

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: Werkbahnen im St. Galler Rheintal
Autor: Heer, Anton
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893038>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

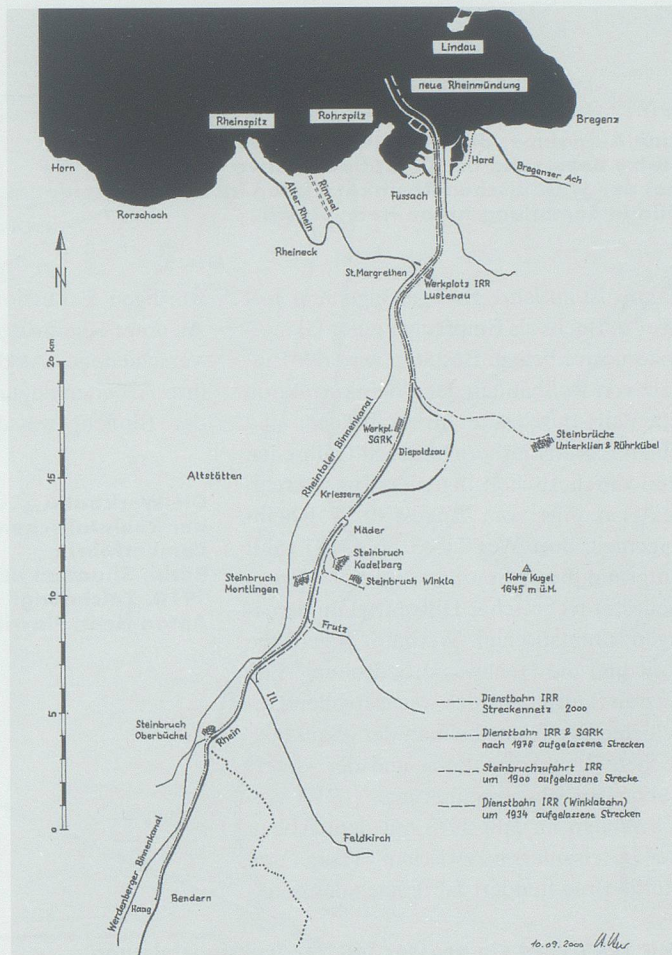
Werkbahnen im St.Galler Rheintal

Anton Heer, Flawil

Der Anfang der Eisenbahnen ist bei den Werkbahnen zu suchen: Rollbahnen, Baubahnen, Dienstbahnen oder Anschlussbahnen können dieser Gattung zugeordnet werden. Über den Betrieb von Werkbahnen im Werdenbergischen oder in der weiteren Region, also im St.Galler Rheintal, gibt es verschiedene Nachweise. Genaue Daten fehlen leider häufig: hier läge ein weiteres Betätigungsfeld für Freunde der Wirtschaftsgeschichte oder der Industriearchäologie.

Das schweizerische Eisenbahnnetz zeichnet sich traditionell durch eine hohe Dichte von normalspurigen Anschlussgleisen aus. Das Rheintal ist – vielleicht für manche überraschenderweise – eine Bestätigung für diese Feststellung. Von kurzen, kaum als eigenständige Einrichtungen wahrnehmbaren Gleisstumpfen bis hin zu kilometerlangen Anlagen mit eigenem Lokomotiv- und Wagenmaterial war und ist im St.Galler Rheintal alles zu finden. Als Unikum unter den Werkbahnen gilt die «Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung». Vom Einsatz her gesehen müsste die unter dem volkstümlichen Namen «Rhybähnli» bekannte Dienstbahn den Baubahnen zugeordnet werden. Baubahnen zeichnen sich aber typischerweise durch sehr begrenzte Netzlängen ebenso

Übersicht über die Dienstbahnen der Internationalen Rheinregulierung und der St.Gallischen Rhein-korrektion. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Die unbekannteste Eisenbahnbrücke über den Alpenrhein gehört zur Dienstbahn der IRR und führt zum Steinbruch Kadelberg. Bild 1991: Anton Heer, Flawil.



aus wie durch ihre kurzen, über einige Monate oder vielleicht wenige Jahre dauernden Einsätze. Das «Rhybähnli» besteht aber seit über 120 Jahren und hat zurzeit eine Netzlänge von rund 35 Kilometern. Es passt in kein Schema, das «Rhybähnli» ist einmalig!¹

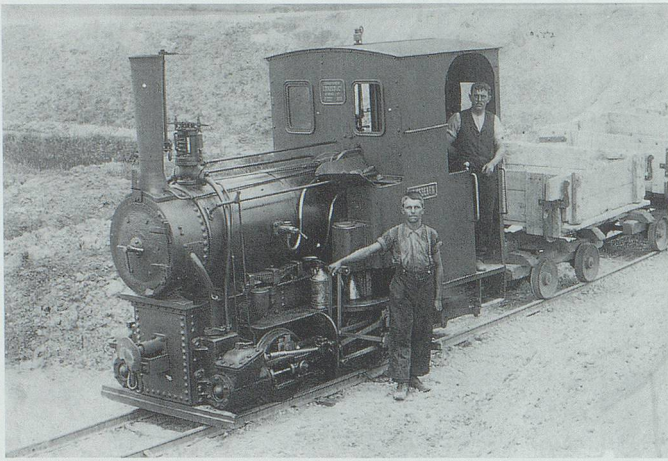
Die prägendsten und umfangreichsten Werkbahninstallationen und -gattungen zwischen Heerbrugg und Sargans sollen im Folgenden kurz gewürdigt werden. Vieles ist bereits Geschichte, doch die Anschlussbahnen für den Ölumschlag und andere Massengüter zeigen, dass Werkbahnen immer noch ihre Bedeutung haben können und wichtige, wirtschaftlich interessante

Glieder im schienengebundenen Güterverkehr sind.²

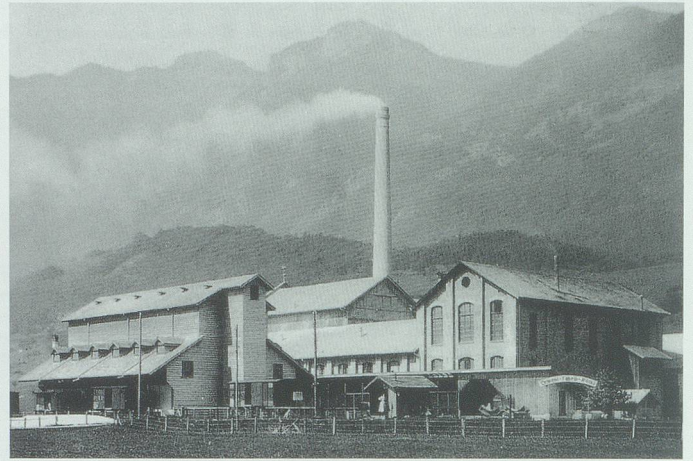
Die Werkbahnen für das Wasserbauwesen im Rheintal

Frühe Hinweise auf Werkbahnen finden sich im Zusammenhang mit der Rhein-korrektion. Für den Bau des Werdenberger Binnenkanals kam vermutlich die 1874 gelieferte Baulokomotive der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München zum Einsatz. In einer Lieferliste von Krauss &

- 1 Heer 1997.
- 2 Jarne 1994.



Eine Aufnahme, die um 1910 entstanden sein dürfte: Die stolze Besatzung der Dampflokomotive «Kriessern», die bei der St.Gallischen Rheinkorrektion im Einsatz stand. Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.



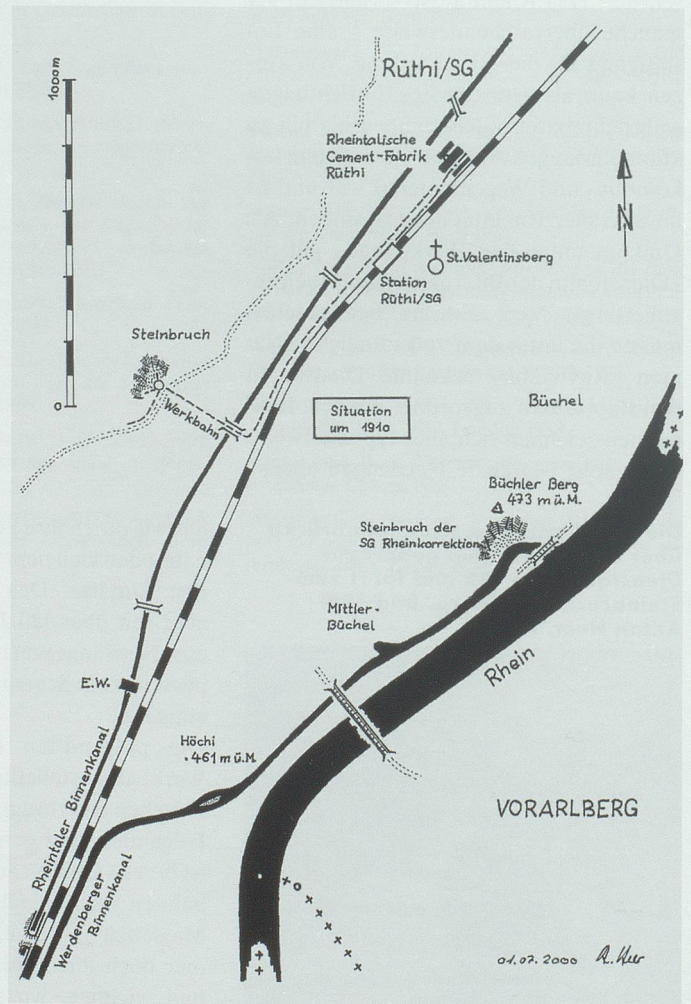
Die Rheintalische Cementfabrik Rüthi, eine Gründung von Ernst Schmidheiny, Anton Dufour und Heinrich Spoerry. Bild aus Staub 1994.

Comp. ist im Jahre 1883 gar Ingenieur Jost Wey in Buchs als Empfänger einer Dampflokomotive belegt. Bestätigt wird der Einsatz von Rollbahnen der Rheinkorrektion ebenfalls durch alte Inventarbücher und einen Exkursionsbericht des St.Gallischen und Zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins vom August 1877. Rhein-Ingenieur Jost Wey (1843 bis 1908) zählt aufgrund dieser Spuren zu den Förderern neuester technischer Hilfsmittel im damaligen dramatischen Wettlauf gegen die Zeit und die Hochwasserbedrohung. Die letzten Spuren aus der wechselvollen Geschichte der Dienstbahnen der «Sanktgallischen Rheinkorrektion» und der «Internationalen Rheinregulierung» (IRR) verschwanden im Jahr 1978 mit dem Abbau der Gleisanlagen zwischen Haag und Rüthi, rund hundert Jahre nach der denk-

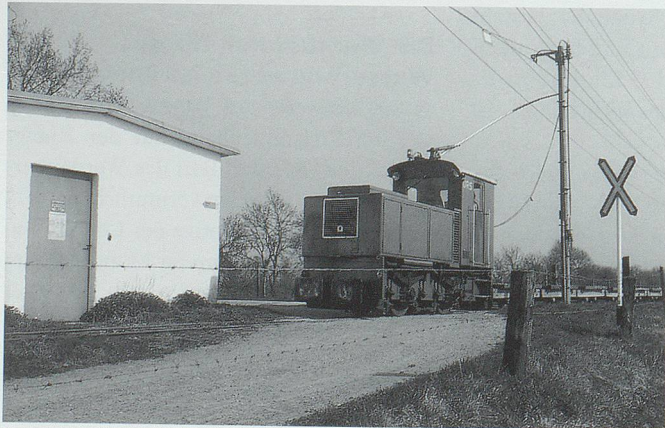
würdigen Exkursion von Trübbach nach Au unter Rhein-Ingenieur Wey.³ Verschiedene Akkordanten setzten für ihre Arbeiten zugunsten der Melioration, der Binnengewässerkorrektion und des

Rheinbauwesens eigenes oder gemietetes Feldbahnmaterial ein. Erst das Aufkommen der moderneren Baumaschinen und Lastwagen sowie der Abschluss der grossen Meliorationsarbeiten bedeuteten im

Die Werkbahn der Rheintalischen Cementfabrik Rüthi, Situation um 1910. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Seit 1948 wird ein grosser Teil der Traktionsleistung der Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung elektrisch erbracht. Bei Kriessern wurde 1947 die erste Gleichrichterstation der IRR in Betrieb gesetzt. Bild 1991: Anton Heer, Flawil.



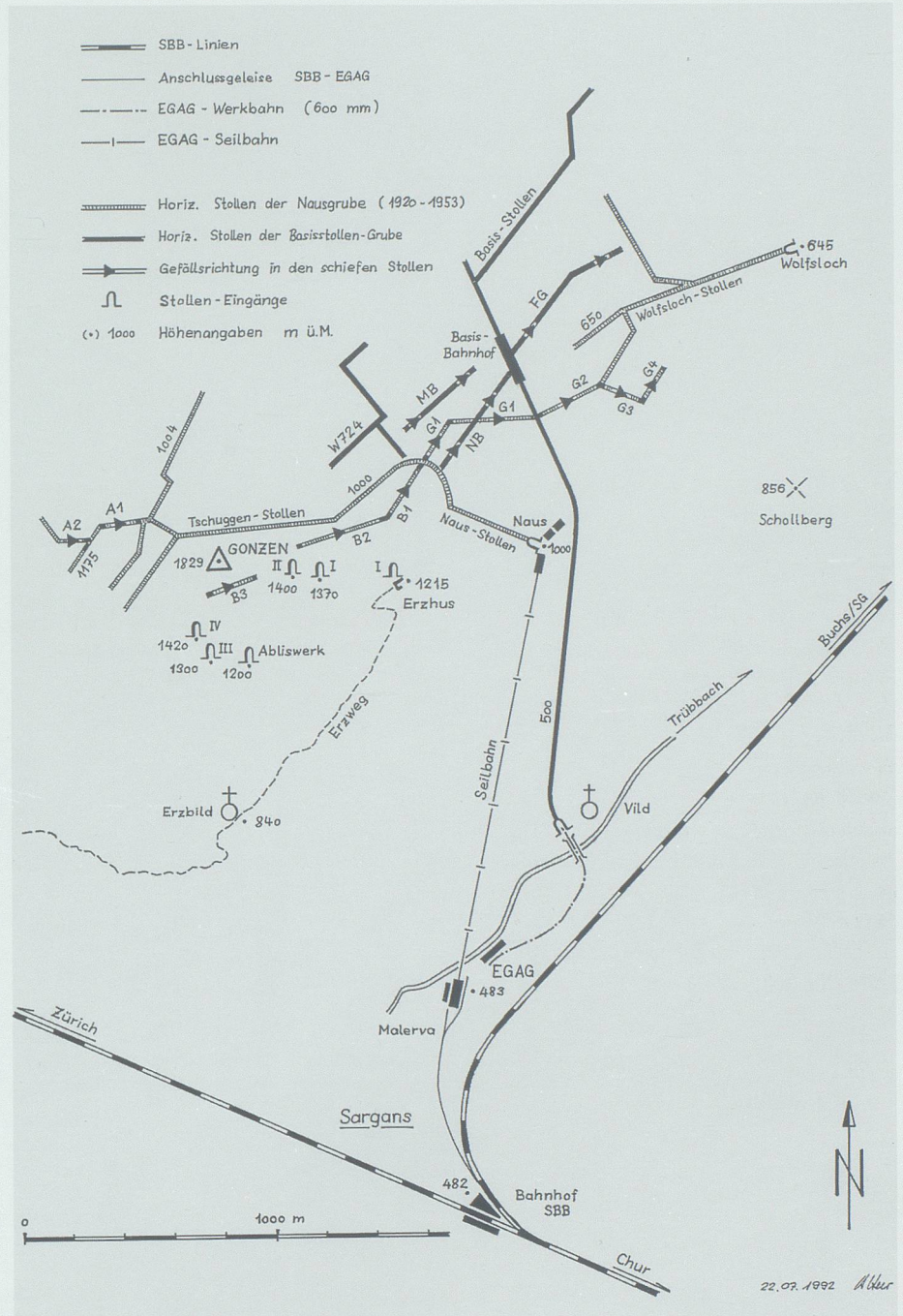
Laufe der sechziger Jahre für diese Bau-
bahneinsätze das Ende.

Torfabbau

Im Torfabbau in der Region Altstätten kam mindestens teilweise leichtes Feldbahnmaterial zum Einsatz. Interessant für den Torfabbau ist die gleichmässige Lastverteilung durch die Gleis-Schwellen-Roste. Auf teure Erschliessungsstrassen über wenig tragfähigen Untergrund konnte daher verzichtet werden. Die Loren⁴ liessen sich ohne maschinelle Hilfsmittel von Hand verschieben.

Ziegeleibahnen

Bis zur Einstellung der letzten Rheintaler Ziegeleibetriebe im Laufe der 1970er Jahre waren zwischen Heerbrugg und Oberriet mehrere Ziegeleibahnen in Gebrauch. Karl Völker (1796–1884), Eisenbahnpolitiker und Leiter des Erziehungsinstituts auf Schloss Heerbrugg, betätigte sich während einiger Zeit als Ziegel- und Tonröhrenfabrikant. 1867 veräusserte der alternde Professor das Schloss Heerbrugg an den jungen, äusserst zielstrebigem Jakob Schmidheiny (1838–1905).⁵ Die Ziegelei Schmidheiny in Heerbrugg – sie wurde ab 1870 unmittelbar unter den aufmerksamen Augen des Schlossherrn zu Heerbrugg betrieben – genoss als grösste aller Ziegeleien der Region den direkten Anschluss an die Station Heerbrugg. Auf alten Kartenwerken und sogar im Rechenschaftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen V.S.B. sind entsprechende Hinweise über den ab 1873 betriebenen Gleisanschluss zu finden. Im Laufe der Jahre musste der Lehm aus immer entfernter liegenden Gruben gewonnen werden. So entstanden längere Feldbahngleise und darüber hinaus auch werkfernere Gruben, die nicht mehr unmittelbar mit der Ziegelei verbunden werden konnten. Lange Zeit erinnerte eine gedeckte Verladeanlage an der SBB-Strecke Altstätten–Oberriet an die Ausbeutung der Grube im Hilpert. In der im August 1971 durch einen Grossbrand zerstörten Ziegelei in Heerbrugg war neben den üblichen, unspektakulären Fahrzeugen eine eisenbahngeschichtlich bemerkenswerte Feldbahnlokomotive im Einsatz. Während der Kriegs- und Mangelzeit baute Ernst Stadler (1908–1981), der Gründer der heute in Bussnang ansässigen Firma Stadler Fahrzeuge AG, verschiedene Werklokomotiven vom Verbrennungsmotor- auf Elektrobetrieb um. In Heerbrugg stand ab



Übersicht über die Werkbahnen der Eisenbergwerk Gonzen AG. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

1944 eine dieser Umbaulokomotiven im Einsatz. Im Hilpert kam dagegen im Laufe der fünfziger Jahre eine Feldbahnlokomotive aus einstigen Wehrmachtsbeständen zum Einsatz.⁶

Rheintalische Cementfabrik Rüthi

Der Unternehmer Schmidheiny agierte im Rheintal experimentierfreudig. In Rüthi wurde ab etwa 1906 ein kleines Zementwerk betrieben.⁷ Es war durch eine schmalspurige Werkbahn mit dem zugehörigen

Steinbruch verbunden. Die dort eingesetzten Dampflokomotiven der 500-mm-Spurweite liessen sich aufgrund von Akten nachweisen. Der Rheintalischen Cement-

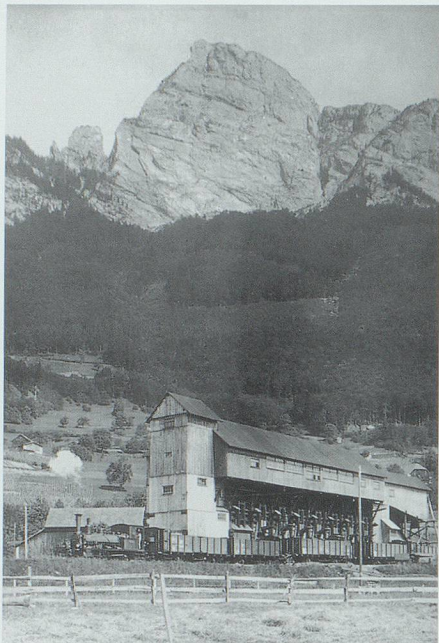
3 Heer 1997.

4 Loren: Eigentlich offene Eisenbahn-Güterwagen (vgl. engl. lorry), meist aber die von Hand geschobenen Wagen in Bergwerken.

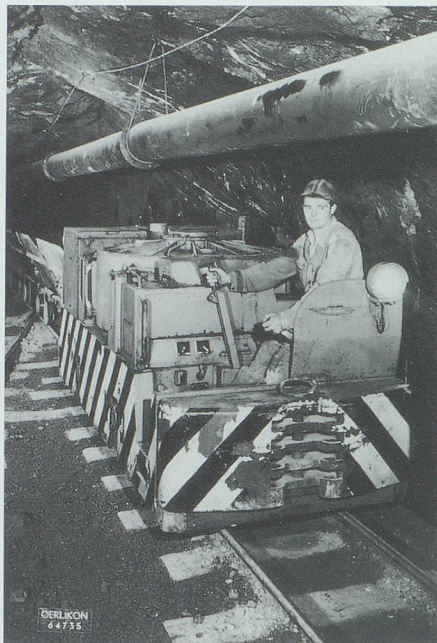
5 Staub 1994.

6 Schmidheiny 1935.

7 Staub 1994.



Eine zweiachsige Rangierlokomotive holt den Erzzug von der Aufbereitungsanlage Malerva ab. Aufnahme von 1923 in Sammlung Anton Heer, Flawil.



Die Gyro-Lokomotive im Eisenbergwerk – eine Pionierleistung der Maschinenfabrik Oerlikon. Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.



Das Basaltsteinwerk in Buchs mit idealem Anschluss an die SBB. Bild aus der Sammlung Niklaus Kubli, Grabs.

fabrik Rüthi war eine nur kurze Betriebsdauer beschieden, denn bereits 1914 erfolgte die Zusammenlegung mit dem größeren Werk Holderbank. Ab 1929 betrieb die Gips-Union AG Zürich auf dem Gelände der vormaligen Zementfabrik während Jahrzehnten eine Produktions-

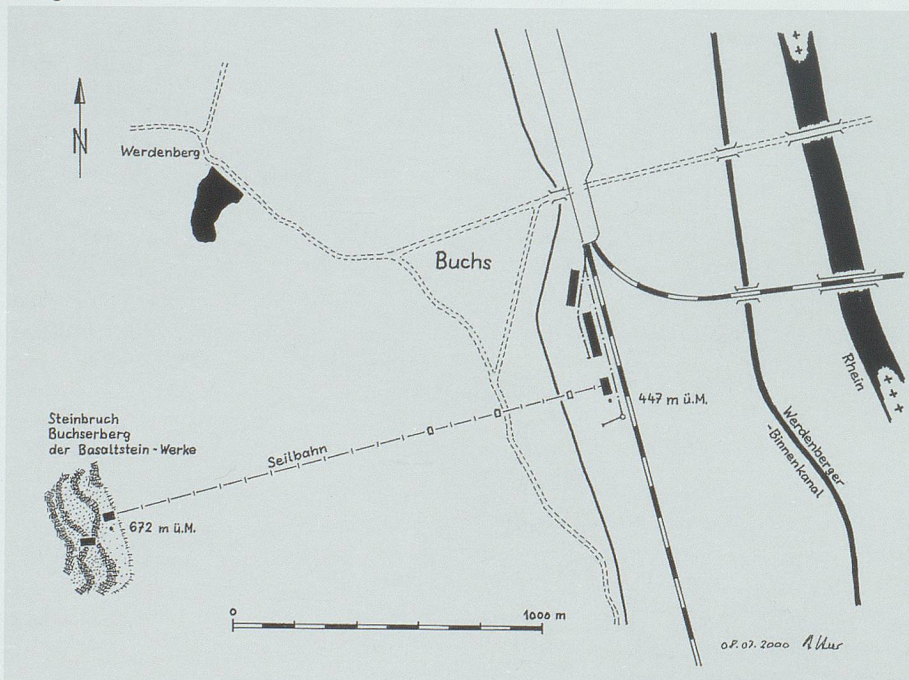
stätte für verschiedene Gipsbaumaterialien.

Die wechselvolle Geschichte führte eine dieser Lokomotiven wieder zurück in das Rheintal: Ältere Mitarbeiter der Internationalen Rheinregulierung erinnern sich heute noch an ihre «kleine Maffei».

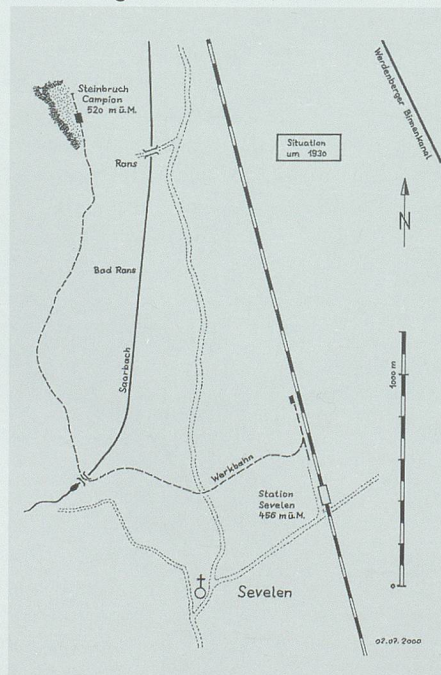
Eisenbergwerk Gonzen

1919 gingen die Bergrechte im Gonzen an die Eisenbergwerk Gonzen AG. Damit war der Anfang für eine sich über Jahrzehnte entwickelnde Transportkette gemacht. Mit den wechselnden Abbaugebieten und der technisch-wirtschaftlichen

Die Seilbahn des Basaltsteinwerks Buchs zwischen dem Steinbruch am Buchserberg und dem Werkareal an der SBB-Linie südlich vom Bahnhof Buchs. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

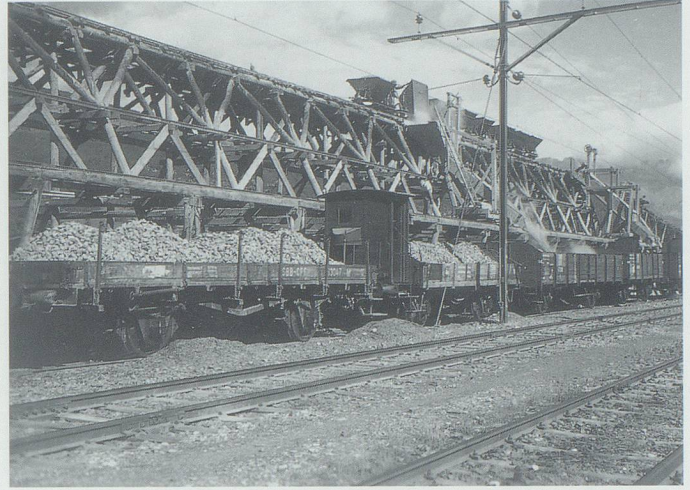


Die Werkbahn zwischen dem Steinbruch Campiun und der SBB-Station. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.





Eine schmalspurige Diesellok rollt mit einem Lorenzug von Campiun Richtung Sevelen. Bild in Sammlung Hannes Rüesch, St.Gallen.



Ab etwa 1928 betrieb das Hartschotterwerk in Sevelen umfangreiche Verladeanlagen. Bild in Sammlung Hannes Rüesch, St.Gallen.

Entwicklung ergaben sich über die Jahre unterschiedlichste Transportverfahren. Für die Öffentlichkeit waren die Vorgänge im Berg, dem Arbeitsort zahlreicher Sarganserländer und Werdenberger, allerdings kaum wahrnehmbar.

Ab 1920 wurden die Erzvorkommen von der auf 1000 Meter Höhe liegenden Nausohle aus erschlossen. Schüttelrutschen, horizontale Stollenbahnen und Bremsberge oder Gesenke dienten dabei der Erzförderung. Mit einer Seilbahn wurde das Erz zur Aufbereitungsanlage Malerva gebracht. Ab diesen Anlagen folgte der Transport mit der Eisenbahn zu den

Hüttenwerken fern des Sarganserlandes. Nachdem eine weitere Erzförderung ab dem Standort Naus nicht mehr sinnvoll war, passte man die Abbau- und Transportverfahren den neuen Gegebenheiten an. Ab 1953 wurden der Abbau mechanisiert und die Erzförderung durch den Basisstollen abgewickelt. Die langen Züge der Stollenbahn konnten von nun an bis 1966 zwischen Vild und Malerva beobachtet werden.⁸

Die Bewetterung⁹ des Gonzenbergwerks ermöglichte den nahezu problemlosen Einsatz von Diesellokomotiven. Mit dem Vortrieb unter das Niveau des Basisstol-

lens wurde nach Wegen für eine abgasarme oder abgasfreie Traktionsart gesucht. Im Laufe der fünfziger Jahre trieb der Ingenieur Bjarne Storsand (1899–1970) die Entwicklung der Gyrotechnik, das heisst der Energiespeicherung mit Schwungradsystemen, voran. 1957 kam eine Gyro-Stollenlokomotive der MFO (Maschinen-Fabrik Oerlikon) im Gonzen zum Einsatz. Die Gyrolokomotive steht heute wieder betriebsfähig für Bergwerksbesichtigungen zur Verfügung.¹⁰ Im Rheintal kam es im Laufe des Frühjahrs 1951 auf der Strecke Heerbrugg–Hohenems zu Betriebsversuchen mit einem Gyrobus.

Der Steinbruch Campiun bei Sevelen im Jahr 1929. Bild in Sammlung Hannes Rüesch, St.Gallen.



Basaltstein- und Schotterwerke

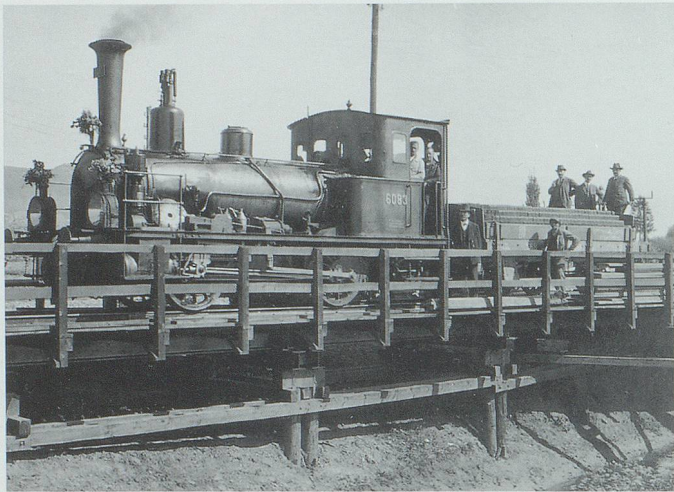
Der Ursprung des Basaltsteinwerks in Buchs geht auf die Wirtschaftsförderung durch den Kanton St.Gallen zurück. 1925 wurde an die Basaltstein GmbH Schweinfurt die Abbaukonzession erteilt. Im Steinbruch selbst kamen nach und nach Feldbahnlokomotiven zum Einsatz. Die Materialabfuhr erfolgte über eine Seilbahn zum Werkareal südlich des Bahnhofs Buchs. Die Transportkette fand dort durch den direkten Anschluss an die SBB ihre ideale Fortsetzung.

Im November 1927 nahm der Bauunternehmer Rüesch aus St.Gallen den Schotterabbau im Steinbruch Campiun bei Se-

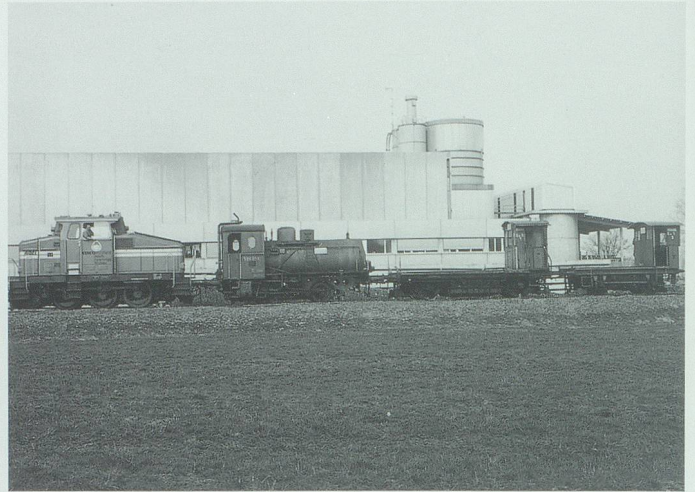
⁸ Hugger 1991.

⁹ Bewetterung: Zuführung von Frischluft in Bergwerken.

¹⁰ Lang 1994.



Ob diese Aufnahme der Viscose-Werkbahn aus dem Jahr 1924 die Eröffnungsfahrt oder eine Belastungsprobe festhält, ist nicht klar. Die Rangierlokomotive mit SBB-Betriebsnummer 6083 wurde ursprünglich für die Vereinigten Schweizerbahnen gebaut. Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.



Alle werkeigenen Lokomotiven der Viscose auf einen Blick: die Diesellok «Ribel», die Dampfspeicherlok «Osterhase» und die Akku-Traktoren «Tram» und «Bügeleisen» (von links). Aufnahme von 1969 in Sammlung Anton Heer, Flawil.

velen auf. Vorgesehen waren Schotter- und Splittlieferungen für den Bedarf des Baudepartements des Kantons St.Gallen für den Strassenbau und -unterhalt. Zwischen dem SBB-Bahnhof Sevelen und dem Steinbruchgelände wurde eine Feldbahn eingerichtet. Die Tagesleistung von rund 100 Tonnen sollte gemäss Planungsdaten durch sieben bis acht Zugsfahrten zwischen Steinbruch und Bahnhof bewältigt werden. Eine 6-PS-Benzinlokomotive beförderte die aus zehn Kipploren bestehenden Leerzüge jeweils wieder bergwärts.

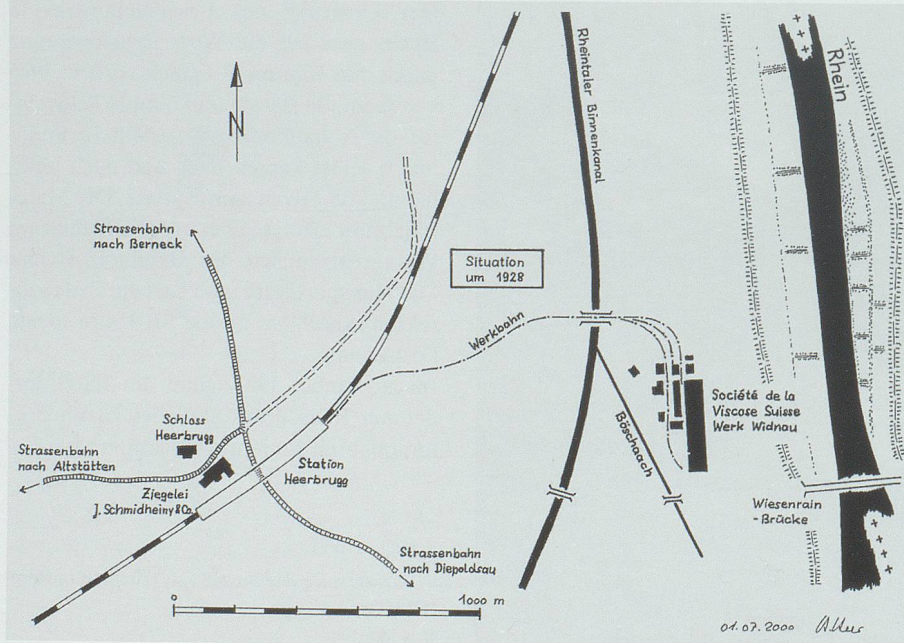
Über viele Jahre prägte eine unüberschaubare Verladeanlage das Stationsgelände von Sevelen.

Die Kunstseidenfabrik Viscose

Der Niedergang der traditionellen Textilindustrie, die örtliche Industrieförderung und der Erweiterungsbedarf des Werks Emmenbrücke führten in den Jahren 1923 bis 1924 zum Bau der Kunstseidenfabrik Société de la Viscose Suisse in Widnau. Zu den von den Betreibern des Werks gestellten Forderungen gehörte

ein leistungsfähiger Gleisanschluss. Vom Bahnhof Heerbrugg bis in die Nähe des regulierten Rheinlaufs wurde für dieses Werk eine normalspurige Anschlussbahn erstellt. Dampf- und Akkumulatoren-Lokomotiven besorgten dort anfänglich den Güterverkehr zwischen Bahnhof und Werk. Im Laufe der Jahre änderte sich auch hier die Traktionstechnik. Den Akkumulator-Traktoren folgte eine Dampfspeicher- oder Heisswasserlokomotive, wodurch die unmittelbare Nutzung des ohnehin in grossen Mengen anfallenden Prozessdampfes möglich wurde. Zuletzt kam eine kräftige dreiachsige Diesellokomotive – «Ribel» wurde sie genannt – zum Einsatz.¹¹

Mit dem Bau des Viscose-Werks in Widnau entstand um 1924 gleichzeitig ein leistungsfähiger Gleisanschluss. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Die Rheinkies AG

Was in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts noch eine aufwändige Massnahme gegen die gefürchteten Sohlenhebungen im Rheinbett war, wurde nach der Jahrhundertmitte zunehmend zum Geschäft: die Kiesentnahme aus dem Rhein. Dank effektiver Fördertechnik und anziehender Baukonjunktur konnten die Geschiebemenngen abgebaut und zugleich wirtschaftlich genutzt werden. Das Rheinkies wurde zum «Rheingold» und liess sich leicht an die boomende Bauwirtschaft im Raum Zürich verkaufen. Bei Sennwald entstand 1954 die erste Kiesförderanlage mit Bahnanschluss. Nur ein Jahr später folgte der Bau der Anlage bei Buchs. In Schmerikon wurde die zugehörige Umschlag- und Sortieranlage der Rheinkies AG erstellt.



In den fünfziger und sechziger Jahren zogen die legendären «Krokodile» (Ce6/8¹¹) der SBB die Kieszüge der Rheinkies AG von Salez nach Schmerikon. Bild im Staatsarchiv St.Gallen.

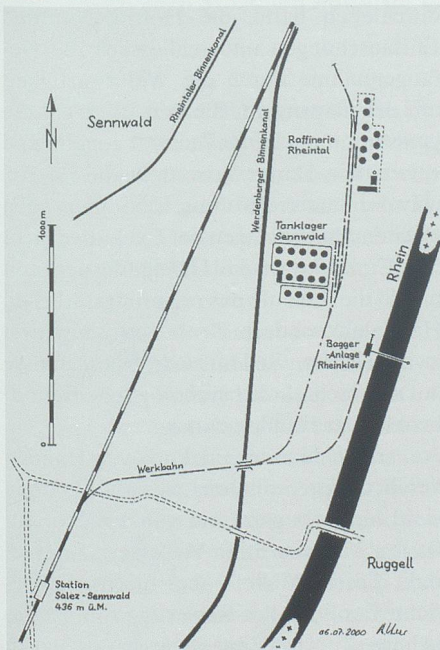


Der «Rangierbahnhof» beim Tanklager Sennwalderau. Die Zufahrt von der Station Salez-Sennwald führt über das ehemalige Kieswerkgleis. Bild 2000: Hans Jakob Reich, Salez.

Per Lastschiff wurde das Kies von dort weiter Richtung Zürich transportiert.¹² Die Kiesausbeutung wurde aufgrund der anhaltenden Nachfrage ohne grosse Rücksichten auf die Rheinsohle und auf ökologische Folgen weitergeführt. Zwar gab es warnende Stimmen, und zunehmend kamen wegen der Gefährdung der Dammsicherheit und bezüglich des Zustandes der durch die inzwischen massive Sohlen-

senkung betroffenen Brückenfundamente ernsthafte Bedenken auf. Aber erst der Einsturz der Rheinbrücke Buchs-Schaan im Sommer 1970 setzte den Schlussstrich unter die längst problematisch gewordene Kiesförderung. Eine für unsere Vorfahren undenkbar Situation war eingetreten: Dem verzweifelten Kampf gegen die Hebung der Rheinsohle mussten nun Massnahmen gegen eine gefährliche, selbstverschuldete Sohlensenkung folgen.¹³

Die Normalspur-Werkbahn zum ehemaligen Kieswerk der Rheinkies AG mit dem neueren Abzweiger zu den Tankanlagen in der Sennwalderau. Zeichnung: Anton Heer, Flawil.



Ölumschlagsanlage und Tanklager Sennwald

Mit dem Bau der Ölpipeline Genua-Ingoldstadt erreichte in den sechziger Jahren das Ölgeschäft auch das Rheintal. Das 1974/75 in der Sennwalderau entstandene Unternehmen nannte sich stolz Raffinerie Rheintal AG. Zur eigentlichen Raffinerie kam es dann glücklicherweise nicht, genauso wenig gingen die «Träume» von der Ansiedlung petrochemischer Industrien und vom Bau eines ölthermischen Kraftwerks in Erfüllung: Es blieb bei einer nur kurzfristig betriebenen Öldestillationsanlage und einer Ölumschlagsanlage. In den Jahren 1976 bis 1980 folgte darüber hinaus der Bau grosser, rund 500 000 Kubikmeter fassender Tankanlagen der Tanklager Sennwald AG. Inzwischen ist der Öltransport über die Pipeline eingestellt; der Umschlag erfolgt per Schienen- und per Strassentransport. Den Bundesbahnen aber brachte das Ölgeschäft erhebliche Gütermengen in Form von kommerziell interessanten Blockzügen. Der elektrifizierte

Gleisanschluss der Rheinkies AG ab Salez fand durch die neue Nutzung zugunsten der Ölumschlagsanlage und der Tanklager eine weitere Verwendung und dient heute darüber hinaus der Erschliessung weiterer Unternehmen im Industriegebiet Sennwalderau.

11 Sieber 1954.

12 Schuhler 1956.

13 Als Folge der übermässigen Kiesentnahme und in Kombination mit dem wegen Kraftwerksbauten stark reduzierten Geschiebenachschub ist die Sohlenerosion bis heute eines der heiklen Probleme am Alpenrhein geblieben – abgesehen von den schwerwiegenden Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt (Anm. d. Red.).

Literatur

Heer 1997: ANTON HEER, *Die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung*. – In: *Eisenbahn Amateur* 5/1997.

Hugger 1991: PAUL HUGGER, *Der Gonzen. 2000 Jahre Bergbau*. Sargans 1991.

Jarne 1994: SÉBASTIEN JARNE, *Locomotives Industrielles de Suisse*. Winterthur 1994.

Lang 1994: NORBERT LANG, *Die Elektrogyro-Lokomotive des Gonzenbergwerks*. Sargans 1994.

Schmidheiny 1935: JAKOB SCHMIDHEINY, *Die schweizerische Ziegeleiindustrie*. – In: *Rheintaler Schreibmappe 1935*. Altstätten 1935.

Schuhler 1956: E. SCHUHLER, *Güterextrazug «Rheingold». Blockzüge der Rheinkies AG von Salez-Sennwald nach Schmerikon*. – In: *SBB-Nachrichtenblatt* 08/1956.

Sieber 1954: JOSEF SIEBER, *Société de la Viscose Suisse, Fabrik Heerbrugg-Widnau*. – In: *Rheintaler Almanach 1955*. Altstätten 1954.

Staub 1994: HANS O. STAUB, *Von Schmidheiny zu Schmidheiny*. Meilen 1994.