Zeitschrift: Oberberger Blätter

Herausgeber: Genossenschaft Oberberg

Band: - (1988-1989)

Artikel: Bahnhofverlegung vor 75 Jahren : ein Kapitel Gossauer Eisenbahngeschichte

Autor: Amann, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-946618

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: 08.07.2025

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

Bahnhofverlegung vor 75 Jahren

Hans Amann

Ein Kapitel Gossauer Eisenbahngeschichte

Der 7. August 1847 war ein so aussergewöhnlicher Tag, dass er in die Geschichte unseres Landes einging. An jenem Sommermorgen stampfte und dampfte der erste Eisenbahnzug von Zürich aus nach dem aargauischen Kurort Baden. Ein neues Transportmittel hatte die Schweiz erobert. Die «Spanischbrötli-Bahn», wie sie liebevoll und heimelig genannt wurde, benötigte für die 23 Kilometer lange Strecke 38 Minuten reine Fahrzeit. Dieses Tempo schien vielen Leuten Gott versucht. Da nahm es die Postkutsche schon um einiges gemütlicher, sie war für die gleiche Strecke zwei bis drei Stunden unterwegs. (Ein Intercity-Zug benötigt heute genau 16 Minuten!) Die Eisenbahn hatte bald viele Freunde, und man wusste ihre Vorteile wohl zu schätzen. So verwundert es nicht, dass auch in anderen Landesgegenden der Wunsch wach wurde, ebenfalls eine eigene Eisenbahnlinie zu besitzen. Es gab auch in der Ostschweiz vehemente Gegner, die ausdrücklich wünschten, «nicht mit einer Eisenbahn beehrt zu werden». In St.Gallen meinten einflussreiche Bürger, «der Verlust der Position ihrer Stadt als Zentrum des industriereichen Toggenburgs und des Appenzellerlandes sei zu befürchten».

St.Galler Regierungsräte als Bahnpioniere

Treibende Kräfte, die sich gegen diese Auffassung wehrten und eine Verbindung von Winterthur über Wil nach St.Gallen–Rorschach, mit Anschluss an die vorgesehene Linie nach Italien, mit allem Nachdruck forderten, waren nacheinander die St.Galler Regierungsräte Gallus Jakob Baumgartner und später Matthias Hungerbühler (1805–1884).

Der Zürcher Eisenbahnkönig Alfred Escher wehrte sich gegen diese Streckenführung und plädierte für die Variante Winterthur – Frauenfeld – Romanshorn. Matthias Hungerbühler sprach die berechtigte Sorge aus, dass St.Gallen so umgangen oder umfahren würde. Er verstand es ausgezeichnet, diese Meinung in vielen Publikationen und Vorträgen drastisch darzustellen und bei den wohlhabenden St.Gallern Mittel zur Finanzierung einer zukünftigen Linie direkt nach St.Gallen–Rorschach frei zu machen.

Ihm war es auch zu verdanken, dass der St.Gallische Grosse Rat am 17. November 1852 als erstes Beispiel eines Staatsbeitrages an private Bahnen für 3,5 Millionen Franken Aktien zeichnete. Kaum sechs Wochen später konstituierte sich die «St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft» mit dem Ziel, Winterthur via St.Gallen möglichst bald durch den Schienenstrang mit dem Bodensee zu verbinden.

Winterthur–St.Gallen in Etappen

Pläne wurden erstellt und die Arbeiten bald vergeben. Unter der Leitung von Ingenieur Julius Herz aus Bayreuth schritten sie auf Zürcher Boden rasch voran. Mit dem Kanton Thurgau musste wegen der Linienführung bei Sirnach–Rickenbach lange verhandelt werden, bis man eine Lösung fand. Bereits am 28. September 1855 fuhr erstmals ein Dampfzug, wenn auch nur einige hundert Meter weit auf st.gallischem Boden, unter grossem Jubel in den Bahnhof der Äbtestadt Wil ein.

Die Überbrückung der Thur, der Uze, des Goldbaches und der Glatt gaben dem bauleitenden Ingenieur von Schlichtegroll aus München einige Probleme auf. Mit dem Brückenbau war der Elsässer Louis Gaspard Dollfuss beauftragt. Er vertrat die Meinung und er konnte den Beweis auch antreten, dass Eisenkonstruktionen stabiler, schneller gebaut und erst noch preisgünstiger wären als Holzbrücken. Der Kostenvoranschlag überzeugte auch die Skeptiker, und so wurde Dollfuss auch der Bau der höchsten Brücke über die Sitter bei St.Gallen übergeben.

Die Steigung von einem Prozent zwischen Wil und St.Gallen sollte den in Auftrag gegebenen vier Lokomotiven von je 17 Tonnen und einem Tender von sechs Tonnen keine Schwierigkeiten bereiten. Die Bauarbeiten schritten trotz topographisch schwierigem Gelände rasch voran, so dass am 27. Dezember 1855 die Strecke Wil–Flawil dem Betrieb übergeben werden konnte; ein Weihnachtsgeschenk, das die Flawiler freudig entgegennahmen.

Wer von Flawil–Wil nach Zürich reisen wollte, musste in Winterthur in die Nordostbahn umsteigen. Die Güter wurden ebenfalls umgeladen, was na-

Fahrtenplan

vom 5. Juli 1876 an.

Sulgen-Goßau

Stationen.	Perf.-Zug. 604 II. III.	Güter-Zug. 606 II. III.	Perf.-Zug. 610 II. II.	Güter Zug. 612 II. III.	Perf.-Zug. 614 II. III.
	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
Sulgen . ab	6 48	7 18	1—	4 55	8 45
Kradolf . . „	6 55	7 26	1 07	5 05	8 52
Sitterthal . „	7 05	7 39	1 18	5 23	9 03
Bischofszell . „	7 15	7 52	1 29	5 40	9 14
Hauptweil . „	7 29	8 09	1 43	6 02	9 28
Arnegg . . „	7 44	8 26	1 58	6 23	9 43
Goßau . an	7 52	8 37	2 07	6 35	9 52

Goßau-Sulgen.

Stationen.	Perf.-Zug. 603 II III.	Perf. Zug 605 II. III.	Güter-Zug. 607 II. III.	Perf.-Zug. 611 II. III.	Güter-Zug. 613 II. III.
	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm	Nchm.
Goßau . ab	5 40	8 53	12 35	5 36	7 18
Arnegg . . „	5 50	9 03	12 50	5 46	7 30
Hauptweil . „	6 01	9 15	1 08	5 58	7 46
Bischofszell . „	6 13	9 28	1 27	6 10	8 02
Sitterthal . „	6 22	9 39	1 42	6 19	8 15
Kradolf . . „	6 33	9 50	1 58	6 30	8 30
Sulgen . an	6 40	9 57	2 05	6 37	8 37

Postkurse.

B'zell-Niederh'schwyl-Wyl

Ab B'zell 8 20 M. Ab Wyl 4 45 A
An Wyl 10 45 „ An. B'zell 6 50 „

Oberutzwyl-Bischofszell

Ab Ob'utzwyl 7 15 M Ab B'zell 5 55 A.
An. B'zell 9 05 „ An Ob'utzwyl 5 „

Bischofszell-Amrisweil (Doppelkurs)

Ab B'zell 10 25 V 3 10 A. Ab A'sweil 7 10 M. 5 20 A.
An A'sweil 11 16 „ 4 55 „ An. B'zell 9 „ 6 10 „

türlich innert kurzer Zeit zu Beschwerden von seiten des reisenden Publikums führte. Dass der Bahnhof Winterthur sowohl von der N.O.B. als auch von der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft» benutzt werden durfte, war nur nach langen, zähen Verhandlungen möglich geworden. Die Züge, damals alle mit Halt auf allen Stationen, benötigten von Wil bis Winterthur ungefähr eindreiviertel Stunden, und dabei kam es den nach Zürich weiterfahrenden Passagieren vor, als ob die St.Galler Lokomotiven «von der gesamten, jungen Schule geheizt würden, während sich die zürcherischen wie alte, gewiegte Diplomaten bewegten, die gemächlich dem Abendschoppen zusteuerten».

Der Fahrplan der St.Gallisch-Appenzellischen Bahn ab 27. Dezember 1855 sah folgendermassen aus:

Abgang der Postkutsche in St.Gallen um 6 Uhr 30 Minuten
Ankunft in Flawil 8 Uhr 10 Minuten
Abfahrt des Zuges in Flawil 8 Uhr 20 Minuten
Ankunft in Oerlikon 11 Uhr 33 Minuten
Abfahrt der Postkutsche in Oerlikon 11 Uhr 45 Minuten
Ankunft der Postkutsche in Zürich 12 Uhr 15 Minuten

Zwei weitere Züge fuhren um 10 Uhr vormittags und um 4 Uhr nachmittags in Flawil ab. Umgekehrt fuhren die Züge von Oerlikon um halb 6 Uhr morgens, um 9 Uhr vormittags und um etwa 3 Uhr nachmittags weg, um nach drei Stunden in Flawil einzutreffen. Von hier aus benützten die Reisenden die Postkutsche nach St.Gallen, wo sie rund zwei Stunden später eintrafen. Bis zur Fertigstellung der Bahnstrecke bis Winkeln war Flawil für fast zwei Monate Kopfbahnhof geworden, worauf sich die Bewohner einiges einbildeten.

Mitten im eisigkalten Winter 1856 wurde auch die Brücke über die Glatt fertig, so dass am 15. Februar der Bahnbetrieb weiter nach Gossau und Winkeln ausgedehnt werden konnte. Mit der Eröffnung dieses Bauabschnittes wurde nun eine Postbedienung von St.Gallen nach Winkeln (dreimal im Tag hin und her) und eine Postverbin-

Beide Bilder rechte Seite: Das Bahnhofgebäude stand unmittelbar auf dem Platz vor dem alten Gemeindehaus.

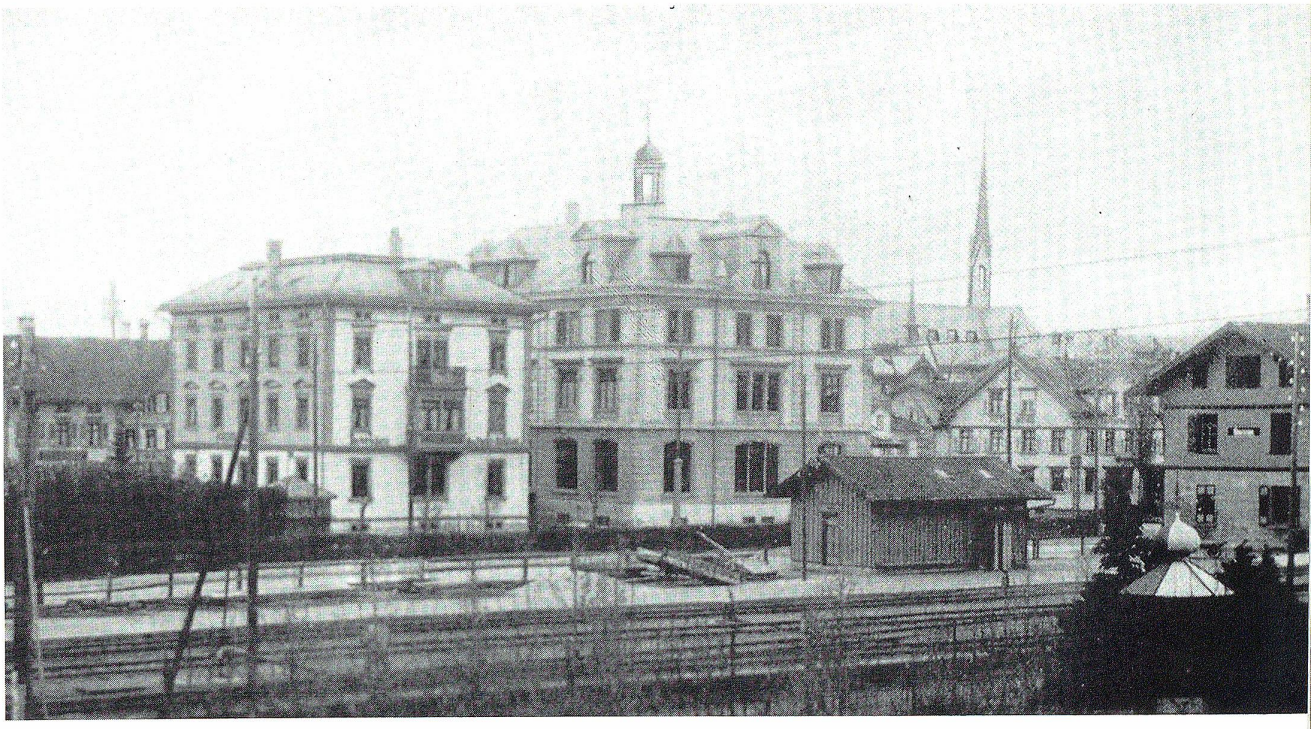
dung Gossau–Herisau ebenfalls mit drei Fahrten in jeder Richtung geführt. Der Fahrplan blieb sich im grossen und ganzen gleich; die Fahrzeit Winkeln–Zürich wurde mit etwa fünf Stunden etwas kürzer.
«Nachdem am 15. Februar die Strecke Flawil–Winkeln in Betrieb gesetzt war, bemächtigte sich des Publikums eine erwartungsfrohe Spannung, die zunächst am Palmsonntag früh mit der ersten Probefahrt der Lokomotive „Toggenburg" über die grosse Sitterbrücke, ein allgemein bestauntes Wunderwerk der Technik, Befriedigung fand.» Ein Chronist fand andere, markante Worte für die «imposanteste Merkwürdigkeit» über die «in furchtbarer Tiefe gähnenden Abgrund erbauten, eisernen Gitterbrücke».
Am Ostermontag, dem 24. März, verkündeten 22 Kanonenschüsse den «grossen Tag», von dem an die Zeitungsschreiber «den Beginn eines neuen Aufschwunges und einer neuen Blüte St.Gallens» datierten.
(«St.Galler Zeitung», 25. März 1856.)

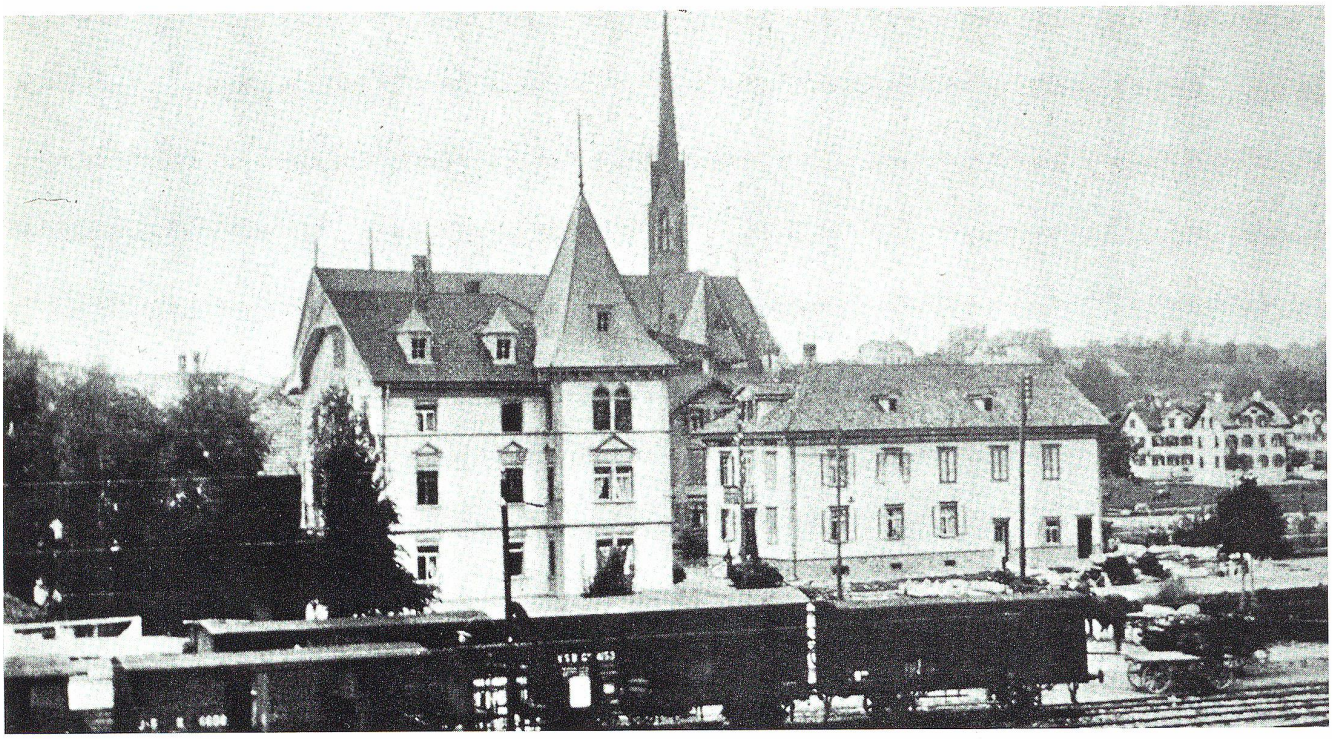
Lob der Technik

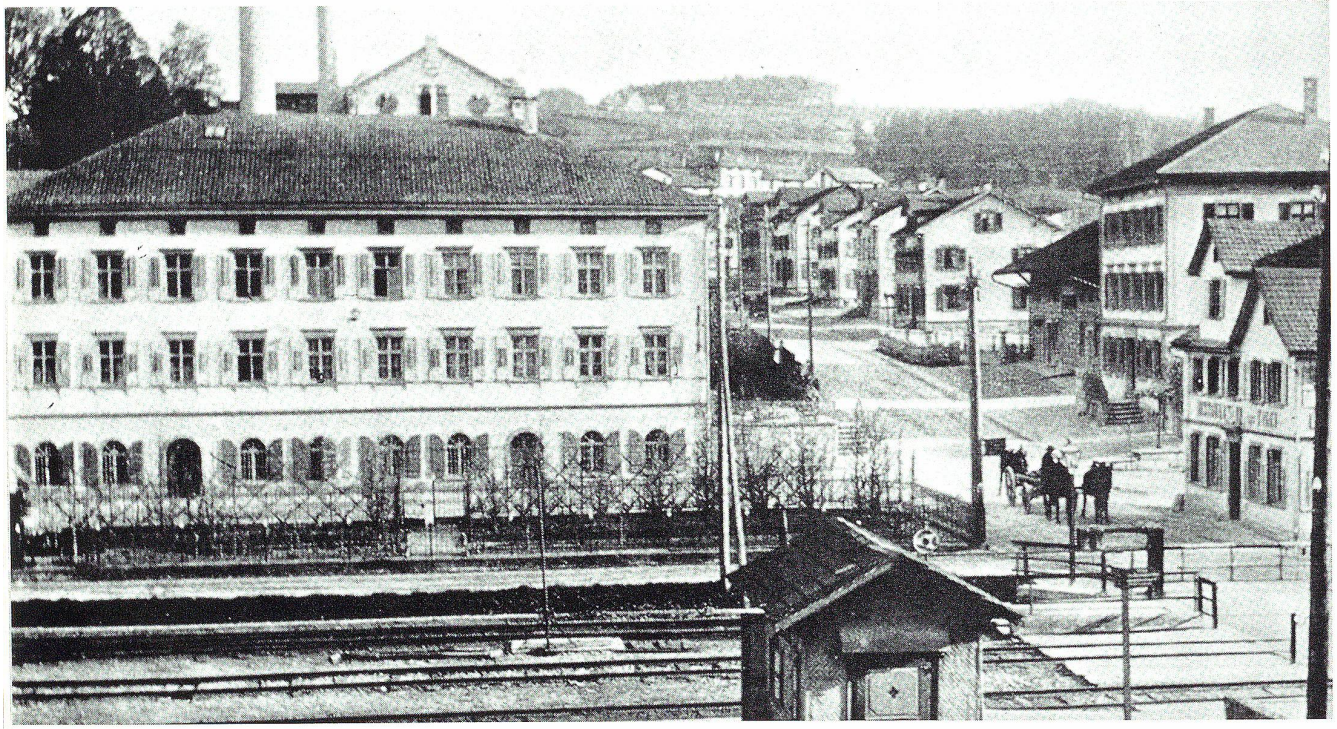
Der Extrazug, gezogen von den beiden Lokomotiven «St.Gallen» und «Appenzell», hatte die illustren Gäste von Winterthur (ohne in Gossau anzuhalten!) zur Station Herisau–Winkeln gebracht. Die mit Girlanden geschmückte vordere Lokomotive trug auf der Frontseite «ein grosses Bild des heiligen Gallus, einen Lorbeerkranz schwingend». Der eigentliche Festakt mit verschiedenen Ansprachen spielte sich auf dem östlichen Brückenkopf der hohen Sitterbrücke ab. Eine grosse Menschenmenge begrüsste mit unbeschreiblichem Jubel den ersten Eisenbahnzug mit Regierung und Gästen. Landammann Hungerbühler, selber in Bruggen wohnhaft, der fachkundige Präsident und Hauptinitiant der Bahngesellschaft, hielt eine der zahlreichen Ansprachen und würdigte den Beginn einer neuen Verkehrsepoche. Dann fuhren die beiden Lokomotiven mit 18 vollbesetzten Wagen rückwärts über das reichgeschmückte Bauwerk und anschliessend mit Volldampf und schrillen Pfiffen vorwärts Richtung St.Gallen. Die Begeisterung über die Vollendung der 61 Meter hohen Eisengitter-Brücke über die Sitter erfasste alle Volksschichten. Für die St.Galler blieb dieser Ostermontag ein unvergesslicher Festtag. Von jetzt an hatten sie die Möglichkeit, in der dritten Klasse für Fr. 5.25 in die grosse Stadt Zürich zu fahren.
Zur Einweihung der Bahn gab der vom neuen Transportmittel restlos begeisterte Maler und Kupferstecher Johann Baptist Isenring «Im Selbstverlag des Herausgebers» eine Broschüre heraus. Der «Illustrirte Wegweiser auf der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» enthält zehn, heute sehr wertvolle Kupferstiche von Brücken und Bahnstationen zwischen Goldach und Wil. Der begleitende Text, die «Beschreibung der wichtigsten Örtlichkeiten an und bei der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» war von Dr. Otto Henne, Departementssekretär, verfasst worden, der auch Gossau gebührend würdigte.

Station Gossau

Mit der Eröffnung der Linie St.Gallen–Winterthur war nun also Gossau ebenfalls an das Eisenbahnnetz angeschlossen und so «mit der grossen Welt verbunden». Ein eigenes, einfaches Stationsgebäude nahm die auf einen der täglichen sechs Züge wartenden Reisenden auf. Der Bahnhofvorstand machte sie rechtzeitig auf die Einfahrt eines schnaubenden und qualmenden Zuges aufmerksam. Das Bahnpersonal war in einen dunkelgrünen Rock mit gleichfarbiger Hose gekleidet und trug eine ebenfalls grüne Mütze, auf der die Buchstaben St.B. und A.B. eingestickt waren.
Die Fahrkarten verkaufte der Einnehmer frühestens eine Stunde vor Abfahrt des entsprechenden Zuges. Ein «Portner» war für Sauberkeit und Sicherheit rund um den kleinen Bahnhof besorgt und wachte streng darauf, dass niemand den Bahnsteig betrat, bevor der Zug ganz angehalten hatte.
Der Anschluss an die Bahn hatte auch in Gossau nicht nur Befürworter, welche die Vorteile für Handel und Industrie priesen, sondern auch solche, welche sich bekreuzigten, wenn sie einen fauchenden Zug erblickten und diesen als Teufelszeug verschrien.
Aber die positiven Meinungen überwogen. Der Fahrplan, der ab 25. März







Linke Seite oben:
Der Güterumschlag und die Stationierung des Rollmaterials erfolgten auf der Höhe der heutigen Bahnhofstrasse. Das grosse Gebäude der «Petersburg» dient heute der landwirtschaftlichen Genossenschaft.

Linke Seite unten:
Blick vom alten Bahnhofplatz gegen die Herisauerstrasse. Vor der Weihnhaldung Keel und der Dorfmühle (heute Coop und Bank in Gossau) waren Barrieren nötig, die als besonders lästig empfunden wurden.

gültig war, sah auch nicht mehr als drei Züge pro Tag und Richtung vor. Von Gossau nach St.Gallen brauchte der Zug 27 Minuten und in vier Stunden war man in Zürich. Allerdings musste bis zur Eröffnung des Tunnels zwischen Oerlikon und Zürich am 15. Mai ab Oerlikon weiterhin die Postkutsche benützt werden.

Standort des Gossauer Bahnhofs

Als Standort des 1855 erbauten kleinen Bahnhofs mit einem separaten Güterschuppen wurde der freie Platz gegenüber dem ehemaligen Gemeindehaus, dem Sitz der Buchdruckerei U. Cavelti AG und dem Restaurant Bund, gewählt.
Neben diesen Gebäulichkeiten floss der Dorfbach, der 1837 durch den damaligen kantonalen Strasseninspektor Negrelli von der Dorfstrasse, neben der er bisher floss, hierher verlegt worden war.
Erinnern wir uns der Originalität wegen daran, dass der gleiche Negrelli sowohl die Pläne für die Umleitung des Gossauer Dorfbaches als auch jene für den Suezkanal (durch Ferdinand Lesseps von 1859–1869 erbaut) erstellt hatte. – Eine Anmassung, den Dorfbach mit dem Suezkanal in Verbindung zu bringen – aber eine Tatsache.
Der Schienenstrang von Flawil her überquerte beim ehemaligen Restaurant Tiger die Herisauerstrasse, die bei einer Zugseinfahrt durch die von Hand bedienten Barrieren abgesperrt wurde. Heute erinnern einzig das Restaurant Bahnhof und die ehemalige Gaststätte zur Eisenbahn an jene Zeiten.
Der ersten Begeisterung für das neue Transportmittel folgte rasch eine Ernüchterung. Die Frequenzprognosen waren scheinbar zu optimistisch gewesen und die Solidarität klein.
In der St.Galler Zeitung vom 15. Februar 1857 stand zu lesen: «Jetzt, da unsere Bahn dem Betrieb übergeben ist, und man sich allseitig vom Verwaltungsrat bis zum untersten Angestellten ständig bemüht, die Interessen der Gesellschaft mit denen des verkehrenden Publikums in Einklang zu bringen, was tun diese Herren (Aktionäre) und ehemaligen Agitateurs, wie unterstützen sie unsere Bahn? Dadurch, dass sie persönlich mit grösster Zähigkeit an ihren alten Fuhrwerken festhalten, wenn sie aber ihre Waren spedieren lassen müssen, an den ohnehin billigen Tarifen markten und hinterher bei sinkender Dividende über die Administration losfahren.»
Dem St.Galler Kaufmann Daniel Wirth-Sand (1815–1901) gelang es, «dank grosser Erfahrung in kaufmännischen und finanziellen Dingen, mit starker Hand die drohende Katastrophe abzuwenden».
Seinen Bemühungen ist es zu verdanken, dass es kurz vor dem finanziellen Zusammenbruch zu einer Fusion der st.gallisch-appenzellischen, der Südost- und der Glattalbahn (Wallisellen – Uster – Rapperswil) kam. Die neue Gesellschaft nannte sich «Vereinigte Schweizer Bahnen».

Gossau wird Verkehrsknotenpunkt

Seit 1856 rollten aber nicht nur die Züge von V.S.B. durch die Ostschweiz. Ein Jahr zuvor hatte die Schweizerische Nordostbahn die Linie Oerlikon – Winterthur – Frauenfeld – Romanshorn in Betrieb genommen. 1868 tauchte der Gedanke an eine Eisenbahnquerverbindung von Amriswil über Bischofszell nach Uzwil auf. Andere träumten davon, wenigstens von Bischofszell aus nach Sulgen und zurück . . . einen Pferdetramverkehr einzuführen.
Zur Diskussion standen auch Schienenstränge, welche Sulgen mit Uzwil oder Schwarzenbach verbinden sollten. Das Projekt Sulgen–Gossau gewann aber schnell Oberhand. Eine Verlängerung der Bahn nach Herisau wurde ebenfalls in Betracht gezogen, dann aber wieder fallen gelassen.
Im Mai 1872 erteilte der Grosse Rat des Kantons Thurgau die Konzession zum Bau einer Eisenbahnlinie von der Nordbahn nach Gossau. Die Bundesbehörden sanktionierten den Entscheid, so dass im Juni 1874 mit dem Bau begonnen werden konnte. Ab 1. Februar 1876 wurde das erste Teilstück Sulgen–Bischofszell eröffnet, und am 5. Juli des gleichen Jahres fuhr der erste «Sulgener» in Gossau ein. Er benötigte damals an reiner Fahrzeit 1 Stunde und 55 Minuten. Seit dem 12. Mai 1936 durcheilt er die 23 Kilometer lange Strecke, durch Elektrizität bewegt, in 28 Minuten.
Herisau wollte und konnte nicht lange zusehen, wie die Züge von St.Gallen

Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft suchte (und fand auch) Geldgeber im Ausland. Englischer Prospekt, der zur Aktienzeichnung von 12 Millionen Franken aufrief.

Facs. Aktiensubskriptions-Prospekt London (ca. 1852)

LAKE CONSTANCE AND BASLE RAILWAY.

FIRST SECTION FROM RORSCHACH, THROUGH ST. GALL, TO WYL.

Capital 12,000,000 francs (£480,000)—In 24,000 Shares of 500 francs (£20) each.
Deposit £2 per Share.

Nearly one-half of the above Capital has been already subscribed in St. Gall and Appenzell.

SOCIÉTÉ ANONYME WITH LIMITED LIABILITY.

Interest at the rate of 4 per cent. per annum guaranteed by the Committee until completion.

SWISS COMMITTEE.

M. HUNGERBUHLER, Mayor of St. Gall, President.
J. HOFFMAN, Councillor of State, St. Gall.
J. C. BARLOCHER, President of the Chamber of Commerce, St. Gall.
J. J. KELLY, Manufacturer, Mettendorf.
L. H. TANNER, Mayor of Herisau.
J. BAUMGARTNER, Member of Council, St. Gall.
F. W. HARTMAN, Inspector of Public Works, St. Gall.
STAHELI-WILD, Member of the Mercantile Corporation, St. Gall.
WIRTH-SAND, Chief Judge, St. Gall

Trustees in London.

HENRY BARNETT, Esq., 69, Lombard Street.
JOHN SHARLAND, Esq., Croydon, (Chairman of the North Devon Railway).
WALTER RICARDO, Esq., 11, Angel Court, Throgmorton Street.

Bankers.

Messrs. BARNETT, HOARE, and Co., London.
Messrs. J. J. MAYER and SON, St. Gall.
Messrs. KOEBERLIN, St. Gall.
Messrs CUSTER and Co., Rheineck.

Brokers.

Messrs. BARNETT and ELLIS, 11, Birchin Lane.

Engineer.

Mr. VON ETZEL, (Director of Public Works in Wurtenberg).

Secretary, pro temp.

BENJAMIN GRUT, Esq.

Temporary Offices.

1, SAMBROOK COURT, BASINGHALL STREET.

THE above Railway is thirty miles in length, and constitutes the first section of the Northern Railway of Switzerland.

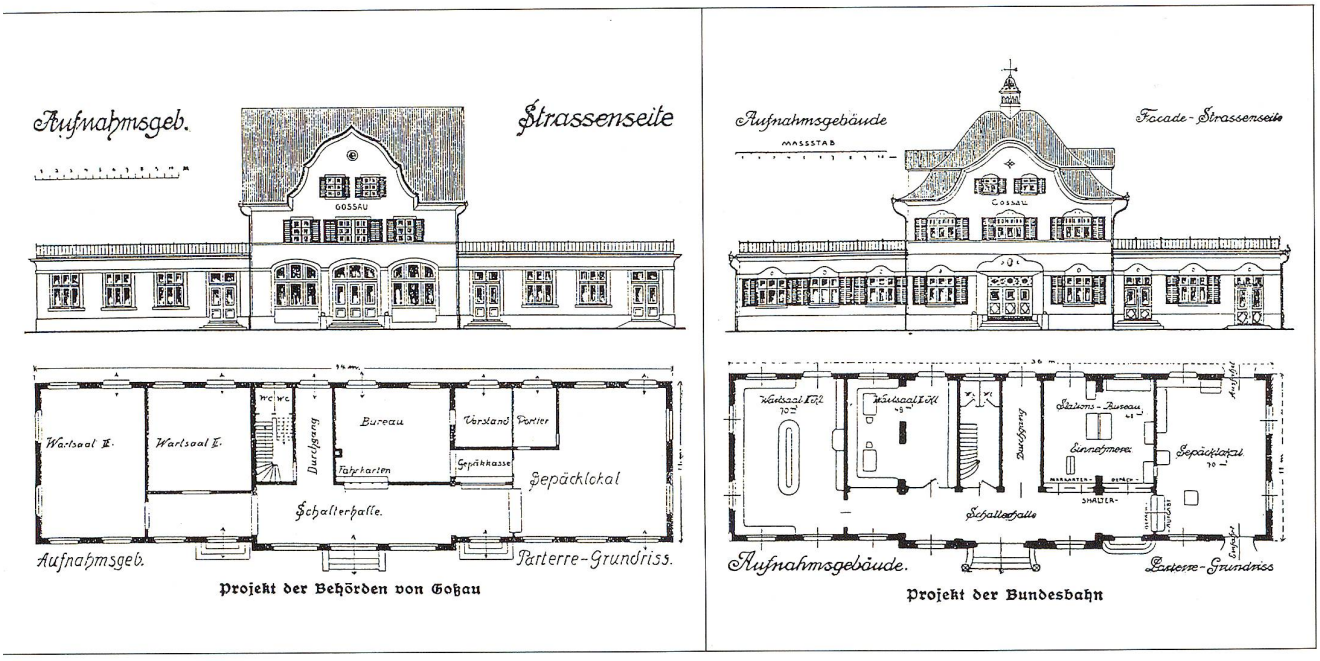
nach Wil rollten und die Appenzeller die nächstliegende Bahnstation Winkeln oder Gossau mit der Postkutsche oder zu Fuss erreichen mussten.
Es drängte auf eine direkte Verbindung zur Linie der V.S.B. In den 70er Jahren waren sich die meisten Herisauer darüber einig, dass etwas geschehen sollte. Dennoch bildeten sich zwei Parteien mit ganz unterschiedlichen Ansichten. Die einen befürworteten eine Verbindung mit der damals geplanten Linie Gossau–Bischofszell der Nordostbahn, die andern wollten sich über Winkeln in den Eisenbahnverkehr einfügen. Obwohl bei diesem Projekt die Steigungsverhältnisse ungünstig waren (108 Meter Höhendifferenz auf knapp 4 Kilometer Fahrbahn) und sich die Kirchbehörde Herisau am 8. September 1872 für die Variante Gossau entschieden hatte, wurde sieben Monate später in geheimer Abstimmung mit 1120 gegen 1009 Stimmen der Bau einer Schmalspurbahn nach Winkeln beschlossen. Angesichts der nicht rosigen Finanzlage wurde die Linie Winkeln–Herisau am 12. April 1875 «sang- und klanglos» eröffnet. Spuren der Trassee-Aufschüttung sind heute noch zwischen dem NOK-Werk und Linden an der Westseite des Gübsensees sichtbar.
Die neue Linie hatte für Gossau insofern Konsequenzen, als dass das Bahnhofareal zum Stapelplatz für Waren, besonders für Steinkohle, welche für die zahlreichen Bleichereien, Appreturen, Färbereien und Ausrüstereien (Jahresbedarf 10 000 Tonnen) in Herisau bestimmt waren, wurde. Ein

Umlad auf die Schmalspurbahn in Winkeln für die kurze Fahrstrecke nach Herisau war unrationell. Zudem war das in Winkeln zur Verfügung stehende Gelände als Zwischenlager nicht geeignet. Von Gossau aus wurden deshalb jährlich 4000 bis 5000 Tonnen Steinkohle per Pferdefuhrwerk direkt nach Herisau geliefert.
1893 verkehrten in Gossau 29 Personenzüge (1988: 136), nämlich 19 der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Strecke St.Gallen–Wil (1988: 97) und 10 der Nordostbahn, das heisst von Sulgen nach Gossau (1988: 39). Unter allen damaligen Stationen der V.S.B. lag Gossau im dritten Rang in bezug auf den Personenverkehr und im vierzehnten Rang im Güterverkehr. Dazu kam der nicht unbeträchtliche Verkehr mit der «Bischofszeller», resp. Nordostbahn.
Wegen seiner optimalen Lage als Verkehrsknotenpunkt, welcher durch die neue Linie noch aufgewertet wurde, entwickelte sich Gossau zu einer eigentlichen Verkehrsdrehscheibe, die sich in kurzer Zeit aus einem Bauerndorf (1850: 2853 Einwohner) zu einem Industrie- und Handelsort entwickelte (1988: 15 802 Einwohner). Heute wird in Gossau ein Vierzigstel des gesamtschweizerischen Detailhandelsumsatzes (allerdings nicht nur per Bahn!) umgeschlagen.
Als 1898 die Idee für den Bau einer Bodensee–Toggenburg-Bahn Gestalt annahm, wurde klar, dass durch die direkte Verbindung des ausserrhodischen Hauptortes mit der St.Galler Metropole die Verbindung nach Winkeln nicht mehr rentieren würde. Man entschloss sich rechtzeitig, diese aufzuheben, und holte 1907 eine neue Konzession für eine Schmalspurbahn nach Herisau ein.
Man hätte es einfacher haben können, wenn 35 Jahre früher die «Gossauer Variante» verwirklicht worden wäre.
Die Finanzierung verlief ziemlich problemlos, aber die umfangreichen Bauarbeiten für den Gemeinschaftsbahnhof in Herisau erforderten viel Zeit und auch Geld. Allein die Verbindungsstrassen verschlangen schon damals beinahe eine Million Franken.

Gossau braucht einen neuen Bahnhof

Bis es aber soweit war, gab es noch viel zu diskutieren. Eine kleine Gruppe Gossauer lehnte eine Bahnverbindung mit Herisau ab und warb für einen anderen Gedanken. Noch zwei Tage vor der Einweihung des neuen Bahnhofs bedauerte der Leitartikel des «Fürstenländers» am 29. September 1913, «dass nicht eine Tramverbindung Gossau–Herisau auf dem Trassee der jetzigen Herisauerstrasse zustande gekommen ist».
Die SBB, seit dem 15. Oktober 1897 hiess sie in der Ostschweiz nicht mehr V.S.B., setzte sich mit Nachdruck für die Verlegung und Vergrösserung des Bahnhofs ein. Es wurde geplant, diskutiert, expropriiert und wieder neu angefangen. Fest stand einzig, dass der neue Bahnhof 300 Meter südwärts in das Gebiet der Mooswies verlegt werden sollte. Das von der SBB vorgelegte Projekt des Bahnhofgebäudes missfiel dem Gossauer Gemeinderat schon rein äusserlich, aber auch mit dem Raumprogramm konnte man sich nicht anfreunden.
Der Gemeinderat legte der SBB und dem St.Galler Regierungsrat Zahlen vor, die überzeugen mussten: «Gossau ist eine aufstrebende Gemeinde, welche im Jahre 1910 eine Wohnbevölkerung von 8455 Seelen hatte, deren Zahl in dem kurzen Zeitraum von anderthalb Jahren (bis Juli 1912 um 830) auf 9241, also um etwa zehn Prozent, angewachsen ist. Mit der Verlegung des Bahnhofes und der gleichzeitig projektierten Einführung der Appenzeller Bahn in unsere Station wird die Entwicklung unserer Gemeinde noch gefördert. Den sprechendsten Beweis für die Regsamkeit dieses Verkehrs und des in die Augen springenden Aufschwungs bieten uns die statistischen Zahlen der schweizerischen Bundesbahnen selbst. Vom Jahre 1895 bis 1906 ist die Gesamtbillettausgabe der Station Gossau von 91 409 auf 177 656 angewachsen, was einer Zunahme von 94 Prozent gleichkommt. Der Personenverkehr stieg dann von 329 807 im Jahre 1906 auf 438 576 im Jahre 1911, also wiederum ein Anwachsen von etwa 33 Prozent in sechs Jahren. Die Bedeutung dieses Verkehrs wird noch besser illustriert durch den Rang, welchen die Station Gossau unter allen Stationen des Netzes der SBB einnimmt. Während der letzten sechs Jahre rangierte Gossau

Das Projekt der Bundesbahn (rechts) stand dem Projekt der Behörde von Gossau (links) gegenüber.



Projekt der Behörden von Gossau

Projekt der Bundesbahn

einmal an 24. Stelle, sonst immer an 22. oder 23. Stelle. Es konkurriert mit der Stadt Schaffhausen, die über 18 000 Einwohner zählt, zurzeit um den 22. Rang. Dass auch der Güterverkehr unserer Station ein recht ansehnlicher ist, wollen wir nur kurz anführen und dabei bemerken, dass der Gepäckverkehr, welcher sich im Aufnahmegebäude abwickelt, die Station (mit 974 Tonnen) im Jahre 1911 in den 31. Rang brachte. Diese Zahlen scheinen uns mit zwingender Notwendigkeit zu beweisen, dass schon der heutige Betrieb in dem von der Generaldirektion vorgeschlagenen Gebäude sich nicht ordnungsgemäss und rationell abwickeln kann.»

Unter dem Vorsitz von Landammann Rüegg diskutierten zwei Vertreter der SBB und ein Beauftragter der Gemeinde. Inzwischen war auch ein St.Galler Architekt beigezogen worden. Nun lagen drei Vorschläge für den Neubau auf dem Tisch. An der Sitzung übte der Gemeindevertreter Mäder harte Kritik am SBB-Projekt, unter anderem wegen der zu kleinen Schalterhalle und der «weichen Linienführung des Daches». Er befürwortete den Vorschlag des St.Galler Architekten, der sich an die im Fürstenland vielfach vorkommenden «Bedahäuser» anlehnte. Gemeint war der Typus, welchen der Fürstabt Beda von St.Gallen seinen Staatsgebäuden gegeben hatte.

Landammann Rüegg und Bauleiter Ditscher verteidigten den Vorschlag der SBB und entgegneten den Vorwürfen des Gemeindevertreters mit Worten, die im Protokoll festgehalten wurden: «Gegenüber der sklavischen Nachahmung muss das Recht der Gegenwart und der allgemeinen künstlerisch-ästhetischen Wertschätzung betont werden. Nicht weil ein Gebäude möglichst genau einer Architektur aus dem vorigen Jahrhundert nachgebildet

ist, sondern und insofern dasselbe den allgemeinen Gesetzen der Kunst stand hält, darf es als „schön" angesprochen werden . . . Und wenn bei dem vorliegenden Projekt der SBB die vom Gemeindevertreter beanstandete „weiche" Linienführung des Daches einen nüchternen Einschlag zeigt, so ist das wohlbegründet bei einem Gebäude, das dem neuzeitlichen Verkehr zu dienen hat.»

Zum Schluss einigte man sich im November 1913 auf ein geändertes Projekt, das zwar nicht in der äusseren Form des Hauptgebäudes, aber den Wünschen des Gemeinderates um grosszügigere Dimensionierung Rechnung trug.

Der Dachreiter des SBB-Projektes wurde im Gossauer Vorschlag integriert und auf Wunsch der Fürstenländer an der Strassenseite eine nachts beleuchtete Uhr angebracht. Aber auch dem Wunsch um Verlängerung des Hauptgebäudes nach links und rechts um je eine Fensterbreite wurde entsprochen. Damit wurde eine Gebäudelänge von 44 Metern erreicht. Die Innenräume konnten entsprechend erweitert werden, und zudem wurde auch die Überdachung des Perrons 1 und 2 gutgeheissen.

Ein «Fürstenländer»-Leser vermisste in beiden Grundrissen eine Abortanlage. «Ich begreife nicht», schrieb er in einem Leserbrief, «warum man die Aborte immer abseits in einem besonderen Häuschen unterbringt. Es ist dies bei schlechtem Wetter sehr unbequem für die Reisenden und kostet doch auch bedeutend mehr. Es ist möglich, dass es geht wie in Rheineck, wo das WC-Häuschen erst ein Jahr später aufgestellt wurde als das Empfangsgebäude, wahrscheinlich, weil dessen Ausführung nicht mehr ins Budget hineinging.» Wir wissen, dass am seinerzeitigen Plan bis auf den heutigen Tag nichts geändert wurde.

Im Laufe des Jahres 1913 waren die Bauarbeiten beendigt. Das Anbringen eines kreuzförmigen Richtungsanzeigers auf dem Dachreiter über dem Mittelbau hatte noch ein Nachspiel. Denn Anfang Juli 1913 reklamierte ein Liegenschaftsbesitzer bei der Generaldirektion SBB in Bern zum zweitenmal wegen der Form des Richtungsanzeigers auf dem Dach: «Ich erleide durch dieses Kreuz einen bedeutenden Schaden, weil ich meine Bauplätze oder Häuser weniger gut verkaufen kann, da viele Leute nicht beständig ein Kreuz, ein so düsteres Symbol, ansehen wollen. Abgesehen von meinen Interessen ist doch die SBB nicht dazu da, auf ihrem Gebäude ein so verrücktes Zeichen zur Schau zu stellen.»

Die SBB änderten den Aufsatz, indem sie an allen vier Armen Richtungszeiger anbrachten.

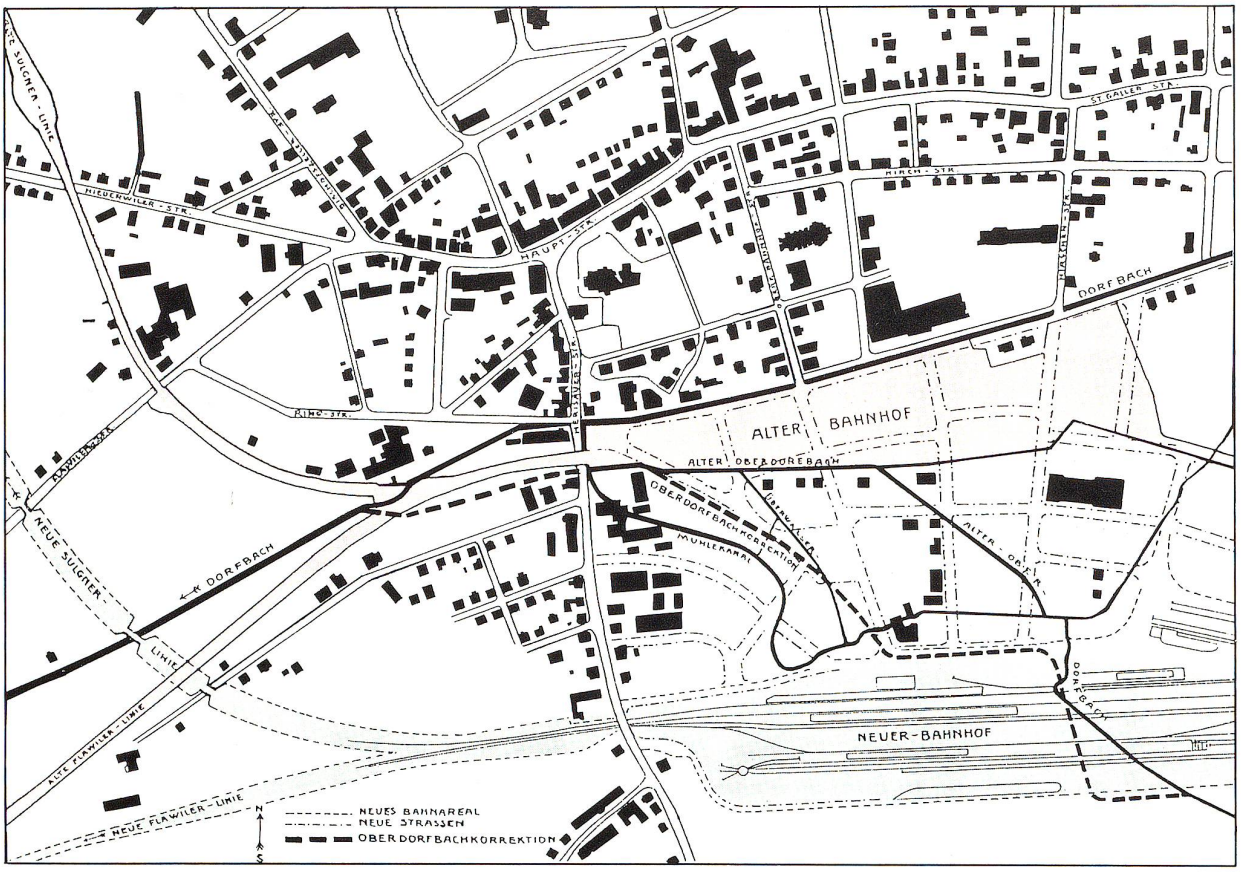
Am 1. Oktober 1913 wurde der neue Bahnhof, den harten Zeiten entsprechend, ohne übertriebene Festlichkeit dem Betrieb übergeben. Gleichentags dampfte die Appenzeller Bahn vom neuen Bahnhof aus durch die Bruggwis-Ebene in den Roserwald hinein und pustete nach Herisau hinauf.

Der Redaktor des «Fürstenländers» veröffentlichte auf der Titelseite des Blattes einen Nachruf auf den alten Bahnhof und meinte: «Uns persönlich wird es wohl sehr langweilig werden, wenn vor unseren Bürofenstern vorbei nicht mehr Züge ein-, aus- und durchfahren. Es wird gar stille werden auf dem einst so verkehrsbelebten Fleck Erde. Alter Bahnhof, lebe wohl.»

Erneuerung nach 75 Jahren

Zurzeit wird das Bahnhofareal umfassend erneuert. Die baulichen und technischen Verbesserungen dienen in erster Linie der Sicherung des Bahnbetriebes wie auch dem Publikum.

Bereits ist die Erneuerung der Fahrleitungs- und Gleisanlagen abgeschlossen. Während der fast zweijährigen Bauzeit sind auch grösstenteils Weichen eingebaut worden, die in ablenkender Stellung mit 60 km/h befahren werden können. Gleichzeitig ist das mittlere Perron auf die neue Höhe von 55 cm über den Schienen angehoben worden. Seine Länge beträgt neu 420 Meter, in Anpassung an die Intercity-Züge. Die Perrondächer sind in Kopie ihrer Vorgänger aus dem Jahre 1913 wieder errichtet worden; die nostalgische Ausrichtung ist unverkennbar. Auf dem Zwischenperron ist das Dach um das Doppelte verlängert worden und bietet nun auf 152 Metern Länge Schutz. Ob damit die architektonische Einheit mit dem Bahnhofgebäude gewahrt ist? Sicher ist, dass es sich um das letzte Perrondach dieser Art in der Ostschweiz handelt.



Altes Bahnareal

Neues Bahnareal

Kern der gesamten technischen Erneuerung auf dem Bahnhof ist der Einbau einer elektronischen Sicherungsanlage. Als erster Bahnhof der Schweiz wird Gossau ein elektronisches Stellwerk erhalten. Die beiden Wärterstellwerke, die mechanisch bedient werden und personalintensiv sind, werden dann ausgedient haben. Gegen Ende 1989 wird es soweit sein. Im Fahrdienstbüro des Stationsgebäudes dominieren dann Computer und Monitoren. Die Umstellung wird auch zum Anlass genommen, Büroräume und Schalter zu modernisieren und das Gebäude einer Totalrenovation zu unterziehen.

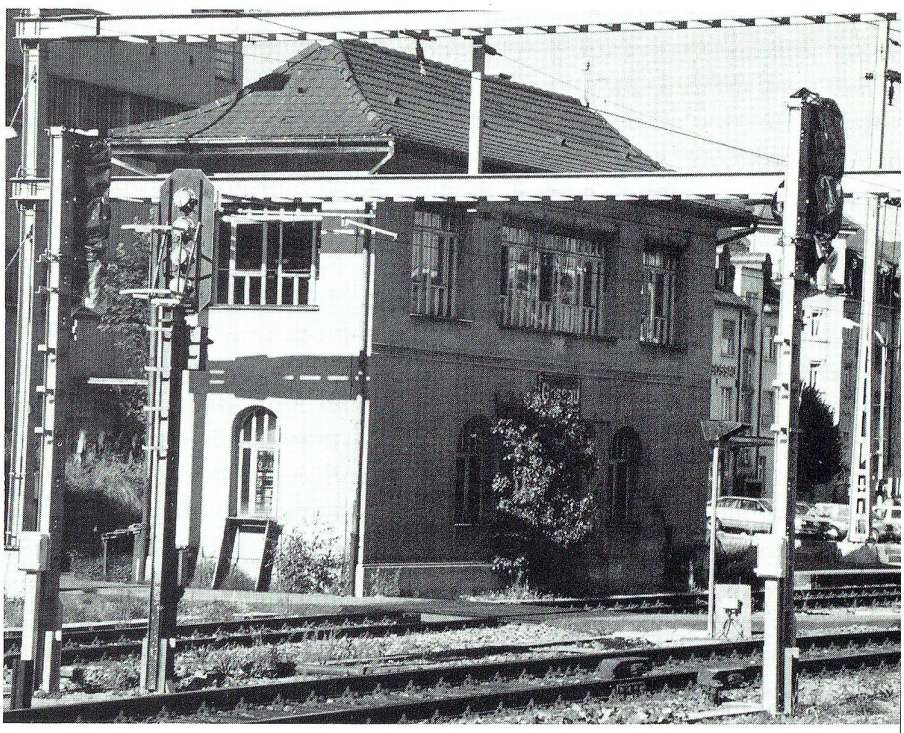
Als letzte Etappe wird der Teil der Appenzeller Bahn in Angriff genommen. Auch werden die Gleisanlagen teils verändert, vor allem um die Ein- und Ausfahrt zu verbessern.

Das heutige Bahnhofareal ist bis über die Güterexpedition hinaus mit parkierten Autos besetzt. SBB-Kunden vorab aus dem Appenzellerland und nördlichen Nachbargemeinden und selbst vom Westen der Stadt St.Gallen benutzen die Parkierflächen, um auf die Züge umzusteigen. Die Bildung solcher Schwerpunkte liegen im Konzept «Bahn 2000» – und diese Entwicklung sichert Gossau überdies die Intercity-Halte! Auch hier stehen Neuerungen an. Das Projekt der Park-and-Ride-Anlage zwischen den Gleisen der SBB liegt vor. Es wird 140 zusätzliche Parkplätze bringen.

Bei diesen umfassenden Tätigkeiten kann nicht verwundern, dass auch die Politische Gemeinde ihren Beitrag leistet zum 75-Jahr-Jubiläum der Bahnhofverlegung an den heutigen Standort. Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes ist griffbereit. Sie wird das bestehende Chaos zwischen Fussgängern und motorisiertem Verkehr weitgehend entflechten, aber auch die bisherigen Zufahrten zum Bahnhof völlig umkrempeln.

Die Bahnhofverlegung vor 75 Jahren erlaubte es, die lästigen Barrieren im Dorf aufzuheben, und sie hat die Entwicklung von der einfachen Station Gossau zum Bahnknotenpunkt eingeleitet. Heute ist der Anschluss an die moderne Technik im Bahnverkehr im Gange, und es wird ein Beitrag geleistet zur erwünschten Verknüpfung von öffentlichem und privatem Verkehr.

Linke Seite:
Die Verlegung vom Marktplatz/Bundwiese zum heutigen Standort erschloss ein neues Quartier, dessen Überbauung sich endgültig erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchsetzte. Das ursprüngliche Eisenbahntrassee führte über das Gelände des heutigen Büelschulhauses und vereinigte sich hinter der Maschinenfabrik C. Hoegger AG mit der Sulgener Linie, welche über die Gerenstrasse ins Dorf eingeführt wurde. Zwischen Ring- und Bedastrasse gelangten die Eisenbahnzüge auf den Marktplatz. Die Weiterfahrt erfolgte beim heutigen Rathaus vorbei über die Industriestrasse Richtung St.Gallen.



Rechts oben:
So präsentiert sich das Bahnhofgebäude heute.

Rechts unten:
Die beiden noch von Hand zu bedienenden Stellwerke werden durch den Einbau elektronischer Sicherungsanlagen ersetzt.