

**Zeitschrift:** Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg  
**Band:** 24 (1997)

**Artikel:** Auf den Spuren der Toggenburgerbahn  
**Autor:** Heer, Anton  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-883508>

### **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:** 26.12.2025

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

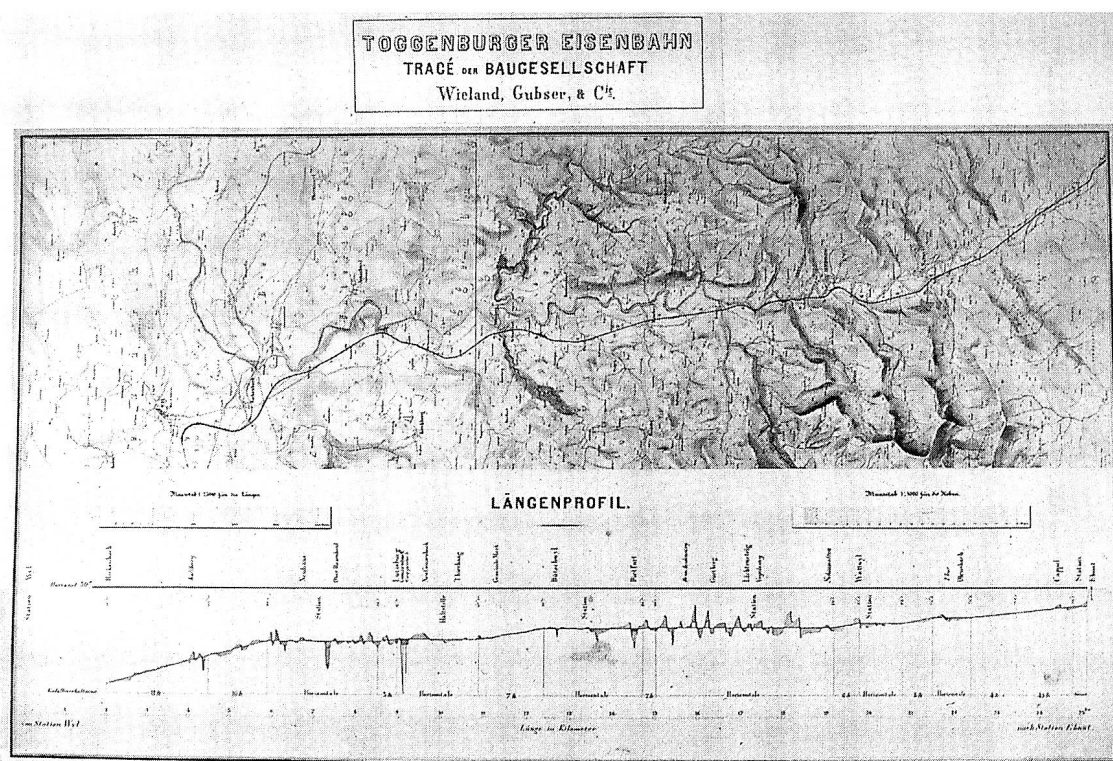
# Auf den Spuren der Toggenburgerbahn

Anton Heer, Flawil

1847 nahm die «Schweizerische Nordbahn» (SNB) zwischen Zürich und Baden den Betrieb auf. Dieser Streckenabschnitt, besser bekannt unter dem Namen «Spanisch-Brötli-Bahn», sollte einst Teil der Zürich-Basler Eisenbahn werden. Die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes nahm aber einen anderen Lauf. Trotzdem, 1847 ging als Geburtsjahr der schweizerischen Eisenbahnen in die Geschichte ein. 1997 wird nun unter dem Motto «Die Bahn bewegt seit 1847» der 150. Geburtstag unserer Eisenbahnen gefeiert.

Feiern durfte die Toggenburger Bevölkerung vor kurzem den 125. Geburtstag ihrer 1870 eröffneten Eisenbahn. Mit Stolz darf man im Toggenburg zudem auf den erstaunlich frühen Einzug der Eisenbahn im Thurtal zwischen Wil und Ebnat hinweisen. Stolz darf aber auch das Toggenburgermuseum in Lichtensteig auf die gut erhaltene Fotoserie aus der Bauzeit der Toggenburgerbahn sein.

Zum 150. Geburtstag der Schweizerbahnen wird diese Fotoserie erstmals vollständig veröffentlicht.



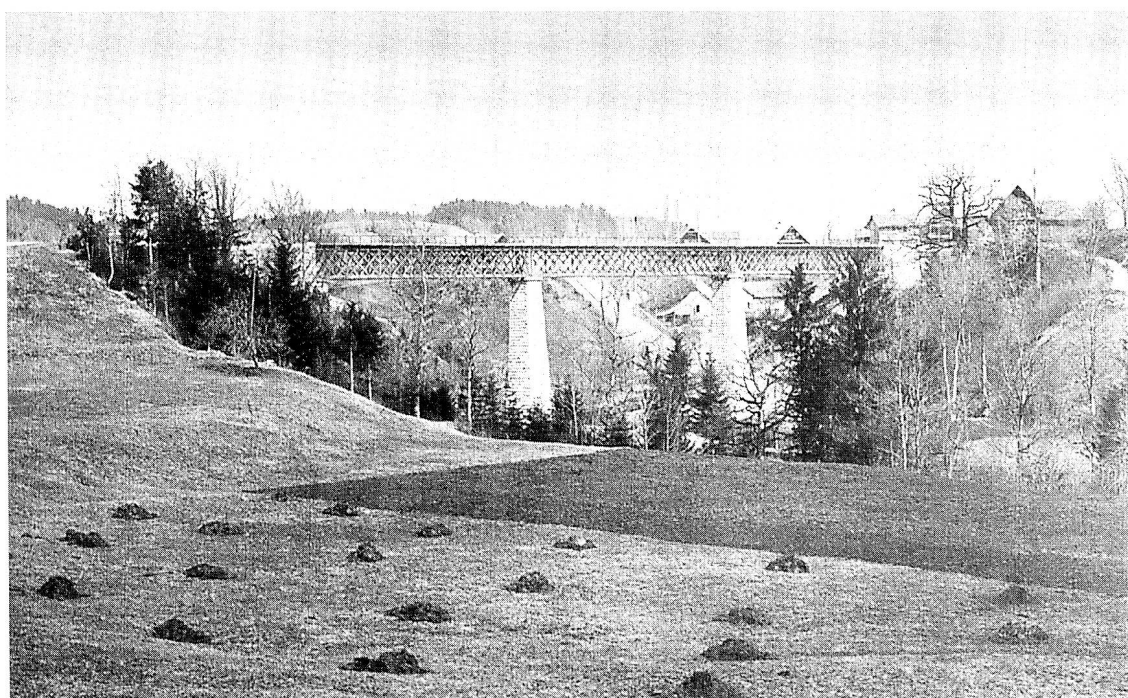
Übersichtsplan Wil-Ebnat. – «Die Baugesellschaft Wieland, Gubser & Cie.» übernahm Projektierung und Bau der Toggenburgerbahn. Genieoberst und Unternehmer Richard Wieland (1826-1868), zwischen 1852 und 1854 erster Telegraphen-Inspektor in St.Gallen, starb kurz nach der Aufnahme der Bauarbeiten für die Toggenburgerbahn in Lichtensteig. Ingenieur Beat Gubser (1836-1882), ein hochangesehener Brückenkonstrukteur, gründete in Wil eine eigene Brückenbauwerkstätte. Die Brücken der Toggenburgerbahn und zahlreiche weitere Eisenkonstruktionen der Region gingen auf Gubser zurück.

Mit einer Länge von 25 km und einer Höhendifferenz von nur 60 m zwischen Wil (570 m ü.M.) und Ebnat (630 m ü.M.) wies die Toggenburgerbahn in traktionstechnischer Hinsicht vorteilhafte Bedingungen auf (mittlere Steigung 2.4 Promille). Einfache dreiachsige Tenderlokomotiven genügten vollauf.

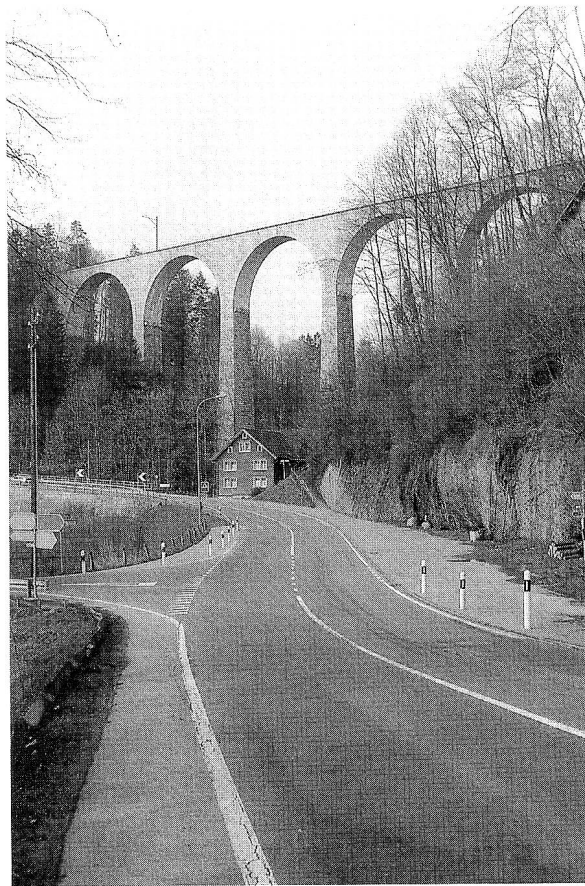


*Brücke über den Hörachbach bei Bazenheid im  
Frühjahr 1996 (Länge = 96 m, Baujahr 1943).*

Die Brücke über den Hörachbach bei Bazenheid wurde 1943 im Hinblick auf die Elektrifikation der Strecke Wil-Lichtensteig umgebaut. Zwei gemauerte Pfeiler der Brücke von 1870 sind aufgrund der typischen Bauweise und der Sockelpartien gut erkennbar. Die heute starke Bewaldung östlich des Bauwerks verhindert die freie Sicht vom Aufnahmestandort von 1870.

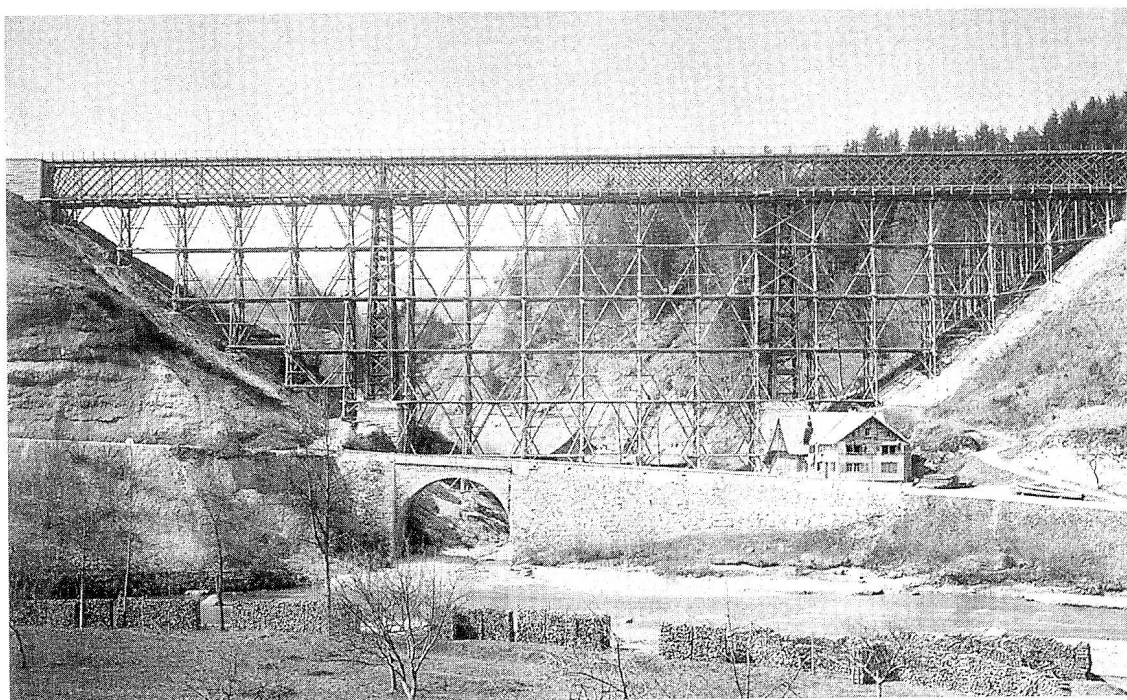


*Aufnahme um 1870, Sammlung TML.*



*Guggenlochbrücke bei Lütisburg im Frühjahr 1995  
(Länge = 152 m, Baujahr 1945).*

Der Umbau der Guggenlochbrücke erfolgte 1945, also erst nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Wil und Lichtensteig. Heute führt ein Waldsträsschen genau über den einstigen südlichen Pfeilersockel der Eisenbrücke von 1870.



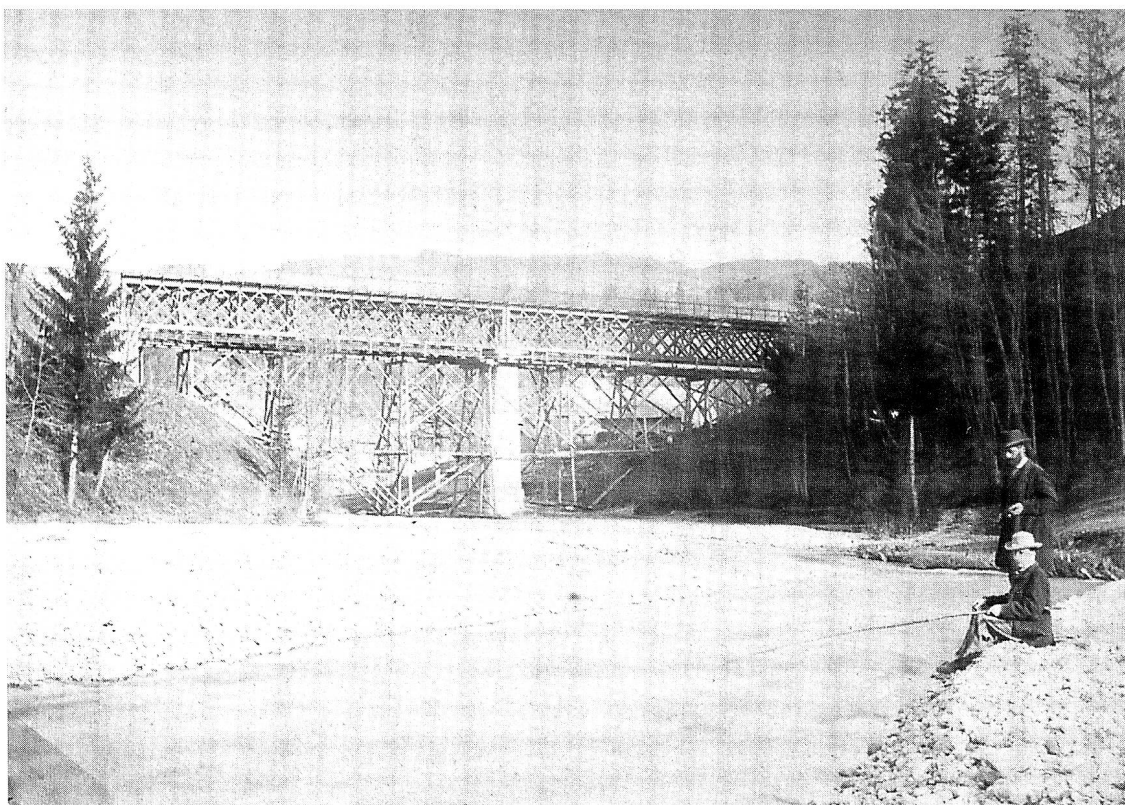
*Aufnahme im Frühjahr 1870, Sammlung TML.*



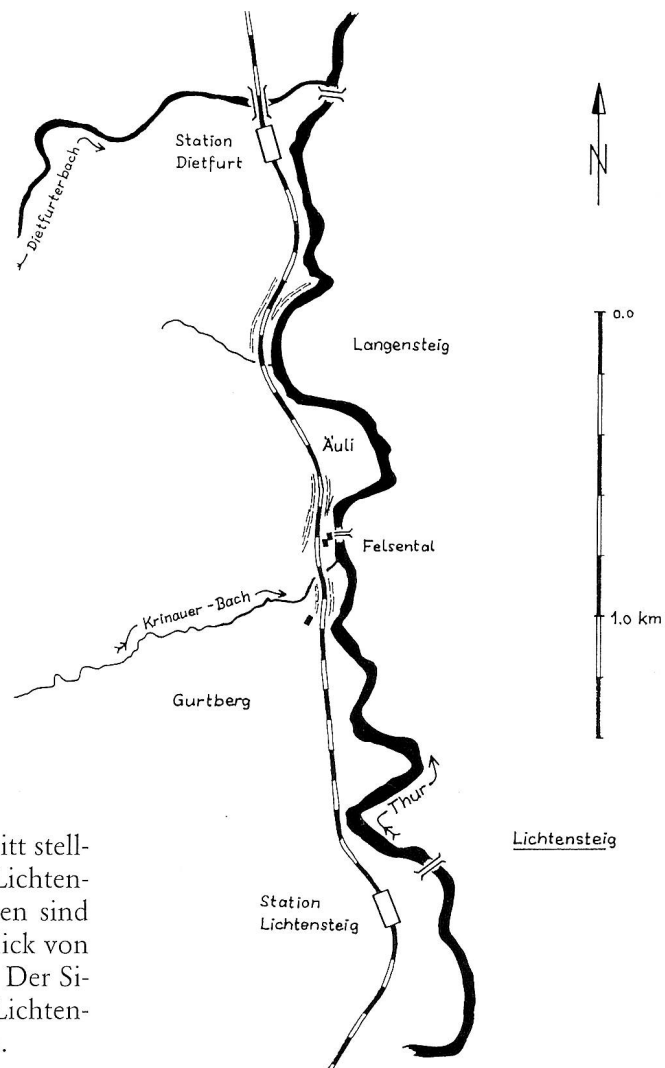


*Brücke über den Dietfurterbach im Frühjahr 1996 (Länge = 60 m, Baujahr 1943).*

Die Brücke über den Dietfurterbach wurde 1943, also während der Kriegszeit und der damit verbundenen Kohlenknappheit, umgebaut. Auch hier wurde der gemauerte Pfeiler der ersten Brücke weiterverwendet. Ein Vergleich mit der Brücke von Bazenheid und den Spuren im Guggenloch lohnt sich.



*Aufnahme im Frühjahr 1870. Sammlung TML.*



### *Abschnitt Dietfurt-Lichtensteig*

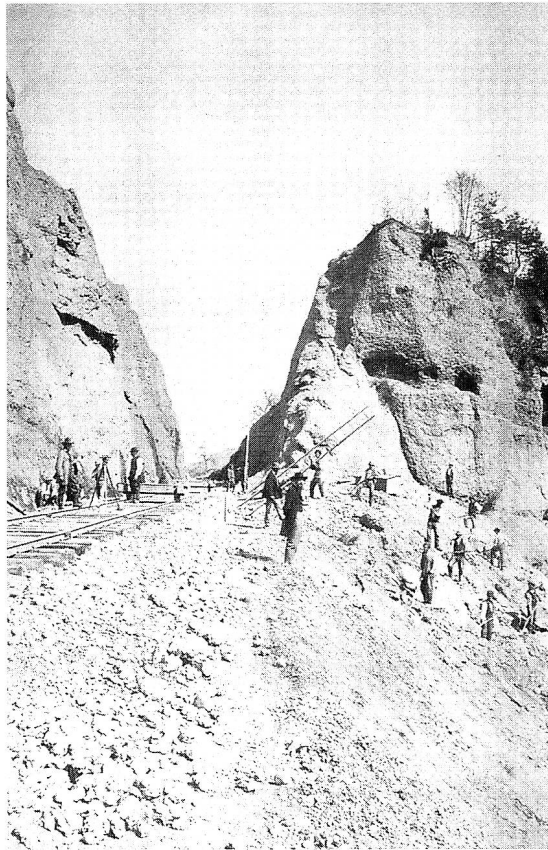
Ein bautechnisch aufwendiger Abschnitt stellte die Strecke zwischen Dietfurt und Lichtensteig dar. Die verschiedenen Felspartien sind heute noch gut erkennbar, der freie Blick von 1870 ist dagegen kaum mehr gegeben. Der Situationsplan zum Abschnitt Dietfurt-Lichtensteig soll als Orientierungshilfe dienen.



*Etwa 600 m südlich der Station Dietfurt durchschneidet die Bahnlinie eine zur Thur abfallende Felsformation, Blickrichtung gegen Dietfurt, Sammlung TML.*



*Der Einschnitt zwischen dem Äuli und dem Felsental von Norden gesehen, Sammlung TML.*



*Der markante Felskopf über dem Felsental ist heute dank der dichten Bewaldung kaum mehr erkennbar.*



*Der freie Blick über das Felsental Richtung Gurtberg war 1870 noch möglich. Heute prägen Einschnitt und Galerie der Umfahrungsstrasse den Abhang zum Felsental, Sammlung TML.*





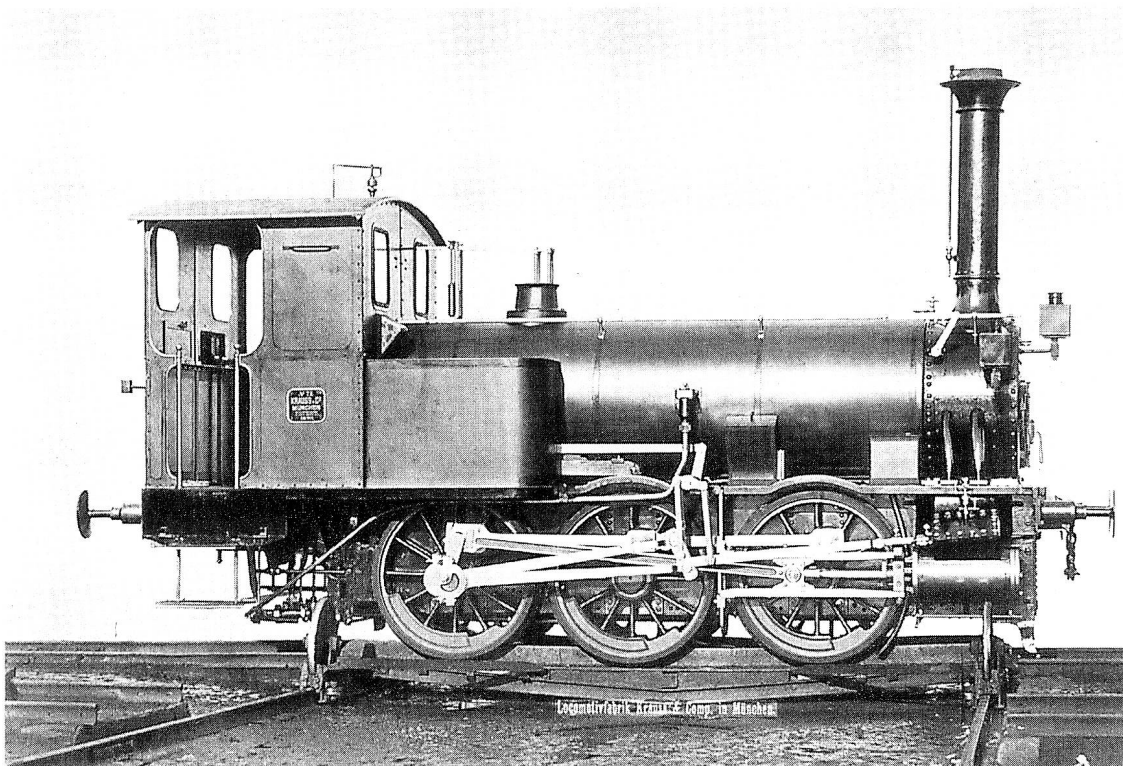
*Brücke über die Thur bei Ulisbach im Frühjahr 1996 (Länge = 38 m, Baujahr 1944).*

Entlang der Thur gegenüber von Ulisbach war eine offensichtlich normalspurige Rollbahn in Betrieb. Wahrscheinlich wurde damit zur Zeit des Baus der Toggenburgerbahn ein Steinbruch an der südlichen Bergflanke erschlossen. Die ursprüngliche Eisenbrücke der Toggenburgerbahn von 1870 wurde 1944 durch eine stärkere Stahlkonstruktion ersetzt.



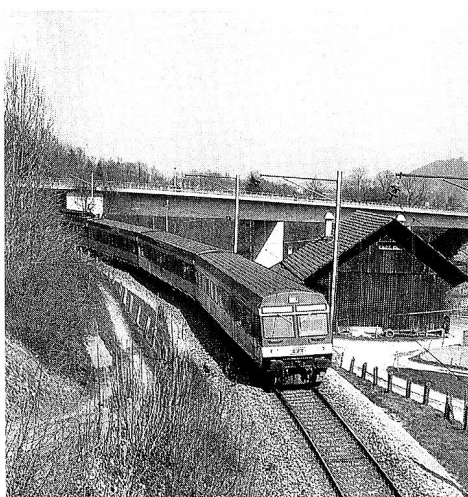
*Aufnahme um 1870, Sammlung TML.*





*Dampflokomotive der Toggenburgerbahn*

Die Werkaufnahme von Krauss & Comp. in München zeigt die nachmalige «Hultegg». Ihre baugleichen Schwestermaschinen hiessen «Yberg» und «Churfürsten». Eine Lokomotive «Selun» existierte nie. Was aber kaum bekannt ist: Die von Trautmann Grob (1819-1873) dargestellte Lokomotive in Lichtensteig entspricht erstaunlich genau einer von Georg Krauss (1826-1906) konstruierten Maschine der Bülach-Regensberg-Bahn!



Lange Zeit war auf der Strecke Wil Nesslau altes und wenig komfortables Rollmaterial im Einsatz. Heute prägen moderne Pendelzüge das Bild: Der BT-Pendelzug (Baujahr 1982), aufgenommen im Aeuli und der SBB «Kolibri» (Baujahr 1995), aufgenommen in Wattwil, sorgen für den Stundentakt zwischen Wil und Nesslau.

### *Literatur*

H. G. Wägli: Schienennetz Schweiz, Bern 1980.  
A. Heer. Das Toggenburg und seine Eisenbahnen, Wattwil, 1995.