Zeitschrift: Toggenburger Jahrbuch
Band: - (2006)

Artikel: Verkehrsgeschichtliche Reminiszenzen
Autor: Heer, Anton
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-882813

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: 12.07.2025

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

Verkehrsgeschichtliche Reminiszenzen

Ende 1855 erreichte das noch junge Verkehrsmittel Eisenbahn das Untertoggenburg. Dadurch wurde der Bezirkshauptort Flawil für kurze Zeit Endstation für die Züge der «St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft» (S.G.A.E.). Beim näheren Hinsehen – das heisst nach dem aufmerksamen Streifzug durch die Archive – erweist sich die Vor- und Frühgeschichte der Eisenbahnlinie durch das Untertoggenburg als äusserst spannende und ergiebige Entdeckungsreise. Verkehrsgeschichtliche Reminiszenzen sollen eine scheinbar ferne Zeit wieder etwas näher bringen.

Anton Heer

Erste Initiativen

Als früheste bekannte Eisenbahninitiative in der Schweiz gilt derzeit die sonntägliche Rorschacher Versammlung vom 17. Januar 1836 im Gasthaus «Krone». Es ging damals um den Bau eines neuen Verkehrsweges zwischen dem bedeutenden Hafen und Verkehrsknoten Rorschach und dem Handelszentrum St. Gallen sowie um einen verbesserten Zugang zu den Bündner Alpenpässen durch das Rheintal. Einige Vertreter des Handelsstandes gaben sich anlässlich der Rorschacher Versammlung äusserst zukunftsfreudig und forderten gleich den Einsatz von Dampfwagen oder gar einer Eisenbahn. Der ehemalige Strasseninspektor des Kantons St. Gallen, Ingenieur L. Negrelli, gab sich allerdings etwas zurückhaltender. Er kannte die Möglichkeiten der damaligen Eisenbahntechnik zu gut.

Die Frage nach dem Hintergrund für diese vielleicht überraschend erwartungsfrohe Haltung gegenüber neuesten technisch-industriellen Errungenschaften stellt sich. Hatte man es etwa mit wirklichkeitsfremden Träumern zu tun? Kaum – denn durch die engen Verbindungen zum internationalen Handel und die eigene wirtschaftliche Betroffenheit waren verschiedene Exponenten aus den Raum St. Gallen–Rorschach–Rheineck bezüglich der verkehrstechnischen und handelspolitischen Gegebenheiten oder Entwicklungen recht gut im Bild. Sie waren be-

reits geprägt vom sehr modern anmutenden Glauben an die unbegrenzten technischen Möglichkeiten und die Machbarkeit. Diese Männer dachten in europäischen, ja sogar interkontinentalen Dimensionen und liessen sich leicht von der aufkommenden Aufbruchstimmung anstecken. Die 1835 eröffneten ersten Eisenbahnlinien in Belgien und Deutschland wirkten als Herausforderung, die angenommen werden wollte.

Die erste breit wahrnehmbare Sensibilisierung für die kommenden verkehrstechnischen und verkehrspolitischen Umwälzungen zeitigten verschiedene Folgeaktivitäten. In der in Zürich erscheinenden «Zeitschrift über das gesammte Bauwesen» entwarfen die Ingenieure L. Negrelli, J. Eschmann und J. J. Sulzberger bereits im Jahre 1837 Eisenbahnverbindungen zwischen Zürich, Basel, Chur und dem Bodensee. Der einstige sankt-gallische Strasseninspektor L. Negrelli, sein Nachfolger F. W. Hartmann und der Bündner Amtskollege R. LaNicca machten sich in den Jahren 1836 und 1838 anlässlich von Studienreisen nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland ihr eigenes Bild von den Eisenbahnen. Der St. Galler Landammann und Redaktor des «Erzählers», G. J. Baumgartner, berichtete im Jahre 1838 sehr eingehend, sachkundig und ausdrucksstark über «Die belgischen Eisenbahnen». 1838 forderte der Lombarde und Physiker Z. Volta gar die Konzession für eine Alpenbahn zwischen dem Comer- und dem Zürichsee. Zwischen Walenstadt und Chur wurden bereits in den Jahren 1838 bis 1839 Vermessungsarbeiten für eine Ostalpenbahn aufgenommen. Alsdann herrschte wieder Ruhe in der Eisenbahnsache.

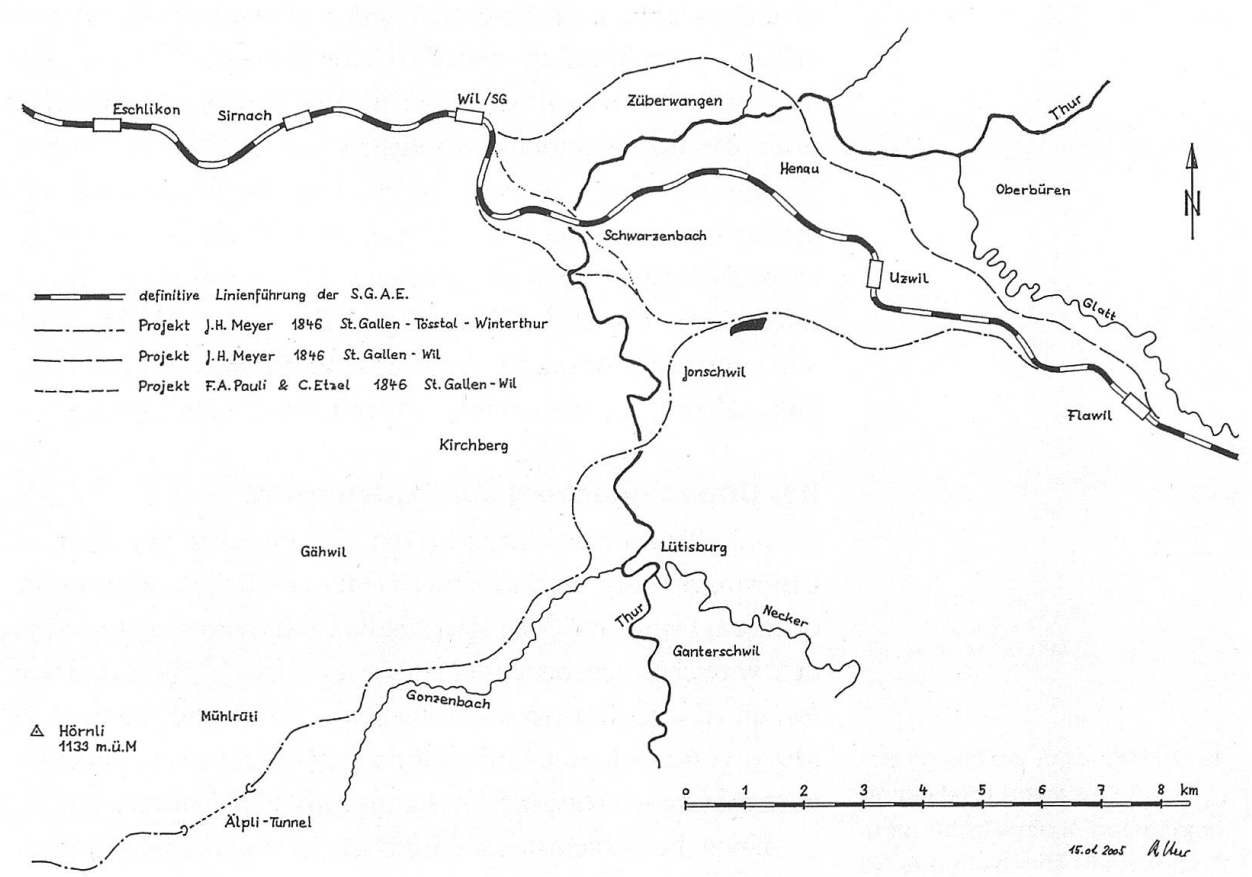
Die Eisenbahn naht

Im Jahre 1846, also genau zehn Jahre nach den ersten, inzwischen wieder eingeschlafenen Bestrebungen, kam der Bau einer «St. Gallischen Eisenbahn» erneut ins Gespräch. Auslöser für das wiedererwachte Interesse am neuen Verkehrsmittel war ausser der im Bau begriffenen ersten Sektion der Zürich-Basler-Eisenbahn und dem Eisenbahnbau im süddeutschen Raum vor allem die Initiative des Bündner Oberingenieurs R. LaNicca. Er reichte bei der sankt-gallischen Regierung ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn zwischen Rorschach und Ragaz ein. Die Hafenstadt Friedrichshafen versprach zudem in Kürze den Anschluss an das europäische Eisenbahnnetz zu bieten. Im Februar 1846 kam es zur Gründung des «St. Gallisch-Appenzellischen-Eisenbahn-Vereins» und zur Berichterstattung über das Eisenbahnwesen anlässlich der Versammlung der «St. Gallisch-Appenzelli-

schen Gemeinnützigen Gesellschaft». Adjunkt und Ingenieur J. H. Meyer legte Projektskizzen für eine Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wil bzw. Richtung Zürich vor. Das geschäftsführende «Eisenbahn-Comité» liess im selben Jahr durch die deutschen Experten F. A. Pauli und C. Etzel einen Bericht ausarbeiten, der die allfällige technische Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit einer Eisenbahn von Rorschach über St. Gallen nach Wil nachweisen sollte.

Die Projektskizzen und Berichte aus dem Jahre 1846 zeichnen ein sowohl politisch als auch technisch interessantes Bild. Die naheliegendste Entwicklung der Linienführung neuer Verkehrswege war und ist meist geprägt von den traditionellen Verbindungen, Verkehrsknoten und Handelsplätzen. Hinzu kommen wichtige bautechnisch-betriebliche Rahmenbedingen, die zugunsten einer optimalen Linienführung zu berücksichtigen sind. Die heute bekannte Linienführung durch das Untertoggenburg mit den Schlüsselstellen der Glatt- und Thur-Übergänge lässt sich auf diese Weise leicht begründen. Beim Studium der Berichte von Adjunkt J. H. Meyer und der Experten F. A. Pauli und C. Etzel zeigen sich aber weitere, heute fast vergessene verkehrspolitische Konflikte und Interessen, die dem Bau einer

Die frühen Eisenbahnprojekte für das Toggenburg. Zeichnung A. Heer.



Eisenbahn entgegenstanden. Die wiederholt und gerne kolportierten Überlieferungen einer irrationalen Technikfeindlichkeit unserer Vorfahren werden hingegen kaum sichtbar – im Gegenteil.

Die kleine Alpenbahn

Scheinbar tiefsitzende thurgauisch-sankt-gallische Animositäten sowie grundlegende verkehrspolitische Interessengegensätze führten dazu, dass thurgauisches Territorium voraussichtlich kaum für ein sankt-gallisches Eisenbahnunternehmen beansprucht werden konnte. Der Kanton Thurgau wollte die erkannte bautechnische Vorzugslage konsequent zu seinen Gunsten nutzen und sowohl den Schiffs- als auch den Bahnverkehr an sich ziehen. Das Fischerdorf Romanshorn war als Verkehrsknoten der Zukunft bereits gesetzt.

Ingenieur J. H. Meyer wählte aufgrund dieser verkehrspolitischen Sachlage im Jahre 1846 eine Linienführung, die von Flawil Richtung Niederuzwil–Züberwangen nach Wil führen sollte. Damit liess sich das thurgauische Gebiet von Rickenbach meiden. Winterthur und Zürich wollte er notfalls durch einen Älpli-Tunnel, also mit einer Linienführung über Jonschwil und Mühlrüti nach Steg im Tösstal, erreichen. Der Bau dieser «kleinen Alpenbahn» hätte zwar eine mehr oder weniger direkte Verbindung zu den Wirtschaftszentren Winterthur und Zürich ermöglicht, aber die finanziellen Möglichkeiten eines sankt-gallischen Eisenbahnunternehmens überstiegen.

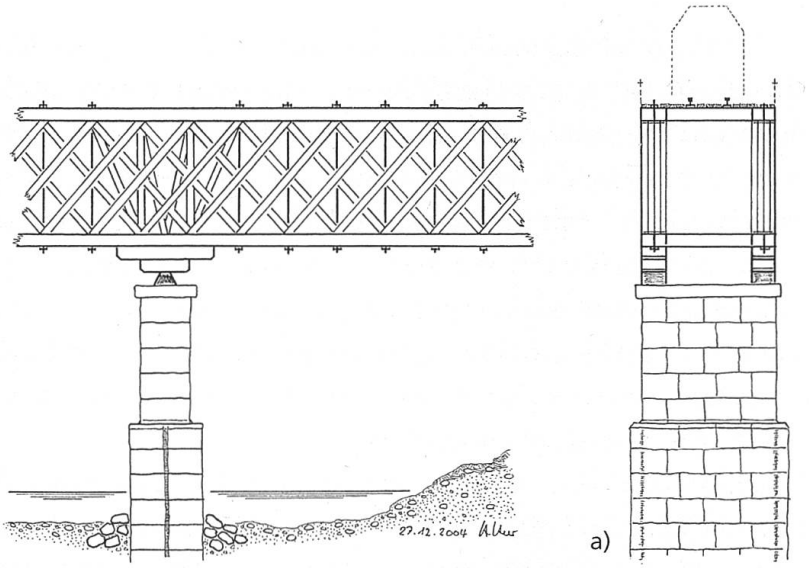
Die Experten F. A. Pauli und C. Etzel, beide aus dem süddeutschen Raum stammend, erkannten ihrerseits dieses gespannte thurgauisch-sankt-gallische Verhältnis sofort. Sie versuchten das Eisenbahn-Comité von der Notwendigkeit einer Verständigungslösung zu überzeugen, enthielten sich aber konkreter Vorschläge zur «politisch korrekten» Linienführung.

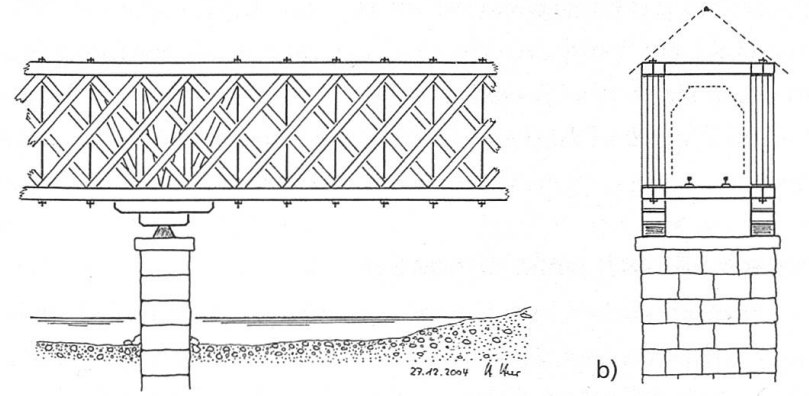
Das Untertoggenburg aus Expertensicht

F. A. Pauli und C. Etzel liessen sich im Jahre 1846 vom im Untertoggenburg herrschenden «Gewerbefleiss» sehr beeindrucken. Damit war klar, dass die Bahnlinie möglichst nahe an den wirtschaftlich bedeutenden Orten Flawil, Oberuzwil und Jonschwil vorbeiführen sollte. Die Experten lehnten die von J. H. Meyer vorgeschlagene Linienführung über Henau aus verkehrswirtschaftlichen wie auch aus bautechnischen Gründen ab.

Einen bemerkenswerten Einblick in die damaligen technisch-wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bieten unter ande-

rem die Überlegungen zu den Brückenbauten. Im Bestreben, möglichst regional beschaffbare Materialien einzusetzen und die Kapitalkosten tief zu halten, wurden hölzerne Eisenbahnbrücken sowohl über die Sitter als auch über die Glatt und die Thur vorgeschlagen. Gute Erfahrungen aus Deutschland sprachen klar für die Realisierbarkeit hölzerner Brückenbauten. Als geeignete Bauart wurde damals das nach dem Amerikaner Howe benannte Brückensystem angesehen. Eine Kombination von hölzernen Tragbalken und eisernen Zugstangen liess damals Feldlängen, d. h. Abstände zwischen den Pfeilern, von gegen 60 Metern zu. Da diese Brücken in grosser Höhe über die Flussläufe führen sollten, konnte die ganze Tragstruktur unter der Fahrbahn angeordnet werden. Zum Schutz der untenliegenden Holzkonstruktion gegen die Witterungseinflüsse wurde ein wasserdichter Bretterboden, «welcher ähnlich dem Verdeck eines Schiffes gespündet und kalfatet ist», vorgeschlagen.





Das Prinzip der Brückenkonstruktionen nach Howe:
a) für hochliegende Übergänge
b) für tiefliegende Übergänge.
Zeichnung A. Heer.

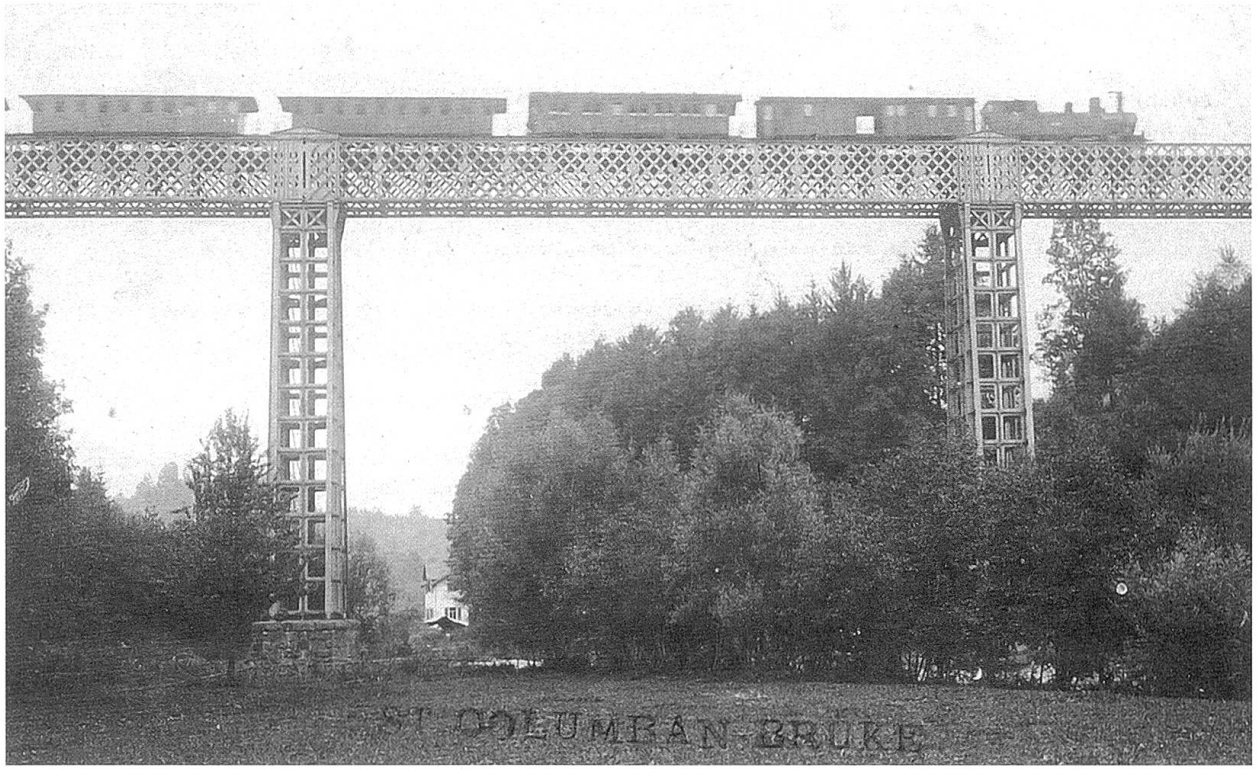
Die Eisenbahnbrücke (Bauart Howe) von Ragaz um 1920. Sammlung A. Heer.

Kaum noch bekannt ist, dass die Eisenbahnbrücke über den Alpenrhein bei Ragaz ebenfalls eine Holzkonstruktion nach Howe war. Sie stand während rund 70 Jahren im Einsatz. Den Beweis für die Stabilität dieser Bauart mag ein Zwischenfall anlässlich eines Rheinhochwassers erbringen: Im September 1860 wurde ein Brückenjoch der Ragazer Brücke weggerissen. Bau- und betriebstechnisch war das weggeschwemmte Joch bemerkenswert. Nach Probebelastungen konnte der Zugsverkehr trotz fehlendem Joch und ohne bleibende Schäden für die Tragkonstruktion wieder aufgenommen werden.

Die im Zeitraum 1854 bis 1855 erbauten Brücken über die Thur, die Glatt und die Sitter wurden von G. Dollfuss als Eisenkonstruktionen ausgeführt. Aus Kostengründen wählte der Konstrukteur ein eigentliches Baukastensystem. Die gewählte Bauweise erlaubte den Einsatz industriell vorgefertigter, verhältnismässig gut transportierbarer Bauelemente. Diese einspurigen Brücken standen während rund 70 Jahren im Einsatz und wurden im Zuge der Doppelspurausbauten und Bahnelektrifikation ersetzt.

Jonschwil doch ohne Eisenbahn

Bautechnische Gründe, vielleicht auch gepaart mit lokalpolitischen Interessen, lassen sich hinter der endgültigen Festlegung der Linienführung über Algetshausen ausmachen. Inge-



Die Eisenbahnbrücke über die Glatt zwischen Flawil und Gossau um 1900.
Sammlung K. Anderegg.

nieur F. W. Hartmann betonte im Gutachten vom Juni 1853 die problematischen Steigungs- und Baugrundverhältnisse, die zur Ablehnung der Jonschwiler Linie führen mussten. Nicht zu vergessen sind aber auch die Ansprüche der Stadt Wil, die unverblümt forderte, dass zwischen Wil und Oberuzwil keine weitere Station akzeptiert würde. Die Stadt sicherte sich die verkehrspolitisch-wirtschaftliche Dominanz frühzeitig. Der aufkommenden Uzwiler Industrie konnte die Linienführung über Niederstetten und Algetshausen nur recht sein.

Gross und deutlich vernehmbar war die Enttäuschung über den Entscheid zugunsten dieser nördlichen Linienführung in den Gemeinden Oberuzwil und Jonschwil. Im September 1853 wurde bei der St. Galler Regierung eine Petition von beeindruckendem Umfang eingereicht. Die betroffenen Gemeinden versuchten sich damit wenigstens einen möglichst vorteilhaften Stationsstandort zu sichern.

Der Korrespondent des «Tagblattes der Stadt St. Gallen» weiss dann zwei Jahre später über die Eröffnungsfeierlichkeiten vom 23. Dezember 1855 Folgendes aus Uzwil zu berichten: «*Wie ein schönes Ende bekanntlich jedes Ding ziert, so war auch der schönste Akt des Tages den ‹Utzwylern› für den Abend vorbehalten. Bei Wein und Gesang wurde im Wartsaal des Stationsgebäudes auf die Verbrüderung von Ober- und Niederutzwyl zu einem Utzwyl, auf die Eisenbahn und ihre Erbauer, auf die Industrie Utzwyls*

R 65 F 2b) Nr.3

Petition
in Sachen der Eisenbahnstation
bei Oberutzwil

An die hohe Regierung des Kantons St.Gallen.

Herr Landammann,
Herren Regierungsräthe !

Nachdem von der hohen Regierung des Kantons die nachträglich projectirte untere Eisenbahnlinie, nördlich bei Oberutzwil vorbei, concediert worden, die Stationsfrage bei Oberutzwil aber nichts desto weniger für die gewerblichen Gemeinden Oberutzwil, Jonswil, Lütisburg, Ganterswil, Kirchberg und andere mehr von grosser Wichtigkeit bleibt, so nehmen sich die unterzeichneten Gemeindsbehörden, Bürger und Bewohner dieser Gegenden die Freiheit ihre Wünsche der hohen Regierung zu Handen des löbl. Eisenbahn-Verwaltungsrathes durch gegenwärtiges Petitum einzureichen.

Es kann einer so stark bevölkerten und industriellen Gegend nicht gleichgültig sein ob ihr Verkehr mit der Eisenbahn erleichtert oder erschwert, ob das Stationsgebäude und die Waaren-Ablage diesseits oder jenseits der Bahnlinie erstellt werde. Die Bevölkerungsscala, sowie der allseitige industrielle und landwirtschaftliche Verkehr derjenigen Ortschaften, aus welchen zur Station Oberutzwil die Passagiere und Güter erwartet werden dürfen, berechtigen zu der Voraussetzung, dass der viel grössere Theil dieser Passagiere durchaus aus den obenbenannten Gemeinden Toggenburgs herkommen wird, während im Gegensatz aus den Gemeinden Henau, Oberbüren etc., die mit wenigen Ausnahmen eine der Landwirtschaft einzig obliegende und nicht zahlreiche Bevölkerung in sich schliessen, nur wenige Reisende zur Station Oberutzwil sich einfinden werden.

In Betracht dieser Voraussetzung, und in Betracht, dass keine technischen Schwierigkeiten die Erstellung der Stations-Gebäulichkeiten auf Seite Oberutzwils erschweren, dass es aber jederzeit ein höchst unangenehmes, verletzendes Gefühl in der Bevölkerung zurücklassen müsste, wenn auch bei der nun entfernteren Linie der Stationshof ohne alle Rücksicht auf den weit bedeuternden Verkehr und grössere Ortschaften diesseits der Bahnlinie, enizig zu Bequemlichkeit etlicher kleinerer Ortschaften jenseits der Linie erstellt würden; und in Betracht des grossen Zweckes der Eisenbahnen selbst, kein spezielles, sondern das allgemeine Wohl redlich und treu nach Möglichkeit zu befördern -
stellen wir die Bitte an die hohe Regierung darauf hinzuwirken:
Dass die Stations-Gebäulichkeiten auf Seite, und so nahe als möglich, bei Oberutzwil zur Erleichterung des diesseitigen Verkehrs erstellt werden möchten.

Oberutzwil im September 1853

Namens des Gemeinderathes,
der Gemeindeammann J.Weber
der Gemeinderathsschreiber J.J.Kuhn

J.J.Huber Gemeindeammann Ganterschwil
J.U.Berlinger Secrithär

Namens des Gemeinderaths Jonschwil
der Gemeindeammann: K.A.Weibel
der Gemeinderathschreiber J.Stadler

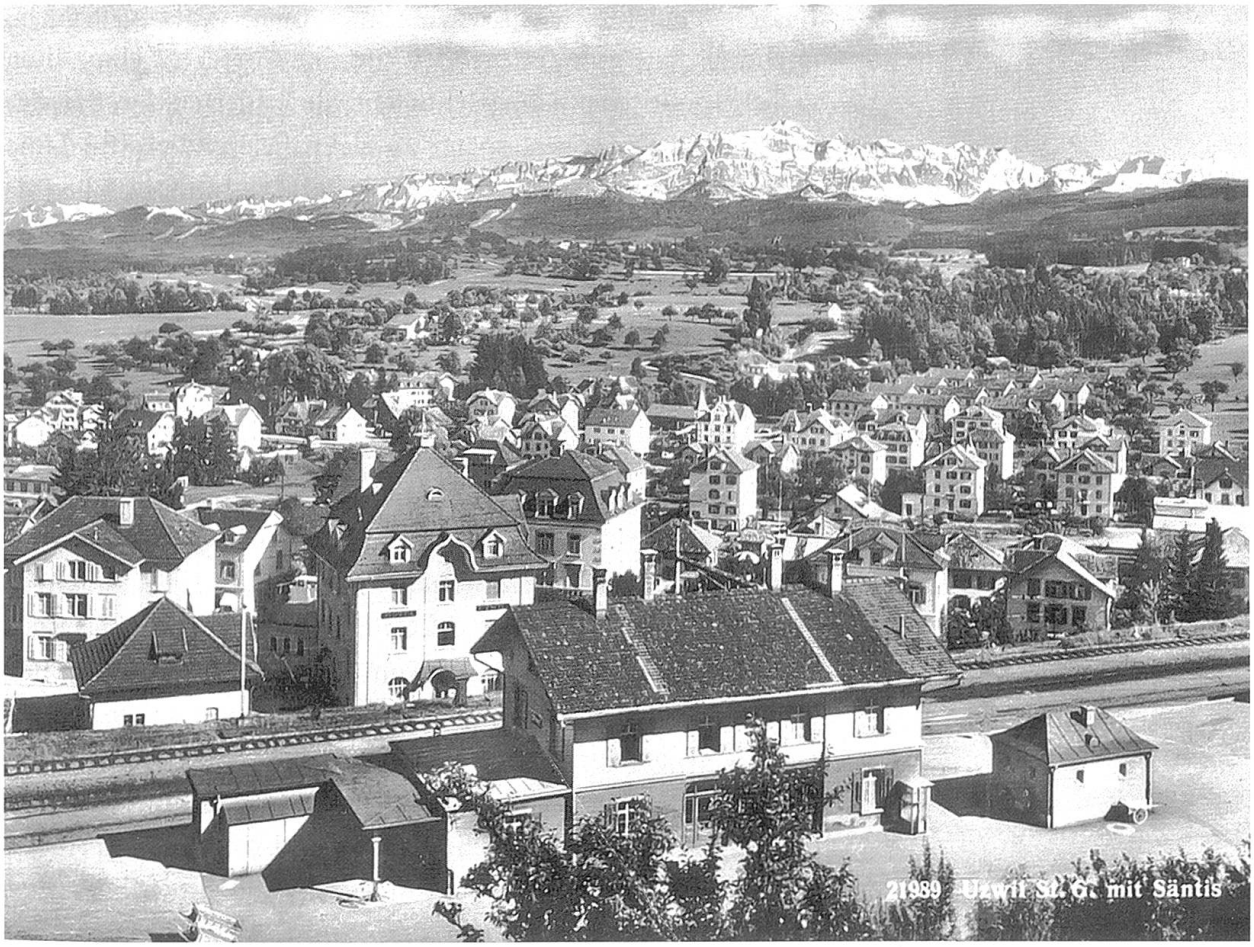
Namens des Gemeinderaths von Lüttisburg
Der Gemeindammann J.B.Heuberger
der Gemeindrathsschreiber M.Egli

Abschrift der Petition von 1853. Staatsarchiv St. Gallen.

überhaupt und besonders auf die während der letzten Weltausstellung durch Medaillen ausgezeichneten Industriellen desselben, auf den gemeinen Mann und die arbeitende Klasse, auf die Lokomotive ‹Toggenburg› und auf Erstellung einer Verbindungs- und Poststrasse zwischen dem Toggenburg und dem nahen Kanton Thurgau, auf die menschliche Willenskraft und ihre riesenhaften Unternehmungen und Leistungen der Neuzeit, auf das nun glücklich beendigte ‹Mißverständnis› zwischen Ober- und Niederutzwyl, (Feindschaft will der geehrte Toastbringer nicht in seinem Lebens-Lexikon finden; glaub's ihm auch), auf ein baldiges Wiedersehn u.s.w. toastiert. [...] Aufgefallen ist nur, dass ausser Hrn. Verwaltungsrath und Betriebs-Inspektor Simon kein einziges Mitglied des Eisenbahnverwaltungsrathes bei der Eröffnung für das Publikum anwesend war, während die Mitglieder der zürcherischen und thurgauischen Eisenbahnbehörde keine solche Gelegenheit vorbeigehen lassen, sich dabei einzufinden und die Eisenbahnsache recht populär zu machen.»

Im Zuge der Projektierungsarbeiten für die Doppelspurausbauten kurz nach der Eisenbahnverstaatlichung von 1902 witterten verschiedene Exponenten aus Oberuzwil und Jonschwil

Die ursprüngliche Station Uzwil um 1950, kurz vor dem Abbruch. Sammlung A. Heer.



St. Galler-Appenzeller Bahn.

Fahrtenplan Flawyl-Winterthur

vom 27. December 1855 an.

Von Flawyl nach Winterthur. (St. Gallen-Zürich.)

Stationen.		Bahnzüge. II. Vorm.	IV. Vorm.	VI. Nachm.
		St. M.	St. M.	St. M.
Von St. Gallen Post	Abg.	6. 30.	10. —	4. —
„ Herisau . .	„	7. —	10. 30.	4. 30.
in Flawyl . .	Ank.	8. 10.	11. 40.	5. 40.
Von-Flawyl Eisenbahn	Abg.	8. 20.	11. 55.	6. —
„ Utzwyl . .	„	8. 35.	12. 10.	6. 15.
„ Schwarzenbach	„	8. 46.	12. 21.	6. 26.
„ Wyl . . .	„	9. 6.	12. 41.	6. 46.
„ Sirnach . .	„	9. 12.	12. 48.	6. 52.
„ Eschlikon .	„	9. 19.	12. 56.	6. 59.
„ Aadorf . .	„	9. 28.	1. 6.	7. 8.
„ Elgg . . .	„	9. 36.	1. 15.	7. 16.
„ Räterschen .	„	9. 46.	1. 26.	7. 26.
in Winterthur	Ank.	9. 55.	1. 35.	7. 35.
Von Winterthur	Abg.	10. 20.	1. 50.	7. 50.
„ Kemptthal .	„	10. 37.	2. 1.	8. 1.
„ Effretikon .	„	10. 55.	2. 12.	8. 12.
„ Wallisellen .	„	11. 18.	2. 26.	8. 26.
in Oerlikon Post	Ank.	11. 33.	2. 35.	8. 35.
„ Zürich . .	„	12. 13.	3. 15.	9. 15.

Von Winterthur nach Flawyl. (Zürich-St. Gallen)

Stationen.		Bahnzüge. I. Vorm.	III. Vorm.	V. Nachm.
		St. M.	St. M.	St. M.
Von Zürich Post	Abg.	4. 45.	8. 15.	2. —
„ Oerlikon Eisenb.	„	5. 32.	9. 2.	2. 44.
„ Wallisellen .	„	5. 39.	9. 9.	2. 55.
„ Effretikon .	„	6. 2.	9. 32.	3. 31.
„ Kemptthal .	„	6. 11.	9. 40.	3. 47.
in Winterthur	Ank.	6. 20.	9. 50.	4. —
Von Winterthur	Abg.	6. 30.	10. —	4. 10.
„ Räterschen .	„	6. 40.	10. 11.	4. 20.
„ Elgg . . .	„	6. 51.	10. 23.	4. 31.
„ Aadorf . .	„	6. 58.	10. 31.	4. 38.
„ Eschlikon .	„	7. 8.	10. 42.	4. 48.
„ Sirnach . .	„	7. 14.	10. 49.	4. 54.
„ Wyl . . .	„	7. 34.	11. 9.	5. 14.
„ Schwarzenbach	„	7. 40.	11. 15.	5. 20.
„ Utzwyl . .	„	7. 55.	11. 30.	5. 35.
in Flawyl . .	Ank.	8. 5.	11. 40.	5. 45.
Von Flawyl Post	Abg.	8. 15.	11. 50.	6. —
in Herisau . .	„	9. 45.	1. 15.	7. 25.
„ St. Gallen	Ank.	10. 5.	1. 40.	7. 50.

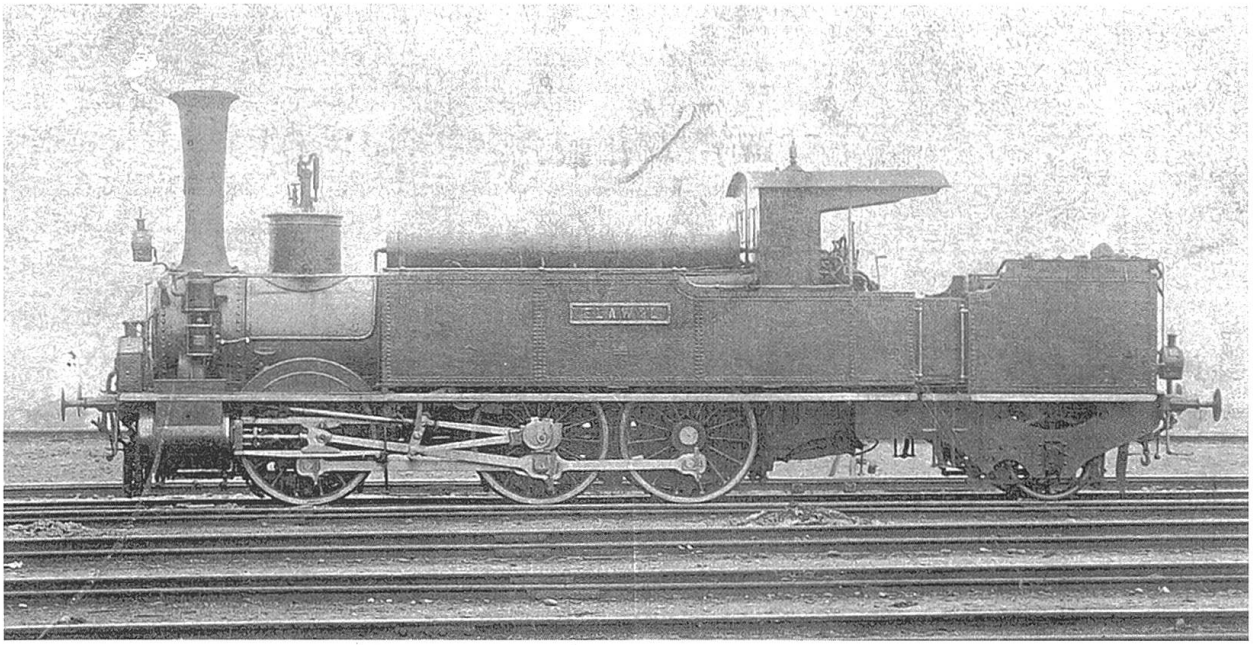
Die Direktion.

Der Fahrplan vom Dezember 1855. Sammlung A. Heer.

nochmals eine gute Gelegenheit für eine Korrektur einer alten verkehrspolitischen Ungerechtigkeit. Sie forderten den Bau der neuen doppelspurigen, später zu elektrifizierenden SBB-Linie über Oberuzwil und Jonschwil nach Wil. Die Initiative blieb allerdings ein hoffnungsloses Unterfangen, eine Episode, die 1911 endgültig zu den Akten gelegt wurde.

Mit der «Toggenburg» nach St. Gallen

Am 27. Dezember 1855 wurde der fahrplanmässige Eisenbahnverkehr zwischen Winterthur und Flawil aufgenommen. Für kurze Zeit war Flawil Endstation und Umsteigeort für die Reisenden von und nach St. Gallen. Nach Tagebuchaufzeichnungen von J. M. Hungerbühler über die damaligen Geschehnisse und Meilensteine der «St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» war es am Palmsonntag vom 16. März 1856 die Dampflokomotive «Toggenburg», die sich als erste über die Sitterbrücke nach St. Gallen vorwagte. Die Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen St. Gallen und Winterthur folgte bald darauf an jenem denkwürdigen, strahlend schönen Ostermontag vom 24. März 1856. Die zeitgenössische bildhafte Schilderung spricht für sich selbst: «... *Die lange Reihe von Wagen (17), geführt*



Die Lokomotive «Flawyl». Sammlung A. Heer.

von den sinnreich geschmückten Lokomotiven ‹St. Gallen› und ‹Appenzell›, von denen die erstere den heil. Gallus, einen Lorbeerkranz schwingend, an der Stirne trug, wurde mit tausendstimmigem Jubel empfangen, und Manchen, die von der grossen Bedeutung des Tages für die Zukunft St. Gallens so recht innig durchdrungen waren, perlten Thränen in den Augen…» Über den zweiten Festtag, den Osterdienstag vom 25. März 1856, ist zur Aufnahme des Festzuges im Untertoggenburg zu vernehmen: *«…Die Station von Flawyl war mit laubumfassten Medaillons verziert, welche die Namen der Verwaltungsräthe Hungerbühler, Bärlocher, Stäheli, Hoffman, Wirth, Bänziger und Simon zeigten; Musik, Gesang der Schuljugend und weissgekleidete Mädchen empfingen den Zug. Ebenso schallte in Utzwyl Musik entgegen…»*

Lokomotiv-Namen der S.G.A.E. 1855

Nr. 1 St. Gallen	Nr. 4 Rorschach
Nr. 2 Appenzell	Nr. 5 Wyl
Nr. 3 Toggenburg	Nr. 6 Flawyl

Dass unsere Vorfahren die Feste stilvoll zu feiern verstanden, ist damit mehr als bewiesen. Wie wurde aber die Eisenbahn, der moderne maschinelle Transport, im damaligen Alltag wohl wahrgenommen? Was lässt sich darüber gar mit Gewissheit sagen? Was unterscheidet unsere heutige Wahrnehmung der Eisenbahn von jener der Frühzeit?

Zur Wahrnehmung der Eisenbahn

Nahezu unbegrenzt ist die Menge möglicher Fragestellungen und Antworten. Drei Aspekte unmittelbar wahrnehmbarer oder überlieferter Auswirkungen, Erwartungen oder Befürchtungen sollen hier etwas näher betrachtet werden: der Personentransport und das Zeitverständnis, der Güteraustausch und das Distanzverständnis sowie die Traktionsenergie.

Der Landammann und Eisenbahnpionier J. G. Baumgartner beschrieb die Eisenbahn in seinen visionär anmutenden Aufsätzen in der Zeitschrift «Der Erzähler» des Jahres 1838 als Massenverkehrsmittel der Zukunft und brauchte den Begriff «öffentlicher Verkehr». Wohl beeindruckt von den in Belgien herrschenden Verhältnissen, liess er sich auf solche Sichtweisen ein. K. Völker, ein Verkehrspolitiker aus dem Rheintal, pries die Eisenbahn als «demokratisches Institut», denn die schnelle Fortbewegung über weitere Entfernungen sollte nicht mehr weiter das Privileg einer schmalen, begüterten Elite sein. Doch die Wirklichkeit sah in unserer Region über längere Zeit etwas anders aus. Güteraustausch und Handelsverkehr standen vorerst im Mittelpunkt des Interesses. Zeitgenössische Berichte und Akten bestätigen, dass die Züge ursprünglich als gemischte Einheiten für den Personen- und den Gütertransport unterwegs waren – selbstverständlich mit Halt an allen Stationen. Pendler-, Schnellzugs- oder Ausflugsverkehr waren anfänglich unbekannte Begriffe.

Werden die ursprünglich geltenden Transporttarife mit der damaligen Kaufkraft oder den Einkommen verglichen, so erge-

Preis- und Lohnvergleich für das Jahr 1856

		Erwerbsaufwand / Arbeitsdauer	
	Preis	Arbeiterlohn Fr. –.20 / h	Kaderlohn Fr. –.50 / h
1 kg Ruchbrot	Fr. –.40	2.00 h	0.80 h
1 Wegstunde Transport-Distanz 4,8 Kilometer			
I. Wagenklasse	Fr. –.50	2.50 h	1.00 h
II. Wagenklasse	Fr. –.35	1.75 h	0.70 h
III. Wagenklasse	Fr. –.25	1.25 h	0.50 h
Reisedistanz St. Gallen–Winterthur, 57 km			
I. Wagenklasse	Fr. 6.00	30.00 h	12.00 h
II. Wagenklasse	Fr. 4.20	21.00 h	8.40 h
III. Wagenklasse	Fr. 3.00	15.00 h	6.00 h

ben sich recht aufschlussreiche – und vielleicht auch überraschende – Einsichten. Bemerkenswert ist weiter der durch die nun möglichen Fahrgeschwindigkeiten ausgelöste Wandel im Weg- und Zeitverständnis. Aus der ursprünglichen Einheit der 4,8 Kilometer langen Wegstunde, die in einer Zeitstunde zurückgelegt werden konnte, wurden erklärungsbedürftige Zugsgeschwindigkeiten und Reisedistanzen. Die Eisenbahn verzehnfachte die Fortbewegungsgeschwindigkeit.

Für den Arbeiter war es demnach wirtschaftlicher, den Weg unter die eigenen Füsse zu nehmen! Die Fahrt mit der Eisenbahn war also über viele Jahre eher einer begüterten Elite vorbehalten. Dennoch wurde der Transport dank der Eisenbahn einer wesentlich breiteren Bevölkerungsschicht zugänglich. Die heutigen Bahntarife sind bezüglich der Kaufkraft und im Vergleich zur Frühzeit der Eisenbahnen äusserst bescheiden geworden – eine gerne vergessene Tatsache.

Die Eisenbahn liess einerseits die Distanzen im Güteraustausch schrumpfen, ermöglichte aber anderseits einst undenkbar grosse Gütermengen wirtschaftlich zu verschieben. Der exportorientierte Handel nahm diese Vorteile gerne an und wurde gleichzeitig mit neuen Konkurrenzverhältnissen konfrontiert. Lokal wirksame Teuerungen gehörten dank dem nun möglich gewordenen Güteraustausch endgültig der Vergangenheit an. Verschiedene Zeitgenossen von 1856 erinnerten sich noch lebhaft an die Hungersnot der Jahre 1816 und 1817, die durch einen leistungsfähigeren Güterverkehr vermeidbar gewesen wäre. Der durch die Eisenbahn möglich gewordene Zugang zu industriellen Rohstoffen öffnete neue Perspektiven in den von der Bahn erschlossenen Regionen. Die Entwicklung der Uzwiler Maschinenindustrie war also mit ein Ergebnis der Erschliessung durch das Transportmittel Eisenbahn. Für die in Flawil ansässigen Fuhrhalterdynastien brachte die Eisenbahn dagegen das Ende der legendären Langstreckendienste. Die Moorsee-, Frankfurter- oder Lyoner-Fuhren wurden damit Geschichte.

Vergessen sind heute die ursprünglichen Fragen rund um die Traktionsenergie. Anfänglich wurden die Dampflokomotiven mit dem heimischen Brennstoff Holz betrieben. Sehr früh war klar, dass damit ernsthafte und weitreichende Probleme durch den absehbaren Brennholzmangel geschaffen würden. Die rasant steigenden Holzpreise bestätigten die Befürchtungen bereits nach dem ersten Betriebsjahr der Eisenbahn. Lösungsansätze wurden in verschiedenen Richtungen gesucht. Ingenieur J. J. Sulzberger suchte beispielsweise schon um 1846 nach Mög-

lichkeiten der Wasserkraftnutzung für die Eisenbahnen, die «Locomotion von Wagenzügen», wie er es nannte. Die «Vereinigten Schweizerbahnen», das Nachfolgeunternehmen der «St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahgesellschaft» (S.G.A.E.), sicherten sich in Möggingen bei Radolfzell ein ganzes Torfmoor zur Brennstoffgewinnung für die Dampflokomotiven. Es war dann jedoch die Eisenbahn selbst, die den wirtschaftlichen Zugang zum Brennstoff Steinkohle ermöglichte und das Brennstoffproblem vorläufig löste. Erst die durch den Ersten Weltkrieg ausgelöste «Kohlennot» zwang die rohstoffarme Schweiz und die noch jungen «Schweizerischen Bundesbahnen» zu einem beispiellosen Elektrifikationsprogramm und Wettlauf mit der Zeit. Es war eine Not, die erfinderisch machte, eindrückliche technische Innovationen brachte und die schweizerische Maschinenindustrie nachhaltig stärkte. Der heute bald vergessene Begriff «weisse Kohle» geht auf diese Episode zurück.

Die Eisenbahn brachte vor 150 Jahren den maschinengebundenen oder eben den industriellen Transport in das Untertoggenburg. Das Rad-Schiene-System hat sich zwar als Prinzip er-

An der Schwelle zur Gegenwart: Die symbolträchtigen Neitec-Versuchsfahrten des Jahres 1995 durch das Untertoggenburg. BT, SLM und SIG, alles Namen, die heute Geschichte sind, hatten ihren Anteil an der neuen Neigetechnik der SBB. Foto A. Heer.

folgreich gehalten, aber dennoch eine beachtliche technische Entwicklung erfahren. Die Eisenbahn ist auch heute nicht aus unserer Region wegzudenken. Doch die ursprüngliche Rolle als wichtigstes Transportmittel für Handel, Gewerbe und Industrie wurde ihr unterdessen vom Strassenverkehr oder vielmehr von den tiefen Energiekosten streitig gemacht. Die einst für die Entwicklung des sankt-gallischen Eisenbahnwesens treibenden Alpenbahnbestrebungen und massgebenden regionalen oder internationalen Warenströme sind längst Geschichte. Heute wird mit Erstaunen festgestellt und zunehmend bewusst, dass sich die durch die Eisenbahn ursprünglich geförderte industrielle Produktion weitherum in einem stetigen Rückgang befindet und sich unsere Region mit einer eigentlichen Desindustrialisierung auseinander setzen muss.

Neue Verkehrsbeziehungen, Transportbedürfnisse und Technologien bescheren uns heute ein Eisenbahnsystem, das vor 150 Jahren völlig undenkbar war. Die heute wahrgenommene Eisenbahn durch das Untertoggenburg ist ein Teil der «S-Bahn Schweiz» geworden.

Meilensteine aus der Eisenbahngeschichte

1835	Eröffnung der Bahnlinien Brüssel–Mecheln und Nürnberg–Fürth
1836	Rorschacher Versammlung vom 17. Januar im Gasthaus «Krone»
1838	Amtsreise des St. Galler Strasseninspektors F. W. Hartmann und des Bündner Oberingenieurs R. LaNicca nach Frankreich, England, Belgien und Deutschland
1845	Initiative des Bündner Oberingenieurs R. LaNicca zugunsten einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur
1846	Gründung des St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Vereins
1847	Eröffnung der Eisenbahn zwischen Ravensburg und Friedrichshafen
1847	Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn zwischen Zürich und Baden
1855	Betriebsaufnahme der Eisenbahn Winterthur–Romanshorn
1855	Betriebsaufnahme der Eisenbahn Winterthur–Wil–Flawil
1856	Eröffnung der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn
1902	Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernehmen den Betrieb der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.)
1927	Elektrischer Betrieb Winterthur–St.Gallen–Rorschach
1982	Die SBB fahren neu nach Taktfahrplan
2000	Das Nahverkehrsangebot «Ostwind» tritt in Kraft
2002	Die Regionalbahn «Thurbo» nimmt den Betrieb auf
2004	Die «Bahn 2000» geht mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist in Betrieb

Biografische Daten

J. C. Bärlocher (1784–1856), Direktor in St. Gallen
J. G. Baumgartner (1797–1869), Landammann des Kantons St. Gallen
J. Eschmann (1808–1852), Ingenieur
C. Etzel (1812–1865), Oberbaurat
J. G. Dollfuss (1812–1889), Ingenieur
F. W. Hartmannn (1809–1874), Ingenieur und Strasseninspektor
J. M. Hoffmann (1809–1888), Jurist
W. Howe (1803–1852), Ingenieur
J. M. Hungerbühler (1805–1884), Landammann des Kantons St. Gallen
R. LaNicca (1894–1883), Oberingenieur des Kantons Graubünden
J. H. Meyer (1815–1851), Ingenieur und Adjunkt
L. Negrelli (1799–1858), Ingenieur und Generalinspektor
F. A. Pauli (1802–1883), Oberbaurat
B. Simon (1816–1900), Architekt und Betriebsdirektor der S.G.A.E.
G. C. Stäheli (1808–1879), Direktor in St. Gallen
J. J. Sulzberger (1802–1855), Ingenieur von Frauenfeld
K. Völker (1796–1884), Erzieher und Kantonsrat
Z. Volta (1795–1869), Physiker in Como
D. Wirth-Sand (1815–1901), Direktor in St. Gallen.

Quellen und Literatur

MEYER J. H.: Über die Anlegung, den Betrieb und die Rentabilität einer Eisenbahn von Rorschach über St. Gallen bis Wil. In: Verhandlungen der St. Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft 1846.

HUNGERBÜHLER M.: Über das St. Gallische Eisenbahnwesen. In: Verhandlungen der St. Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft 1846.

PAULI F. A., ETZEL C.: Eisenbahn Rorschach–St.Gallen–Wyl, St. Gallen 1846 [StArch-SG R65 B8].

Konzessionsakt von Landammann und kleinem Rath des Kantons St. Gallen. Namens des Staates an das bevollmächtigte Komite der Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der ersten Sektion einer Bodensee-Züricheisenbahn, nämlich der Strecke von Rorschach nach St. Gallen und von St. Gallen nach Wyl. 14.06.1852, Bern 1853 [EAS].

HARTMANN F. W.: Eisenbahn-Tracé zwischen Flawyl und Wyl. 27.06.1853 [StArch-SG R65 F2 b) Nr. 3].

«Winterthur–Wil–St. Gallen–Rorschach elektrisch». In: «Wiler Zeitung», 14.05.1927, Sondernummer.

EDELMANN H.: Die Frühzeit der st.gallischen Eisenbahngeschichte 1835–1857. St. Gallen 1948.

HEER A.: Das Toggenburg und seine Eisenbahnen. Toggenburger Blätter für Heimatkunde Nr. 40, Wattwil 1995.