Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 25 (1998)

Artikel: Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte
Autor: Heer, Anton
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-883491

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: 13.12.2025

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

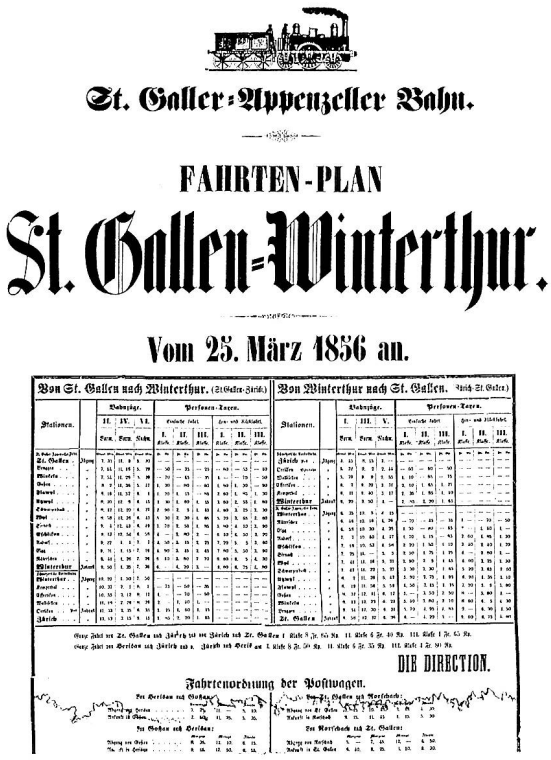
Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte

Anton Heer, Flawil

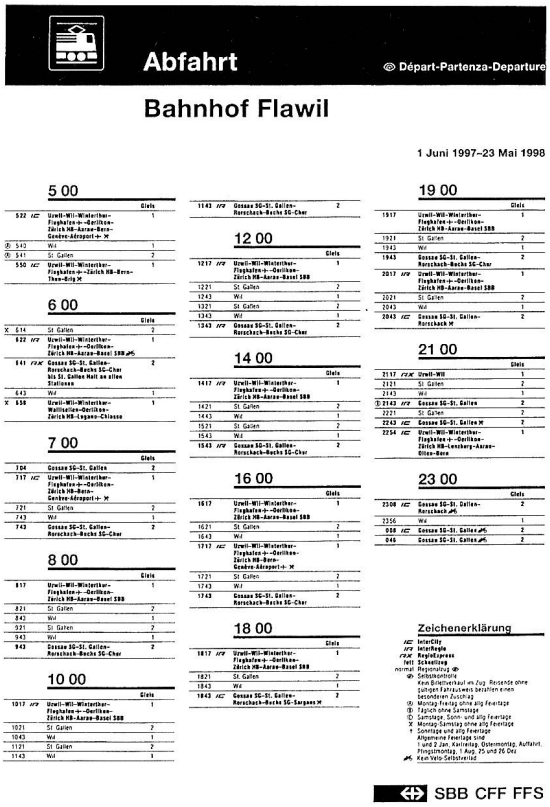
Das Ereignis «150 Jahre Schweizerbahnen» und nicht zuletzt die abgeschlossenen, laufenden und zukünftigen Bauvorhaben der SBB auf dem Gemeindegebiet von Flawil waren auslösende Momente für die Gestaltung der Ausstellung «Flawil und seine Eisenbahngeschichte». Die gute Aufnahme bei der Bevölkerung und 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?



Der Flawiler Fahrplan von 1856

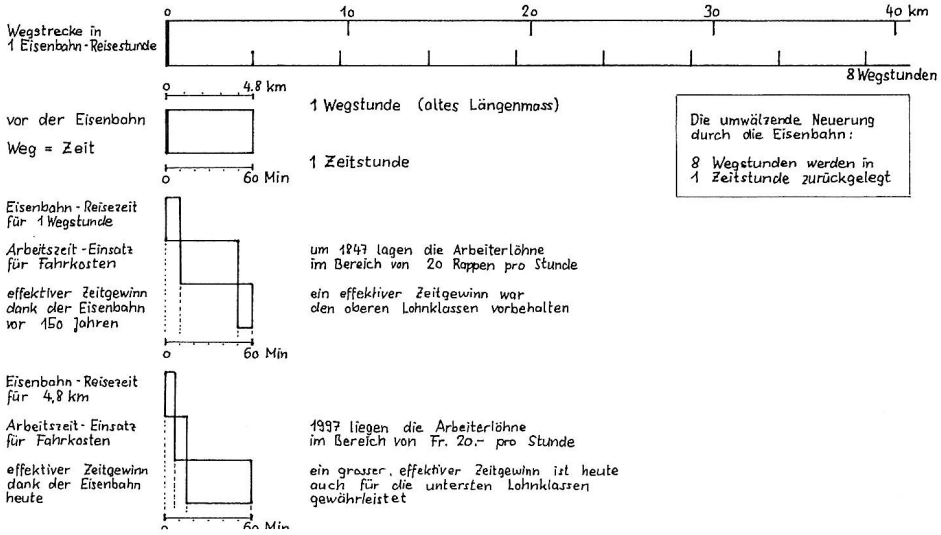


Bahn 1997: der aktuelle Flawiler Fahrplan

Bei der Eröffnung der Eisenbahnverbindung St.Gallen - Winterthur beschränkte sich das Angebot der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn auf ganze drei Zugspaare 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-Taglöhnen entsprach.

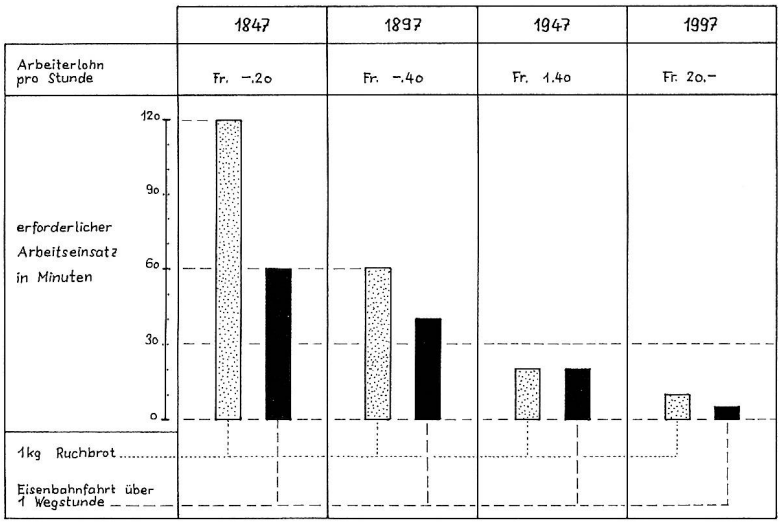
Nach den Angebotsverbesserungen auf den Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1997 stehen nunmehr den Bahnreisenden ab Flawil oder Uzwil pro Tag 18 Regionalzugs-Paare und 16 Schnellzugs-Paare zur Verfügung. Für Flawil oder Uzwil ist der Fahrplan über zehnmal dichter als 1856. Für die Strecke St.Gallen - Winterthur 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

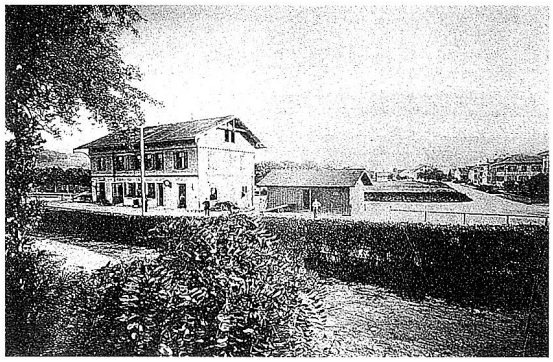


Der sanktgallische Politiker und Eisenbahnförderer Karl Völker pries in seiner umfangreichen Schrift von 1852 «Ein Wort» die Eisenbahn als ein demokratisches Institut, das allen Menschen gleiche Gelegenheit zur Geschäftstätigkeit gibt. Betrachtet man die für den Erwerb einer Eisenbahnfahrt erforderliche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

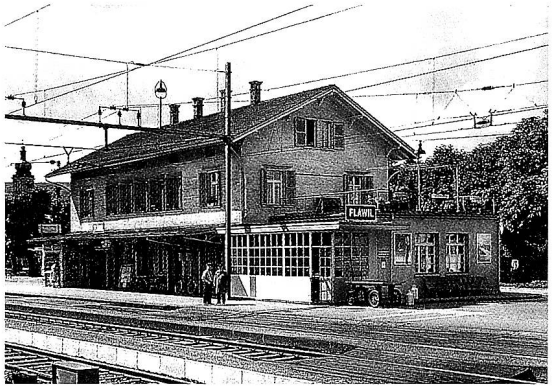
Die Entwicklung der Kaufkraft



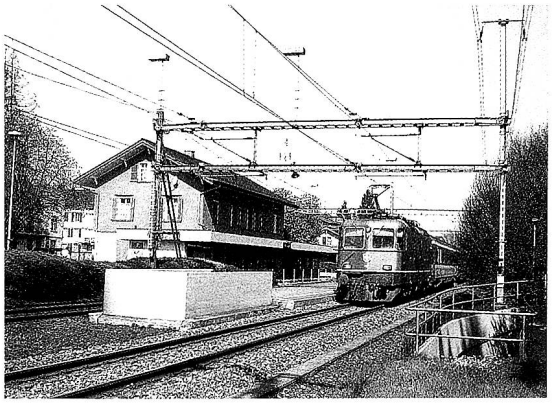
Als grundlegende Vergleichsgrössen für die Kaufkraft wurden das Grundnahrungsmittel Brot und die natürliche Fortbewegungsfähigkeit des Menschen eingesetzt. Die so über die letzten 150 Jahre ermittelten Vergleichswerte sind beeindruckend und können nachdenklich stimmen. Die grundlegend geänderte Zusammensetzung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



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

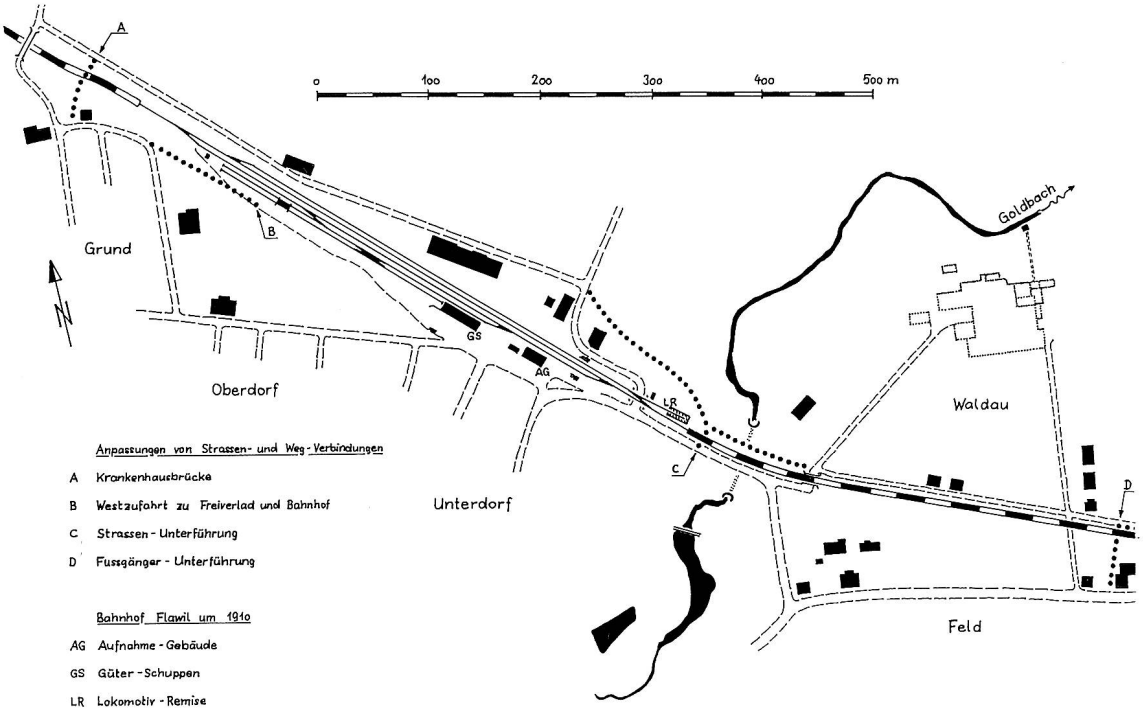


Flawil im Frühjahr 1997.

Eine Bahnlandschaft im Wandel

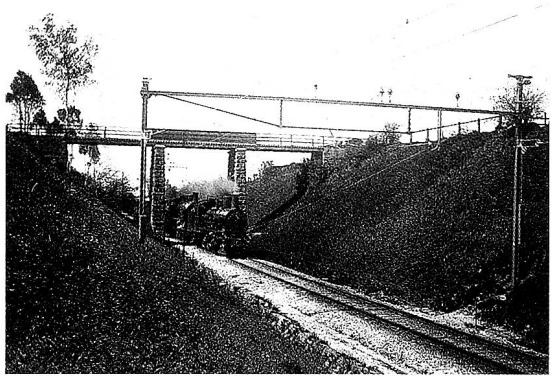
Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn zwangen gleich von Anfang an zu grösster Sparsamkeit. Zwingend erforderliche Kunstbauten wie die Brücken über die Sitter, die Glatt und die Thur lasteten schwer auf dem Unternehmen. Ursprünglich sollte beispielsweise der 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 Schnellzugshalte 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 Bahn-Elektrifikation 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

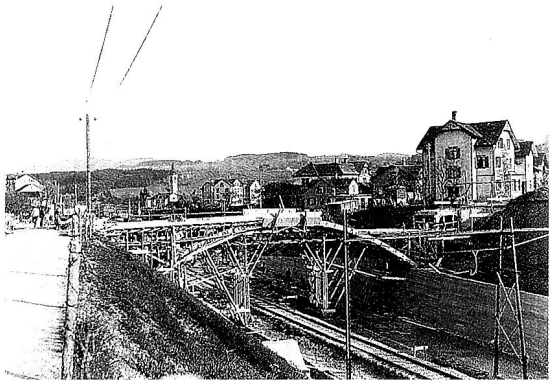


Die Übersicht über die Bahnhofanlagen zur Zeit des Dampfbetriebs. Die umfangreichen Anpassungen der Strassen- und Wegführungen im Zuge der Elektrifikation und Doppelspurausbauten in den Jahren 1926 bis 1931 sind besonders gekennzeichnet.

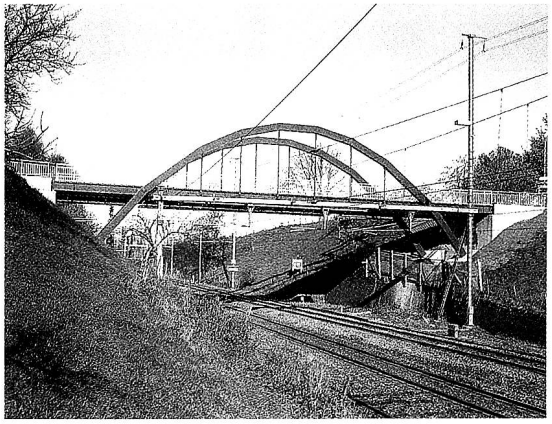
Die Eröffnung des elektrischen Betriebs Winterthur - St.Gallen - Rorschach wurde am Sonntag, dem 15. Mai 1927, gefeiert. Die Popularität dieses Anlasses lässt sich angesichts der kaum zehn Jahre zurückliegenden Kohlennot leicht vorstellen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



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

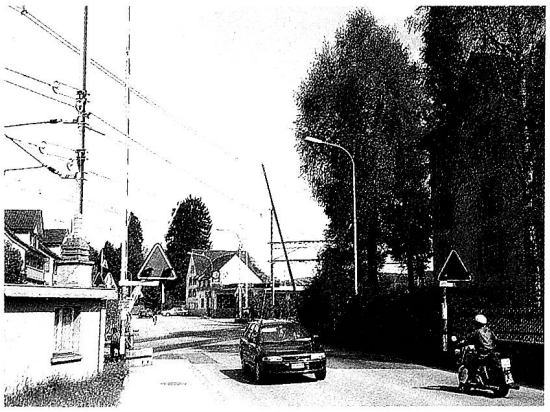


Die zweite Krankenhausbrücke wurde im Zuge des Doppelspurbaus zwischen Flawil und Uzwil im Jahre 1931 eröffnet. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.

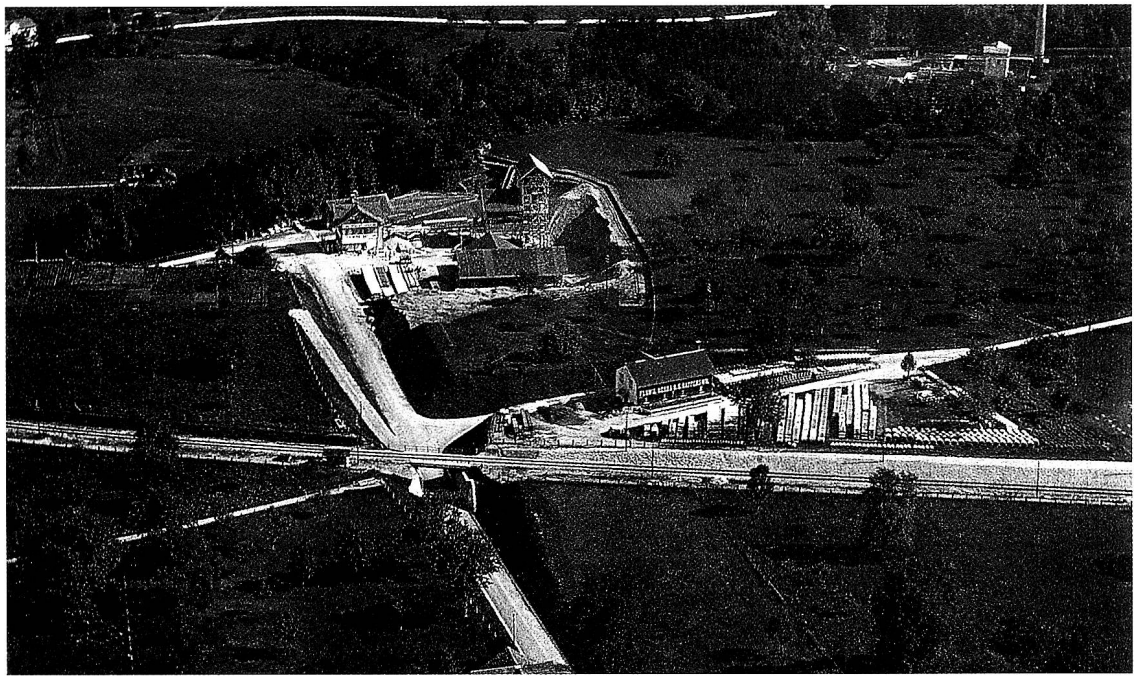


Die dritte Generation: Eine markante Bogenbrücke dient seit dem Herbst 1996 als Strassenüberführung.

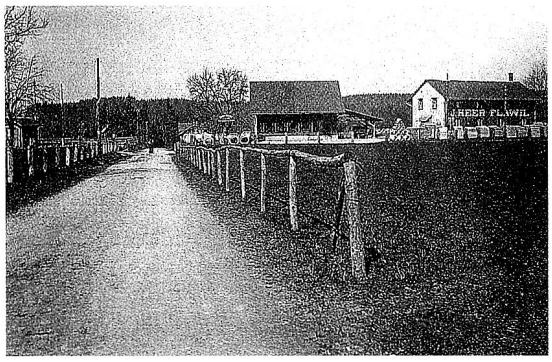
Weltkrieg unwiderruflich und zunehmend seine Rolle als Eisenbahn-Konkurrenz zu spielen.
Die «Goldenen Zwanzigerjahre» erlaubten die Wiederaufnahme der Ausbauarbeiten. Allerdings lagen nach den bitteren Erfahrungen der Kriegszeit die Schwerpunkte im Bereich der Bahn-Elektrifikation. Die Nutzung der Möglichkeiten 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 anderseits 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 Bahntrassee 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.

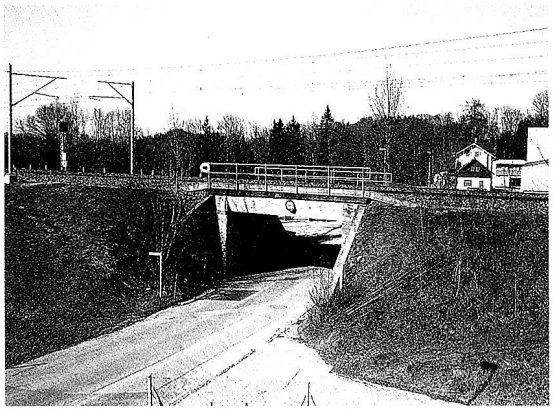


Im Hinblick auf die Elektrifikation und den Doppelspurausbau wurde die Strassenunterführung südlich der damaligen Firma HERBA A.G. im Burgauerfeld erstellt. Sammlung: K. Anderegg, Flawil.



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 Flawil. 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.