**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:** Zwischen Hoffnung und Ernüchterung : die Zeit des Eisenbahnbaus bei Salez : auf den Spuren der Sicht von betroffenen Anwohnern

**Autor:** Reich, Hans Jakob

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-893040

**Nutzungsbedingungen**

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

**Conditions d'utilisation**

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

**Terms of use**

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

**Download PDF:** 24.08.2025

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

# Zwischen Hoffnung und Ernüchterung: die Zeit des Eisenbahnbaus bei Salez

## Auf den Spuren der Sicht von betroffenen Anwohnern

Hans Jakob Reich, Salez

Im Amtsbericht über das Jahr 1854 beklagt sich die St.Galler Regierung, dass die Südostbahn ihre Amtstätigkeit weit mehr in Anspruch genommen habe als die St.Gallisch-Appenzellische Bahn.[1] Den Grund hierfür sieht sie 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». Daraus hätten sich «manche Weiterungen und Verwicklungen» ergeben und gleich zu Beginn der Bauarbeiten den «Uebelstand, 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». Zwar konnte die Regierung 1854 im Rheintal dann wenigstens noch die Abschnitte Ragaz–Sargans, Trübbach–Haag und Heerbrugg–St.Margrethen genehmigen. Nicht genannt werden jedoch die Strecken Sargans–Trübbach und Haag–Heerbrugg, was auf grössere Schwierigkeiten hindeutet. Für erstere, die in Zusammenhang mit der Saarkorrektion stand, «blieben die Detailpläne, trotz wiederholter Reklamationen, ausständig». Zu letzterer lassen sich dem Amtsbericht für die Verzögerung zwei Gründe entnehmen: Vermessungen, «welche man hierorts für die Näherlegung der Stationen an die Stadt Altstätten anbegehrt hat», seien hinausgeschoben worden. Und es wird erwähnt, im Berichtsjahr sei die Grunderwerbung durchgeführt worden, doch hätten im Bezirk Werdenberg 34 Expropriationsfälle dem Entscheid der eidgenössischen Schatzungskommission unterstellt werden müssen. Diese Fälle dürften auch das Dorf Salez betroffen haben, zumal der Bahnbau hier in grösserem Umfang als anderswo den Abbruch von Gebäuden bedingte.[2]

**Bahnwärterhaus im Niderholz: Hier hätte nach dem Wunsch der Sennwalder Petitionäre von 1854 die Bahnstation gebaut werden sollen. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.**

### Keine Bahnstation für Sennwald

Zu den von der Regierung erwähnten «Weiterungen und Verwicklungen» zählt wohl auch eine Petition, die 56 Bürger des Dorfes Sennwald am 23. März 1854 einreichten. Sie bitten darin den Kleinen Rat «zu Handen der löbl[ichen] Eisenbahnkommission der schweizerischen Südostbahn» um die Errichtung einer «Eisenbahnstation in der Nähe von Sennwald». Da eine solche Station im von der Südostbahn im Januar 1855 vorgelegten Plan wie auch in jenem mit «veränderter Linie» vom Dezember 1855 fehlt, 1858 dann aber doch – wenn auch nicht an der von den Petitionären bevorzugten Stelle – gebaut wird, dürfte diese Angelegenheit den «lückenhaften und schlechten Arbeiten und Plänen» zuzuordnen sein, welche die Regierung den englischen Ingenieuren vorzuwerfen hatte.[3] In den Amtsberichten allerdings wird das Thema nicht erwähnt. Die Sennwalder scheinen mit ihrem Anliegen bei den Behörden zumindest im Grundsatz auf offene Ohren gestossen zu sein. Und auch Bezirksammann Christian Rohrer stellt sich im Begleitschreiben hinter das

1 AmtsBer 1854, S. 68ff. Zur Behandlung des Eisenbahnbaus in den Amtsberichten der St.Galler Regierung vgl. auch den Beitrag «'Das grossartige Unternehmen einer Eisenbahn …'» von Hans Jakob Reich in diesem Buch.

2 Diese Vermutung kann hier nicht weiter belegt werden, weil auf eine Auswertung von (sicherlich archivierten) Expropriationsakten verzichtet werden musste. Die Annahme, dass es in Salez Widerstände gegen die Abtretung von Grundeigentum gab, wird hingegen gestützt durch das weiter unten behandelte Projekt von Anfang 1855, das eine für die Planung der Rheintallinie atypische Umfahrung des Dorfes vorsah.

3 AmtsBer 1857, S. 138f.

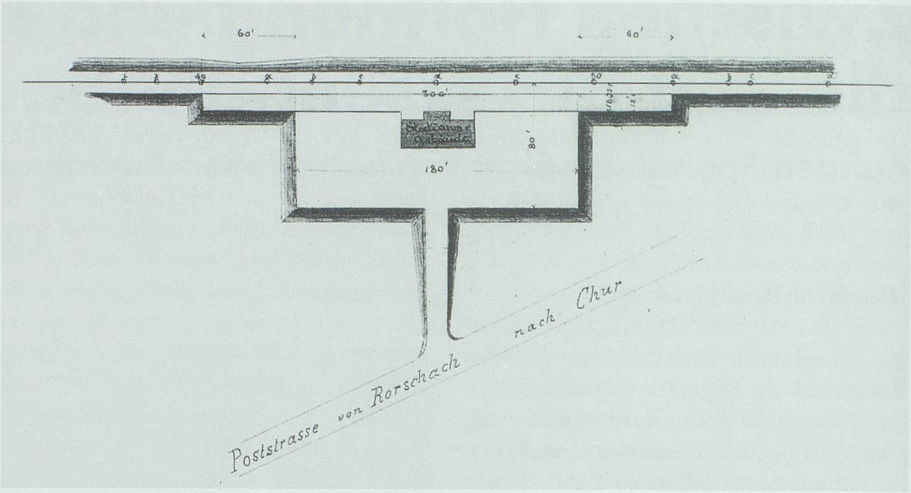
Begehren: «Ich muß bekanntlich[4] dieses Petitum im Allgemeinen unterstüzen, denn ich halte dafür, eine über 3000 Seelen zählende, ziemlichen Verkehr treibende Gemeinde, wie die politische Gemeinde Sennwald, dürfe bezüglich des Eisenbahnverkehrs nicht unberücksichtigt gelaßen werden.»[5]

## Die Petition der Sennwalder

Der Inhalt der Bittschrift wirft ein Licht auf die Verhältnisse jener Zeit und gibt Aufschluss über die in die Eisenbahn gesetzten Hoffnungen und Erwartungen. Die Argumentation baut im Wesentlichen auf vier Bereichen auf: Im ersten Abschnitt wird auf zuvor geweckte Erwartungen hingewiesen, im zweiten werden touristische Interessen dargelegt, im dritten wird die Bedeutung einer Station für die sich ankündigende Industrialisierung betont, und im vierten gehen die Petitionäre auf Versorgungsbedürfnisse der Bevölkerung ein. Und am Schluss folgt der Vorschlag, wo die Station zu stehen kommen müsste. Als Zeitzeugnis geben wir hier den Wortlaut im vollen Umfang wieder:

«Nur das Vertrauen auf Ihre wohlwollenden Gesinnungen, die Sie in Fällen, wo es galt, die Rechte und Interessen von Privaten und Korporationen zu wahren und zu fördern, jederzeit bewiesen haben, ermuthigt uns, gegenwärtiges Petitum an Sie von Stappel laufen lassen zu dürfen.

[1.] Es scheinen die Vorarbeiten der projektirten schweizerischen Südostbahn zur Stunde schon ihrer Beendigung so nahe gerückt zu sein, daß die löbl. Eisenbahnkommission in letzter Sitzung die bezüglichen auf der Linie Rorschach–Chur zu verlegenden Stationsplätze bereits bestimmt haben soll. Aus zuverläßiger Quelle ist uns inzwischen berichtet worden, daß die Ortsgemeinde resp. die pol. Gemeinde Sennwald bei Verlegung der betreffenden Stationen leider außer Acht gelassen werden wolle. Wir müßten über die gedachte Schlußnahme, wenn sie wirklich in der Folge vollzogen werden sollte, unser größtes Bedauern ausdrücken, um so mehr, da frühere dießfalls in Zirkulation gesetzte Gerüchte das gerade Gegentheil beschlugen und uns mit ziemlicher Gewißheit hoffen ließen, daß die erwähnte Gemeinde in Sachen nicht übergangen werde. Bei großartigen Unternehmungen, von denen das materielle Interesse von Privaten und Korporationen wesentlich abhangen muß, für die Folgezeit gänzlich auf die Seite gesetzt zu werden, scheint uns ein so großer Schlag zu sein, daß die nachtheiligen Folgen davon erst in Zukunft völlig ans Tageslicht treten dürften.




**Die bescheidene «Haltestelle Sennwald-Saletz», wie sie die Vereinigten Schweizerbahnen den Sennwaldern schliesslich zugestanden. Plan von 1857 im Staatsarchiv St.Gallen.**

*2. Wäre eine Station auf hierseitigem Territorium wünschenswerth hinsichtlich der vielen Durchreisenden aus dem In- und Auslande.*

Seit dem der Kamor durch seine seltene Fernsicht in der Nähe und Ferne bekannt geworden ist, so hat sich auch der Zudrang der Fremden, namentlich in den Sommermonaten, unglaublich vermehrt. Es kommen mitunter gar viele Touristen hier an und verlangen, von sichern Führern geleitet, gedachten Berg zu ersteigen, um so mehr, da in neuern Zeit auf demselben eine einfache, immerhin aber zur Darreichung einer Erfrischung hinlänglich versehene Wirthschaft errichtet worden ist. Vorzüglich sind es Deutsche, die in der Regel per Post hieher reisen und dann übernachten, um sich Morgens in aller Frühe auf den Gipfel des erwähnten Berges verfügen zu können.[6] Sollten nun die Dampfwägen hierorts vorbei sausen und nicht Halt machen dürfen, so wäre die nächste Folge davon, daß die Fremden an einem entferntern Orte Herberge suchen und dann hieher den Weg zu Fuß unternehmen müßten, um das Ziel ihrer Wünsche erreichen zu können. Mithin dürfte aus diesem Sachverhältniß für die Fremden eine nicht geringe Unannehmlichkeit erwachsen und für Sennwald selbst, als Stappelplatz der Reisenden auf den Kamor, müßte sich unter Umständen ein bedeutender materieller Verlust ergeben. Man darf in Sachen sogar annehmen, daß durch die Erstellung der Eisenbahn die Zahl der Touristen sich noch vervielfache, weßhalb dann der Schlag doppelt fühlbar werden würde.

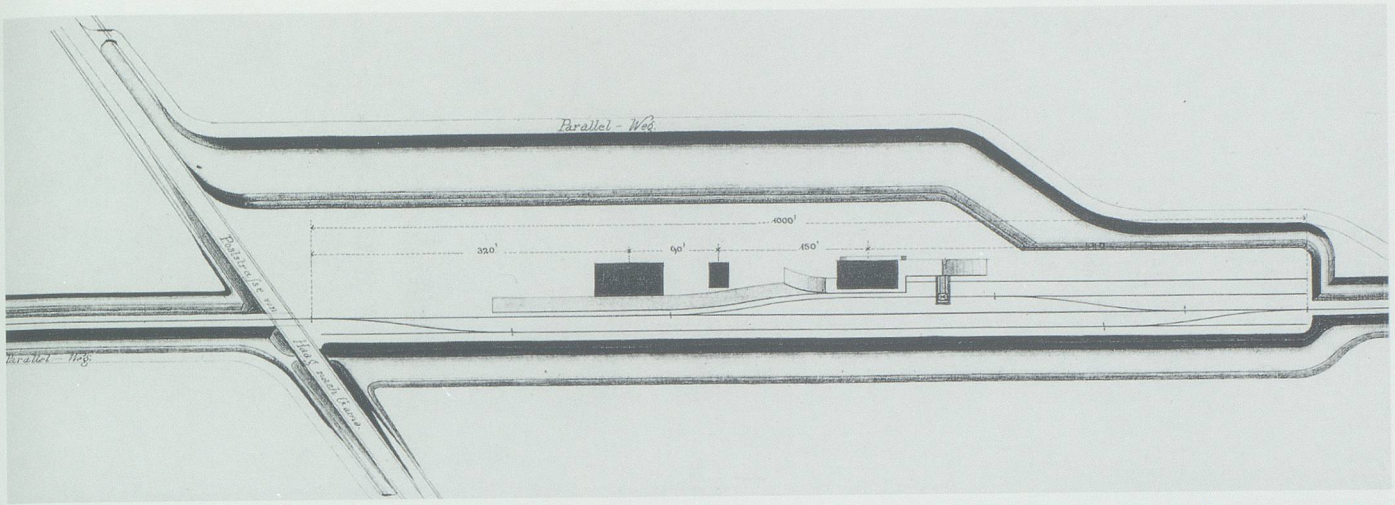
*3. Dürfte eine Station hierorts nothwendig sein rücksichtlich der im 'Werden' begriffenen Fabrikation.*

Ein gewisses Handlungshaus scheint sich anschicken zu wollen, in unsere Reviere die Mousselinweberei einzuführen. Bereits sind die nöthigen Vorkehrungen dazu schon getroffen; ja die 'Weberladen' bewegen sich zur Stunde in vielen Kellern und die Jugend scheint der neuen Arbeit ihre ganze Aufmerksamkeit schenken zu wollen. Selbst ältere Personen, getrieben vom Zustand der Noth, greifen recht willig in dieses Geschäft ein, um dadurch, wenn immer möglich, baldigst eine bessere ökonomische Existenz zu erzielen.

Die Zukunft sieht Niemand voraus, und es dürfte sich der Fall denken lassen, daß vielleicht früher od. später dieses Geschäft bei höherer Begünstigung und örtlicher Ausdauer auf eine blühende Stufe gebracht werden könnte. Die Anzeichen dazu sind wenigstens bereits untrüglich vorhanden. Überdieß darf in merkantilischer Beziehung noch angeführt werden, daß Hr. Kaufmann Zündt in Altstädten hierorts eine Waarenniederlage errichtet hat und wöchentlich viele Ctr.[7] hieher spediren läßt.

*4. Möchte eine Station auf hiesigem Gebiet erforderlich sein in Berücksichtigung der Seelenzahl und der besonderen Verkehrsverhältnisse.*

Die pol[itische] Gemeinde zählt zur Stunde gegen 4000 Seelen, weßhalb sich unter Umständen eine ordentliche Perso-




**Weit grosszügiger konzipiert als jene von Salez war die Station Haag, der zu Beginn des Eisenbahnzeitalters wegen der Querverbindung Feldkirch–Toggenburg eine grössere Bedeutung als Buchs beigemessen wurde. Plan von 1857 im Staatsarchiv St.Gallen.**

nenfrequenz ergeben dürfte. Der alljährlich mehr od. weniger eintretende Mangel an Lebensmittel nöthigt die Bewohner, mitunter ziemlich große Fruchtankäufe zu machen. Da Altstädten lebhaften Fruchthandel treibt und zur Verrichtung dießfallsiger Geschäfte dem herwärtigen Publikum am Nächsten liegt, so werden nicht bloß die dortigen Jahrmärkte, sondern auch die Wochenmärkte von hier aus ziemlich stark besucht. Während dem der Marktbesuchende zur Stunde den Weg an den besagten Ort zu Fuss zurücklegt, so würde dieser Umstand, sobald die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben sein wird, in keinem Fall mehr eintreten. Auch die eingekauften Produkte, welche bis jetzt per Fuhrwerk nach Hause spedirt werden, würden ganz natürlich der Eisenbahn zur Fortschaffung anheim fallen. Es müßte somit der Bahnkasse eine beträchtliche Einnahme zufließen. Ohne Zweifel würde eben das marktbesuchende Publikum die Bahn nicht benützen, wenn ihm die Möglichkeit benommen wäre, hierorts ein- und auszusteigen. Sollte die Station wirklich nach Rüthi verlegt werden, wo vielleicht der Bahnlinie entlang keine Stelle aufzufinden wäre, die bei einer Überschwemmung trocken bleiben dürfte, so würde die Benutzung der Eisenbahn für hiesige Personen sehr unschicklich sein, indem die eingekauften Produkte von dort an bis hieher eben wieder per Fuhrwerk spedirt werden müßten. Ein gleicher Übelstand träte ein, falls man den Stationsplatz weiter oben festsetzen sollte.

Dieses sind nun die Gründe, warum wir in Sachen petitionsweise bei Ihnen einzukommen wagen. Wir können aber nicht umhin, ohne noch eines besondern Umstandes zu erwähnen, der auf die Verlegung der vielbesagten Station vorzügliches Gewicht zu legen scheint. Es führt nämlich eine gute Straße aus der Ortsgemeinde Sennwald nach der Rheinfähre Salez. Über diese Straße zieht sich die Bahnlinie und zwar auf einem mit N° 228 bezeichneten Punkt, den man ganz besonders als Stationsplatz empfehlen dürfte, indem derselbe bei allfälligen Überschwemmungen des Rheins von jeher verschont geblieben ist.[8] Als Fortsetzung gedachter Straße darf diejenige angesehen werden, welche in neuester Zeit von Rugell über das Riet nach Nofels, beziehungsweise Feldkirch erstellt wurde. Ein früher in Umlauf gesetztes Gerücht sagte, daß sehr wahrscheinlich das sogenannte Burstriet zur Verlegung einer Station ausersehen werde. Auch dieser Punkt liegt günstig und doch müßten wir ersterem entschieden den Vorzug geben. Dieses sind in Sachen unsere unmaßgeblichen Ansichten; daß sie als solche berücksichtigend aufgenommen werden möchten, ist unser aufrichtigster Wunsch.

Zum Beweise, daß wir gegenwärtiges Petitum im Einverständniß hiesiger Bürger abgefaßt haben, mögen die beigesetzten [56] Unterschriften dienen. Indem wir Sie, Hr. Landammann! Hr. Regierungsräthe! hiebei dringend bitten, diesem Gesuche bei der löbl. Eisenbahnkomission ein angemessenes Fürwort verleihen zu wollen, benutzen wir den Anlaß, Sie unserer vorzüglichsten Hochachtung zu versichern. Sennwald, d. 23. März 1854.»

*Bezirksammann Rohrer nimmt korrigierend Einfluss*

Der von den Sennwaldern für die Station vorgeschlagene Standort im Niderholz liegt etwa 1,25 Kilometer nördlich des heutigen Bahnhofs Salez-Sennwald und somit weit näher am Dorf Sennwald. Dieser durchschaubar auf den eigenen Vorteil bedachte Vorschlag erklärt auch, weshalb die Sennwalder die Bittschrift im Alleingang «von Stappel laufen» liessen und die Solidarität der Bewohner der übrigen Senn-

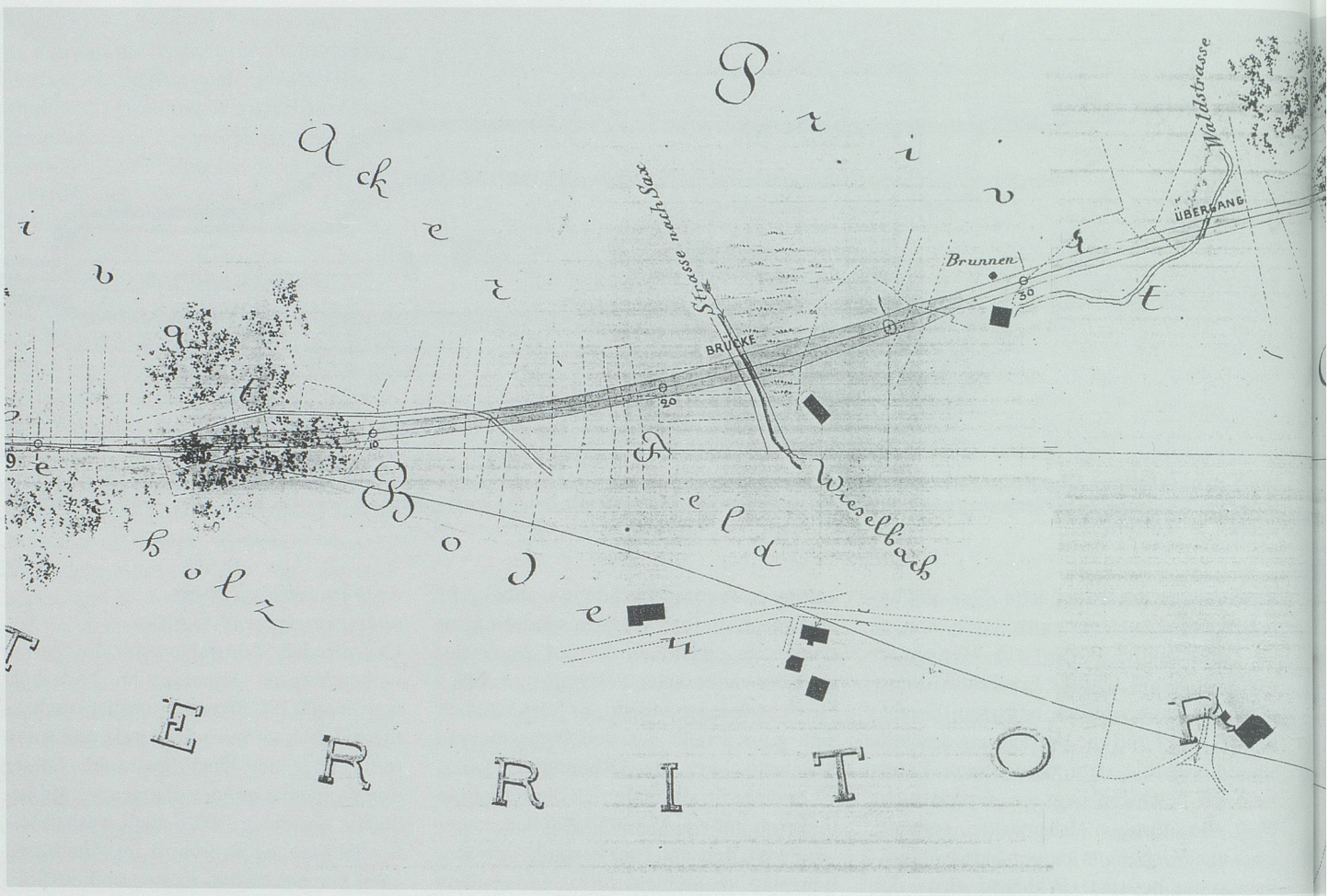
4 Das «bekanntlich» deutet darauf hin, dass Rohrer, der zum Kreis der Förderer des Eisenbahnbaus zählte, das Anliegen bereits bei anderer Gelegenheit vertreten haben dürfte. Zu seiner Rolle in Zusammenhang mit der Eisenbahn vgl. auch das Kästchen «Prominente Förderer» in Anton Heers Beitrag «Die Eisenbahnen im Rheintal» sowie den Beitrag «Der Streik von Salez beim Bau der Rheintallinie» von Otto Ackermann in diesem Buch.

5 Schreiben des «Bezirksammannamtes Werdenberg» vom 1. April 1854.

6 Die Aussagen nehmen Bezug auf den sich über dem Bergrücken des Kamors erhebenden Hohen Kasten, auf dem 1847 vom Trogner Zellweger der erwähnte Gastbetrieb eingerichtet worden war. Ein Beispiel dafür, dass die Besteigung des Kamors bzw. Hohen Kastens auch in der Reiseliteratur jener Zeit empfohlen wurde, gibt der 1859 erschienene «Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen». Vgl. dazu den Beitrag «Aus dem Reisetaschenbuch von Hermann Alexander Berlepsch» in diesem Buch.

7 Zentner.

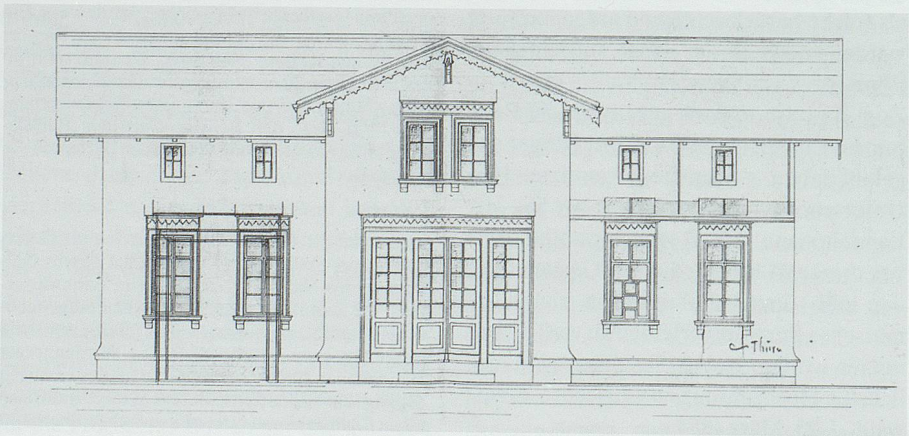
8 Gemeint ist hier die noch bestehende Güterstrasse vom Sennwalder Ortsteil Läui durchs Güllenmaad ins Niderholz, wo sie beim Bahnwärterhaus die Bahnlinie quert (inzwischen aufgehobener Niveauübergang, Koord. 756,750/235,500) und weiter zur alten Brücke über den Werdenberger Binnenkanal führt. Das letzte Stück des einstigen Zugangs zur Fähre führte durchs heutige Industriegebiet Sennwalderau und ist inzwischen überbaut.




**Umfahrungsprojekt der Engländer vom 11. Januar 1855: Die Linie wäre von Norden her (rechts) weiter westlich aufs Dorf Salez zugeführt worden, hätte dieses westlich der Dorfteile Bühel und Stüdli umfahren und wäre südlich der Wisla im Oberholz (links) auf die schliesslich realisierte Linie zurückgeführt worden.**

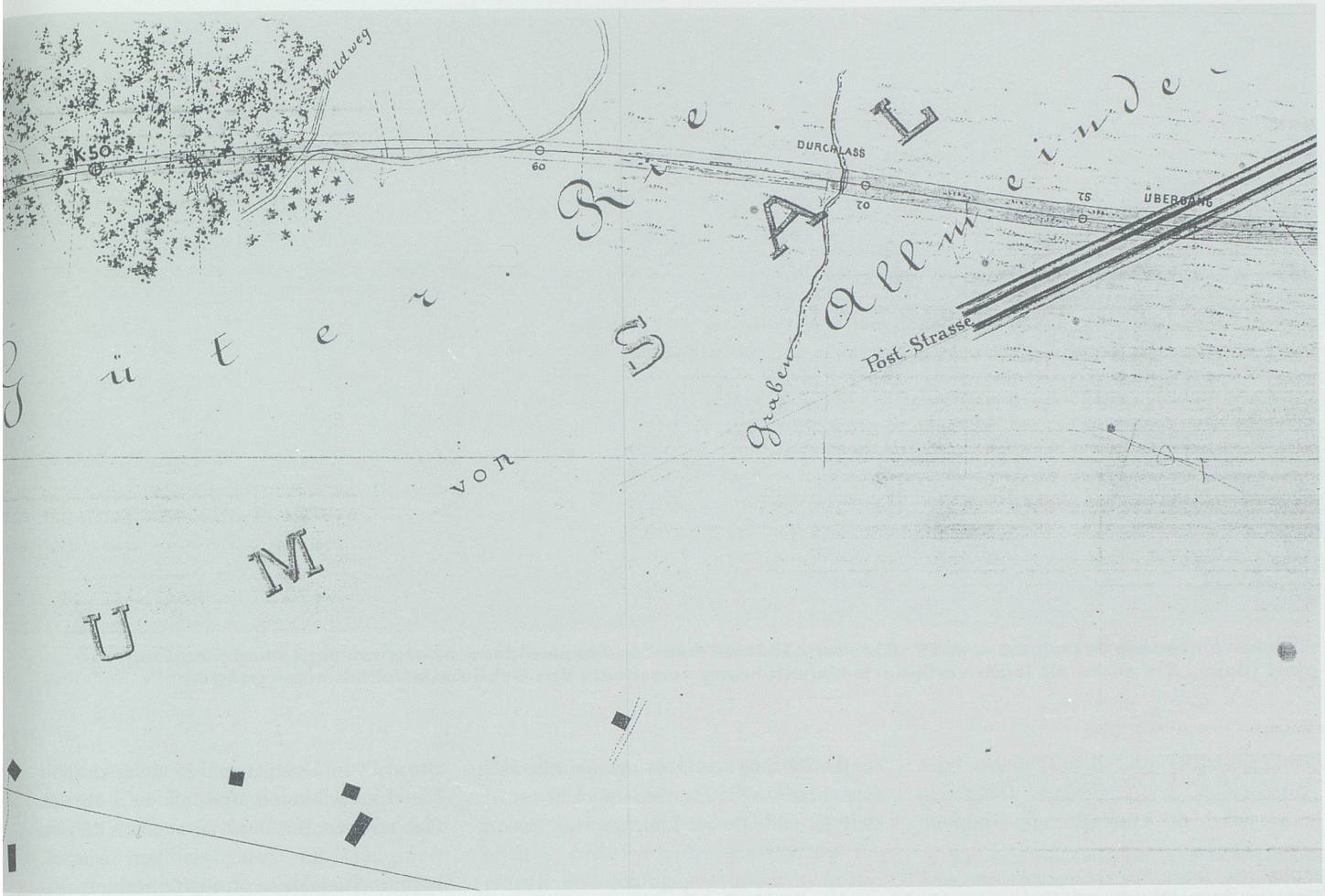
walder Dörfer gar nicht erst suchten. Es war Bezirksammann Christian Rohrer, der für die nötige Rücksichtnahme sorgte. Im Begleitschreiben zur Petition legte er dar: «Der geeignetste Punkt zu einer Station für Sennwald und für den Verkehr gegen Lichtenstein etc. ist unstreitig bei Salez beim s.g. rothen Stadel in der Nähe des Bades Forstek. Wollte man, wie das Petitum hindeutet, mit der Station unter den Forstekwald hinrüken, so wären Frümsen, Sax und Salez unverhältnißmäßig nebenhingestellt.»[9]

**Das erste Stationsgebäude von Salez. Es wurde 1901 um ein Schutzdach (links) vor dem gleichzeitig vergrösserten Büro erweitert. Der Bau wurde 1919 durch das heutige Stationsgebäude ersetzt. Plan zu den Änderungen von 1901 im Staatsarchiv St.Gallen.**



## Eine «Retourkutsche»?

Wie die Pläne zur Linienführung vom Januar und vom Dezember des folgenden Jahres zeigen, ist der Wunsch nach einer Bahnstation für Sennwald von der Eisenbahnkommission trotz der Unterstützung durch den Bezirksammann vorerst nicht erhört worden. Demgegenüber lassen Andeutungen in der Petition vermuten, dass der Verzicht auf eine Station in Widerspruch zu den ursprünglichen Absichten der Gesellschaft stand. Und da die Akten fortlaufend Hinweise auf das sich schwierig gestaltende Einvernehmen mit den englischen Ingenieuren enthalten, sei eine weitere Vermutung gewagt: Die versuchte Verweigerung einer Bahnstation könnte eine «Retourkutsche» gewesen sein auf Schwierigkeiten, die sich in Salez beim Bodenerwerb ergaben.




**Die Gebäude im Stüdli (rechts vom Eintrag «Wieselbach») sind nicht eingezeichnet. Eingetragen sind hingegen der Verlauf der später gebauten Linie sowie (unten) eine östliche Variante, die direkt beim Wirtshaus Löwen vorbeigeführt hätte. Plan im Staatsarchiv St.Gallen.**

## Das atypische Projekt der Engländer

Auf diesbezügliche Probleme deutet jedenfalls ein von der englischen Bauleitung im Januar 1855 vorgelegtes Projekt[10] hin: Statt – wie später ausgeführt – das Dorf Salez in schnurgerader Linie zu durchfahren, planten die Engländer einen von der Geraden gegen Westen abweichenden, lang gestreckten Bogen um das Siedlungsgebiet herum. Eine solche Linienführung dürfte kaum ohne Not gewählt worden sein, war der Bahnbau doch nicht für die regionale Erschliessung, sondern als Teilstück einer möglichst direkten Transitverbindung zwischen dem Norden und dem Süden Europas konzipiert. Die Umfahrung von Salez ist im Vergleich zu den übrigen Abschnitten der Rheintallinie denn auch ganz und gar atypisch: Von der Geraden wird nur abgewichen, wo die Topografie beziehungsweise der Talverlauf keine andere Wahl lässt, nirgends aber wegen Gebäuden. Zudem sind auf dem Plan vom Januar 1855 neben der westlichen Umfahrung in feinen Linien bereits auch die später realisierte Streckenführung sowie eine dritte, das Dorf östlich umfahrende Variante eingetragen: ein Hinweis, dass offensichtlich verschiedene Möglichkeiten geprüft wurden und dass diese wohl auch Anlass zu Auseinandersetzungen gaben.

## Die veränderte Linie

Bereits im Laufe des Jahres 1854 hatte das Generalkomitee der Südostbahn vier schweizerische Ingenieure bestellt. Deren Aufgabe war es, wie dem Amtsbericht der Regierung zu entnehmen ist, «die vorschriftsmäßige Ausführung des wichtigen Baues strengstens zu überwachen». Und es wird beigefügt: «Mögen dieselben nur gegenüber der englischen Baugesellschaft die nothwendige Energie und rücksichtslose Pflichterfüllung bethätigen!»[11] Vermutlich zeitigte diese Überwachung auch im Fall von Salez Wirkung, denn neun Monate nach dem Umfahrungsprojekt der Engländer legte die Südostbahn einen neuen Plan mit veränderter Linienführung vor.[12] Die Linie wich nun von der Geraden nicht mehr ab – mit der Konsequenz, dass das Dorf durchschnitten wurde und sich der Abbruch mehrerer Gebäude aufdrängte.

## Das Projekt Pestalozzi

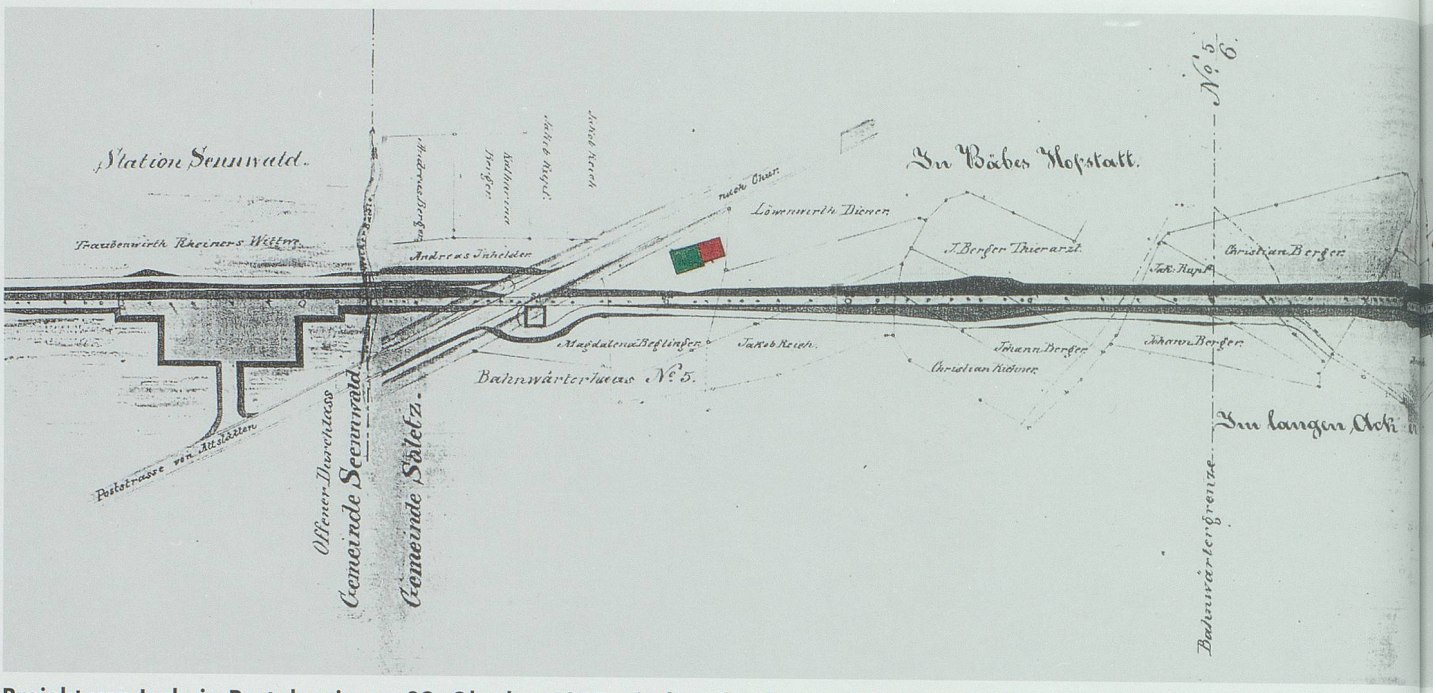
Nach dem Aufgehen der Südostbahn in der Fusionsgesellschaft Vereinigte Schweizer-

9 Schreiben des «Bezirksammannamtes» vom 1. April 1854. Der erwähnte «rothen Stadel» stand im Gebiet des Burstrietranks (heutige Abzweigung von der Staatsstrasse nach Ruggell) im nördlichen Teil des Burstriets. Der Standort der Station wurde gegenüber Rohrers Vorschlag dann noch um weitere rund 500 Meter nach Süden verlegt mit dem Vorteil, dass er damit unmittelbar an die damals bereits bestehende Landstrasse zu liegen kam.

10 *Süd-Ost-Bahn, Situations-Plan Gemeinde Sennwald,* «January 11. 1855». Im Staatsarchiv St.Gallen.

11 AmtsBer 1854, S. 71.

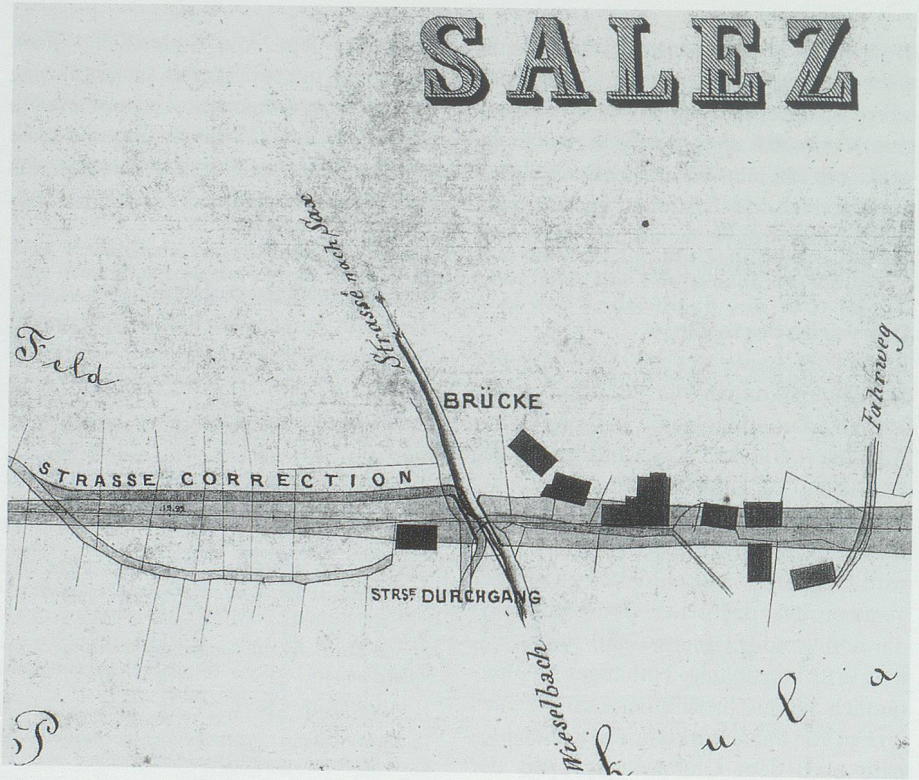
12 *Süd-Ost-Bahn, Situations-Plan der veränderten Linie bei Salez* vom 17. Dezember 1855.




**Projekt von Ludwig Pestalozzi vom 29. Oktober 1857 mit dem den Sennwaldern inzwischen zugestandenen Stationsplatz (links). Die nochmals leicht veränderte Linienführung verschonte das Gebäude beim Bahnübergang...**

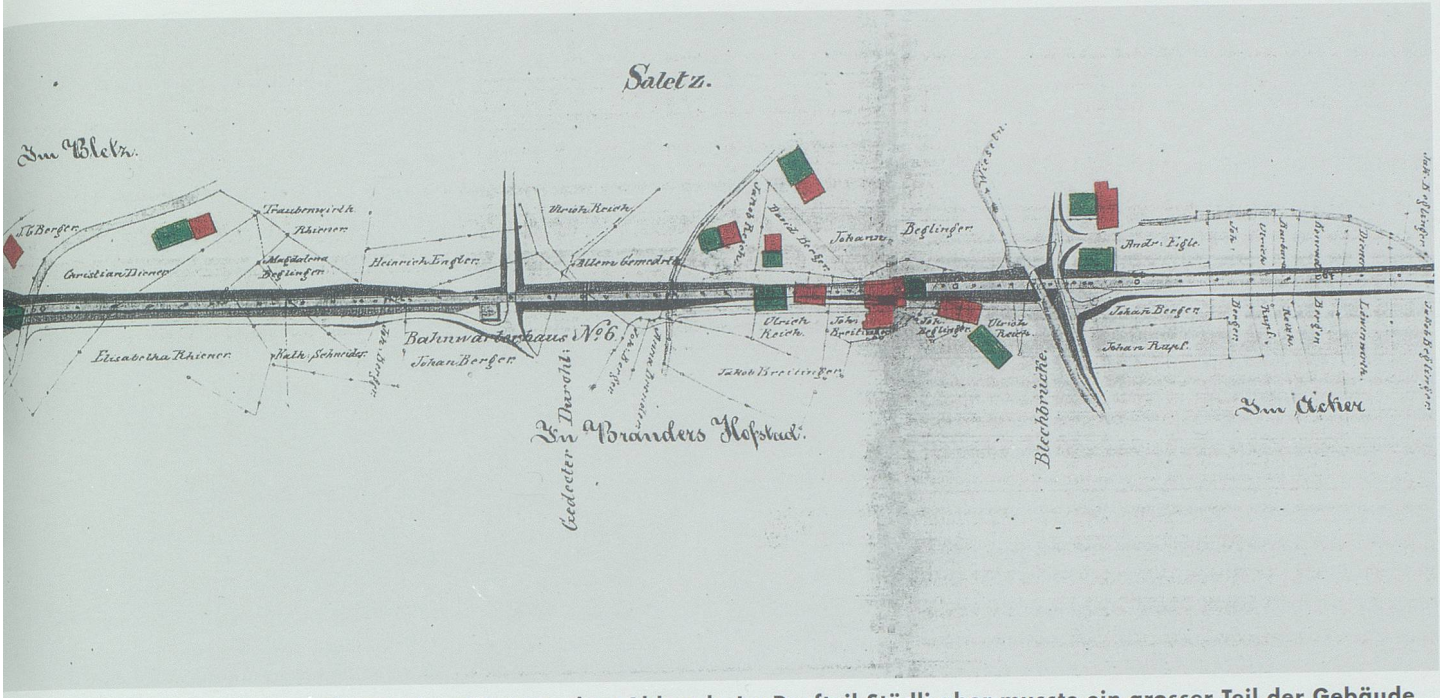
bahnen (VSB) und dem gleichzeitigen Ausscheiden der englischen Baugesellschaft wurde die Linienführung – nun unter der Leitung von Oberingenieur Ludwig Pestalozzi[13] – 1857 nochmals leicht verändert: Er verlegte die Linie gegenüber dem Projekt vom Dezember 1855 um etwa zehn Meter nach Westen, wodurch die Zahl der Gebäude, die der Bahn zu weichen hatten, wenigstens um zwei verringert werden konnte. Pestalozzis Projekt[14] enthielt unmittelbar nördlich des Kreuzungspunktes von Strasse und Bahn nun auch einen Stationsplatz. Der in der Petition der Sennwalder 1854 vorgetragene Wunsch fand somit Berücksichtigung. Allerdings war die Station – im Unterschied zu jener von Haag – nur als «Haltestelle» konzipiert und wurde demnach lediglich eingleisig ausgeführt. Bereits 1861 wurde jedoch eine erste Erweiterung um ein Nebengleis ausgeführt, der später noch weitere Ausbauten folgten.[15]

**Projekt der veränderten Linie vom 17. Dezember 1855: Die Durchquerung des alten Dorfteils Stüdli führte zu einer einschneidenden Veränderung des Ortsbildes. Seit dem Bahnbau wird in Salez auch zwischen Vorder- und Hinterstüdli unterschieden. Plan im Staatsarchiv St.Gallen.**




## Ein ganzer Dorfteil muss umziehen

Besonders einschneidend war der Eingriff durch das schliesslich ausgeführte Projekt im Salezer Stüdli: Eine kompakte Gebäudegruppe, sechs Wohnhäuser und sechs Stallbauten, darunter ein Doppelhaus und ein Doppelstall, wurden hier im Jahr 1857 abgebrochen; ein weiterer Stall war im Bletz (heute Bärenloch) betroffen.[16] Ein ganzer, in sich geschlossener Ortsteil mit kleinbäuerlich-handwerklichen Strukturen verschwand somit weitgehend. Zuvor hatte es hier Gemüsegärten, Baumgärten und auch einen Hanfgarten gegeben, und




**...sowie ein zweites im Oberdorf (rechts) vor dem Abbruch. Im Dorfteil Stüdli aber musste ein grosser Teil der Gebäude weichen. Plan im Staatsarchiv St.Gallen.**

Küfer, Holzschuhmacher und Schuster hatten hier vor dem Bahnbau ihr Handwerk betrieben, ebenfalls Krebser und Krämer sind bezeugt.[17]

Was vom Stüdli übrig blieb, wurde in zwei Teile getrennt. Die Spuren des Eingriffs haben sich auch im Flurnamengut niedergeschlagen: aus dem Stüdli wurden das Vorder- und das Hinterstüdli. Beeinträchtigt wurde aber auch die dörfliche Gemeinschaft, indem Nachbarschaften, die teils in verwandtschaftlichen Beziehungen standen, aufgesplittert wurden.[18] Zeugnisse darüber, mit welchen Empfindungen die Aufgabe der Häuser für die betroffenen Familien verbunden war, liegen dem Verfasser nicht vor. Man kann sich aber vorstellen, dass es ihnen nicht leicht fiel, die Heimstätten zu verlassen. Die von der Eisenbahngesellschaft bezahlten Preise scheinen sich in eher bescheidenem Rahmen bewegt zu haben. So erhielt zum Beispiel Küfer Ulrich Reich (1817–1891) für sein Wohnhaus (Hausteil) mitsamt einem Doppelstall und dem abzutretenden Boden 1750 Franken. Den Abbruch hatte er selber zu besorgen, wobei ihm das Material zum Wegräumen überlassen wurde; er errichtete damit nur wenig versetzt auf der Westseite der Bahnlinie ein neues, noch bestehendes Haus. Zum Teil waren in den bezahlten Preisen auch Entschädigungen für «Unbequemlichkeiten» enthalten.[19]

Drei der Häuser aus dem Stüdli fanden im Unterdorf an der Staatsstrasse einen neuen Standort. Zwei von ihnen stehen noch: *s Chüefers*[20], das ans Pfarrgut angrenzt, und schräg gegenüber *s Metzger Bergers*; das dritte, *s Vorsingers*, wurde am 27. April 1974 in einer Feuerwehrübung «warm» abgebrochen.

## Most und Saft und Wein für die Arbeiter

Im an der Poststrasse Rorschach–Chur gelegenen Dorf Salez mit der Sust beim Wirtshaus Löwen kam dem Fuhrwesen beträchtliche wirtschaftliche Bedeutung zu. Es liegt deshalb nahe, dass der Bau der Eisenbahn nicht nur mit Hoffnungen und Erwartungen, wie sie in der Petition der Sennwalder Bürger zum Ausdruck kommen, sondern auch mit Skepsis und Ernüchterung verbunden war. Dies bestätigt sich in einer Reihe von Briefen, die sich im Archiv der Familie Dinner, Löwenwirts, finden.[21]

Von Geldsorgen geplagt, ersucht Löwenwirt Johannes Dinner (1803–1857) in einem Brief vom 18. Dezember 1855 seinen Sohn Johannes, ihm 400 Franken zu über-

13 Vgl. dazu in diesem Buch den Abschnitt «Der Bau der Rheintallinie zwischen 1856 und 1858» im Beitrag «Die Eisenbahnen im Rheintal» von Anton Heer.

14 Von Ludwig Pestalozzi unterzeichnetes Projekt vom 29. Oktober 1857, dem Kleinen Rat des Kantons St.Gallen vorgelegt am 29. März 1858. Im Staatsarchiv St.Gallen.

15 Vgl. dazu die Übersicht «Die Bahnstationen zwischen St.Margrethen und Bad Ragaz» im Beitrag «Die Eisenbahnen im Rheintal» von Anton Heer in diesem Buch.

16 Angaben von Michael Berger, Haag, der in verdienstvoller Weise die Grundbesitzverhältnisse im Salez des 19. Jahrhunderts erforscht und auch im Archiv der SBB-Kreisdirektion III, Hauptabteilung Liegenschaften, Sektion Grundbuch, Zürich, recherchiert hat. Ich danke ihm für die Zurverfügungstellung seiner Notizen und für seine weiteren Hinweise.

17 Aufzeichnungen im Familienarchiv des Verfassers.

18 Anhaltspunkte hierfür geben die im oben erwähnten SBB-Archiv aufbewahrten Kaufbriefe, die im Laufe des Jahres 1856 zwischen der VSB und den Eigentümern von Gebäuden in Salez errichtet wurden. Gemäss der von Michael Berger zusammengestellten Liste beziehen sie sich auf folgende Liegenschaften: Johann Beglinger, alt Weibel (1 Haus, 1 Stall), Jakob Beglinger, Küfer (1 Haus, 1 Stall), Christian Eggenberger (1 Hausteil), Ulrich Reich, Küfer (1 Hausteil, 1 Doppelstall), Ulrich Reich, Schuster (1 Haus, 1 Stall), Andreas Reich (1 Haus, 1 Stall), Johann Georg Berger (1 Stall), Johann Berger, Peters (1 Stall).

19 Mitteilung von Michael Berger aufgrund der von ihm im Archiv der SBB gesichteten Kaufbriefe.

20 Es dürfte sich dabei um jenes von Küfer Jakob Beglinger handeln (vgl. Anm. 16).

21 Die nachfolgenden Zitate sind Briefen aus dem Familienarchiv Dinner, Salez, entnommen. Vgl. dazu auch die Anm. 27 im Beitrag «Der Streik von Salez beim Bau der Rheintallinie» von Otto Ackermann in diesem Buch.

senden. Als Grund für den Geldmangel führt er unter anderem an, er habe sich, «da die Eisenbahn beÿ uns gebaut wird», mit cirka 300 Eimer Most und Saft und «auch ziemlich fil Wein» für die Arbeiter versehen. Vom um dieselbe Zeit ausgearbeiteten Projekt der «veränderten Linie bei Salez», der direkten Linienführung durchs Dorf, hat der Löwenwirt bereits Kenntnis, berichtet er dem Sohn doch genau, wo die Bahn durchführen wird: «Die Eisenban komt hinter dem Haag durch beide Roßmad und hinter des Mezger Rupfs [im Bremstel] durchs Oberholz auf des Peter J[o]ks Hansen Stall[22] zu, derselbe muß weg sowie auch bereits alle Häuser im Stüdle, dan ziet sich selbe hinter des Kobis Heinrichs Haus hinunter und komt über [...] unser Burstrieth ganz durch die mite, sogleich in der seite Aeugsters Feld, und ziet sich auser Senwald und Rüti dem Schloß Blatten zu.»

Ein Jahr später, am 20. Dezember 1856, teilt Vater Dinner seinem Sohn mit: «Die Eisenbahnarbeit hat wieder begonnen, und man sagt, daß die Eisenbahn schon im August laufe.»

## «... verändert sich in unser Gegend auffallend vieles»

So schnell ging es dann doch nicht; die Bahn wurde erst 1858 eröffnet. Dennoch verkehrten auf den fertiggestellten Abschnitten schon vorher Züge. Am 28. Juni 1858, kurz vor der offiziellen Eröffnung, schreibt der junge Heinrich Dinner (1838–1915) an seine Brüder Johannes und Jakob in La Chaux-de-Fonds: «Gegenwärtig arbeitet man noch immer an der Eisenbahn. Der Stationsplatz wird in kurzer Zeit fertig werden; jedoch aber fahren täglich schon 2 bis 3 Züge an uns vorbei. Den 1. Juli wird der Betrieb eröffnet und zwar fährt die Bahn täglich 4 mal von Rorschach nach Chur tour und retour; durch dieses Ereignis verändert sich in unserer Gegend auffallend vieles. Ich hätte auch noch vieles über die Eintheilung der Bahnstationen und Angestellten zu erzählen, was ich aber in einem andern Brief mittheilen werde.»

Am 5. August 1858 – die Bahn ist nun seit einem guten Monat in Betrieb – berichtet Heinrich seinen Brüdern: «Die Wirtschaft erleidet zwar durch die Eisenbahn sehr viel, jedoch aber spürt man es noch nicht so stark, den[n] es arbeiten noch viele an der Bahn; dan[n] sind immer ziemlich viel Arbeiter an unserer Kirche die im Neuaufbau begriffen ist und alle Tage zu uns [ins Wirtshaus] kommen. Fuhrwerker kom[m]en auch noch einige die Woche aber nur 2–3 mal. Die Factori[23] bleibt noch einige Zeit, später wird sie auf die Stationen verlegt werden. Die Salzverwaltung hat mit der Bahnverwaltung einen Vertrag gemacht für das transportiren und versenden, das letztere müssen dan[n] die Güter-Bahnverwalter versehen, haben aber für dasselbe nicht mehr Sold als den sie von der Bahnverwaltung beziehen.»

**Hier stand einst die kompakte Häusergruppe des Dorfteils Stüdli. Das Haus links («s Schützbeggs») – es gehörte Küfer Ulrich Reich – stand weiter rechts und wurde unmittelbar neben der Bahnlinie neu aufgebaut. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.**

## «Post- und Fuhrwesen förmlich eingestellt»

Am selben Tag schreibt auch Johannes Berger (1831–1910), Student der Veterinärmedizin und soeben von einem Aufenthalt in Salez nach Zürich zurückgekehrt, an seinen Freund Johannes Dinner: «Seit dem Betriebe der Eisenbahn ist es in unserm Dorfe nicht wenig öde geworden; das Post- und Fuhrwesen ist förmlich eingestellt. Der Post-Jakob in Sennwald hat seine Pferde verkauft und der Custer in Altstät-

**Eines der drei vom Stüdli ins Unterdorf versetzten Häuser: das Haus «s Chüefers» bei der Kirche. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.**

**Im Wirtshaus Löwen, wo eine Sust (Bild) und ein lebhafter Güterumschlag betrieben wurden, bekam man den Bau der Eisenbahn besonders zu spüren: das Fuhrwesen kam zum Erliegen. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.**

ten läßt die seinigen auf eine Versteigerung nehmen. Es laufen täglich 8 Züge von Rorschach nach Chur und zurück, von denen jedoch nur 5 auf unserm Stationsplatz halten. Daselbst befindet sich Lehrer Inhelder [...] als Büreauverwalter. Die Lokomotivführer fahren mit ziemlicher Raschheit, daß sie aber auch dabei noch etwas unvorsichtig sind, haben schon mehrere Beispiele bewiesen, so stießen z. B. vor circa 3 Wochen bei der Landquart 2 Züge zus[ammen], wobei 1 Condukteur das Leben verlor, einige Wagen wurden zerschlagen und viele Paßagi[re] beschädigt. Nach 8 Tag später erhielt wiederum ein Condukteur einen Kopfquerschlag, woran er verendete.»

## Umstellung auf die neuen Verhältnisse

Davon, dass es mit dem Einzug der Eisenbahn auch Veränderungen im Postwesen gab, berichtet Johannes Berger – diesmal von Salez aus – seinem Freund am 22. Oktober 1858: «Posthalter Hagmann [in Haag] hat die Feldkircher-Post verloren und wird auch mit der Zeit diejenige von Haag ins Toggenburg verlieren. Götte in Wildhaus zwackt ihm alles weg und hat das kuhnische Haus in Haag an sich gekauft und übersetzt dasselbe auf den Stationsplatz bei Haag, so daß Posthalter Hagmann ganz auf die Seite gestellt wird. – Auf unserem Stationsplatz ist vor einigen Tagen für unsere polit[ische] Gemeinde ein neues Postbüro mit einem extra Boten erstellt worden und hierdurch eine bedeutende Bequemlichkeit eingetreten.»[24]

Dass es im und um den Löwen, dem einstigen Güterumschlag- und Pferdewechselplatz, mit der Eröffnung der Bahn ruhiger wurde, dokumentiert ein Brief von Heinrich Dinner an seine Brüder vom 7. November 1858. Andererseits weist der Briefschreiber auch auf eine durch die Bahn bedingte neue Verdienstmöglichkeit hin: «Wir haben – allein – circa 1/2 Stunde lange Strecke auf der Bahn das Kies zu liefern übernommen, wo wir mit unsern guten Pferden diesen Herbst und Winter wieder einen ordentlichen Lohn verdienen. Zu unserm Fuhrwerk [...] haben wir bis im Frühling 3 Pferde zur Winterung angenommen, wo wir von jedem je Woche noch 3 Fr. Futtergeld erhalten. Knechte haben wir nur noch 2 nämlich Hans und Johann Beglinger und Magd keine mehr, denn es gibt seit dem die Bahn erstellt ist im Hause nicht mehr soviel Arbeit.»

## Resümee

Anhand von Zeitdokumenten haben wir versucht, den Bau der Eisenbahnlinie aus der Perspektive von Anwohnern zu betrachten. Auch wenn die wenigen Beispiele nur ein lückenhaftes Bild zu zeichnen vermögen, so wird eines doch deutlich: Wohl wie bei jeder grossen Veränderung finden wir auch am Anfang der Eisenbahngeschichte Hoffnung und Skepsis, Erwartungen und Ernüchterung, Gewinner und Verlierer. Die Menschen hatten das Neue wohl oder übel anzunehmen und sich darauf auszurichten. Über den Zeithorizont der Anfangsjahre hinaus gesehen kann die Eisenbahn jedoch eines für sich in Anspruch nehmen: Sie hat sich als eine für die Gesellschaft ausserordentlich segensreiche Neuerung erwiesen. Und im Unterschied zu manch anderen Erscheinungsformen der menschlichen Erfindungsgabe und des technischen Fortschritts ist sie bis heute vom Makel frei geblieben, sich im Laufe der Entwicklung zu einer ernsten Bedrohung für den Menschen und für seine Mitwelt gewandelt zu haben: der Zauberlehrlingseffekt ist ausgeblieben. Von keinem anderen neuzeitlichen Verkehrsträger von volkswirtschaftlicher Bedeutung lässt sich das sagen. Eine Menschengeneration, die vorgibt, ihr Handeln auf Nachhaltigkeit auszurichten, müsste daraus eigentlich – um ein der Eisenbahn entlehntes Wortbild zu verwenden – die Weichenstellungen ableiten können.

22 Es handelt sich hier um den Stall von Johann Berger, Peters, der beim Bärenloch, am Rande eines dort von der Bahn durchstossenen Bergsturzhügels, stand.

23 Die seit 1796 auf dem Löwen wirtenden Dinner waren bis zum Bau der Eisenbahn über Generationen Inhaber der Salzfaktorei bzw. des Salzhandelspatentes.

24 Das Postbüro wurde nur kurze Zeit vom Bahnhofvorstand geführt, denn schon auf den 1. Mai 1860 wurde es ins Wirtshaus Löwen verlegt, wo die Dinner über rund 80 Jahre hinweg das Posthalteramt ausübten. Das ehemalige Postbüro wird heute noch «alte Post» genannt.

## Quellen


AmtsBer 1854/1857: *Amtsbericht des Kleinen Rathes des Kantons St. Gallen über das Jahr* [1854 und 1857]. St.Gallen 1854/1857.

Familienarchiv Dinner, Salez, in Besitz von Margrit Dinner-Gadient, Salez: Briefe von Johannes Berger (1831–1910) vom 5. 8. 1858, 22. 10. 1858; Heinrich Dinner (1838–1915) vom 28. 6. 1858, 5. 8. 1858, 7. 11. 1858; Johannes Dinner (1803–1857) vom 18. 12. 1855, 20. 12. 1856.

*Petition an den Kl. Rath des Kts. St.Gallen und zu Handen der löbl. Eisenbahnkommission der schweizerischen Südostbahn* vom 23. März 1854; Begleitschreiben Nr. 1250 des Bezirksammannamtes Werdenberg *betr. eine Eisenbahnstation bei Sennwald* vom 1. April 1854. Im Staatsarchiv St.Gallen.

Div. Pläne aus den Eisenbahnakten im Staatsarchiv St.Gallen.