

# 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: **22.06.2024**

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.

# Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte

Anton Heer, Flawil

Das Ereignis «150 Jahre Schweizerbahnen» und nicht zuletzt die abgeschlossenen, laufenden und zukünftigen Bauvorhaben der SBB auf dem Gemeindegebiet von Flawil waren auslösende Momente für die Gestaltung der Ausstellung «Flawil und seine Eisenbahngeschichte». Die gute Aufnahme bei der Bevölkerung und das anhaltende Interesse am Thema sind Grund genug, einige Kernaussagen dieser Ausstellung in den Annalen wiederzugeben.

## Zeit und Geld – die Ökonomie im Wandel

Hohe Ansprüche, selbstverständliches Hinnehmen der Leistungen des öffentlichen Verkehrs und gleichzeitige Kritik an vermeintlich hohen Transporttarifen prägen unsere heutige Sicht. Was zeigt uns ein Vergleich der Tarife und Leistungen über die vergangenen 150 Jahre? Wie fällt wohl ein Urteil aus historischer Sicht aus?



**St. Galler Appenzeller Bahn.**

**FAHRTEN-PLAN**

# St. Gallen-Winterthur.

Vom 25. März 1856 an.

Von St. Gallen nach Winterthur. (Zwei- und Drei-Klassen.)										Von Winterthur nach St. Gallen. (Zwei- und Drei-Klassen.)															
Stationen.	St. Gallen.			Winterthur.			Zwei-Klassen.			Drei-Klassen.			Stationen.	Winterthur.			St. Gallen.			Zwei-Klassen.			Drei-Klassen.		
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.		1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
St. Gallen	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
Winterthur	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

**Fahreneinrichtung der Postwagen.**

**DIE DIRECTION.**



**Abfahrt** Départ-Partenza-Parture

## Bahnhof Flawil

1 Juni 1997–23 Mai 1998

5 00		12 00		19 00	
Linie	Zug	Linie	Zug	Linie	Zug
532 AC	Uzwil-Wil-Winterthur-Fingelsteden-Grütikon-Zürich HB-Aarau-Basel SBB-Götsch-Appenzel a. A.	1217 JVP	Uzwil-Wil-Winterthur-Fingelsteden-Grütikon-Zürich HB-Aarau-Basel SBB	1917	Uzwil-Wil-Winterthur-Fingelsteden-Grütikon-Zürich HB-Aarau-Basel SBB
533 AC	St. Gallen	1218 JVP	St. Gallen	1918	St. Gallen
534 AC	St. Gallen	1219 JVP	St. Gallen	1919	St. Gallen
535 AC	St. Gallen	1220 JVP	St. Gallen	1920	St. Gallen
536 AC	St. Gallen	1221 JVP	St. Gallen	1921	St. Gallen
537 AC	St. Gallen	1222 JVP	St. Gallen	1922	St. Gallen
538 AC	St. Gallen	1223 JVP	St. Gallen	1923	St. Gallen
539 AC	St. Gallen	1224 JVP	St. Gallen	1924	St. Gallen
540 AC	St. Gallen	1225 JVP	St. Gallen	1925	St. Gallen
541 AC	St. Gallen	1226 JVP	St. Gallen	1926	St. Gallen
542 AC	St. Gallen	1227 JVP	St. Gallen	1927	St. Gallen
543 AC	St. Gallen	1228 JVP	St. Gallen	1928	St. Gallen
544 AC	St. Gallen	1229 JVP	St. Gallen	1929	St. Gallen
545 AC	St. Gallen	1230 JVP	St. Gallen	1930	St. Gallen
546 AC	St. Gallen	1231 JVP	St. Gallen	1931	St. Gallen
547 AC	St. Gallen	1232 JVP	St. Gallen	1932	St. Gallen
548 AC	St. Gallen	1233 JVP	St. Gallen	1933	St. Gallen
549 AC	St. Gallen	1234 JVP	St. Gallen	1934	St. Gallen
550 AC	St. Gallen	1235 JVP	St. Gallen	1935	St. Gallen
551 AC	St. Gallen	1236 JVP	St. Gallen	1936	St. Gallen
552 AC	St. Gallen	1237 JVP	St. Gallen	1937	St. Gallen
553 AC	St. Gallen	1238 JVP	St. Gallen	1938	St. Gallen
554 AC	St. Gallen	1239 JVP	St. Gallen	1939	St. Gallen
555 AC	St. Gallen	1240 JVP	St. Gallen	1940	St. Gallen
556 AC	St. Gallen	1241 JVP	St. Gallen	1941	St. Gallen
557 AC	St. Gallen	1242 JVP	St. Gallen	1942	St. Gallen
558 AC	St. Gallen	1243 JVP	St. Gallen	1943	St. Gallen
559 AC	St. Gallen	1244 JVP	St. Gallen	1944	St. Gallen
560 AC	St. Gallen	1245 JVP	St. Gallen	1945	St. Gallen
561 AC	St. Gallen	1246 JVP	St. Gallen	1946	St. Gallen
562 AC	St. Gallen	1247 JVP	St. Gallen	1947	St. Gallen
563 AC	St. Gallen	1248 JVP	St. Gallen	1948	St. Gallen
564 AC	St. Gallen	1249 JVP	St. Gallen	1949	St. Gallen
565 AC	St. Gallen	1250 JVP	St. Gallen	1950	St. Gallen
566 AC	St. Gallen	1251 JVP	St. Gallen	1951	St. Gallen
567 AC	St. Gallen	1252 JVP	St. Gallen	1952	St. Gallen
568 AC	St. Gallen	1253 JVP	St. Gallen	1953	St. Gallen
569 AC	St. Gallen	1254 JVP	St. Gallen	1954	St. Gallen
570 AC	St. Gallen	1255 JVP	St. Gallen	1955	St. Gallen
571 AC	St. Gallen	1256 JVP	St. Gallen	1956	St. Gallen
572 AC	St. Gallen	1257 JVP	St. Gallen	1957	St. Gallen
573 AC	St. Gallen	1258 JVP	St. Gallen	1958	St. Gallen
574 AC	St. Gallen	1259 JVP	St. Gallen	1959	St. Gallen
575 AC	St. Gallen	1260 JVP	St. Gallen	1960	St. Gallen
576 AC	St. Gallen	1261 JVP	St. Gallen	1961	St. Gallen
577 AC	St. Gallen	1262 JVP	St. Gallen	1962	St. Gallen
578 AC	St. Gallen	1263 JVP	St. Gallen	1963	St. Gallen
579 AC	St. Gallen	1264 JVP	St. Gallen	1964	St. Gallen
580 AC	St. Gallen	1265 JVP	St. Gallen	1965	St. Gallen
581 AC	St. Gallen	1266 JVP	St. Gallen	1966	St. Gallen
582 AC	St. Gallen	1267 JVP	St. Gallen	1967	St. Gallen
583 AC	St. Gallen	1268 JVP	St. Gallen	1968	St. Gallen
584 AC	St. Gallen	1269 JVP	St. Gallen	1969	St. Gallen
585 AC	St. Gallen	1270 JVP	St. Gallen	1970	St. Gallen
586 AC	St. Gallen	1271 JVP	St. Gallen	1971	St. Gallen
587 AC	St. Gallen	1272 JVP	St. Gallen	1972	St. Gallen
588 AC	St. Gallen	1273 JVP	St. Gallen	1973	St. Gallen
589 AC	St. Gallen	1274 JVP	St. Gallen	1974	St. Gallen
590 AC	St. Gallen	1275 JVP	St. Gallen	1975	St. Gallen
591 AC	St. Gallen	1276 JVP	St. Gallen	1976	St. Gallen
592 AC	St. Gallen	1277 JVP	St. Gallen	1977	St. Gallen
593 AC	St. Gallen	1278 JVP	St. Gallen	1978	St. Gallen
594 AC	St. Gallen	1279 JVP	St. Gallen	1979	St. Gallen
595 AC	St. Gallen	1280 JVP	St. Gallen	1980	St. Gallen
596 AC	St. Gallen	1281 JVP	St. Gallen	1981	St. Gallen
597 AC	St. Gallen	1282 JVP	St. Gallen	1982	St. Gallen
598 AC	St. Gallen	1283 JVP	St. Gallen	1983	St. Gallen
599 AC	St. Gallen	1284 JVP	St. Gallen	1984	St. Gallen
600 AC	St. Gallen	1285 JVP	St. Gallen	1985	St. Gallen
601 AC	St. Gallen	1286 JVP	St. Gallen	1986	St. Gallen
602 AC	St. Gallen	1287 JVP	St. Gallen	1987	St. Gallen
603 AC	St. Gallen	1288 JVP	St. Gallen	1988	St. Gallen
604 AC	St. Gallen	1289 JVP	St. Gallen	1989	St. Gallen
605 AC	St. Gallen	1290 JVP	St. Gallen	1990	St. Gallen
606 AC	St. Gallen	1291 JVP	St. Gallen	1991	St. Gallen
607 AC	St. Gallen	1292 JVP	St. Gallen	1992	St. Gallen
608 AC	St. Gallen	1293 JVP	St. Gallen	1993	St. Gallen
609 AC	St. Gallen	1294 JVP	St. Gallen	1994	St. Gallen
610 AC	St. Gallen	1295 JVP	St. Gallen	1995	St. Gallen
611 AC	St. Gallen	1296 JVP	St. Gallen	1996	St. Gallen
612 AC	St. Gallen	1297 JVP	St. Gallen	1997	St. Gallen
613 AC	St. Gallen	1298 JVP	St. Gallen	1998	St. Gallen
614 AC	St. Gallen	1299 JVP	St. Gallen	1999	St. Gallen
615 AC	St. Gallen	1300 JVP	St. Gallen	2000	St. Gallen

**Zeichenerklärung**

- AC: Anfahrtszug
- JVP: Hauptverkehrsplan
- SW: Schweizerische Westbahn
- St. Gallen: St. Gallen
- Winterthur: Winterthur
- Zürich HB: Zürich Hauptbahnhof
- Aarau: Aarau
- Basel SBB: Basel Schweizerische Bundesbahnen
- Götsch: Götschi
- Appenzel a. A.: Appenzel Aargau

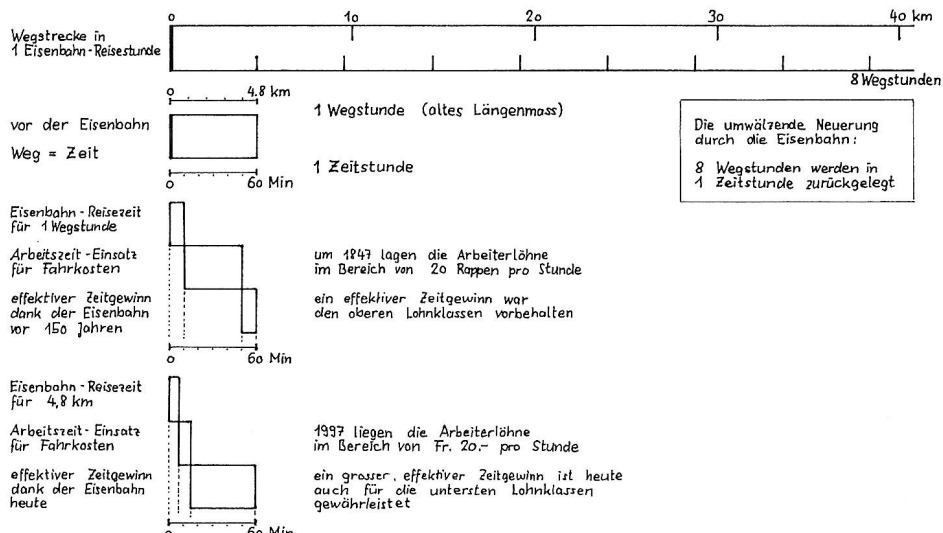
### Der Flawiler Fahrplan von 1856

Bei der Eröffnung der Eisenbahnverbindung St.Gallen - Winterthur beschränkte sich das Angebot der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn auf ganze drei Zugpaare pro Tag. Die Reise von St.Gallen nach Zürich dauerte damals über vier Stunden und die Strecke Oerlikon - Zürich musste erst noch mit der Postkutsche bewältigt werden. Die «Personen-Taxe» St.Gallen - Zürich lag für die III.Klasse bei beachtlichen Fr. 4.65, was nach damaliger Kaufkraft etwa zwei Arbeiter-Tagelöhnen entsprach.

### Bahn 1997: der aktuelle Flawiler Fahrplan

Nach den Angebotsverbesserungen auf den Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1997 stehen nunmehr den Bahnreisenden ab Flawil oder Uzwil pro Tag 18 Regionalzugs-Paare und 16 Schnellzugs-Paare zur Verfügung. Für Flawil oder Uzwil ist der Fahrplan über zehnmal dichter als 1856. Für die Strecke St.Gallen - Winterthur werden zwanzigmal mehr Verbindungen als 1856 angeboten. Die Fahrzeit St.Gallen - Zürich beträgt heute nur noch ein Viertel der ursprünglichen Reisezeit von 1856.

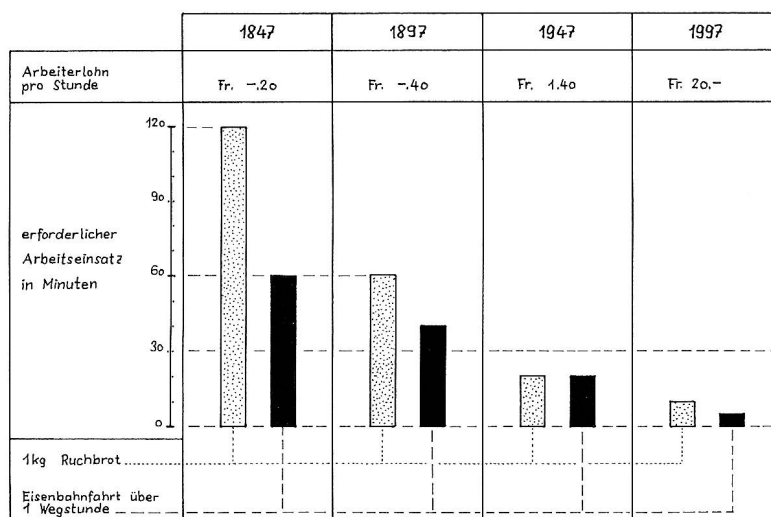
## Von der Ökonomie der Zeit



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-

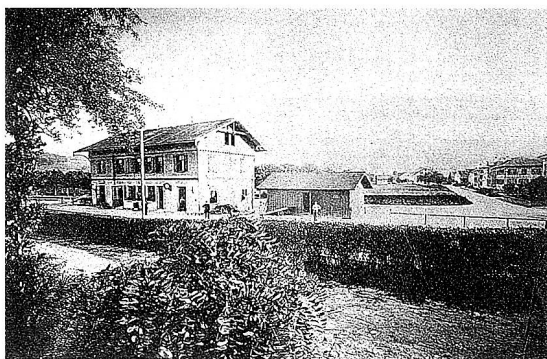
schaftlichste Fortbewegungsart. Der kostengünstigere Transport von Massengütern und Gütern des täglichen Bedarfs führte zu längerfristigen Kaufkraftsteigerungen. Ein indirekter Nutzen kam auf diese Weise breiten Bevölkerungskreisen zugute. Dennoch, verglichen mit den für Postkutschen üblichen Taxen brachte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

## Die Entwicklung der Kaufkraft

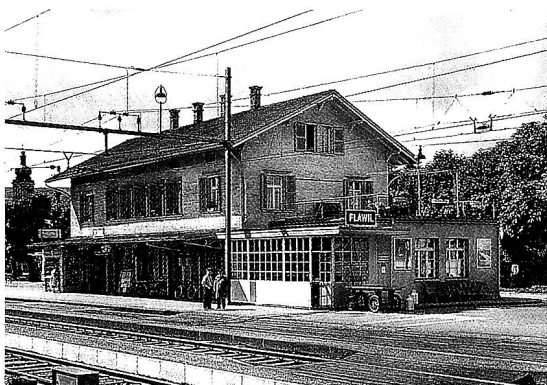


Als grundlegende Vergleichsgrössen für die Kaufkraft wurden das Grundnahrungsmittel Brot und die natürliche Fortbewegungsfähigkeit des Menschen eingesetzt. Die so über die letzten 150 Jahre ermittelten Vergleichswerte sind beeindruckend und können nachdenklich stimmen. Die grundlegend geänderte Zu-

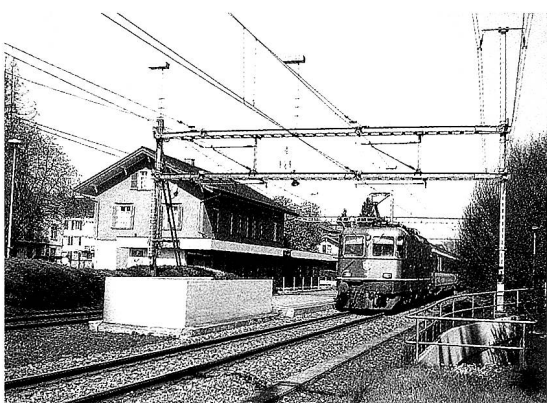
sammensetzung des Warenkorb eines Durchschnittshaushalts wie auch der Wertzerfall verschiedener Güter und Dienstleistungen könnten offenkundiger nicht sein. Ist darin wohl auch der heutige sorglose Umgang mit vielen unserer Errungenschaften mitbegründet?



*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.*



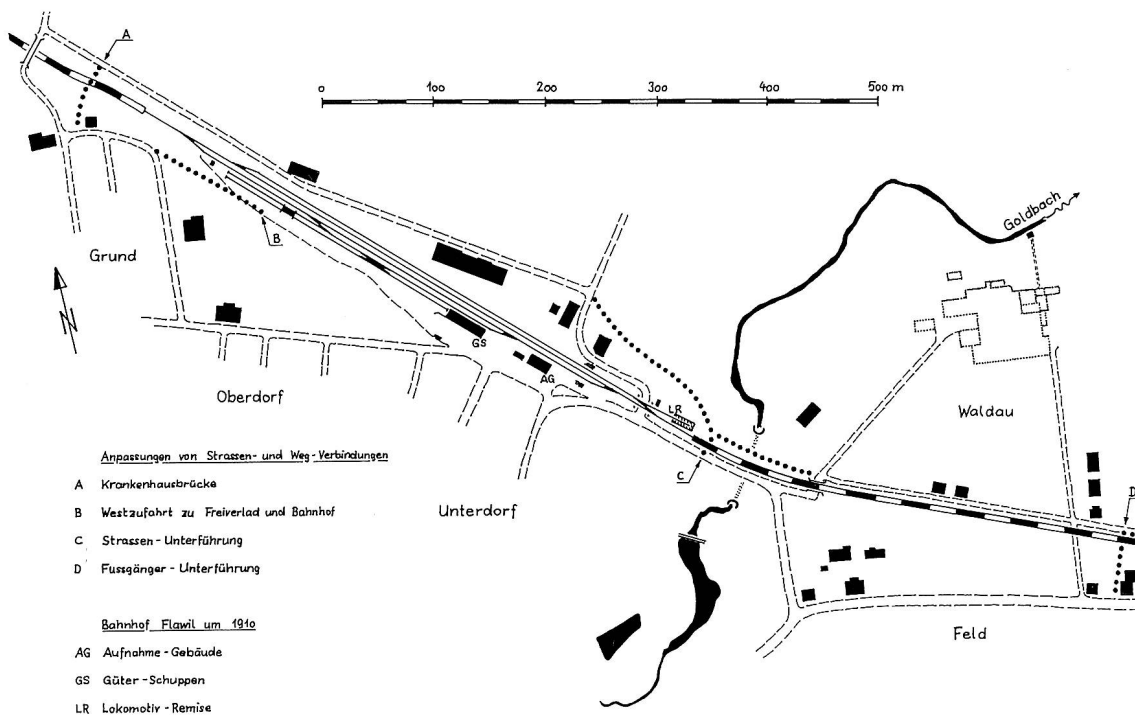
*Flawil im Frühjahr 1997.*

## 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

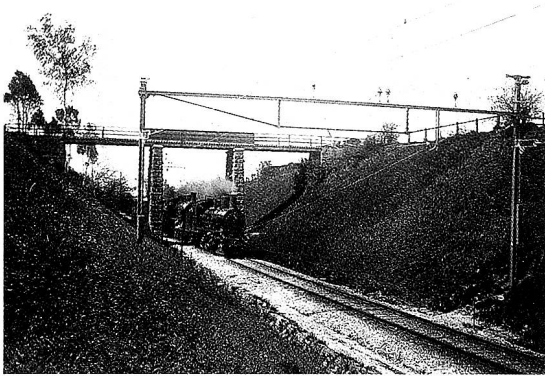


*Die Übersicht über die Bahnhofsanlagen zur Zeit des Dampfbetriebs. Die umfangreichen Anpassungen der Strassen- und Wegführungen im Zuge der Elektrifikation und Doppelspurausbauten in den Jahren 1926 bis 1931 sind besonders gekennzeichnet.*

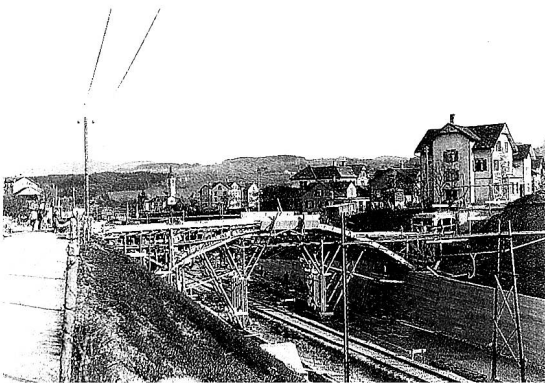


*Die Eröffnung des elektrischen Betriebs Winterthur - St.Gallen - Rorschach wurde am Sonntag, dem 15. Mai 1927, gefeiert. Die Popularität dieses Anlasses lässt sich angesichts der kaum zehn Jahre zurückliegenden Koblennot leicht vorstellen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.*

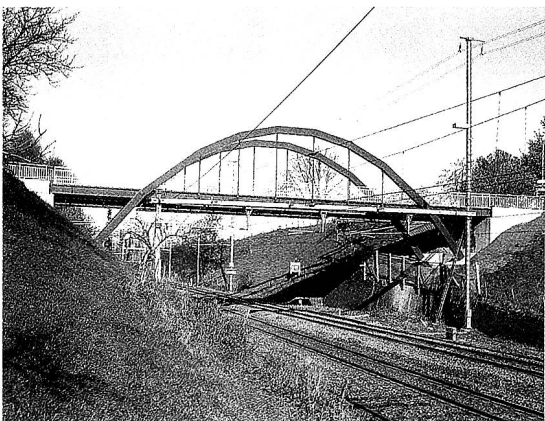




*Die erste Krankenhausbrücke wurde um 1930 vom Standort der neuen zweiten Brücke aus aufgenommen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.*



*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

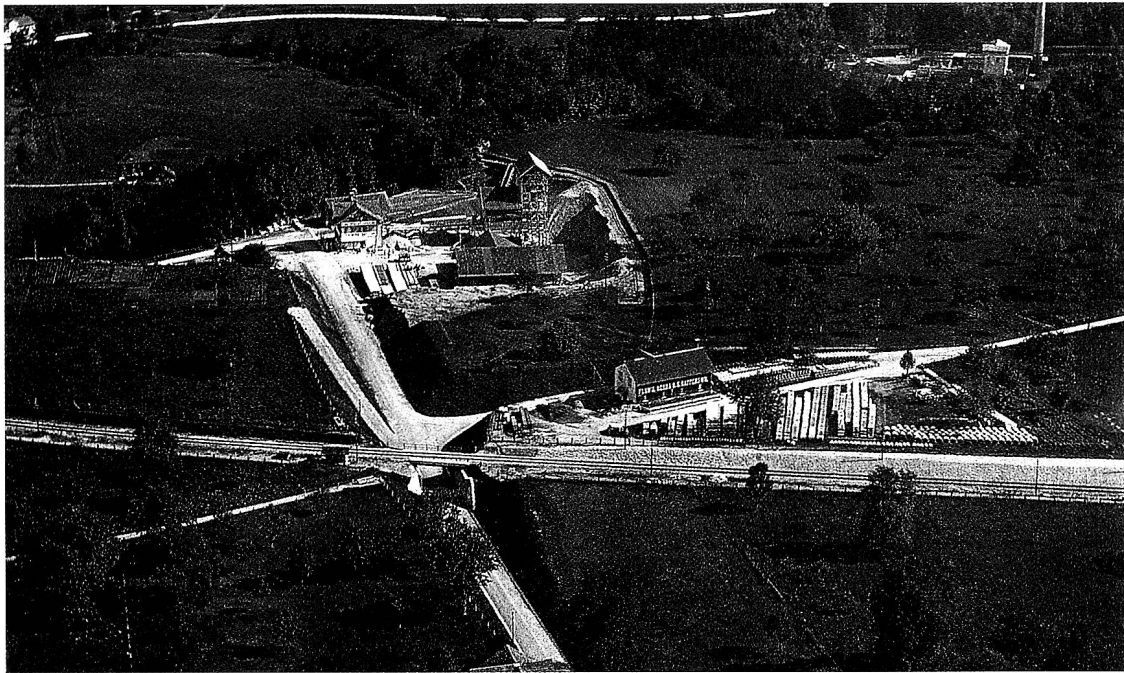
Kriegszeit die Schwerpunkte im Bereich der Bahn-Elektrifikation. Die Nutzung der Möglichkeiten des elektrischen Bahnbetriebs und die betrieblich äusserst wünschbaren Doppelspurausbauten machten zahlreiche Brückenneubauten und andere Anpassungen unumgänglich. Die Zusammenfassung der Stellwerk- und Signaltechnik 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.

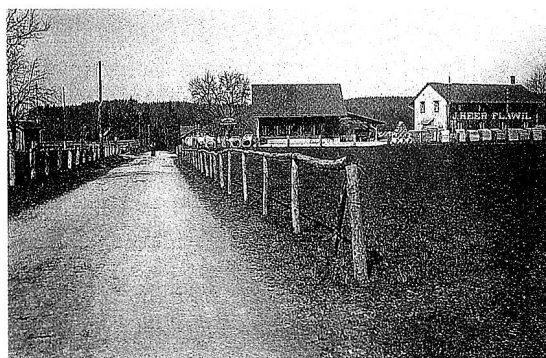
Im Burgauerfeld führte die Eisenbahnlinie ursprünglich durch einen Einschnitt. Wie sich das Gesicht einer Landschaft über die Jahre ändern kann, wird erst nach dem Vergleich der Bilder wieder bewusst. Heute wirkt die Eisenbahn bei einer weiteren Umgestaltung mit. Die Schlacke der Kehrichtverbrennungsanlage 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.*