

# St. Gallen erhielt vor 100 Jahren seine Eisenbahn

Autor(en): **Thürer, Georg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1956)**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948721>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ST. GALLEN ERHIELT VOR 100 JAHREN  
SEINE EISENBAHN

*Georg Thürer*

*Soll die Strecke St.Gallen–Rorschach die erste  
Schweizer Bahn werden?*

Mindestens so leidenschaftlich, wie wir heute die Autobahnen erörtern, beschäftigten sich die Nordostschweizer vor hundert Jahren mit den ersten Eisenbahnen. Auch damals erregte die Frage, wie Zürich mit dem Bodenseeraum zu verbinden sei, die Gemüter. Entsprechend unsern Verkehrsfragen standen sich eine Thurgauer Linie (Winterthur–Thurtal–Romanshorn) und eine St.Galler Linie (Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach) gegenüber. Während sich unsere Zeit aber bei der Anlage der Autobahn wohl nach einem Entweder-Oder zu entscheiden hat, baute man damals nach dem Grundsatz «Nicht nur – sondern auch» gleich beide Linien, die sich ja auch im Verkehrsnetz zu behaupten vermochten. Unsere Studie befaßt sich mit den St.Galler Eisenbahnfragen bis zur Zeit der Eröffnung dieser beiden Strecken (1856).

«War bisher die Verbindung über die Meere die nächste und wohlfeilste, so durchziehen sich jetzt auch Europa und Amerika mit schnurgeraden Linien, die bald des Fluges der Vögel spotten, und eine Reise von Basel nach London ehestens zu einer bloßen Spazierfahrt machen werden. Schon die Konkurrenz und der bei der Vernachlässigung der Transportanlagen drohende Verlust fast jeden Verkehrs nötigt auch diejenigen Länder und Städte zur Einführung derselben, die jetzt vor den Kosten noch ein Kreuz machen<sup>1</sup>.» So hochgemut und doch so nüchtern über-





*Auch die Brille ist der Mode Unterthan  
ein Grund mehr im modernen  
Optikgeschäft zu kaufen*

**F. RYSER**

*Diplom-Optiker*

**OPTIK PHOTO KINO**

**MARKTPLATZ**





# ERSPARNISANSTALT DER STADT ST.GALLEN

STADTHAUS - GALLUSSTRASSE 14

---

G E G R . 1 8 1 1



zeugend legte der maßgebende Staatsleiter Gallus Jakob Baumgartner dem St.Galler Volke im Jahre 1835 die rechtzeitige Beschäftigung mit dem Bau von Eisenbahnen nahe. Es war zehn Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn in England, sechs Jahre nach der ersten Befahrung der amerikanischen Linien und im gleichen Jahre, da Deutschland und Belgien die ersten Lokomotiven durch ihre Ebenen dampfen sahen, und rund zehn Jahre, bevor schweizerische Strecken 1844 Basel–St.Ludwig, 1847 Zürich–Baden (die sogenannte Spanisch-Brötli-Bahn) befahren wurden. Man kann Baumgartner fürwahr nicht den Vorwurf machen, er habe es an der von einer guten Regierung verlangten Voraussicht fehlen lassen, denn an jene allgemeinen Erwägungen knüpfte er einen bestimmten Vorschlag. Die alte Straße Rorschach–St.Gallen war in schlechtem Zustande, und so stellte sich die Frage, ob man nun, statt sie durch eine neue zu ersetzen, nicht besser einen Schienenweg anlegen würde. Freilich, der auf große Zusammenhänge gerichtete Geist hatte nicht nur ein Lokalbähnchen im Auge. «Was also in der Schweiz unternommen werden will, muß den Stempel der Berechnung des künftigen großen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen.» Die Strecke zwischen Hauptstadt und Hafenort sollte das Schlußstück einer Bahn von Zürich an den Bodensee darstellen. Dort hatte die schon bestehende Dampfschiffahrt die geplante Bahn von München über Augsburg anzugliedern, und eine weitere Strecke sollte das Rheintal hinauf nach Chur führen<sup>2</sup>.

Baumgartner vermochte mit seinen Gedanken wohl seinen Kleinen Rat, nicht aber den Großen Rat zu überzeugen, der die regierungsrätliche Botschaft, welche die grundsätzliche Anregung der Eisenbahn St.Gallen–Rorschach enthielt, im Herbst 1837 ablehnte<sup>3</sup>. Dabei mochten konservative Kreise dem Bahnbau abhold sein, weil Baum-



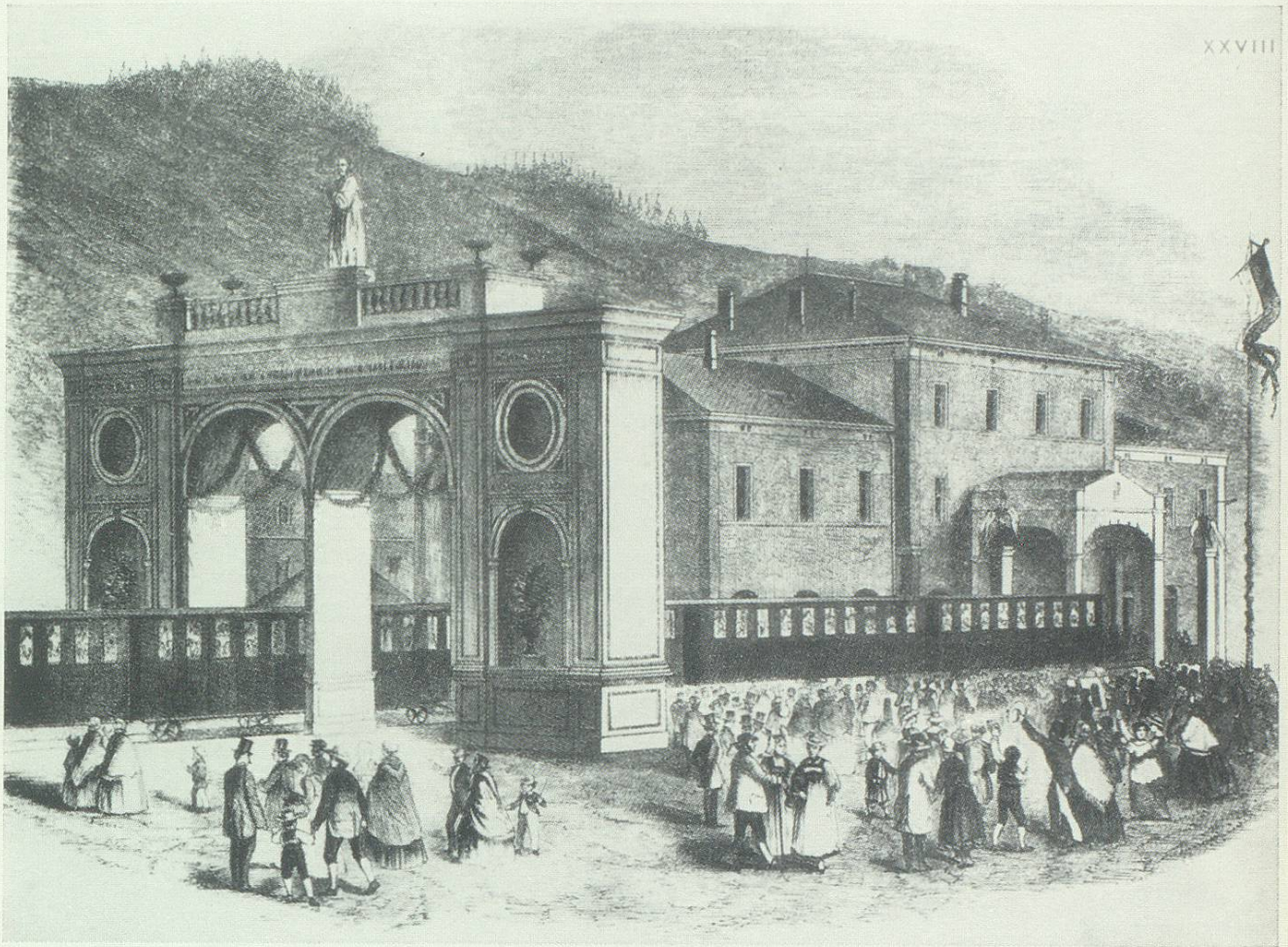
gartner offen erklärte, er sehe die Eisenbahnen gerne als «radicales Heilmittel gegen den Cantönligeist». Andere hegten technische Bedenken, noch andere fürchteten, über dem präbelnden Bahnbau bleibe die nach einer besseren Straße rufende Landschaft auf langehin überhaupt ohne den gewünschten Verkehrsweg, und schließlich fürchtete man die finanziellen Auswirkungen.

Wer sollte denn Träger eines solchen kostspieligen Eisenbahnunternehmens sein? Baumgartner erwog sowohl «halbamtliche Konferenzen» als auch die Bildung eines freien Vereins, machte dann aber immer weniger ein Hehl daraus, daß er den Staat als Bauherrn vorsah<sup>4</sup>. Eine Studienreise in die Rheinlande und nach Belgien bestärkte ihn in dieser Auffassung. In Belgien liege, in vorteilhaftem Gegensatz zu England, die «umsichtige Planung» in einer einzigen Hand. «Die Regierung wollte kein Luxus-, sondern ein Nationalunternehmen schaffen.» Sollte der junge heimische Staat nicht auch auf der Höhe der Zeit stehen? «Der Canton St.Gallen», so rief der Heimgekehrte aus, «kann kein größeres Nationalwerk unternehmen als eine Eisenbahn längs der Linth zur Verbindung der Dampfschiffkurse auf dem Zürich- und Wallensee<sup>5</sup>.» Dort berief Oberstleutnant Gmür schon früh ein Eisenbahnkomitee zu Vorbesprechungen ein.

*Vom Pionier Baumgartner zur «geistigen Lokomotive»  
Hungerbühler*

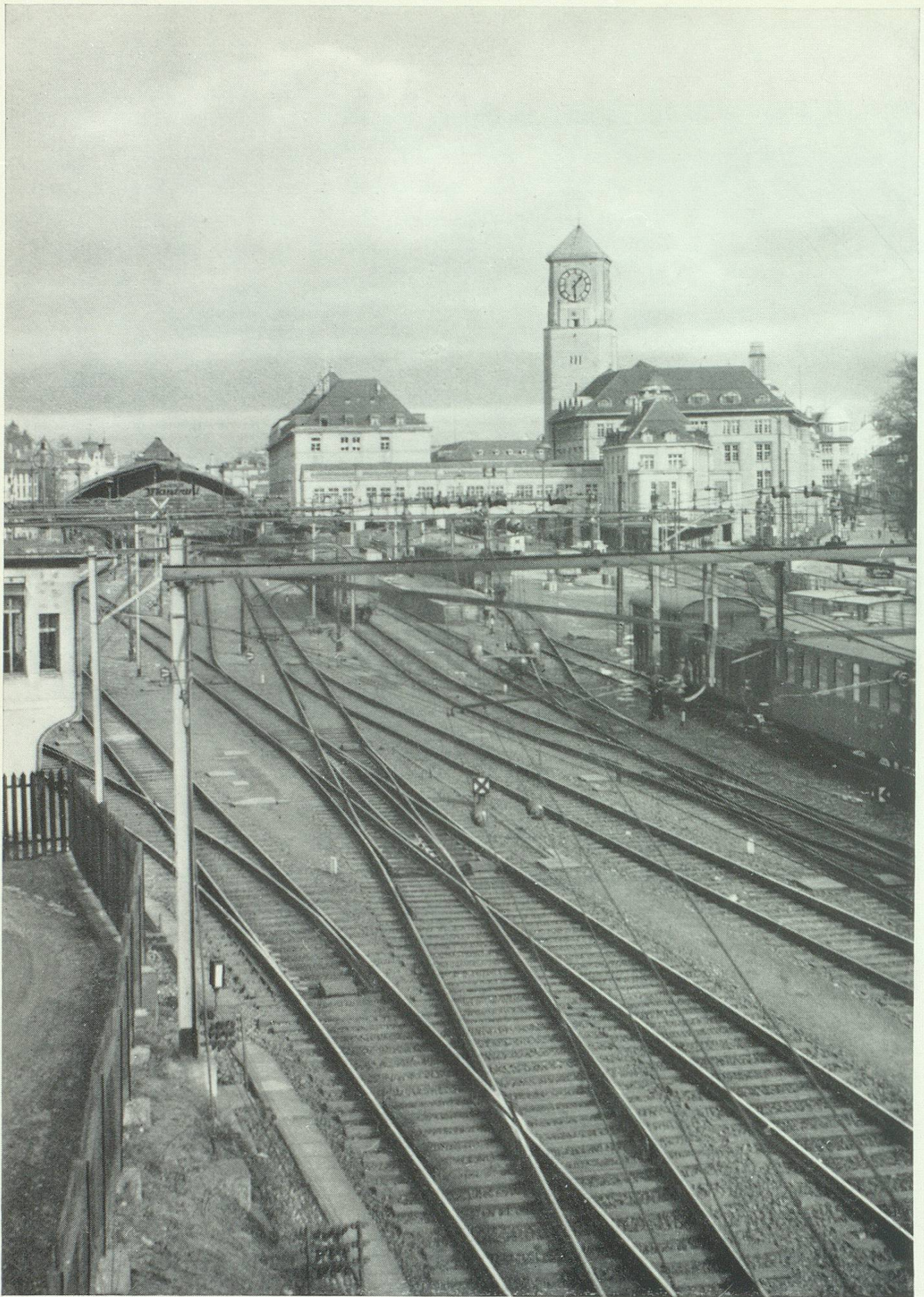
Es ist ein Kennzeichen der Frühpläne unserer Eisenbahnen, daß sie Verbindungen von See zu See schaffen wollten, denn auf den großen Schweizer Seen führen seit etlichen Jahren die ersten Dampfschiffe, die ja nur Hafenanlagen, aber keine Vorarbeit für die Fahrbahn erheisch-





*Am Ostermontag 1856 (24. März) fuhr der erste Eisenbahnzug von Zürich her in St.Gallen ein. Dreißigtausend Zuschauer waren herbeigeströmt, um Zeuge dieses Ereignisses zu sein. Sieben Monate später fuhr die Bahn nach Rorschach weiter. Unser Bild zeigt den heiligen Gallus auf der Ehrenpforte; er hatte hier einst die Einsamkeit gesucht, und nun erfolgte der große technische Anschluß der nach ihm benannten Siedlung an die große, moderne Welt.*





*Die Geleiseanlagen des Bahnhofes St.Gallen*



ten. Der junge Staatsschreiber Matthias Hungerbühler, der gerade damals auf den Regierungsratssitz aufrückte und nach der politischen Schwenkung Baumgartners die «geistige Lokomotive» der St.Galler Eisenbahnfragen wurde, sah den Zusammenhang im Zeichen der neuen Verkehrskraft klar: «Der Dampfwagen auf der Eisenbahn ist für das Land, was das Dampfschiff für die Wasserstraßen. Dieser Dampfkraft verdanken wir die Wohlfeilheit und Schnelligkeit im Verkehre. Durch die Schnelligkeit wird Zeit erspart. Zeitersparnis ist von allen Ersparnissen die kostbarste. Verlorene Zeit kann nie ersetzt werden<sup>6</sup>.»

Sollte dieser Wettlauf um Zeitgewinn am Felsenriegel der Alpen haltmachen? Ausgerechnet dort, wo sich die führenden Ostschweizer vom Anschluß an das Mittelmeerbecken die bedeutendsten Vorteile versprachen, mußte doch die Baumwolle in riesigen Mengen über die Alpenpässe gesäumt werden. Ende der dreißiger Jahre fand der Techniker Zanino Volta aus Como mit seinem Plane, «einen Schienenweg von Eisen oder Granit, welcher vom Walensee mit einer Durchbohrung des Splügens nach der Lombardei fortzusetzen wäre», den Beifall der sanktgallischen Regierung zwar noch nicht. Hingegen ließ der Kleine Rat immerhin schon das Gelände von Schmerikon bis Sargans überprüfen und die dort vorgesehene Strecke zum Teil abstecken. Diese Arbeit wurde dem tatkräftigen Friedrich Wilhelm Hartmann aus dem bayrischen Dillingen anvertraut, der dem nach Zürich berufenen Südtiroler Luigi Negrelli im Amte eines kantonalen Wasserbau- und Straßeninspektors gefolgt war. Der junge Hartmann arbeitete dabei mit dem Bündner Eisenbahn-Pionier Ingenieur La Nicca zusammen. Inzwischen tauchte von Sardinien her der Plan einer Lukmanierbahn auf, welcher den niedrigsten Paßübergang aus dem Quellgebiet des Rheins vorsah. Diese Bahn sollte den Meerhafen Genua



mit der nördlichen Alpenpforte zwischen Chur und Sargans verbinden; dort sollten sich die Linien gabeln in einen Schienenstrang, der zum Bodensee, und in einen andern, der zum Walen- und Zürichsee führte. Hungerbühler entwickelte die einschlägigen Baupläne daheim in seinem ureigenen Forum, der «Gemeinnützigen Gesellschaft<sup>7</sup>»; das war der demokratische Weg der Vorbesprechung im Volke. Die sanktgallische Regierung legte den Staatsvertrag zwischen den drei Schweizer Kantonen Tessin, St.Gallen und Graubünden unter sich und der Regierung von Sardinien-Piemont samt der Konzessionsurkunde für die erwähnten St.Galler Linien dem Großen Rate vor, der Mitte Februar 1846 nach viertägiger Aussprache zustimmte. Dabei erhob sich keine Stimme für den Bau auf Staatskosten. Die in Aussicht genommene private Gesellschaft kam aber doch nicht zustande, und der bald ausbrechende Sonderbundskrieg lenkte die Blicke bald genug von den Bündner Bergpässen weg auf die Risse des in seinen Grundfesten erschütterten Schweizerhauses. Der Umbau des Staates drängte die Bahnfragen in den Hintergrund.

Die neue Bundesverfassung brachte keinen Eisenbahnartikel. Hingegen berief der neue Bundesrat zwei englische Fachleute, darunter R. Stephenson, den Sohn des Erfinders der Lokomotive. Ihr Gutachten für ein gesamtschweizerisches Bahnsystem hielt sich an die Talsohlen. Jura und Alpen sollten durch Rampen so weit zugänglich gemacht werden, daß oben ein kurzer Tunnel genügte. Dieses System der «Stammlinie» Aare–Limmat mit «Zweiglinien», worunter die Strecke Zürich–Chur die Eisenbahn nur Zubringerdienst für die Schifffahrt Zürichsee–Linth–Walensee leisten ließ, bezog das große Wirtschaftszentrum der Stadt St.Gallen nicht ein. Eine St.Galler Linie von Zürich an den Bodensee «würde solch ungeheure Kosten verursachen, daß jede Hoffnung schwindet, sie als



N E M E S I S



*Niemals, Sterblicher, bau' auf das Morgende!*

*Nicht den geringsten*

*Frevel der Zunge vergißt NEMESIS*

*ahndender Sinn!*

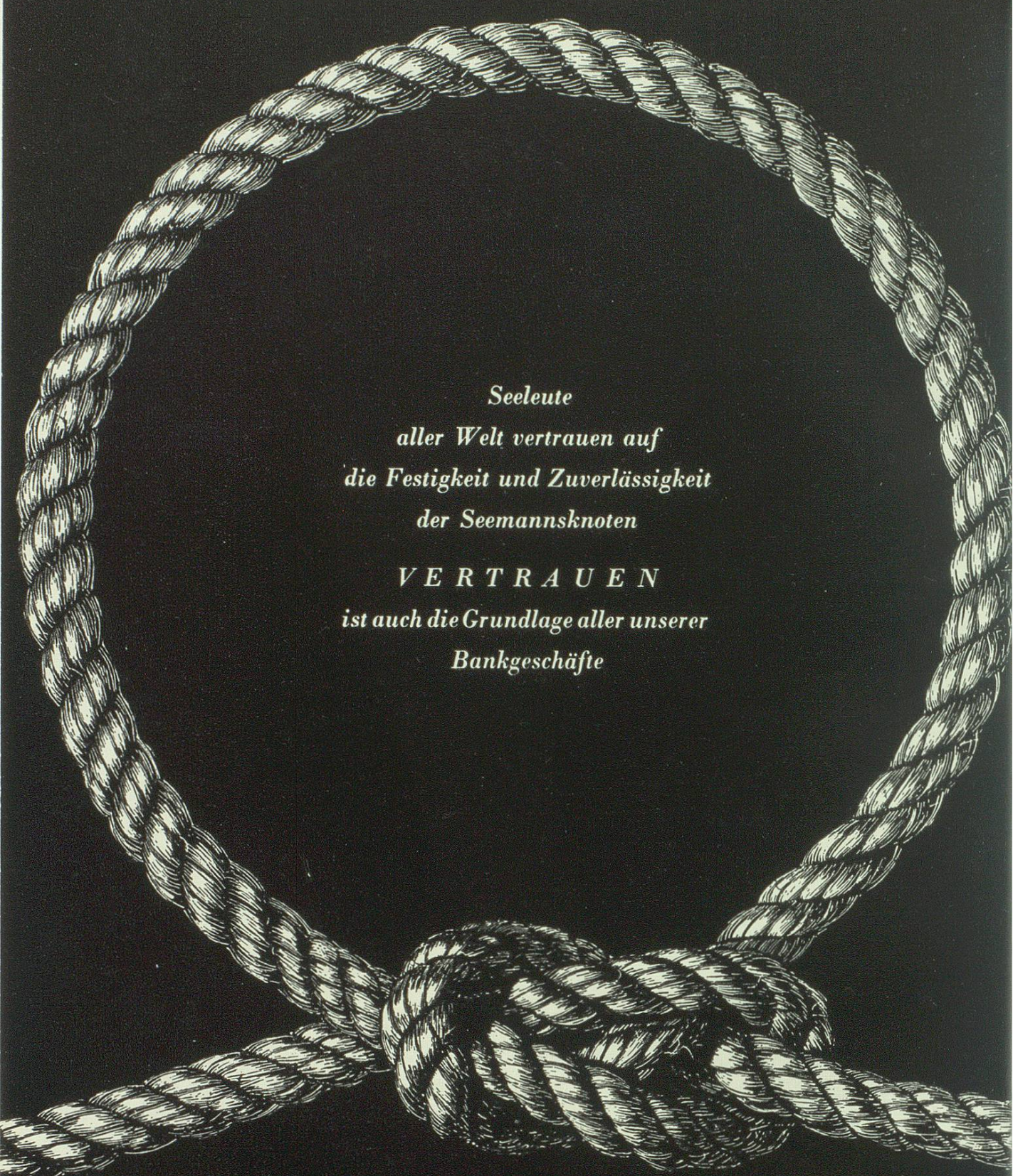
Schweizerische Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur

Subdirektion St.Gallen

LANZ & DIENER

Telephon 23 33 22 Bahnhofplatz 1





*Seeleute  
aller Welt vertrauen auf  
die Festigkeit und Zuverlässigkeit  
der Seemannsknoten*

**VERTRAUEN**  
*ist auch die Grundlage aller unserer  
Bankgeschäfte*

**S T . G A L L I S C H E  
K A N T O N A L B A N K  
S T . G A L L E N**



Glied der großen Stammlinie von Osten nach Westen annehmen zu können». Die beiden Experten betrachteten offenbar das Gelände als dermaßen abschüssig, daß sie es nicht einmal begingen. Kein Wunder, daß sich aus der Nordostschweiz heftige Widerstände meldeten. Auch anderswo war das Gutachten, das der Bundesrat als Grundlage für einen staatlichen Bahnbau gewünscht hatte, gar nicht genehm. Wohl vertrat der Schaffhauser Peyer im Hof als Sprecher der Mehrheit des nationalrätlichen Ausschusses den Bau der Bahnen durch den Staat in einer glänzenden Rede. Der Rat aber hielt es wie die öffentliche Meinung mit dem Sprecher der Minderheit, dem St.Galler Regierungsrate Hungerbühler, welcher dem privaten Bahnbau das Wort redete<sup>8</sup>. Zweifellos lastete die Angst vor einer ungeheuren Bundesschuld des noch sehr jungen Staatswesens auf der Bundesversammlung, welche im Juli 1852 auf den Bau von Staats wegen verzichtete und dem Bund lediglich die Genehmigung der kantonalen Konzession vorbehielt. Es wäre durchaus denkbar gewesen, daß die Eidgenossenschaft als Bauherr vor lauter regionalen Ansprüchen zunächst beinahe gelähmt gewesen wäre, wie anderseits nachher im «Eisenbahnfieber» der folgenden Jahrzehnte verschiedene Gesellschaften «ihr besonderes Züglein» wollten, was zu Fehlleitungen vieler Gelder führte, die eine Planung durch den Bund wohl erspart hätte.

*Die Strecke Zürich–St.Gallen wird eröffnet  
(Ostermontag 1856)*

Das Jahr sollte nicht zu Ende gehen, ohne daß in St.Gallen entschlossen gehandelt wurde. Der schon 1846 vom Kaufmännischen Directorium ins Leben gerufene «Eisenbahnverein», den seit der Wahl Näffs in den



Bundesrat der tatkräftige Hungerbühler leitete, wurde in die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft umgewandelt. Der Kanton St.Gallen bot dabei das erste Beispiel, daß der Staat, ohne selbst Träger des Unternehmens zu sein, sich doch fördernd einschalten konnte<sup>9</sup>. Ein großzügiger Geist beherrschte den Großen Rat vom 17. November 1852, welcher sehr ansehnliche Beiträge in Form von Aktien bewilligte: 3½ Millionen für eine Linie Rorschach–St.Gallen–Winterthur, 2 Millionen für eine Rheintaler Bahn von Rorschach bis Chur samt einer Abzweigung bis Walenstadt und ¾ Millionen für einen allfälligen Schienenweg von Weesen nach Rapperswil<sup>10</sup>. Man sieht, daß die Rundfahrt um den Alpsteinblock oder, weiter gesehen, das Eisenbahndreieck Rorschach–Zürich–Sargans als Leitbild klar vor Augen stand. Reichten Durchhaltewillen und Mittel, um diesen Plan zu verwirklichen? Es stellt dem Wagemut und der Unternehmerkraft jener Vorkämpfer ein treffliches Zeugnis aus, daß alle diese Hauptstrecken noch im gleichen Jahrzehnt eröffnet werden konnten.

Auf Beschleunigung drang besonders die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft, welche sich bei ihrer Strecke Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach im Wettbewerb mit den Nachbarkantonen Zürich und Thurgau wußte, die ihre «Nordostbahn» von der unbestrittenen Eisenbahnhochburg Zürich über Frauenfeld nach Romanshorn mit allen Mitteln betrieben. Oberingenieur Hartmann und Baudirektor von Etzel arbeiteten die Pläne der Bahnstrecke aus, auf welcher am 28. September 1855 die erste Lokomotive Wil erreichte. Die Fortführung der Zürcher Linie bis St.Gallen erheischte nochmals ein halbes Jahr. Am Ostermontag (24. März) 1856 aber rollte der von zwei Lokomotiven gezogene bekränzte Zug von achtzehn gedrängtvollen Personenwagen über die neue Kräzernbrücke heran. Dieses «herrliche Wunderwerk» einer eisernen



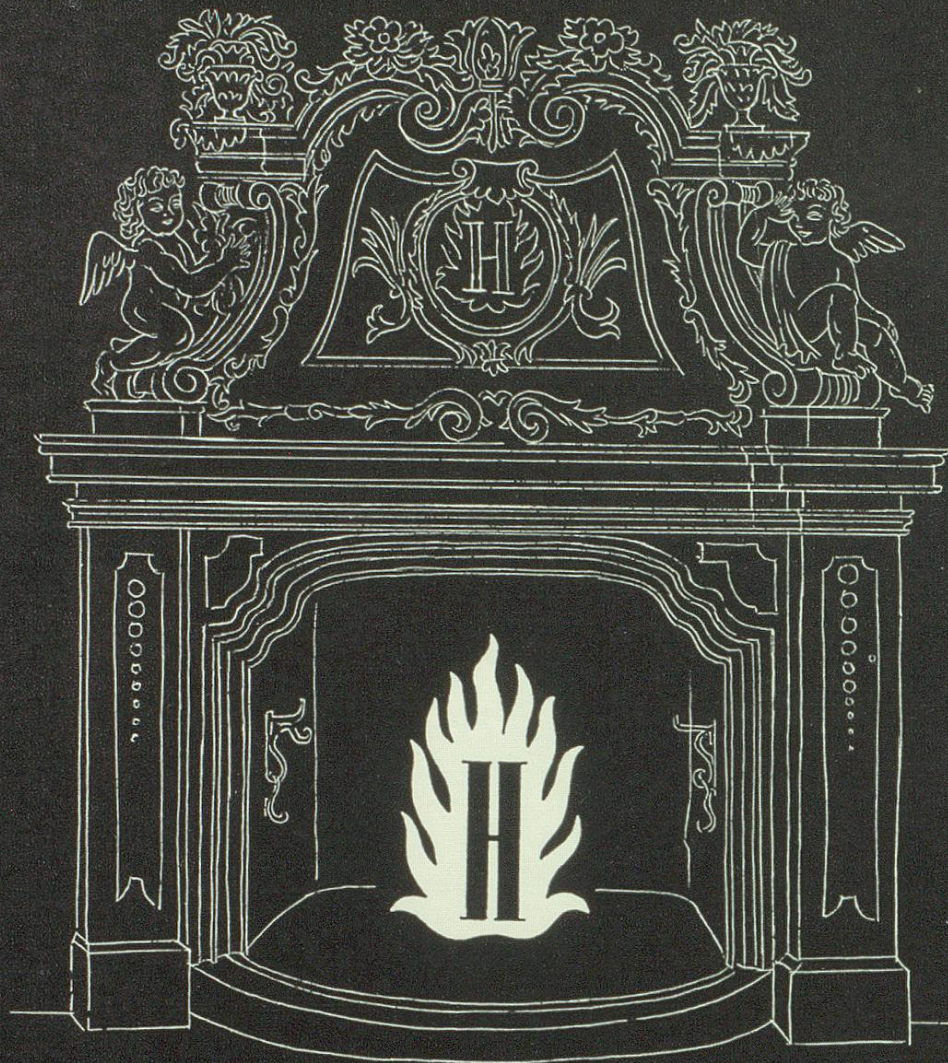


*Heute geht es nicht mehr so konventionell . . .  
man trifft sich bei PFUND . . .  
es läßt sich bei Kuchen und Tee so angeregt plaudern.*

**P F U N D**

*A. Lendi, Café und französisches Restaurant, Bahnhofstraße 9  
Ernst Pfund, Konditorei, Marktplatz 10*





*Gespräche am Kamin  
beliebt man vorzuziehn!  
Traulich ist die Wärme,  
drum, vor allem lerne,  
pflanze Deines Geistes Weizen,  
und vergiß nicht einzuheizen!*

**J. HUBER & CO. AG**

**KOHLN HOLZ BENZIN OEL**

St. Leonhard-Straße 5 St. Gallen Telephone 22 32 23 / 24 / 25



Gitterbrücke des Ingenieurs Dollfuß trug die Last der 6000 Zentner ohne spürbares Beben. «Dies sei der Tag, den Gott, die Ingenieure und unser Volk gemacht haben», frohlockte denn auch der Festredner in der Hauptstadt, als der erste Zug durch die mit den Standbildern des heiligen Gallus und der Helvetia geschmückte Ehreneskorte einfuhr. Empfangsschüsse krachten durch das Hochtal. Die Glocken fielen ein. Musikkapellen erklangen, und als sich der Festzug aufstellte, schlossen sich die Arbeiter der im Bau begriffenen Fortsetzung St.Gallen–Rorschach mit ihren bekränzten Werkgeräten an. Er war «so symbolisch und ausgedacht, als ob es aus dem ‚Wilhelm Meister‘ geschöpft wäre», schrieb Gottfried Keller von diesem St.Galler Festzug<sup>11</sup>. Er zeigte jedenfalls, wie Fest und Arbeit Hand in Hand gingen, aber zugleich als lebendiger Protest gegen die Behauptung, solche Steigung sei nicht zu meistern. Wieder ein halbes Jahr später war auch diese Strecke fahrbereit, und der durchfahrende Zug brauchte nur 33 Minuten für das Steilstück, das so langehin als unbezwinglich gegolten hatte. Daran mochte Baumgartner denken, den die Rorschacher Eröffnungsfeier mit seinem erfolgreichem Gegenspieler Hungerbühler zusammenführte. Im gleichen Sommer war auch die Strecke Winterthur–Romanshorn betriebsfertig geworden. Die Bahn Zürich–St.Gallen, für welche der schnellste Zug 3 Stunden und 20 Minuten brauchte, hatte im Hochsommer sehr großen Betrieb, denn das Eidgenössische Sängerkongress brachte große Scharen nach St.Gallen. Bei Aufnahme des Betriebs drang der aus Rußland heimgekehrte Glarner Bernhard Simon, der sich aus ärmsten Verhältnissen zum Palasterbauer des russischen Adels emporgearbeitet hatte, auf die Einstellung einheimischer Arbeitskräfte, die er streng überwachte, und scharf schritt er ein, wenn zum Beispiel die Trunksucht der Angestellten das Leben der Reisenden zu gefährden drohte.



Unversehens tauchte der kleine, lebhafteste Mann mit dem Stöckchen bald da, bald dort auf. Nicht selten erschien er auf einer Draisine vor dem Frühzug. Einmal aber fuhr er mit dem Extrazug daher, den der Fürst von Sigmaringen von seiner Villa Weinburg bei Thal telegraphisch bestellt hatte<sup>12</sup>, um seinen Gästen, worunter sich der englische und der deutsche Kronprinz befanden, die berühmte, 183 m lange Sitterbrücke zeigen zu können. Simon war auch der Schöpfer des Quartiers, das zwischen dem neuen Bahnhof und der Altstadt lag und das nun eine bevorzugte Geschäftslage aufwies. Vorab die Poststraße war in solchem Maße sein Werk, daß man sie Simonsquartier nannte. Dort stand das 1861 bezogene Postgebäude, durch dessen hohe Gittertore die Postwagen rollten. Es wurde später, als es dem wachsenden Verkehr nicht mehr zu genügen vermochte, vom Besitzer der in diesem Sommer ausgebrannten «Walhalla» angekauft und zu Hotelzwecken umgestaltet.

#### *Anmerkungen*

- 1 G. J. BAUMGARTNER, Erzähler, Juni 1835.
- 2 H. EDELMANN, Die Frühzeit der st.gallischen Eisenbahngeschichte, Beitr. zur st.gall. Gesch., Neue Folge, Heft 4 (1948), S. 8 ff.
- 3 Prot. des Gr. Rates 1837, S. 570 ff.
- 4 H. EDELMANN, Gallus Baumgartner und die Anfänge der st.gallischen Eisenbahnpolitik, «St.Galler Tagblatt», 22. August 1947, Beilage zu Nr. 390. Vgl. auch G. J. BAUMGARTNER, Geschichte des Kantons St.Gallen, Bd. 3 (1890), S. 164 f., sowie 286–290.
- 5 Erzähler, 18., 21. und 23. Sept. 1838.
- 6 M. HUNGERBÜHLER, Über das St.Gallische Eisenbahnwesen (1846), S. 15.
- 7 K. BUCHMANN, Landammann Johann Matthias Hungerbühler und die St.Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft (1948), S. 25 ff.
- 8 E. GAGLIARDI, Geschichte der Schweiz (1937), Bd. 2, S. 1479.
- 9 K. BUCHMANN, a. a. O., S. 31.
- 10 J. DIERAUER, Politische Geschichte des Kantons St.Gallen (1903), S. 91.
- 11 Gottfried Kellers Brief an Ludmilla Assing vom 21. April 1856.  
G. KELLER, Ges. Briefe, hg. v. Carl Helbling (1951), Bd. 2, S. 44.
- 12 J. DIERAUER, Bernhard Simon, Nbl. 1918, S. 15.