für die Region St.Gallen–Rheintal attraktives Verkehrsangebot. Dass anderseits die Reisenden vom Zusammenspiel zwischen Bahn und Bus insbesondere entlang der Strecke zwischen Altstätten und Buchs nicht befriedigt sein können, ist unbestritten: «Biswind» lautete der Kommentar eines eifrigen Benutzers des öffentlichen Verkehrs. Zwischen Altstätten und Buchs muss gehandelt werden – bevor der Zug endgültig abgefahren ist!⁷⁰

SBB-Finanzierungen, eine vergessene Unternehmenspolitik

Die Schweizerischen Bundesbahnen betrieben im Laufe der fünfziger Jahre eine bemerkenswerte Verkehrs- und Finanzierungspolitik. Die An- und Einbindung des schweizerischen Eisenbahnnetzes in die Schienennetze der Nachbarstaaten war ein Ziel dieser Politik. Die durch Kriegsschäden immer noch stark belasteten Hauptbahnen der umliegenden Länder konnten in die Zulaufstrecken zur Schweiz nur ungenügend investieren. Die SBB waren aber sehr am Gütertransit und an guten Verbindungen im internationalen Personenverkehr interessiert. Im Rahmen der vierten und letzten Kreditgewährung gingen 55 Millionen Franken an den Ausbau der Arlbergbahn. Je rund zehn Millionen Franken wurden dabei für die zweifellos populärsten Objekte, für zwei moderne Triebzüge des Typs «Transalpin» und für die Erneuerung der imposanten Trisanna-Brücke bei Landeck aufgewendet.⁷¹

Betriebliches im Überblick

Meilensteine und Ausnahmesituationen sind stete Begleiter des Bahnbetriebs. Die nachfolgende geraffte Darstellung soll über rund hundert Jahre Betrieb unter der Ägide der Schweizerischen Bundesbahnen berichten – und vielleicht auch Vergessenes aufleben lassen. Als Quellen dienten

hauptsächlich die Aufzeichnungen von Eisenbahnnern, Faktensammlungen des verdienten SBB-Bibliothekars Ernst Mathys sowie Jahrbücher.

Die SBB-Linie im Rheintal zwischen 1902 und 2000

1902 Verstaatlichung. Die Vereinigten Schweizerbahnen und somit auch die Rheintallinie werden Teil der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Um 1910 Rangierunfall in Buchs mit der Entgleisung mehrerer Güterwagen.

3.8.1914 Erster Mobilmachungstag der Schweizer Armee.

4.8.1914 Militärextrazüge und Gruppen österreichischer Rückkehrer prägen den Bahnbetrieb in Buchs.

9.8.1914–24.8.1914 Kriegsfahrplan.

1.3.1916 Aufhebung des Kriegsbetriebs.

20.2.1917 Einschränkung des Fahrplans wegen Kohlemangels.

1.3.1918 Einschränkung der Fahrleistungen.

12.11.1918 Generalstreik und Streikaktion in Sargans.

8.7.1920 Einführung der Stundenzählung 00.00–24.00.

30.6.1924 Flankenfahrt zweier Züge der «Österreichischen Bundesbahn» in Buchs.

16.12.1926 Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Arlberglinie bis nach Buchs.

25.9.1927–17.11.1927 Streckenunterbruch der Linie Buchs–Schaan infolge Rheinüberschwemmung.

15.12.1927 Durchgehender elektrischer Betrieb von Buchs über Sargans nach Zürich.

11.5.1928 Elektrischer Betrieb zwischen Sargans und Chur.

1.2.1931 Annahme von Privattelegrammen in den Zügen.

26.2.1931 Brand des Güterschuppens von Ragaz.

21.9.1934 Abschluss der Bahnelektrifizierung im Rheintal durch die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf dem Abschnitt St.Margrethen–Buchs.

15.5.1936 Aufhebung des Asto-Dienstes (Automobilstückgut-Transport-Organisation).

69 SBB 1983; Luzzi 1978.

70 Vgl. dazu den Beitrag «Chancen und Grenzen der regionalen Verkehrspolitik» von Walter Zwingli in diesem Buch.

71 Amstein 2000.

15.5.1936 Einführung des Haus-Haus-Dienstes.

24.6.1937 Überschwemmung des Bahnhofs Altstätten infolge Unwetters.

24.6.1937 Streckenunterbruch nach grossen Einsenkungen im Marbacher Damm.

30.1.1939 Auflösung der Sesa (Schweizerische Express S.A.).

15.5.1939 Einstellung des Trajektverkehrs über den Bodensee.

28.8.1939 Kriegsmobilmachung der Grenztruppen.

1.9.1939 Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee.

2.9.1939–7.10.1939 Kriegsfahrplan.

11.5.1940–8.6.1940 Kriegsfahrplan.

5.5.1941–5.10.1941 Kriegsbedingte Umstellung auf Sommerzeit.

4.5.1942–4.10.1942 Kriegsbedingte Umstellung auf Sommerzeit.

20.8.1945 Aufhebung des Militäreisenbahnbetriebs.

Oktober 1945–Juni 1949 Kinderzüge aus Österreich erreichen die Schweiz über den Grenzbahnhof Buchs.

3.9.1947–7.9.1947 Sonderfahrten zum Jubiläum «100 Jahre Schweizer Eisenbahnen» in der Region Sargans–Werdenberg.

10.11.1947 Einschränkung des Fahrplans wegen Strommangels.

5.1.1948 Wiederaufnahme des Trajektverkehrs Romanshorn–Friedrichshafen.

12.1.1949 Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Strecke St.Margrethen–Bregenz.

22.8.1954 Überschwemmung des Bahnhofs Sargans durch den Saarrückstau infolge Rheinhochwassers.

3.6.1956 Übergang vom Drei- zum Zweiklassensystem im Personenverkehr.

19.9.1956 In Buchs wird der österreichische Bundeskanzler Julius Raab auf seiner Reise nach Bern von der St.Galler Regierung offiziell begrüßt.

9.11.1956 Der erste Flüchtlingszug aus Ungarn trifft in Buchs ein.

12.12.1957 Brand der neuen Überdachung des Zollperrons in Buchs.

12.5.1958 In St.Margrethen wird der österreichische Bundespräsident Adolf Schärf von Bundesrat Max Petitpierre mit militärischen Ehren empfangen.

1.6.1958 Eröffnung der Transalpin-Verbindung Wien–Buchs–Sargans–Zürich.

23.6.1958 «100 Jahre Rheintalllinie» und feierliche Einweihung der SBB-Gotthardlokomotive «St.Gallen».

1.10.1965 Einstellung des Rangierbetriebs mit Dampf in Buchs.

Um 1968 Zusammenstoss zwischen einem ÖBB- und einem SBB-Triebwagen in Buchs.

3.6.1972 Einstellung des Bahnbetriebs zwischen Altstätten und dem SBB-Bahnhof Altstätten.

10.1.1974 Mordfall auf der Bahnstation Räfis-Burgerau.

2.5.1980 Königin Elisabeth II. von England steigt auf dem Bahnhof Sevelen vom Extrazug in das Auto des Fürsten von Liechtenstein um.

6.6.1984 Entgleisung mit Ölunfall in Sargans.

17.3.1987 Entgleisung in Trübbach.

1.8.1988 Zugskollision in Buchs (Flankenfahrt).

21.9.1988 Entgleisung eines Ölzugs mit nachfolgendem Grossbrand in Au.

21.10.1991 Kollision des «Wiener-Walters» mit einem Regionalzug in Sevelen.

28.5.1995 Einführung «Rex, der Rheintal-Express».

Sommer 1997 «150 Jahre Schweizer Bahnen» mit verschiedenen Jubiläumsanlässen im Rheintal.

28.5.2000 Einführung «Ostwind, Bahn und Bus Region St.Gallen».

Politisches Echo auf Angebotsänderungen

Die Bestrebungen der SBB, ihre betriebswirtschaftliche Effizienz zu optimieren und die Strukturen dementsprechend neu auszurichten, werden ebenfalls im Kanton St.Gallen – nicht zuletzt im Werdenberg – unter anderem in Veränderungen des Dienstleistungsangebotes auf den Bahnhöfen spürbar. Reaktionen auf politischer Ebene blieben nicht aus. So hatte sich der st.gallische Grosse Rat in der Septembersession 2000 mit dem Thema «Bahnhofschliessungen» zu befassen. Unter dem Titel «Bahnhöfe auf der Abschussliste» berichtete der «Werdenberger & Obertoggenburger» in der Ausgabe vom 27. September 2000 dazu Folgendes:

«Der Umstand, dass die SBB auf st.gallischen Gebiet von 13 Bahnhöfen das Personal abziehen wollen, hat Kantonsrat Ruedi Blumer (LdU, St.Gallen) letzten Mai zu einer Interpellation unter dem Titel «Stopp den Bahnhofschliessungen» veranlasst. Bei den betroffenen Bahnhöfen handelt es sich um die zum damaligen Zeitpunkt schon geschlossenen drei Stationen Benken, Staad und Haag-Gams sowie um die zur Schliessung vorgesehenen Bahnhöfe Au, Rebstein-Marbach, Oberriet, Rüthi, Sevelen, Sälez-Sennwald, Unterterzen, Kaltbrunn, Schwarzenbach und Arnegg. Bei vier von letzteren sind die Schalter inzwischen ebenfalls bereits geschlossen.

In ihrer Antwort wies die Regierung unter anderem darauf hin, die genannten Bahnhöfe seien als Selbstbedienungsbahnhöfe vorgesehen, und zwischen den SBB und den betroffenen Gemeinden seien Verhandlungen im Gang. Die SBB strebten wenn immer möglich alternative Bedienungsformen an.

Auf die SBB Druck machen

Von der Antwort nur teilweise befriedigt, beantragte der Interpellant bei der Behandlung seines Vorstosses in der gestrigen Sitzung des Grossen Rates die Diskussion. Verschiedene Votantinnen und Votanten brachten sodann ihre Sorgen über die bereits erfolgten und noch geplanten Schliessungen zum Ausdruck. Kritisiert wurde insbesondere auch das mangelhafte Informationsverhalten der SBB. Kantonsrat Helmut Kendlbacher (CVP, Gams), Präsident der Verkehrskommission der Arbeitsgemeinschaft Rheintal-Werdenberg, führte aus, es sei auffallend, wie sehr die SBB im Kanton St.Gallen auf Sparkurs laufe. Er forderte die Regierung und den Rat auf, der Kanton St.Gallen müsse auf die SBB Druck machen. Thomas Ammann (CVP, Rüthi) bemängelte, dass technisch notwendige Massnahmen beschlossen worden seien, die Bahnhofschliessungen ausgelöst hätten, ohne dass innovative Konzepte vorlagen. Die SBB erfüllten ihren Auftrag im öffentlichen Interesse im Bereich der Billettverkaufsstellen und der Dienstleistungen nur noch über das Renditedenken und nicht mehr im Sinne des Service public. Wörtlich sagte er: «Ich bin gegen eine Produktivitätssteigerung, die sich nur auf dem Buckel von Randregionen erreichen lässt.» Ammann erwartet von der Regierung, dass sie von den SBB bedarfsgerechte und realistische Dienstleistungen fordert.

Volkswirtschaftschef Josef Keller sicherte zu, die Anliegen dem Regionalleiter der SBB zu unterbreiten. Gleichzeitig erinnerte er daran, dass auch die Gemeinden zur Suche nach innovativen Lösungen aufgerufen seien.»

H.J.R.

Die Bahnstationen zwischen St.Margrethen und Bad Ragaz

Bahnhofsbauten und Gleisanlagen im Rheintal wurden ursprünglich äusserst sparsam ausgeführt und auf das unmittelbar Notwendige ausgerichtet. Johann Jakob Breitinger (1814–1880), Direktionsarchitekt der V.S.B., prägte die Stationsbauten im Rheintal nachhaltig. Der V.S.B.-Bahningenieur Johann Heinrich Bürgi (1826–1895) setzte mit den Grenzbahnhöfen von Buchs und St.Margrethen weitere Akzente. Die Bauten aus der Anfangszeit verschwanden aber zu einem grossen Teil noch zur Zeit der V.S.B. und fanden Ersatz durch die Werke ver-

schiedener Architekten. Eigentliche Präsentativbauten blieben im Rheintal die Ausnahme. So entstanden die uns heute bekannten oder wenigstens in Erinnerung gebliebenen Aufnahmegebäude, Stellwerke und Güteranlagen erst im Laufe der Jahrzehnte. Als wichtigste Auslöser für die Bahnbauten im Rheintal erwiesen sich der grenzüberschreitende Verkehr mit Österreich, die Bedürfnisse des Güterverkehrs aus der zunehmenden Industrialisierung, der Personenverkehr und nicht zuletzt die eisenbahntechnische Entwicklung. Ähnlich verhielt es sich mit den sonstigen tech-

nischen Einrichtungen und Gleisanlagen. Diese wurden schrittweise den betrieblichen Anforderungen angepasst und folgten der rasanten technischen Entwicklung. Die nachstehende geraffte Übersicht ist geographisch-zeitlich geordnet.⁷² Die zum Jahr 2000 jeweils *kursiv* beigefügten Angaben geben den aktuellen Stand bezüglich Bedienung der Stationen wieder.⁷³ Zu den von den SBB im Jahr 2000 angekündigten und teils bereits verwirklichten Bahnhofschliessungen vgl. Kasten «Politisches Echo auf Angebotsänderungen».

St.Margrethen

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).
1872 Eröffnung der Vorarlbergerbahn (St.Margrethen–Lustenau–Bregenz).
1873 Neues Aufnahmegebäude (Architektur nach Bürgi, gleich wie Buchs).
1875 Ergänzung des Gebäudes mit einem Perrondach.
1877 Bau einer Wasserstation.
1887 Erweiterung der Gleisanlagen.
1887 Bau der Viehverladerampen.
1900 Anschlussgleis zum Holzlager.
1896 Erweiterung von Schuppen und Rampen.
1908 Erweiterung der Gleisanlagen.
1934 Bau eines Transformatorenpostens für die Bahnstromversorgung.
1934 Elektrifikation der Strecke Rorschach–St.Margrethen–Buchs.
1949 Elektrifikation St.Margrethen–Lustenau–Bregenz.
1985 Ersatz der Eisenbahnbrücke St.Margrethen–Lustenau.

1994 Betrieb des neuen Cargo Service Centers (CSC).
1995 Eröffnung des Mittelperrons mit Personenunterführung.
1996 Abschluss der jüngsten Umbauarbeiten.
2000 Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr möglich.

Au

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).
1877 Bau einer Wasserstation.

72 Mathys 1942; Mathys 1949; Wägli 1998.

73 Stand per 18.10.2000. Auskunft von Simon Rimle, SBB Regionalverkehr Region Säntis–Bodensee und Graubünden–Walensee, St.Gallen (E-Mail vom 18.10.2000), sowie weitere Recherchen des Verfassers und der Redaktion.



Bahnhof St.Margrethen, 2000. Bild: Anton Heer, Flawil.



Bahnhof Au, 2000. Bild: Anton Heer, Flawil.



Bahnhof Heerbrugg, 2000. Bild: Anton Heer, Flawil.

- 1983** Erweiterung der Gleisanlagen.
- 1895** Neues Aufnahmegeräude (Architektur nach Trindler).
- 1910** Verladeanlage zur Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung.
- 2000** SBB kündigen die Schliessung an. *Von SBB-Personal bedient bis 1.5.2001 (falls der Umbau termingerecht ausgeführt wird). Güterverkehr weiterhin möglich.*

Heerbrugg

- 1858** Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).
- 1873** Anschlussgleis zur Ziegelei von Jakob Schmidheiny.
- 1887** Erweiterung der Gleisanlagen.
- 1887** Bau eines Güterschuppens mit Verladerampe.
- 1924** Bau und Betrieb des Anschlussgleises zur neuen Kunstseidenfabrik.
- 1928** Neues Aufnahmegeräude, Bahnhoferweiterung.
- 1996** Betrieb des neuen Bushofs nördlich des Aufnahmegeräudes.
- 2000** Bau neuer Perron- und Stellwerkanlagen. *Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr weiterhin möglich.*

Rebstein: Rebstein-Marbach

- 1858** Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).
- 1896** Erweiterung der Gleis- und Verladeanlagen.
- 1920** Neues Aufnahmegeräude.
- 2000** SBB kündigen die Schliessung an. *Ohne personelle Bedienung ab 8.11.2000. Güterverkehr weiterhin möglich.*



Bahnhof Rebstein-Marbach, 2000. Bild: Anton Heer, Flawil.

Station Rebstein-Marbach um die Zeit des Ersten Weltkriegs. Das Stationsgebäude wurde 1920 durch einen Neubau ersetzt. Bild in Sammlung Jakob Egli sel., Balgach.





Bahnhof Altstätten, 2000. Bild: Anton Heer, Flawil.

Altstätten

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).

1888 Neues Aufnahmegeräude (Architektur nach Trindler und Galler).

1911 Eröffnung der elektrischen Bahn Altstätten–Gais.

1913 Bahnhofserweiterung.

2000 Anpassungen für das Regionalverkehrskonzept «Ostwind». Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr möglich.

Oberriet

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).

1873 Erweiterung der Gleisanlagen.

1894 Erweiterung der Gleisanlagen.

1897 Neues Aufnahmegeräude.

2000 SBB kündigen die Schliessung an. *Ohne personelle Bedienung ab 13.12.2000. Güterverkehr weiterhin möglich.*

Rüthi

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).

1887 Erweiterung der Gleisanlagen.

1910 Erweiterung und neues Aufnahmegeräude. (Das Stationsgebäude von 1858 wurde in Sargans als Dienstgebäude neben der neuen Lokomotivremise um 1911 wieder aufgebaut.)

2000 SBB kündigen die Schliessung an. *Seit 28.6.2000 ohne personelle Bedienung. Gleisrückbau bereits erfolgt. Güterverkehr weiterhin möglich.*

Bahnhof Oberriet, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.



Bahnhof Rüthi, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.





Die Station Salez-Sennwald mit dem Restaurant Bahnhof um 1920. Bild in Sammlung Hans Jakob Reich, Salez.



Bahnhof Salez-Sennwald, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

Salez: Salez-Sennwald

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).
1861 Erweiterung mit einem Nebengeleise
1890 Erweiterung der Gleisanlagen.
1919 Neues Stationsgebäude.
1954 Betrieb des Anschlussgleises der Rheinkies AG.
1974 Gleisanschluss für die Raffinerie Rheintal AG.
2000 SBB kündigen die Schliessung an.
Genaue zukünftige Verkaufsform noch nicht bestimmt; bleibt bis auf weiteres von SBB-Personal bedient. Güterverkehr möglich.

Haag: Haag-Gams

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).
1861 Versetzung des Schuppens von Weesen nach Haag.
1931 Neues Stationsgebäude.
2000 Bereits seit 27.10.1999 ohne personelle Bedienung (geschlossen, keine Personenzughalte mehr). Gleisrückbau bereits erfolgt, Stationstafeln abmontiert. Güterverkehr weiterhin möglich.

Buchs

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).
1872 Eröffnung der Vorarlbergerbahn (Buchs–Schaan–Feldkirch).

1873 Neues Aufnahmehaus (Architektur nach Bürgi, gleich wie in St. Margrethen).

1875 Ergänzung des Gebäudes mit einem Perrondach.

1877 Bau einer Wasserstation.

1884 Bahnhofvergrösserung für die Einführung der Arlbergbahn.

1885 Bau von Lagerhäusern und eines «Petrokellers».

1890 Bau der Lokomotivremise und weiterer Lagerhäuser.

1896 Bau des Wasserturms.

1954 Erweiterung des Rangierbahnhofs.

1955 Anschlussgleis für die Rheinkies AG.
1956 Inbetriebnahme des «Zollperrons» mit den Gleisen 4 und 5.

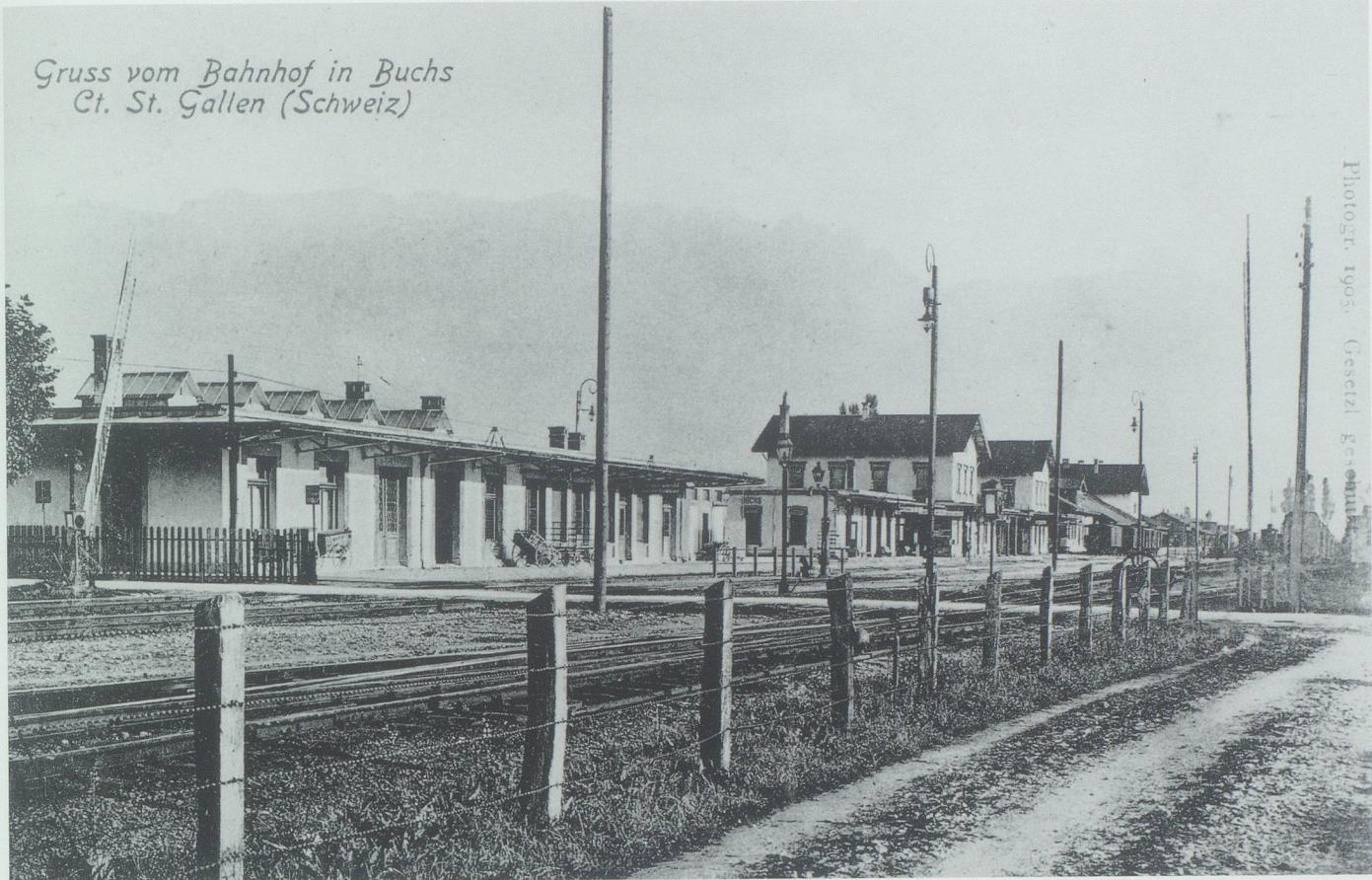
Bis 1873 grösser als der Bahnhof Buchs: die alte Station Haag-Gams vor dem Neubau von 1931. Bild aus «SBB-Nachrichtenblatt» Juni 1933.



«Bahnhof» Haag-Gams, 2000 (nach der Schliessung). Die Stationstafel ist bereits entfernt und das zweite Gleis «rückgebaut». Bild: Hans Jakob Reich, Salez.



Gruss vom Bahnhof in Buchs
Ct. St. Gallen (Schweiz)



Photogr. 1905. Gesetzli. gesetzte

Bahnhof Buchs (mit Bahnübergang) im Jahr 1905. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

1960 Betrieb des neuen Lokomotivdepots und des Fahrdienstzentrums.

1965 Bau der Güterhalle 10 (Ausfuhr).

1966 Bau der Güterhalle 11 (Einfuhr).

1975 Bau des Getreidesilos und der Güterhalle 12.

1981 Abschluss der Um- und Ausbaurbeiten mit den neuen Publikumsanlagen.

2000 Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr möglich.

Bahnhof Buchs, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.



Haltestelle Räfis-Burgerau, 2000.
Bild: Hans Jakob Reich, Salez.





Sevelen
1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).
1924 Verladeanlagen vom Steinbruch Sevelen-Campiun.



Bahnhof Sevelen, 2000. Der Neubau ersetzte erst 1960 das ursprüngliche Gebäude aus dem Jahr 1858. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

Sevelen
1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Einheitsbauart Maienfeld nach Breitinger).
1864 Erweiterung der Gleisanlagen.
1872 Erweiterung der Stationsanlagen und Bau eines Güterschuppens.
1924 Verladeanlagen vom Steinbruch Sevelen-Campiun.
1960 Neues Aufnahmegebäude.
1960 Verschiebung des Bahnhofgebäudes von 1858 an den neuen Standort.
2000 SBB kündigen die Schliessung an. *Ohne personelle Bedienung ab 18.11.2000. Güterverkehr weiterhin möglich.*



Station Trübbach, 1919. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Weite-Wartau
1929 Eröffnung der Haltestelle.
2000 Seit jeher Haltestelle ohne personelle Bedienung. Güterverkehr nicht möglich.

Bahnhof Trübbach, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.





Bahnhof Sargans, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

1906 Höherbau beziehungsweise Einbau eines Wohngeschosses.
1983 Inbetriebnahme der Aussenperrons mit der Sarganser Schleife.
2000 Seit 1.10.1999 nicht mehr personell bedient; Verkauf von Bahndienstleistungen durch das Postbüro Trübbach. Güterverkehr weiterhin möglich.

Sargans

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Bauart nach Breitinger).
1860 Definitives Aufnahmegeräte im ursprünglichen Stationsbereich (südöstlich vom heutigen Standort, vermutlich Bauart Chur).
1863 Elektrische Signalscheiben.

1884 Neues Aufnahmegeräte am heutigen Standort (Architektur nach Trindler und Engler).

1899 Erweiterung des Aufnahmegerätes.

1908 Neue Lokomotivremise (Halbrundbau).

1927 Unterwerk für die Bahnstromversorgung.

1934 Erweiterung des Unterwerks für die Speisung der Rheintalllinie.

1938 Inbetriebnahme des Reiterstellwerks.

1957 Durchgehender Doppelspurbetrieb Walenstadt–Sargans–Ragaz.

1983 Eröffnung der Schleife Sargans–Trübbach.

1984 Abbruch des charakteristischen Reiterstellwerks.

1985 Eröffnung der neuen Perron- und Publikumsanlagen.

2000 Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr möglich.

Bahnhof Bad Ragaz, 2000. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.



Bad Ragaz

1858 Stationsgebäude (V.S.B.-Provisorium Bauart Rapperswil nach Breitinger).

1875 Neues Aufnahmegeräte (Architektur nach Simon und Bösch).

1875 Erweiterung der Gleisanlagen.
1928 Ersatz der gedeckten Holzbrücke durch eine sechsfeldrige Stahlbrücke.
1932 Neuer Güterschuppen als Ersatz für das 1931 abgebrannte Bauwerk.
1957 Doppelspur Sargans–Ragaz.
1957 Neue Perronanlage mit Personenunterführung.
1990 Sanierung des Aufnahmegebäudes.
1992 Anerkennung der gelungenen Renovierung im Rahmen der Brunel-Awards.
1994 Inbetriebnahme der neuen Doppelspurbrücke über den Rhein.
2000 Von SBB-Personal bedient. Güterverkehr ausser für Gemeinde-Papiersammlung nicht möglich.

Quellen und Literatur

AmtsBer 1838/41/45/58/83: *Amtsbericht des Kleinen Raths vom Kanton St.Gallen über das Jahr [1838 bis 1850]*; *Amtsbericht des Kleinen Raths des Kantons St.Gallen über das Jahr [1851 bis 1860]*; *Amtsbericht des Regierungsrathes des Kantons St.Gallen [ab 1861]*. St.Gallen 1838ff.

Bericht SOB 1855: *S.O.B., Protokoll der Versammlung der schweizerischen Aktionäre der Südostbahn, gehalten in Chur, den 3. 9. 1855 und 4. 9. 1855; Nebst Convention vom 29.8. 1855 und dem Bericht über den finanziellen Stand des Unternehmens*. Chur 1855.

RechBer Komitee 1850: *Rechenschaftsbericht und Anträge des geschäftsleitenden Komites an die Aktiengesellschaft zur Beförderung des Baus einer Eisenbahn von Rorschach nach St.Gallen und von St.Gallen nach Wil. St.Gallen 1850*.

RechBer SGAE 1853: *S.G.A.E., Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft*. St.Gallen 1853.

RechBer SOB 1856: *S.O.B., Rechenschaftsbericht des Generalkomites an die Aktionäre über das Unternehmen der schweizerischen Südostbahn und Gesamtrechnung auf 31.12.1856; Nebst Fusionsverträgen vom 4.9.1856 und 29.12.1856 und dem Beschluss der Generalversammlung vom 12.2.1857*. Chur 1857.

RechBer VSB 1857ff.: *V.S.B., Rechenschaftsbericht an die Generalversammlung der Aktionäre, umfassend das Jahr 1857*. St.Gallen 1858ff.

Amstein 2000: *ALEX AMSTEIN, Die Elektrifizierung ausländischer Zufahrtslinien. Erfolgreiche schweizerische Eisenbahn-Darlehenspolitik in den fünfziger Jahren*. – In: *NZZ* Nr. 58, 9.3.2000.

Bänziger 1896: *ANNA BÄNZIGER-LA NICCA, Richard La Nicca, Leben und Wirken*. Davos 1896.

Biroll 1906: *JAKOB BIROLL, Eine neue Bahn auf den Plan. Hauptbahn-Projekt St.Gallen–Ruppen–Altstätten–Feldkirch*. Gratisbeilage zur *Ostschweiz*. Altstätten 1906.

Dietrich/Bielschowsky 1914: *E. DIETRICH, A. BIELSCHOWSKY, Oberbau und Betriebsmittel der Schmalspurbahnen im Dienste von Industrie und Bauwesen, Land- und Forstwirtschaft*. Berlin 1914.

Edelmann 1948: *HEINRICH EDELMANN, Die Frühzeit der st.gallischen Eisenbahngeschichte 1835–1857*. St.Gallen 1948.

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

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

Grünberger 1949: *RICHARD GRÜNBERGER, Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs*. – In: *Rorschacher Neujahrsblatt* 1949. Rorschach 1949.

Gubler 1915: *FERDINAND GUBLER, Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik*. Zürich 1915.

Hartmann 1845: *FRIEDRICH WILHELM HARTMANN, Über das St.Gallische Eisenbahnprojekt durch das Rheintal*. – In: *Verhandlungen der St.Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft*. St.Gallen 1845.

Heer 1995: *ANTON HEER, Das Toggenburg und seine Eisenbahnen*. Wattwil 1995.

Hungerbühler 1846: *JOHANN MATTHIAS HUNGERBÜHLER, Über das St.Gallische Eisenbahnwesen*. St.Gallen 1846.

Krapf 1901: *PHILIPP KRAPF, Die Geschichte des Rheins zwischen dem Bodensee und Ragaz*. – In: *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und Umgebung*. 30. Heft. Lindau 1901.

Leuthold 1981: *EMIL LEUTHOLD, Elektrische Bahn Altstätten–Gais*. Dübendorf 1981.

Luzzi 1978: *NICOLA LUZZI, Die Eisenbahn in und um Sargans*. – In: *Die Melioration der Saarebene. Schlussbericht 1978*. Mels 1978.

Mathys 1942: *ERNST MATHYS, Hundert Jahre Schweizerbahnen, historisch und technisch dargestellt*. Bern 1942.

Mathys 1949: *ERNST MATHYS, 10 000 Auskünfte über die Schweizerischen Eisenbahnen*. Bern 1949.

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

Moser 1975: *ALFRED MOSER, Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847–1966*. Basel 1975.

Planta 1885: *PETER CONRADIN PLANTA, Der dreissigjährige Kampf um eine rätische Bahn*. Chur 1885.

Rohner 1924: *J. J. ROHNER, Denkschrift über die Gründung und den 25-jährigen Betrieb der Rheintalischen Strassenbahnen AG*. Berneck 1924.

Schneeberger 1995: *HANS SCHNEEBERGER, Die elektrischen und Dieseltriebfahrzeuge der SBB*. Bd. 1: *Baujahre 1904–1955*. Luzern 1995.

Slinn 1978: *J. N. SLINN, Great Western Way*. Frome/GB 1978.

Soller 1966: *E. SOLLER, Der Lebenslauf der Dampflokomotive E3/3 Nr. 8487*. – In: *Werdenberger & Obertoggenburger* vom 28.6.1966.

Sonderegger/Deutsch 1887: *CARL JUSTIN SONDEREGGER, JOHANN ULRICH DEUTSCH, Konzessionsgesuch mit allgemeinem Bericht, Kostenrechnungen und technischem Bericht für eine Eisenbahn von Appenzell nach Altstätten (Bahnhof)*. Appenzell 1887.

Splügenkomitee 1911: *Eingabe des Splügenkomitees betr. Konzessionierung einer Splügenbahn [st.gallische Exponenten aus dem Rheintal und der Hochrheinschifffahrt]*. Altstätten 1911.

Stephenson 1850: *ROBERT STEPHENSON, HENRY SWINBURNE, Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten [...] über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz*. Bern 1850.

Sturzenegger 1847: *JOHANNES STURZENEGGER, Die erste schweizerische Eisenbahn*. – In: *Appenzeller Kalender* 1848. Trogen 1847.

Vischer 1986: *DANIEL VISCHER, Schweizerische Flusskorrekturen im 18. und 19. Jahrhundert*. Zürich 1986.

Volmar 1947: *FRIEDRICH A. VOLMAR, Aus der Frühzeit der Dampfrosse*. Bern 1947.

Völker 1852: *KARL VÖLKER, Ein Wort an die Bürger der Kantone St.Gallen und Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen*. Heerbrugg 1852.

Wägli 1998: *HANS G. WÄGLI, Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas*. Zürich 1998.

Westcott 1958: *G. F. WESTCOTT, The British Railway Locomotive 1803–1853*. London 1958.

Winter 1988: *PAUL WINTER, Schweizer Bahnen unter Fahnen*. Luzern 1988.

Wyssling 1946: *WALTER WYSSLING, Die Entwicklung der schweizerischen Elektrizitätswerke und ihrer Bestandteile*. Zürich 1946.