

Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 9 (1982)

Artikel: Bahnprojekte für Kirchberg vor dem ersten Weltkrieg
Autor: Strässle, Susanne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-883724>

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: 08.11.2024

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

Bahnprojekte für Kirchberg vor dem ersten Weltkrieg

Susanne Strässle, Kirchberg SG

Zwei Bahnprojekte

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wuchs die Bedeutung der Eisenbahn in der Schweiz. Als Transportmittel erreichte sie wohl etwa denselben Stellenwert wie heute das Auto. Ein Eisenbahnnetz, so dicht wie unser heutiges Strassenetz sollte erbaut werden. Das Eisenbahnfieber erfasste immer weitere Kreise der Bevölkerung. So war es nicht erstaunlich, dass im Jahre 1906 in Kirchberg, wo man sich schon längere Zeit um bessere Verkehrsbedingungen bemühte, die Idee einer Strassen- oder Trambahn nach Wil auftauchte. Um 1910 kam dann ein zweites Bahnprojekt ins Gespräch, dessen Bedeutung über den lokalen Rahmen hinausgegangen wäre: eine Hörnli- oder Hulfteggbahn als Verbindung zwischen der Mittelthurgau-Bahn (Wil-Weinfelden-Konstanz) und der Tösstal-Bahn (Winterthur-Bauma-Wald). Der Weg über das Hörnli hat eine lange Tradition. Schon im Mittelalter schlugen ihn Wallfahrer häufig ein, um so am schnellsten und direktesten vom Bodensee in die Innerschweiz (nach Einsiedeln und in den Ranft) zu gelangen. Somit war er auch wichtig für unsere deutschen Nachbarn.

Der Verkehr in Kirchberg bis 1906

Seit 1882 verkehrten auf der Strecke Bazenhaid-Kirchberg-Gähwil Pferdepostwagen. Die tägliche Kurszahl von zwei im Jahre 1882 erhöhte sich auf fünf im Jahre 1911. Trotzdem genügte sie den Ansprüchen nicht mehr. Der Handel, insbesondere die Stickerei-Industrie, welche Anschluss an die Metropole St.Gallen suchte, forderte eine Verbindung mit dem Städtchen Wil, das sich langsam zum Verkehrsknotenpunkt entwickelte. Seit 1903 führte man probeweise erste Autofahrten von Kirchberg nach Wil durch.

Morant, ein initiativer Mann

Der Hauptinitiant für eine Ortsbahn Wil-Kirchberg war Meinrad Morant-Grassmayr, Bürger von Oberbüren. Er hatte vorher in Rorschach und Wil gewohnt und bewirtschaftete seit 1898 mit seiner Frau den «Adler» in Kirchberg. Sie hatten 11 Kinder. Frau Aloisia, geb. Grassmayr, war Österreicherin. Schnell hatte Morant Eingang gefunden in die Dorfverwaltung und war deren Präsident bis zu seinem Weggang im Jahre 1914. Sein Bestreben war es, die Anziehungskraft des Dorfes auf fremde Besucher zu vergrössern und aus Kirchberg einen Kurort zu machen.



Meinrad und Aloisia Morant-Grassmayr als junges Paar

In dieses Programm gehörte auch eine Bahn, die den Gästezustrom ohne Zweifel verstärkt hätte. Auch für das kulturelle Leben im Dorf setzte er sich ein. In der Dépendance zum «Adler», der heutigen Teigwarenfabrik Stäuble, liess er einen Saal bauen. Viele Theater und Konzerte wurden dort aufgeführt, sogar Künstler aus Deutschland und Österreich traten auf. Im Sommer veranstaltete er Feste im Wald und im Adler-Park (hinter der Dépendance). Er liess gar im Häusligs einen Spielplatz und auf dem Hasenberg eine Kegelbahn bauen. All dies brachte Schwung ins Dorfleben und zog auch viele Auswärtige an. Morant war ein angesehener Mann; aufgrund seiner Tätigkeiten erwachsen ihm aber viele Feinde, die ihm Hindernisse in den Weg stellten. Von vielen wurden seine Ideen als verrückt und nicht ausführbar abgetan. Da Kirchberg eine arme Gemeinde war, scheute man sich vor dem Geldausgeben. So fand Morant wenig Unterstützung in der Bahnsache. Er setzte sich



M. Morant im Alter
geb.: 17.05.1882 – gest.: 22.04.1941

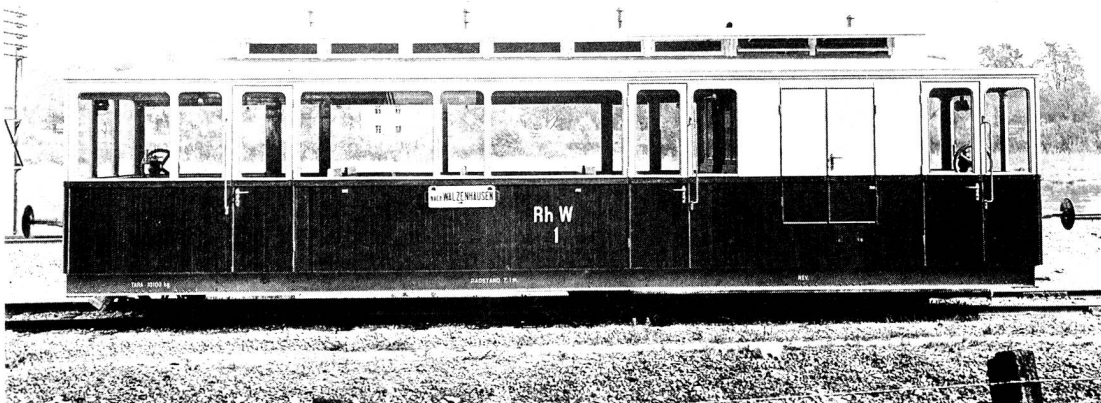
auch für andere wichtige Dorfangelegenheiten ein, bewarb sich z. B. um eine Filiale des Custerhofes (Landwirtschaftliche Schule in Rheineck). Man muss annehmen, dass ihn auch hierin niemand unterstützte, denn es gibt heute nichts dergleichen in Kirchberg. Im Februar 1914 machte er Konkurs und zog im Sommer mit seiner Familie in die Nähe von Rosenheim, Oberbayern, wo er einen Hof bewirtschaftete, der heute noch «Schweizerhof» genannt wird. Sein Leben beendete er in Lachen SZ. Die meisten seiner Nachkommen leben heute in Deutschland, einige wenige in St.Gallen.

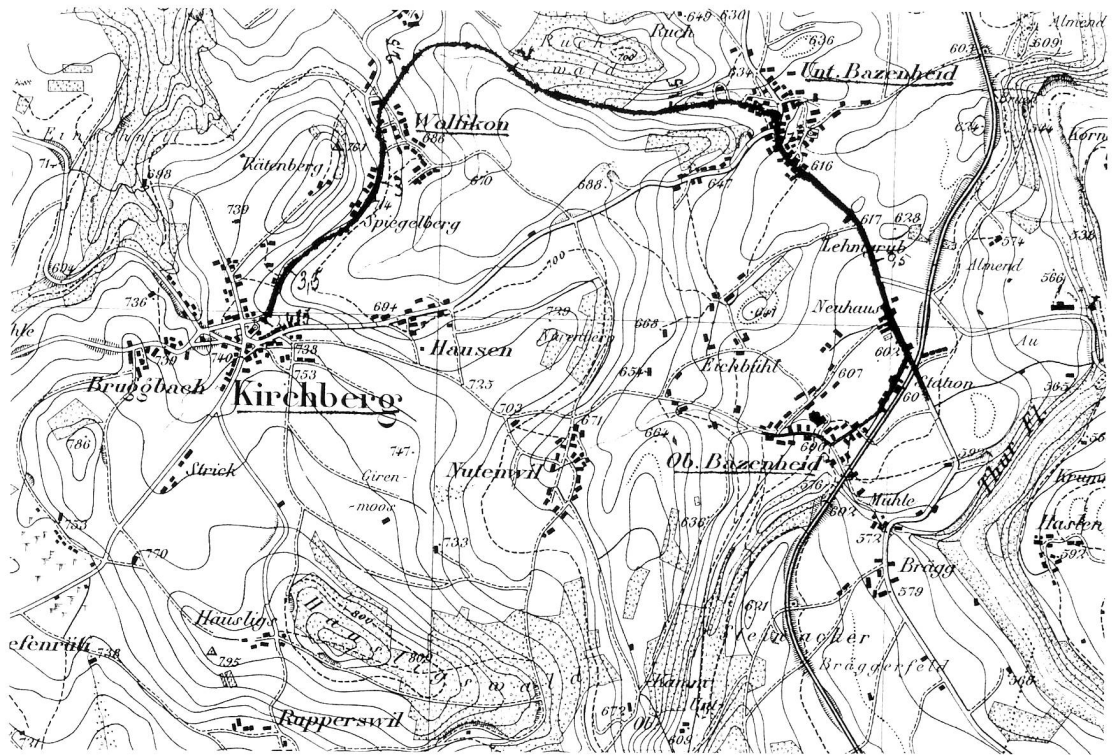
Eine Strassenbahn für Kirchberg

Morant bestellte bei der Maschinenfabrik Oerlikon (heute BBC, Brown Boveri) ein Projekt für eine elektrische Strassenbahn Wil-Kirchberg, das ihm am 17. Februar 1906 ausgehändigt wurde. Er stellte es der Öffentlichkeit vor, und am 16. Mai 1907 wurde ein elfköpfiges Initiativkomitee mit Mitgliedern aus Kirchberg, Rickenbach und Wil, präsiert von Gemeinderat Hürsch-Senn aus Wil, gegründet. Aufgabe dieses Gremiums war, sich um eine bessere Verbindung mit Wil zu bemühen. Es musste die Strecke Wil-Kirchberg von Fachleuten studieren lassen und sich um die Finanzierung der Vorstudien kümmern. Der Geometer G. Schweizer-Walt aus Wil vermass die Strasse und stellte ein Längenprofil her. Hermann Liechti, Kontrollingenieur der SBB Bern, lieferte am 3. Februar 1910 ein Gutachten über das Projekt der Maschinenfabrik Oerlikon, in dem er für eine dampfbetriebene Bahn votierte, da eine solche als Fortsetzung der Frauenfeld-Wil-Bahn in Frage gekommen und finanziell vorteilhafter gewesen wäre. Der Ingenieur Th. Bertschinger aus Zürich arbeitete ein zweites Projekt aus, das er dem Initiativkomitee am 18. Januar 1910 übergab. Er war im Gegensatz zu Liechti der Meinung, ein elektrischer Betrieb wäre rentabler und zudem angenehmer.

Morant beauftragte nun Liechti, Bertschingers Projekt zu überprüfen. Liechti übertrug diese Aufgabe an einen unparteiischen Dritten, den Elektroingenieur Dänzer-Ischer von der Generaldirektion der SBB Bern. In seinem Gutachten vom 28. Juni vertrat dieser ebenfalls Liechti's Ansicht, eine Dampfbahn käme in Bau und Betrieb günstiger zu stehen. Bertschinger stimmte im Dezember schliesslich auch zu. Der grosse Vorteil lag eindeutig in der Anschlussmöglichkeit an das «Frauenfelderbähnli». Von verschiedenen Firmen kamen Offerten für Bahnmaterial. Saurer zum Beispiel warb für einen *Omnibus auf Schienen* (Bild).

Die Bahn nach Wil war als Privatbahn geplant und die Kosten der Vorstudien, ca. 2000 Franken, sollten von den beteiligten Gemeinden übernommen werden. Man liess eine Liste zirkulieren, auf der sich private Geldgeber eintragen konnten. Es meldete sich praktisch niemand und so traten schon bei der Finanzierung der





Projekt Bazenheid-Kirchberg
(aus dem Gutachten von Ansfeld & Spyri, Basel 31. 3. 1910)

Vorstudien Schwierigkeiten auf. Morant versuchte es auch mit der originellen Idee einer Bahnlotterie, welche aber mangels Bewilligung nicht zustande kam.

Bazenheider Projekte

Bazenheid war beunruhigt, dass Kirchberg sich unbedingt Wil anschliessen wollte. Damals wurde auf den Verkehr innerhalb der Gemeinde noch Wert gelegt. Es ging gar ein Gerücht um, Kirchberg wolle für eine Strassenbahn nach Wil eine Konzession einholen. Die Monatsgesellschaft Bazenheid gab einer Basler Firma den Auftrag, ein Gutachten über drei Projekte für eine Trambahn Bazenheid-Kirchberg anzufertigen, um nicht aus dem Rennen zu geraten.

Privates Autounternehmen Morant

Obwohl jetzt viele Pläne vorlagen, liess man die Angelegenheit vorerst ruhen. Der grösste Teil der Bevölkerung hatte Bedenken, vor allem wegen der Rentabilität, nur wenige drängten auf die Realisierung der Projekte. Da sich die Verkehrslage trotz all seinen Bemühungen nicht besserte und finanzielle und moralische Unterstützung seitens der Bevölkerung ausblieb, griff Morant zur Selbsthilfe und startete im Sommer 1911 ein *Privatunternehmen* mit seinem *Hotelautomobil*. Er führte es von Wil nach Gähwil und beförderte nach eigenem Gutdünken seine Gäste und andere Personen. Bald schon wurde auf der Kreispostdirektion St.Gallen Klage eingereicht wegen zu schnellem Fahren, schädigender Konkurrenz zur Pferdepost und rechtswidrigem fahrplanmässigem Verkehr. Die Klagen von Privatpersonen und schliesslich auch vom Postpferdehalter in Gäh-

wil folgten sich. Morant bewarb sich in den folgenden zwei Jahren dreimal bei der Postdirektion um die Übernahme der *Postbeförderung*. Am 7. Januar 1913 wurde ihm dies endlich bewilligt und gleichzeitig die Einstellung der Pferdepost beschlossen. Die Post wurde Morant ab 1. Mai übergeben. Bald trafen jedoch erneut Klagen ein, die Post müsse immer beim «Adler» abgeholt werden und bei schlechtem Wetter bleibe mangels eines Wartesaales bloss die Wirtschaft. Die Postdirektion versprach, diese Mängel zu beheben. Am 1. Oktober verkehrte die Pferdepost zum letzten Mal, um von da an ihre Funktion dem Automobil abzutreten. Kaum

Automobilbetrieb Kirchberg

(St. Gallen, Schweiz)
(Kurlandschaft Toggenburg)



Hotel und Pension
z. ADLER

Bes.: M. MORANT-GRASSMAYR.

Briefkopf Autounternehmen Morant Kirchberg

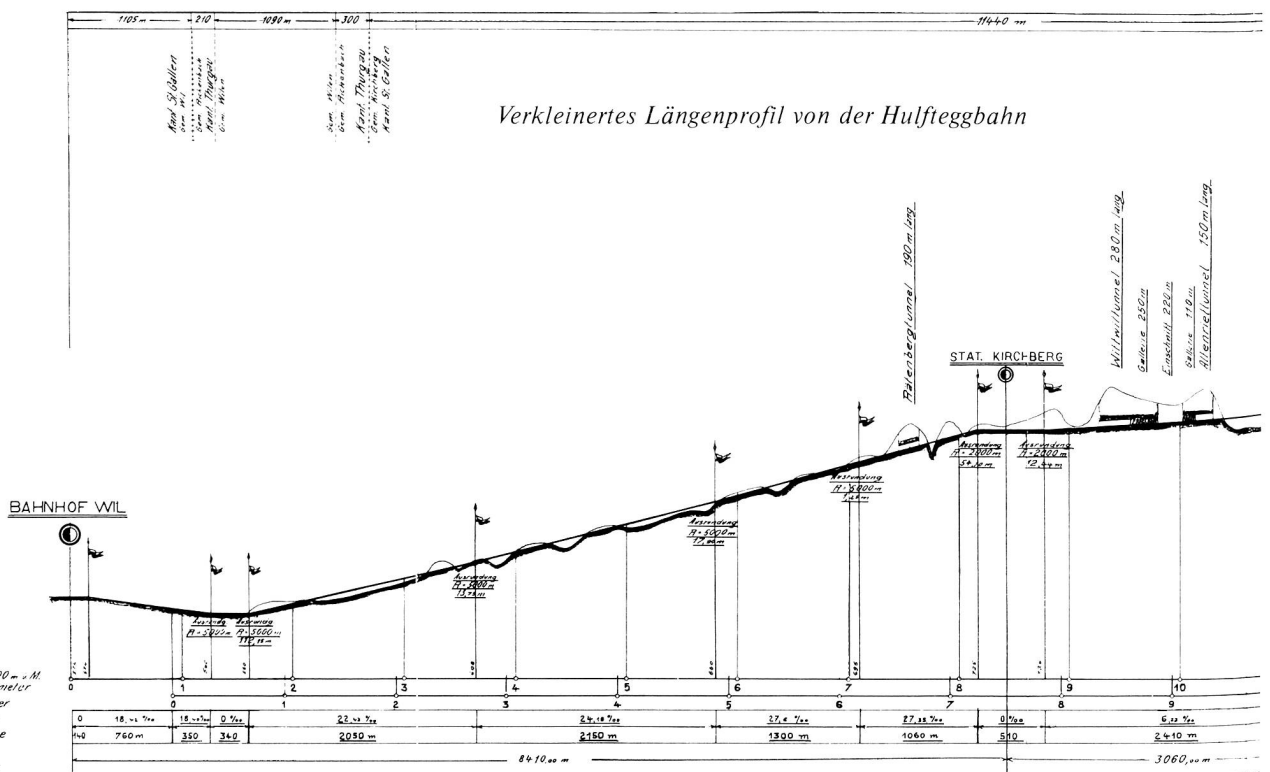


Morant vor seinem Hotelautomobil

erfahren die Bazenheider, dass Morant die Postbeförderung übernehme und die Pferdepост eingestellt werde, berief die Monatsgesellschaft im Januar 1913 eine Versammlung ein, in der sie beschloss, sich um jeden Preis dafür einzusetzen, dass wie bisher fünf Kurse nach Bazenheid geführt würden, mit gleichbleibenden Fahrpreisen.

In der Zeitung wurde Morants Betrieb angefeindet, das Automobil bliebe oft stecken, und die Strasse Wil-Kirchberg sei nicht genügend ausgebaut. Im Laufe des Jahres stellte Bazenheid

an den Gemeinderat gar die Forderung, es seien bloss noch Kurse nach Bazenheid zu führen. Das Begehren wurde abgelehnt. Ab 1. Oktober wurden gegen den Willen der Bazenheider täglich bloss drei Kurse von Kirchberg nach Bazenheid geführt, dafür sechs nach Wil. Eine heftige Zeitungspolemik zwischen Kirchberg und Bazenheid erstreckte sich über den ganzen Monat Oktober. Bazenheid wies darauf hin, dass die gegenwärtigen Kurse nach Wil bloss Vorläufer einer Bahn seien, erreichte damit aber nicht das gewünschte Ziel, denn Ende März 1914 wurden



die Kurse nach Bazenheid sogar ganz eingestellt. Von da an – bis zum heutigen Datum – sollte nie mehr ein Postauto nach Bazenheid fahren!

(Hinter den Kirchbergern stand eine kleine aber mächtige Interessengruppe, die Sticker.) Im Februar 1914 machte Morant Konkurs, da sein Postauto nicht rentierte und ihn die Bahnsachen zuviel gekostet hatten. Aus einer kleinen Gruppe bildete sich im Juni eine Automobilaktiengesellschaft. Bei Anbruch des Ersten Weltkrieges kam wegen Benzinmangels nochmals für kurze Zeit die alte Pferdepost zum Zuge, bis im Juni 1915 der Autobetrieb von Paul Halter, Wil, übernommen wurde und ausser einem zweiten kleinen Unterbruch während des Krieges bis heute anhielt.

Die Hörnli- und Hulfteggbahnen

Im Jahre 1910 erschien eine kleine Schrift von Bernhard Böhi aus Kreuzlingen, die in der Folge ziemlich Staub aufwirbelte. Sie behandelte die verkehrspolitische Erschliessung des hinteren Thurgaus.

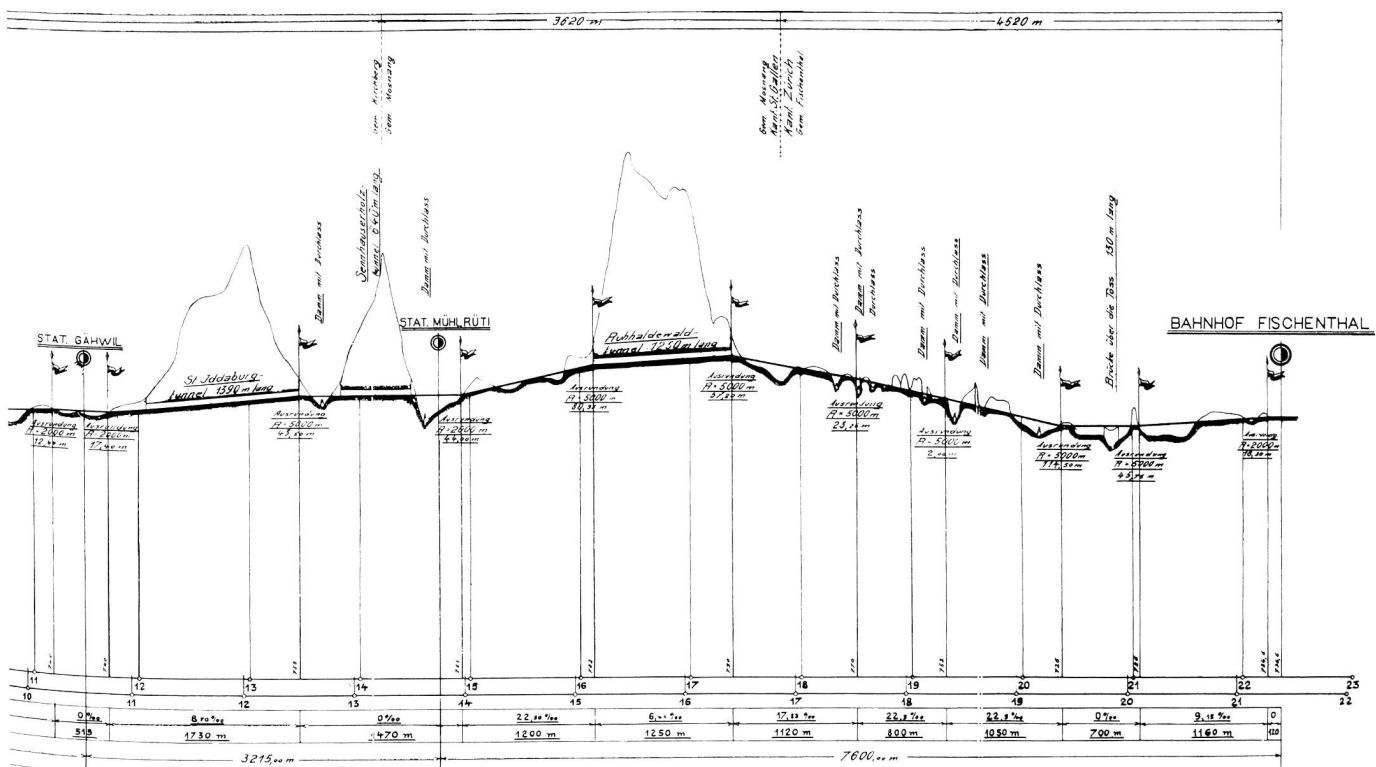
Verschiedene Bahnprojekte wurden darin vorgeschlagen, um den Hinterthurgau aus seiner Isolierung herauszuholen. Böhi stützte seine Abhandlungen auf ein Gutachten über mögliche Bahnverbindungen im Thurgau, das Ingenieur Züblin 1898 im Auftrag des Kantons ausgearbeitet hatte.

Zwei Projekte hätten ihren Weg durch den Hinterthurgau genommen (Wil-Dussnang-Fischingen-Au-Hörnli-Steg). Dabei wären ein langer oder zwei kleinere Hörnli-Tunnels nötig gewesen.

Das dritte Projekt wurde am 22. November 1910 vollständig im «Altgotgenburger» abgedruckt. Es lautete: Bazenheid-Kirchberg-Hulftegg-Fischingen, mit einem Tunnel durch die Hulf-

tegg. Die Monatsgesellschaft Bazenheid warb sehr für diese Variante, welche Kirchberg endlich davon abbringen sollte, sich mit Wil verbinden zu wollen. Im Dezember 1911 wurde auf einer Versammlung des Verkehrsvereins des Zürcher Oberlandes ein erstes Initiativkomitee für die Hörnlibahn bestellt. Präsident wurde Dr. Flumser, Arzt in Fischenthal. Ein aus Amerika zurückgekehrter Kirchberger Bürger, Ingenieur C. Keller, stellte bald darauf im «Altgotgenburger» vom 24.12.1911 eine für Kirchberg noch günstigere Alternative vor: eine Bahn, die von Wil nach Kirchberg, Gähwil, Mühlrüti, durch die Hulftegg nach Steg führen sollte. Am 12. März 1912 wurde an der sogenannten grossen Hörnlibahnversammlung in Winterthur ein neues Initiativkomitee gewählt, mit Mitgliedern aus dem Zürcher Oberland, dem Thurgau, aus Wil und aus Kirchberg. Ingenieur Rüegg, der schon beim Bau der BTB (Bodensee-Toggenburg-Bahn) mitgeholfen hatte, sollte ein Gutachten über die Projektvarianten erstellen. Es wurde ein Jahr später, im März 1913, vom Komitee entgegengenommen und die Linie Wil-Kirchberg-Hulftegg-Steg schnitt am besten ab. Wie bei der Strassenbahn Wil-Kirchberg sollten die Vorstudienkosten durch die beteiligten Gemeinden bestritten werden. Sie betragen gesamthaft 4000 bis 5000 Franken. Eine Ortsbahn hätte die Gemeinde fast allein tragen müssen, so wäre dies für Kirchberg eine günstigere Gelegenheit gewesen zu einem Bahnanschluss zu kommen. Die Initianten wollten den Kanton und die SBB um Hilfe bitten, doch der Vorschlag kam nie bis zu den Bundesbahnen.

Die Geld- und Geschäftslage war jetzt schlecht, man zögerte bereits, den Bau der Bahnlinie in Angriff zu nehmen, wollte die Idee aber trotzdem im Auge behalten.



In der Presse wurde an den gewagten Plänen viel Kritik geübt. Ein Hauptgrund war die Konkurrenzierung der BTB, die selber noch kaum auf festen Füßen stand. Im weiteren fürchtete man sich vor finanziellen Problemen. Sogar in der «Neuen Zürcher Zeitung» behandelte man die Hörnlibahn (März 1912 und April 1913). Die Kirchberger antworteten auf die Kritik mit der Rechtfertigung, endlich auch in den Genuss einer angemessenen Verkehrsverbindung kommen zu wollen. Sie hofften, von den SBB unterstützt zu werden. Die Bazenheider kritisierten wiederum sehr scharf, wie schon bei der geplanten Bahn nach Wil, weil sie von neuem ungefragt übergangen worden waren.

Das Ende beider Projekte

Die Kirchberger waren zwar grundsätzlich nicht gegen die Strassenbahn nach Wil oder gegen die Hörnli- oder Hulfteggbahn. Immer wieder erwähnten die Zeitungen eine Bahn als einzig zufriedenstellende Lösung der Verkehrsprobleme. Der Gewerbeverein glaubte, bloss mit einer Bahn könne sich Kirchberg wirtschaftlich gesund erhalten und entwickeln. Ausser ein paar Wenigen, wie Morant und Messmer (einem Gähwiler Sticker, der ebenfalls Konkurs machte), setzte sich jedoch niemand richtig für die Realisierung der Pläne ein. Die meisten glaubten nicht an die Rentabilität einer Bahn und wollten keine Risiken eingehen.

Morant gab nach seinem Konkurs alle Akten über die Strassenbahn dem Präsidenten des Initiativkomitees zurück. In einem Begleitbrief bemerkte er dazu, dass «ein Teil der Bewohner und ein Teil der Initiativkomitee-Mitglieder stets mit misskreditierendem abfälligem Lächeln auf meine Bestrebungen sah und selbe auch so qualifizierte, ein anderer Teil und hier sei bemerkt, speziell aus der Gemeinde Kirchberg, hat systematisch gegen mich intrigiert und mich zu ruinieren beabsichtigt. Es ist dies nun gelungen.»

Und weiter: «Alle jene, denen es vorerst von Nutzen wäre, ein besseres Verkehrsmittel zu besitzen und jene, von denen ich stets erwartete, das Solidaritätsgefühl werde sich mindestens noch zu einer moralischen Unterstützung heben, also alle jene, von denen ich's erwarten durfte, sind stets ausgeblieben».

Obwohl sicher viele ihm und seiner Tätigkeit skeptisch gegenüberstanden, war Morant ein beliebter Mann. Jedesmal, wenn er später wieder nach Kirchberg kam, wurde ihm ein freundlicher Empfang bereitet. Häufig bezeichneten ihn die Dorfbewohner als Optimisten, womit sie ausdrücken wollten, dass er zu wenig realistisch denke. Solche Optimisten, die ihre Ideen auch in die Tat umsetzen, waren für Toggenburger, für Kirchberger, eher ungewohnt. Gerade in der Bahnsache setzte Morant zu hohe Erwartungen in die Fortschrittgläubigkeit und Einsicht seiner Mitbürger und wurde schwer enttäuscht. Mit seinem Wegzug verlor Kirchberg einen fähigen und wertvollen Mann. Gleichzeitig ging auch das Bahnprojekt unter.

Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage in der ganzen Schweiz. An einen Bahnbau war keines-



Werbe-Postkarte für das Hörnlibahn-Projekt

falls mehr zu denken. Die Hörnli- und Hulfteggbahnen gerieten völlig in Vergessenheit, während man eine Strassenbahn nach Wil kurz nach dem Krieg nochmals erwog. Es mangelte an den für einen Bau notwendigen Rohstoffen, wie Eisen und Kohle. Die Stickerei steckte wegen Absatz- und Transportschwierigkeiten in einer schweren Krise. Der Fremdenverkehr hörte infolge des Kriegsausbruchs plötzlich auf. Also fehlten Hauptmotive und Mittel für den Bahnbau.

1917 nahm der Verkehr wieder zu und die Dorfverwaltung erwog das fortgesetzte Studium eines Bahnprojektes. 1920 wurde die Verlängerung der Frauenfeld-Wil-Bahn ernsthaft diskutiert. Der Zeitpunkt für eine Strassenbahn schien endlich günstig zu sein, denn die Strasse von Wil nach Kirchberg sollte verbreitert werden. Gleichzeitig wollte man Geleise für ein Tram einbauen. Dann aber wuchs die Arbeitslosigkeit und in der Wirtschaft ging es bergab. Im Dezember des gleichen Jahres wurde an einer Dorfverwaltungssitzung beschlossen, wohl die Strasse als Notstandsarbeit für die Arbeitslosen (besonders Sticker) verbreitern zu lassen, von der gleichzeitigen Erstellung einer Strassenbahn aber abzusehen. Damit wurde die Idee einer Ortsbahn endgültig fallengelassen.

Heute

Heute verkehrt zwischen Wil und Gähwil ein Postauto in täglich acht Doppelkursen. Die Eisenbahn hat längst nicht mehr dieselbe Bedeutung als Transportmittel wie am Anfang

des Jahrhunderts. Dafür besitzt heute ein Grossteil der Kirchberger Autos. Sicher darf man umgekehrt auch behaupten, dass viele Kirchberger aufgrund der schlechten Verkehrsverbindungen dazu gezwungen wurden. Eine kleine Zukunftsvision: Vielleicht wird in Zeiten extremer Benzinknappheit trotzdem einmal ein Tram von Wil nach Kirchberg verkehren, wer weiss...

Literatur

- Böhi, B.: Die verkehrspolitische Erschliessung des hintersten Thurgaus, Frauenfeld 1910 (Kantonsbibliothek des Kantons Thurgau)
- Dietrich, J.H.: Die Geschichte der Gemeinde Kirchberg-Bazenheid 1952
- Huber, Emil: Die Postverbindung Bazenheid-Kirchberg-Gähwil im «Toggenburger Kalender» Jg. 1941
- Sax, R.: Verkehr, Festschrift zu 100 Jahre TKB (Thurgauische Kantonalbank) Weinfelden 1970
- Ein Jahrhundert Schweizerbahnen: Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Bahndepartements Bd. 1, Frauenfeld 1947

Quellen

- Archive: *Bazenheid*, Buchdruckerei und Verlag E. Kalberer AG: «Alttoggenburger» Jg. 21, 24-29, Gutachten über Bazenheid-Kirchberg.
- Kirchberg*, Gemeindearchiv: Akten des Gemeinderates 29.1, Verkehr, Allgemeines. Sitzungsprotokolle (1911-1914) des Gemeinderates
- Dorfkorporation: Sitzungsprotokolle (1906-1920)
- Wil*, Archiv der Ortsbürgergemeinde: «Wiler Bote», Jg. 36, 39, 40. Sitzungsprotokoll vom 11.4.1913.
- Gästebuch des Restaurants Adler, Kirchberg
- Interviews mit verschiedenen älteren Leuten von Kirchberg und Umgebung im März und April 1981.

Dorfplatz mit dem zweiten Postauto um 1920

