Zeitschrift: Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons St. Gallen

Band: 146 (2006)

Artikel: Rorschach - St. Gallen - Winterthur : zwischen 170-jahriger Eisenbahngeschichte und Zukunft

Autor: Heer, Anton

Kapitel: Der moderne Bundesbetrieb SBB

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-946246

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: 02.11.2025

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

Der moderne Bundesbetrieb SBB

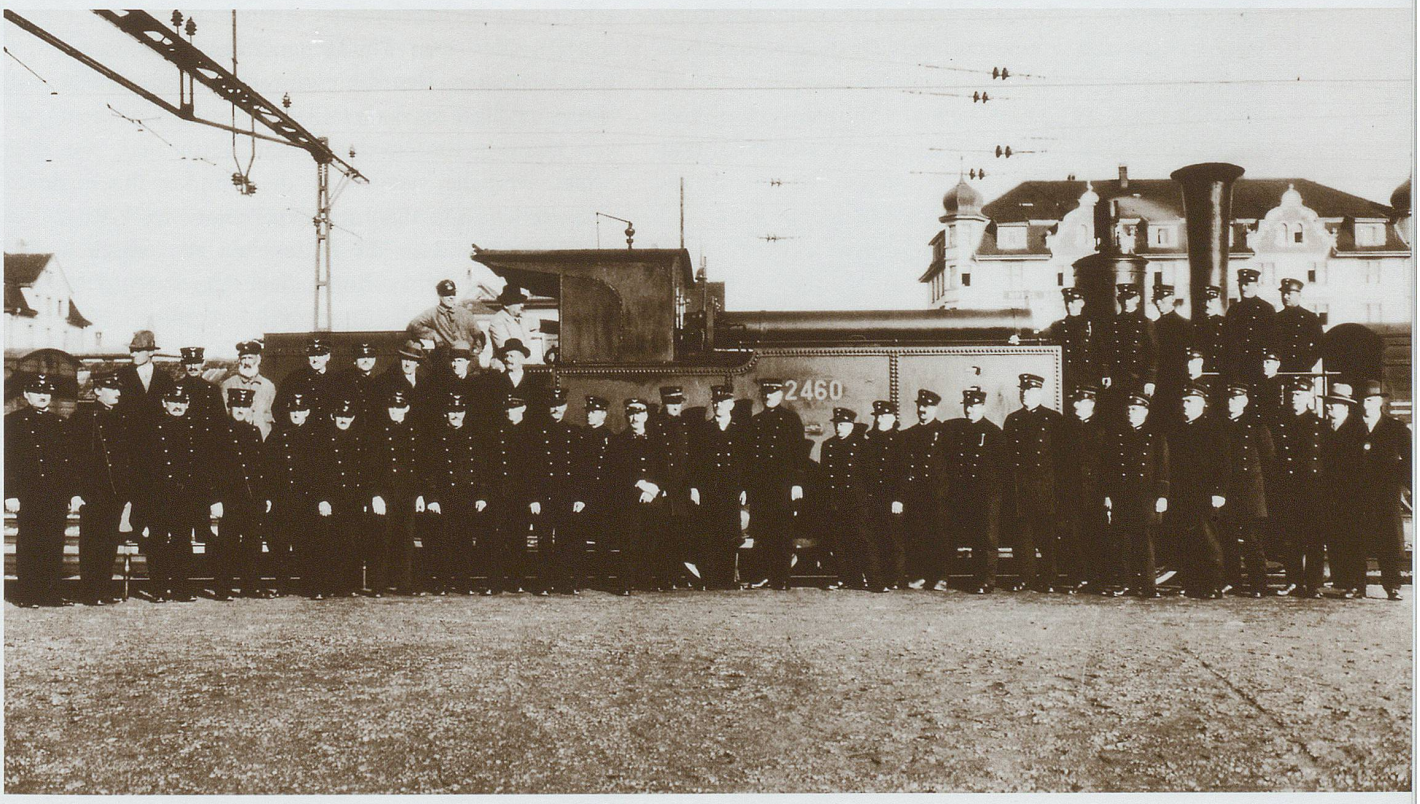
Die Bahnelektrifikation

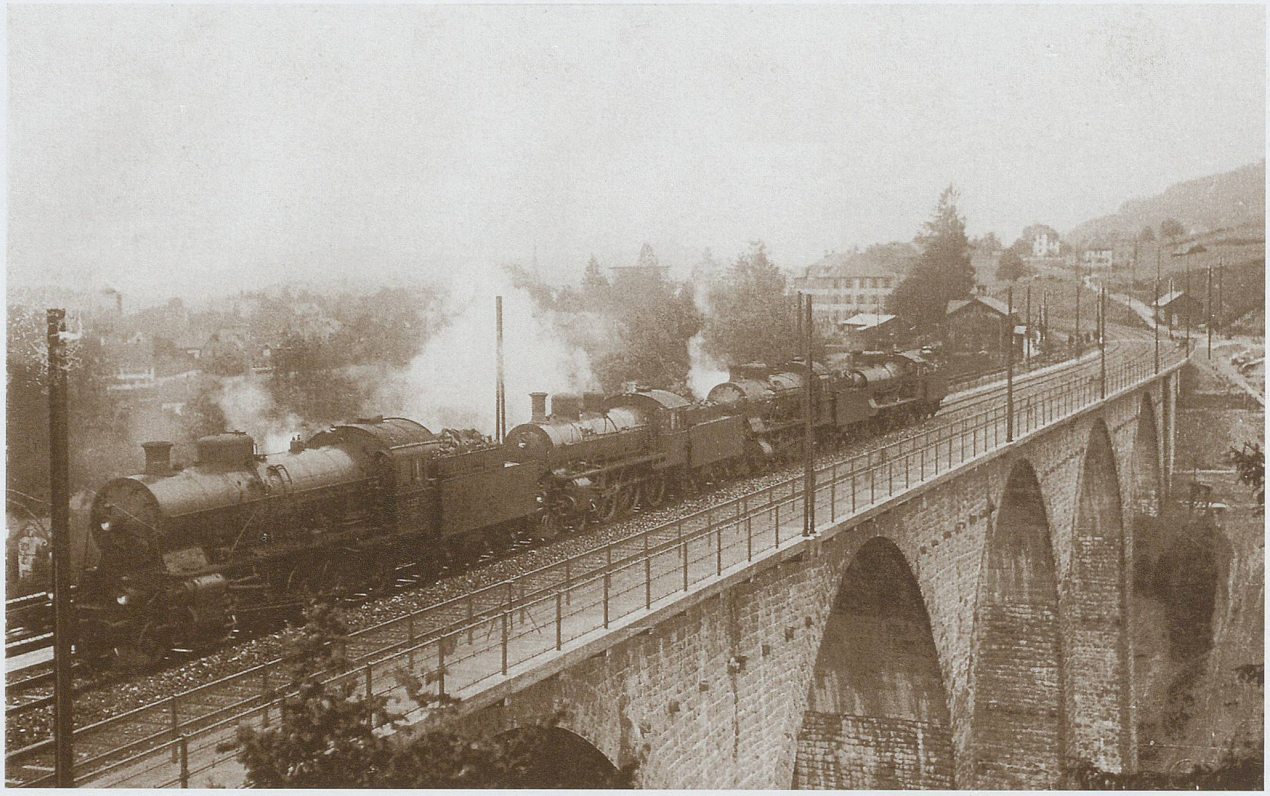
Durch die Kohlennot des Ersten Weltkriegs und die sich abzeichnende Konkurrenzierung durch den Strassenverkehr wurde die Notwendigkeit einer möglichst zügigen Modernisierung des Eisenbahnnetzes offenkundig. Die betriebliche Unabhängigkeit vom Energieträger Kohle und der konkurrenzfähige Betrieb auf dem bestehenden dichten schweizerischen Eisenbahnnetz galten als neue Herausforderung für die Bundesbahnen der Moderne.

Was mit der Jahrhundertwende unter dem Titel der Doppelspurausbauten aufgenommen wurde, galt es in den 1920er Jahren unter noch anspruchsvolleren Rahmenbedingungen fortzuführen. Die Elektrotraktion und die dafür gefällten Systementscheide liessen neben höheren Geschwindigkeiten auch wesentlich höhere Verkehrslasten erwarten. Die Kunstbauten, insbesondere aber die Brückenbauwerke der Strecke St.Gallen–Wil, mussten sowohl dem doppelspurigen Betrieb als auch den wesentlich höheren Belastungsnormen standhalten. Der Ersatz der Sitter-, Glatt-, Uze- und Thur-Brücken wurde fällig und im kurzen Zeitraum von 1925 bis 1927 verwirklicht. Markante Bauwerke der Gründerzeit verschwanden damit. Bemerkenswerte Ausnahme blieb die heute noch bestehende Brücke über die Goldach. Dieses Bauwerk geht auf den Stuttgarter Unternehmer und späteren Gründer der Stuttgarter Strassenbahn J.G. Schöttle zurück. Als einzige Brücke wurde sie von Anfang an für den Doppelspurbetrieb ausgelegt, aber über Jahrzehnte nur einspurig genutzt. Der Doppelspurbetrieb auf einer der ältesten Brücken der SBB wurde erst mit der Eröffnung der Doppelspurinsel Goldach–Mörschwil im Jahre 1993 eingeführt.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebs zwischen Winterthur und Rorschach brach am 15. Mai 1927 eine betriebliche Normalität und Kontinuität an, die das Erscheinungsbild der Bundesbahnen entlang der Strecke Winterthur–St.Gallen–Rorschach über Jahrzehnte prä-

Eine der um 1930 ältesten Lokomotiven der SBB diente als würdige Kulisse für eine Personalfoto in Wil SG. (Sammlung Stadtarchiv Wil SG)



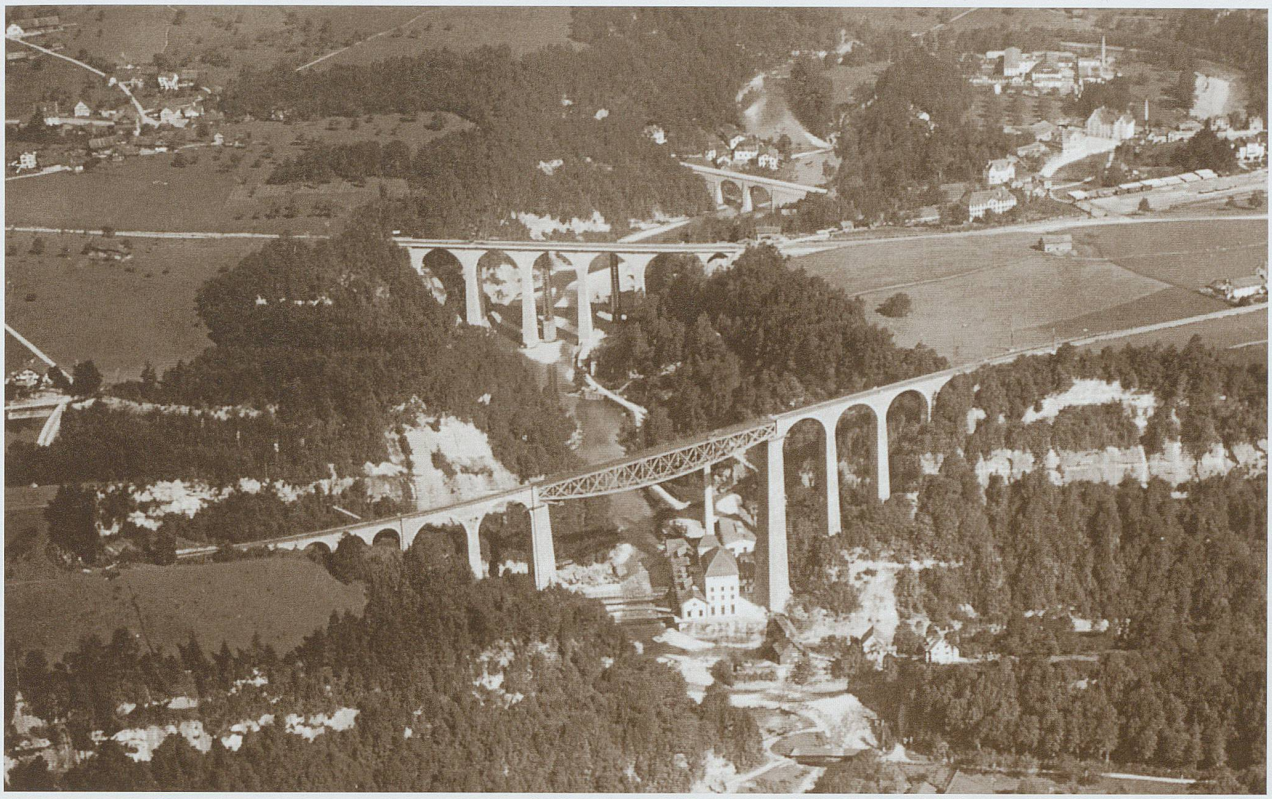


Im Frühjahr 1926 erfolgte die Belastungsprobe der neuen Sitter-Brücke der SBB. (Sammlung K.Anderegg)

gen sollte. Die beiden von der Lokalbevölkerung lange und mit Nachdruck geforderten Haltestellen Algetshausen-Henau (bei Uzwil) und Guntershausen (bei Aadorf) wurden mit dem denkwürdigen Fahrplanwechsel vom Mai 1927 ebenfalls Wirklichkeit. Die Vertreter der typischen Lokomotivgattungen Ae 3/6 I, Ae 3/6 II und Ae 4/7 bestimmten das Bild. Das SBB-Depot Rorschach wurde allerdings erst 1977 Stationierungsort für einen grossen Teil der damals bereits 50-jährigen, aber bewährten Maschinen. Man zeigte sich dort stolz über die spät zugefallene Ehre.

Das Elektrifikationsjahr 1927 brachte unvorgesehenerweise zusätzlichen Betrieb. Die Züge zwischen Zürich und Wien mussten nach der Überschwemmungskatastrophe vom 25. September im Fürstentum Liechtenstein über St.Gallen und St.Margrethen Richtung Arlberg geleitet werden. Den gleichzeitig in St.Gallen und im Rheintal wieder aufgeflammten Ruppenbahn-Diskussionen begegneten die Verkehrspolitiker und betroffenen Eisenbahner der Region Sargans-Werdenberg allerdings mit grösstem Misstrauen. Man befürchtete dort den Verlust der bedeutenden Stellung im Ost-West-Transitverkehr.

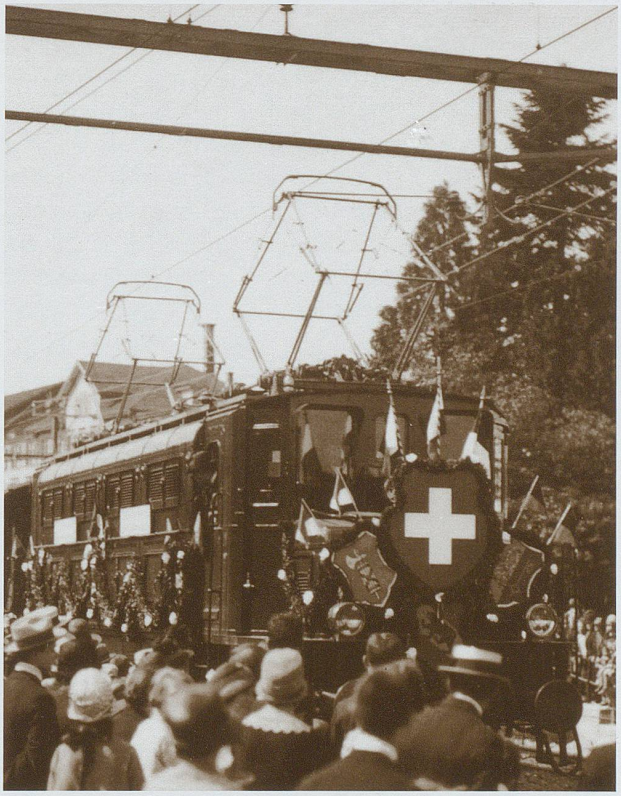
Im Gegensatz zur weniger belasteten, aber dennoch gut ausgebauten Thurtallinie kam es auf der erst abschnittweise auf Doppelspur ausgebauten St.Gallerlinie nur selten und in begründeten Ausnahmefällen zu Probefahrten oder zum Einsatz aussergewöhnlicher Zugskompositionen. Der Fahrplanwechsel vom 15. Mai 1938 leitete 11 Jahre nach der Elektrifikation eine neue Ära ein. Herausgefordert durch den Wettbewerb mit dem Strassenverkehr versuchten die Bundesbahnen durch verschiedene Massnahmen den Personenverkehr zu beschleunigen und so die Reisezeiten zu verkürzen. Die populär gewordenen «Roten Pfeile» der 1930er Jahre waren ursprünglich als Angebot im regulären Personenverkehr gedacht. Der Vergessenheit anheimgefallen ist leider das 1938 eingeführte Angebot einer Schnellverbindung von Rorschach über St.Gallen–Winterthur–Zürich nach Bern. Der Leichttriebzug RBCFe 8/12, zuweilen auch «Schienenblitz» genannt, rückte die Bundeshauptstadt ein gutes Stück näher. In drei Stunden konnten nun die Rorschacher Bern erreichen – sichtlich stolz auf das neue Angebot wurde in Rorschach über den «schnellen Berner» berichtet. Die Freude war von kurzer Dauer. Der in Rorschach remisierte Schnelltriebzug wurde im August 1939 anlässlich des Grossbrandes des Lokomotivdepots weitgehend zerstört. Der im September 1939 ausgebrochene Zweite Weltkrieg bedeutete ein vorläufiges Ende des Schnellverkehrs mit den Leichttriebzügen.



Die Luftaufnahme der Sitter-Brücken entstand im Frühjahr 1926, noch vor dem Abbruch der ursprünglichen Eisenbahnbrücke von Dollfuss. (Sammlung A. Heer)

Die technische Entwicklung ging in eine andere Richtung. In Winterthur arbeiteten die Ingenieure bereits an einer neuen Generation von vierachsigen Leichtlokomotiven.

Ein 1938 in der «Schweizerischen Bauzeitung» erschienener, in seiner Art einzigartiger Feuilleton-Beitrag des St.Galler Ingenieurs E. R. Baerlocher lässt den denkwürdigen Fahrplanwechsel und das Erlebnis einer Fahrt mit der damals hochmodernen Errungenschaft wieder aufleben. Dieser Beitrag steht stellvertretend für eine bis in die 1960er Jahre spürbare und immer wieder artikulierte Wertschätzung, Faszination und Haltung des Stolzes gegenüber den Bundesbahnen als Unternehmen sowie der Eisenbahntechnik als Produkt schweizerischer Kompetenz und Qualität.



Gut 70 Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahn wurde ein weiterer Meilenstein gefeiert: die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Jahre 1927, beispielsweise in Flawil SG. (Sammlung K. Anderegg)

Die deutsche Grammatik ist schuld. Der Titel musste das Kleid der zweiten Landessprache erhalten, denn wenn er lauten würde: «Ihr Zug», so hätte der eingeborene Narzissmus jedes Lesers nur den einen Schluss zugelassen, dass ihm ein Besitz zugesprochen werde, und dazu noch ein recht vielseitiger, wenn man das Wörterbuch auf der Seite «Zug» aufschlägt, wie schon Mark Twain stöhnend erfuhr. So aber weiss jeder, dass «ihr Eisenbahnzug» gemeint ist, und es fragt sich jetzt nur noch «wessen»?

18 h 45 gleitet das flinke, dreigliedrige Reptil mit seinem Märchenkleid aus Lackrot und Silber in die durch Platzverhältnisse gequälte Kurve des Berner Bahnhofs. Sein Kopf gleicht, wie es einem Fabelwesen geziemt, dem eines spürenden Dachshundes, der eifrig die Schienenspur verfolgt. Leise sausend kommt's zur Ruhe, verzauberte Türen öffnen sich von selbst, und die von Basel hergewehten Reisenden vermischen sich mit den herzudrängenden Fahrgästen, deren Ziel Zürich und die Ostschweiz ist.

Der Führerstand ist leer; man hat Musse, ihn zu betrachten, und man erhält auch da sofort den Eindruck von etwas irgendwie zu Zierlichem, Verspieltem. Wohl ragt aus dem abgeschrägten Führerpult ein kräftiges Steuerrad, mit dem dicken Rand, den es zu umpranken gilt, und die vier Speichen, von denen eine rot ist und in der Ruhelage nach oben zeigt, machen das Steuerrad zum solidesten Gegenstand im ganzen Wagen. Was sonst noch auf dem Pult zu sehen ist, sind zierliche Messinstrumente, sparsam, sparsam, jedes mit zwei Skalen und zwei Messystemen ausgerüstet, – und eine Leiste mit Lämpchen. Eines der Lämpchen ist violett und trägt die Rune S, es signalisiert das Funktionieren der automatischen Zugsicherung; das andere ist grün und schläft noch. Rechts vom Pult ist die ganze vordere Ecke (soweit sie nicht wegen der stream-line-Mode abgerundet ist) mit einem eisernen Kasten ausgefüllt, auf dessen ebenfalls geneigter Fläche sich die ganze NZZ mit allen ihren Beilagen vom II. Sonntagsblatt ausbreitet.

Die Eingangstür ist geschlossen. Nach einiger Zeit kommt ein junger Mann in Zivil durch den Wagen, greift nonchalant in die Hosentasche, zieht den SBB-Generalschlüssel heraus, tritt in den Führerraum und zündet sich eine Zigarette an. Nach einigen Augenblicken kommt noch einer, bespricht etwas mit dem ersten, schaut in die NZZ, geht wieder hinaus. Der zweite hatte einen Labormantel an, und ein Gesicht wie ein Flieger; man musste denken, wie gut dies Gesicht zum Führerplatz passte, wenn der Zug seine 130 Sachen abhaspelte. – Dieser junge Flieger aber kam nicht mehr; es mochte ein Dienstkamerad gewesen sein, aber statt ihm kam zu ersten, der behaglich neben dem Führerpult sass, ein richtiger SBB-Lokführer, behäbig, bestanden, Familienvater, mit kräftigem Hals und Brissago. Der liess sich im Klubsesselchen vor dem Pult nieder, schaute zum seitlichen Fenster hinaus – wartete augenscheinlich auf das Abfahrtszeichen.

Und da suchte ich nun immer, an was mich diese kleine Szene erinnert hatte, und richtig: Das Auftreten der beiden jungen Beamten hatte etwas erfrischend Unbeamtenhaftes; sie hatten miteinander geplaudert, sachverständig ohne Zweifel, – wie die jungen Ingenieure plaudern, wenn sie im Versuchslokal etwas ausknobeln. Und so liess ich mich schliesslich von der Ueberzeugung leise gefangen nehmen, dass dieses technische Wunderding gerade den beiden jungen Leuten gehöre, die damit Versuche anstellten, die das «Ding 'mal laufen lassen wollen», und – weil sie der Sache nicht so recht trauten – dann schliesslich eben doch noch einen von der Lok-Zukunft herbeiholten. «Das ist ihr Zug; an dem haben sie eine Riesen-Freude, man sieht's ihnen an; Herrgott wer doch auch ein wenig mitspielen dürfte!» – Dies dachte auch ein junger Mitreisender, der im Schulanzug, ohne Mütze, schnell den Spritzer nach Zürich mitmachte und dessen leuchtende Knabenaugen die ganze Freude an dem Zauberzug verrieten, der auch die Sprache des Geschwindigkeitsmessers herrlich verstand.

Da tat das grüne Licht sein Auge auf und schaute den Lokführer ermunternd an. Der gab dem Steuerrad eine ganz kleine Drehung nach links, und schon schnüffelte sich das Gliedertier zwischen den Schienensträngen den Richtigen heraus und kam ins Sausen. Mit Elan warf sich die Rotsilber-Echse auf die freie Strecke, und der zuverlässige «TEL» von Hasler kletterte munter über die Hunderter. Das erste Erstaunen kam in der Kurve: Er wird ja wohl doch ein bisschen, nur ein bisschen verzögern? Keine Spur! «Mit 125 'rin in die Kurve!» – das war sein Grundsatz, und mit 100 durch die Bahnhöfe und über die Weichen, darunter wäre nicht mehr chic. Aber einige Male begab sich etwas Sonderbares: der junge Mann, der so gemütlich neben dem Pult sass, etwas die Zeitung gelesen hatte, etwas zum Fenster hinausgeschaut hatte und etwas geraucht hatte, der war jetzt ganz verwandelt. Scharf äugte er auf die entgegenrasende Spur, scharf streiften seine Seitenblicke den Kilometerzähler, und einige Male stahl sich seine linke Hand ans Steuerrad und gab ihm einen mässigen Druck nach

rechts, zur Verzögerung, wenn das Tempo gar zu hitzig oder der Krümmungsradius ungenügend erschien. Ich konnte mich aus meinem Versuchslabor-Traum noch nicht gleich zurückfinden und dachte: «Aha der Herr Oberingenieur bemüht sich selbst!»

Bei den hohen Fahrgeschwindigkeiten um 100 herum und darüber gibt der Gesichtssinn seine Schätzung an das statische Organ ab. Die Orientierung mit dem Auge versagt vollkommen. Du meinst, der Zug habe auf etwa 50 abgebremst, als es durch die Station X ging – aber der Blick aufs Instrument zeigte 105! Von 50 an aufwärts wird die Schätzung immer schwerer, aber was konstant bleibt, ist merkwürdigerweise die Empfindlichkeit gegen Geschwindigkeits-Änderungen. Ob der Zug aus 60 auf 55 abbremst oder aus 120 auf 115, spürt man im ganzen Körper überraschend deutlich. Gerade wenn bei hohen Geschwindigkeiten etwa abgebremst wird, so ist der Eindruck viel stärker als ihn die Angabe des Instruments vermuten lässt. Man wird genau so nach vorn geschoben, wenn er von 120 auf 115 heruntergeht, wie wenn er aus 5 km zum Halten kommt, und das ist sehr überraschend.

Nun es war der erste Tag des Fahrplans, und so wurde nichts aus dem direkten Bern-Zürich-Sprung. Einige Bezirks- und Kantonshauptorte wollten sich das hochmütige Durchschnurren des eleganten Gefährts nicht so ohne weiteres gefallen lassen, und so kam's noch zu einigen Zwischen-Halten. Da es zudem noch ein sehr schöner Mai-Sonntag war, kam's in Zürich zu einem längeren Aufenthalt, bis die Anschlüsse aller der Weekenten gesichert waren. In Zürich, um 21 Uhr, füllte sich der aristokratische Zug mit sehr oder auch nicht mehr ganz bodenständigen Gestalten, denen Zug einfach Zug und gar nichts mehr Romantisches bedeutete. Von Zürich an war's auch «ihr Zug», der sie aus fröhlichem Wochenende, von einem Vereinsanlass, einem Maturandenjubiläum oder sonst welcher, nicht ausschliesslich mit Süssmost zu bewältigenden Feier wieder nach Hause brachte; dunkelgefärbte Vokale liessen auf Winterthur schliessen, während vereinzelte sehr helle St.Galler-a noch einige Zugsfrequenz ab Winterthur versprachen.
Was in Bern noch der Kopf des Leichtschnellzugs war (der täglich auf der Schweizerkarte die Strecken Rorschach–Zürich–Olten–Bern–Basel und genau so zurück, wie mit Steppstichen vernäht), wurde von Zürich an zum Schweif, um nicht zu sagen Schwanz. Doch blieb der Raum des Führers nicht leer; ein Beamter setzte sich wieder hinein, hatte allerdings nun nichts mehr zu spielen; nett ist es aber, dass der Km-Zähler auch am Schwanz funktioniert. War einem die Strecke auf der Fahrt von Bern bis Zürich sich aufbäumend entgegenrast, so floh sie nun geisterhaft ins Dunkle, als der Abend zur Nacht wurde. Da die Fensterscheiben des Zugsendes gebogen sind, gab es beim Durchfahren von Bahnhöfen ein wundersamen Feuerwerk von Lichtern, die sich, rot, grün und gelb, in den Scheiben spiegelten und feurige Kurven beschrieben, jede einzelne optisch und mathematisch gesetzmässig, aber jedenfalls sehr kompliziert zu analysieren.

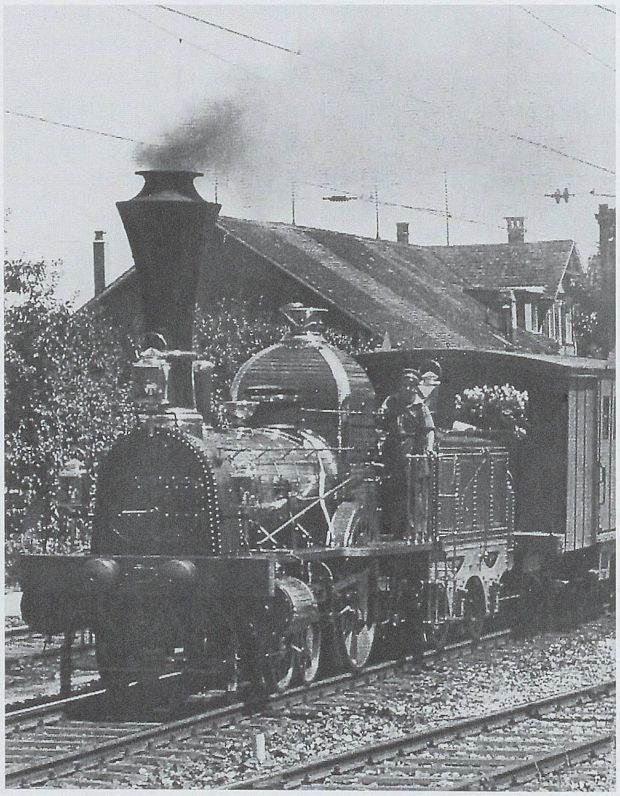
Da ging die Fahrt zu Ende, und beim Aussteigen – ich konnte mir nicht helfen, ich musste den roten Lacküberzug etwas streicheln: gutes braves Tierlein, hast's recht gemacht – wem gehörst du eigentlich? E.R.B.

Ein typischer Städteschnellzug der frühen 1960er Jahre in Wil SG. (Sammlung A. Heer)

Nachkriegszeit und Hochkonjunktur

1947 ging als Jubiläumsjahr der Schweizerbahnen in die Geschichtsbücher ein. Man durfte feiern und mit Genugtuung auf die insbesondere während der Kriegszeit erbrachten Leistungen zugunsten der Landesversorgung und Landesverteidigung zurückschauen. Die befürchtete Nachkriegsdepression blieb aus und ein vormals unvorstellbarer wirtschaftlicher Aufschwung setzte ein. Der Individualverkehr übernahm – technik- und kaufkraftbedingt – die Rolle des Trägers des Massenverkehrs. Der Güterverkehr wanderte zusehends mehr auf die Strassen ab.

Die Bundesbahnen antworteten mit dichteren Fahrplänen und neuem Rollmaterial, verstanden aber auch die vergleichsweise hohe Popularität zu pflegen und zu halten. Städteschnellzüge für die Ost-West-Achse, formiert aus so genannten Leichtstahl- und später aus Einheitswagen, prägten das Bild und erhielten in den 1950er Jahren gar Namen. «Bavaria», «Rhône-Isar» und «Diagonal» hiessen die namentragenden Züge, die auf der Strecke Rorschach–St.Gallen–Winterthur verkehrten. Die Aufmerksamkeit der Bundesbahnen konzentrierte sich in der Folge vor allem auf den Nord-Süd-Verkehr und die Paradestrecke Zürich–Bern. Die stolzen Ae 6/6 Maschinen, die als Gotthardlokomotiven populär gewordenen Produkte der SLM in Winterthur, der Brown Boveri & Cie. und MFO in Oerlikon sorgten anlässlich der Loko-



Sirnach im Jubiläumsjahr 1947 (Sammlung A. Heer)

Die von H. Hilfiker konstruierten Perrondächer von Winterthur-Grüze. (Foto A. Heer)

motiv-Taufen für Aufsehen, waren aber anfänglich nur selten in der Region St.Gallen anzutreffen. Der Expo-Verkehr brachte als betrieblich ausserordentliches Ereignis des Jahres 1964 heute unglaublich anmutende Zugsformationen mit sich. Fabrikneue RBe 4/4 Triebwagen schleppten regelmässig 12 Einheitswagen von Rorschach nach Lausanne und zurück.

Nennenswerte Streckenausbauten oder Hochbauten waren in der Nachkriegszeit nicht zu verzeichnen. Die Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Räterschen und Winterthur-Grüze sowie die Bahnhofneubauten von Uzwil, Wil und Mörschwil sorgten kaum für Aufsehen. Baugeschichtlich, aber auch bautechnisch bemerkenswert sind dagegen die Perrondächer von Grüze. Der Gestalter der zeitlosen Bahnhofsuhr und der formvollendeten Portalkrane verschiedenster Stationen wagte sich in Winterthur-Grüze an ein besonderes Unterfangen. Ingenieur H. Hilfiker wollte mit dem Prototypen eines industriell herstellbaren Perrondachs neue Wege aufzeigen. Dachelemente aus Beton, torsionsfeste Stahlrohre als zentrale Längsträger und multifunktionale Stützen charakterisieren die Bauweise nach Hilfiker. Grüze blieb ein einmaliges Experiment. Erwähnenswert bleibt, dass die immer noch sehr innovativ und eigenwillig anmutende Konstruktion durch die zuständigen SBB-Organe über lange Zeit nie eine Würdigung erfuhr.

Einer der von H. Hilfiker entworfenen, zeitlos erscheinenden Portalkrane wurde im Frühjahr 2004 in Goldach SG aufgenommen. (Foto A. Heer)

Das Ende der Dampfepoche

Rorschach blieb bis zuletzt, also bis zur vollständigen Einstellung des Dampfbetriebs bei den SBB, Stationierungsort von Dampflokomotiven. «Tigerli», «Elefant» und «Habersack» wurden die faszinierenden Kreaturen genannt. Als Rangiermaschinen taten das «Tigerli» und der «Habersack» lange Zeit ihren Dienst. Der behäbige «Elefant» diente als Notreserve, stets unter Dampf und einsatzbereit in der Nähe des Rorschacher Hilfswagens. Mit der im November 1965 erfolgten «Flucht» des Rorschacher «Tigerlis» nach Buchs SG endete die lange Präsenz der Dampflokomotiven in Rorschach. Die Bundesbahnen nahmen Ende November 1968 endgültig Abschied vom Dampfbetrieb. Der Bestand der Diesellokomotiven erlaubte damals diesen Schritt. St.Gallen selbst ist durch zwei Episoden aus der Kriegszeit mit dem Dampfbetrieb besonders verbunden. Eine der beiden elektrisch beheizten Dampflokomotiven war etwa im Jahre 1943 in St.Gallen in Betrieb. Nicht elektrifizierte Teile der Bahnanlagen liessen sich so mit diesem seltsam anmutenden Zwitter bedienen, ohne dass das rare Brennmaterial Kohle vorgehalten werden musste. St.Gallen wurde zudem auch Internierungsort für eine ganze Reihe der so genannten Göring-Lokomotiven. Die SLM in Winterthur baute eine Serie von Werklokomotiven für Deutschland, dies nach den Plänen und teilweise mit Bauteilen aus Deutschland. Eine Auslieferung kam allerdings während der Kriegszeit nicht mehr in Frage. Die Überführung nach Deutschland und andern Zielen erfolgte erst lange nach dem Krieg, im Jahre 1952.

Die internierten Göring-Lokomotiven verlassen im Sommer 1952 St.Gallen. (Sammlung Eisenbahn-Amateur)

Aufbruchstimmung an der Ost-West-Achse

Die immer drückendere Konkurrenz seitens des Strassenverkehrs und die wenig koordinierte Entwicklung der Verkehrsträger drängten zu Taten. 1968, das Jahr politischer Unruhen und des Abschieds von der überholten Technik des Dampfbetriebs, war auch ein Jahr neuer Initiativen. Der schweizerische Bundesrat gab die «Gesamtverkehrskonzeption Schweiz» (GVK-CH) in Auftrag. Die neue Konzeption sollte auf die Bedürfnisse des Jahres 2000 ausgerichtet sein. Eine Konzeption, die vom Selbstverständnis einer mehr oder weniger geradlinigen Fortsetzung der sozialen sowie technisch-wirtschaftlichen Entwicklung geprägt war, wurde 1977 präsentiert. Die zwischenzeitlich aufgekommene technikkritische Stimmung, die sich zwar sehr widersprüchlich äusserte, wie auch hautnah zu erlebende wirtschaftliche Einbrüche waren ein schlechter Boden für die Umsetzung der GVK-CH. Trotzdem brachte diese Initiative einiges ins Rollen.

Gleich vorweggenommen wurde der Bau von zwei Abschnitten der «Neuen Eisenbahn-Haupttransversalen» (NHT), denen eine besondere verkehrstechnische oder verkehrswirtschaftliche Bedeutung zugemessen wurde. 1975 nahmen die SBB den Betrieb auf der Heitersberglinie auf, was die Entflechtung und Beschleunigung wichtiger Verkehrsströme brachte. Mit der Eröffnung der Flughafenlinie im Jahre 1980 gelang die vorbildliche Integration des Luftverkehrs in das System des schweizerischen öffentlichen Verkehrs, insbesondere aber in das Schnellzugsnetz der SBB. St.Gallen mit direktem Flughafenanschluss – eine Errungenschaft, die damals durchwegs als Fortschritt anerkannt wurde.

Zu den fast vergessenen Elementen der neuen, oder viel mehr der vorgeschlagenen, Ost-West-Haupttransversalen gehörte eine neue Linienführung nach St.Gallen, die von Winterthur dem Thurtale folgend über Weinfelden die Stadt St.Gallen erreichen sollte, um von dort nach Altstätten ins Rheintal zu führen. Die Idee Ruppenbahn schien wieder, diesmal im ganz grossen Stile, hochgekommen zu sein. Damit hätte sich einerseits die leidige, damals bald 90-jährige Rorschacher Verkehrsfrage nachhaltig umfahren lassen. Anderseits hätte sich diese sowohl verkehrstechnische als auch verkehrspolitische Neuorientierung für die Regionen Wil-Fürstenland als auch Rorschach-Unterrheintal eher nachteilig ausgewirkt.

Das Lokomotivdepot St.Gallen im Frühjahr 1977. (Foto D. Heer)

Als sichtbare Zeichen angestrebter Neuerungen setzten die Bundesbahnen ab 1975 das neue Swiss-Express-Wagenmaterial auf der Ost-West-Transversale ein. In Rorschach gehörten nun Vertreter der neuesten Wagengeneration, die bald mit Neigetechnik ergänzt werden sollte, zum alltäglichen Bild. Die elegant wirkenden eingezogenen Leichtmetall-Wagenkästen zeugen noch immer von der einst erwarteten, damals aber erfolglos erprobten Neigetechnik der SBB.

Der Entgleisung der GVK-CH folgte die letztlich äusserst erfolgreiche Privatinitiative des Berner «Spinner-Klubs». Einige unentwegte, hochmotivierte Mitarbeiter der SBB entwickelten das Konzept des Takt-Fahrplans und der optimalen Vernetzung des schweizerischen Eisenbahnsystems. Unter dem Titel NRK (Neues Reisezugs-Konzept) wurde der Takt-Fahrplan bereits oder endlich im Jahre 1982 Wirklichkeit. Die Fahrplan-Systematisierung und -Verdichtung und nicht zuletzt auch unerbittlich herrschende Naturkräfte führten zu einer ganzen Reihe von Neuerungen entlang der Linie zwischen Rorschach und Winterthur.

Im geologisch seit je unruhigen Steinachtobel zwangen Hangrutschungen im Laufe des Sommers 1975 zu einem mehrwöchigen Betriebsunterbruch. Das 1982 eröffnete Galgentobel-Viadukt dürfte nun als dauerhafte Lösung gelten – wenigstens im betroffenen Streckenabschnitt. Sicherheits- und fahrplantechnisch galten verschiedene Stationen der St.Gallerlinie als problematisch oder nicht weiter tragbar. Grössere Neu- oder Umbauten waren daher Voraussetzung für oder allenfalls Folge aus dem Takt-Fahrplan. Elgg, Aadorf, Sirnach und Flawil kamen im Zuge dieser Arbeiten zu neuen Gleis- und Publikumsanlagen.

Die Angebotsverdichtungen, aber auch betriebswirtschaftliche Überlegungen der 1990er Jahre zogen weitere bauliche Massnahmen nach sich. So wurde der 1952 aufgeschobene Bau des Mittelperrons von Uzwil endlich Wirklichkeit. Zwischen dem Galgentobel und Goldach wurde eine Doppelspur-Insel erstellt, die für die Fahrplanstabilität sehr nützlich ist. Im Espel bei Gossau erwies sich beispielsweise eine Kurvenstreckung als wirtschaftlich sinnvolle Alternative zur anstehenden Sanierung des bestehenden Trassees. Als vermutlich spektakulärste und gar landesweit wahrgenommene Bau- oder Abbruch-Aktivität wird der Ersatz der Brücke über die Glatt zwischen Flawil und Gossau im Jubiläumsjahr 1997 in die Geschichte eingehen. Kurz darauf folgte im Feld, ebenfalls auf dem Gemeindegebiet von Flawil, eine weitere Grossbaustelle. Die seit Jahrzehnten erwartete Entflechtung zwischen zwei stark befahrenen Verkehrsachsen, einer Kantonsstrasse und der Hauptlinie St.Gal-

«Krokodil» und «Swiss-Express» im September 1978 in Gossau SG. (Foto D. Heer)

Zwischen St.Gallen und Winterthur kündigten die «neitec»-Versuchsfahrten im März 1995 die kommende Neigetechnik für die Bahn 2000 an. (Foto A. Heer)

len–Zürich wurde damit endlich Wirklichkeit. In den 1990er Jahren holten die SBB also zahlreiche, vor Jahrzehnten begonnene oder geplante Baumassnahmen nach. Das Leistungsangebot der Bahn 2000 liess keine andere Wahl. Noch fehlende Doppelspurabschnitte zwischen St.Fiden und Rorschach sowie die immer noch ungelöste Rorschacher Verkehrsfrage stehen nach wie vor auf der über 100-jährigen Pendenzenliste. Welches Alter werden diese Pendenzen wohl dereinst einmal erreicht haben?

Die betriebliche Monotonie und Normalität kann als Auszeichnung für die Eisenbahnstrecke zwischen St.Gallen und Winterthur ausgelegt werden. Die Reisenden können sich leicht und gerne an die Routine der meist guten Pünktlichkeit gewöhnen. Hin und wieder ist aber auch Aussergewöhnliches zu beobachten. Streckensperrungen oder Testfahrten sorgen dann für seltene Abwechslungen oder gar Aufsehen. Im Hinblick auf die für die Bahn 2000 vorgesehene Neigetechnik mussten im Frühjahr 1995 umfangreiche Systemtests durchgeführt werden. Systemkomponenten der Zukunft wurden daher unter realen Einsatzbedingungen und nicht zuletzt auf dem zukünftigen Einsatzgebiet zwischen Winterthur und St.Gallen erprobt. Heute, rund zehn Jahre später, fahren wir im Neigezug, als ob es diesen schon immer gegeben hätte.

Anschlussgleise und Werkbahnen

Für den Güterverkehr spielten und spielen Anschlussgleise eine wichtige Rolle. Ursprünglich waren die Stationen die alleinigen Anschlusspunkte und Übergabestellen für den Güterverkehr. Der Güterverkehr wurde dabei weitgehend über gemischte Zugsgattungen abgewickelt. Personenzüge, die ganze Wagen oder Stückgüter zustellten, waren zur Gründerzeit normal und die alltägliche Erscheinung. Eigentliche Güterzüge und differenzierte Güterzugsgattungen kamen erst später auf.

Den Versuchen der Bahn, sich der aufkommenden Lastwagenkonkurrenz zu stellen, war leider kein Erfolg beschieden. Die SESA (Schweizerische Express SA) und die ASTO (Automobil Stückgut Transport-Organisation) blieben erfolglose Versuche und Episoden der Zwischenkriegszeit. Unter dem Slogan «für Güter die Bahn» warben die SBB in den 1970er und 1980er Jahren nochmals augenfällig für den Bahngüterverkehr. Allen Anstrengungen zum Trotz ist der Stückgutverkehr mit der Zustellung durch die örtlichen Fuhrhalter oder Camioneure zwischenzeitlich völlig von der Bildfläche verschwunden. Ab und zu werden auf einzelnen Stationen, sofern überhaupt noch Gütergleise vorhanden, einzelne Wagen oder Wagengruppen zugestellt. Die jüngste Ausdünnung der

Das Trümmerfeld nach der Sprengung des alten Glatt-Viadukts vom 26. Januar 1997. (Foto A. Heer)

Der Orkan «Lothar» vom 26. Dezember 1999 zerstörte die letzte Flawiler Barrierenanlage. (Foto A. Heer)

Im Jahre 2001 wurde die seit 80 Jahren diskutierte Entflechtung zwischen Schiene und Strasse in Flawil SG durch die grosszügige Unterführung Feld Wirklichkeit. (Foto A. Heer)

Anschlussgleise

Einst wichtige Anlagen, die längst Geschichten sind:

- die als eigentliche Strassenbahn wahrgenommene Werkbahn der Feldmühle in Rorschach;
- die Gleisanlagen des Schlachthofs an der alten Eisenbahnlinie durch die Stadt St.Gallen nahe St.Jakob
  und die Anlagen bei den Lagerhäusern des Kaufmännischen Direktoriums nördlich der Davidstrasse;
- die normal und schmalspurigen Gleisanlagen, die der Kiesförderung aus der Thur bei Schwarzenbach dienten;
- die Anschlussgleise der Traktorenfabrik Hürlimann in Wil;
- die Anschlussgleise von Griesser in Aadorf

Anlagen mit grosser Ausdehnung:

- Anschlussgleise nördlich der Station St.Gallen-Winkeln;
- Anschlussgleise nordöstlich des Bahnhofs Gossau;
- Anschlussgleise beidseits der Bahnlinie bei Schwarzenbach

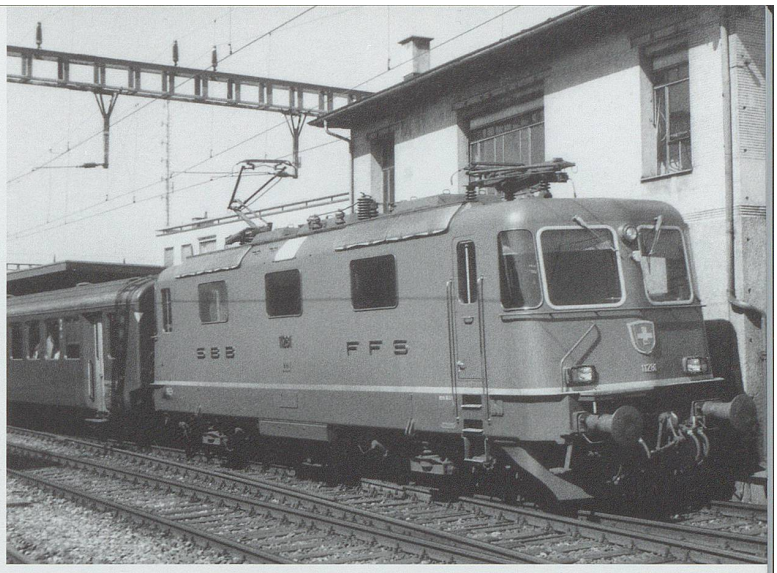
traktionstechnisch bemerkenswerte Anlage:

- die Werkbahn der Firma Bühler in Uzwil hat mit einer mittleren Steigung von 35 Promille einen Bergbahn-Charakter, der eine entsprechend ausgelegte Lokomotive verlangte

Neuere Anlagen unterwegs:

- elektrifizierte Gleisanlagen bei Meggenhus in Mörschwil zur Aufnahme von Blockzügen;
- elektrifizierte Gleisanlagen im Burgauer Feld bei Flawil;
- elektrifizierte Gleisanlagen des AMP-Depots bei Elgg

Freiverladeanlagen durch SBB Cargo führt dazu, dass von den einst über 600 Anlagen ab dem Jahre 2006 gerade noch 200 übrig bleiben werden. Was hingegen zu den eher jüngeren, meist bewährten Errungenschaften zählt, sind die Anschlussgleise unterwegs auf offener Strecke, die gar ganze Blockzüge aufzunehmen vermögen. Sowohl die lange Tradition als auch die speziellen Ausprägungen der Anschlussgleise entlang der Strecke Rorschach–St.Gallen–Winterthur dürften daher überraschen. Nicht zuletzt weil diese Strecke nicht zu den klassischen Achsen des Bahn-Güterverkehrs zu zählen ist.



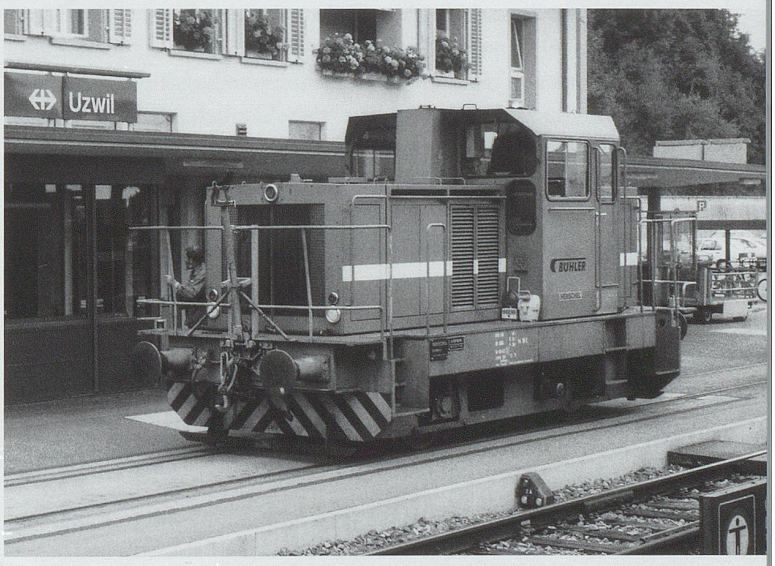
Ein für die St.Galler Linie typischer Regionalzug der 1990er Jahre in Wil SG. (Foto A. Heer)

Jahrtausendwende – Zeit des Umbruchs

Mit dem 31. Dezember 1998 kam das Ende der «Schweizerischen Bundesbahnen» als Regiebetrieb des Bundes. Die scheinbar unvermeidliche Privatisierungswelle machte auch vor den Bundesbahnen nicht Halt. Diese Privatisierung brachte eine grundlegende Neustrukturierung, die so genannte Divisionalisierung und Zerschlagung traditioneller Strukturen mit sich. Interessen werden nun nicht mehr im Sinne eines Gesamtunternehmens wahrgenommen, sondern divisionsbezogen optimiert. Hochkomplexe Steuerungs- und Kontrollverfahren sind daher für den wirksamen Interessenausgleich und zur gesamtunternehmerischen Optimierung erforderlich und laufend den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Andernfalls wird eine volkswirtschaftlich sinnvolle Unternehmensentwicklung ausbleiben und der erwartete wirtschaftliche Nutzen korrumpiert. Die täglichen Erlebnisse und Beobachtungen des sachkundigen Bahnreisenden müssen allerdings zu denken geben. Die Gesamtsicht ist in vielen Fällen bereits auf unterster Stufe verloren gegangen. Jeder optimiert seine eng definierte Aufgabe. Der gesunde Menschenverstand, das einst legendäre Engagement der Bähnler und der Blick fürs Ganze scheinen nicht mehr gefragt zu sein. Kulturen und täglich erlebbare Markenzeichen sind zwar sehr schnell beseitigt, lassen sich aber nur äusserst langsam entwickeln oder wieder zurückgewinnen – auch bei der Bahn.

Ein Stückgüterzug, gezogen von der bewährten Ae 3/6 I in Winterthur, im Mai 1974. (Foto D. Heer)

Vollmundig wurde beispielsweise vor wenigen Jahren das Konzept «avec.» vorgestellt. Klar erkennbar als weitere Rückzugsaktion der SBB aus dem Segment der umsatzschwächeren Stationen, liess «avec.» doch hoffen, dass minimale Dienstleistungen erhalten bleiben. Die SBB-Beteiligung an «avec.» konnte zudem als Garantie für Minimalleistungen angesehen werden. Im Frühjahr 2005 gaben die SBB bekannt, dass die «avec.»-Beteiligung aufgegeben wird. Hat sich die werte Bahnkundschaft nun bald im grossen Dorfkiosk mit Billettautomat – dem diskreten Hinweis auf die naheliegende Bahnstation – zu begnügen?



Die Werklokomotive der Firma Bühler in Uzwil SG im August 1997. (Foto A. Heer)

Zwischen «avec.» und «Kebab»: Der Zugang zu den Zügen ist für Ortsfremde kaum noch erkennbar. Was gilt in Flawil wohl als Nebenbetrieb? (Foto A. Heer)

Die Stellwerkpanne vom 7. Februar 2005 und der Zusammenbruch der Bahnstromversorgung vom 22. Juni 2005 könnten sich als weitere Symptome eines einseitig wirtschaftlich optimierten Systems erweisen. Zunehmende technische Komplexität und damit abnehmende Transparenz, die Verpflichtung zu minimalsten Reserven, aber auch abnehmendes Verständnis für Gesamtzusammenhänge sind die Rahmenbedingungen, die Pannen grossen Ausmasses wahrscheinlich machen. Robustheit und Fehlertoleranz lassen sich jedoch nur sichern oder gewinnen, indem eben nicht den Effizienzzielen der absolute Vorrang zufällt.

Das Unternehmen SBB AG scheint zudem den Weg zahlreicher mittlerer bis grösster Unternehmen der Privatwirtschaft eingeschlagen zu haben. Die möglichst austauschbaren Mitarbeitenden stehen einer Kundschaft gegenüber, die sich wenig oder nicht mehr an den Lieferanten oder Dienstleister gebunden fühlt. Es herrscht freier Markt – und es entstehen vermehrt Bindungsdefizite, die sich eigentlich für beide Seiten als nachteilig erweisen. Ob dieser Kulturwandel wohl allein mit Marketing-Massnahmen und Polizeipräsenz aufgefangen oder in sinnvolle Bahnen gelenkt werden kann?