

Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte

Autor(en): **Heer, Anton**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg**

Band (Jahr): **25 (1998)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-883491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

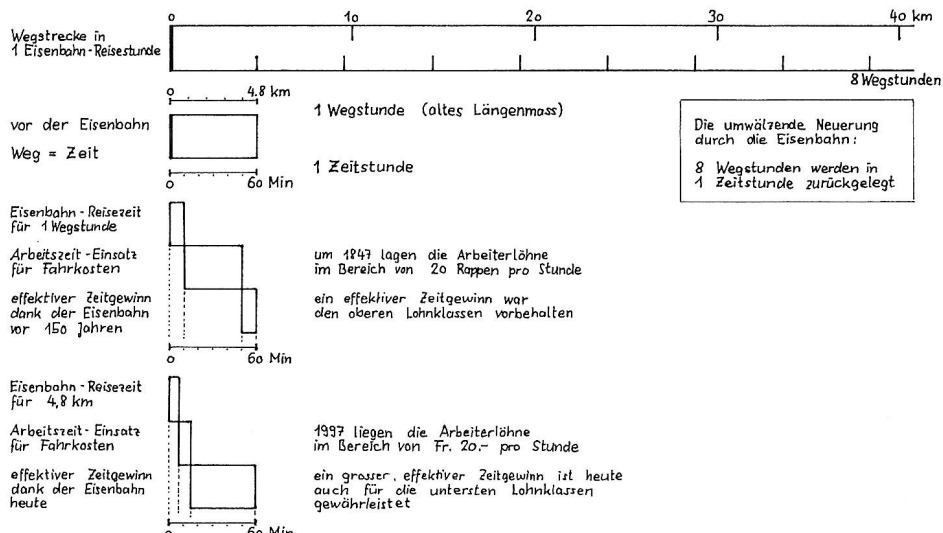
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

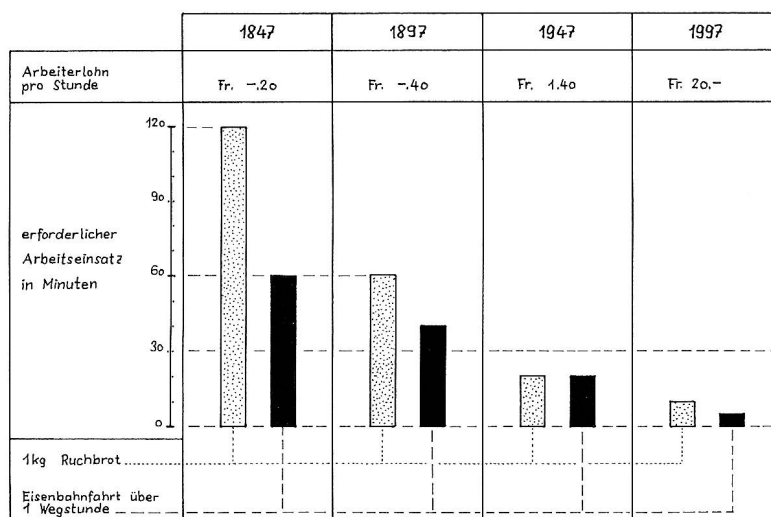
Von der Ökonomie der Zeit



Der sanktgallische Politiker und Eisenbahnförderer Karl Völker pries in seiner umfangreichen Schrift von 1852 «Ein Wort» die Eisenbahn als ein demokratisches Institut, das allen Menschen gleiche Gelegenheit zur Geschäftstätigkeit gibt. Betrachtet man die für den Erwerb einer Eisenbahnfahrt erforderliche Arbeitszeit, so konnte die Eisenbahn der Frühzeit für den einfachen Arbeiter keinen unmittelbar wahrnehmbaren Nutzen bringen. Ein Fussmarsch war für ihn immer noch die wirt-

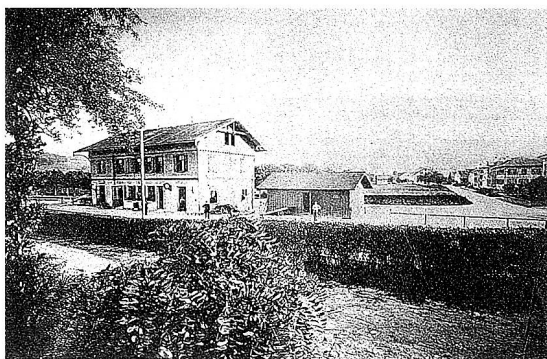
schaftlichste Fortbewegungsart. Der kostengünstigere Transport von Massengütern und Gütern des täglichen Bedarfs führte zu längerfristigen Kaufkraftsteigerungen. Ein indirekter Nutzen kam auf diese Weise breiten Bevölkerungskreisen zugute. Dennoch, verglichen mit den für Postkutschen üblichen Taxen brachte die Eisenbahn grosse wirtschaftliche Vorteile. Der von Völker gepriesene direkte Nutzen kam also vorerst den bessergestellten Bevölkerungskreisen zugute. Immerhin.

Die Entwicklung der Kaufkraft

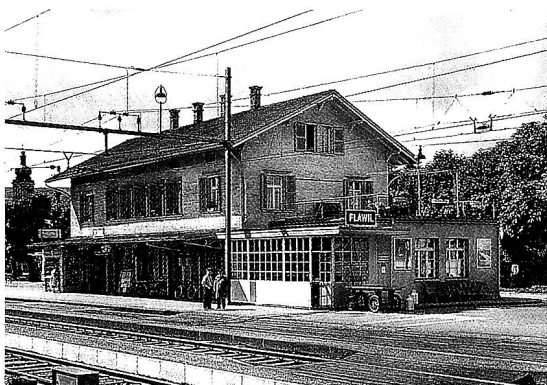


Als grundlegende Vergleichsgrößen für die Kaufkraft wurden das Grundnahrungsmittel Brot und die natürliche Fortbewegungsfähigkeit des Menschen eingesetzt. Die so über die letzten 150 Jahre ermittelten Vergleichswerte sind beeindruckend und können nachdenklich stimmen. Die grundlegend geänderte Zu-

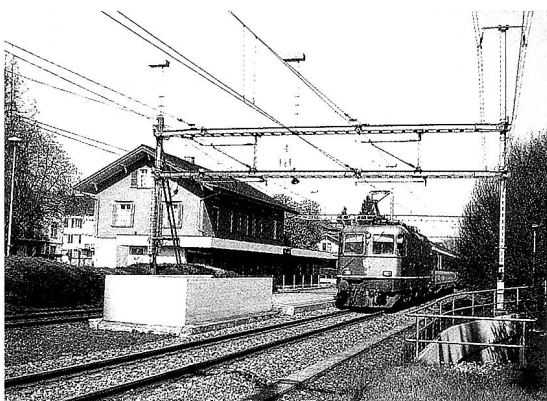
sammensetzung des Warenkorb eines Durchschnittshaushalts wie auch der Wertzerfall verschiedener Güter und Dienstleistungen könnten offenkundiger nicht sein. Ist darin wohl auch der heutige sorglose Umgang mit vielen unserer Errungenschaften mitbegründet?



Flawil um 1870: Neben dem Aufnahmegebäude – es beherbergte ursprünglich zwei Wartsäle, Stationsbüro und Gepäckabfertigung – ist das obligate Aborthäuschen erkennbar. Sammlung: W. Stabel, Flawil.



Flawil um 1960: Ein zwischen den Dreissigerjahren und 1980 nahezu unverändertes Erscheinungsbild. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



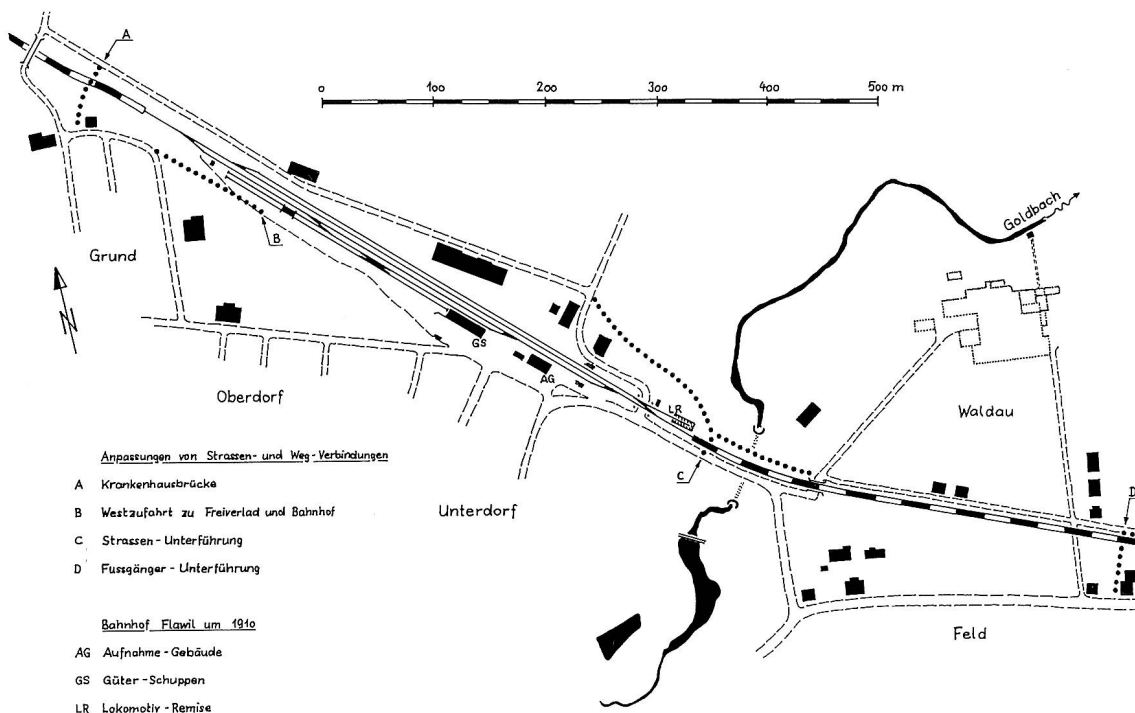
Flawil im Frühjahr 1997.

Eine Bahnlandschaft im Wandel

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn zwangen gleich von Anfang an zu grösster Sparsamkeit. Zwingend erforderliche Kunstbauten wie

die Brücken über die Sitter, die Glatt und die Thur lasteten schwer auf dem Unternehmen. Ursprünglich sollte beispielsweise der Bahnhof Flawil aus Kostengründen im bautechnisch günstigeren sogenannten Feld gebaut werden. Die Forderung nach dem heutigen, zentraler gelegenen Standort wurde in der Folge geschützt. Mit Schaufel, Pickel und Rollwagen schufen hunderte von Arbeiterhänden den Geländeeinschnitt und die anschliessenden Dämme im dorfnahen Bahnhofbereich. Das Flawiler Bahnhofgebäude wurde 1855 nach den Plänen und unter der Leitung des Direktionsarchitekten der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn Friedrich Bitzer erbaut. Aus Sparsamkeit wurden gleich drei Bahnhöfe, nämlich Flawil, Uzwil und Wil, nach einheitlichen Plänen für je rund Fr. 30'000.- erbaut. Der Bahnhof Flawil ist als einziger dieser drei Bauten in mehr oder weniger ursprünglicher Form erhalten geblieben. Über 140 Jahre Eisenbahngeschichte haben ihre Spuren hinterlassen. Gehörte Flawil einst zu den verkehrsmässig bedeutendsten Bahnhöfen der Strecke St.Gallen - Winterthur, so fällt heute diesem Bahnhof eine eher untergeordnete Rolle zu. Flawil wurde vom einst untergeordneten Nachbarbahnhof Gossau ebenso überflügelt wie vom Bahnhof Uzwil mit seinem bedeutenden Güteraufkommen durch die dort ansässigen Industrien. Die zur Zeit angebotenen Schnellzughalte sorgen immerhin während der Hauptreisezeiten für eine gute Erschliessung.

Kurz nach dem Übergang der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) an den Bund im Jahre 1902 sollte das Schienennetz der jungen SBB umfangreiche Erweiterungen erfahren. Günstige konjunkturelle Aussichten und ein ausgeprägter, kaum noch nachvollziehbarer Zukunftsglaube standen hinter zahllosen Erweiterungen bestehender Anlagen, neuen Strecken (BT, MThB, Ricken, RhB, Hauenstein II, BLS, ...) und unausgeführten Projekten. Der Doppelspurausbau Winterthur - St.Gallen - St.Margrethen sollte ebenfalls zügig vorangetrieben werden. Der Erste Weltkrieg brachte in mehrfacher Hinsicht einen markanten Schnitt. Der Zusammenbruch des Handels und des Fremdenverkehrs liess die gesetzten hohen Erwartungen unerfüllbar werden. Die Kohlennot in den Jahren 1917 bis 1919 zeigte die dringend notwendige Bahnelektrifikation mit aller Deutlichkeit. Die Nutzung der heimischen Wasserkraft, der Begriff «Weisse Kohle» geht auf diese Autarkie-Erwartungen zurück, versprach eine unabhängigere und krisenfestere Volkswirtschaft. Das Automobil begann ebenfalls nach dem Ersten



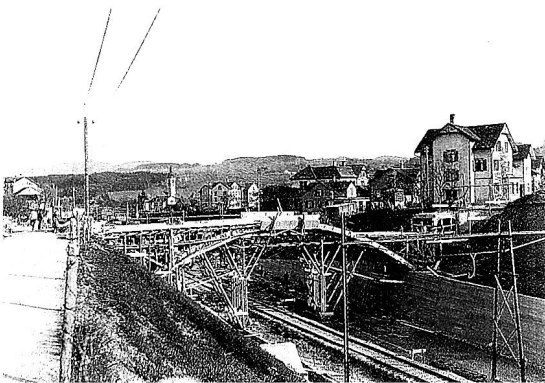
Die Übersicht über die Bahnhofsanlagen zur Zeit des Dampfbetriebs. Die umfangreichen Anpassungen der Strassen- und Wegführungen im Zuge der Elektrifikation und Doppelspurausbauten in den Jahren 1926 bis 1931 sind besonders gekennzeichnet.



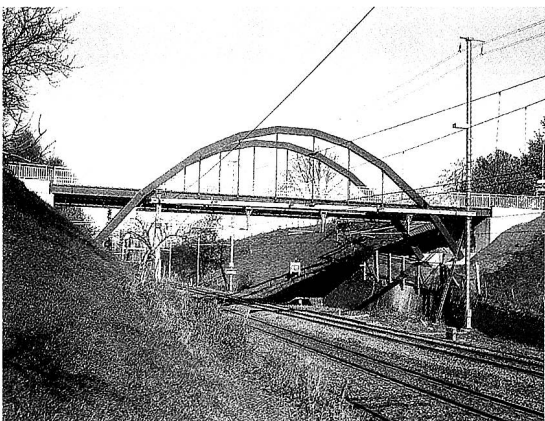
Die Eröffnung des elektrischen Betriebs Winterthur - St.Gallen - Rorschach wurde am Sonntag, dem 15. Mai 1927, gefeiert. Die Popularität dieses Anlasses lässt sich angesichts der kaum zehn Jahre zurückliegenden Koblennot leicht vorstellen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



Die erste Krankenhausbrücke wurde um 1930 vom Standort der neuen zweiten Brücke aus aufgenommen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



Die zweite Krankenhausbrücke wurde im Zuge des Doppelspurbaus zwischen Flawil und Uzwil im Jahre 1931 eröffnet. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



Die dritte Generation: Eine markante Bogenbrücke dient seit dem Herbst 1996 als Strassenüberführung.

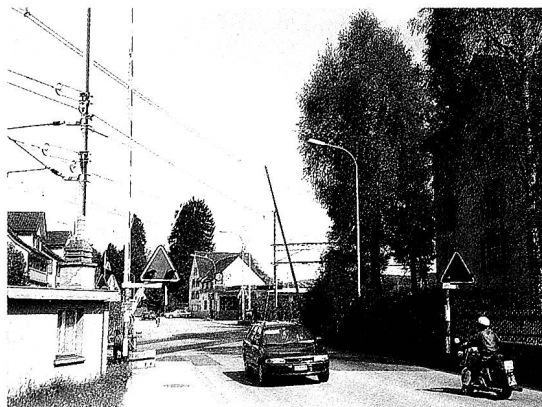
Weltkrieg unwiderruflich und zunehmend seine Rolle als Eisenbahn-Konkurrenz zu spielen.

Die «Goldenen Zwanzigerjahre» erlaubten die Wiederaufnahme der Ausbauarbeiten. Allerdings lagen nach den bitteren Erfahrungen der

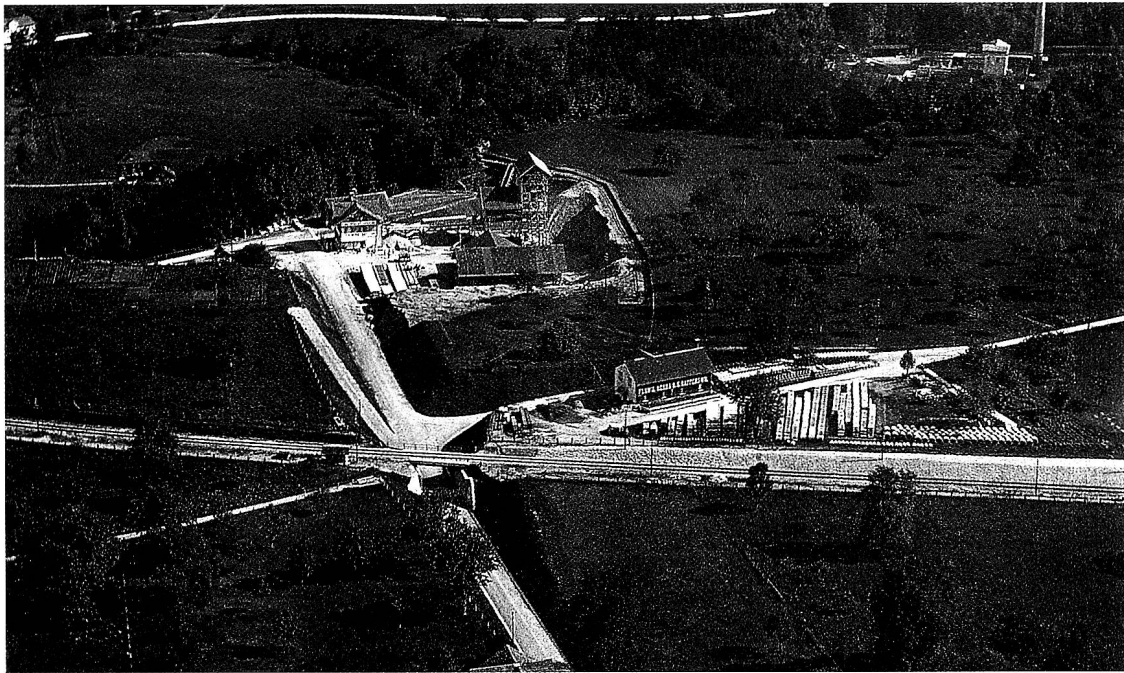
Kriegszeit die Schwerpunkte im Bereich der Bahn-Elektrifikation. Die Nutzung der Möglichkeiten des elektrischen Bahnbetriebs und die betrieblich äusserst wünschbaren Doppelspurausbauten machten zahlreiche Brückenneubauten und andere Anpassungen unumgänglich. Die Zusammenfassung der Stellwerk- und Signaltechnik auf den Bahnhöfen erlaubte einerseits mit weniger Personal trotz dichterem Fahrplan einen sicheren Betrieb zu führen, hatte andererseits aber auch bauliche Folgen. Die Anpassungen für das Stellwerk veränderten das Gesicht des Flawiler Bahnhofs nachhaltig.

In den zwanziger und dreissiger Jahren führte diese weitreichende Modernisierung der Eisenbahn in und um Flawil zu umfangreichen baulichen Massnahmen. Das Bahntrasse wurde verbreitert und zahlreiche Niveau-Übergänge verschwanden oder wurden durch Über- oder Unterführungen ersetzt. Die zweite Krankenhausbrücke geht ebenso auf diese Zeit zurück wie die Strassenunterführungen beim Ostkopf des Bahnhofs oder im Burgauerfeld. Die vorläufig letzten grossen Bauvorhaben im ortsnahen Bereich stellen der 1983 abgeschlossene Bahnhofumbau und die bevorstehende Entflechtung von Schiene und Strasse im Feld dar. Eine weitere Verdichtung des Eisenbahnverkehrs (Bahn 2000) wäre ohne diese Bauten kaum denkbar.

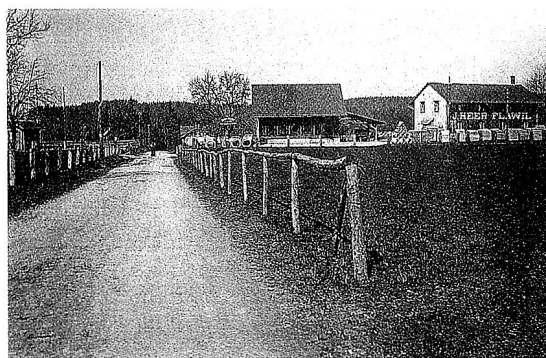
Im Burgauerfeld führte die Eisenbahnlinie ursprünglich durch einen Einschnitt. Wie sich das Gesicht einer Landschaft über die Jahre ändern kann, wird erst nach dem Vergleich der Bilder wieder bewusst. Heute wirkt die Eisenbahn bei einer weiteren Umgestaltung mit. Die Schlacke der Kehrichtverbrennungsanlage Bazenheid (ZAB) wird regelmässig per Bahn in die Deponie Burgauerfeld gebracht. Langsam werden so die ausgebeuteten Kiesgruben wieder aufgefüllt.



Der Bahnübergang Feld: Eine Aufnahme vom Frühjahr 1997, die bald Geschichte sein wird.



Im Hinblick auf die Elektrifikation und den Doppelspurausbau wurde die Strassenunterführung südlich der damaligen Firma HERBA A.G. im Burgauerfeld erstellt. Sammlung: K. Anderegg, Flawil.



Noch kreuzten sich die Eisenbahn, der Weg Burgau - Isenhammer und das Strässchen Burgau - Oberglatt auf einer Ebene. Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Die Strassenunterführung heute – Landschaft im Wandel.



Literatur:

Winterthur - Wil - St.Gallen - Rorschach elektrisch.
 In: Wiler Zeitung vom 14.05.1927.
 Winterthur - Wil - St.Gallen - Rorschach elektrisch!
 In: Der Volksfreund vom 14.05.1927.
 H. Jenny: Das erste Eisenbahn-Züglein erreicht Fla-

wil. In: Untertoggenburger Neujahrsblätter 1935/36.
 J. Leutwyler: 100 Jahre Eisenbahn Winterthur - Flawil. In: Der Volksfreund vom 22.12.1955.
 W. Stutz: Bahnhöfe der Schweiz. Zürich 1983.
Alle nicht bezeichneten Abbildungen stammen vom Autor.