

Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 14 (1987)

Artikel: Flawil und die Eisenbahn
Autor: Bänziger, Gustav
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-883650>

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>

Flawil und die Eisenbahn

Gustav Bänziger, Flawil

Vor 130 Jahren, zu Beginn des Jahres 1856, konnte die neuerstellte Eisenbahnstrecke Winterthur–Flawil eröffnet werden. In den letzten Jahren fanden auch die umfassenden und Millionen kostenden Umarbeiten der Bahnstation Flawil mit Ausnahme des Bahnhofplatzes ihren Abschluss. Vielleicht ein geeigneter Zeitpunkt, um uns mit der Eisenbahngeschichte unserer Gegend zu befassen und festzustellen, wie die Kantonsregierung, die Gemeinde Flawil und das Volk mit diesem technischen und verkehrspolitischen Problem fertig wurden.

Die Vorgeschichte

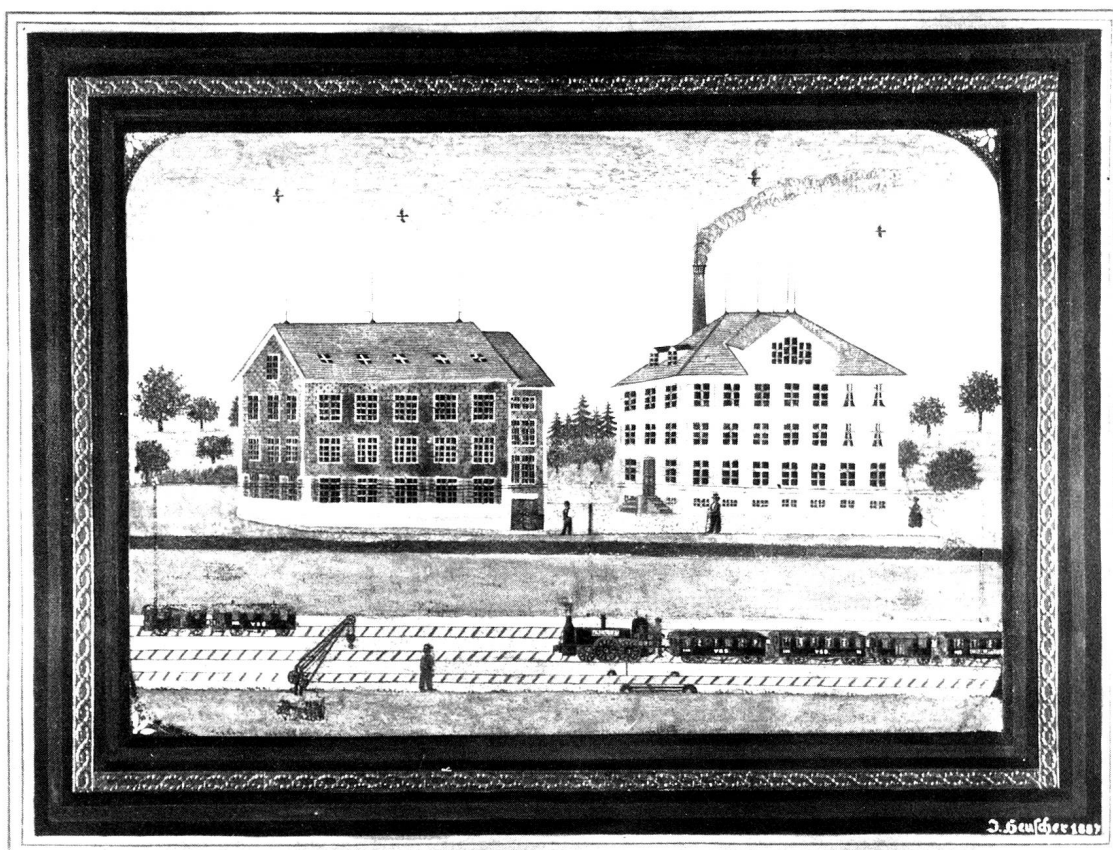
Als in England durch Ingenieur Stephenson die erste Eisenbahn der Welt gebaut und in Betrieb genommen werden konnte, erregte das auf dem Kontinent ungeheures Aufsehen. Techniker und Politiker sahen sich ver-

anlasst, sich mit diesem neuen und zukunfts-trächtigen Verkehrsmittel zu beschäftigen. Auch der St.Galler Regierungsrat Gallus Jakob Baumgartner war beeindruckt von den grossen Möglichkeiten dieser umwälzenden, technischen Erfindung. An verschiedenen Orten in Europa waren bereits Eisenbahnen im Bau, vorab in Belgien und Deutschland, wo im Jahre 1835 die erste Eisenbahnstrecke Nürnberg–Fürth eröffnet worden war. Auf ausgedehnten Wanderungen in verschiedenen Gegenden unseres Kantons überlegte sich Baumgartner mögliche Eisenbahnprojekte innerhalb des Kantonsgebietes und die nötigen Verbindungen zur übrigen Schweiz und ins benachbarte Ausland. Bereits im Jahre 1837 trug er sich mit dem Gedanken, eine regionale Eisenbahngesellschaft auf die Beine zu stellen.

Die Regierung liess sich jedoch nicht so schnell erwärmen. Ein fast fertig erstelltes, dringend notwendig gewordenes Strassen-



Station Flawil zirka 1870



Geschäftshaus und Fabrik in Flawil von Jacob Naef.

Station Flawil 1887 nach Gemälde von J. Heuscher 1887. Original im Besitz der Firma A. Naef AG, Flawil.

bauprogramm hatte dem Kanton derart hohe Kosten verursacht, dass im Moment für Eisenbahnprojekte weder Geld noch Realisierungsmöglichkeiten vorhanden waren. Dazu fehlten zu jener Zeit in der Schweiz die notwendigen technischen und finanziellen Erfahrungen in Sachen Eisenbahnbau. Persönliche Differenzen meist politischer Art, welchen Regierungsrat Baumgartner innerhalb des Rates ausgesetzt war, liessen den Magistraten resignieren.

Inzwischen war aber bald die erste Eisenbahn der Schweiz zwischen Baden und Zürich im

Bau und konnte bei deren Eröffnung im Jahre 1847 einen triumphalen Erfolg feiern. Bald darauf senkten sich die Schatten des ausbrechenden Sonderbundkrieges über unser Land. Die Tagsatzung und die Kantone hatten sich nun vornehmlich mit militärischen Fragen zu beschäftigen.

Die Notwendigkeit von wichtigen Eisenbahnverbindungen aber blieb bestehen. Vom Norden her schob sich der Schienenstrang immer näher an den Bodensee und die Schweizergrenze heran. Als dann gar von einer künftigen Bahnlinie von Zürich über Winterthur nach Frauenfeld, Romanshorn und Rorschach, finanziert von kapitalkräftigen Zürcher Financiers, die Rede war, horchte man in St.Gallen auf. Die berechtigte Sorge, umgangen oder umfahren zu werden, liess dem St.Galler Regierungsrat, vor allem Matthias Hungerbühler, keine Ruhe. Es waren zwar Projekte für sanktgallische Bahnverbindungen vorhanden, was aber fehlte, war eine Trägerschaft und die nötigen Geldmittel.

Mit Nachdruck machten sich einflussreiche Männer an die Aufklärungsarbeit. In den Kreisen von Handel und Industrie, aber auch bei der einfachen Bevölkerung, wurde nun für den Bau einer Eisenbahn zwischen Wil und Rorschach geworben. Beschwörend



Abzeichen der V.S.B. (Vereinigte Schweizer Bahnen) bis 1903

wurde den aufgeschreckten Leuten von fallenden Liegenschaftspreisen, Verödung der Handelsplätze und anderen empfindlichen Verlusten der Teufel an die Wand gemalt. So wurde es für die hablichen Bewohner der Region St.Gallen fast zur vaterländischen Pflicht, Aktien zu erwerben und damit das Eisenbahnprojekt zu unterstützen.

Am 25. Februar 1846 kam es zur Gründung eines St.Gallischen Eisenbahnvereins. Aber erst das Jahr 1852 zeichnete sich durch grössere Aktivitäten aus. Vorerst eröffnete man die Zeichnung eines Aktienkapitals von 12 Millionen neuer Schweizerfranken. Der Kanton St.Gallen beteiligte sich mit 3 Millionen, auch die einzelnen anstossenden Gemeinden wurden aufgefordert, sich an der Aktienzeichnung zu beteiligen. In der Folge steuerten 13 Flawiler Bürger und Einwohner Aktien im Betrage von 50 500 Franken bei. Es waren dies Bezirksammann Baumann, J.G. Baumann, Josef Baumann, der Industrielle Isaak Egli, Ulrich Egli, Maler Johannes Pfändler, Kommandant J.U. Steiger, Hauptmann Jonas Steiger und Jonas Wiget, sowie Ulrich Wiget. Oberglatt und Magdenau beteiligten sich mit je 6000 Franken, während sich die Ortschaft Alterswil mit 1500 Franken begnügte.

Die Linienführung

Nachdem die finanzielle Seite geregelt war, schritt man unverzüglich zu den technischen Vorbereitungen. Regierungsrat Hungerbühler nahm sich mit Entschiedenheit der ins

Leben gerufenen Eisenbahnkommission an. Der Gesamtregierungsrat erteilte die Bewilligung für statistische Erhebungen; an die von der Linienführung betroffenen Gemeinden wurde der landesväterliche Wunsch gerichtet, man möge den vermessenden Ingenieuren keine Schwierigkeiten bereiten. Gleichzeitig erging auch die Ermahnung, man möge für den Schutz dieser Herren besorgt sein!

Für den eigentlichen Bahnbau wurden die ausländischen Experten Negrelli und die Oberbauräte von Pauli aus Nürnberg und von Etzel aus Stuttgart zugezogen. Beteiligt war auch Ingenieur Meier aus St.Gallen. Eine vorgenommene Expertise fiel derart befriedigend aus, dass dieser Bericht sofort gedruckt und als Grundlage des Bahnprojektes Rorschach-Wil verwendet wurde.

Beiliegender Plan zeigt jene Streckenführung, welche damals vorlag. Von der im Feld Flawil vorgesehenen Bahnstation wäre jene Bahnlinie über den Goldbach nach dem Rehwald und von dort über Niederuzwil, Henau und über die Thur nach Züberwangen nach Wil geführt worden. In Erwägung stand damals auch eine Bahnlinie, welche ab Flawil nach Oberuzwil, Jonschwil und Bazenhaid nach der Hulftegg und in einer weiteren Etappe über das Zürcher Oberland nach Rapperswil gezogen worden wäre. Diese Idee sollte wohl als Herausforderung an den allgewaltigen Zürcher Eisenbahnkönig Escher verstanden werden, welcher von einer Bahnlinie von Winterthur nach St.Gallen nichts wissen wollte. Mit dieser wohl nicht allzu ernst zu nehmenden Hulfteggbahn, welche



Bahnhofplatz zirka 1903/04 mit alten Postautos.



Blick vom Bahnhof gegen die heutige Unterdorfstrasse, zirka 1910.

in Rapperswil den Anschluss nach Chur hätte vermitteln sollen, wären die Wirtschaftsmetropolen Zürich und Winterthur umfahren worden. Flawil als Ausgangspunkt dieser Bahn, wäre zum bedeutenden Verkehrsknotenpunkt geworden. Wirtschaftliche Überlegungen mögen dafür gesorgt haben, dass mit Recht von diesem Projekt abgesehen wurde, wie auch ein weiterer Vorschlag, welcher die Bahnlinie Wil-Flawil von Wil zuerst nach Ganterschwil und dann über Jonschwil nach Flawil geführt hätte. Trotz grösseren Bauarbeiten und einer zusätzlichen Brücke über die Uze, beschlossen die verantwortlichen Kreise, jene Streckenführung, wie sie heute besteht.

Wagen und Lokomotivmaterial

Die Expertise der beauftragten Ingenieure sahen zwischen Wil und Rorschach den Bau einer normalspurigen Eisenbahn mit einer mittleren Steigung von 1 % zwischen Wil und St.Gallen und einer solchen von 2 % zwischen Rorschach und St.Gallen vor. Diese Steigungen erforderten Lokomotiven von 17 Tonnen mit einem Tender von 6 Tonnen. Solche Lokomotiven waren imstande, einen Zug mit 100 Tonnen in einer Fahrzeit von 66 Minuten auf dieser Strecke zu befördern. Eine Verkehrsschätzung des mutmasslichen Jahresverkehrs zwischen Wil und St.Gallen ergab die Beförderung von 400 000 Passagieren und einem Güterverkehr von 350 000 Tonnen.

Man sah vor, 4 Lokomotiven, 6 Personenwagen I. Klasse, 8 II. Klasse und 14 Wagen III. Klasse anzuschaffen. Dem Gütertransport sollten 16 offene, zweiachsige und 4 vierachsige Wagen dienen, an geschlossenen Wagen waren 10 zweiachsige und 4 vierachsige vorgesehen. Die Kosten für den gesamten Lokomotiv- und Wagenpark war auf 660 000 Franken veranschlagt.

Für den Reiseverkehr sollten täglich drei Zugpaare vorgesehen werden. Eine der 4 Lokomotiven erhielt den Namen «Flawyl», und mit dieser Namensgebung kann ermessen werden, welche Bedeutung der Station und dem Bezirkshauptort Flawil beigemessen wurde.

Die Bauarbeiten

Die nun endgültig beschlossene Streckenführung, aber auch die Überbrückung der Thur, der Uze, des Goldbaches, der Glatt und der Sitter, gaben einige Nüsse zu knacken. Geplant waren ursprünglich Holzbrücken, wie diese auch in Amerika anfänglich gebaut worden waren. Es wurde errechnet, dass allein für die Überquerung der Glatt bei der Kolumbanshöhle 34 809 Kubikfuss Lärchenholz, 1235 Kubikfuss Eichenholz und 23 500 Kubikfuss Tannenholz benötigt würden. Auch die Kosten, welche auf 255 000 Franken veranschlagt waren, gaben zu denken. Der Ingenieur Louis Gaspard Dollfuss konnte nachweisen, dass eine Eisenkonstruktion stabiler, schneller und erst noch billiger

erstellt werden könnte. Seine Berechnungen mussten derart überzeugend gewesen sein, dass Dollfuss in der Folge dann die Bauleitung für sämtliche Brücken auf der Strecke Wil-St.Gallen übergeben wurden.

Die Bahnstation Flawil

Bevor die eigentlichen Streckenarbeiten in Angriff genommen werden konnten, mussten mit den verschiedenen Landbesitzern Kaufverhandlungen geführt werden, welche sich nicht selten in die Länge zogen, speziell auf jenem Gelände, auf dem die für Flawil vorgesehene Bahnstation zu liegen kam. Um diesen sogenannten «Eisenbahnstationshof» spielte sich in der Folge zwischen der Eisenbahnverwaltung, der hohen Regierung und der überwiegenden Mehrheit der Flawiler Bevölkerung ein heftiges Seilziehen ab. Aber lassen wir hier den offiziellen Bericht zu Wort kommen:

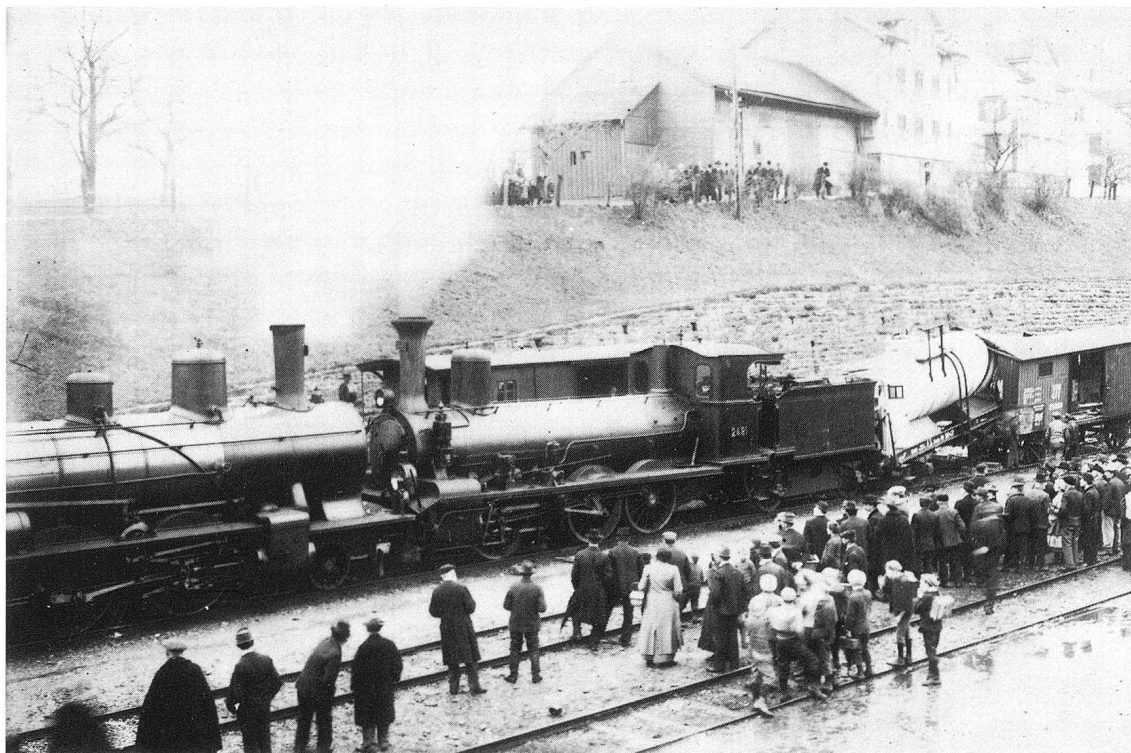
«In Flawyl, dessen Station auch diejenige des mit St.Gallen im grössten Verkehr stehenden Theils vom Toggenburg ist, hätten wir gerne den freien, auf dem sogenannten Felde befindlichen, dafür trefflich geeigneten und unkostbilligen, aber freilich vom Mittelpunkt des stattlichen, langgezogenen Dorfes am entferntesten Platz ausersehen. Die Einwohnerschaft petitionierte aber gleich anfangs für die Näherrückung der Station an das Dorf und schlug uns dazu von den der grossen Mehrheit der Dorfbevölkerung gewünschten Platz bei der sogenannten Lauf-ten, nach dem Goldbachtobel vor, und aner-

bot sich, behufs leichterer Ausführung dieses Planes zu nicht unbeträchtlichen Privatopfern. Wir genehmigten, da schlechterdings keine Aussicht vorhanden war, die Kantonsregierung werde eine Station im Feld ratifizieren, die zumeist im Mittelpunkt des Dorfes gelegene Station Lauf-ten, und überliessen nachher sozusagen die Auswahl dieser Projekte dem Kleinen Rathe, der sich dann ebenfalls für die Station in der Lauf-ten entschied.»

So zeigte sich ein weiteres Mal, dass mit der selbstbewussten Bevölkerung Flawils nicht zu spassen war. 196 Unterschriften aus allen Bevölkerungsschichten, hatten beim Regierungsrat das grössere Gewicht als zwei bedeutende Textilunternehmen im Feld, denen eine Station fast vor der Haustür besser gepasst hätte.

Dieser von der Mehrheit der Flawiler gewünschte, und dann auch zur Ausführung gelangende Bahnhofplatz erforderte bedeutend grössere Bodenkäufe und auch grössere Bodenbewegungen. Über zwanzig verschiedene Bodenbesitzer stellten ihre Ansprüche, und die notwendigen Bodenabtragungen verteuerten den Ausbau der Bahnhofanlagen. Dafür war der Bahnhof in der Nähe des Dorfes, aber immerhin noch über 300 Meter von der Landstrasse entfernt.

Wenden wir uns wieder den Bauarbeiten zu. Innerhalb der Gemeindegrenzen, von der Gruben bis zum Burgauerbach, waren bedeutende Erdbewegungen notwendig. Das Material beim Einschnitt in der Rüti wurde für den Damm bei der Gruben verwendet, und der grosse Einschnitt für den Bahnhof lie-



Zugszusammenstoss im Januar 1915

ferte benötigtes Schüttmaterial für die Dämme über den Gold- und den Burgauerbach. Letzterer Damm hatte eine Länge von 68 m und eine Höhe von 25 m. Erstellt wurde dieser von den Bauunternehmern Rutishauer und Fässler für 68 000 Franken.

Die neugeschaffene Brücke über die Glatt erforderte Fundamente von 14 500 Kubikfuss, Mauerwerk von 22 960 Kubikfuss und 120–140 Fuss lange, zusammengebaute schmiedeiserne Gitterwände. Die Eisenkonstruktion erforderte 25 000 kg Schmiedeisen und 650 kg Gussbestandteile.

Der Fussweg von Burgau nach Oberglatt konnte nach dem Dammbau nicht mehr begangen werden. Als Ersatz sollte den Burgauern die neuerstellte Strasse von Burgau nach Oberglatt dienen. Die Burgauer waren damit nicht einverstanden, die Bahnverwaltung musste ihnen in Sachen Wegverbindung entgegenkommen. Der Bahnbau brachte einige Unruhe ins Dorf. Es mussten viele auswärtige und auch ausländische Bauarbeiter untergebracht werden. Das führte zu Spannungen mit den Dorfbewohnern. Es gab zügellose Elemente, welche ihre überschüssige Kraft in Raufhändeln loswerden wollten. Die grossen Erdverschiebungen führten auch zu schweren Unfällen, zwei davon mit tödlichem Ausgang.

Die Eröffnung der Bahnlinie

Nachdem die meisten Hindernisse technischer und personeller Art ausgeräumt werden konnten, schritt der Bahnbau unter der

Oberleitung von Oberbaurat von Schlichtegroll zügig weiter. Ende des Jahres 1855 waren die Geleise bis zur Glattbrücke an der Flawiler Grenze verlegt und die Brücken sowie die Dämme und Einschnitte fertig erstellt. Die Kollaudierung und die Inbetriebnahme der Bahnstrecke von Winterthur bis Flawil sollte in würdigem und festlichem Rahmen erfolgen. Flawil wollte sich diesem nun zu vollziehenden Anschluss an die grosse weite Welt etwas kosten lassen. Doch lassen wir die Berichterstattung eines damaligen Zeitgenossen zu Worte kommen:

«Heute war für das Untertoggenburg ein nicht unwichtiger Tag. Es fand nämlich die Kollaudation der Eisenbahnstrecke von Wyl nach Flawyl statt. Sie wurde von den Abgeordneten des Kleinen Rhates den Herren Curti und Fels in Begleitung des Bauinspektors Hefti durchgeführt. Namens der Eisenbahnverwaltung wohnten die Herren Hungerbühler und Vicepräsident Bärlocher mit den Herren Oberingenieuren Hartmann und Sektionsingenieur Schlichtegroll dem feierlichen Akte bei.

Das Ergebnis dieser Kollaudation soll ein höchst günstiges sein. Einsender dieser Zeilen hatte das Vergnügen, die Fahrt im prächtigen Waggon mitzumachen und konnte sich aus den Gesichtern und einigen aufgefangenen Äusserungen der Herren Kollaudatoren überzeugen, wie sehr sie namentlich die Brückenbauten an der Thur und über den Oberuzwilerbach befriedigt haben. Rasch fuhr die Lokomotive «Flawyl» mit angehängtem, schweren Zuge über die herrliche eiserne Brücke in Schwarzenbach hinweg,



Ankunft eines Extrazuges anlässlich eines grösseren Festes (zirka 1910 – 1920).



Bahnbewachung anlässlich des Generalstreiks vom 11. November 1918.

ohne dass die leiseste Weichung oder die geringste Schwankung verspürt worden wäre. Ein Teil der Kollaudatoren stellte sich, während die probeweise Hin- und Herfahrt stattfand, in einem Brückenpfeiler auf, um ein allfälliges Schwanken besser beobachten zu können. Ebenso trefflich bewährte sich die höchst kunstreich in eine Kurve gelegte Brücke in Utzwil. Kurz, diese eisernen Brücken dürfen nach dem Ausspruch aller unbefangenen Techniker als vollkommen gelungen bezeichnet werden. Es ist nach diesen vorgenommenen Proben mit aller Sicherheit vorzubestimmen, dass auch die Sitterbrücke, welche in vier Wochen, wie man hört, zum erstenmal befahren werden soll, ihre Probe glänzend bestehen werde. Die Rückfahrt von Wyl nach Flawyl – wie schon die Hinfahrt von Utzwil nach Wyl, stets mit der Oberutzwiler Militärmusik begleitet, wurde mit einem Aufenthalt in Utzwil, in 25 Minuten gemacht. In Flawyl angekommen, fuhren die Kollaudatoren noch mit derselben Lokomotive bis an das Ufer der Glatt, so dass die Strecke von Wyl bis zu der in 14 Tagen ebenfalls fertiggestellten Glattbrücke, als kollaudiert betrachtet werden kann. Der Kollaudationsakt dauerte so lange, dass das Mittagessen erst um fünf Uhr abends im «Rössli» zu Flawyl eingenommen werden konnte. Dass hier feiernde Toaste nicht mangelten, nicht mangeln durften, versteht sich von selbst.»

Nicht alle Flawiler schienen diesem Grossereignis gegenüber mit allzu grosser Freude reagiert zu haben. So spöttelte einer über diese Nachfeier im «Rössli» in folgender Form:

«Wohl finde ich hier die Repräsentanten unserer hohen Landesregierung, Mitglieder der Eisenbahnverwaltung und Eisenbahnfreunde von Ober- und Niederutzwyl und Wyl im trauten Kreise vereint, aber die Flawyl er sucht mein Auge umsonst, mein sehnsuchtsvoller Blick entdeckt auch nicht einen einzigen Zeugen als unseren einzigen Gast-



Die ehemalige alte Krankenhausbrücke. Sie stand rund 100 m westlich der heutigen neuen Brücke.

wirt zum «Rössli», der uns ganz gut zu essen und trinken gibt, sich aber noch nie als Repräsentant der Eisenbahnfreunde von Flawyl hervortat. Zwar vorhin, als wir unsere Herzen an der ausgezeichneten Rede von Herrn Landammann Hungerbühler erwärmten, kam einer herein, aber nur um am Ofen seine Hände zu wärmen und in den Haaren zu kratzen, als ob ihm der Redner einen Floh hinters Ohr gesetzt hätte. Gleich darauf entwischte er wieder durch die Thüre, und ich wiederhole deshalb den Ausdruck des Bedauerns, keinen Toast mit Sang und Klang bringen zu können, denn es fehlen uns, um mit ihnen anstossen zu können, unsere lieben Flawyler!»

Auch die damalige Lokalzeitung, welche sinigerweise den Namen «Der Wahrheitsfreund» trug, machte den Anstössern der Bahn die Hölle heiss über die schädlichen Auswirkungen des Bahnbetriebes. Die Häuser würden vom Rauch geschwärzt, und das ewige Pfeifen der Lokomotiven wirke ohrenbetäubend. Sofern es die alten Fuhrmannsgeschlechter von Flawil anbetraf, muss man Verständnis entgegenbringen; denn ihnen und dem damit verbundenen Handwerk wurde durch die Aufnahme des Bahnbetriebes die Lebensgrundlage entzogen.

Die Einweihung und Eröffnung des Bahnbetriebes

Am 22. Dezember, nach einer anderen Version am Stephanstag, den 26. Dezember, 1855 wurde die Strecke Winterthur–Flawil unter fröhlichem Gedränge der hiesigen und der benachbarten Bevölkerung dem Betrieb übergeben. Die freudige Inschrift «Willkommen in Flawyl» begrüßte den tüchtig gefüllten Zug an der Gemeindegrenze, Böllerschüsse krachten, als der Zug in die festlich geschmückte Station einfuhr. Ein angebrachter, von Malermeister Pfändler kunstvoll geschaffener Ehrenbogen, trug die für die damalige Zeit charakteristische salbungsvolle Inschrift:

*Willkommen!
Möge hoffnungsvoll auf eisern Schienen
Neu das Glück einziehen!
Möge das grosse Werk die grossen Meister ehren
Der Gottheit Unglück wehren!
Möge es ewig blühen, zu des Landes Frommen
Willkommen!*

*Glückauf
Der jungen Zeit aus Erz
Jedoch auf Deiner Hand,
auf Deinem Mühn und Wagen
Vergiss nicht, dass im Menschen schlägt
Ein menschlich Herz!*

Als Gegenstück zu dieser Berichterstattung begnügte sich «Der Wahrheitsfreund» mit folgendem Kommentar: «Die Eisenbahn von Flawyl bis Winterthur ist nun seit letztem Sonntag dem Verkehr übergeben und wird ziemlich stark benutzt. Die Fahrwagen sind sehr schön und bequem eingerichtet, und die Angestellten entwickeln rühmlichen Dienst-eifer und angemessene Artigkeit im Benehmen. Ihr Lehrmeister war eben lange in Russland.» Nach dieser sachlichen Berichterstattung konnte es der Zeitungsschreiber nicht verkneifen, weitere Schauergeschichten über den Bahnbetrieb zum besten zu geben.

Der eigentliche fahrplanmässige Verkehr zwischen Winterthur bis Flawil wurde am 27. Dezember 1855 aufgenommen. Wer St.Gallen oder Herisau als Reiseziel hatte, musste in Flawil die Postkutsche besteigen. Für rund drei Monate stieg damit Flawil zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt und Umschlagplatz für Menschen und Güter von Bahn/Postkutsche oder umgekehrt. Nachdem auch die Brücke über die Glatt fertiggestellt war, konnte am 15. Februar 1856 der Bahnbetrieb bis Winkeln ausgedehnt werden. Zur Zeit der Betriebsaufnahme waren folgende Bestimmungen einzuhalten: Der Einnehmer (Kassier) hatte sich eine Stunde vor Abgang eines Zuges einzufinden, und niemand durfte den Bahnsteig betreten, bevor ein Zug eingefahren war. Ein sogenannter Portner hatte halb polizeiliche und halb Reinigungsfunktionen zu erfüllen.

Die Dienstmütze der Bahnbeamten war aus dunkelgrünem Tuch, geschmückt mit einem Abzeichen, bestehend aus einer Lokomotive und den Buchstaben St.B. und A.B. (St.Gallich-Appenzeller-Bahn). Die Mütze, aber auch Beinkleider und Rock aus dunkelgrünem Tuch, standen den Bahnbeamten gut, mussten aber aus der eigenen Tasche bezahlt werden.

Bis zum Jahre 1870 verfügte der «Eisenbahnstationshof» wie der Bahnhof damals titulierte wurde, auch über ein Bahnhofbuffet, in dem es manchmal hoch zu und her gegangen sein soll. In die Führung teilten sich die Frauen des Bahnhofvorstandes und des Güterexpedienten.

Eröffnung der Bahnstrecke nach St.Gallen

Am Palmsonntag, den 16. März bestand die Eisenbahnbrücke über die Sitter bei der Überfahrt mit Lokomotive und Waggons die erste Probe zur völligsten Befriedigung der Experten. Die feierliche Eröffnung erfolgte mit derjenigen der Eisenbahn von St.Gallen bis Winterthur am Ostermontag, welche frühmorgens mit 22 Kanonenschüssen den Anfang des Festes verkündigte. Der die Gäste



Der alte, anlässlich des Geleiseumbaus abgebrochene Rollschemel.

von Winterthur abholende Bahnzug, dessen festlich geschmückte Lokomotive «St.Gallus», das grosse Bild des Landespatrons in segnender Stellung an der Front trug, nahm auf der Station Herisau-Winkeln die daselbst versammelten Mitglieder der Regierungen, andere Behörden und Eingeladene auf und führte sie um 11 Uhr über die gleichfalls zierlich geschmückte Brücke, auf deren östlichen Landfeste das Personal der beim Brückenbau beteiligten Techniker und eine zahllose Zuschauermenge die Ankunft des Bahnzuges erwarteten, den die Artillerie auf der Höhe zuerst begrüßte. Sofort bewillkommte der Präsident des Verwaltungsrates der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, Landammann Hungerbühler, in geistvoller Rede die anlangenden Festteilnehmer, gleichzeitig dem Baudirektor von Etzel, dem Oberingenieur E.W. Hartmann und Ludwig Pestaluz, dem Bahndirektor Bernhard Simon und dem Erbauer der Brücke, Ingenieur Dollfuss von Müllhausen sowie dem ganzen Technikpersonal verdiente Anerkennung der trefflichen, unter mühevollen Überwindung unendlicher Schwierigkeiten stattgefundenen Leistungen für diesen bestens vollbrachten Brückenbau aussprechend. Die begeisternden Worte fanden tausendfältigen Widerhall in dem unaufhaltsamen Jubel des Volkes über das bewährte Gelingen des herrlichen Wunderwerkes, als zwei Lokomotiven mit 18 vollen Wagen, zusammen eine Last von über 6000 Zentner tragend, ohne bemerkbare Schwan-

kung der Brücke, dieselbe rückwärts, dann wieder in grösster Schnelligkeit vorwärts passierten und gegen St.Gallen durchbrausten. Den Abschluss fanden diese Feierlichkeiten mit einem Festzug durch die Strassen der Stadt St.Gallen, an dem auch alle am Eisenbahnbau beschäftigten Arbeitskräfte mit ihren Werkzeugen mitschritten. Eine reich illustrierte Denkschrift über den Bahnbau fand guten Absatz, die Wogen der Begeisterung schlugen hoch, viele sahen den Siegeszug des Bahnbaues erst in Chur oder gar beim Lukmanier enden.

Die Ernüchterung

Der errechnete Umsatz des Personen- und Güterverkehrs blieb hinter den Erwartungen zurück. Die Aktieneinzahlungen stockten, und die Dividenden sanken. Bei der erträumten Alpenbahn zum Lukmanier konnten nicht einmal die bereits erstellten Bahnlinien vollendet werden. Die rein privatwirtschaftlich organisierte Finanzierung stand vor dem Zusammenbruch. Nur mit Hilfe einer französischen Finanzgesellschaft konnte eine tragfähige, finanzielle Basis gefunden werden. Aus der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, welche zwischen Winterthur und St.Gallen verkehrte, ferner der Südostbahn (Rorschach-Chur und Rapperswil-Chur) und der Glattalbahn (Rapperswil-Wallisellen) wurde eine neue Gesellschaft gegründet und zu den Vereinigten Schweizerbahnen zusammengeschlossen.

Der erste Bahnhofsvorstand in Flawil

hiess Konrad Wiget und stammte aus Oberuzwil. Ursprünglich Lehrer, wurde er durch ein Kehlkopfleiden gezwungen, seinen Beruf aufzugeben. So besuchte er in Reutlingen im Württembergischen eine Verkehrsschule, um sich dort für den Bahndienst vorzubereiten. Auf Grund seiner Zeugnisse wurde Wiget in der Folge zum Bahnhofsvorstand von Flawil gewählt.

Von Wiget wird berichtet, dass er grosse Aktivitäten zur Belebung des Bahnhofareals, das damals abseits der Landstrasse, inmitten von grünen Wiesen lag, unternahm. So konnte dieser Gärtnermeister Stahel aus dem Tösstal dazu bringen, sich in der Nähe der Bahnstation Land zu erwerben, und in der Folge später links und rechts der Bahnlinie weitere Landkäufe zu tätigen. In späteren Jahren, so wussten alte Leute zu berichten, seien beidseits der Bahngeleise die schönsten Rasenanlagen geschaffen worden, welche zur Blütezeit einen herrlichen Duft verbreitet hätten. Auch die ehemalige Allee von Kastanienbäumen, welche einst die Dammstrasse gesäumt hatte, soll von Wiget mit der Hilfe von Gärtnermeister Stahel angelegt worden sein. Leider sind nur einzelne Bäume dieser Allee erhalten geblieben. Das Stationsgebäude hat im Verlaufe der Zeit einige Änderungen erfahren. Neben der Station gab es einst ein kleines Nebengebäude, welches vermutlich beim Bahnbau errichtet worden war. Es wurde abgerissen und dafür ein Anbau an das Stationsgebäude erstellt.

Ereignisse im Bahnbetrieb

Im Burgauerfeld, in der Nähe der Brücke über die Glatt, betrieb die Vereinigte Schweizerbahn (V.S.B.) eine Kiesgrube, um Schotter für den Bahnbau zur Verfügung zu haben. Diese Grube war hart an dem Bahngeleise gelegen, Bahnarbeiter schaufelten jeweils den Schotter direkt auf die Bahnwagen.

Tagebuchnotizen eines alten Flawiler Zugführers kann entnommen werden, dass es im Jahre 1864 zu einem grösseren Zugsunglück bei Flawil gekommen sein muss. Wenig später, so ist den gleichen Notizen zu entnehmen, sei bei der Einfahrt in Uzwil eine Schnellzugslokomotive mit 2 bis 3 Wagen entgleist, wobei sich die Waggons sanft an das Wiesenbord gelehnt hätten.

Zu schlimmen Folgen hätte ein anderer Vorfall werden können. Im Jahre 1868, am Fasnachtsdienstag, war der Stationsverwalter und Brückenaufseher in Schwarzenbach damit beschäftigt, auf dem gefrorenen Boden Unterlagsplatten zu ersetzen, weswegen er die Schienen losschrauben musste. Englische Schlüssel, Bolzen, Platten liess er auf der gelösten Schiene liegen, um sich der Fasnacht wegen in der benachbarten Wirtschaft einen Znüni zu genehmigen. In lustiger Gesellschaft verbrachte er seine Zeit, betrank sich und vergass die aufgeschraubten Schienen und ging schlafen. Der damalige Mittagzug hatte eine Lokomotive, drei Passagier- und drei offene Güterwagen mit Schienen, und damit eine aussergewöhnlich schwere Ladung. Als der Zug auf die Brücke



Geleiseumbau anlässlich Einbau Doppelpur mit der neuen Krankenhausbrücke.



Abschied vom Dampffross. Der letzte Vormittagsgüterzug bei der Einfahrt in Flawil.

fuhr mit der losgelösten Schiene, kam die Lokomotive gut herüber, die drei schweren Wagen mit den Schienen legten aber das Geleise um, die Maschine riss ab, und der ganze Zug lag ca. 20 Meter nach der Brücke am Wiesenbord. Die Station Schwarzenbach war 24 Stunden gesperrt.

Alt Zugführer Friedrich Pfändler, dessen Tagebuch diese Notizen entnommen sind, hatte auch andere Erlebnisse. Lassen wir ihn selbst berichten.

Bourbakisoldaten

Als im deutsch-französischen Krieg im Jahre 1871 die französische Bourbakiarmee in der Schweiz interniert wurde, fanden einzelne Detachements dieser Soldaten auch auf Stationen zwischen Winterthur und St.Gallen Unterkunft. Zugführer Pfändler blieb es vorbehalten, diese für die einzelnen Ortschaften zugeteilten Gruppen aus den gut geheizten Bahnwagen herauszubringen. Als alle guten Worte, Befehle und Beschwörungen ohne Erfolg blieben, schritt Pfändler zu einer in seinem Soldatenleben erprobten Idee. Er liess einen französischen Trompeter das Signal «Sammeln» blasen. Was Worte nicht vermochten, bewirkte dieses Signal. Willig liessen sich die frierenden und ausgehungerten Soldaten aus den Wagen locken und in die ihnen zugewiesenen Quartiere bringen. Auch Flawil erhielt eine stattliche Zuteilung.

Dammbruch

Bei der starken Überschwemmung im Juni 1876, als in Flawil das kantonale Sängerfest vorgesehen war und Sänger von West und Ost mit Extrazügen nach Flawil geführt wurden, konnte im letzten Moment eine grosse Katastrophe vermieden werden. Ununterbrochener Regen, fast wolkenbruchartigen Ausmasses, unterspülte den Erddamm über den Goldbach. Schon fuhr ein Sänger-Extrazug von Gossau her kommend langsam an, um nach Flawil zu gelangen, als es im letzten Moment gelang, diesen von Flawil her telegraphisch zu stoppen. Der Damm gab dem Wasserdruck nach, der schlechte Untergrund sackte ab, und bald hing nur noch der Schienenstrang einsam über einer gähnenden Leere. Bis der Damm nun mit besserem Material neu aufgeschüttet, befestigt und mit neuem Geleise versehen war, musste der Bahnbetrieb für drei Wochen eingestellt werden.

Entgleisung

Wenige Wochen, nachdem 1876 nach dem Dammbruch der Bahnbetrieb wieder aufgenommen hatte werden können, kam es zu einem weiteren Zwischenfall. Ein fahrplanmässiger Zug stiess in Uzwil mit einer nur von einem Mann bedienten Rangierlok zusammen. Durch den starken Zusammen-

prall wurde der Mann von der Maschine geschleudert. Im letzten Moment konnte der weggeschleuderte Lokomotivführer noch einen Hebel herumreissen, so dass diese führerlose Maschine, einen Wagen angehängt, nach Flawil fuhr. Telegraphisch alarmiert, konnte dann die Lokomotive auf einem Stumpengeleise zum Entgleisen gebracht werden.

Weitere Eisenbahnprojekte

Als zwischen Winterthur und St.Gallen der Bahnverkehr aufgenommen werden konnte, taten sich im Toggenburg bedeutende Männer zusammen, um den Bau einer Toggenburger-Bahn zu beraten. Dabei stand als Ausgangspunkt auch Flawil zur Diskussion. Dieses Projekt scheiterte aber an der Steigung vom Ritzenhüsli nach der Krete bei Oberrindal. Mit Wil als Ausgangspunkt, konnte diese Toggenburger-Linie am 24. Juni 1870 eingeweiht werden. Ernsthaft diskutiert wurde sowohl in Degersheim wie in Flawil das Projekt einer Strassenbahnverbindung zwischen den beiden Ortschaften. Die mächtigen Stikereierherren von Degersheim sahen nicht ohne Neid auf den wirtschaftlichen Aufschwung, den Flawil durch den Bahnbau erlebte. Diese Idee fand dann aber kein weiteres Interesse, bald tauchten weitere Pläne auf, welche eine Bahnverbindung nach Zug mit Anschluss in Flawil in Betracht zogen. Verschiedene weitere Studien verdichteten sich schliesslich zur im Jahre 1910 eröffneten Bodensee-Toggenburg-Bahn, welche eine di-

rekte Verbindung des Toggenburgs mit der Kantonshauptstadt und dem Bodensee und durch den Rickentunnel mit der Linthebene und Rapperswil ermöglichte.

Weitere Ereignisse im Bahnbetrieb

Wie bereits berichtet, war bis in die siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts der Station auch ein Restaurationsbetrieb angegliedert, sei es um den Fahrgästen die Wartezeit zu verkürzen, oder auch dem Bahnpersonal Gelegenheit zu einem kühlen Trunk zu geben. So soll es auch in der Silvester-/Neujahrsnacht des Jahres 1879 gewesen sein. Beim Becherklang sei es bis zum frühen Morgen recht fröhlich zugegangen. Als dann unvermerkt der Morgen anbrach und der Morgenzug einfahren sollte, war eine Weiche falsch gestellt, so dass der Zug entgleiste. Der Restaurationsbetrieb sei darauf mit sofortiger Wirkung aufgehoben worden.

Licht im Güterschuppen

Wenig später soll der Flawiler Nachtwächter, dem auch die Überwachung des Bahnareals anvertraut war, Licht im Güterschuppen wahrgenommen haben, als er um Mitternacht den Bahnhof passierte. Nicht wenig erstaunt, zu so später Stunde noch Bahnbeamte im Amt zu sehen, stattete er diesem Manne einen Besuch ab. Er traf wirklich einen Mann im üblichen Bähnlerentü an, der ihm freundlich erklärte, dass ihm eine



Der Extrazug mit Elektrolokomotive Genf-Rorschach in Flawil.

Abrechnung einfach nicht das gewünschte Resultat gebe, und er Mühe habe, den Fehler herauszubringen. Er werde, so sagte er, sobald er fertig sei, bestimmt das Licht löschen. Der Nachtwächter war dann nicht wenig erstaunt, als er hörte, es sei in der fraglichen Nacht im Güterschuppen eingebrochen worden. Der Bähnler im Überhemd war niemand anders als der fragliche Einbrecher.

Streik

Verschiedene Differenzen zwischen Verwaltung und Bahnpersonal bei verschiedenen Schweizerbahnen führten am 12./13. März 1897 zu einem Streik des Bahnpersonals. Obwohl die Vereinigten Schweizerbahnen nicht bestreikt wurden, fuhren auch die Züge dieser Bahngesellschaft fast leer herum, da keine Anschlusszüge verkehrten.

Verstaatlichung der Eisenbahn

Als im Jahre 1898 das Schweizervolk mit grossem Mehr unter der Devise «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk», die Vorlage zum Rückkauf der Eisenbahn annahm, gingen die Wagen und Lokomotiven mit der Bezeichnung VSB an den Bund über. Es handelte sich unter anderem auch um 91 Lokomotiven, welche zum Teil wie auch die alte Lokomotive «Flawyl», seit dem Jahre 1855 im Betrieb gestanden hatten.

Bahnhofumbau

In den Jahren 1899/1900 erfuhr die Bahnstation Flawil einen grösseren Umbau. Gegen die Säntisstrasse errichtete man eine grössere Stützmauer, um für ein weiteres Geleise Platz zu schaffen. Damals erstellten Techniker

auch eine Schiebebühne, mittels welcher Güterwagen von einem Abstellgleis zum andern befördert werden konnten. Diese Beförderungsart führte allerdings zu einigen Zwischenfällen, durch Unachtsamkeit stürzten Güterwagen in die Grube und mussten mittels Kran wieder mühsam herausgeholt werden. Bei diesem Umbau konnte der damals direkt nördlich des Stationsgebäudes vorhandene Niveauübergang der Riedernstrasse 200 m östlich verlegt werden. Boden-erwerb von der Schulgemeinde Flawil inbegriffen, kostete der ganze Bahnhofumbau 92 000 Franken.

Zugsverbindungen

Die «Schweizerischen Bundesbahnen» (SBB) waren auf grössere Rentabilität des Bahnbetriebes bedacht. Ein Opfer dieser Bemühungen war auch die Station Flawil. In der Flawiler Presse und an Wirtshaustischen stiessen die aufgehobenen Schnellzugshalte auf Kritik. Zum Fahrplanwechsel kam ein internationaler Schnellzug nach München aufs Programm, der zwar in Flawil nicht anhielt, aber wenigstens unser Dorf nach Mitternacht passierte. «S'isch all das», werden die Flawiler gedacht haben. Ohne grossen Kommentar wurde andererseits eine anständige Tarifsenkung bei der Übernahme zur Kenntnis genommen. Vor dem 1. Mai 1903 kostete ein Retourbillett nach St.Gallen 1 Franken 45 Rappen, nach der Übernahme durch die SBB 1 Franken 10 Rappen.

Zugszusammenstoss

Man schrieb den 14. Januar 1915. Durch ein Versehen bei der Weichenstellung fuhr ca. um 11 Uhr ein Personenzug in Flawil auf einen Güterzug auf, wobei zwei Güterwagen



Auch später gab es hier und da noch von Dampflokomotiven gezogene Güterzüge, zirka 1960.

total zertrümmert wurden. Ein Wagen mit Petrol, direkt hinter der Lokomotive, fing glücklicherweise kein Feuer, der folgende, gedeckte Güterwagen war mit Eiern gefüllt! Für die Schuljugend in den benachbarten Grundschulhäusern war nach diesem «Chlapf» auf dem Bahnhof kein Halten mehr, alle, auch verschiedene Erwachsene, strömten zum Bahnhof.

Generalstreik

Als nach dem Kriegsende 1918 der Generalstreik ausbrach, waren auch die Schweizerischen Bundesbahnen davon betroffen. Das Personal trat in den Streik, es fuhren keine Züge mehr. Später kamen einzelne Personen- und Postzüge unter militärischer Bewachung zum Einsatz. Nachdem dann der Generalstreik mit Militäreinsatz und Ultimatum mit Gewalt gebrochen worden war, normalisierte sich auch der Zugverkehr wieder.

Abschied vom Dampfross

Fast 70 Jahre stand die Bahnlinie Zürich–Flawil–Rorschach im Zeichen des Dampfbetriebes. Lokomotiven von der einfachsten Ausführung bis zur eleganten und schweren Schnellzugsdampflok haben in dieser Zeit diese Strecke passiert. Was damals zum gewohnten Bild gehörte, ist heute in einen verklärten Schimmer der Romantik getaucht. Aber von der Romantik allein kann

niemand leben, auch die Eidgenossenschaft konnte das damals nicht, der ja schliesslich die SBB gehörten. So lag es an der Zeit, von der Dampfmaschine auf die elektrische Traction umzustellen. Man wollte weniger von den ausländischen Kohlenlieferungen abhängig sein, schliesslich verfügte die Schweiz über eigene Kraftwerke. Masten für die Fahrleitungen wurden erstellt, die nötigen Installationen angebracht, bald darauf schrieb man den 14. Mai 1927, allwo zum letztenmal den Passagier- und Güterzügen Dampfrosser vorgespannt wurden. Unser Dorffotograf Emil Hess hatte diesen historischen Moment festgehalten, als der Vormittagsgüterzug samt Vorspannlokomotive, zum letztenmal auf der Station Flawil einfuhr. Mit Dampf waren die Züge der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, dann der VSB, den Vereinigten Schweizerbahnen und schliesslich ab 1903 als Schweizerische Bundesbahnen gefahren, hatten bei Hochkonjunktur und Krise, bei Tag und bei Nacht, bei jeder Witterung, sicher und zuverlässig ihre Aufgabe erfüllt.

Der elektrische Betrieb

Mit dem Eintreffen des festlich geschmückten, offiziellen Extrazuges Genf–Zürich–Rorschach am 15. Mai 1927 war für diese Strecke der durchgehende elektrische Betrieb Tatsache geworden. Der Chronist war damals als Schulbub sehr früh aus den Federn gekrochen, um ja dabei zu sein, wenn die erste



Die 1940 beim Stellwerk über die Schienen geratene Lokomotive.

elektrische Lokomotive in Flawil einfuhr. Jedermann stellte sich rasch auf die neue Art von Zugsbeförderung ein, gerühmt wurde die schnellere und saubere Fahrt, die Verbesserung des Fahrplanes und vieles andere mehr. Eine Unmasse Volk strömte am Eröffnungstag auf den Bahnhof, um ja dieses einmalige Ereignis der neuen Technik nicht zu versäumen! Wie schnell vergeht die Zeit! Heute im Zeitalter der Autoeuphorie wird der Bahnbetrieb mehr und mehr ins Abseits gedrängt. Doch ist zu hoffen, dass es immer mehr verantwortungsbewusste Leute gibt, welche freiwillig auf ihre bequemen Umweltverschmutzer verzichten werden.

War vor fast 60 Jahren die Umstellung auf elektrischen Betrieb ein Grossereignis, so ist es heute eher die Durchfahrt einer Dampflok im Rahmen einer nostalgischen Bahnfahrt. So ändern sich die Zeiten!

Die Umstellung auf Doppelspur

Die Einführung des elektrischen Betriebes war nicht zuletzt aus fahrplantechnischen Gründen erfolgt. Der Beschluss, auf der wichtigen Strecke Zürich–St.Gallen die Doppelspur durchgehend einzurichten, erfolgte aus solchen Gründen. Die topografisch schwierige Strecke von Uzwil nach Gossau erheischten neue, breitere Brücken, die eisernen Gitterkonstruktionen mussten abgebrochen und durch steinerne Bogenbrücken ersetzt werden. Auch die alte, eiserne Fatzen- oder Krankenhausbrücke in Flawil, fiel dem Geleisebau zum Opfer, ersetzt wurde sie durch eine formschöne Betonbrücke.

Geländeeinschnitte und Dämme erforderten umfangreiche Erdbewegungen, bei dieser Gelegenheit konnte auch der damals noch vorhandene Niveauübergang der Riedernstrasse durch eine Unterführung ersetzt werden, was zugleich eine Änderung der Dammstrasse erforderte. Leider mussten dieser Umgestaltung eine Reihe von Kastanienbäumen weichen.

Der Gestaltung der veränderten Geleiseanlagen fiel auch die alte Schiebebühne zum Opfer.

Nach langer Bauzeit konnte 1929 die Doppelspur Flawil–Gossau, und am 4. November 1931 die Strecke Flawil–Uzwil in Betrieb genommen werden. Von nun an konnten Zugskreuzungen auf die offene Strecke verlegt und dadurch bedeutende Fahrplanverbesserungen erzielt werden.

Die einsetzende Weltwirtschaftskrise gestattete es der Bahn leider nicht, diese grosse Leistungsverbesserung auszunutzen. Die Gütermenge und die Anzahl der Passagiere gingen zurück.

Mit der Mobilmachung von 1939 kam eine weitere, einschränkende Phase, Mobilmachungs-

fahrplan und grössere Truppenbewegungen waren die Folge. Die Bahnen leisteten dem Aktivsoldaten damals unschätzbare Dienste. Mancher Wehrmann konnte dank der guten Bahnverbindungen über das Wochenende nach Hause, um einen Urlaub zu verbringen. Am 1. November 1940 kam es auf der Station Flawil zu einem Zwischenfall, der glücklicherweise nur Materialschaden bewirkte. Eine Lokomotive, welche beim Güterschuppen rangierte, geriet auf ein Stumpengeleise und fuhr, als dieses zu Ende war, geradeaus weiter ins Stellwerk. Es dauerte einige Zeit bis die Lokomotive wieder auf die Schiene, auf die sie schliesslich gehörte, gesetzt und wieder einsatzfähig war!

Bahnhofvorstände

Ein Grossunternehmen wie die Bahn ist auf zuverlässiges Personal, auch solches, welches in vermehrtem Umfang Verantwortung tragen muss, angewiesen. Es kann gesagt werden, dass die SBB und ihre Vorgängerinnen bei der Besetzung ihrer Bahnhofvorstände eine glückliche Hand bewiesen. Der erste «Stationshofvorstand» wie er damals noch recht umständlich hiess, ist ja bereits kurz vorgestellt worden. Wie lange dieser Conrad Wiget sein Amt in Flawil versah, ist nicht bekannt. Bis 1874 sind wir lediglich auf Vermutungen angewiesen. Zu jenem Zeitpunkt finden wir Samuel Schlittler erwähnt, welcher aber vor oder um 1879 vom Stationsvorstand Schneider abgelöst wurde. In seiner Amtszeit fand der bis dahin vorhandene Restaurationsbetrieb neben dem Stationsgebäude ein Ende. Noch vor der Jahrhundertwende soll es einen Vorstand Huber gegeben haben, der dann seinerseits um 1895 von Jakob Stadler abgelöst worden sei. Erst seit der Bahnübernahme durch die SBB sind zuverlässige Daten bekannt, so stand um 1915 der Name Ulrich Grob im Dienstbuch, der seinerzeit von Johann Schär, älteren Flawilern noch in guter Erinnerung, im Jahre 1924 abgelöst wurde. In seiner Amtszeit fanden die Umstellung auf die elektrische Traktion und der Bau der Doppelspur statt. Johann Schär starb 1937 noch in seiner Amtszeit. Nachfolger Georg Menzi versah den Dienst in den Jahren des Zweiten Weltkrieges bis zu seinem plötzlichen Tod 1946. Dem Nachfolger Matthias Schlegel waren nur zwei Jahre Wirksamkeit auf der Station Flawil vergönnt. Von 1948 bis 1957 war Paul Thoma im Amt. Ihm folgte Andreas Göldi von Buchs im Rheintal. Seine Wirksamkeit, noch vielen Flawilern in guter Erinnerung, dauerte bis zum Jahre 1969. Danach nahm infolge der Hochkonjunktur der Passagier- und Güterverkehr stark zu, 1961 durfte er sich als erster offiziell Bahnhofvorstand nennen.



So präsentierte sich der Bahnhof noch vor wenigen Jahren.

Anstelle der bisher üblichen drei Galons zierte nun ein Laubkranz seine Mütze.

In die Amtszeit Andreas Göldis fiel die Veretzung des Bahnhofskiosks auf die Ostseite, die Verbreiterung des Perrons und dessen Überdachung und wie schon angetönt, eine lebhaftere Verkehrszunahme. All das ging an Bahnhofsvorstand Göldi nicht spurlos vorüber. Ein Herzinfarkt führte zur vorzeitigen Pensionierung.

Seit dem 1. November 1969 amtet Leo Zoller als Chef der Bahnstation Flawil. Er trat am 3. November 1941 in Staad SG in den Dienst der SBB. Weitere Stationen waren Rebstein-Marbach, Pfäffikon Schwyz, Laufenburg, Turgi, Islikon, Kreuzlingen Hafen und Münsterlingen. Nach Ermatingen und Steckborn und weiteren Ablösungsdiensten in der ganzen Ostschweiz, kam die Wahl zum Stationsvorstand von Egnach. Es folgten Eschlikon und Sirmach, dann 1969 folgte der vermutlich letzte grosse Sprung, und mit der Wahl zum Bahnhofsvorstand von Flawil die Krönung seiner Beamtenlaufbahn.

Neben den jeweiligen Chefs der Bahnstation Flawil haben auch eine ganze Reihe bewährter und tüchtiger Bahnbeamter, Angestellter und Bahnarbeiter ihren Dienst getan. Alten Flawilern sind sicher noch die Namen Sutter, Keller und Roth bekannt, alle ruhen schon längst im Frieden. Bekannter sind vielleicht noch die Namen Bächtold, Ruedi Keller und Altherr, sowie Hungerbühler, Moosberger und Meier.

Waren im Jahre 1970 noch rund 14 Personen im Bereich der Station Flawil im Solde der SBB, so ist dieser Personalbestand im Zuge verschiedener Rationalisierungsmassnahmen auf die Hälfte gesunken. Hoffen wir, dass dieser Abbau nicht weiter geführt wird, und wir unsere Billette weiterhin von Menschen und nicht von Automaten beziehen können!

Die Bahnstation Flawil heute

Es hat sich vieles geändert, seit im Jahre 1855 der erste Eisenbahnzug Flawil erreichte. Der ganze Bahnbetrieb, die Bahnstrecke und deren Unterhalt, die Lokomotiven und das Wagenmaterial mussten immer wieder den Erfordernissen der Zeit angepasst werden. Wie dieser Bericht zeigt, war auch Flawil davon betroffen. Solche Anstrengungen wurden bis zirka 1970 von den Bahnbenützern honoriert, dann aber begann leider das Interesse an Bahnfahrten abzubrockeln. Es machten sich der grosszügige Ausbau der Autobahnen und die damit verbundene rasante Zunahme des Autoverkehrs bemerkbar. Die gute Konjunkturlage ermöglichte auch jenen Bevölkerungskreisen die Anschaffung eines Autos, welche bisher aus wirtschaftlichen Gründen zu den Bahnkunden gehört hatten. Die Bahnen waren nicht in der Lage, durch eine geeignete Tarifpolitik diesen Rückgang des Güter- und Personen-



... und so sah er von oben aus.

transportes zu verhindern. Bei den eidgenössischen Räten war man bis dahin gewohnt, dass die SBB Gewinn abwarfen. Als dann aber Verluste zu verzeichnen waren, setzten Rationalisierungsübungen ein; mit Einsparungen wollte man ein finanzielles Gleichgewicht erzielen. Sukzessiv wurden beliebte Schnellzugshalte in Flawil aufgehoben, auch die Einführung des Taktfahrplanes brachte neben unbestreitbaren Vorteilen auch gewichtige Nachteile. Wohl ermöglicht uns nun jede Stunde ein Regionalzug den Anschluss an einen Schnellzug, speziell in Wil, dafür aber hat unser Bahnhof lediglich eine Zubringerfunktion zu den Schnellzugstationen. Daran ändern auch die von der Fahrplankommission bewilligten Schnellzugshalte am frühen Morgen und zur späten Abendstunde wenig. Wer, speziell von älteren Leuten, eigentlich den treuesten Bahnkunden, tagsüber Bahn- oder Postautofahrten unternehmen will, muss riskieren, längere Zeit auf Anschluss warten zu müssen, denn viele dieser Anschlüsse sind auf Schnellzüge abgestimmt.

Mit Millionenaufwand ist in den letzten Jahren die Bahnstation Flawil modernen Sicherheitsvorstellungen entsprechend, umgestaltet worden. Ein Geleise wurde abgebrochen, ein weiteres neu verlegt, und dazwischen ein gedeckter Bahnsteig geschaffen mit einer geheizten Wartehalle. Erreicht wird dieser Bahnsteig mittels einer Unterführung, von welcher auch eine rollstuhlgängige Rampe

zum Bahnsteig und für behinderte Personen auch ein Lift vorhanden ist. Geändert wurde auch die Ausfahrt nach Gossau, damit Schnellzüge mit grösserer Geschwindigkeit passieren können.

An jener Stelle, wo ehemals die beiden Postautos nach Degersheim und Lütisburg auf Fahrgäste gewartet haben, befindet sich die Unterführung, und hart daneben, an umsatzgünstiger Lage, der neue Kiosk. Die beiden Postautos wurden auf die Ostseite des Bahnhofs verbannt, wozu zwei weitere der alten Kastanienbäume geopfert werden mussten. Zum Umbau der Station Flawil und zur Platzierung des Kiosks hatte die Bevölkerung Flawils nichts zu sagen. Die Platzierung selbst kann kaum als glücklich bezeichnet werden. Einziger Nutzniesser ist der Bahnhofskiosk. Wer seine Fahrkarten wie üblich am Bahnschalter löst, hat zu gewissen Tageszeiten Mühe, an den direkt vor dem Kiosk parkierten Velos und Töffs vorbeizukommen, es gibt keine andere Möglichkeit zur Unterführung zu gelangen. Ältere Leute schätzen es auch nicht besonders, wenn ausgerechnet dieser Kiosk als Treffpunkt für Halbwüchsige dient, und sie bei einer Bahnbenützung auf dem Weg vom Bahnschalter zur Unterführung Spiessrutenlaufen oder auf die Strasse ausweichen müssen. Es ist sehr zu hoffen, dass hier mit der Zeit eine bessere Lösung gefunden werden kann.

Vom Güterverkehr kann leider ebenfalls wenig Erfreuliches gemeldet werden. Wo



einst reger Verkehr von Fuhrwerken, Kohlenwagen und anderen Transportgütern herrschte, ist lediglich ein bescheidener Wagenladungsverkehr geblieben. Der Güterschuppen dient heute anderen Zwecken, wer Expressgüter per Bahn transportieren will, muss sich an Uzwil wenden. Auch in diesem Sektor ist eindeutig das Auto Sieger geblieben.

Es gab einmal die Devise «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk», welche auch bis in die 70er Jahre hochgehalten wurde. Heute tönt es eher so: «Jedem Schweizer sein eigenes Auto.»

Es wäre sehr erfreulich, wenn die unverkennbaren Anstrengungen der SBB in Sachen Tarif und Fahrplangestaltung Erfolge erzielen könnten. Der Wille dazu ist unbestreitbar vorhanden. Noch erfreulicher wäre es, wenn möglichst viele wenigstens der einsichtigen Autofahrer vermehrt die Bahn benützen würden. Die Anstrengungen der Bahnverant-

wortlichen würden belohnt, langsam aber sicher wäre es möglich, dass der Begriff «die Schweizerbahnen dem Schweizervolk» einen neuen, zukunftssträchtigen und alle Schichten des Volkes umfassenden Inhalt gewinnen könnte, was von den Autobahnen wohl kaum je gesagt werden kann.

So hofft der Chronist, dass auch die Bahnstation Flawil mit Hoffnung in die Zukunft sehen kann!

Benutzte Quellen

Schweizerische Landesbibliothek Bern
 Staatsarchiv St.Gallen
 Jakob Leutwyler, Flawil in Wort und Bild
 Friedrich Pfändler, der letzte Söldner von Flawil
 Hans Bandenhacher, mündliche Auskünfte
 Auskunftsdienst SBB
 Bahnhofvorstand Flawil, Leo Zoller