

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintalllinie : "Ich habe jederzeit meine Pflicht getan"

Autor: Gabathuler, Hansjakob

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893043>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintalllinie

«Ich habe jederzeit meine Pflicht getan»

Hansjakob Gabathuler, Buchs

Dieser Beitrag beruht auf einer Abschrift der handgeschriebenen Originalnotizen von Jakob Wihler (1817 bis 1898), dem ersten Bahnmeister der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) auf der Rheintalstrecke. Er hat die Aufzeichnungen 1882 nach seinem Ausscheiden aus dem Bahndienst zu einem Vortrag zusammengestellt. Nicht Lob und Anerkennung für seine Dienstleistungen wolle er beanspruchen, vielmehr sei der eigentliche Zweck seines Vortrages, die wichtigsten Momente seiner Dienstzeit, seine Erfahrungen «teils zur Belehrung, teils vielleicht auch als warnenden Fingerzeig für das in Frage liegende Projekt eines direkten Anschlusses an die Vorarlbergbahn» den Zuhörern «getreu vor Augen zu führen». Sein «warnender Fingerzeig» galt der schwächsten und verwundbarsten Stelle der rheintalischen Bahnlinie, dem Marbacherdamm, einem rund 2500 Meter langen Bahnstück, das auf den trügerischen, instabilen Schollenboden gebaut war. Die nie abreissenden Reparaturen an diesem Teilstück hatten im Laufe von Jakob Wihlers Dienstzeit von 1858 bis 1880 die für damals riesige Summe von rund 300 000 Franken für Arbeitslöhne und Auffüllmaterial verschlungen.¹ Vor seinem Eintritt in den Bahndienst war Jakob Wihler von 1852 bis 1855 beim Kirchen- und Turmbau von St. Lorenzen in St. Gallen beschäftigt. Am 10. Januar 1856 meldete er sich bei Bernhard Simon, dem Betriebsdirektor der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, und wurde vorerst als Bauführer bei den Arbeiten auf der Strecke Wil–St. Gallen eingesetzt. Am 1. Mai 1858 wurde Wihler ins Rheintal versetzt. Hier hatte er vor der Eröffnung der Linie Rorschach–Chur (die inzwischen mit den Strecken der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft und der Glatttalbahn zum Netz der Vereinigten Schweizerbahnen gehörte) sämtliches Wärterpersonal zwischen Rorschach und Sargans zu instru-



Jakob Wihler (1817–1898), der erste Bahnmeister auf der Rheintalllinie von 1858 bis 1880. Bild aus Boesch 1958.

ieren und die zahlreichen Weichen und Kreuzungen zu überprüfen.

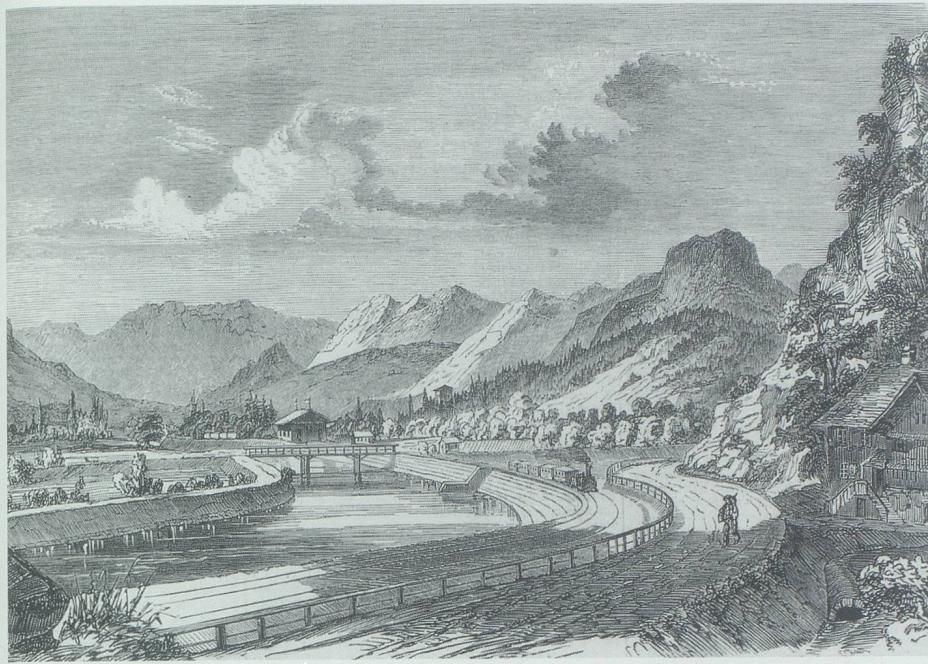
Eröffnung der Strecke Rheineck–Chur

Da die Stationsgebäude im Rheintal zum grössten Teil noch nicht fertig waren und schon vor der Betriebsaufnahme erste «Calamitäten» auf der Bahnlinie bei Marbach eingetreten waren, verzögerte sich die Eröffnung der Linie. «Endlich waren die Arbeiten an der berüchtigten Stelle bei Marbach so weit fortgeschritten, dass die Eröffnung der Bahn auf den 1. August 1858 festgesetzt wurde. Der Festzug glich demjenigen bei der Eröffnung der Strecke Winterthur–St. Gallen² und war gleichzeitig ein Freizug für alle Gemeindevorsteher von Rorschach bis Chur, und, so weit es der Wagenraum noch gestattete, auch noch für weiteres Publikum. Alle Stationsgebäude und Wärterhäuser von Rorschach bis Chur waren beflaggt. Altstätten begrüsste den Festzug durch ein ironisches, in Noten ge-

setztes Transparent mit den Anfangsworten des Grütliliedes: 'Von ferne sei herlich gegrüsset', was den Abgeordneten der Bahnverwaltung und denjenigen des Kantons ein Lächeln entlockte; man sah es ihnen an, was sie dachten, nämlich: 'Ihr Altstätter seid bescheidene Leute, Ihr grüsst doch noch aus der Ferne, was Ihr nicht in der Nähe haben könnt.'

Der Festzug war sehr gelungen, und die Oberländer, vorab die Ragazer und Churer, liessen es an ihrem köstlichen Nass nicht fehlen. – Dem besten Fass Herrschaftler im Churer Stadtkeller soll derart zugesetzt worden sein, dass der dortige Kellermeister Padrutt am Abend geweint habe mit der Bemerkung: 'Heute haben sie meinem Liebling den Boden eingestossen.' Es kam jedenfalls allen Festteilnehmern wohl zu statthen, dass das Dampfross nicht mit Herrschaftler gespeist wurde; alle kamen, wenn auch spät, wieder wohlbehalten in ihre Heimat zurück.

In Altstätten angelangt, wartete meiner noch eine Nachfeier, oder besser gesagt eine Nachtfeier. Infolge des schweren Festzuges hatten sich nämlich auf dem berüchtigten Marbacherdamm mehrere Stellen bedenklich gesenkt, so dass die Reparatur derselben im Laufe der Nacht wieder ausgebessert werden musste. Nach erhaltener Anzeige ging ich sogleich an Ort und Stelle und fand, dass die Senkungen an zwei Stellen von je 500 Fuss Länge vom Morgen bis zum Abend durchschnittlich 5 Zoll betragen. Zur Vorsicht wurde an fraglichem Festmorgen die ganze auf dem Marbacherdamm beschäftigte Mannschaft auf Pikett gestellt, um solche, wenn es nötig werden sollte, bei der Hand zu haben. Von den 64 anwesenden Arbeitern wurde die Hälfte derselben von 9.30 Uhr abends bis 1.30 Uhr morgens zur Arbeit eingeteilt, die andere Hälfte von 1.30 Uhr morgens bis 6 Uhr. Jeder Partie war noch die Mannschaft für je vier Rollwagen beigegeben, um das benötigte Material zu Auffüllung herzuschaffen. – Ich blieb bis morgens 4 Uhr auf



Die Station Au und die Bahnlinie beim Monstein zur Zeit von Jakob Wihlers Wirken als Bahnmeister. Darstellung von 1858 im Staatsarchiv St.Gallen.

der Arbeitsstelle, bis die nötigste Hebung des Geleises wieder in Ordnung war. Mein Festdusel war durch die kühle Nachtluft einer vollständigen Ernüchterung gewichen.»

Das «Krebsübel»

Marbacherdamm

Die erste Lohnliste vom 1. bis 15. August 1858 wies eine Gesamtzahl von täglich 160 Arbeitern auf; diejenige der zweiten Hälfte des gleichen Monats 210 Arbeiter. Die Zusammenstellung sämtlicher Ausgaben von Rorschach bis Haag vom 1. August bis 31. Dezember 1858 belief sich auf 46 350 Franken, wovon allein 15 450 Franken für den Marbacherdamm aufgewendet werden mussten.³ Die dort eingetretenen aussergewöhnlichen Senkungen des Bahnkörpers mussten grösstenteils in Nachtarbeit innert eines Zeitraums von fünf Monaten um insgesamt 22 Zoll aufgefüllt werden.

Bereits im folgenden Jahr kam es bei Marbach wiederum zu aussergewöhnlichen Senkungen des Bahntrassees. Der anstossende Privatboden bäumte sich infolge des Absinkens an drei Stellen derart auf, dass umfangreiche Enteignungen abgeschlossen werden mussten. Die sonst am Fusse des Bahndamms verlaufenden Gräben wurden 50 bis 80 Fuss von den Böschungen entfernt erstellt in der Hoffnung, dadurch den Bahnkörper einigermassen vor Vernässung zu schützen. Einige Zeit bewährte

ten sich diese Vorkehrungen, der Druck von unten und von der Seite des Bahndamms war aber so stark, dass der geöffnete Graben derart zugeschoben wurde, dass er mehrmals wieder neu ausgehoben werden musste.

Die Senkungen der Bankette auf dieser Strecke traten im Lauf der Dienstzeit Jakob Wihlers bei grösseren Gewittern und länger anhaltenden Niederschlägen immer wieder auf, so dass die Reparaturarbeiten im «Marbacherloch» den Reigen der alljährlichen Arbeiten meistens eröffneten und beendeten. Es verwundert deshalb nicht, wenn Bahnmeister Wihler in seinen Aufzeichnungen dieses Teilstück bei Marbach als «das Krebsübel Marbacherdamm» bezeichnet.

1859: «Bedenkliche Blähungen» und Senkungen

Immer wieder waren es die Hochwasser und Überschwemmungen, die dem Bahnkörper arg zusetzten und Bahnmeister Wihler mit seinen Mannschaften in Trab hielten. «Am 25. Juni 1859 bei ausserordentlich hohem Rheinwasserstand [wurde] bei St.Margrethen die Beobachtung gemacht, dass sich infolge Druck des Rheinwassers auf der entgegengesetzten Seite des Bahndamms an mehreren Stellen bedenkliche Blähungen zeigten. [...] So gleich wurden Vorkehrungen getroffen, die äussere Rheinböschung durch eine starke Steinvorlage, einen sogenannten

Steinwurf, zu schützen. Vom 25. Juni bis 16. August wurden an fraglicher Stelle 2500 Klafter Wuhrsteine verwendet. Diese Schutzvorrichtung hat sich vorzüglich bewährt.» [...]

«Auf der Bahnstrecke Salez–Haag, im sog. Rossmaad, musste der ganze Bahnkörper auf 5000 Fuss Länge im laufenden Jahre [1859] zweimal um einen Fuss erhöht werden infolge Senkung des ganzen Bahnkörpers und Verschiebung der Bahnaxe durch lang anhaltendes, stillliegendes Hochwasser von der Simmi. Es mussten hiefür 1500 Schachtruten⁴ Kies verwendet werden. Um diese Arbeiten so schnell als möglich auszuführen, wurde der grösste Teil derselben zur Nachtzeit ausgeführt, um bei Tage keine Störungen im Betriebe herbeizuführen.»

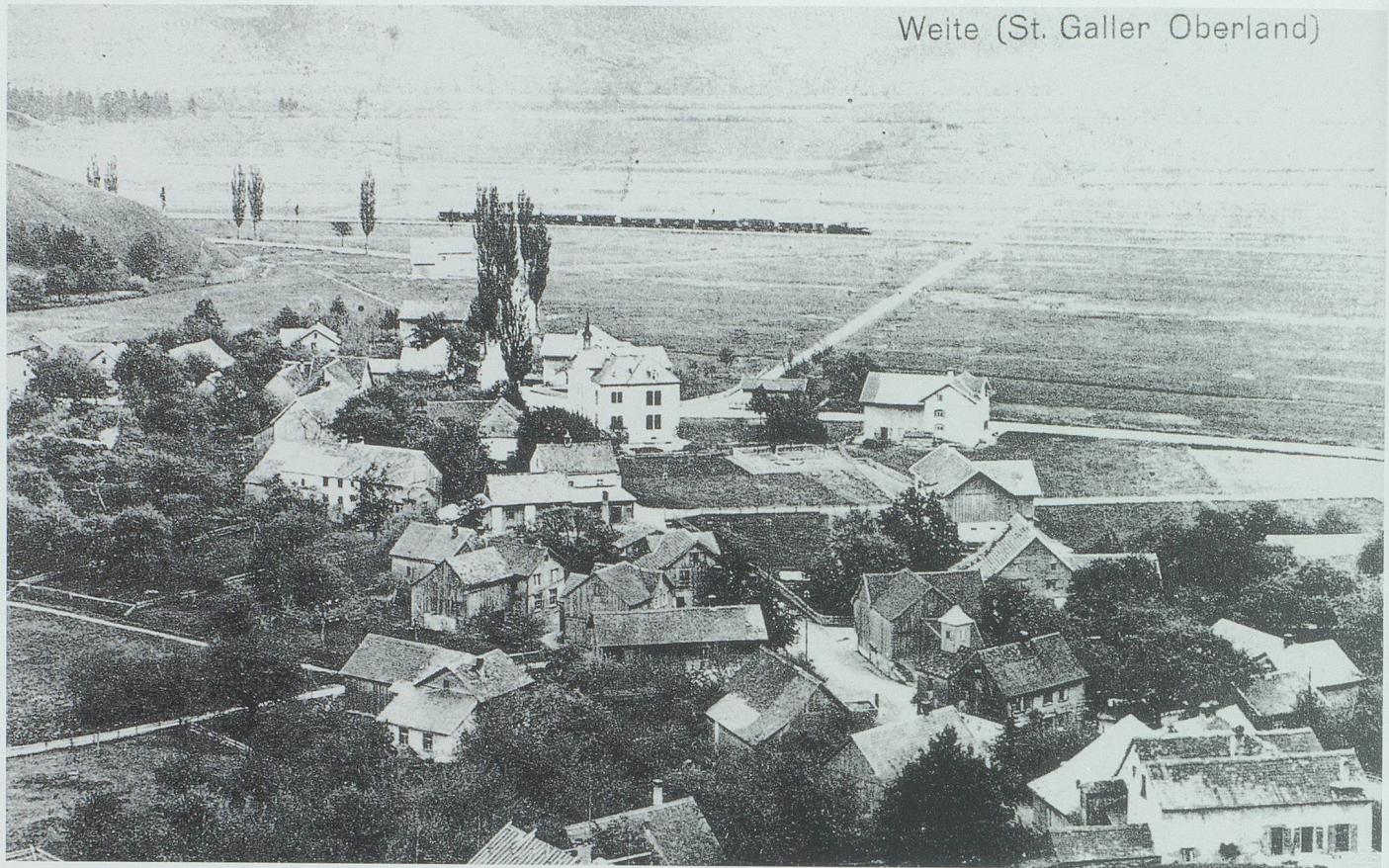
Das Hochwasserjahr 1868

«Sonntag, den 27. September [1868], ging der Rhein ausserordentlich hoch, stieg bis zum 29. auf noch nie erlebte Höhe und führte eine Unmasse Holz und Sagblöcke mit. [...] Als ich nachmittags, den 29. September, zu Fuss nach Au ging, [...] war der Rhein beim Monstein bereits auf Quaderhöhe neben den Schwellen. Auf einmal hörte ich von der neuerstellten Rhein-

1 Jakob Wihler befürchtete, dass der Anschluss an die Vorarlbergerbahn direkt von Altstätten aus gebaut werden könnte. Das hierfür vorgesehene Verbindungsstück hätte auf ebenso ungeeignetem Terrain über die Rheinebene geführt, wäre aber mindestens fünfmal länger als das problematische Teilstück bei Marbach gewesen.

2 Bei der Angabe der Eröffnungsdaten weicht Wihler von den offiziellen Quellen ab: Für die Linie Winterthur–St.Gallen nennt er den 12. Juni 1856 (anstatt den 24. März 1856) und für die Rheintal-Linie den 1. August 1858 (anstatt den 1. Juli 1858). Über die feierliche Eröffnung der Linie Winterthur–St.Gallen schreibt er: «Es war dazumal ein imposantes Schauspiel, die zwei bekränzten Lokomotiven und 36 vollepfropften Personenwagen anzusehen. Als der Zug auf die Anhöhe von Vonwil kam, wurde derselbe mit Kanonenendonner vom Rosenberg her begrüßt. Nach Ankunft des Zuges in St.Gallen war ein grossartiger Festzug durch die Stadt. Voran die Arbeiter gruppenweise mit ihren Werkzeugen, dann die Fuhrleute mit ihren Wagen und Karren; dann folgten die bauleitenden Ingenieure mit ihren Insignien, dann der Verwaltungsrat der St.Galler-Appenzeller-Bahn und die Behörden der Stadt, und Kopf an Kopf gedrängt stand das Publikum. Nach dem Umzug fand ein flottes Bankett für alle geladenen Festteilnehmer statt.»

3 Insgesamt errechnete Jakob Wihler für seine gut 22-jährige Dienstzeit auf der Rheintallinie allein für den Marbacherdamm Lohnkosten von 15 477 Franken. Werden zu dieser Summe die Kosten für das Auffüllmaterial, für den Kiesbedarf und für die wiederholt zu erstellenden Kunstbauten hinzugezählt, kommt ein Gesamtbetrag von wenigstens 300 000 Franken zusammen.



Die Eisenbahn fährt an Weite vorbei. Aufnahme von vermutlich vor 1900 in Sammlung Hansjakob Gabathuler, Buchs.

brücke bei Au her ein heftiges Krachen. Es hatte sich nämlich infolge des aussergewöhnlich hohen Wasserstandes die Verankerung der oberhalb Au stehenden Schiffmühle losgerissen», die nun in rasender Eile gegen den Pfeiler der Rheinbrücke fuhr, zerschellte und noch einen grossen Teil der Verschalung der Brücke mit sich riss. Der Übergang durfte nicht mehr befahren werden, da das Wasser bereits bis an die Schalung der Brücke reichte und diese infolge des Anpralls der schweren Holzstücke, die der Rhein mitführte, heftig schwankte. Bis Mitternacht stieg der Rhein immer höher. Um drei Uhr hatte das Rheinwasser die Schwelenhöhe der Bahn erreicht. «Nun brach eine Katastrophe herein, die ich meiner Lebtag nie vergessen werde. Ich war circa 2000 Schritte oberhalb Au mit 10 Mann beschäftigt, eine angerissene Stelle am Bahndamm zu verstopfen; auf einmal wankte der ganze Bahndamm, und wir konnten uns nur noch unter grösster Lebensgefahr retten. Wir standen bis an die Hüften im Wasser, konnten uns nur noch an den Schienensträngen halten und mussten kriechend uns aus der eingebrochenen Dammstelle retten. – Morgens vier Uhr telegraphierte ich an

die Generaldirektion der VSB folgendes: ‘Bahndamm oberhalb Au soeben eingebrochen. Dorf Au steht im Wasser, dringende Hilfe nötig.’ – Bis morgens acht Uhr war die ganze Fläche vom Rhein bis nach Berneck in einen See verwandelt. Viele Häuser an den tieferliegenden Stellen des Dorfes standen 10 Fuss tief im Wasser.» Die Abgeordneten der Bahnverwaltung und der Regierung mussten anderntags in Ermangelung eines Bootes mit einem provisorisch gezimmerten Floss auf die Bergseite verbracht werden. Da über das Ausmass der Schäden kein richtiger Überblick möglich war, musste das Sinken des Wassers abgewartet werden. Am 1. Oktober wurde mit sechs Zimmerleuten und 54 Arbeitern versucht, die ersten 500 Fuss des Eisenbahndammbruchs mit Holzböcken und starken Tragbalken, auf die die Schwellenlage zu liegen kam, zu reparieren.

Am Samstag, 3. Oktober, stieg der Rhein aber wieder derart, dass alle Arbeiten eingestellt werden mussten. Es blieb kaum mehr Zeit, Werkzeuge und Materialien von der Baustelle wegzuschaffen, damit sie nicht fortgeschwemmt wurden. Sturmgeläute von Kriessern und Diepoldsau,

von Rebstein und Balgach verkündete neues Unheil. Am Sonnagnachmittag war das erneute Hochwasser gegen zwei Zoll höher gestiegen als am 29. September, so dass die Bahn bis zur Station Heerbrugg unter Wasser stand. Mit Hilfe eines Flosses wurde geholfen, die betroffene Bevölkerung, vorab Frauen und Kinder, aus den bedrohten Häusern, die vier bis fünf Fuss im Wasser standen, zu retten, später dann das Vieh, das bis zu den Bäuchen im Wasser stand. Erst gegen den Morgen des 5. Oktober war die Bahn zur Widnauer Überfahrt wieder frei von Wasser, und am 6. Oktobers konnte die Arbeit endlich wieder in Angriff genommen werden. Tag und Nacht waren bis zum 26. Oktober 80 bis 100 Arbeiter beschäftigt, so dass die Bahnlinie nach einem Unterbruch von vier Wochen am 27. Oktober wieder vollständig befahren werden konnte.⁵

Juni 1871: «Von Haag bis Buchs sah es am traurigsten aus»

«Der Monat Juni 1871 steht im Kalender der VSB feurig rot angeschrieben. – Am 19. Juni abends hoher Wasserstand am Rhein. Am Pegel der Rheinbrücke in Au zeigte derselbe um sechs Uhr 14 Fuss und

drei Zoll über dem Nullpunkt.» Laut schlimmen telegraphischen Berichten von Reichenau, wonach der dortige Wasserstand 28 Fuss über dem Nullpunkt stand, wurden am 19. Juni 1871 alle Gemeinden im Rheingebiet zur Wachsamkeit aufgefordert. Gegen Abend standen in Au und Heerbrugg bereits mehrere 100 Stück Dielen bereit, um mit ihnen auf der Rheinseite das Überfluten des Bahnkörpers zu verunmöglichen. Gegen 200 Mann waren damit beschäftigt, den Bahndamm durch Aufstellen dieser Dielen und durch Hinterfüllen mit Erde zu schützen. Bevor der Morgen anbrach, war diese Arbeit zwischen Au und Heerbrugg erledigt, und eine Gefahr ähnlich derjenigen von 1868 konnte damit abgewendet werden.

Schlimmer sah es im Oberland aus. Infolge eines Dammbruches bei Burgerau wurden zwischen Rüthi und Salez etwa 3000 Fuss Bahndamm teilweise weggeschwemmt; von Salez bis Haag, namentlich im Rossmaad, waren zwei Drittel des Bahndamms ebenfalls weggespült. – «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. Eine grosse Strecke sogar hat die Wucht des Wassers die ganze Schwellen- und Schienlage überstürzt, so dass die Schienen zu

unterst lagen, und viele Schienen [waren] in Stücke zerrissen, wo der Anprall des Wassers den Bahndamm zuerst anriß. – Vom 21. Juni bis 12. Juli [1871] war ich mit 54 Arbeitern alle Tage bei den Überschwemmungsstellen, um solche wieder in Ordnung bringen zu helfen; im ganzen 23 Tage und 12 Nächte. Vier volle Wochen war der Bahnverkehr zwischen Sevelen und Rüthi unterbrochen.»

Kaum ein Jahr ohne Hochwasser

«Infolge des anhaltenden Regenwetters stieg [1876] auch der Bodensee auf eine seit 1817 nie mehr gesehene Höhe. Alles Land von Rorschach bis zur Landstrasse im Bauriet unterhalb Rheineck stand unter Wasser. Die Bahnlinie vom unteren zum oberen Bahnhof in Rorschach war derart vom Wasser überflutet, dass keine Schienen mehr sichtbar waren und die Besorgnis nahe stand, es könnte der Wellenschlag vom See bei eintretendem Wind alles Kies unter den Schwellen wegspülen und den Verkehr ganz einstellen. In der Nacht von Samstag auf Sonntag, und Sonntag auf Montag, den 16. bis 18. Juni, musste ich im Bauriet so viele Faschinen⁶ als möglich anfertigen lassen, um solche am 18. mit erstem Zuge nach Rorschach zu senden. Diese Faschinen wurden auf die obersten Quader des Seedamms gelegt, etwas über

Wasserhöhe, und dieselben mit schweren Steinen belegt, als Schutz [vor den] heranprallenden Wellen. Auf diese Weise konnten grössere Verheerungen am Bahnkörper verhütet werden.»

In Staad wurden von Anfang Juni bis Oktober 1876 für Schutzbauten, die durch Hochwasser veranlasst wurden, 1048 Wagengladungen Wuhrsteine zu den bedrohten Stellen geliefert, die alle grösstenteils nachts verladen wurden. Dass während dieser Zeit neben den dringenden auswärtigen Materialbedürfnissen auch die in der Nähe notwendigen Reparaturen am Bahnkörper ausgeführt werden mussten, versteht sich von selbst.

Vom 2. bis 4. Juni 1878 hatte ein Hochwasser des Rheines am Grauensteiner Wuhr [bei Trimmis?] und bei der Station Zizers bedeutenden Schaden angerichtet. Für die Ausbesserungsarbeiten mussten vom 4. bis 8. Juni wiederum auf der Station Staad Tag und Nacht Steine verladen werden, die an die beiden Schadenstellen transportiert wurden.

Schneemassen und zerrissene Telegraphendrähte

Nicht selten verursachten schwere Schneefälle Störungen grösseren Ausmasses. So fiel beispielsweise in der Nacht vom 12. zum 13. März 1861 so viel Schnee, dass zwischen Staad und St. Margrethen sechs eiserne Telegraphenstangen abgebrochen und 14 hölzerne umgeworfen wurden. Dadurch war die Telegraphenleitung für zwei Tage unterbrochen. Auch in den ersten drei Monaten des Jahres 1866 fügten die Schneefälle der Telegraphenleitung erheblichen Schaden zu, da durch die Schneelast viele Drähte zerrissen wurden.

Ununterbrochene Schneefälle vom 20. bis 23. Januar 1867 führten zur Anstellung von 80 Schneeschauflern, um die Strecke Heerbrugg–Oberriet offen zu halten. Weitere Schneefälle in der zweiten Februarhälfte des gleichen Jahres sowie vom 3. bis 6. März 1869 hatten wiederum Störungen

Brücke über die Simmi im Rossmaad bei Haag: «Auf der Bahnstrecke Salez-Haag, im sog. Rossmaad, musste der ganze Bahnkörper auf 5000 Fuss Länge im laufenden Jahre [1859] zweimal um einen Fuss erhöht werden infolge Senkung des ganzen Bahnkörpers und Verschiebung der Bahnhaxe durch lang anhaltendes, stillliegendes Hochwasser von der Simmi.» Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.



4 Hohlmass, das insbesondere bei Tiefbauarbeiten verwendet wurde: 1 Schachtrute = 1 Rute x 1 Rute x 1 Fuss bzw. $10 \times 10 \times 1$ Fuss bzw. ca. $3 \times 3 \times 0,30$ m = ca. $2,7$ m³. Bei den von Wieler erwähnten 1500 Schachtruten Kies handelt es sich demnach um die beträchtliche Menge von rund 4050 m³.

5 Siehe auch den Beitrag «Die Eisenbahn und die Rheinnot vom Herbst 1868» von Hansjakob Gabathuler in diesem Buch.

6 Faschinen sind Reisigbündel zur Befestigung von Böschungen bzw. Dämmen.

des Telegraphen zur Folge. Die Monate Januar und Februar 1870 brachten erneut enorme Schneemassen, so dass am 22. Februar gar der Morgenzug im Einschnitt beim Dürrenbach [Gemeinde Oberriet] in der weissen Pracht stecken blieb. «Der hartgefrorene, drei Fuss tief hergewehte Schnee musste zuerst durch Arbeiter von den Schienen entfernt werden. Der Zug hatte infolge dessen eine Stunde Verspätung.»

«Wegen starkem Schneefall in der Nacht vom 27./28. December [1877] blieb der erste Zug am Morgen den 28. zwischen Salez und Rüthi stecken; der Schnee zerriss den Bahndraht und man wusste nicht, warum der Morgenzug ausblieb, oder wo er war. Endlich nach 3½ Stunden – statt 7 Uhr morgens um 10.30 Uhr – kam der Zug in Oberriet an, nachdem der St.Gallerzug drei volle Stunden in Oberriet gewartet hatte.»

Auch die Kälte konnte den Bahndienst unter Umständen empfindlich stören. So mussten im Jahr 1879 viele eiserne Bahnbrücken um drei bis fünf Zoll gehoben werden, da sich der Bahnkörper in der grimmigen November- und Dezemberkälte durch den Frost in gleicher Höhe aufgebäumt hatte.

Sturmschäden und Blitzschlag

Immer wieder aber gab es auch Sturmschäden durch den ältesten Rheintaler, den Föhn. Schon 1863 wurden zwischen Rorschach und Rheineck «42 hölzerne Telegraphenstangen umgeworfen, die Drähte zerrissen und verwickelt». Zu 24 Drahtbrüchen führte auch ein Sturm im Jahr 1867, und 1872 wurde «die Telegraphenleitung arg beschädigt».

Sommerliche Gewitter mit Blitz und Hagel konnten den Bahndienst ebenfalls beeinträchtigen. Am 1. September 1871, morgens 6 Uhr, «schlug der Blitz in die internationale Telegraphenleitung zwischen Staad und Rorschach und beschädigte 11 Stangen auf eigentümliche Weise: Der Blitz fuhr beim eisernen Träger in die hölzerne Stange und machte eine 1½ Zoll tiefe Furche in die Stange bis zum Boden. Wenn eine Stange wildes, verwundenes Holz hatte, fuhr der Blitz oft drei bis viermal rund um die Stange bis zum Boden, und machte die gleichen Beschädigungen an der Stange, wie bei den andern. An der Leitung selbst war nichts verletzt, ausser [an] einigen Stellen, wo die Drähte zusammengelötet waren, war die Lötung etwas



«Da man nicht alle Personen gleichzeitig retten konnte, wurde es einer Frau Weder in Widnau zu langweilig, da sie mit ihrem 5-jährigen Kinde noch allein im Hause war. Sie hob die Haustüre aus und stieg auf dieselbe, nahm einen langen Baumstecken und ruderte vor die Stubenfenster, nahm das Kind auf den Rücken und ruderte, auf der Türe stehend, gegen die Station Heerbrugg zu, wo ihr die Bürde abgenommen wurde.» Darstellung: Emil Rittmeyer, «Scene aus der Überschwemmung des St.-Gallischen Rheintals im Herbst 1868».

geschmolzen». – Ein Blitz war auch daran Schuld, dass am 8. Juni 1874 bei Altstätten zwei Drähte und Isolatoren gebrochen wurden. «Die Wirkung im Apparat in der Station [...] war derart, dass zwei Linienstifte und die Blitzplatte schmolzen.» – Im Juli 1872 ging ein furchtbare Hagelwetter in der Umgebung von Altstätten nieder. «An der westlichen Seite des Stationsdaches wurden 1000 Dachziegel zerschlagen, und an den Dachfenstern nicht bloss das Glas, sondern auch die Fenstersprossen zersplittert. An einem auf der Station stehenden Personenwagen [der Eisenbahn] wurden alle Fenster zersplittert, nicht bloss auf der Wetterseite, auch die rückwärts liegenden.»

Gefährlicher Felssturz in der Nachbarschaft

«Sonntag, den 13. März 1869, lösten sich unterhalb Mühlehorn zwischen zwei Tunneln gewaltig Felsstücke von einer 310 Fuss hohen Felswand ab, wurden aber von einem vorspringenden Felsenkopf auf beiden Seiten eines zweistöckigen Wärterhauses vorbei in den See geschleudert. Diese Felsablösung fand unmittelbar nach Passieren des Nachmittagzuges statt. – Da jedoch noch ein Teil der Felswand bedenkliche Risse hatte und die Vermutung nahe lag, dass noch grössere Ablösungen nach-

folgen werden, wurde vom dortigen Beobachtungspersonal schnell nach Weesen und Mühlehorn Bericht abgeschickt, keinen Zug mehr passieren zu lassen.

Um fünf Uhr abends trat die Hauptkatastrophe ein. Der ganze Bergstock, 310 Fuss hoch und bis zur geöffneten Spalte 34 Fuss breit, löste sich mit furchtbarem Krachen ab und stürzte teils auf die Bahn, teils in den See, und vom zweistöckigen Wärterhaus war keine Spur mehr zu sehen. – Glücklicherweise war der Wärter samt seiner Familie schon acht Tage vorher ausgezogen, da sich schon damals kleinere Felsbestandteile ablösten und das Wohnen dort unsicher machten, und die eingetretene Katastrophe schon damals beinahe vorauszusehen war.

Am 14. März erhielt ich durch Telegramm die Anzeige, mit allen verfügbaren Arbeitern nach Mühlehorn zu kommen und für zwei Tage Proviant mitzunehmen. Es war dunkel, als wir dort ankamen, und wir mussten durch eine vom Bergsturz eingeschlagene Gewölbetunnelöffnung durchschlüpfen, um zur Arbeitsstelle zu gelangen. Die Verwüstung sah furchtbar aus.

Es war schon eine Anzahl Italiener dort mit Bohren und Steinsprengen beschäftigt, welches Material wir zu beseitigen und in den See zu werfen hatten. Es war die un-

heimlichste Nacht meines Lebens; man konnte keinen Augenblick wissen, wann wieder ein Stück Felsen sich ablösen würde, um vielleicht alle einzudecken.

Nun – die Nacht ging vorüber und die Gefahr auch. Es waren circa 200 Arbeiter dort beschäftigt und wurden so eingeteilt, dass je eine Partie vom Abend die ganze Nacht durch bis zum andern Abend den Dienst hatte und dann einen Tag ruhen konnte. Vom 15. bis 31. März war ich fünfmal mit circa 50 Arbeitern dort. Es war possierlich anzusehen, wenn Felsstücke von 15 bis 20 Doppelzentnern mit vierfachen Wagenseilen von 20 bis 30 Arbeitern umgestülpt und an der steilen Halde in den See gestürzt wurden, wo man das Kollern derselben in der Tiefe des Sees noch lange hören konnte. – Endlich, nach Verfluss von vier Wochen war der riesige Felskloß weggesprengt und beseitigt und eine Arbeit durchgemacht, deren Wiederholung unterbleiben dürfte..»

Materialprobleme und Nachlässigkeiten mit Folgen

Nicht immer aber waren Einschränkungen im Bahnverkehr den Naturgewalten anzulasten. So brannte beispielsweise am

25. März 1859 die Station Oberriet «infolge nachlässiger Konstruktion der Feuererichtungen gänzlich, bis auf den Boden» nieder. – Eine gewisse Brandgefahr an den Stationsgebäuden und an den Holzbauten nahe der Bahn war zur Zeit der «Dampfrösser» durch den Funkenwurf immer gegeben. Im Laufe des Sommers 1866 wurden «alle hölzernen Laderampen auf den Stationen durch steinerne ersetzt und ebenso die Untermauerung der Stationsgebäulichkeiten, die ursprünglich alle nur auf Pfähle gestellt wurden, welch' letztere angefaul waren».

Am 17. März 1877 geriet beim letzten Abendzug von Chur abends um 7.30 Uhr im Altstätterriet ein Personenwagen der I./II. Klasse in Brand; er brannte bis auf die Eisenteile völlig aus. «Verfehlte Konstruktion des Heizapparates war Ursache des Brandes. Niemand wurde beschädigt. Der brennende Wagen wurde auf beiden Seiten losgekuppelt und freigestellt, so dass keine Gefahr für die übrigen Wagen vom Zug vorhanden war. Der Zug erlitt zwei Stunden Verspätung.»

Materialbrüche an den Lokomotiven führten mehrmals zu Verspätungen der Züge. Am 13. Juli 1861 «sind bei Zug 8 zwischen

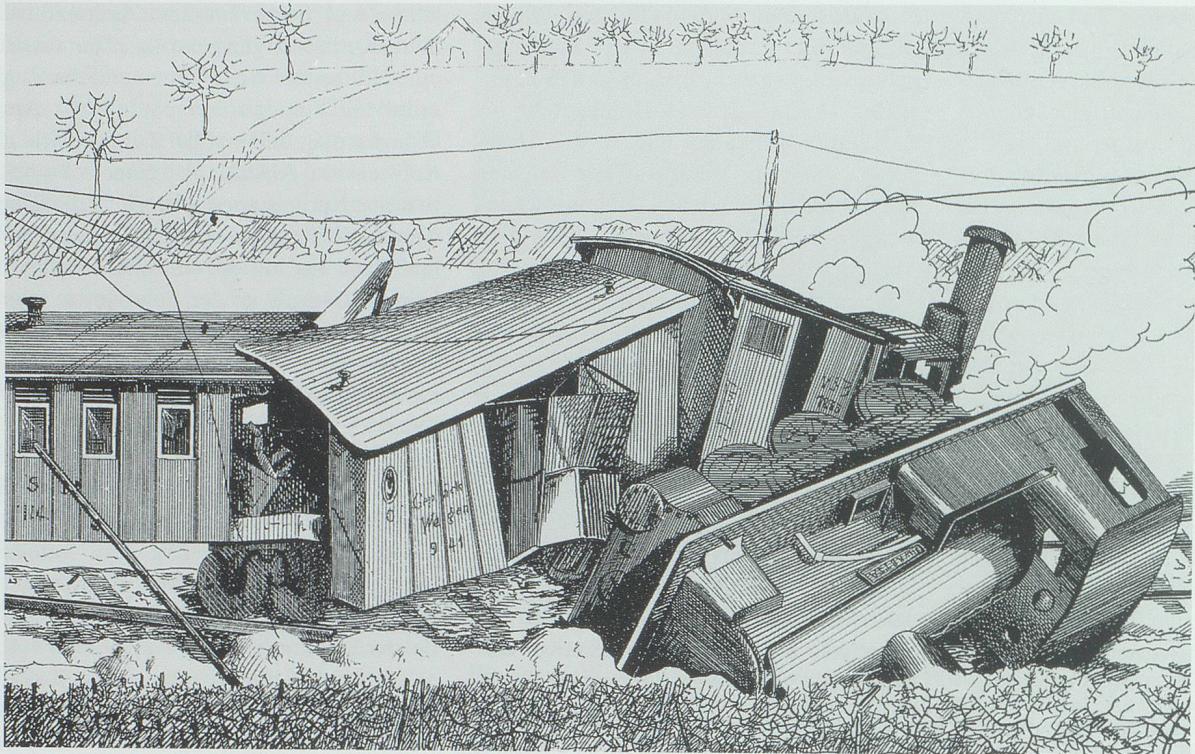
Rüthi und Salez an einer Lokomotive beide Kurbelstangen gebrochen; es musste eine Hülfsmaschine kommen und der Zug erlitt 1½ Stunden Verspätung». – Am Ostersonntag 1863 «ist bei Zug 1 zwischen Rebstein und Altstätten an einer Lokomotive eine Kurbelstange gebrochen; der Zug wurde 1¼ Stunden verspätet». – Am 8. Januar 1868 «ist in der Nähe von Rheineck beim Mittagszug an der Lokomotive eine Achse gebrochen, jedoch ohne weiteren Unfall». – Im Dezember des gleichen Jahres «ist bei Zug 1 zwischen Altstätten und Oberriet an einer Lokomotive eine Siedröhre gebrochen. Der Zug hatte 10 Minuten Verspätung». – «Am 11. Mai 1870 bei Zug Nr. 17 ist an der Lokomotive eine Kurbelstange gebrochen; Zug eine Stunde Verspätung.» – «Am 15. Mai [1872] ist ein mit Kohlen beladener bayerischer Wagen bei der Stadtbachbrücke in Altstätten entgleist, infolge beschädigter Achsenlager, und hat die eisernen Traversen an der Brücke beschädigt», und der Bruch eines Kolbenbolzens an der Maschine bei Zug Nr. 12 führte am 24. Juni zu einer Verspätung von 1½ Stunden.

«Am 18. Juli ist zwischen Staad und Rheineck ein Güterwagen entgleist, infolge

Bahnmeister Wihler erlebte mit, wie im Februar 1871 internierte Soldaten der Bourbaki-Armee mit einem Extrazug in Altstätten eintrafen. Emil Rittmeyer hielt den Einzug einer abgekämpften Schar in St.Gallen fest. Bleistiftzeichnung 1871, im Kunstmuseum St.Gallen.



Das Eisenbahnunglück vom 31. Dezember 1879 in Vonwil bei St.Gallen. Darstellung im Historischen Museum St.Gallen.



Bruch einer Schmierbüchse. Der entgleiste Wagen wurde 3226 Fuss mit nachgeschleppt, bevor angehalten werden konnte, und hat auf diese Länge einen Teil der Bolzen und Nägel demoliert. Das geschädigte Geleise habe ich in dieser Nacht wieder in Ordnung gestellt. [...] Am 14. December erlitt eine Lokomotive zwischen Altstätten und Oberriet einen Achsenbruch, ohne sonstigen Unfall.» – «Am 10. Juli [1876] ist auf dem Bahnhof St.Margrethen ein Wagen entgleist, infolge nachlässiger Bedienung einer Weiche; die Zungen der Weiche und die Verbindungsstangen derselben wurden gekrümmmt und mussten in der Nacht vom 10./11. Juli wieder in Ordnung gebracht werden.»

Unter die Räder geraten

Tragischer liefen jene Ereignisse ab, bei denen durch die Bahn nicht Material, sondern Menschen und Tiere zu Schaden kamen. Jakob Wihler hat in seinem Tagebuch auch diese Unfälle festgehalten: «Am 20. Juni [1860] verunglückte ein Jb. Kuhn von Thal auf der Wärterstrecke Nr. 96 im Bauriet unterhalb Rheineck. Der Mann war übelhörig und ging unter einer geschlossenen Barriere durch im gleichen Augenblick, als der Zug vorbeifuhr; wurde von der Lokomotive erfasst und zu Boden geworfen, wo er nachher vom Wärter mit zerschmettertem Kopf tot aufgefunden wurde.»

«Am 25. Juni [1863] wurde oberhalb Rebstein eine Kuh vom Zuge überfahren und getötet; der Zug erlitt keinen Schaden.» –

«Am 5. September ist Bäcker Kuenzler in St.Margrethen bei der ersten Überfahrt oberhalb der Station in den daherfahrenden Morgenzug gesprungen und wurde grässlich verstümmelt. Die verschiedenen Bestandteile seines Körpers mussten mit Schaufeln auf einen Rollwagen geladen werden, die nachher von Angehörigen in einer Kiste verpackt in Empfang genommen wurden.»

«Am 1. August 1864 verunglückte Jb. Ritter von Altstätten, Laufbursche des Herrn Ing. Haltiner. Es wurde abends beim letzten Zuge ein Personenwagen abgekuppelt und mit der Maschine ins Nebengeleise gestossen. Ritter stand auf einer Treppe dieses Wagens und wollte, als der Wagen noch in starkem Laufe war, herabspringen und kam so unglücklich unter die Räder, dass er noch in gleicher Nacht an den erhaltenen Verletzungen starb.»

«Am 6. September wurde ein Jos. Rohner von Wolfhalden in der Höhe von Staad vom letzten Zug überfahren und blieb die ganze Nacht in Mitte des Geleises liegen, da der betreffende Wärter unterliess, die Bahn nach dem letzten Zuge zu begehen. Wärter Bösch wurde sofort am 7. Sept[ember] entlassen.» – Ein Weichenwärter Joos verunglückte im November auf dem Bahnhof Sargans, «indem er unter die Räder ei-

ner Maschine kam, die ihm beide Beine oberhalb der Knie abschnitt; Joos starb an Verblutung.»

«Am 13. November [1867] ist Bahnwärter Baumgartner im Kirlen verunglückt. Der selbe war bei einer Arbeiterpartie beschäftigt, hatte sich zu spät auf seinen Posten begaben und wurde von der Maschine über die Böschung geworfen. Beim ärztlichen Untersuch zeigten sich mehrere Rippenbrüche, welche die Lunge beschädigt hatten. Baumgartner ist nach fünf Stunden an den erhaltenen Verletzungen gestorben.»

«Am 21. August [1868] verunglückte Weichenwärter Sieber in St.Margrethen beim Verladen einer schweren Gewehrkiste durch Unvorsichtigkeit eines Speters. Die vier Zentner schwere Kiste fiel um, riss Sieber mit und zerquetschte ihm derart das rechte Bein, dass er einen Doppelschenkelbruch erlitt, und die Splitter vom Rohrbein durch die Hosen sichtbar waren. Sieber wurde schlecht geheilt und hat jetzt noch einen steifen, offenen Fuss, in Folge dessen er arbeitsunfähig pensioniert und aus dem Dienste treten musste.»

Glimpflicher verliefen die beiden Unfälle vom 22. Februar 1877 und vom 12. Juni des folgenden Jahres. Beim ersten ist «die von der VSB zu unterhaltende Aachbrücke beim Zollhaus in Au beim Passieren eines Steinfuhrwerkes teilweise eingebrochen; und Pferde und Wagen in die Ach gestürzt. Durch Geistesgegenwart des Fuhrmannes

konnten beide Pferde noch gerettet werden und erhielten nur leichte Confusionen; der Wagen jedoch wurde zum grössten Teil zertrümmert. Die Brücke wurde am Abend bis zum nächsten Morgen wieder fahrbar hergestellt». Der zweite Unfall ereignete sich, als ein gewaltiger Föhnsturm «ein Fuder Heu auf einer Bahnüberfahrt bei Balgach umgeworfen [hatte] und ist der Nachmittagszug um 3.20 Uhr in fragliches Fuder Heu gefahren, und hat Wagen und Heu circa 30 Fuss weit fortgeschoben. Der Zug blieb unversehrt, der Wagen jedoch wurde in Stücke zerdrückt und musste vom Maschinenpersonal und dem Bahnwärter vergütet werden, da alle ihre Pflicht vernachlässigt [hatten].»

«Am 8. Januar wurde auf der Station Rheineck beim Güterzug abends ein Weichenwärter am Kopfe schwer verwundet, infolge Offenstehen einer Seitenthür an einem Güterwagen. Die Thüre zerschlug die Weichenlaterne samt eiserner Säule und die Splitter derselben verletzten den Wärter.»

«Am 31. December 1879 ereignete sich in der Nähe von St.Gallen der erste grösse Eisenbahnunfall auf der Bahn seit dem Bestande derselben, infolge einer Entgleisung des Zuges.»⁷

Diebeswerk und Sabotage

Die Bahnanlagen wurden von den Bahnwätern peinlichst genau kontrolliert und überwacht. Trotzdem kam es vereinzelt auch zu Übergriffen auf das Eigentum der Bahn: «In der Nacht vom 21./22. September [1863] hat Jb. Schegg, Fahnenträger von Montlingen, auf der Station Oberriet 4 buchene Stosschwellen entwendet und Fensterpfosten und Simsen daraus machen lassen. Wurde dem Strafrichter überwiesen.» – «In der Nacht vom 26./27. April [1868] haben David Tobler, Jb. Heller von Buchberg und Samuel Hartmann vom Bauriet auf der Wärterstrecke Nr. 97 im Bauriet 2 hölzerne Telegraphenstangen ausgerissen und quer über die Schienen gelegt, wurden vom Wärter ertappt und vom Strafrichter zu 4 Wochen Gefangenschaft und Kosten verurteilt.»

Langjährige Strapazen und Erholung

Wie die Notizen Jakob Wihlers belegen, war die Überwachung des gesamten Bahnkörpers, der vom Zug Rorschach-Chur vorerst täglich in rund dreistündiger Fahrt viermal hin und zurück befahren

wurde, die Hauptpflicht des Bahnmeisters. Zur Erfüllung dieser Aufgabe standen ihm über 100 Hilfskräfte zur Verfügung, bei ausserordentlichen Einsätzen, die meist nachts erfolgten, kamen immer wieder auch Tagelöhner in grosser Zahl dazu. Im Laufe seiner 25-jährigen Dienstzeit leistete Jakob Wihler gemäss seiner eigenen Aufstellung über 1100 Nachschichteinsätze, teils im nächtlichen Kontrolldienst, teils aber auch bei ausserordentlichen Ereignissen. Dass dieser Umstand eisernen Fleiss und eine ebenso eiserne Gesundheit voraussetzte, versteht sich von selbst. Die vielen Nachtwachen und der ungesunde Dienst bei Regenwetter und Hochwasser gingen aber nicht nur an den Untergebenen, sondern auch am Bahnmeister selbst nicht immer spurlos vorbei. So litt er beispielsweise nach der Überschwemmungskatastrophe von 1871 zwei Wochen an einer starken Erkältung, so dass er dienstunfähig war, wie auch 1876, wo er «infolge Erkältung und einer körperlichen Verletzung» vom 8. bis 26. Dezember seinen Dienst nicht versehen konnte. Mit einer weiteren dreiwöchigen Dienstpause aus den gleichen Gründen musste er sich auch im Juni 1879 abfinden.

Dass die Bahnverwaltung von ihren Angestellten aber nicht bloss harte Arbeit forderte, sondern auch Erholung gewährte, konnte Jakob Wihler im August 1861 erfahren: Eine einwöchige Urlaubsreise führte ihn nach München. Einen zweiten Urlaub verbrachte der Bahnmeister im Herbst 1866. Dabei besichtigte er den kurz vorher eröffneten Hauensteintunnel, den er in zwei Stunden zu Fuss durchschritt. In Olten besuchte er während seines Aufenthaltes die vom Schweizerischen Architektenverein arrangierte Ausstellung «Sämtliche Steingattungen der Schweiz in rohem und verarbeitetem Zustande». Auch der Kanton St.Gallen war durch eine Arbeit des Vorgesetzten von Jakob Wihler würdig vertreten. «Herr Direktor Simon als Vertreter der St.Galler Architekten verstand es, das Schöne mit dem Praktischen zu verbinden. Er konstruierte ein in gotischem Stil gehaltenes Portal, welches dort aufgestellt war. Der Sockel desselben bestand aus wildem Marmor aus den Brüchen bei Trübbach und Ragaz, dann folgten in Abwechslung die Steine von Rorschacherberg und St.Margrethen, die Tuffsteine von Bazenheid und die gelben Kalksteine vom Walensee. Die ersten Widerlager des Bogens und der Schlussstein desselben waren

rote Melsersteine. [...] Das Ganze war als eine tadellose Arbeit eine der schönsten Zierden der Ausstellung.» – Im Jahr 1876 führte ein weiterer einwöchiger Urlaub den Bahnmeister nach Genf und ins Berner Oberland und ein letzter im Jahr 1881 in die Westschweiz.

Die vorliegende Zusammenfassung mag den verantwortungsvollen und oft mühsamen Dienst des Bahnmeisters und seiner Untergebenen etwas erhellt haben, wobei Jakob Wihler bestimmt auch verschiedene Begebenheiten aus seinen täglichen Routinearbeiten ausführlicher zu erzählen gewusst hätte. Dass er 1862 wegen Krankheit eines Kollegen nach Chur delegiert wurde, um die Dekorationen für das Eidgenössische Sängerfest am dortigen Bahnhofgebäude herzustellen, dass er miterlebte, wie im Februar 1871 ein Extrazug mit 325 internierten Franzosen der Bourbaki-Armee in Altstätten eintraf, die später nach Rorschach disloziert wurden, sind nur zwei von weiteren zahlreichen Beispielen der Vielseitigkeit des damaligen Bahndienstes. Im Jahr 1881 nahm der alternde Mann seinen Rücktritt. Er wurde ihm von der Bahndirektion nur ungern gewährt, denn zuverlässige Männer seiner Art liess man schon damals nicht gerne gehen. Bescheiden vermerkt Jakob Wihler am Schluss seiner Aufzeichnungen: «Ich kann mit Freude auf meine durchlebte Dienstzeit zurückblicken mit der innersten Überzeugung: Ich habe jederzeit meine Pflicht getan.»

7 Das Unglück, an dem eine Personenzugkomposition und eine zweite Lokomotive beteiligt waren, ereignete sich in Vonwil bei St.Gallen. Die Ursache war eine Hebung der Schienen infolge Bodenaufweichung bei Tauwetter. «Die eine der beiden Locomotiven wurde rechts aus den Schienen geworfen, im Wirbel gedreht und umgestürzt, die andere sauste links an ihr vorbei in den Bahndamm hinein, in den sie einige Meter tief eindrang. Die nächstfolgenden Waggons wurden übereinander geworfen und zertrümmert. Dabei verunglückten 11 Personen, 4 vom Zugpersonal und 7 Passagiere. Zugführer Gerster von St.Gallen und Rathsherr Stricker von Herisau fanden den Tod, die übrigen trugen mehr oder weniger erhebliche Verletzungen davon.» Vgl. *Neujahrsblatt* 1881, Hg. Historischer Verein des Kantons St.Gallen. St.Gallen 1881. S. 15.

Quellen

JAKOB WIHLER, *Notizen, Erlebnisse und Erfahrungen aus meiner 25-jährigen Dienstzeit*. Abschrift der handgeschriebenen Original-Notizen zu einem chronologischen Vortrag im Jahr 1882. Manuscript O. Heberle, Rorschach 1951; Fotokopie beim Verfasser.

Boesch 1958: JAKOB BOESCH, *100 Jahre Rheintaler Eisenbahn*. – In: *Der Rheintaler*, Jubiläumsbeilage 21. Juni 1958.