

Isidor Grauer–Frey und die Planung der BT

Projektstudie Gysin 1887

1887 zeigen „Vorstudien für eine Eisenbahnverbindung aus dem Toggenburg ins Linthgebiet“ von Ingenieur Gysin, dass die „Rentabilitätsrechnung nicht gerade brilliant und aufmunternd“ ausfällt. Dennoch zweifelt Gysin „keinen Moment an der Ausführung des Bahnprojekts, denn Eisenbahnen sind verbesserte Strassen, und Strassen, wenn sie einmal als nothwendig erachtet, werden erstellt, ohne dass nur im geringsten nach einer Rendite gesucht wird.“

Kesselring, 50 Jahre BT, Seite 8

Versammlung vom 25. Februar 1889

Isidor Grauer-Frey beruft eine Versammlung von Bürgern, Gewerbetreibenden und Industriellen ein, „zum Zwecke der Besprechung eines Strassenbahnprojektes Flawyl – Degersheim“, um für diese Gemeinde die Zweckmässigkeit eines Bahnanschlusses an die Linie St. Gallen – Zürich zu erörtern.

Dieses Projekt wurde lebhaft begrüsst.

Grauer – Frey kam aber bald zur „Überzeugung, dass Flawyl nicht die richtige Einmündungsstation sein könne und ein Anschluss in Gossau wegen des Knotenpunktes vorzuziehen wäre.“

(Gossau = Anschluss an die Linie Gossau – Sulgen, eröffnete am 5. Juli 1876 und an die Linie Zürich – St. Gallen, erweitert am 24. März 1856).

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 9/10

Ein grosser verkehrspolitischer Gedanke

Die bestehenden Projekte

- Eisenbahn Toggenburg – Linthgebiet
- Eisenbahn Zürichsee – Gotthardbahn mit Fortsetzung ihrer Linie von Rapperswil bis Brunnen

„liessen bei Grauer – Frey den grossen verkehrspolitischen Gedanken entstehen, aus all diesen vereinzelt und voneinander unabhängigen Eisenbahnbestrebungen ein Ganzes zu bilden“... dessen Ausführung eine haben würde nicht nur für einzelne Gemeinden und Bezirke, sondern für mehrere Kantone, ja für die ganze Schweiz.

Diese Idee wurde vom Eisenbahnkomitee von Degersheim und vom Neckertal am 28. April 1889 in Degersheim begeistert aufgenommen.

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 10

Noch im selben Jahre erkannte Grauer – Frey, dass die neue Linie nur durch eine vollwertige „Fortsetzung Richtung Gotthard bzw. Luzern“ ... den ausserlokalen Verkehrsaufgaben gerecht werden könne.

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 11

Am 12. Oktober 18889 wurde das Konzessionsgesuch für die Linie St. Gallen – Rapperswil - Zug, unterzeichnet u. a. von Grauer – Frey, zuhanden der Bundesversammlung eingereicht.

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 12

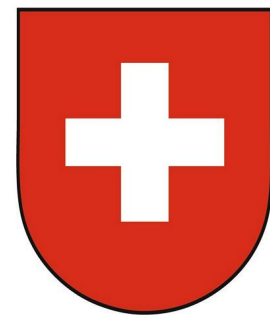
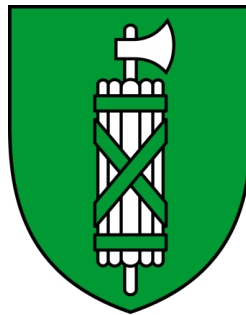
Bedeutung der neuen Bahnlinie St. Gallen – Zug

Im allgemeinen Bericht zu den Konzessionsunterlagen (März 1890) charakterisiert

Grauer – Frey die Bahnlinie:

- Die erste Sektion St. Gallen – Wattwil entspricht den lokalen und industriellen Bestrebungen.
- Die zweite Sektion Wattwil – Rapperswil ist vom kantonalen Standpunkt zu betrachten.
- Die ganze Linie St. Gallen – Zug bildet eine wichtige Ergänzung der schweizerischen Eisenbahnlinien... Sie vervollständigt die innere West-Ost-Linie Bern – Luzern – Rapperswil – St. Gallen – Bodensee.
- Sie bildet die östlichste Hauptanschlusslinie an den Gotthard.
- Diese Bahnlinie erweitert deshalb die Verkehrszone der Gotthardbahn zum Nachteil derjenigen der Arlbergbahn.

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 12



Grauer – Freys Blick in die Zukunft

„Die Thatsache, dass auf gewissen Strecken ein grösserer Verkehr einspurig bewältigt wird, ist höchstens ein Beweis von Übelständen im schweizerischen Bahnwesen. Wir glauben nun genügend bewiesen zu haben, dass speziell auch mit Rücksicht auf die grosse Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs sowohl zwischen Zürich und Gotthard als zwischen

Zürich und Luzern es als durchaus notwendig erscheint, die Linie Thalweil – Zug zum mindesten für doppelspurige Anlage vorzusehen. Im fernern sprachen aber auch gewichtige Gründe vom Standpunkt der Verkehrssicherheit für zweispurige Anlage der Linie.“

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 19

Haltung der Nordostbahn

Die Nordostbahn schreibt schon im Jahre 1890, dass „*der Verkehr zwischen Zürich und der Gotthardbahn nicht so grossartig ist, um den kostspieligen Luxus eines zweiten Geleises zu rechtfertigen.*“

Kesselring, 50 Jahre BT, Seite 17

Grauer – Freys kritisiert Pläne einer Bahn über den Ricken und äussert sich über die Südostbahn

Grauer kritisiert einen Expertenbericht zum Bau der Bahnlinie Rapperswil – Wattwil über den Ricken:

„Wir bewundern geradezu die Kühnheit, mit welcher durch unrichtige Voraussetzungen unrichtige Rechnungsergebnisse geschaffen werden, zum Zwecke der Verwirklichung von Projekten, welche mit den lokalen und allgemeinen Interessen im direktesten Widerspruch stehen und in Folge dessen den Todeskeim in sich tragen, ähnlich wie bei der Südostbahn.“

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 22

Anmerkung: Heute wäre man glücklich, eine zweigleisige Strecke durch den Albis zu haben. Der Albistunnel stösst an seine Kapazitätsgrenze.

Grauer – Freys genialer Gedanke - Rickentunnel

Es verdient festgehalten zu werden, dass auf Grund der Originalakten „das Erstgeburtsrecht des genialen Gedankens einer Durchtunnelung des Rickens mit Ausgangs- und Endpunkt in den Talsohlen eindeutig Grauer – Frey zukommt.“



Grauer – Frey schrieb 1911 in einem Brief:

„Ich bin Schöpfer und Verfasser des ersten Basistunnelprojektes am Ricken.“

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 26/27

Anmerkung: Das erste Projekt Ebnat – Kaltbrunn befriedigte ihn nie ganz. Es wurde von ihm mit Bleistift verfasst und von Brunner als Totgeburt bezeichnet.

Grauer – Freys Enttäuschung

Die gebaute Südostbahn Biberbrugg – Arth-Goldau wird von Grauer – Frey als „Lokalbahn“ bezeichnet. Eine doppelspurige Linie durch den Albis wird von der Nordostbahn abgeblockt. Und auch Lussers Projekt Pfäffikon – Steinmatt – Zug kam nicht zur Ausführung.

Grauer- Frey schreibt:

„Ein schwerer Schlag für die Linie St. Gallen – Zug war die Ausführung der Südostbahn. Das Initiativkomitee hat rechtzeitig auf das Verfehlte (z. B. Steigungen bis 50 Promille) dieses Unternehmens aufmerksam gemacht. ...

Allein die Erstellung der Linie Pfäffikon – Goldau (Steigungen bis 50 Promille) hat schwere Nachteile für unsere Bestrebungen, insofern eine grosse Gegend unserem Projekt in Verkennung ihrer Interessen entfremdet wurde.“

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 16

Bahnlinie St. Gallen – Romanshorn

Grauer – Frey konnte Oberst Hafner überzeugen, dass eine Fortsetzung der Linie Rapperswil – St. Gallen nach Romanshorn ideal wäre. Oberst Hafner wollte eine Strassenbahn von St. Gallen nach Amriswil bauen.

In Grauer – Freys Bericht für ein Konzessionsgesuch im Jahre 1890 heisst es unter anderem:

„Romanshorn ist Eisenbahn- und Dampfschiffknotenpunkt und erlangt als Transitstapelplatz von Jahr zu Jahr höhere Bedeutung:

Sämtlich Steinkohle sowie alles Eisen für St. Gallen und Umgebung gelangt via Romanshorn, Rorschach nach St. Gallen, und es muss aus diesem Grunde der Güterverkehr schon ein namhafter sein. Aber auch der Personenverkehr von St. Gallen nach Romanshorn und weiter ist heute ... ein bedeutender und sehr der Entwicklung fähiger.“



Kesselring, 50 Jahre BT, S. 33

Krankheit von Isidor Grauer–Frey

„Eine weitere Kuranstalt lässt der Stickereiindustrielle und Eisenbahnpionier Isidor Grauer-Frey 1904 in der „Sennrütli“ in Degersheim bauen.

Nach vielen Jahren schwerer Krankheiten und Nervenerschöpfung hat er durch eine Kur bei dem aus dem Kanton Bern stammenden Arnold Rikli im slowenischen Veldes (heute Bled) Heilung gefunden und will nun dessen Kurmethoden anwenden lassen.“



aus dem Büchlein „von Wagnissen“ von Richard Butz

Der Autor lebte kurze Zeit in Degersheim

Isidor Grauer–Frey war also während der Zeit, in der er sich sehr intensiv mit der Planung der Eisenbahn beschäftigte, gesundheitlich angeschlagen.

Demission von Grauer – Frey

1905 – Grauer – Frey war überzeugt, dass die Bahnlinie vom Neckertal direkt nach Wattwil führen sollte. Dies führte zu Meinungsverschiedenheiten mit den Verwaltungsbehörden und sehr wahrscheinlich noch weitere Gründe führten dazu, dass Grauer – Frey aus dem Verwaltungsrat der BT zurücktrat. Seinem Demissionsschreiben entnehmen wir:

„Mein Standpunkt war und ist heute noch, dass ... wenn die Strecke Degersheim – Wattwil um 2,5 km verkürzt, die Richtungs- und Steigungsverhältnisse einfacher und günstiger wären. Lichtensteig hat ja schon einen Bahnhof.“

Kesselring, 50 Jahre BT, S. 63 (gekürzt, sl)

Am 16. / 17. Mai 1906 – 900 m des Wasserflutunnels waren schon durchbohrt – vertrat Grauer – Frey seine Meinung in der Sitzung des Grossrats nochmals in feuriger Weise.

Für die veränderte, direkte Linie nach Wattwil wäre er bereit gewesen, einen Betrag von 250'000 Franken in Aktien selbst zu übernehmen und mindestens ebenso viel bei Konkurrenten und Freunden des Unternehmens unterzubringen.

Anmerkung: Ein Sticker verdiente an einem Tag im Jahre 1910 ca. Fr. 5.00

Die st.gallische Schmerzbahn

So wurde die BT am 22. April in einem Beitrag der Zeitung „**Die Ostschweiz**“ titulierte.

... das mag die Eröffnung der Bahn derart verzögern, dass wir persönlich an der Eröffnung in diesem Jahr zweifeln.

In diesem Zusammenhang war öfters von Grauer – Frey die Rede. In der „Ostschweiz“ wird gefragt, „ob es nicht besser gewesen wäre, das von Grauer-Frey vorgeschlagene Trasse zu wählen. Er habe mit scharfem Blick einzelne unliebsame Erfahrungen vorausgesehen.

... Das Blatt wollte nicht zu weit gehen mit den Mutmassungen und schrieb:

„ es sei nicht gesagt, dass bei der Verwirklichung der Pläne des Degersheimer Unternehmers alle Schwierigkeiten überwunden worden wären.“

Von wem stammen diese Meinungsäusserungen?

Quelle: Gerhard Oswald, Die Bodensee-Toggenburg-Bahn, S. 87

Textpassage aus dem **Nekrolog für Isidor Grauer**

„Kaum ein grosses Werk ist die alleinige Tat eines Einzelnen gewesen. Und dennoch verkörpern mit Recht gerade grosse Werke den Namen einzelner Persönlichkeiten, die ihren Genius, ihre Schaffenskraft, ihren Mut und ihre ideelle und materielle Opferfreudigkeit aufgehen liessen, deren Richtigkeit sie einmal erkannt hatten. So ist auch das grosse Werk der Bodensee-Toggenburg-Bahn unzertrennlich mit dem Namen Isidor Grauer-Frey verbunden; es soll denn auch die hier versammelten Gemeindeangehörigen von Degersheim mit berechtigtem Stolz erfüllen, wenn wir hier einen ihrer grössten Mitbürger im wahrsten Sinne des Wortes als Vater der BT ehren.“

Silvan Locher, Dez. 2019 (anlässlich der Ausstellung "Degersheim und seine Bahn")