



Aquatinta von Johann Baptist Isenring aus dem Jahr 1859: Die fantasievolle Darstellung zeigt Weesen mit den beiden Eisenbahnlinien nach Chur und Glarus.

Bild: zVg

Warum Gotthard und nicht Ostalpenbahn?

Mit der Schaffung des Bundesstaates von 1848 waren die Möglichkeiten zum Eisenbahnbau gegeben. Ein neues Buch widmet sich vier St. Galler Politikern, die sich für die Eisenbahn als Grundlage eines wirtschaftlich starken Kantons einsetzten.

von Kilian Oberholzer

Heute ist klar: Mit der Verwirklichung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit Gotthard als Haupt- und Lötschberg-Simplon als Nebenachse ist die Schweizer Alpenbahnfrage gelöst. Die NEAT fügt sich in die schweizerischen und europäischen Verkehrsströme ein und schafft auch für die Ostschweiz gute Verbindungen in den Süden.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters war lange darüber gestritten worden, ob eine Verbindung in den Süden durch die Ostalpen (Graubünden) oder den Gotthard führen soll. Der Kampf brach im Vorfeld der NEAT-Entscheidung in den 1960er-Jahren nochmals auf, als sich die Ostschweiz erneut für eine Ostalpenbahn starkmachte und dabei unterlag.

Ausführliche Biografien in einem Gemeinschaftswerk

In einer Schrift mit dem Titel «Aufbruch zum modernen St. Gallen – Vier Wegbereiter» stellen die Autoren Stefan Gemperli, Wolfgang Göldi, Fabian Henggeler, Alfonso C. Hophan, Joseph

Jung und Patric Schnitzer in ausführlichen Biografien vier St. Galler Politiker vor, die sich für die Eisenbahn als Grundlage für ein wirtschaftlich starkes St. Gallen einsetzten. Es sind dies: Gallus Jakob Baumgartner (1797-1869), Johann Matthias Hungerbühler (1805-1884), Daniel Wirth-Sand (1815-1901) und Arnold Otto Aepli (1816-1897).

Jung legt in seinem einleitenden Beitrag die Grundlagen: Unter dem Regime der Tagsatzung war eine schweizerische Eisenbahnpolitik schlechthin unmöglich. Es gab unter den Kantonen keine weitsichtige Zusammenarbeit, dafür lästige Zollgrenzen. Die konfessionellen Gegensätze und weltanschauliche Differenzen standen einem gesamtschweizerischen Denken entgegen.

Eine Wende brachte der Sonderbundskrieg, der zum Bundesstaat von 1848 führte. Jung zeigt auf, dass der vom Zürcher Alfred Escher verkörperte Wirtschaftsliberalismus eine gewaltige Dynamik entwickelte, die allerdings bald gebrochen wurde, als mit der Stärkung der demokratischen Volksrechte – Referendum und Initia-

tive, schliesslich Nationalratsproporz – die Vormacht dieses Wirtschaftsdenkens gebrochen wurde.

Die Frage, ob der Eisenbahnbau durch den Staat oder durch Private erfolgen sollte, spaltete auch den damals allein bestimmenden Freisinn. Der Entscheid für die private Initiative im Jahr 1852 liess innert kürzester Zeit ein dichtes Eisenbahnnetz entstehen. Die Folge war ein ruinöser Konkurrenzkampf. Die von Escher dominierte Nordostbahn (NOB) realisierte eine Verbindung Zürich-Romanshorn, dem Ausgangshafen für den Transport über den Bodensee. Die Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) kamen mit ihrer Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach zu spät.

Berlin und Savoyen-Piemont geben Entscheid für Gotthard

Romanshorn, bis dahin ein unbedeutendes Dorf, wurde zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt. Von hier aus wurden bis in die 1970er-Jahre Güterwagen mit Fährschiffen nach Friedrichshafen in Deutschland übersetzt.

Die vier im Buch vorgestellten St. Galler Politiker setzten sich für die

St. Galler Interessen ein, sie waren aber keine «Eisenbahnbarone» wie Alfred Escher, sondern überzeugte freisinnige Staatsdiener.

Früh zielte die Ostschweiz auf eine Ostalpenbahn über Splügen oder Lukmanier. Als Erster plante Gallus Jakob Baumgartner in den 30er-Jahren des 19. Jahrhunderts Zufahrten für einen Ostalpen-Übergang. Doch entscheidend war letztlich, dass sich Deutschland und Savoyen-Piemont eindeutig für den zentral liegenden Gotthard aussprachen. Dieser war von Deutschland aus über Basel und Schaffhausen gut erreichbar. Auch aus gesamtschweizerischer Sicht lag der Gotthard zentral.

Die Ostalpenbahn wird nochmals zum Thema

Als in den 1960er-Jahren die Alpenbahnfrage erneut aufgerollt wurde, sprachen sich die Kantonsregierungen von St. Gallen und Graubünden für einen Tunnel durch den Splügen in Graubünden aus und setzten damit auf das falsche Pferd. Sie liessen sich durch die Lastwagenlawine aus Süddeutschland Richtung Italien über die damals

noch einspurige Rheintalautobahn beeindrucken.

Die treibende Idee war, die Lastwagen ab St. Margrethen auf der Bahn zu transportieren. Einen Splügentunnel hätte Italien zur Hälfte finanzieren und die Strecke Chiavenna-Mailand über rund 130 Kilometer ausbauen müssen – eine höchst unsichere Sache. Wenn sich St. Gallen und Graubünden damals auf die vom Weesener Ingenieur Manfred Rauscher propagierte Tödi-Greina-Bahn geeinigt hätten, hätte eine Ostalpenbahn so vielleicht doch eine Chance gehabt.

Buchtipps



Stefan Gemperli, Wolfgang Göldi, Fabian Henggeler, Alfonso C. Hophan, Joseph Jung, Patric Schnitzer:
«Aufbruch zum modernen St. Gallen –

Vier Wegbereiter». Verein Wirtschaftshistorische Studien, Preis: 33 Franken.

«Stalltüre»

Das Killerargument

Die letzten Tage galt die Stadt St. Gallen als Mekka für Landwirte. In Heerscharen pilgerten sie dorthin, die Fachmesse Tier & Technik im Visier. Ich bin kein Fan von solchen Veranstaltungen. Zu viele Menschen, zu viele Eindrücke, für meinen Geschmack jedenfalls. Weiter bin ich davon überzeugt, dass Messen gekonnt zu Käufen verführen, die längst nicht alle nötig sind. Und doch kommt es vor, dass auch ich dort aufkreuze. Immer dann, wenn Investitionen anstehen. So heuer. Die Schleppschlauchpflicht ruft. Bis Ende Jahr gilt die Galgenfrist. Dann muss das Ungeheuer angeschafft sein. Wegen einiger läppischen Quadratmeter sind wir in diese Pflicht gerutscht, obwohl die allermeisten Flächen von uns am Hang liegen und von der neuen Regelung befreit sind. Doch das ist ein anderes Thema. Bleiben wir bei der Tier & Technik.

Wir befinden uns bereits in den heiligen Hallen der Olma, dem

offiziellen Messeareal dieser Ausstellung. Da stehen Traktoren mit Rädern, die grösser als Menschen sind, Mistmaschinen, welche all unsere Miststöcke auf einmal fassen könnten, und Heukranen mit Zangen, die unser gesamtes Abladetenn ausfüllen würden. Zwischendurch omnipräsent, dem politischen Druck Folge leistend, die monströsen Schleppschlauchbauvorrichtungen. Gut erkennbar, die zahlreichen aneinander gereihten bunten Schläuche. Durch diese rinnt später die Jauche, was auf den Wiesen für den Streifenlook sorgt.

Mein Bauer und der Junior sind just in dem Moment in ein Gespräch verwickelt. Natürlich mit einem Schleppschlauchhändler. Es ist bereits das dritte Beratungsgespräch innert anderthalb Stunden. Ich stehe daneben. Habe längst den Überblick verloren, welches Modell das Beste sein könnte. Der Bauer und der Junior schlendern weiter.

Der nächsten Schleppschlauchvorrichtung entgegen. Einzige Abwechslung versprechen die Seilwinden. Eine solche, so finden die beiden, wäre viel sinnvoller anzuschaffen. Und während Bauer und Junior in



eine Kolumne von Barbara Schirmer

ihrer Fantasie mit einer dieser Winden bereits mächtige Baumstämme an den Strassenrand bugsieren, obliegt mir der Part des Spielverderbers. Denn ich sitze, bildlich gesprochen, auf dem Bankkonto. Mit dem

Satz «wir sind wegen der Schleppschläuche hier» bodige ich innert Sekunden die Wünsche. Das Budget ist straff. Die bevorstehende Pflichtanschaffung teuer.

In der nächsten Halle folgt des Juniors grösster Traum. Eine Mähmaschine mit Überbreite, per Funk gesteuert, vollautomatisiert. Damit könne er vom Gartentisch aus den Hang mähen lassen, unterbreitet er mir mit leuchtenden Augen. Mein Killerargument kennen Sie ja nun. Ebenso bei seinem Hinweis, dass die neuste Technologie der Stachelwalzen bedeutende Vorteile gegenüber unserem aktuellen Modell ausweise.

In einer anderen Halle sind auch Tiere ausgestellt. Hier träumt der Bauer, und zwar von einer besonders tollen Kuh. Gebetsmühlenhaft wiederhole ich meinen Satz.

Kurz bevor wir uns auf den Heimweg machen, entdecke ich endlich die Erlösung für die ob all der Technik geschundene Bäuerinnenseele. Ein Heizkesselanbieter stellt auch Brotbacköfen aus. Einen solchen wollte ich schon immer einmal haben. Zielstrebig schreite ich zum Traummodell. Streiche liebevoll über das Email der Verkleidung. Da stellt sich der Junior neben mich. Mit zuckersüßer Stimme raunt er mir ins Ohr – Sie wissen schon. So träume ich halt weiter. Und wer weiss, vielleicht widmen sich die Damen und Herren im Bundeshaus künftig gewichtigeren Themen, als dem Diktat über den Maschinenpark der Landwirte. Damit ich irgendwann doch noch zu einem Brotbackofen komme.