

Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 13 (1986)

Artikel: Reisepost in Flawil : gestern und heute
Autor: Bänziger, Gustav
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-883660>

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: 08.01.2026

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

Reisepost in Flawil – gestern und heute

Gustav Bänziger, Flawil

Zürich und St. Gallen waren seit zirka 1798 mit Eilpostwagen verbunden. Diese verkehrten auf der Strecke Zürich – Winterthur – Wängi – Wil – Uzwil – Flawil – Gossau – St.Gallen, berührten also auch das Dorf Flawil. Jeden Dienstag und Freitagmorgen traf in Flawil auf der Weiterfahrt nach St.Gallen eine Diligence (Reisepostwagen) von Zürich her ein mit Passagieren, Briefen und schweren Postsachen, an Samstagen kam noch eine Eilpost dazu. Jeden Dienstag und Freitagnachmittag um drei Uhr, sowie Mittwoch und Samstagmorgen um sechs Uhr machte sich in St.Gallen die Diligence nach Zürich auf den Weg.

Wo sich damals das Postlokal befand, ist unbekannt. Ein Posthäuschen stand draussen im Flawiler Feld, das vermutlich um 1785 gleichzeitig mit der stattlichen Fabrikantenvilla von Landesstatthalter Johann Jakob Stadler (heute «Akazie») erbaut wurde.

Die Reisepost 1836 – 1856

Sowohl unter der kantonalen Posthoheit ab 1836, entscheidender aber seit 1849, als die eidgenössische Postverordnung in Kraft trat, erfuhr die Reisepoststation Flawil eine bedeutende Aufwertung. Zu jener Zeit befand sich das offizielle Postbureau in einer Scheune neben dem Gasthaus zum Rössli in Flawil. Posthalter und Postpferdehalter war der Rössliwirt Johann Jakob Pfändler, eine bedeutende Persönlichkeit im Dorfgeschehen von Flawil.

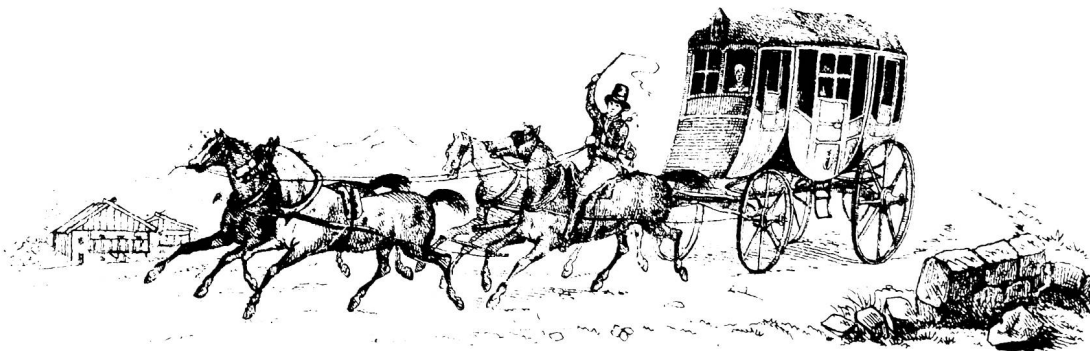
Wenn wir die beiden «Post-Course» der Jahre 1843 und das modern anmutende «Postdiagramm» der 50er Jahre betrachten, zeigt es sich,

dass zu jener Zeit folgende Postrouten unser Dorf und unsere Reiseposthaltestelle passierten:

1. St.Gallen – Flawil – Wil – Winterthur – Zürich – und umgekehrt.
2. St.Gallen – Flawil – Wil – Frauenfeld – Schaffhausen und umgekehrt.
3. St.Gallen – Flawil – Lütisburg – Wattwil und umgekehrt.

Der grafische Fahrplan zeigt uns die genauen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der damals vorhandenen Postkurse. Die grösseren Ringe bedeuteten Pferdewechselstationen, wobei die Passagiere Gelegenheit hatten, einen kühlen Trunk oder eine warme Verpflegung einzunehmen.

Wenn wir die Ankunfts- und Abfahrtszeiten dieses grafischen Fahrplans beachten, stellen wir fest, dass täglich eine Reisepost St.Gallen um 10.00 Uhr vormittags verliess und Flawil um 11.35 erreichte. Wil wurde um 12.55 und Winterthur 15.35 passiert. Die bergwärts fahrende Kutsche verliess Winterthur um 10.10 vormittags, passierte Flawil um 14.30 und traf um 16.10 in St.Gallen ein. Mitten in der Nacht, nämlich um 01.00 Uhr in der Frühe, verliess eine andere Reisepost Frauenfeld, passierte um 02.50 Wil und traf um 04.30 in der Früh in Flawil ein. St.Gallen sah jene Passagiere um 06.15. Der Gegenkurs verliess St.Gallen abends um 20.00 Uhr und traf um 21.40 in Flawil ein. In dunkler Nacht, eine Stunde nach Mitternacht, konnten die müden Passagiere dann in Frauenfeld dem



Briefkopf eines Reisescheins der St.Gallischen Post 1843. PTT Museum Bern.

Post-Course der Kantone St. Gallen und Schwyz.

Abgang		1843 ?		Ankunft	
täglich von		Zwischen St. Gallen und Zürich		täglich in	
St. Gallen. Zürich.				Zürich. St. Gallen.	
Wags. Abds. Wags. Abds.				Wags. Abds. Wags. Abds.	
10 u. 8 7 u. 8		a) über Gossau, Glarwil, Oberuzwil, Wyl, Winterthur;		5 u. 7 5 1/2 u. 4	
7 u. 6 7 u. 5		b) über Herisau, Lichtensteig, Wattwil, Uznach, Rapperswil.		7 u. 7 6 1/2 u. 8 1/4	
St. Gallen. Chur.		Zwischen St. Gallen und Chur (Vellera, Mailand)		Chur. St. Gallen.	
7 1/2 u. 4 1/2 5 u. 9		a) über Rorschach, Rheineck, Althäfen, Zuzwil, Ragaz;		4 1/2 u. 9 1/2 9 1/2 u. 5 1/4	
7 5		b) über Herisau, Lichtensteig, Weesen, Wäldersdorf.		— 9 1/2 8	
St. Gallen. Glarus.		Zwischen St. Gallen und Glarus		Glarus. St. Gallen.	
7 u. 6 9 1/2 u. 7 1/2		über Herisau, Wattwil, Uznach, Schänis, Weesen.		4 1/2 u. 4 1/2 6 1/2 u. 8 1/4	
St. Gallen. Feldkirch.		Zwischen St. Gallen und Feldkirch (Zürich, Wien)		Feldkirch. St. Gallen.	
— 5 1/4 4		über Speicher, Trogen, Althäfen, Oberried.		— 10 1/2 9 1/2	
St. Gallen. Konstanz.		Zwischen St. Gallen und Konstanz		Konstanz. St. Gallen.	
12 — 6		über Rapperswil, Neuhaus, Hub, Kreuzlingen.		— 4 11	
St. Gallen. Weinfelden.		Zwischen St. Gallen und Weinfelden		Weinfelden. St. Gallen.	
— 5 4 1/2		über Gossau, Arceg, Birsfelden, Sulgen und Birslingen.		— 9 8 1/2	
St. Gallen. Wattwil.		Zwischen St. Gallen und Wattwil		Wattwil. St. Gallen.	
— 5 4		über Gossau, Glarwil, Lütiburg, Guggenbach, Lichtensteig.		— 9 1/2 8 1/2	
St. Gallen. Rorschach.		Zwischen St. Gallen und Rorschach		Rorschach. St. Gallen.	
7 — 8		in Einfluss nach Konstanz, Lindau, Friedrichshafen		8 1/4 — 9 1/2	
8 1/2 u. 4 1/2 9 u. 4		vermittelt durch die Dampfschiffe.		9 3/4 u. 6 3/4 10 1/2 u. 5 1/4	
St. Gallen. Bregenz.		Zwischen St. Gallen und Bregenz		Bregenz. St. Gallen.	
8 1/2 — 9		Sonntag und Donnerstag.		— 1 1/2 5 1/4	
St. Gallen. Luzern üb. Schwyz.		Zwischen St. Gallen und Schwyz (Luzern)		Luzern üb. St. Gallen.	
11 1/2 — 7 1/2		über Uznach, Lachen, Pfäfers, Wetzikon (Ginsiedeln), Rothenthurm.		Schwyz. — 2	
St. Gallen. Schaffhausen.		Zwischen St. Gallen, Frauenfeld und Schaffhausen		Schaffhausen. St. Gallen.	
10 — 7		über Glarwil, Wyl, Stammheim und Dießenhofen.		— 7 1/4 4	
Zürich. Chur.		Zwischen Zürich und Chur		Chur. Zürich.	
7 — 5		über Rapperswil, Uznach, Weesen, Wäldersdorf, Ragaz (Bad Pfäfers).		— 9 1/2 6 1/2	
Zürich. Glarus.		Zwischen Zürich und Glarus		Glarus. Zürich.	
8 — 8		a) über Herisau, Wäldersdorf, Richterswil, Lachen.		— 4 1/4 4 1/4	
— 5 7 1/2		b) über Stäfa, Rapperswil, Uznach, Weesen.		4 1/2 — 7	
Zürich. Schwyz.		Zwischen Zürich und Schwyz		Schwyz. Zürich.	
— 5 4 1/2		a) über Herisau, Wäldersdorf, Richterswil und Rothenthurm (Ginsiedeln);		7 1/4 — 7	
8 — 7		b) über Albis, Zug, Arth und Seewen.		— 4 4	
Schaffhausen. Feldkirch.		Zwischen Schaffhausen und Feldkirch (Wien)		Feldkirch. Schaffhausen.	
7 — 4		über Frauenfeld, Wyl, Lichtensteig, Wilhaus.		— 10 1/2 7 1/4	
Rapperswil. Wattwil.		Zwischen Rapperswil und Wattwil (Wyl, Schaffhausen)		Rapperswil. Wattwil.	
7 — 4		über Niden, St. Gallen, Rappell, Gschwend.		— 7 1/4 10 1/2	
Herisau. Gossau.		Zwischen Herisau und Gossau (Zürich, Schaffhausen, Weinfelden)		Gossau. Herisau.	
10 1/2 u. 5 1/2 7 1/4 u. 2 1/4		Zwischen Brunnen und Luzern		Luzern. Brunnen.	
Brunnen. Luzern.		über Schwyz, Arth (Zug des Nigi), Rüschegg.		10 3/4 — 5	

Postkurse im Kt. St. Gallen. PTT Museum Bern.

Postwagen entsteigen. Um 10.30 verliess eine Reisepost, von Wattwil kommend, die Poststation Gonzenbach, und um 11.40 verliess eine solche Flawil in Richtung Wattwil. Versetzen wir uns in jene längst verflossene Zeit und lernen die Bestimmungen kennen, welche

laut damaliger schriftlicher Weisung Postreisende einzuhalten hatten: «Anmeldungen für Reisen mit der Post muss auf einer Poststelle gegen Vorausbezahlung schriftlich geschehen. Um Reisenden, die des Schreibens nicht mächtig sind oder die mit dem Ausfüllen der Formu-

lare Schwierigkeiten haben entgegen zu kommen, können auch mündliche Anmeldungen entgegengenommen werden.

Die Plätze im Wagen werden in der Reihenfolge der Anmeldungen zugeteilt. Indessen werden jenen Reisenden, welche die längste Strecke fahren, die besten Plätze überlassen. Das Rauchen ist ohne Zustimmung sämtlicher Mitreisender im Postwagen verboten, die Postillione dürfen auf keinen Fall rauchen. Hunde und anderes Getier dürfen nicht in den Wagen mitgenommen werden. Kondukteure und Postillione haben keinen Anspruch auf irgend ein Trinkgeld. Von der Beförderung ausgeschlossen sind sämtliche Personen, deren Zustand oder Benehmen den Mitreisenden beschwerlich fallen müsste, oder sie in Gefahr bringen könnte. Gegen Anstand und Sitte verstossende Reisende sind unverzüglich zum Aussteigen zu veranlassen, auch wenn keine Poststation in der Nähe ist. Zur Winterszeit werden den Passagieren leihweise Fusswärmer verabreicht. Es ist den Passagieren verboten, auf den Kutscherbock zu steigen, jedoch kann der Postbeamte an einer Station einem Reisenden den Platz des Kondukteurs übertragen, ohne dass dieser ihn verweigern darf.»

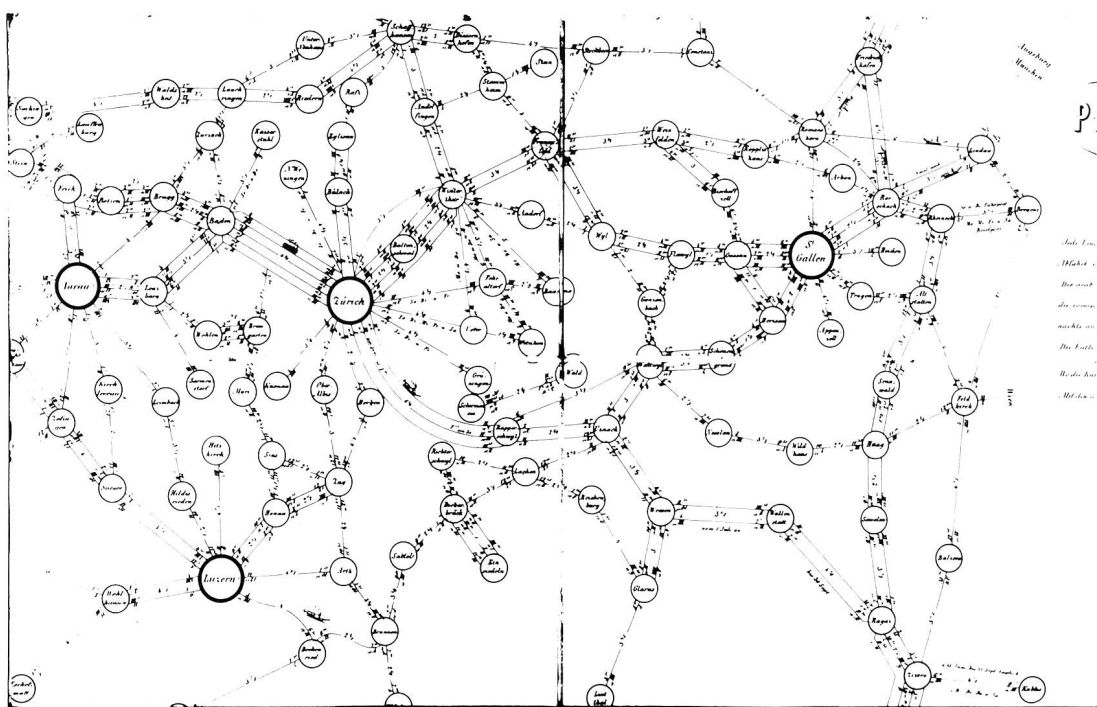
Die Reisepost 1856 – 1902

In der Zeit von Januar bis April 1856, als Flawil Endstation der im Bau begriffenen St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn war, stand die Reisepost in höchster Blüte. Flawil war Umsteigeplatz für alle Passagiere und Umladeplatz für die Güter. Mit der Aufnahme des durchgehenden Bahnbetriebes von Oerlikon bis nach St.Gallen wurde die bedeutende Reisepoststrecke St.Gallen – Flawil – Zürich aufgehoben. Als bescheidener Ersatz kam einige Jahre später der neue Postkurs nach Degersheim – Mogelsberg – Brunnadern dazu.

Bestehen blieb auch der Reisepostkurs Flawil – Gonzenbach – Wattwil, der nun auch den Zubringerdienst des Toggenburgs zur Bahnstation Flawil besorgte. Aber als im Jahre 1870 die Toggenburgerbahn von Wil bis Wattwil eröffnet wurde, nahmen die Reisenden eher den Umweg über Wil in Kauf, als dass sie sich, um nach Flawil oder St.Gallen zu gelangen, der Reisepost anvertrauten. Als einzige Reisepostverbindung verblieb nur noch der Kurs nach Brunnadern. Hatte sich das lebhafteste Treiben bei der Ankunft einer Reisepost bis zum Jahre 1856 vor und beim «Rössli» abgespielt, so rückte nach der Eröffnung der Eisenbahn der Bahnhof ins Zentrum. Älteste Flawiler mögen sich daran erinnern, dass die Degersheimerpost, vom Bahnhof her kommend, am ehemaligen «Bären» vorbei auf der Degersheimerstrasse hinauf nach Degersheim und ins Neckertal fuhr. Hoch auf dem Bock sass der Postillion und Kondukteur, wobei ersterer gemäss Postordnung gehalten war, beim Passieren von Dörfern und Siedlungen fleissig das Posthorn zu blasen. Es soll in dieser Beziehung unter den Postillionen wahre Virtuosen gegeben haben.

Im Winter des Jahres 1900 kam es auf der Strecke Degersheim – Flawil zu einem Unfall. Eine Reisepost kam am 22. Dezember bei Grobenenschwil auf der eisigen Strasse ins Rutschen. Trotz aller Anstrengungen des Postillions kippte das Gefährt um. Der Kutscher wurde vom Bock geschleudert, aber weder er noch die vier Passagiere kamen ernstlich zu Schaden.

So romantisch uns heute die ehemalige Reisepost mit Postkutsche und Postillion anmutet, so war das Reisen doch mit Unannehmlichkeiten verbunden. Degersheimer Stickereiindustrielle und Gewerbekreise fanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Reisepost ungenügend. Sie suchten möglichst rasche Verbindungen zur Bahnstation Flawil und dachten dabei an den



Graphische Postkurskarte 1850/51 der Eidgenössischen Reisepost. Region Ostschweiz. PTT Museum Bern.

POSTEN

der

Cantone St. Gallen & Schwyz

Reisefchein. N^o 5 von St. Gallen.

Es hat

für 1 Platz von hier nach

an Personentare

an Uebergewicht für

Der Eilwagen fährt ab den 4^{ten} febr.

1843

um 8 Uhr Nachmittags.

pr. Expédition fahrender Posten in St. Gallen

Bemerkungen.

1) Die Reisenden haben ihre Plätze im Eilwagen nach der Nro. ihrer Reisefarte einzunehmen. Da wo ein Wagenwechsel statt findet oder mehrere Gaurse zusammen treffen, haben diejenigen Reisenden, die am Orte, von dem der Wagen abgeht, ihre Billete lösen, oder solche, die mit dem weiter gehenden Wagen gekommen sind, Ansprüche auf die ersten Plätze, und den übrigen Reisenden sind die noch offenen Plätze nach der Reihe ihrer Nro. angewiesen, so zwar, daß der Weiterhergekommene unter diesen Letztern den Vortzug erhält.

2) Wenn vakante Plätze im Coupé an Reisende, wegen Mangel anderer Plätze, zum Preise des Innern angewiesen werden, so sind die betreffenden Reisenden gehalten, diese Coupé-Plätze an später einsteigende, welche den Coupé-Preis bezahlen wollen, abzutreten.

3) Die Reisenden haben für ihr Gepäck selbst zu raen, und sie sollen dasselbe eine Stunde vor Abfahrt

des Eilwagens, mit deutlicher Adresse versehen, auf das Bureau senden; 40 Pfund gehen frei mit, das Uebrige wird nach dem Tarif bezahlt. Andere Waaren oder Geld statt Passagiergut mitzunehmen, ist nicht erlaubt.

4) Das Einstiegen findet zu der angegebenen Stunde einzig vor dem Postbureau statt. Wegen verspäteter Abfahrtszeit hat der Reisende keinen Anspruch auf Rück erstattung des bezahlten Passagiergeldes.

5) Den Packern ist nicht gestattet, für das Auf- und Abpacken des Reisegepäcks irgend eine Gebühr zu fordern. Nur in dem Fall, wenn sie das Gepäck auf Verlangen in die Wohnung tragen, oder daselbst abholen, ist dafür eine Gebühr von 12 fr. zu bezahlen.

6) Der Condukteur und die Postillon dürfen unter keinem Vorwand von dem Reisenden ein Trinkgeld fordern oder erbitten.

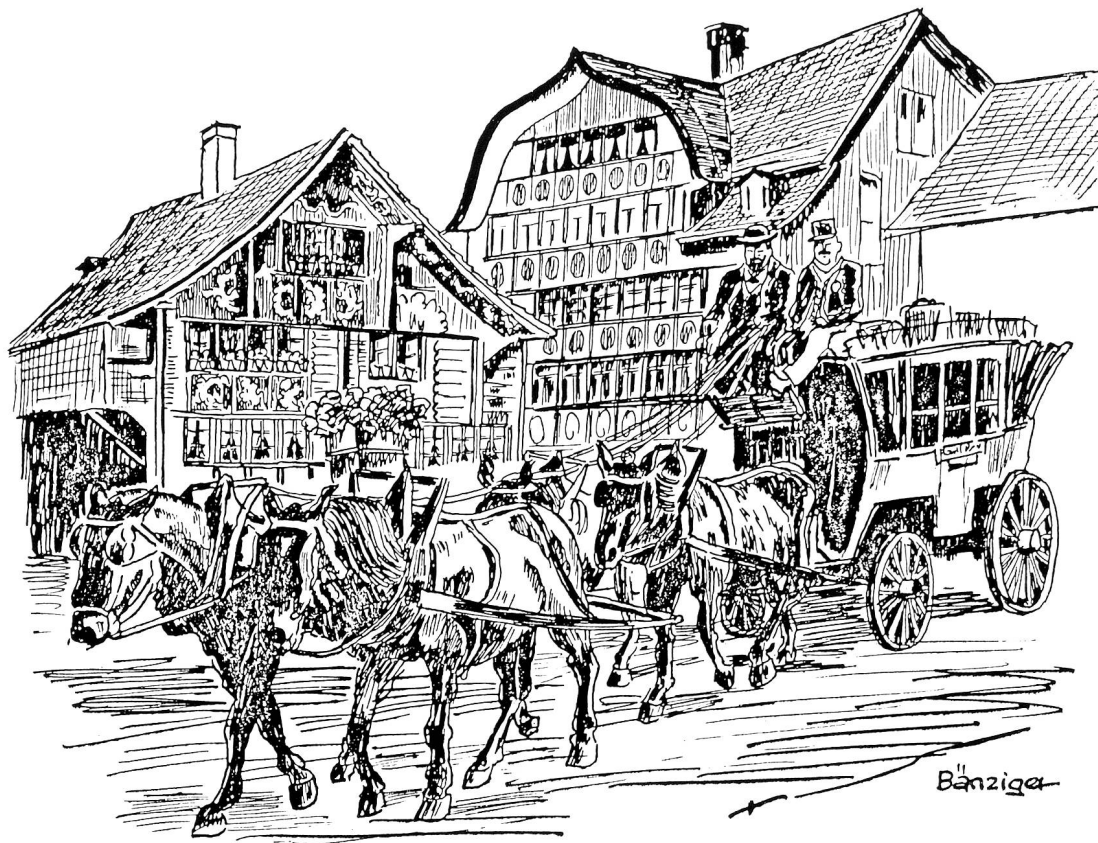
Reisebillet für Reisepost St. Gallen - Flawil von 1843.

damals aufkommenden Automobilverkehr. Es fand sich ein Komitee zusammen, welches Mittel und Wege suchte, um zwischen Degersheim und Flawil einen fahrplanmässigen Automobilverkehr einzurichten. Im Jahre 1903 war es dann so weit. Ab diesem Zeitpunkt verkehrten bis zur Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn 1910 lediglich noch Postfourgons mit Pferdezug von

Degersheim nach Flawil. Damit war das Kapitel Reisepost abgeschlossen.

Flawiler Pferdeposthalter und Postillione

Bis 1856, sehr wahrscheinlich aber länger, stand Rössliwirt Johann Jakob Pfändler in Flawil, sowohl als Posthalter wie als Postpferdehalter im Dienst der Post. Ob er sich auch als Postillon



Die Reisepost Flawil – Brunnadern nach einer Vorlage um 1900. Gezeichnet von Gustav Bänziger.

betätigte, ist nicht bekannt. Von 1860-1870 besorgte Franz Josef Forster als Postillion den Reisepostkurs von Gonzenbach nach Flawil und nahm in Flawil Wohnsitz. Forster soll grossen Wert auf schöne Pferde gelegt haben. Nach der Aufhebung des Reisepostkurses Wattwil - Flawil wurde Forster Pferdekehnecht in der «Krone». Ein weiterer Postpferdehalter und Postillion war Georg Zeller im Oberdorf. Die Stallungen Zellers befanden sich im Oberdorf. Er führte die Reisepost nach Brunnadern. Jakob Heer, einst im heutigen «Landhaus» wohnhaft, war ebenfalls Postpferdehalter. Seine Rosse trabten allerdings von Wil nach Bischofszell und standen in Zuckenriet im Stall.

Der Automobilkurs Flawil – Degersheim

Als am 1. August 1903 der gelbe Reisepostwagen mit Pferdezug zum letzten Mal die Strecke Flawil – Degersheim fuhr, waren bereits grössere Vorbereitungen im Gang, um die Rösslipost durch das Postauto zu ersetzen. Ein Initiativkomitee war am Werk, um die finanziellen und technischen Einzelheiten abzuklären. So wurde die in Frauenfeld domizilierte Firma Martini angefragt, ob sie einen in Frage kommenden Wagen für Versuchsfahrten zur Verfügung stellen würde. Eine am 29. Januar 1903 durchgeführte Probefahrt verlief derart befriedigend, dass sich am Sonntag, den 15. März 1903, die Initianten zur Gründungsversammlung der Automobilaktiengesellschaft zusammenfanden. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde Major Heinrich Stahel zur Rosenau Flawil gewählt. Als Vizepräsident beliebte Jakob Hugentobler in Degersheim, C.C. Wiget amtierte als Betriebs-

chef, und ein anderer Flawiler, namens Hermann Langenegger, wurde als Kassier bestimmt. Die Degersheimer stellten in der Person von Arnold Schefer den Aktuar, der Alterswiler Jean Zwicky und der Degersheimer Jakob Graf rangierten als Beisitzer.

Nachdem der administrative Teil in die Wege geleitet war, mussten noch die Fahrzeuge angeschafft werden. Nachdem die Probefahrt mit den Martiniwagen so glänzend abgeschnitten hatte, war es naheliegend, dass man sich zum Kaufe dieser Automobile entschloss. Diese kosteten damals f8 500 Franken pro Stück, wozu noch je 150 Franken für die Rouleaux und 120 Franken für ein speziell für den Kondukteur angefertigtes Dach kam. Die Karosserie stammte von der Firma Geissberger in Zürich. Diese für die damalige Zeit mit dem modernsten Komfort ausgestatteten Wagen wiesen 12 Sitzplätze auf; vier davon waren sogar als Raucherabteil eingerichtet.

Die Höchstgeschwindigkeit betrug 20 Stundenkilometer, geleistet von einem 4-Zylindermotor mit 20 PS. Erstaunlicherweise war im Wageninnern eine elektrische Beleuchtung eingerichtet, sicherheits halber waren allerdings auch Kerzenlampen vorhanden. Die Aussenbeleuchtung bestand aus Azetylen-Scheinwerfern, welche aus Paris bezogen werden mussten.

Der Betrieb wurde am 1. September 1903 mit zwei Motoromnibussen aufgenommen. Und man stieg gleich von Anfang an gross ein. Pro Tag wurden nicht weniger als zehn Kurse geführt. Autoführer Brander und Kondukteur Pfändler hatten, speziell an Sonntagen, alle Hände voll zu tun, um die Menge der Reisenden

Verzeichniss

1864

der Post-Kurse des Kreises St. Gallen.

Nummer der Kurse.	Benennung der Kurse.	Abfahrts-Tageszeiten
		oder nähere Bezeichnung der Kurse.
1	St. Gallen-Appenzell, I.	Vormit. von St. Gallen nach Appenzell u. Nachm. von Appenzell nach St. Gallen.
2	St. Gallen-Appenzell, II.	Morgs. von Appenzell nach St. Gallen u. Abends von St. Gallen nach Appenzell.
3	St. Gallen-Heiden	
4	St. Gallen-Trogen, I.	Morgs. von St. Gallen nach Trogen u. Nachm. von Trogen nach St. Gallen.
5	St. Gallen-Trogen, II.	Morgs. von Trogen nach St. Gallen u. Abends von St. Gallen nach Trogen.
6	St. Gallen-Wattwyl	N. K. pr. Herisau, Abends von St. Gallen nach Wattwyl u. Morgs. von Wattwyl nach St. Gallen.
7	Altstätten-Bahnhof	
8	Biberbrück-Einsiedeln	
9	Brunnaden-Flawyl	
10	Ebnat-Wattwyl, Doppelkurs	
11	Einsiedeln-Brunnen-Luzern, I.	N. K. Morgs. von Einsiedeln nach Luzern u. Nachm. von Luzern nach Einsiedeln.
12	Einsiedeln-Brunnen-Luzern, II.	T. K. Nachm. von Einsiedeln nach Luzern u. Morgs. von Luzern nach Einsiedeln.
13	Einsiedeln-Richterswyl, I.	Morgs. v. Einsiedeln nach Richterswyl u. Vorm. v. Richterswyl nach Einsiedeln.
14	Elm-Glarus	
15	Flawyl-Wattwyl	Vorm. von Flawyl nach Wattwyl u. Abds. von Wattwyl nach Flawyl.
16	Gais-Altstätten	
17	Glarus-Linththal, I.	Morgs. von Glarus nach Linththal u. Nachm. von Linththal nach Glarus.
18	Glarus-Linththal, II.	Abends von Glarus nach Linththal u. Morgs. von Linththal nach Glarus.
19	Heiden-Rheineck	Jahreskurs, Morgs. v. Heiden nach Rheineck u. Abds. v. Rheineck nach Heiden.
20	Heiden-Teufen	
21	Herisau-Winkeln	
22	Lichtensteig-Haag	
23	Lichtensteig-Uznach, I.	Morgs. von Lichtensteig nach Uznach u. Abds. von Uznach nach Lichtensteig.
24	Lichtensteig-Uznach, II.	Abends von Lichtensteig nach Uznach u. Vorm. von Uznach nach Lichtensteig.
25	Näfels-Richterswyl	
26	Rapperswyl-Wattwyl	
27	Uznach-Biberbrück, I.	Morgens v. Uznach u. Biberbrück und Mittags v. Biberbrück n. Uznach.
28	Uznach-Biberbrück, II.	Abends v. Uznach n. Biberbrück und Nachts v. Biberbrück n. Uznach.
29	Wattwyl-Flawyl	
30	Wattwyl-Uznach	
31	Wattwyl-Wyl, I.	Morgs. von Wattwyl nach Wyl und Abends von Wyl nach Wattwyl.
32	Wattwyl-Wyl, II.	Wyl-Wattwyl, Morgs. v. Wyl nach Wattwyl u. Nachm. v. Wattwyl nach Wyl.
33	Wattwyl-Wyl, III.	Vorm. von Wattwyl nach Wyl u. Nachm. von Wyl nach Wattwyl.
34	Weinfelden-Wyl	
35	Wildhaus-Wattwyl	
36	Winkeln, resp. Herisau-Wattwyl	Morgs. von Winkeln resp. Herisau nach Wattwyl u. Abends von Wattwyl nach Winkeln resp. Herisau.
37	St. Gallen-Romanshorn-Konstanz	Morgs. von St. Gallen nach Konstanz u. Abends von Konstanz nach St. Gallen.
38	St. Gallen-Amriswyl-Konstanz	Nachm. von St. Gallen nach Konstanz u. Morgs. von Konstanz nach St. Gallen.
39	Bischofszell-Gossau, I.	Morgs. von Bischofszell nach Gossau u. Vorm. von Gossau nach Bischofszell.
40	Bischofszell-Gossau, II.	Nachm. von Bischofszell nach Gossau u. Abends von Gossau nach Bischofszell.
41	Einsiedeln-Richterswyl, II.	Mittags v. Einsiedeln nach Richterswyl u. Abds. v. Richterswyl nach Einsiedeln.
42	Frauenfeld-Wyl	
43	Rorschach-Neukirch, I.	Morgs. von Rorschach nach Neukirch u. Vorm. von Neukirch nach Rorschach.
44	Rorschach-Neukirch, II.	Nachm. von Rorschach nach Neukirch u. Abends von Neukirch nach Rorschach.
45		
46		
47		
48	Appenzell-Altstätten	Sommerkurs.
49	Einsiedeln-Richterswyl, III.	Sommerkurs.
50	Heiden-Rheineck, II.	Sommerkurs, Morgs. v. Rheineck nach Heiden u. Nachm. v. Heiden nach Rheineck.



Der Postautopark 1903 beim Bahnhof Flawil.

abzufertigen. Damals war man «grosszügig». Sobald vier Personen und mehr keinen Sitzplatz fanden, wurde ein Extrakurs eingeschaltet. War dann das Tagespensum erfüllt, fuhr der Wagen in die Remise, die vornehmer tönende Bezeichnung «Garage» war noch nicht gebräuchlich, welche sich unter der Tonhalle beim «Rössli» befand.

Die neuen Omnibusse bewährten sich auch im Winter. Speziell eingebaute Sandstreuer verhinderten das Rutschen. Der findige Schlossermeister Graf von Degersheim hatte noch eine zusätzliche Sicherung eigener Erfindung gegen das Rutschen konstruiert und eingebaut. Grosse Probleme ergaben die Vollgummireifen. Bei den damaligen Kiesstrassen musste ein grosser Verschleiss dieser kostspieligen Pneus in Kauf genommen werden.

Schon damals wurde für das Fahrpersonal die Ruhezeit strikte eingehalten. Dafür sorgten vom Bezirksamt bis zur eidgenössischen Post genaue Kontrollen. Der motorisierte Personentransport florierte. Im November 1904 konnte bereits ein dritter Wagen angeschafft werden. Der damalige Fahrplan lautete wie folgt:

Degersheim ab:	7.00	9.10	12.00	14.30	20.00
Flawil ab:	8.00	10.00	12.30	15.00	20.30

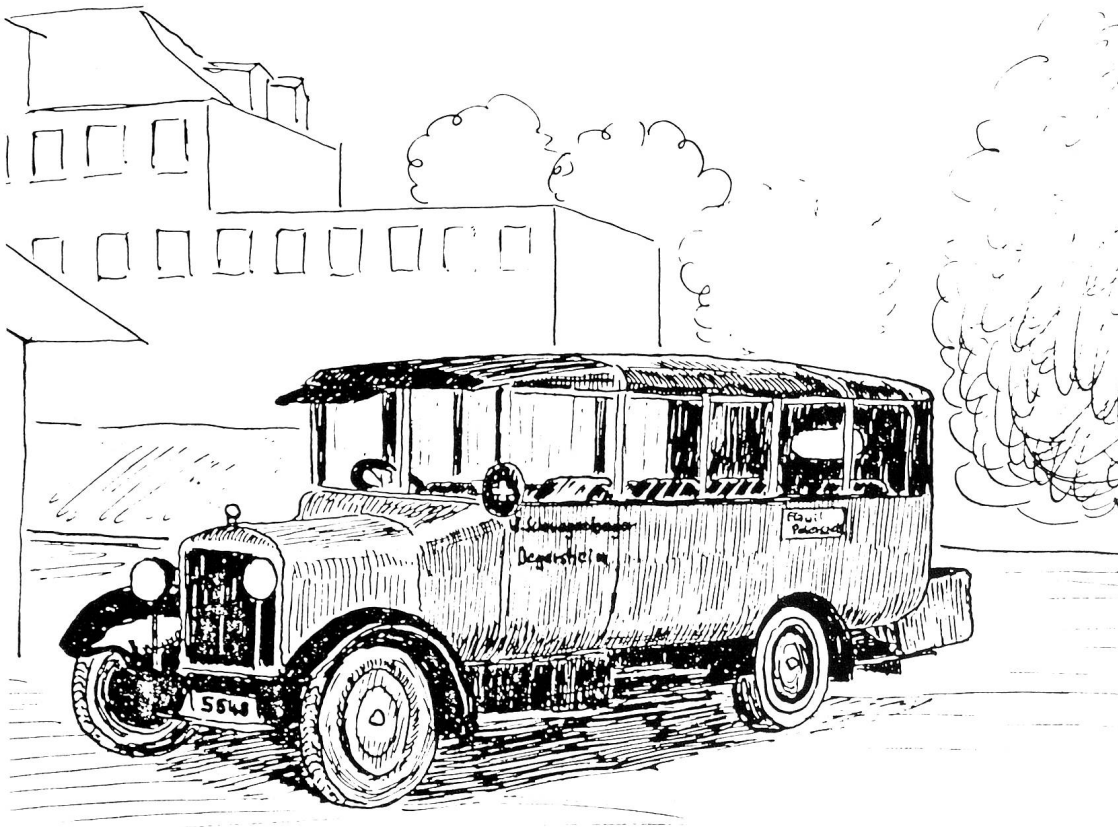
Die Bergfahrt beanspruchte 40 Minuten und die Talfahrt 30 Minuten. Der Fahrpreis Flawil – Degersheim einfach kostete 80 Rappen. Haltestellen befanden sich beim Bahnhof, im Jäger-tal, in Grobenentschwil, Hinterschwil und bei der Post Degersheim.

Von der Betriebsaufnahme am 1. September bis zum 1. Oktober 1903 wurden in einem einzigen

Monat 2600 Passagiere befördert, und Ende Oktober waren es sogar 10 000! Dieses Rekord-ergebnis, aber auch die pannenfreien Fahrten lenkten die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf diese Autoverbindung. Aus vielen Gegenden der Schweiz, sogar aus dem Ausland, kamen Anfragen über Wagenmarke, Organisation, Kosten und Erfahrungen. Ein Interessent erkundigte sich, wie oft die Wagen gewaschen werden müssten, und wie hoch der Wasserverbrauch veranschlagt werden müsse!

Nicht alle waren über dieses neue und stinkende Verkehrsmittel begeistert. Die Betriebsleitung des Automobilunternehmens beschwerte sich beim Flawiler Postverwalter darüber, dass der Pferdeführer des Postfourgons, welcher die Paketpost von Flawil nach Degersheim zu führen hatte, nicht selten in aller Seelenruhe die ganze damals noch ziemlich schmale Strasse für sich in Anspruch nahm und dem motorisierten Konkurrenten trotz melodischer Hupe den Vortritt verweigerte. Auch von andern Zwischenfällen blieb der Autokurs nicht verschont. Am 3. März 1904 erschrak das Pferd von Herrn Pfändler in Degersheim derart ob dem ratternden, fauchenden und rollenden Ungetüm, das ihm so plötzlich auf der Strasse entgegenfuhr, dass dieses durchging, dabei verunglückte und abgetan werden musste.

Hunde und anderes Getier durften im Auto nicht mitgeführt werden. Für den Flawiler Fotografen Gimmi, welcher in Degersheim ein kleines Fotostudio betrieb, war das kein Problem. Noch viel weniger für seinen Windhund, den er gerne nach Degersheim mitnahm. Bei der «rasenden» Geschwindigkeit von 20 km pro



Degersheimer Postauto 1927-33.

Stunde lief das Tier dem Autobus mühelos nach oder meistens vor.

Das Autobusunternehmen war so generös, dass die Krankenschwestern der Gemeinden Flawil und Degersheim in Ausübung ihres Berufes gratis mitbefördert wurden. Auch Postsäcke mit Briefen für die Aussenposten wurden unentgeltlich mitbefördert, man verlangte lediglich, dass keine Verspätungen eintreten. Die beiden Postchauffeure Brander und Stump erhielten damals einen Taglohn von neun Franken. Die Kondukteure mussten sich mit Fr. 4.50 pro Tag begnügen. Zur Zeit der höchsten Blüte standen schliesslich vier Wagen im Betrieb.

Die Bodensee-Toggenburgbahn

Eine Änderung trat erst ein, nachdem im Jahre 1910 die Bodensee-Toggenburgbahn eröffnet worden war. Wie vorausgesehen, brachte die Eisenbahnverbindung eine spürbare Einbusse der Passagierzahlen. Die Kurse wurden eingeschränkt, der Betrieb aber weitergeführt. Umso härter wurde das Unternehmen vom Ausbruch des ersten Weltkrieges betroffen. Der Autobusbetrieb musste sofort eingestellt werden; das vorrätige Benzin verfiel einer Beschlagnahme durch die Militärverwaltung. Am 28. März 1915 schritt man zur Liquidation der Gesellschaft, und im Jahre 1918 konnte das ganze Aktienkapital samt Zinsen voll ausbezahlt werden. Damit endete die erste erfolgreiche Etappe des Automobil-Kurses Flawil – Degersheim.

Die Weiterführung des Betriebes

War im Jahre 1903 die Initiative für einen Autobetrieb mehrheitlich von Flawil ausgegangen, so war es 1926 eindeutig Degersheim, welches auf eine Wiederaufnahme des ehemaligen Autokurses drängte. Ein Degersheimer Unternehmer erwarb einen Autocar älterer Bauart und nahm bis 1927 versuchsweise den Betrieb auf. Erst als es sich herausstellte, dass die Frequenz genügend war, schaffte die Firma Schregenberger in Degersheim ein neues 17-18plätziges Postauto um 33 000 Franken an, welches mit Innenbeleuchtung und Heizung versehen war. Vorerst begnügte man sich mit vier Doppelkursen, wobei vereinzelt auch Dicken und Peterzell bedient wurde.

Der Passagierverkehr war trotz der Krisenzeit von 1930-38 zufriedenstellend. Beim Ausbruch des zweiten Weltkrieges im Jahre 1939 wurden die Autos requiriert, aber nach kurzer Zeit wieder freigegeben. Der während des Krieges stark eingeschränkte motorisierte Verkehr kam dem Autokurs Degersheim – Flawil sehr zustatten, so dass er sich über Wasser halten konnte.

Die Hochkonjunktur der Nachkriegszeit wirkte sich belebend auf das Unternehmen aus. Morgens und abends waren die Autos durch auswärts arbeitende Leute der oberen Gegend meistens voll besetzt. Die Erschliessung des Skigebietes beim Fuchsacker brachte lebhaften Sportverkehr, der oft nur mit Doppelkursen zu bewältigen war. Im Sommer brachte ein Badekurs Badelustige bis zur Achsäge beim Necker,

dieses Angebot wurde bis zur Eröffnung der Schwimmbäder in Flawil und Degersheim beibehalten. Seit 1967 sind moderne, grossräumige offizielle Postautos im Einsatz. Obwohl nicht mehr so voll ausgelastet wie in der Blüte der Hochkonjunktur, ist diese Postautoverbindung von Flawil nach Degersheim und Dicken auch heute noch für nicht motorisierte Einwohner ein dringendes Bedürfnis.

Die Postchauffeure

Der allgemein beliebte Postchauffeur Josef Jäger hatte sein verantwortungsvolles Amt bei der Neueröffnung, also im Jahr 1926, angetreten. Bis zum Jahre 1964 versah er sein Amt in beispielloser Zuverlässigkeit. Viktor Keller löste ihn ab, auch er erwarb sich die Gunst der Passagiere. Der grosse Andrang zur Zeit der Hochkonjunktur erforderte grosse Konzentration und Sicherheit. Er stellte sich dieser Herausforderung, war dann aber doch froh, als er im Jahre 1977 das Steuer des schweren Wagens den jungen Händen seines Sohnes Viktor übergeben konnte. Seit Jahren wirkt auch Emil Bösch als zuverlässiger Ablöser auf dieser Route. Da der Name Emil Bösch einen guten Klang hat, gewann das Unternehmen gleich einen weiteren Ablöser aus diesem bekannten Toggenburger Geschlecht.

Postautochauffeure sind bekannte und geachtete Persönlichkeiten. Ihnen und den Postautos verdanken die nicht motorisierten, meist älteren Einwohner unserer Gegend eine gewisse Mobilität.

Der Postautokurs Flawil – Lütisburg

Seit 1870, als der Postillion der Pferdereisepost von Flawil nach Lütisburg und Wattwil zum letzten Mal sein Posthorn erschallen liess, waren die Bewohner der Weiler und Ortschaften zwischen Flawil und Lütisburg ohne direkte Verkehrsverbindung. Bestrebungen, eine solche wieder einzuführen, hatten keinen Erfolg. Um 1905 befasste sich Heinrich Stahel, der initiativ Präsident des Automobilkurses Flawil – Degersheim, ebenfalls mit dieser Möglichkeit, auf der verwaisten Strecke einen Autodienst einzurichten; doch dauerte es noch bis zum Jahre 1947, bis diese Idee konkrete Formen annahm. Initianten waren der Lütisburger Maler Wahrenberger und Krankenhausverwalter Schönenberger aus Flawil.

Mit den Unternehmern Egger und Stramm kam es zu einer Vereinbarung, welche vorsah, dass diese ihr eigenes Auto einer neugegründeten Autogenossenschaft zur Verfügung stellten und die vorgesehenen Kurse als Autohalter selber

bedienten. Die Gemeinde Lütisburg und Flawil übernahmen eine Defizitgarantie.

So kam es, dass genau 77 Jahre nach Einstellung der Rösslipost der erste Autokurs den Bewohnern des Rindals zwischen dem Scheidweg in Flawil und der Bahnstation Lütisburg das schöne Gefühl vermittelte, endlich wieder an die grosse, weite Welt angeschlossen zu sein.

Der erste Wagen, der eingesetzt wurde, war ein Mercedes. Obwohl ein älterer Jahrgang, diente er dem jungen Unternehmen treu und brav. Da die Erwartungen von Anfang an nicht allzu hoch geschraubt waren, enttäuschte es auch niemanden, als die Defizitgarantie beider Gemeinden immer wieder beansprucht werden musste. Die Bewohner des abgelegenen Tales waren froh, durch den Autokurs mit Flawil und Lütisburg verbunden zu sein.

Populär wurde diese Autoverbindung aber erst, als am 1. Januar 1954 der Lütisburger Franz Zehnder den Betrieb übernahm und einen F.B.W. einsetzte. Als die Post im Jahre 1955 die Trägerschaft des Kurses offiziell übernahm und die Konzession der privaten Gesellschaft erlosch, wurde Franz Zehnder offizieller Postautohalter. 1961 schaffte Zehnder im Betrag von 127 000 Franken einen neuen Wagen an, der inzwischen wiederum ersetzt wurde.

Der Alltag eines Postautochauffeurs kann mit amüsanten Begebenheiten erfüllt sein. Da musste einmal eine Frau überzeugt werden, dass ein gelöstes Retourbillett wohl zehn Tage gültig sei, aber keineswegs als Generalabonnement für diese Zeit benützt werden könne. Ein Passagier ungewöhnlicher Art wies einen Frachtbrief vor und nahm im Kofferraum Platz. Es war ein Kälbchen, welches damit zu hohen Ehren kam.

Das Lütisburger Postauto kommt auch für Extrafahrten zum Einsatz, sei es zu einem Wanderziel oder zu einem Firmenausflug ins Blaue. Beliebt sind zudem die Hochzeitsfahrten.

Seien wir froh, dass es die Postautos mit ihren zuverlässigen Chauffeuren gibt, welche bei jeder Witterung ihren Dienst versehen. Hoffen wir, dass Franz Zehnder, der seit 31 Jahren seines Amtes waltet, einen ebenso dienstbeflissenen Nachfolger findet.

Benutzte Quellen:

Staatsarchiv St.Gallen: Postakten

PTT Museum Bern

Unterlagen: Willi Stahel, Firma Schregenberger und Franz Zehnder.

Alfred Hofmann: Die Flawiler Fuhrleute des 17. bis 19. Jahrhunderts.



Die Fabriken von Mathias Näf, um 1890. Bunter Sackzettel für Singapur mit Ehrenmedaillen. Staatsarchiv St.Gallen.