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: "Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn ..." : Der Eisenbahnbau im Spiegel der Amtsberichte der St. Galler Regierung

Autor: Reich, Hans Jakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893039

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

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

Download PDF: 24.12.2025

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

«Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn ...»

Der Eisenbahnbau im Spiegel der Amtsberichte der St.Galler Regierung

Hans Jakob Reich, Salez

Wie sind die politischen Entscheidungsträger des Kantons St.Gallen im 19. Jahrhundert mit der grossen Vision ihrer Zeit, dem Eisenbahnbau, umgegangen? Wie hat sich der Prozess der Projektierung und Verwirklichung des gewaltigen Vorhabens in jener Zeit enormer wirtschaftlicher Veränderungen, politischer Unruhen und der grundlegenden Umgestaltung der staatlichen Strukturen abgespielt? Welche Überlegungen standen dabei im Vordergrund? – In unserer Zeit, die als eine Zeit des Umbruchs und des fast alles rechtfertigenden Wandels empfunden wird, können Antworten auf solche Fragen aufschlussreich sein, umso mehr noch in einer Gesellschaft, in der «grosse Würfe» offensichtlich schwer fallen und zukunftsorientierte Anliegen und Projekte, soweit sie demokratischen Prozessen anheim gestellt sind, zumeist jahrelang zwischen tausend Wenn und Aber zerrieben werden. Wir blättern deshalb zurück in die Amtsberichte der St.Galler Regierung über die Jahre 1837 bis um 1860.

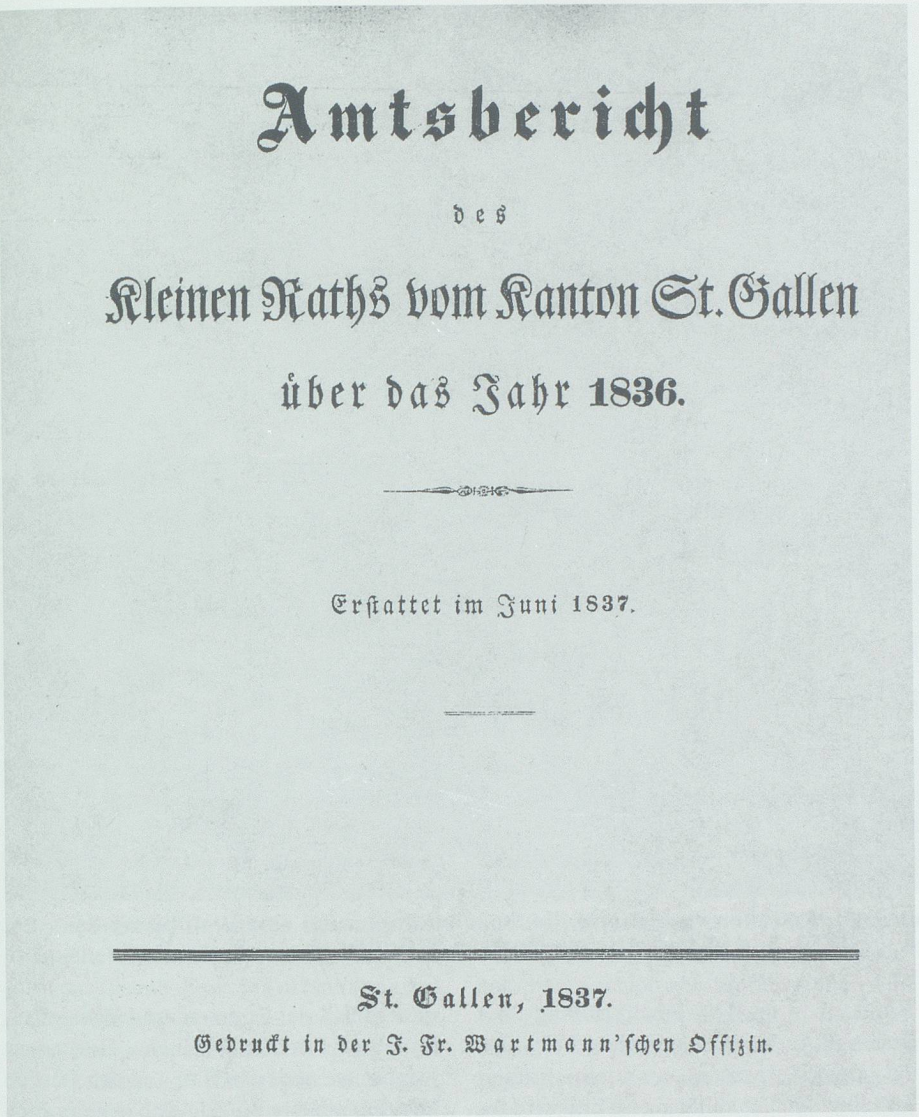
Der betrachtete Zeitraum reicht von der ersten ernsthaften amtlichen Notiznahme des neuen Verkehrsmittels bis zum Entstehen der Vereinigten Schweizerbahnen VSB (Union des Chemins de fer Suisses)[1] und bis zur Eröffnung der Rheintallinie.

Beim Studium der Berichte erstaunt zunächst, wie rasch und zielstrebig die damalige Regierung[2] – trotz engst begrenzter finanzieller Möglichkeiten und trotz aller politischen Instabilitäten des noch jungen Staatswesens – zu konkretem Handeln fand und die Vorarbeiten zur Einführung der revolutionär neuen Technik einleitete. Wesentliche Faktoren waren dabei zweifellos zwei Glücksfälle personeller Art: Seit Beginn der dritten st.gallischen Verfassungsperiode im Jahr 1831 gehörte der Regierung mit Gallus Jakob Baumgartner[3] ein entschiedener und einflussreicher Förderer der Eisenbahn an. Noch bevor 1835 auf dem europäischen Festland die erste Eisenbahn ihren Betrieb aufnahm, hatte er erklärt, das erste Streben des Kantons St.Gallen müsse dahin gehen, «um jeden Preis eine Eisenbahn zu errichten». Und 1837 skizzierte er im «Erzähler», der in der ganzen Schweiz von den massgebenden Leuten gelesen wurde, die Grundzüge für ein schweizerisches Eisenbahnnetz. Mit Johannes Matthias Hungerbühler[4] trat 1838 eine weitere Persönlichkeit in die Regierung ein, die sich tatkräftig für den neuen Verkehrsträger einsetzte und als Eisenbahnpolitiker auch auf eidgenössischer Ebene erheblichen Einfluss zu nehmen vermochte.[5] Obwohl sich die beiden Staatsmänner, die den Kanton St.Gallen auch auf verschiedensten anderen Gebieten voranbrachten, in ihrer politischen Ausrichtung bis zu heftiger Gegnerschaft unterschieden, war es doch das «Gespann» Baumgartner/Hungerbühler, das den Kanton St.Gallen früh an die Spitze des schweizerischen Bahnbaus führte – trotz schwierigster Zeitumstände und auch gegen Widerstände im Grossen Rat und gegen Misstrauen und Vorurteile in weiten Kreisen der Bevölkerung.

Ein Zweites ist beim Studium der Amtsberichte unübersehbar: der anfänglich weitsichtig offene Blick der Regierung für die europäische Dimension des Bahnbaus. Nie war in den ersten Jahren an ein Eisenbahnnetz ausschliesslich zur Verbindung der Orte und Regionen innerhalb des Kantons gedacht – die Bestrebungen gingen über die Grenzen hinaus, nach Zürich, in dem man den schweizerischen Eisenbahnknotenpunkt sah, nach Deutschland und quer über die Alpen nach Italien. Der von der St.Galler Regierung mitgetragenen visionären Konzeption einer alpenquerenden, in das künftige grosse Eisenbahnnetz Europas eingebundenen Nord–Süd-Transitachse hat es das Rheintal zu verdanken, dass es verhältnismässig früh zu einer Eisenbahn kam. Im Wunsch nach einer möglichst direkten, schnellen europäischen Verbindung liegt auch der eigentliche Grund, weshalb die Bahn zwischen Rorschach und Chur in über Kilometer hinweg schnurgerader Linie teils weitab von den Ortschaften durchs Tal geführt wurde – und weit weniger in der viel zitierten Furcht der Bevölkerung vor dem Feuer speienden Dampfross. Regionale oder gar lokale Interessen spielen – obwohl es sie durchaus gab[6] – in den Amtsberichten der Regierung lange Zeit denn auch eine auffallend untergeordnete Rolle. Davon, wie man sich ebenfalls im Werdenberg darauf eingestellt hatte, dass die Rheintallinie lediglich das Teilstück einer Alpenbahn sein soll, zeugt eine Überlieferung vom Eröffnungstag. Bei der Station Sevelen soll der erste Zug mit diesem Spruch begrüsst worden sein: «Schöner Dampfer, gross und hehr, komm' und bring' uns den Verkehr. Sag', du schreitest froh und heiter, und in Chur: Du möchtest weiter!» – Dass aus der Ostalpenbahn dann doch nichts wurde, ist ein anderes Kapitel der freundeidgenössischen Geschichte ...

Über die materiellen Fakten hinaus zeigt sich in den Amtsberichten ein Drittes: die Höhen und Tiefen, die die Regierung zu durchleben hatte, die Hoffnungen und Enttäuschungen und schliesslich die Gefangennahme durch die Widerwärtigkeiten der Gegenwart, die den Blick auf die grossen Linien in die Zukunft zunehmend verstellten. Damit vermitteln die im Archiv der Staatsverwaltung schlummernden Rechenschaftsablagen der Exekutive nicht nur Einblicke in die Umstände der Zeit und in die Abläufe des regierungsrätlichen Handelns, sondern sie lassen zumindest zwischen den Zeilen auch Rückschlüsse auf die wechselnde psychologische Befindlichkeit der Handelnden zu.

Amtsberichte einer Exekutive zu Handen der ihr übergeordneten Legislative können wohl kaum je ganz frei von zweckorientierten Motiven ihrer Verfasser sein. Gerade dieser «Makel» aber macht die Berichte der St.Galler Regierung zum Eisenbahnwesen als Zeitzeugnisse zusätzlich



Amtsbericht

des

Kleinen Raths vom Kanton St. Gallen

über das Jahr 1836.

Erstattet im Juni 1837.

St. Gallen, 1837.

Gedruckt in der J. Fr. Wartmann'schen Offizin.

Im Amtsbericht über das Jahr 1836 nimmt die St.Galler Regierung erstmals konkret Bezug auf das Thema Eisenbahn: Statt des Baus einer Strasse von Rorschach nach St.Gallen hatte sie den Bau einer Eisenbahnlinie in Anregung gebracht.

interessant, zumal Baumgartner wie Hungerbühler als publizistisch überdurchschnittlich begabte Zeitgenossen über geschliffene Federn verfügten und ihren Einfluss in der Formulierung der Amtsberichte sicherlich geltend machten.

Bemerkungen zur Textwiedergabe
Die nachfolgenden Auszüge, markiert mit Anführungs- und Schlusszeichen, geben die Berichte wortgetreu und unter Belassung orthografischer Eigentümlichkeiten der Zeit wieder. Die Zwischentitel zur Gliederung der einzelnen Jahre sind vom Verfasser eingefügt. In den nicht erwähnten Jahren 1839, 1842, 1843, 1844, 1849 und 1850 finden sich in den Amtsberichten keine Einträge zum Eisenbahnwesen. Auslassungen und erklärende Hinweise innerhalb der Zitate sind mit […] gekennzeichnet.

1837: Der Strasseninspektor wird auf Reise geschickt

«*Eisenbahnen.* Wir haben sie durch unsern Spezialbericht über den Bau einer neuen Straße nach Rorschach in Anregung gebracht. Unsere erste Sorge gieng dahin, durch zweckmäßige Anordnung den Straßeninspektor des Kantons in den Stand zu setzen, Unternehmungen dieser Art durch persönliche Anschauung genauer kennen zu lernen, um bei allfällig vorzunehmenden ähnlichen Bauten im Kanton als Techniker mitwirken zu können. Er hat auf Kosten des Kantons eine dießfallsige Reise zu machen.»[7]

1 Die VSB entstanden aus der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft (Linie Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach), der Südostbahn (Rheintallinie) und der Glatttalbahn (Linie Rapperswil–Wallisellen). Auslöser für die Fusion waren vor allem die Schwierigkeiten, die sich mit der an der Südostbahn finanziell beteiligten englischen Gesellschaft ergaben, an die der Bau der Rheintallinie vergeben worden war. Vgl. dazu in diesem Buch v. a. die Beiträge von Anton Heer, «Die Eisenbahnen im Rheintal», sowie von Otto Ackermann, «Der Eisenbahnbau als Aufgabe der Verkehrspolitiker», deren Lektüre zum leichteren Verständnis dieser Arbeit zu empfehlen ist.

2 Die Exekutive wurde im Kanton St.Gallen bis 1860 *Kleiner Rat* genannt. Die Bezeichnung *Regierungsrat* gilt seit 1861 mit Inkrafttreten der vierten Kantonsverfassung.

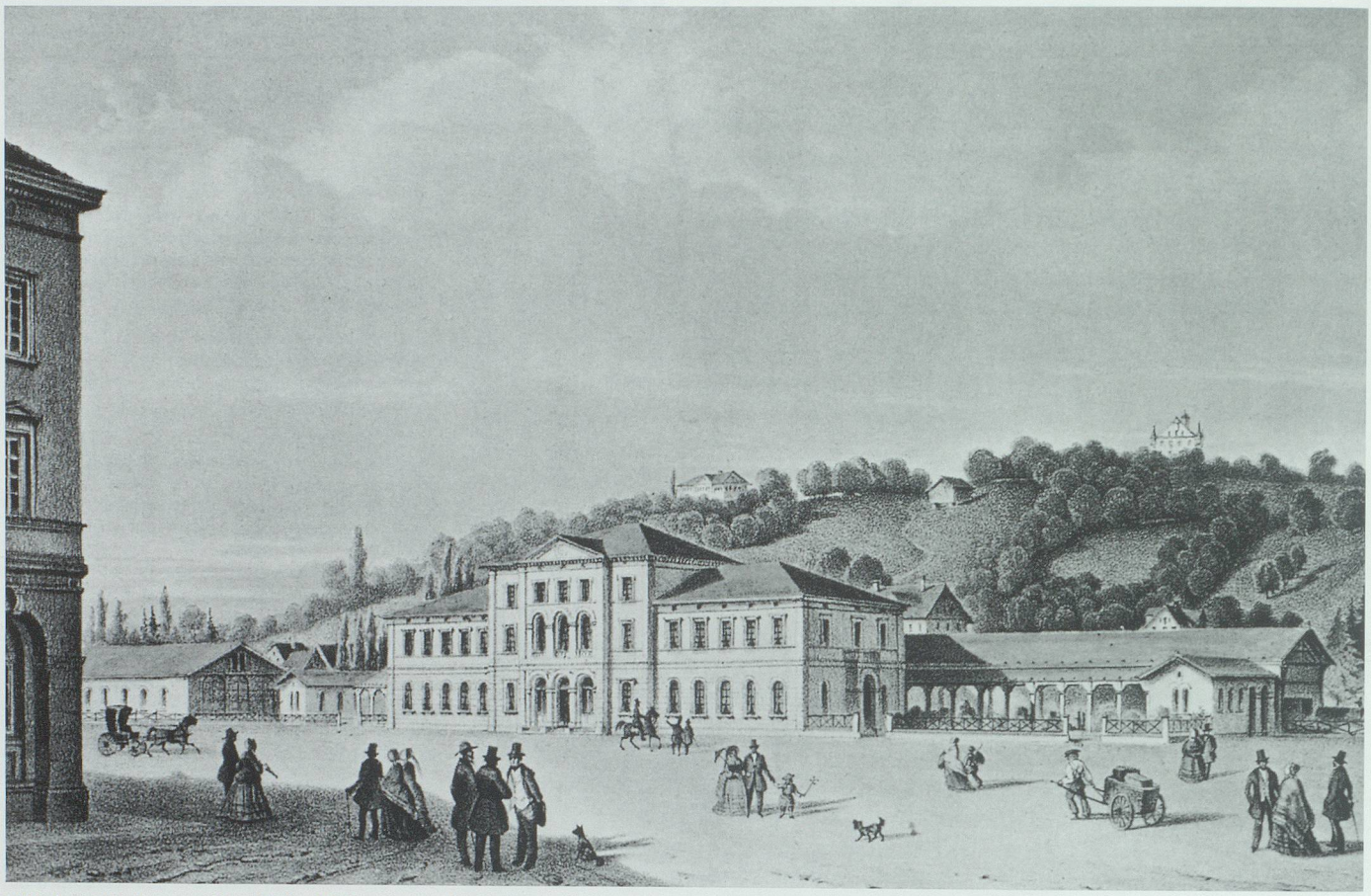
3 Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869), geboren in Altstätten, war in der frühen Regenerationszeit der massgebende Führer des Liberalismus im Kanton St.Gallen. Nach seiner Studienzeit trat er 1820 in den st.gallischen Staatsdienst ein, wo er zunächst als Archivgehilfe, dann als Archivar und schon bald als Regierungssekretär tätig war. Von 1825 bis 1869 gehörte er dem Grossen Rat an. Gefördert von Karl Müller-Friedberg, wurde er 1826 zum Staatsschreiber ernannt. Ende 1830 wurde er in den Verfassungsrat gewählt, wo er als dessen erster Sekretär die Ausarbeitung der dritten Kantonsverfassung, der so genannten Regenerationsverfassung (in Kraft von 1831 bis 1861), erheblich prägte. Der Regierung gehörte er zunächst von 1831 bis 1841 und von 1843 bis 1847 an, beide Male als Vorsteher des Departements des Äusseren (dem zunächst auch das Bauwesen zugeordnet war). Zugleich war er im Zeitraum von 1827 bis 1846 20mal Gesandter an die Eidgenössische Tagsatzung. Seine Distanzierung von den Radikalen nach 1840 und schliesslich um 1845 der offene Wechsel vom liberalen ins konservative Lager führten ihn zunehmend ins politische Abseits. Als er sich, mittlerweile an der Spitze der St.Galler Konservativen, vehement für den Sonderbund einsetzte, wurde er 1847 gestürzt. Jahrelang lebte er danach als Privatmann, kehrte aber 1859 als Konservativer in die Regierung zurück, in der er bis 1864 dem Baudepartement vorstand. Baumgartners politische Tätigkeit war begleitet von einem reichen publizistischen Wirken; unter anderem hinterliess er ein dreibändiges Werk zur St.Galler Geschichte sowie die aufschlussreichen Aufzeichnungen «Erlebnisse auf dem Felde der Politik». Vgl. Neujahrsblatt 1971.

4 Johannes Matthias Hungerbühler (1805–1884), geboren in Wittenbach, war von 1835 bis 1838 Staatsschreiber des Kantons St.Gallen. Von 1835 bis 1870 und von 1873 bis 1878 war er als Vertreter des liberalen Gedankengutes Mitglied des Grossen Rates. 1838 wurde er in die Regierung gewählt, der er mit zwei Unterbrüchen bis 1878 angehörte (1838–1859, 1862–1864 und 1873–1878). Im Laufe seiner Regierungstätigkeit stand er nacheinander allen Departementen vor, 1849–1859 dem Baudepartement. Auf eidgenössischer Ebene trat Hungerbühler 1848 als erster Tagsatzungsgesandter und anschliessend bis 1875 als Mitglied des Nationalrates, den er in der eisenbahnpolitisch wichtigen Periode 1852/53 präsidierte, in Erscheinung. Vgl. Neujahrsblatt 1971.

5 Zu den st.gallischen Eisenbahnpionieren siehe in diesem Buch den Beitrag «Der Eisenbahnbau als Aufgabe der Verkehrspolitiker» von Otto Ackermann.

6 Vgl. hierzu als Beispiel in diesem Buch den Beitrag von Hans Jakob Reich, «Zwischen Hoffnung und Ernüchterung: die Zeit des Eisenbahnbaus bei Salez».

7 AmtsBer 1837, S. 18f.



Mit der Förderung der Bahnlinie Winterthur–Wil–St.Gallen verhinderte die St.Galler Regierung eine Umfahrung der Kantonshauptstadt. Der Bahnhof St.Gallen um 1850. Bild im Historischen Museum St.Gallen.

1838: Absprache mit Graubünden und erste Planungsarbeiten

«Die Amtsreise des Straßeninspektors zur Besichtigung der Eisenbahnen von Frankreich, Belgien, England und Deutschland, vom 2. Juni bis 18. August 1838, bildet den Gegenstand einer eigenen Berichterstattung an den Kleinen Rath, und gehört, als bloß informativen Werthes, nicht in den Amtsbericht an die oberste Kantonsbehörde. Es hängt von Umständen ab, die nicht in unserer Macht stehen, ob die Erfahrungen, welche bei dieser günstigen, und auf Staatskosten gegebenen Gelegenheit gesammelt worden sind, allernächst für das Bauwesen im Kanton zu Nutzen gemacht werden können oder nicht. Unter den einschlagenden Ausgaben betreffen einige die Reisespesen, andere sind für Anschaffung von guten Meßinstrumenten und ausgezeichneter technischer Werke erlaufen. – Neben diesen präparatorischen Verfügungen ordneten wir, im Einverständnis mit der Regierung des hohen Standes Graubünden, die Aufnahme eines Planes für eine Eisenbahnlinie von Chur bis Wallenstadt und von Wesen nach Schmerikon an. Die Finalrechnung über daherige Auslagen liegt noch nicht vor, da sie von Ausweisen aus dem Kanton Graubünden her abhängig ist, und wird sonach erst in die Staatsrechnung von 1839 übergehen können. Die Vermessungsarbeiten selbst aber sind mit Thätigkeit betrieben worden. Die ganze Linie von Chur bis Wallenstadt und von Wesen nach Schmerikon ist ausgesteckt, die Längen- und Querprofile sind entworfen.[8] Das ganze Terrain des Sarganser Flachlandes ist geometrisch vermessen worden und bildet einen nicht unwichtigen Beitrag für eine Charte des Kantons St.Gallen. Die Vorberechnungen für Kostendevise hingegen sind zum Theil noch rückständig. Es ergiebt sich aus dem Gesagten, daß ein technischer Hauptbericht für mögliche zukünftige Eisenbahnunternehmungen zu Handen des Kleinen Rathes erst noch zu gewärtigen ist, und daß auch seine dießfallsigen Berathungen über den hochwichtigen Gegenstand für einmal noch eingestellt bleiben müssen.»[9]

Mit Reisen ins Ausland verschafften sich Regierungsmitglieder und Techniker (in diesem Fall der Strassen- und Wasserbauinspektor Friedrich Wilhelm Hartmann) Kenntnisse über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen. Zugleich spielte sich eine Art Aufgabenteilung ein: «Die Regierung widmete ihre Aufmerksamkeit mehr dem von aussen an sie herantretenden, namentlich von Württemberg und Graubünden, später auch von Tessin und Sardinien befürworteten Bau und Anschluss an die internationale Linie einer Alpenbahn, während das Kaufmännische Direktorium mit dem Handelsstande im besonderen auch den Bau der kantonalen Linien im Detail ins Auge fasste.»[10] Zuständig für die äusseren Angelegenheit des Kantons war 1831–1841 und 1843–1847 Gallus Jakob Baumgartner.

1840: Gebremster Schwung

«*Eisenbahnen.* Diese Rubrik wird in unserm Amtsberichte noch einige Jahre keine große Rolle spielen, so lange nicht die Eisenbahnen von Basel nach Zürich und diejenige von Heilbronn nach Ulm den großen Transit auf unsern Kanton hinrichten.

Allein wenn auch die Theilnahme an solchen Unternehmungen erkaltet zu seyn scheint, und das Rorschacher Eisenbahnkomite noch wenig Früchte getragen hat, so ermahnt uns dennoch das stete und beharrliche Vervollständigen des Eisenbahnnetzes in allen deutschen Staaten, wach zu bleiben, um zu gelegener Zeit die Vortheile nicht zu verlieren, die dem Kanton in mannigfacher Beziehung aus den Eisenbahnen erwachsen können. Dem Einsichtigen wird es daher nicht unangenehm auffallen, wenn in unserer Rechnung für Vorarbeiten für Eisenbahnen fl. 1636.58 kr.[11] zum Vorschein kommen, die zwar vom Großen Rathe schon längst bewilligt und für Nivellirungen und Situationspläne zwischen Wallenstadt und Ragatz verwendet wurden, aber wegen verspäteter Rechnungsstellung erst jetzt bezahlt und verrechnet werden konnten.»[12]

1841: Rückschlag in der Schweiz, Fortschritte im Ausland

«Das Zerfallen der Eisenbahngesellschaft in Zürich hat auch in unserm Kanton zur Folge gehabt, daß die Vorarbeiten für Eisenbahnen keine Fortschritte gemacht haben.[13] Das Erschlaffen auf dieser Seite steht aber in auffallendem Kontrast mit dem außerordentlichen Aufschwung, den sonst das Eisenbahnwesen in beinahe allen Staaten Europas genommen hat. Das Mißlingen einer ersten Kraftanstrengung in einem Nachbarkantone darf uns daher nicht entmuthigen und eine Gleichgültigkeit hervorrufen, die gerade in dem Zeitpunkt am verderblichsten wäre, in welchem das große Netz der europäischen Handelsstraßen im Werden begriffen ist. Der Kanton besitzt zwei Handelsstraßen, die sich theils durch das günstige Terrain, theils durch die vortheilhafte geographische Lage für den großen Transit von Deutschland nach Italien zu Eisenbahnen eignen, die Straße vom Bodensee nach Chur, und diejenige vom Züricher See nach Chur. Beide Bahnen können indessen als selbstständige Bahnen für den innern Verkehr nicht bestehen und werden erst dann ins Leben treten, wenn die längeren Bahnstrecken aus Deutschland und Italien uns entgegenkommen und ihre Richtung gegen diejenigen Gebirgspässe der Alpen nehmen, die für den Übergang für Personen und Waaren als die bequemsten bekannt sind. Diese Zeit wird und muß kommen. Sie wird uns Schwierigkeiten aller Art, aber auch mannigfache bis jetzt ungeahnte Vortheile bringen. Deßwegen halten wir es für unsere Aufgabe, uns vorzubereiten und mit Aufmerksamkeit den Gang der Dinge um uns herum zu beobachten, um zu gelegener Zeit sogleich handeln zu können und um die günstigen Verhältnisse zu benutzen, sobald sie sich darbieten.»[14]

1845: Neuer Impuls aus Chur und Konferenz in Sennwald

«Das Eisenbahnwesen hat in unserm Berichtsjahr einen Aufschwung genommen, den wir beim Beginn des Jahres noch kaum erwarten durften. Seit dem Jahr 1838, in welchem unser Straßeninspektor die Eisenbahnen in Deutschland, Belgien und England bereiste, haben wir zwar nicht versäumt, die technischen Vorarbeiten für die günstiger gelegenen Gegenden unsers Kantons aufnehmen zu lassen, und die Materialien über Personenfrequenz und den Transit der Waaren zu sammeln. Wir hielten es auch für nothwendig, die örtliche Beschaffenheit der Routen, die mit unsern Transitlinien in Konkurrenz treten können, näher kennen zu lernen und ertheilten dießfalls dem Straßeninspektor den Auftrag, die nöthigen Reisen vorzunehmen und Bericht zu erstatten. Die Möglichkeit der wirklichen Ausführung eines Eisenbahnbaues schien aber in den letzten Jahren gleichwohl eher weiter als näher gerückt. Einen neuen Impuls, die früher begonnenen Arbeiten wieder aufzunehmen, gab Herr Oberingenieur Lanicca aus Chur[15], der für Erstellung von Eisenbahnen im Kanton Graubünden die ausschließliche Konzession erworben hatte und nun eine gleiche Bewilligung für eine Linie von Ragatz nach Rorschach bei uns nachsuchte. Wir freuten uns dieser Bestrebungen, erachteten aber, daß jeder Konzession vorgängig, eine Verständigung mit dem hohen Stande Graubünden stattfinden müsse, und verlangten auch, daß uns vorerst die Gesellschaft bezeichnet werden möchte, die den Bau einer Eisenbahn durch das Rheinthal auszuführen geneigt wäre. Die eigentlichen Unterhandlungen begannen daher erst am 4. Juli mit einer Konferenz in Sennwald, wo mit Abgeordneten des Kantons Graubünden die Vorberathung über gleichförmig zu ertheilende Konzessionen gepflogen wurde. Diese Konferenz hatte eine zweite am 10. Oktober in Chur zur Folge, bei welcher auch ein Abgeordneter des Kantons Tessin erschien mit der Eröffnung, daß seine Regierung geneigt wäre, im Einverständniß mit der Staatsregierung des Königreichs Sardinien zur Erstellung einer Eisenbahn Hand zu bieten, die von Genua bis an den Bodensee sich erstrecken würde. Der zur Konferenz geladene Konzessionär, Herr Oberingenieur Lanicca, erfreute alsdann die Abgeordneten mit der Anzeige, daß in Turin eine Gesellschaft der angesehensten Banquiers und Kaufleute bereits sich gebildet habe, die durch ihre Bevollmächtigten die Konzessionen in den drei Kantonen Tessin, Graubünden und St.Gallen zu unterhandeln wünsche und zu Betreibung der nöthigen Vorarbeiten bereits schon eine ansehnliche Summe zusammen gelegt habe. Desto rüstiger schritt man alsdann in Berathung gleichförmiger Konzessionsbedingungen vorwärts, verständigte sich auch über einen Staatsvertrag, wozu freilich noch eine zweite Konferenz am 29. und 30. Oktober erforderlich war. Wir haben Ihnen, Herr Präsident, Herren Kantonsräthe, in der Novembersitzung des verflossenen Jahres über diese Verhandlungen ausführlich berichtet, und die Vortheile und Nachtheile, die mit dem Bau von Eisenbahnen verbunden sind, möglichst getreu geschildert. Bei dem damaligen Stande der Unterhandlungen mit den Konzessionärs mußten wir uns aber beschränken, bloß einen Gesetzesvorschlag vorzulegen, der den Eisenbahngesellschaften die gleichen Expropriationsrechte wie dem Staate einräumt. Die Gutheißung des Staatsvertrages, der Konzession und die

8 Gleichzeitig führte der Bündner Oberingenieur Richard La Nicca an den Pässen Bernhardin, Maloja und Splügen Vermessungsarbeiten aus und begann mit Studien für eine Alpenbahn, in denen in Sargans bereits die Gabelung ins St.Galler Rheintal und über Walenstadt nach Zürich vorgesehen wurde.

9 AmtsBer 1838, S. 15f.

10 Keel 1903, S. 273.

11 *fl.* steht für Gulden, *kr.* für Kreuzer.

12 AmtsBer 1840, S. 79.

13 Während der Zusammenbruch der Zürich–Basel-Eisenbahngesellschaft zur Einstellung der vermessungstechnischen Vorarbeiten zwischen Walenstadt und Ragaz führte, arbeitete La Nicca an seinem Splügenbahnprojekt weiter. Vgl. Anton Heer, «Die Eisenbahnen im Rheintal», in diesem Buch.

14 AmtsBer 1841, S. 87.

15 La Nicca hatte inzwischen ein erstes Projekt für eine Lukmanierbahn ausgearbeitet, ein zweites legte er 1847 vor. Fortan konzentrierten sich die Planungsarbeiten und die Diskussion somit nicht mehr auf den Splügen, sondern auf die Lukmanier-Variante, die bezüglich des Baus eines Scheiteltunnels als günstiger erachtet wurde.

weitere Entwicklung der Eisenbahnangelegenheit fällt in das folgende Jahr. Beizufügen haben wir nur, daß die günstigen Aussichten auf Erstellung einer Bahn von Rorschach nach Ragatz den Wunsch erregten, die gleichen Vortheile auch den Routen von Rorschach nach Zürich und von Zürich über Rapperschwyl nach Weesen zuzuwenden; wir erließen daher an die Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau die Einladung, in einer Konferenz die Maßnahmen zu besprechen, die zu Erreichung dieses Zweckes führen könnten, fanden bereitwillige Aufnahme dieses Antrages in Zürich, weniger im Thurgau, wo bereits ein Komité zur Erstellung einer Bahn nach Romanshorn sich gebildet hatte. Am Ende des Jahres fand daher die Konferenz mit Abgeordneten des Standes Zürich statt, deren Erfolg erst im nächsten Amtsberichte einläßlich behandelt werden kann.»[16]

Die Idee für eine Gabelung der Eisenbahnlinien bei Sargans wurde schon 1838 aufgenommen. Die Aquatinta zeigt das Schloss Sargans mit der Eisenbahn-Spitzkehre und dem Bahnhof. Sie stammt ursprünglich von G. Lory (Zeichner) und J. Hürlimann (Kupferstecher). Um 1870 «aktualisierte» R. Dickenmann, Zürich, die bestehende Druckplatte durch Nachtrag der Bahnanlagen. In Sammlung Albert Bicker, Grabs.

1846: Erfreuliche Fortschritte bei der Alpenbahn

«Das großartige Unternehmen einer Eisenbahn, die den Langensee im Kanton Tessin mit dem Bodensee und dem Wallensee verbinden soll, hat im Laufe unsers Berichtsjahres erfreuliche Fortschritte gemacht. Man darf sich dabei nicht täuschen, daß ein Unternehmen, dessen Ausführung einen Aufwand von nicht weniger als 72 000 000 franz. Franken in Anspruch nimmt, das die Uebereinstimmung der drei zunächst betheiligten Kantone und die werkthätige Theilnahme der Nachbarstaaten im Süden und im Norden bedarf, viel Zeit zu seiner Verwirklichung erfordert, besonders unter gegenwärtigen Verhältnissen, die zu Aufbringung großer Summen keineswegs günstig sind. Um so mehr freut es uns, berichten zu können, daß bis jetzt der Ausführung des Projektes keine Hindernisse in den Weg getreten und daß zur Verwirklichung desselben mehrere wesentliche Fortschritte gemacht worden sind. In den ersten Tagen des Januars schon sahen wir uns veranlaßt, eine Abordnung nach Lugano zu schicken, theils um die Konzessionsbedingungen mit der Vorbereitungsgesellschaft zu berathen, theils um die Ratifikation des Staatsvertrages zu beschleunigen, der im Oktober des vorhergehenden Jahres zwischen den Abgeordneten der Kantone Tessin, Graubünden und St.Gallen in Chur abgeschlossen worden war. Mit Botschaft vom 13. Februar haben wir alsdann über das Resultat dieser Unterhandlungen ausführlich an den Großen Rath berichtet und derselbe hat seine lebhafte Theilnahme an dem Gelingen des Unternehmens dadurch bekundet, daß er in außerordentlicher Sitzung am 18. und 19. Februar sowohl den Staatsvertrag als auch die Konzessionsurkunde gutgeheißen hat. Eine Folge dieser Beschlüsse waren zwei Gesetze, von welchen das eine, in Kraft getreten den 22. April 1846, den Großen Rath ermächtigt, für Eisenbahnmaterialien Zollbegünstigungen eintreten zu lassen, das andere dagegen vom 21. Januar dieses Jahres [1847] die Art und Weise näher festsetzt, wie bei den Expropriationen die Entschädigungen ausgemittelt werden sollen. Schon am 19. Januar 1846 hatte der Kanton Tessin den gleichen Staatsvertrag gutgeheißen, Graubünden folgte mit seiner Ratifikation am 23. Juni 1846 und sofort wurden auch die Konzessionsurkunden mitgetheilt, damit jeder Kanton sich überzeugen könne, daß er nicht durch unzulässige Bedingungen des andern Theils benachtheiligt werde. Gleichwohl fand die Turiner Vorbereitungsgesellschaft, als sie im Besitze sämmtlicher drei Konzessionen sich befand, einige Bedenken in dem kurz anberaumten Termine zum Beginn der Arbeiten auf Ende des Jahres, sowie in der vom Kanton Tessin geforderten vorläufigen Kautionsleistung, zum Theil auch in dem in allen Konzessionen enthaltenen Vorbehalte, daß günstigere Zusagen an andere Kantone dem eigenen auch zu gut kommen sollen. Der Termin wurde indessen von allen Kantonen bereitwillig auf Ende des Jahres 1847 verlängert und hinsichtlich der beiden andern Bedenken erfolgten von allen Seiten beruhigende Erklärungen, daher wurde auch noch am Ende des Jahres von der Gründungsgesellschaft selbst die Eröffnung gemacht, daß ihr Bevollmächtigter beauftragt sey, die Konzessionsurkunde Namens der Gesellschaft anzunehmen. Gleichzeitig mit diesen Vorgängen sind die Verhandlungen über einen Staatsvertrag mit Seiner Majestät dem König von Sardinien gepflogen worden. Ein erstes Projekt, das die zu erwartenden Vortheile nicht einläßlich und nicht bestimmt genug gesichert hatte, wiesen wir motivirt von der Hand, traten dann aber später, als wir die günstige Stimmung Sardiniens wahrnahmen und uns überzeugten, daß ein fest abgeschlossenes Einverständniß für die ganze Eisenbahnlinie von Genua bis an den Bodensee dem Gedeihen des Unternehmens sehr förderlich seyn müsse, in einer neuen Konferenz in Chur mit Abgeordneten der Kantone Graubünden und Tessin zusammen,

um uns über die zu stellenden Forderungen, sowie über die zu machenden Konzessionen zu verständigen. Der Abschluß dieses für die Handels- und Verkehrsverhältnisse der drei betheiligten Kantone mit der Krone Sardiniens sehr vortheilhaften Vertrages fällt in das Jahr 1847. Wir dürfen aber jetzt schon erwähnen, daß die lebhafte Theilnahme, welche Sardinien an der Ausführung unsers Eisenbahnprojektes beweist, und die erfreuliche Uebereinstimmung, die sich unter allen bei dem Unternehmen betheiligten Regierungen zeigt, nicht nur bei der Krone Sardiniens allein, sondern auch bei seiner Majestät dem König von Bayern die Schlußnahme hervorgerufen hat, daß das großartige Unternehmen mit angemessener Zinsengarantie unterstützt werden soll. Die weitern Verhandlungen werden nun, trotz der klemmen Zeitverhältnisse, durch gewandte Agenten auf's Eifrigste betrieben, damit für das große Aktienunternehmen fester Boden gewonnen werde. Ein Bericht unsers Straßen- und Wasserbauinspektors, den wir im Laufe des Sommers zu Besichtigung der ganzen Bahnlinie bis nach Locarno abordneten, enthält manche interessante Aufschlüsse über die Bedenken, die hie und da dem Glauben an die Ausführbarkeit des großartigen Planes entgegen traten.

Bei dem regen Antheil, den das St.Gallische Publikum an den Eisenbahnprojekten nahm, konnte es wohl nicht ausbleiben, daß auch für das Projekt einer Bahn von Rorschach über St.Gallen nach Wyl die nöthigen Schritte gethan werden mußten. Wir haben es dem Eifer und der Fürsicht des hiesigen kaufmännischen Direktoriums zu verdanken, daß sich schon Anfangs des Jahres eine Gesellschaft bildete, die sogleich ihr Vollziehungskomité ernannte und die nöthigen Fonds zusammenlegte, um die Pläne entwerfen zu lassen und um alle Vorarbeiten vorzunehmen, die der Bildung einer Aktiengesellschaft vorausgehen müssen. Unsere Theilnahme an diesem Projekte beschränkte sich bisher darauf, daß das Komité durch unser Ingenieurbureau unterstützt wurde, daß wir auf Kosten des Staates die Frequenz auf dieser Route durch spezielle Zählung erheben ließen und daß wir uns auf diplomatischem Wege dafür verwandten, daß der Bahn von Wyl aus die Fortsetzung gegen Zürich gesichert werde. Es scheint, daß der Errichtung dieses Zwecks keine ernstlichen Hindernisse entgegen stehen.»[17]

1847: Ungünstige Zeit

«*Eisenbahnen.* Wir bringen Ihnen nur in Erinnerung, daß die Vorbereitungsgesellschaft, trotz der ungünstigen Zeit[18], dieses großartige Unternehmen nichts weniger als aufgegeben, sondern daß fortwährend an dem Einbringen der Aktien gearbeitet worden ist. Von dem für Vorarbeiten bewilligten Kredit von fl. 1000 haben wir fl. 500 zu Anschaffung von Instrumenten u. dgl. verwenden lassen, welche auch benutzt werden können, wenn das Unternehmen selbst gar nicht zu Stande käme.»[19]

1848: Krieg – Stillstand bei den Eisenbahnvorhaben

Im Amtsbericht über das Jahr 1848 wird lediglich vermerkt: «An Vorarbeiten für Eisenbahnen ist nichts ausgegeben worden, weil aus bekannten Gründen [Sonderbundskrieg] das Unternehmen gänzlich in Stockung gerathen.»[20] Auch in den folgenden beiden Jahren tat sich im Eisenbahnbau nichts, das die Regierung zu einer Berichterstattung veranlasst hätte.

1851: Expertenstreit

«*Eisenbahnvorarbeiten.* Voranschlag fl. 300; Ausgaben fl. 461; Mehrausgabe fl. 160.59 kr.

Der Umstand, daß die nationalräthliche Eisenbahnkommission im April 1851 sich nicht nur in ihrer Mehrheit dafür aussprach, daß die Bahn von Rorschach nach St.Gallen als Zweiglinie des Bahnzuges von Rorschach über Romanshorn nach Frauenfeld und Zürich aufgenommen, sondern daß überdieß eine neue Untersuchung sammt Vermessung zu Vervollständigung des Eisenbahnprojekts von Rorschach über St.Gallen nach Wyl stattfinden soll, machte uns oben erwähnte Ausgabe zur Pflicht.[21] Sie wurde zunächst für neue Frequenzerhebungen auf den verschiedenen nach der Stadt St.Gallen ausmündenden Routen, für ähnliche Erhebungen in Rorschach und für Honorirung von Experten verwendet. In letzterer Beziehung fanden wir nämlich für angemessen, den Experten, welche im Jahr 1846 die Bahn von Rorschach über St.Gallen nach Wyl begutachtet hatten, um so mehr Gelegenheit zu geben, ihre Expertise einer Revision zu unterstellen, als dieselbe in den wichtigsten Punkten durch das Gutachten der Herren Stephenson und Swinburn in Frage gestellt war. Das Ergebniß der neuen Prüfung war eine schlagende Rechtfertigung aller Behauptungen, welche die englischen Ingenieure angefochten hatten. Eine von unserm Bauinspektor im Auftrag des eidgenössischen Baudepartements unternommene Reise zu Besichtigung der württembergischen Alpbahn und der bayerischen Bergbahn von Neumarkt nach Marktschorgast im Fichtelgebirg gab ihm Anlaß, Erfahrungen zu sammeln, die ihm bei einem spätern Bau von Eisenbahnen im Kanton, wo von Rorschach nach St.Gallen ähnliche Steigungsverhältnisse walten, wohl zu Statten kommen dürften.»[22]

1852: Durchbruch – und erste Staatsbeteiligung in der Schweiz

«Das Jahr 1852 wird immer in der Geschichte des St.Gallischen Eisenbahnwesens ein denkwürdiges bleiben. In einer ausführlichen Botschaft vom 1. März schlugen wir Ihnen – nach den, das Eisenbahnprojekt von Rorschach über St.Gallen nach Wyl gegen Zürich mehr als in Frage stellenden, höchst bedenklichen und präjudizirlichen Vorgängen in den eidgenössischen Behörden und Kommissio-

16 AmtsBer 1845, S. 96f.

17 AmtsBer 1846, S. 81ff.

18 In der Schweiz hatten sich 1845 die katholischen Orte im Sonderbund zusammengeschlossen; 1847 beschloss die liberale Mehrheit der Tagsatzung dessen Auflösung, die Ausweisung der Jesuiten und die Revision des Bundesvertrags – das Land steuerte auf den Sonderbundskrieg zu. Aber auch im Ausland verschärften sich seit der Pariser Juli-Revolution von 1830 – begleitet von einer Wirtschaftskrise – die Konflikte zwischen den konservativen und den liberalen Kräften zusehends. Nach Frankreich wurden auch Deutschland, Italien und Österreich von Unruhen erfasst. Weil sich die etablierten Mächte aber wieder zu erholen vermochten und gemachte Zugeständnisse Stück für Stück widerriefen, suchten zahlreiche liberale Emigranten im Laufe der 1840er Jahre Zuflucht in der Schweiz. Zugleich sah sich die Tagsatzung teils massivem Druck der wieder erstarkten konservativen Regierungen der Nachbarländer ausgesetzt, was den Konflikt zwischen den Konservativen und den Liberalen bzw. den in den Vordergrund tretenden Radikalen zusätzlich anheizte. Im Kanton St.Gallen kam es 1847 infolge dessen Parteinahme für den Sonderbund zum Sturz von Gallus Jakob Baumgartner.

19 AmtsBer 1847, S. 77.

20 AmtsBer 1848, S. 96.

21 Die 1848 sogleich nach dem Sonderbundskrieg geschaffene Bundesverfassung gab dem Bund zwar die Befugnis, öffentliche Werke zu errichten bzw. zu unterstützen, aus föderalistischen Gründen und ganz im Sinne des damaligen Nationalratspräsidenten, des St.Galler Regierungsrates Johannes Matthias Hungerbühler, lehnten es die eidgenössischen Räte 1852 aber ab, den Eisenbahnbau zur Bundessache zu machen. Der Bund behielt sich jedoch das Aufsichtsrecht vor und machte davon schon 1851 Gebrauch.

22 AmtsBer 1851, S. 99f.

nen[23], – als das einzige wirksame Mittel, die Ausführung jenes unserm Lande und seinem Hauptorte unentbehrlichen Schienenweges zu sichern, vor, im Sinne einer Zirkulareinladung, welches das St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnkomite unter'm 30. Januar erlassen hatte zu Gunsten des erwähnten Unternehmens, im Namen des Kantons St.Gallen für den Betrag von Fr. 600 000 zu subskribiren. Wir irren uns kaum, wenn wir annehmen, daß diese erste Staatsbetheiligung für Eisenbahnen im Schweizerlande und die Aktienpromessen St.Gallischer Privaten und Korporationen, denen sich Appenzellische Subskribenten freundnachbarlich anschloßen, Promessen, die in wenigen Wochen die Summe von zirka 1½ Mill[ionen] Franken erreichten, bei der im Juli darauf im Schooße der gesetzgebenden Räthe der Eidgenossenschaft erfolgten Entscheidung der Frage: 'ob Bundesbau oder Gesellschaftsbau' – ein nicht unbedeutendes moralisches Gewicht gegen den Staats- und für den Privatbau in die Waagschale gelegt haben. Wir schlugen übrigens damals dem Großen Rathe darum keine stärkere Staatsbetheiligung für diese Linie vor, weil wir – wie die erwähnte Botschaft wörtlich besagt, 'von der Erwartung ausgingen, es werde dem Ernst und Eifer, welchen Privaten und Korporationen in die Sache legen, gelingen, im Verhältniß zu den 12 Millionen Franken Baukosten, dasjenige Subskriptionserforderniß, – etwa ein Viertheil, zusammenzubringen, welches unerläßlich erscheine, um den Kanton Zürich für Handbietung zu Erstellung der Linie Wyl–St.Gallen–Rorschach in's Interesse zu ziehen und auswärtige Aktienzeichnungen dafür zu erhalten.' Diese Erwartung ging leider nur theilweise in Erfüllung. Denn nachdem sich die Generalversammlung der Aktionäre unter'm 24. Mai förmlich als 'Aktiengesellschaft' für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wyl konstituirt, in Folge unserer Botschaft und Anträge vom 4. Juni kraft Beschlusses des Großen Rathes vom 9. gleichen Monats die St.Gallische Konzession und für letztere am 17. August durch unsere Vermittlung die Bundesgenehmigung erhalten hatte, – entsandten wir schon Anfangs September eine Abordnung aus unserer Mitte nach Zürich, um in Präliminarbesprechungen mit einzelnen dortigen Magistraten dessen Anschluß an das in Frage liegende St.Gallische Eisenbahnunternehmen, überhaupt dessen freundnachbarliches Mitwirken zu Erstellung einer Bodensee–St.Gallen–Winterthur–Zürichbahn zu veranlaßen und vorzubereiten. Wir erhielten ausweichenden Bescheid, gaben darum aber die Hoffnung noch nicht auf, Zürich für das St.Gallische Unternehmen in's Interesse zu ziehen. Um dieses eher zu erzielen, und aus andern Gründen [...] kam das St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnkomite mit dem dringenden Gesuch um Erhöhung der Staatsbetheiligung für die Rorschach–St.Galler–Wylerbahn bei dem Großen Rathe ein. Mittlerweile hatte sich unter'm 22. August in Ragaz eine Gesellschaft für die Wiederaufnahme und Beförderung des alten Projekts der Rheintalbahn [Südostbahn] mit einer Abzweigung nach Wallenstadt gebildet, welche gleichzeitig um eine Staatssubvention für den Bau dieser Bahn dringend nachsuchte. Diese Subventionsgesuche nun von einem allgemeinen, kantonalen Standpunkte aufgreifend, den unabsehbaren Schaden erwägend und die schwere Verantwortlichkeit vor der Gegenwart und Zukunft scheuend, wenn der letzte günstige Augenblick, den Kanton im Herzen, in Ost und West mit Schienenwegen zu dotiren, vielleicht unwiederbringlich verpaßt werde, – wagten wir es – nicht ohne Widerstreben und großes Bedenken – Ihnen, Herr Präsident, Herren Kantonsräthe, den Vorschlag zu machen: sich Namens des Kantons für die Rorschach–St.Galler–Wyler-, beziehungsweise Winterthurer Linie im Ganzen mit 3½ Millionen, – für die Linie von Rorschach gegen Chur mit einer Zweigbahn nach Wallenstadt mit 2 Millionen Franken Aktien zu betheiligen, und für den Fall, daß früher oder später ein Schienenweg von Weesen nach Rapperschwyl gebaut werde, eine verhältnißmäßig gleiche Betheiligung, d. h. von Fr. 750 000, sofort auszusprechen. Sie erhoben dann am 17. November nach reifer, gewissenhaftester Prüfung und einläßlicher Diskussion unsern Vorschlag zu einem unstreitig der erfolgreichsten und wichtigsten Beschlüsse, welchen – ein wahrer Mark- und Denkstein – am Vorabende des halbhundertjährigen Bestandes unserer Landesbehörde gefaßt hat. Mit dieser Schlußnahme in der Hand entsandten wir neuerdings, in Unterstützung diesfälliger Schritte des St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahnkomité's, eine Abordnung aus unserer Mitte nach Zürich, um eine für beide, durch so mannigfaltige, industrielle und kommerzielle Bande aneinander gekettete Kantone ersprießliche Vereinbarung der Zürcher'schen mit den herwärtigen Eisenbahnbestrebungen, wenn immer möglich, zu erzielen. Unser Bemühen war auch diesmal fruchtlos; Zürich hatte nun bereits mit Thurgau angebunden, um der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahnlinie gegenüber eine Ostbahn über Frauenfeld und Romanshorn zu erstellen. Wir mußten uns jetzt darauf beschränken, das vom St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahnkomite an Zürich gestellte Begehren um Konzessionirung der Linie von Elgg nach Winterthur zu sekundiren und sahen uns zu diesem Zwecke unter'm 17. und 18. Dezember zum Abschluß eines Staatsvertrags veranlaßt, den wir später noch Ihrer Ratifikation unterbreiten werden. Der Große Rath von Zürich ertheilte dann durch Beschluß vom 21. Dezember die nachgesuchte Konzession, während die fast gleichzeitig mit den thurgauischen Behörden für die Konzessionirung der Bahnstrecke von Rickenbach über Sirnach und Eschlikon nach Aadorf angehobenen Unterhandlungen im Laufe des Berichtsjahres, weit entfernt zu einem befriedigenden Abschlusse zu gelangen, zu einem Konflikte erwuchs, zu dessen Entscheid die obersten Bundesinstanzen angerufen werden mußten. Die Erzählung desselben, sowie des ganzen Ausgangs der diesfälligen höchst unerfreulichen Anstände mit Thurgau fällt in den Bereich des Rechenschaftsberichts von 1853. Hier bleibt nur noch anzuführen, daß sich die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft in einer Generalversammlung vom 27. Dezember als Bau- und Betriebsgesellschaft definitiv konstituirt, eine Kommission und einen Verwaltungsrath gewählt und uns die Grundstatuten zur Sanktion eingereicht hat. [...]»[24]

1853: Englische Partner als Rettung und St.Gallens Kampf um die Lukmanierbahn

«Wenn unser vorjähriger Rechenschaftsbericht erzählte, wie nur die höchsten, auf dem Spiel stehenden Landesinteressen den denkwürdigen Beschluß des Großen Rathes vom 17. November 1852 veranlaßten und wie die darin ausgesprochenen Aktienpromessen von 6¼ Millionen Franken gegenüber bekannten Konkurrenzen im kritischen Momente allein das Zustandekommen der St.Gallischen Eisenbahnen ermöglichte, so kann der gegenwärtige, einerseits die Inangriffnahme und den glück-

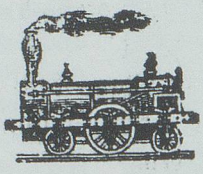
Die Rheintalbahn bei der Kapelle von Vild bei Sargans. Xylographie aus «L'Univers Illustré», Paris 1859. In Sammlung Albert Bicker, Grabs.

lichen Fortgang des Baues der Bodensee–Baselbahn erste Sektion, von Rorschach über St.Gallen nach Winterthur, anderseits die ernstlichen Vorbereitungen und die definitive Konstituirung der Baugesellschaften für Erstellung der Südostbahn, d. h. unserer Rheintalbahn mit ihrer Abzweigung nach dem Wallen- und Zürichsee, in Verbindung mit deren Fortsetzung von Chur über den Lukmanier nach dem Langen- und dem Luganersee, berichten. Wir werden uns jedoch, so häufig und einläßlich uns dieser Verwaltungszweig auch in Anspruch genommen hat, im gegenwärthigen Bericht um so kürzer fassen, je öfter wir in den an Sie gerichteten sachbezüglichen Botschaften [...] die weitere geschichtliche Entwicklung der Bestrebungen für den Bau der St.Gallischen Eisenbahnen ausführlich dargestellt haben. [Es folgen hier zunächst Ausführungen zur Bahn von Rorschach über St.Gallen nach Winterthur, der ersten Sektion der Bodensee–Basel-Bahn.]

Die Südostbahn, beziehungsweise die Bahn Rorschach–Ragaz und Sargans–Rapperschwyl hat unsere Amtstätigkeit oft und viel in Anspruch genommen. Nachdem im Eingang des Jahres nach vorläufigem oder gleichzeitigem Abschluß von Staatsverträgen mit den Kantonen Glarus und Graubünden über Eisenbahnverhältnisse, Stationsanlagen u.s.w. der bisherigen Gründungsgesellschaft unter'm 15. und 19. Januar die Konzessionen neben andern unter der Bedingung ertheilt worden waren, daß die Erdarbeit bis 1. Juli 1854 begonnen und bis dahin genügender Ausweis über die gehörige Fortführung des Unternehmens der Kantonsregierung geleistet werden müsse, hatten wir einige Mühe, Schwierigkeiten, welche der Große Rath des Kantons Graubünden, theils in Bezug auf die Form des Staatsvertrages und die beidseitige Staatsaktienbetheiligung, theils in Bezug auf vorgenommene Abänderungen an der wechselseitig vereinbarten Konzession veranlaßte, zu beseitigen und die unverzögerte Genehmigung der ertheilten Konzession durch die im Februar außerordentlich versammelten eidg. Räthe (2. Februar) auszuwirken. An der Überzeugung festhaltend, daß das Unternehmen dießseits der Alpen nur dann Bestand erhalte, wenn dasselbe in Verbindung mit dem s[o] g[enannten] Lukmanierprojekt, das heisst auch im Einverständniß mit Tessin, beziehungsweise mit Sardinien angestrebt werde, beschickten wir am 1. Februar in Bern eine Konferenz, in welcher mit der unserigen die Abordnungen von Graubünden und Tessin unter Anderm die Erklärung wiederholt abgaben: daß sämmtliche drei Kantone fortwährend ein lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen des Lukmanierprojekts hegen und daß insbesondere Tessin und Graubünden, insofern sich eine Gesellschaft finde, welche sich mit Ausführung der ganzen Linie von Lokarno bis Rorschach befasse, die Erstellung einer Kunststrasse für gewöhnliche Fuhrwerke zwischen Biaska und Chur von dem Augenblick an in ernste Erwägung ziehen werden, wo der Bau der Eisenbahn dieß- und jenseits des Lukmaniers gesichert erscheine. Kaum hatten wir in dieser Richtung die alten Vertragsverhältnisse zwischen den genannten drei Kantonen wieder aufgefrischt, so ging uns durch den Bundesrath am 4. Februar die unangenehme Anzeige ein, daß Sardinien, der vierte Vertragsbetheiligte an der Konvention von Lugano d[atum] d[en] 16. Januar 1847, sich aller dießfälligen Verbindlichkeiten entbunden glaube, weil die alte Lukmaniergesellschaft ihren übernommenen Verpflichtungen nicht nachgekommen sei. Am 13. gl[eichen] Monats hatte die erweiterte Gründungsgesellschaft in einer Versammlung zu Ragaz beschlossen, mit dem Eisenbahnunternehmen Rorschach–Chur, nebst Zweigbahn Sargans–Wallenstadt, nicht nur den sofortigen Bau der Linie zwischen Weesen und Rapperschwyl, sondern auch den Bau längs dem linken Ufer des Wallensee's mit einer Zweigbahn von Weesen nach Glarus (erste Sektion) zu verbinden, und die Linie von Chur an den Langensee über den Lukmanier (zweite Sektion) mit andern anschlüssigen Schienenwegen (dritte Sektion) in den (vom 24. Februar datirten) Prospektus aufzunehmen. Der Große Rath beschloß dann auf Ansuchen der erwähnten Gründungsgesellschaft und unsere Botschaft vom 1. Juni, am 10. gleichen Monats: Die Staatsbetheiligung, welche er durch Schlußnahme vom 17. November 1852 den einzelnen Bahnstrecken, namentlich der Linie Rorschach–Chur–Wallenstadt, mit zwei Millionen Franken und der Linie Weesen–Rapperschwyl mit Fr. 750 000 zugesichert habe, solle im Gesamtbetrag von Fr. 2 750 000 an das Gesammtunternehmen der Südostbahn, erste Sektion, übergehen,

23 Die Projekte der Nordostbahngesellschaft zielten auf eine Umgehung der Stadt St.Gallen ab. Dies führte 1852 zur Gründung der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, die den Bau der Linie Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach an die Hand nahm und durchführte. «Für den Bau der Rheintal- und der Sargans–Rapperswil-Linie konstituierte sich die Gesellschaft der 'Südostbahn', und die Gesellschaft der 'Glatttalbahn' erwirkte von Rapperswil aus den Anschluss an das Nordostbahnnetz bei Wallisellen.» Vgl. Keel 1903, S. 275.

24 AmtsBer 1852, S. 141 ff.



Schweizerische Südostbahn.

Generalversammlung der Aktionäre.

Auf Donnerstag, den 12. Februar nächstkünftig, werden die Herren Aktionäre zu einer Versammlung in Chur eingeladen. In Verhandlung kommen:

a) die allgemeine Berichterstattung und Rechnungsablage des Komite's über das Unternehmen;

b) die Vorlage des Komite's betreffend den Vollziehungs-Vertrag vom 29. Dezember v. J. über den Fusionsvertrag vom 4. September v. J.:

c) die Ertheilung allfällig weiterer Aufträge und Vollmachten an das Komite.

Wer an der Versammlung Theil zu nehmen wünscht, hat entweder seine Interimsaktien, oder die Bescheinigung eines der Bankierhäuser der Gesellschaft, daß er Aktionär sei, beizubringen; wer für Andere stimmen soll, muß selbst als stimmfähiger Aktionär ausgewiesen und überhin mit schriftlicher Vollmacht des Auftraggebers versehen sein. Bevollmächtigte Mitglieder von Behörden und Korporationsverwaltungen erhalten (jedoch nur für diese ihre Kommittenten) Eintrittskarten, auch wenn sie nicht persönlich Aktionäre wären.

Die Ausweise werden in Empfang genommen und die Eintrittskarten ausgetheilt im Büreau der Direktion für die Aktionäre in Chur und Umgegend am 11. Februar Nachmittags von 3 bis 7 Uhr, für die entfernt wohnenden Aktionäre am 12. Februar von 7 bis 9½ Uhr Morgens. Anfang der Versammlung um 10 Uhr, im Saal zum rothen Löwen.

Chur, den 13. Januar 1857.

Die Direktion der schweizerischen Südostbahn.

Am 12. Februar 1857 fand in Chur die Generalversammlung der Aktionäre der Südostbahn statt, an der über den Fusionsvertrag entschieden wurde. Inserat vom Januar 1857.

wie solche im Prospektus vom 24. Februar 1853 bezeichnet erscheine. Diese pekuniäre Betheiligung solle in Vollziehung treten, sobald und sofern, mit Inbegriff der Betheiligung des Staates im obigen Betrag, 14 Millionen Franken Aktienkapital bezeichnet sein werden, und unter gleicher Voraussetzung soll die Linie Rorschach–Chur mit der Zweigbahn nach Wallenstadt, sowie die Linie Rapperschwyl–Weesen mit der Zweigbahn nach Glarus in Angriff genommen werden. Der Bau von Wallenstadt abwärts längs dem linken Ufer des Wallensee's nach Weesen soll dagegen erst in Angriff genommen werden dürfen, wenn mit Inbegriff der St.Gallischen Staatsbetheiligung von Fr. 2 750 000 ein Aktienkapital von 20 Millionen Franken ausgewiesen sein werde. Die durch diesen Beschluß ertheilte Bewilligung zur Verwendung der Gesammtsumme der Staatsbetheiligung an das Gesamtunternehmen der Südostbahn, erste Sektion, soll Gültigkeit haben bis Ende März 1854, würden bis zu diesem Zeitpunkt die im ersten Passus geforderten 14 Millionen Baukapital in der Form von Aktienzeichnungen nicht vorliegen, so sollen die im ersten Großrathsbeschluß vom 17. November 1852 den Einzellinien zuerkannten Beiträge ausschließlich wieder für diese, also 2 Millionen Franken für die Linie Rorschach–Chur–Wallenstadt und Fr. 750 000 für die Linie Weesen–Rapperschwyl zur Verwendung kommen. Ähnliche Beschlüsse faßten Graubünden mit seiner Aktienpromesse von 2 Millionen, und Glarus mit der seinigen von Fr. 500 000. In Folge dieser Schlußnahmen der drei Kantone stellte sich dann mit dem Ergebniß der Aktienzeichnung von Privaten und Korporationen, welche im Laufe des Frühjahres eröffnet worden war, im Ganzen ein promittirtes Aktienkapital von beiläufig neun Millionen Franken für die Südostbahn (d. h. für die erste Sektion des ganzen Unternehmens) heraus, deren Erstellung von den Technikern auf 25 Millionen Franken veranschlagt war. Da diese Summe nicht hinreichte, um darauf hin eine Baugesellschaft wirklich zu konstituiren, auch keinerlei Aussicht vorhanden war, dieselbe durch weitere inländische Aktienpromessen in zureichendem Maße zu vermehren, blieb kein anderer Ausweg, das Unternehmen der Südostbahn der Ausführung näher zu bringen, als das Lukmanierprojekt alles Ernstes wieder an Handen zu nehmen, d. h. Tessin und Sardinien wieder in das Interesse des Gesamtunternehmens zu ziehen. Diese Überzeugung schien allmälig auch wieder im provisorischen Verwaltungsrath der Südost- bahn die Oberhand zu gewinnen. Es wurden dann von demselben Verhandlungen, welche früher schon von inländischen Beförderern des Lukmanierprojekts in London wieder aufgenommen worden waren, nun durch das gleiche Organ in förmlichem Auftrage der Südostbahngesellschaft daselbst im Frühling und Vorsommer mit so gutem Erfolge fortgesetzt, daß unter'm 3. Juni ein Vertragsprojekt zwischen einer englischen Gesellschaft und dem erwähnten Verwaltungsrath zu Stande kam, der die wechselseitigen Rechts- und Obligationsverhältnisse für den Fall, daß eine zweite (englische) Gesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Chur aufwärts über den Lukmanier nach Lokarno übernehme, regulirte. Diese englische Gesellschaft, nachdem sie die Zusi-

cherung der Graubündnerischen Konzession für den Bau der Bahn von Chur aufwärts bis zur Kantonsgrenze erhalten, suchte dann auch unter'm 24. Juni bei dem Großen Rath des Kantons Tessin die Bewilligung zum Bau der Linie von der tessinischen Kantonsgrenze mit der Lukmanierhöhe bis Lokarno förmlich nach. Als der Große Rath des Kantons Tessin in seiner Junisitzung in Bellinzona, woselbst auch Abgeordnete der Basler-Zentralbahn mit dem Gesuche um Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen zu Gunsten des Gotthardpasses eingetroffen waren, – in das Konzessionsbegehren der englischen Gesellschaft nicht eintrat, die Behörde sich vielmehr unter für das Lukmanierprojekt sehr ungünstigen Auspizien auf den September vertagte, mit dem ausgesprochenen Motiv, den Konzessionären des Gotthardprojekts die gewünschte Muße zu Vornahme weiterer Studien und Vermessungen für ihre Linie, sowie für den Entscheid ein[zu]räumen, ob sie sich wirklich eventuell auch für die Konzession der Linie von Lokarno nach Olivone melden wollen, wie sie Solches durch ihren Bevollmächtigten ausgesprochen hatten, – war für uns die Losung gegeben, die Zwischenzeit wohl zu benützen, um die auf dem Spiel liegenden höchsten Verkehrsinteressen des Kantons und der östlichen Schweiz bestens zu wahren. Wir wandten uns deßhalb nicht nur in wiederholten, an die Luganer Konvention erinnernden Vorstellungsschriften an die Regierung von Tessin, und ließen Ende Juni durch einen Abgeordneten bei der sardinischen Gesandtschaft in Bern die nöthigen Schritte zu Wiederaufnahme von Verhandlungen für die Anerkennung der eben erwähnten Konvention Seitens der königlich sardinischen Regierung angemessen einleiten, sondern betrieben diese Wiederanerkennung im Juli durch den gleichen Bevollmächtigten, vereint mit einer Graubündnerischen Abordnung in Turin selbst. Der Erfolg hievon war das Konferenzprotokoll d[atum] Turin, 18. Juni, in welchem Sardinien unter Anderm ausdrücklich erklärte, daß es den Staatsvertrag von Lugano als in allen durch die schweizerische Bundesverfassung und den mit der Eidgenossenschaft im Juni 1851 abgeschlossenen Handelsvertrag nicht abrogirten Theilen fortwährend in Kraft anerkenne und die durch sein Gesetz vom 9. Juni 1853 für eine Eisenbahn vom Langen- nach dem Bodensee ausgeworfenen Subsidien im Betrag von 10 Millionen Franken mit postizipirten Interessen, im Sinne des Art. 7 des Luganeser Staatsvertrages, ausschließlich für Ausführung des Lukmanierprojekts allozirt wissen wolle. Von dem Resultat dieser Verhandlungen erhielten dann sofort die Regierung von Tessin und die Mandataren der englischen Gesellschaft schleunigste Kenntniß. Letztere erschien Ende August in Chur, um, nachdem der Fusionsvertrag vom 3. Juni unter Anderm wegen Nichterhaltung der tessinischen Konzession für die Linie vom Lukmanierpaß bis nach Lokarno nicht zur Verwirklichung gekommen war, einen neuen Vertrag mit dem Verwaltungsrath der Südostbahn abzuschließen. Dieser kam am 27. August zu Stande. Derselbe, mit den angehängten zwei Verbalprozessen d[atum] Chur, 31. August, beschlägt die Organisation der Verwaltung, die Vorschriften über das Gesellschaftskapital, die Pflicht der ersten Einzahlung für die einheimischen Aktionäre bis Ende Oktober, den Bauvertrag à forfait mit der englischen Komitesabtheilung, neben manchen andern Spezialitäten, wie wir Ihnen Solches in unserer Botschaft vom 28. September einläßlich ausgehoben und erörtert haben. In Vollziehung des Art. 14 dieses Vertrages wurden am 29. August die Statuten für die Gesellschaft der ersten Bausektion festgesetzt, vom weitern Komite am 31. desselben Monats genehmigt und am 10. September unserer Prüfung unterstellt. Dieselbe englische Gesellschaft verlangte und erhielt endlich gegen das Versprechen der Hinterlegung einer Kautionssumme von Fr. 500 000 am 15. September von dem tessinischen Großen Rathe die Lukmanierkonzession unter der Mitverbindlichkeit der Erstellung einer Zweigbahn von Bellinzona nach Lugano. St.Gallen, Graubünden und Sardinien ließen während diesen Großrathsverhandlungen im Kanton Tessin ihre gegenseitigen Interessen durch besondere Abgeordnete vertreten. Da die erste Einzahlung des Kantons von Fr. 550 000 spätestens bis Ende Oktober geleistet werden sollte und wir die Verantwortlichkeit der Ausdehnung der herwärtigen Aktienzeichnung auf das ganze Unternehmen vom Boden- und dem Zürichsee über den Lukmanier nach dem Langensee, wie sich Solches in Gemäßheit der Vertragsabschlüsse und der Statuten, d[atum] Chur, 27., 29. und 31. August, gestaltet hatte, nicht ausschließlich auf uns nehmen wollten, riefen wir auf den 29. September den Großen Rath außerordentlich zusammen, um diesen wichtigen Entscheid der obersten Landesbehörde selbst anheim zu stellen. Sie faßten dann an genanntem Tage den Beschluß: '1) Die am 10. Juni d. Jahres beschlossene Aktienzeichnung für die Südostbahn in genannter Ausdehnung werde anmit bestätigt und es verzichte hiemit der Große Rath des Kantons St.Gallen für den Fall der Fusion mit einer Gesellschaft, welche den Bau der Eisenbahn von Chur nach Lokarno und Lugano übernehmen werde, für jetzt und immer auf den Rücktritt; 2) der Kleine Rath sei ermächtigt und beauftragt, den dießfälligen Verpflichtungsschein im Sinne des gedachten Betrages von 27. August und der beiden additionellen Nebenverträge vom 27. und 31. gleichen Monats Namens des Kantons zu unterzeichnen und darnach die verlangte erste Aktienzahlung von 20 Prozent im Betrag von Fr. 550 000 zu leisten.' Als sich später zwischen uns und dem Verwaltungsrath der Südostbahn, der sich inzwischen am 16. November förmlich konstituirt und unter Anderm drei Direktoren ernannt hatte, über die Ausstellung des herwärtigen Verpflichtungsscheines Anstände ergaben, so beschlossen Sie, entgegen unserm Antrag vom 18. November, wornach besagter Schein mit einem Reservat hätte versehen werden sollen, die 5500 Aktien einfach nach dem vom Verwaltungsrath uns zugestellten Formular zu unterzeichnen. Wir vollzogen diesen Auftrag und leisteten dann im Namen des Kantons die erste Einzahlung mit Fr. 550 000.

Zum Schlusse dieses Abschnittes bemerken wir noch, daß wir den Anschluß der St.Gallischen Bahnen an die Schienenwege des südlichen Deutschlands, zumal der königl. bayerischen von Lindau her über Bregenz nach Rheineck, nicht aus dem Auge verloren haben. Wenn indessen unsere dießfälligen Verwendungen bisher nur zu einer allgemeinen, für die beabsichtigte Schienenverbindung keineswegs ungünstigen Anregung der Sache auf dem Wege einer amtlichen Korrespondenz führten, so kann Solches Angesichts der augenblicklich waltenden politischen Verhältnisse zwischen denjenigen Grenzstaaten, deren freundnachbarliches Zusammenwirken in dieser Frage vor Allem nothwendig ist, durchaus nichts Auffallendes haben.»[25]

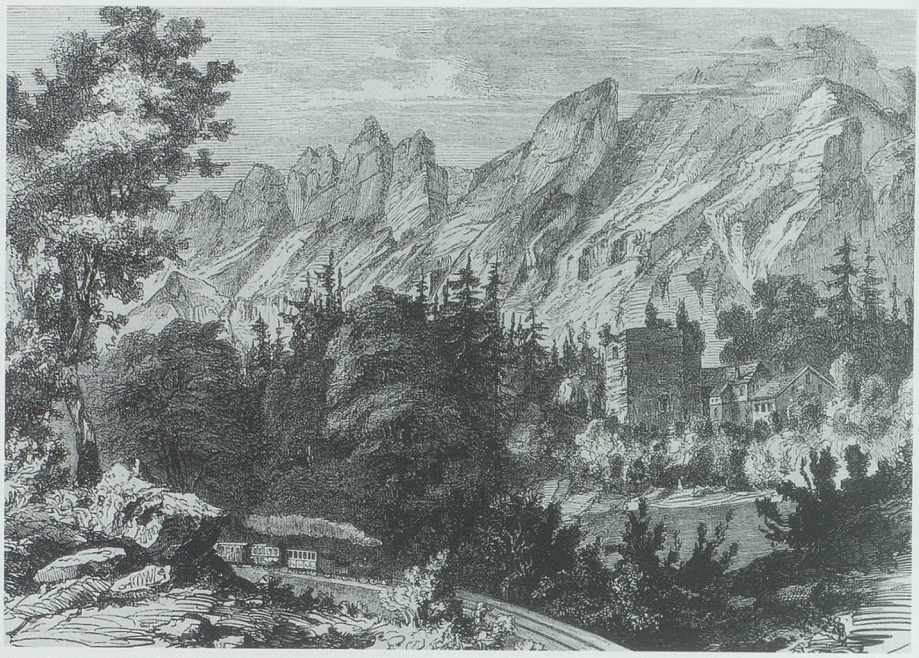
25 AmtsBer 1853, S. 129ff.

1854: Ärger mit dem englischen Konsortium

«Werden auch die Eisenbahnen, welche nicht nur das industrielle Binnenland mit dem Hauptorte, sondern auch Osten, Süden und Westen des Kantons durchziehen sollen, nicht als Staatsbau ausgeführt, so hat doch bis anhin der Bau und die Einführung dieses neuen Verkehrsmittels unsere Zeit, unsere Berathung und amtliche Wirksamkeit oft und vielfach in Anspruch genommen. [Es folgen zunächst Ausführungen zum befriedigenden Fortgang des Baus der Bahn Rorschach–St.Gallen–Winterthur.]

Die Südostbahn, beziehungsweise die Bahn Rorschach–Ragatz und Sargans–Rapperschwyl, nahm unsere Amtsthätigkeit weit mehr in Anspruch als die St.Gallisch-Appenzellische. Der Grund liegt in der Organisation der Verwaltung, hauptsächlich in dem Umstand, daß die Direktion und das schweizerische Organ der Gesellschaft im Generalkomite nicht selber baut, sondern die Ausführung des Unternehmens kraft eines Baukontrakts à forfait mit ziemlich gebundenen Händen einer englischen Kompagnie von Unternehmern überlassen mußte. Von daher manche Weiterungen und Verwicklungen. Von daher gleich im Beginn des Bauangriffs der Übelstand, daß die Kompagnie auf der Linie Ragatz–Sargans und Sargans–Rorschach vor unserer Genehmigung der Detailpläne und vor Genehmigung der Baunormalien seitens der Direktion Bahnarbeiten ausführen ließ, welche hernach wieder theilweise als ungenügend abgeändert werden mußten. Uns wurden auch die allgemeinen Bauvorschriften über Bahndamm, Böschungen, Planum, Brücken, Durchlässe etc. nicht so früh, als wir es gewünscht hätten, zur Prüfung und Rati[fikat]ion vorgelegt. Wir genehmigten dieselben dann nach deren Vorlage mit wesentlichen Abänderungen im Sinne der Direktionsvorschläge und der Erzielung eines soliden und zweckmäßigern Baues. Ueberhaupt sind wir bedacht, das Nachtheilige, das in der eigenthümlichen Organisation des Baudienstes der Südostbahn liegt, durch genaue Einhaltung der einschlägigen Konzessionsbestimmungen unserseits bestmöglichst zu vermeiden.

Das Unternehmen nahm im Laufe des Berichtsjahres seinen ordentlichen Fortgang. Von uns wurden die Linien Ragatz–Sargans, Trübbach–Haag, Heerbrugg–St.Margrethen, endlich Sargans–Wallenstadt und Utznach–Rapperschwyl genehmigt. Für die Linie Sargans–Schollberg, die wir mit Hinsicht auf die damit zu verbindende Saarkorrektion so gerne genehmigt hätten, blieben die Detailpläne, trotz wiederholter Reklamation, ausständig. Für das Linienfragment am Schollberg ist das Traçe indessen so festgesetzt, daß zum großen Vortheil des Bahnbetriebs die durch die Ueberbrückung des Trübbaches veranlaßte Gegensteigung vermieden wird. Hinausgeschoben wurden auch die Vermessungen, welche man hierorts für die Näherlegung der Stationen an die Stadt Altstätten anbegehrt hat. Was die Linie vom westlichen Ende des Wallensees bis Utznach anbelangt, so beharrten wir bei vorkommenden Verhandlungen auf Durchführung des Art. 1 und 3 des Staatsvertrags mit Glarus d[atum] d[en] 24./25. Januar 1853 und auf möglichste Annäherung des Schienenwegs an die ansehnlichen Ortschaften Schänis, Kaltbrunn und Utznach. Die diesfälligen definitiven Pläne wurden bis anhin unserer Genehmigung noch nicht unterstellt. Es ist sehr zu wünschen, daß die technischen Vorarbeiten recht bald ihre Endschaft erreichen werden. Die Einleitung zur Grunderwerbung wurde ziemlich frühzeitig getroffen und im Laufe des Berichtsjahres in den Gemeinden Ragatz, Vilters, Mels, Sargans, Jona, Rapperschwyl, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald durchgeführt. 34 Expropriationsfälle im Bezirk Werdenberg sind dem Entscheid der eidgenössischen Schatzungskommission unterstellt worden. – Behufs Sicherung und Gewährleistung eines soliden Baues sowohl auf der Rhein- als auf der Linthlinie nach Maßgabe der genehmigten Normalien hat das Generalkomite vier schweizerische Ingenieure bestellt, deren Aufgabe es ist, die vorschriftsmäßige Ausführung des wichtigen Baues strengstens zu überwachen. Mögen dieselben nur gegenüber der englischen Baugesellschaft die nothwendige Energie und rücksichtslose Pflichterfüllung bethätigen! […]»[26]



Die Rheintalbahn bei Schloss Forstegg in einer sehr frühen, idealisierten Darstellung (der Verlauf der Bahnlinie entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten). Xylographie aus «L'Univers Illustré», Paris 1859. In Sammlung Albert Bicker, Grabs.

1855: Wachsender Unmut über die Situation bei der Südostbahn

«Der Bau der verschiedenen St.Gallischen Eisenbahnen fuhr fort unsere Berathung und amtliche Wirksamkeit in ausserordentlichem Maße in Anspruch zu nehmen. Das war besonders bei der Bahn Rorschach–Ragatz und Sargans–Rapperschwyl der Fall.»

Zur Bahn Rorschach–St.Gallen–Winterthur berichtet die Regierung vom bald bevorstehenden Abschluss der Bauarbeiten. Eine Lokomotive mit Namen des Kantons «betrat zum ersten Mal den St.Gallischen Boden und die Grenzstation Wyl». Am Schluss dieses Abschnitts wird beigefügt:

«Eine uns gewordene Rückäußerung wies auf die Unterhandlungen hin, welche zwischen Oesterreich und Bayern über den Anschluß der bayerischen Bahnen an die österreichischen im Osten des Reiches demnächst stattfinden und wobei auch der Anschluß an die schweizerische von Lindau über Bregenz zur Sprache kommen und reservirt werden würde.

2. Die Bahn Rorschach–Ragatz und Sargans–Rapperschwyl. In einem Halbhundert Schlußnahmen genehmigten wir der Direktion eine Menge Pläne von Bahntracen, Brücken, Übergängen u.s.w. Häufig beschäftigten uns auch Fragen über die Annäherung des Traces und der Station an die Stadt Altstätten, an die Stadt Weesen – letzteres nach den klaren Stipulationen des einschlägigen Staatsvertrages mit Glarus, sowie an das Kirchdorf Schänis. Da uns hinsichtlich der ersten beiden Fragen, wiederholter Einladung ungeachtet, die von der Direktion verlangten Spezialpläne und Berechnungen nicht eingingen, blieb uns zu Wahrung herwärtiger Interessen nichts Anderes übrig, als auf Staatskosten die erforderlichen technischen Daten durch einen unbefangenen Techniker herbeizuschaffen und dann auf seine Expertise hin unsern Entscheid in Sachen abzugeben.»

Der Bericht wird fortgesetzt mit einer ausführlichen Schilderung der bis vor den Grossen Rat getragenen Streitereien um den Bahnhof Rorschach zwischen dem Verwaltungsrat der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft und der Direktion der Südostbahn. Kurz erwähnt wird sodann eine Konferenz mit den Regierungen von Graubünden und Glarus zwecks Einigung «über das Pflichtenheft und die Wahl eines Schiedsmannes Behufs Entscheid in Fragen über die Anlage und Konstruktion der Rheinbrücke bei Ragatz und der Linthbrücke bei Weesen».[27]

1856: Fusion und Hoffnung auf rasche Vollendung

Im ersten Teil berichtet die Regierung über die Feierlichkeiten zur Eröffnung der Bahn Rorschach–St.Gallen–Winterthur vom 24. März 1856. Zu den ersten Betriebsergebnissen kommentiert sie: «Ein einfacherer Betrieb und möglichst reduzirte Betriebskosten werden das Ihrige zu einer befriedigenden Rentabilität der Bahn beitragen. […]

Die Bahn Rorschach–Ragatz und Sargans–Rapperschwyl. Der Rechenschaftsbericht des Generalkomites der Südostbahn vom 12. Februar 1857, welcher uns im März 1857 übermittelt wurde, gibt über den Stand der Bauten und der verschiedenen Anschaffungen für den Unterbau nähere Aufschlüsse. Wir verweisen im Allgemeinen auf diesen Bericht und beschränken uns auf die Bemerkung, daß wir, nachdem die Einverleibung dieses, durch das unglückliche Zwitterverhältniß mit den englischen Partnern in's Stocken gerathenen Unternehmens in die fusionirte Gesellschaft der vereinigten Schweizerbahnen stattgefunden hat und nunmehr gehofft werden darf, daß dasselbe rasch der Vollendung entgegen gehen werde –, auf alle und jede weitern Erörterungen in Sachen verzichten. Nur das fügen wir hier noch bei, daß die Anstände mit dem St.Galler Bahnverwaltungsrath, betreffend den Bahnhofplan in Rorschach, die so viel Redens und Schreibens verursachten und bis vor den Großen Rath gebracht wurden, im abgewichenen Oktober bei eingetretenen Aussichten auf eine Fusion ihre Erledigung gefunden haben. Die Direktion der Südostbahn genehmigte am Ende einfach ohne alle wesentliche Abänderung den Plan, wie solchen die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnverwaltung schon anfänglich projektirt, expropriirt, theilweise dem See abgewonnen und ausgeführt hat und wie derselbe durch unsere Beschlüsse vom 23. und 30. März 1853 im Allgemeinen gutgeheißen worden war. Gegen unsere, auf den einschlägigen Staatsvertrag mit Glarus basirte Schlußnahme vom 12. November 1855, betreffend das Tracé und die Station bei Weesen, ist Seitens der Südostbahn remonstrirt worden […].

Fusion der St.Galler-Appenzeller-, der Südost- und der Glattthalbahn. Die Veranlassung, der Fortgang und Zweck der Vereinigung ist dem letzten Rechenschaftsbericht des St.Gallisch-Appenzellischen Verwaltungsraths […] so einlässlich und aktengetreu erzählt, daß wir uns hier einfach darauf berufen können. Wir haben dem dort Berichteten nur beizufügen, daß, als die Réunion financière [eine von James Rothschild angeführte Gruppe französischer und schweizerischer Bankhäuser] nach der vom 18. Oktober datirten Verzichtleistung des Turiner Kreditmobiliers auf die Lukmanier Konzession erklärte, daß sie so lange nicht zur Genehmigung und Vollziehung des Fusionsvertrags vom 4. September Hand bieten werde, bis die Lukmanierkonzession wieder erworben sei – wir den behufs dieser Wiederbewerbung nach Bellinzona Abgeordneten der drei Gesellschaften auch unserseits mit Kreditiven und Empfehlungen versehen zu sollen glaubten, weil von dem Erfolg dieser Mission offenbar das Scheitern oder Gelingen der angestrebten Vereinigung abhing. Die Konzession wurde durch Dekret des tessinischen Großen Rathes vom 4. Dezember und zwar ausschließlich für die Linie Brissago–Bellinzona–Olivone bis an die bündnerische Grenze zu Gunsten der deutschschweizerischen Kreditbank in St.Gallen erworben und damit die Réunion financière zufrieden gestellt. Die Abgeordneten der drei Gesellschaften reisten hierauf wieder nach Paris und schlossen behufs endlicher Vollziehung des Fusionsvertrags vom 4. September 1856 – am 29. Dezember mit erwähnter Réunion eine nachträgliche Übereinkunft ab, deren Inslebenführung in den Bereich des Rapports von 1857 fällt.»[28]

1857: Die VSB und nochmals Kritik an den Engländern

«In das Berichtsjahr fällt die endliche Inslebenführung der in den vorangehenden Jahren eingeleiteten Fusion der St.Galler-Appenzeller- mit der Rhein-, Linth- und Glattthalbahn und die Vollziehung des am 29. Dezember 1856 mit der Réunion financière in Paris abgeschlossenen Vertrags.

Die Generalversammlung der Aktionäre der 'Vereinigten Schweizerbahnen' (Union suisse) konstituirte sich am 20. April 1857 in eine neue Gesellschaft. Der Verwaltungsrath besteht aus 18 Mitgliedern. Für die Besorgung der Geschäfte der Pariser Réunion besteht in Paris ein Komité permanent mit einem Sekretär, nebst einigen Kanzlisten. Das Komite in St.Gallen besteht aus fünf fixbesoldeten Direktoren, nebst den erforderlichen Kanzlei- und Kassaangestellten. Die technische Oberleitung des Baues der vereinigten Bahnen wurde dem zum Oberingenieur ernannten Herrn Ludwig Pestalozzi von Zürich übertragen. Der uns (am 10./12. Mai 1858) eingereichte Rechenschaftsbericht der Direktion bestätigt die von uns früher geäußerten, aber stets in Abrede gestellten Klagen betreffend die lückenhaften und schlechten Arbeiten und Pläne über die von den

26 AmtsBer 1854, S. 68ff.

27 AmtsBer 1855, S. 133ff.

28 AmtsBer 1856, S. 131ff.

englischen Ingenieuren projektirten Bahnanlagen, welche uns in den frühern Jahren so häufig beschäftigten und uns den ungerechten Vorwurf schwieriger oder zögernder Erledigung der Einläufe der Südostbahn-Gesellschaft zuzogen, in allen wesentlichen Beziehungen. An sehr vielen Stellen musste das alte Trace verändert und verbessert und wegen Mangelhaftigkeit der ersten Pläne sogar eine Nachexpropriation stattfinden.[29]

Die Länge, auf welcher die Expropriation im Berichtsjahr endlich ganz durchgeführt wurde, beträgt nach Angabe 10 Stunden 455 Fuß. Das Gesamtareal, welches auf der Bahnstrecke Rorschach–Chur, Sargans–Glarus, Rapperschwyl–Wetzikon für die Gesellschaft erworben worden ist, mißt 12 000 Juchart Boden. Der durchschnittliche Erwerbspreis des Quadratfußes wird auf 6,04 Rappen angegeben.

Die Sektion Rorschach–Rheineck wurde von uns am 9. Oktober 1857 kollaudirt und konnte den 22. Oktober dem Betriebe übergeben werden. Mit dem Juni 1858 hofft man die Bahn weiter von Rheineck bis Chur eröffnen zu können.[30]

Als Reinertrag des Betriebes der bisher eröffneten Strecken werden 59½ Prozent der Bruttoeinnahmen angegeben. Es würde sich nach dieser Angabe also ein Zins von 3,22 Prozent ergeben haben. Wir hätten jedoch den Betriebs- resp. den Baukonto besser ausgeschieden gewünscht. Da der jährliche Ertrag per Kilometer um ein Dritttheil zugenommen habe, so hofft die Direktion, daß trotz der Hemmnisse und Schwierigkeiten mannigfacher Art, welche dem Unternehmen entgegenstehen, und trotz dem, daß namentlich hinsichtlich des Güterverkehrs dessen wichtigste Strecken erst noch der Eröffnung entgegenstehen, dasselbe Lebensfähigkeit genug in sich haben werde, um sich allmälig eine gute Existenz und Rentabilität zu sichern. […]

Betreffend die Verhältnisse zu den Regirungen und andern Bahnen wird im Rechenschaftsbericht der Direktion herausgehoben, daß das Vernehmen mit ausländischen Bahnen, namentlich den Württembergischen, Bayerischen und dem deutschen Eisenbahnverband sich freundlicher gestalte, als mit den schweizerischen, indem z. B. herwärtige Frachtbriefe durch alle deutschen Bahnen hindurch Geltung hätten.

Behufs beförderlicher Abhandlung der hiesigen an die jenseitigen Bahnen am Rheine, haben wir die Korrespondenz fortgesetzt und es wurde die Abhaltung einer solchen Konferenz uns in nahe Aussicht gestellt.»[31]

1858/59: Eröffnung der Rheintallinie und Abschluss

Im Amtsbericht 1858 kann die Regierung vermelden: «Während des Berichtsjahres sind weitere Bahnstrecken durch unsere Abgeordneten kollaudirt und hernach dem Betrieb übergeben worden. Am 1. Mai wurde von der Glatthallinie die Strecke Wetzikon–Rüti, 1 13/16 Stunden oder 8 2/10 Kilometer betragend, in Betrieb gesetzt. Am 17. Juni erfolgte die Kollaudation [amtliche Prüfung, Bauabnahme] der Rheinlinie von Rheineck bis Chur, 17 10/16 Stunden oder 84 Kilometer umfassend, und am 1. Juli deren feierliche Eröffnung.»[32]

Im Amtsbericht 1859 wird zu den Eisenbahnen einleitend festgehalten: «Der Bau der vermöge der Konzessionen von den Jahren 1852 und 1853 beabsichtigten Eisenbahnen hat im Jahr 1859 seinen Abschluß gefunden.» Von einem Schlussbericht allerdings sieht die Regierung mit wortreicher Begründung ab – das «würde für länger einen guten Theil der Zeit in Anspruch nehmen» – und setzt voraus, «der Grosse Rath werde auf Erstattung jenes Generalberichtes nicht weiter zurückkommen».[33]

Und die Lukmanierbahn?

Die grossen finanziellen Anstrengungen des Kantons beim Bau der Linien auf Kantonsgebiet und die Schwierigkeiten mit der Gesellschaft der Südostbahn liessen die Bemühungen der St.Galler Regierung um eine Fortsetzung der Rheintalbahn von Chur Richtung Süden in den Amtsberichten der zweiten Hälfte der 1850er Jahre etwas in den Hintergrund treten. Tatsächlich konnte das Projekt längere Zeit nur technisch weiter vorangetrieben werden, nicht aber politisch und finanziell. Dennoch kam man Mitte April 1861 – dank des unermüdlichen Einsatzes des Direktors der Vereinigten Schweizerbahnen, Daniel Wirth-Sand, – der Verwirklichung so nahe wie nie zuvor. Das Vorhaben scheiterte letztlich dann aber an einer von Italien auf den 1. Mai verlangten Kaution von 500 000 Franken, die vom Lukmanierkomitee nicht rechtzeitig beigebracht werden konnte. Rothschilds Réunion financière in Paris war bereit, ein entsprechendes Darlehen zu gewähren, verlangte hierfür aber eine Garantie der drei beteiligten Kantone St.Gallen, Graubünden und Tessin. Die St.Galler Regierung handelte rasch und berief auf den 25. April 1861 den Grossen Rat zu einer ausserordentlichen Sitzung ein. Dieser stimmte der verlangten Garantieleistung mit 115 : 0 Stimmen zu. Chur und Bellinzona jedoch verschoben die Behandlung der hoch dringlichen Angelegenheit auf Anfang Mai. Zwar gewährte Rothschild dem Komitee den Kredit für die gefährdete Kaution in letzter Minute trotzdem. Da aber der 1. Mai ein Sonntag war, traf die Meldung erst am 2. Mai in Turin ein: der italienische Bauminister nahm die Kaution nicht mehr an, weil er die Lukmanierkonzession im Tessin für gefährdet hielt und weil er das Vertrauen in die Solidarität des Lukmanierkomitees verloren habe.[34]

Nachdem schliesslich 1869/71[35] das Gotthardprojekt dem Lukmanierprojekt den Rang ablief, verlagerte sich das Ziel der st.gallischen Eisenbahnpolitik auf einen möglichst kurzen Anschluss an den Gotthard – womit sich leicht der gedankliche Bogen zu den Problemstellungen an der Wende vom 20. zum 21. Jahrhundert schlagen lässt…

29 Zu einer Trassee-Änderung kam es zum Beispiel in Salez; vgl. dazu in diesem Buch den Beitrag «Zwischen Hoffnung und Ernüchterung: die Zeit des Eisenbahnbaus bei Salez» von Hans Jakob Reich.

30 Dies war dann mit der amtlichen Abnahme vom 17. Juni und der feierlichen Eröffnung vom 1. Juli 1858 auch der Fall.

31 AmtsBer 1857, S. 138f.

32 AmtsBer 1858, S. 98.

33 AmtsBer 1859, S. 17f.

34 Ehrenzeller 1989, S. 76.

35 1869 wurde der schweizerisch-italienische Staatsvertrag über den Bau der Gotthardbahn abgeschlossen, 1871 die entsprechende Vereinbarung mit dem Deutschen Reich.

Quellen und Literatur

AmtsBer 1837ff.: *Amtsbericht des Kleinen Raths vom Kanton St.Gallen über das Jahr* [1837 bis 1850]; *Amtsbericht des Kleinen Rathes des Kantons St.Gallen über das Jahr* [1851 bis 1857]. St.Gallen 1838ff.

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

Keel 1903: Josef Keel, *Strassen-, Eisenbahn- und Wasserbauwesen 1803–1903.* – In: *Der Kanton St.Gallen 1803–1903. Denkschrift zur Feier seines hundertjährigen Bestandes.* Hg. Regierung des Kantons St.Gallen. St.Gallen 1903.

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