Verloren in der Pampa : im Rheintal herrschen spezielle Verhältnisse

Autor(en): **Bricalli, Ercole**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **7 (2000)**

Heft 75

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-885405

Nutzungsbedingungen

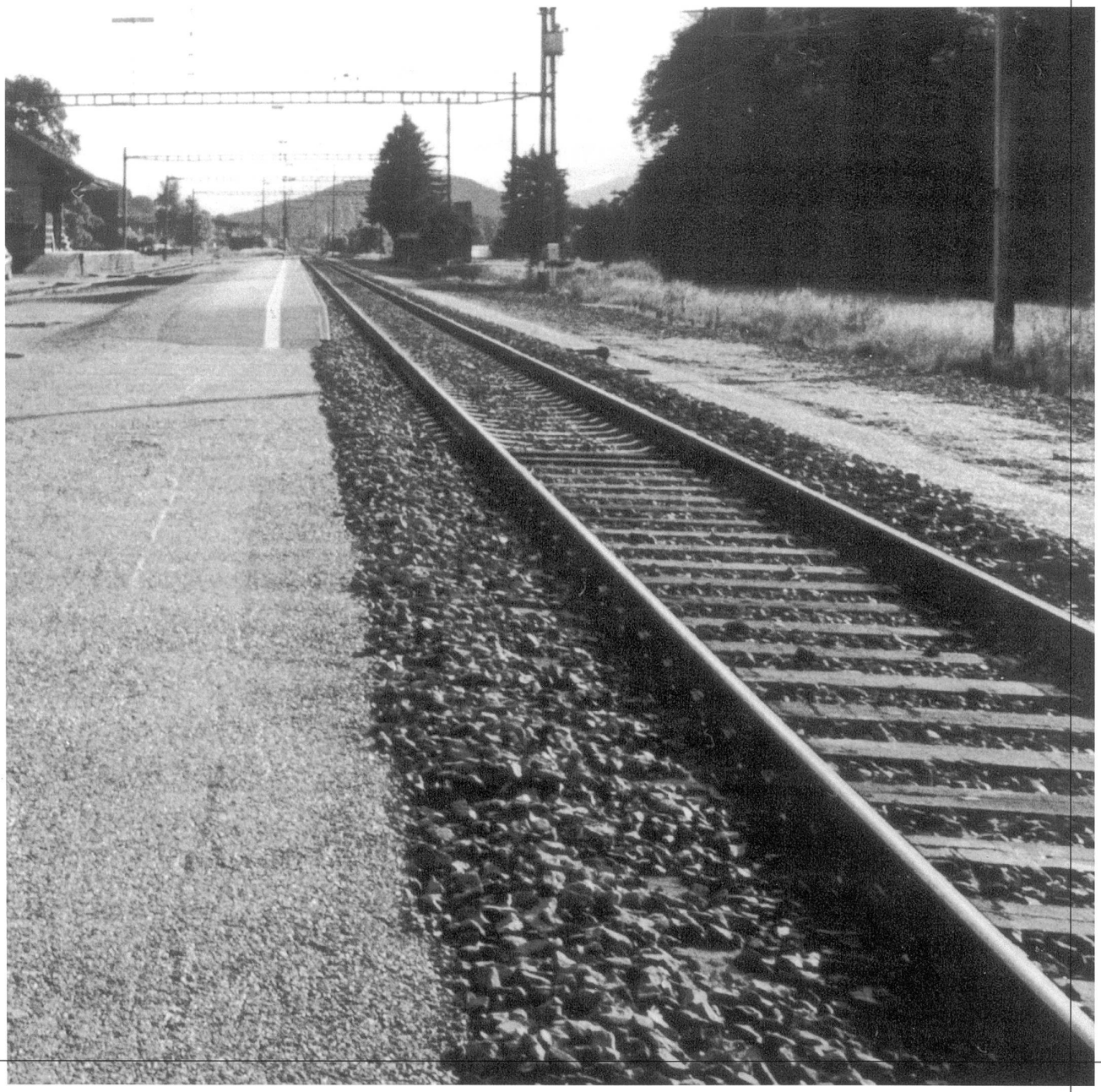
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Abgeschnitten von der grossen Welt

VERLOREN IN DER PAMPA

Im Rheintal herrschen spezielle Verhältnisse

von Ercole Bricalli

Zwischen Altstätten und dem Mittelrheintal mit dem Verkehrsknoten Heerbrugg herrschen heute städtische Verhältnisse – auch im öffentlichen Verkehr. Doch wie lebt und verkehrt es sich in einem der abgelegenen Dörfer im Oberrheintal? Ein Lienzer Dorfbewohner erzählt.

Der Tod hatte die von der schweren Arbeit an den ruppigen Steilhängen des Bergells gebeugte Guglielma geholt. Ihre alte Schwester hatte die hagere Gestalt mit Hilfe der schwarz gekleideten Frauen aus der Nachbarschaft im Haus aufgebahrt und später in einen schlichten Holzsarg gebettet, der nun aus dem neben dem Friedhof von Bondo gelegenen Steinhaus kommend über der schwarzen Menschenmenge schaukelte, von sechs Männern getragen, drei auf jeder Seite der Holzkiste. Ich verbarg mein Gesicht hinter der grossen Hand meines Vaters, während der Leichnam an uns vorüberzog. Über dem Friedhof türmten sich vor meinen Kinderaugen hinter den Flanken der Bondasca-Schlucht die Steindome der Sciora-Gruppe, hinter Sasc Furà verbarg sich der Badile, diese gewaltige und elegante Granitkathedrale, die zusammen mit dem behäbigen Cengalo den Himmel über Promontogno, Spino und Bondo berherrscht.

Wir hatten die Nacht vor der Beerdigung in den vereinsamten und kalten Gemäuern des Elternhauses meines Vaters zusammen mit Zio Aldo verbracht. Eine lange Reise hatten wir auf uns genommen, um der Toten das letzte Geleit zu geben. Von Lienz waren wir eine halbe Stunde zum Bahnhof Rüthi marschiert, wo wir den Zug nach Chur bestiegen. Dort gesellte sich Zio Aldo zu uns. Während die beiden Brüder in dem selbst den Bergellern unverständlichen italienischen Dialekt des Val Malenco, einem Seitental des Veltlins, woher meine Grossmutter stammt, sich angeregt unterhielten und dazu Wein tranken und Salami mit Brot assen, rutschte ich auf der Holzbank hin und her und fürchtete mich vor dem Augenblick, in dem der Zug der Räthischen Bahn wieder in einen Tunnel eintauchen würde. Über Viadukte und zahllose Kehren erklomm die Bahn ächzend und quitschend die tiefen Schluchten und steilen Abhänge des Albulatales. «Nächster Halt San Mooritz!»

In der dünnen Luft des Engadins wurde mir übel. Die Fahrt mit dem Postauto, vom Bahnhof des mondänen Ortes, wo die uniformierten Gepäckträger der vornehmen Hotels auf Gäste warteten, über Silvaplana, entlang des glitzernden Bergells nach Sils Maria, und schliesslich über den jähen Abbruch des Malojas hinunter und hinein in die wilde Landschaft des Bergells, schien eine Reise in die Ewigkeit zu werden. Die Erinnerung an das 37 Jahre zurückliegende Ereignis erscheint schemenhaft, aber ich glaube, es war Nacht, als sich der beruhigende Geruch frisch gerösteter Kaffeebohnen aus der am Eingang von Spino liegenden Rösterei in meiner Nase fest setzte und der Vater den Schlüssel ins Messingschloss seines Elternhauses steckte. Ob die Hinreise für die 160 Kilometer sechs oder acht Stunden dauerte, weiss ich nicht, und den Vater kann ich nicht mehr fragen, weil er inzwischen dieselbe Reise angetreten hat wie die alte Guglielma. – Die Bänke der Räthischen Bahn sind nicht mehr aus Holz.

FUSSMÄRSCHE ZUR HALTESTELLE

Hätten wir die Reise heute unternommen, wären wir fünfzig Meter von meinem Elternhaus in den Bus gestiegen, in den Rex (Rheintal Bus Express), den so genannten Zugsersatz, der uns nach Buchs gebracht hätte, wo wir in einen Schnellzug Richtung Chur umgestiegen wären. Kein Fussmarsch mehr, keine lange Planung, kaum lange Zwischenaufenthalte: Heute sind alle Rheintaler Gemeinden im und über das Rheintal hinaus gut erschlossen, auch die Feinerschliessung stimmt einigermassen.

Vor allem im oberen Rheintal war das einmal ganz anders. Die zwischen Altstätten und der Bezirksgrenze zum Werdenberg gelegenen Dörfer mussten sich mit den Bahnhöfen Oberriet und Rüthi begnügen. Das bedeutete beispielsweise für einen Kriessner einen strengen Fussmarsch oder eine längere Velofahrt.

Und dennoch blickt das Rheintal auf eine lange Geschichte des Öffentlichen Verkehrs zurück. Bereits im letzten Jahrhundert, nämlich 1897, nimmt die elektrische Strassenbahn Altstätten-Berneck ihren Betrieb auf. Noch in den 70er-Jahren fahren, im selben Grün wie in St.Gallen, Trolleybusse zwischen Altstätten und dem Mittelrheintal. Selbst über die Grenze hinaus besteht seit 1930 (während des Krieges unterbrochen) eine Busverbindung ins Vorarlberg. Mittlerweile hat die Rheintal Bus AG, wie der Nachfolgebetrieb der Rheintalischen Verkehrsbetriebe heisst, die beiden Bezirke mit Unterstützung der öffentlichen Hand erschlossen. Die Unterschiede sind dennoch eklatant: Zwischen Altstätten und dem Mittelrheintal mit dem wichtigsten Rheintaler Verkehrsknoten Heerbrugg herrschen heute städtische Verhältnisse. Wer in einem der Hangdörfer oder den prosperierenden Gemeinden des Mittelrheintals lebt, die eine Agglomeration (ohne Zentrum) bilden, erreicht binnen wenigen Minuten eine der zahlreichen Haltestationen. Tagsüber wartet man nie lange auf einen Bus. Und die Bedeutung dieser Linie steigt: Die neu eingeführte S-Bahn fährt schliesslich Heerbrugg an und verbindet das Rheintal mit der grossen städtischen Welt des Mittellandes und dem Flughafen Kloten.

GEISTERBAHNHÖFE

Derweilen gerät das Oberrheintal ins Hintertreffen, wie überhaupt die Bahnlinie zwischen Altstätten und Buchs nur noch von Geisterbahnhöfen gesäumt wird. Jetzt rächt sich, dass die Geleise wohl der Geradlinigkeit zu Liebe ausserhalb oder an die Peripherie der Dörfer gelegt wurden. Aber das ist eine andere Geschichte. Zwischen Altstätten und

Selbst die Grünen fahren im Rheintal Auto. Fotos: Andreas Fagetti

Lienz hingegen: ländlich, lange Wartezeiten, aber immerhin seit 1995 akzeptabel erschlossen, selbst die Dörfer Eichberg, Montlingen und Kriessern sind mit einem Rundkurs an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Über 120 Kilometer streckt sich das Netz der RTB, rund 2 Millionen Fahrgäste befördert sie pro Jahr. Zahlen.

OHNE AUTO KEINE ARBEIT

Mit dem Umweltbewusstsein ist auch der Autoverkehr angeschwollen. Selbst die guten Willens sind, haben im Rheintal ein Auto auf dem Vorplatz oder in der Garage stehen – und sie benutzen es natürlich auch. Peter, ökologisch imprägniert, Experte in Sachen Öffentlicher Verkehr und Mitglied einschlägiger Kommissionen, kommt genauso wenig ohne die CO_2-Schleuder aus wie der grüne Altstätter Lokalpolitiker, und bekommen wir mal (seltenen) Besuch von ideologisch unverdächtigen Gästen aus St.Gallen, fahren sie mit dem (geliehenen) Auto vor.

Ich nehme mich im übrigen nicht aus: Ich bin der falsche Mann, um über dieses Thema zu schreiben, denn ich fahre nur bei seltenen Gelegenheiten Bus oder Zug. Immerhin kann ich einen halbwegs ehrenwerten Grund als Entschuldigung anfügen: Ohne Auto keine Arbeit. Und so geht es vielen.

Aber ich will nicht beschönigen: «Ich bin doch kein Grüner!» – dieses Bonmot (oder müsste es nicht Malmot heissen?) fällt öfters im Rheintal und heisst übersetzt: «Ich bin doch nicht von allen guten Geistern verlassen!» Das musste auch Nationalrätin Pia Hollenstein erfahren, als sie im Werkhofsaal in Lüchingen auf Einladung der FDP Oberrheintal gegen Peter Weigelt für die Verkehrshalbierungsinitiative referierte. Das Publikum murrte, der frisch gebackene SVP-Kantonsrat Albert Sieber begehrte auf: «Sie haben doch keine Ahnung von den Verhältnissen im Rheintal!»

Das eine Mal hatte er Recht. Pia Hollenstein, das muss man ihr lassen, liess sich nicht beeindrucken und verabschiedete sich mit einer Provokation vom autofixierten Publikum (ohne Auto keine Freiheit). Gewiss ist allerdings: Im Asphaltdschungel der Stadt fällt es leichter grün zu sein als in den grünen Weiten des Rheintals. Denn siehe: Die Busstation und der Hauptbahnhof liegen in St.Gallen so nahe.

BETONPISTE A13

Global gesehen ist öffentlicher Verkehr und vor allem der Umlad der Schwerverkehrsgüter auf die Bahn die richtige Lösung; lokal und aus privatistischer Perspektive betrachtet, hege ich tief wurzelnde Gefühle der Dankbarkeit für die Betonpiste namens A13, die den Schwerverkehr und die Freizeitgetriebenen von meinem Dorf fern hält.

Das war einmal anders: Die sonnenhungrigen Germanen formierten sich, einer alten Gewohnheit folgend, auch in den 60er-Jahren dieses Jahrhunderts zu Blechkarawanen und zogen im Sommer und an hohen Feiertagen gen Süden. Manche dieser lärmenden und stinkenden Blechzüge suchten ihren Weg über die Alpen direkt durch mein Dorf. Wollte ich zu meinen Spielkameraden rauf ins Dorf oder hatte ich eine abenteuerliche Expedition im schattigen Schindlerentobel vor, musste ich über die Strasse. Manchmal war die Querung leicht, dann nämlich wenn die kilometerlange Autoschlange für längere Zeit zum Stillstand kam. Setzte sich die Schlange speiend aber wieder in Bewegung, war es schwer und gefährlich.

Ercole Bricalli, Jahrgang 1958, Angesteller, lebt in Lienz

»Dies ist die gewichtigste, ernsthafteste und ausgefeilteste Produktion, die es je auf diesem Ungetüm von Bühne zu bestaunen gab. Ein Pflichttermin für Opernfans.« *Stuttgarter Zeitung*

Bregenzer Festspiele 2000: Musik und Theater auf und um die größte Seebühne der Welt stehen auch dieses Jahr wieder auf dem Programm.

Oper im Festspielhaus **Der Goldene Hahn** *von Nikolai Rimski-Korsakow, 20.Juli bis 3. August*
Spiel auf dem See **Ein Maskenball** *von Giuseppe Verdi, 21. Juli bis 20. August*
Oper auf der Werkstattbühne **María de Buenos Aires** *von Astor Piazzolla, 1. bis 4. August*
Schauspiel im Theater am Kornmarkt **Don Karlos** *von Friedrich Schiller, 29. bis 31. Juli*
Schauspiel am Martinsplatz **Der Held aus dem Westen** *von John Millington Synge, 10. bis 19. August*
Orchesterkonzerte – Schloßkonzerte – Sakrale Musik – Serenaden – Neue Töne im KUB

Info unter +43 5574 407-6 – info@bregenzerfestspiele.com – **www.bregenzerfestspiele.com**