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: Aus dem Reisetaschenbuch von Hermann Alexander Berlepsch : ein Führer aus der Frühzeit der Eisenbahn

Autor: Suenderhauf, Maja / Reich, Hans Jakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893044

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: 10.07.2025

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

Aus dem Reisetaschenbuch von Hermann Alexander Berlepsch

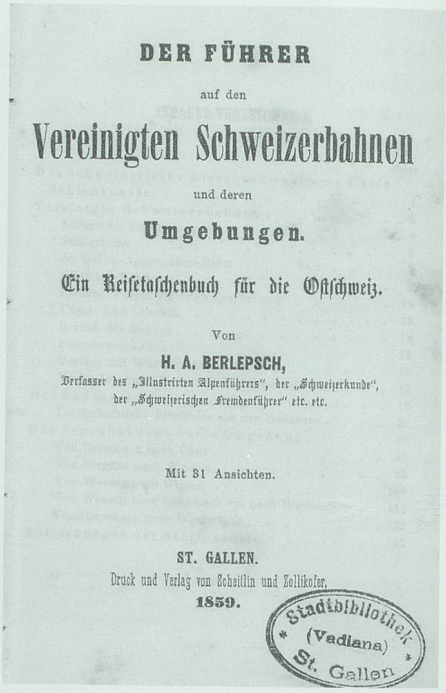
Ein Führer aus der Frühzeit der Eisenbahn

Maja Suenderhauf, Buchs/Hans Jakob Reich, Salez

Hermann Alexander Berlepsch, geboren 1814 in Göttingen, gestorben 1883 in Zürich, war zu seiner Zeit ein bekannter Reiseschriftsteller; er gab mehrere Zeitschriften heraus, die ihn in den 1848er Jahren in Deutschland mit der Zensurbehörde in Konflikt brachten, so dass er in die Schweiz fliehen musste. Er wurde Bürger von Valendas GR und erhielt 1851 auch das Bündner Kantonsbürgerrecht, wohnte aber meistens in Zürich. Neben Reisebüchern über Deutschland, Frankreich und Italien veröffentlichte er eine Reihe von Werken über seine neue Heimat. Der 1859 erschienene «Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen», aus dem wir hier Auszüge wiedergeben, ist eines seiner ersten Werke nach der Flucht aus Deutschland.

Das kleine schwarze, mit schmucker Goldprägung versehene, nur 10 mal 15 Zentimeter grosse, etwas über 150 Seiten umfassende Bändchen ist nicht nur handlich und hübsch, sondern in vielerlei Hinsicht bemerkenswert: Zum einen lässt sein frühes Erscheinungsdatum – nur ein Jahr nach Eröffnung der besprochenen Bahnlinien – aufhorchen, zum andern erstaunen die zum Teil sehr präzisen Schilderungen der Landschaften vom Blickwinkel des Zugreisenden her. Es scheint, dass der Autor die meisten beschriebenen Orte sehr genau kennt, dass er wahrscheinlich etliche der Dörfer und Berge, von denen in seinem Führer die Rede ist, selber besucht beziehungsweise bestiegen hat. Andererseits fällt bisweilen auch auf, dass die Genauigkeit der Beschreibungen mit zunehmender Distanz von der Eisenbahnlinie abnimmt.

Nicht zuletzt erstaunt die genaue Kenntnis der politischen Vorgeschichte und der Hintergründe des Bahnbaus; offensichtlich sollte und wollte der Leser damals über das Wie und Warum, aber auch über technische Details umfassend informiert werden. Etwas weniger überzeugend sind die ortsgeschichtlichen Erklärungen und einige der sprachgeschichtlichen Deutungsversuche von Ortsnamen; hier hat der Autor – aus heutiger Sicht – einige zuweilen doch etwas abenteuerliche Versuche gewagt beziehungsweise aus Quellen seiner Zeit übernommen.



DER FÜHRER

auf den

Vereinigten Schweizerbahnen

und deren

Umgebungen.

Ein Reisetaschenbuch für die Ostschweiz.

Von

H. A. BERLEPSCH,

Verfasser des „Illustrirten Alpenführers", der „Schweizerkunde", der „Schweizerischen Fremdenführer" etc. etc.

Mit 31 Ansichten.

ST. GALLEN.

Druck und Verlag von Scheitlin und Zollikofer.

1859.

Stadtbibliothek (Vadiana) St. Gallen

Umschlag und Titelblatt des Reisetaschenbuchs.

Die Begeisterung für das neue Transportmittel und für dessen Möglichkeiten sowie auch einiges von der damaligen Aufbruchstimmung ist in den Zeilen deutlich spürbar. Nicht nur die schnelle Überwindung von Distanzen, sondern auch die Möglichkeit, entfernte landschaftliche Schönheiten in vernünftiger Zeit besichtigen zu können, sieht der Autor als grossen Gewinn und spart nicht mit entsprechenden Empfehlungen für den Reisenden.

Das Panorama aus dem Bahnfenster

Das Reisen zu Bildungszwecken erlebte seinen Höhepunkt im 18. Jahrhundert und fand im literarischen Genre des klassischen Reiseromans ein bleibendes Denkmal.[1] Die Gemächlichkeit der früheren Fortbewegungsart erlaubte es, den geografischen Raum kontinuierlich und detailgetreu zu erfassen und beschaulich von Ort zu Ort zu gelangen. Die Eisenbahn beendete diese Art des Reisens, die Kontinuität vom «erfahrenen Reiseraum»[2] ging verloren. Es fehlte denn auch nicht an kritischen Stimmen, die dies nicht nur bedauerten, sondern das Reisen mit der Eisenbahn schlicht als stumpfsinnig oder durch die Vielzahl an Eindrücken, die auf die Nerven einwirkten, als geradezu gefährlich bezeichneten.

Gleichzeitig entwickelte sich aber ein Bewusstsein, das die neue Reisetechnik als Bereicherung und Erweiterung der Wahrnehmung pries: Die Geschwindigkeit, mit der der Zug die Landschaft durchfährt, bringt diese erst recht in die richtige Perspektive. Der Vordergrund verliert seine Wichtigkeit, wird aufgelöst zu Gunsten der weiter entfernten Gegenstände, die Details lösen sich auf zum Überblick über das Ganze, zum – wie Schivelbusch es nennt –

«panoramatischen Blick»[3] aus dem Abteilfenster, der eine neue Art der Wahrnehmung bringt.
Aus dieser neuen Perspektive heraus richtete sich Berlepschs Büchlein an den Bildungsreisenden, der einerseits historisch und geologisch interessiert war, daneben aber auch Sinn und Auge für malerische und romantische Landschaften hatte und dem das neue Fortbewegungsmittel den Horizont im wahrsten Sinne des Wortes erweiterte.
Für Berlepsch bietet diese neue Art der Bildungsreise mit der Eisenbahn die Möglichkeit, die Schönheit der Landschaft für ein grösseres Publikum zu erleben, sich daran zu erfreuen und geografische, geologische und historische Kenntnisse zu vertiefen. Es sollte zwar noch einige Zeit vergehen, bis das Reisen mit der Bahn für die grosse Mehrheit der Bevölkerung zur Selbstverständlichkeit wurde. Sicher dürften diejenigen Fahrgäste, die sich, versehen mit dem Reiseführer, ausschliesslich zu erbaulichem Zweck durch die Landschaft fahren liessen, eher in der Minderheit gewesen sein. Waren es zuerst nur die Aufgeschlossenen, eher gut Betuchten, die sich dem fauchenden und rauchenden Ungetüm anvertrauten, so gewann das Zugreisen zu Anfang des 20. Jahrhunderts immer grössere Popularität. Jung und Alt, einfache Bürger und gekrönte Häupter, Staatsmänner und Politiker liessen sich mit der Bahn transportieren und brachten einen Hauch der grossen weiten Welt auf die Bahnhöfe unserer Dörfer.[4]

Bemerkungen zur Textwiedergabe
Die nachfolgenden Textauszüge sind dem Büchlein wortgetreu entnommen. Auf eine Markierung durch Anführungszeichen wird verzichtet, ebenfalls auf die Übernahme von ß für ss. Ansonsten werden orthografische Eigentümlichkeiten sowie Varianten in der Schreibweise wie zum Beispiel «Lichtenstein» und «Liechtenstein» belassen. Erklärungen werden teils in Fussnoten beigefügt, teils mit eckigen Klammern direkt im Text. In eckige Klammern gesetzt sind ebenfalls die Einschübe, in denen Auslassungen zum besseren Verständnis kurz zusammengefasst werden. Bei den im Text verwendeten Massangaben steht ' für Fuss (1' = ca. 30 cm) und " für Zoll (1" = ca. 2,2 bis 3 cm). Die typografischen Auszeichnungen (Sperrungen und **Fettdruck**) sind an jene der zitierten Quelle angelehnt.

Der Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen und deren Umgebungen

Ein Reisetaschenbuch für die Ostschweiz. Von H. A. Berlepsch, Verfasser des «Illustrirten Alpenführers», der «Schweizerkunde», der «Schweizerischen Fremdenführer» etc. etc. Mit 31 Ansichten.
St. Gallen. Druck und Verlag von Scheitlin und Zollikofer. 1859.

Das schweizerische Eisenbahnwesen und sein Schienennetz

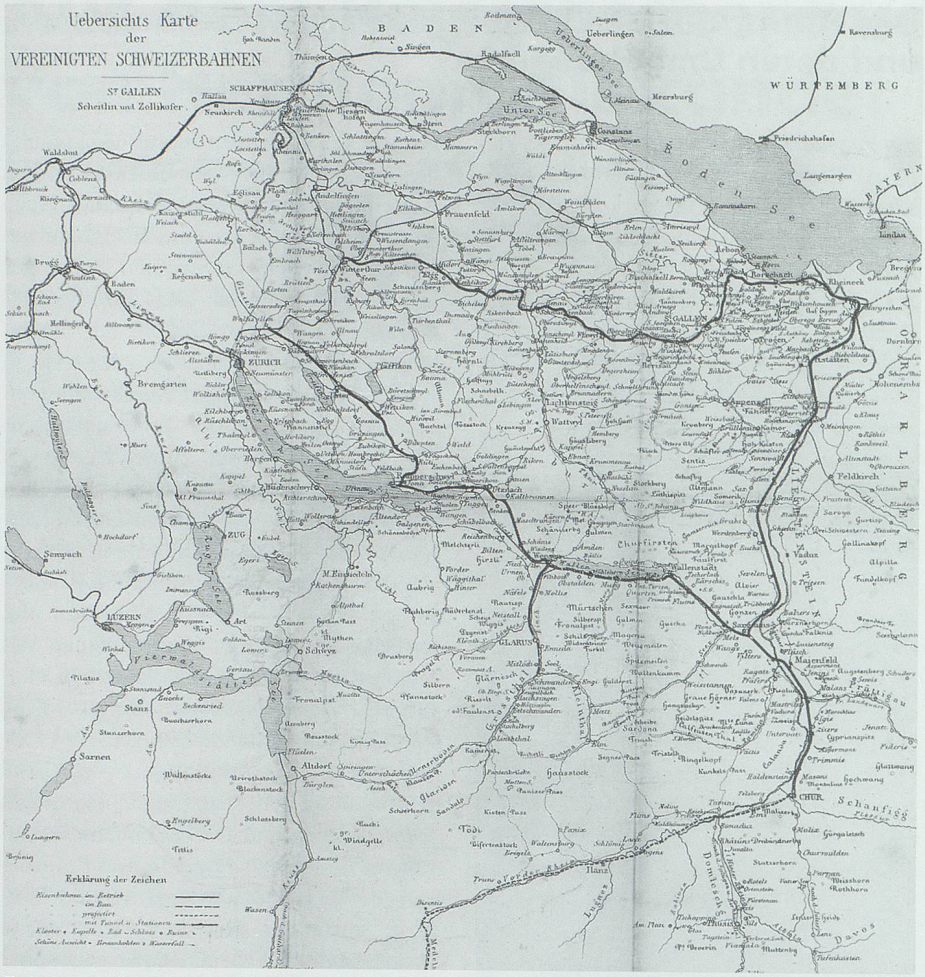
Die Eisenbahnen der Schweiz sind Resultate allerneuester Bestrebungen. Während rings im Auslande das Schienennetz seine grossen, für den centraleuropäischen Verkehr so wichtigen Maschen schlug, zögerte die Schweiz noch immer, dieses moderne Transportmittel als eine Nothwendigkeit der fortschreitenden Zeit zu adoptieren. Theils waren es die ungünstigen politischen Konstellationen und Stürme, welche 1839 und in den Vierziger-Jahren die hochwichtige Frage in den Hintergrund drängten, theils mangelte es an disponibeln finanziellen Mitteln zur Ausführung grosser nationaler Unternehmen. Als jedoch in der Mitte unseres Jahrhunderts die Staatseisenbahnen Bayerns, Württembergs und Badens, sowie die weitverzweigten Geleise von Frankreich dicht an die Gränzen der Schweiz traten, ohne ihre natürliche und nothwendige Fortsetzung im Alpenlande zu finden, als Unternehmungen in den Nachbarstaaten die uralten Handelswege in der Schweiz zu überholen drohten und die Stimmen einsichtiger Staatsökonomen und industrieller Notabilitäten endlich sich Geltung verschafften, da berief der kaum erwählte Bundesrath, in Folge eines Beschlusses der Bundesversammlung vom 14. Dezember 1849, die englischen Ingenieure Robert Stephenson und Swinburne als unbetheiligte Experten, um ein Gutachten über das zweckmässige Eisenbahnnetz in der Schweiz abzugeben. Dasselbe erfolgte am 12. Oktober 1850, freilich oft auf sehr irrthümlichen Prämissen beruhend. Zugleich waren die Herren Rathsherr Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler von Winterthur eingeladen worden, ein Gutachten über die finanzielle Seite einzureichen. Der Bericht derselben vom 31. Oktober 1850 gehört zu den gründlichsten Vorarbeiten, die geliefert wurden. Von dieser Zeit an entwickelte sich das Eisenbahnwesen kräftig und rasch. Ein Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 regelte die Gesammtfragen desselben in seinen Beziehungen zur Eidgenossenschaft. Nach demselben ist das gesamte Eisenbahnwesen der Schweiz Gegenstand beliebiger Unternehmungen der Kantone oder der Privatthätigkeit. Das System des Staatsbaues als eidgenössisches Regale wurde in Rücksicht auf die eigenthümlichen politischen Verhältnisse der Bundesinstitutionen, in Betracht der Abneigung gegen Staatsschulden und der Rivalität zwischen den Kantonen und einzelnen Landestheilen von der Bundesversammlung verworfen. Nach dem Gesetz gehen die Konzessionen zunächst von den Kantonen aus, unterliegen aber der Genehmigung des Bundes; Schienen, Drehscheiben, Lokomotiven, Räder und Rohstoffe, für solche Zwecke vom Auslande bezogen, sind zollfrei. Ein Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 stellt für die ganze Eidgenossenschaft feste Normen auf. Die Eisenbahnverwaltungen sind zur unentgeldlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, sowie der dieselben begleitenden Postkondukteure dem Bunde gegenüber verpflichtet. Sie müssen ferner gestatten, dass die Telegraphenlinien längs der Bahnen erstellt und von den Bahnwärtern überwacht werden. Eidgenössische Militärtransporte müssen die Gesellschaften um die Hälfte der niedrigsten Taxe befördern. Für den Personentransport (eigentlich Postregal) ist der Bund berechtigt, eine jährliche Konzessionsgebühr von 500 Fr. per Bahnstunde zu erheben. Dem Bunde ist das Recht reservirt, nach je festzusetzenden Zeitfristen und entsprechenden Entschädigungen die Bahnen sammt Betriebsmaterial rückzukaufen. Bei Verweigerungen oder Erschwerungen eines Kantons gegen Erstellung einer Bahn in einer Gegend, wo der Kanton selbst nicht baut, steht der Bundesversammlung das Recht der Entscheidung zu etc. etc.

1 Vgl. Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt/M. 1979, S. 52.

2 Vgl. Schivelbusch 1979, S. 52 (s. Anm. 1).

3 Vgl. Schivelbusch 1979, S. 59 (s. Anm. 1).

4 Siehe dazu auch den Beitrag «Als die Welt über die Grenzen kam» von Hansjakob Gabathuler in diesem Buch.



Übersichtskarte der Vereinigten Schweizerbahnen.

Die von den Kantonen gewährten Konzessionen bedingen gewöhnlich, dass die Statuten, die Pläne der Linien, Bahnhofsanlagen und Bauwerke der Genehmigung der Regierungen unterliegen; für Ueberschreitungen des Bahneigenthums durch Strassen, Wege oder Wasserleitungen haben die Gesellschaften keine Entschädigungen zu fordern, sondern die dadurch entstehenden Bahneinrichtungen in den Kosten zu tragen. Die Bahnen dürfen ohne Bewilligung der Regierungen dem Betriebe nicht übergeben werden. Letztere haben allzeit das Recht, Untersuchungen über den Zustand der Bahnen und Betriebsmaterialien anzustellen. Alle Personenwagen müssen gedeckt und mit Fenstern verschliessbar sein. Täglich sollen auf jeder Linie mindestens 2 Züge gehen, deren Schnelligkeit bei Personenzügen durchschnittlich auf 5 Wegstunden in einer Zeitstunde festgestellt wird. Waaren müssen innerhalb 2 Tagen spedirt werden. Bahneigenthum ist steuerfrei, Brandassekuranzen ausgenommen. Angestellte für die Sicherheit des Bahnbetriebes sind militärfrei. Die Tarife sind per Stunde und per Kopf durchschnittlich I. Klasse 50 Ct., II. Klasse 35 Ct., III. Klasse 25 Ct., – Pferde und Maulthiere 80 Ct., Rindvieh 40 Ct., Hunde, Kälber etc. 15 Ct. Bei Hin- und Rückfahrten am gleichen Tage tritt bei den meisten Gesellschaften eine Ermässigung von 20 Procent ein.

Das Eisenbahnnetz der Schweiz musste in seiner Anlage begreiflich nach den Strömungen des Verkehrs von Personen und Waaren konstruirt werden. Diese prägen sich vorherrschend in einigen Linien aus. Die durchgängig grösste Bewegung besteht auf den Strassen, welche den Bodensee mit dem Genfersee verbinden, und daher zeichnet diese, das schweizerische Mittel- oder Kulturland in der Alpenrichtung von Südwest gen Nordost durchziehende Linie sich zuvörderst durch ihre Länge aus. Sie verzweigt sich im Westen bei dem Knotenpunkte Herzogenbuchsee wieder in zwei Bahnen, deren eine über Solothurn bis Biel geht, hier ihren Train der Dampfschifffahrt des Bieler- und Neuenburgersees übergiebt und ihn bei Yverdon wieder aufnimmt, um über Morges (Westbahn) längs des Genfersees nach Genf zu führen. Sie läuft also am Fusse des Jura hin. Die andere Bahn geht von Herzogenbuchsee über Bern, Freiburg (Oronbahn, im Bau begriffen) nach Lausanne und Genf. Beide finden in der Genf–Lyoner Bahn ihre Fortsetzung; es ist der Weg nach Marseille. – Im Nordosten spaltet sie ebenfalls sich in zwei Arme, die die Hauptrichtung einhalten, nämlich bei Winterthur in die St.Galler-Linie der Vereinigten Schweizerbahnen, die am grössten schweizerischen Hafenplatz des Bodensees: in Rorschach, ausgeht, – und in die Nordostbahn, die bei Romanshorn am Bodensee endet. Beide stellen die Verbindung gen Norden mit den württembergischen und bayerischen Staatseisenbahnen her. Alle bisher genannten Bahnen sind also vermittelnde Glieder des Verkehrs zwischen der Ostsee und dem Meerbusen von Lyon.

Diese Hauptlinie wird zweimal in der rechtwinkeligen Richtung von Nordwesten gen Südost durchschnitten; es sind die hauptsächlichsten Aus- und Eingangspunkte an der Nordgränze der Schweiz: Basel, Waldshut und Schaffhausen, von denen kreuzende Linien ausgehen. Die erste gehört dem System der Centralbahn an, knüpft bei Basel an die badische und französische Elsassbahn, kreuzt bei Olten resp. Aarburg und geht bis Luzern am Vierwaldstättersee, um die Transitverbindung über den St.Gotthard zu vermitteln. – Die zweite geht von Schaffhausen aus (Rheinfallbahn), durchschneidet die Nordostbahn bei Winterthur-Wallisellen und läuft als Glattthal–Linththal–Wallensee-Linie der Vereinigten Schweizerbahnen bei Sargans in die Rheinthal-Linie und mit dieser nach Chur zum Anschluss an die Alpenübergänge Graubündens. Von wesentlichem Einfluss auf dieselbe wird die eben im Bau begriffene Strecke Waldshut–Turgi sein, welche die badische Bahn (Basel– Waldshut am rechten Rheinufer) mit der Nordostbahn (Brugg–Zürich–Wallisellen) verbindet. Diese kreuzenden Linien dienen zunächst der Verbindung des westlichen Deutschland, Holland und England, also namentlich dem untern Rheingebiet und seinen Influenzen mit Italien und dem Orient.

Das dritte selbständige System, das in seiner Fortsetzung von europäischer Bedeutung für den Verkehr des Süden und Norden sein wird, gestaltet die gegenwärtig

von Rorschach bis Chur führende (ehemals sogenannte) Südostbahn (Rheinthalbahn) der Vereinigten Schweizerbahnen [...]. In ihrer Fortsetzung als Lukmanierbahn wird sie, zwischen den Linien über Mont Cenis und Semmering gelegen, den ganzen mitteldeutschen Handel mit Italien, namentlich über Mailand und Genua, verbinden.

Als Zweigbahn, lediglich für den lokalen Verkehr zum Anschluss an die Hauptlinie, ist die kleine Strecke Glarus–Weesen zu nennen. Noch entschiedener lokaler Natur ist die nur 2 Stunden lange Strecke der Jurabahn zwischen Chaux de Fonds und Locle. Sie ist ein Fragment der von Brenet (an der französischen Gränze) nach Biel (zum Anschluss an die Centralbahn) projektirten Linie.

Die letzte Bahn endlich, welche selbständige Richtung anstrebt, ist die im Bau begriffene, ehemals sogenannte Walliserbahn (jetzt der Westbahngesellschaft gehörig), welche den Genfersee mit dem Lago maggiore verbinden will. Bis jetzt ist bloss die Strecke Villeneuve–Bex dem Betriebe übergeben.

Im ganzen Eisenbahnsystem der Schweiz zeigt sich ein unverkennbares Drängeln der Linien nach den Gränzen; es wird begründet durch den starken Verkehr mit dem Auslande. Da die Schweiz verhältnissmässig arm an Naturprodukten für den Handel ist, so beruht der grösste Theil ihres Erwerbes und Wohlstandes auf dem Handel und der Industrie mit auswärtigen Märkten. Die Einfuhr übersteigt die Ausfuhr fast um das Dreifache. Nach einer Durchschnittsberechnung während der Fünfziger-Jahre beträgt der Total-Import jährlich über 11 Millionen Zentner (einschliesslich der nach Zugthierlasten und nach dem Werth versteuerten Gegenstände), der Total-Export dagegen nur circa 4 Millionen Zentner. Die Einfuhr an Getreide, Mehl und Reis macht jährlich allein beinahe 3 Millionen Zentner aus. Der Transit ist obigen Zahlen gegenüber mit circa 700 000 Zentnern jährlich unbedeutend. Dagegen ist der Fremdenverkehr seit dem Betriebe der an den Schweizergränzen endenden Bahnen des umgebenden Auslandes enorm gewachsen und steigert sich fortwährend; die Summe desselben lässt sich nicht einmal annähernd berechnen, da die äusserst liberale Handhabung der Passpolizei an den Eintritts- und Ausgangsstationen eine dahin bezügliche Kontrolle gänzlich fallen lässt.

Vereinigte Schweizerbahnen

Skizze der Entstehung. Die Vereinigten Schweizerbahnen (Union Suisse) sind ein Aktienunternehmen, welches aus der unterm 4. September und 29. Dezember 1856 zu Paris vollzogenen und durch Statut vom 8./14. April 1857 organisirten Vereinbarung (Fusion) der bis dahin getrennten drei Aktiengesellschaften der St.Galler-Appenzeller-, der Südost- und der Glattthal-Eisenbahn mit der Réunion financière zu Paris hervorging. Sie bilden ein arrondirtes Schienensystem in der nordöstlichen Schweiz und umklammern, vom Bodensee (Rorschach) ausgehend, die von den Schweizer Kalkalpen getrennt vorgeschobenen Gebirgsmassen des Alpsteines oder der Appenzeller- und Thuralpen und der Kurfirstenkette.

Drei Strecken derselben, die Linien Rorschach–Chur durch's Rheinthal, Sargans–Rapperschwyl längs dem Wallen- und Zürichsee und Rorschach–Winterthur (nach Zürich) folgen dem Laufe uralter Handelsstrassen und Verbindungswege, die zum Theil schon zu den Zeiten der römischen Weltherrschaft im Gebrauch und Etappenstrassen der römischen Legionen waren. Sämmtliche Linien liegen zu mehr als zwei Drittheilen im Gebiet des Kantons St.Gallen; dann auch innerhalb der Kantone Graubünden und Zürich und berühren für kurze Strecken die Kantone Thurgau und Glarus.

Die Konzessionsbegehren und deren Genehmigung durch die resp. Kantonsregierungen und die Bundesversammlung der Eidgenossenschaft datiren sämmtlich aus den Jahren 1852 und 1853, die Ausführung der Bauten aus den sechs Jahren 1853 bis 1859. Das Verdienst der ersten Anregungen gebührt den Regierungen von St.Gallen und Graubünden, speziell auch dem Herrn Strassenbau-Inspektor [Friedrich Wilhelm] Hartmann in St. Gallen und Oberingenieur [Richard] La Nicca in Chur, welche im Auftrage ihrer Regierungen schon 1838 Vorstudien in England zum Zweck von Eisenbahnanlagen für die östliche Schweiz machten. Namentlich war es ferner die St.Gallisch-appenzellische gemeinnützige Gesellschaft, welche unter dem Einflusse ihres Präsidenten, des Landammanns Herrn [Johann Matthias] Hungerbühler, lebhaft für das Zustandekommen von Eisenbahnen wirkte.

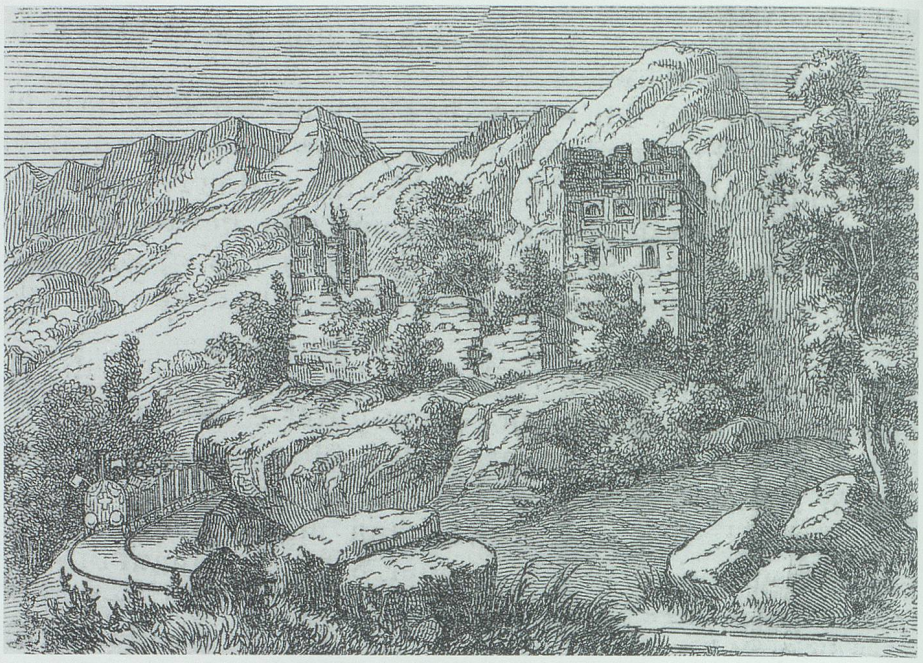
Südostbahn. Der Graubündner Ingenieur Hr. Obrist La Nicca regte zuerst die Idee eines Schienenweges durch das schweizerische Rheinthal behufs Verbindung desselben mittelst eines Alpenüberganges mit Italien an. Er veranlasste schon im Juli 1840 den Grossen Rath von Graubünden, Beschlüsse über die Anlage von Eisenbahnen im Kanton zu fassen. Fast um die gleiche Zeit meldete sich der Ingenieur Zanino Volta aus Como bei den Regierungen von Graubünden und St.Gallen um Ertheilung einer Konzession für eine Splügenbahn; man lehnte seine Anerbietungen ab. Durch die ungünstigen Zeitverhältnisse[5] gehemmt, lavirten die Projekte bis 1845, in welchem Jahr die Idee einer Ueberschienung der Central-Alpen auf's Neue wieder in den Vordergrund trat. Jetzt konkurrirten zwei beabsichtigte Linien nebeneinander. Die eine über den Gotthard (Basel–Olten–Uri–Livinen) durch den von der Tessiner Regierung persönlich konzessionirten Herrn Rotta-Vezuoli portirt, – die andere irgend einen Alpenübergang im Kanton Graubünden anstrebend. Auch die St.Gallisch-appenzellische gemeinnützige Gesellschaft griff die Idee einer Rheinthalbahn wieder lebhaft auf und der Ingenieur Herr Hartmann, von der Gesellschaft beauftragt, erstattete im Mai 1845 umfassenden Bericht, mit einem Kostenanschlag von 4 400 000 Gulden rhein[ische] für die Strecke Rheineck – Chur. Die Lombardei und namentlich Mailand bewillkommten diese Bestrebungen auf das Lebhafteste. Aber auch Sardinien erkannte den folgenreichen Einfluss eines solchen Unternehmens besonders für den Seehandel von Genua, und dort trat zuerst Sgr. Carbonazzi, Inspektor des Civilgenies zu Turin, mit dem Plan einer Transitlinie über den Lukmanier (Passhöhe 5948', Ausgang des projektirten Tunnels 5267' ü. d. M.) hervor, die bei weit günstigeren lokalen Verhältnissen circa 600' tiefer einen Uebergangspunkt darbieten würde, als eine solche über den Splügen (6517' Passhöhe) und über den Gotthard (6498'). Dieses Projekt fand die wärmste Aufnahme nicht nur beim Könige von Sardinien und seinen Ministern, sowie bei den reichsten aristokratischen Häusern von Turin und Genua, sondern namentlich auch im Kanton Tessin, da das Gotthard-Projekt, nach unendlichen Inkonvenienzen, gänzlich gefallen war.

5 Damit sind wohl die Revolutionen und Aufstände in Italien, Deutschland und Frankreich gemeint, die als Achtundvierziger Bewegung in die Geschichte eingingen.

Die Herren La Nicca und [Wolfgang] Killias in Chur (letzterer damals Betriebsdirektor der Monzaer Eisenbahn) traten nun, als für Graubünden konzessionirt, mit Hrn. Rotta-Vezuoli (dem Konzessionär von Tessin) in Verbindung und cedirten gemeinsam ihre Rechte an eine in Turin unterm 12. Sept. 1845 sich konstituirende Gesellschaft, die das Unternehmen «der Verbindung des Bodensees mit dem Lago maggiore» (auf 72 Millionen Fr. veranschlagt) in's Werk setzen wollte. Die betheiligten Schweizerkantone St.Gallen, Graubünden und Tessin schlossen im Frühjahr 1846 Staatsverträge mit einander ab und ertheilten der neuen Gesellschaft neue Konzessionen. Aber die allgemein-europäischen Verwicklungen gegen das Ende der Vierziger-Jahre, namentlich der lombardisch-piemontesische Krieg[6] und der Sonderbundskrieg in der Schweiz, sowie die Geschäftsstockung auf den grossen Geldplätzen Europa's verzögerten nicht nur die Ausführung des Unternehmens, sondern veranlassten die Auflösung der provisorischen Aktiengesellschaft, die bis dahin bloss Studien und Vorarbeiten hatte machen lassen.

Erst im Jahre 1853, als das öffentliche Vertrauen wieder für grössere Unternehmungen sich günstiger gestaltete, gelang es den Bemühungen patriotischer Männer der östlichen Schweiz (namentlich der Herren R. v. Planta in Samaden, Altlandammann [Gallus Jakob] Baumgartner, v. Schulthess-Rechberg, Bürgermeister A. v. Salis, Regierungsrath Max Franz von Maienfeld, Ständerath Blumer von Glarus und Kantonsrath A. Höfliger von Rapperschwyl), unter Hinzutritt englischer Geldleute (namentlich des durch seine enormen Schwindeleien und seinen tragischen Tod bekannt gewordenen John Sadleir[7]), vertreten durch den Rechtsagenten John Gurney und John Watkins Brett (Konzessionär für den Telegraphenbau des Mittelmeeres), eine Gesellschaft der schweizerischen Südostbahn zu konstituiren, die mit einem Aktienbaukapital von 25 Millionen Fr. Eisenbahnen zwischen Rorschach und Chur, Chur und Rapperschwyl mit Zweigbahn nach Glarus erstellen wollte. Die Gelder sollten zu $^{2}/_{5}$ (10 Millionen Fr.) schweizerischer Seits und zu $^{3}/_{5}$ (15 Millionen Fr.) englischer Seits aufgebracht werden. Ausserdem hatten die englischen Unternehmer die technische Leitung und Ausführung des Baues unter Oberaufsicht und Kontrolle eines in Chur bestehenden schweizerischen Generalkommites sich vorbehalten. Die stipulirten ersten Einzahlungen erfolgten von schweizerischer Seite ohne Aufschub, dagegen geriethen die englischen Aktionäre (die für ihre Person wohl gar nicht die Absicht hatten, eigentlich bauende und zahlende Aktionäre zu bleiben, sondern nur die Aktien mit Gewinn in den Verkehr zu bringen) durch den Ausbruch des Krimkrieges[8] und daherige Geldklemme in solche Verlegenheiten, dass sie ihren Versprechungen nach mehrmaligem Aufschub nicht pünktlich nachkommen konnten. Ferner entstanden Differenzen mit dem englischen Oberingenieur Hemans (der sich kaum auf der Linie sehen liess) und den englischen Bauunternehmern Pickering & Comp., die ihre Arbeiten unter nichtigen Vorwänden immer wieder einstellten, so dass nach Erschöpfung der grössten Geduld und einer mehr als zweijährigen Vexation durch die Statuten und Konvention gerechtfertigte Aktienannullirung (20% des einzuzahlenden Kapitals) gegen die englischen Antheilhaber ausgesprochen und mit deren Bauunternehmern der Verkehr abgebrochen werden musste. Die Angelegenheit wurde Prozessgegenstand, dann aber durch einen zu Paris am 2. Sept. 1856 abgeschlossenen Vergleich beigelegt. Zwei Tage später ging die Gesellschaft der Südostbahn durch Fusion mit denen der St.Galler-Appenzeller- und Glattthalbahn und der Réunion financière in der neu etablirten Gesellschaft der «Vereinigten Schweizerbahnen» auf und von diesem Augenblicke an entwickelte sich der Bau unter der Leitung des Baudirektors Hrn. A. Höfliger von Rapperschwyl und des schweizerischen Ingenieurs Hrn. Pestalozzi von Zürich allseitig sicher und rasch, so dass die Strecke vom Bodensee bis nach Chur am 1. Juli 1858 dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Konzession für den Bau der Lukmanierbahn (als Fortsetzung der ehemaligen Südostbahn) befindet sich in den Händen der deutsch-schweizerischen Kreditbank in St.Gallen.

[Es folgen kurze Beschreibungen der St.Gallen–Appenzeller-Bahn und der Glattthal-Bahn.]



«Ruine Blatten gegen den Hohen Kasten und die Stäuberen.»

Fusion. Vereinigte Schweizerbahnen. Wie schon wiederholt gesagt, vereinigten sich durch Abschluss vom 4. September 1856 die gedachten 2 Bahngesellschaften mit der Réunion financière in Paris zu der nunmehrigen Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, deren Dauer vom 21. Juli 1856 auf 99 Jahre festgesetzt wurde. Durch 93 944 Aktien repräsentirt sie ein Kapital von 46 972 000 Fr. Die Stadt St.Gallen ist Sitz der Gesellschaft. Ein Verwaltungsrath von 24 Mitgliedern, je auf 4 Jahre gewählt, überwacht die Interessen der Gesellschaft; drei Viertheile desselben müssen Schweizer sein. Aus diesem wird für die gleiche Dauer ein Direktionskomite von 5 Mitgliedern ernannt. Neben demselben besteht im Interesse der Réunion financière in Paris

noch ein Comité permanent. Die Gebrüder v. Rothschild sind dermalen die Haupttheilnehmer der Unternehmung. Ausserdem besitzt die Gesellschaft die Konzession einer Eisenbahn von Brugg über den Bözberg und durch das Frickthal im Kanton Aargau, sowie sie Gründung einer Bodensee-Gürtelbahn von Lindau über Bregenz zum Anschluss an die Rheinthallinie (Rorschach–Chur) anstrebt.

Charakteristik der Linien. Die Hauptrichtungen der Vereinigten Schweizerbahnen gestalten ein rechtwinkeliges Dreieck, dessen erster Schenkel: die Linie vom Bodensee durch das Rheinthal nach Chur, entschieden südlich; – der andere: die Linie vom Bodensee nach Winterthur, direkt westlich läuft; die Basis dieses Triangels bilden die beiden Seelinien (Sargans–Weesen–Rapperschwyl–Wallisellen) in vorherrschender Nordwest- gen Südostrichtung. Hiedurch vermitteln sie am Winkelpunkt Rorschach die Verbindung mit Deutschland überhaupt, – an den Punkten Winterthur–Wallisellen die Influenz der westlichen Schweiz, des westlichen Deutschland und von ganz Frankreich, – am Endpunkte Chur das Zusammentreffen sämmtlicher italienischer Posten und Transporte über Bernina, Maloja, Julier, Splügen und Bernhardin.

Ihrer geognostischen Basis nach liegen die Vereinigten Schweizerbahnen in den Gebieten fast aller in der nördlichen Nebenzone der Alpen und in dem Mittellande zu Tage tretenden Sedimentformationen. Die St.Gallerlinie Rorschach–Winterthur läuft ausschliesslich auf der Süsswasser-Molasse; nur zwischen Rorschach und Staad und bei St.Gallen streift sie leicht die Meeres-Molasse, sowie vor Bruggen und bei Elgg die bunte Nagelfluh. Die mürben Lettenschichten im Steinachtobel haben den Erbauern viel vergebliche Arbeiten verursacht. Unmittelbar hinter dem Bahnhofe von Rorschach hat sich ein Bruch trefflicher Bausandsteine erschlossen, deren nördliches Fallen und deren Lagerung auf hartem Leberfels mit dazwischen vorkommender dünner Schicht schmierigen Thons am 16. März 1857 den Bahnhof durch einen grossen Abrutsch bedrohte. Die mittelst eines Nachrutsches zu fürchtende, liegen gebliebene Masse wurde durch Steinbruch abgebaut. – Die Rheinthallinie ruht mit ganz unbedeutenden Ausnahmen auf Alluvium und angeschwemmtem Gebirgsschutt, zum Theil sogar auf mächtigem Torfboden. Die durch letzteren stellenweise unsolide Beschaffenheit des Terrains veranlasste bei Marbach vielmalige Senkungen des Dammes, die durch immerwährendes Auffüllen mit festem Material paralysirt wurden. Die Berge zu beiden Seiten des unteren Rheinthales bis Altstätten gehören der Molasse und Nagelfluh, weiter hinauf den Kreideformationen und den Flyschgebilden an; die steilen zerrissenen Wände im Fürstenthum Lichtenstein bestehen vorherrschend aus Trias, und weiter droben, da wo das Thal am Schollberge eingeengt wird, aus Oxfordkalken, dem sogen. schwarzen Marmor mit blendend weissen Kalkspathadern. Die Gruppe der Grauen Hörner, sowie die ganze östliche, vielgezackte und zerrissene Kette bis Chur ist Flysch. Hier kommen die wilden Rüffenen aus dem Tobeln des Hochwang hernieder, die nach schweren Gewittern schon oft die Landstrasse zerstörten, namentlich bei Zizers. Man sieht die Geröllhalden von der Bahn aus. – Die Linie Sargans–Weesen liegt grösstentheils im Gebiete der interessanten Verrucano-Gebilde (Sernfschiefer und Melser-Konglomerate), von denen weiter unten Spezielleres zu finden ist. Durch dieses rothe Gestein sind die Tunnels bei Mols und Murg am Wallensee getrieben; die grossen Felsendurchbrüche bei Mühlehorn, an der Glattenwand und dem Wallenberge sind in Jurakalke und Kreidegebilde gesprengt. – Die Linien Weesen–Rapperschwyl–Wallisellen liegen wieder in der Molasse.

Ebenso verschieden wie der Boden, auf dem die Bahnen laufen, ist auch der landschaftliche Charakter der Umgebung. Die St.Gallerlinie bietet fortwährend lachende, freundliche Bilder, durch Häuser belebt, das Gepräge wohlhäbigen soliden Besitzes und industrieller Thätigkeit darbietend und mit agrikolen Landstrichen abwechselnd. Das Rheinthal ist hochromantisch, unten im Sommer üppige Maisfelder mit trefflichem Rebengelände, weiter droben reicher alpiner Charakter, fortwährend durch prächtige Hochgebirgsprospekte eingeschlossen. – Die Wallenseelinie umgiebt eine grossartige Alpenscenerie, trotzig und kühn in ihren Formen, aber wolthuend vermittelt durch lebensfrohe Farben und eine reiche Vegetation. – Die Linthlinie endlich und deren Fortsetzung durch die Glattthalbahn bietet von allen Erscheinungen Etwas: Bergkolosse und friedliche Thalgelände, lachende Seefläche und geschäftiges Fabrikleben, Ackerbau und weidereiches Wiesenland. Es giebt keine zweite Bahn auf dem Kontinent, welche eine so volle, reiche und umfassende landschaftliche Ausstattung schmückt, als das System der Vereinigten Schweizerbahnen, das drei der schönsten Seen: den Boden-, Wallen- und Zürichsee verbindet und Gelegenheit zu einer Schweizerreise im Kleinen während der Dauer eines einzigen Tages giebt.

Unter- und Oberbau der Bahnen. Die Bauunternehmer hatten streckenweise mit grossen Schwierigkeiten wegen Zerrissenheit und ungleicher Höhe des Terrains zu kämpfen. Bedeutende Auffüllungen, wie der Damm bei Utzwyl, Aussprengungen wie bei Monstein und auf der Rapperschwyler Linie nach Rüti, zwölf Tunneldurchbrüche namentlich am Wallensee, Ueberbrückungen bis zu 210' über der Thalsohle (Sitternschlucht), Flusskorrektionen (Saar und Seez), Wuhrbauten (im Rhein) und Seeausfüllungen (bei Rapperschwyl am Zürichsee) erschwerten und vertheuerten die Unternehmungen.

Alle Dämme und Erdarbeiten sind einspurig angelegt, mit Ausnahme der Strecke von Rorschach nach St.Margrethen wegen der projektirten Bodensee-Gürtelbahn.

Die Steigungen sind auf den verschiedenen Linien sehr verschieden. Die günstigsten Verhältnisse bot das Rheinthal dar. Hier beträgt die ganze Steigung auf 19½ Schweizerstunden (92 Kilometer) Entfernung nur 610 Schweizerfuss, also auf 511' Länge 1' Steigung oder durchschnittlich 2 per mille. Im Unterrheinthal ist dieselbe sehr gering, streckenweise nie über 4‰, dagegen steigert sich dieselbe zwischen Zizers und Chur bis 10‰ (also 1 zu 100). – Die stärkste Steigung haben die Züge zwischen Rorschach und St.Gallen zu bestehen, nämlich auf 3½ Stunden Entfernung

6 Die Bestrebungen der italienischen Nationalisten, einen unabhängigen Staat zu errichten, wurden im Frühjahr 1849 durch die Unterwerfung Mailands und des Piemonts durch den österreichischen General Radetzky vorerst zunichte gemacht.

7 Einer der englischen, offenbar nicht allzu seriösen Financiers.

8 Der russisch-türkische Krieg (1853–1856), ausgelöst durch den Einmarsch russischer Truppen in die Donaufürstentümer; 1854 traten Grossbritannien, Frankreich und das Königreich Sardinien auf der Seite der Türkei in den Krieg ein und besiegten Russland schliesslich 1855 mit der Eroberung Sewastopols.

923 Schweizerfuss, also durchschnittlich 20‰. Die höchste Stelle des ganzen Bahnsystems ist bei der ersten Brücke westlich von St.Gallen mit 2234 Schweizerfuss ü. M., – die niedrigste der Bahnhof von Rorschach mit 1311 Schw.-Fuss ü. M. Bis in die Gegend von Flawyl (3 Stunden von St.Gallen) fällt die Bahn ungefähr nur 200 Fuss; am bedeutendsten auf der St.Galler Linie ist dann das Gefälle zwischen Flawyl und Utzwyl, 10‰, und zwischen Aadorf und Winterthur. – Eine andere steile Parthie bietet ebenfalls die an Kurven reiche Strecke zwischen Rapperschwyl und Wetzikon dar; dort beträgt die Steigung auf 2½ Stunden Entfernung 446 Schweizerfuss, also 11 bis 12‰. Auch zwischen Sargans und Wallenstadt ist auf 3 Schweizerstunden ein Fall von 200'; der stärkste Fall beträgt 9‰.

An Kurven fehlt es begreiflich auf solchem coupirten Terrain nicht. Die kleinsten Radien, die in Anwendung kamen, waren 1000'. Im Steinachtobel hatte man deren früher von 800'; aber sie wurden, um allen Gefahren zu begegnen, auf 1000' erweitert. Ungemein reich an Kurven ist die Wallenseelinie, die Strecke von Rapperschwyl bis Uster, im Rheinthal zwischen Rheineck und Au und einige bei Zizers. Die grösste ganz gerade laufende Strecke liegt zwischen Haag und Sevelen, 2 Stunden lang.[9]

Fast das ganze Bahnsystem hat Vignoles-Schienen, die, weil sie massiv sind und doppelt gekoppelt werden, den Maschinen und Wagen einen ungemein sicheren und ruhigen Gang verleihen. Nur auf der Strecke Rüthi–Sargans im Rheinthal und Sargans–Flums auf der Wallenseelinie sind von den alten englischen Brückenschienen angewendet, die noch aus der Zeit der englischen Betheiligung an der Südostbahn herrühren.

Tunnels kommen nur am Wallensee und auf der Linth–Glattthallinie vor, – an ersterem folgende 10: durch den Bommelstein 627 Schweizerfuss lang, durch das Murgbühel 370' lang, durch die Rossplatte 379', durch den Stutz 392', beim Hechlenhorn unmittelbar nach einander zwei Tunnels von 286 und 378', durch das Standenhorn 822', und durch die Glattewand und den Wallenberg unmittelbar nacheinander 3 Tunnels von 737, 644 und 833' Länge. Der Tunnel beim Linth-Escher ist kurz und der vor Rüti nur 380'.

Eiserne Gitterbrücken von Bedeutung sind über die Sittern, 544' lang, 208' hoch, über die Glatt 348' lang, 90' hoch, über die Thur 318' lang, 80' hoch, über die Seez bei Wallenstadt 56' lang und über den Linthkanal mit 160' Spannung.

Von den Steinbrücken sind der Erwähnung werth die bei Jona mit 1 Bogen 50' Lichtweite, die bei Rüti mit 3 Bogen à 36' Lichtweite, 46' hoch, die Goldacher Brücke mit 5 Bogen à 45' Lichtweite, 80' hoch, und die Steinachbrücke im Tobel zwischen Mörschwyl und St.Gallen von 40' Höhe.

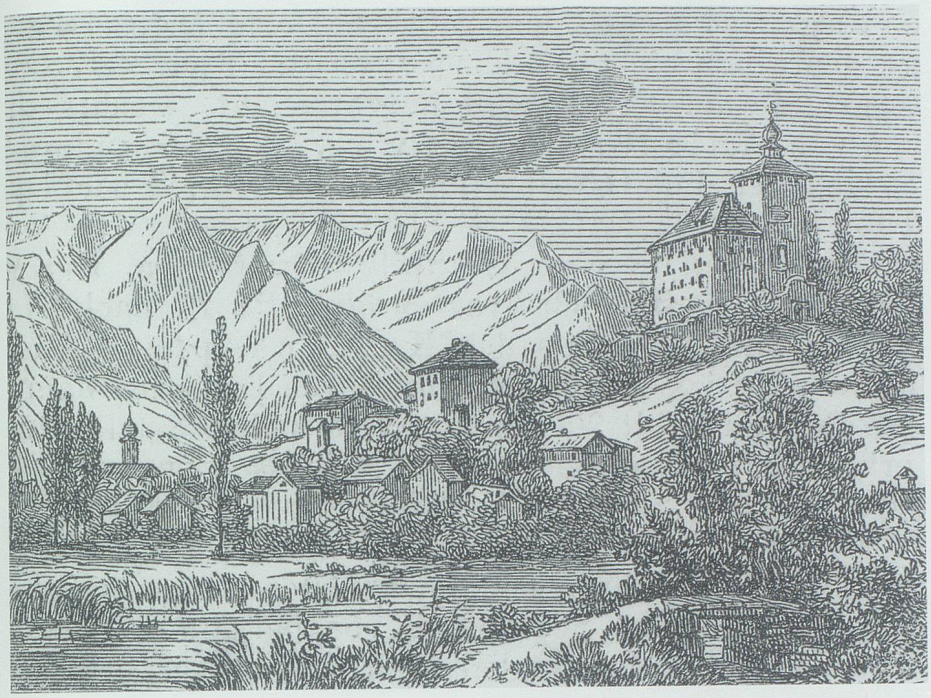
Die einzige grosse Holzbrücke ist die über den Rhein bei Ragatz, 480' lang, bedeckt auf 5 Jochen ruhend.

Ueber die Wuhrbauten im Rheinthal und die Flusskorrektionen der Saar und der Seez ist im Text an betreffender Stelle das Nöthige zu finden. [...]

Alle Bahnhofbauten haben durchaus das Gepräge zweckmässiger und solider Einfachheit; nirgends erblickt man kostspieligen Luxus. Die 6 Bahnhöfe 1. Klasse: Rorschach und Rapperschwyl als Hafenbahnhöfe, Sargans und Weesen als Knotenpunkte anknüpfender Linien, Chur als interimistischer Endpunkt und St.Gallen als Sitz der Verwaltungsbehörde nehmen den grössten Raum ein. Rorschach hat zwei grosse Einsteigehallen, weil die Vereinigung (direkt und mittelbar) von fünf verschiedenen Linien (Churer, St.Galler Linie u. bayerische, württembergische und Nordostbahn per Dampfschiff) hier stattfindet. In Rorschach und Rapperschwyl musste ein wesentlicher Theil des Raumes dem See durch Auffüllung abgewonnen werden.

Betrieb der Bahnen. Für sämmtliche Linien der Vereinigten Schweizerbahnen sind 48 Lokomotiven im Dienst, welche bei elegantem Bau durch kräftiges Arbeiten und ruhigen Gang sich bewähren. Zwölf derselben aus der durch ihre grossartigen Leistungen bekannten Maschinenfabrik von E. v. Kessler in Esslingen und acht aus der Maschinenbauanstalt von Escher, Wyss & Comp. in Zürich sind zunächst für die Strecke Rorschach–Winterthur (auf welcher die grössten Steigungen vorkommen) bestimmt und nach modifizirtem Engerth'schem System[10] mit 4½' Diameter Triebrädern und 16zölligen Cylindern (aussenliegend) gebaut. – Zwanzig andere, ursprünglich für die Südostbahn bestimmt, stammen ebenfalls aus der Kessler'schen Fabrik und sind nach modifizirtem Engerth'schem System, jedoch mit innenliegenden 16zölligen Cylindern konstruirt und haben 5' Diameter Triebräder; diese zeichnen sich ganz besonders durch ruhigen Gang und schlanken Bau aus und tragen bei der grossen Fahrgeschwindigkeit nicht wenig zu dem pünktlichen Einhalten der Fahrzeiten bei. – Endlich sind acht Maschinen, etwas leichter als die obigen, von der Maschinenbaugesellschaft in Karlsruhe geliefert, vorhanden, nach Stephensons'schem System[11] mit 5' Diameter Triebrädern und 15zölligen aussenliegenden Cylindern konstruirt, die zunächst für den Dienst auf der Glattthalbahn verwendet werden. Bei den zuletzt erwähnten sind Separat-Tender angekuppelt, während bei den Maschinen nach Engerth'schem System die Tender mit den Lokomotiven verbunden sind. – Das mittlere Gewicht einer Maschine inclus. Tender in gefülltem Zustande ist 800 Zentner. Bei der starken Steigung von 1% und darüber arbeiten die Maschinen ungemein kräftig. Aus den Fahrzeiten kann man am besten über die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven urtheilen; so braucht z. B. der erste Morgenzug (Schnellzug) von Rorschach nach Chur nach Abrechnung der Aufenthalte an 16 Stationsplätzen für die Entfernung von 19½ Schweizerstunden (92 Kilometer) nicht mehr als 1½ Stunden wirkliche Fahrzeit; es werden also 13 Stunden Weges in 1 Stunde zurückgelegt, was der Fahrzeit der französischen Schnellzüge (60 bis 70 Kilometer per Stunde) annähernd entspricht. Sämmtliche Maschinen werden, worauf auch schon die konische Gestalt der Schlotrohre hindeutet, mit Holz gefeuert. Der jährliche Bedarf an 4' langem Tannenholz für sämmtliche Vereinigte Schweizerbahnen ist auf 20 000 Klafter anzuschlagen, von denen 12 000 auf die Linie Winterthur–Chur kommen. Der Lokomotivführer erhält vorschriftsgemäss 8 Kubikfuss per Wegstunde, kann aber Prämien bei diesem Ansatz machen. Württemberg, Baden und Oesterreich liefern zu dem Holzbedarf etwa 9000 Klafter, – das Ueberige kommt aus Graubünden und St.Gallen. Es ist indessen vorgesehen, dass die Maschinen auch mit Torf geheizt werden können; die Gesellschaft hat im Badischen bei Möggingen ein grosses Torffeld gekauft und wird dasselbe für Eisenbahnzwecke exploitiren.

Reparaturen an Lokomotiven und Wagen werden einstweilen in provisorischen Werkstätten in Winterthur und Rorschach ausgeführt; definitive Werkstätten zu gleichen Zwecken sollen für Lokomotiven in



«Schloss Werdenberg und Dorf Buchs, gegen das Würznerhorn und den Falknis gesehen.»

Rorschach, für Wagen in Chur demnächst errichtet werden.

Sämmtliche Personenwagen sind nach amerikanischem System und zwar nach Mustern auf der württembergischen Staatsbahn gebaut worden, jedoch mit wesentlichen Verbesserungen, so dass sie dem reisenden Publikum die grösste Bequemlichkeit darbieten. Die zuerst beschafften stammen aus der «Schweizerischen Waggonfabrik» am Rheinfall bei Schaffhausen, die neueren äusserst eleganten aus der gleichen Anstalt und aus der Fabrik von J. C. Reifert & Comp. in Bockenheim bei Frankfurt. Für Güter- und Gepäckexpedition ist eine grosse Anzahl offener und gedeckter, mit Eisenblech verkleideter Wagen vorhanden.

Der Betrieb sämmtlicher Bahnen steht unter oberster Leitung des durch seine umsichtige Thätigkeit anerkannten Direktors und Mitgliedes des Verwaltungsrathes Hrn. [Bernhard] Simon, der durch zweckentsprechende Organisation des Dienstes und energische Handhabung strengster Disciplin die Vereinigten Schweizerbahnen in der öffentlichen Meinung ausserordentlich zu heben wusste. Im Maschinenwesen wird er in seinen Bestrebungen durch einen gründlich gebildeten Techniker vom Fach, den Maschinen-Ingenieur Hrn. Fischer, kräftig unterstützt, welcher auch die Ausführung des Oberbaues, Einrichtung der Bahnhöfe und Beschaffung des Betriebsmaterials auf den Linien der ehemaligen Südostbahn leitete.

Personenverkehr. Ohne Fahrbillet ist das Einsteigen in die Wagen nicht gestattet. Die Karten gelten nur für den Tag, dessen Datum sie tragen; sobald ein Billet coupirt ist, gilt es nur für die angetretene Fahrt. Wer unterwegs von einer niedrigern in eine höhere Wagenklasse übergehen will, kann solches erst thun, nachdem er vom Zugführer eine Supplementkarte für die betreffende Mehrtaxe, von der letztzurückgelegten Station an gerechnet, gelöst hat. Belegen einzelner Plätze zum Voraus ist unstatthaft. Kinder unter 10 Jahren werden mit einem Billet II. Klasse in der ersten, – mit einem Billet III. Klasse in der zweiten, – und in Gesellschaft einer erwachsenen Person mit einem Billet II. Klasse in der dritten Klasse befördert. Hunde werden in Personenwagen nicht zugelassen. Laut Beschluss des Verwaltungsrathes sind für die Beförderung von Vereinen und Schulen folgende Fahrbegünstigungen eingeräumt: 1) mit Billets III. Wagenklasse in der II. Wagenklasse zu fahren, vorausgesetzt: a) dass mindestens für 24 Personen Billets gelöst werden und die Anzahl der erstern die der letztern nicht übersteigt; b) dass mindestens 6 Wegstunden zurückgelegt werden. 2) Mit Billets einfacher Fahrt die Hin- und Rückfahrt zu machen, a) wenn mindestens für 30 Personen Billets gelöst werden und die Anzahl der erstern die der letztern nicht übersteigt; b) wenn mindestens 12 Wegstunden zurückgelegt werden. 3) Bei Primarschulen können je zwei, bei höheren Schulen und Pensionen je ein Schüler mit einem einfachen Billet hin- und zurückfahren. Kleines Handgepäck bis 20 Pfund ist frei und kann, soweit es die Mitreisenden nicht belästigt, in den Wagen mitgenommen werden. Handwerksburschen haben Felleisen bis 50 Pfund frei. Das Reisegepäck kann man unentgeldlich 24 Stunden unter Gewährleistung der Bahnverwaltung auf der Station lassen; für jeden Tag mehr wird 10 Cent Lagergebühr vom Stück berechnet. Während des Transportes haftet die Bahnverwaltung für die ihr übergebenen Gepäckstücke und vergütet im Fall der Beschädigung oder des Verlustes 4 Fr. per Pfund. – Schwere Reisewagen und mehr als zweispännige Fuhrwerke zahlen per Stunde 2 Fr. 50 Ct., leichte zweispännige Fuhrwerke 2 Fr. und einspännige Chaisen und Kaleschen 1 Fr. 50 Cent[imes] Transportgebühren. Alle müssen mindestens 1 Stunde vor Abgang des Zuges eingeliefert werden.

[Es folgen Beschreibungen des Vertrages mit Württemberg sowie der Verbindungen mit dem Ausland: Frankfurt–Mailand, Hamburg–Mailand, Amsterdam–Venedig, Berlin–Mailand, Berlin–Turin–Genua, Paris–Mailand und Mailand–Paris; alle via Chur (von dort aus mit der Postkutsche über den Splügen oder den San Bernardino, wobei die kürzere und günstigere Verbindung im Vergleich zum Gotthard hervorgehoben wird), sowie die Darstellung der Schifffahrt, des Verkehrs und des Fischfangs am Bodensee und schliesslich die Beschreibung der «landschaftlichen Rundreise um den Bodensee».]

Die Eisenbahnen und deren Umgebungen

Von Rorschach nach Chur

Die Rheinlinie Rorschach–Chur [...] wird seit dem 1. Juli 1858 täglich viermal befahren. Die Fahrzeit zwischen beiden Punkten

9 Hier ist Berlepsch etwas ungenau; die beiden längsten und annähernd gleich langen geraden Strecken der Rheintallinie sind jene zwischen Rüthi und der Kurve im Ochsensand vor Buchs sowie zwischen letzterer und der Kurve bei Weite (je ca. 10,5 km lang).

10 Engerthsches System: deutsche Maschinenkonstruktion, bei der Tender und Lokomotive zusammengebaut sind.

11 Stephensonsches System: englisches Maschinenbausystem.

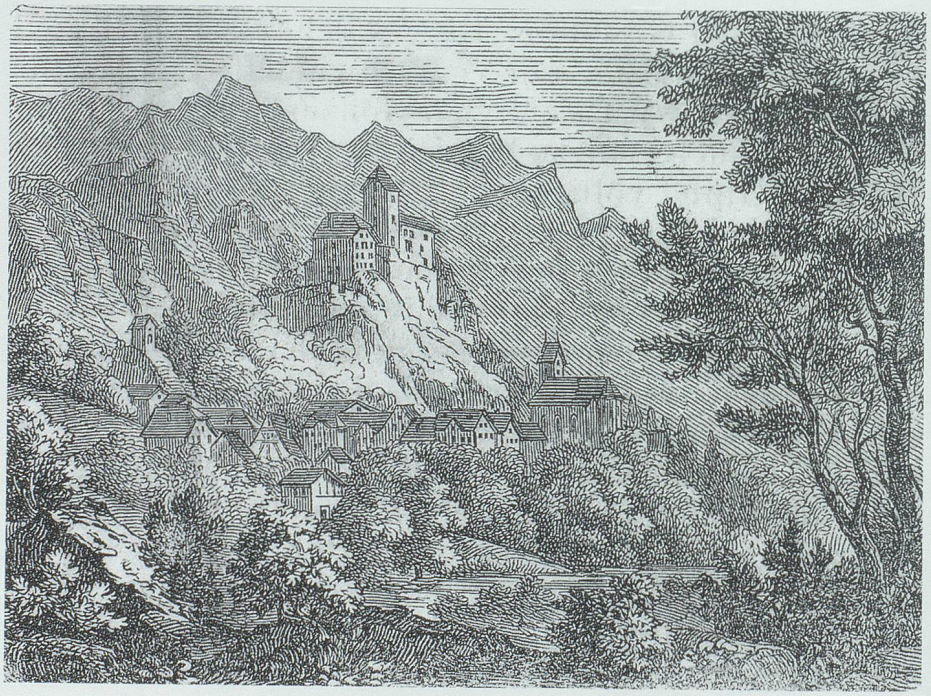
dauert bei den Personenzügen circa 3 Stunden. Auf fast allen 20 Stationen sind Restaurationen, in einigen gutes Bier, in allen guter Wein zu haben. Längste Aufenthalte 5 bis 10 Minuten in Altstätten u. Sargans. Wer Vergnügens halber die Bahn bereist, suche einen Fensterplatz zu bekommen, und zwar auf der Fahrt von Rorschach nach Chur Vormittags auf der rechten, Nachmittags auf der linken Seite des Waggon, weil um diese Tageszeiten die eine und andere Thalwand die vorzüglichste Beleuchtung hat. Der Güterzug mit circa 5 Std. Fahrzeit gewährt demjenigen Reisenden, der mit mehr Musse die prachtvolle Gegend betrachten will, den Vortheil, dass er auf fast jeder Station einige Minuten Zeit zum Aussteigen hat, um einen freien Rundblick zu gewinnen. – Wer für die Rheinthaltour im Sommer einen Tag verwenden will, benutze bei der Fahrt «zu Berg» Morgens in Rorschach den ersten Zug mit Billet bis Oberriet, gehe dann auf Schloss Blatten, 1/4 Std., um Thal auf und ab herrliche Prospekte zu gewinnen, kehre dann entweder nach Oberriet zurück (Gasthaus zum Rössle), oder, wenn rüstiger Fussgänger, wandere über Rüthi nach Sennwald (Leichnam des Freiherrn v. Sax auf dem Thurm) und Saletz, nehme hier Billet für den zweiten Tag bis Ragatz (Ankunft bald nach Mittag) und gehe, nach rasch eingenommener Mahlzeit, in's Taminathal nach Bad Pfäfers. Bei lebhaftem Schritt kann man bis zum Abgang des dritten Zuges am Spätnachmittage wieder zurück sein, um bei sinkender Sonne in Chur einzutreffen. Wer sich indes mehr Zeit für das Taminathal nehmen will, kann Abends von Ragatz nach Chur noch mit dem vierten Zuge fahren. [...] Die hauptsächlich schönsten und überraschendsten Punkte auf der Fahrt nach Chur sind beim Monstein (Station Au), hinter Schloss Blatten, und beim Schollberge (Station Sargans). – Die lohnendste Benutzung dieser Bahnlinie für den eigentlichen Touristen bei hellem und beständigem Wetter ist freilich die, wenn man 3 bis 4 Tage auf dieselbe verwendet und einige der auf nachstehenden Seiten verzeichneten Touren, z.B. Hohe Kasten, Gonzen, Weisstannen- und Kalfeuserthal, Luziensteig etc. macht und immer wieder zur Bahn zurückkehrt. [...] Am bequemsten freilich bleibt es immer, wenn man Rorschach, Ragatz, Wallenstadt oder Chur als Standquartier für 8 oder 14 Tage wählt und von hier aus mit eingeschalteten Ruhetagen die Bergtouren einzeln unternimmt und nach jeder derselben in sein Quartier zurückkehrt.

[Es folgt nun ein «Stundenzeiger durch's Rheinthal» (Fahrtzeiten) und die Beschreibung der einzelnen Bahnstationen und ihrer Umgebungen von Rorschach talaufwärts. Wir steigen dem Zug in Oberriet zu und folgen Berlepschs Beschreibung der Strecke bis Sargans.]

Bahnlinie. Rechts. Der Zug fliegt an den verwitternden Resten des Schlosses Blatten vorüber; Staffage und Buschwerk schwinden, die Schienen biegen um die abermals in die Thalsohle vortretenden Gebirgskoulissen und ein neues Panorama, grossartiger, erhabner als die bisherigen, liegt eröffnet da. Die Appenzeller Alpenfragmente, die bisher dem Bilde als Rahmen dienten, treten jetzt in dasselbe als Vordergrund und schroff aufsteigend thürmen abenteuerlich gestaltete Kalkriffe ihre Klippenjähen bis zu 4000' überm Thal empor. Der Hohe Kasten ist demaskirt und das schindelgedeckte Berghaus glitzert als weisser Punkt im Sonnenlicht hernieder. **Links** sinken die gelblichen Kreidebänke des Wurmser- und Therenberges in südwestlichem Fallen gegen den Eingang zum Illthal ab und die unter denselben zerstreut liegenden Ortschaften sind Klaus, Röthis und Rankwyl, dessen Kirche accentuirt hervortritt. Hoch droben aber leuchtet das Kirchlein von Obersaxen. Der Einblick in den Wallgau (Montafun) hat sich noch erweitert. Ausser den genannten Gebirgsindividuen des Rhätikon werden jetzt auch Berge der nördlichen Thalwand sichtbar, so der Stierkopf ob Bludenz, der Keil des Klosterser-Schwarzhornes und die gestreckte Fluh des Hochjoches oberhalb Schruns. Es ist ein Einblick von mehr als 9 Stunden Tiefe. Zwischen dem Hochkugel und dem Hoch Gerrach (im Mittelgrunde links) sieht man nun auch den Hohen Freschen, 6150'. Die violettblaue Beleuchtung, in welcher an wolkenfreien schönen Sommertagen die Alpen erscheinen, ist für den Farbeneffekt der Landschaft unbedingt ein wesentlich schmückendes Moment; aber sie lässt die Grossartigkeit des Gebirgsgebäudes nicht erkennen, weil die einzelnen Parthien sich nicht ablösen, sondern als kompakte Masse erscheinen. Wenn es dagegen nach kalten Regentagen sich aufheitert und die Berge bis zur Waldregion herab voll frisch gefallenen Schnees liegen, dann sondern sich die Gruppen und man erstaunt nicht nur über die reiche Struktur des gewaltigen Baues, sondern die Höhenverhältnisse erscheinen auch in einem ganz anderen Maassstabe. – Des Rheinthales Tiefe wird immer durch den Koloss des Calanda abgeschlossen.

Rechts. Station Rüthi. Katholisches Pfarrdorf mit 1500 Einw., die Feldbau und Vieh-

«Schloss Sargans gegen den Falknis und Mont Velan.»



zucht treiben und auch für die Broderiefabriken arbeiten. Einst dem Kloster Pfäfers unterthan, war es im Mittelalter eine republikanisch selbständige Gemeinde mit Hoheitsrechten.

Links auf einem Felsenhügel die Wallfahrtskirche St. Valentinsberg, Pfarrkirche und Wohnung des Geistlichen von Rüthi, stand urkundlich schon 819 und hiess damals rhätisch Montaniola (Berglein). Schöner Blick von da über's Rheinthal.

Weg auf den Kamor von hier, zwar kürzer als der von Oberriet, aber viel steiler und anstrengender. Von der Station die Landstrasse überschreitend hinauf nach dem Weiler Breiten um den bewaldeten Hügel Gruppen, nach dem Weiler Plonen (Knabe hier als Führer mitzunehmen), durch Waldung zu den Sennhütten und über die «Grashalden» zur Oberen Kamoralp (bleibt rechts liegen). [...]

Rechts Dorf Lienz, ursprünglich rhätische Kolonie «Slienes» aus dem 7. Jahrhundert. Paritätisches neugebautes Dorf mit circa 500 Einwohnern, die Reformirten nach Sennwald, die Katholiken nach St. Valentinsberg pfarrgenössig, brannte 5. Mai 1854 bis auf wenige Giebel (86 Brandstätten) nieder.

Nun läuft die Bahn durch einen natürlichen Park; luftig-leichtes Buchengehäge oder ernste dunkle Tannengruppen umschliessen heimlich-stille Wiesenplätzchen und lauschige Waldwinkel, über denen die starren, oft abgestuften Kalkwände der Stauberen, der isolirt aus tiefer Runse hervorragende Felsensplitter der Nadel und die sammetweichen grünen Rasenpolster der Saxer-Alpen und Wildheuplätze hervorwachsen. Das Gestein, durch welches das Tracé gesprengt werden musste, ist Schutt einstiger furchtbarer Bergstürze; man fand beim Bahnbau mehrere Schuh tief in der Erde unter den Felshügeln menschliche Gerippe, – ein Beweis also, dass der Sturz, welcher droben die Felsenzinnen so auszackte, in die historische Zeit fällt. Sennwald mit seiner freiliegenden Kirche. Auf dem Friedhofe ist's wunderbar schön; droben auf dem Thurme bewahrt man den Leichnam des auf dem Maiengerichte zu Salez 1596 von seinem Neffen erschlagenen Freiherrn Philipp von Sax in gläsernem Sarge auf. Weil er unverweslich ist, hielten ihn die katholischen Bauern von Frastanz für eine wunderbare Reliquie und raubten ihn nächtlicher Weile 1744 aus der Kirchengruft. Es bedurfte diplomatischer Vermittelung, um den protestantischen Freiherrn wieder zurückzuerhalten. Der Küster (hinter der Schmiede wohnhaft) zeigt für ein Benefiz von 20 Rp. per Person die mittelalterliche Mumie mit dem Schwerthieb im Schädel. – Wenn man aufpasst, so erblickt man einige Mal rechts im Gesträuch das alte Schloss Forstegg, im 12. Jahrhundert erbaut, auf dem einst der Minnesänger Heinrich von Sax seine zarten Liebeslieder dichtete. Wer einen gesättigten Eindruck von dieser malerisch-schönen Stelle hinwegnehmen will, steige auf der

[...] **Station Salez** aus (das gleichnamige Dorf liegt links der Bahn), wandere zu den beschriebenen Punkten zurück und dann von Sennwald, dem Fahrwege rechts folgend, nach Frümsen, Sax und Gasenzen, zwischen tropisch-üppigen Maisfeldern und Holzhäusern im Gebirgscharakter, von denen jedes Stoff für die Skizzenmappe des Zeichners abgiebt. An halber Berghöhe liegen auf einem bewaldeten Vorsprung die Ruinen der Schlösser Frischenberg und darüber von Hohen Sax (altum Saxum, d.h. hoher Felsen) nächst dem Guler Tobel. In der Morgenbeleuchtung erkennt man sie von der Bahn aus, im Nachmittagsschatten sind sie schwer zu erkennen, weil sie von gleicher Farbe wie die dahinterliegenden Felsen sind. Von Sax aus in 1 Std. zu ersteigen; schöne Aussicht. Die Felsparthien hoch droben in den Appenzeller Alpen heissen, wenn man über den rasenbewachsenen Rücken von Norden gen Süden, dieselben weiter verfolgt: Kanzel, ein einzelnstehender Stock, – Furglenfirst, eine hohe, breite und vielfach zerborstene Trümmerwelt, überall mit stufenartig vorgelagerten Wildheuplätzen, – dann gleich einer abgebrochenen Pyramide, frei aufsteigend der Ambos, nächst dem das Felsengemäuer allmälig absinkt zur Saxer Lucke, einem tief eingeschnittenen Gebirgspass, der vom Dorf Sax über die Alpen Cavadur, Wasen (mit hellleuchtenden Alphütten, dicht unter die Felsen gebaut), Unteralp und Roslenalp durch die Krinnen (5059' ü. M.) hinab nach der Fählenalp und an den Fählensee führt, von dem aus man über die Sämtiseralp und das Dorf Brüllisau in's Weissbad gelangt [...]. Zeit 6 Std.

Die Lokomotive braust nun über Sumpfboden in den schönen grossen Gamser Thalkessel zu der

Station Haag. Kreuzungspunkt der aus dem Toggenburg über Wildhaus kommenden und hinüber in's Oesterreichische nach Feldkirch führenden Strasse. Poststation für beide Richtungen. Der imposante Felsencircus ist nun ganz entwickelt.

Links steigen die furchtbar zerklüfteten und verwitterten Drei Schwestern, vom Volke auch die Landsknechte genannt, auf, die schon dem Fürsthentum Liechtenstein angehören. Bei Abendbeleuchtung kann man es am auffallendsten bemerken, wie sehr die Erosion an der Zerstörung der Felsenmassen arbeitet, denn ausgespülte und zerfressene Rinnen durchfurchen den ganzen Berg. Der im Thal liegende Schellenberg verdeckt den freien Einblick in das Illthal. Die altersgraue Kirche mit dem stumpfen Dache drüben im Oesterreichischen gehört nach Eschen und Mauern. Auf einer Alpenterrasse der Drei Schwestern liegen die Ortschaften Nendeln und Bla[n]ken. Im Vorblick tritt schroff das Würznerhorn, der äusserste Ausläufer des Falknis, bei Ragatz an der Graubündner Grenze hervor.

Rechts ziehen die Klippenfluhen der Appenzeller Alpen über die scharf gezahnten, zerbröckelnden Massen der Kreuzberge, die an mehreren Stellen hoch droben unter ihren Spitzen so durchbrochen sind, dass man, wie bei einer Ruine, durch hohle Löcher den Himmel (namentlich Abends, bei untergehender Sonne) erblicken kann; dann weiter der breite, oben begraste Kopf des Mutschen und gegen das Obertoggenburg einbiegend die kahlen Felsenmauern des Saxer Moor. Die Mitte im Blicke rechts nimmt der durch eine Unmasse von Häusern und Hüttchen belebte Grabserberg ein, droben mit dem kahlen Gamserruck (6342' ü. M.) endend. Dann weiter vor die gegen das Rheinthal auslaufenden Gipfel derjenigen Bergkette, die eine südöstliche Fortsetzung der Kurfirsten am Wallensee ist, namentlich: der vordere abgerundete Kapf (6280'), der höhere Margelkopf (6788') und über diesem der Faulfirst (7194').

[Es folgen die Beschreibungen der verschiedenen Ausflugsmöglichkeiten vom Toggenburg aus («Parthieen in's Toggenburg, sehr zu empfehlen»): «Tour von Wildhaus nach dem Weissbad», «Tour über den Käserruck nach Wallenstad», «Tour in's Ober-Toggenburg und auf den Speer», sowie einer «Parthie in den Wallgau und in das Montafun». Nach diesen Exkursen kehrt der Autor zurück zur Bahnlinie zwischen Haag und Buchs.]

Bahnlinie. Der Zug geht über sumpfiges Rietfeld. Rechts unter dem Abhange des belebten Grabserberges das uralte Pfarrdorf Grabs, schon 841 als Quadravedes in Urkunden genannt, das seiner ausserordentlich zerstreuten Lage halber 7 Schulen hat und dessen Gesammt-Einwohnerzahl im Umfang von einigen Stunden 3300 beträgt. Bedeutende Jahrmärkte. In der Bergfalte, welche hinter dem Orte ansteigt, führt ein Weg über Alpen zu dem romantischen, versteckten Voralpsee und von da über den Schlachtboden, am Tristenkolben vorüber, ein rauher Pfad hinab nach Wallenstad.

Rechts Station Werdenberg. Schon längere Zeit sah man den grossen, massiven, thurmartigen Bau des Schlosses Werdenberg hell leuchten, das auf rebenbepflanztem Hügel über dem gleichnamigen, ärmlich aussehenden Städtchen liegt. Hier lebten die Grafen von Montfort, die in ganz Rhätien als das mächtigste Geschlecht galten und aus deren Reihen namentlich der kühne, heldenmüthige Rudolph glänzend in den Vordergrund tritt, der Führer der Appenzeller Hirten und Sieger in der Schlacht am Stoos (1405 [...]). Er gehörte der Linie «zur schwarzen Fahne» an und war von seinem eigenen Vetter, dem Grafen von Montfort-Bregenz, von diesem seinem Stammschlosse vertrieben worden. Heimathlos umherirrend, bot er sich den Appenzellern als Heerführer an, kämpfte im Hirtenkleide an ihrer Spitze und eroberte mit ihrer Hülfe sein Eigenthum wieder. Die Grafschaft ging dann um die Mitte des 15. Jahrhunderts an die Grafen von Sax zu Mosax, an Luzern, andere Edelleute und zuletzt an den Stand Glarus als Unterthanenland über und wurde durch Napoleon zuerst 1798 bei Bildung der helvetischen Republik dem Kanton Linth, später dem neugebildeten Kanton St.Gallen als freies Land einverleibt. Der letzte Graf von Werdenberg starb 1534 in Sigmaringen. Das Schloss, noch ganz alterthümlich eingerichtet, gehört jetzt der Familie Hilti, welche Fremden gern die reizende Aussicht aus den Fenstern zu geniessen gestattet. Das Dorf, dessen Kirchthurm mit Zink gedeckt, so stattlich herüberblitzt, heisst Buchs, hat viele stattliche Gebäude, einen guten Gasthof: bei Hilti auf der Post, und 2000 reformirte Einw. In dieser Gegend zerstörten Rheinüberschwemmungen 1817, 1821, 1851 und 1853 die Ländereien furchtbar, die an manchen Stellen tiefer als das Flussbett liegen und desshalb durch kostbare Dämme geschützt werden müssen. Links über'm Rhein liegen die lichtensteinischen Dörfer Blanken und Schaan, zwischen denen die böse Rüfe des Cavaduratobels herabkommt; gleich einem versteinerten Gletscher hat das sterile Geröll ehedem fruchtbares Land überdeckt.

Notizen über das Fürstenthum Liechtenstein.

Es hat einen Flächeninhalt von 2⁹/₁₀ Quadratmeilen und eine Bevölkerung von 7000 katholischen Einwohnern in einem Marktflecken und 13 Dörfern. Landwirthschaft und Viehzucht sind die einzigen Erwerbsquellen des gebirgigen Landes. Die höchsten Spitzen des Landes sind das Angsthorn 7900', und die Kimberspitz 7500'. Die Staatsverwaltung wird durch eine fürstliche Hofkanzlei (deren Sitz in Wien ist) geleitet; die innere Verwaltung besorgt der Landesverweser in Vaduz, der mit dem Adjunkt zugleich als erste Justizinstanz fungirt. Die oberste Gerichtsinstanz bildet das k. k. österreichische Oberlandesgericht zu Innsbruck. Münze, Maasse und Gewichte sind österreichisch. Die Staatseinnahmen belaufen sich auf 55 000 fl. [Gulden] Conventionsmünze, welche die Staatsausgaben konsumiren. Staatsschulden hat das Ländchen nicht. Es stellt 64 Mann Scharfschützen zum deutschen Bundesheere und 28 Mann Reserve. Dienstzeit ist 6 Jahre. In seinen kirchlichen Verhältnissen gehört Liechtenstein zum schweizerischen Bisthum Chur. Die Verfassung ist landständisch; die eine Kammer besteht aus der Landmannschaft und der Geistlichkeit. Am Ende eines jeden Jahres wird vom Fürsten ein Landtag ausgeschrieben: absolute Stimmenmehrheit bildet den Landtagsbeschluss, der durch Genehmigung des Fürsten Gesetzeskraft erhält. Das Ländchen, während des 14. und 15. Jahrhunderts im Besitz der Grafen von Werdenberg-Sargans und später der Freiherren von Brandis, während des 16. Jahrhunderts den Grafen von Sulz und während des 17. Jahrhunderts den Grafen von Hohenembs als «unmittelbare Grafschaft Vadutz und Herrschaft Schellenberg» gehörig, kam durch Kauf 1699 an die Fürsten von Liechtenstein, die seit 1713 Sitz und Stimme im Reichstage haben. Der Fürst hat aber ausserdem noch grosse Privatbesitzungen in Oesterreich, Preussen und Sachsen, zusammen von einem Flächengehalt von 104 Quadratmeilen mit 600 000 Bewohnern, die jährlich circa 1 Million Gulden Konventionsmünze einbringen.

Links Vaduz (Valdulsch, Vallis dulcis?), Hauptort des Fürstenthumes, hat 137 Häuser. Die auf steilabfallenden Felsen stehende Burg gehört in ihren ältesten Theilen (der viereckige Heidenthurm) der Bauart des 9. Jahrhunders an; alle anderen Gebäude stammen aus späterer Zeit. In der Kapelle alte Malereien und Schnitzwerke. In der St.Florinskirche die Gruften der Grafen von Werdenberg-Sargans und Freiherren von Brandis. Höher im Walde die unbedeutenden Ruinen der Burg Schalun. Hier begegnet man im Rheinthale den ersten auffallenden romanischen Namen, wie z.B. der Hof Muldain, Alp Profatscheng, wo ein Wildmännlein das Vieh hüten soll etc. Vaduz ist des Besuches nicht werth.

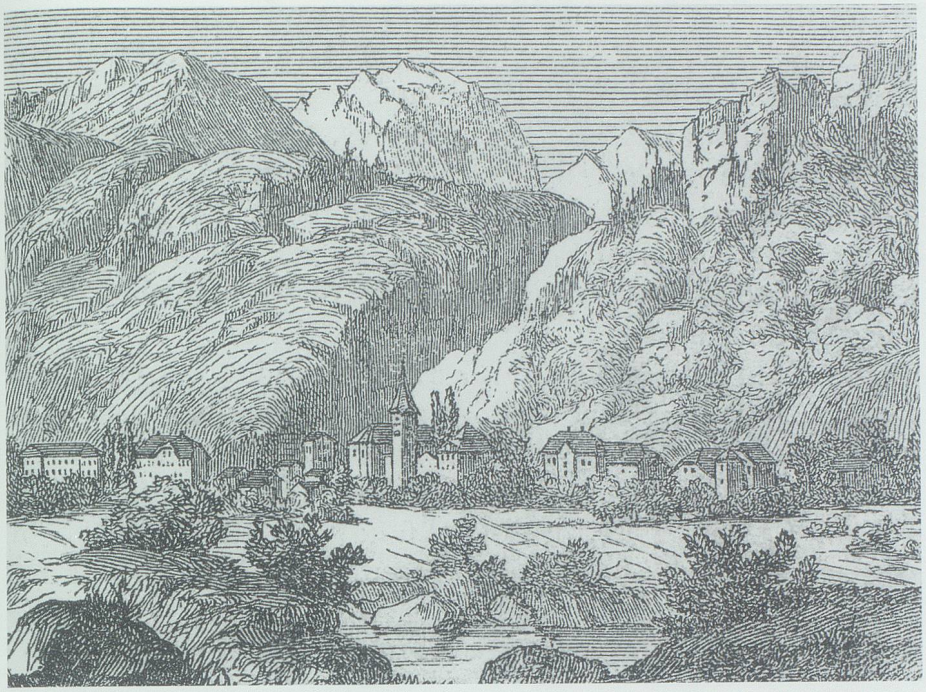
Rechts Station Sevelen am Fusse der vom Alvier absinkenden Halden des Sevelerberges, langgestrecktes Dorf, beinahe ganz unter Obstbäumen versteckt, mit 1600 Einw., an einem wilden Bergbache. Wenige Reste des ehemaligen Schlosses Herrenberg.

Der Alvier (7274' ü. M., 5850' über'm Rheinthal) ist von Sevelen aus mit Führer leicht in 3 Stunden zu ersteigen und gewährt reiche Aussicht. Er hängt durch einen gen Südwesten steil abfallenden Felsengrath mit der Gauschla (7117' ü. M.) und Kamegg zusammen, welche im Bogen wie eine Felsenmauer die Schaner Alp umgiebt und nach dem Rheinthal zu sich niedersenkt.

Links Triesenberg, weit zerstreute liechtenstein'sche Gemeinde, und tiefer Dorf Triesen (Trischun), uralter Ort, angeblich von Drusus (Drususthor, Val Druschana etc.) gegründet.

Die Berge drängen wieder in's Thal vor, namentlich die Ausläufer der Kamegg; die Ruine der Burg Wartau am Absturz eines vorliegenden Hügels. Eigenthümliche Erscheinung des fast vertikalen Bruches aller Berge gegen Südwesten. Die Bahn biegt um einen mit sammetweichem Rasen bekleideten Hügel.

Rechts Wartau, grosse politische Gemeinde mit 2100 Einw. aus den an der Bergeshalde zerstreut liegenden Dörfern Oberschan, Gretschins, Malans [Anm. zu Malans: In einem Weingarten bei Malans hat man byzantinische Münzen gefunden; eine derselben ist im Besitz des Dr. Saxer in Fontnas.], unten in der Thalecke Fontnas und ganz vorn Weite, beste-



«Ragatz mit der Taminaschlucht, gegen den Monte Luna und Calanda gesehen.»

hend. Ein Dorf Wartau giebt's nicht; die Gemeinde erhielt ihren Namen von der Burg, deren Thurmruine vom Martinsberge herniederschaut. Bis 1798 bestand hier noch eine Art Leibeigenschaft. Fruchtbare Gegend, Getreide- und Obstbau. Schneidemühlen, Eisenhammerwerke, Ziegelbrennerei. Reicher Stoff für die Skizzenmappe eines Malers.

Links das Würznerhorn (6150' ü. M., 4680' über'm Rheinthal), äusserster Vorsprung der grossen Falknisgruppe, in deren zerrissenen Felsenbau man von der Bahn aus durch das enge, steile Wildhaustobel einen Einblick erlangt. Unten am Rhein Dorf Balzers (Palazoles urkundlich) am Fusse des Mittagsspitz. Nahebei auf isolirtem Felsen Ruine Gutenberg, im vorigen Jahrhundert noch bewohnt, bis in's 14. Jahrhundert den gleichnamigen Rittern gehörig, dann nach deren Verarmung Eigenthum der österreichischen Herzoge. Das daneben stehende grosse neue Haus wurde von einem katholischen Geistlichen erbaut und sollte ein Töchterpensionat werden, steht aber seit einigen Jahren unbenutzt. Der Erbauer ging nach Italien. Die Thalmulde hinter der Ruine Gutenberg führt zu der Graubündner Grenzfestung Luziensteig [...]. Die daneben aufsteigende, gegen den Rhein steil abgeschnittene Felsenmasse ist der Fläscherberg.

Rechts Station Trübbach, Dörfchen dicht am Rhein, eidgenössische Zollstätte. Häuser mit steinbeschwerten Schindeln gedeckt. Von hier aus ist über die Alpen Oberhaus und Riet der nackte Kulm des Gonzen ohne alle Beschwerde in 2½ Std. zu ersteigen. Ein Führer ist nöthig. Gasthaus zur Krone. Gerade über'm Rhein liegt der Weiler Klein-Mels u. die Mariahilf-Kapelle. Der Fläscherberg reckt sich immer kecker empor. Die Bahn läuft zwischen dem Rhein und der Saar, rechts am Schollberg vorüber, in dessen Steinbrüchen sog. schwarzer Marmor gesprengt wird. Aus diesem Material sind auch die Steindämme in den Rhein gebaut. – Ein dritter neuer, noch grossartigerer Gebirgscircus eröffnet sich im

Thalkessel von Sargans. Rechts die gigantische Felsenstirn des untenher bewaldeten Gonzen, gerade aus die Ragazer Alpen mit den Zinken der Grauenhörner, links die senkrecht aufstrebenden Kalkwände des Fläscherberges, auf dessen höchster Spitze das äusserste Blockhaus der Festung Luziensteig wie ein Adlerhorst klebt, und darüber die riesigen Massen des wild zerklüfteten, scheinbar unzugänglichen Falknis.

Rechts Station Sargans am Eingang des breiten Seezthales. (Da wegen Holz- und Wasserfassens die Maschine hier 10 Min. mit dem Zuge hält, so steige man jedenfalls aus, um einen Rundblick von der grossartigen Gebirgslandschaft zu gewinnen.) Hier zweigt die Wallenseelinie von der Hauptlinie der Bahn durch's Rheinthal ab. [...] – Sargans, altes Bezirksstädtchen mit 900 katholischen Einwohnern. Gasthöfe: Löwe – Weisses Kreuz – Adler. Vom alten, jetzt von einem Verwalter des aus Graubünden gebürtigen Eigenthümers Ritter von Toggenburg in Wien bewohnten Schlosse, einst Wohnung der Grafen von Werdenberg-Sargans, dann von 1482 bis 1798 Sitz der eidgenössischen Landvögte, pittoreske Aussicht, besonders denen zu empfehlen, die nicht gern steigen und doch eine Uebersicht gewinnen wollen.

Tour auf den Gonzen. Dieser Koloss, einen eigentlichen Gebirgseckstein bildend, steigt mit (5643' ü. M.) 4150' aus jener grossen dreieckigen, sumpfigen Rheinebene, Baschär genannt, empor, welche 6 bis 7 Fuss tiefer liegt als das Rheinbett. Er ist wegen seiner Eisenerzgruben bekannt, die laut Urkunden schon im 12. Jahrhundert exploitirt wurden, vielleicht schon den Römern bekannt waren. Das Erz ist dichter Rotheisenstein, Eisenkies und kohlensaures Mangan-Erz. Zum Besuch des Bergwerkes hat man vom Besitzer, Herrn Neher in Plons (½ Std. von Sargans), eine Karte zu lösen. Vom Bahnhofe aus kann man das braune Knappenhaus über der Lisière des Waldes erblicken. Der Weg hinauf ist ganz ungefährlich in 1½ Std. zurückzulegen. Von hier bis auf den Gipfel des Berges gehen 3 Wege, die indessen, weil etwas waghalsig, nur von schwindelfreien Bergsteigern zu benutzen sind. Die Aussicht vom Gonzen ist reich lohnend und darum dessen Besuch sehr zu empfehlen; der Weg von Trübbach aus ist bis zum Gipfel völlig ungefährlich.

[Die restlichen Teile des Büchleins enthalten eine «Tour in's Weisstannenthal», die Beschreibungen der Dörfer und der Landschaft bis nach Chur, die Kapitel «Von Sargans nach Weesen», «Von Weesen nach Glarus», «Von Weesen über Rapperschwyl nach Wallisellen», «Von Rorschach über St.Gallen nach Winterthur» sowie die Entfernungstabelle der Stationsorte und ein Verzeichnis der Ortschaften.]

Bilder

Die Abbildungen sind dem Bändchen HERMANN ALEXANDER BERLEPSCH, *Der Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen,* St.Gallen 1859, entnommen. In der Kantonsbibliothek Vadiana, St.Gallen.