

150 Jahre Rheintal-Linie



JUBILÄUMS-MAGAZIN

BEITRÄGE DER KANTONSSCHULE SARGANS, KLASSE 3WA

UND DER KANTONSSCHULE HEERBRUGG, ERGÄNZUNGSFACHKURS 07/08



Volkswirtschaftsdepartement
des Kantons St.Gallen

THURBO
Die Regionalbahn
www.thurbo.ch

 SBB CFF FFS

BEITRÄGE DER KANTONSSCHULE SARGANS, KLASSE 3WA
UND DER KANTONSSCHULE HEERBRUGG, ERGÄNZUNGSFACHKURS 07/08

KLASSE 3WA SARGANS

- 04 **150 Jahre Rheintalbahn Schweiz**
Nina Kalberer, Jessica Gubser, Daria Koch
- 06 **Melioration**
Robin Gassner, Serim Wetli
- 07 **Bahnstationen im Portrait (1858–2008)
Buchs bis Landquart**
Kathrin Bischofberger, Nadia Schneider
- 08 **Der Bahnhof Buchs – «Das Tor zum Osten»**
Remo Jäger, Johannes Jud
- 09 **Die Rheinbrücke von Bad Ragaz**
Marvyn Aban, Fabian Rysler
- 10 **Zukunftsvisionen**
Michel Gadiant, Matthias Schmid
- 11 **Rollmaterial**
Tamara Oess, Milos Skoric
- 12 **Wichtige Persönlichkeiten in der Geschichte
der Bahn**
Matthias Dieng, Pascal Lozza
- 14 **Berufe entlang der Bahn**
Mirco Ackermann, Luzia Tschirky



Melioration, S. 06

ERGÄNZUNGSFACHKURS HEERBRUGG

- 15 **Die Pioniere Völker und Baumgartner**
Robin Loppacher, Rafael Wagner
- 17 **Zustandekommen der Bahn durchs Rheintal (Pläne)**
Florian Meier, Julian Sonderer
- 18 **Der Eisenbahnstreik von Salez**
Manuel Sidler, Michael Schüpbach
- 21 **Die Rheintal-Linie**
Tobias Baumgartner
- 24 **Ein neues Zeitalter bricht an!**
Matthias Hoefliger, Fabian Ruppanner
- 26 **Katastrophen und Unfälle auf der Rheintal-Linie**
Tobias Söldi, Rico Zindel
- 28 **Die Geschichte des Bahnhofs Buchs**
Antonia Brand, Deluckshan Kridaran
- 30 **Die Rheintal-Linie heute**
Simon Hutter, Stefan Heule
- 31 **Entwicklung des Verkehrswesens im Rheintal**
Florian Thut, Katia Rudnicki
- 33 **Die Turbo-Linie der Ostschweiz**
Denise Herzog, Selina Roth
- 34 **Interview mit einem Zugbegleiter**
Tanja Hengartner, Sandro Sieber
- 36 **Die Zukunft der Bahn im Rheintal**
Christoph Graf, Adrian Oesch



Interview mit einem Zugbegleiter, S. 34–35



Ich freue mich, Ihnen heute mit beiliegender Broschüre eine etwas andere «Festschrift» zum 150-Jahre-Jubiläum der Rheintal-Linie vorlegen zu können. Auf unkonventionelle und leicht verständliche Weise wollten wir die Bedeutung der Rheintal-Linie aufarbeiten lassen. Auf unsere Anfrage hin erklärten sich Geschichtslehrer der beiden Kantonsschulen Sargans und Heerbrugg bereit mitzuwirken. An dieser – wohl gemerkt – freiwilligen Projektarbeit beteiligten sich Schülerinnen und Schüler aus dem Ergänzungsfachkurs 2007/8 der Kantonsschule Heerbrugg mit ihrem Lehrer Stefan Rohner ebenso wie die Klasse 3Wa der Kantonsschule Sargans mit ihrem Lehrer Mathias Bugg.

Die Schülerinnen und Schüler haben auf Grund ihrer Interessen die Themen ausgewählt und bearbeitet. Die Themenvielfalt reicht vom Eisenbahnstreik über Katastrophen und Unfälle auf der Rheintal-Linie bis zu Porträts der Pioniere und Ausblicke auf die Zukunft der Eisenbahn. Auch Bahnstationen werden beschrieben, ein Zugsbegleiter kommt in einem Interview zu Wort und Bahnberufe werden vorgestellt. Trotz dieser Vielfalt wird kein Anspruch auf Vollständigkeit der historischen Ereignisse erhoben.

Um die Einheitlichkeit zu wahren – die junge Generation verfasst eine Festschrift für eine «alte» Bahnlinie – wurde zudem die Gestaltung der Broschüre ebenfalls in die Hände einer jungen, angehenden Grafikerin und einer angehenden Polygrafin gelegt. Somit kommen nicht nur die Texte sondern auch der ganze Auftritt der Broschüre erfrischend modern daher. Mit anderen Worten: Trotz eines rückblickenden Bahnjubiläums zeigt die Broschüre doch, dass es weiterhin viel zu tun gibt für die (Bahn-)Zukunft und wir dies mit jugendlichem Elan anpacken wollen.

Beiden Klassen mit ihren Lehrern wie auch den Lernenden der Firma freicom gebührt mein Dank für diese grossartige Leistung.

Regierungsrat Dr. Josef Keller

Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes
des Kantons St.Gallen

150 Jahre Rheintalbahnen Schweiz



Das Eisenbahnzeitalter in der Schweiz liess im Gegensatz zum restlichen Europa lange auf sich warten. Während mit der Industrialisierung in England die ersten Dampflokomotiven in Betrieb genommen wurden, fehlte in der Schweiz lange Zeit das nötige Kapital für eine Eisenbahnnetzrealisierung. Als dann endlich Basel, Pionier der Schweizer Eisenbahn, im Jahre 1844 den ersten Bahnhof der Schweiz errichtete, wurde das Tor zu einer bis dahin unbekannteren Welt geöffnet. Nun war es möglich, im Eiltempo von Basel nach Strassburg zu gelangen. Nach und nach kam es, dass weitere Gebiete durch die Eisenbahn erschlossen wurden, wie beispielsweise Zürich mit Baden durch die «Spanisch-Brötli-Bahn» oder Luzern mit Bern durch die Brünigbahn.

In der Ostschweiz plante Landammann Gallus Jakob Baumgartner eine Bahnlinie von Zürich her über St.Gallen an den Bodensee und von dort das Rheintal hinauf nach Chur. Rund 10 Jahre nach der Streckenerschliessung der wichtigsten Handelsplätze der Schweiz begann man, dem lokalen Kleinverkehr mehr Beachtung zu schenken. Zudem suchte Deutschland einen möglichst kurzen und gefahrlosen Handelsweg über die Alpen nach Süden. Der einfachste Weg, das Gebirge zu überqueren, führte unweigerlich durch die Schweiz, genau genommen durchs Rheintal über den Splügen. Die Rheintaler Eisenbahn war in vielen Köpfen keineswegs nur noch eine Illusion mehr, denn die Anfertigungen der ersten Baupläne waren schon in Bearbeitung.

Probleme mit dem Boden im Rheintal

Das Rheintal brachte nahezu perfekte Bedingungen mit sich. Mit einem Gefälle von 3 % und der schon vorgezeichneten Richtung, begrenzt durch den Rhein und die Bergseite, hatte man die Möglichkeit, lange schnurgerade Linien und grosse weit geschwungene Kurven auszuführen. Ausserdem mussten die Landstrassen nur selten gekreuzt werden und die Ortschaften waren nicht zu nahe an der Eisenbahnlinie gelegen, so dass sie nicht den Gefahren und dem Lärm der Dampfmaschine ausgesetzt waren. Jeder einzelne dieser Indikatoren trug wesentlich zur Kostensenkung bei.

Bei der Umsetzung der Baupläne stellte sich anfangs jedoch heraus, dass der Boden durch die zahlreichen Rheinüberschwemmungen und das stetig aufsteigende Grundwasser für den Eisenbahnbau völlig ungeeignet schien. Der sumpfige Boden war der Grund dafür, dass er durch die Bevölkerung nicht genutzt werden konnte und somit keine Erträge lieferte. Dies war unter anderem Ursache dafür, dass unser Rheintal theoretisch den ganzen Kanton mit Früchten hätte versorgen können, aber nicht einmal seine eigene, verhältnismässig geringe Bevölkerung ausreichend zu ernähren vermochte.

Obwohl die Linie nur einspurig gebaut werden sollte, kaufte man Land für eine Doppelspur, weil der Boden durch seine natürlichen Gegebenheiten zu tiefen Preisen abgetreten wurde. Der



Jubiläumzug 100 Jahre Rheintal-Linie (Foto: SBB Historic)

zielstrebige, fleissige und unermüdliche Schweizer liess sich aber nicht so schnell von seinem Vorhaben abbringen. Man entsumpfte das Gebiet, baute lange Gräben, um das Binnenwasser abfliessen zu lassen, und errichtete einen Fahrdamm zum Schutz gegen Rheinüberschwemmungen. Das alles brachte auf den ersten Blick viele Vorteile für die Bevölkerung mit sich: mehr Arbeitsplätze, Ertragssteigerung durch den entsumpften, nun fruchtbaren Boden und Schutz vor Rheinüberschwemmungen als Folge des errichteten Damms. Die Gemeinden wurden durch die Eisenbahnlinie getrennt und so gezwungen, gemeinsam einen neuen, vernünftigen Wirtschaftsplan zu entwickeln.

Schwierige Vermessungsarbeiten

Nachdem die Grundsteine endlich gelegt waren, konnte das Projekt realisiert werden. Da die Rheintal-Linie eine Privatbahn werden sollte, wurden die benötigten 25 Mio. Schweizerfranken nur teilweise von den Kantonen St.Gallen und Graubünden subventioniert. Dazu gesellten sich Speditoren, Kaufleute, Kapitalisten und allen voran englische Bankhäuser. An die Spitze des Bahnprojekts wählte man daher einen englischen Ingenieur namens Pickering. Die Bauarbeiten wurden unverzüglich in die Hand genommen. Die zu Aussteckungs- und Vermessungsarbeiten anrückenden Techniker stiessen jedoch vermehrt auf erbitterten Widerstand. Die plötzlich unzufriedenen Bodenbesitzer beschimpften die Arbeiter mit derben Schimpfwörtern, jagten sie sogar oftmals kurzerhand vom Platz. Doch Pickering interessierte all das herzlich wenig. Als 1855 ein englischer Professor die Rheintal-Linie besichtigte, stellte er schwerwiegende Nachlässigkeiten fest. Daraufhin wurde Pickering, der übrigens in London wegen liederlicher Ausführung einer Bahnstrecke gerichtlich

bestraft wurde, fristlos entlassen. Grosse Unruhen machten sich unter den Kreditgebern breit. Durch Pickerings Abgang verbuchte man einen Verlust von rund 1.5 Mio Schweizerfranken. Das Rheintalprojekt stand mangels nötigem Kapital und Vertrauen kurz vor dem Ende.

Verteilung der Bahnhöfe

Es war nun höchste Zeit, dass die sich in den letzten Zuckungen windende Rheintalbahnen einen neuen Steuermann erhielt: der St.Galler Kaufherr Daniel Wirth-Sand. Er brachte den dringend benötigten Aufschwung mit sich und verband die Privatbahn (SOB) mit zwei weiteren Bahngesellschaften zu den Vereinigten Schweizerbahnen. (VSB) Eine neu ins Leben gerufene deutsche Kreditbank sorgte für flüssige Geldmittel und durch den Anschluss an die Pariser «Réunion financière» erhielt das Unternehmen finanzielle Rückendeckung. Die Arbeit geriet bald

Es liegt wohl in der Natur des Menschen, immer nach Höherem, Weiterem und Besserem zu streben.

wieder in Schwung und am 28. August 1857 konnte die Strecke Rorschach–Rheineck bereits in Betrieb genommen werden.

Nach sorgfältiger Erwägung der Vor- und Nachteile startete ein regelrechter Wettlauf unter den Gemeinden. In der sicheren Annahme eine Bahnstation zu erlangen, waren die Interessenten plötzlich bereit, tief in die Taschen zu greifen und begannen Aktien zu zeichnen. Nachdem die hart umstrittene Verteilung der Bahnhöfe im Zuge mühevoller Unterhandlungen endlich ihre Erledigung gefunden hatte, ging der Bau der Bahnlinie mit raschen Schritten der Vollendung entgegen. Trotz allen Bemühungen war es nicht möglich, auf den Wunsch aller Gemeinden einzugehen und einige gingen leer aus. Die offizielle Einweihung der Strecke Rorschach–Chur wurde auf den 30. Juni 1858 angesetzt. Die Eisenbahn wurde von begeisterten, staunenden, lobenden, freudigen und schaulustigen Besuchern aus aller Welt bejubelt und gefeiert, so dass Missgelaunte und Gegenstimmer regelrecht untergingen. Es wurde gesungen, gelacht, getanzt und getrunken. Jahrzehnte später, im Jahre 1902, gehörte die VSB zu den fünf Bahngesellschaften, die verstaatlicht wurden. Die neue rechtsgültige Nachfolgerin wurden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Es liegt wohl in der Natur des Menschen, immer nach Höherem, Weiterem und Besserem zu streben. 150 Jahre später sind die lästigen Fahnen der Dampflokomotiven längst verschwunden, das altmodische Dampfross ist einer eleganten, elektrisch betriebenen Maschine gewichen, die Zahl der Kurse hat sich mehr als verdreifacht, die Ausstattung der Wagen hat bemerkenswerte Fortschritte gemacht und die Fahrzeit Rorschach–Chur konnte von drei Stunden auf weniger als die Hälfte reduziert werden. Auch das Rauchen, was früher als Symbol für Wohlstand und Reichtum galt, ist heute in den rauchfreien Zügen zu unterlassen. Sicherlich werden sich die Menschen weiterhin vom Geist der Zeit treiben lassen und mit Innovationen und Reformen, den Bedürfnissen der Reisenden entsprechend eine unvergessliche Fahrt durch das schöne Rheintal bieten.



Rheintalexpress in voller Fahrt (Foto: SBB)

Melioration kann man auf drei verschiedene Arten erklären. Sie dienen alle zur Werterhöhung des Bodens: Steigerung der Ertragsfähigkeit, Vereinfachung der Bewirtschaftung und Schutz vor Schädigung oder Zerstörung

Die Melioration war im 19. Jahrhundert ein grosses Thema im Rheintal, denn der grösste Teil des Tals war Sumpfgelände und damit gar nicht oder nur schlecht nutzbar. Der Boden war zu feucht und viele kleine Bäche sowie der Rhein flossen wild und unkontrolliert durchs Tal. Eine Bewirtschaftung wurde dadurch verunmöglicht. Deshalb gab es quer durchs ganze Rheintal lauter kleine Parzellen, die nicht den Ertrag brachten, den sie heute bringen. Wegen des extrem feuchten Bodens war es auch nicht möglich, sich im Tal anzusiedeln oder Strassen durchs Tal zu bauen. Deshalb führten Strassen am Fusse der Berge entlang und auch Dörfer mussten an Hängen gebaut werden.

Eisenbahn führte zu Aufschwung

Aber was hat das alles mit der Eisenbahn zu tun? Ehrlich gesagt eine ganze Menge, denn um die Geleise für eine Eisenbahn legen zu können, braucht man festen Untergrund, der ja im Rheintal nicht vorhanden war. Deshalb begann man im 19. Jahrhundert intensiv mit der Melioration des Rheintals, sodass die Eisenbahn schliesslich in den 1850er-Jahren auch durch das Rheintal gebaut werden konnte. Die Melioration brachte viele Vorteile. Zum Beispiel konnte danach das Land in viel grössere Parzellen eingeteilt werden. Ein weiterer grosser Vorteil war natürlich, dass Häuser, ohne dabei immer wieder überflutet zu werden, im Tal gebaut werden konnten. Dies führte zu einer starken Vergrösserung vieler Dörfer am Talrand. Auch war es danach möglich, Strassen durchs Tal zu bauen, was die Reisezeit stark verkürzte. Und schliesslich bot sich auch der Landwirtschaft noch ein grosses Plus, denn nach der Melioration waren die Böden trockener, d.h. nicht ausgetrocknet, nur nicht mehr zu feucht, um grosse Erträge zu erzielen. Dadurch wurden grössere Erträge für Landwirte möglich.

Also, wenn man den Eisenbahnbau von dieser Seite her betrachtet, führte er nicht nur zu einem mobileren Rheintal, sondern könnte sogar einen kleinen wirtschaftlichen Aufschwung bedeutet haben, für Landwirte, Baufirmen, Meliorationsarbeiter, Architekten, Ingenieure, etc. Aus all diesen Gründen lässt sich schliessen, dass die Eisenbahn das ganze objektive Bild des Rheintals bis heute geprägt hat.



Personenzug im Rheintal (Foto: SBB Historic)

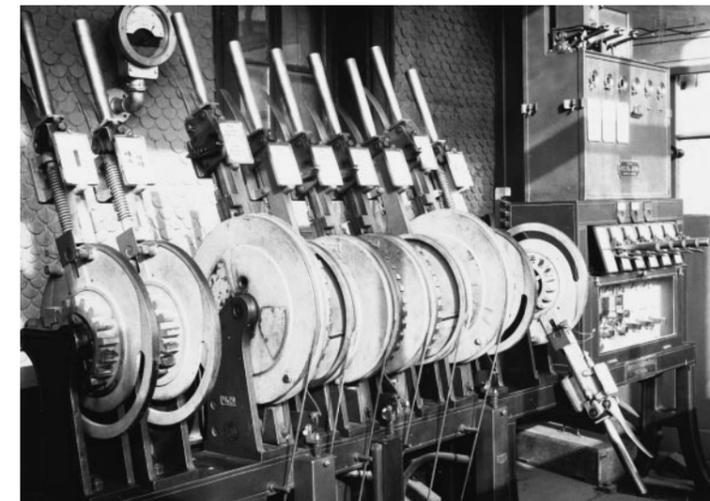
Bahnhofbauten und Gleisanlagen im Rheintal wurden ursprünglich äusserst sparsam ausgeführt und auf das unmittelbar Notwendige ausgerichtet. Im Jahr 1858 wurden die ersten Bahnhöfe im Rheintal gebaut. Die kleineren Stationen wie Räfis-Brugerau oder Weite-Wartau kamen erst 1929 hinzu.

Einige kurze Auszüge aus der Wegbeschreibung von Sargans nach Landquart aus dem Jahre 1859: «Station Sargans, am Eingang des breiten Seezthals. Da wegen Holz- und Wasserfassens die Maschine hier 10 Minuten mit dem Zuge hält, so steige man jedenfalls aus um einen Rundblick der grossartigen Gebirgslandschaft zu gewinnen. Hier zweigt die Wallenseelinie von der Hauptlinie der Bahn durchs Rheintal ab.»

Es folgen einige Ausflugstouren-Beschreibungen: «Die Bahn läuft über die Sarganserebene, Baschär genannt. Die Saar, welche die Fläche durchfliesst wurde beim Bahnbau und zum Theil schon früher reguliert.»

«Station Ragatz. Ansehnlicher Marktflöcken und berühmter Badeort mit 1400 Einwohnern, 1600 Fuss über Meer, in höchst romantischer Umgebung an der Tamina. Die Bahn verlässt den Kanton St.Gallen und setzt auf hölzerner 510 Fuss langer Brücke über den Rhein nach dem Kanton Graubünden über. Links Station Maienfeld, liegt in der Wein- und Getreidekammer Graubündens. Das Städtchen hat schon entschieden bündnerischen Charakter im Steinbau der Häuser und den an der Aussenseite emporführenden Treppen. Von Maienfeld läuft die Bahn in breiter, sehr fruchtbarer Thalfäche; links am bewaldeten Bergeshang das weingesegnete Pfarrdorf Jenins... Station Landquart, Halt- und Aussteigepunkt für Touristen, die das Prättigau bereisen, die Scesaplanahütte besteigen oder zur Kur von Fideris und Serneus wollen.»

Die wunderbare Landschaft, so wie sie schon 1859 beschrieben wurde, findet sich auch heute noch. Die Strecke der Rheintalbahn von Buchs bis Landquart ist ein Augenschmaus mit den Raps- und Maisfeldern und den mächtigen Bergen wie Gonzen, Falknis und Schesaplana in der Ferne.



Stellwerk Station Trübbach (Foto: SBB Historic)



Bahnhof Sargans (Foto: SBB Historic)

Der Bahnhof Buchs – «Das Tor zum Osten»

Dieses Jahr feiert die Rheintalbahn ihr 150-jähriges Bestehen und damit auch der Bahnhof Buchs, eine der wichtigsten Stationen der Strecke.

Im Jahre 1858 war es, als am Bahnhof Buchs das Stationsgebäude anlässlich der eben eröffneten Rheintalbahn fertig gestellt wurde. Es folgten in den darauf folgenden 150 Jahren etliche zusätzliche Bauten, so dass der Bahnhof Buchs heute nicht nur zu den grössten, sondern auch zu den modernsten Stationen der Strecke gezählt werden darf. Nicht zuletzt auch wegen dem 2007 fertig gestelltem Umbau, der 77 Mio. Franken gekostet hat und vor allem die Publikumsanlagen stark modernisierte (u.a. höhere, den modernen Zügen angepasste Perrons).

Grenzbahnhof für Ost-West-Handel

Diese Investitionen in den vergangenen Jahren zeigen die wichtige Bedeutung des Bahnhofs für die Strecke, v.a. aber auch für die Region. So ist und war Buchs schon seit langem das «Tor zum Osten». Es bestand schon vor dem ersten Weltkrieg ein reger Handel zwischen den Ländern England bzw. Frankreich und den östlichen Ländern wie Russland, Ungarn oder der ehemaligen Tschechoslowakei. Der ganze Handel fuhr durch Buchs und es wurde auch mit Buchs bzw. mit der Schweiz selber gehandelt. Der Name stammt aber ursprünglich davon, dass die Verbindung Ost-West nur durch den Einbezug des Buchser Bahnhofes entstehen konnte. So wurde Buchs dank seines Grenzbahnhofes zu einem blühenden regionalen Zentrum mit grossen Auswirkungen auf Wirtschaft und Wohlstand in der weiteren Region.

Viele Flüchtlinge kamen über Buchs

Aber auch in den Kriegszeiten war Buchs wichtig für das östliche Europa. Da die Schweiz in diesen Zeiten jeweils politisch neutral war, kamen viele Flüchtlinge hierher in die sichere Schweiz. Dabei spielte der Bahnhof Buchs eine sehr zentrale Rolle. Er diente als Auffanglager für die eingereisten Flüchtlinge, von wo aus sie später in die ganze Schweiz verteilt wurden.

Grosse Einwanderungszahlen konnten dabei während des Ersten bzw. des Zweiten Weltkrieges verzeichnet werden sowie zur Zeit des Ungarnaufstandes (1956) und des Prager Frühlings (1968). Dabei kamen zum Teil bis zu 4000 Flüchtlinge pro Tag am Bahnhof an. So kann man den Bahnhof Buchs nicht nur als «Tor zum Osten», sondern ebenso auch als «Tor zum Westen» betrachten.

Noch heute kann der Bahnhof Buchs ohne weiteres als «Tor zum Osten bzw. Westen» bezeichnet werden. So fahren diverse Züge nach Graz, Wien, Prag, Budapest, Ljubljana, Zagreb oder Belgrad und bieten so auch Einreisenden einen ersten Eindruck der Schweiz. Es gibt aber Überlegungen, den internationalen Ost-West-Personenverkehr in Richtung Flughafen Kloten über St. Margrethen und St. Gallen zu leiten.



Bahnhof Buchs (mit Bahnübergang) im Jahre 1905. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)



Bahnhof Buchs (Foto: Peter Bachmann, bluejet.ch)

Text:
Remo Jäger
Johannes Jud

Die Rheinbrücke von Bad Ragaz

Der bedeutendste Kunstbau an der Rheintal-Linie und sein Schicksal.



Auf der Nordseite wurde einige Jahre nach dem Bau ein gedeckter öffentlicher Gehweg angebracht. Deutlich erkennbar sind die charakteristischen Röhren- und Steinpfeiler. Die Brücke um 1900, aufgenommen vom Ragazer Fotografen Johann Fetzer. Bild aus Bärtschi-Baumann 1996. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Imposante Kunstbauten findet man zwischen Rorschach und Chur heute keine. Eine Ausnahme war in den Anfangszeiten der Rheintalbahn die hölzerne Rheinbrücke bei Ragaz. Sie war von 1857 bis 1928 im Einsatz und trotzte manch schwerem Rheinhochwasser und dem ständig gefährlichen Funkenwurf der Lokomotiven. Grosse, hölzerne Eisenbahnbrücken waren auf dem frühen schweizerischen Eisenbahnnetz selten. Es gab ausser der Rheinbrücke noch zwei andere: die Rhonebrücke in Massongez und diejenige bei Riddes, welche beide zehn Jahre bestanden und danach durch Eisenbrücken ersetzt wurden.

Die Wahl des Baustoffes fiel den Konstrukteuren wie bei den meisten Brückenprojekten nicht leicht. Man musste sich zwischen Eisen und Holz entscheiden und entschloss sich schliesslich aufgrund der vermeintlich niederen Kosten für eine Holzbrücke. Zuerst ging man davon aus, dass eine Holzbrücke für lediglich Fr. 185 000.– erstellt werden könne (eine Eisenbrücke kostete zu jener Zeit ca. Fr. 400 000.–). Schlussendlich kam die Holzbrücke dann jedoch inklusive Wuhrarbeiten auf ungefähr Fr. 411 000.–. Aufgrund des Funkenwurfes der Eisenbahn war die Holzbrücke einer ständigen Brandgefahr ausgesetzt. Deshalb kam bereits nach zwei Monaten Betrieb der Vorschlag auf, das Brückeninnere mit einer Blechschalung und mit einem Wasserglasanstrich auszukleiden. Aufgrund der grossen Kosten von Fr. 28500.– wurde diese Sicherheitsmassnahme jedoch verschoben. Dafür hat man die Brücke feuerversichert und Blitzableiter installiert. Zudem wurden gefüllte Wasserkessel bereitgestellt und später eine Hydrantenleitung eingebaut. Zusätzlich wurde ein Streckenwärter angestellt, der täglich bis zu 15 Mal, d.h. nach jeder Durchfahrt, die Strecke ablaufen und kontrollieren musste. Doch Feuer war nicht die einzige Gefahr für die Brücke. Da sie auf Ragazer Seite im Stromstrich stand, waren Befürchtungen aufgetreten, die Brücke könnte der Wucht von Hochwassern nicht gewachsen sein. Zudem mündete die Tamina unmittelbar oberhalb der Brücke in den Rhein, was die Situation

zusätzlich erschwerte. Mehrmals wurden einzelne Joche weggerissen und anschliessend wieder neu gefählt. Um die Brücke widerstandsfähiger zu machen, beschloss man 1866 Stein- und Röhrenpfeiler, welche besseren Schutz boten, anstelle der Holzpfähle zu verwenden. Jedoch auch solch ein Steinpfeiler wurde 1860 weggerissen und von Fischern wieder eingesammelt.

1907 wurde die grosse Holzbrücke über die Thur bei Müllheim ersetzt, was auch im Rheintal die Diskussion über eine neue Brücke wieder aufflammern liess. Hauptargument für eine neue Brücke war die ständig bestehende Brandgefahr. Von den Behörden wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Brücke nun während 70 Jahren dem Funkenwurf der Lokomotiven und den Hochwassern getrotzt habe und deswegen so rasch nicht ersetzt zu werden brauche.

Eisenbrücke ab 1928

Ein weiterer Versuch zur Erneuerung der Brücke wurde 1927 unternommen. Im Zuge der vollständigen Elektrifikation der Linie Sargans-Chur wurde der Vorschlag eingereicht, die Holzbrücke durch eine Eisenbrücke zu ersetzen. Entgegen aller Widerstände von verschiedenen Seiten stand schon am 15. Mai 1928 die neue Brücke – eine Eisenkonstruktion – fertig. Die Freunde der Erhaltung der Holzbrücke mussten sich damit begnügen, dass die Brücke bei Salez-Ruggell wieder errichtet wurde. Dort versah sie noch mehrere Jahre ihren Dienst, bis sie am 29. Juli 1963 durch einen Brand vollkommen vernichtet wurde. Die Brandursachen wurden bis heute nie eindeutig geklärt. Es war die Zeit, als man im Zusammenhang mit dem Bau der N13, der heutigen A13, begann, die gedeckten Holzbrücken durch moderne Betonbrücken zu ersetzen. Die Brücke von Salez-Ruggell wäre für solch einen Umbau sicher nicht als eine der ersten aussersehen worden...

Text:
Marvyn Aban
Fabian Ryser



In der Schweiz werden heute vermehrt Gedanken über die Art des Personentransports gemacht. Der Mensch möchte immer mobiler und flexibler sein und in kurzer Zeit an sein Ziel gelangen. In der derzeitigen Situation ist der Mensch schon sehr weit gekommen, aber wie es halt ist, ist man nie mit dem Zufrieden, was man hat. So kann man dreimal in der Stunde von Sargans nach Zürich fahren oder nach Buchs. Um dies vielleicht noch ein viertes, fünftes oder sechstes Mal zu ermöglichen, stellen wir in diesem Bericht zwei Möglichkeiten vor, wie man dies erreichen könnte.

Die Magnetschwebbahn

Mit den Kräften, die dank der Abstossung beziehungsweise Anziehung von Magnetfeldern entstehen, können Objekte gegen die Schwerkraft und andere Kräfte bewegt werden. So kann die Magnetschwebbahn «schweben». Für die Fortbewegung ist ein sog. Wanderfeld zuständig, welches den Zug voranzieht. Man kann es sich wie ein Förderband vorstellen. Die Geschwindigkeit hängt von der Frequenz des Wanderfeldes ab. Die Magnetschwebbahn kann Geschwindigkeiten von bis zu 500km/h erreichen. Von 0 auf 400 braucht sie ca. 120 Sekunden. Somit wird ein Nachteil von den meisten anderen Landfahrzeugen ausser Kraft gesetzt, nämlich der Rollwiderstand. Allerdings muss bei dieser Art der Schwebetechnik das Fahrzeug seinen Fahrweg sehr eng und zum Teil auch von unten umschliessen, was aber einen weiteren Vorteil bringt, nämlich, dass das Entgleisen verunmöglicht wird. Wie der Name schon sagt, schwebt die Magnetschwebbahn, das heisst, es gibt keinen Materialverschleiss, der durch Reibung entsteht und da es keine Reibung gibt, ist auch keine Feinstaubbelastung durch Reibung oder Schienenschleifen vorhanden.

Einer der grössten Vorteile ist allerdings, dass die Magnetschwebbahn weniger laut vorangetrieben wird als die herkömmliche Rad/Schienen-Technik. Ausserdem kann durch die grössere Überhöhung die Geschwindigkeit in den Kurven beibehalten werden. Natürlich hat die Magnetschwebbahn nicht nur Vorteile, sie birgt auch Nachteile in sich. So braucht sie sehr viel Energie, ist deshalb ungeeignet für den Güterverkehr. Durch die höhere Geschwindigkeit stellen Hindernisse auf der Strecke grössere Gefahren dar. Ausserdem sind die Strecken und Weichen wegen der aufwändigen Bauweise sehr teuer.

In der Schweiz gibt es ein Projekt namens Swissmetro. Darin wird eine unterirdische Magnetschwebbahn zwischen den grössten Schweizer Städten geplant. Sie wäre nach aussen sowohl unsichtbar als auch unhörbar. Ziel des Projektes ist es, den Oberflächenverkehr zu entlasten und den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Somit würden für die Strecke Zürich-Basel nicht einmal 15 Minuten benötigt. Die Swissmetro soll in einem Vakuuntunnel unterwegs sein. So wären der Luftwiderstand und

auch der Energieverbrauch relativ gering. Weitere Vorteile der unterirdischen Magnetschwebbahn wären die Folgenden: Das Landschaftsbild würde nicht beeinträchtigt und Personunfälle wären nicht möglich. Der grösste Nachteil liegt im finanziellen Bereich. Für die Realisierung dieses Projekts sind ca. 60 Millionen Franken pro Meter erforderlich. Weiter ist es fraglich, ob es für Reisende interessant ist, den ganzen Weg in einem Tunnel zu verbringen.

Coaster

Der Coaster fährt auf einer achterbahnähnlichen Schiene und fasst 6-10 Personen. Man kann es sich so vorstellen: Es gibt ein Schienennetz wie bei normalen Zügen, aber es wird kein grosser Zug fahren, sondern viele kleine gondelähnliche Fahrzeuge. Diese sind nur unterwegs, wenn sie gebraucht werden. Das heisst, es wird weder überfüllte noch leere Züge geben.

Der Coaster ist ein neuartiges Verkehrsmittel. Es fährt nicht nach einem Fahrplan, sondern nach Bedarf. Das heisst, man ist sehr flexibel, denn dadurch muss man nie an einen Bahnhof eilen. Man kann den Zug beziehungsweise den Coaster gar nie verpassen. Der Coaster verbindet die Vorteile des öffentlichen Verkehrs mit denen des Privatverkehrs. Da der Coaster mit Batterie fährt und nur an den Stationen aufgeladen wird, ist er sehr umweltfreundlich. Da es keinen Fahrplan gibt, muss auch kein aufwändiger Fahrplan erstellt werden.

Heute sind noch keine Coaster dieser Art im Einsatz. In Arosa wurde die erste kommerzielle Anlage gebaut. Sie wird zurzeit noch getestet. Für 2012 ist ein Coaster für die Strecke Wattwil-Buchs im Gespräch. Die Kosten dafür wären relativ gering (100 Millionen Euro für 47 Kilometer). Zum Vergleich: ein Zugkilometer kostet ca. 20 Millionen Euro, ist also etwa zehn mal teurer.

Text:
Michel Gadiant
Matthias Schmid

1.-3. Klasse

- Am 3. Juni 1956 gehen Europas Bahnen zum Zwei-Klassen-System über, auch die SBB zieht mit. Die unbeliebten Holzbänke bleiben jedoch im Regionalverkehr noch einige Jahre bestehen.



Passagiere im Wagen 3. Klasse (Foto: SBB Historic)

Am 3. Juni 1956 gehen Europas Bahnen zum Zwei-Klassen-System über. Die unbeliebten Holzbänke bleiben jedoch im Regionalverkehr noch einige Jahre bestehen.

Lokomotiven

- Die Maschine, die an der Jungfernfahrt der Rheintalbahn von St.Gallen nach Chur fuhr, war die Lok «Splügen» vom Bautyp Eb 2/5 aus dem Jahr 1858.

- Die Dampflokomotive C 3/3 war noch bis nach der Gründung der SBB auf den Schienen und gehörte zuvor den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB).

- 1907 beschaffte sich die SBB die leistungsfähigen Dampflokomotiven des Typs A 3/5.

- Aufgrund der Kohleknappheit im Ersten Weltkrieg wurde der Fahrplan der SBB stark durcheinander gebracht. Viele Züge verkehrten gar nicht oder mit Verspätung, da die verzweifelten Lokführer sogar Holz verbrannten, obwohl dann viel weniger Dampf entsteht, den man als Energie nutzen kann. Darauf beschloss die SBB, ihre Strecken zu elektrifizieren. Eine der ersten Elektroloks war die Be 4/6. Diese Tatsache brachte ihr den Spitznamen «Grossmutter» ein.

- Ab 1946 kamen die Elektroloks des Typs Re 4/4 I zum Einsatz.

- Als verbesserter Nachfolger der Re 4/4 I wurde die neue Re 4/4 II auf den Schienen eingesetzt. Da die Schweiz topografisch gesehen eisenbahnfeindlich ist, besticht sie besonders durch ihre starken Zugkräfte und ein hohes Beschleunigungsvermögen.

- Die Re 6/6, die als stärkstes Schweizer Triebfahrzeug gilt, wurde 1972 an die SBB geliefert. Sie erbringt eine Leistung von 10 600 PS.

Personenwagen

- Durch die immer stärker werdenden Lokomotiven war auch eine grössere Zahl an Personenwagen möglich. Von anfangs sehr wenigen Personenwagen kam es später dazu, dass sogar bis zu neun Personenwagen angehängt werden konnten.

- Die Zugfahrt hat sich stark entwickelt, so auch die Anzahl an Reisenden. Dies kam so weit dass 2-stöckige Personenwagen nötig wurden, um eine noch grössere Zahl an Passagieren befördern zu können.

Text:
Tamara Oess
Milos Skoric

Wichtige Persönlichkeiten in der Geschichte der Bahn



Das Beispiel Johann Matthias Hungerbühler

Die Eisenbahn hatte in der Ostschweiz in ihren Anfängen einen schweren Stand. Während man im Ausland einen ausserordentlichen Aufschwung beobachten konnte, stagnierte die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnsystems wegen einer unzureichenden Verkehrspolitik. Der Staat überliess den Hauptteil der Verantwortung privaten Initiativen, von denen die meisten schon nach kurzer Zeit in Pleiten, Fusionen oder Neugründungen endeten. Dagegen halfen auch die Bundesverfassung von 1848 sowie das Eisenbahngesetz von 1852, welche die gesetzlichen Grundlagen für die Entstehung eines Streckennetzes schufen, nicht viel. Die Ursachen dafür lagen vor allem in kantonalen Rivalitäten, geografischen Hindernissen und der Entmutigung der Geldgeber. Deshalb, und wegen den mangelnden finanziellen Möglichkeiten des Kantons, wurden die ersten Linien vorwiegend von französischen Geldgebern finanziert, die dadurch ihren gesamteuropäischen Einfluss zu festigen versuchten.

Man hatte in der Ostschweiz das Ziel, mit einer Eisenbahn das Verbindungsstück über die Alpen zu bauen, das die Region ins entstehende europäische Verkehrsnetz einbinden sollte. Deshalb brauchte es Persönlichkeiten, welche die Öffentlichkeit von dieser neuen Technologie überzeugen konnten. Dies war eine wichtige Aufgabe der ersten Eisenbahnpolitiker. Zunächst mussten sie sich aber durch Auslandsreisen einen Einblick in die Entwicklung der Eisenbahnen schaffen und dabei wichtige politische und wirtschaftliche Kontakte für die spätere Errichtung der Eisenbahnstrecken knüpfen.

Die St.Galler Politiker spielten bei der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen eine wichtige Rolle. Einer von ihnen war Johannes Matthias Hungerbühler, einer der führenden Eisenbahnpolitiker der Eidgenossenschaft, der sich 1852 erfolgreich für den Bau einer privaten Eisenbahn einsetzte. Das Netz der privaten, allein aus Gewinnstreben errichteten Eisenbahngesellschaften war weiter gewachsen und hatte die Schwächen des Systems immer deutlicher werden lassen. Hungerbühler fasste deshalb die technischen und politischen Probleme des Eisenbahnbaus in einer umfangreichen Schrift zusammen. Darin versuchte er, die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel darzustellen, das «die geistigen und leiblichen, die moralischen, politischen und sozialen Interessen der Völker näher und schneller zusammenführen» sollte. Die Eisenbahn würde also neben ihrem ökonomischen Nutzen auch die Distanzen zwischen den Menschen verkleinern können. Zudem sah Hungerbühler die Eisenbahn durch ihren schnellen und günstigen Transport von Gütern aller Art als eine sehr gute Versicherung gegen Teuerung, Hungersnot und die Nichterfüllung aller Lebensbedürfnisse.

Hungerbühlers grösste Befürchtung war, dass die Gründer nur wegen ihres Reichtums zu sehr viel Macht kamen, was er nicht für mit der Politik vereinbar hielt. Eine Befürchtung, die sich im Nachhinein, wie wir heute wissen, als absolut berechtigt herausstellen sollte. Er hoffte, dass dieser Kapitalismus der meisten Gründer durch die Demokratie im Zügel gehalten werden könnte.

Natürlich standen für viele Geldgeber und anderweitig involvierte Personen zur Gründung der Eisenbahn nicht die ethischen, sondern die finanziellen Gründe im Vordergrund, auf die Hungerbühler im Folgenden Rücksicht nahm. Zum Beispiel wollten einige die damals weit verbreitete 3. Klasse aus finanziellen Gründen abschaffen. Hungerbühler erkannte aber, dass die 3. Klasse dreimal so rentabel war wie die 1. und 2. Klasse zusammen. Unter anderem musste Hungerbühler auch die Beschwerden der Bauern entkräften. Er argumentierte damit, dass die Eisenbahn auch Vorteile für die Landwirtschaft habe, da die Bauern durch sie ihre Produkte auch an Orte verkaufen konnten, die für sie bis dahin nicht erreichbar waren. Die Langstreckentransporte, welche früher mit Pferdekarren getätigt wurden, würden zwar von der Dampflokomotive abgelöst, allerdings müssten die Transportgüter von allen lokalen Tälern der Ostschweiz zum Bahnhof



Johann Matthias Hungerbühler trat nicht nur entscheidend für den Bau der St.Galler Eisenbahn ein, sondern er wurde einer der führenden Eisenbahnpolitiker der Eidgenossenschaft. Bild aus Neujahrsblatt 1971. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)



Die Eisenbahn als Bauernschreck (Zeichnung August Schöll, 1858, Quelle: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern).

transportiert werden, was weiterhin die Pferdekarren übernehmen würden, wodurch der lokale Transport der Pferdefuhrwerke sogar noch steigen würde.

Die Eisenbahn als Bauernschreck

Dieses Bild (oben) versuchte Hungerbühler aus den Köpfen der Menschen zu verdrängen, indem er die Vorteile der Eisenbahn für die Landwirtschaft anführte.

Hungerbühler versuchte, die Menschen in seinem Bericht auch von den Verbesserungen auf dem Arbeitsmarkt zu überzeugen, welche die Eisenbahn zur Folge hätte. Der Bau der Eisenbahn werde vorübergehend für einen wahren Schub sorgen und ihre spätere Erhaltung und ihr Betrieb werde auch später noch viele sichere Arbeitsplätze (er rechnete mit 12 bis 15 Angestellten auf eine Stunde Eisenbahn) bieten. Des Weiteren versuchte Hungerbühler, die Leute zu beruhigen, dass sie keine Angst vor der Entwertung und Enteignung ihrer Liegenschaften haben müssten, indem er Beispiele aus anderen Ländern mit Eisenbahnen erläuterte, in denen dies auch nicht der Fall gewesen sei. Im Gegenteil werde die Eisenbahn, zur Erschliessung von Boden und zur Erhöhung seines Wertes beitragen, da durch ihren

Bau der Boden in der Region entsumpft werden müsse, was für die Bevölkerung eine grossartige Chance sei.

Johannes Matthias Hungerbühler (1805–1884) war als Nationalrat in der Verkehrskommission tätig. Er setzte sich sehr engagiert und intensiv mit dem Eisenbahnbau in der Ostschweiz auseinander. Dabei analysierte er die Dinge hauptsächlich auf wirtschaftlicher, aber auch auf ethischer Ebene und veröffentlichte seine Erkenntnisse. Der Höhepunkt seiner publizistischen Tätigkeit war seine umfangreiche Studie zu den Möglichkeiten der Eisenbahn im Kanton St.Gallen. Indem er den Eisenbahnbau darin klar unterstützte, trug er einen wesentlichen Teil dazu bei, dass die Ostschweiz ins entstehende Verkehrsnetz eingebunden wurde und damit den Anschluss an die Entwicklung fand. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Hungerbühler durch die Erschliessung des Eisenbahnnetzes und dadurch, dass die Leute in der Region der Eisenbahn gegenüber schon bald viel offener wurden, sein wichtigstes Ziel erreichte.

Berufe entlang der Bahn



14



Barrierenwärter Jakob Ruosch vor der SBB-Haltestelle Räfis-Burgerau nach ihrer Eröffnung im Mai 1929: Der Kurbelstock für die drei Barrieren befand sich damals im Freien vor dem Stationsgebäude (links vorne). Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Was vor hundert Jahren noch ein gewöhnliches Holzhaus mit einer von Hand gemalten Ortsbeschriftung war, ist heute eine topmoderne Anlage für das Rückgrat des schweizerischen öffentlichen Verkehrs. Damals wurden die Kurbelstöcke für die drei Barrieren im Freien vor der Hütte mechanisch von Hand betätigt, wofür es noch eigene Berufe wie denjenigen der Barrierenwärterin gab.

Der Barrierenwärter

Zur Zeit des Barrierenwärters hatten die schweizerischen Bahnangestellten viel Verantwortung. Nur ein kleiner Fehler wie beispielsweise das Überhören der Alarmanlage – und schon konnten leicht Menschenleben zum Opfer fallen. Das grosse Pflichtbewusstsein, dem sich die Angestellten zu unterziehen hatten, lässt sich aus den damaligen Dienstvorschriften leicht herauslesen: «Der Posten darf während der Arbeitszeit nicht verlassen werden; der diensttuende Bedienstete hat auf Telefonanrufe sowie auf das Ansprechen der Meldeeinrichtungen (Signaltelefon mit Handkurbelbetrieb) zu achten. Muss er sich aus irgendeinem Grunde ausnahmsweise entfernen, und kann er telefonische Anrufe nicht mehr wahrnehmen, so hat er vorher die Nachbarstationen zu verständigen und sich nachher wieder anzumelden.» Auch war der Beruf des Barrierenwärters sehr hart und vor allem im Winter hatten die Bahnangestellten mit schwerem Unwetter und Schnee zu kämpfen. Der erste Zug hielt um 5:30 am Bahnhof an und bereits dann mussten Schranken und Bahnsteig vom Schnee befreit sein. Vertrauen und Zuverlässigkeit galten noch vor wenigen Jahrzehnten als Selbstverständlichkeit der Dienstverhältnisse bei der Bahn. So kam es zu keinen Kontrollen, wenn ein Zug morgens um 2.00 Uhr abgewartet werden musste.

Der Kondukteur

Es gibt Berufe entlang der Schiene, die seit dem Bau der Rheintalbahn existieren. Da wäre einmal der wohl populärste Beruf

aller Bahnberufe, jener des Kondukteurs. Doch die Veränderungen der Gesellschaft haben auch diesen Beruf im Laufe der Zeit sehr stark verändert. Wie alle Menschen vor 150 Jahren, waren auch die Bahnangestellten mehr dem Wetter ausgesetzt als heute. Der ständige Wechsel von kalter Aussentemperatur und warmer Abteilstemperatur war vielfach ein Grund für eine frühe Erkrankung der Angestellten. Wurde der Fahrplan nicht eingehalten, mussten die Kondukteure oder die Lokomotivführer, je nach dem, wer für das zu Spätkommen verantwortlich gemacht wurde, eine Busse bezahlen. Schon damals beschwerten sich viele Kondukteure über schwierige Fahrgäste, die sich teilweise sehr launisch und unhöflich verhielten. Die Technik der Lokomotive erforderte noch grössere Aufmerksamkeit als heute, da viele Handgriffe nötig waren, um die Lokomotive in Bewegung zu setzen. Viele Signale, die vom Lokomotivführer am Wegrand erkannt werden mussten, erschwerten die Arbeit zusätzlich. Die Uniformen von damals waren sehr steif und schränkten die Beweglichkeit des Einzelnen sehr stark ein. Sie muten beinahe ein bisschen militärisch an, die Männer der Eisenbahn auf alten Fotografien, mit ihren Stehkragen, Uniformröcken und den Rangabzeichen auf der Schulter. Doch eines verbindet Sie wohl noch immer mit den Angestellten der SBB von heute: Die Faszination Eisenbahn, auch wenn die Eisenbahn heute keine Pionierarbeit mehr leistet.

Der Bremser

Neben dem Barrierenwärter ist auch der Bremser als ein alter, durch den Fortschritt der Technik ersetzter Beruf zu erwähnen. Da es zu Zeiten des Bremsers noch keine Bremsleitungen oder -seile gab, hatte dieser den Job, die Geschwindigkeit des Zuges zu drosseln. Denn die Lokomotive alleine konnte einen langen Zug, speziell in einem Gefälle, nicht massgebend verlangsamen. So waren die Bremsen nötig, die mit einer Handkurbel die Bremsen feststellen und lösen konnten. Dieser Auftrag wurde mittels Pfeifsignalen von der Lokomotive aus erteilt. Dazu war ein teilweise offener Raum erforderlich, was im Winter ein grosses Problem war. Die eisige Kälte der zügigen Bremshäuschen machte den Bremsern zu schaffen. Oft erlitten sie Erfrierungen und es kam in einzelnen Fällen sogar zum Erfrierungstod! Wegen der Druckluftbremse, mit der nun am Ende des 19. Jahrhunderts die Züge effizienter und kostengünstiger gebremst werden konnten, gehört der Beruf des Bremsers der Vergangenheit an. Da die damaligen Bremsen nicht nur zur Bremsung der Züge dienten, sondern auch stets für das Be- und Entladen der Züge verantwortlich waren, hatten sie ihre Arbeit trotz allem nicht verloren.

Text:

Mirco Ackermann
Luzia Tschirky

Die Pioniere Völker und Baumgartner



15



Gallus Jakob Baumgartner erkannte die Bedeutung der Eisenbahn frühzeitig und war mit seinen Schriften ein Wegbereiter der Eisenbahnprojekte. Bild aus Neujahrsblatt 1971. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Im Folgenden lesen Sie die kurzen Geschichten zweier Männer, die entscheidend zum industriellen und wirtschaftlichen Aufschwung des Kantons St.Gallen und des Rheintals beitrugen – Karl Völker und Gallus Jakob Baumgartner. Karl Völker verhalf dem Rheintal mit seinen unternehmerischen Tätigkeiten zum Aufschwung. Ihm ist es wohl zu einem grossen Teil zu verdanken, dass Heerbrugg ein solches Wachstum erfuhr und bis heute ein wichtiger Standort im Rheintal ist, sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch unter Betrachtung der Heerbrugger Wahl als Kantonsschulstandort. Gallus Jakob Baumgartner, der bis heute vielerorts als bedeutendster Staatsmann von St.Gallen gehandelt wird, trug mit seinem Engagement einiges zur Anschliessung St.Gallens ans Eisenbahnnetz der Schweiz und der damit folgenden Rheintal-Linie bei.

Gallus Jakob Baumgartner

Der 1797 geborene Altstätter stieg nach seinem Rechtsstudium in Freiburg und Wien erfolgreich in die St.Galler Politik ein. Begonnen als Staatsschreiber, gehörte er von 1825 während 44 Jahren dem Grosse Rat an. Unter seiner massgeblichen Mitwirkung kam es im Kanton St.Gallen zu mehreren entscheidenden Beschlüssen, Revisionen und Bauvorhaben. So wirkte er tatkräftig an der Revision der Kantonsverfassung mit und trieb zum Beispiel den Ausbau des Strassennetzes sowie die Korrektur des Rheinverlaufs weiter vorwärts. Zum weiteren Aufschwung des Kantons schmiedete er ab 1837 grossartige Pläne für ein Eisenbahnnetz. Aufgrund seines Engagements, seines Einflusses und seiner einschneidenden Vorstösse wurde gar der Begriff «Kanton Baumgartner» geprägt. Eine scherzhafte Anspielung, die auch in seiner zwölfmaligen Amtszeit als Landammann des Kantons St.Gallen zwischen 1832 und 1864 ihre Rechtfertigung findet.

Nach einer zehnjährigen Präsidentschaft in der liberalen Partei schied Baumgartner 1841 aufgrund ihrer zunehmend radikaleren Kirchenpolitik aus der Partei. Gleichzeitig zog er sich auch für zwei Jahre aus der Regierung zurück. Seine Sympathie galt nun der konservativen Partei und 1845 war er deren führender Kopf und kämpfte für den Sonderbund. Auch auf eidgenössischer Ebene war er ab 1827 regelmässig im Dienst (besonders als Vertreter in der Tagsatzung) und im Weiteren beschäftigte sich Baumgartner intensiv mit Journalismus. Seine Schriften machten ihn in der ganzen Schweiz bekannt. In seinen letzten Lebensjahren schuf er als Geschichtsschreiber seine Hauptwerke zur Schweizer und St.Galler Geschichte. 1869 starb Gallus Jakob Baumgartner in St.Fiden.

Grosse Pläne für ein schweizerisches Bahnnetz

Während seines Lebens sass er auch lange im Verwaltungsrat der St.Gall.-Appenzell. Eisenbahngesellschaft sowie der Südostbahn. Von 1853 bis 1857 war er Präsident der Vereinigten Schweizer Bahnen. Seinem Engagement ist es zu verdanken, dass der Bahnhof St.Gallen als einer der ersten grossen Bahnhöfe in der Schweiz entstehen und die Ostschweiz aus ihrem Schatten am Rand der Schweiz hervortreten konnte. Ein Zug wurde am 25. März 2008 in Gedenken an Gallus Jakob Baumgartner in Wil, genau 150 Jahre nach der ersten Zugseinfahrt in Wil, auf seinen Namen getauft. Nach Baumgartners ausgeklügelten Plänen für ein grosses schweizerisches Bahnnetz und der Verwirklichung der Verbindung bis nach Wil und Rorschach konnte nun auch den Plänen einer Rheintal-Linie von Rheineck bis Chur und weiter in Richtung Bündnerland nichts mehr im Weg stehen.

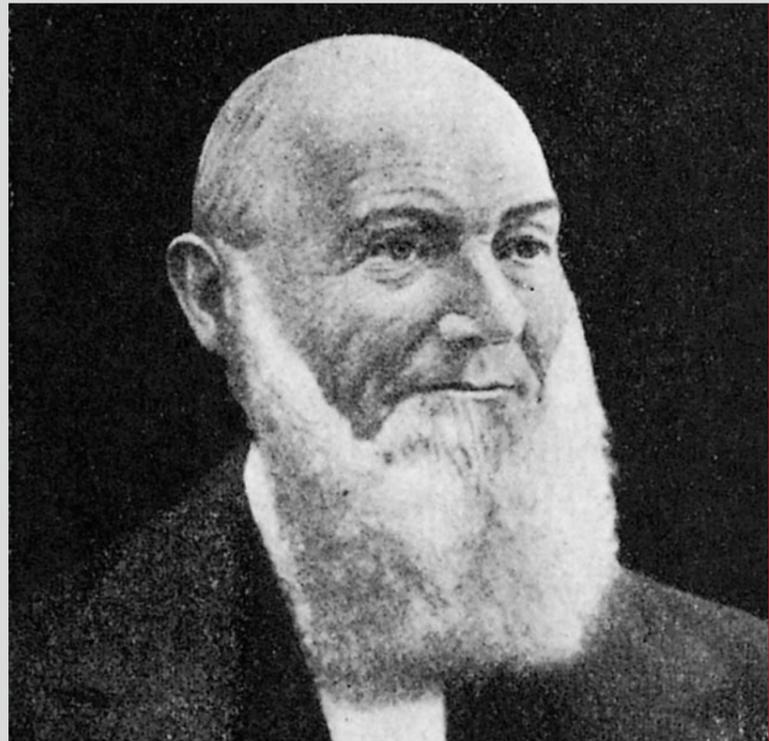
Der liberale und unternehmerisch tätige Karl Völker sah in der Eisenbahn die letzte Stufe des Fortschritts.

Karl Völker

Der gebürtige Deutsche wurde am 5. Januar 1796 in Thüringen geboren. Seine Jugendjahre waren geprägt durch die Napoleonischen Kriege, an denen er zwischen 1813–1814 als Freiwilliger im Kampfe gegen Napoleon auch aktiv teilnahm. Er betätigte sich als Burschenschafter in Jena und Tübingen, musste jedoch während der Demagogenverfolgung 1819 aus Deutschland fliehen. Diese Flucht führte ihn in die Schweiz nach Hofwil, wo er sich als Lehrer profilierte. Später folgte eine Anstellung als Turnlehrer an der Kantonsschule in Chur.

1824 musste Karl Völker erneut fliehen. Grund war ein Auslieferungsbegehren der preussischen Behörden gegen Karl Völker. Mit Hilfe der Bündner Regierung gelang ihm die Flucht nach Liverpool, England. Dort gründete er ein Institut nach dem Vorbild von Johann Heinrich Pestalozzi. Zurück in der Schweiz führte er dieses Institut 1839 auf Schloss Heerbrugg weiter. Karl Völker wurde Bürger von Altstätten und fing an, sich journalistisch zu betätigen. Dazu wurde er in verschiedenste Gremien gewählt. 1846 sass er im Kantonsrat und ein Jahr darauf führte er den evang. Erziehungsrat. Nach seinem politischen und erzieherischen Engagement begann er sich 1848 auch juristisch als Bezirksgerichtspräsident zu betätigen. Danach folgte sein grosser Einsatz für den wirtschaftlichen Sektor im Rheintal. Er war Mitbegründer der kantonalen landwirtschaftlichen Gesellschaft und setzte sich besonders stark für die Rheinregulierung und den Aufbau eines Eisenbahnwesens ein. 1856 gründete er eine Ziegelei, welche später dann von der Familie Schmidheiny weitergeführt wurde. Karl Völker verstarb am 2. Oktober 1884 in Kappel, Toggenburg.

Der liberale und unternehmerisch tätige Karl Völker sah in der Eisenbahn die letzte Stufe des Fortschritts. Deshalb sass Karl Völker auch im Gründungskomitee der Rorschach–Chur-Bahn. In dieser Strecke sah er ein grosses, wirtschaftliches Potenzial für das gesamte Rheintal. Seine Begründung war simpel: Die Eisenbahn ist ein neues, schnelleres und billigeres Verkehrsmittel, welches erlaubt, Waren und Produkte in grösserer Masse zu transportieren. Ebenso würde die Eisenbahn selbst, dank des intensiven Personentransports, zu einem florierenden Unternehmen werden. Sein Engagement blieb denn auch nicht ohne Folgen. Vor der Eröffnung der Rheintal-Linie 1858 zählte der Weiler Heerbrugg gerade mal dreissig Einwohner. Dank seines Unternehmens und dem Bahnhof Heerbrugg, für den sich Karl Völker wegen der guten Verkehrslage auch sehr intensiv einsetzte, erlebte Heerbrugg einen wirtschaftlichen Aufschwung. Heute ist Heerbrugg immer noch ein wichtiger Wirtschaftsstandort im Rheintal. Karl Völker ist in der Karl-Völker-Strasse, an der die Kantonsschule Heerbrugg liegt, verewigt.



Karl Völker setzte sich als Mitglied des Kantonsrates für den Eisenbahnbau ein. Bild aus «Unser Rheintal 1960». (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Text:
Robin Loppacher
Rafael Wagner

Zustandekommen der Bahn durchs Rheintal (Pläne)

In der Schweiz wurde Mitte des 19. Jahrhunderts der Eisenbahnbau stark gefördert. Er sollte die von England kommende Industrialisierung beschleunigen, damit die Waren per Bahn schnell zugestellt werden konnten. Zusätzlich sollte Europa mit den Eisenbahnen vernetzt werden und bisher unmögliche Reisen für die normalen Bürger zugänglich werden. Es sollte also auch ein Massentransportmittel entstehen.

Für ein vernetztes Europa ist aber eine Südostlinie unumgänglich. Diese Linie sollte Deutschland und Italien verbinden und auch durch das Rheintal verlaufen. Somit wurde das Rheintal verkehrstechnisch sehr wichtig, da die Rheintal-Linie aber nur ein Bindeglied der Südostbahn wäre, sollte dieses auch möglichst schnell durchquert werden können. In Folge der Planungen der genauen Strecke wollten natürlich möglichst viele Gemeinden der Region einen Bahnanschluss erhalten. Der Kanton sah sich dann verantwortlich, dafür zu sorgen, dass die Haltestellen gerecht verteilt werden. Deshalb setzte er den kleinen Rat (den heutigen Regierungsrat) dafür ein. Dieser entschied somit über Veränderungen an der Streckenführung und über die Standorte der Stationen.

Die Oberrieter Petition von 1855

Als nun die Idee einer Eisenbahnlinie durch das Rheintal vorgenommen wurde, träumten alle Gemeinden vom neuen Reichtum, der mit der Eisenbahn im Rheintal Einzug halten würde. So hoffte auch die Gemeinde Oberriet auf den Aufschwung. Um den grösstmöglichen Vorteil aus dieser Linie zu ziehen, verfasste der Gemeinderat eine Petition.

Der Vorschlag der Oberrieter bestand darin, eine direkte, geradlinige Eisenbahnverbindung von Au nach Oberriet zu bauen, wobei die Gemeinden Altstätten, Marbach und Rebstein ohne Bahnanschluss vorlieb nehmen müssten. Entlang der Eisenbahn würde ein Kanal gebaut werden, durch welchen das sumpfige Gebiet im Tal entwässert werden, und somit landwirtschaftlich bebaubar würde. Der Gemeinderat argumentierte mit den Berechnungen von französischen Fachleuten. Diese hatten berechnet, dass mit der neuen Bahnlinie neues Landwirtschaftsland gewonnen werden könnte. Man sprach von jährlich zusätzlichen 23 037 200 Pfund Korn, das geerntet werden könnte, dieser Wert betrug laut Schätzungen 4/5 des jährlich benötigten Kornanteils des Kantons St.Gallen.

Ebenso schrieben die Oberrieter, dass diese gerade Bahnstrecke den grössten Nutzen für alle Gemeinden im Tal haben werde, da die Gemeinden Rebstein und Marbach sowieso gegen eine Eisenbahnlinie durch ihre Dörfer gesinnt waren. Diese Gemeinden würden fürchten, dass die Eisenbahn kostbares Land beanspruchen würde, hiess es laut der Petition.

Ideen der anderen Gemeinden im Tal

Die Rheintaler Gemeinden waren nicht wirklich am Oberrieter Vorschlag interessiert, da die Haltestellen dann grösstenteils in der Gemeinde Oberriet (Kriessern und Oberriet) stünden und die Hanggemeinden leer ausgingen. Deshalb setzte sich vor allem Altstätten für eine «Krümmung» der Bahnlinie ein. Das Städtchen war ja wichtiger Marktort und auch das Zentrum des Rheintals. Sie hatten Angst, dass sie umfahren und die Bedeutung als Oberrheintaler Zentrum an Oberriet wechseln könnte. Zusätzlich zu den politischen Anstrengungen wollten die Städter mit dem Kauf von Aktien der Südostbahn auf sich aufmerksam machen. Sie kauften nämlich 320 Aktien zu je Fr. 500.– und somit mit Abstand am meisten Aktien der Region.

Die einzigen Bahnhöfe im Rheintal ab Au, die schon feststanden, waren Au und Oberriet. Zwischen diesen beiden Bahnhöfen blieb auch noch für andere Gemeinden genügend Spielraum. So vor allem für Rebstein, Marbach und Balgach. Diese drei Hangdörfer wollten alle auch einen Bahnhof bekommen, zuerst auf eigene Faust. Schon bald war jedoch abzusehen, dass so schlussendlich nicht die besten Standorte bebaut würden. Bei einem allfälligen Bahnhof Heerbrugg wäre nur noch eine Haltestelle bis nach Altstätten nötig. Die Gemeinden Marbach und Rebstein, die sich bis dahin noch bekämpften und einen eigenen Bahnhof wollten, schlossen sich auf einmal zusammen. Denn die Oberrieter gaben gerade ihre Petition im kleinen Rat ab und hatten auch die Chance, dass der Vorschlag angenommen würde. Nach Bekanntgabe dieses Plans schlossen sich die Dörfer Widnau, Berneck, Rebstein und Marbach zusammen. Sie wollten erreichen, dass in Heerbrugg ein Bahnhof gebaut wird. Denn falls in Balgach einer gebaut würde, wäre die Strecke nach Altstätten zu kurz und Rebstein und Marbach gingen ganz leer aus. Nachdem der Bahnhof Heerbrugg definitiv war, einigten sich die Nachbardörfer Rebstein und Marbach auf einen Bahnhof am Rande von Rebstein.

Insgesamt kann daraus gefolgert werden, dass Altstätten der grosse Gewinner des Eisenbahnbaus im Rheintal ist und Oberriet der grosse Verlierer. Der Oberrieter Bahnhof wurde zwar zu einem Bahnhof 2. Klasse, und war damit noch relativ wichtig. Er verkam aber vor allem in den letzten Jahren zu einem Geisterbahnhof, bei welchen nur noch selten Züge anhalten.

Text:
Florian Meier
Julian Sonderer

Der Eisenbahnstreik von Salez



18

«Die heisse Juni- und Julisonne dieses Jahres bringt revolutionäres Wetter», war in einer Zeitungsmeldung vom 18. Juli im Jahre 1857 zu lesen, «Nicht bloss in Neapel, Florenz, Livorno und Genua, auch in Salez flackerte die Flamme des Aufruhrs empor.» Was war das Ereignis, dass den ironischen Schreiber dazu veranlasste, Salez mit Neapel und Genua gleichzusetzen, ja sogar von «Empörung in bester Form» zu berichten? Der Streik der Eisenbahnarbeiter in jenen Julitagen erreichte grosses Aufsehen, und wurde im ganzen Land registriert. In der «St.Galler Zeitung» erschienen gleich vier Beiträge, anhand welcher sich der Verlauf des ganzen Aufruhrs gut konstruieren lässt.

Schwierige Verhältnisse und grosse Unstimmigkeiten

Während des Baus der Rheintal-Linie musste auch der Streckenabschnitt zwischen Salez und Sennwald überwunden werden. Dieser galt wegen seines unregelmässigen Terrains in einem Berg- und Sumpfgebiet als besonders schwierig zu bewältigen. Das Baulos bekam ein Italiener namens Chiesa, welcher den Kostenvorschlag der Bauleitung um 20% unterboten hatte. Trotz Schnee und Kälte wurden die Arbeiten sofort aufgenommen, zuerst von Italienern, dann auch von Einheimischen. Doch das Verhältnis zwischen dem Unternehmer Chiesa und der Sektionsbauleitung von Ingenieur Eugster und Lutz war von Beginn weg von Reibereien geprägt. Die Löhne, welche Anfangs noch

monatlich ausgezahlt wurden, blieben nach und nach aus. Durch diese so genannten «hängenden Guthaben» wurden die besseren Arbeiter an die Arbeit gebunden. Als im Mai und Juni die Zahlungen ganz ausblieben, lag die Krise schon in der Luft. Eugster konnte jedoch noch einmal beschwichtigen und es entstand der Eindruck, er bürge persönlich für die Auszahlung. Die Begleichung wurde auf den 14. Juni angesetzt, und zwar sollte das ganze im Wirtshaus Löwen in Salez abgehandelt werden, dem Schauplatz des ausbrechenden Streiks.

«Alles erschien ruhig und vergnügt», berichtete ein Augenzeuge jener Tage, «Als aber dieser Herr mit einer Landjager-Schutzwache etwas spät eintraf, wurde Misstrauen unter das Arbeitsvolk verbreitet.» Da sich die Führung in den Zimmern des Löwen verwachen liess, entstand das Gerücht, Chiesa habe den Konkurs erklärt, obwohl noch Geld vorhanden wäre, das aber nicht herausgegeben werde. Nun kochte die Menge über. Rufe wurden laut. Das Wirtshaus wurde samt Schildwache kurzerhand umstellt, schwörend, die Gefangenen nicht eher freizulassen, als bis man sie ausbezahlt hatte.

Der Schreiber der Zeitungsmeldung in der «St.Galler Zeitung» glaubt die Ursache dieses gewaltsamen Aufbegehrens in der grossen Anzahl Gastarbeiter aus Italien zu wissen. Die «Italianissimi»,



Eisenbahnbau zu früheren Zeiten (Foto: SBB Historic)

bezeichnet er als «heissblütiges, welsches Volk» und auch schon die Anspielung an die italienischen Städte gleich zu Beginn seines Berichtes zeigen, dass er klar den Ausländern die Schuld gibt. Dabei übersieht er, dass die streikenden Arbeiter während des Aufruhrs von der hiesigen Bevölkerung gestützt wurden. Laut Augenzeugen wurden die Arbeiter von «einigen hundert Leuten aus dem Dorfe selbst» unterstützt. «Einige hundert» sind bei einer damaligen Bevölkerung von 380 Einwohnern nicht gerade wenige.

Die Polizeiwache wurde verstärkt, kurz darauf wurde die Konkursklärung aber schon wieder zurückgezogen, das vorhandene Geld wurde unter den Aufdringlichsten verteilt. Die Herren Eugster und Lutz jedoch mussten weiterhin im umstellten Wirtshaus Löwen verbleiben. Eugster konnte das Haus mit dem Versprechen verlassen, Geld zu holen, Lutz hingegen wurde weiterhin verwahrt. Eugster reiste vorerst mit den Herren Hanselmann und Herrmann nach Altstätten, um das benötigte Geld aufzutreiben, suchte aber bereits in Sennwald das Weite, wobei es ihm gelang, sich der Schuldscheine zu bemächtigen, und kehrte schlussendlich mit dem Bezirksammann Rohrer nach Salez zurück. Den Schuldschein hatte er in der Zwischenzeit vernichtet, da dieser nach seinen Aussagen erpresst worden sei. Ebenfalls habe er sich nie für die Auszahlung der Gehälter verbürgt, sondern einfach stets auf Chiasas Beteuerungen hin an dessen Finanzkraft geglaubt und deshalb die Arbeiter immer beruhigt.

«Es gelang dem Herrn Bezirksammann, der sich unerschrocken unter die Menge begab, die Befreiung des Eingeschlossenen zu erwirken», weiss der Schreiber des Zeitungsartikels zu berichten, «die Ruhe aber konnte bis Donnerstag noch nicht vollständig hergestellt werden.» Eugster jedenfalls stellte, nachdem Hanselmann unverrichteter Dinge wieder in Salez erschien, einen weiteren, diesmal freiwilligen, Schuldschein aus. Daraufhin «wurden selben Tags noch alle anwesenden Forderer teilweise und mehrere ganz bezahlt, worauf die Menge vergnügt und ohne, dass die geschäftige Polizei etwas zu tun gehabt hat, alles auseinander ging». Ein friedliches Ende also für einen Vorfall, der weit weniger glimpflich hätte ausgehen können.

Dass aber solche Vorfälle beim Bau der Eisenbahnlinien quer durch die Schweiz durchaus nicht die Ausnahme waren, zeigt ein ähnliches Ereignis beim Bau der Südostbahn. Am Baulos Glarus-Nestal kam es ebenfalls zu einem, wenn auch gewiss viel unspektakulärerem Streik. Auch jenen Arbeitern war der Lohn nicht ausbezahlt worden, zudem seien Kost und Logis gekündigt worden. Der ganze Vorfall verlief aber verhältnismässig ruhig. Bleibt man aber bei jenem «revolutionären» Streik in Salez, so wurde danach eifrig nach dem oder den Schuldigen gesucht. Vorwürfe flogen hin und her und Stellungnahmen wurden in der «St.Galler

«Die heisse Juni- und Julisonne dieses Jahr bringt revolutionäres Wetter. Nicht bloss in Neapel, Florenz, Livorno und Genua, auch in Salez flackerte die Flamme des Aufruhrs.»

Zeitung» publiziert. Vor allem Eugster und Chiesa kamen ins Kreuzfeuer der Kritik. Während Eugster vor allem die Vernichtung der Schuldscheine und nicht erfolgte Entschädigung der Bodeneigentümer vorgeworfen wurde, kam Chiesa in die Kritik, weil er für ein solches Baulos, wie dies bei Salez der Fall war, nicht die nötigen technischen Kenntnisse und Materialien gehabt habe. Ausserdem habe er durch die Bauarbeiten Getreide und Heu im Wert von mehreren hundert Franken verdorben. Die Vereinigten Schweizerbahnen bestätigten auf Anfrage der Regierung den Vorfall, fügten aber bei, dass dies eine Ausnahme sei, und dass es bei den andern 31 Baulosen nirgends Schwierigkeiten gegeben hätte. So erschien der Streik von Salez auch in ihrem Jahresbericht nicht.

Die Gründe für solche Streiks sind sicherlich in den sehr schlechten Arbeitsbedingungen der Eisenbahnarbeiter zu suchen. Die Lebensbedingungen der Arbeiter waren miserabel und sie hatten auch fast keine Rechte gegenüber den Arbeitsgebern.

Eisenbahn-Bauarbeiter im 19. Jahrhundert

Wenn man im Bezug auf das 19. Jahrhundert von Schweizer Eisenbahnbauarbeitern spricht, sollte man sich immer im Klaren sein, dass die ersten Bahnprojekte der Schweiz erst um 1846/47 aufkamen und sich somit noch keine speziell ausgebildeten Arbeiter auf dem Markt befanden. Es wurde zwischen «qualifizierten» und «nichtqualifizierten» Arbeitern unterschieden, wobei zu den Ersteren traditionelle Handwerksleute sowie Gipser oder Maurer zählten. Letztere waren Handlanger oder Tagelöhner, welche die kräfteaubenden Arbeiten durchführen mussten. Die meisten Beschäftigten waren entgegen dem allgemeinen Glauben Bürger der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Die wichtigsten Arbeitsgeräte dieser Zeit stellten oft einfache Kleingeräte wie Schaufel oder Hacke dar, welche von den Arbeitern selbst mitgebracht werden mussten.

Arbeitszeiten

In der Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Arbeitszeiten der erwachsenen Arbeiter in der Schweiz noch nicht gesetzlich festgelegt, richteten sich jedoch meistens nach der Tageslänge und waren demnach im Winter kürzer als im Sommer. Über die tatsächlichen Arbeitszeiten sind nicht viele Quellen vorhanden, wobei in diesen teilweise von 12 Stunden, in anderen aber von solchen jenseits der 14 Stunden die Rede ist. Wenn man bedenkt, dass dieser Beruf dazumal zu den körperlich anstrengendsten gehörte und man auch noch einen durchschnittlichen Anreise- und Rückreiseweg von insgesamt etwa 2 Stunden mit einberechnen muss, können jene Angaben kaum der Realität entsprechen. Heutzutage geht man davon aus, dass im «Normalfall» 11–12 Stunden gearbeitet wurden, unterbrochen durch eine Pause von ca. 1 Stunde.

19

Die «normale» Arbeitszeit war aber ohne Gültigkeit, denn der Anfang und das Ende der Arbeitsstunden wurden vom Präsidium, welches auch Überstunden anordnen konnte, festgelegt und geregelt. Die Arbeiter hatten also keine Chance, ihre Arbeitszeit selbst fest zu legen. An Sonntagen und Feiertagen durfte nur durch Bewilligungen der zuständigen Gemeinden gearbeitet werden, wobei die Arbeit während des Gottesdienstes am Sonntag aber für dessen Dauer unterbrochen werden musste.

Urlaub und Entlassung

Zum Thema Urlaub kann allgemein erwähnt werden, dass diese Frage nur die Kaderleute betraf, denn die Arbeiter schufteten so lange und so oft sie nur konnten, wobei sie keinen Anspruch auf Ferien hatten. Weil sie unter Monatslohn standen, hatten sie der Arbeitsleitung den ganzen Monat zur Verfügung zu stehen, sofern sie keine grossen Lohnabzüge in Kauf nehmen wollten. Die Arbeiter mussten ständig aufpassen, denn bezüglich des Arbeitgebers hatten sie eine Kündigungsfrist von 8 Tagen, wurde aber eine Arbeit nicht gut oder mit mangelnder Disziplin ausgeführt, konnte der Arbeitgeber die fristlose Kündigung einreichen. Diese Ungleichheit war schon auf dem Los 1 unter § 6 festgehalten: «Der Arbeiter hat seinen Austritt dem Aufseher acht Tage zuvor anzuzeigen; in besonderen Fällen jedoch, wenn er sich über die Dringlichkeit seines Abgangs sowie über Erfüllung seiner etwaigen Verbindlichkeiten auszuweisen vermag, kann die Entlassung und Ausbezahlung des Lohnes auch früher erfolgen; dagegen kann jeder Arbeiter nach dem Ermessen des Unternehmers oder auch des Aufsehers, ohne Kündigung sogleich entlassen werden.»

Tunnelbau

Unter den sonst schon harten Bedingungen gehört der Bau der Tunnels zu den körperlich anstrengendsten Bautätigkeiten, welchen sich ein Eisenbahnbauarbeiter aussetzen konnte. Durch den leichten Schein einer Öllampe musste in einem schwülen und stickigen ohne Ventilator versehenen Tunnel stundenlang gearbeitet und sogar die Ruhezeiten im Dunkeln verbracht werden. Oft war es in den Tunnels so schwül und feucht, dass die Arbeiter ohne Hemd mit nacktem Oberkörper arbeiten mussten. Dazu kamen noch die durch austretendes Wasser entstandenen tiefen Schlammsschichten, welche die Arbeit zusätzlich erschwerten. Obwohl in abwechselnden Schichten zwischen «Arbeit im Tunnel» und «Arbeit ausserhalb des Tunnels» gearbeitet wurde, war die Tunnelarbeit äusserst schwierig und unberechenbar für Arbeitgeber sowie Arbeitnehmer.

Krankheiten

Durch mangelnde Hygiene und die grosse Anzahl Arbeiter auf kleinstem Raum wurden ideale Voraussetzungen für Krankheiten wie den Typhus oder die Krätze geschaffen, welche zu dieser Zeit

sehr gefürchtet waren und eine Familie in tiefstes Elend stürzen konnten. «Häuser für Kranke», wie sie damals genannt wurden, gab es nur wenige. Oft wurden auch nicht die ganzen Kosten von der Eisenbahngesellschaft übernommen.

Wohnungs- und Ernährungssituation

Der grösste Teil der Arbeiter wohnte zu Hause bei der Familie und nicht wie allgemein angenommen in Gemeinschaftsbaracken. Die Ortsfremden wurden meistens in Räumlichkeiten von Privatleuten untergebracht. Dies waren zum Teil üble, halbzerfallene und ungesunde Räume, welche schon fast auf ein Sklavendasein zu deuten vermochten. Teilweise besaßen die Bahngemeinschaften aber auch eigene Räume, diese stellten sich jedoch häufig als noch nicht in Betrieb genommene Bahngelände heraus. Für die Verpflegung der Arbeiter gab es hauptsächlich 3 Arten: Selbstverpflegung, Marktenderei und Menagen. Unter Menagen versteht man kleine Werkhütten, in welchen sich das notwendige Material, um etwas zu kochen, befand und die von Arbeitern selbst geführt wurden. Marktenderei betrieben Händler und Wirte, welche mit mobilen Buden den Arbeitern nachgezogen sind. Oft gab es dabei Streit wegen Wucherpreisen oder minderer Qualität der angebotenen Waren.



Die Unterbringung der zugewanderten Arbeiter wurde nur zum kleinsten Teil von der Bauleitung organisiert. Arbeiterunterkünfte in Göschenen 1881, gezeichnet von Nieriker. Darstellung aus Verkehrshaus 1997. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Text:
Manuel Sidler
Michael Schüpbach

Die Rheintal-Linie



Eine hart umkämpfte Linienführung, begehrte Bahnstationen und eine feierliche Eröffnung prägten die Entstehungszeit der Rheintal-Bahnlinie, die mit der ersten Fahrt einer Bahn durchs Rheintal am 30. Juni 1858 feierlich eingeweiht wurde. Doch vor diesem so glorreichen Tag für unser Tal mussten viele Schwierigkeiten beim Bau überwunden und zahlreiche Streitigkeiten zwischen den Gemeinden ausgetragen werden.

Privatbahnen und internationale Vernetzung

Nachdem der Bund 1852 das Eisenbahngesetz erlassen hatte, das den Kantonen das Recht zur Bewilligung von Bahnunternehmen gab, schossen Privatbahnen überall wie Pilze aus dem Boden. So wurde in unserer Region die Schweizerische Südostbahn (SOB) gegründet, die sich die Verbindung des Bodensees mit Chur durch das Rheintal zum Ziel setzte. Sie bemühte sich auch um die Nord-Süd-Verbindung über den Lukmanier nach Italien, die so genannte Ostalpenbahn. Die Alpen hatten für die Eisenbahn vorerst ein grosses Hindernis gebildet, und man hatte es lange Zeit für ein Ding der Unmöglichkeit gehalten, grosse Alpendurchstiche meistern zu können. Als jedoch Frankreich mit dem Bau des Mont-Cenis-Tunnels und Österreich mit der Brennerbahn solche Projekte zu verwirklichen begannen, war die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz gross. Schon bald entbrannte deshalb auch in der Eidgenossenschaft ein Kampf mit internationaler Dimension zur Erstellung einer Nord-Süd-Linie. Projekte für einen Alpendurchstich gab es vom Splügen im Osten bis zum Simplon im Westen. Aus staatspolitischen Überlegungen heraus bevorzugte der Bund eine Linienführung, die den Kanton Tessin berühren sollte. Ernsthaft zur Diskussion standen somit nur der Lukmanier und der Gotthard, ferner noch der Splügen. Als Zubringer dieser geplanten Ostalpenbahn kam dem Vorhaben Rheintal-Linie eine internationale Bedeutung zu, die auch stets betont wurde, um ausländische Kapitalgeber zu gewinnen. Die Geldbeschaffung stiess jedoch auf beträchtliche Schwierigkeiten, da die Nachbarstaaten nur geringes Interesse zeigten. Deutschland und Italien wehrten ab, Verhandlungen mit Frankreich und Belgien verliefen im Sand.

Einzig aus England kam Geld für die Zusicherung der Vergabe von Bau- und Lieferaufträgen. Die Bahnkommission, die 1851 von Karl Völker aus Heerbrugg gegründet worden war und der auch der Altstätter alt Landammann Gallus Jakob Baumgartner angehörte, übertrug die technische Leitung der Bahnlinie schliesslich dem britischen Ingenieur Pickering, der an der Spitze der Geldgeber aus England stand.

Baubeginn

Im Herbst 1852 wurde mit den Planungsarbeiten begonnen. Die Gesellschaft wollte eine schnurgerade Linienführung von A nach Oberriet, denn die Rheintal-Linie war als Mittelstück einer



Streckengleis (Foto: SBB Historic)

internationalen Strecke zwischen Deutschland und Italien gedacht und nahm auf die Verbindung der einzelnen Dörfer kaum Rücksicht. Um aber den Gemeinden am Berg entgegenzukommen, wurde neben der äusseren Linie auch noch eine innere ausgesteckt, die etwas näher an den Rand des Tals reichte und sich den Dörfern leicht näherte. Als mitgeteilt wurde, dass die Festlegung der «Stationshöfe» Sache der Regierung sei, ging eine förmliche Jagd der Gemeinden nach Anhaltstellen los.

Schwerwiegende Erkenntnisse

Die Vermessungsarbeiten gerieten schnell ins Stocken, da die angerückten Techniker sehr häufig auf erbitterten Widerstand der unzufriedenen Bodenbesitzer stiessen, die das Personal nicht selten einfach wegjagten. Auf dem Schreibtisch vom Pickering landeten unzählige Eingaben und Beschwerden. Er geriet stark in die Kritik. Doch Pickering, der in seinem Hauptquartier bei Zizers in Saus und Braus lebte, bereiteten all diese Schwierigkeiten keine Sorgen und er unternahm nichts, sie zu meistern. Ausserdem fand man heraus, dass Pickering in England wegen liederlicher Ausführung einer Bahnstrecke gerichtlich bestraft worden war, und eine neutrale Kommission stellte schwerwiegende Nachlässigkeiten an den bereits gebauten Streckenteilen fest. Der Ingenieur wurde darauf entlassen und ein Verlust von 1,5 Mio. Franken kam zum Vorschein.

Zusammenschluss als letzte Rettung

Die Rheintaler Aktionäre waren verständlicherweise sehr beunruhigt. Deshalb wurde eine Versammlung in Balgach einberufen, an welcher der aus St.Gallen herbeigeeilte Landammann Curti die erregten Gemüter selbst mit dem Hinweis, dass die grössten Schwierigkeiten überwunden seien, kaum bändigen konnte. Es kam sogar noch schlimmer: Das Verhältnis zu den englischen Geldgebern verschlechterte sich derart, dass ein Bruch unausweichlich wurde und der Zerfall der SOB drohte.

Gerade noch rechtzeitig ergriff der neue Direktor und Verwaltungsratspräsident Daniel Wirth-Sand das Ruder mit eiserner Hand und bewahrte die SOB vor dem Untergang. Er schloss die Südostbahn mit der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft zu den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) zusammen und gründete die Deutschschweizer Kreditbank, die durch ihren Anschluss an die Pariser Réunion financière die nötigen Gelder beschaffte. Nun kamen die Bauarbeiten gut voran, und man war wieder optimistisch gestimmt.



Rheintal-Express (Foto: SBB)

Eine hart umkämpfte Linienführung, begehrte Bahnstationen und eine feierliche Eröffnung prägten die Entstehungszeit der Rheintal-Bahnlagen.

Die Frage der Linienführung sorgte jedoch weiterhin für heisse Köpfe. Die SOB hielt weiterhin an einer geradlinigen Strecke vom Auer Monstein durch das Eisenried zum Oberrieter Blattenberg, also an der äusseren Linie fest. Der Bau der äusseren Linie hätte für die Gemeinden am linksseitigen Talrand einige Vorteile gebracht. Der in Aussicht stehende Bahndamm versprach eine wirksame Hilfe zur Abwehr der verheerenden Wasserfluten, welche die Rheinebene Jahr für Jahr überschwemmten. Ausserdem winkte eine durch den Bahnbau bedingte Ableitung der lästigen Binnengewässer. Drittens waren die mit Holzschindeln bedeckten Hausdächer durch den Funkenwurf der Lokomotive gefährdet, wenn die Bahn nahe an den Dörfern vorbeifuhr. All diese Erkenntnisse sprachen klar für den Bau der äusseren Linie, wie es sie SOB vorschlug. Aber der Drang nach einem eigenen Bahnhof liess die Schattenseiten der inneren Linie ausser Acht. Sozusagen alle am linksseitigen Talrand liegenden Gemeinden erstrebten weiterhin einen eigenen Stationshof, und der Wettlauf ging weiter.

Altstätten und Heerbrugg

Nachdem die hart umstrittene Verteilung der Bahnhöfe in mühevollen Verhandlungen endlich erledigt worden war, ging der Bau der Rheintal-Linie mit raschen Schritten der Vollendung entgegen. Zur Verteilung der Bahnhöfe seien hier kurz Altstätten und Heerbrugg erwähnt: Altstätten warf sein ganzes Gewicht als stark besuchter Marktort in die Waagschale und unterzeichnete Aktien für einen hohen Geldbetrag, um so einen Bahnhof am Ostrand des Städtchens zu erhalten. Doch es nützte alles nichts, Altstätten wurde «links liegen gelassen», und die Station kam im Ried in den «Kirlen», weit weg von Stadt und Markt, zu stehen. Das «verpönte Schollenloch» Heerbrugg, das damals kaum eine Handvoll Häuser zählte, erhielt eine eigene Bahnstation. Berneck war diese zuvor versagt worden, und so hatte es sich mit der Unterstützung von Widnau und Diepoldsau mit aller Kraft für eine Haltestelle in Heerbrugg eingesetzt, die dank einer Land-schenkung Karl Völkers für den Bahnhof auch realisiert wurde.

Nach der Beendigung der Bauarbeiten wurde die offizielle Eröffnungsfeier schliesslich auf den 30. Juni 1858 angesetzt. Bei strahlendem Wetter zogen die festlich geschmückten Lokomotiven «Helvetia» und «Splügen» an diesem Sommermorgen einen langen Extrazug durch das Rheintal. Die Fahrt nach Chur glich einem Triumphzug, überall wehten Fahnen, die Bahnhöfe und Bahnwärterhäuschen waren blumenbekränzt, und viel Volk war an diesem historischen Tag auf den Beinen. Auf Spruchbändern war manch sinniger oder witziger Spruch zu lesen, in Oberriet zum Beispiel, wo wuchtig ausgeholt wurde:

«Nicht in Burgen und Festen wie Wichenstein, in Städten und Dörfern kehrest du ein. Du brausest vorbei am Schloss Blatten und stellst die alte Zeit in den Schatten. Der Gäbris, die Fähnern und der Kamor heben staunend ihr Haupt empor. – Willkommen dennoch, du eiserner Gast, obwohl du unsre Felder zerrissen hast. Die Zeit will es so, hier wie dort, drum willkommen denn auch an unserm Ort!»

Auch nach ihrem Bau sprach man der Rheintal-Linie eine internationale Bedeutung als Zubringer der geplanten Ostalpenbahn über den Lukmanier zu. An der Eröffnungsfeier hiess es auf einem Plakat im Werdenberg:

«Schöner Dampfer, gross und her, komm und bring uns den Verkehr. Sag', du schreitest froh und heiter und in Chur: Du möchtest weiter!»

«Braut des Piemonts»

Später, am Festessen in Chur, pries der Bürgermeister von Genua die Rheintalbahn als «Braut des Piemonts», ein zweiter Gast aus Italien bezeichnete den Hafen von Genua als «den Bräutigam dieser Braut». Ein weiterer Gast rief aus: «Zwischen der Schweiz und Genua herrscht ein Tyrann: Der Lukmanier! – Dieser Tyrann muss zu Boden! Er wird bezwungen werden, weil sich die Ausdauer der Schweizer mit der Ausdauer von Columbus' Vaterstadt vermählt hat!»

Doch trotz der grossen Euphorie und dem Tatendrang wurde nie eine Ostalpenbahn gebaut. Das Projekt geriet aufgrund von finanziellen Engpässen immer mehr ins Stocken, und plötzlich war nicht mehr der Lukmanier Favorit, sondern der Gotthard. Die Gotthardgesellschaft schaffte es, Deutschland, Italien und den Bundesrat für ihr Projekt zu gewinnen. 1872 begannen die Arbeiten am fast 15 Kilometer langen Haupttunnel. St.Gallen und vor allem Daniel Wirth-Sand gaben das Projekt einer Ostalpenbahn aber nie auf und arbeiteten unentwegt an neuen Plänen. Wirth-Sand kritisierte die Kostenrechnung der Gotthardbahn und wandte sich zeitweilig dem Splügen zu, da er hoffte, dass nach dem Bau der Gotthardbahn nun doch auch noch eine Ostalpenbahn gebaut werde. Doch die Bundesversammlung hielt weiter am Gotthard fest. Als 1890 ein letzter Anlauf der VSB zum Bau einer Splügenbahn gescheitert war, wurden die Projekte endgültig beiseite gelegt.

Ein neues Zeitalter bricht an!



Die Einweihungsfeier der Südostbahn am 30. Juni 1858

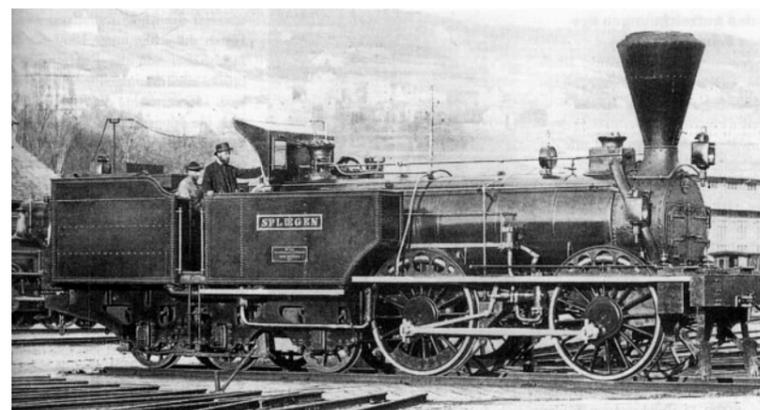
Vor rund 150 Jahren waren das Rheintal und das Sarganserland, kurz: die ganze Ostschweiz ein eher ruhiges Fleckchen. Seine Bewohner betrieben grösstenteils Landwirtschaft und waren vor allem durch geographische Gegebenheiten von der restlichen Schweiz abgeschnitten. Doch im Jahre 1858 wurde dieser Isolation ein Ende gesetzt. Dieser Wendepunkt in der Geschichte der Ostschweiz war der 30. Juni 1858. An jenem sommerlichen Mittwoch befuhr erstmals ein Zug die in jahrelanger Arbeit gelegten Schienenstränge von Rheineck bis nach Chur. Die Südost-Bahn war geboren!

Doch ist es für uns heute kaum vorstellbar, wie dieses Ereignis auf die damaligen Zeitgenossen gewirkt haben muss, denn im Rheintal hatte man bisher als einziges Verkehrsmittel die Kutsche mit Pferdestärken gekannt. Dann hat man mit dem Eisenbahnbau begonnen und mit einem Schlag wurde die bisher eher rückständige Bevölkerung des Rheintals in die Neuzeit katapultiert! Der geschichtsträchtige Tag, an dem die Südost-Bahn in Betrieb genommen wurde, sollte dann aber auch gebührend gefeiert werden, ein Festakt der Superlative war geplant. Von Rheineck bis nach Chur war das ganze Volk in Feststimmung! Drehen wir doch deshalb das Rad der Geschichte um 150 Jahre zurück und erleben wir diesen sagenhaften Tag noch einmal aus nächster Nähe!

Es ist mittwochmorgens, der Himmel ist strahlend blau und ein laues Lüftchen streicht durch die Gassen von St.Gallen. Obwohl es noch früh ist, herrscht am Bahnhof bereits reger Betrieb. Alle sind sie gekommen um das Verkehrsmittel der Zukunft zu bestaunen. Der Geruch von Schmieröl und verbrannter Holzkohle liegt in der Luft und alles scheint unterzugehen im unendlichen Stimmengewirr der vielen Leute. Dann ein penetranter Piff, der Schornstein der Lokomotive stösst eine dunkle Rauchschwade aus. «Alles einsteigen!» Der letzte Händedruck, jetzt heisst es Abschied nehmen. Dann machen es sich die Fahrgäste, meist hohe Abgeordnete und Politiker, in den gemütlichen Wagons bequem. Die Menschenmenge verfolgt gespannt, wie sich der Zug, dicke Rauchschwaden aus den Schornsteinen austossend, schnaubend in Bewegung setzt. Die Menschenmenge wird noch einmal laut, winkt und jubelt zum Abschied, Hüte werden in die Luft geschleudert. Reich geschmückt, verlässt die Eisenbahn den Bahnhof St.Gallen, gezogen von den Lokomotiven «Helvetia» und «Splügen», und stampft davon, dem Bodensee entgegen. Am neuerbauten Bahnhof von Staad wird die Eisenbahn dann auch enthusiastisch begrüsst. Man verweilt aber nicht lange in Staad sondern fährt sogleich weiter nach Rheineck. Rheineck ist die erste Station der neuen Nord-Süd-Achse. Dort erwartet die Herren «Offiziellen» der erste feierliche Akt des noch jungen Tages. Wein wird ausgetrunken, die Bauten

rundherum erstrahlen in grünem Schmuck und auf dem Bodensee lässt die Schweizer Marine zur Begrüssung des Dampfrosses eine donnernde Breitseite über den See hallen. Doch die Zeit drängt und so sitzen die Herren bald wieder in den Wagons, der Zug zieht dampfend weiter, hinein ins schöne Rheintal. Überall wird die neue Südost-Bahn frenetisch gefeiert, in St.Margrethen kommt der Zug erneut zum Stillstand. Die Bahn dampft sogleich weiter und macht den nächsten Halt in Au, welches dank des Eisenbahnbaus zu einem kleinen Dörfchen herangewachsen ist. Die Anwohner stimmen ein Lied auf die Bahn an. Auf einem Schild am Stationshäuschen ist folgender sinnlicher Spruch zu lesen:

«Aus schlammigem Ried
Eine fruchtbare Au,
Hat flugs uns gezaubert
Der Eisenbahnbau.»



Mit den beiden Lokomotiven «Helvetia» und «Splügen» (Bild) an der Spitze dampfte am 30. Juni 1858 der erste Zug durchs Rheintal. (Foto: Unser Rheintal 2008)

Herzlicher Empfang im Rheintal

Weiter geht es über Heerbrugg, den Heimatort von Karl Völker. Als die Lokomotiven vorbeirauschen, stehen die Bahnarbeiter mit ihren Schaufeln und Fuhrwerken Spalier und rufen ins Gedächtnis, durch welchen Aufwand der neue Schienenstrang entstanden ist. Darauf passiert die Eisenbahn das Marbacherloch, ein sumpfiges Gelände, das die Jungfernfahrt der Bahn noch um einige Tage verschoben hat, da die Geleise eingesunken waren. Aber an jenem sonnigen Junitage scheint alles wie am Schnürchen zu laufen und man kommt schliesslich heil im Bahnhof von Altstätten an. Dort wird die Eisenbahn herzlich von der Bevölkerung begrüsst. Da der Bahnhof des kleinen Marktstädtchens weit abseits der Altstadt erstellt wurde, kann man in der Ferne gerade noch knapp den einen Kirchturm des Städtchens erkennen. Die



Schon bald fährt der Zug mit Getöse im Hauptbahnhof Chur ein. Die Halle ist schön geschmückt und überfüllt mit frohlockenden Leuten.

Bund zwischen St.Gallen und Graubünden

Wir sind in Ragaz angelangt. Hier hält Herr Pfarrer Federer eine zugleich ergreifende und bewegende Predigt, in welcher er symbolisch die Hand des Segens auf den Bruderbund der Kantone St.Gallen und Graubünden legt. Doch kaum ist das letzte Wort verhallt, heisst es schon wieder: «Einsteigen!». Man nimmt Abschied vom freundlichen Pfarrer Federer und mit zwei Alpenrosenkränzen geschmückt schiebst die Eisenbahn über die Rheinbrücke, hinein in das alte Rätien.

Schon bald fährt der Zug mit Getöse im Hauptbahnhof Chur ein. Die Halle ist schön geschmückt und überfüllt mit frohlockenden Leuten. Überall hängen sinnliche Denksprüche zur Bahn, eine Eisenskulptur zeigt, wie sich Genua und St.Gallen die Hand reichen. Das Ziel ist erreicht, überglücklich lauscht man bei 30 Grad Junihitze noch einer Buss-, Bet- und Dankrede des Herrn Regierungsrates Waffali, dann strömt alles in die Wirtshäuser. Auf die neue Zeit, prost!

Altstätten amüsierten sich jedoch selbst über diese Tatsache. So zeigt ein am Bahnhofhäuschen angebrachtes Gemälde einen Fremden, der mit dem Fernrohr verzweifelt die Gegend nach Behausungen absucht.

Doch erneut schnauben die Lokomotiven auf, man steigt ein, die Bahn bewegt sich langsam wieder in Richtung Oberriet und fährt weiter über Montlingen bis nach Sevelen. Dort erhält der Festzug einen unerwarteten Besuch. Der Landesverwalter des Fürstentums Herr Benziger hat sich nämlich eingefunden, denn auch er will die neue Bahn bestaunen. Sevelen selbst begrüsst mit folgendem Denkspruch die Lokomotive:

«Schöner Dampfer gross und hehr,
komm und bring uns den Verkehr.
Tag: Du schreitest froh und heiter,
Und in Chur: Du möchtest weiter.»

In Sargans angekommen gibt es dann etwas weniger Dichtung. Dafür zeigen die Sarganser viel Schönheitssinn was die Dekoration des Bahnhofs betrifft. Die Sarganser sind auch mit ihrem guten Oberländerwein nicht geizig. Der Schwarm der Feiern ist indes zur Lawine angewachsen und sämtliche Abgeordneten aus den Gemeinden sind zugegen. Sogar Persönlichkeiten wie Bundesrat Näff nehmen an den Festlichkeiten teil. Ferner sind anwesend der Herr Ständerat Julian Schaller, Herr Brüggner, Direktor der bayerischen Verkehrsanstalten, aber auch Korrespondenten der Pariser Zeitung «Commerce» und viele mehr.



Personenzug mit Lok A 3/5 (Foto: SBB Historic)

Katastrophen und Unfälle auf der Rheintal-Linie



«Der Rhein, der Rhein kommt!»:

Überschwemmungen des Rheintals im 19. Jahrhundert

Überschwemmungen des Rheintals infolge starker Regenfälle stellten eine grosse Bedrohung für die Bevölkerung dar. Heute ist man gegen Gefahren dieser Art unter anderem durch Dämme und präzise Wettervorhersagen geschützt, doch im 19. Jahrhundert zogen solche Unglücksfälle die Bauern und ihre Felder, aber auch ganze Häuser in Mitleidenschaft. Schon kurze Zeit nach der Fertigstellung der Rheintal-Linie im Jahr 1858 wurde sie von Hochwassern und Überschwemmungen heimgesucht.

Am 25. Juni 1859 drohte der Rhein aus seinem Flussbett zu treten, denn es «[...] wurde bei St. Margrethen die Beobachtung gemacht, dass sich infolge Druck des Rheinwassers auf der entgegengesetzten Seite des Bahndammes an mehreren Stellen bedenkliche Blähungen zeigten.» Sofort wurden Wuhsteine verwendet, um den Damm zu verstärken: «Diese Schutzvorrichtung hat sich vorzüglich bewährt.» Nach der Überschwemmung musste ein 5000 Fuss langes Stück des Bahnkörpers um einen Fuss erhöht werden. Diese Arbeit wurde meist während der Nacht durchgeführt «[...] um bei Tage keine Störungen im Betriebe herbeizuführen.»

9 Jahre später, im September des Jahres 1868, erlebte das Rheintal eine Katastrophe «[...] die ich meiner Lebtag nie vergessen werde», wie der Bahnmeister Jakob Wihler in seinen Notizen festhielt. An drei verschiedenen Stellen, nämlich in Ragaz, in Sevelen und in Montlingen, erfolgten Brüche, die grosse Teile der Umgebung zerstörten. Laut einem Bericht eidgenössischer Experten betrug der Schaden im Kanton St. Gallen Fr. 2 438 165.–

Am 1. Oktober 1868 versuchten 6 Zimmerleute und 54 Arbeiter 500 Fuss des Eisenbahndammbruchs mit Holzblöcken und Tragbalken auszubessern. 2 Tage später, am Samstag, 3. Oktober, mussten jedoch die Arbeiten eingestellt werden, weil der Wasserstand des Rheins wieder anstieg und das Arbeiten unmöglich machte. Am Sonntag stieg das Hochwasser erneut ein Stück an. Erst mehrere Tage danach normalisierte sich die Lage wieder: Am 6. Oktober konnten die Arbeiter ihre Tätigkeit fortsetzen. Dank der 80 bis 100 Handwerker, die unermüdet an der Wiederinstandsetzung der Rheintal-Linie mithalfen, konnte sie rund einen Monat danach wieder in Betrieb genommen werden. Besonders stark von der Überschwemmung betroffen war die Gemeinde Buchs. Viele Buchser wurden von der Überschwemmung überrascht und waren nicht auf eine Katastrophe solchen Ausmasses vorbereitet: «Ein Mann von Buchs [...] konnte nur durch schnelles Besteigen eines Baumes dem Wassertode entfliehen [...]». Ein Zeitungsbericht, dessen Autor sich noch am «[...] poetisch schönen Rheintal [...]» erfreute, beschreibt

das Rheintal nach dem Unglück: «Von Montlingen, Unter-Widnau und Au ragen nur noch die Giebel aus der trüben Fluth.» Die Überflutung richtete enorme Schäden an: Der Bahnhof Sargans «[...] wurde stark verletzt [...]», zwischen Sargans und Trübbach waren «[...] auf beinahe 2000 Fuss Länge der Bahndamm teilweise weggerissen und das Geleise in den benachbarten Fehrbächlekanal geschwemmt und darin eingeleitet. [...]». In Salez wurde «[...] das Geleise 10–20 Fuss seitwärts gegen den Rhein hin geschoben.» Ausserdem war das Stationshäuschen von Salez «[...] 5 Zoll unter Wasser und das Nebengeleise unterspült.»

Als 1871 der Wasserstand wieder bedenklich hoch gestiegen war, erinnerte man sich an die überstandene Zeit von 1868: «[...] alle Gemeinden im Rheingebiet [...]» wurden «[...] zur Wachsamkeit aufgefordert.» Rasch konnte man durch Dielen eine Überflutung verhindern. Etwa 200 Männer stellten diese Dielen auf, wodurch eine Katastrophe wie 1868 zumindest zwischen Au und Heerbrugg verhindert werden konnte. Anders sah es weiter oben aus: «Von Haag bis Buchs sah es am traurigsten aus. An vielen Orten waren die Schwellen samt den Schienen 20 bis 30 Fuss weit vom ehemaligen Bahnkörper weg eingeschlammt.» 55 Arbeiter waren 23 Tage und 12 Nächte damit beschäftigt, die Linie wieder befahrbar zu machen. Ganze 4 Wochen lang konnte zwischen Sevelen und Rüthi kein Zug verkehren.

Das Rheintal wurde auch danach immer wieder von Rheinüberflutungen heimgesucht: 1876 war «[...] die Bahnlinie derart vom Wasser überflutet, dass keine Schienen mehr sichtbar waren [...]». In St. Gallen wurden Schutzbauten errichtet, um den Rhein zu bändigen. 1048 Wuhsteine wurden zu den gefährdeten Stellen transportiert, um die Dämme zu stabilisieren und eine Überflutung zu verhindern.

Neben den Rheinüberschwemmungen wurde die Rheintal-Linie auch immer wieder durch starke Schneefälle beschädigt. Im Januar 1867 waren 80 Schneeräumer damit beschäftigt, die Strecke von Heerbrugg nach Oberriet frei zu halten. Im Januar und Februar 1870 blieb der Morgenzug sogar bei Oberriet stecken: «Der hartgefrorene, drei Fuss tief hergewehete Schnee musste zuerst durch Arbeiter von den Schienen entfernt werden. Der Zug hatte infolge dessen eine Stunde Verspätung.» Kurz vor Neujahr, am 27. und 28. Dezember 1877, stiess der Zug zwischen Salez und Rüthi auf unüberwindbare Hindernisse: «Endlich nach 3½ Stunden – statt 7 Uhr morgens um 10.30 Uhr – kam der Zug in Oberriet an [...]».



Unfall mit Kesselwagen (Foto: SBB Historic)

«Endlich nach 3½ Stunden – statt 7 Uhr morgens um 10.30 Uhr – kam der Zug in Oberriet an.»

Chronologische Übersicht über Unglücksfälle im 20. Jahrhundert

Um 1910	Bei einem Rangierunfall in Buchs entgleisen mehrere Güterwagen.	6.6.1984	In Sargans entsteht infolge einer Entgleisung ein Ölunfall.
30.6.1924	Flankenfahrt zweier Züge in Buchs. Bei einer Flankenfahrt stossen zwei Züge an einer Stelle, an der zwei Gleise zusammenlaufen (z.B. an einer Weiche), zusammen.	1.8.1988	Zusammenstoss zweier Züge in Buchs (Flankenfahrt).
24.6.1937	Nach einem Unwetter wird der Bahnhof Altstätten überschwemmt. Wegen grossen Einsenkungen im Bahndamm muss die Strecke bei Marbach unterbrochen werden.	21.9.1988	Nach einem Radbruch entgleist in Au ein Zug mit 18 Tankwagen, die mit je 80000 Liter Kerosin gefüllt sind. Acht Wagen schlagen leck und geraten in Brand. Von den 350000 Liter Kerosin, die auslaufen, verbrennen ca. 115000 Liter. Der Rest fliesst in die Kanalisation oder versickert im Boden. Mit Ölsperren und besonderen Reinigungsverfahren kann das Kerosin zum Teil zurückgewonnen werden.
22.8.1954	Infolge des Rheinhochwassers kommt es zu einem Rückstau der Saar. Diese überschwemmt den Bahnhof Sargans.	21.10.1991	In Sevelen kollidiert der «Wiener-Walzer» mit einem Regionalzug.
12.12.1957	Ein Brand zerstört die neue Überdachung des Zolnperrons in Buchs.		
Um 1968	In Buchs stossen ein ÖBB- und ein SBB-Triebwagen zusammen.		

Die Geschichte des Bahnhofs Buchs



Dass Buchs innerhalb der letzten 150 Jahre von einem kleinen Bauerndorf zu einer beachtlichen Kleinstadt geworden ist, hat der Ort nicht zuletzt der Eisenbahn zu verdanken. Der Anschluss an die Rheintal-Linie 1858, an die Vorarlbergerbahn 1872 und an die Arlbergbahn 1884 setzten den Grundstein für den stark florierenden Güterverkehr in der Region Buchs.

Bei einem Staatsvertrag von 1870 wurden die Anschlüsse Lindau–St.Margrethen sowie Feldkirch–Buchs an das ausländische Schienennetz festgelegt. 1872 fuhr der erste internationale Zug über Buchs. Aus jener Zeit stammen auch die Zollstellen in St.Margrethen und Buchs. Nach dem Anschluss an die Arlberg-Bahn siedelten sich vermehrt Speditionsfirmen, deren sechs bis zum Ersten Weltkrieg, in Buchs an. Die noch heute existierenden Lagerhäuser der Vereinigten Schweizer Bahnen (VSB) entstanden ebenfalls zu jener Zeit. Zwischen Ost- und Westeuropa entstand ein Personen- und Güterverkehr, Buchs wurde bekannt als «Tor zum Osten». Nebst Güterladungen wie z.B. Getreide, Weinbeeren, Holz, Wein, Petrol, Schlachtvieh und Schafen erreichten den Bahnhof auch Sammelwagen mit osteuropäischen Auswanderern mit dem Ziel Amerika.

Kriegsjahre und Krisenzeiten

Das Jahr 1915 ging für den Bahnhof Buchs in die Geschichte ein als das «Jahr der Flüchtlinge». Über 20000 Personen wurden in diesen Jahr über Buchs, Thalwil und Zug nach Italien weitergeleitet. Die 4 Ärzte, die die Passagiere behandelten, wurden von den Rotkreuzschwestern und Sanitätskolonnen aus St.Gallen sowie von einer aus lauter Freiwilligen bestehenden Mannschaft des Roten Kreuzes unterstützt. Für die Verpflegung sorgten der Buchser Frauenverein sowie ansässige Metzger und Bäcker. Während des Ersten Weltkriegs wurde der Güterverkehr nach Osten abgeschnitten. In der ersten Nachkriegszeit stieg das Verkehrsvolumen des Güterverkehrs wieder an. Teilweise registrierte man an manchen Tagen über 100 Wagen aus dem Westen und 200 aus dem Osten, welche den Bahnhof Buchs durchrollten. Doch in den Krisenjahren von 1928–1936 reagierte auch der Bahnhof Buchs mit einem starken Personalabbau. Bis in die 40er Jahre konnte der Güterverkehr wieder ansteigen, aber gegen Ende des Zweiten Weltkriegs war er erneut an einem Tiefstand angelangt. Wie während des Ersten Weltkriegs hatte der Bahnhof Buchs für die Kriegsflüchtlinge eine wichtige Bedeutung. Das heutige Postgebäude diente damals als Auffanglager für die Flüchtlinge.

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches führte der Weg etlicher Flüchtlinge in die Freiheit und Sicherheit über Buchs: Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter, aber auch ehemals hochrangige Nationalsozialisten, welche drohenden Gerichtsprozessen entkommen wollten.



Bahnhof Buchs (Foto: Peter Bachmann, bluejet.ch)

Zwischen Ost- und Westeuropa entstand ein Personen- und Güterverkehr, Buchs wurde bekannt als «Tor zum Osten»

Noch einmal sollte der Grenzbahnhof Buchs eine Welle von Flüchtlingen aufnehmen, 1956 nämlich, als aufgrund der Unruhen in Ungarn etwa 200 000 Leute in den Westen flüchteten, 11 000 davon reisten im Zeitraum von 8 Monaten über die Bahnstation Buchs in die Schweiz ein. Das Auffanglager beim Bahnhof Buchs wurde wenige Jahre nach den Ungarnaufstand abgebrochen, da niemand ahnte, dass bald wieder Flüchtlinge in Massen über die Grenze strömen würden. Glücklicherweise aber hatte man zur Vorsorge in dem Bezirk Birkenau, in Buchs, ein Ersatzlager errichtet, welches direkt mit den Gleisen in Verbindung stand, denn 1968, während des sogenannten Prager Frühlings, flüchteten erneut 12 000 Menschen in die Schweiz, die meisten von ihnen über Buchs. Später, als Unruhen und Kriege den Balkanraum erschütterten, waren es überwiegend Flüchtlinge aus dem ehemaligen Jugoslawien, welche über Buchs anreisten und Asyl in der Schweiz suchten.

Infrastruktur

Das von Ingenieur Bürgi errichtete Bahnhofgebäude wurde 1981 eingerissen und durch einen Neubau mit einem Buffettrakt, Kiosk, Güterverwaltung, Zoll, Velounterständen, Reiseschaltern, Wohnungen und diversen Büros ersetzt. Ende der 1980er Jahre fuhren die internationalen Reisezüge Basel–Zürich–Wien–Basel teilweise nicht mehr über Buchs, die S-Bahn aus St.Gallen fuhr ab Mai 2000 nur noch bis Altstätten bzw. Heerbrugg, von erfolgreichen Zukunftsaussichten konnte man nicht sprechen. In dieser Zeit startete der Gemeinderat Buchs eine Petition für einen modernen, kundenfreundlichen Bahnhof. Für dieses Anliegen hatte die Geschäftsleitung der SBB ein offenes Ohr und stellte ein Projekt zum Umbau des Bahnhofs Buchs auf.

Umbau des Bahnhof Buchs 2004-2007

Der Umbau wurde am 19.8.2004 begonnen und 2007 abgeschlossen. Die Kosten für den gesamten Umbau betrugen Fr. 76,5 Millionen. Der gesamte Umbau ist in 5 Teile aufgliedert: Publikumsanlagen (Bahnperron, Treppen, Lifte), eine neue Stellwerkanlage im Personalbahnhof, neue Rangiertechnik im Güterbahnhof, Ersetzen der Gleisbremsen, neue Gleisanlagen und Fahrleitungen, Umbau des unbewachten Bahnüberganges Ackerweg zu einer sicheren Unterführung. Die Perrondächer wurden erneuert und ein Lift bzw. Rampen für Reisende mit schweren Gepäckstücken oder Kinderwagen sowie für Rollstuhlfahrer wurden gebaut.

Die Rheintal-Linie heute



Die SBB hat in den letzten Jahren einige Umbauten an der Rheintal-Linie durchgeführt und auch für die kommende Zeit sind weitere Projekte geplant oder bereits angelaufen. So wurden zwischen 1999 und 2008 rund 170 Millionen Schweizer Franken in die Modernisierung und den Ausbau der Bahnanlagen investiert, und für die nächsten Jahre sind bereits weitere 70 Millionen Schweizer Franken für Projekte eingeplant.

Modernisierung

So wurden in Au SG die Gleise und Weichen erneuert, die Fernsteuerung der Sicherungsanlage eingeführt sowie Hilfstritte gebaut. Die Fernsteuerung erfolgt dabei zwischen St.Margrethen und Haag-Gams von St.Gallen aus und ab Buchs SG durch die Zentrale in Chur. Dabei werden allerdings nicht etwa die Züge ferngesteuert, sondern vielmehr die Sicherungsanlagen wie Weichen, Barrieren und Signale. In Heerbrugg und Altstätten wurde bzw. wird eine neue Perronanlage inklusive einer Personenunterführung realisiert und neue Gleis- und Fahrleitungsanlagen gebaut. Ausserdem wurde auch hier die hochmoderne Fernsteuerung der Sicherungsanlage eingeführt. Auch in Rebstein wurden die Geleisanlagen erneuert und die Fernsteuerung umgesetzt. Ausserdem wurden auch noch neue Hilfsperrons gebaut. Oberriet und Rüthi SG wurden ebenfalls an die Fernsteuerung angeschlossen. Zusätzlich wurde bei letzterem Bahnhof die Gleisstruktur vereinfacht, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Dies war insbesondere wichtig, um die neuen Fahrpläne, bei welchen Takt und Anzahl der Züge zum Teil deutlich erhöht wurden, einführen zu können. Um den Fahrplan weiter zu optimieren, wurden kleinere Haltestellen wie etwa Haag-Gams gestrichen und die Verbindungen durch Busse ersetzt. Die dadurch nicht mehr benötigten Teile der Gleisanlagen wurden zurückgebaut. Auch in Salez wurden neben dem Bau eines neuen Hilfsperrons die Weichen und Gleise erneuert.

In Buchs SG wurde der Bahnhof ebenfalls modernisiert. Dazu wendete die SBB rund 76,5 Millionen Schweizer Franken auf. Dabei wurde alleine in die Publikumsanlagen 12 Millionen investiert, wobei die Perrons auf 55 Zentimeter erhöht und mit behindertengerechten Zugängen zur zentralen Unterführung ausgestattet wurden. Des Weiteren wurden die bestehenden Perrondächer teilweise modernisiert oder gleich komplett neu gebaut. Damit wurde der Bahnhof Buchs SG, welcher eine wichtige Drehscheibe im internationalen wie auch regionalen Güter- und Personenverkehr darstellt, zu einem modernen und kundenfreundlichen Bahnhof. Aber auch die technischen Anlagen wurden stark erneuert. So ersetzte ein elektronisches Stellwerk der neusten Generation das veraltete Stellwerk von 1961. Ausserdem wurde zur Erhöhung der Fahrplanstabilität in Richtung Haag-Gams ein 700 Meter langer Doppelspurabschnitt gebaut. Weitere 25,5 Millionen Schweizer Franken wurden in die Siche-

rungsanlagen investiert. An den Kosten beteiligten sich neben der Gemeinde Buchs mit 0,5 Millionen Franken auch die österreichischen Bundesbahnen aufgrund des Anschlussvertrages mit 1,7 Millionen.

Drastische Senkung der Fahrzeiten

Auch am Bahnhof Sargans, welcher mit 2,5 Millionen Reisenden pro Jahr einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Rheintal-Linie darstellt, wurden bzw. werden umfangreiche Änderungen vorgenommen. So wurden im Zuge eines Modernisierungsprojektes rund 60 Millionen Schweizer Franken investiert. Dabei beschränkten sich die Verantwortlichen der SBB und des Kantons nicht nur auf die Verbesserung der Energieversorgung des Raumes Sargans, sondern gaben auch eine Erhöhung der Hauptperons auf 55 Zentimeter mit dem Ziel des erleichterten Aus- und Einsteigens in Auftrag. Ausserdem werden auch neue Weichen eingebaut, welche schnellere Ein- und Ausfahrten der Züge ermöglichen. Dies und weitere Umstellungen führen zu einer drastischen Senkung der Fahrzeiten. So ist es nun beispielsweise möglich, in 55 Minuten von Sargans nach Zürich zu reisen. Damit kommt die SBB dem Ziel, sämtliche Knotenpunkte der Schweiz innerhalb einer Stunde erreichbar zu machen, einen weiteren Schritt näher. Dies und weitere Investitionen von insgesamt 70 Millionen Schweizer Franken bilden die Grundlage für die Anbindung der Ostschweiz und insbesondere der Rheintal-Linie an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Als Hochgeschwindigkeitsverkehr (kurz: HGV) werden dabei Zugfahrten auf sogenannten Schnellfahrstrecken mit Geschwindigkeit von über 200 Kilometern pro Stunde bezeichnet. Im Rheintal geht es dabei vor allem um die Strecke zwischen Sargans und St.Margrethen, wobei eine deutliche Geschwindigkeitssteigerung anvisiert wird.

Zusätzlich gibt es auch gegenwärtig noch laufende Projekte wie zum Beispiel das Projekt Angebotsplanung Ost, welches ein neues Rheintal-Express-Konzept einführen soll. Dabei liegen die Schwerpunkte bei einer Verlängerung der Strecke bis Wil und der Verkürzung der Fahrzeiten. Letztere wird vor allem durch neueres Rollmaterial, voraussichtlich moderne Doppelstockwagen und eine Anpassung der Haltepolitik erreicht. Weiters werden auch bessere Anschlüsse für den Fernverkehr in den Knoten Sargans und St.Gallen in Richtung Zürich erstellt.

Text:
Simon Hutter
Stefan Heule

Entwicklung des Verkehrswesens im Rheintal



Ein Tag im Juli 2008, Herr Seitz steigt mit seiner 14-jährigen Tochter Anna in St.Gallen in den Zug ein. Sie fahren mit der SBB nach Chur, um dort ihre Tante zu besuchen. Punkt 12.04 Uhr verlässt der Zug den Bahnhof. In Heerbrugg bemerkt Anna den geschmückten Bahnhof und die vielen Leute. Ganz verwundert erkundigt sie sich bei ihrem Vater nach dem Grund der Feierlichkeiten. Da Herr Seitz ein angefressener Bähnler ist, weiss er vom 150 Jahr-Jubiläum der Rheintal-Linie und erzählt ihr davon. Anna ist ganz erstaunt und kann sich nicht vorstellen, dass man schon seit 150 Jahren mit dem Zug durchs Rheintal reisen kann. Daraufhin erzählt der Vater über die beschwerlichen Anfänge der Rheintal-Linie:

Faszination Geschichte

«Die Eisenbahnverbindung Rorschach-Chur wurde am 30. Juni 1858 von der VSB (Vereinigte Schweizerbahnen) eröffnet. Die Züge brauchten damals für die Strecke St.Gallen-Chur, welche heute in einer Stunde und 34 Minuten zurückgelegt wird, zwischen dreieinhalb und vier Stunden. Pro Tag fuhren nur vier Züge in beide Richtungen. Trotzdem bedeutete dies für die damalige Zeit einen ungeheuren Fortschritt, waren doch die Postkutschen weder in Reisezeit noch in Komfort mit der neuen Eisenbahn vergleichbar. Dieser Fortschritt machte es z.B. nötig, die bis anhin verschiedenen Schweizer Zeiten zu vereinheitlichen. Die Zeit wurde daraufhin gesamtschweizerisch nach dem Meridian von Bern gerichtet und in zwei mal zwölf Stunden eingeteilt. Doch die grosse Volksmasse konnte noch nicht vom neuen Transportmittel profitieren. Für eine Fahrt von Buchs nach Sargans hatte man im Jahre 1859 80 Rappen zu bezahlen. Das erscheint uns heute zwar als billig, doch wenn man diesen Preis mit den damaligen Arbeiterlöhnen von 20 Rappen pro Stunde vergleicht, wird klar, dass es für manchen Arbeiter wirtschaftlicher war, zu Fuss zu gehen, als mit der Eisenbahn zu fahren. Heute, im Jahr 2008, kostet eine Fahrt 2. Klasse für dieselbe Strecke Fr. 6.20. Die Bahnfahrt hat sich somit um knapp das Achtfache, die Stundenlöhne jedoch um mehr als das Hundertfache erhöht! Die Eisenbahn stellte nicht nur in Sachen Geschwindigkeit eine neue Dimension dar, sie war auch aufgrund ihrer geographischen Ausdehnung, ihrer technischen Vielfalt und der Verpflichtung auf fahrplanmässige und damit genau umschriebene Leistungsangebote ein Vorreiter moderner Unternehmen. Für ein Eisenbahnunternehmen zu arbeiten, war somit eine anspruchsvolle Aufgabe, welche im Volk hoch angesehen war. Für den Betrieb der Dampflokomotiven wurde anfangs Tannenholz verfeuert. Da sich dieses Heizmaterial jedoch nicht bewährte, stellte man auf Torf- und Schieferkohlen-Feuerung um. 1861 wurde schliesslich die Steinkohlen-Feuerung eingeführt, welche lange Zeit die beste Lösung blieb.»

Anna, fasziniert vom Wissen ihres Vaters, möchte nun noch mehr über die Entwicklung der Rheintal-Linie erfahren. Da sie die imposanten Dampflokomotiven schon immer beeindruckten, erkundigt sie sich nach der Ursache für die Elektrifikation der Eisenbahn. Der Vater überlegt eine Weile und fährt mit seinen Ausführungen fort:

«Die Vereinigten Schweizerbahnen wurden im Jahre 1902, wie viele andere Gesellschaften, verstaatlicht. Dies wurde nötig, da sich verschiedene Eisenbahnunternehmen konkurrenzten, was sich wiederum ungünstig auf den Markt auswirkte. Nach einigen Betriebsjahren als Teil der Schweizerischen Bundesbahnen wurde die Rheintal-Linie ab 1914 vom ersten Weltkrieg tangiert. Durch die kaum auf den Krieg vorbereitete Volkswirtschaft kam



Vor der Einführung der elektronischen Fahrkartenausgabe bestanden die Billette aus farbigem Kartonmaterial, die von den Kondukteuren eingesammelt und zur Kontrolle an den Verkauf zurückgestellt wurden. Aus Kreuzmann 1990. (Foto: Werdenberger Jahrbuch 2001)

Den Entscheid zur Elektrifikation des Eisenbahnnetzes fällt die SBB, beeinflusst durch die Kohlennot, im Laufe des ersten Weltkrieges.



Zugseinfahrt (Foto: Peter Bachmann, bluejet.ch)

es zu erheblichen Versorgungsengpässen, was sich im Eisenbahnsektor 1917/18 durch Kohlenmangel und die damit verbundene Teuerung bemerkbar machte. Mit Ersatzbrennstoffen versuchte man dennoch einen eingeschränkten Betrieb zu gewährleisten. Damals war die Möglichkeit der Elektrotraktion, also des Betriebs der Eisenbahn durch Elektrizität, schon länger bekannt. Den Entscheid zur Elektrifikation des Eisenbahnnetzes fällt die SBB, beeinflusst durch die Kohlennot, im Laufe des ersten Weltkrieges. In den zwanziger Jahren wurden auf dem SBB-Streckennetz umfangreiche Elektrifikationsarbeiten durchgeführt. Die Strecke Buchs-Chur wurde 1928, die Linie durchs Rheintal zwischen St.Margrethen und Buchs erst 1934 elektrifiziert. Dadurch konnten Züge mit höherer Geschwindigkeit und grösserer Transportleistung durchs Rheintal fahren. Die nachfolgenden Jahre waren geprägt vom Konflikt zwischen einem wirtschaftlichen Betrieb der Rheintal-Linie und der Erhaltung des Service Public. Die Rheintal-Linie war einst als international bedeutende Alpenbahn vorgesehen. Diese Rolle blieb ihr jedoch verwehrt, und so blieb sie eine Lokalbahn in einer über lange Zeit wirtschaftlich schwachen Region. Erst mit dem Fahrplan-

wechsel vom 28. Mai 1995 fand man zwischen Altstätten und Sargans mit dem Rheintal-Express eine attraktive Lösung des Problems. Der Güter- und Schnellzugverkehr blieb weiterhin auf der Schiene, während der regionale Personenverkehr auf Autobusse umgelagert wurde. Auch auf der Strecke Altstätten-St.Gallen wurde am 28. Mai 2000 mit dem S-Bahn-Konzept eine gute Lösung gefunden. Hier wird der Regionalverkehr jedoch in Form von zwei S-Bahnlinien gewährleistet. So wurde auch dieser Konflikt bewältigt und die Rheintal-Linie kann frohen Mutes in die Zukunft blicken.

Herr Seitz hofft nun die Neugierde seiner Tochter befriedigt zu haben. Anna würde jedoch gerne noch mehr über die Rheintal-Linie wissen, doch in diesem Moment fährt der Zug in Chur ein und sie müssen aussteigen. Herr Seitz verspricht ihr deshalb, auf der Rückreise noch mehr über die spannende Entwicklung der Rheintal-Linie zu erzählen, und Anna lächelt zufrieden.

Text:
Florian Thut
Katia Rudnicki

Die Turbo-Linie der Ostschweiz

Der Name setzt sich aus den Anfangsbuchstaben von «Thurgau» und «Bodensee» zusammen. Die THURBO AG wurde am 20. September 2001 von der SBB und der damaligen Mittelthurgaubahn (MThB) gegründet. In Zusammenarbeit wurde die Schaffung seit Herbst 2000 geplant. Sie ist eine Eisenbahngesellschaft, die einen grossen Teil des ostschweizerischen Regionalverkehrs übernimmt. Das Unternehmen gehört zu 90% der SBB und zu 10% dem Kanton Thurgau, da die MThB liquidiert werden musste. THURBO ist für den Betrieb selbst verantwortlich und hinter der SBB und der BLS das drittgrösste Bahnunternehmen in der Schweiz.

Regionale Vernetzung

Bis zur Aufnahme des Fahrbetriebes am 15. Dezember 2002 wurde das Streckennetz der THURBO festgelegt. Bis 2005 existierte eine Tochterunternehmung, die EuroTHURBO GmbH, welche einige Strecken im Ausland betrieb. Allerdings wurden diese Aufgaben dann wegen zu hohen Risiken der SBB Deutschland GmbH übertragen. In den letzten Jahren konnte sich THURBO regional etablieren und ergriff ihre Möglichkeiten, als mittlerweile wichtigster Regionalzuanbieter in der Ostschweiz ihr Angebot zu vergrössern. So hat sie ihren Fahrzeugpark auf insgesamt 90 Züge erweitert. Auf den Fahrplan 2007 hin expandierte sie mit der Übernahme der S26 zwischen Winterthur und Rapperswil weiter in die Region Zürich. Im Rheintal verkehrt im Auftrag der THURBO der REX-Bus zwischen Altstätten, Buchs und Sargans im Halbstundentakt. Die THURBO sieht allerdings nicht vor, sich weiter auszubreiten, da sie sich als die Regionalbahn der Ostschweiz versteht und dieses Wesensmerkmal nicht verlieren will. Darum ist das grosse Ziel der Unternehmung, sich in der Region noch tiefer zu festigen. Unter anderem will sie dies erreichen, indem sie die Transportkette, durch Zusammenarbeit mit der BUS Ostschweiz AG und der Südostbahn, stärker zu vernetzen versucht. In Kooperation mit der Südostbahn wird der Ausbau der S-Bahn St.Gallen geplant, so dass sich für beide Gesellschaften ein Zuwachs ihrer Betriebsleistungen ergeben wird. Ebenfalls widmet sich die THURBO AG dem Tourismus in der Ostschweiz. Sie bietet unter anderem Kombitickets an, die das Reisen mit dem Zug noch attraktiver macht.

Special Events mit THURBO

Regelmässig erscheint in der von THURBO lancierten Broschüre «Event Tipps für Jung und Alt» eine Palette von Anlässen, die mit dem THURBO angenehm zu erreichen sind. So findet man in der Winterausgabe von 2007/2008 etwa eine Silvesterparty in Zürich, verschiedene Fasnachtsumzüge, Theaterstücke, natürlich die OFFA, und viele weitere Attraktionen bieten sich an. Sehr hilfreich sind dabei die Hinweise, die jeweils angefügt sind, sowie natürlich der ausführliche Fahrplan, welcher zahlreiche Verbindungen von und zu dem entsprechenden Anlass aufzeigt.

Eine zweite Broschüre «Freizeitideen mit Vergünstigungen», beide kann man online bestellen, weist ein weiteres Angebot an Ausflugstipps auf. Der grosse Vorteil bei diesen Offerten liegt bei den Vergünstigungen, sprich den Bons, die man zur Verfügung bekommt, welche die Preise z.B. für einen Skitag oder eine City-Reise erschwinglicher machen. Mit diesen lukrativen Angeboten wird dem Kunden eine kreative Freizeitgestaltung ermöglicht. Zusätzlich trägt er mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs zum Schutz der Umwelt bei.

Mitarbeitende

Zu den Anfangszeiten im Jahr 2002 beschäftigte THURBO insgesamt 241 Personen. Dank dem Ausbau des Netzes und der Erhöhung des Zug-Bestandes können mittlerweile über 370 Mitarbeitende vermerkt werden. Waren es zu Beginn noch 150 Lokführer, so ist diese Zahl inzwischen auf gut 260 angestiegen. Zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des Betriebes leisten der Bund, die Kantone und Gemeinden finanzielle Beiträge.

Komfort im öffentlichen Verkehr

Mit der besseren Erschliessung des Rheintals durch den THURBO haben sich für viele Anwohner die Verbindungen verbessert. Die Fahrzeiten, vor allem für längere Strecken, haben sich durch die kürzeren Umsteigezeiten merklich verkürzt. Auf diese Weise wird der öffentliche Verkehr gefördert, denn manch einer überlegt sich bei diesen Bedingungen, statt des Autos den Zug zu nehmen. Auch wird dem Kunden durch einen voll klimatisierten Waggon und die niedrige, stufenlose Einstiegsmöglichkeit ein willkommener Komfort geboten.



THURBO-Zug (Foto: THURBO)

Text:
Denise Herzog
Selina Roth

Interview mit einem Zugbegleiter



34

Guido Stolz ist seit 34 Jahren Zugbegleiter. Wir haben den dreifachen Familienvater einmal bei seiner Arbeit auf der Rheintal-Linie begleitet und ihm einige Fragen zu seinem Beruf gestellt.

Es ist 10.37 Uhr, wir steigen am Bahnhof Heerbrugg in den von St.Gallen kommenden Regioexpress nach Chur. Der Zugchef erwartet uns bereits. Unsere Reise auf der Rheintal-Linie beginnt.

Weshalb haben Sie sich für den Beruf des Konduktors entschieden?

«Ausschlaggebend war vor allem ein Kriterium, ich wollte nicht ins Büro! Daneben waren mir besonders die Freiheit, der Kontakt mit Menschen und eine Arbeit in der Natur oder an der frischen Luft wichtig.»

Wir fahren vorbei an Altstätten und Oberriet, da es Mittagszeit ist, sind die Abteile fast leer. Nebel versperrt uns die Sicht auf den Alpstein.

Was sind die Vor- und was die Nachteile an Ihrem Beruf?

«Ein Nachteil ist natürlich vor allem das frühe Aufstehen. Ausserdem ist die Belastung für den Körper mit der Einführung der Neigezüge um einiges grösser geworden, das Schwanken und Rumpeln bei 200 km/h nimmt einen doch etwas mit, vor allem wenn man schon etwas älter ist. (schmunzelt) Bei den Vorteilen sind vor allem die Selbständigkeit und die Reisen durch die ganze Schweiz zu nennen. Auch der Kontakt mit Touristen aus der ganzen Welt und das Verhältnis zu den andren Bahnangestellten gehören zu den schönen Dingen meines Berufes. Leider hat die Abwechslung und der Kontakt zu den Menschen mit der zunehmenden Automatisierung in den letzten Jahren stark abgenommen. Alles in allem war es früher um einiges angenehmer und anspruchsvoller, Kondukteur zu sein.»

Wie sehen Ihre Arbeitszeiten aus?

«Der Arbeitstag beginnt je nach Fahrplan bereits um 4.40 Uhr und endet spätestens um 1.30 Uhr. Am Stück wird aber natürlich nie so lange gearbeitet. Mit den immer schneller werdenden Zügen wird es auch immer schwieriger auf die acht Stunden pro Tag zu kommen. Einen Strecke hin und zurück genügt nur noch in den seltensten Fällen.»

Wir erreichen Buchs, leider regnet es in Strömen, von der schönen Kulisse, die viele Touristen auf diese Strecke lockt, sehen wir fast nichts.

Welche Fähigkeiten muss ein guter Zugbegleiter mitbringen?

«Man muss vor allem Freude am Umgang mit Menschen haben. Aber auch gute Umgangsformen und Feingefühl sind wichtig.»

Gibt es noch viel Interesse am Beruf des Zugbegleiters?

«Leider ist das Interesse an diesem Beruf aufgrund von harten Arbeitszeiten und sinkender Popularität stark zurückgegangen.»

Wir beenden gerade die Billettkontrolle. Ein Touristenpaar, einige ältere Frauen, einige Geschäftsmänner im Erstklasswagen, einige Schüler, der Rest des Zuges ist praktisch unbesetzt. Und alle haben ihren Fahrausweis gelöst.

Welche Strecke gefällt Ihnen am besten?

«Am liebsten begleite ich Sonderzüge, welche vorwiegend mit Touristen besetzt sind. Die Atmosphäre ist in diesen Zügen um einiges gelassener als in den Pendlerzügen.»

Hat die Rheintal-Linie etwas Spezielles an sich?

«Ja, das hat sie. Sie ist bei den meisten Kollegen sehr beliebt, da sie als sehr ruhig und als willkommene Abwechslung zu den Problemzügen in städtischen Regionen gilt. Man merkt einfach, dass man sich in einer ländlichen Region befindet. Die Fahrgäste sind meist nicht so gehetzt, was viel ausmacht!»

Wir kommen in Chur an – Endstation für alle Fahrgäste, doch noch nicht für uns. Mitarbeiter des Reinigungsservices machen die Wagen für die Reise zurück nach St.Gallen bereit, der Zugbegleiter durchkämmt die Abteile auf der Suche nach Fundgegenständen. Nachdem die Bremskontrolle gemacht ist, bleiben uns noch gut 20 Minuten um unser Gespräch fortzusetzen.

Veränderte sich der Beruf des Zugbegleiters in den letzten Jahren?

«Leider hat er viel von seiner Vielfalt verloren. Früher mussten zum Beispiel noch Güterzüge begleitet, Manöver durchgeführt und Billete verkauft werden. Heute fallen diese Arbeiten alle weg. Im Vordergrund steht die Kontrolle der Fahrgäste.»

Wie veränderten sich die Fahrgäste, das Verhalten der Fahrgäste?

«Der Respekt vor dem Kondukteur ist in den letzten zehn Jahren stark gesunken. Der Umgangston hat sich verschärft, es kommt nicht selten vor, dass man verbal beleidigt wird. Am stärksten fällt dies auf den Nachtzügen, welche oft durch

alkoholisierte Jugendliche besetzt sind, auf. Hier ist es meist schwierig, sich auch in grösseren Gruppen durchzusetzen. Man merkt einfach, dass der Beruf des Zugbegleiters stark an Autorität verloren hat, wie es auch in anderen Berufen der Fall ist. Natürlich sind dies Ausnahmen, die meisten Fahrgäste verhalten sich unauffällig und freundlich.»

Es geht zurück ins Rheintal. Vorbei am Rhein, der Drehscheibe Landquart und Sargans und der normalerweise wunderschönen Landschaft neigt sich unsere Reise dem Ende zu.

Spüren sie etwas von der zunehmenden Gewaltbereitschaft?

«Eigentlich nicht, obwohl doch eine zunehmende Aggressivität zu beobachten ist.»

«Am liebsten begleite ich Sonderzüge, welche vorwiegend mit Touristen besetzt sind. Die Atmosphäre ist in diesen Zügen um einiges gelassener als in den Pendlerzügen.»

Haben Sie selber schon kritische Situationen erlebt?

«Zum Glück nicht! Aber natürlich gab es auch schon Situationen, in denen Fahrgäste sich vor mir aufgebaut haben – eskaliert ist die Situation aber noch nie. Ich habe aber schon von Kollegen gehört, welche nicht so viel Glück wie ich hatten.»

Was tun Sie für Ihre Sicherheit, was tut die SBB?

«Seit sich die Vorkommnisse in den Zügen vermehrt haben, sind wir Zugbegleiter ab 22.00 Uhr nur noch zu zweit auf unseren Kontrollgängen. Ebenfalls mussten alle einen Kurs über den Umgang mit aggressiven Fahrgästen besuchen. Pfefferspray und andere Dinge dürfen wir aber nicht mit uns führen. Aber ab dem 1.4.08 müssen alle Zugbegleiter Sicherheitsschuhe tragen.» (lacht)



Zugbegleiter Guido Stolz und Interviewer (Foto: Tanja Hengartner)

35

Was ist der Beitrag der SBB zum Umweltschutz im Rheintal?

Felix Feurer: «Wir planen, projektieren und bauen unsere Bahnanlagen auf Basis der gängigen gesetzlichen Grundlagen und Vorschriften. In jedem Projekt – sie werden öffentlich aufgelegt und können eingesehen und beurteilt werden – wird der Umweltbereich mit allen Ausprägungen abgehandelt.»

Andreas Bieniok: «Der Transport von Personen und Gütern per Bahn verursacht in der Regel deutlich weniger Umweltbelastungen als der Strassentransport. Deshalb sollen der Bahnverkehr weiter ausgebaut und Personen und Güter vermehrt auf die Schiene gebracht werden. Bund und Kanton leisten hierzu finanzielle Beiträge an die SBB. Durch die starke Konkurrenz der Autobahn und das vergleichsweise langsame Bahnangebot fahren im Rheintal mehr Leute Auto als anderswo. Wir wollen mit einem attraktiveren und vor allem im mittleren Rheintal auch schnellerem Angebot mehr Leute auf die Bahn bringen.»

Inwiefern kann die SBB im Rheintal die wirtschaftliche Entwicklung fördern?

Felix Feurer: «Ein guter öffentlicher Verkehr, zu dem auch der «Zubringerverkehr» zum Bahnhof (Fussgänger, Velo, Bus, Park and ride) gehört, ist ein wichtiger Standortvorteil einer Region. Aus diesem Grund ist der Kanton SG für seine beabsichtigte Förderung des ÖV zu beglückwünschen.»

Beispiel: Die stark steigenden Mobilitätsbedürfnisse im Raum Zürich konnten mit der S-Bahn wesentlich verbessert werden. Bei Neuansiedlung von Firmen spielen nicht nur Steuern, Ausbildungsstätten, attraktive Wohnsituationen etc., sondern auch eine gute und funktionierende Verkehrserschliessung eine wichtige Rolle. Die Anzahl Passagiere haben sich seit dem Start der S-Bahn Zürich im Jahr 1990 mehr als verdoppelt. In den nächsten Jahren wird weiter kräftig ausgebaut.

Was für Veränderungen der Rheintal-Linie sind bei einem allfälligen Anschluss der Schweiz an die EU zu erwarten?

Felix Feurer: «Mit oder ohne EU (heute gelten die bilateralen Verträge) ist ein steigendes Bedürfnis nach grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen zu beobachten. Das kann unter anderem auch an den Staumeldungen in St. Margrethen abgelesen werden. Die S-Bahn St. Gallen schafft Voraussetzungen, einzelne Linien weiter zu führen z.B. in Richtung Konstanz, Bregenz und Feldkirch. Dazu sind intensive Verhandlungen mit unseren Nachbarländern nötig. Der Kanton SG ist mit den Nachbarregionen in Kontakt, allerdings sind auch hier finanzielle Aufwendungen in Millionenhöhe für die Infrastruktur und den Betrieb nötig. Die SBB begrüßen solche grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebote sehr (wie z.B. im Raum Basel oder künftig auch im Tessin und im Raum Genève).»

Andreas Bieniok: «Unabhängig von der Frage EU Ja oder Nein geniesst die bessere Vernetzung der Angebote mit den Nachbarländern Deutschland, Österreich und Liechtenstein einen hohen Stellenwert. Europa wächst zusammen und bereits Ende Jahr fallen mit Schengen die Personenkontrollen an der Grenze. Wir wollen einen grenzenlosen Verkehr innerhalb des Rheintals dies- und jenseits der Landesgrenze. An Bedeutung gewinnen wird sicher der Verkehr Richtung Osteuropa. Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie nach München bis 2013/15 wird die Bedeutung des Grenztors St. Margrethen an Bedeutung gewinnen. Konkret geplant sind auch neue grenzüberschreitende Bus- und S-Bahn-Linien.»

Text:
Christoph Graf
Adrian Oesch

Quellenverzeichnis und Impressum

QUELLENVERZEICHNIS TEXTE

150 Jahre Rheintalbahn Schweiz

- www.sbb.ch
- Statistisches Jahrbuch der Schweiz 2007

Bahnstationen im Portrait (1858–2008)

Buchs bis Landquart

- Informationen von Herrn. O. Poltéra (SBB-Angestellter), Frau C. Tschärner (SBB-Angestellte) und Herrn M. Bugg (Geschichtslehrer Kantonsschule Sargans)

Die Pioniere Völker und Baumgartner

- Rheintaler Köpfe, Historisch-biografische Porträts aus fünf Jahrhunderten, herausgegeben vom Verein für die Geschichte des Rheintals, Berneck 2004
- Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz, herausgegeben von der Geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz, Neuenburg 1934
- Neujahrsblatt 1971: Die Landammänner des Kantons St. Gallen. Erster Teil: 1815–1891
- Historisches Lexikon der Schweiz, www.hls.ch
- www.tagblatt.ch
- www.infowilplus.ch

Zustandekommen der Bahn durchs Rheintal (Pläne)

- Albert Schöbi, Unser Rheintal 2008, Berneck 2007
- Petition des Gemeinderats Oberried an den kleinen Rat des Kantons St. Gallen, betreffend den Bau der Eisenbahn durchs Rheintal, mit Rücksicht auf eine damit zu verbindende Entsepfung des Rheingeländes, St. Gallen 1855

Der Eisenbahnstreik von Salez

- Frey, Heinz und Glätti, Ernst, Schaufeln, sprengen, karren: Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts, Zürich 1987
- Werdenberger Jahrbuch 2001: «Die Eisenbahn im Rheintal»

Die Rheintal-Linie

- St. Galler Geschichte 2003, hg. von der Wissenschaftlichen Kommission der St. Galler Kantongeschichte nach Beschluss des Kantonsrates im Auftrag der Regierung, Bd. 5, St. Gallen 2003.
- Boesch, Jakob, Zum 100. Geburtstag der Rheintaler Eisenbahn, in: Rheintaler Almanach 1958.
- Langenegger, Wendel, Umkämpfte Linienführung. Begehrte Bahnstationen. Feierliche Eröffnung. Erinnerungen an den Bau der Rheintal-Bahnlinie, in: Unser Rheintal 1999.
- Thürer, Georg, St. Galler Geschichte, Bd. 2: Aufklärung bis Gegenwart, St. Gallen 1972.
- Dietz, Walter, Eisenbahnfieber, in: St. Galler Tagblatt, 23. September 2005.
- Wacker, Jean Claude, Die Schweiz von 1848 bis zur Gegenwart, in: Felder, Pierre u. a., Die Schweiz und ihre Geschichte, Zürich 1998.

Ein neues Zeitalter bricht an!

- Unser Rheintal, 1959
- Neues Tagblatt der östlichen Schweiz, Jahrgang 1858, Nr 153
- St. Galler-Zeitung, Jahrgang 1858, Nr. 155, Nr. 157

Katastrophen und Unfälle auf der Rheintal-Linie

- Geel, Rheinnot vor 100 Jahren
- Gabathuler, Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintal-Linie
- Gabathuler, Die Eisenbahn und die Rheinnot vom Herbst 1868

- Kaiser, Hochwasser und Überschwemmungen am Alpenrhein, in: Werdenberger Jahrbuch, 1990, Band 3
- Werdenberger Jahrbuch 2001
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Flankenfahrt>
- http://www.seespiegel.de/html/archiv/Artikel/Nummer11/0001_010.htm

Geschichte des Bahnhofs Buchs

- Werdenberger Jahrbuch 2004
- Buchs Aktuell 56/2004
- Buchs Aktuell 61, 62, 63, 64/2006
- Bahnhofsinspektion Buchs SG, 4. Auflage, 98/100 Ex.
- Sympathisches Zentrum im Werdenberg
- Umbau Bahnhof Buchs
- www.statistik.sg.ch/home/themen/b01/vz.Par.0008.File.tmp/GemeindenSG-1850-2000.pdf

Die Thurbo-Linie der Ostschweiz

- www.thurbo.ch
- Gallus Heuberger, THURBO

Interview mit einem Zugbegleiter

- Guido Stolz

Die Zukunft der Bahn im Rheintal

- Andreas Bieniok (Leiter Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen)
- Felix Feurer (SBB Projekt Management Zürich)

QUELLENVERZEICHNIS BILDER

- SBB
- SBB Historic
- Werdenberger Jahrbuch 2001, BuchsMedien AG und Verlag Bildrechte: Hans Jakob Reich
- Peter Bachmann, bluejet.ch
- Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
- Unser Rheintal 2008: Jahrbuch für das St. Galler Rheintal, hg. v. Albert Schöbi, Au 2008
- Fredy Roth, Widnau
- Tanja Hengartner

IMPRESSUM

Jubiläums-Magazin

150 Jahre Rheintal-Linie

Beiträge und Redaktion

Klasse 3Wa, Kantonsschule Sargans
Ergänzungsfachkurs 07/08, Kantonsschule Heerbrugg

Layout, Gestaltung, Satz

Carmen Blessing, Manuela Lupi, Lernende freicom ag

Druckerei

Rheintaler Druck & Verlag AG, Berneck

Die Zukunft der Bahn im Rheintal



Wir – Christoph Graf und Adrian Oesch – haben uns mit der Zukunft der Rheintal-Line beschäftigt und dazu einen Fragebogen erstellt. Unser Interviewpartner waren Andreas Bieniok (Leiter Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen) und Felix Feurer (SBB Projekt Management Zürich).

Wir danken diesen beiden Herren, dem Kanton St.Gallen und der SBB für ihre freundliche Unterstützung beim Erstellen des nachfolgenden Artikels.

Was unternimmt der Kanton St.Gallen für den Ausbau der S-Bahn?

Andreas Bieniok: «Am 9. November 2007 wurde das Memorandum of Understanding (MoU) für die S-Bahn St.Gallen 2013 von SBB, SOB, Thurbo und dem Kanton St.Gallen unterzeichnet. Vorgestellt wurde dabei das per Ende 2013 geplante Angebotskonzept. Die terminlichen und finanziellen Eckpunkte für die Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturausbauten und die Bestellung des erforderlichen Rollmaterials wurden fixiert. Für die rasche Erstellung der Vorprojekte hat die Regierung einen Kredit von über einer Million Franken gesprochen.»

Wie sieht das Projekt konkret im Rheintal aus?

Andreas Bieniok: «Mit dem beschleunigten Rheintalexpress RE Wil-Chur und der verlängerten S4 («Ringzug»: Sargans-Ziegelbrücke-Uznach-Wattwil-Herisau-St.Gallen) wird das Rheintal in 6 Jahren mit einem Halbstundentakt zwischen Altstätten und Sargans erschlossen. Die S-Bahn wird neu zusätzlich Oberriet, Rüthi und Salez-Sennwald stündlich bedienen und der beschleunigte Rheintalexpress wird Sargans und St.Gallen in knapp einer Stunde verbinden. Über den Kantonsanteil an die Infrastrukturausbauten ist vor Baubeginn eine kantonale Volksabstimmung erforderlich.

Felix Feurer: Damit die Fahrzeit zwischen St.Gallen und Sargans auf unter eine Stunde verkürzt und der Rheintalexpress in Sargans den Anschlusszug in Richtung Zürich erreichen kann, werden für Beschleunigungsmassnahmen rund 70 Mio CHF in Bahnhof- und Streckenausbauten investiert. Unter anderem wird die Strecke auf etwa 20 km auf 160/140 km/h ausgebaut. Um dies zu erreichen, ist der Bau einer Doppelspur nicht nötig. Die Kreuzung der Züge erfolgt in Bahnhöfen. Trotzdem muss das zweite Gleis im Kantonalen Richtplan belassen werden als Trasseesicherung für kommende Generationen. Für die zusätzliche S-Bahn-Linie mit drei neu stündlich bedienten Haltepunkten und die Sicherstellung der Kapazitäten für den Güterverkehr kommen Bahnhofs- und Streckenausbauten in Rebstein, Oberriet, Rüthi und Salez dazu. Die kantonale Mitfinanzierung dieser Ausbauten ist Teil der S-Bahnvorlage.»

Wie wurde der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren im Allgemeinen ausgebaut?

Andreas Bieniok: «Der von Kanton und Bund gemeinsam bestellte Regionalverkehr konnte in den letzten Jahren stetig ausgebaut werden. Alleine der Kanton leistet im Jahr 2008 rund 50 Mio. Franken Steuergelder an den öffentlichen Verkehr. Diese Ausgaben dürften mit geplanten weiteren Ausbausritten eher zunehmen, da der öffentliche Regionalverkehr durchschnittlich nur etwa die Hälfte der Kosten über Billetteinnahmen trägt. Das Angebot wurde innert der letzten 6 Jahren um knapp 20% ausgebaut und die Nachfrage nahm im Gleichschritt zu. Dank Rationalisierungen konnten die Ausgaben des Kantons dennoch konstant gehalten werden.»

Was wird in Zukunft unternommen?

Andreas Bieniok: «Die weiteren Ausbausritte werden vom Kantonsrat dieses Jahr im Rahmen des 4. ÖV-Programms 2009–2013 beraten. Bis zur Neukonzeption der S-Bahn St.Gallen auf Ende dieser Programmperiode sollen so genannte aufwärtskompatible Fahrplanverdichtungen am Abend und in den Pendlerspitzen sowie Massnahmen im Bereich der Qualität und Sicherheit prioritär umgesetzt werden. Z.B. sollen die Fahrgastinformation und das Abend- und Nachtangebot nach vorgegebenen Standards verbessert werden. Für den grossen Angebotsschritt Ende 2013 muss aber zuerst kräftig in die inzwischen im Detail definierten Infrastrukturmodule investiert werden. Bereits wurden auch die Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschritt beim Angebot ab 2016 gestartet. Die hierfür notwendigen Infrastrukturausbauten sollen bis Ende 2009 ermittelt und anschliessend die Projektierung in die Wege geleitet werden.»

Wie wird dieser Ausbau finanziert?

Felix Feurer: «Es gibt im Personenverkehr grundsätzlich zwei verschiedene Arten der Betriebsfinanzierung:

- Der Personenfernverkehr (z.B. EC, IC, IR) muss grundsätzlich seine Kosten selbst tragen (marktwirtschaftlicher Bereich). Vereinfacht gesagt: Er wird nur soweit ausgebaut, wie er auch rentiert. Beispiel: Heute fahren von Zürich zwei Fernverkehrszüge nach St.Gallen. Wenn die Wirtschaftlichkeit eines 3. oder 4. Schnellzuges nachgewiesen ist, können diese zusätzlichen Angebote ohne Kostenbeteiligung der Kantone eingeführt werden.
- Der Personennahverkehr (S-Bahn) ist Sache der Kantone (gemeinwirtschaftlicher Bereich). Die SBB, SOB oder der Thurbo fahren auf Bestellung und Finanzierung der Kantone. Die ausgewiesene Kostenunterdeckung wird mit vorgängig vereinbarten Abgeltungen von Bund und Kantonen ausgeglichen.

«Mit oder ohne EU ist ein steigendes Bedürfnis nach grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen zu beobachten.»

Anders gelagert ist die Finanzierung der Bahninfrastruktur: Die Beschleunigungsmassnahmen des REX werden durch den Fonds zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs FinÖV/HGV (Bund) gedeckt, während die erwähnten, durch den Ausbau der S-Bahn ausgelösten Bahnhofs- und Streckenausbauten durch den Kanton St.Gallen und Bundesbeiträge (Agglomerationsprogramm) finanziert werden. Die Finanzierung von Massnahmen zur Kapazitätserhöhung im Rheintal (Güterverkehr) sind Gegenstand von Verhandlungen.»

Was sind die Zukunftsvisionen bei der Entwicklung von neuen Technologien (Metro, Magnetschwebbahnen, Supraleitung)?

Felix Feurer: «Für die SBB haben meines Wissens die oben beschriebenen Technologien keine Priorität. Wir setzen auf das klassische Rad/Schiene-System, das wir technologisch mit anderen (europäischen) Bahnen weiterentwickeln.»

Andreas Bieniok: «Technische Innovationen sehe ich eher im Bereich der Fahrgastinformation (z.B. Anschlusssicherung, Informationen über Mobiltelefone) und natürlich in modernen Fahrzeugen. Im Bereich der Agglomerationen könnten sich allenfalls Bussysteme mit elektronischer Spurführung als zweckmässig erweisen. Handlungsbedarf für Innovationen besteht bei den Zubringersystemen zur Bahn. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis muss natürlich stimmen. In automatisierbare

Systeme kann man mehr investieren, wenn man bei den Betriebskosten Einsparungen erzielen kann. Heute sind beim Bus rund 2/3 der Betriebskosten Personalkosten.»

Wie viel wird in Forschung und Entwicklung neuer Techniken investiert und von wem wird sie finanziert?

Andreas Bieniok: «Forschung und Entwicklung wird vor allem durch die Industrie geleistet. Es gibt auch interessante Ansätze der Zusammenarbeit mit Hochschulen. Z.B. ist die Fachhochschule Buchs beteiligt an der Entwicklung und Optimierung von Hochleistungsbatterien für das innovative Verkehrssystem Coaster. Als Kanton sind wir nicht direkt an diesen Projekten beteiligt, die Initiative liegt bei cleveren Unternehmern, der Kanton kann aber solche Initiativen unterstützen.»

Wer wird die Kosten einer Modernisierung tragen?

Andreas Bieniok: «Wir investieren in den nächsten Jahren zusammen mit dem Bund vor allem in die Modernisierung und den Ausbau des konventionellen Schienennetzes sowie die Beschaffung von modernen Zügen. Grundsätzlich ist der Schienenverkehr der SBB primär Sache des Bundes. Die Kantone investieren per Gesetz in die Privatbahnen. In Zukunft werden sich die Kantone aber vermehrt auch am Ausbau von S-Bahn-Systemen auf dem Netz der SBB beteiligen müssen.»



Das Rheintal in der Vogelperspektive (Foto: Fredy Roth, Widnau)

