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: Als die Welt über die Grenze kam : vom Reisen und vom Güter- und Personenverkehr im Grenzbahnhof Buchs

Autor: Gabathuler, Hansjakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893048

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: 25.08.2025

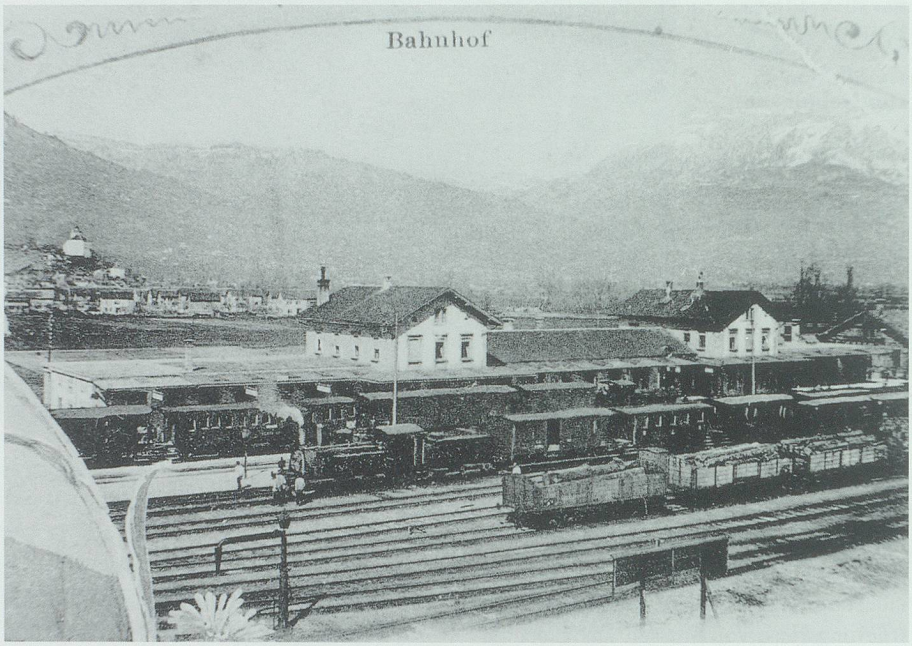
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Als die Welt über die Grenze kam

Vom Reisen und vom Güter- und Personenverkehr im Grenzbahnhof Buchs

Hansjakob Gabathuler, Buchs[1]

Unter Vorspann der festlich geschmückten Lokomotiven «Helvetia» und «Splügen» begann am Eröffnungstag der Rheintalbahn[2] in Rorschach eine stolze Wagenreihe ihre Fahrt. Diese erste Reise eines Dampfwagens durch unsere Talschaft nach Chur, das um punkt 13 Uhr erreicht wurde, glich einem Triumphzug. Überall flatterten Fahnen; blumenbekränzte Bahngebäude und Wärterhäuschen begrüssten das Dampfross. Dazu gesellte sich ein nie abreissendes «Bombardement», dass man hätte meinen können, die ganze eidgenössische Artillerie stehe im Dienst. Kurz nach 19 Uhr erfolgte die Rückfahrt von Chur nach St.Gallen, das nachts um 23 Uhr erreicht wurde.[3]



Der Grenzbahnhof Buchs um 1900 – ein wichtiger Punkt an der internationalen Linie Paris–Basel–Zürich–Wien–Budapest–Bukarest. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Bescheidene Anfänge

Der Personenandrang bei den Eröffnungsfestivitäten vom 1. Juli 1858, als die Linie mit einem «Freizug für alle Gemeindevorsteher von Rorschach bis Chur und, soweit es der Wagenraum gestattete, auch noch für weiteres Publikum»[4] befahren wurde, dürfte damit auf der Rheintallinie für längere Zeit einmalig gewesen sein. Und doch brachte die Bahn enorme Vorteile. Nicht zuletzt rückte sie das Oberland und mit ihm auch das Werdenberg näher an die Kantonshauptstadt St.Gallen. Nachweislich reisten beispielsweise Werdenberger Magistraten einst sogar auch über den Krinnenpass, die Saxerlücke, zu den Sessionen des Parlaments in die Hauptstadt. Wie viel einfacher war diese Anreise mit der Eröffnung der Bahnlinie doch geworden!
Sowohl als Teilstück der nicht realisierten Ostalpenbahn als auch mit dem Anschluss an die Vorarlberger Bahn im Jahr 1872, als Buchs und St.Margrethen immerhin zu Grenzbahnhöfen wurden, vermochte die Rheintallinie bezüglich eines grösseren Anfalls an Personen- und Gütertransporten die Erwartungen aber kaum zu erfüllen. Über die bescheidenen Anfänge des Bahnhofs Buchs, des späteren «Tors zum Osten», gibt uns ein Text aus den zwanziger Jahren Aufschluss: «Über Buchs wurde nur die Lokalstrecke ab Bludenz geleitet und zwar einzig für den Verkehr in der Richtung Zürich. Es war denn auch sehr wenig, drei Zügli per Tag mit einer kleinen Maschine, im Volksmund 'Kaffeemühle' genannt, und ebenso kleinen Personen- und Gepäckwagen, begleitet von zwei Mann. Die Personenfrequenz überstieg das Dutzend per Tag nicht. Der Güterverkehr erforderte zwei bis drei, selten fünf Wagen» – und das nicht etwa pro Tag, sondern im Monat! Mit vier Mann war auch der Beamtenstand entsprechend klein.[5]

Zugreisen – alles andere als komfortabel

Die Zugmaschinen waren damals noch klein und niedrig und wurden mit Holz geheizt, wobei starker Funkenwurf entstand. Nicht umsonst wurde vom «feurigen Ross als Brandstifter» gesprochen, wenn etwa das dürre Gras am Bahndamm Feuer fing oder gar schlimmeres Unheil angerichtet wurde.[6] Der offene Führerstand bot gegen Wind und Wetter keinerlei Schutz für den Maschinisten. Zur nächtlichen Beleuchtung in den Bahnwagen diente ein kleines Öllämpchen, das sich an der Querwand befand und nicht so hell gab, dass man die Mitreisenden zu erkennen vermochte. Deshalb trug der Kondukteur bei der Billettkontrolle stets eine kleine Laterne mit sich. Mit ihr zündete er dem Fahrgast forschend ins Gesicht und kupierte danach die Fahrkarte. Im Winter stand in einer Ecke ein ganz kleiner Eisenofen, der mit Holz geheizt wurde, den Wagen aber nicht so stark zu erwärmen vermochte, dass der an den Schuhen mitgeschleppte Schnee in den Gängen zum Schmelzen gekommen wäre; die Reisenden froren erbärmlich und hatten vor allem an kalten Füssen zu leiden. Puffer an den Wagen waren vorerst noch nicht bekannt. Damit in den Kurven keine gefährliche Pressung der Wagen entstand,

Begleitumstände: Brände im Cholauwald infolge Funkenwurfs

Martin Graber, Trübbach

Bei starkem Föhnwetter brannte am 28. Februar 1903 infolge eines Funkenwurfs der Lokomotive des Frühzuges ein Waldstück in der Cholau bei Weite-Plattis. Die Brandfläche erstreckte sich über ungefähr drei Hektaren. Der südlich liegende Wald konnte mit Hilfe von Leuten aus Plattis, Weite und Sevelen gerettet werden.

Mit Löscharbeiten aus dem gleichen Grund war auch am 17. Februar 1904 eine Mannschaft aus Plattis, Weite und Sevelen eine halbe Stunde beschäftigt. Die SBB entschädigten im selben Jahr eine 16-köpfige Löschmannschaft aus den drei Dörfern für einen früheren Brand mit 16 Franken. Jeder, der seinen Anteil erhalten hatte, musste den Betrag von Fr. 1.25 quittieren.

Der von den SBB 1907 gekaufte und abgeholzte Landstreifen zwischen dem Cholauwald und der Bahnlinie. Bild bei Hansjakob Gabathuler, Buchs.

Um weiteren Bränden vorzubeugen, strebte die Ortsgemeinde Wartau als Besitzerin des Waldes mit den SBB am 13. Januar 1906 einen Vertrag mit folgendem Inhalt an: 1. Die Ortsgemeinde rodet den Wald längs der Schiene auf einer Breite von 20 Metern, bleibt aber Eigentümerin des Bodens. 2. In diesem Streifen, der rund 4300 Quadratmeter umfasst, dürfen künftig keine Bäume oder leicht brennbare Pflanzen gesetzt werden. 3. Ein 25-jähriger Waldbestand hat bestehen zu bleiben. Wird dieser aber forstwirtschaftlich gerodet, gilt auch hier ein Streifen von 20 Metern Abstand von den Geleisen. 4. Die SBB haben eine Entschädigung von 700 Franken zu bezahlen.

In einem Brief vom 24. März 1906 schrieb die SBB an den Verwaltungsrat der Ortsgemeinde Wartau, dass sie diesem Vertrag nicht zustimmen könne und weiter verhandeln wolle. Am 8. Mai beziehungsweise am 24. Juni 1907 kam darauf ein von beiden Parteien genehmigter Vertrag zustande, wonach die Ortsgemeinde Wartau den SBB in der Cholau rechts der Bahnlinie einen Schutzstreifen gegen Waldbrände von rund 5800 Quadratmetern Fläche abtrat. Für Pflanz- und Wiesland betrug der Bodenpreis 65 Rappen pro Quadratmeter, für Waldboden 55 Rappen. Die SBB bezahlten für die Ausforstung zusätzlich 600 Franken, wobei das geschlagene Holz der Ortsgemeinde verblieb. Dieser waldlose Streifen zwischen dem Schienenstrang und dem Cholauwald besteht noch heute.

Quellen

Archiv Ortsgemeinde Wartau: Sitzungsprotokolle 1896–1906, Band A 1–14, S. 266 und 315; verschiedene Akten aus den Jahren 1903–1907.

war die Plattform abgerundet. An Stelle der heutigen Kupplungen verwendete man ein breites, kurzes und massives Eisen mit zwei Löchern. Mussten zwei Wagen zusammengekuppelt werden, so hielt ein Arbeiter auf dem einen Wagen das Eisen und richtete es in das dafür bestimmte Loch des andern Wagens, auf dem ein zweiter Mann mit einem dicken Bolzen wartete, den er in eines der Löcher des Eisens stossen musste. Damit waren beide Wagen solide aneinander befestigt.

Das Reisen in der damaligen Zeit war auch in der wärmeren Jahreszeit alles andere als komfortabel, denn von einer Federung zwischen den Wagen und auf den Achsen wusste man noch nichts. Unsanft wurden die Reisenden geschüttelt und durchgerüttelt; über den Schienenstössen holperte es bedenklich, und es setzte auf der Fahrt manch unsanften Stoss ab. Und dann das grosse Spektakel und die Umständlichkeiten bei der Abfahrt und der Ankunft der Züge! Die Maschine liess wiederholt lange Pfiffe ertönen; der Weichenwärter blies warnend in sein Horn, und ein anderer läutete diensteifrig die grosse Stationsglocke, die man im ganzen Dorfe hören konnte. An Massnahmen der Bahnverwaltung gegen Durst, Hunger und Langeweile des Zug fahrenden Publikums gab es anfänglich nur das Wirten in den Wartsälen der Stationen. Ausser in den grossen Bahnhöfen hatte der Stationsvorstand die zusätzliche Tätigkeit eines Restaurateurs auszuüben.[7]

Zehn Jahre nach ihrer Eröffnung wurde die Rheintallinie von der grössten Katastrophe in ihrer Geschichte heimgesucht: Ende September und Anfang Oktober des Jahres 1868 kam es infolge Hochwassers

1 Ergänzt mit eingeschobenen Beiträgen von Martin Graber, Trübbach, Peter Züger, Buchs, und Kurt Singer, Buchs.

2 Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie (vgl. den gleichlautenden Beitrag in diesem Buch) gibt als Eröffnungstag den 1. August 1858 an, Saxer 1958 den 30. Juni 1858. Demgegenüber nennen als zuverlässig einzustufende Quellen (unter anderem die Amtsberichte der St.Galler Regierung) den 1. Juli 1858.

3 Nach Saxer 1958.

4 Wihler 1882.

5 Nach Reich 1997.

6 Siehe Kästchen «Begleitumstände: Brände im Cholauwald infolge Funkenwurfs» von Martin Graber.

7 Nach Reich 1997.

und verschiedener Rheindammbrüche zu zwei aufeinander folgenden Überschwemmungen, worunter nicht nur die Bevölkerung zu leiden hatte, sondern auch die Bahnlinie verheerend in Mitleidenschaft gezogen wurde.[8] Über hundert Kinder aus den «ärmsten wasserbeschädigten Familien» warteten nach der provisorischen Inbetriebnahme der Bahn auf den Stationen des Rheintals, ihre wenigen Habseligkeiten in Bündeln eingeschnürt, um mit ihren Begleitpersonen die von den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) angebotene Freifahrt zu einem von den Unwettern verschonten Ort anzutreten, wo sie bei Gastfamilien den Winter verbringen durften.[9]
Bei Eröffnung der Bahnlinie St.Gallen–Chur hatte die Station Buchs keine grössere Bedeutung als etwa Salez-Sennwald, Sevelen oder Trübbach. Der Verkehr aus dem bis 1872 bahnlosen Vorarlberg und aus Liechtenstein sowie aus dem Obertoggenburg war auf die Station Haag-Gams angewiesen, und die Hauptstrasse für Post und Güter vom Arlberg ging über Haag-Gams nach dem Toggenburg und weiter; auch die Güter in Richtung Sargans wurden dort expediert. Reisende und zahlreiche Pilger, die vorwiegend nach Einsiedeln unterwegs waren, benützten die Züge ab Haag-Gams. Nach der bereits zitierten Schilderung aus den zwanziger Jahren habe der Stationsvorstand von Haag, «Papa» Lenzlinger, oft mit Vergnügen erzählt, wie an Sonn- und Feiertagen die Leute aus dem Toggenburg und über den Rhein herbeiwanderten, um einmal einen wirklichen Eisenbahnzug zu sehen. Eines Tages sei auch ein Montafoner Fraueli gekommen, das nach Einsiedeln pilgern wollte. Es habe die Fahrt bezahlt und sei darauf, da der Zug erst drei Stunden später fällig war, in den Wartsaal gewiesen worden. Nach langem Warten habe es sich an den Vorstand gewandt und ihn gefragt: «Jo send mer no nid bald z Oisidla?»[10]

Repatriierung von aus Österreich-Ungarn abgeschobenen Italienern im Jahr 1915. Im Bahnhof Buchs werden sie von Rotkreuzschwestern betreut. Bilder im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Buchs – schlagartig das «Tor zum Osten»

Obwohl mit der Eröffnung der Vorarlberger Bahn im Jahr 1872 Buchs wie auch St.Margrethen zu Grenzbahnhöfen geworden waren, hatte die grosse Zeit für den Buchser Bahnhof noch nicht begonnen. Erst die Eröffnung der Arlbergbahn am 20. September 1884 – sie wurde von Kaiser Franz Josef I. von Österreich selbst vorgenommen – erwies sich für den Bahnhof Buchs rasch als handelspolitisch und wirtschaftlich wichtiger Faktor, da sie nun via Buchs zwischen Ost und West regen Güter- und Personenverkehr brachte. Damit wurde Buchs schlagartig Grenzbahnhof an der direkten Linie Paris–Basel–Zürich–Wien–Budapest–Bukarest und rückte zum bedeutenden Verkehrstor gegenüber Osteuropa auf.
Rasch erfüllte sich, was man sich von der handelspolitisch und wirtschaftlich so wichtigen Bahn erhofft hatte: Sie brachte zwischen dem Osten und dem Westen und in umgekehrter Richtung regen Güterverkehr. Getreide aus Ungarn und Stückgüter aller Art rollten über die Grenze. Von 1890 bis 1905 trafen aus dem Land der Magyaren wöchentlich etwa 20 Wagen Schlachtvieh für die Ostschweiz ein, ebenfalls solche mit Pferden sowie ganze Züge mit Schafen für Paris, Blöchern[11], Papierholz und Brettern für die Schweiz und nach Frankreich. Infolge der engeren Handelsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland gingen die Schlachtvieh- und Schaftransporte aus Ungarn aber immer mehr zurück und gleichzeitig auch die Zuchtviehtransporte aus der Schweiz nach Ungarn, während sich solche Schübe nach der Tschechoslowakei und nach Russland mehrten. Die neue Marktlage bewirkte, dass Weizen aus Amerika und Russland, ebenso Futtermittel und Schlachtvieh aus

den Nordstaaten und aus Frankreich in unser Land rollten.
Schon 1884 entstanden in Buchs die Lagerhäuser der VSB. Die Speditionsfirmen Danzas & Cie. und Hailer & Cie., die später in die Schenker & Cie. aufging, errichteten hier ihre Filialen. Bis zum Ersten Weltkrieg stieg die Zahl der Speditionsfirmen auf ein halbes Dutzend an. Zugleich musste bei Bahn, Post und Zoll das Personal, das vor der Eröffnung der Arlbergstrecke für Büro und Ortsbedienung bloss zwei bis drei Mann umfasst hatte, aufgestockt werden, und auch bauliche Erweiterungen wurden nötig.[12]

...und die Welt steht offen

Der spätere Feuilletonredaktor beim St.Galler Tagblatt, August Steinmann (1883–1966), der seine Primarschulzeit in Buchs verbracht hatte, schilderte in einem Vortrag, den er 1950 in Buchs hielt, den Betrieb auf dem Grenzbahnhof in seiner Blütezeit um 1890 folgendermassen: «Aus Österreich kamen die langen Güterzüge mit den Produkten aus dem Balkan: Getreide aller Art, Weinbeeren aus der Türkei und aus Griechenland, Holz aus Serbien, Wein aus Ungarn und Niederösterreich, Petrol aus Rumänien, Schlachtvieh aus Ungarn, Schafe von wer weiss woher. Da waren auch die Sammelwagen mit den Auswanderern aus den Oststaaten, deren Ziel Amerika war: Fremde, armselig reisende Menschen, deren Sprache niemand verstehen konnte ausser etlichen Agenten, die sie führten. Alte und Junge, Familien mit ihren Habseligkeiten in Bündeln, Säcken und Körben. Hier sah man die typischen Vertreter der Balkanvölker. Es reisten aber auch Herrschaften aus jenen fernen Ländern durch. Schwer rollten die Orientexpresszüge über die Grenze, den Damm hinunter und dann in den Bahnhof. Grosse Lokomotiven mit seltsam anmutenden, plumpen Kaminen, Schlafwagen, Restaurationswagen, lange Personenwagen erster und zweiter Klasse, bestimmt zur Fahrt durch ganz Europa. Wagen mit unlesbaren Aufschriften: serbisch, bulgarisch, und die Tafeln lauteten: Bukarest–Wien–Innsbruck–Zürich–Basel–Boulogne usw. Die Welt kam über die Grenze, und es begann der grosse Zoll mit den königlich-kaiserlich österreichisch-ungarischen Finanzern und Assistenten und den schweizerischen Beamten. Es gab noch keine Pässe. Die Welt stand jedem offen, und Österreich war noch das grosse, reiche Land mit dem Balkan als gehorsamem Hinterland. Es reisten auch Fürsten durch: Man sah den König von Bulgarien, die Königin Carmen Silvia von Rumänien, Balkanfürsten mit ihrem Hofstaate, und jedes Jahr fuhr der Hofzug der Kaiserin Elisabeth von Österreich in den Buchser Bahnhof ein.» Die schöne, schlanke Kaiserin mit ihrer ersten Hofdame begab sich dort ins abgesperrte Buffet, um sich zu erfrischen. «Da stand selbst der Portier Rohrer stramm, Vorstand Gasser hielt bahndienstliche Ordnung, der österreichische Zollinspektor Lutz, ein liebenswürdiger, fein gebildeter Mann, erwartete in Galauniform und mit einem Paradedegen an der Seite die Kaiserin und machte die Honneurs.»[13]

Einfahrt eines Güterzuges in den Bahnhof Buchs um 1900. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Spannungen am Fin de Siècle

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war die politische Lage in Europa mehr als verworren und explodierte schliesslich 1914 nach dem Attentat von Sarajewo zum Ersten Weltkrieg. Auch die Schweiz rüstete sich, um gegen eventuelle Übergriffe ausländischer Staaten gewappnet zu sein. Da den Bahnen eine wichtige strategische Bedeutung zukam, hatten bereits im November 1879 «die eidgenössischen Herren, Oberst Zschokke, [die] Ober-Lieutnants Lochmann und Mohr» die Bahn bereist, «um Studien für allfällige Befestigungspunkte der Bahn entlang zu machen. Die Minenkammern in den österreichischen Bahnbrückenpfeilern in Buchs und St.Margrethen wurden [dabei] genau notiert».[14]

Die Zeit vor und während des Ersten Weltkriegs hat Hans Gantenbein (geb. 1904) als Sohn der damaligen Wirtefamilie des Restaurants Bahnhof[15] in unmittelbarer Bahnnähe verbracht. In seiner Biographie[16] schildert er, wie die Vorgeschichte und die Kriegsereignisse 1914–1918 am Bahnhof Buchs manifest wurden: «Die zum Ersten Weltkrieg führenden Spannungen waren latent bereits seit langem in der europäischen Politik vorgegeben. In der Gaststube zu Hause, wo vornehmlich Gäste liberaler Gesinnung und auch die erfahrenen, kultivierten Auswanderungsagenten Baraga und Singer täglich verkehrten, hörte ich des öftern von der nebulösen politischen Lage Europas. Die Welt war schon damals nicht so heil, wie sie mir schien. [...] Mit schwerem Glockengeläute wurde am

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

9 Nach RB VSB 1868.

10 Nach Reich 1997.

11 Zerlegtes Stammholz, das als Sägeholz taugt.

12 Nach Saxer 1958.

13 Nach Saxer 1958.

14 Wihler 1882.

15 Das Hotel Bahnhof wurde am 21. August 1870 von den Gebrüdern Rohrer eröffnet, die dort auch eine Metzgerei betrieben. 1875 wurde ein Saalbau mit Bühne erstellt. Anfang 1911 erwarb Christian Gantenbein von der Familie Frei-Turnheer das «Bahnhöfli», das während sieben Jahrzehnten im Familienbesitz blieb (nach Hofmänner/Kubli 1990).

16 Gantenbein o. J.

Evakuierte auf ihrer nicht ganz freiwilligen Durchreise in Buchs um 1914/15. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

1. August die Generalmobilmachung in der Schweiz ausgerufen. Alsbald wurden im grossen Saal unseres Hauses Soldaten auf Strohlagern einquartiert, und alle verfügbaren Zimmer waren mit Offizieren belegt. […] Der wechselvolle internationale Verkehr am Bahnhof, wo ich mich täglich aufgehalten habe, hat mich ganz und gar gefangen genommen. Ich kam bald mehr mit Ausländern, so auch mit rückkehrenden Russen, als mit Einheimischen in Kontakt. Das Schauspiel der Interniertentransporte, Jammer und Elend armer Durchreisender, die oft wochenlang in Konzentrationslagern in Verwahrung gehalten und hier beim Grenzübertritt verpflegt, gewaschen, neu eingekleidet wurden, habe ich täglich mit eigenen Dienstleistungen miterlebt. Die evakuierten Italiener, grösstenteils gebrechliche Alte und Kinder – wehrhafte Männer fehlten fast vollständig – wurden von den österreichischen Behörden dem Territorialkommando VII St.Gallen in Buchs unter Oberst Nef übergeben, um nach wenigen Stunden Aufenthalt in ihre angestammte Heimat weiterbefördert zu werden.[17] Für die Hilfeleistung war ein ad hoc gebildetes, sehr gut organisiertes 'Verpflegungs-Hilfskomitee' zur Stelle. […] Rund sechzig Frauen und einige Männer von Buchs, ca. zwanzig Frauen von Grabs sowie der Samariterverein und die Rotkreuz-Kolonne St.Gallen waren in vollem Einsatz. […] Ich habe auch immer den Durchzug der Invaliden und Schwerverwundeten mitverfolgt und selbst manche Handreichungen geleistet. Die Schweiz wurde damals die Herberge Europas.»[18]

Verpflegung eines Evakuiertentransports in Buchs um 1914/15. Rund 80 Frauen aus Buchs und Grabs bildeten das Verpflegungs-Hilfskomitee. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Als «Jahr der Flüchtlinge» ging 1915 in die Geschichte des Grenzbahnhofs Buchs ein. Anfang Juni passierte ein Zug mit mehreren hundert Zivilgefangenen, Erwachsenen und Kindern aus Deutschland und Österreich, den Grenzübergang. Die Menschen kamen aus französischen Interniertenlagern und wurden in ihre Heimat zurückgebracht. Vom 21. bis 23. Juni trafen sechs Extrazüge aus Österreich ein, mit denen etwa 4000 Italiener in ihr Herkunftsland abgeschoben wurden. In den Monaten Juni bis Dezember folgten weitere Züge mit Repatriierten. Sie wurden – insgesamt über 20 000 Personen – über Buchs, Thalwil und Zug nach Italien weitergeleitet. Landsturmleute besorgten den Bewachungsdienst, Rotkreuzschwestern aus St.Gallen und die st.gallische Sanitätskolonne, eine freiwillige Rotkreuzmannschaft, unterstützten die vier Ärzte bei der sanitarischen Untersuchung, und der hiesige Frauenverein sorgte in Zusammenarbeit mit Metzgern, Bäckern und weiteren Lieferanten für das leibliche Wohl der Flüchtlinge. Bei einem solchen Transport wurde auch ein als blinder Passagier in einem grossen Wäschekorb reisender Italiener im wehrfähigen Alter über die Grenze geschmuggelt.[19]

Internierte Franzosen und Werdenberger Auswanderer

Schon einmal hatte die Schweiz die grossen Probleme einer Internierung mit Erfolg gemeistert: Es war 1871, im Deutsch-Französischen Krieg, als die Bourbaki-Armee mit über 85 000 französischen Soldaten und Offizieren in voller feldmässiger Ausrüstung im Jura die Grenze überschritt, müde, abgehetzt und erschöpft. Nach der Abgabe ihrer Waffen wurden sie auf verschiedene Gegenden der Schweiz verteilt, wo sie aufgenommen und versorgt wurden.[20] Auch Bahnmeister Wihler erzählt in seinem Tagebuch davon: «Infolge der am 27. Januar

Die durch den Krieg bedingten Transporte zogen auch viel einheimisches «Publikum» an. Bahnhof Buchs im Jahr 1914. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer.

erfolgten Capitulation von Paris kam am 8. Februar nachts 11 Uhr ein Extrazug mit 325 internierten Franzosen nach Altstätten, und am 20. Februar ebenfalls ein solcher nachts 10 Uhr nach Heerbrugg. Dieselben wurden [nach] Balgach und Berneck disloziert. […] Am 15. März wurden die in Altstätten internierten Franzosen mit Extrazug nach Rorschach» überführt.[21] – Nach einem handschriftlichen Bericht von Johann Schwendener befanden sich damals in Grabs 90 und in Buchs 100 Soldaten der internierten Bourbaki-Armee;[22] Johannes Hofmänner sah dreihundert Mann Bourbaki ins Schulhaus Buchs und in das Armenhaus Grabs kommen. «Es waren auch Zouaven[23] darunter. Die meisten waren in arg verlottertem Zustand, viele mit schlechten Schuhen und Wäsche.»[24]

Amerika war nicht nur für Hunderttausende von Europäern aller Nationen, sondern zwischen 1845 und 1885 auch für viele Werdenberger Ziel und Hoffnung ihrer Träume in einem harten und armseligen Alltag, wo vielfach das Allernotwendigste fehlte, um überleben zu können. Mit der stattlichen Zahl von rund 2100 Auswanderern, die im Laufe dieser 40 Jahre ihr Glück in Übersee suchten, steht unser Bezirk im Kanton St.Gallen an der Spitze.[25] Die weite Reise konnte mit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters einen angenehmeren Anfang nehmen als für die gut 800 Werdenberger Auswanderer, die das Amerikafieber vor 1858 gepackt hatte. Manch eine oder einer aber machte schwere Zeiten durch, wenn es galt, das Reisegepäck bereitzustellen, von den Lieben Abschied zu nehmen und auf der Bahnstation auf den Zug zu warten, wo in der Mehrzahl der Fälle eine Reise ohne Rückkehr begann. Die junge, 1871 geborene Buchserin Elisabeth Rohrer, die 1888 nach Südamerika auswanderte, nimmt in einem Brief Bezug auf diesen Abschied: «Die Reise von Buchs nach Zürich verbrachten wir in sehr gedrückter Stimmung, denn wir waren noch zu aufgeregt, als dass wir der Umgebung irgendwelches Interesse hätten schenken können.» – Der Gamser Adolf Hardegger, 1955 nach Neuseeland ausgewandert, vertraute dem Tagebuch an: «Verstohlen, mit einem komischen, unbeschreiblichen Gefühl schaue ich durchs Hinterfenster der immer weiter sich entfernenden Heimat nach. […] Schnell – viel schneller als sonst kommt es mir vor – rumpeln wir durchs Rheintal.»[26]

Ein Schweizer Offizier übernimmt von österreichischen Militärs einen Evakuiertentransport. Rechts aussen August Reiff (mit Strohhut), W&O-Redaktor von 1910 bis 1939. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Prosperität und Krisen

Krisenjahre blieben auch dem Bahnhof Buchs nicht erspart, und Kriegszeiten

17 Bucher/Hartmann in Hardegger u.a. 1989, S. 135, sprechen von rund 500 000 Zivilevakuierten, Deserteuren und Refraktären, die in der Zeit des Ersten Weltkriegs in der Schweiz vorübergehend Asyl erhielten. Für das Jahr 1918 werden 12 000 Italiener, 7200 Deutsche, 2500 Österreicher-Ungaren, 2500 Franzosen und 1130 Russen genannt.

18 Siehe hierzu den Beitrag «Die Eisenbahn durch Liechtenstein», Teil 1: «Verkehr über Grenzen hinweg während und nach dem Ersten Weltkrieg» von Rupert Quaderer in diesem Buch.

19 Nach Hofmänner/Kubli 1990, S. 160.

20 Nach Gantenbein o.J.

21 Wihler 1882.

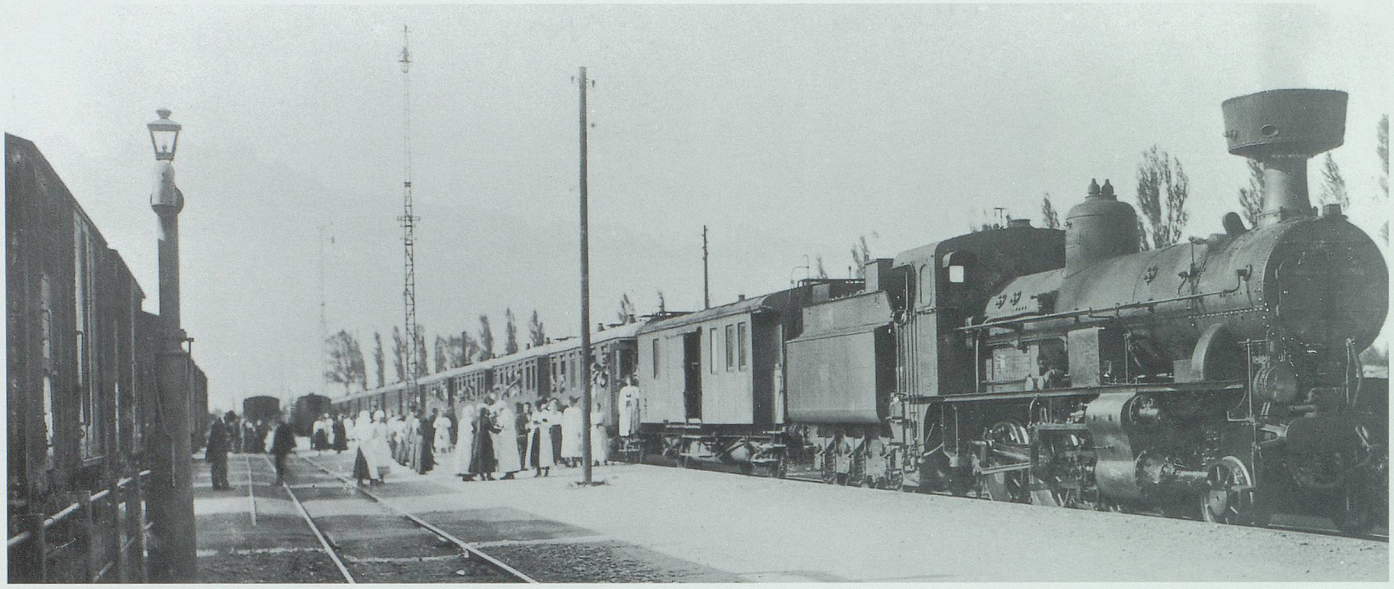
22 Johann Schwendener (1843–1914?) in Hugger 1986, S. 35.

23 Zuaven: 1831 gegründete französische Truppe, die vornehmlich aus Nordafrikanern bestand.

24 Johannes Hofmänner (1856–1936) in Hugger 1986, S. 32.

25 Nach Allenspach 1987.

26 Hagmann 1989, S. 77.



Nach dem Ersten Weltkrieg setzte über Buchs die Eisenbahnhilfe für die vom Krieg betroffene Bevölkerung ein: Österreichischer Zug mit Kindern aus Wien. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

wirkten sich fatal auf Verkehrsvolumen und Beschäftigungsgrad aus. So wurde im Ersten Weltkrieg der Güterverkehr nach dem Osten abgeschnitten. Erst nach dem wirtschaftlichen Tiefstand von 1922 ging es bis 1928 wieder aufwärts. Der Verkehr über Buchs wuchs in beide Richtungen in ausserordentlichem Mass an. Die SBB beschäftigten 150 bis 160, die Post gegen 50, der Schweizer Zoll 30, der österreichische Zoll zehn Personen, und die Speditionen zählten über 100 Beschäftigte. Die günstige Verkehrslage von Buchs für die Güter aus Bulgarien und Jugoslawien – Heu, Holz, Mais, Trauben, Wein, Eier, Geflügel, Aprikosen, Zwetschgen, Bauxit – wirkte sich wieder vorteilhaft aus. So gab es Jahre, in denen mehrere hundert Wagen totes Geflügel, über 1000 Wagen Eier und über 2000 Wagen Zwetschgen und Aprikosen aus dem Osten via Buchs in unser Land rollten. In der ersten Nachkriegszeit transitierten wöchentlich ganze Züge mit Schweinen aus Polen nach Paris. In jenem Zeitabschnitt registrierte man Tage, an denen aus dem Osten über 200 Wagen und aus dem Westen deren 100 durchrollten.

Im Jahr 1924 ereignete sich in Buchs infolge ungenügender Signalanlagen ein Bahnunfall, der leicht schlimme Folgen hätte haben können. Eine österreichische Schnellzugslokomotive fuhr dabei in den abfahrenden Luxuszug Wien–Paris und beschädigte einen Schlafwagen erheblich. Obwohl der Wagen voll besetzt war, wurde niemand verletzt. Die Lokomotive hingegen wurde aus dem Gleis geworfen.

In jene Zeit der wirtschaftlichen Blüte fiel auch das Hochwasser vom September 1927, als der Rhein nicht nur die Strassenbrücke Buchs–Schaan mitriss, sondern bei der eisernen Brücke der Bahn einen Dammbruch bewirkte. Die Fluten zerstörten auf der Liechtensteiner Seite die Zufahrt zur Brücke und überschwemmten das gesamte Unterland. Dabei wurden der Schaaner Bahnhofsvorstand-Stellvertreter Prestl und seine Frau Opfer der Fluten. Die Arlbergbahnlinie über Buchs musste wegen der Reparaturarbeiten an Rhein- und Bahndamm und am Vorwerk der Brücke für längere Zeit stillgelegt werden.[27]

Die Wirtschaftsverhältnisse in den Krisenjahren 1928 bis 1936 brachten auch im Bahnhof Buchs einen fatalen Personalabbau. Die Zahl der Arbeitslosen in der Gemeinde Buchs betrug im Februar 1936 gegen 300. Von 1936 bis in die vierziger Jahre liess sich aber im Güterverkehr wieder ein Anstieg feststellen. Im «Werdenberger & Obertoggenburger» schilderte ein Besucher im Jahr 1939 unter anderem die guten Eindrücke, die er vom Bahnhof gewonnen hatte: «Von gewaltigem Ausmasse sind die Bahnanlagen geworden. Mögen diese und die verschiedenen Lagerhäuser und Schuppen trotz der veränderten Ländergrenzen[28] voll ausgenützt bleiben! Eine Verkehrsumleitung würde für die Gemeinde Buchs mit dem grossen Personalbestand bei Bahn, Post und Zoll und jenem der Speditionen nachgerade katastrophale Folgen zeitigen.»

Nach einem Tiefstand gegen Ende des Zweiten Weltkrieges nahm der Güterverkehr in den Jahren der Nachkriegszeit, 1945 bis 1948, einen ungeahnten Aufschwung.[29] Am 25. März 1948 waren im Bahnhof Buchs beispielsweise insgesamt 1301 Güterwagen ein- beziehungsweise ausgelaufen. Gewichtsmässig erreichte dieser respektable, bis dahin noch nie registrierte Tagesumsatz mehr als 20 000 Tonnen, was 26 Güterzügen zu 50 Wagen entsprach. Zur Bewältigung dieser Verkehrsfluten mussten von den Beamten des Bahnhofs wahre Rekordleistungen gefordert werden, weil der normale Personalbestand nicht für solche Spitzenleistungen bemessen war. «Es ist beinahe als ein Wunder zu bezeichnen, dass in der Verkehrsflut des Jahres 1947, in welcher 246 393 Güterwagen rangiert werden mussten, sozusagen keine Unfälle eintraten», meldete eine Zeitungsnotiz.

Eine Nachricht wie jene von 1951 über die vom Vorarlberger Landtag angestrebte Verlegung der österreichischen Zollabfertigung nach Feldkirch löste bei der Buchser Bevölkerung verständlicherweise grosse Beunruhigung aus. Die Behörden begannen alles vorzukehren, um der ernsten Gefahr zu begegnen, welche das Vorarlberger Vorhaben für den Buchser Lebensnerv bedeutet hätte. In einer gründlichen Vernehmlassung zur Verlegungsfrage kamen auch die Buchser Spediteure zum Schluss, dass die Aufrechterhaltung des Gemeinschaftsbahnhofes nicht nur in ihrem Interesse liege, wie dies im Vorarl-

Fahrgäste des ersten aus Wien eingetroffenen Kinderzuges im Jahr 1919. Bilder im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

berg allgemein behauptet wurde, sondern auch im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen. Die Erledigung im positiven Sinne war jedenfalls die Voraussetzung für den längst fälligen und von den SBB tatsächlich schon zuvor geplanten Ausbau des Buchser Bahnhofs.[30]

Auffanglager für Flüchtlinge

Grossen Betrieb erlebte das Auffanglager Buchs, das sich am Standort der heutigen Post unmittelbar beim Bahnhof befand, beim Zusammenbruch der Dritten Reichs im Frühling des Jahres 1945. Leonhard Gantenbein-Alder hat die Ereignisse als Zeitzeuge beschrieben: «Als ich am 26. April 1945 die Rheinbrücke […] passierte, kam von Schaan her ein Lastwagen, beladen mit entwichenen Kriegsgefangenen, die angesichts der rettenden Schweiz die Marseillaise angestimmt hatten und ins Grenzdesinfektionslager Buchs geleitet wurden. Diesem Vortrupp folgten am laufenden Band andere Gruppen von Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und weiterem Strandgut des Zweiten Weltkrieges, die durch das Vordringen der Franzosen in Vorarlberg vom Bodensee her über die Grenze Österreich/Liechtenstein bei Schaanwald den Weg in die Freiheit fanden.» Dem telegrafischen Aufgebot des Militärs folgend, musste Gantenbein mit einem Detachement bereits anderntags einen Transport russischer Kriegsgefangener und Zwangsarbeiter nach Schönbühl bei Bern begleiten, wo die Russen, die unser Land über verschiedene Grenzstellen erreicht hatten, gesammelt wurden.[31] «Je weiter der Vormarsch der Franzosen gegen Feldkirch […] ging, umso mehr wurden Tausende [von Flüchtigen], die aus dem südlichen Deutschland bis nach Vorarlberg gekommen waren, […] gegen die Liechtensteiner Grenze gepresst, von wo sie dann den Weg in die Schweiz antreten durften. […] Die Gegend zwischen dem Städtchen Feldkirch und der Grenze glich einem Heerlager, in dem Tausende und Abertausende sich zusammendrängten, um noch die Grenze passieren zu können, ehe sie aufs Neue durch die letzten kriegerischen Handlungen in diesem nun plötzlich zur Front gewordenen Gebiet in den Mahlstrom des Verderbens gerissen wurden. Am dritten Tag wurde eine Rangierlokomotive vor einige alte österreichische Wagen, die noch irgendwie […] über die Grenze geflüchtet worden waren, gespannt und damit ein einigermassen geregelter und beschleunigter Abtransport organisiert. In gewissen Zeitabständen rollte das Züglein jeweils in unseren Bahnhof ein, und wir hatten dafür zu sorgen, dass seine Insassen so rasch als möglich durch den Engpass zwischen den Aufnahmegebäuden des internationalen Bahnhofs Buchs und den Lokalitäten der Zollverwaltung durchgeschleust und hinter die Stacheldrähte des Auffanglagers praktiziert wurden. Man wusste ja keineswegs, mit was für ansteckenden Krankheiten diese Leute behaftet waren, und darum

27 Nach Hofmänner/Kubli 1990, S. 106.

28 Damit wird auf den damals soeben vollzogenen Anschluss Österreichs an Grossdeutschland Bezug genommen.

29 Vgl. auch den Beitrag «Die Eisenbahn durch Liechtenstein», Teil 2: «Wasserkatastrophe, Spanienkämpferroute, Propagandaschiene und Fluchtweg» von Peter Geiger in diesem Buch.

30 Nach Saxer 1958.

31 Der grösste Teil dieser internierten russischen Flüchtlinge verschwand nach der Rückkehr im Gulag des sowjetischen Regimes.

Erinnerungen an den Bahndienst

Kurt Singer, Buchs

Am 19. Januar 1955 nahm ich als junger Bahnbeamter im Bahnhof Buchs meine Arbeit auf und war als Ablöser in den Sparten Einnehmerei (dem heutigen Verkauf Personenverkehr/Reisebüro), Gepäck- und Viehverkehr, Telegraf/Fundbüro und in der Zugsabfertigung/Stellwerk tätig. Der Bahnhofumbau war in dieser Zeit voll angelaufen, und auch die Gleisanlagen wurden umgebaut. Es entstanden der noch heute leistungsfähige Rangierbahnhof mit Ablaufberg, Zollrampe, Viehrampe, Freiverladanlage und weiteren Anschlussgleisen. Die Unterführung erschloss die beiden neuen Perrons; die Rangier- und Streckenloks konnten in der neuen Lokremise eingestellt und gewartet werden. In einem ersten Neubauteil entstand das zum Zeitpunkt der Einweihung modernste und grösste Stellwerk der Schweiz. Die übrigen Neubauten entstanden später an Stelle der alten Gebäude. Vorbei war damit der Handweichenbetrieb mit den ungesicherten Fahrstrassen und den vielen zuverlässigen Weichenwärtern mit ihren roten, meist eingerollten Flaggen und den Karbidlampen bei Dunkelheit, die jeweils am nächsten Tag vom Lampisten gewartet und für den nächsten Einsatz vorbereitet werden mussten.

Orientexpress und Transalpin

Um 1962 ging der Dampfbetrieb in den Rangieranlagen zu Ende. Zu den besten Zeiten wurden täglich bis zu fünf Dampfloks angeheizt. Mit ihnen wurden auch die schweren Güterzüge bis zur Rheinbrücke nachgeschoben, wobei sich manchmal durch Funkenwurf die trockenen Bahndämme entzündeten.

Die Zunahme sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr war in dieser Zeit kaum zu übersehen. Auf meinen dienstlichen Gängen durch den Rangierbahnhof begegnete ich den vielen von den Speditionen verladenen Sammelwagen mit Bestimmungsorten wie Milano, Genova, Marseille, Pavia, Le Havre, Antwerpen, Innsbruck, Wien und so weiter. Zu gewissen Zeiten transollte ein Kontakt mit der Zivilbevölkerung so gut als möglich vermieden werden [...].»

Nach der Verpflegung im Lager wurden die Flüchtlinge nach Nationalitäten zusammengefasst, registriert und darauf durch die Desinfektionsräume geschleust. Wenn die Möglichkeit bestand, verbrachte man sie noch gleichentags ins Landesinnere, etwa ins Hallenstadion in Zürich, wo sie ihres Weitertransportes in die Heimat – soweit das überhaupt möglich war – harrten. Oft war es aber unmöglich, durch Weitertransport ausreichend Platz für die Neuankommenden zu schaffen, die in immer grösseren Scharen anrückten, die meisten mit «unserem Gemeinschaftsbähnchen (dem schweizerischen Rangierlokomotivchen und österreichischen Personenwagen), wieder andere in Gruppen zu Fuss oder mit irgend einem Fahrzeug. Einmal kam sogar eine Schar Russen auf einem requirierten Militärlastwagen, den sie in Laibach unten abgehängt hatten».

Dem Inferno entronnen

An einem dieser denkwürdigen Tage kamen über 3500 Flüchtlinge an, während nicht mehr als 2500 abtransportiert werden konnten. «Wir hatten für den letzten Zug [...] nicht mehr Platz im Lager zum Übernachten. Er wurde deshalb auf den Rampen abgestellt, unter die Toilette jedes Wagens kam ein Schubkarren mit Chlorkalk,

Schweizer Eisenbahnhilfe 1919: Ferienkinder aus Wien im Bahnhof Buchs. Bilder im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

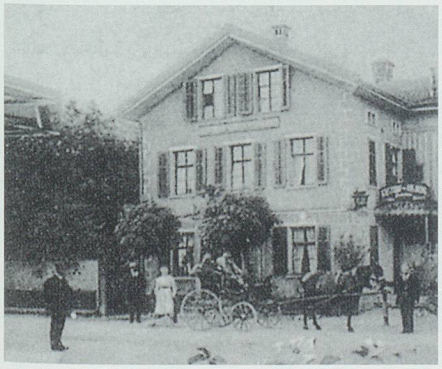
dann wurden nach der Verpflegung die Wagen abgeschlossen, und wir hatten das Vergnügen, in dieser sternklaren Nacht vor dem Wagen Wache schieben zu müssen. Wir froren trotz des Kaputs, denn der Schnee lag noch weit herunter; drinnen, in den Wagen aber war keine Rede von Schlaf, die Rettung in die Schweiz musste gefeiert werden. Es wurde gesungen und getanzt die ganze Nacht, und während draussen dicker Reif lag, rannen innen in den Wagen die [Wasser-]Perlen den schmalen Fensterscheiben nach hinunter. Mit dem Bewachen hatten wir es nicht streng, denn es fiel wirklich niemandem von den Insassen ein, das Weite zu suchen, nachdem sie dem Inferno entronnen waren.»

Neben dem Bewachungsdienst bestand in den ersten Tagen die Hauptarbeit der Soldaten in der Säuberung des Platzes vor den Baracken. Sie verteilten den Ankommenden Zigaretten, deren Stummel dann nebst anderem Unrat zu Aberhunderten umherlagen. «Wir machten uns dann daran, mit spitzen Rütlein diese Visitenkarten der Neuankömmlinge zusammenzufischen und den Platz wieder rein zu halten.» Später wurde diese wenig militärische Aufgabe den Flüchtlingen selbst überlassen.

Mit den Lagerinsassen wurden verschiedenste Erfahrungen gemacht. «Die Ukrainer waren ein Kapitel für sich. Heute waren es Ukrainsky polski [...], morgen war ein grosser Teil davon wieder Ukrainsky russki, je nachdem sie grad die Laune hatten. Die weitaus beste Disziplin hatten die Inder. Wenn ein Trupp dieser braunen Gesellen ankam, so war der weisse Offizier dafür besorgt, dass die Mannschaft zuerst verpflegt wurde, und erst nachher nahm der Offizier etwas für sich. [...] Die traurigsten Gestalten, die wir zu Gesicht bekamen, waren eine Schar Dachauer, die ihre Wärter niedergeschlagen hatten und geflüchtet waren. [...] Sie trugen noch die KZ-Kleidung, einige von ihnen waren derart mitgenommen, dass sie von ihren Kameraden getragen werden mussten. In aller Eile wurde eine Baracke als Lazarett für diese Ärmsten der Armen hergerichtet.»

Das Hotel Bahnhof um 1911 mit dem Gastwirtehepaar Gantenbein und der Postkutsche der Linie Buchs–Gams. Im oberen Teil des Stall- und Scheunentraktes befand sich der legendäre «Bahnhöfli»-Saal. Bild aus Hofmänner/Kubli 1990.

Die Arbeiter- und Bähnlerwirtschaft «Arlberg» beim Bahnhof Buchs um 1900. Das Gebäude wurde 1981 abgebrochen. Bild aus Hofmänner/Kubli 1990.



Mit dem Strom der Flüchtlinge gelangten auch Angehörige der SS, Spione und «andere Gesellen, die ihren Stern verblassen sahen und sich noch vor dem Untergang auf sicheren Boden eines Landes retten wollten, das sie vordem genügend geschmäht hatten. Sie hatten aber die Rechnung ohne die Listen der schweizerischen Polizei oder der Mitflüchtlinge gemacht. [...].»

Menschliche Schicksale am Rande der Katastrophe

«Wie aus den Schutthaufen der bombardierten Städte dann und wann sich doch noch ein grünes Pflänzchen ans Licht wagte, so blühte auch in Verschleppung und Gefangenschaft doch hin und wieder ein Liebesglück auf. So hatten wir im Lager einige Paare verschiedener Nationalitäten, die sich irgendwo zwischen Ural und Pyrenäen, zwischen Mittelmeer und Nordsee, kennengelernt hatten und nun miteinander auf der Flucht waren; eine Russin, die drei Jahre im Vorarlberg als Zwangsarbeiterin verschleppt war und uns gute Dienste als Dolmetscherin leistete und die einen kroatischen Kriegsgefangenen liebte, eine russische Lehrerin, die ebenfalls dolmetschte, die einen Belgier liebte. Menschliche Schicksale am Rande einer Katastrophe grössten Ausmasses. Dem Buchstaben getreu hätten wir diese Liebespaare hier trennen und jedes in das Sammellager seiner Nationalität schicken müssen. Ob sie einander nochmals gefunden hätten, wenn das eine nach Norden, das andere nach Süden oder Westen in sein Vaterland zurückgeschickt worden wäre, war mehr als fraglich, und so spielten wir halt ein wenig Schicksal und trugen diese Bräute in die Liste der Nationalität ihrer Liebsten ein, damit sie wenigstens in der Schweiz nicht schon auseinander gerissen wurden.

Innert weniger Tage hatten wir nicht weniger als 32 verschiedene Nationalitäten unter diesen Fremdlingen im Auffanglager registriert. Tausende von Schicksalen, Menschen, die der Krieg irgendwo aus ihrem Erdreich gerissen, Soldaten, Zivilisten, Frauen, Russinnen, die irgendwo im tausendjährigen Reich beim Bahnbau schwerste Arbeit leisten mussten und statt ihrer Unterschrift auf den Arbeitskarten und Ausweispapieren drei Kreuze machten, die aussahen wie Siebzigjährige und kaum die Vierzig überschritten hatten. Jeden Morgen, wenn wir ins Lager kamen,

sitierten viele Güterzüge mit Getreide nach Ungarn und Kalidünger aus dem Elsass nach Österreich. Am Ablaufberg wurde in drei Schichten gearbeitet. Im Personenverkehr gab es damals noch den Arlberg-Orientexpress mit Wagen von Paris nach Wien und Basel bis Bucureşti, später dann nur noch den Arlberg-Express nach Innsbruck mit Wagen von Basel nach Wien sowie Calais und Paris. Im Arlberg-Express waren wir als fahrende Geldwechsler anzutreffen. Ich schätzte diese Arbeit sehr; Taschenrechner kannten wir noch nicht. Mit der Einführung des Transalpin wurde erstmals eine schnelle Tagesverbindung Wien–Basel–Wien geschaffen. Chef im Telegrafen- und Fundbüro war damals Ernst Rhyner, Jahrgang 1900, ein waschechter Buchser. Brachte ihm das Zugspersonal etwa einen Fotoapparat als Fundgegenstand, setzte er sich seine Mütze mit den drei goldenen Streifen auf, marschierte auf den ersten Perron und knipste wahllos einige Bilder von wartenden Reisenden. – Mäuse waren in den alten Gebäuden oft anzutreffen; den lebend gefangenen mochte der Fundbürochef auch etwas gönnen, indem er ihnen hie und da zu einer freien Fahrt im Schlafwagen nach Paris verhalf.

Frösche, Schnecken, Blutegel

In den Herbstmonaten fanden grosse, vom Bund subventionierte Zuchtviehtransporte aus der Schweiz nach dem Osten statt. Diese Transporte waren von Betreuern begleitet. Die Abwicklung der Grenzformalitäten wurde durch die Speditionsfirma Danzas erledigt. Während einiger Jahre kam es auch zu grossen Transporten von Schlachtpferden nach der Westschweiz und nach Frankreich. Zum Teil handelte es sich dabei um erblindete Grubenpferde aus den Minen der Balkanstaaten. Die Tiere wurden in Buchs auf der Viehrampe gefüttert und getränkt, verletzte und stark geschwächte Tiere notgeschlachtet. Aus Ungarn trafen Schlachtschafe in doppelstöckigen Güterwagen ein. Auch sie wurden für die Weiterreise nach Frankreich getränkt und gefüttert. Für die Veterinärkontrolle im Grenzbahnhof Buchs war Doktor Käppeli zuständig.
Für die Feinschmecker in der Westschweiz und in Frankreich transitierten wurden wir bestäubt, und wenn wir abends heimkamen, war das erste ein heisses Bad, denn wir stanken von dem vielen Insekticid wie die Pest, was uns gar nicht mehr auffiel, dafür unsern Lieben zu Hause. Tag für Tag wechselten die Akteure, die Statisten blieben, bis die Franzosen an die liechtensteinische Grenze vorgestossen waren und der Strom der Flüchtlinge versiegte. Nur einige wenige wurden noch aus dem Prättigau eingeliefert, wohin sie aus dem Montafon gelangt waren. Es wurde wieder stiller im Grenzdesinfektionslager Buchs. – Nach dem Krieg diente diese Barackenstadt zeitweise für Kindertransporte aus den Kriegsländern, dann auch als Mannschaftskantonnement bei Wiederholungskursen in unserer Gegend.»[32]

Die Ungarnkrise 1956

Die Nachkriegszeit ab 1945 und der Pariser Friede vom 10. Februar 1947 hatten die ungarische Grenze wieder hergestellt, wie sie vor dem Zweiten Weltkrieg verlaufen war. In den Jahren 1946 bis 1949 vollzog sich die sozialistische Umgestaltung Ungarns nach dem Muster der Sowjetunion. Treibende Kräfte der innenpolitischen Entwicklung waren die Kommunisten, die von der sowjetischen Militärmacht unterstützt wurden. Die andern Parteien wurden im Sommer 1948 verboten oder lösten sich selbst auf, und die Sozialdemokraten wurden gezwungen, sich mit den Kommunisten zur «Partei der ungarischen Werktätigen» zu vereinigen.[33]
Nach dem Tod Stalins im Jahr 1953 löste die Kritik Chruschtschews an dessen Regime anlässlich des 20. Parteikongresses vom Februar 1956 in Ungarn eine breite Diskussion aus. Die vorerst friedlichen Demonstrationen von Studenten gegen das Regime mündeten am 23. Oktober in einen eigentlichen Aufstand aus, der in den nächsten beiden Tagen auf das ganze Land übergriff. Am 1. November verkündete die Regierung Ungarns den Austritt aus dem Warschauer Pakt und erklärte die Neutralität. Russlands Armee reagierte mit List und Verrat: Am 3. November wurde die ganze ungarische Verhandlungsdelegation gefangen genommen, am folgenden Tag begann die blutige Unterdrückung. Der Hilfsappell an den Westen verhallte ungehört, worauf gegen 200 000 Menschen ins westliche Ausland, vorab ins benachbarte Österreich und nach Jugoslawien, flüchteten. Die Hilfe des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz für die im Land gebliebenen Ungarn und für die in Österreich gestrandeten Flüchtlinge lief sofort an. Sie erfolgte zuerst über Hilfssendungen mit Flugzeugen und Lastwagen. Österreich war durch diese grösste Flüchtlingswelle seit dem Zweiten Weltkrieg verständlicherweise überfordert, so dass nicht nur die Ergebnisse von Geldsammlungen und Naturalien in die dortigen provisorischen Lager flossen, sondern unser Nachbarland auch mit der Übernahme von Betreuungsaufgaben unterstützt werden musste.
Wohl zu keinem Zeitpunkt im 20. Jahrhundert wurde der Öffentlichkeit nachhaltiger bewusst, was der Begriff «Tor zum Osten» für Buchs bedeutete, als unmittelbar nach dem Ungarnaufstand. Während des Ersten und des Zweiten Weltkriegs spielte der Bahnhof zwar die Rolle eines wichtigen Grenzpunktes wie etliche andere auch; er war aber nie Schauplatz und Brennpunkt einer ähnlichen Welle von Solidarität und Helferwillen der ganzen Bevölkerung, wie dies 1956 vor Augen geführt wurde, als gegen 11 000 geflüchtete Ungarn über den Bahnhof Buchs in unser Land einreisten.

Freudentränen und Hochrufe

Der Bundesrat hatte sich zwischen dem 6. und dem 25. November 1956 bereit erklärt, aus dem österreichischen Lager Traiskirchen insgesamt 11 000 Flüchtlinge zu übernehmen. Das Schweizervolk wollte den Opfern dieses Freiheitskampfes, der die Weltöffentlichkeit über Wochen hinweg in Atem gehalten hatte, nicht nur eine momentane Zufluchtsstätte, eine erste oder zweite Station auf ihrem Weg ins Exil bieten, sondern wenn immer möglich eine bleibende Heimat.
Die Organisation wurde dem Schweizerischen Roten Kreuz und dem Betreuungsdienst der Armee übertragen. Am 7. November rollte der erste Flüchtlingszug nach Wien, der am Freitag, 9. November, um 14.30 Uhr mit den ersten 346 Flüchtlingen in Buchs eintraf, wo eine grosse Menschenmenge, darunter auch viele Presseleute, die Ankunft erwartete. Weitere Sonderzüge mit Flüchtlingen trafen am 11., 13., 15. und 17. November ein. Am 29. April, am 17. Juni und am 9. August des folgenden Jahres erreichten drei weitere Sonderzüge mit ungarischen Flüchtlingen aus Jugoslawien den Bahnhof Buchs.[34]
Bei der Ankunft im Bahnhof wurden die Ungarn über Lautsprecher in ihrer Landessprache begrüsst und herzlich willkom-

Peter Züger, SBB-Beamter und Dolmetscher

Ankunft von ungarischen Flüchtlingen im Buchser Bahnhof: Der SBB-Beamte Peter Züger (vorne links) konnte sie in ihrer Muttersprache begrüssen. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Der am 28. Juni 1924 geborene Peter Züger, Sohn eines Schweizers, der in Ungarn eine Käserei betrieb, und einer ungarischen Mutter, Tochter eines ungarischen Grossbauern, wuchs zusammen mit sieben Geschwistern in Rábahidvég in Westungarn auf, wo er auch sechs Jahre die Primarschule besuchte. Nach weiteren zwei Jahren Mittelschule in Vasvár schickten ihn seine Eltern 1938 zur Fortsetzung der Ausbildung in die Schweiz, wo er vorerst die Klosterschule in St.Gallen besuchte und anschliessend in die Verkehrsschule eintrat. 1944 begann er in Egnach die Stationslehre, bildete sich nach der Rekrutenschule in Chur auf der Sihlpost Zürich zum Telegrafen aus und lernte in Wattwil, Uznach und Winterthur die verschiedensten Bahntätigkeiten kennen. Am 1. November 1950 übersiedelte er nach Buchs. Hier fühlte er sich mit seiner in Uznach kennen gelernten Gattin bald einmal heimisch. Im inneren Bahndienst stieg er vom Gepäckexpedienten zum Einnehmer/Kassier auf und wechselte darauf in den äusseren Dienst. Im Jahr 1957 wurde er von den SBB zum Sous-Chef und 1972 zum Fahrdienstleiter befördert.

Seine Leidenschaft im Dienst galt vor allem der Sanität: 12 Jahre lang diente er der Bahn als Betriebsschutzinstruktor des SBB-Sanitätsdienstes. Die im Kreis III arbeitenden SBB-Bediensteten genossen bei ihm die Aus- und Weiterbildung in Erster Hilfe und im allgemeinen Sanitätsdienst. Während seiner Buchser Dienstzeit wurde im Grenzbahnhof vieles geplant und realisiert, erneuert und vergrössert: Die Rangieranlagen aus dem 19. Jahrhundert wurden umgebaut und erweitert, das damals grösste elektrische Stellwerk der SBB nahm im Bahnhof Buchs den Betrieb auf, und von 1977 bis 1981 entstand in vier Etappen das neue Buchser Aufnahmegebäude mit Büros für den Bahnhofinspektor, für den Fahrdienst, für den Telegrafen, für das Sekretariat und für die Einnehmerei sowie im ersten Stock für den schweizerischen und den österreichischen Bahnzoll.

men geheissen. Die SBB hatten Sous-Chef Peter Züger, der seit 1950 als Bahnbeamter im Grenzbahnhof Buchs tätig und der ungarischen Sprache mächtig war, für diese wichtige Aufgabe freigestellt. Die Begrüssung wurde durch die Flüchtlinge mit Akklamation, Freudentränen und lautstarken Zurufen «Eljen – eljen! (hoch – hoch!)» quittiert, da sie glaubten, der Sprecher sei ebenfalls ein Ungar. Peter Züger, dessen Dienste selbst von der Bundespolizei in Anspruch genommen wurden, war als Dolmetscher für die Flüchtlinge zur ersten Kontaktperson auf dem Gebiet der Schweiz geworden.[35] Mitglieder des Samaritervereins betreuten die Flüchtlinge; in den Baracken am Giessen, am Standort der heutigen Post, konnten sie sich waschen, wurden eingekleidet und verpflegt und in Begleitung von Samaritern gleichentags in eine der insgesamt elf schweizerischen Sammelstellen – unter anderen auch in die Kasernen von St.Gallen und Bellinzona – weitertransportiert, wo sie vier Wochen verbleiben mussten.

Die beiden Bundesbetriebe SBB und PTT hatten eventuelle Anstellungen von Flüchtlingen zu prüfen,[36] wobei aber alle, ob Hilfsarbeiter oder Akademiker, zu den gleichen Bedingungen im Stundenlohn eingestellt wurden. Das letzte Wort aber hatte der Bahnarzt zu sprechen, der mit der sanitarischen Untersuchung betraut war. Über die Pflichten und Rechte der Arbeitgeber und der neuen Arbeitnehmer wurden genaue Vorschriften erlassen. Im Januar 1957 waren praktisch alle arbeitsfähigen Ungarn in den Arbeitsprozess eingegliedert.

Weil während des Aufstandes die ungarischen Gefängnisse geöffnet worden waren, flüchteten auch viele rechtmässig verurteilte Kriminelle in Richtung Westen. Daneben hatte sich der eine oder andere Spitzel in die Menge der Flüchtlinge eingeschlichen, um den Machthabern in Budapest zu berichten. Dies konnte für in Ungarn verbliebene Angehörige schwerste Repressalien zur Folge haben. Mit diesem Problem hatte sich die Schweizerische Bundespolizei längere Zeit zu befassen.

Manche ungarischen Flüchtlinge sind später wieder in ihre Heimat zurückgekehrt, einige mit enttäuschten Erwartungen, andere, um sich mit Angehörigen zu verbinden, die sie zunächst als geflüchtet gewähnt hatten. Auch diese Transporte hinter den Eisernen Vorhang wurden über Buchs geleitet.[37]

Prager Frühling 1968

Als einige Jahre nach dem Ungarnaufstand das alte Auffanglager beim Bahnhof Buchs abgebrochen wurde, um dem Neubau des Postgebäudes zu weichen, dachte wohl niemand daran, dass nach kurzer Zeit schon wieder Flüchtlinge in Scharen über die

32 Nach Gantenbein 1958.

33 Nach den schriftlichen Aufzeichnungen von Peter Züger.

34 Nach Angaben von Otto Ackermann, Fontnas.

35 Siehe Kästchen «Peter Züger, SBB-Beamter und Dolmetscher».

36 Grundsätzlich wurden damals von den Bundesbetrieben sonst nur Schweizer Bürger angestellt.

37 Nach Gantenbein 1958.

aus Slowenien und Ungarn grosse Mengen lebender Frösche, Krebse und Langusten. Die Frösche waren in Spanholzkisten von etwa 60 mal 60 mal 20 Zentimeter verpackt und mussten in Buchs umgeladen werden. Aus defekten Behältnissen entwichen oft Tiere und hüpften dann munter auf den Perrons umher. Es soll sogar vorgekommen sein, dass eines Tages ein solcher Frosch in der Wohnung einer Raumpflegerin aus der Einkaufstasche gesprungen sei.
Der Bahninspektor hatte nicht an die Kältestarre dieser Tiere geglaubt und hielt sie für tot. Da legte ihm der Hallenchef einmal heimlich einige starre Exemplare unter den Bürotisch. Kurze Zeit später hüpften sie im geheizten Büro umher, und ein verdutzter Bahninspektor musste sich auf diese Weise belehren lassen.
In den Körben mit Krebsen und Langusten fanden sich manchmal tote Exemplare. Diese wurden entnommen und bis zur Eröffnung der Buchser Kehrichtverbrennungsanlage in den Feuerbüchsen der Rangierdampfloks verbrannt. Für den Weitertransport der lebenden Tiere wurden Kisten und Körbe mit Wasser übergossen.
Etwas Spezielles waren die Transporte von lebenden Blutegeln aus Ungarn für eine Apotheke in Rorschach, und nur wenige Jahre dauerten diejenigen von lebenden Hasen, Fasanen und Rebhühnern aus Polen nach Genf und nach Frankreich. Diese Tiere gelangten teilweise auch in verschiedenen französischen Jagdgebieten zur Aussetzung. Bei der Kontrolle entwischten manchmal einige Exemplare und fanden den Weg in den nahen Auenwald zwischen Binnenkanal und Rhein, wo sie sich vermehrten. Nach dem Bau der Autobahn verschwanden diese Populationen wieder.
Selbst Schildkröten aus Bulgarien waren als Einzelsendungen oder als ganze Wagenladungen unterwegs, ebenso transitierten Ladungen von Weinbergschnecken mit Ziel Westschweiz und Frankreich. Bei leicht geöffneten Lüftungsklappen konnten diese herauskriechen und besiedelten die Bremserhäuschen der damaligen Güterwagen. Später sind diese Tiertransporte mit der Bahn, wohl auch aus Gründen des Tierschutzes, praktisch gänzlich eingestellt worden und verschwunden.

3. Mai 1945: Häftlinge aus dem KZ Dachau treffen im Bahnhof Buchs ein und werden im dortigen «Heer- und Flüchtlingslager» untergebracht. Bilder: Emil Brunner; im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Schweizergrenze kommen würden. Vorsorglicherweise aber hatte man als Ersatz für das alte Auffanglager an einer geeigneteren Stelle in der Birkenau zweckmässige Neubauten für ein Grenzdesinfektionslager errichtet, die vom Passantenverkehr am internationalen Bahnhof nicht berührt wurden. Es verfügte über einen eigenen Gleisanschluss, der direkt zu den Rampen auf der Westseite führte.[38]
Anfang 1968 wurde in der Tschechoslowakei Alexander Dubcek als Exponent des reformerischen Flügels Vorsitzender der kommunistischen Partei. Die Forderung nach konsequenter Trennung von Staat und Partei und nach Zulassung einer legalen Opposition alarmierte die sowjetische Führung, die nach vergeblichem Druck auf die tschechoslowakische Führung in der Nacht vom 20. auf den 21. August unter Beteiligung der DDR und weiterer Ostblockstaaten militärisch intervenierte. Als Folge der gewalttätigen Unterdrückung des so genannten Prager Frühlings setzten sich viele Tschechoslowaken in den Westen ab.[39] Rund 12 000 von ihnen fanden Aufnahme in der Schweiz; die meisten kamen per Bahn nach Buchs oder nach St.Margrethen, während andere auch mit Autos einreisten.

November 1956: Flüchtlinge aus Ungarn treffen im Bahnhof Buchs ein.

Über der Eingangstür des Lagers Birkenau in Buchs war ein Transparent mit der Aufschrift «Wir bewundern Euren Mut und Eure Tapferkeit!» angebracht. Soldaten der Sanitätskolonne III/43 und viele zivile Helferinnen des Samaritervereins betreuten die Flüchtlinge. Buchser Frauen brachten Blumen in die Lagerräume sowie Spielzeug für die Kinder. Soweit als nötig wurden die Flüchtlinge aus den Beständen des Roten Kreuzes neu eingekleidet, denn manche der Ankömmlinge waren bettelarm. Das Lager in Buchs war nicht für längere Aufenthalte konzipiert, sondern nur für die Registrierung, die ärztlichen Untersuchungen und für die Verpflegung – für ein erstes Verschnaufen nach der Flucht und der langen Fahrt durch Österreich.

Das interessanteste Objekt im Lager war für die meisten dieser Flüchtlinge die Schweizerkarte, wo sie sehen konnten, wohin sie kamen oder wohin sie wollten. Von den Lagern in Buchs und St.Margrethen aus ging die Reise schon am nächsten Tag weiter an die Bestimmungsorte und in ein Leben in Freiheit.[40]

Gastarbeiter...

In den Zeiten der Hochkonjunktur der siebziger und achtziger Jahre reisten Abertausende von Gastarbeitern aus der Türkei und aus dem Balkan über Buchs in unser Land ein. Auch sie wurden hier grenzsanitarisch untersucht, bevor es an ihre Arbeitsorte weiterging. Der grösste Teil dieser Arbeitskräfte verliess nach Ablauf der befristeten Aufenthaltsbewilligungen die Schweiz wieder via Buchs, um nach einem längeren Heimaturlaub erneut als der boomenden Wirtschaft willkommene billige Arbeitskräfte einzureisen.

... und Vertriebene

Im Zuge der Unruhen und mörderischen Kriege im ehemaligen Jugoslawien sah man auf dem Bahnhof Buchs erneut Vertriebene, Opfer von «ethnischen Säuberungen». Im Rahmen von humanitären Aktionen erhielten sie in der Schweiz Einlass und Asyl, bis eine Rückkehr in die Heimat möglich wurde. Damit hat der Grenzbahnhof Buchs auch in der jüngsten Vergangenheit im Rahmen der schweizerischen Flüchtlingspolitik seinen humanitären Zweck als «Tor zum Osten» beziehungsweise «in den Westen» zu erfüllen vermocht.

Ungewisse Zukunft

Dank des Grenzbahnhofs ist Buchs zu einem blühenden regionalen Zentrum mit grossen Auswirkungen auf Wirtschaft und Wohlstand in der weiteren Region geworden. Ob sich diese Entwicklung in Zukunft fortsetzt, wird sich erst noch weisen, denn es scheint – zumindest was den Güterumschlag betrifft – mit der Konkurrenz des modernen Güterterminals im vorarlbergischen Wolfurt und der gegenwärtigen Politik der SBB eine Wende eingetreten zu sein. Auch die Bestrebungen der ÖBB, den internationalen Ost–West-Personenverkehr in Richtung Flughafen Kloten über St.Margrethen und St.Gallen zu leiten, tragen dazu bei, dass das Leuchten des Sterns von Buchs als «Tor zum Osten» zunehmend verblasst. Diese Entwicklungen wurden bis anhin ohne heftige Gegenwehr hingenommen, wenngleich ein Erwachen längst angebracht wäre.

38 Diese Bauten dienten auch als Truppenunterkunft und für Übungszwecke.

39 Nach Meyer 1987.

40 Nach Gantenbein 1969.

Quellen und Literatur

RB VSB 1868: *Rechenschaftsbericht der VSB. Bericht über die Rheinüberschwemmungen im Herbst 1868.* St.Gallen 1869.

Allenspach 1987: NORBERT ALLENSPACH, *Auf der Suche nach neuem Lebensraum.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1988.* Buchs 1987.

Gantenbein 1958: LEONHARD GANTENBEIN-ALDER, *Das Auffanglager in Buchs.* – In: *Unser Rheintal 1958.*

Gantenbein 1969: LEONHARD GANTENBEIN-ALDER, *Tschechoslowaken im Auffanglager Buchs.* – In: *Unser Rheintal 1969.*

Gantenbein o.J.: HANS GANTENBEIN, *Aus meinem Leben.* Buchs [1994].

Hagmann 1989: WERNER HAGMANN, *Fern der Heimat. Dokumente zur Auswanderung.* Buchs 1989.

Hardegger u.a. 1989: JOSEPH HARDEGGER, MARKUS BOLLIGER, FRANZ EHRLER, HEINZ KLÄY, PETER STETTLER, *Das Werden der modernen Schweiz,* Bd. 2, *Die Schweiz im 20. Jahrhundert.* Luzern 1989.

Hofmänner/Kubli 1990: ERNST HOFMÄNNER, NIKLAUS KUBLI, *Grabs, Werdenberg, Buchs seinerzeit.* Buchs 1990.

Hugger 1986: PAUL HUGGER, *Das war unser Leben. Autobiographische Texte.* Buchs 1986.

Meyer 1987: *Meyers Illustrierte Weltgeschichte.* Augsburg 1987.

Reich 1997: HANS JAKOB REICH, *Vom Beginn des Eisenbahnzeitalters im Rheintal.* – In: *Terra plana* 4/1997. Mels 1997.

Saxer 1958: HERMANN SAXER, *Der Dampfwagen erobert unsere Heimat. Von der ersten Eisenbahn durch das Rheintal.* – In: *Unser Rheintal 1958.*

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