



Walter Kurer auf seiner «Bschüttilegelä», wohl die Burggass hinauf, dem Städtli zu.

Klimabewusst «Güllen»: «Bschüttilegelä» und Freiburger

Walter Kurer vom Städtli kutschiert hier eine so genannte «Bschüttilegelä», also ein Fuhrwerk zum Ausbringen von Jauche. Möglicherweise wurde es in der Wagnerei Frei hergestellt. Das Bild wurde in den späten 1940er Jahren aufgenommen und zeigt Kurer als Mittdreissiger. Ganz im Hintergrund sieht man eine «Bschüttibennä», also einen zweirädrigen Karren, abwärtsfahren.

Vermutlich lenkt Kurer sein Fuhrwerk, das von einem schönen Freiburger gezogen wird, die Burggasse aufwärts. Rechts im Hintergrund könnte der Hang vis-à-vis der Schlossbrücke sein (das wäre dann der Schlossbüchel), ganz vorne das Geländer von Hans Indermauers Brücke.

Der Strukturwandel in der Landwirtschaft brachte auch beim Düngen grössere Veränderungen mit sich. Zu Kurers Zeiten düngte man wesentlich häufiger, dafür waren die Behältnisse kleiner als heute. Die Jauchefässer wie auf dem Foto fassten knapp 1'000 Liter Jauche. Die aktuell verwendeten Jauchewagen fassen bis zu zehnmal mehr. Zudem gilt der einstige Leitspruch: «Viel hilft viel» auch im Bezug auf die Jauche schon lange nicht mehr.

Wenn Nachtruhestörer zu Denkmalschützern werden

Radau-Brüder in Berneck: Etwas, das es nicht erst seit jüngster Zeit gibt. Tatsächlich hatte eine bestimmte Busse wegen Nachtlärms den positiven Nebeneffekt, dass die letzte Karosse von Berneck erhalten blieb. Das hat sich folgendermassen ereignet. Im August 1957 brachten die fehlbaren Männer per Kutsche (wohl aus Jux) dem Säckelmeister ob den Bögen 55 Schweizer Franken – die erwähnte Busse für die Verursachung des Nachtlärms. Kurz darauf verkaufte Schlossbrücke-Wirt Fridolin Hollenstein, der als Fuhrmann bei der zelebrierten Geld-Übergabe amtierte, die Karosse, und es schlossen sich vier Männer zur so genannten «Kutschen-Rotte Bernang» zusammen. Es sollte nicht bei dem einen Ausflug mit dem noblen Gefährt bleiben...

Im Mai 1958 wurde die Renovation des Cabriolets, welches in Hohenems 1911 geschmiedet und gezimmert worden war, an die Hand genommen. Es zeichneten verantwortlich: Hanstöneli Brander, Marie von der Krone, Gmüesler Freis Paul, Gstalde Wisi Gehrig, Küfers Gust und de Bildhacker v. Kühbachstrand. Wissen Sie, welche Personen sich hinter diesen Spitznamen verbergen? Was für eine Rolle ein gewisser «Büüle-Guscht» in der zu lauten Nacht von 1957 spielte? Wer unterzeichnete stets mit dem Kürzel «Jü» und einem langen Strich? Neugierig? Besuchen Sie unsere Ausstellung «Haber, Strom, Benzin»!



Bussentag im August 1957: Die Nachtruhestörer auf dem Weg zur Begleichung ihrer Busse, hier vor dem Hirschen.

Die Anfänge der Strassenbahn Altstätten-Berneck (ABB)

1890 vertraute der Heerbrugger Kantonsrat Jacob Schmidheiny seinem Bernecker Kollegen A. Lutz eine visionäre Idee an: Eine rheintalische Strassenbahn von Altstätten über Berneck, Au, St. Margrethen, Rheineck und Thal nach Rorschach. Die von den beiden Kantonsräten daraufhin verfasste Eingabe wurde jedoch von der St. Galler Regierung abgelehnt. Doch Schmidheiny gab nicht so schnell auf.

1892 stellte der von Schmidheiny beauftragte Zürcher Ingenieur Gysin ein Projekt für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Altstätten nach Berneck vor. Das Mittelstück von Berneck über Au nach Rheineck wurde gestrichen, die untere Sektion von Rheineck über Thal nach Rorschach sollte später zur Ausführung kommen.

Das anfänglich grosse Misstrauen dem Projekt gegenüber zeigte sich auch im Kantonsrat. Als 1892 die Erteilung der Konzession zur Debatte stand, äusserte ein Parlamentarier – notabene ein Rheintaler – die Befürchtung: «Das neue Bähnlein könnte die Rheintaler Bürger nach Altstätten und Berneck

leiten, wo sie zu ausschweifendem Leben verführt werden könnten». Trotz dieser Befürchtungen erteilte nach dem Kantonsrat auch die Bundesversammlung am 29. Juni 1893 die Konzession für den Betrieb der Bahn für 80 Jahre. Dieser Zeitrahmen sollte noch von entscheidender Bedeutung sein.



Warten auf das Tram. Ein Foto mit Symbolcharakter für die 1890er Jahre.

5. April 1897: Das erste Tram fährt im Rebendorf ein

Am 16. Dezember 1885 fand die Gründungsversammlung der Strassenbahn Altstätten-Berneck im Hirschen, Berneck, statt. Unter Protest der zukünftigen Bernecker Aktionäre wurde beschlossen, den Sitz der Gesellschaft von Berneck nach Altstätten zu verlegen. Ausschlaggebend war, dass in Berneck nur das Kleebächlein, in Altstätten aber zwei kleine «Wasserkräfte» die Strassenbahn mit Energie würden beliefern können.

1896 konnte mit dem Bau begonnen werden. Wegen der schmalen Strasse begeisterte die Linienführung mitten durch die Dörfer wenig, am wenigsten wahrscheinlich die Balgacher. Einige Hauseingänge mussten von der Hauptstrasse weg an die Seite verlegt werden. An einem Wohnhaus wurden die Schienen so nahe verlegt, dass man die Haustüre durch eine Schiebetüre ersetzen musste. Während der Bauarbeiten wurde zudem entschieden, die Endhaltestellen der Bahn nicht in Altstätten, Bild, und Berneck, Gerbe, sondern bei den beiden Rathhäusern anzusiedeln.

Die feierliche Einweihung fand am 5. April 1897 statt. Von Altstätten über Heerbrugg herkommend und von Salutschüssen empfangen, fuhren die elektrischen Wagen im reich beflaggten Berneck ein. Eine freudig erregte Menge hatte sich versammelt, um zu schauen, wie diese schweren und wohlbesetzten Wagen von einer unsichtbaren, geheimnisvollen Kraft sanft und sicher fortbewegt wurden.



Im Hintergrund das Tram Nr. 1 in Berneck. Im Vordergrund der Festumzug 1907 anlässlich des St. Gallischen Kantonalturfestes. Ganz ähnlich dürfte es gut 10 Jahre früher an der Neugasse ausgesehen haben.

Haber, Strom, Benzin

Die Motorisierung hält Einzug

Vom 23. September bis zum 1. Oktober 2017 lädt die Museumskommission Berneck ein zur grossen **Ausstellung** im Torggel Oberdorf

Tauchen Sie mit uns ein in eine Zeit, als in Berneck hölzerner Schneepflug und Langholzschlitten, Heubähre und Bschüttipumpe, Leichenwagen und Tierarzt-Kutsche, Hydranten- und Spritzenwagen noch gang und gäbe waren. Eine Epoche, in der das Tram und der Trolleybus das Dorfbild mitprägten, ja dominierten. Eine Zeit auch, als die Verwendung grüner (oder blauer) Energie noch selbstverständlich war. Wir zeichnen zudem die äusserst spannende Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im Rheintal nach.

Für Kinder und Junggebliebene halten wir Attraktives bereit nach dem Motto: «On the move». Im Torggel erwartet Sie wie immer ein gemütliches Beizli. Zudem ist der Torggel-Grill für den kleinen Hunger in Betrieb.

Première:	Samstag, 23. September, 13.30 Uhr
Offen:	Samstag, 23. September, 14.00 Uhr – 17 Uhr
	Sonntag, 24. September, 12.00 Uhr – 17 Uhr
	Samstag, 30. September, 14.00 Uhr – 17 Uhr
	Sonntag, 1. Oktober, 12.00 Uhr – 17 Uhr

Zu den angegebenen Zeiten öffnen wir zudem für unsere Besucherinnen und Besucher sämtliche Räume des Ortsmuseums. Als Besonderheit zeigt die Museumskommission an allen vier Ausstellungstagen einen bis jetzt gänzlich unbekanntem, interessanten Kurz-Film.

Ortsmuseum Berneck





Wer hat Angst vor der Elektrischen Bahn? Diese Ansichtskarte aus Berneck (entstanden spätestens 1900) legt nahe, dass die Strassenbahn in Berneck einige Unruhe brachte.

Die ABB und der Strom: Vom notwendigen Übel zur Cash-Cow

Die Elektrizitätswerke des Kantons St. Gallen (die Vorgängerin der SAK) wurden 1910 gegründet. Sechs Jahre zuvor stimmte die ausserordentliche Generalversammlung der ABB einem weiteren visionären Vorschlag von Jacob Schmidheiny zu. Sie übernahm mit ihrem Elektrizitätswerk in Altstätten vom Kanton die Pacht der Energieproduktion der drei Binnenkanal-Werke Lienz, Blatten und Montlingen. Die Strassenbahn verpflichtete sich, die Ortsnetze zwischen Rüthi und Au zu erstellen und zu betreiben.

Am 14. November 1910 erfolgte dann der Verkauf des Elektrizitätswerkes ohne Strassenbahn an die Elektrizitätswerke des Kantons zu Fr. 2'100'000.–. Der Preis mit Strassenbahn, und damit mit der Verbindlichkeit zum Weiterbetrieb derselben, wäre Fr. 300'000.– niedriger gewesen. Offenbar war schon damals der Betrieb der Strassenbahn unrentabel.

Vom damaligen Elektrizitätswerk ist die Abteilung Elektroanlagen bei der ABB geblieben. Die Abteilung Elektroanlagen war damit die erste Elektroinstallationsfirma im Rheintal. Die Profitabilität dieses Geschäftszweigs hat es während vieler Jahre ermöglicht, den Verkehrsbetrieb ohne grössere finanzielle Belastung der Öffentlichkeit aufrecht zu erhalten. Umsatzmässig ist also das Nebengeschäft zum Hauptgeschäft geworden.



Das Tram Nr. 6 hält in Berneck vor der Eisenwarenhandlung J. Federer. Das Tram wurde 1898 erbaut, bot 49 Plätze (davon 24 Sitzplätze), wurde 1929/30 umgebaut und 1973 in Altstätten abgestellt.



Der Trolleybus passiert das Restaurant Brauerei, Berneck, das gemäss gewissen Quellen neben der Gerbe ebenfalls einst als Endstation geplant war. Zudem findet das scharfe Auge hier drei Fortbewegungsmittel auf einen Streich: Trolley, Postauto und Trottinett.

Wie Berneck zum ersten Hochspannungstrolley der Welt kam

Die Eröffnung der Querlinie der ABB von Heerbrugg über Widnau nach Diepoldsau am 12. Oktober 1915 legte die Namensänderung in Rheintalische Strassenbahnen (RhSt) nahe. Dem ständigen Einnahmenrückgang folgte 1932 ein Lohnabbau um 10%. Das Personal antwortete mit einem 4tägigen Streik. An der Generalversammlung vom 10. August 1936 wurde sogar die Liquidation der RhSt beschlossen. Doch der Regierungsrat des Kantons St. Gallen erhob Einsprache, weil die Konzessionsbehörde ihrerseits die Genehmigung zur Liquidation verweigerte. Sie hatte bekanntlich die Konzession für den Betrieb einer Strassenbahn bis 1973 erteilt. Verhandlungen zwischen Bund, Kanton und RhSt führten schliesslich zur Sistierung des Beschlusses.

Trotzdem war allen Beteiligten bewusst, dass es nicht mehr in derselben Weise weitergehen konnte. Als effizienteste Lösung für den Ersatz der alten Überland-Strassenbahn identifizierte man Trolleybuslinien mit hoher Spannung. Am 8. September 1940 erfolgte die Eröffnung der Strecke von Altstätten nach Heerbrugg, und am 24. September folgte die Einweihung des Abschnitts von Heerbrugg nach Berneck. Berneck hatte damit Zugang zur ersten Hochspannungstrolleybusanlage der Welt!

1958 resultierte die Umbenennung der Rheintalischen Strassenbahnen AG in Rheintalische Verkehrsbetriebe AG (RhV), da nur noch 1,6 von 26,3 km des Streckennetzes tatsächlich von einer Strassenbahn befahren wurden.

Von Strom zu Diesel: Kurzer Überblick über Vergangenheit und Gegenwart der öffentlichen Verkehrsbetriebe in Berneck

Die Organisationsform und die Namen der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs in Berneck haben sich stark verändert:

1895	Elektrische Strassenbahn Altstätten–Berneck und Elektrizitätswerk A.G.	ABB
1915	Rheintalische Strassenbahnen A.G.	RhSt
1958	Rheintalische Verkehrsbetriebe AG	RhV
1995	RTB Rheintal Bus AG	RTB
2013	BUS Ostschweiz AG (vereint RTB Rheintal Bus, BUS Sarganserland-Werdenberg und WilMobil)	BOS

Folgend eine Gegenüberstellung der Rheintalischen Strassenbahnen A.G. und der BUS Ostschweiz AG:

	RhSt	BOS
Linienlänge	11.298km	440 km
Anzahl Linien	3	40
Anzahl Mitarbeitende	41, davon 1 Frau und 3 Lernende	245, davon 59 Frauen und 5 Lehrstellen
Anzahl Fahrzeuge	7 Passagierwagen, 3 Post- und 1 Materialwagen	90 Dieselsebusse und 7 Dienstfahrzeuge
Kurspaare Bern.-Heerbr.	Im Sommer 17, im Winter 19	Mo-Do: 35, Fr: 38, Sa: 35, So: 33
Fahrzeit Bern.-Heerbr.	10 Minuten	6 Minuten
Beförderte Personen	32' 821 (April-Dez 1897)	8.15 Mio. (2015)
Gefahrene Kilometer	100'966 (April -Dez 1897)	6.29 Mio. km (2015)



Links das Tram Nr. 5 der RhSt (© Max Spälti), rechts ein Dieselsebus der BOS AG.

Haber, Strom, Benzin

Die Motorisierung hält Einzug

Vom 23. September bis zum 1. Oktober 2017 lädt die
Museumskommission Berneck in den Torggel Oberdorf zur
grossen

Ausstellung



Bernecker Leben
1125 JAHRE 2017