

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 14 (2001)

Artikel: Vom Anfang und vom Ende des Eisenbahnzeitalters
Autor: Ackermann, Otto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893035>

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: 29.04.2025

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

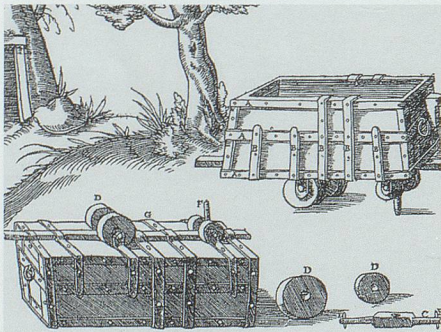
Vom Anfang und vom Ende des Eisenbahnzeitalters

Otto Ackermann, Fontnas

Die Eisenbahn bedeutete für die Zeitgenossen ihrer Einführung den Eintritt in eine ganz neue Welt, die geprägt war durch ein vorher unbekanntes Erleben von Raum und Zeit. Diese schmolzen gleichsam zusammen. Obwohl wir diesen Eindruck angesichts der damals erreichten Geschwindigkeiten heute belächeln, war er nicht minder intensiv als im 20. Jahrhundert, in welchem die Leute die rasante Entwicklung der Fluggeschwindigkeiten und die Raumfahrt staunend als Kleinerwerden des Planeten Erde wahrnahmen.

Die Eisenbahn war aber auch technologisch ein vollständig neues Verkehrsmittel und ein Auslöser und Begleiter von wirtschaftlichen Prozessen: Flugaufnahmen von Grossstädten zeigen im Häusermeer die grossen Bahnhöfe wie Herzen mit Arterien und Venen. Davon war und ist allerdings im Rheintal wenig zu spüren. Zwar wurde die Churer Linie für schweizerische Verhältnisse erstaunlich früh gebaut, allein die Hoffnungen, die ihre kühnen Förderer vor mehr als 150 Jahren in sie gesetzt hatten, blieben unerfüllte Erwartungen – die Splügenbahn als erste die Alpen überquerende Bahn konnte nicht gebaut werden – und Versprechungen bis heute: die Ostschweiz befürchtet, von der Neuen Alpentransversale (Neat) abgekoppelt zu bleiben.

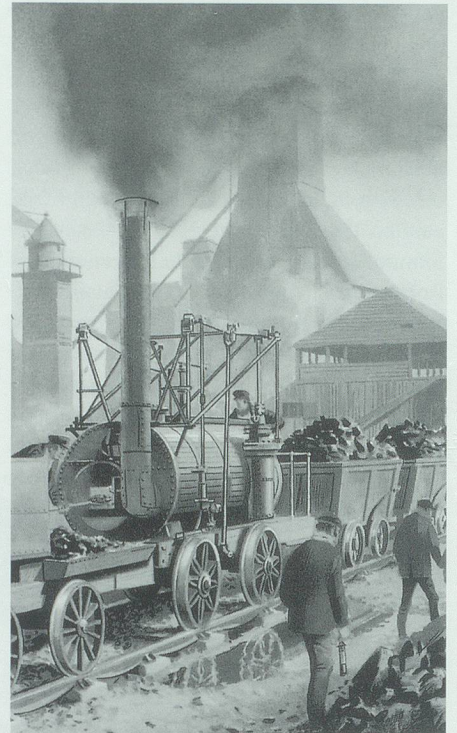
Wagen auf Holzschienen zum Transport von Gestein und Erzen wurden in der Neuzeit erstmals im Bergbau verwendet. Bild aus Verkehrshaus 1997.



Mit der Eisenbahn wurde ein neues Zeitalter eingeläutet, das Eisenbahnzeitalter. Dieses begann um die Mitte des 19. Jahrhunderts und erlebte seinen Höhepunkt um die Wende zum 20. Jahrhundert. Das langsame Ende des Eisenbahnzeitalters, seine Ablösung begann hundert Jahre später, in der Mitte des 20. Jahrhunderts, als die Loko-Motive durch das Auto-Mobil als Massenverkehrsmittel abgelöst wurde und die Auto-Bahn als nationales und kontinentales Verkehrssystem Energien und Kapitalmittel an sich band; parallel dazu entwickelte und entwickelt sich immer noch der Flugverkehr, der ähnlich wie die Schifffahrt ausserhalb des (Flug-)Hafens keine speziell zugerechneten Verkehrsflächen benötigt.

Die These vom Ende des Eisenbahnzeitalters mag auf den ersten Blick überraschen, wenn man an die Entwicklung der Schnellbahnen, die Schaffung von U-Bahnen oder S-Bahnen in den Ballungszentren oder den Ausbau des Eisenbahnnetzes – Stichwort Bahn 2000 und Neat – denkt. Bei einer zweiten Überlegung stellt man fest, dass diese Projekte eigentlich durch den Autobahnbau, die Expansion des Privatverkehrs, die «Explosion» der Aviatik angeregt worden sind. Tatsächlich wollen sie die technischen und ökologischen Unvollkommenheiten oder – je nach Blickwinkel – die Sackgassen der Entwicklung korrigieren. Der TGV und alle Hochleistungszüge sind der offensichtlichste Beweis: Ihre Bauart ist eigentlich der verlängerte Flugzeugrumpf, und konkurrenzfähig wurden sie durch die Übertragung von Betreuungsstandards des Luftverkehrs; mittlerweile haben sich mit einiger Verspätung Anzeigetafel und Lautsprecherdurchsage auf den Bahnhöfen und auch im Zug durchgesetzt.

Trotzdem: Wir blicken zurück auf das Eisenbahnzeitalter als eine Zeit, da dieses Verkehrsmittel technisch, wirtschaftlich, politisch und auch gesellschaftlich führend war und ein Synonym für Fortschritt dar-



Die Erschliessung der Bodenschätze, namentlich der Kohle im Norden Englands, führte zum Bau kurzer Stichlinien von der Grube zum nächsten Hafen. Bild aus Verkehrshaus 1997.

stellte, als der Ausbau seiner Infrastruktur die wichtigsten Kapitalien auf sich zog und den Anschluss zum nächsten Zentrum und an den Weltmarkt eröffnete. Das war auch die Zeit, als der Bahnhof Buchs einer der wichtigsten Arbeitgeber der Region war. Darum ist es interessant, zurückzublicken auf die Zeit der Einführung dieses Verkehrsmittels und die Pläne der Pioniere und die Gedanken der Leute in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus der Rückschau nachzuvollziehen.

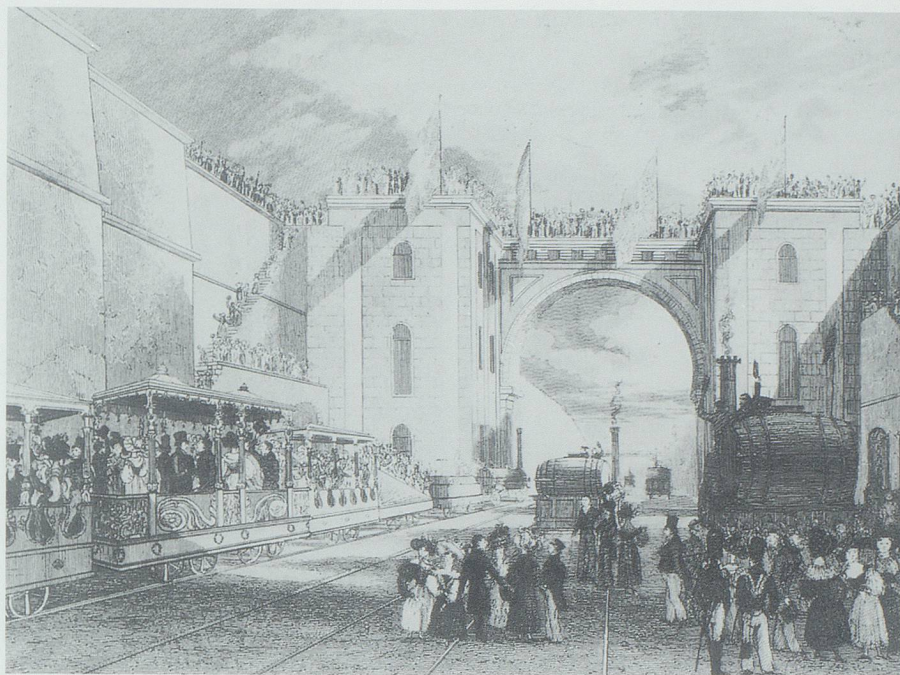
Die Geschichte der Eisenbahn wird – in der Fortsetzung des knabenhaft-männlichen Machttraums – vor allem als Technikgeschichte geschrieben, als habe man sich von der ursprünglichen Faszination der Maschine nicht losreissen können.

Die Leistungen der ersten Eisenbahnpolitiker sind in vielen historischen Arbeiten dargestellt worden.¹ Neben dem üblichen Rückblick bei grösseren Jubiläen wurden ihre Leistungen immer in Zeiten wirtschaftlich-technischer Expansion gewürdigt, nämlich zu Beginn des 20. Jahrhunderts und speziell in der wirtschaftlichen Aufbauphase der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg. In einer differenzierten Betrachtung eröffnet sich uns die Möglichkeit, den Eisenbahnbau auch in seinen politischen und wirtschaftlichen Zusammenhängen anzusehen, in welche die Zeitgenossen damals verwoben waren, die sie aber auch als Akteure mitgestalteten.

Heute noch darf und kann man in einem Buch über die Eisenbahn im Rheintal an diesen Darstellungen nicht vorbeigehen. Doch für die Tatsache, dass das Streckennetz seit dem Ersten Weltkrieg und seit der Elektrifizierung weltweit kontinuierlich schrumpft und die Leistungen der Eisenbahn im Personen- wie im Güterverkehr rückläufig sind, ist ein distanzierterer Blick auf dieses bedeutendste Transportsystem von seinen Entstehungsbedingungen und wirtschaftlichen Möglichkeiten her von Nutzen. Dies möchten wir im Folgenden unter zwei Gesichtspunkten tun, nämlich einerseits die Eisenbahnen als neue «Transportgeräte» verstehen und andererseits ihre Verflochtenheit in die bürgerlich-kapitalistische Industrialisierung nachzeichnen.

Die Eisenbahn als mobile Maschine

Eine Schienenbahn mit Schienen zuerst aus Holz, später aus Eisen und von Rädern, die mittels eines Spurkranzes auf der Schiene gehalten werden, wird bereits vom Humanisten Georgius Agricola in seinem 1530 erschienenen Werk *DE RE METALLICA* erwähnt.² Im Bereich der Bergwerke und Gruben wurden dann auch vor und nach 1800 Versuche gemacht, die eben erst entdeckte Nutzung der Dampfkraft auch für Transportzwecke in begrenztem Umfang einzusetzen: «Die Region um Newcastle kann man die erste europäische Industrielandschaft nennen in dem Sinne, dass die Kohle – der mineralische Ersatzstoff für das die europäische Wirtschaftskultur bis dahin prägende Holz – hier sowohl das Bild der Landschaft wie auch die Technik prägt, mit der sie gefördert wird.»³ Seit 1800 gab es zwischen den Gruben und



Die Eröffnung einer Eisenbahnlinie war der triumphale Abschluss einer gewaltigen Bauleistung und zugleich die Feier der Ankunft eines neuen Zeitalters. Radierung zur Eröffnung der Linie Manchester-Liverpool 1825. Bild aus Barret/Cars 1989.

dem River Tyne, auf dem die geförderte Kohle per Schiff weitertransportiert wurde, «ein dichtes Netz von Schienenwegen in Längen bis zu 10 Meilen, Fortsetzung der seit dem späten Mittelalter in den Bergwerkstollen verwendeten Schienen».⁴ Ermöglicht wurden diese Werkbahnen einerseits durch die Entwicklung der Dampfhochdruckmaschine zu einer effizienten und verhältnismässig kleinen Apparatur.

Die Dampfkraft fand denn auch ihren ersten Einsatz im Transportmittel Schiff, welches das Wasser als Transportflächen benutzte und vom Gewicht her für die Grösse der mobilen Dampfmaschinen weniger Einschränkungen bot.⁵ Das eigentlich Neue in der Eisenbahntechnologie war darauf die Kombination von beweglichen Maschinen und eisernen Transportflächen auf dem Lande, dem Schienennetz, das den Rollwiderstand minimalisierte.

Diese einfach scheinenden Überlegungen sind in unserem Zusammenhang mehrfach interessant. Zum einen erweisen sich die Eisenbahnen ursprünglich als expandierte Maschinen von einigen Kilometern Länge, aber innerhalb eines begrenzten Einsatzbereiches, vergleichbar etwa einem Warrenaufzug oder einem Förderband; man kann sie auch vergleichen mit ähnlichen Entwicklungen, etwa den Luftseilbahnen,

oder auch mit schienenungebundenen motorisierten Transportgeräten wie Lastkraftwagen und Personenwagen bis hin zum Flugzeug, das die Luft als Transportmedium verwendet.⁶

1 Dies gilt besonders für die weitsichtigen Politiker der Ostschweiz, allen voran die Regierungsräte Jakob Gallus Baumgartner und Johannes Mathias Hungerbühler. Vgl. die Literaturverzeichnisse und weitere Artikel zur Eisenbahn in diesem Buch.

2 Nach Wolf 1987, S. 29.

3 Schivelbusch 1979, S. 9.

4 Schivelbusch 1979, S. 11.

5 Die Dampfkraft revolutionierte auch den Wasserweg: Als künstliche Energie ermöglichte sie, statt des windabhängigen Aufkreuzens eine gerade Linie zu fahren, wie dies für den Schienenweg charakteristisch wird: Raum und Zeit schrumpfen zusammen. Bis zum Bau von Raketen sind es zwar noch viele Schritte, aber es sind Schritte auf dem gleichen Weg.

6 Schivelbusch 1979, S. 16: «Vernichtung von Raum und Zeit (annihilation of time and space) lautet der Topos, mit dem das frühe 19. Jahrhundert beschreibt, wie die Eisenbahn in den bis dahin unumschränkt herrschenden natürlichen Raum einbricht. [...] Die Schrumpfung der natürlichen Welt durch die mechanischen Verkehrsmittel wird auf verschiedene Weise wahrgenommen und beurteilt, je nach der ökonomischen und ideologischen Position der Urteilenden. Die Emanzipation von der Natur, an die bis dahin der Verkehr gebunden war, erscheint den Repräsentanten von Industrie und Freihandel als Gewinn, weil die Natur, in Form schwer zu bewältigender Entfernungen sowie erschöpfbarer und unberechenbarer Energiequellen, der Entfaltung des Welthandels hinderlich im Wege stand.»



Die Verspätung des Eisenbahnbaus in der Schweiz war die Folge der Lähmung des Landes durch den Sonderbund und der stark föderalistischen Struktur. 1845 konnte in Basel nach langen Verhandlungen der französische Bahnhof eingeweiht werden, der die Stadt mit der Elsässerbahn verband. Bild aus Bahnsaga 1996.

Was wir in herkömmlichem Sinne als Eisenbahn verstehen, hat einen zweiten, weit umfassenderen Aspekt: Die Möglichkeiten dieses Transportsystems für Schwergüter für kurze bis mittlere Distanzen wurden sehr rasch erkannt, so dass es innerhalb weniger Jahre zu einem Verkehrsmittel ausgebaut wurde, das für sämtliche Warentransporte und auch für den Personenverkehr zuerst regional, dann national und schliesslich kontinental als rationellstes Mittel quasi eine Monopolstellung bekommen konnte. Mit der Dampfeisenbahn wurden der Landverkehr in grossem Umfang erst möglich gemacht und der Austausch von Massengütern rationalisiert. Mit dem Einsatz tierischer Energie von Pferden und Ochsen, welche im Landverkehr bisher ausschliesslich eingesetzt wurde, kam man mit Kutschen und Transportwagen auch auf den seit etwa 1750 erstellten besseren Landstrassen nicht über eine gewisse Transportkapazität hinaus.⁷ Immerhin war das beträchtliche Anwachsen des Landverkehrs im 18. Jahrhundert die Voraussetzung dafür, dass sich eine Umstellung auf das neue Transportmittel überhaupt lohnte: Eisenbahnen waren nämlich äusserst kapitalintensiv und stellten ganz neue Anforderungen an die Organisation, angefangen bei der Mittelbeschaffung, beim Bau selber und später im

Betrieb. Deshalb war England als früheste Industrienation auch das erste Land, wo solche Überlegungen angestellt und umgesetzt wurden.

Legendär bis heute ist der Eisenbahnbau in den Vereinigten Staaten, der die Durchdringung des Kontinents und die Verbindung der Ost- mit der Westküste ermöglichte. Das Bilddokument aus dem Jahr 1870 zeigt Indianer, die einen Zug der Union Pacific umkreisen. Bild aus Barret/Cars 1989.



Nach Werner Sombart ist die Errichtung der Eisenbahnsysteme die «grösste produktive Tat nicht nur des 19. Jahrhunderts, sondern aller Geschichte».⁸

Eine solche Betrachtungsweise mag als Spielerei erscheinen. Sie führt aber in einem gewissen Sinne auch ins Zentrum der aktuellen Auseinandersetzungen: Die Leistungen eines Teils des ganzen Systems, nämlich der Schiene, werden ökonomisch wie ökologisch in Konkurrenz zu andern Transportsystemen intensiv diskutiert! Die neuesten Organisationsformen tendieren dahin, die Schienen von den darauf zirkulierenden Transportzügen zu trennen; der Unterbau bekommt dann als Infrastruktur einen ähnlichen Status wie die öffentliche Strasse, die ja auch von der Öffentlichkeit für die private Nutzung bereitgestellt wird.

Die Eisenbahn als Lösung der Transportprobleme der frühen Industrialisierung – und ihr Scheitern im 20. Jahrhundert

Dass sich die Eisenbahn als allgemeines Transportsystem so rasch durchsetzen konnte, hatte spezifische Gründe, die in Besonderheiten der englischen Wirtschaft und Politik lagen. Einer dieser Gründe war der hohe Getreidepreis, der im Interesse

der englischen Landwirtschaft durch Einfuhrzölle hochgehalten wurde. Von diesen Getreidepreisen hingen auch die Transportpreise ab, weil die Million Pferde, die damals im Königreich für Transportzwecke gehalten wurden, gefüttert werden musste. Da nach den Berechnungen von Adam Smith ein Pferd die Lebensmittel von acht Arbeitern benötigte, drängte alles darauf, diesen Kostenfaktor in der Produktion zu eliminieren und die Futtermittel durch den Energieträger Kohle zu ersetzen.⁹ Daraus erklärt sich, dass nicht «die schlichte Kombination von Erfindung und 'Unternehmergeist' der Eisenbahn zum Durchbruch verhalf. Die nüchterne Rechnung lautete: Was ist billiger – der Unterhalt von Pferden oder derjenige einer Dampflokomotive; Getreidepreis plus 'Amortisation' eines Pferdes versus Kohlepreis plus Abschreibungskosten einer Dampflok?»¹⁰

Mit andern Worten: Am Ende der industriellen Revolution wurde der Ausbau des Transportsystems zu einem Wachstumssektor erster Güte, in den Investitionen in grossem Stil getätigt wurden; der Eisenbahnbau wurde zu einem boomenden Wirtschaftssektor, vergleichbar mit dem Ausbau der Kommunikationstechnologie in unseren Jahren.

Auf dem Kontinent setzte der Eisenbahnbau in Deutschland, Belgien, Frankreich ab 1840 in grossem Stil ein. Diese Dynamik lässt sich nur aus den Gesetzmässigkeiten der expansiven kapitalistischen Wirtschaft des 19. Jahrhunderts verstehen. Beeindruckend ist, wie das europäische Eisenbahnnetz zwischen 1850 und 1900 anwuchs: von 3000 Kilometern im Jahr 1840 auf rund 24 000 Kilometer im Jahr 1890.¹¹ Noch mehr gilt dies für die Vereinigten Staaten: Dort wurden die Eisenbahnen zu einem eigentlichen Mythos, denn sie waren das Mittel, die Binnenräume des riesigen Kontinents abseits der bisher benutzten Schifffahrtswege zu erschliessen. Dynamik des Eisenbahnbaus bedeutete auch Dynamik der Kapitalinvestitionen. Erst im Zusammenhang mit Aktiengesellschaften bildete sich ein Bankensystem aus; das System funktionierte nur mit einer beschränkten Zahl ähnlicher Gesellschaften. Die übermässige Konkurrenz ruinierte aber Geldmarkt und Profite. Die Geschichte der Eisenbahn ist auch die Geschichte periodischer Konkurse und Zusammenbrüche von Privatgesellschaften, die dann vom Retter Staat aufgefangen werden mussten.¹²

Tatsächlich war gerade im ersten halben Jahrhundert des Eisenbahnbaus weder

staatlich noch aufgrund nationaler Planung betrieben worden: «In den Eisenbahnen entfaltete sich nicht ungeniert die Macht des Staates, sondern die Ohnmacht des Nachwächterstaates, der hilflos eingreifen durfte, wenn die privaten Eisenbahngesellschaften [...] zusammenkrachten.»¹³ In England gab es um 1860 300 private Gesellschaften, aber keine durchgehende Linie in den Norden. Man kann also nicht behaupten, dass der Gründerboom auf der Basis von Privatkapital und privaten Gesellschaften langfristig wirksam und sinnvoll war.

Nach den spektakulären Zusammenbrüchen von spekulativ erstellten Linien und privat betriebenen Eisenbahngesellschaften, die nur mit öffentlicher Unterstützung erhalten werden konnten, wurden die Investitionen in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts vom Eisenbahnbau weg in die Automobilindustrie gelenkt. Damit begann der langsame Niedergang der Eisenbahn: In einem langen Verdrängungsprozess ersetzte die Autobahn die Eisenbahn, obwohl das Automobil keineswegs eine überlegene Transport-

7 Seit der Antike hatte sich die Transportgeschwindigkeit kaum verändert; funktionierende Grossreiche schufen auch sichere Strassensysteme. Zu den ältesten gehört das der Perser, bekannt geblieben sind die römischen Strassen. Die industrielle Revolution zu Beginn des 19. Jahrhunderts drängte zu einem explosionsartigen Anstieg des Welthandels; oft war der Transport so teuer wie die transportierte Ware.

8 Zitiert nach Wolf 1987, S. 38.

9 Nach Schivelbusch 1979, S. 11f. Dort wird auch vermerkt, dass gleichzeitig in Frankreich ohne nennenswerte zentrale Kohleproduktion Verkehrstheoretiker in physiokratischem Sinne auf die Nutzung der natürlichen Pferdekraft und der regenerierbaren Bodenprodukte als Futter- und Energieformen hinwiesen.

10 Wolf 1987, S. 30.

11 Nach Wolf 1987, S. 35.

12 Als Beispiel sei lediglich Österreich erwähnt, das ab 1855 zur Finanzierung der Staatsfinanzen eine Strecke nach der anderen verkaufte: «Aufkäufer waren private Unternehmer, vor allem französischer Herkunft. Die rechnerische Bilanz war bereits 1860 eindrucksvoll: Zum Bau der genannten Strecken hatte der österreichische Staat (bis 1854) über 336 Millionen Gulden ausgegeben; für die Privatisierungsaktion erhielt er gerade die Hälfte – 169 Millionen – zurück. [...] 1860 besass der österreichische Staat gerade noch 13,8 km staatseigene Bahnlinsen. Doch die privaten Bahnbetreiber erpressten in der Folgezeit von der österreichischen Regierung Jahr für Jahr Subventionen, ohne die sie den Verkehr nicht aufrechterhalten wollten. Zwischen 1859 und 1876 erhielten diese weitere 123 Millionen Gulden.» Wolf 1987, S. 65.

13 Wolf 1987, S. 61f.

«Kathedralen» der Gründerzeit: Die monumentalen Bahnhöfe der Grossstädte schufen als architektonische wie auch als gesellschaftliche Zentren eine neue Form der Öffentlichkeit. Der Bahnhof Paddington in London um 1910. Bild aus Barret/Cars 1989.





Die Eisenbahn brachte auch neue Formen gesellschaftlicher Begegnung; die verschiedenen Bahnklassen widerspiegelten die gesellschaftliche Struktur. Französische Bauern in einem Lokalzug um 1910. Bild aus Barret/Cars 1989.

technologie darstellte und städtebaulich und ökologisch katastrophale Folgen mit sich brachte. Diese verkehrspolitische Weichenstellung war letztlich die Folge einer in sich widersprüchlichen Verkehrsorganisation des auf Konkurrenz aufbauenden bürgerlich-kapitalistischen Systems: «Die klassischen Formen des privaten Un-

ternehmertums erwiesen sich im Falle der Schientechnologie nicht allein von der Sache – dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen – her als unzureichend. Die blosse Grössenordnung der hier gestellten Aufgabe war innerhalb eines privaten Unternehmens traditionellen Zuschnitts nicht zu bewältigen.»¹⁴

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Schiene auch für die Transportprobleme der rasch anwachsenden Städte eingesetzt. Der Durchbruch vom Pferdetransport zur städtischen Strassenbahn kam aber erst um die Jahrhundertwende mit der Elektrifikation. Strassenbahn in Genf um 1896: elektrische und dampfbetriebene Tramwagen bahnen sich einen Weg durch das Markttreiben in der Rue du Marché. Bild aus Bahnsaga 1996.



Wir müssen es uns hier versagen, dieses vor der derzeitigen europäischen Verkehrspolitik hochbrisante Thema mehr als nur anzudeuten; allein schon ein Blick auf die schweizerischen Verhältnisse und auf unsere Rheintallinie in ihrer Entwicklung von der Südostbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen und zur Übernahme durch die Schweizerischen Bundesbahnen bestätigt die allgemeinen Gesetzmässigkeiten. Die geschichtlichen Erfahrungen sind darum auch in der gegenwärtigen Privatisierungsdiskussion und -welle nicht uninteressant.

Das Jahrhundert des Eisenbahnbaus in der Schweiz

In der Schweiz kann der Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert in drei Perioden eingeteilt werden: Nach den gescheiterten Plänen zwischen 1835 bis 1850 folgte die Pionierphase von 1850 bis 1860, darauf zwischen 1870 und 1885 die wirtschaftlich überhitzte Zeit der Gründerjahre, in welcher der Bahnbau mit noch kompromissloserer Konkurrenz betrieben wurde als in der ersten Phase und in der der spektakuläre Bau der Gotthardbahn erfolgte. Für das Rheintal und vor allem für das Werdenberg war in diesem Zeitabschnitt die Eröffnung der Arlberglinie entscheidend. Den Abschluss schliesslich bis zum Ende des Jahrhunderts bildeten die Anstrengungen um die Verstaatlichung der



Hochgeschwindigkeitszüge wie TGV (Bild) und ICE eröffnen der Bahn als Konkurrenz zum Flugzeug neue Möglichkeiten im Mittelstreckenverkehr. Bild aus Bahnsaga 1996.

grossen nationalen Linien mit der Gründung der SBB im Jahr 1902; gleichzeitig wurde auf privater Grundlage das Netz vor allem durch Schmalspurbahnen und Touristikbahnen ausgedehnt.¹⁵

Am Ende dieser Epoche begann man die Eisenbahn als Massentransportmittel im Nahverkehrsbereich der Städte auch für die Region einzusetzen: Tram- und Strassenbahnprojekte wurden ebenfalls im Rheintal diskutiert; dazu gehörten auch die gescheiterten Versuche, Verbindungen ins Toggenburg oder über die St. Luzisteig einen Anschluss Liechtensteins an die Rhätische Bahn zu realisieren. Letztlich sind die vor wenigen Jahren eingerichteten Buslinien Sargans–Buchs und Buchs–Altstätten im Zusammenhang mit den Defiziten in der Erschliessung der Region zu sehen, ebenfalls die Realisierung eines S-Bahnsystems St. Gallen–Rheintal im Jahr 2000.

Von Beginn des 20. Jahrhunderts an wurden die grossen Tunnelbauten in Angriff genommen, so 1903 der Albula- und 1907 bis 1922 der Simplontunnel. Um 1925 hingegen begann der Stillstand, und nach dem Zweiten Weltkrieg, verstärkt seit 1970, folgte mit der Stilllegung vieler Stichlinien die Schrumpfung. Gegenbewegungen gab es auch: Der Furka- und der Vereinatunnel konnten realisiert werden, mit dem Grossprojekt Neat wird sogar das ursprüngliche Thema, die Schweiz besser in ein konti-

nentales Eisenbahnnetz einzubinden, wieder aufgenommen.

Freilich dürfen bei dieser eher pessimistischen Bestandesaufnahme des Streckennetzes die Fortschritte im Bereich des Rollmaterials und die Verbesserungen und Verdichtungen des Betriebs nicht vergessen werden; sie wurden im Wesentlichen unter dem Druck der Konkurrenz durch den Strassenverkehr realisiert und führten dazu, dass die Mobilität zu einem Hauptmerkmal unserer Gesellschaft geworden ist, so dass Einschränkungen oder längere Störungen als Krankheitssymptome der Zivilisation wahrgenommen werden und zu schweren wirtschaftlichen Problemen oder auch mentalen Krisen der Bevölkerung führen. Die Zukunft wird zeigen – wenn erst einmal die Sättigungsgrenze von Strassen- und Luftverkehr erreicht ist –, welcher Preis für die Mobilität langfristig zu bezahlen ist und welche Rolle die schienegebundenen Verkehrssysteme noch spielen werden.

14 Dies ist die Hauptthese des Standardwerks «Eisenbahn und Autowahn» von Winfried Wolf (Wolf 1987, S. 77). Zum Niedergang der nordamerikanischen Eisenbahn ab 1905 vgl. bei ihm S. 101–113. In Europa führte die Autoindustrie ihren Aufstieg während des Faschismus und nach dem Krieg in der Hochkonjunktur-Autogesellschaft fort.

15 Nach Frey/Glättli 1987, S. 22–28.

Literatur

Amtsberichte des Kleinen Rathes vom Kanton St. Gallen. 1838ff.

Bahnsaga 1996: HEINZ VON ARX U. A. (Hg.), *Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen*. Zürich 1996.

Barret/Cars 1989: ANDRÉ BARRET, JEAN DES CARS, *Die grosse Zeit der Eisenbahnen 1832–1944*. Augsburg 1989.

BUCHMANN KURT, *Die St. Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft 1819–1867*. Separatdruck aus: *St. Galler Kultur und Geschichte*, Band 14. St. Gallen, o. J.

Ehrenzeller 1989: ERNST EHRENZELLER, *Daniel Wirth-Sand (1815–1901). Ein schweizerischer Verkehrspolitiker*. – In: *Rorschacher Neujahrsblatt* 1989, S. 65–84.

Fretz 1944: DIETHELM FRETZ, *Schweizerische Eisenbahnpioniere vor 1844*. Zollikon 1944.

Frey/Glättli 1987: HEINZ FREY, ERNST GLÄTTLI, *Schaufeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts*. Zürich 1987.

Mathys 1955: ERNST MATHYS, *Männer der Schiene*. Bern 1955. 2. Auflage.

Schivelbusch 1979: WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/M. 1979.

Verkehrshaus 1997: *Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz*. Hg. Verkehrshaus der Schweiz. Zürich 1997.

Wegmann 1917: HANS WEGMANN, *Die Vereinigten Schweizerbahnen*. Diss. Zürich 1917.

Wolf 1987: WINFRIED WOLF, *Eisenbahn und Autowahn: Personen- und Gütertransport auf Schiene und Strasse; Geschichte, Bilanz, Perspektiven*. Hamburg/Zürich 1986.