

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

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 33 (2020)

Artikel: Bahnhofarchitektur im Werdenbergischen

Autor: Heer, Anton

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1036164>

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: 12.01.2026

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

Anton Heer

Bahnhofarchitektur im Werdenbergischen

Die Spurensuche zur Bahnhofarchitektur wird zur eigentlichen Bahnhofarchäologie und führt zu noch wenig bekannten – oder vielmehr längst vergessenen – Hintergründen und Zusammenhängen. Die Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Salez-Sennwald und Trübbach zeugen von einer überraschend wechselseitigen Geschichte entlang einer Eisenbahnlinie, die ursprünglich als Zubringer einer Ostalpenbahn gedacht war.

Legenden halten sich zuweilen äusserst hartnäckig. War da nicht die Rede vom heldenhaften Kampf lokaler Grössen gegen die schnaubenden Ungeheuer, der dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn, also der einstigen Südostbahn, eine Linienführung weitab der Siedlungen zuwies? Ein Blick in die Archive bringt anderes ans Licht, denn die erste Sektion einer zukünftigen Ostalpenbahn sollte dem Transit dienen und einer betrieblich vorteilhaften und möglichst direkten Linie folgen. Lokal- oder Regionalverkehr im heutigen Sinne war damals nie Thema.

Die damaligen Bahnbauten stellten Grossinvestitionen dar und sollten wirtschaftlichen Anforderungen genügen sowie private Geldgeber zufriedenstellen.

Sparsamkeit war angesagt, was sich letztlich auch in der Bahnhofarchitektur zeigte. Standardarchitektur und Provisorien prägten ebenso das Bild wie die einspurig angelegten Gleisanlagen. Die Investitionen gehorchten also hauptsächlich wirtschaftlichen Kriterien oder allenfalls äusseren und betrieblichen Zwängen.

Im St. Galler Rheintal stellten beispielsweise die Anbindung der Vorarlbergerbahn (VB) in St. Margrethen und Buchs, die Eröffnung der Arlbergbahn, die Eisenbahnverstaatlichung oder die Bahnelektrifikation langfristig prägende Zäsuren dar. Die Ostalpenbahn-Visionen unserer Ahnen blieben allen Anstrengungen zum Trotz unerfüllt. Erst in der jüngsten Vergangenheit wurden wieder Meilensteine

Fusionen und Eisenbahnverstaatlichung

Die Schweizerische Südostbahn (SOB) wurde 1853 als erste Sektion einer kommenden Ostalpenbahn gegründet. Zu diesem Unternehmen gehörten die Linien Rorschach–Chur, Rapperswil–Sargans und Weesen–Glarus. Bereits 1857 erfolgte die Fusion der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn (SGAE), der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der Glattalbahn (GITB) zum Unternehmen Vereinigte Schweizerbahnen (VSB) mit Sitz in St. Gallen. Durch die Eisenbahnverstaatlichung wurden die VSB im Jahr 1902 Teil der SBB und dem SBB-Kreis IV in St. Gallen zugewiesen. Schon 1924 wurde der SBB-Kreis IV aufgehoben und in den SBB-Kreis III in Zürich integriert.

gesetzt, indem der öV in der Folge des Taktfahrplans von 1982 im Rheintal eine neue Dynamik entwickelte und aus seinem Schattendasein heraustrat.

Bahnhoftypen der Frühzeit

Im Werdenbergischen kamen anfangs zwei für die Südostbahngesellschaft (SOB) typische, ursprünglich als «Aufnahmgsgebäude» bezeichnete Stationsbauten zur Ausführung. Die Stationen Salez-Sennwald, Sevelen und Trübbach erhielten definitive Bauten des SOB-Typs Maienfeld. Es waren beschauliche Holzkonstruktionen, die meist erstaunliche Lebensläufe vorzuweisen hatten und eine überraschende Mobilität entwickelten. Recycling feierte im letzten und sogar vorletzten Jahrhundert Urständ. So fanden einstige Stationsbauten weitere Verwendung in Zürich-Seebach, in Wallisellen, im Unterwerk Sargans, in Buchs und anderswo. Das Stationsgebäude von Sevelen wurde gleich als Ganzes Richtung Birkenweg verschoben – und steht nun dort als Ein-

familienhaus mit Geschichte. In Trübbach setzten die SBB 1906 ein zusätzliches Geschoss ein, was den sichtbar aus den Proportionen geratenen Bau erklärt. Die St. Galler Regierung argumentierte noch um 1900 gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) gegen eine derartige Erweiterung, die nur als teures Provisorium betrachtet werden könne. Im 1946 erschienenen Heft 2 der SBB-Fibeln kommentierte Walter Tribelhorn beispielhaft das Stationsgebäude Trübbach mit dem Hinweis: «Solche alte Stationsgebäude werden mit der Zeit alle verschwinden.» Das Haus steht heute noch dort. Sogar die Rorschacher Bahnhofshallen der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn und der Südostbahn aus den Jahren 1856/57 fanden um 1894 den Weg nach Buchs und dienten dort als Lagerhäuser der VSB und später der SBB.

Alle ursprünglichen Stationsbauten im Werdenbergischen und anderswo erfuhren im Lauf der Zeit bauliche Anpassungen und wurden mit Güterschuppen oder weiteren Nebenbauten wie Aborten und Wärterbuden ergänzt.

In Buchs und Haag hatte man sich anfänglich mit Provisorien zu begnügen. Es waren Baukörper, die viel Ähnlichkeit mit kleineren Güterschuppen hatten. Von der Erweiterung und Ergänzung des Stationsprovisoriums von Haag-Gams im Lauf der 1880er-Jahre sind glücklicherweise zeichnerische Unterlagen erhalten geblieben. Diese Zeichnungen oder Blaupausen stimmen gut mit den später entstandenen Fotografien und frei gestalteten Darstellungen auf Ansichtskarten überein. 1872 stiegen die Stationen Buchs und St. Margrethen in die Liga der Knoten- und Grenzbahnhöfe auf, denn die Vorarlbergerbahn (VB) wurde gleich zweifach an das Netz der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) angeschlossen. Sprichwörtliche Sparsamkeit und Zweckmässigkeit sprachen wiederum für eine Einheits-

architektur. Der VSB-Bahningenieur Johann Heinrich Bürgi entwarf die Neubauten, die kurz nach der Eröffnung der beiden Eisenbahnlinien über den Grenzfluss Rhein im Jahr 1873 in Betrieb genommen wurden und das Erscheinungsbild lange Zeit prägten.

Nach der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 entwickelte sich der Bahnhof Buchs zum schweizerischen Tor nach Osten. Lagerhäuser, Betriebs- und Dienstgebäude für Bahn und Zoll beziehungsweise Grenzabfertigung sowie umfangreiche Gleisanlagen entstanden schrittweise. Speditionunternehmen etablierten sich als Lagerhauseigner sowie als willkommene Arbeitgeber und Dienstleister. Das Bahnhofsgebiet von Buchs blieb im stetigen Wandel und als Spiegelbild der Verkehrsentwicklung auch permanente Baustelle.



Das Stationsgebäude Maienfeld, der für die Südostbahn entworfene und einst verbreitete Einheitstyp im Jahr 1967.



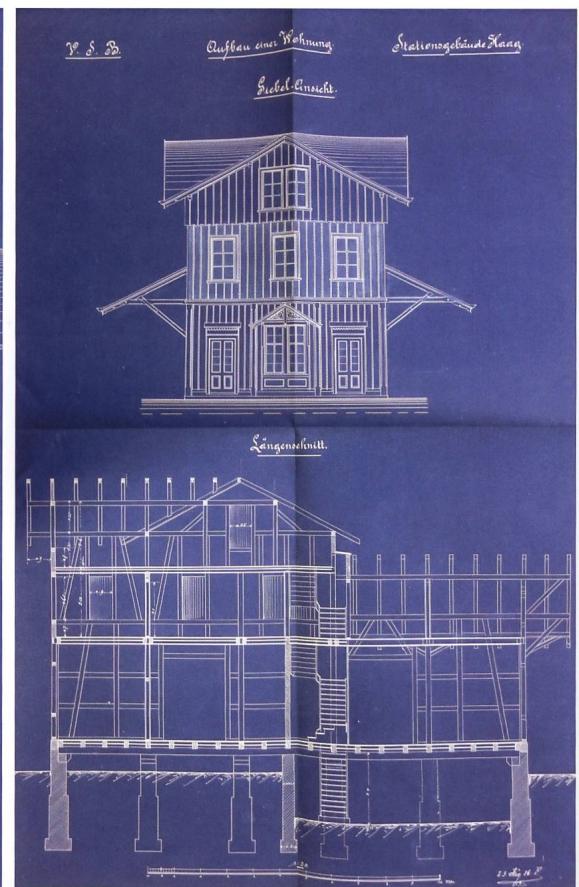
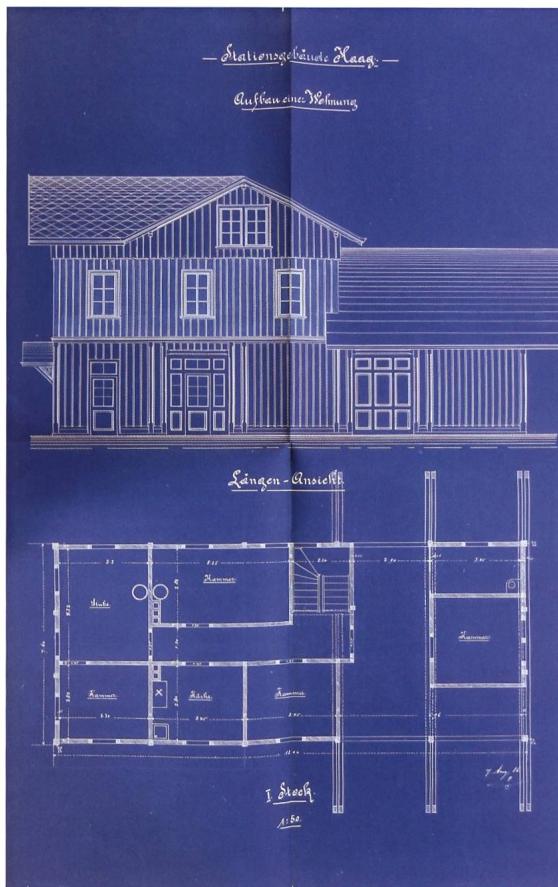
Das Stationsgebäude von Sevelen, 1960 unterwegs zum neuen Standort am Birkenweg.

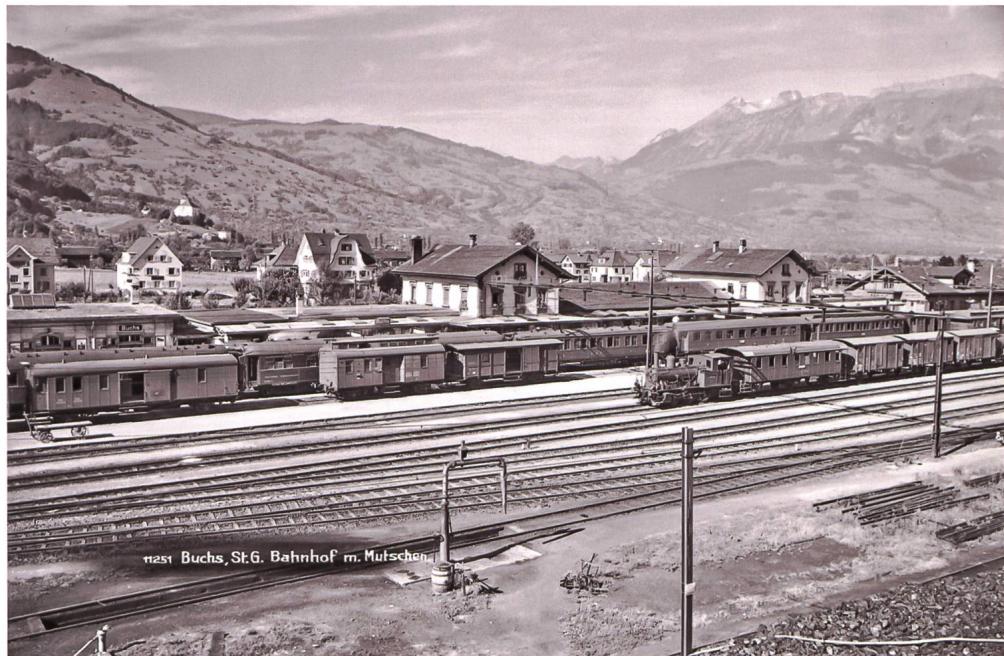


Das Stationsgebäude Trübbach, dem 1906 ein Wohngeschoss dazwischengesetzt wurde, im Jahr 1970.

Links: Blaupause der VSB zur Erweiterung des Stationsgebäudes Haag aus dem Jahr 1886 (Teil 1).

Rechts: Blaupause der VSB zur Erweiterung des Stationsgebäudes Haag aus dem Jahr 1886 (Teil 2).





Der Bahnhof Buchs in den 1930er-Jahren.

Erneuerung unter den SBB

Kurz nach dem Ersten Weltkrieg erfolgte die Eröffnung des neuen Stationsgebäudes von Salez-Sennwald. Das alte Gebäude (Typ Maienfeld) dürfte daraufhin als Bahndienstgebäude oder sogar privat eine weitere Verwendung gefunden haben. 1929 erschienen in den Fahrplänen neue Angebote an der zuvor elektrifizierten Eisenbahnlinie zwischen Sargans und Buchs. Die Eröffnung der Haltestellen Räfis-Burgerau und Weite-Wartau war ein Grund zum Feiern und stärkte den Lokalverkehr. In Haag-Gams folgte 1931 ein Neubau im Hinblick auf die bevorstehende Elektrifikation zwischen Buchs und St. Margrethen. Damit wurde endlich das 1858 als Provisorium in Holzbauweise errichtete Aufnahmegebäude ersetzt. Als vorläufiger Schlusspunkt der Erneuerung erwiesen sich die Umstellung auf Elektrotraktion und der weitgehende Abschied vom Dampfbetrieb im Rheintal im Jahr 1934.

Haltestelle Räfis-Burgerau, vermutlich in den 1930er-Jahren.

Das Stationsgebäude Salez-Sennwald um 1970.





Mit dem Zollperron beziehungsweise Perron 3 und den zugehörigen Gleisen 4 und 5 feierte in Buchs 1956 die Moderne ihren Einzug. Noch über 20 Jahre sollten vergehen, bis die Erneuerung der Publikumsanlagen einen vorläufigen Abschluss fand.

Nicht sehr fotogen, aber eine fotografische Rarität: die Haltestelle Weite-Wartau.



Das Stationsgebäude Haag-Gams um 1970.

Die Bedeutung des Grenzbahnhofs Buchs lässt sich aufgrund der umfangreichen Erweiterungsbauten der SBB im Laufe der 1950er-Jahre erahnen. Die weitläufigen Rangieranlagen sowie die Ablaufberge mit dem Stellwerk zur Neuformierung von Güterzügen entstanden in der Nachkriegszeit zusammen mit den modernen Anlagen für die Grenzabfertigung im Personenverkehr. Der Kontrast von über 90 Jahren Bahnhofarchitektur begegnete dem Reisenden und aufmerksamen Betrachter der Publikumsanlagen in Buchs während Jahrzehnten.

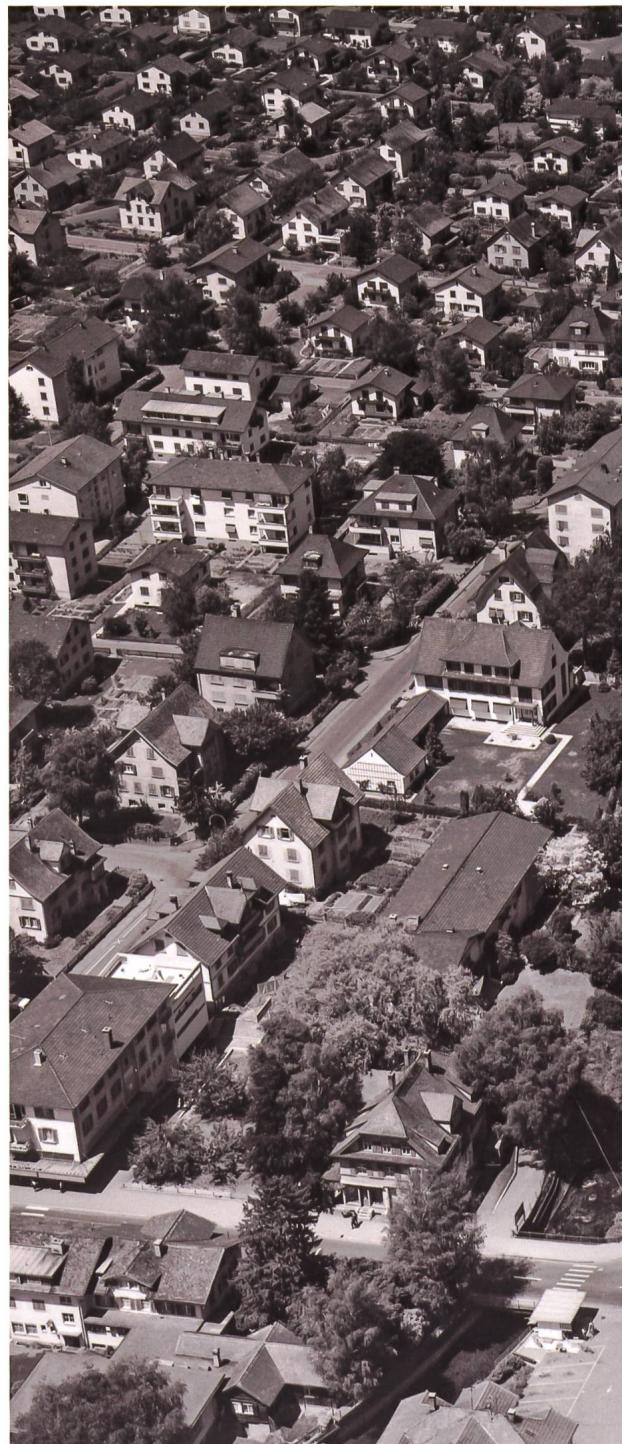
In den Jahren 1960 und 1970 folgten Neubauten oder vielmehr Ersatzbauten, die den Stempel der nüchternen Architektur der Moderne trugen. In Sevelen verdrängte ein Stationsneubau das Aufnahmegebäude aus der Frühzeit, und die Haltestelle Weite erhielt einen Betonbau als Warteraum und Wetterschutz nahe der Perronkante.

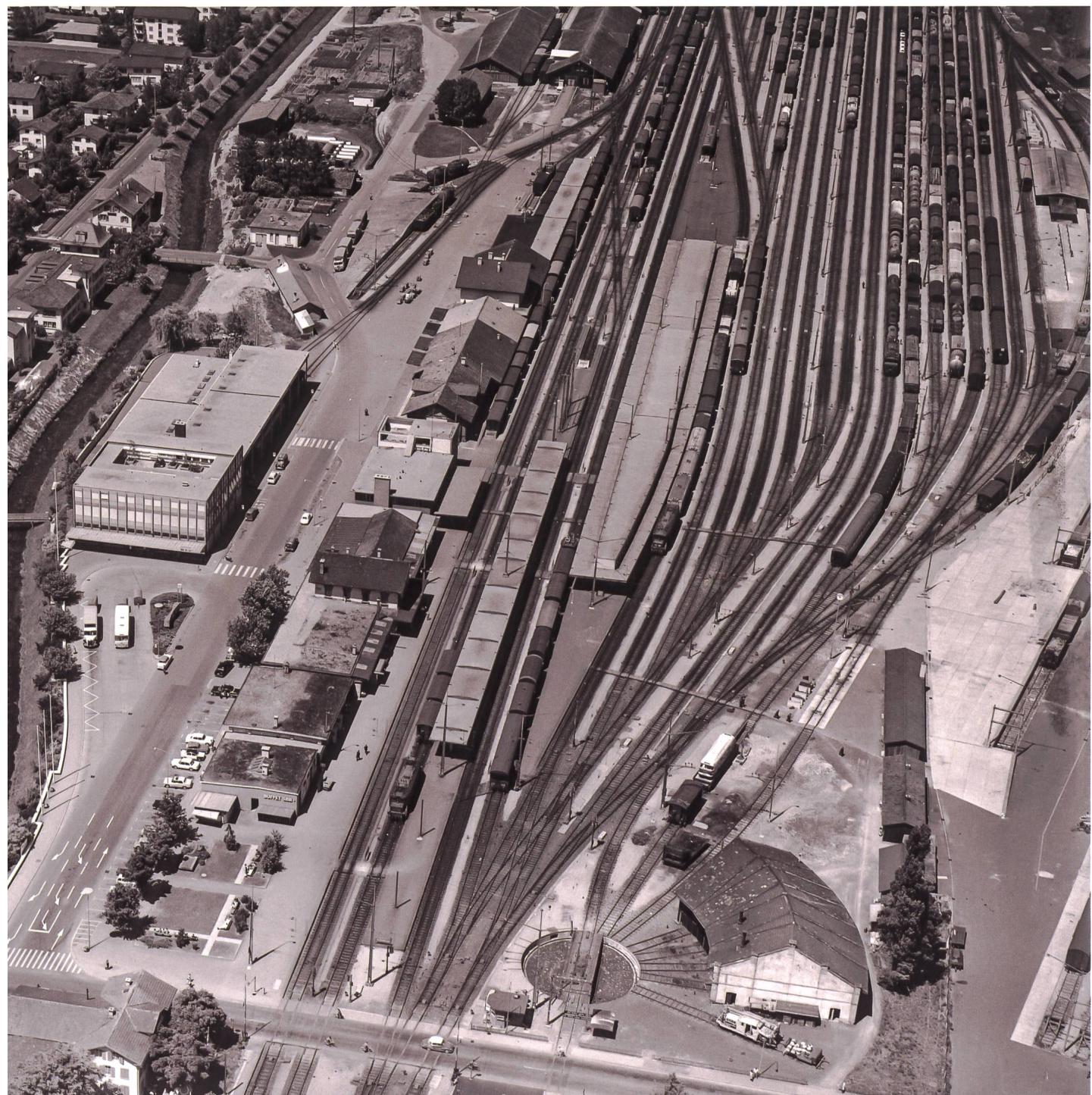
Buchs im Zeichen des Wandels im EXPO-Jahr 1964.

Stationsanlagen Sevelen um 1970.



Haltestelle Weite um 1970.







Moderne Bahnhofarchitektur aus der Ära Max Vogt hat in Buchs die letzten Fragmente aus der Zeit der Vereinigten Schweizerbahnen verdrängt.



Das 1964 erbaute Stellwerk an der Lagerstrasse in Zürich im Jahr 2012.

Buchs – auf den Spuren von Max Vogt

Die heute in Buchs anzutreffende neuere Architektur trägt den Stempel des SBB-Architekten Max Vogt. Bezeichnenderweise zierte denn auch das Stellwerkgebäude des Buchser Rangierbahnhofs den Einband des Standardwerks über den Architekten der Nachkriegsmoderne.

Der 1925 geborene und in Zürich aufgewachsene Max Vogt prägte zwischen 1957 und 1989 als SBB-Architekt zahlrei-

che Bauten des SBB-Kreises III. 1957 begann er als Entwurfsarchitekt bei der Sektion Hochbau der SBB-Bauabteilung in Zürich. Zu seinen frühen Entwürfen gehören beispielsweise die Lokomotivremise und das Ablaufstellwerk am Rand des Rangierbahnhofs in Buchs. Das 1981 erbaute Aufnahmegebäude mit Dienstgebäude und Bahnhofbuffet wurde ebenfalls von Vogt entworfen. Sein vermutlich



markantestes und populärstes Werk ist das einst dominant wirkende Stellwerk des Zürcher Hauptbahnhofs. Heute wird dieser Zeuge der modernen Nachkriegsarchitektur von den neuen Überbauungen an der Europaallee und der Lagerstrasse fast erdrückt und in die Bedeutungslosigkeit abgedrängt.

Will man die Spuren von Max Vogt auf archivierten Plänen finden, sucht man

meist vergeblich. Er zelebrierte seinen Namen nicht. Glücklicherweise haben sich im Lauf der vergangenen 20 Jahre verschiedene Personen um Vogts Wirken und seinen architektonischen Nachlass gekümmert. Zeitzeugen und Max Vogt selbst haben so ihre Spuren in der Fachliteratur hinterlassen. Im Dezember 2019, kurz vor seinem 95. Geburtstag, ist Max Vogt in Zürich verstorben.

Reisen damals und heute

Der Personen- und Güterverkehr wurde einst mit gemischten Zugformationen abgewickelt. Die Spezialisierung und Trennung in artreine Zugsgattungen erfolgte erst später unter den SBB. Auch die Spedition von Gepäck und Passagiergut blieb lange Zeit, sogar bis in die 1980er-Jahre, im Angebot. Den Reisenden standen im Stationsgebäude die sogenannten Einnehmereien für Ausküfte, Billettkauf, Gepäckaufgabe und anderes mehr zur Verfügung. Wartesäle, Aborte und sogar Stationsbrunnen, häufig auch nahegelegene Bahnhofswirtschaften, gehörten bis ins 20. Jahrhundert hinein zu den Selbstverständlichkeiten. Dienstleistungen für

das Reisepublikum und die Güterkunden sowie die bahnbetrieblichen Erfordernisse (Zugsabfertigung, Stellwerkdienst, Güterverkehr und anderes mehr) bestimmten die Bahnhofarchitektur, bauliche Anpassungen und das Bahnhofsinventar.

Augenfällig wird der Wandel seitens des Reisepublikums durch die Vergleiche der Billettpreise und Fahrplanangebote im St. Galler Rheintal. Die Kontraste erscheinen fast unglaublich. Aus dem einst eher elitär genutzten Transport- und Verkehrsmittel Eisenbahn entwickelte sich im Lauf des 20. Jahrhunderts das nahezu rund um die Uhr verfügbare Massenverkehrsmittel für jederman.



Stellwerkarchitektur des Gestalters
Max Vogt in Buchs.



Die sogenannten Edmondsonschen Billette (Format 30,5 mm x 57 mm) aus der Sammlung von Otto J. Bauer könnten wohl Geschichten erzählen. Dieser Billetttyp, in den Massen auf dem englischen Zoll/Inch beruhend, verschwand mit dem Aufkommen der Billettautomaten. Heute scheinen sogar die Tage der moderneren Papierbelege gezählt.



Chronik – Kontext kompakt

- 1857** Übergang der SGAE, SOB und GITB an die VSB (Vereinigte Schweizerbahnen).
- 1858** Betriebsaufnahme zwischen Rheineck und Chur durch die VSB.
- 1859** Betriebsaufnahme zwischen Sargans und Murg durch die VSB.
- 1872** Betriebsaufnahme zwischen Buchs und Schaan durch die VB (Vorarlbergerbahn).
- 1872** Betriebsaufnahme zwischen St. Margrethen und Lustenau durch die VB.
- 1873** Neubau des Aufnahmegebäudes in Buchs.
- 1884** Betriebsaufnahme der Arlbergbahn, Buchs wird Tor zum Osten.
- 1884** Bau der Drehscheibe und Lokomotivremise in Buchs mit vorläufig zwei Ständen.
- 1886** Umbau und Erweiterung des provisorischen Aufnahmegebäudes von Haag-Gams.
- 1888** Aus der Stationsbezeichnung Haag wird Haag-Gams.
- 1890** Erweiterung der Lokomotivremise (Rotonde) in Buchs von zwei auf drei Stände.
- 1893** Erweiterung der Lokomotivremise (Rotonde) in Buchs von drei auf vier Stände.
- 1894** Die Rorschacher Bahnhofshallen werden in Buchs als Lagerhäuser wiederaufgebaut.
- 1896** Bau des Wasserturms in Buchs neben der Remise.
- 1898** Das Rückkaufgesetz zur Verstaatlichung der Eisenbahnen wird deutlich angenommen.
- 1902** Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nehmen die Geschäftstätigkeit auf.
- 1902** Übergang der VSB-Linien an die SBB.
- 1902** SBB-Kreis IV nimmt in St. Gallen die Geschäftstätigkeit auf.
- 1906** Umbau des Aufnahmegebäudes Trübbach (Erhöhung um ein Geschoss).
- 1914** Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee und Grenzbesetzung.
- 1917** Die Kohlennot zwingt bis 1918 zu teils massiven betrieblichen Einschränkungen.
- 1918** Generalstreik, der Eisenbahnverkehr ist erheblich betroffen.
- 1919** Neubau des Aufnahmegebäudes Salez-Sennwald (Ersatzbau).
- 1920** Anhaltender akuter Kohlenmangel in der Schweiz, «Kohlennot» wird geflügeltes Wort.
- 1923** Ende der Geschäftstätigkeit der SBB-Kreisdirektion IV St. Gallen.

Eine Bilanz:

- Vier Zugspaaren der 1870er-Jahre stehen heute zwischen Sargans und St. Margrethen täglich etwa 36 Zugspaare gegenüber.
- Die Fahrzeit zwischen Sargans und St. Margrethen reduzierte sich von einst rund 2 Stunden auf 40 bis 60 Minuten.
- In den 1860er-Jahren kostete beispielsweise eine Fahrt von Buchs nach Ragaz etwa 1.20 Franken, was damals drei und mehr Stundenlöhnen entsprach. Vier Ostwind-Zonen werden heute für diese Strecke verrechnet und kosten für Vollzahler satte 9.60 Franken. Selbst bei einem Niedrigstlohn ist so-

mit höchstens eine halbe Arbeitsstunde aufzuwenden.

- Der bildhafte Begriff «einstiegen» hat seine ursprüngliche Bedeutung verloren. Meist ist das stufenfreie Betreten der komfortablen und in der Regel klimatisierten Eisenbahnzüge gegeben.

Kurz: Doppelt so schnell unterwegs, zehnmal häufigere Verbindungen, unvergleichlich komfortabler und bezüglich Kaufkraft zu einem Zehntel oder Zwanzigstel des Fahrpreises unserer Urahnen – das sind Errungenschaften, die sich sehen lassen können.

- 1924** Der SBB Kreis IV St. Gallen ist aufgehoben und Teil des Kreises III Zürich.
- 1926** Elektrifikation Feldkirch-Buchs.
- 1927** Elektrifikation Richterswil-Sargans-Buchs.
- 1927** Rheinüberschwemmung, langdauernde Sperrung der Eisenbahnverbindung Buchs–Schaan.
- 1929** Eröffnung der Haltestelle Räfis-Burgerau.
- 1929** Eröffnung der Haltestelle Weite-Wartau.
- 1931** Neubau des Aufnahmegebäudes Haag-Gams (Ersatzbau).
- 1934** Elektrifikation St. Margrethen-Buchs.
- 1939** Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee und Grenzbesetzung.
- 1947** Jubiläumsjahr: 100 Jahre Schweizer Bahnen.
- 1949** Elektrifikation St. Margrethen-Bregenz.
- 1956** Zollperron Buchs (Perron 3) geht in Betrieb.
- 1960** Neue Remise Buchs (für Elektrolokomotiven) geht in Betrieb.
- 1960** Ablaufstellwerk Buchs (Architektur Max Vogt).
- 1960** Neubau des Aufnahmegebäudes in Sevelen (Ersatzbau).
- 1964** EXPO-Verkehr und Triebfahrzeugmangel.
- 1970** Neubau der Haltestelle Weite-Wartau.
- 1981** Neubau des Bahnhofgebäudes Buchs (Ersatz- und Erweiterungsbauten).
- 1982** Fahrplanwechsel und Einführung des Taktfahrplans.
- 1983** Eröffnung der Sarganser-Schlaufe zugunsten direkter Zugläufe Richtung Zürich.
- 2002** Tarifverbund Ostwind tritt in Kraft (81 Zonen).
- 2005** Totaler Stromausfall auf dem SBB-Netz (Blackout).
- 2013** Fahrplanwechsel: S-Bahn 2013 mit dem neuen Angebot S4 (rund um den Kanton).
- 2013** Stilllegung der Stationen Trübbach, Weite und Räfis-Burgerau.
- 2016** Abbruch der Haltestelle Räfis-Burgerau.
- 2018** Neuer Bushof in Buchs im Betrieb.
- 2020** Abschluss der Sanierungsarbeiten am Bahnhofgebäude in Buchs.

Anton Heer, geboren 1951, El.-Ing. HTL im Ruhestand, wohnt in Flawil. Er ist Verfasser verschiedener technik- und regionalgeschichtlicher Arbeiten. Aktuelle Schwerpunkte sind jubiläumsbedingte Darstellungen zur Eisenbahngeschichte sowie die Aufarbeitung technikgeschichtlicher Bildbestände.

Quellen

- Staatsarchiv des Kantons St. Gallen
www.staatsarchiv.sg.ch
- SBB-Historic in Brugg, Archiv und Bibliothek
www.sbbhistoric.ch
- Bildarchiv ETHZ ba.e-pics.ethz.ch
- Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
baz.e-pics.ethz.ch

Literatur

- Heer 2000
Anton Heer: Die Eisenbahnen im Rheintal, in:
Werdenberger Jahrbuch 14, 2001, S. 26–58.
- Heer 2014
Anton Heer: Dokumentation. Zwischen S-Bahn
2013 und F-L-A-CH, in: Werdenberger Jahrbuch 28,
2015, S. 288–309.

Mathys 1942

Ernst Mathys: Hundert Jahre Schweizerbahnen.
Historisch und technisch dargestellt, Bern 1942.

Mathys/Mathys 1949

Ernst Mathys/Hermann Mathys: 10 000 Auskünfte über die Schweizerischen Eisenbahnen. Ein Nachschlagewerk, Bern 1949.

Stollenwerk 2006

Martin Stollenwerk: SBB Bauten Max Vogt, Zürich 2006.

Stutz 1983

Werner Stutz: Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1983.

Vögeli 2019

Dorothee Vögeli: Ein Freund des rohen Betons.
SBB-Architekt Max Vogt gestorben, in: NZZ,
31. Dezember 2019.

Wägli 1998

Hans G. Wägli: Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas, Zürich 1998.

Weidmann/Holenstein 2008

Ruedi Weidmann/Karl Holenstein: Max Vogt – Bauen für die Bahn, 1957–1989,
Zürich 2008.