

# Die Eisenbahnbarone von St. Gallen

Historiker spüren in einem neuen Buch vier Pionieren nach, die den jungen Kanton im 19. Jahrhundert prägten.

## Rolf App

Es ist eine Karriere, wie sie zu jener Zeit nicht allzu selten ist. Da ist Daniel Wirth, in Güttingen geborener Sohn eines protestantischen Pfarrers, der 1832 mit sechzehn Jahren St. Gallen verlässt, um in Livorno eine Kaufmannslehre zu absolvieren. Seine Reise mit der Nachtpost, dem Ruderboot, in Kutschen und zuletzt dem ersten Dampfschiff in Italiens Küstengewässern ist beschwerlich.

Dann beginnt sein etwas stumpfsinniger Alltag im Kontor eines Kaufmanns. Immerhin: Daniel Wirth wirft ein Auge auf Anna, die eine Tochter des Hauses, traut sich aber nicht, um ihre Hand anzuhalten. 1837 kehrt er zurück in die Heimat, bricht zusammen mit einem Freund wieder auf, zuerst ins prächtige Neapel, dann nach Smyrna, das heutige Izmir. Ausgedehnte, durch überall grassierende Seuchen wie die Cholera und die Pest keineswegs ungefährliche Geschäftsreisen folgen.

## Geschäftsmann, Politiker und Eisenbahnpionier

Endlich heiratet er auch seine begehrte Anna. Doch schon bald stirbt sie ihm an der Tuberkulose. Dem gemeinsamen Kind zuliebe kehrt Daniel Wirth 1848 zurück nach St. Gallen, heiratet ein zweites Mal und nennt sich fortan Daniel Wirth-Sand – und wird hier nicht nur zu einem erfolgreichen Geschäftsmann, sondern auch zum Politiker und zum Eisenbahnpionier. Als er 1901 mit 86 Jahren stirbt, hat

er als etwas autoritär beschriebene Mann seine Heimat tiefgreifend verändert als einer jener «Bundes- und Eisenbahnbarone», als den ihn die aufstrebenden, politisch weiter links stehenden Demokraten beschimpfen.

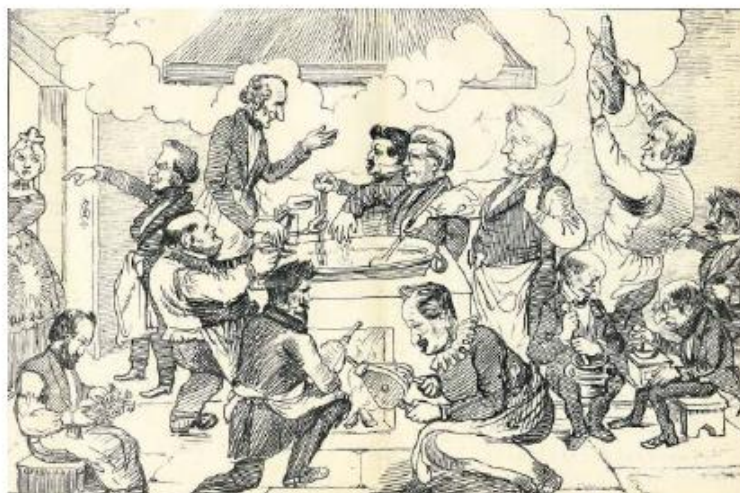
## Vier Männer in Machtpositionen

Daniel Wirth-Sand ist einer jener vier Pioniere, denen Historiker in einem neuen Buch nachspüren, das am Freitag am passenden Ort – im Kantonsratsaal, wo seine Protagonisten teils über Jahrzehnte politisiert haben – vorgestellt wird.

Da ist der ältere Gallus Jakob Baumgartner (1797–1869), bis zu seinem Wechsel ins konservative Lager 1840 die dominierende Figur der St. Galler Politik. Da ist sein Rivale Johann Matthias Hungerbühler (1805–1884), der 1852 im Nationalrat den prägenden Entscheid zum privaten Eisenbahnbau herbeiführt, während der Bundesrat die Errichtung eines Schienennetzes in die Hände des Staats legen will.

Und da ist schliesslich Arnold Otto Aepli (1816–1897), der viel zur inneren Befriedung des jungen Kantons wie der Eidgenossenschaft beiträgt. Etwa, indem er 1861 nach Jahrzehnten des Kampfs zwischen unversöhnlichen politischen Lagern die sogenannte «Friedensverfassung» durchsetzt.

Enorm tüchtig sind sie alle. Sie besetzen politische wie wirtschaftliche Machtpositionen, mischen in Kantons-, National- und Ständerat mit, und entscheiden, wie sich der junge,



St. Gallen sucht den politischen Frieden, doch an der «Verfassungssuppe» von 1861 kochen viele mit. Unter ihnen, mit Schnauze und schwarzem Haar am Kesselrand stehend, Arnold Otto Aepli, rechts neben ihm Johann Matthias Hungerbühler.

Bild: Business Graphics Datentechnik

1803 von Napoleon aus sehr heterogenen Gebieten zusammengefügte Kanton entwickelt. Man kann sogar sagen: Sie bauen den Kanton neu, auch wenn sie, in unterschiedlicher Ausprägung liberale Politiker, gerade in der brennenden Kirchenfrage auch kontroverse Ansichten vertreten.

## Von null auf 275 Kilometer Eisenbahnnetz

Die Fortschritte sind augenfällig. Gallus Jakob Baumgartner, Vater der liberalen Regenerationsverfassung von 1831, stellt die Ingenieure Alois Negrelli und Friedrich Wilhelm Hartmann an, unter deren Regie das

Strassennetz wächst, und die Rheinkorrektur bedeutende Fortschritte macht. Als Verwaltungspräsident der – nicht mit der heutigen Bahn gleichen Namens zu verwechselnden – Südstadt setzt er sich beherzt für einen Schienenweg über den Lukmanier nach Italien ein.

Dass das St. Galler Eisenbahnnetz, von dem 1852 noch keine einzige Schiene verlegt ist, bis 1859 auf 275 Kilometer anwächst, das ist das Werk von Johann Matthias Hungerbühler, der wegen seines unbändigen Arbeitseifers von einer Zeitung denn auch als «geistige Lokomotive» bezeichnet wird. Als Ängste aufkommen in der Be-

völkerung vor den realen Lokomotiven, erklärt er: «Wir müssen die Eisenbahn haben, um nicht unten zu bleiben, um nicht zu unterliegen.»

## Knotenpunkt Romanshorn statt Rorschach

Genau dies aber geschieht, trotz Daniel Wirth-Sands beherztem, zuletzt aber auch ziemlich sinnlosem Einsatz für den Lukmanier und später noch den Splügen: St. Gallen verliert den Anschluss. Im einleitenden Kapitel des Buchs erklärt der Historiker Joseph Jung: «Den St. Gallern mangelte es an Weitsicht und Durchschlagskraft.» Und weiter: «Wirth-Sand als

Galionsfigur verfügte weder auf kantonaler noch auf eidgenössischer Ebene über Standfestigkeit, Wirkungskraft und Hausmacht eines Alfred Escher.» Der verlegt mit seiner Nordostbahn rascher die Schienen in Richtung Bodensee und macht damit Romanshorn – und nicht Rorschach – zum Knotenpunkt für den aufkommenden See-Warentransport nach Süddeutschland.

## Es braucht eine eigene Bank

Alfred Escher entscheidet sich nach langem Schwanken für den geografisch zentraler gelegenen Alpenübergang über den Gotthard – und er erkennt früher als andere, dass er zur Finanzierung all dieser Unternehmungen eine eigene Bank braucht. Als dann auch noch das Polytechnikum, die heutige ETH, nach Zürich kommt, und dort zahllose industrielle Firmengründungen auslöst, ist die Stadt an der Limmat auf dem besten Weg, zum Wirtschaftszentrum der Schweiz zu werden.

**Buch:** Stefan Gemperli, Wolfgang Göldi, Fabian Henggeler, Alfonso C. Hophan, Joseph Jung, Patric Schnitzer: *Aufbruch zum modernen St. Gallen. Vier Wegbereiter: Gallus Jakob Baumgartner, Johann Matthias Hungerbühler, Daniel Wirth-Sand, Arnold Otto Aepli*, hg. vom Verein für wirtschaftshistorische Studien, Zürich 2022. **Vernissage:** Morgen Freitag, 25. November, 17 Uhr, Kantonsratsaal, Regierungsgebäude St. Gallen.