

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Band: 146 (2006)

Artikel: Rorschach - St. Gallen - Winterthur : zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft
Autor: Heer, Anton
Kapitel: Das St. Gallische Eisenbahnunternehmen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946246>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.12.2024

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

DAS ST.GALLISCHE EISENBAHNUNTERNEHMEN

Die Epoche des regional geprägten Unternehmens, das weitgehend von St.Gallen aus gesteuert und verwaltet wurde, schliesst auch die Anfänge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit ein. Nicht die Zäsur der Eisenbahnverstaatlichung des Jahres 1902, sondern jene der Aufhebung der Kreisdirektion St.Gallen, des SBB-Kreises IV, der Aufgabe des technischen Zentrums Rorschach und der Preisgabe eines Stücks regionaler Eigenständigkeit wird damit als Abschluss einer Epoche gewürdigt. Diese historisch bedeutsame Wegmarke entspricht gleichzeitig der Schwelle zur modernen elektrischen Betriebsform, die in den darauf folgenden Jahrzehnten sogar existenzielle Bedeutung erlangen sollte. Die Epoche des regional geprägten Unternehmens repräsentiert aber auch und nicht zuletzt die Epoche des weitgehenden Transportmonopols der Eisenbahnen.

Neubelebung der Eisenbahnbestrebungen

Das im Jahre 1846 ins Leben gerufene, geschäftsführende St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnkomitee nahm mit der 7. Sitzung vom 11. Januar 1850 seine Arbeit nach einem längeren Unterbruch wieder auf. Der konkrete Grund für die wieder erwachten Aktivitäten: Auf Veranlassung der Kantonsregierung und der Bundesbehörden sollten die erarbeiteten Planmaterialien, statistischen Grundlagen und Kostenberechnungen für die Eisenbahnlinie von Rorschach über St.Gallen nach Wil ausgehändigt werden. Hinter diesem Begehren stand der zusehends aktiver agierende junge Bundesstaat. Ende 1849 leitete die Schweizerische Bundesversammlung einen wichtigen ersten eisenbahnpolitischen Schritt ein. Es sollte Klarheit über das zukünftige schweizerische Eisenbahnnetz geschaffen werden. Für diese Klärung wurden die Engländer R. Stephenson und D. Gooch als Experten des schweizerischen Bundesrates eingesetzt. Als Grundlagenmaterialien sollten die verschiedenen bereits erarbeiteten Eisenbahnprojekte dienen.

Die Neubelebung der ruhenden Eisenbahnbestrebungen war damit eingeleitet. Der erste Rechenschaftsbericht, umfassend den Zeitraum von Februar 1846 bis Januar 1850, wurde in gedruckter Form veröffentlicht. Die darin enthaltenen Anträge zu Händen der Generalversammlung der Aktionäre vom 6. Februar 1850 zielten hauptsächlich in zwei Richtungen: Einerseits sollte das geschäftsführende Komitee zur Fortführung der Arbeiten

und Wahrung der st.gallisch-appenzellischen Eisenbahnbestrebungen verpflichtet werden und andererseits sollte es zur baldigen Übergabe der Projektunterlagen an die Kantonsregierung ermächtigt werden. Die führenden Köpfe des Eisenbahnkomitees erkannten, dass es wohl um einen Wettlauf gegen die Zeit und einen unerbittlichen politischen Kampf zugunsten einer Eisenbahnlinie nach St.Gallen gehen würde. Das bautechnisch anspruchsvolle Terrain galt als schwerwiegender Nachteil und drohte schlimmstenfalls die Stadt St.Gallen in die verkehrstechnische Isolation zu drängen.

Der Expertenbericht der Herren Stephenson und Swinburne

Aufgrund des Beschlusses der Schweizerischen Bundesversammlung vom 14. Dezember 1849, der besagt, dass «durch unbetheiligte Experten ein Gutachten über das zweckmässigste Eisenbahnnetz abgegeben werden soll», wurden aus einer langen Liste prominenter europäischer Eisenbahn-Sachverständiger die Herren R. Stephenson und D. Gooch als bundesrätliche Experten eingeladen. Im Juni 1850 meldete der Schweizer Generalkonsul L. Prevost aus London, dass er als Ersatz für den überraschend erkrankten Gooch den jungen, sprachgewandten Ingenieur H. Swinburne gewinnen konnte, der sich beim Bau der technisch anspruchsvollen Eisenbahnlinie Chester-Holyhead bereits bewährt hatte.

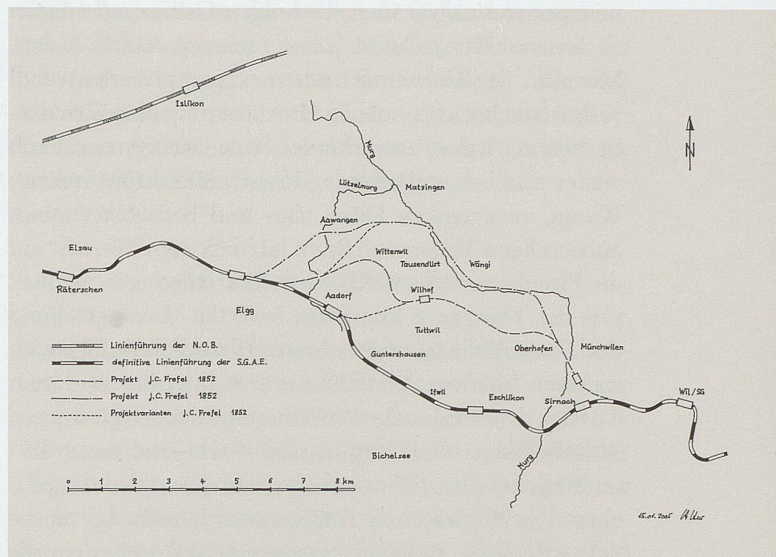
Die bundesrätlichen Instruktionen an die Experten waren ziemlich klar und unmissverständlich. H. Swinburne nahm im Sommer 1850 das Aktenstudium auf, um dann im Herbst zusammen mit R. Stephenson einige der vorgeschlagenen Eisenbahn- bzw. Verkehrsachsen zu besichtigen. Über die herrschende Stimmung in der Schweiz berichtete R. Stephenson im September 1850 nach London: «The designs for the Swiss Railways almost bring to my mind the mania of 1845. The Cantons represent the rural Companies of that year and each contests its position with as much tenacity and temper». Offensichtlich wurden die Herren Experten in den betroffenen Regionen eifrig bearbeitet. Die Eisenbahnlinie Rorschach-St.Gallen-Wil wurde allerdings nur aufgrund der Akten beurteilt – diese Linie galt als chancenlos.

Typisch für die von den Experten vorgeschlagenen Eisenbahnlinien ist die heute als Anachronismus emp-

fundene Kombination von steigungsarmen Linienführungen entlang der Flussläufe unter der Mitbenutzung von Wasserwegen im Trajektverkehr und die Bewältigung unvermeidlicher Steilrampen mittels so genannter «schiefer Ebenen». Für die Schweiz sollten dort anstelle der «stehenden Lokomotiven» Wasserballastzüge über die Steilrampen helfen. St.Gallen sollte gemäss Expertenansicht nicht unmittelbar an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Für die Ostschweiz ergaben sich daher als Bestandteile des schweizerischen Eisenbahnnetzes die Verkehrsachsen Thurtal–Bodensee–Rheintal mit der Verkehrsfläche Bodensee und die Achse Zürichsee–Walensee–Chur mit der allfälligen späteren Fortsetzung Richtung Lukmanier.

Gründung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft»

Noch während der auf Bundesebene laufenden Debatte um den Privat- oder Staatsbau und dem von Landammann M.Hungerbühler energisch mitgetragenen Kampf zugunsten des Privatbaus wurden die St.Galler Eisenbahnbestrebungen gezielt und mit grösster Energie vorangetrieben. Es galt eine Eisenbahn in einer Region beachtlicher Verkehrserwartungen unter bautechnisch recht anspruchsvollen Rahmenbedingungen zu bauen.



Die Linienführungen nördlich von Ifwil, die der Kanton Thurgau forderte und durch Ingenieur J.C. Frefel bearbeitet liess. (Zeichnung A. Heer)

Ungeachtet des Ausgangs der Verhandlungen im Nationalrat, die erst im Juli 1852 zugunsten des Privatbaus ausfielen, reichte das vorbereitende Eisenbahnkomitee die Konzessionsbegehren bei den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Zürich ein. Bereits im Juni 1852 erteilte der Kanton St.Gallen die Konzession für die Strecke Rorschach–St.Gallen–Wil und im Dezember 1852 folgte der Kanton Zürich mit der Konzession für den Abschnitt Elgg–Winterthur. Der Kanton Thurgau versuchte dagegen beharrlich eine st.gallische Eisenbahn zu verhindern. Am 27. Dezember 1852 erfolgte die Konstituierung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft», die laut Statuten den «Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wyl als Anfang und erste Sektion der Eisenbahn vom Bodensee über Kanton St.Gallisches Gebiet nach Zürich und Basel» bezweckte.

Die Episode der Thurgauer Obstruktionspolitik

Dass der durchaus selbstbewusst definierte Gesellschaftszweck als verkehrspolitische Provokation aufgefasst werden konnte und entsprechend beantwortet wurde, zeigte der Kanton Thurgau in den folgenden rechtlichen Auseinandersetzungen. Auf eidgenössischer Ebene wurde durch den Regierungsrat des Kantons Thurgau gegen die St.Gallerbahn argumentiert: «Diesen Tribut müssten daher zu ewigen Zeiten die nicht-St.Gallischen Kantone alljährlich bezahlen, um das Vergnügen zu haben, über die 1000 Fuss hohen, übrigens sehr schönen St.Gallischen Berge und Aussichten und neben der freundlichen

LAKE CONSTANCE AND BASLE RAILWAY.

FIRST SECTION FROM RORSCHACH, THROUGH ST. GALL, TO WYL.

Capital 12,000,000 francs (£480,000)—In 24,000 Shares of 500 francs (£20) each.
Deposit £2 per Share.

Nearly one-half of the above Capital has been already subscribed in St. Gall and Appenzell.

SOCIÉTÉ ANONYME WITH LIMITED LIABILITY.

Interest at the rate of 4 per cent. per annum guaranteed by the Committee until completion.

SWISS COMMITTEE.

M. HUNGERBUHLER, Mayor of St. Gall, President.
J. HOFFMAN, Councillor of State, St. Gall.
J. C. BARLOCHER, President of the Chamber of Commerce, St. Gall.
J. J. KELLY, Manufacturer, Mettendorf.
I. H. TANNER, Mayor of Herisau.
J. BAUMGARTNER, Member of Council, St. Gall.
F. W. HARTMAN, Inspector of Public Works, St. Gall.
STAHELI-WILD, Member of the Mercantile Corporation, St. Gall.
WIRTH-SAND, Chief Judge, St. Gall.

Trustees in London.

HENRY BARNETT, Esq., 69, Lombard Street.
JOHN SHARLAND, Esq., Croydon, (Chairman of the North Devon Railway).
WALTER RICARDO, Esq., 11, Angel Court, Throgmorton Street.

Bankers.

Messrs. BARNETT, HOARE, and Co., London.
Messrs. J. J. MAYER and SON, St. Gall.
Messrs. KOEBERLIN, St. Gall.
Messrs. CUSTER and Co., Rheineck.

Brokers.

Messrs. BARNETT and ELLIS, 11, Birchlin Lane.

Engineer.

Mr. VON ETZEL, (Director of Public Works in Wurtemberg).

Secretary, pro temp.

BENJAMIN GRUT, Esq.

Temporary Offices.

1, SAMBROOK COURT, BASINGHALL STREET.

The above Railway is thirty miles in length, and constitutes the first section of the Northern Railway of Switzerland.

Der «Actiensubskriptions-Prospekt» aus dem Jahre 1852. (Sammlung A. Heer)

und gewerbsthätigen Stadt des heiligen Gallus vorbei fahren zu können. Wohlfeil wäre dieser Genuss jedenfalls nicht!». Mit allen Mitteln wurde zudem versucht, die bau- und verkehrstechnisch sinnvolle Linienführung über Sirnach-Eschlikon-Aadorf zu verhindern oder wenigstens durch weiter nördlich verlaufende Trassen, über Münchwilen-Wängi, zu ersetzen. Diese bau- und betriebstechnisch aufwendigen Varianten hätten letztlich zum Verzicht auf die Eisenbahn aus wirtschaftlichen Erwägungen geführt, was die Thurgauer Interessen bzw. die Vorrangstellung der Thurtallinie geschützt hätte. Diese Politik führte zu weiteren Interessenkonflikten mit Winterthur und dem Tösstal. Die drohende Verhinderung der so genannten St.Gallerbahn über Elgg-Aadorf-Eschlikon stand also im Gegensatz zu Winterthurer und Tösstaler Ansprüchen. Die Winterthurer Petition vom Januar 1853 an die Schweizerische Bundesversammlung dokumentiert die Erwartungen und Ansprüche der betroffenen Region mit aller Deutlichkeit. Im März 1853 musste der Kanton Thurgau die Konzession für Streckenabschnitte Rickenbach-Wil und Wil-Sirnach-Eschlikon-Aadorf erteilen. Der Weg für den Bau einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil und Winterthur war nun offen.

Vom ersten Spatenstich zur Eröffnung

Der legendäre erste Spatenstich für die Eisenbahnlinie Rorschach-St.Gallen-Winterthur fand am 30. März 1853 in St.Gallen zu St.Leonhard statt. In den darauf folgenden Wochen und Monaten wurden die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke aufgenommen. Die Linienführung wurde dabei weitgehend nach den Vorschlägen der Experten F. A. Pauli und C. Etzel aus dem Jahre 1846 übernommen. Einzig die ursprünglich geplante Trassierung über Oberuzwil und Jonschwil wurde zugunsten der bau- und betriebstechnisch vorteilhafteren Linie über Algetshausen und Niederstetten aufgegeben. Dass die Enttäuschung

über den Variantenentscheid des Jahres 1853 in den betroffenen Gemeinden Oberuzwil, Jonschwil und Lütisburg gross war, ist leicht nachvollziehbar.

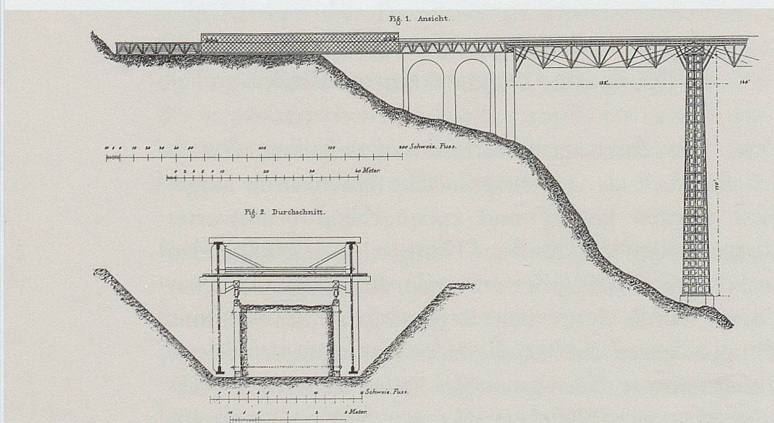
Der Verwaltungsrat setzte für die Gesamtleitung die Baudirektoren C. Etzel und F.W. Hartmann ein. Die Gesamtstrecke wurde in die folgenden vier Bausektionen unterteilt:

- I. Sektion
Rorschach-St.Gallen unter Ingenieur Ed. Ritter
- II. Sektion
St.Gallen-Flawil unter Ingenieur L. Pestalozzi
- III. Sektion
Flawil-Wil unter Ingenieur L. von Schlichtegroll
- IV. Sektion
Wil-Winterthur unter Ingenieur J. Herz

Dass drei von vier Sektions-Ingenieuren aus dem süddeutschen Raum stammten, ist wohl keine Überraschung. Diese allesamt sehr jungen und hochbezahlten Fachleute holten sich ihre ersten Erfahrungen beim Bau der Eisenbahnen in den nördlichen Nachbarländern Baden, Württemberg und Bayern. Über die eingesetzte, recht zahlreiche Arbeiterschaft ist zur Zeit noch wenig bekannt. Die wenigen konkreteren Hinweise lassen aber vermuten, dass ein ansehnlicher Teil der Bauarbeiter oder Erdarbeiter, wie sie damals teilweise auch bezeichnet wurden, ebenfalls aus dem süddeutschen Raum stammten.

Die erste, zweite und dritte Bausektion zeichneten sich durch anspruchsvolle und für die damaligen Verhältnisse bemerkenswerte Brückenbauten aus. Zwei Namen bleiben mit diesen Kunstbauten verbunden. Eine der ältesten noch bestehenden Brücken der heutigen SBB AG, die doppelspurige Brücke über die Goldach, wurde vom Stuttgarter Unternehmer G.H. Schöttle erbaut. Die längst verschwundenen einspurigen Eisenbrücken über die Sitter, Glatt und Thur wurden von C. Dollfuss konstruiert und erbaut. Diese technisch gleichartigen Bauwerke wurden im Sinne kostengünstiger Elementbauweise industriell vorgefertigt. Das damalige Kostenbewusstsein führte zu Konstruktionen, die im Grundsatz auch heute als fortschrittlich gelten würden.

Bezüglich der Hochbauten der S.G.A.E., die unter dem Direktionsarchitekten L. Bitzer entstanden, galt ebenfalls äusserste Sparsamkeit. Einziger Repräsentationsbau war der St.Galler Bahnhof. Für die Unterwegs-Stationen scheinen drei Stationstypen zur Ausführung gekommen zu sein. Als kleinste Einheit gilt das Bahn- und Brückenwärterhaus von Schwarzenbach, das zusätzlich als Haltestelle zu dienen hatte. Die heute immer noch bestehenden einstigen Wärterhäuser bei der Glatt und der Sitter



Aus der Beschreibung des Montagevorgangs der Sitter-Brücke bei St.Gallen. (Quelle: Allgemeine Bauzeitung)

entsprechen ebenfalls diesem Bautyp. Die Stationsbauten zwischen Sirnach und Räterschen dürften dem mittleren Einheitstyp entsprochen haben. Die Stationen zwischen Mörschwil und Wil können als weitere Gruppe gelten und entsprachen in den Grundzügen dem noch bestehenden Stationsgebäude von Flawil. Die Rorschacher hatten sich während 37 Jahren mit einem Provisorium, d.h. dem als Aufnahmegebäude umgenutzten Geräteschuppen, und der grossen hölzernen Bahnhofhalle zu begnügen.

Die Eröffnung der Teilabschnitte erfolgte in den Jahren 1855 und 1856 schrittweise bis Wil, Flawil, Winkeln, St.Gallen und Rorschach. Im Sinne zeitgenössischer Reminiszenzen gewähren die überlieferten Berichte reizvolle Einblicke in die damaligen Verhältnisse und Wahrnehmungen.

Verkehrspolitisches aus dem Untertoggenburg

Der Korrespondent des «Tagblattes der Stadt St.Gallen» wusste über die Eröffnungsfeierlichkeiten vom 23. Dezember 1855 folgendes aus Uzwil zu berichten: *«Wie ein schönes Ende bekanntlich jedes Ding ziert, so war auch der schönste Akt des Tages den Utzwylern für den Abend vorbehalten. Bei Wein und Gesang wurde im Wartsaal des Stationsgebäudes auf die Verbrüderung von Ober- und Niederutzwyl zu einem Utzwyl, auf die Eisenbahn und ihre Erbauer, auf die Industrie Utzwyls überhaupt und besonders auf die während der letzten Weltausstellung durch Medaillen ausgezeichneten Industriellen desselben, auf den gemeinen Mann und die arbeitende Klasse, auf die Lokomotive Toggenburg und auf Erstellung einer Verbindungs- und Poststrasse zwischen dem Toggenburg und dem nahen Kanton Thurgau, auf die menschliche Willenskraft und ihre riesenhaften Unternehmungen und Leistungen der Neuzeit, auf das nun glücklich beendigte Missverständnis zwischen Ober- und Niederutzwyl, (Feindschaft will der geehrte Toastbringer nicht in seinem Lebens-Lexikon finden; glaub's ihm auch), auf ein baldiges Wiedersehen u.s.w. toastiert. [...] Aufgefallen ist nur, dass ausser Hrn. Verwaltungsrath und Betriebs-Inspektor Simon kein einziges Mitglied des Eisenbahnverwaltungsrathes bei der Eröffnung für das Publikum anwesend war, während die Mitglieder der zürcherischen und thurgauischen Eisenbahnbehörde keine solche Gelegenheit vorbeigehen lassen, sich dabei einzufinden und die Eisenbahnsache recht populär zu machen.»*

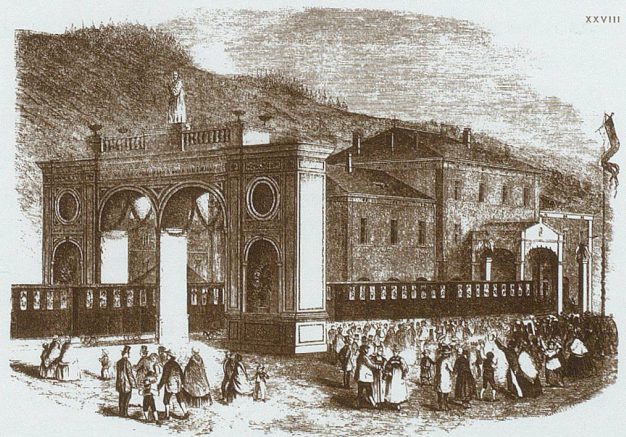
Das Urteil des Korrespondenten steht, soweit es die Präsenz der Eisenbahnbehörden betrifft, im klaren Gegensatz zum tatsächlichen Engagement verschiedenster Exponenten. Insbesondere dürfte das eisenbahnpoli-

tische Engagement der beiden St.Galler Landammänner G.J. Baumgartner und J.M. Hungerbühler in der Schweiz einzigartig dastehen. Die «St.Gallisch-Appenzelische Eisenbahn» war nicht zuletzt die Frucht des Wollens und des frühen Erkennens der Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

St.Galler Festfreuden

Nach Tagebuchaufzeichnungen von J. M. Hungerbühler über die damaligen Geschehnisse und Meilensteine der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» war es am Palmsonntag vom 16. März 1856 die Dampflokomotive «Toggenburg», die sich als erste über die Sitterbrücke nach St.Gallen vorwagte. Die Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen St.Gallen und Winterthur folgte bald darauf an jenem denkwürdigen, strahlend schönen Ostermontag vom 24. März 1856. Die zeitgenössische bildhafte Schilderung spricht für sich selbst: *«...Die lange Reihe von Wagen (17), geführt von den sinnreich geschmückten Lokomotiven «St.Gallen» und «Appenzell», von denen die erstere den heil. Gallus, einen Lorbeerkranz schwingend, an der Stirne trug, wurde mit tausendstimmigem Jubel empfangen, und Manchen, die von der grossen Bedeutung des Tages für die Zukunft St.Gallens so recht innig durchdrungen waren, perlten Thränen in den Augen...».*

Die anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten in St.Gallen gehaltenen Reden von Gemeindeammann A.Kunkler und Regierungsrat A.O. Aepli mussten nachträglich aufgrund eines Beschlusses der Eisenbahnkommission in das Protokollbuch aufgenommen werden.



Zeitgenössische Darstellung der Eröffnungsfeierlichkeiten vom 24. März 1856 in St.Gallen. (Sammlung SBB Historic)

Rede des Herrn Gemeindeammans Kunkler von St.Gallen bei Anlass des Festes der Eröffnung der st.gallisch-appenzellischen Eisenbahn nach Ankunft des Festzuges vor dem Stationsgebäude in St.Gallen:

«Hochgeachtete Herren Repräsentanten der hohen Landesbehörden unseres Kantons! Hochansehnliche Herren Abgeordnete befreundeter und benachbarter Städte und Orte, Eisenbahngesellschaften und Korporationen! Hochgeachtete Herren des Verwaltungsrathes und der Kommission der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft! Verehrte Mitbürger und Festtheilnehmer insgesamt!

Unter den günstigen Auspizien eines heitern Himmels und sonnigen Gott gesendeten Tages, unter dem Donner der Kanonen und dem Geläute der Glocken empfangen wir heute feierlich im Weichbilde unserer festlich geschmückten Stadt die ersten Züge der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, herrlich geschmückt mit Flaggen, Emblemen und Blumengewinden, begleitet vom Jubel des zuströmenden Volkes, in sich tragend die Beschützer, Leiter, Förderer, Ausführer und Theilnehmer an dem grossen Werke, in Verbindung mit den ausgezeichneten Ehrengästen zu dessen Inauguration.

Mir, von der Spitze der hier vereinten städtischen Behörden, ward die hohe Ehre zu Theil, das erste begrüssende Wort im Namen unseres Gemeinwesens an Sie, hochverehrte Herren, zu richten. Darum rufe ich Ihnen am heutigen Tage vorab ein dreifach lautes *Willkommen in St.Gallen!* entgegen!

Ehe ich Sie aber einführe in unsern Kreis, möge es mir in meiner Stellung vergönnt sein, vor Ihnen, hochverehrte Herren, und vor dem versammelten Volke noch eine gedrängte Ansprache über die Bedeutung dieses Festes insbesondere für die *Stadt St.Gallen* mit diesem Empfangsgrusse zu verknüpfen.

Festanlässe (Ihr wisst es) in wiederkehrender Reihenfolge mit eidgenössischen und deutschen Freunden haben wir schon manche gefeiert; es blieb uns davon und, wir dürfen es glauben, auch unseren werthen Gästen, eine freundliche Erinnerung zurück. Auch bei jenen Festen hörten wir die Salven der Geschütze, Musik und Gesang, sahen wir Blumen und Reiser und ein fröhliches Volk. *Aber* von un-

gleich höherer, allgemeinsten Bedeutung ist das heutige Fest ein solches, wie sie nur nach Jahrhunderten wiederkehren. *Denn* wir feiern heute das Inslebentreten einer *grossen, hochwichtigen Errungenschaft* für die Stadt St.Gallen, wie für die umliegenden Landestheile unseres Kantons und des freundnachbarlichen Kantons Appenzell. Ist auch das, was wir mit leibhaftigen Augen heute vor uns sehen, für uns kein Unerwartetes mehr, so fühlen wir uns doch davon mit Staunen erfüllt, unsere Brust von Freude gehoben und von gerechtem Selbstgefühl. Was noch vor einem Jahrzehend nur als ein kühnes Traumbild erschien, ist heute volle, lebendige, verkörperte Wirklichkeit geworden. Die Lokomotive hat, gleich einem gewaltigen Dampfross mit schnaubenden Nüstern, angespannt an den Wagen mit beflügelten Rädern, über den kunstvoll gelegten Schienenbau den Weg gefunden bis zu uns, – zu uns, den Bewohnern der Stadt, die man als die höchstgelegene unseres Erdtheils bezeichnet; – sie ist angelangt am Fusse der Alpenregion, wo einst nur das Saumross mühsam über steile Pfade dahinzog, – sie ist triumphirend eingezogen in unsere festlich bereitete Stadt, an der Stätte, wo einst der hl.Gallus, als christlicher Sendbote, im dichten Urwald den Anfängen der Kultur die erste Bahn gebrochen, – sie hat Berge und Flüsse, tiefe und weite Klüfte und Abgründe überschritten, um in St.Gallen ihren festlichen Einzug zu halten. Ja gewiss, es waren zahllose und mächtige Schwierigkeiten und Hindernisse zu besiegen bis zur Erreichung dieses hohen Zieles.

Darum ergreift uns, ich wiederhol' es, ein freudiges Erstaunen über die Ausführung dieses grossartigen Unternehmens; – darum (könnt' ich würdig genug es thun), würd' es vor Allem aus mich drängen, Kränze um die Stirne der Männer zu winden, die sich um das grosse Werk so hoch verdient gemacht; – Jener ehrend zu gedenken, welche zuerst anregten diese Bestrebungen; rührenden Dank Denen zu spenden, die mit energischer Thatkraft und Ausdauer das Unternehmen leiteten; – lautes Lob zu verkünden Derer, die mit genialem Geiste der Ausführung den Weg vorzeichneten; – wohlgebührende Anerkennung auszusprechen für Alle vom ersten bis zum letzten durch deren Bethätigung, – durch deren oft gefahrvolle Arbeit diese Schöpfung so überraschend ins Leben trat und nun als ein *schönes grosses Ganzes vor uns steht*.

Ihnen Allen ruf' ich zu: *Das Werk lobet den Meister*.

Mögen Sie denn insbesondere, verehrte Herren! Ihr Werk unserer sichern Obhut übergebend, und, ausruhend von anstrengenden Mühen, heute sich mit uns des Selbsterrungenen freuen, um dann erst wieder mit frischen Kräften sich der letzten Vollendung des Werkes zu widmen.

Denn wendet sich unser Auge nach jener Seite hin, so vermissen wir noch das verbindende Glied unseres Schienenweges mit den Gestaden des See's und den deutschen Ländern und mit der andern Linie, die über, die über die Alpen nach dem Süden führen soll. – Allein nicht ferne mehr wird sein der Tag, an dem auch von dort her die Lokomotive unserer städtischen Gebiet durchbrausen soll; – das schwerere und grössere Ziel ist mit dem heutigen Tage erreicht, und ist es denn nicht ein altes, wahres Wort, dass bei einem berechtigten und kräftigen Streben in dem schon Erreichten die sicherste Gewähr der Verwirklichung dessen liegt, was noch zu erreichen übrig bleibt. St.Gallen wird mit Selbstvertrauen in sich wie in die Zukunft des Werkes, eingedenk seines alten Wahlspruches: *si Deus nobiscum quis contra nos!* auch die Hemmnisse von dieser Seite noch zu überwinden und seine ganze grosse Aufgabe zu erfüllen wissen.

So sind denn, hochverehrte Herren und Festgenossen! erst drei Jahre dahin gegangen, seit an jener nahen Stelle des Reitschulgebäudes (dessen Stätte heute schon frei und mit diesen Raume vereinigt ist) die versammelten Bürger unserer Stadt, auf den einmüthigen Antrag ihrer Behörde, das erste schwere Gewicht in die Waagschale warfen mit tausenden aufrauschender Hände zu dem wohlbewussten kräftigen Entschluss: auch *wir wollen*, auch *die Stadt St.Gallen will eine Eisenbahn*, St.Gallen soll nicht abseits liegen von den Linien des grossen Netzes der eisernen Völkerstrassen, mit denen Europa mehr und mehr sich bedeckt; es ist eine Lebensfrage, so wurd' es erkannt, für St.Gallen, will es anders seinen Rang behaupten als einer der schweizerischen Hauptplätze des grossen Handels- und Industrieverkehrs, – welche Anstrengungen es auch kosten möge, wir wollen auch durch unsere Mauern ziehen diesen mächtigen Hebel des socialen Lebens der Neuzeit.

Als diesem Entschlusse, das Interesse des gesammten Landes wohl erwägend, durch entscheidende Mitwirkung beitraten die obersten Behörden des Kantons, als sich dieselben anschlossen die Genossenbürgerschaft der Stadt und der kaufmännischen Korporation, wie auch einige im Bereiche der projektirten Linie liegende Gemeinden, als diesen Beispielen folgten die einzelnen Bürger der Stadt

und der industriellen Gebiete des Toggenburgs und des in gleichen Bestrebungen uns so nahe verbundenen Kantons Appenzell, da reifte schnell der Entschluss zur That, zur lebensfrischen That als ein Zeugnis St.Gallischen Gemeinsinns und vorwärtsstrebender Regsamkeit.

Und nun, hochgeehrte Herren! theilnehmende Festgenossen, beginnt mit den heutigen Tage schon die in alle Verhältnisse eingreifende Wirksamkeit dieses neuen, grossartigen Elementes in der *unmittelbarsten* Verbindung mit unserer Stadt; – von höchster Bedeutung sowohl für die Gegenwart wie für die Zukunft der gesammten Bevölkerung.

Wie vermöge des unsichtbaren Wunders der mehr als blitzschnellen Strömung des elektrischen Funkens durch den Telegraphen (eine der werthvollsten Schöpfungen unserer neuen Bundesinstitution) die Mittheilung der Gedanken in weiteste Fernen so leicht vermittelt wird, – also ist in gleicher Weise die auf den Eisenschienen durch weit getrennte Länder eilende Lokomotive die sichtbar verkörperte Kraft durch deren Medium die Bewohner verschiedener Gegenden in lebendigen und engen Wechselverkehr mit einander treten; – sie ist es, die Eisenstrasse, durch welche die Produkte des Landbaues, der Industrie und der Künste von einem Gebiete zum andern, von der Region des Südens zu der des Nordens, in schnellem Austausch sich bewegen; – sie, die Eisenbahn, gibt dem bisher mehr an die Scholle der Heimath Gebundenen das Mittel an die Hand, mit Ersparnis an Zeit und Geld die Kraft seines Talentes und seiner Arbeit dahin zu lenken, wo er den Bedarf für sie findet; – sie ist es, die die Sammlung von Kenntnissen und Wissenschaft an weit entfernten Orten erleichtert; sie bietet auch dem Unvermöglichen die Gelegenheit, zuweilen heraus-tretend aus dem engen Kreise seines Alltagslebens für sich und seine Angehörigen in geselliger Weise an anderem Orte Erholung zu suchen; – *sie* vermittelt das öftere Wiedersehen durch Entfernung getrennter Glieder der Familien oder Befreundeter; – *sie* bringt schnelle und wirksame Hülfe in Zeiten der Noth und Gefahr; – *sie* endlich befördert die grossen Züge theilnehmender Gäste bei den Volksfesten unseres Vaterlandes von einem Orte zu dem andern; – *ihr* der Eisenbahn, verdanken wir es, dass sie uns heute schon eine so grosse Zahl verehrter Ehrengäste, Freunde und Theilnehmer von nah und fern zu unserm Eröffnungsfeste zugeführt hat.

Ihnen also zum Voraus, hochverehrte Herren, deren Gegenwart als Zeugen und Theilnehmer an unserm Feste dessen Bedeutung noch mehr erhebt, – Ihnen biet' ich Namens der Stadt St.Gallen nochmals den Handschlag zum willkommensten Empfange; – lassen Sie sich nieder mit uns an unserm für sie gastlich bereiteten Heerde; – nehmen sie freundlich auf, was Ihnen freundlichst geboten wird; – verweilen Sie lange in unserm Kreise, mit uns im Wechselgespräche bei traulichem Mahle gedenkend der vergangenen Zeiten, wie insbesondere der neuesten Zeit, sie ist es ja diese neueste Zeit, die uns eben durch den heutigen Festanlass so augenscheinlich und nachdrucksvoll die Anweisung auf eine stets enger werdende Vereinigung ertheilt.

Der ganzen Versammlung aber, allen Mitwirkenden und Theilnehmenden, ruf ich an diesem Ehrentage St.Gallens zu: Es freue sich unser Volk! es freue sich das Alter wie die Jugend! es freue sich jedes Geschlecht! Unauslöschlich bleibe dieser für uns so denkwürdige Tag aufgezeichnet in unserer Geschichte wie in unserem Gedächtniss; – die heranwachsende Jugend übertrage sein Andenken an die kommende Generation; – und selbst, wo fern auf fremder Erde zerstreut St.Gallische Herzen für die Heimath schlagen, wiederhülle freudig dieses Tages weithin verbreitete Kunde.

Endlich zum Schlusse übergehend, verehrte Freunde und Festgenossen insgesamt, lasset uns nicht vergessen über allem Anderen, *Gott die Ehre zu geben*, dem gross und gütigen Gott, der sich auch bei diesem Werke und dessen Ausführung durch die Kräfte der Natur und des menschlichen Geistes wünschbar kundgegeben hat. Möge Er dieses Werk von Unfall und Gefahr bewahren; – möge Er seinen Segen verleihen diesem Werke bei uns, als einem mächtigen Förderungsmittel näherer Vereinigung mit unseren Städten und Orten, bürgerlichen Gemeinsinns, vermehrten Wohlstandes und erleichterten veredelten Lebensgenusses für alle Klassen des Volkes zu Stadt und Land, damit auch diese unsere Eisenbahn, deren Eröffnung wir heute feiern, mit Ehren würdig sich anreihe und verbinde den gleichartigen Schöpfungen im ganzen theuern schweizerischen *Vaterlande!*»

Erwiderung des Herrn Regierungsrathes Aepli als Präsidenten der Eisenbahnkommission:

«Titl.! Es ist mir die ehrenvolle Aufgabe zu Theil geworden, den Gruss, den Sie uns beim heutigen festlichen Einzug der Lokomotiven darbringen, zu erwiedern.

Ich erfülle diese Aufgabe mit freudigem Herzen und danke Ihnen im Namen aller Derer, welche in grösserm oder geringerm Masse bei der Ausführung dieses Werkes mitgewirkt haben, und denen wohl Allen der Gruss gilt, den Sie uns darbringen für diesen freundlichen Willkomm.

Ich danke Ihnen meine Herren, ich danke der Stadt, welche Sie repräsentiren, bei dieser Gelegenheit auch für die warme Theilnahme, welche Sie schon beim Beginne dieses Unternehmens gezeigt und bisher erhalten haben, für die schönen Hoffnungen, die Sie an dessen Zukunft knüpfen, und für die aufrichtigen Wünsche, welche sie für dessen gänzliche Vollendung laut werden liessen. – Lassen Sie sich, meine Herren, die Bahn, wie sie jetzt in die Stadt geführt und dem Betrieb übergeben wird, auch für die Zukunft bestens empfohlen sein.

Wenn Sie nun aber, meine Herren, die Ausführung dieses Werkes eine grosse Errungenschaft für die Stadt nennen, und denen Kränze und Anerkennung widmen, die sich um dasselbe verdient gemacht, so darf wahrlich nicht übersehen werden, dass auch denjenigen Kränze gebühren, welche die erste Anregung zu demselben gegeben haben, welche dadurch gewissermassen die geistigen Träger desselben geworden sind. Und dieses Verdienst gehört in erster Linie gerade derselben Stadt, die heute in so froher Stimmung die einziehenden, festlich geschmückten Lokomotiven begrüset.

Es kam übrigens auch nicht von Ungefähr, dass sie den lebendigen thatkräftigen Willen an den Tag legte, mithineingezogen zu werden in das grosse Netz der völkerverbindenden Eisenstrassen. Sie gab damit nur ihre Absicht zu erkennen, wie sie bis zur Stunde eine ehrenvolle Stellung unter den Schwesterstädten des Vaterlandes eingenommen, auch in der kommenden Zeit, indem sie sich die grossen Erfindungen der Gegenwart aneignet, diejenige Stellung zu bewahren, welche anzusprechen sie berechtigt ist. Sie erfüllte damit nur Pflichten ihrer Geschichte, wie ihrer Zukunft gegenüber.

An der einsamen Grabstätte eines hl. Mannes entstanden, an der Schwelle eines Klosters gebaut, doch schon eine der ersten im Vaterlande, die mit Mauern und Thürmen umgeben wurde, getragen von gewerblicher Regsamkeit und bürgerlichem Gemeinsinn, arbeitete sie sich, trotz aller Drangsale der Zeiten, unter dem gnädigen Schutze der Vorsehung, nach und nach auf eine Stufe empor, welche ihr gestattete, nicht nur in immer grösser werdendem Massstabe und in stets sich erweiternden Kreisen die Früchte ihres Gewerbfleisses zu sammeln, sondern auch eine freie politische Stellung einzunehmen. Sie bewahrte die letztere, bis sie durch die Umgestaltungen der Zeit nicht sowohl ihre eigene Freiheit verlor, als dieselbe vielmehr auf ein grösseres Gemeinwesen übertrug, welchem sie jetzt als Hauptstadt vorab in allen Guten und Gemeinnützigen voranzuleuchten berufen ist. Ihre gewerbliche und kaufmännische Thätigkeit dehnte sich noch in weit grösserer Masse aus als ihre politische Bedeutung, und heute schon sind keine Meere zu gross, dass sie nicht von ihrem Handelsverkehr durchzogen würden, und keine Küsten zu entfernt, an denen sie nicht ihre Waaren feilböte.

In diesen Verhältnissen liegt der Grund, warum diese Stadt nicht anders konnte, als die Ausführung dieses Werk verlangen.

Aber – es sei hier zu gleicher Zeit ausgesprochen – auch der Kanton war es sich bewusst, dass sein eigenes höchstes Interesse dieses Unternehmen erheische, dass dieses Interesse mit demjenigen der Hauptstadt in völligem Einklang stehe, und dass er seine eigene Zukunft gefährden würde, wenn er nicht das entscheidende Gewicht *seines* Willens mit in die Waagschale legte.

Also die ersten Kränze denen, die eine ehrenvolle Vergangenheit hinter sich, mit muthigem Herzen und freiem Blicke in die Zukunft schauten und das grosse Wort aussprachen: *Wir wollen dieses Werk!*

Doch die Ausführung dieses Werkes sollte nicht leicht werden. Waren die Sorgen über die Mittel, welche zeitweise zu karg zugemessen schienen, beseitigt, so thürmten sich die Schwierigkeiten entgegen, welche in der Beschaffenheit des Bodens lagen, den die Eisenbahn zu durchschneiden bestimmt war, und wenn die Sümpfe nicht mehr zu unergründlich, die Ströme nicht mehr zu reissend, die Schluchten nicht mehr zu weit und zu tief waren, um der Bahn den kunstgerechten Bau streitig zu machen, so waren es die

feindlichen Interessen der Menschen, welche hindernd in den Weg traten.

War demnach der Entschluss, der dieses Werk ins Leben rief, ein grosser, so war die Anstrengung, welche dessen Ausführung erforderte, nicht weniger gross, und Kränze, ja Kränze allen denen, die ihre geistige und körperliche Kraft diesem Werke gewidmet haben!

Es ist hier nicht der Ort, in eine genauere Betrachtung der Geschichte dieses Unternehmens einzutreten, so sehr sie auch Gelegenheit böte, so manches einzelne Verdienst hervorzuheben. Es muss genügen, bei dieser Gelegenheit der treuen, aufopfernden Hingebung des Herrn Präsidenten und der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu erwähnen; des Herrn Baudirektors zu gedenken, der dem Unternehmen seinen glänzenden Namen, seine Kenntnisse, seine reichen Erfahrungen geliehen hat; des Herrn Oberingenieurs, der, mit Land und Leuten schon längst befreundet, sachkundig und rüstig und unverdrossen die Arbeiten geleitet hat; jenes genialen Meisters, der unseren Lokomotiven den Weg über die Abgründe geebnet hat; des Herrn Betriebsdirektors, welcher auf eben so einsichtige als energische Weise den Betrieb organisirt und geleitet hat; aller übrigen Ingenieure, Architekten und Techniker, aller Werkmeister, Aufseher und Arbeiter, aller Angestellten auf den Büreaux der Verwaltung und der Finanzdirektion; kurz Aller, die in grösserer oder geringerer Masse sich bei dem Unternehmen betheiligt haben.

Eines dürfen wir freilich nicht übersehen – noch sind wir nicht am Ziele! Noch sind die Kämpfe, die das Unternehmen zu bestehen hat, nicht beendigt, noch bleiben daher alle ruhmvollen Eigenschaften in Anspruch genommen, welche sich bei diesem Werke – bei dessen Beginn wie bei dessen Ausführung – geltend gemacht haben. – Liegt darin eine Entmuthigung? – Gewiss nicht! – Es müsste vielmehr das Werk sich selbst verläugnen, wenn es von nun an auf völlig geebnetem Wege zu Ende geführt werden könnte. Wie es bisher fast Schritt für Schritt der Natur und den Menschen, den gegebenen und erkünstelten Schwierigkeiten abgekämpft werden musste, so darf auch seine letzte Vollendung nur im Kampfe errungen werden. In dem aber, was wir bis hieher erreicht haben, liegt die Hoffnung, liegt die *Gewissheit* des baldigen siegreichen Gelingens des ganzen Werkes.

Welche Wünsche soll ich nun noch an dieses Werk knüpfen?

Für diese Stadt, deren würdige Repräsentanten Sie, meine Herren, sind; für den Kanton, der dieses Unternehmen ins Leben gerufen hat, möge die Eisenbahn ein Mittel werden, den Verkehr mit den landwirtschaftlichen Produkten zu erleichtern, die Zufuhr der Lebensmittel zu befördern, den Bezug der unserer Industrie nothwendigen Rohstoffe wohlfeiler zu machen, die Absatzplätze für die Erzeugnisse unserer Industrie zu vermehren, dem Handel einen stets ausgedehntern Flor zu bereiten; nicht nur aber neue Quellen des Wohlstandes zu eröffnen, sondern auch die intellektuelle und sittliche Bildung des Volkes zu heben. Sie möge ein Mittel werden, den geschäftlichen und geselligen Verkehr zwischen den Bewohnern von Stadt und Land zu heben, die Beziehungen zu unseren Nachbarn, insonderheit zu unsern Bundesbrüdern, zu vermehren, zur Beseitigung von Vorurtheilen und Missverständnissen mitzuwirken, zu stets allgemeinerer Anerkennung der Wahrheit beizutragen, *dass nur das eines wahrhaft freien und grossdenkenden Volkes würdig sei, jedes tüchtige, dem öffentlichen Wohle gewidmete Streben anzuerkennen und zu unterstützen.*

Möge gerade diese Eisenbahn die Erkenntniss herbeiführen, *dass ein jeder Theil des Vaterlandes nach seiner Lage, seinen Bedürfnissen, seinen Verkehrsverhältnissen die Berechtigung besitze, die grossen Erfindungen der Zeit für sich zu benutzen, dass es aber zugleich die Aufgabe aller einzelnen Bestrebungen sei, auf Einen Vereinigungspunkt hinzuwirken, aus welchem erst die rechten Vortheile auf das Ganze und auf die einzelnen Theile wieder zurückfliessen.*

Wehe dem Lande, – wehe dem Volke, dessen vereinzelte Anstrengungen in solchen Dingen nur zur Selbstsucht, zu Zerwürfnissen und fortdauernden Feindseligkeiten führen; – Heil ihm aber wenn auf der Grundlage einer gesunden, vaterländischen Gesinnung und einer lautern nationalökonomischen Auffassung der Verhältnisse der richtige Vereinigungspunkt gefunden wird! – Die Eisenbahn möge auch ein Mittel sein unser Volk immer mehr in die grosse Familie der europäischen Völker einzuführen, nicht um dabei seine auszeichnenden Eigenthümlichkeiten einzubüssen, sondern nur um an den Fortschritten der übrigen Völker in Bildung und Gesittung lebendigen Antheil zu nehmen und um dem Ideale einer ächten christlichen Verbrü-

derung unter den Nationen der Erde wo möglich näher gerückt zu werden.

Lassen Sie auch mich, meine Herren, mit einem Blicke nach Oben schliessen, mit einer Hinweisung auf Jenen, ohne dessen Segen kein menschliches Werk gedeihen und keines bestehen kann. Möge Er, der die Schicksale der Menschen in seiner Hand hält, auch dieses Werk menschlicher Anstrengung in seine gnädige Obhut nehmen. Möge er es vor Zerstörung bewahren und diejenigen schützen, welche auf dessen Gebrauch angewiesen sind.»

«Gottes Hand» So rufe ich Ihnen mit dem sinnigen Spruche auf jener Ehrenpforte zu:

«Gottes Hand
 Ueber unser Volk und Land!
 Seine Gnade unserm Leben!
 Sein Gedeihen unserm Streben!
 Unserm Schaffen, unserm Ringen
 Sein Gelingen.»

Von der Lustfahrt nach Winterthur

Über den zweiten Festtag und ersten Tag unter dem fahrplanmässigen Betrieb der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» zwischen St.Gallen und Winterthur berichtet das «Tagblatt der Stadt St.Gallen»:

«... Der Osterdienstag sollte der Tag der Aktionäre und der Jugend seyn. Der Eisenbahnverwaltungs-rath hatte die mit allgemeinem Dank entgegengenommene Freundlichkeit, auch sämmtliche Real- und höhere Stadtschulen, sowie die Kantonsschule zur Lustfahrt nach Winterthur einzuladen und so zogen denn diese in ihrer kleidsamen Kadetten-tracht, 530 Männchen stark, festlich auf. Die zwei vom Dekorateur Hrn. Pupikofer in Winterthur zuworkommend ausgeschmückten Lokomotiven hatten die nicht geringe Arbeit, den gewaltigen Festzug von über 1300 Personen in 18 bewimpelten Waggons über die neueröffnete Bahn hinzuführen. Alle Stationsplätze waren von bunten Kreisen des freudig theilnehmenden Volkes angefüllt. Fahnen, Kränze, Böllerschüsse und allgemeine jubelnde Hochrufe schallten den Festreisenden entgegen. Die Station von Flawyl war mit laubumfassten Medaillons verziert, welche die Namen der Verwaltungsräthe Hungerbühler, Bärlocher, Stäheli, Hoffman, Wirth, Bänziger und Simon zeigten; Musik, Gesang der Schuljugend und weissgekleidete Mädchen empfingen den Zug. Ebenso schallte in Utzwyl Musik entgegen. In Wyl spendete das Wohlwollen dortiger Bürger einen köstlichen Ehrentrunk in gewaltigen Silberpokalen und unsere Kadetten antworteten mit einem frischen Liede. In Elgg hiess der greise Vorstand der Gemeinde die St.Galler auf Zürcher Boden herzlich willkommen und reichte aus den Tragekörben des niedlichen Kinderpaars in Appenzellertracht wiederum alten Ehrenwein. Hr. Verwaltungsrath Bärlocher verdankte den freundlichen Empfang und das kleine Pärchen wurde sofort aufgepackt und nach Winterthur entführt.

Hier hatten sowohl die Einwohner als auch, alter Eifersucht vergessend, die Nordostbahn Allem aufgeboten, den Empfang glänzend und freundlich zu machen. Mit inniger Freude sahen es die St.Galler, wie unsere Rivalin ihren Bahnhof mit einem malerischen Wimpelwald geschmückt hatte [...].

Unvergesslich werden die beiden Fesstage Allen seyn, unvergesslich besonders der St.Galler Jugend, – die erste Eisenbahnfahrt, die fröhlichen Stunden in dem schönen Winterthur. Namentlich verdient noch hervorgehoben zu werden die vorzügliche Haltung sowohl des zahllosen Volkes als auch fröhlichen Knaben an beiden Tagen, indem nicht die geringste Störung vorkam. Eben so wohl bewährte sich der gut organisirte Bahndienst, der trotz des grossartigen Personenandrangs mit aller Ruhe vor sich ging. Unsere Brücken aber haben sich unter der gewaltigen Last auf's vortrefflichste bewährt. Darum: Glück auf dem ganzen schönen und grossen Unternehmen!»

Bemerkenswert ist an dieser Berichterstattung, dass kein Wort über den Kanton Thurgau oder allfällige Festlichkeiten zwischen Sirnach und Aadorf verloren wird. Übersäumende offizielle oder vielmehr kantonale Festfreude dürfte dort aufgrund der zu jener Zeit noch nicht überwundenen verkehrspolitischen Spannungen kaum angesagt gewesen sein.

Sowohl in St.Gallen als auch in Winterthur verstand man die Feste offensichtlich zu feiern – und sich in hohen Erwartungen öffentlich zu überbieten. Dass die führenden Köpfe zu jenem Zeitpunkt den Ernst der finanziellen Lage allen Festfreuden zum Trotz realistisch einschätzten, zeigen die Akten aus der Zeit der Eröffnung.

Die Vereinigten Schweizerbahnen

Der Finanzbedarf der Eisenbahngesellschaften zwang zur Suche nach weiteren Geldgebern. Denn die Finanzmittel für den Abschluss der laufenden Bauarbeiten mussten dringend gefunden werden. In Paris wurden im Laufe des März 1856 mit der «Réunion financière», einer Finanzgruppe unter der Federführung des Hauses Rothschild, Verhandlungen geführt. Die Pariser Geldgeber waren aber nur bereit, eine finanziell attraktiv erscheinende Bahngesellschaft zu finanzieren. Die Fusionspläne sahen daher vor, dass die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn, die Südostbahn, die Glatthalbahn, die Nordostbahn einschliesslich der Rheinfalhbahn zu einem Unternehmen zusammengefasst werden sollten. Diese Zusammenführung zu einem ganzen Eisenbahnnetz, die Erweiterung Richtung Basel und der angestrebte Bau der Lukmanierbahn schienen ein für Investoren attraktives Paket darzustellen. Die Herren D. Wirth-Sand und J.J. Bänziger-König waren die Verhandlungspartner seitens der S.G.A.E.. Die angestrebte Gross-Fusion scheiterte, da sich die Nordostbahn nicht einbinden liess. Der Zürcher Bankier und Verfechter der Gross-Fusion Schulthess-Rechberg fiel in Ungnade. Immerhin «erbten» dadurch die späteren «Vereinigten Schweizerbahnen» die Bötzbahn-Konzession von Schulthess-Rechberg. Die interessante Option für eine Eisenbahn vom Bodensee bis nach Basel blieb wenigstens auf dem Papier über einige Zeit erhalten und konnte verhandlungstaktisch sinnvoll genutzt werden.

Die in der Folge im Herbst 1856 beschlossene kleine Fusion führte dann zum Zusammenschluss der S.G.A.E., S.O.B. und Gl.T.B. zu den «Vereinigten Schweizerbahnen» (V.S.B.). Auf die Ursprungsgesellschaften gingen Einrichtungen zurück, die bis in die jüngste Vergangenheit Bestand hatten. Die vor wenigen Jahren geschlossenen Werkstätten Chur hatten ihre Wurzeln in der S.O.B.,

gingen also auf die frühen Alpenbahnbestrebungen zurück. Die Werkstätten von Rorschach, die heute noch im Sinne eines Lokomotivdepots und Wartungsstützpunktes betrieben werden, waren ursprünglich als technisches Zentrum der S.G.A.E. vorgesehen. Dass in Rorschach sogar Dampflokomotiven gebaut wurden, ist eine heute fast vergessene Tatsache.

Die V.S.B. übernahmen auf den 1. Mai 1857 den gesamten Betrieb auf den Linien der vormaligen beiden Gesellschaften S.G.A.E. (Rorschach–St.Gallen–Winterthur) und Gl.T.B. (Wallisellen–Uster). Die V.S.B. vollendeten zudem in den Jahren 1857 bis 1859 die Eisenbahnlinien von Rorschach nach Chur, von Uster nach Sargans und von Weesen nach Glarus. Es galt fortan mit äusserster Sparsamkeit ein Eisenbahnnetz zu betreiben, das teilweise als Vorinvestition im Hinblick auf eine kommende Alpenbahn über den Lukmanier oder Splügen erstellt wurde.

Die Eisenbahn im Alltag

Die breite Bevölkerung nahm wohl die hängigen Finanzierungsfragen und die laufenden Verhandlungen rund um die Fusion bestenfalls am Rande wahr. Fahrplan und Fahrpreise mochten damals eher auf Interesse stossen, zumal diese ab und zu in den Tageszeitungen publiziert wurden. Was hiess aber eine Eisenbahnfahrt bezüglich gängiger Einkommen oder Preise? Welches Reisepublikum liess sich mit den damaligen Tarifen locken? Die Antwort ist einfach: Die Eisenbahn war vor allem ein Verkehrsmittel für die gutsituierten Bürger und eine kostengünstige Alternative zur Kutschenfahrt. Für die unte-

Preis- und Lohn-Vergleich für das Jahr 1856

	Preis	Erwerbsaufwand/Arbeitsdauer bei einem Arbeiterlohn von Fr. –.20/h
1 kg Ruchbrot	Fr. –.40	2,00 h
1 Wegstunde Transport-Distanz 4,8 km		
I. Wagenklasse	Fr. –.50	2,50 h
II. Wagenklasse	Fr. –.35	1,75 h
III. Wagenklasse	Fr. –.25	1,25 h
Reisedistanz St.Gallen–Winterthur 57 km		
I. Wagenklasse	Fr. 6.—	30,00 h
II. Wagenklasse	Fr. 4.20	21,00 h
III. Wagenklasse	Fr. 3.—	15,00 h

Quelle: Fahrtenplan 1856 u.a.m.

Preise und Arbeitsaufwand im Vergleich.
(Tabelle A. Heer)

ren Einkommenschichten blieb der Fussmarsch noch längere Zeit die wirtschaftlichste Art der Fortbewegung!

Ein weiterer Aspekt, der die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Gründerzeit beleuchtet, stellt das Lohngefüge der Eisenbahner dar. Aus heutiger Sicht liegt die Versuchung nahe, diese Löhne als Beispiel schlechter Bezahlung oder Auswuchs ausbeuterischer Grossunternehmen anzusehen. Für die damaligen Zeitgenossen bedeu-

Gehalte und Kautionsleistungen der Eisenbahnbeamten und Angestellten

Beruf / Funktion in Fr. in Fr.	Gehalt pro Jahr	Kautionsleistung
<i>Zentral-Verwaltung</i>		
Sekretär & Registrator	2000	2000
Kassier	3000	20000
Buchhalter		
& Kassa-Assistent	2000	6000
Materialverwalter	2200	15000
Kontroleur	1800	5000
Revisor	1800	2000
Billett-Drucker	1000	1000
Kanzlist	1000	–
Kanzleidiener	850	1000
<i>Bahnpersonale</i>		
Bahnmeister	2000	2000
Bahnaufseher	1100	1500
Bahn- & Weichenwärter	550–600	500
<i>Maschinenpersonale</i>		
Maschinenmeister	3500	4000
Werkmeister	2200	2000
Lokomotivführer	1500–1700	1000
Heizer	650–900	800
Wagenwärter	900–1000	1000
<i>Fahrpersonale</i>		
Zugführer	1000	1000
Gepäckkondukteure	1000	1000
Personenkondukteure	900	800
<i>Verwaltung der Bahnhöfe & Stationen</i>		
Bahnhofverwalter	2000	4000
Billetteurs		
Gepäckexpedienten		
Güterexpedienten	1300–1500	2000–3000
Stationsverwalter	1000–1500	2000–3000
Haltstelleneinnehmer	500–800	1000
Expeditionsgehilfen		
Stationsgehilfen	700–1000	1000
Portner	900	–
Gepäckträger	–	500

Quelle: «Tagblatt der Stadt St.Gallen» No.53; 03.03.1856

Gehalte und Kautionsleistungen um 1856. (Tabelle A. Heer)



St. Galler-Appenzeller Bahn.

Fahrplan Rorschach-St. Gallen-Winterthur

Som 22. Oktober 1856 an.

Von Rorschach nach St. Gallen und Winterthur.
(Rorschach-St. Gallen-Zürich.)

Von Winterthur nach St. Gallen und Rorschach.
(Zürich-St. Gallen-Rorschach.)

Stationen.	Fahrzüge.								Stationen.	Fahrzüge.							
	II.		IV.		VI.		VIII.			I.		III.		V.		VII.	
	Borm.	St. R.	Borm.	St. R.	Borm.	St. R.	Borm.	St. R.		Borm.	St. R.	Borm.	St. R.	Borm.	St. R.	Borm.	St. R.
St. Galler-Bahn.									Nordost-Bahn.								
Rorschach . . . Abg.	—	8.—	11.43	—	3.40	4.57	7.—	—	Brugg . . . Abg.	—	—	—	8.50	—	3.—	—	
Rorschach . . . Ant.	—	8.22	+12. 5	1.22	4. 2	+5.19	7.22	—	Baden . . . Ant.	—	—	5.35	—	9.15	—	3.25	
St. Fiden . . . Abg.	—	—	—	—	—	—	—	—	Bärich . . . Ant.	—	—	6.20	—	10.—	—	4.10	
St. Gallen . . . Ant.	—	8.43	12.26	1.43	4.23	5.40	7.42	—	Bärich . . . Abg.	—	4.30	8.40	—	1.35	—	4.30	
St. Gallen . . . Abg.	6.15	10.30	—	2. 5	+4.45	—	—	—	Derflon . . . Ant.	—	—	8.51	—	+1.46	—	4.41	
Bruggen . . . Ant.	6.23	10.39	—	2.14	4.53	—	—	—	Ballifellen . . . Abg.	—	—	+8.58	—	1.53	—	4.48	
Winteln . . . Abg.	6.30	10.47	—	2.24	5.—	—	—	—	Effretlon . . . Ant.	—	—	9.16	—	2.11	—	+5. 6	
Göbau . . . Ant.	6.37	10.54	—	2.33	5. 7	—	—	—	Kemptthal . . . Abg.	—	—	9.23	—	2.18	—	5.13	
Uzwyl . . . Abg.	6.47	+11. 5	—	2.46	5.17	—	—	—	Winterthur . . . Ant.	—	5.35	9.32	—	2.27	—	5.22	
Schwarzenbach . . . Ant.	6.59	11.19	—	3.—	5.29	—	—	—	St. Galler-Bahn.								
Uzwyl . . . Abg.	7.10	11.30	—	3.11	5.40	—	—	—	Winterthur . . . Abg.	—	—	6.20	9.37	—	2.32	—	5.38
Schwarzenbach . . . Ant.	+7.24	11.46	—	+3.28	5.52	—	—	—	Mäterfeln . . . Abg.	—	—	6.31	9.47	—	2.43	—	5.43
Sirnach . . . Ant.	7.30	11.54	—	3.36	5.58	—	—	—	Ugg . . . Abg.	—	—	6.43	9.56	—	2.53	—	5.52
Effretlon . . . Abg.	7.38	12. 3	—	3.45	+6. 8	—	—	—	Madorf . . . Ant.	—	—	6.51	10. 4	—	3. 1	—	6.—
Madorf . . . Abg.	7.46	12.13	—	3.52	6.15	—	—	—	Effretlon . . . Abg.	—	—	7. 2	10.13	—	3.11	—	+6.10
Ugg . . . Ant.	7.54	12.22	—	4.—	6.22	—	—	—	Sirnach . . . Abg.	—	—	7.10	10.20	—	3.18	—	6.19
Mäterfeln . . . Abg.	8. 4	12.33	—	4.10	6.31	—	—	—	Uzwyl . . . Ant.	—	—	+7.26	10.34	—	+3.35	—	6.35
Winterthur . . . Ant.	8.14	12.43	—	4.20	6.40	—	—	—	Schwarzenbach . . . Abg.	—	—	7.32	10.40	—	3.41	—	6.42
Nordost-Bahn.									Uzwyl . . . Abg.	—	—	7.46	10.52	—	3.55	—	6.57
Winterthur . . . Abg.	8.25	1. 6	—	4.35	6.46	—	—	—	Göbau . . . Ant.	—	—	8. 2	+11. 6	—	4. 9	—	7.13
Kemptthal . . . Abg.	8.35	1.16	—	4.51	6.56	—	—	—	Winteln . . . Abg.	—	—	8.15	11.17	—	4.29	—	7.27
Effretlon . . . Ant.	8.44	1.25	—	+5. 6	7. 9	—	—	—	Bruggen . . . Abg.	—	—	8.26	11.25	—	4.39	—	7.38
Ballifellen . . . Abg.	+8.58	1.39	—	5.26	7.19	—	—	—	St. Gallen . . . Ant.	—	—	8.32	11.30	—	4.43	—	7.45
Winteln . . . Abg.	9. 5	+1.46	—	5.37	7.26	—	—	—	St. Gallen . . . Abg.	7.20	8.57	11.45	2.20	+4.55	6.—	—	7.54
Derflon . . . Ant.	9.15	1.55	—	5.51	7.35	—	—	—	St. Fiden . . . Abg.	—	—	8.40	11.33	—	4.43	—	—
Bärich . . . Abg.	9.15	1.55	—	—	—	—	—	—	Winterthur . . . Ant.	7.41	9.17	+12. 3	2.41	+5.16	6.20	—	—
Bärich . . . Ant.	10.—	2.10	—	—	—	—	—	—	Rorschach . . . Abg.	7.55	9.30	12.15	2.56	5.31	6.32	—	—
Baden . . . Abg.	10.45	2.55	—	—	—	—	—	—									
Brugg . . . Ant.	11.10	3.16	—	—	9.10	—	—	—									

Die Direktion.

Der Fahrplan nach der Eröffnung der ganzen Strecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur. (Tagblatt der Stadt St. Gallen)

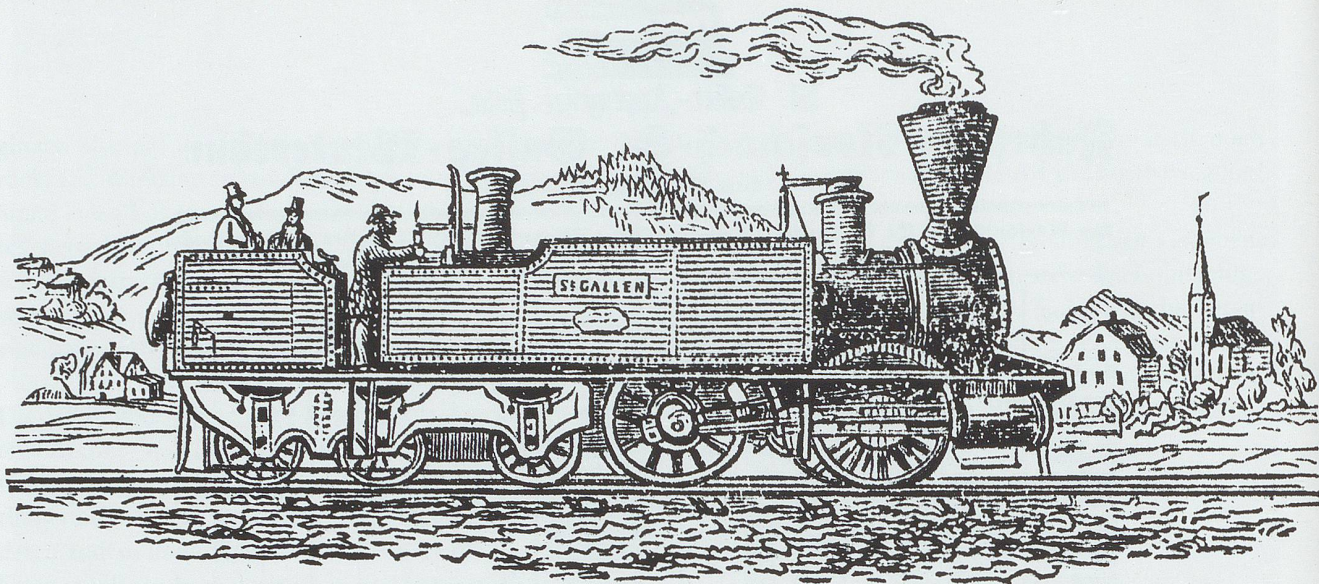
tete eine Anstellung bei der Bahn meist eine beträchtliche Besserstellung, Sicherheit und viel Prestige dazu. Eisenbahn-Unternehmen brachten eine völlig neue Unternehmens-Qualität und -Kultur mit sich. Diese Unternehmen mussten zeitlich und örtlich absolut koordiniert funktionieren. Ein hoher Organisationsgrad und eine weitgehende Arbeitsteilung galten daher als weitere typische Eigenheit der Eisenbahn-Unternehmen. Militärischen Strukturen kamen diesen Unternehmen am nächsten. Der heute ab und zu gezogene Schluss, dass damit bewusst Machtstrukturen aufgebaut wurden, greift zu kurz. Die Erklärung für die Planmässigkeit und die Organisationsdichte ist sehr einfach: Teure, auf das betrieblich Notwendige ausgelegte Infrastrukturen waren oder sind optimal und sicher zu nutzen.

Vielschichtig gestalteten sich die letztlich unausweichlichen volkswirtschaftlichen Wechselwirkungen. Sowohl Absatz- als auch Beschaffungsmärkte wurden weiträumiger. Die Ansiedlung und Entwicklung neuer Industriezweige sowie die zunehmende Bedeutung von Transportdienstleistungen sind weitere Aspekte zum eingeleiteten Wandel. Am Beispiel der Brennstofffrage lässt sich die Ungewissheit von Prognosen sehr eindrücklich aufzeigen. Die Dampflokomotiven mussten in unserer

Region anfänglich mit Holz gefeuert werden. Steigende Brennstoffpreise waren absehbar und führten zur Suche nach Alternativen. Die Nutzung der Wasserkraft für Traktionszwecke wurde daher von einzelnen Ingenieuren sehr früh erwogen. Rasant steigende Holzpreise bestätigten dann bereits in den ersten Betriebsjahren die schlimmsten Befürchtungen. Die noch jungen «Vereinigten Schweizerbahnen» sicherten sich bereits im Jahre 1857 grosse Torfvorkommen in Möggingen bei Radolfzell. Torfgefeuere Lokomotiven sollten die Preisentwicklung brechen. Doch war es die Eisenbahn selbst, die das Problem löste. Als vorzügliches Massentransportmittel ermöglichte die Eisenbahn den Zugang zu den europäischen Kohlenvorkommen. Die Steinkohle wurde danach zum klassischen Brennmaterial für die Dampflokomotiven. Die Umstellung auf die Kohlenfeuerung war bereits im Jahre 1861 weitgehend abgeschlossen. Die wichtigen, für die Holzfeuerung typischen Lokomotivkamme verschwanden von der Bildfläche. Frühe Vignetten der Eisenbahn-Unternehmen zeigen häufig Lokomotiven aus der Zeit der Holzfeuerungen.

Erste Ergänzung des Eisenbahnnetzes

Nach dem Bau der Hauptlinien entwickelten sich neue Bedürfnisse und Begehrlichkeiten. Gegenden und Wirtschaftszentren, die anfänglich leer ausgingen, versuchten



Zeitgenössische und wirklichkeitstreue Darstellung der ersten Lokomotiven der S.G.A.E. durch J.B. Isenring. (Sammlung A. Heer)

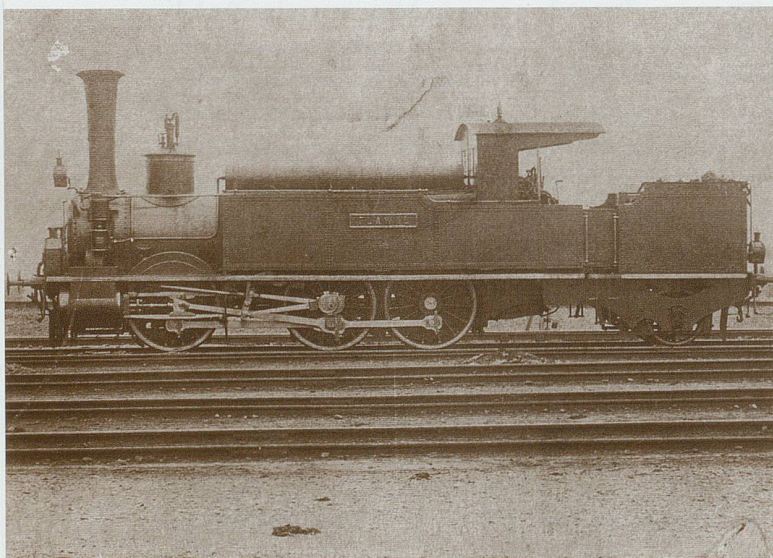
Anschluss an das schweizerische und nicht zuletzt an das kontinentale Eisenbahnnetz zu finden. Im Einzugsgebiet der Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Winterthur kamen ergänzend hinzu:

- Rorschach–Romanshorn, die Seelinie der Nordostbahn (1869)
- Rorschach–Heiden, die Zahnradbahn von N. Riggensbach (1875)
- Winkeln–Herisau der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen (1875)
- Gossau–Sulgen der Bischofszellerbahn (1876)
- Wil–Ebnat der Toggenburgerbahn (1870)
- Winterthur–Singen der Schweizerischen Nationalbahn (1875)
- Winterthur–Bauma der Tösstalbahn (1873)

Diese Linien brachten teilweise zusätzlichen Verkehr für die V.S.B., zogen aber auch Verkehr ab. Insbesondere die Bischofszellerbahn und die Seelinie der N.O.B. waren in dieser Beziehung problematisch und lieferten ebenso Juristenfutter wie auch Anlässe genug für tarifpolitische Auseinandersetzungen.

Ein Einblick in den Betrieb

Über den Eisenbahnbetrieb der Dampfepoche und der Frühzeit ist, soweit es den betrieblichen Alltag betrifft, meist wenig bekannt. Zu den Aufzeichnungen, die einen interessanten Einblick in betriebliche Herausforderungen gewähren, gehört ein in der schweizerischen Ingenieur-Zeitschrift «Die Eisenbahn» erscheinender Bericht aus dem Jahre 1875 über das im Sommer 1874 in St.Gallen abgehaltene eidgenössische Schützenfest.



Die Lokomotive «FLAWYL», wie sie sich nach verschiedenen Umbauten um etwa 1880 präsentierte. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)



Die V.S.B.-Station Flawil um etwa 1880. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)

Das eidgenössische Schützenfest in St. Gallen

St. Gallen liegt mit seinen 17 000 Einwohnern an der Linie Rorschach–Winterthur der sog. Vereinigten Schweizerbahnen in einem mit dem Namen der Stadt benannten Hochthale. St. Gallen ist eine der höchst gelegenen schweiz. Eisenbahnstationen; das St. Galler Gymnasium ist das höchst gelegene Europa's, St. Gallen die höchstgelegene Hauptstadt in Europa. Es liegt 671 Meter über Meer und obwohl Rorschach mit St. Gallen durch eine nur 15 Kilometer lange Bahnstrecke verbunden ist, liegt St. Gallen doch 271 Meter höher, so dass die Linie eine Steigung von durchschnittlich 20% zu überwinden hat. An einzelnen Stellen mag die Bahn noch steiler ansteigen, und da in diese Strecke noch einige Curven von sehr kurzem Radius fallen, so wird dieselbe zu einer wirklich schwierigen, und für einen grössern Verkehr geradezu ungeeignet.

Dazu kommt, dass die einzige Kreuzungsstation zwischen Rorschach und St. Gallen im Gefälle liegt, also der alten Regel, wonach die Stationen in der Horizontalen angelegt sein sollen, widerspricht, dass im fernern die Terrainschwierigkeiten die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschweren, vielleicht unmöglich machen würden, dass zu Alle dem die Signalordnung der Vereinigten Schweizerbahnen als Liniensignale nur die Flagge, die Laterne und das Signalhorn der Bahnwärter, dagegen keine durchlaufenden Signalvorrichtungen (Klingel- und Glockenwerke, Blocksignalsystem etc.) kannte. In der Richtung nach Winterthur – kaum 4 Kilom. von St. Gallen entfernt – überspannt eine der höchsten Brücken der Welt die Schlucht der Sitter auf gusseisernen Pfeilern von 65 Meter Höhe; ein Umstand, der auch nach dieser Richtung die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschwert hätte, der aber auch nicht ganz ohne Besorgnis in's Auge gefasst werden musste, weil diese Brücke seit langer Zeit nicht mehr so unerhörte Lasten und namentlich nicht in so andauernder und beinahe unausgesetzter Weise zu tragen hatte; dann durfte man nicht vergessen, dass man bis jetzt eigentlich gar keine Erfahrung hat über die Dauerhaftigkeit gusseiserner Brückenpfeiler.

Diess waren nicht die einzigen Schwierigkeiten, mit welchen die Verwaltung bei Bewältigung des zu erwartenden ausserordentlichen Verkehrs zu kämpfen hatte. Nicht wegen des beschränkten Wagenparks, wegen der ungenügenden Anzahl von Maschinen, da sich ja diese borgen liessen; allein ein so schlecht rentirendes Unternehmen ist in seiner Verwaltung auf ein strenges und allseitiges Spar-

system angewiesen; das Beamtenpersonal nothdürftig, die Bahnhof- und Stationsanlagen sehr beschränkt!

Nun machte der Schützenfestverkehr Anforderungen an den Betrieb, die nur dann befriedigt werden konnten, wenn auf den meisten Stationen die Geleiseanlagen vermehrt, die Stationsräumlichkeiten theilweise vergrössert wurden, und wenn auch eine ausserordentliche Mehreinnahme zu erhoffen war, so hieng dieselbe eben doch wieder wesentlich von Zufälligkeiten der Witterung ab, welche nicht voraus zu berechnen waren; überdiess war diese Mehreinnahme jedenfalls noch mässig genug, um von den ausserordentlichen Mehrausgaben selbst bei der strengsten Oeconomie leicht überschritten werden können.

Die meisten Stationsanlagen von Rorschach bis Wyl wurden vergrössert, die Kreuzungsgleise bedeutend verlängert, eine zweite Telegraphenleitung zur ausschliesslichen Benutzung für die Zugsanzeigen erstellt, Mörschwyl und St. Gallen welche Stationen bisher noch mit keinen Stationsdeckungssignalen versehen waren, mit den theuern Hipp'schen electricischen Signalscheiben versehen, die Hochbauten auf dem Bahnhofe St. Gallen durch provisoische Überdachungen erweitert. Eine der schwierigsten Aufgaben war die Erstellung der für die Dauer des Schützenfestes geltenden Fahrtordnung. Stationen sind schnell und leicht erweitert, Telegraphenleitungen bald erstellt, wenn nur der Credit dazu da ist; allein die Lösung der Frage, wie man auf einer einspurigen Strecke von ca. 73 Kilometern während beiläufig einer Woche ohne Aufhebung des Gütertransportes täglich 30 000 Passagiere befördern könne und zwar nach einer bestimmten Fahrtordnung, auf einem äusserst schwierigen Terrain, bei sehr beschränkten Stationsräumlichkeiten, die Lösung dieser Frage dürfen wir als einen Triumph der Betriebsintelligenz betrachten.

Die Fahrtordnung wurde von den obersten Betriebsorganen Monatelang berathen; Projecte wurden erstellt und verworfen; umgeändert und bis in alle Minütchen hinaus berechnet und dann wieder durch ein besseres verdrängt. Es gab hier Manches zu berücksichtigen: die Anschlüsse der benachbarten Bahnen, die Bequemlichkeit der Festbesucher, ja es war noch Rücksicht zu nehmen auf allfällig an Hauptfesttagen einzuordnende Extrazüge von Zürich her und Bern. Dabei waren die Nachtpersonenzüge ausgeschlossen. Noch kurz vor Eröffnung des Festes ward auch ein Militärtransport, die Abreise einer Batterie von

St.Gallen angesagt. Schliesslich mussten sich diejenigen, welche bei der Erstellung der Fahrordnung beteiligt waren, doch noch sagen, dass – wenn auch ein gelungener Plan adoptiert sei – die Möglichkeit der Ausführung wieder wesentlich von der Gewogenheit des Geschickes abhängen, von dem uneigennützigsten Zusammenarbeiten aller Angestellten und von deren Aufopferungsfähigkeit. Regengüsse hätten den Betrieb erschweren und hemmen können; aber das wäre höhere Macht gewesen, Niemand hätte die Verwaltung beschuldigt; aber wenn ein einziger Angestellter bei diesem ungewohnten neuorganisierten und erschöpfenden Betriebe in einem verhängnisvollen Momente eine wichtige Depesche unrichtig besorgt hätte, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen und die Festfreude hätte sich in Hohn und Spott gegen die Verwaltung, gegen die ja die Schützenfreunde misstrauisch genug waren, verwandelt. Dieser Gedanke erfüllte die beim Betriebe Beteiligten mit einer dumpfen Beklemmung. Die letzten Tage vor dem Schützenfeste waren dem Vorabend einer grossen Schlacht zu vergleichen; wenige Tage vor der Eröffnung desselben erhöhte ein durch falsche Weichenstellung auf der Station Winkeln veranlasster Zusammenstoss die Beängstigung; dazu kam noch im Kreise der Beamten eine durch die Überanstrengung der letzten Wochen herbeigerufene Abgespanntheit und Überreiztheit der Nerven, welche nur noch mehr einen aufs äusserste gesteigerten Widerstand gegen die Einflüsse der öffentlichen Meinung und gegen die Ungunst der Umstände herausforderte.

Dem Publicum – welches ja von den Complicationen eines so eng verstrickten Betriebes sich nicht die leisesten Vorstellungen bilden kann – schien die Gefahr wesentlich in dem Gefälle der Strecke St.Gallen–Rorschach zu liegen. Hier befürchtete es Entgleisungen, vielleicht als Folgen zu grosser Fahrgeschwindigkeit in den Curven, vielleicht auch des ausserordentlichen Beharrungsvermögens so ungewohnter Lasten! Allein seit dem Anfange der Sechzigerjahre, wo im Winter bei Glatteis ein Personenzug von St.Gallen bis eine Strecke über Rorschach hinaus eine Schlittenparthie machte, ohne von dem Führer gestellt werden zu können, trotzdem alle Räder durch Bremsen zum Schleifen gebracht worden, ist ein ähnlicher Fall nicht mehr vorgekommen.

Die Gefahr lag vielmehr in der vollständigen Inanspruchnahme des einen bestehenden Geleises – und der Zeit. Jede, auch die geringste Verspätung eines Zuges musste noth-

wendig von einer endlosen Reihe von Unregelmässigkeiten, von Kreuzungsverlegungen, von Zugsüberholungen, von Aenderungen in der Composition der Züge, in der Dienst-eintheilung der Maschinen, des Maschinen- und Zugspersonals befolgt sein. Eine Maschine, die auf der Linie dienstunfähig wird und den Zug nicht mehr von der Stelle bringt, ein kleiner Unfall auf einer Station, eine falsche Weichenstellung, das Schadhafwerden der Linie, das Versagen eines Stationsdeckungssignales, hundert grössere und kleinere Vorfälle können eine Verspätung zur Folge haben.

Kreuzungsverlegungen bieten aber die beste Gelegenheit, eine Catastrophe zu veranlassen: Zusammenstösse auf der Linie! Zwischen St.Gallen und Rorschach! In einer jener engen Curven im Gefälle! Züge mit tausend Passagieren, die nicht einmal in den Wagen zu halten sind, sondern gruppenweise auf den Plattformen und Wagentreppen stehen und sitzen! Ein einziger heftiger Stoss, ein plötzliches Zurückhalten der Maschine kann schon ohne Zusammenstoss zweier Züge das Aufsteigen der Puffer des einen Wagens auf die Plattform des andern veranlassen, und nun bei diesen langen schlangenartigen Zügen, deren Druck von cyclophenhafter Gewalt wird! – Es bedarf wahrlich einer nicht zu reizbaren Phantasie, um bei all' diesen Erwägungen ein leichtes Grauen und das Gefühl einer Gänsehaut zu empfinden. Und wenn man sich fragt, wie man denn daran denken konnte, ein Nationalfest von der Bedeutung der eidgenössischen Schützenfeste bei den sich stetsfort steigenden Ansprüchen solcher Feste an die Verkehrsmittel, in eine Ortschaft zu verlegen, von der es zweifelhaft war, ob die ihr zu führenden Communicationswege im Stande seien, den ausserordentlichen Verkehr zu bewältigen, so bleibt hier nur die eine Antwort, dass in solchen Fällen immer *zu/etzt* an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanstalten gedacht wird. Seit die Bahnen so viele Wunderwerke ausgeführt haben, zweifelt Niemand daran, dass sie auch Übermenschliches zu Stande bringen, und im Übrigen: man stellt es auf den Patriotismus der Verwaltung ab! «Ihr werdet uns hoffentlich nicht im Stiche lassen, wenn wir in Stunden patriotischer Begeisterung uns um die Übernahme des Festes beworben haben!» «Studirt bis Ihr's heraus habt! Das ist Eure Sache!» «Der Bien' muss!» Glücklicher Weise wurde die Aufgabe gelöst! Glücklicher gelöst!

Obwohl auf diesem einen Geleise täglich ungefähr 50 Züge mit 524 Personenwagenachsen *coursirten*, obwohl in diesen neun Tagen 32 Extrazüge ausgeführt wurden, obwohl täglich 88 Mann im Fahrdienst *functionirten*, obwohl

in dem kurzen Zeitraume von zwei Stunden – von 8–10 Uhr Morgens – 9 Personenzüge am Festort eintrafen und 6 solche abgefertigt wurden, obwohl eine Anzahl fremder Conducteurs und fremder Maschinenführer, denen die Linie zum Theil noch unbekannt war, im Dienste standen, obwohl einzelne Züge fast auf jeder Station mit entgegenkommenden Zügen zu kreuzen hatten, trotz Alledem ist kein Unfall – und wäre es auch nur der geringsten einer – zu bedauern. Vom 18.–27. Juli wurden 143 000 Passagiere befördert! keinem ist ein Unfall zugestossen.

Am 19. Juli allein waren 26 000 Personen nach und von St. Gallen befördert.

Am 20. Juli wurden befördert 15 070 Personen

Am 21. Juli wurden befördert 10 522 Personen

Am 22. Juli wurden befördert 14 494 Personen

Am 23. Juli wurden befördert 21 659 Personen

Am 24. Juli wurden befördert 9 528 Personen

Am 25. Juli wurden befördert 11 038 Personen

Am 26. Juli wurden befördert 18 818 Personen

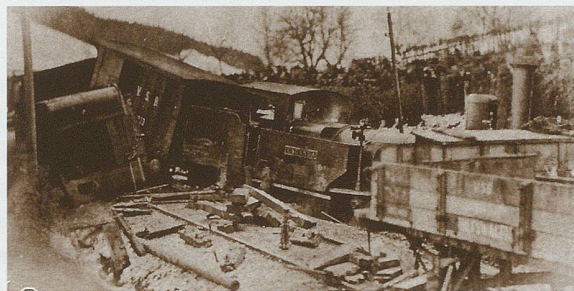
Am 27. Juli wurden befördert 9 322 Personen

Während des ganzen Schützenfestes ging kein als Passagiergut behandeltes Gepäck verloren! Jeder Angestellte, vom Ersten bis zum Letzten hatte seine Pflicht gethan, sein Äusserstes geleistet. Jeder hatte sich's zur Ehre angerechnet, in seinem ihm angewiesenen Geschäftskreise das Beste zu wirken. Dabei arbeitete man sich gegenseitig in die Hände, man half sich aus, einer unterstützte den Andern nach bester Möglichkeit.

Als dann das Fest zu Ende war, als die letzten schwerbelasteten Personenzüge den Bahnhof verlassen hatten, als die Schützenfestfahrordnung wieder aufgehoben war und die Züge mit den alten gemessenen Zwischenräumen coursirten, da athmete der Betriebsbeamte leichteren Herzens auf! War er ja fortwährend in abspannendster Erregung, kam er ja vom frühesten Morgen bis zum späten Abend zu keiner Ruhepause und war ihm ja oft kaum gegönnt, in der Nacht ein gewohntes Lager aufzusuchen.

Der Eisenbahnunfall bei Vonwil vom 31.12.1879

Zu den schwereren Eisenbahnunfällen zählt die Entgleisung vom 31.12.1879 in Vonwil bei St. Gallen. Zwei Todesopfer und mehrere, teils schwer Verletzte waren die traurige Bilanz. Die Unfallstelle befand sich etwas östlich der Strassenüberführung der heutigen Vonwil-Strasse. Bemerkenswert an diesem Unfall sind die im Nachgang geführten Pressepolemiken. Der Maschinen-Ingenieur der Nordostbahn H. Maey griff dabei den Maschinenmeister der «Vereinigten Schweizerbahnen» A. Klose und nicht zuletzt das betroffene Eisenbahnunternehmen selbst an.



Die Unglücksstelle mit der Lokomotive «Calanda» am Neujahr 1880. (Sammlung Vadiana)

Das Schützenfest zwang zu aussergewöhnlichen betrieblichen und unternehmerischen Massnahmen. Personal und Rollmaterial der benachbarten Eisenbahngesellschaften «Nordostbahn» (N.O.B.) und «Vorarlbergerbahn» (V.B.) kamen dank diesem Grossanlass bis nach St. Gallen. Dass gar einzelne Züge die Bodenseestadt Lindau mit dem Festplatz St. Gallen verbanden, zeugt von einer überraschend anmutenden Offenheit der damaligen Beziehungen. Innerhalb von nur 10 Tagen wurden rund 140 000 Personen nach bzw. von St. Gallen weg transportiert. Der Spitzenverkehr vom 19. Juli 1874 brachte dem Bahnhof St. Gallen 26 000 An- und Abreisende. Diese Zahl entsprach nahezu der Gesamtbevölkerung der damaligen Stadt St. Gallen einschliesslich der Gemeinden Tablat und Straubenzell.

Die Eisenbahner durften durchaus mit Stolz auf die erbrachten Leistungen zurück schauen. Die aus der Berichterstattung spürbare Dramatik unterstreicht diesen Stolz und nicht zuletzt die Genugtuung über das gelungene «Werk» oder besser über die erbrachten Dienste.

Die Eisenbahnverstaatlichung am Horizont

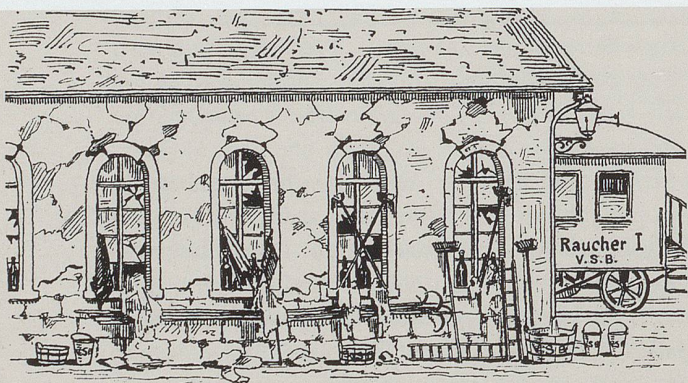
Die V.S.B. konnten sich dank äusserster Sparsamkeit halten und in kleinen Schritten weiterentwickeln. Das Unternehmen verzichtete denn auch konsequent auf ruinöse Expansionsstrategien. Dies ist zweifellos der umsichtigen Leitung durch den langjährigen Direktor des Unternehmens, D. Wirth-Sand, zu verdanken. Entsprechend unspektakulär erscheinen sowohl die Bautätigkeit als auch der Bahnbetrieb während der ganzen Privatbahnzeit. Der grosse Wurf, also der Bau der Ostalpenbahn, liess sich trotz mehrerer Anläufe nicht verwirklichen. Organisatorisch sowie bau- und maschinentechnisch leisteten die V.S.B. trotzdem Beachtliches. Naturgewalten sowie verschiedenste Widerwärtigkeiten mussten laufend gemeistert werden und belasteten das Unternehmen wiederholt. In den Rorschacher Werkstätten entstanden im Einflussbereich von Ingenieur A. Klose maschinentechnische Errungenschaften, die in der damaligen Welt der Technik Beachtung und Anerkennung fanden.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft verstärkte ihre Rolle als koordinierende und kontrollierende Behörde im Laufe der Jahre. Die regional verwurzelten, rivalisierenden und auf die Optimierung des eigenen Erfolgs ausgerichteten Eisenbahn-Unternehmungen agierten nicht oder meist nur ungenügend im Sinne eines lan-



Das mit einem Querflügel erweiterte Stationsgebäude Sirnach TG kurz nach der Eisenbahnverstaatlichung von 1902. (Sammlung V. Künzler)

desweiten oder gesamtwirtschaftlichen Nutzens. Tarif-, Betriebs- und Fahrplanfragen blieben Dauerthemen und Dauerkonflikte. So brachte beispielsweise erst die Landesausstellung in Zürich im Jahre 1883 die ersten durchlaufenden Züge von St.Gallen nach Zürich. Über zu lange Zeit musste namentlich in Winterthur von den V.S.B.- auf die N.O.B.-Züge umgestiegen werden. Von schlanken Anschlüssen wagte man nicht einmal zu träumen. Die gewinnorientierten Unternehmen mussten zudem von übergeordneten eidgenössischen Behör-



Waggon-Remise der V.S.B. im Hauptbahnhof St. Gallen.

(Nach der Natur gezeichnet im Jahre des Heils 1899.)

O, lieber Leser, schau das Bild recht an!
Kennst Du es wohl! Wenn nicht, so frägt Du an:

„Wo ist die Sehenswürdigkeit zu schau'n,
In welcher Stadt, in welchem Schweizergau'n?“

O wand're hin zur guten Stadt St. Gallen,
Per Bahn natürlich; dort wird's Dir gefallen.

Wie nützlich läßt sich doch das Geld verwenden,
Bon Bahnbetrieb, für — fette Dividenden!

Weim Bahnhospalais, groß und wunderschön,
Kannst Du die schönste Wagenremis' seh'n.

Wie schaut sie doch so niedlich proper drein,
Ja ja, o V.S.B., Dein Ruhm ist wirklich fein!

Das Bild stellt dar die rare Herrlichkeit,
Wie sie zu finden nirgend's weit und breit. —

Die Sparsamkeit der V.S.B. sorgte immer wieder für beissenden Spott. Die Festschrift zum Kantonschützenfest in Flawil bot 1899 eine vorzügliche Gelegenheit, über Knausrigkeit und Dividenden zu sinnieren. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)

Einige der Innovationen Kloses

- Lokomotiv-Bauten und -Umbauten in Rorschach;
- Kurvengängige Zahnrad-Dampflokotiven der Strassenbahn St.Gallen-Gais;
- Lenkdrehgestelle für kurvengängige Personewagen der Strassenbahn St.Gallen-Gais;
- Bremssystem Klose;
- Stellwerk-Apparate;
- Geschwindigkeitsmesser «Tachophor»;
- Senkbarrieren beim Waisenhaus St.Gallen

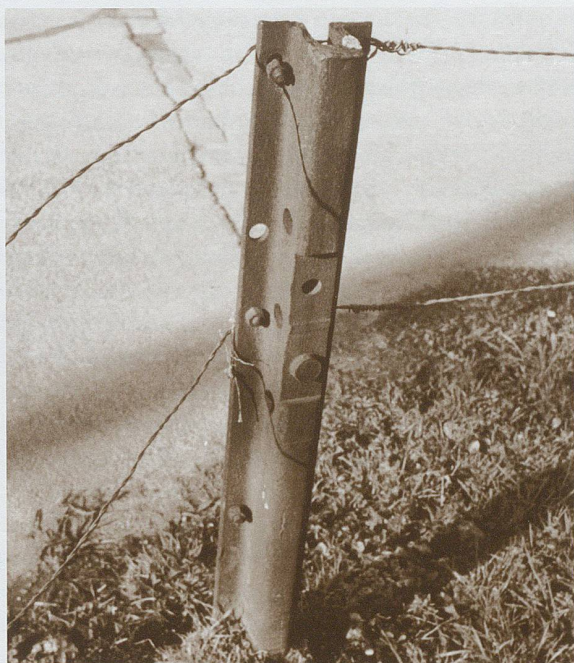
den zur Einhaltung minimaler sicherheitstechnischer Normen gezwungen werden. So führte beispielsweise die Münchensteiner Eisenbahn-Katastrophe des Jahres 1891 auf Verlangen des Eisenbahndepartements zur technischen Überprüfung aller Eisenbahnbrücken der Schweiz.

Langsam drang die Erkenntnis durch, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des landesweiten Verkehrssys-

tems Eisenbahn am ehesten durch ein gesamtschweizerisches Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden kann. Der Privatbau ermöglichte zwar den frühzeitigen Bau einer Eisenbahn nach St.Gallen, die dringend erforderlichen Koordinationselemente in einem regionenübergreifenden Eisenbahnsystem konnten damit jedoch nicht gesichert werden. Zur Gründerzeit waren es die Geldgeber, also die Banken, die zu einer ganzen Reihe von Fusionen zwangen. Im zu Ende gehenden 19. Jahr-

Brunels Brückenschienen

Der berühmte Ingenieur I. K. Brunel hat auf der kurvenreichen Steilstrecke zwischen Goldach und Mörschwil Spuren hinterlassen. Ein Schienenprofil, ursprünglich von Brunel für englische Breitspur-Strecken konzipiert, wurde zwischen Sargans und Walenstadt sowie zwischen Sargans und Rüthi SG eingebaut. Das aufwendige Oberbau-System bewährte sich allerdings nicht. Die so genannten Brückenschienen fanden in der Folge Verwendung als Schwellenverstärkungen und Abschränkungen oder beispielsweise auch als Eisenträger für Brücken. Auf der kurvenreichen, betrieblich stark belasteten Strecke zwischen Goldach und Mörschwil liessen sich die gefürchteten Spurerweiterungen mit den Schwellenverstärkungen aus Brückenschienen nachhaltig verhindern.

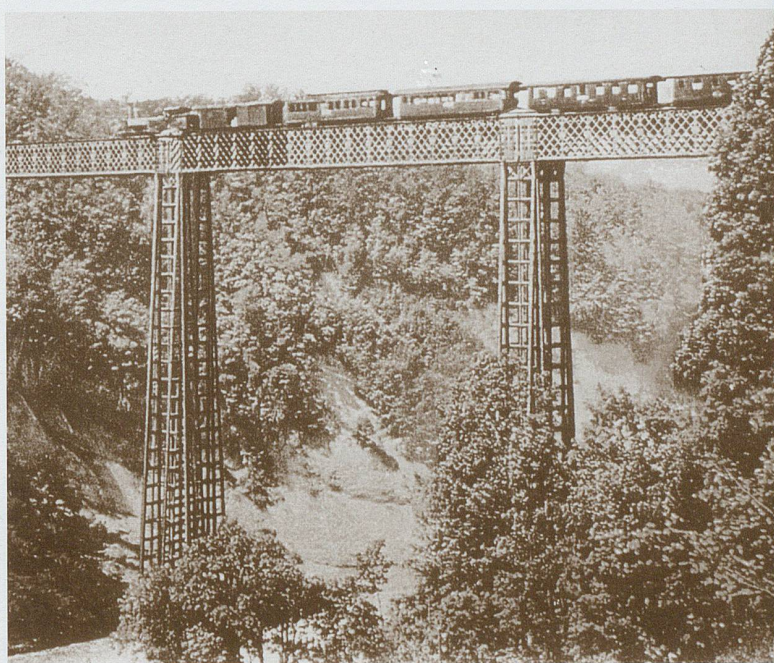


Die englische Brückenschiene von Benken SG, deren einstige Weiterverwendung als Schwellenverstärkung noch leicht erkennbar ist. (Foto A. Heer)



Sonntäglicher Ausflugsverkehr um 1910 in Rorschach-Hafen, wie dieser von einem frühen Amateur-Fotografen festgehalten wurde. (Sammlung A. Heer)

hundert riefen gesamt- bzw. volkswirtschaftliche Gründe sowie sich abzeichnende grosse Investitionen erneut und unmissverständlich nach der Eisenbahnverstaatlichung. Unter dem Slogan «die Schweizerbahnen dem Schweizer Volk» wurde ein hochemotionaler Abstimmungskampf geführt. Das am 20. Februar 1898 deutlich



Die Brücken über die Sitter, Glatt, Uze und Thur wurden nach den gleichen Konstruktionsprinzipien errichtet. Das Bild der Sitterbrücke entstand um 1910. (Sammlung A. Heer)

angenommene «Bundesgesetz über den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und Organisation der Verwaltung der SBB» ebnete den Weg zur Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der SBB-Kreis IV, St.Gallen

Die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) gingen am 1. Juli 1902 an den Bund, sie wurden dadurch Teil der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Auf die noch jungen SBB warteten grosse Aufgaben. Doppelspurbauten auf den Hauptlinien, Bahnhofbauten, längst hängige Sanierungen, die Vereinheitlichung und Erneuerung eines bunt zusammengewürfelten und teilweise überalterten Rollmaterialbestandes mussten an die Hand genommen werden. Erste Vorarbeiten für die kommende Bahn-Elektrifikation wurden aufgenommen, womit sich ein grundlegender Wandel im Eisenbahnwesen zunehmend deutlicher abzeichnete.

Wenn der Schritt zur Bundesbahn auch noch so klar definierbar ist, so erfolgte der Übergang doch recht behutsam. Komplexe Unternehmensstrukturen und Betriebsformen liessen und lassen sich nur in sinnvollen Schrit-



Das ursprüngliche, längst aus dem Dorfbild verschwundene Stationsgebäude von Gossau SG. (Sammlung J. Löhner)

Kreisdirektion IV 1902

H. Stamm, Dr. iur.

O. Seiler, Dr. iur.

A. Seitz, Ingenieur

Kreiseisenbahnräte IV 1902

P. Th. Bühler, Nationalrat GR

K. A. Fehr, Nationalrat TG

O. Rheiner-Fehr, Kaufmann in St.Gallen

Ed. Sulzer-Ziegler, Nationalrat ZH

L.A. Zollikofer, Regierungsrat SG

L. Kilchmann, Kantonsrat SG

K. Glinz, Kaufmann in Rorschach SG

E. Wagner, Nationalrat SG

K. Egloff, Nationalrat TG

Ph. Heitz, Oberst in Münchwilen TG

J. Müller, Nationalrat TG

A. Scherb, Ständerat TG

G. Hug, Regierungsrat SH

A. Locher, Regierungsrat ZH

H. Ernst, Regierungsrat ZH

K. Hörni, Nationalrat ZH

J. Töndury, in Samedan GR

Th. vonSprecher, Oberst in Maienfeld GR

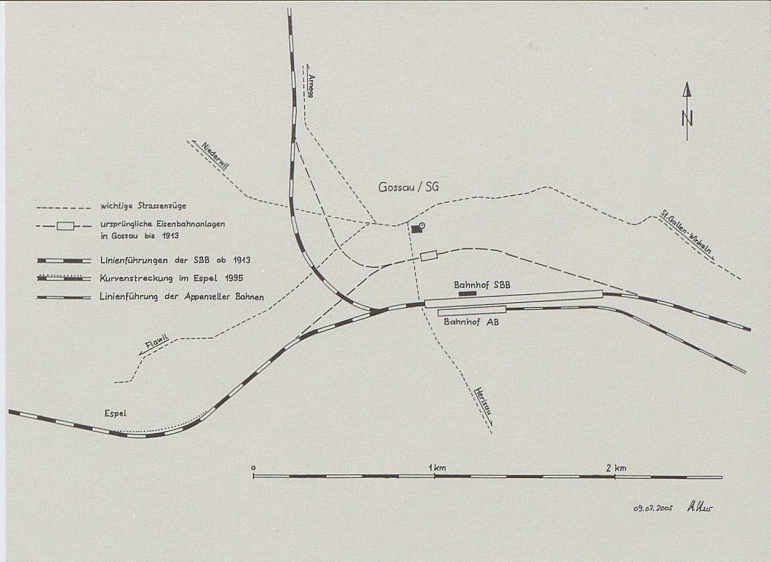
A. Eugster, Landamman AR

K. Sonderegger, Landamman AI

ten umbauen. Neben den zentralen Organen der Generaldirektion in Bern blieben die administrativen Zentren der vormaligen grossen Gesellschaften und damit die regionale Verwurzelung erhalten. In St.Gallen folgte in diesem Sinne der einstigen Direktion der V.S.B. die SBB-Kreisdirektion IV. Kreiseisenbahnräte sorgten für die politische Abstützung in den jeweiligen Regionen der SBB-Kreise.

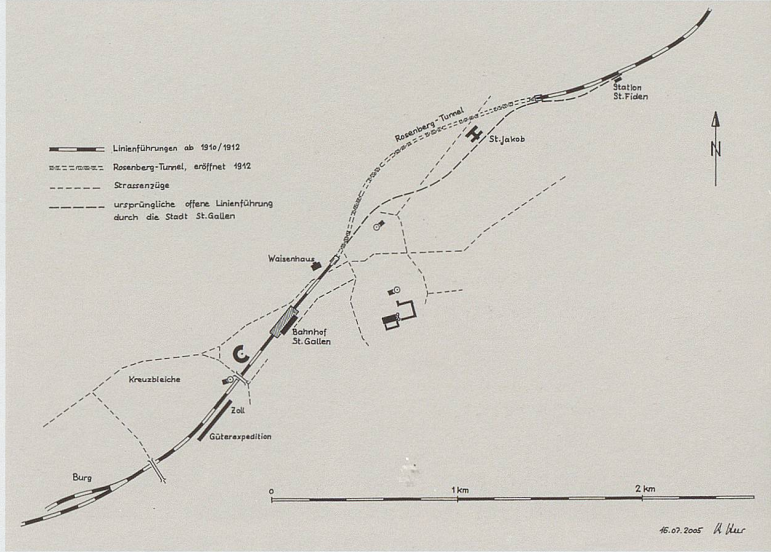
Zwischen Euphorie und Kohlennot

Die Jahrhundertwende war geprägt von einer industriellen Aufbruchstimmung, begleitet von kurzfristigen konjunkturellen Schwankungen und einem eigentlichen Eisenbahnfieber. Die geplanten Doppelspurausbauten der SBB und insbesondere der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn entwickelten sich als treibende Kräfte für umfangreiche Bauten und Linienverlegungen in Gossau und in St.Gallen. Der Doppelspurausbau rief aber auch alte Begehrlichkeiten wach. Die unmissverständliche Forderung nach einer alternativen Linienführung zwischen Flawil und Wil über Oberuzwil-Jonschwil kam nochmals auf den Tisch. In Rorschach wurde wieder heftig über die Eisenbahn- und Bahnhoffrage disputiert



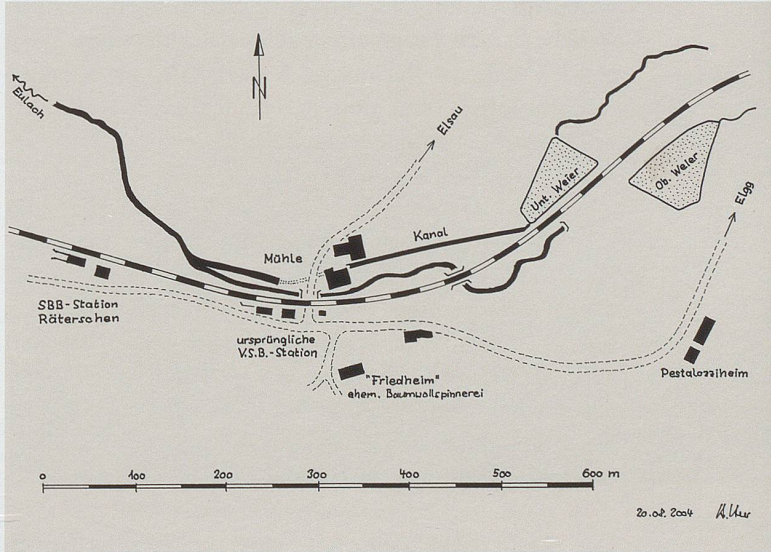
Der 1913 eröffnete neue Gossauer Bahnhof wurde an den südlichen Dorfrand verlegt. (Zeichnung A. Heer)

und aus der Region Altstätten kamen Forderungen nach einer normalspurigen Ruppenbahn, die in Rorschach und im Unterrheintal als ernsthafte Konkurrenz wahrgenommen werden musste.



Der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn und die Doppelspurbauten der SBB zwangen zur neuen Linienführung durch den Rosenbergtunnel. (Zeichnung A. Heer)

Mit der Jahrhundertwende und den Anfängen der Bundesbahnen ist ebenfalls ein Wandel im Reisepublikum verbunden. Der wirtschaftliche Umbruch brachte durch die Arbeitsteilung und das Wachstum der Industrie-Unternehmen eine vermehrte Trennung und zunehmende Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsort mit sich. So genannte Arbeiterzüge wurden eingeführt. Die zwischen Elgg und Räterschen liegende Haltestelle Schottikon geht auf diesen Wandel zurück. Die Arbeit in der Fabrik, insbesondere den Winterthurer Grossbetrieben, wurde für die ländliche Bevölkerung attraktiv und zuweilen auch existenzsichernde Notwendigkeit.



In Räterschen ZH musste der alte Stations-Standort kurz nach 1900 aufgegeben werden. (Zeichnung A. Heer)

Noch im Laufe der Vorkriegszeit konnten die Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und die Mittelthurgaubahn (MThB) ihren Betrieb aufnehmen. Die Eröffnung einiger Doppelspurinseln zwischen St.Gallen und Winterthur geht ebenfalls auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Aussergewöhnlich ist die Geschichte der Station Aadorf. Die Vereinigten Schweizerbahnen vergrösserten treu dem Sparsamkeitsprinzip verpflichtet die Stationen Sirnach und Aadorf durch den Anbau eines Querflügels. In Aadorf liess sich der Standort des ursprünglichen und



Der 1912 eröffnete «Kaiserbahnhof» von Aadorf TG, im Zustand der 1950er Jahre. (Sammlung A. Heer)

erweiterten Stationsgebäudes mit den durch die Doppelspur der SBB bedingten Anlagen nicht mehr vereinbaren. Aadorf kam dadurch zum repräsentativen so genannten Kaiserbahnhof. Dem deutschen Kaiser sollte anlässlich der im Raum Aadorf–Wil veranstalteten Kaisermanöver des Jahres 1912 ein ihm angemessener, repräsentativer Bahnhof angeboten werden können. Das kaiserliche Besuchsprogramm machte dann allerdings einen Strich durch die Rechnung. Aadorf hatte zwar seinen Kaiserbahnhof, ohne dort je den deutschen Kaiser begrüsst oder verabschiedet zu haben.

Verbunden mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahre 1914 war ein wirtschaftlicher Einschnitt, der alle optimistischen Prognosen und hohen Erwartungen zunichte machte. Der kriegsbedingte Schnitt unterstrich und förderte aber auch einen technisch-kulturellen und verkehrswirtschaftlichen Umbruch ohne Beispiel. Der Niedergang der Textilindustrie und der Zusammenbruch des faktischen Transportmonopols der Eisenbahnen führten zu völlig neuen Rahmenbedingungen.

Der Erste Weltkrieg traf eine kriegswirtschaftlich schlecht vorbereitete Schweiz. Die Abhängigkeit des Bahnbetriebs vom klassischen Energieträger Kohle führ-

te zur Kohlennot, die sich vorerst in dramatisch steigenden Betriebskosten äusserte. Betriebskosten und Brennstoffmangel zwangen die Bahnunternehmen zu einschneidenden Fahrplanbeschränkungen. Die Kohlennot verhalf den Schweizerbahnen, der heimischen Industrie und der Elektrizitätswirtschaft letztlich zu einem Spitzenplatz bezüglich der Elektrotraktion. Der Begriff «weisse Kohle» galt über lange Zeit als selbstbewusste Antwort auf eine verkehrs- und volkswirtschaftlich bedrohliche Abhängigkeit vom Energieträger Kohle.

Die Kohlennot im Spiegel des Rorschacher Neujahrsblattes

Infolge der Kohlennot und des durch Deutschland ungeheuerlich gesteigerten Kohlenpreises – die Tonne 190 Fr. statt 27 Fr. vor dem Kriege – nahmen wir mit Geduld die Abschaffung der Retourbillete, den Taxaufschlag um rund 100 Prozent, den Ausfall aller Schnellzüge, die Reduktion des Fahrplanes auf ein Drittel aller Fahrgelegenheiten entgegen, und heute [am 1. Dezember 1918] erfolgt die Einstellung des gesamten sonntäglichen Eisenbahnverkehrs.

St.Gallen wird Nebenschauplatz

Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde auch das Ende des Transportmonopols der Eisenbahnen mindestens absehbar. Die Strassenfahrzeuge erreichten eine Reife, die fortan für die schienengebundenen Transportmittel – die Eisenbahnen – eine ernsthafte Konkurrenz darstellten. Wenige Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieges verfügten die Bundesbahnen jedoch bereits über eine erprobte Versorgungsinfrastruktur und Elektrolokomotiven, die einen zügigen Ausbau der Elektrotraktion zuließen. Die Bundesbahnen konnten sich den neuen technischen, betrieblichen und verkehrswirtschaftlichen Herausforderungen stellen.

Aus den ursprünglichen auf St.Gallen zentrierten Verkehrsbeziehungen der Gründerzeit war längst ein Teil einer schweizerischen Ost-West-Transversale geworden. Die Reiseziele Zürich oder Bern sowie längere Reisedistanzen gewannen laufend an Bedeutung. Schnellzüge für den Fernverkehr gehörten bereits zu den selbstverständlichen Dienstleistungen der SBB. Die bedeutende Transitachse des Nord-Süd-Verkehrs, Basel–Gotthard–Chiasso, wurde für die Region St.Gallen über Zürich erschlossen. Die Vision des Degersheimer Eisenbahnpioniers I. Grauer-Frey unterstreicht die hohen wirtschaftlichen Erwartungen der Ostschweiz in den alpenquerenden Eisenbahnverkehr. Seine Vision lautete nämlich St.Gallen–Zug und hatte die Transitachse Gotthard im Blickfeld. Die letztlich gebaute, zuweilen auch als St.Galler Staatsbahn bezeichnete Bodensee-Toggenburgbahn stellte in diesem Sinne nur noch eine Rumpflösung dar.

Die technisch-wirtschaftliche Entwicklung, die dominierenden Verkehrsachsen und die herausragende Bedeutung der Zentrumsfunktion von Zürich führten zu einem weiteren Zentralisierungsschritt der Bundesbahnen. Die SBB-Kreisdirektion IV in St.Gallen sowie die Eisenbahnwerkstätten von Rorschach waren nicht mehr haltbar. Mit grossem Bedauern mussten Arbeitsplätze mit langer Tradition in der von der Textilkrise besonders betroffenen Region St.Gallen–Rorschach aufgegeben werden.

Die Bundesbahnen sollten nun über Jahrzehnte nur noch über die Generaldirektion in Bern und die drei Kreisdirektionen geführt werden:

- SBB-Kreis I in Lausanne für den Verkehr westlich der Gotthard-Transitachse;
- SBB-Kreis II in Luzern für die Gotthard-Transitachse Basel–Chiasso;
- SBB-Kreis III in Zürich für den Verkehr östlich der Gotthard-Transitachse;



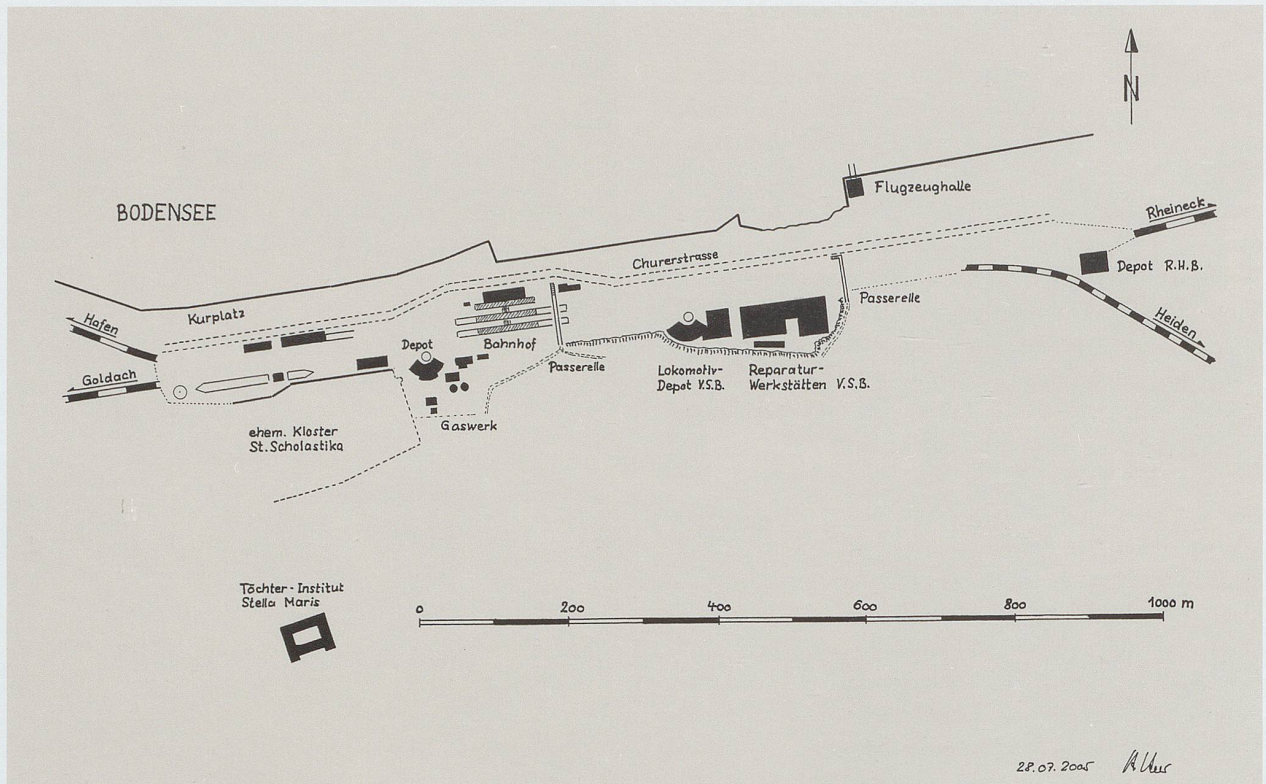
Der Bahnhofplatz in Winterthur um 1930. (Sammlung A. Heer)



Der Bahnhof St.Gallen der 1940er Jahre. (Sammlung A. Heer)



Rorschach-Hafen in den 1920er Jahren. (Sammlung A. Heer)



Rorschach-Bahnhof spielte lange Zeit die doppelte Rolle als Verkehrsknoten und technisches Zentrum mit den Reparatur-Werkstätten, der Gasfabrik und den Depots. (Zeichnung A. Heer)

Damit verschwanden traditionelle Strukturen der Gründerzeit. Dem Eisenbahnerort Rorschach und dem Verwaltungszentrum St.Gallen fielen nur noch die Rollen der Anfangs- oder Endpunkte der Ost-West-Transversale zu. Der Bodenseeregion blieb vorerst noch die Erwartung

in die Hochrheinschifffahrt und in eine Ostalpenbahn erhalten. Über kurze Zeit wurden sogar Hoffnungen in eine interkontinentale Drehscheibe der Luftfahrt wach. Die Verkehrsfläche Bodensee bot sich als Stützpunkt für Wasserflugzeuge des interkontinentalen Luftverkehrs an – mitten im Herzen Europas und mit vorzüglichen Aussichten im Hinblick auf die Einbindung in die Eisenbahnnetze der Anliegerstaaten.