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

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 31 (2018)

Artikel: 153 Jahre Bahnhofstrasse Buchs

Autor: Rauber, Hanna

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893501

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

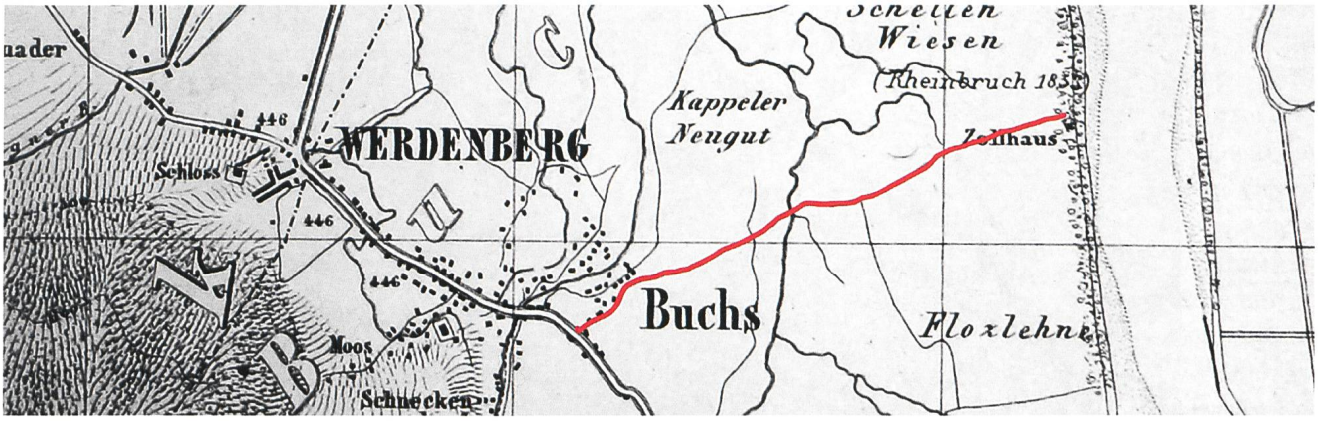
Hanna Rauber

153 Jahre Bahnhofstrasse Buchs

Am 7. September 1968 erschien im Werdenberger & Obertoggenburger ein ausführlicher Artikel zum hundertsten Geburtstag der Buchser Bahnhofstrasse. 50 Jahre später ist es angebracht, der Entstehung der Bahnhofstrasse auf die Spur zu kommen, ihren Anfang und ihre Entwicklung neu zu erforschen.

Die Buchser Bahnhofstrasse ist ohne die Eisenbahn nicht denkbar, weil erst der Bau der Rheintalbahn in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Basis für ihren Werdegang schuf. 1852 beschloss die zu diesem Zweck in Ragaz gegründete Schweizerische Südostbahn (S.O.B.) den Bau einer Verbindung zwischen Rorschach und Chur. Die möglichst geradlinige Schienenführung der zukünftigen Bahn wurde entlang von Höhenkurven und am Rhein gelegt. Durch das topografisch günstige Gelände kam der Buchser Bahnhof vergleichsweise nahe an den Buchser Siedlungskern zu liegen. Viele andere Rheintaldörfer mussten weit grössere Distanzen zu ihren Bahnhöfen überwinden. Sechs Jahre nach dem Beschluss von Ragaz konnte am 1. Juli 1858 der zweite Bahnabschnitt, die Strecke von Rheineck nach Chur, eröffnet werden.[1] Das erste Buchser Stationsgebäude, lediglich ein einfacher Holzbau, sah aus wie alle anderen Bahnhöfe an der Rheintallinie. Die Verbindung mit dem vorarlbergischen Bahnnetz 1872 bescherte Buchs den prägenden Grenzbahnhof, und der Anschluss an die Arlbergbahn 1884 machte Buchs zum internationalen Lager- und Umschlagplatz.

Das Buchser Siedlungsgebiet mit seinen Verkehrswegen befand sich am Hang auf den trockenen Schuttfächern seiner Zuflüsse. Das Schwemmgebiet des Rheins, wo heute nationale und internationale Züge verkehren, war verlassen, unwegsam und «wurde vor allem für Hanfpflanzungen in Pacht gegeben».[2] Einzig ein Feldweg führte durch Güter der Ortsgemeinde vom Dorf zur Fähre am Rhein, die 1850 von der Burgerau nach Buchs verlegt worden war.[3] Dieser Feldweg ist bereits auf dem Katasterplan des Rheins von 1839[4] eingezeichnet und auf der Eschmannkar-



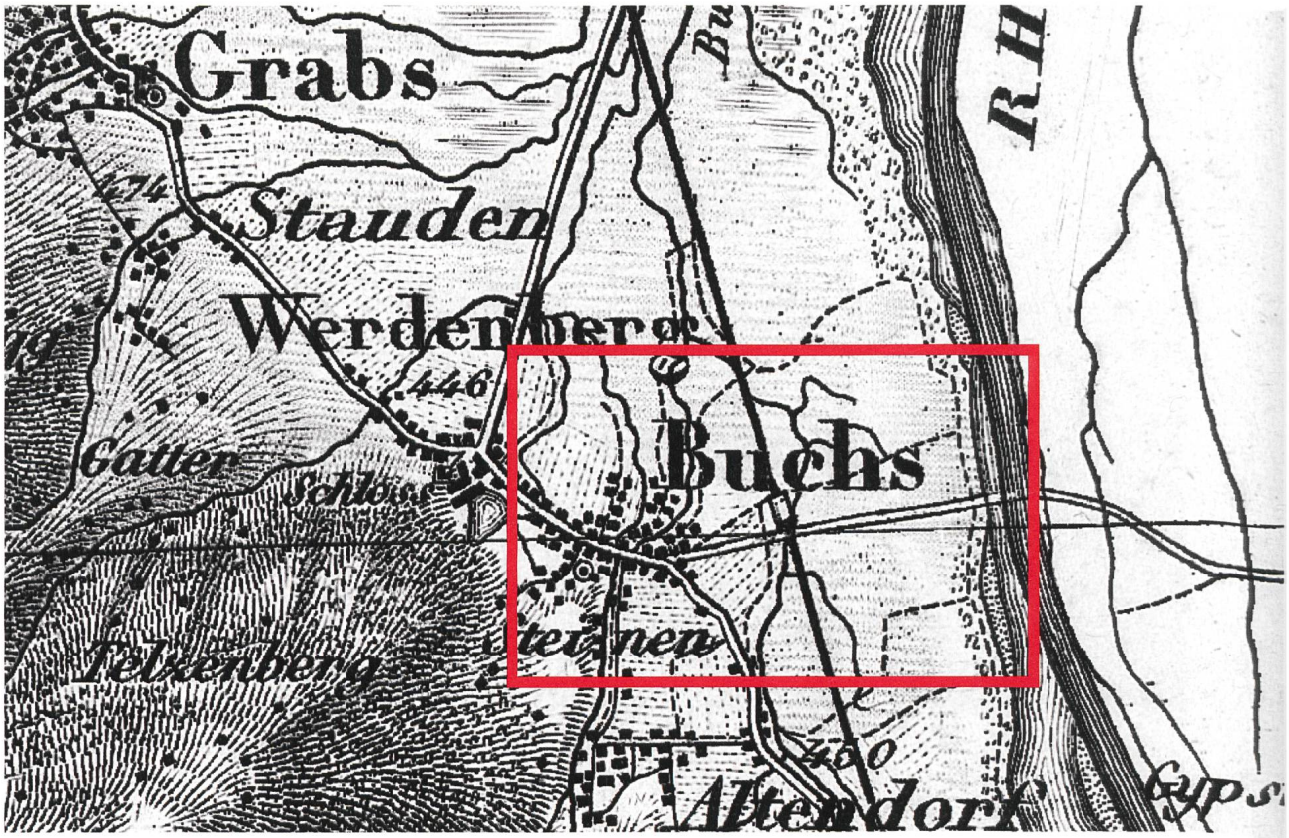
Der Feldweg (rot) von der Landstrasse in Buchs zum Zollhaus am Rhein, Ausschnitt Eschmannkarte von 1854.

te von 1854[5] gut erkennbar (Abbildung oben). Das Dorf Buchs war noch nichts Besonderes und der Bahnverkehr ein Nebenschauplatz. Der Personen- und Güterverkehr war teuer und hielt sich denn auch in Grenzen.[6] Täglich fuhren gerade mal vier Züge nach Norden und ebenso viele nach Süden. In den ersten Betriebsjahren gab es kaum Investitionen – weder in die Bahninfrastruktur noch in die Stationsstrasse, wie der Feldweg zwischen Dorf und Station hiess.

Als das dem Rhein durch Wuhrbauten abgerungene Gemeindegut landwirtschaftlich erschlossen war und der Handel beidseits des Rheins zunahm, wurde die Gestaltung einer tauglichen Verbindungsstrasse ins Dorf unvermeidlich. Auch die Rheinfähre genügte den steigenden Anforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht mehr. Buchs und das benachbarte Schaan in Liechtenstein berieten deshalb über einen Brückenbau. Schaan erhielt die Unterstützung des Fürstentums, Buchs erhielt von Bund und Kanton eine Konzession. Schliesslich stimmten beide Gemeinden dem Bau einer noch ungedeckten Holzbrücke zu und regelten 1867 vertraglich die Kosten für Bau und Unterhalt. Am 15. Mai 1868 wurde die Brücke offiziell abgenommen und dem Verkehr übergeben.[7]

Die Entstehung

Schon vor dem Brückenbau war die Verbindung von der Station zum Zollhaus am Rhein geradlinig gezogen worden. Wie und wann dies auch an der Teilstrecke vom Dorf bis zur Station geschah, scheint seit 150 Jahren beantwortet. Die

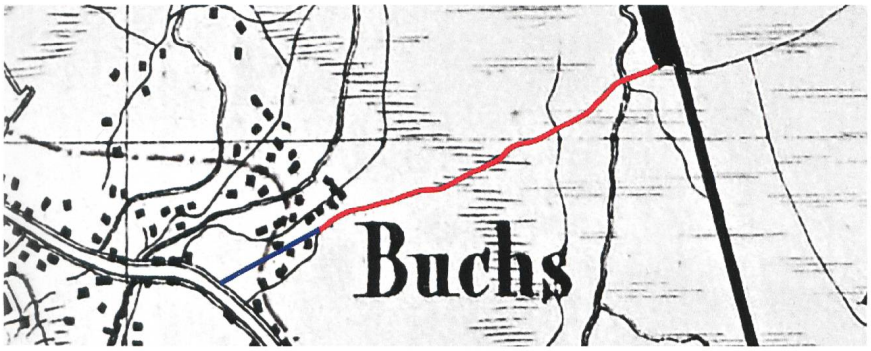


Geradlinig gezogene Stations- und Rheinstrasse, Ausschnitt aus der Dufourkarte von 1866.

Entstehung der Bahnhofstrasse wurde immer wieder als «geheimer, illegaler Akt» betrachtet, als «Nacht-und-Nebel-Aktion» bezeichnet und schliesslich auch so publiziert. Je nach Autor – Hermann Saxer, Ernst Rohrer oder Leonhard Gantenbein – kursieren verschiedene Versionen der Geschichte.[8] Sie beruhen laut Gantenbein vor allem auf dem «Volksmund», und laut Saxer erzählen sie die Buchser «schmunzelnd» weiter.

Hermann Saxer beschreibt die Entstehung als einen «Gewaltakt», inszeniert von keinem «Geringeren als dem angesehenen Buchser Politiker und Mann vieler Ämter, Christian Rohrer».[9] Dieser soll mit Sägen und Äxten ausgerüstete Männer veranlasst haben, im Schutze der Dunkelheit den Feldweg zur Station «schnurgerad» freizumachen.[10] Ernst Rohrer brachte zusätzlich einen «Wirt und Oberst Ulrich Rohrer, Truubahans» als Verteidiger von Christian Rohrers Plan ins Spiel.[11] Fuhrleute sollen Rüfeschutt aus dem Mühleholz bei Vaduz über die neue Rheinbrücke nach Buchs transportiert und im Ackerstreifen, welcher für die Strassenbegradigung vorgesehen war, abgeladen haben. Leonhard Gantenbein schliesslich schloss sich dieser Darstellung an, sprach aber von «Rheinkies», der im Acker ausgeleert und zu einer Strasse «verrechen» worden sei.

Ihre «Nacht-und-Nebel-Aktion» datieren alle drei Autoren in das Jahr 1868: Diese Datierung ist aber nach einer erneuten Erforschung der schriftlichen Quellen in den beiden Buchser Gemeindearchiven zu korrigieren. Denn schon



Die denkbare Begradigung (blau) des Feldweges (rot) zum Dorfkern, Ausschnitt aus der Rhein-Correction-Karte von 1862.

die Dufourkarte von 1866[12] belegt nämlich, dass der ehemalige Feldweg vom Restaurant Ochsen im Dorf bis zur Bahnstation und weiter bis zur Rheinfähre bereits zwei Jahre vor dem bisherigen Datum 1868 geradegezogen war (Abbildung links). Auf den älteren Karten bis 1860[13] ist noch die unbegradigte Stationsstrasse zu sehen: Sie begann beim heutigen Elektrizitätswerk an der Grünaustrasse und führte schräg zur heutigen Zentrum-Apotheke an der Bahnhofstrasse, von wo sie schon damals mehr oder weniger gerade bis zur Bahnstation verlief. Das rund 150 Meter lange Strassenstück von der Apotheke bis zum «Ochsen» gab es demnach um 1860 noch nicht, muss jedoch bis spätestens 1866 erstellt worden sein (Abbildung oben).

Schlüssige Hinweise zur Entstehung der Bahnhofstrasse finden sich in den Protokollen der Politischen Gemeinde.[14] Bereits im November 1864 genehmigte eine Bürgerversammlung die «Verbesserung der Einmündung» der Stationsstrasse in die Landstrasse von Sevelen nach Grabs. Sie regelte nicht nur die Korrektion der «Gemeindestrasse von Buchs nach der Rheinfähre», sondern auch deren Finanzierung, denn der Regierungsrat genehmigte den Kreditbeschluss der Bürgerversammlung. Auf der «neu projektierten Streckenlinie» standen Obstbäume, die einzelnen Bürgern zur Nutzung überlassen waren. Im März 1865 forderte der Gemeinderat in einer amtlichen Publikation diese «Eigentümer von Bäumen» beim Stüdtli auf, sie innert Wochenfrist zu entfernen. Vier Wochen später wurden die Baumbesitzer «an der Stationsstrasse, mit welchen der Gemeinderat gütlich abhandelte», noch einmal aufgefordert, ihre Bäume «innert 8 Tagen wegzuräumen». Die Vorbereitungen zur neuen Weglegung waren demnach voll im Gange. Bereits Ende April 1865 vergab der Gemeinderat den Strassenbau «auf dem Weg der Absteigerung in Akkord» und beschloss gleichzeitig, die Gebäulichkeiten auf dieser «Korrektionslinie» zu «verganten».

Kurz darauf vereinbarte der Gemeinderat im Mai 1865 den Abzahlungsmodus für die entstandenen Kosten und beschloss die Erhebung einer Steuer: 10 Rappen pro 100 Franken Vermögen und 1 Franken 25 Rappen pro Haushalt. Die Abnahme der Strasse erfolgte mit ein paar Bedingungen: Die Borde an der Strasse waren mit Heublumen anzusähen und nicht mit Böschungen zu versehen. Ferner waren die ausgeworfenen Steine auf dem alten Strassenstück wegzuräumen und die neue Strasse bei der Einmündung

in die Landstrasse mit einigen Fudern Kies aufzuschütten. Der letzte Akt bildete die Bekiesung der ganzen Strecke von der Station bis zur Landstrasse, die im August 1865 in Auftrag gegeben wurde. Schliesslich erhielt im Oktober 1865 auf Geheiss des Bezirksamts Werdenberg auch die hinter den Bahngleisen beginnende Rheinstrasse eine Aufschüttung mit 120 Fuhren Kies. Die beiden Buchser Strassen zum Bahnhof und zum Rhein enstanden also schon vor 153 Jahren.

Von der bisherigen Geschichte der Bahnhofstrasse bleiben bedauerlicherweise nur fantasievolle Geschichten übrig: Keine illegale Baumfällaktion, kein geheimer Auftrag, keine heimliche Kiesentnahme und – noch schlimmer – weder der Rohrer «vieler Ämter» noch der «Truubahans»-Rohrer ist mit der Bahnhofstrasse in Verbindung zu bringen. Stattdessen war die Begradigung ein ganz normaler, korrekter und von Weitsicht geprägter politischer Entscheid. Im Vorfeld des Brückenbaus war er zwar unspektakulär, aber völlig logisch und zeigt bis heute seine Wirkung. Dem damals amtierenden Gemeinderat gehörten Michael Schwendener als Präsident und Georg Senn, Johann Rothenberger, Johann Rohrer und Johann Adam Rohrer als Räte an.

Der Name Stationsstrasse für den ehemaligen Feldweg ist offensichtlich durch die erste Bahnstation von 1858 begründet. Dass die gleiche Strasse Jahre später auch Bahnhofstrasse hiess, basiert darauf, dass seit 1873 ein wesentlich grösserer Bahnhof die alte Station ersetzte. Der Name Bahnhofstrasse erscheint erstmals 1875 im Zusammenhang mit der Erstellung von Dohlengräben beidseits der Strasse und der damit verbundenen Zurückversetzung der Gartenzäune.[15] Beide Namen wurden offiziell und inoffiziell noch längere Zeit nebeneinander benutzt.

Die Besiedlung

Ungeachtet all dieses Geschehens sahen zukünftige Bauherren in der Nähe zum Bahnhof einen für sie bedeutenden Vorteil. Im November 1869 erhielt Heinrich Rohrer wohl als erster eine Parzelle, einen sogenannten Hausplatz, nahe der Bahnstation von der Ortsgemeinde zugewiesen.[16] Dabei mussten zwei Bedingungen eingehalten werden: Erstens hatte der Hausbau nach einem vom Gemeinderat zu entwerfenden Baureglement zu geschehen. Dies zeigt, dass Buchs vor der Bebauung der Bahnhofstrasse noch über kein Baureglement verfügte. Und zweitens war der Hausplatzzins nach dem Reglement des Ortsverwaltungsrates zu berechnen. Das wiederum heisst, dass die Bauplätze an der Strasse nur im Baurecht abgegeben und noch nicht verkauft wurden. Falls die Gemeinde aber den Beschluss fassen sollte, die Hausplätze später zu verkaufen, war Rohrer verpflichtet, den durchschnittlichen Kaufpreis aller anderen Hausplätze auch für seinen Platz zu bezahlen. Heinrich Rohrer baute auf seiner Parzelle nahe dem Bahnhof ein Haus, eröffnete es 1870 als Gaststätte zum Bahnhof und erweiterte es fünf Jahre später mit einem grossen Anbau.[17] Er enthielt Stallungen unter anderem für die Kutschenpferde des Postkurses Buchs–Gams, und einen Saal, der durch unzählige grosse und kleine Veranstaltungen legendär wurde.

Unter den gleichen Bedingungen wurden wenig später acht weitere Bauplätze zugeteilt, die sich laut dem Buchser Lagerbuch der kantonalen Gebäudeversicherung bereits auf die ganze Länge und auf beide Seiten der aufkommenden Bahnhofstrasse verteilten.[18] Es entstanden «zweigeschossige, giebelständige» Arbeiter- und Kleinbauernhäuser, oft mit einem in Firstrichtung angebauten Scheunen- oder Gewerbeteil und einem Vorgarten zur Strasse hin.[19] Mit den Hausplätzen erhielt die Strasse eine regelmässige Parzellierung, und durch die einheitliche Bauart – die ersten Häuser entsprachen von der Bautypologie her denen aus dem Stüdtli – ergab sich schon früh das städtisch aussehende Grundmuster der heutigen Einkaufsstrasse (Abbildung oben). Die Ortsgemeinde vergab nicht nur Bauplätze, sie bestimmte 1871 auch, wo freie Plätze vorläufig unbenutzt bleiben sollten, zum Beispiel die «Ausscheidung eines öffentlichen Platzes zunächst der Station Buchs [...] nördlich der Stationsstrasse von den Eisenbahnmarken bis zum mittelsten Neugutweg». Und in der Tat: Der sogenannte Gemeindeplatz zwischen dem gegen Norden bereits etwas korrigierten Giessen und der heutigen Technikumstrasse (damals Neugutweg) konnte erst nach 1900 überbaut werden.[20]

Der Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein und die Eröffnung der Zweiglinie Buchs–Feldkirch 1872 waren ein erster Meilenstein in der Entwicklung der Bahnhofstrasse. Damit erhielt Buchs den Anschluss an die Vorarlberger Bahn und einen Grenzbahnhof mit Bahnzollamt. Schon 1873 wurde der neue Bahnhof mit seinem charakteristischen Hauptgebäude, dem sogenannten Aufnahmegebäude,

Das vermutlich erste Bild der Bahnhofstrasse aus dem 19. Jahrhundert.

eingeweiht.[21] Dadurch entstand das für Generationen vertraute Bild des Bahnhofs, und das Dorf Buchs wurde dank dem neuen Status allmählich etwas Besonderes.

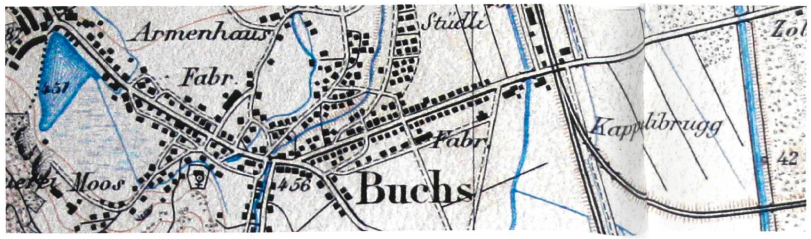
Die Aufbruchstimmung

Der Anschluss an die neue österreichische Alpenbahn durch den Arlberg am 20. September 1884 war ein zweiter Meilenstein, weil der Grenzbahnhof schlagartig an Bedeutung gewann. Buchs lag plötzlich an der internationalen Bahnverbindung von Wien nach Paris, die sich bald zu einer der wichtigsten europäischen Gütertransitlinien entwickeln sollte. Buchs wurde mit ausländischen Früchten, fremdem Wein und diversen Kolonialwaren eingedeckt, was sich in den Inseraten der Verkaufsläden und den Angeboten der Gasthäuser widerspiegelte. Speditionen gründeten Filialen in Bahnhofsnähe, und es entstanden grosse Lagerhäuser für Getreide, riesige Weinkeller mit den damals modernen Zement-Kavernen sowie ein Petrollager zwischen Giessen und Bahnhof. Den wöchentlichen Umsatz von Getreide publizierte sogar die Lokalzeitung Werdenberger & Obertoggenburger, die damals noch an der Bahnhofstrasse gedruckt wurde.

Täglich kamen grosse Viehtransporte von Ost nach West über die Grenze; hiesige und fremde Händler brachten ihr Vieh zum Verladen nach Buchs. Schon 1884 war der Viehmarkt vom Marktplatz am See zum Bahnhof verlegt worden.[22] Im Herbst 1893 verlud ein Viehhändler namens Borachi Vieh für etwa 95 Eisenbahnwagen. Die Viehrampe mit Viehpferch befand sich anfangs mitten auf dem heutigen Bahnhofplatz, was die Bedeutung des Bahnhofs als neues Zentrum weit weg von Dorf und Kirche verstärkte.[23] Auch die Gasthäuser in Bahnhofsnähe bemühten sich um rege Benutzung für ihre Stallungen. 1885 übernahm Caspar Ruosch, der erste Chef vom Quellenhof in Ragaz, das Bahnhofbuffet in Pacht. Die Vereinigten Schweizerbahnen warben für Vergnügungsreisen nach Wien und organisierten Pilger-Züge nach Einsiedeln. Optimismus machte sich breit, die Zukunft schien rosig, und viele Privathäuser an der Bahnhofstrasse enthielten bereits Läden und Werkstätten. 1886 waren alle verfügbaren Parzellen beidseits der Strasse überbaut (Abbildung unten). Auf ihnen standen bereits die sieben Gasthäuser Arlberg (am Bahnübergang zum Rhein), Bahnhof, Rhätia (heute Überbauung Blickpunkt), Eisenbahn (später Buchserhof, heute Raiffeisenbank), Löwen (später Schweizerhof, heute Expressbar), Schäfli (später Migros, heute Credit Suisse) und Bären (heute Haus Bären).

Der neue Marktplatz wurde oft und gerne von Zirkus-Künstlern bespielt: Reitkunst, Dressur, Pantomime oder Akrobatik wurden regelrecht zelebriert. 1887 fand auf der Bahnhofstrasse ein Umzug mit über hundert Tieren statt, darunter waren Elefanten und Kamele, aber auch kleineres Getier wie dressierte Schweine, Hunde und Kanarienvögel. In den temporär installierten sogenannten Panoramen konnten die Zuschauer sich für wenig Geld «die allerneuesten Zeit- und Tagesereignisse» zu Gemüte führen – wie zum Beispiel 1883 das Erdbeben von Ischia (Italien), die Krönung des Kaisers Alexander III. in Moskau oder das schreckliche Brandunglück von Vallorbe (Kanton Waadt). Einzelne im 19. Jahrhundert ebenso beliebte wie eigenartige Jahrmarktattraktionen waren auch in Buchs zu sehen. Bei sogenannten Abnormitäts- und Völkerschauen konnten die Besucher gegen Bezahlung quer durch die Gasthausszene ihre Sensationsgier stillen. Zum Beispiel wurde eine 350 Pfund schwere «Negerin» oder ein echter «Rothaut-Vollblut-Sioux-Indianer» regelrecht zur Schau gestellt. Das Publikum war sichtlich interessiert an physischen Andersartigkeiten von Mensch und Tier. So wurde ein «Wunderknabe», der ohne Arme und Beine essen, trinken und hüpfen konnte, oder ein Kalb mit zwei Köpfen, sieben Beinen und zwei Schwänzen vorgeführt.

Die fast komplett bebaute Bahnhofstrasse, Ausschnitt aus der Siegfriedkarte von 1886.



Neben solchen Schaustellereien etablierten sich aber auch ernsthafte Institutionen wie die Lesegesellschaften, der Einwohnerverein oder der Veloclub. Dank den Gasthaussälen kam die grosse Zeit der Vereine mit ihren Theater-, Musik- und Turnaufführungen; sie sorgten damit für eine breite Unterhaltungskultur in Buchs und Umgebung. Die zahlreichen Kegelbahnen waren meistens ausgebucht und die Tanzsäle reichlich frequentiert. «Stör-Zahnärzte» aus dem unteren Rheintal oder von Chur hielten in den Hinterzimmern der Gasthöfe Sprechstunde und teilten sich den Ort mit Einkäufern, die auf Lagerware mechanischer Stickereien warteten. Die erste Werdenberger «Produkten-Ausstellung» fand im August 1884 im Saal des «Bahnhöfli», wie es oft genannt wurde, statt, und nur ein Jahr später wurde im «Bären» bereits über eine Gewerbehalle für Handwerker nachgedacht.

Im «Bären» war schon 1883 die Hauptversammlung der «Strassenbeleuchtungs-Gesellschaft Bahnhofstrasse» abgehalten worden. Seit wann es aber eine Beleuchtung gab, ist nach wie vor klärungsbedürftig, obwohl sie 1886 auch ein Traktandum des Einwohnervereins war. Fotografisch nachweisen lassen sich 1890 mehrere Leuchten am Bahnhof und je eine Leuchte an der Fassade eines Hauses am Moosweg und an der alten Post im Dorf. Hans Müller-Hess berichtet aus seiner Kindheit, dass Hartmann Leuzinger, «der Feldhärtmeli», «an einzelnen Gassenzügen» täglich zwei Mal mit der Leiter auf die Beleuchtungsmasten stieg, die Gaslaternen anzündete und auch wieder auslöschte.[24] Alles in allem sorgten Firmen und Läden, das öffentliche Bad Grünau, die zahlreichen Wirtshäuser und Kaffeestuben, aber auch die Privathäuser mit ihren Werkstätten für eine bunte Mischung an der neuen Einkaufsstrasse.

Die Krisenzeiten

Mit dem Ersten Weltkrieg jedoch kippte die vielversprechende Aufbruchstimmung; der Güterverkehr in den Osten brach 1914 zusammen. Das Landsturm-Bataillon III/76 übernahm unter der Leitung von Hauptmann Kuhn, dem Buchser Gemeindeammann, die Überwachung der Rheingrenze und der Lagerhäuser.[25] Gerade noch drei Züge verkehrten täglich in jeder Richtung zwischen Buchs und Feldkirch. Zwar gab es weiterhin Früchte aus dem Ausland, aber das Sortiment der Läden änderte sich abrupt. Der Fleischkonsum wurde knappgehalten, Obst ab Bäumen verkauft und das Haltbarmachen von Lebensmitteln

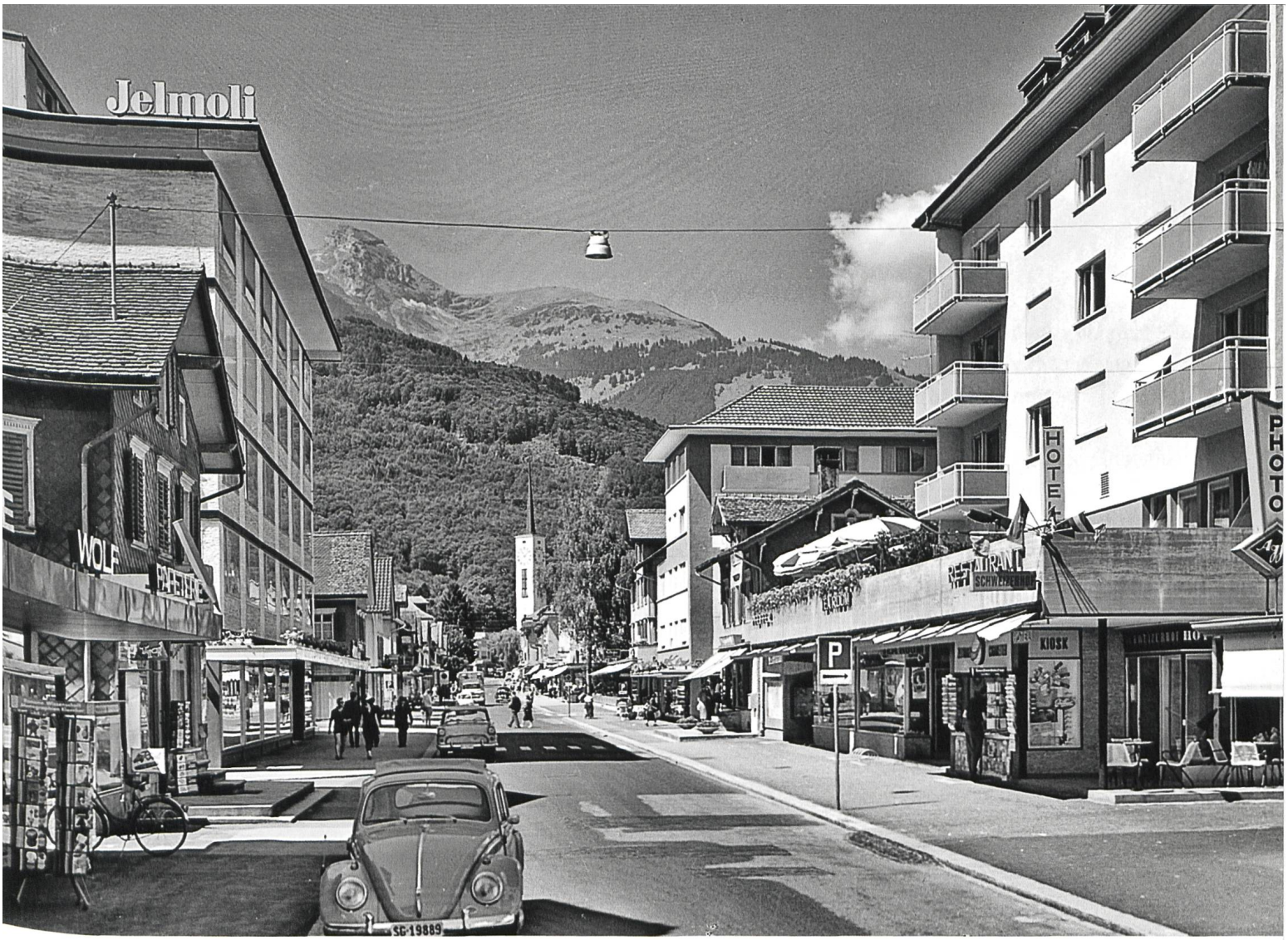
propagiert. Stoffe waren häufiger gefragt als Kleider, und die Zeitung musste wegen der Papierrationierung ihre Inserate-Kunden informieren, dass die Beilagen eingeschränkt und das Erscheinen von Inseraten verschoben würden. Die Behörden schränkten Fasnachtsbelustigungen via amtliche Publikationen ein, das Musik-Bataillon 163 spielte im Hotel Bahnhof zugunsten des Roten Kreuzes, und die Adler-Apotheke verkaufte Arzneimittel gegen die grassierende Spanische Grippe. Ungeachtet der Branche, egal ob Kaufmann oder Privater, es wurde hin und her verkauft, was verfügbar war, bis es ab 1922 langsam wieder aufwärtsging.

1924 wurde das Fürstentum Liechtenstein ein Teil des schweizerischen Zollgebietes, das aufstrebende Buchs wurde zum Bezirkshauptort, und die Bahnhofstrasse kam wieder in Schwung. Doch der New Yorker Börsen-Crash von 1929 löste eine Weltwirtschaftskrise aus. Die Geschäfte inserierten merklich weniger, und die Anzeigen wurden immer kleiner oder blieben ganz aus. Trotzdem etablierte sich das erste, anfangs unwillkommene Kaufhaus Modern (heute Zentrum-Apotheke), und auch das Filmgeschäft des «National Cinéma Leuzinger» im hinteren Saal der «Rhätia» liess sich gut an. Parteien und Korporationen riefen zur Solidarität mit dem einheimischen Gewerbe auf. Der Konsumverein stellte 1935 seinen Reingewinn von 4000 Franken für Warenbezüge von Bedürftigen zur Verfügung, und laut einer Liste, welche der Gemeinderat 1931 im Lokalblatt publizierte, spendeten Private und Geschäftsleute, darunter viele «Bahnhofsträssler», kleinere und grössere Summen zur «Speisung von Arbeitslosen und anderen Notarmen der Gemeinde».[26] Die Geschäfte arrangierten sich mit tieferen Preisen, und die Behörden kämpften unermüdlich mit Notstandsarbeiten, mit rund 30 Projekten vor allem im Tiefbau, gegen die aufkommende Arbeitslosigkeit.[27]

Im Zuge dieser Massnahmen erhielt auch die Bahnhofstrasse eine Kanalisation und wurde zusammen mit der Rheinstrasse 1931 als erste Strasse in Buchs asphaltiert. Gleichzeitig bekam sie, als Novum in der Region, beidseitig sauber durch Graniteinfassungen von der Fahrbahn getrennte Trottoirs.[28] Das langersehnte Ende der staubigen Strasse motivierte manchen geplagten Anstösser, ebenfalls Anpassungsarbeiten vorzunehmen, und der immer moderner werdende Dorfteil bekam dadurch ein immer städtischeres Gepräge. Den Tiefpunkt der Krise brachte jedoch die Mobilmachung 1939 mit ihrer kriegswirtschaftlichen Organisation, der Rationierung von Lebensmitteln und Treibstoffen, der Beschlagnahmung von Automobilen durch die Militärbehörden und dem deutlichen Verkehrsrückgang bei Post und Strasse. Lediglich die Brücke Buchs–Schaan war noch offen, die Bahntransporte von Kaufmannsgütern hatten bald dem Transport von kriegswichtigen Massengütern zu weichen. Erst nach Kriegsende 1945 gewann der Buchser Verkehrsknotenpunkt wieder an Bedeutung und an Fahrt.

Der Aufschwung

Der dörfliche Charakter an der Bahnhofstrasse verschwand immer mehr. Alte Wohn- und Geschäftsbauten sowie Gasthäuser, beispielsweise der «Löwen» und das «Schäfli», verschwanden, und viele weitere Häuser wichen mehrgeschossigen Bauten, zum Beispiel dem Kaufhaus Jelmoli (heute C&A). Der Konsumhof (heute Coop) und der Usego-Laden (heute Tom Tailor) wurden gebaut; die Migros wechselte für ein paar Jahre von der Grünau- an die obere Bahnhofstrasse und setzte 1960 mit ihrem «Kombiladen» (heute Credit Suisse) einen architektonischen Akzent, der immer noch sichtbar ist. Bä-



Die Bahnhofstrasse in den 1960er-Jahren.

ckereien und ihre Cafés, Schuh- und Kleiderhäuser, Sattler und Möbelhändler, sie alle renovierten und bauten, was das Zeug hielt. Sie alle, zusammen mit Banken, Gasthäusern und weiteren Spezialgeschäften wie den Papeterien, dem Tabakhändler, dem Buchladen oder der Tankstelle lockten nicht nur Werdenberger und Toggenburger, sondern auch die Nachbarn aus Liechtenstein und Vorarlberg an.

Ab 1960 gab der erhöhte Umsatz des Bahnhofs der Strasse erneut einen Auftrieb: Der Güterbahnhof rüstete technisch auf. Er bekam neben einer neuen Lokremise das damals topmoderne Ablaufstellwerk, gebaut vom SBB-Architekten Max Vogt, dessen radikal schlichte Bahnhofbauten aus Sichtbeton sich schweizweit jedem Bahnreisenden einprägen. Das Buchser Stellwerk wurde zur Ikone und hat es auf das Titelbild des ersten Bandes der Buchreihe über «Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz» geschafft.[29] Die gelungene Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz half bei Projekten wie zum Beispiel der Interstaatlichen Hochschule für Technik Buchs (NTB). Sie brachte der Bahnhofstrasse viele junge Kunden, und die Studierenden vermittelten dem Ort einen intellektuellen Touch.

Doch nicht alles ging geräuschlos über die Bühne. Gegen den Abbruch einer Jugendstilvilla an der unter Bahnhofstrasse – bekannt als «Villa Kunterbunt» – wurde erfolglos mit Transparenten und einer

«Todesanzeige» im Lokalblatt demonstriert. Generell begrüssten nicht alle Buchser den etwas unkontrollierten Umbau der Bahnhofstrasse. Zwischen 1977 und 1981 bekam der Bahnhof zum dritten Mal ein neues, zeitgemässes Gesicht, und schliesslich erhielt Buchs 1980 einen Autobahnanschluss, der direkt ins Zentrum führte. Er brachte der Bahnhofstrasse zuerst motorisierte Kundschaft und später Verkehrsprobleme, unter anderem schwer lösbare Parkplatzsorgen, die gezielt angegangen werden mussten.

Der Neuanfang

1996 trat der Kanton St. Gallen die Bahnhofstrasse nach 61 Jahren wieder an die Gemeinde ab. Sie war mit der Rheinstrasse 1935 als direkte Verbindung Buchs–Schaan zur kantonalen Staatsstrasse erhoben worden. Nach der Rückgabe nahm die geplante neue Ausgestaltung der Einkaufsstrasse ihren Anfang. Die vielen Um- und Neubauten in den vorausgegangenen Jahren hatten gestalterische Sünden hinterlassen; eine grosse, raumplanerische Anstrengung war somit dringend nötig geworden. Über Jahre wurde die Strasse gemäss einem neuen Konzept und in mehreren Etappen in ein modernes Zentrum umgestaltet: Sie erhielt eine Allee und wurde zur Begegnungszone umfunktioniert. Dank Sperrzeiten finden regelmässig Märkte und allerlei Veranstaltungen statt. Das Buchserfest verwandelt die Bahnhofstrasse seit 1982 einmal jährlich in eine Flanier- und Spielmeile mit Tausenden von Besuchern.

Ein regelrechter Bauboom sorgt im neuen Jahrtausend für mondäne Neubauten. Neue Firmen siedeln sich an und verbreiten internationales Flair, allein der Branchenmix leidet, und der Detailhandel ist ausgedünnt. Bis auf wenige Ausnahmen sind die alten Zeitzeugen der ehemaligen Stationsstrasse mitsamt ihrer Atmosphäre verschwunden, ein Ambiente, welches heute mit vielen Anstrengungen und auf neue Weise erst wieder entwickelt werden muss. Doch wie schon seit den Anfängen wird die Entwicklung der Bahnhofstrasse auch heute von Behörden und Interessengruppen im Auge behalten. Die Strasse braucht glückliche Ideen, geglückte Umsetzungen, geeignetes Stadtmobiliar und vor allem Zeit, um eine neue Patina anzusetzen. Es ist nicht einfach, eine Verkaufsstrasse gleichzeitig als Volksgarten zu bewirtschaften.

Und wieder ist es der Bahnhof, der neue Impulse bringt. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes mit dem neuen, vielversprechenden Bushof erhöht auch die Attraktivität der Bahnhofstrasse, und das zukünftige Bahnhofquartier verheisst neue Kundschaft. Die inzwischen zur Stadt gewachsene Gemeinde wurde mit immer neuen Ideen zu etwas Besonderem und bestätigt heute mit ihrer immer urbaner werdenden Bahnhofstrasse – wie anno dazumal mit dem Grenzbahnhof – ihre Zentrumsfunktion für die ganze Region.[30]

Hanna Rauber, Jahrgang 1949, ehemalige Umwelt- und Sicherheitsbeauftragte, heute Archivarin des Werdenberger Kulturarchivs der HHVW.

Anmerkungen

1 Heer 2000, S. 26.
2 Heilig 1990, S. 6.
3 Vogt 1989, S. 155.
4 StASG, KPF 1/08, Rheinkataster 1839, Federzeichnung.
5 StASG KPH 4/015, Eschmannkarte 1854.
6 Heer 2000, S. 34.
7 Vogt 1989, S. 158. Die Gemeinderäte hatten laut Protokoll vom 12.08.1865 «in corpor» zu erscheinen. Die Ortsgemeinde subventionierte laut Protokoll vom 16.08. und 19.10.1867 die Brücke mit 2500 Franken.

8 Saxer 1961, S. 50; Rohrer 1968, Abschnitt 2; Gantenbein 1969, S. 106.
9 Christian Rohrer (1811–1886) war Gemeindeammann (1840, 1867–1869), Grossrat (1840–1858, 1861–1869), Nationalrat (1851–1860), Bezirksammann (1842–1858) und Bezirksrichter (1867–1869). Er betrieb einen Holzhandel, war vielleicht Wirt zur «Sonne» (altes Pfarrhaus, heute Bibliothek) und hatte sich als Mitglied des erweiterten Komitees der Südostbahn für die Rheintalbahn und die Station in Buchs stark gemacht.
10 Saxer 1961, S 56.
11 Der angebliche «Wirt und Oberst Ulrich Rohrer» hiess Johann Rohrer, war Oberstleutnant, Bierbrauer und vielleicht Wirt zur «Traube» (wohl deshalb «Truubahans»), obwohl das Gasthaus im Besitz seiner Mutter Margareth war.
12 Dufour 1866.
13 Dufour 1860.
14 Zum Folgenden StadtA Buchs, Protokolle vom 04.03., 08.04., 23.04., 28.04., 06.05., 03.06., 05.08., 28.10.1865.
15 OGA Buchs, Protokoll vom 19.06.1875.
16 OGA Buchs, Protokoll vom 16.11.1869.
17 IGEB 1969, S. 19.
18 StASG, Lagerbücher der kantonalen Brandversicherungsanstalt (GVA) 1874/75 (Gemeinde Buchs).
19 Heilig 1990, S. 8.
20 OGA Buchs, Protokolle vom 14.02.1871, 23.05.1900.
21 Heer 2000, S. 36, 54.
22 Zum Folgenden Berichte, Inserate und amtliche Publikationen im W&O 1883–1893.
23 StASG KPB 1/13.3-1, Viehrampe 1910/11.
24 Müller-Hess 1998, S. 33.
25 Zum Folgenden Berichte, Inserate und amtliche Publikationen im W&O 1914–1919.
26 W&O 28.10.1935 Bericht, 06.03.1931 Gabenliste.
27 Hagmann 2001, S. 69–70.
28 Saxer 1961, S. 51.
29 Weidmann/Holenstein 2010, Titelbild.
30 Eine detaillierte Geschichte der Buchser Bahnhofstrasse ist in Vorbereitung: www.bahnhofstrassebuchs.ch.

Quellen

Dufour 1860
Topographische Karte der Schweiz (Dufourkarte), Blatt 10, Feldkirch, Arlberg, 1860.

Dufour 1866
Topographische Karte der Schweiz (Dufourkarte), Blatt 9, Schwyz, Glarus, Appenzell, Sargans, 1866.

OGA Buchs
Ortsgemeindearchiv Buchs, Protokollbücher, Verhandlungsprotokolle des Verwaltungsrates, B.02.1.

StASG
Staatsarchiv St. Gallen.

StadtA Buchs
Stadtarchiv Buchs, Protokollbücher, Verhandlungsprotokolle des Gemeinderates, B14.02.01.

W&O
Werdenberger & Obertoggenburger, Buchs.

Literatur

Gantenbein 1969
Leonhard Gantenbein: 100 Jahre Bahnhofstrasse Buchs, in: Unser Rheintal 1969, S. 105–106.

Hagmann 2000
Werner Hagmann: Krisen- und Kriegsjahre im Werdenberg, Buchs 2001.

Heer 2001
Anton Heer: Die Eisenbahnen im Rheintal, in: Werdenberger Jahrbuch 2001 (14), 2000, S. 26–58.

Heilig 1990
Edgar Heilig: Die Geschichte des Zentrums von Buchs, in: Buchs Aktuell Nr. 11, Sonderausgabe, 1990, S. 6–9.

IGEB 1969
Geschichte einer Strasse – 100 Jahre Bahnhofstrasse Buchs SG, hg. von der Interessen-Gemeinschaft Einkaufszentrum Buchs, Buchs 1969.

Müller-Hess 1998
Hans Müller-Hess: Als in Buchs noch Gaslampen die Strassen beleuchteten, in: Terra Plana 4/1998, S. 32–34.

Rohrer 1968
Ernst Rohrer: Aus der Entstehungsgeschichte der Bahnhofstrasse, in: 100 Jahre Bahnhofstrasse, Separatdruck W&O vom 7. September 1968.

Saxer 1961
Hermann Saxer: Die Hauptgeschäftsstrasse der werdenbergischen Metropole, in: Unser Rheintal 1961, S. 50–56.

Vogt 1989
Paul Vogt: Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein, in: Werdenberger Jahrbuch 1990 (3), 1989, S. 154–164.

Weidmann/Holenstein 2010
Ruedi Weidmann/Karl Holenstein: Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989, Zürich 2010.