

nale Erschliessung, sondern um die grossräumige Verbindung europäischer Wirtschaftszentren. Die insbesondere von der St. Galler Regierung unterstützte Vision der Eisenbahnpioniere war eine alpenquerende Transitachse via Lukmanier oder Splügen. Weil die politischen Entscheide schliesslich zu Gunsten des Gotthards ausfielen, blieb es beim Endpunkt Chur. Weitgehend um einen Mythos handelt es sich bei der noch immer verbreiteten, die ursprüngliche Transitidee kaschierenden Vorstellung, die Bahnstrecke sei weitab von den damaligen Dörfern gebaut worden, weil sich die Bevölkerung vor den schnaubenden Dampfrössen gefürchtet hätte. In Wirklichkeit interessierten Wünsche und Haltungen der Anwohner kaum, gefragt war die bautechnisch und bezüglich Grundablösung kostengünstigste und somit auch kürzeste Streckenvariante. Altstätten zum Beispiel musste sich mit allen Mitteln für den heutigen Standort des Bahnhofs einsetzen, und die Gemeinde Sennwald musste sich vehement dafür wehren, um überhaupt eine Bahnstation zu bekommen.

Abgesehen davon, dass erst die Eisenbahn die Rohstoff- und Getreideversorgung sichern konnte und damit die Gefahr von Hungerkrisen zu bannen vermochte, wie sie die Ostschweiz noch 1816/17 erlebt hatte, war der Eisenbahnbau im Rheintal der entscheidende Faktor für die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Enorm waren dabei auch die Auswirkungen auf die Raumnutzung: Praktisch alle ursprünglich weitab der Ortschaften gelegenen Bahnstationen wurden in kurzer Zeit von den sich rasch ausdehnenden Siedlungsflächen erfasst und umschlossen. Besonders eindrücklich lässt sich das am Beispiel von Buchs darstellen (siehe Kartenausschnitte). Zusätzlich begünstigt durch den Anschluss an die Vorarlberger Bahn (1872) bzw. die Arlbergbahn (1884) entwickelte sich das vormals kleine, am Talrand gelegene Bauerndorf in nicht einmal drei Jahrzehnten zum die Talebene bis nahe an den Rhein einnehmenden Zentrumsort der Region Werdenberg.

Wegen der teils schwierigen Terrainbedingungen hatte der Eisenbahnbau im Rheintal erheblichen Einfluss auf Entsumpfungs- und Bodenverbesserungsmassnahmen. Die Eisenbahngesellschaften hatten alles Interesse an Entwässerungen des Geländes und an hochwassersicherer Ausgestaltung der Wasserläufe – Massnahmen, die zugleich der Bevölkerung zugute kamen. So wurde vor dem Bau der Rheintallinie zwischen der Schweizerischen Süd-Ost-Bahn und der Saarkorrektions-Kommission ein Bauvertrag abgeschlossen, der bis Ende 1858 zur Erstellung des