**Zeitschrift:** Toggenburger Jahrbuch

**Band:** - (2021)

**Artikel:** 150 Jahre Toggenburgerbahn

Autor: Heer, Anton

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-914098

#### 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: 26.11.2025** 

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

# 150 Jahre Toggenburgerbahn

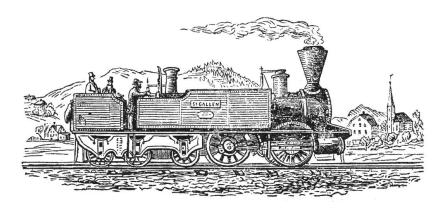
1870 wurde die als «Toggenburgerbahn» bezeichnete Eisenbahnlinie Wil-Ebnat eröffnet. In den gleichen Zeitraum fiel u.a. auch die Eröffnung der Seelinie Rorschach-Romanshorn-Konstanz. Die Zeit der Netzergänzungen war angebrochen. Das 150-Jahr-Jubiläum der Eisenbahnlinie Wil-Ebnat ist Anlass zur Würdigung der wechselvollen Geschichte eines Stücks regionaler Verkehrsinfrastruktur.

Anton Heer

Die 1855 bis 1856 eröffneten Eisenbahnlinien Winterthur-Romanshorn und Rorschach-St. Gallen-Winterthur brachten zusammen mit der Verkehrsdrehscheibe Bodensee für die Ostschweiz verkehrswirtschaftlich völlig neue Perspektiven. Zusammen mit der Vision einer Ostalpenbahn, als deren erste Sektion die Eisenbahnlinie Rorschach-Chur galt, wurden hohe Zukunftserwartungen geweckt. Die Welt wurde gleichsam zehnmal kleiner, und der zuvor undenkbare Massentransport auf dem Landweg wurde möglich. Die Eisenbahn machte zudem das vertraute Distanzmass «Wegstunde» gegenstandslos. Im Thurtal zwischen Schwarzenbach bzw. Wil und Ebnat beschleunigte die Errungenschaft Eisenbahn eine Industrialisierung, die, begünstigt durch einheimische Arbeitskräfte und die Wasserkraft, bereits einen erstaunlich hohen Stand erreicht hatte. Das damals hochmoderne Verkehrsmittel Eisenbahn war aus volkswirtschaftlich-unternehmerischer Sicht sehr willkommen.

#### Eine Bahn weckt Begehrlichkeiten

Am 8. Juni 1856, im Jahr der Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnbetriebs Rorschach–St. Gallen–Wil–Winterthur, fanden sich führende Toggenburger unter der Leitung des Fabrikanten Oberst R. Raschle in Wattwil zusammen. Sie gründeten ein Komitee für eine Eisenbahn ins Toggenburg. Es beschloss «einleitende Schritte für die Erstellung einer Eisenbahn Wyloder Flawyl–Ebnat zu thun». Bereits im Juli 1856 begannen Techniker unter der Leitung von Oberingenieur F. W. Hartmann mit den Planungsarbeiten für die Strecke Wil–Ebnat. Obertog-



Eine der anfänglich holzgefeuerten Dampflokomotiven der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn. SIg. A. Heer.

genburger Gemeinden versuchten darauf, die laufenden Planungsarbeiten auf die Strecke Wil-Nesslau auszudehnen – allerdings ohne Erfolg.

Am 6. April 1857 übergab Hartmann umfangreiches Planmaterial für die Linie Wil–Ebnat an das Komitee. Aufgrund der zu erwartenden betrieblichen Nachteile der Linienführung Flawil–Lütisburg–Ebnat wurde diese Variante nur in groben Zügen bearbeitet. Man beliess es bei einem Längenprofil Flawil–Lütisburg. Von den rund 20 000 Franken Gründungsaktien wurden durch die Planungsarbeiten bereits gegen 16 000 Franken aufgebraucht. Zum Vergleich: Ein zweiachsiger Personenwagen kostete damals etwa 10 000 Franken oder ein einfaches Bahnwärterhaus gegen 5000 Franken. Ende 1858 schloss Hartmann seine Projektierungsarbeiten für eine Eisenbahn Wil–Ebnat ab. Der Kostenvoranschlag lautete auf 6 Millionen Franken. Darin enthalten waren neben den eigentlichen Baukosten auch die Kosten für das erforderliche Rollmaterial.

Im Januar 1859 wurde die provisorische Konstituierung einer Gesellschaft für die Erstellung einer Toggenburgerbahn beschlossen. Durch dieselbe Versammlung wurde auch der Auftrag für ein Konzessions- und Subventionsgesuch an den Grossen Rat des Kantons St. Gallen erteilt. Der Kleine Rat (Regierungsrat) spielte allerdings auf Zeit. Er forderte umgehend die ausführlichen Projektunterlagen für die Strecken Flawil–Lütisburg und Uzwil–Lütisburg an. Das Interesse der Kantonsregierung an einer möglichst direkten Verbindung zum Handelsund Regierungszentrum St. Gallen war damit angemeldet. Dem Komitee fehlte aber zu diesem Zeitpunkt das Geld für ausführlichere Variantenstudien und Projektierungsarbeiten.

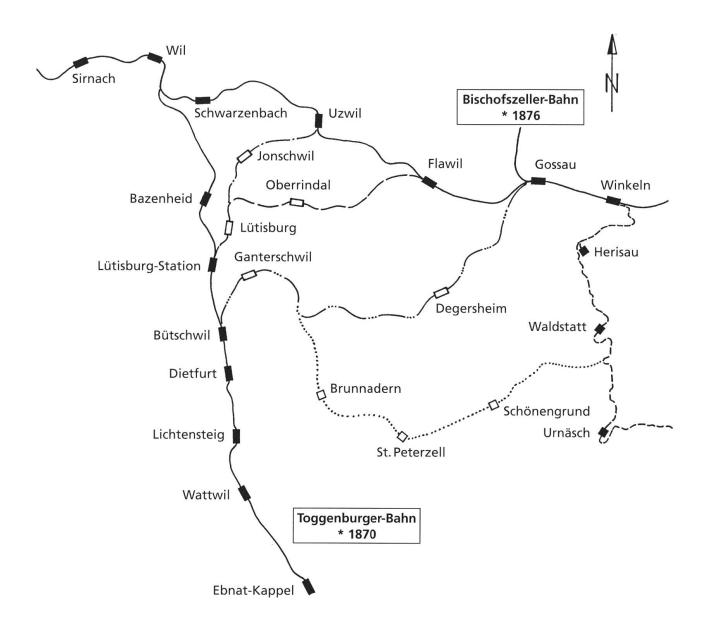
Als im August 1860 zu einer ausserordentlichen Grossratssitzung zum Traktandum Lukmanierbahn geladen wurde, galt es rasch zu handeln. Das Komitee stellte diesmal, gewitzigt durch

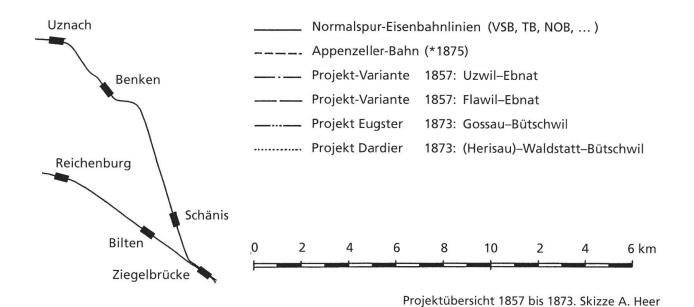
die gemachten Erfahrungen, die Eingabe vom Januar 1859 gleich direkt dem Grossen Rat zu. Mit deutlichem Mehr genehmigte dieser eine Beteiligung von 4 Millionen Franken an der Lukmanierbahn (Chur–Locarno). Dem Subventions- und Konzessionsgesuch wurde mit wenigen Gegenstimmen zugestimmt und festgehalten: «Für den Fall, dass früher oder später ein Schienenweg in das mittlere oder obere Toggenburg gebaut wird, ist für die Erstellung desselben ebenfalls eine verhältnismässige Aktienbeteiligung von seiten des Kantons zugesichert.» Der Grundsatzentscheid zugunsten einer Bahn ins Toggenburg war somit gefällt.

Für kurze Zeit schien sodann die Hoffnung für die Toggenburger gar aus dem Westen zu kommen, da die Bernische Ost-West-Bahn (Bernische Staatsbahn) über Luzern-Zug-Rapperswil den Weg durch das Toggenburg an den Bodensee suchte. Das Eisenbahnfieber grassierte. Noch schneller als die Ost-West-Bahn selbst verschwand diese Idee wieder von der Bildfläche. Vorläufig wenigstens.

Ende 1864 kam wieder Bewegung in die Eisenbahnbestrebungen. Das Berner Unternehmen Baugesellschaft Wieland, Gubser & Comp. trat mit einer äusserst attraktiven Offerte an das Toggenburger Komitee heran: Für 4 Millionen Franken sollte die Toggenburgerbahn gebaut werden können! Warum fand gerade ein Berner Unternehmen den Weg in das ferne Toggenburg? Sicher war die Herkunft von Ingenieur B. Gubser - er wuchs in Walenstadt auf - ein Grund für die Verbindung zur Ostschweiz. Der Genie-Oberst und Ingenieur R. Wieland war zudem in den Jahren 1852 bis 1854 Telegraphen-Inspektor in St. Gallen. Wie weit Wieland, Gubser & Comp. an weiteren Eisenbahnprojekten beteiligt war, bleibt offen. Zu den grossen Bahnbau-Unternehmungen mit Rang und Namen gehörte diese Baugesellschaft sicher nie. Hingegen hatte Wieland, Gubser & Comp. bzw. B. Gubser & Comp. als Brückenbau-Unternehmen in Wil bald einmal einen hervorragenden Ruf. Auffallend viele junge Ingenieure erwarben sich in diesem Unternehmen ihre ersten praktischen Erfahrungen. B. Gubser beschäftigte sich interessanterweise zusammen mit seinem Compagnon Ingenieur G. Ott zur selben Zeit mit unkonventionellen Zugförderungssystemen für Alpenbahnen.

Wie war es möglich, eine Eisenbahn ins Toggenburg für den weit geringeren Betrag von nur noch 4 Millionen Franken zu offerieren? Wo lagen die wesentlichen Unterschiede zwischen den Projekten von F. W. Hartmann und der Baugesellschaft? Hartmann projektierte nach den Normalien (Bau-Richtlinien





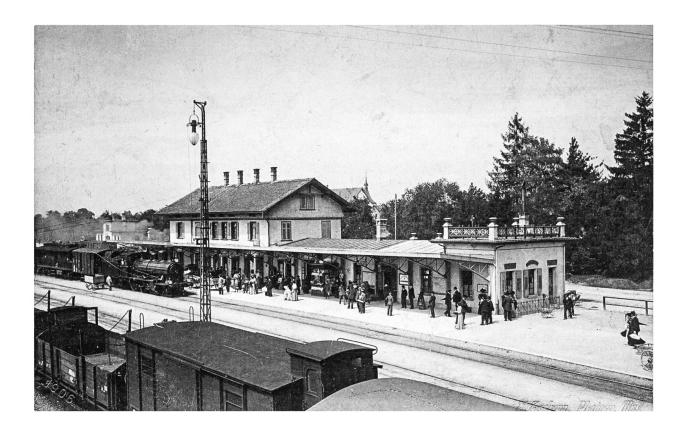
150 Jahre Toggenburgerbahn

oder -Normen), wie sie beispielsweise für die Vereinigten Schweizerbahnen Verwendung fanden. Es waren Normalien für Hauptbahnen. Die Baugesellschaft hielt sich dagegen an die Normalien des sogenannten zweiten Netzes, also an jene für Nebenbahnen. Zudem wirkte sich die rasante technische Entwicklung im Eisenbahnwesen kostendämpfend aus. Die Baugesellschaft offerierte durchaus kostenbewusst, keinesfalls aber unrealistisch.

# Das Unternehmen Toggenburgerbahn

Bereits am 30. November 1864 kam es im sankt-gallischen Grossen Rat zur Behandlung der Eingaben des Komitees für die Erstellung einer Toggenburgerbahn. Die Eingabe wurde umgehend zur Berichterstattung und Antragstellung an die Regierung weitergeleitet. Gleichzeitig bestellte der Grosse Rat eine neunköpfige Kommission zur Prüfung der regierungsrätlichen Botschaft. Nun galt es die Mittelbeschaffung energisch voranzutreiben. Wer sollte den Anfang machen? Die öffentliche Hand, die Industriellen oder andere Kreise? Vorgesehen waren die folgenden Beteiligungen: Private mit 1 Million Franken, Gemeinden mit 1 Million und der Staat mit 2 Millionen Franken. Die grossen Anstrengungen des Komitees für die Mittelbeschaffung wurden durch die grosszügige Beteiligung von Oberst R. Raschle mit 100 000 Franken belohnt. Damit wurden auch zahlreiche weitere Privatbeteiligungen ausgelöst oder gefördert. Mit grossem Engagement trat sodann H. A. Schweitzer mit seiner Schrift «Das Toggenburg und die Eisenbahn» für den Bau einer Toggenburgerbahn ein. Umfassende Öffentlichkeitsarbeit, vereint mit grossem, ja beispiellosem persönlichem Einsatz, verhalf dem Anliegen zum Durchbruch.

Am 7. Juni 1866 beschloss der Grosse Rat mit 94 gegen 24 Stimmen eine Aktienbeteiligung von 2,5 Millionen Franken an der Toggenburgerbahn. Dadurch mussten nur noch 1,5 Millionen Franken bei privaten Geldgebern und bei den Gemeinden des Toggenburgs beschafft werden. Die kantonale Eisenbahnkozession wurde am Tag darauf erteilt. Nach gut einem Jahr erreichten die Privat- und Gemeindebeteiligungen den geforderten Stand von 1,5 Millionen Franken. Damit waren alle Vorbedingungen erfüllt. Am 27. Dezember 1867 fand die Gründungsversammlung der Toggenburgerbahn-Gesellschaft statt. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde der Bankdirektor H. A. Schweitzer aus Lichtensteig gewählt. Als Sekretär des Verwaltungsrates amtete der Förster G. Edelmann aus Kappel.

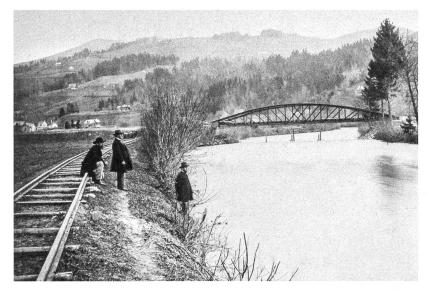


Der Bahnhof Wil um 1910. Slg. Stadtarchiv Wil.

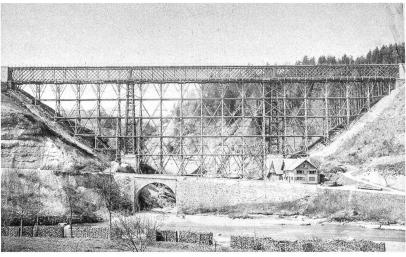
Die Bauarbeiten für die Toggenburgerbahn nahmen in Bütschwil am 28. April 1868, dem Tag der definitiven Unterzeichnung des Bauvertrags, ihren Anfang. Vorgesehene Bauzeit und Kostenvoranschlag wurden für die Eisenbahnlinie Wil-Ebnat nur geringfügig überschritten. Dadurch fand das Toggenburg am 23. Juni 1870 mit der Eröffnung seiner Bahn den Anschluss an das hochmoderne Verkehrsmittel Eisenbahn.

Kaum gewürdigt bleibt eine mit der Eröffnung der Toggenburgerbahn verbundene verkehrswirtschaftliche Weichenstellung. Der Bahnhof Wil wurde 1870 zum Knotenbahnhof aufgewertet. Diese Knotenfunktion war auch für die Jahrzehnte später folgende Anbindung der Mittelthurgaubahn (MThB) entscheidend und vor allem für die Entwicklung der Stadt prägend.

Die Anlage der Toggenburgerbahn wurde von ihren Erbauern möglichst einfach und kostengünstig ausgestaltet. Auf einer Bahnlänge von 25 Kilometern (Wil-Ebnat) mussten nur 60 Höhenmeter überwunden werden. Die mittlere Steigung von 2,4 Promille stellte wenig Ansprüche an die Lokomotiven. Die Betriebsführung der Toggenburgerbahn erlaubte einfachste Stationsanlagen, denn lange Zeit konnte man sich mit einem Betrieb ohne Zugskreuzungen zwischen Wil und Ebnat begnügen. Trotz der Einfachheit und Anspruchslosigkeit der Gesamtanlage durften die Toggenburger stolz auf die drei grossen Eisenbahnbrükken ihrer Bahn hinweisen: die Guggenlochbrücke (Länge 152



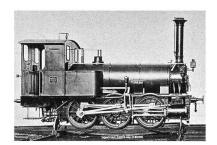
Die Thurbrücke bei Ulisbach, links das Geleise der Baubahn. Slg. TML.



Guggenlochbrücke 1869 im Bau. Slg. TML.

Meter), die Brücke bei Bazenheid (96 Meter) und die Brücke bei Dietfurt (60 Meter). Nach dem Bau der Toggenburgerbahn blieb der Brückenkonstrukteur Ingenieur B. Gubser in Wil und führte dort die Brückenbau-Werkstätten weiter. Zahlreiche Eisenbrücken und verschiedene Eisenkonstruktionen der Ostschweiz stammen aus diesen Werkstätten.

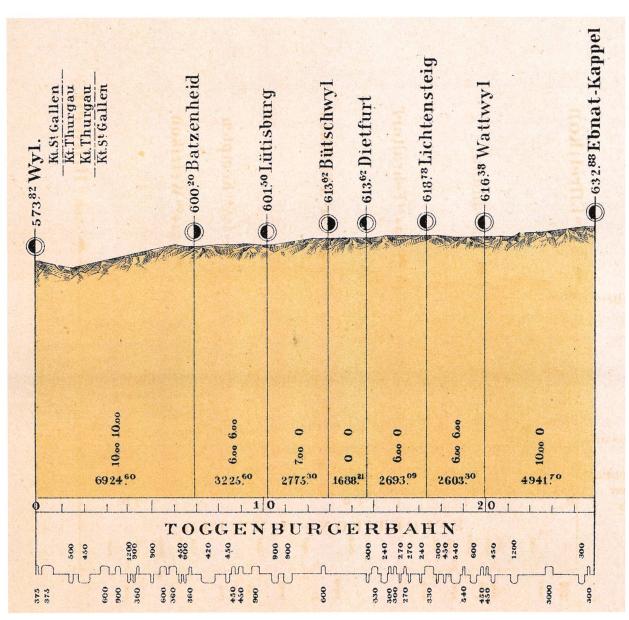
Im 1883 erschienenen «Graphisch-statistischen Atlas der Schweizerischen Normalspurbahnen» ist ein informatives Kürzestporträt der Toggenburgerbahn zu finden. Die Betriebsinstallationen waren für den Betrieb mit einer Zugskomposition ausgelegt. Einzig in Wil (SG) sicherten sogenannte Hippsche Wendescheiben den Bahnbetrieb. Offenkundig wird auch die einst grosse Bedeutung des Güterverkehrs, die durch Symbole zu Kranen, Waagen, Rampen und Güterschuppen sowie mit Längenangaben zu den Ausweichgeleisen dokumentiert wird. Dass es auch damals in Publikationen nicht ganz fehlerfrei ging, lässt sich aus einzelnen falsch gesetzten Symbolen erahnen.



Werkbild der Krauss-Lokomotive aus dem Jahr 1870. Slg. TML.

Toggenburgerbahn				
△○□ Winterthur	297	Wyl		
S‡Gallen	174	Batzenhaid		
	_	Lütisburg		
e r	205	Bütschwyl		
	59	Dietfurt		
DE IT	163	Lichtensteig		
I I I I I	162	Wattwyl		
AOUNT TOOLY	116	Ebnat-Kappel		

Betriebs-Installationen der Toggenburgerbahn. Slg. M. Bennett.



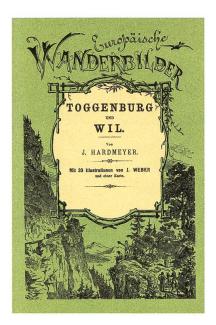
Profil der Toggenburgerbahn.

Slg. M. Bennett.

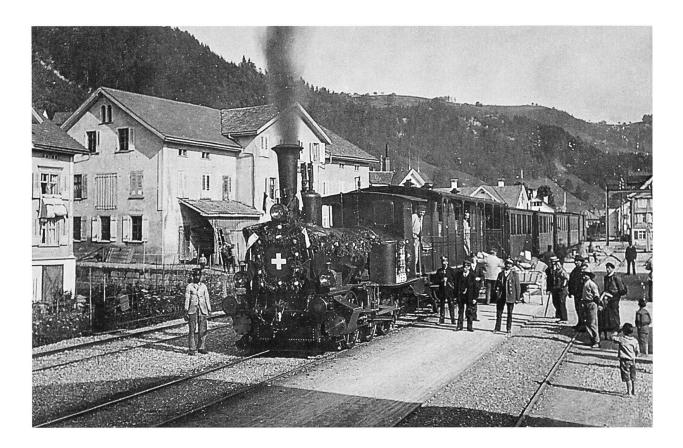
Der Betrieb der Toggenburgerbahn wurde durch die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) geführt und brachte ab 1870 vier Zugspaare ins Toggenburg. Dieser bescheidene Fahrplan wurde anlässlich des wöchentlichen Lichtensteiger Markttages durch den sogenannten Marktzug ergänzt. Erst ab 1890 wurde das seit zwanzig Jahren herbeigesehnte fünfte Zugspaar angeboten. Im selben Jahr erschien in der Publikationsreihe «Europäische Wanderbilder» das Büchlein «Toggenburg und Wil». Die Toggenburgerbahn liess sich diese gediegene Werbung einiges kosten, was sich daher im Rechenschaftsbericht nachlesen lässt. Seit 1900 konnte endlich mit der Einführung eines siebten Zugspaares eine weitere, damals als «ziemlich genügend» empfundene Verbesserung erreicht werden. Diese letzte Fahrplanverbesserung in der Geschichte der eigentlichen Toggenburgerbahn war aber erst nach erheblichen baulichen Anpassungen möglich. Auf den Stationen Bazenheid, Bütschwil, Wattwil und Ebnat-Kappel mussten um 1899 Kreuzungsgeleise für den sogenannten Doppelbetrieb, also den Betrieb mit zwei statt einer Zugskomposition, eingebaut werden.

Mit dem «Zweiunddreissigsten Rechenschafts-Bericht» für das Jahr 1901 wurde das Unternehmen Toggenburgerbahn Geschichte. Die Eisenbahnlinie Wil-Ebnat ging am 31. Dezember 1901 an die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) über. Im Zuge der Eisenbahnverstaatlichung wurden daraufhin die Vereinigten Schweizerbahnen mit dem Stichdatum 1. Juli 1902 Teil der noch sehr jungen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Bezeichnenderweise blieb dagegen der Begriff «Toggenburgerbahn» bis heute in der Umgangssprache erhalten – die Toggenburger gaben ihre Bahn also nie preis!

Die Geschichte der Toggenburgerbahn hinterlässt vordergründig einen eher statischen Eindruck. Der Schein trügt! Denn bereits zur Zeit der Eröffnung dieser Bahn machten sich die führenden Köpfe und Eisenbahnpolitiker Gedanken über die Zukunft «ihrer» Bahn. Ihnen allen war klar, dass einer Sackbahn (Eisenbahnlinie ohne Durchgangsverkehr) kaum eine grosse Zukunft beschieden sein würde. Die Eisenbahnverbindung Wil-Ebnat konnte nur als erster Schritt gesehen werden. Ingenieur R. Dardier führte im Auftrag des Verwaltungsrates der Toggenburgerbahn aus den angeführten Gründen Studien über die Fortsetzung der Bahn über Wildhaus nach Buchs, über den Ricken nach Uznach oder Rapperswil und von Wil nach Frauenfeld durch. Alle diese Fortsetzungen wurden im Laufe der folgenden Jahrzehnte mehrmals neu begutachtet, und alle Vari-



Europäische Wanderbilder. Slg. TML.

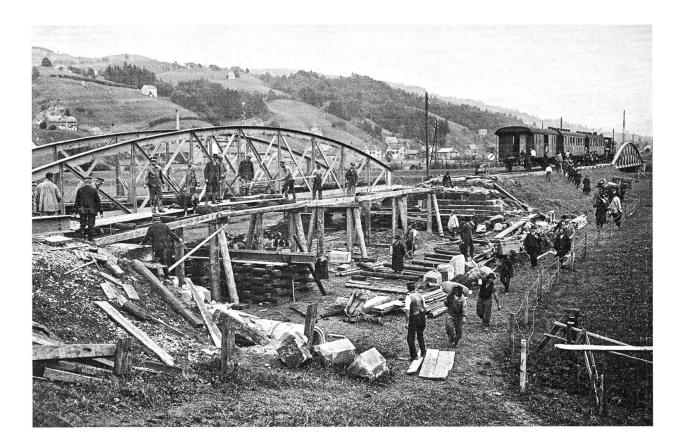


Der Eröffnungszug der SBB 1902 in Wattwil. Slg. TML.

anten erhielten in der einen oder andern Form Konzessionen, sei es als Normalspur- oder als Schmalspurbahnen. Das Toggenburg sollte verkehrstechnisch vielfältiger erschlossen werden. Es suchte stets den Anschluss an die umliegenden Regionen.

#### Eine Nebenlinie im SBB-Netz

Durch die Eisenbahnverstaatlichung wurde die betrieblich bereits zuvor eng mit den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) verflochtene «Toggenburgerbahn» Teil der SBB – und fristete bis auf weiteres das Dasein einer Nebenlinie mit den betrieblichen und wirtschaftlichen Nachteilen einer «Sackbahn». Mit dem Bau der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und der Rickenbahn sowie der Thurkorrektion bei Wattwil entstanden in Wattwil und Lichtensteig um 1910 neue grosszügige Bahnanlagen und damit boten sich die lange ersehnten neuen Verkehrsbeziehungen an. Die alten Stationsgebäude und Stationsanlagen der einstigen «Toggenburgerbahn» hatten in Wattwil und Lichtensteig ausgedient. Die Eröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn, der Rickenbahn und später der Mittelthurgaubahn (MThB) versprachen attraktive neue Möglichkeiten – und befeuerten weitere Eisenbahn-Visionen bzw. -Initiativen in der Region. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges machte ab 1914 zahlreiche Rentabilitätsrechnungen zu Makulatur. Man musste sich bescheiden.



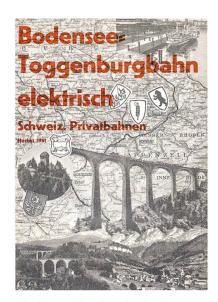
Die gegen Kriegsende einsetzende und anhaltende Kohlennot zeigte die bedrohliche Auslandabhängigkeit im Bahnbetrieb und wirkte gleichzeitig als Auslöser für die beschleunigte Elektrifikation des schweizerischen Eisenbahnnetzes in den 1920er Jahren.

Eine Zäsur für die Geschichte der Eisenbahnlinie Wil-Ebnat brachte die Elektrifikation der BT im Jahr 1931. Die SBB verpachteten daraufhin den Streckenabschnitt Wattwil-Ebnat aus betrieblichen Gründen an die BT. Die kapitalintensive Bahnelektrifikation der Eisenbahnlinie Wil-Lichtensteig liess allerdings noch lange auf sich warten. Das Ende des Dampfbetriebs im Toggenburg konnte erst im Laufe der Notzeit des Zweiten Weltkrieges eingeleitet werden. Zwischen Wil und Ebnat wurden vorgängig trotz kriegsbedingter Rationierung und Mangelwirtschaft die Brückenumbauten unumgänglich. Die Kriegselektrifikation fand zwischen Wil und Lichtensteig im Jahr 1943

Für den auf Abwechslung bedachten Eisenbahnfreund mag der eher beschauliche, aber sehr vielfältige Betrieb zwischen Wil und Wattwil in der Zeit nach 1950 sehr attraktiv gewesen sein. Besetzte Stationen, Güter- und Personenverkehr, Sonderfahrten unter Dampf oder unter Fahrdraht, saisonale Extrazüge, längst vergessene direkte Zugsläufe und vielfältiges Rollma-

ihren, wenn auch provisorischen, Abschluss.

Abbruch der Fluthbrücke bei Ulisbach und zeitgenössischer «Bahnersatz» 1917. Slg. TML.



Die Elektrifikation der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) brachte 1931 auch den elektrischen Betrieb auf dem Abschnitt Wattwil-Ebnat, dem obersten Teil der vormaligen «Toggenburgerbahn». Slg. A. Heer.



Ein Denkmal am Rande: Der Betonmast neben der einfahrenden S 9 erinnert in Dietfurt an die Kriegselektrifikation des Jahres 1943, die Zeit des Stahlmangels. Foto: A. Heer.

terial der SBB und der BT, einfach alles, was man sich wünschen durfte, beherrschte die Szene. Als personalintensive Nebenlinie vermochte die Strecke Wil-Wattwil wirtschaftlich nur noch bedingt zu überzeugen. Einstellungsszenarien bzw. die Umstellung auf Busbetrieb kamen in die Diskussion (Bericht 77). 1982 wurde mit dem Taktfahrplan auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz die bahnbetriebliche Moderne eingeleitet. Ein endgültiger Durchbruch gelang jedoch erst später nach dem gewagten Seelinien-Experiment der Mittelthurgaubahn, aus dem letztlich das Unternehmen Thurbo, heute eine SBB-Tochter, hervorging.

Die Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Eisenbahnlinie Wil-Ebnat und der Jubilarin des Jahres 2020 sind bemerkenswert eng mit den längst Geschichte gewordenen Unternehmen Bodensee-Toggenburgbahn und Mittelthurgaubahn sowie mit der aktiven kantonalen ÖV-Politik verbunden. Als Meilensteine dazu können die 2001 erfolgte Gründung der Thurbo AG, die Fusion von BT und SOB zur SOB AG im Jahr 2001, der Taifverbund Ostwind ab 2002, die Bereinigung der Eigentumsverhältnisse zwischen SOB und SBB sowie die S-Bahn 2013 genannt werden. Erstaunlich viel ging über die ÖV-Bühne: Aus einer beschaulich wirkenden Nebenlinie wurde eine Regionalverbindung mit S-Bahn-Qualitäten. Der Halbstunden-Takt zwischen Wil und Wattwil ist heute ebenso selbstverständlich wie moderne Perronanlagen. Als Nebenerscheinung muss die zuweilen kritisch schlanke und weitgehend auf den Personenverkehr ausgerichtete Infrastruktur hingenommen werden. Zwischen Wil und Wattwil stehen heute den 1870 angebotenen 4 Zugspaaren täglich rund 40 Zugspaare gegenüber. Die Fahrzeit von ursprünglich nahezu einer Stunde hat sich dank Elektrifikation und modernem Rollmaterial auf weniger als eine halbe Stunde reduziert.

Ein weniger erfolgreiches Bild bietet gegenwärtig der Güterverkehr per Bahn, der weitgehend verschwunden ist und der sich auf das Anschlussgeleise der ZAB (Zweckverband Abfallverwertung Bazenheid) bei Bazenheid und wenige Ausnahmetransporte beschränkt. Die Geschichte des Niedergangs zeichnete sich bereits in den 1980er Jahren ab und wurde mit dem Abschied vom Stückgüterverkehr, der Einstellung des Wagenladungsverkehrs und dem Abbau von Anschlussgleisanlagen sichtbar. So wird heute auch der Warenumschlag des Pflichtlagers der Lagerhaus-Genossenschaft bei Lütisburg trotz elektrifiziertem Bahnanschluss über die Strasse abgewickelt. Die Zu-



Der BT-Triebwagen BDe 4/4 52 im Juli 1985 in Lichtensteig vor dem legendären Hinweisschild ← Nesslau + Wil-Konstanz →. Foto: Ch. Ammann.



Ein Zug Typ GTW von Thurbo im Juni 2019 in Lichtensteig, genau dort, wo einst der Hinweis auf Nesslau und Wil–Konstanz prangte. Foto: A. Heer.



Ein Zug der SOB des Typs FLIRT im Juni 2019 bei der Station Lütisburg. Foto: A. Heer

kunft wird wohl zeigen ob diese Verlagerung auf die Strasse Bestand haben wird. Die Klimaentwicklung sowie die Entwicklung der Energiepreise könnten da früher oder später neue Verhältnisse schaffen.

Zu guter Letzt: Der wirtschaftlichen Vernunft verpflichtet, überliess die «Toggenburgerbahn» den Betrieb der Betreibergesellschaft VSB. Heute ist zwischen Wil und Ebnat weitgehend Thurbo auf den Schienen der SBB und der SOB unterwegs.

# Billette als Zeitzeugen

Die Billettpreise sowie Fahrplanangebote aus der Frühzeit der schweizerischen Eisenbahnen überraschen beim näheren oder bewussteren Hinsehen. Die Kontraste zum heute geltenden Angebot erscheinen fast unglaublich.

- Vier Zugspaaren der 1870er-Jahre stehen heute zwischen Wil und Wattwil täglich etwa 40 Zugspaare gegenüber.
- Die Fahrzeit zwischen Wil und Wattwil reduzierte sich von rund einer Stunde auf eine halbe Stunde.
- Im Jahr 1873 kostete beispielsweise eine Retourfahrt von Wattwyl nach Wyl Fr. 1.85, was damals vier und mehr Stundenlöhnen entsprach. Vier Ostwind-Zonen werden heute für diese Strecke verrechnet und kosten für Vollzahler satte Fr. 9.60. Selbst bei einem Niedrigstlohn ist somit höchstens eine halbe Arbeitsstunde aufzuwenden.
- Der bildhafte Begriff «einsteigen» hat seine ursprüngliche Bedeutung verloren. Meist ist das stufenfreie Betreten der komfortablen und klimatisierten Eisenbahnzüge gegeben.

Kurz: Doppelt so schnell unterwegs, zehnmal häufigere Verbindungen, unvergleichlich komfortabler und bezüglich Kaufkraft zu einem Zehntel oder Zwanzigstel des Fahrpreises unserer













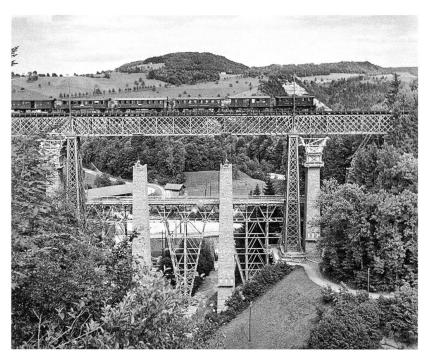
Urahnen – das sind Errungenschaften, die sich sehen lassen können.

Die sogenannten Edmondsonschen Billette (Format 30,5 mm auf 57 mm) aus der Sammlung von Otto J. Bauer könnten wohl Geschichten erzählen. Der Billett-Typ, der in den Massen auf dem englischen Zoll bzw. Inch beruht, verschwand mit dem Aufkommen der Billettautomaten. Heute scheinen sogar die Tage der moderneren Papierbelege gezählt.

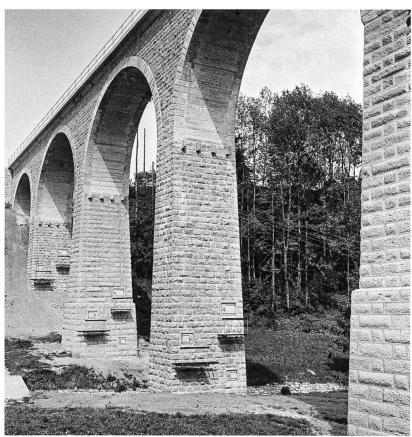
#### Kunstbauten

Eindrückliche, zuweilen aber auch kaum wahrnehmbare Kunstbauten sind entlang der 5,4 Wegstunden, d. h. der 25,25 Kilometer langen Eisenbahnstrecke zwischen Wil und Ebnat anzutreffen. Die unter Ingenieur Beat Gubser entstandenen Brücken prägten das Bild der Bahnlinie bis in die 1940er Jahre. Für Gubser war der Bau der Toggenburgerbahn eine vorzügliche Referenz und Ausgangspunkt für die eigene Brückenbauunternehmung B. Gubser & Co. in Wil (SG). Zahlreiche Brückenbauwerke nah und fern gehen auf den im Alter von nur 46 Jahren verstorbenen Ingenieur zurück. Der heutige Bahnhof Wattwil darf ebenfalls als Kunstbaute betrachtet werden, liegen doch

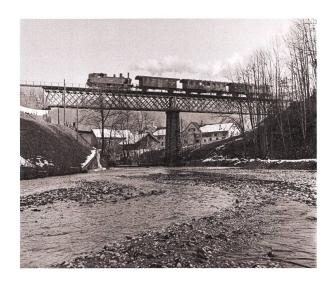
grosse Teile der Bahnanlagen im vormaligen Thurlauf. Wasserbau zugunsten der Thurkorrektion sowie der Eisenbahnbau zugunsten der Bodensee-Toggenburgbahn und der Rickenbahn gingen einst Hand in Hand. Jüngste Kunstbaute ist die um 1965 erbaute vierspurige Bahnüberführung über die Nationalstrasse (N 1 bzw. A 1) bei Wil.



Eine Elektrolokomotive Be 4/4 der Bodensee-Toggenburgbahn mit dem 1945 üblichen Wagenmaterial über der Baustelle im Guggenloch. SBB-Historic.



Gerade umgebaut und gleichzeitig zur Sprengung bereit – die Brücke bei Bazenheid im Juli 1943 im Zeichen des Zweiten Weltkrieges. SBB-Historic.







Oben links: Die Brücke über den Dietfurterbach im Jahr 1941, kurz vor dem Um- und Neubau. Der Zug mit der Dampflokomotive, genannt «Habersack», war typisch für den damaligen Nebenbahnbetrieb der SBB. SBB-Historic.

Oben rechts: Hinter der Thurbrücke aus dem Jahr 1945 steht im Frühjahr 2019 die mächtige Hilfsbrücke, unter der eine neue Spannbetonbrücke gebaut wird. Foto: A. Heer.

Links: Blick um 1904 vom ehemaligen Stationsgelände der Toggenburgerbahn auf den ursprünglichen Thurlauf und die zukünftige Kunstlandschaft für das Bahnhofgelände in Wattwil. Slg. TML.



Der Bau der vierspurigen Eisenbahnbrücke über den Einschnitt für die Nationalstrasse N 1 bei Wil erforderte im EXPO-Jahr 1964 eine Umfahrung der Baustelle. Zwei Spuren dienen der Hauptlinie Richtung St. Gallen, eine Spur führt Richtung Wattwil, und die vierte Spur dient als Industriegeleise. Bildarchiv ETHZ.

# Porträt Wil-Ebnat

Trotz beachtlichen Brückenbauten und dem Voralpen suggerierenden Namen Toggenburgerbahn ist die Eisenbahnlinie eine Flachbahn, die über eine Distanz von 25 Kilometern bescheidene 60 Höhenmeter überwindet. Die Bilderserie dokumentiert Vergangenheit, Gegenwart und damit zahlreiche Spuren des laufenden Wandels. Das Stationsinventar der 1970er Jahre aus dem ETH-Bildarchiv steht im Kontrast zur Momentaufnahme des Jahres 2019.



Wil 1970.



Wil 2019.



Bazenheid 1975.



Bazenheid 2019.



Lütisburg 1975.



Lütisburg 2019.



Bütschwil 1975.



Bütschwil 2019.



Dietfurt 1975.



Lichtensteig 1975.



Wattwil 1975.



Ebnat-Kappel 1976.



Dietfurt 2019.



Lichtensteig 2019.



Wattwil 2019.



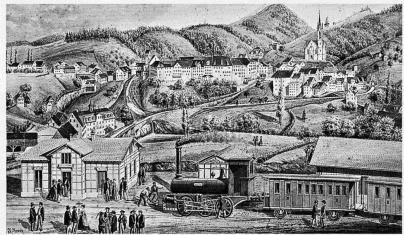
Ebnat-Kappel 2019.

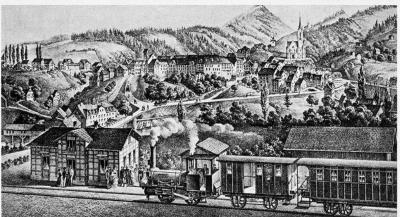
Fotos 2019: A.Heer

# **Namentragendes Rollmaterial**

Die Liste der Fahrzeuge mit Namen zur Region Toggenburg ist überraschend lang und erinnert an eine alte Tradition. Wenn der Name «Selun» nicht in der Liste erscheint, dann mit gutem Grund: Der Schöpfer der wohl bekanntesten Darstellung der Toggenburgerbahn in Lichtensteig, Trautmann Grob, nutzte die zeitgenössische Foto eines Zuges der Bülach-Regensberg-Bahn als Vorlage und wählte den Namen offenbar gleich selbst. Erfolglos blieb Grob jedoch beim Versuch, eine Dreikuppler-Dampflok der Toggenburgerbahn mit Zug darzustellen.

Für beide Lokomotiv-Darstellungen wählte Trautmann Grob den Namen «Selun». Slg. TML.





Name	Fahrzeug-Typ	Name	Fahrzeug-Typ
Hulftegg	Krauss-Dampflok, E 3/3 1 der TB/VSB	Stadt Wil	Ae 6/6 11496 der SBB (Gotthardlok)
Yberg	Krauss-Dampflok, E 3/3 2 der TB/VSB	Wattwil	Re 6/6 11607 der SBB (Gotthardlok)
Churfirsten	Krauss-Dampflok, E 3/3 3 der TB/VSB	Toggenburg	Lok 2000 / Re 460 104 der SBB
		Säntis	Lok 2000 / Re 460 109 der SBB
Toggenburg	Engerth-Dampflok 3 der SGAE/VSB	Alpstein	Lok 2000 / Re 460 130 der SBB
Wyl	Engerth-Dampflok 5 der SGAE/VSB		
Saentis	Engerth-Dampflok 8 der SGAE/VSB	Bazenheid	NPZ / RBDe 560 109 der SBB
Thur	Engerth-Dampflok 11 der SGAE/VSB	Lichtensteig	NPZ / RBDe 560 110 der SBB
Speer	Engerth-Dampflok 30 der SOB/VSB		
		Wil	GTW / RABe 526 730 der Thurbo
Lichtensteig	Bau-Dampflok Regiebau BT	Bazenheid	GTW / RABe 526 770 der Thurbo
Thur	Bau-Dampflok am Rickentunnel		
Toggenburg	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Churfirsten	FLIRT / RABe 526 043 der SOB
Speer	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Speer	FLIRT / RABe 526 058 der SOB
Ricken	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Alpstein	FLIRT / RABe 526 063 der SOB
Säntis	Bau-Dampflok am Rickentunnel		

# Chronik – Kontext kompakt

1846	Gutachten und Vorprojekt Rorschach–St. Gallen–Wil von Etzel und Pauli
1846	Studie für eine direkte Verbindung via Tösstal nach Winterthur durch einen Älpli-Tunnel
09.08.1847	Betriebsaufnahme SNB zwischen Zürich und Baden (1. Sektion Zürich–Basel)
08.11.1847	Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Hafen)
1850	Gutachten der bundesrätlichen Eisenbahnexperten Stephenson und Swinburne aus England
27.12.1852	Gründung der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft (S.G.A.E.)
09.1853	Petition von Oberuzwil, Jonschwil, Lütisburg und Ganterschwil zur Linienführung
14.10.1855	Betriebsaufnahme SGAE zwischen Winterthur und Wil
25.12.1855	Betriebsaufnahme SGAE zwischen Wil und Flawil
25.03.1856	die SGAE erreicht St. Gallen, grosse Feierlichkeiten
08.06.1856	Gründung des Komitees für eine Eisenbahn ins Toggenburg unter Oberst Raschle
25.10.1856	Betriebsaufnahme SGAE zwischen St. Gallen und Rorschach
06.04.1857	Oberingenieur Hartmann liefert Planmaterial für eine Eisenbahn Wil–Ebnat ab
01.05.1857	Fusion der SGAE, SOB und GITB zur VSB (Vereinigte Schweizerbahnen)
28.04.1868	Baubeginn für die Toggenburgerbahn (T.B.) in Bütschwil
23.06.1870	Einweihungsfeierlichkeiten der Toggenburgerbahn, bei herrlichem Sommerwetter
24.06.1870	Betriebsaufnahme Toggenburgerbahn (T.B.) zwischen Wil und Ebnat
1873	Projekte Dardier für eine Fortsetzung bzw. Erweiterung der Toggenburgerbahn
04.05.1875	Betriebsaufnahme der Tösstalbahn (T.T.B.) zwischen Winterthur und Bauma
1887	erste Forderungen für eine Eisenbahn vom Toggenburg ins Linthgebiet
1889	Grauer-Frey lanciert die Vision St. Gallen-Zug (Anbindung an die Gotthardachse)
1890	Publikation Europäische Wanderbilder: «Toggenburg und Wil»
1890	Bericht Gysin zur Eisenbahnverbindung von Ebnat nach Nesslau
01.07.1890	Einführung des Halbtax-Abonnements
1894	Konzession an die Toggenburgerbahn für eine Eisenbahnverbindung nach Rapperswil
1898	Einführung des General-Abonnements
20.02.1898	das Rückkaufsgesetz zur Verstaatlichung der Eisenbahnen wird deutlich angenommen
1899	Bazenheid, Bütschwil, Wattwil und Ebnat-Kappel erhalten Kreuzungsgleise
01.06.1900	Einführung des Doppelbetriebs, d. h. zwei Zugkompositionen statt eine Zugkomposition
01.01.1902	die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nehmen die Geschäftstätigkeit auf
01.07.1902	Übergang der VSB-Linien (Vereinigten Schweizerbahnen) inkl. Wil–Ebnat an die SBB
01.07.1902	SBB-Kreis IV, zuständig für die Toggenburgerbahn, nimmt die Geschäftstätigkeit auf
01.07.1902	der Eröffnungszug der SBB trifft in St. Gallen ein
01.07.1902	der Eröffnungszug der SBB trifft in Wattwil ein
1903	Vergrösserung des Stationsgebäudes von Bütschwil durch Aufstockung
1904	Vergrösserung des Stationsgebäudes von Bazenheid durch Aufstockung
1908	Projekt Vogt für eine normalspurige Toggenburg-Werdenberg-Bahn
	neue Gleisanlagen und Hochbauten in Wattwil (nach der Thurkorrektion)
	neue Bahnhofanlagen ersetzen in Lichtensteig die ursprünglichen Stationsanlagen
	Vergrösserung des Stationsgebäudes von Dietfurt durch Aufstockung
	Eröffnungsfeierlichkeiten der Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn
	Betriebsaufnahme der Rickenbahn von Wattwil–Uznach (SBB)
	Betriebsaufnahme der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) Romanshorn–St. Gallen–Wattwil
	Anpassung der Gleisanlagen in Wil für die Einführung der Mittelthurgaubahn (MThB)
	Jonschwil und Oberuzwil fordern die doppelspurige Linienführung über Jonschwil nach Wil
	Betriebsaufnahme Wil-Konstanz durch die Mittelthurgaubahn (MThB)
	Vergrösserung des Stationsgebäudes von Lütisburg durch Aufstockung
	Anschlussgleis-Anlage «Im Feld» für den Kiesabbau bei Bütschwil (aktiv 1912 bis 1918)
	erweiterte Gleisanlagen in Ebnat-Kappel für die BT-Linie Ebnat–Nesslau
	Doppelspur Wil–Sirnach–Eschlikon (SBB)
01.10.1912	Betriebsaufnahme Ebnat-Nesslau (BT)



Der De 4/4 1674 bei Lütisburg – ein typisches Bild aus den 1960er-Jahren. SBB-Historic.

01.08.1914	Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee und Grenzbesetzung
1917	die Kohlennot zwingt bis 1918 zu teilweise massiven betrieblichen Einschränkungen
1917	Abbruch der Fluthbrücke bei Ulisbach und Ersatz durch Bahndamm
01.12.1918	erster verkehrsloser Sonntag auf dem SBB-Netz
11.1918	Generalstreik, der Eisenbahnverkehr ist erheblich betroffen
01.1920	anhaltender akuter Kohlenmangel in der Schweiz, «Kohlennot» wird geflügeltes Wort
31.12.1923	Ende der Geschäftstätigkeit der SBB-Kreisdirektion IV St. Gallen
31.03.1924	der SBB Kreis IV St. Gallen wird aufgehoben und Teil des SBB Kreises III Zürich
04.10.1926	Rickentunnel-Katastrophe, 9 Tote durch Rauchgasvergiftung
06.04.1927	Doppelspur Wil-Schwarzenbach (SBB), nach dem Neubau der Thurbrücke
07.05.1927	elektrischer Betrieb Rapperswil–Uznach–Wattwil (Folge der Rickentunnel-Katastrophe)
15.05.1927	elektrischer Betrieb Winterthur–St. Gallen–Rorschach
1931	neues Aufnahmegebäude (d. h. Stationsgebäude) in Ebnat-Kappel
04.10.1931	elektrischer Betrieb St. Gallen-Wattwil-Nesslau durch die BT
01.06.1932	die Strecke Wattwil–Ebnat wird von den SBB an die BT verpachtet
	elektrischer Betrieb St. Gallen–Romanshorn (BT)
	Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee und Grenzbesetzung
	Brückenumbau Bazenheid (Ersatz der Eisenbrücke)
1943	Brückenumbau Dietfurt (Ersatz der Eisenbrücke)
	elektrischer Betrieb Wil–Wattwil (Kriegselektrifikation)
	Brückenneubau über die Thur bei Ulisbach
	Umbau der Guggenlochbrücke bei Lütisburg (Ersatz der Eisenbrücke)
	Jubiläumsjahr: 100 Jahre Schweizer Bahnen
	Sicherungstechnik Teleblock der BT auf der ganzen Strecke Wattwil–Ebnat–Nesslau
	Aufhebung des Dreiklassen-Systems im Personenverkehr
	Aufrichte des neuen Getreidesilogebäudes in Wil
	der Sonderzug mit Bundespräsident Th.Holenstein trifft in Bütschwil ein
	das neue Bahnhofgebäude von Wil geht teilweise in Betrieb
	Betriebsaufnahme des neuen SBB-Bahnhofs in Wil
	EXPO-Verkehr und Triebfahrzeugmangel bei den SBB
	Kollaudation des BDe 4/4 50 der BT und Schnellbremsversuche zwischen Wattwil und Ebnat
	provisorische Verlegung der Eisenbahnlinien bei Wil, eine Folge des Autobahnbaus N 1/A 1
	elektrischer Betrieb Wil–Kreuzlingen (MThB)
	Gleisanschluss für die Micarna Bazenheid mittels Gleis-Zickzack
	Gleisanschluss Lagerhaus-Genossenschaft Bern (Pflichtlager) bei der Station Lütisburg
1977	«Bericht 77», die Einstellung des Bahnbetriebs Wil–Wattwil steht zur Debatte



Der Stückgüterzug (Stücker) in Lichtensteig mit der Ae 3/6 10658 an der Spitze im Oktober 1983. Foto: Ch. Ammann.

25.09.1979 ein TEE-Zug kommt zwischen Lütisburg und Ebnat für TV-Aufnahmen (Teleboy) zum Einsatz 23.05.1982 Fahrplanwechsel und Einführung des «Takt-Fahrplans» 21.03.1986 Einführung der «Thurgauer Tageskarte» – als Versuch 27.02.1990 der Sturm «Vivian» wütet und beeinträchtigt den Eisenbahnverkehr erheblich \_\_\_.09.1992 in Wil werden umfangreiche Umbauarbeiten eingeleitet (Erhöhung der Perrons usw.) \_\_\_\_.\_\_\_.1994 die Seelinie soll zum Testfall für den sanierungsbedürftigen Regionalverkehr werden \_\_.\_\_.1995 Gleisanschluss für die Kehrichtverbrennungsanlage des ZAB in Bazenheid 24.06.1995 Taufen der Re 460 (Lok 2000) «Fürstenland» und «Toggenburg» 01.07.1996 Gleisanschluss und Verladestation der ZAB-Deponie Burgauerfeld geht in Betrieb 26.12.1999 der Sturm «Lothar» wütet und beeinträchtigt den Eisenbahnverkehr erheblich 20.09.2001 SBB und MThB gründen die Thurbo AG mit Sitz in Kreuzlingen 01.11.2001 Ernst Boos, vormals SOB, wird Geschäftsführer der Regionalbahn Thurbo 01.01.2002 Tarifverbund «Ostwind» tritt in Kraft (mit 81 Zonen) 04.07.2002 die SBB finanziert die Erhöhung des Thurbo-Aktienkapitals selber 15.12.2002 die SBB-Tochter Thurbo übernimmt den Regionalverkehr in der Ostschweiz 31.12.2002 die MThB stellt ihre Geschäftstätigkeit ein und wird danach liquidiert \_\_\_.\_\_\_.2005 Stilllegung des Gleisanschlusses zur Micarna in Bazenheid 22.06.2005 totaler Stromausfall auf dem SBB-Netz (Blackout) 11.12.2005 Fahrplanwechsel: der öV wird rauchfrei 11.12.2005 Thurbo-Züge (GTW) kommen zwischen Wil und Wattwil zum Einsatz 11.12.2005 SBB-Cargo schliesst 250 Freiverladestandorte 01.01.2006 Bereinigung der Eigentumsverhältnisse zwischen SOB und SBB u.a. im Toggenburg \_\_.02.2006 Thurbo erhöht die Kapazität durch GTW-Mittelwagen (GTW 2/8 statt GTW 2/6) \_\_.01.2009 aus «THURBO» wird «thurbo», das optisch raffinierte Logo muss weichen \_\_.06.2009 Abbruch des Stationsgebäudes von Bazenheid 26.10.2009 Abschluss der Modernisierung der Bahnhöfe Bazenheid, Lütisburg, Bütschwil und Dietfurt \_\_.04.2010 Abschluss der Umbauarbeiten der Gleisanlagen von Lichtensteig 18.09.2010 feierlicher Abschluss der Umbauarbeiten der Wattwiler Bahnanlagen 15.12.2013 Fahrplanwechsel: die S 8 Nesslau-Romanshorn-Schaffhausen fährt via Seelinie 09.12.2018 Fahrplanwechsel: die S 2 Nesslau-St. Gallen-Altstätten ersetzt die S 8 ab Nesslau

22.08.2020 Jubiläumsfeier «150 Jahre Toggenburgerbahn» in Wattwil (geplanter Termin)

15.03.2020 der Bundesrat erklärt den Notstand aufgrund der Corona-Pandemie 18.03.2020 Angebotseinschränkungen werden für den gesamten öV eingeleitet

15.09.2019 Abschluss der Streckensanierung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebs Wattwil-Nesslau

#### Glossar

Die Welt der Eisenbahn ist auch verbunden mit Begriffen, deren Kenntnis für weitere Nachforschungen oder das Quellenverständnis nützlich sein können. Ab und zu ist auch ein Schmunzeln über Sprachschöpfungen erlaubt. In Zürich vernahm ich vor Jahren die Durchsage, dass die Mirage ausnahmsweise auf Gleis 11 einfahre. Präziser Sachverhalt für Eisenbahner – aber sehr erklärungsbedürftig für die Reisenden.

A Erstklass-Personenwagen oder -Personenabteil

Ae 3/6 I bewährte Elektrolokomotive der SBB mit Buchli-Einzelachsantrieben Abonnentenzug aus dem Arbeiterzug der Zeit um 1900 wurde später der Abonnentenzug

Arbeiterzug eine einst zugunsten der Fabrikarbeiter geschaffene Zugsgattung

B Zweitklass-Personenwagen oder -Personenabteil

Bahn 2000 Begriff aus den 1980er Jahren für das neue Eisenbahnnetz der SBB Badwanne Bezeichnung für eine Rangier-Dampflok Typ Engerth in Wil

BAV Bundesamt für Verkehr

Be 4/4 vierachsige Elektrolok der BT aus der Zeit der Elektrifikation 1931/32
Befehlsstab Befehlsstab oder umgangssprachlich «Kelle» des Abfertigungsbeamten
Bericht 77 Szenarien der SBB-Generaldirektion nach dem Rekorddefizit 1976

BT / B.T. Bodensee-Toggenburgbahn (Sitz in St. Gallen)

Bummler alte Bezeichnung für den Zug mit Halt an allen Stationen
C Drittklass-Personenwagen oder -Personenabteil (bis 1956)

D Gepäckwagen oder Gepäckabteil

De 4/4 Gepäcktriebwagen der SBB, einst unterwegs im Toggenburg

Direkte / Die Direkte einst von der BT initiierte Direktverbindung St. Gallen-Luzern (siehe VAE)

Edmondsonsches Billett das Karton-Billett mit dem Format 30,5 mm auf 57 mm Einheitswagen Personenwagen einheitlicher Bauart der SBB (siehe EW)

Elefant schwere SBB-Dampflok C 5/6

EW I, II, III, IV SBB-Einheitswagen, der Generationen I bis IV früher verbreitete platzsparende Kreuzungsweiche EVED Eidgenössisches Verkehrs- und Energie-Departement

EVU Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen

FLIRT Bezeichnung für einen Triebzug aus dem Hause Stadler-Rail
Gasloch frühere, doppeldeutige Bezeichnung für den Rickentunnel
Gaswerk Örtlichkeit bzw. einstiger Standort des Gaswerks in Wil (SG)

GITB / GI.T.B. Glatthalbahn (wurde Teil der V.S.B.)

Grossmutter Bezeichnung für eine betagte Rangier-Dampflok in Wil (siehe auch Badwanne)

GTW Stadler-Gelenktriebwagen, ursprünglich eine Kreation für die MThB

GVK-CH Gesamtverkehrskonzeption Schweiz

Habersack die BT- und SBB-Dampflok Eb 3/5 bzw. Ec 3/5
Hebamme Heizlok eine nicht mehr fahrtüchtige Ae 3/6 II im Bahnhof Wil

HGV Hoch-Geschwindigkeits-Verkehr

Hilfswagen im Einsatz nach Entgleisungen oder Havarien (heute LRZ) Hippsche Wendescheibe ein Formsignal, das u. a. auch in Wil anzutreffen war

Holzbein klopfendes Eisenbahnrad, d. h. Rad mit Flachstelle (meist nach Bremspannen)

Holzklasse Bezeichnung für die III. Wagenklasse (mit Sitzbänken aus Holzlatten)

IC Inter-City-Zug

ICN IC-Neigezug bzw. Zugsgattung für eher seetüchtige Reisende Interims-Kursbuch temporäres Kursbuch für die Zeitinsel Schweiz um 1980

IR Inter-Regio-Zug, z. B. der Zug St. Gallen–Romanshorn–Konstanz der Thurbo

Kelle Befehlsstab zur Abfertigung von Zügen

Kohlennot die Kohlenknappheit führte um 1918 zu massiven Fahrplaneinschränkungen

KTU Konzessionierte Transport-Unternehmen

LRZ Lösch- und Rettungs-Zug

Lumpensammler der letzte Zug des Tages für die Spätheimkehrer

Maria-Theresia-Bahn Spottname für die MThB (siehe Mittellose Thurgaubahn)

Marktzug Extrazug der Toggenburgerbahn an den Lichtensteiger Markttagen

Maschine Lokomotivführer nannten die Lokomotive vielfach Maschine Mirage der Frühzug ab Wattwil nach Zürich, S-Bahn-Zug RABDe 12/12

Mittellose Thurgaubahn Spottname für die MThB (siehe Maria-Theresia-Bahn)

MThB Mittelthurgaubahn (Sitz in Weinfelden)
NEAT Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale

NNK Netz-Nutzungs-Konzept

NPZ Neuer PendelZug der 1980er-Jahre (Versionen der SBB, BT und MThB usw.)

NRK Neues Reisezug-Konzept (siehe Taktfahrplan)

öV / ÖV öffentlicher Verkehr

OSTWIND Tarifverbund und Nahverkehrskonzept der Region Ostschweiz Passerelle Fussgängerstege über Gleisfelder, u. a. in Wil und Wattwil

Pautze die Billett-Druckmaschine auf den SBB-Stationen (für Edmondsonsche Billette)

PE Panorama-Express, auch irritierender Code für den Voralpen-Express
Polsterklasse Bezeichnung für die erste und zweite Wagenklasse (siehe Holzklasse)
RABe ... Kürzel für schnelle Triebzüge mit Erst- und Zweitklassabteilen

RBO Regional-Bahn Ostschweiz, die nun «THURBO» bzw. «thurbo» heisst

RE Regio-Express

Rigi-Express saisonales Angebot Konstanz-Wil-Wattwil-Arth-Goldau

Ringzug das mit SOB-FLIRTs betriebene Angebot S 4 (rund um den Kanton)

Roter Pfeil eleganter und sehr populärer SBB-Leichttriebwagen RBe 2/4 der 1930er-Jahre Roter Doppelpfeil der als «Landipfeil» oder «Churchillpfeil» bekannte SBB-Leichttriebzug RAe 4/8

RV Regional-Verkehr

S - Bahn bzw. Regionalzug Nesslau-Wattwil-Altstätten und umgekehrt
 S - Bahn bzw. Ringzug Uznach-St. Gallen-Sargans-Uznach und umgekehrt

S 9 S-Bahn bzw. Regionalzug Wil-Wattwil und umgekehrt

Sackbahn Bahnlinie, die im Sackbahnof endet

Sägbock/Sagbock Rangiersignal, das in der Stellung X Rangierverbot bedeutete

SBB Schweizerische Bundesbahnen

SBB Cargo Markenname für die Division Güterverkehr der SBB

Schletzer Personenzug ohne automatische Türschliessung (manuelles Türschletzen)

Schlitte einst umgangssprachliche Bezeichnung für Personenzug

Semaphor Formsignal oder Flügelsignal, das durch die Lichtsignale verdrängt wurde SGAE / S.G.A.E. St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft (wurde Teil der V.S.B.) Smart Rail der in letzter Sekunde versenkte Name der Regionalbahn Ostschweiz (RBO) SNB / S.N.B. Schweizerische Nordbahn (später als «Spanisch-Brötli-Bahn» bekannt) SOB' / S.O.B. Schweizerische Südostbahn (Rorschach-Chur und Rapperswil-Chur SOB" Schweizerische Südostbahn (u. a. Rapperswil-Pfäffikon-Arth-Goldau) aus der Fusion der BT und der SOB" entstandenes Eisenbahnunternehmen SOB''' Fahrplanspinne, d. h. periodisches Umsteigeangebot mit schlanken Anschlüssen Spinne

Spinnerklub die hochmotivierte Kerngruppe, die den Taktfahrplan entwarf
Sputnik Güterzugs-Begleitwagen bzw. Unterkunft für das Begleitpersonal

Stangenlok Bezeichnung für die elektrischen Streckenlokomotiven mit Kuppelstangen

Stücker Stückgüterzug, Güterzug für den Transport von Einzelsendungen

Taktfahrplan das 1982 umgesetzte innovative Fahrplankonzept der SBB

T.B. / TB Toggenburgerbahn

THURBO/thurbo SBB-Tochterunternehmen bzw. eine Wortschöpfung aus Thurgau-Bodensee

Thurgauer Tageskarte

Tigerli

Toggenburger

Traverso

Traverso

Trendwende

VAE

Voralpen-Express

VSB / V.S.B.

Weisse Kohle

WLV Zwerg die 1986 durch den Kanton Thurgau mit Erfolg eingeführte Tageskarte

Rangier-Dampflokomotive E 3/3 mit den SBB-Betriebsnummern 8451–8533

Wintersportzug Winterthur-Nesslau

die kupferfarbenen Traverso-Züge der SOB (von Stadler-Rail)

SBB-internes Motto zur Sanierung des Güterverkehrs

Voralpen-Express St. Gallen-Luzern bzw. Produktebezeichnung (siehe Direkte)

hochwertige und komfortable Direktverbindung St. Gallen-Luzern

Vereinigte Schweizerbahnen mit Sitz in St.Gallen (ex S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)

Elektroenergie als Gegensatz zum Energieträger Steinkohle

SBB-Kürzel Wagen-Ladungs-Verkehr

in der Schweiz verbreitetes Zwergsignal bzw. Lichtsignal in Bodennähe

## Quellen

Ausführliche Quellenverzeichnisse sowie reich illustrierte Darstellungen zu «125 Jahre Toggenburgerbahn» sind in den nachfolgend angeführten Publikationen zu finden.

- Christian Ammann: 125 Jahre Toggenburgerbahn. In: Eisenbahn-Amateur 06/1995.
- Anton Heer: Das Toggenburg und seine Eisenbahnen. Toggenburger Blätter für Heimatkunde Nr. 40, Wattwil 1995.

Informationen und Bilder stammen aus Beständen folgender Institutionen: Staatsarchiv des Kantons St. Gallen www.staatsarchiv.sg.ch

SBB-Historic in Brugg www.sbbhistoric.ch Toggenburger Museum Lichtensteig (TML) Bildarchiv der ETHZ ba.e-pics.ethz.ch