

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: 13.01.2026

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.

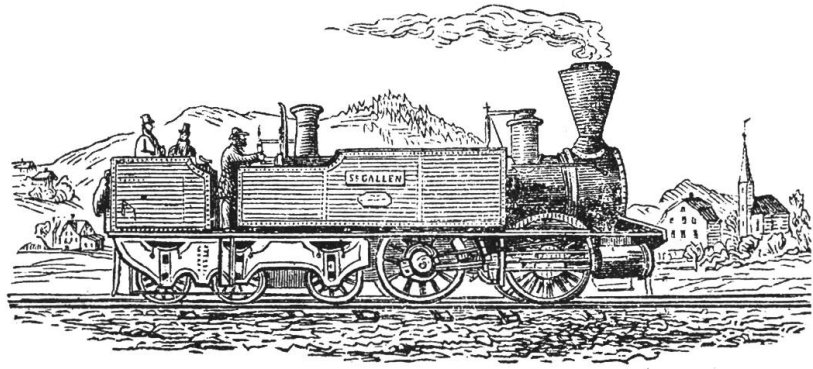
Anton Heer

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 undenkbbare 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 Wyl–oder 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. Slg. 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–Ebnet an das Komitee. Aufgrund der zu erwartenden betrieblichen Nachteile der Linienführung Flawil–Lütisburg–Ebnet wurde diese Variante nur in groben Zügen bearbeitet. Man belies 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–Ebnet 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 Handels- und Regierungszentrum St. Gallen war damit angemeldet. Dem Komitee fehlte aber zu diesem Zeitpunkt das Geld für ausführlichere Variantenstudien und Projektierungsarbeiten.

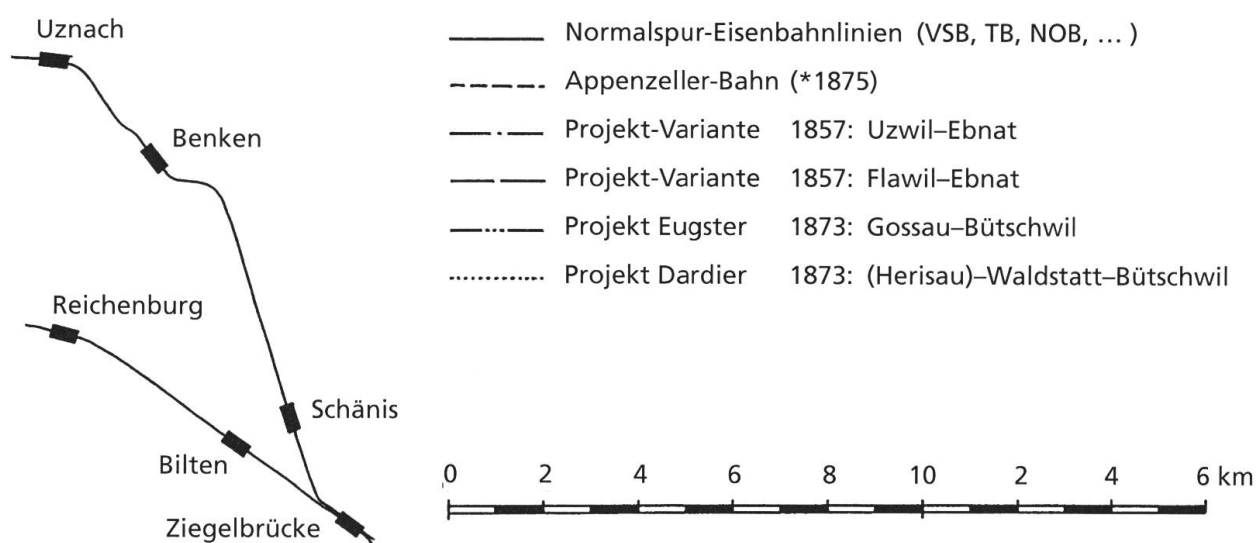
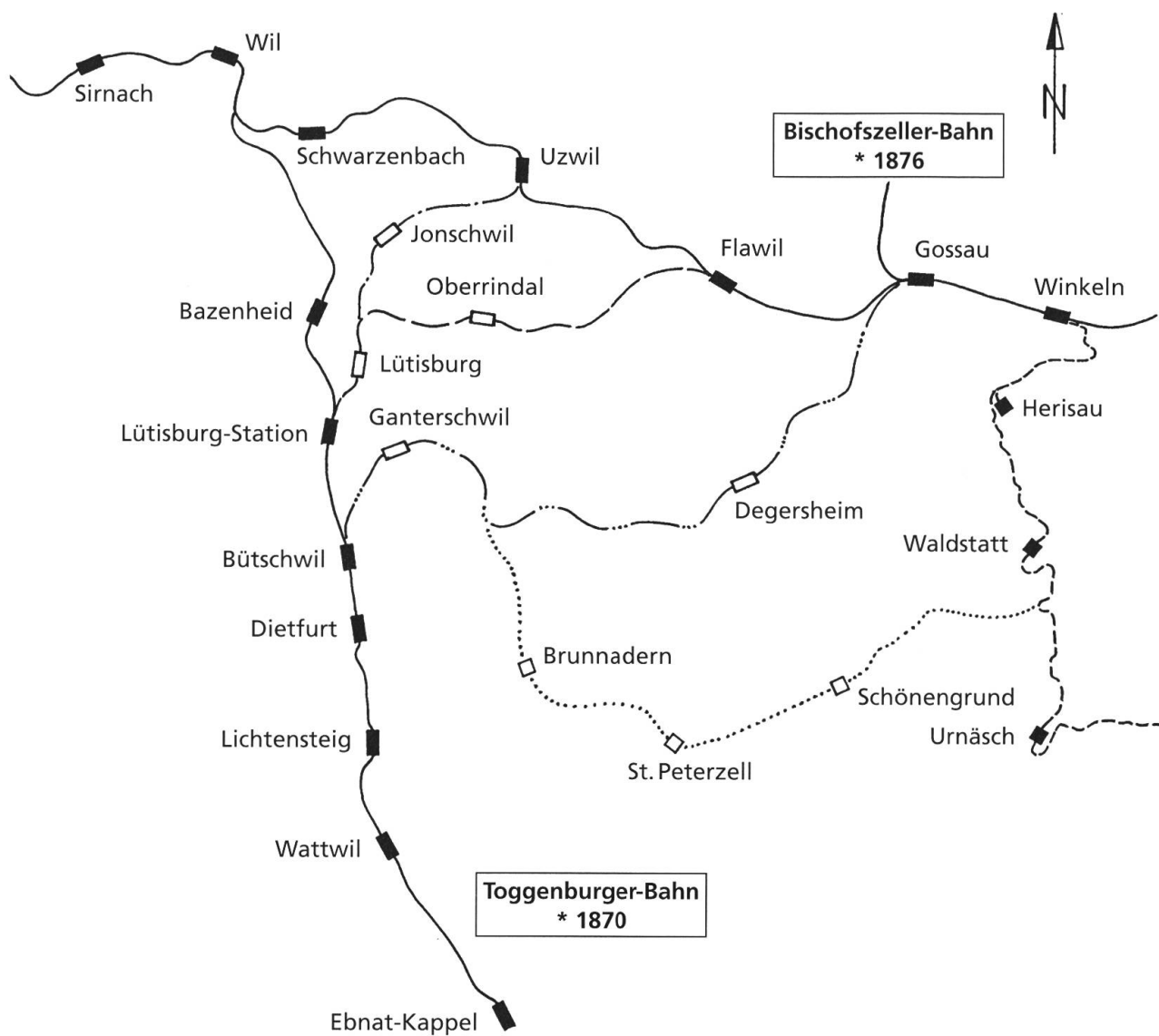
Als im August 1860 zu einer ausserordentlichen Grossratssitzung zum Traktandum Lukmanierbahn geladen wurde, galt es rasch zu handeln. Das Komitee stellte diesmal, gewitzigt durch

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



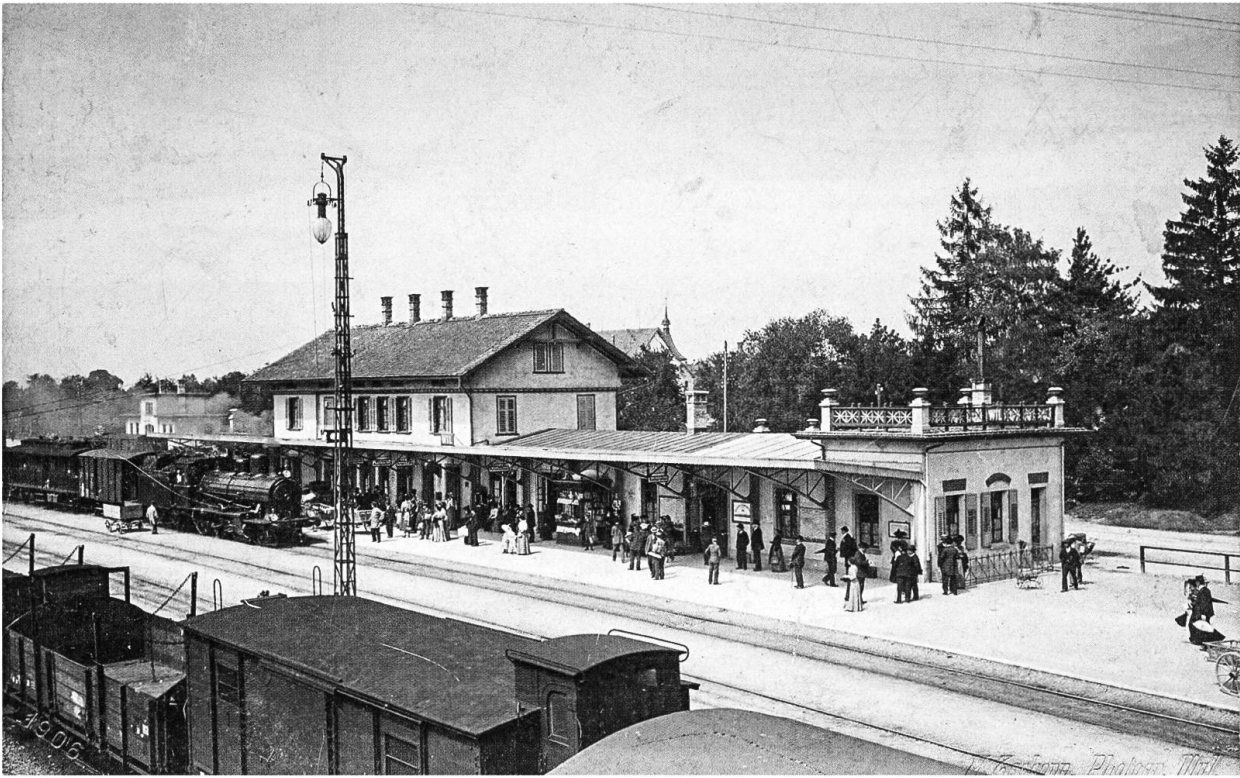
Projektübersicht 1857 bis 1873. Skizze A. Heer

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 Grosse 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 Eisenbahnkonzession 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 amtierte der Förster G. Edelman aus Kappel.



Der Bahnhof Wil um 1910.
Slg. Stadtarchiv Wil.

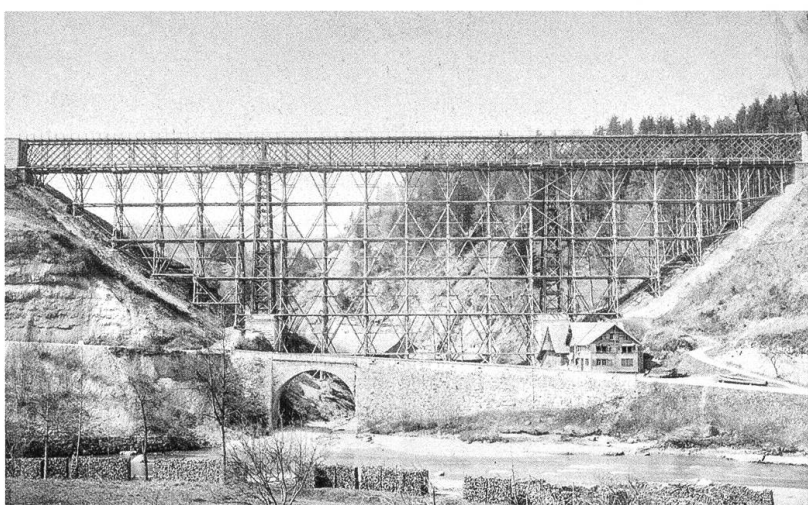
Die Bauarbeiten für die Toggenburgerbahn nahmen in Bütschwil am 28. April 1868, dem Tag der definitiven Unterzeichnung des Bauvertrags, ihren Anfang. Vorgesehene Bauzeit und Kostenvoranschlag wurden für die Eisenbahnlinie Wil–Ebnat nur geringfügig überschritten. Dadurch fand das Toggenburg am 23. Juni 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 Eisenbahnbrücken ihrer Bahn hinweisen: die Guggenlochbrücke (Länge 152



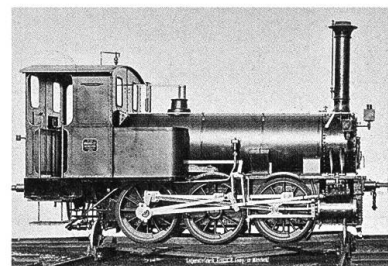
Die Thurbrücke bei Ullisbach,
links das Geleise der Baubahn.
Slg. TML.



Guggenlochbrücke 1869 im Bau.
Slg. TML.

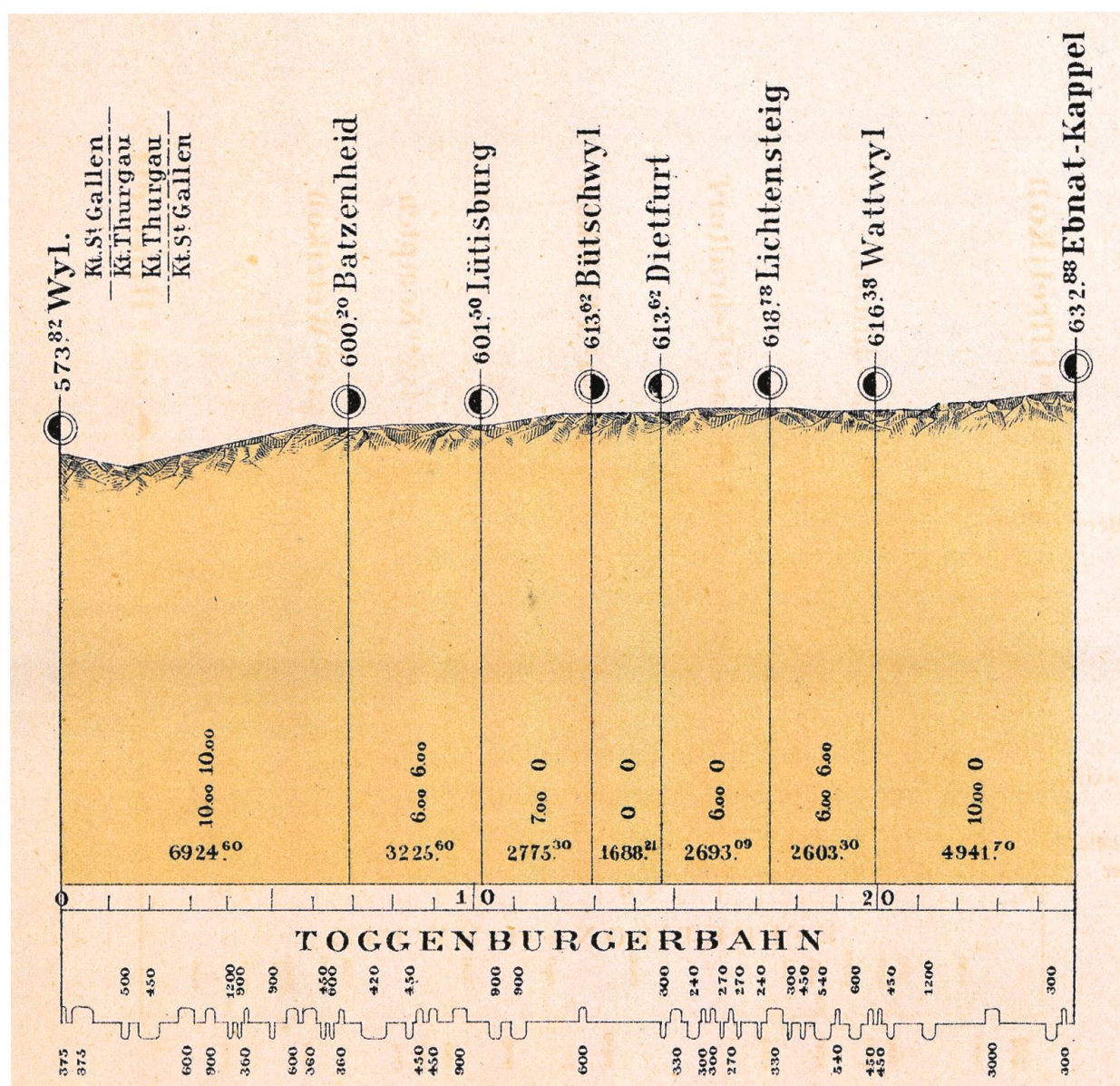
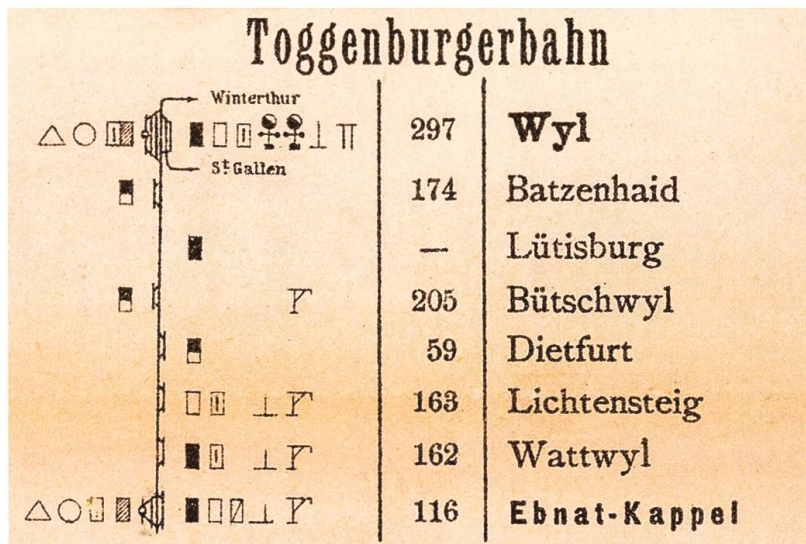
Meter), die Brücke bei Bazenheid (96 Meter) und die Brücke bei Dietfurt (60 Meter). Nach dem Bau der Toggenburgerbahn blieb der Brückenkonstrukteur Ingenieur B. Gubser in Wil und führte dort die Brückenbau-Werkstätten weiter. Zahlreiche Eisenbrücken und verschiedene Eisenkonstruktionen der Ostschweiz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

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

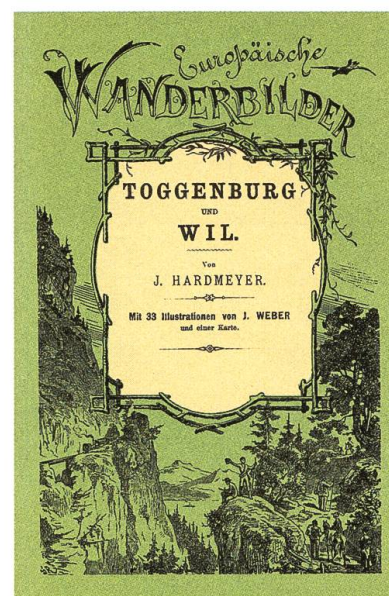


Profil der Toggenburgerbahn.
Slg. M. Bennett.

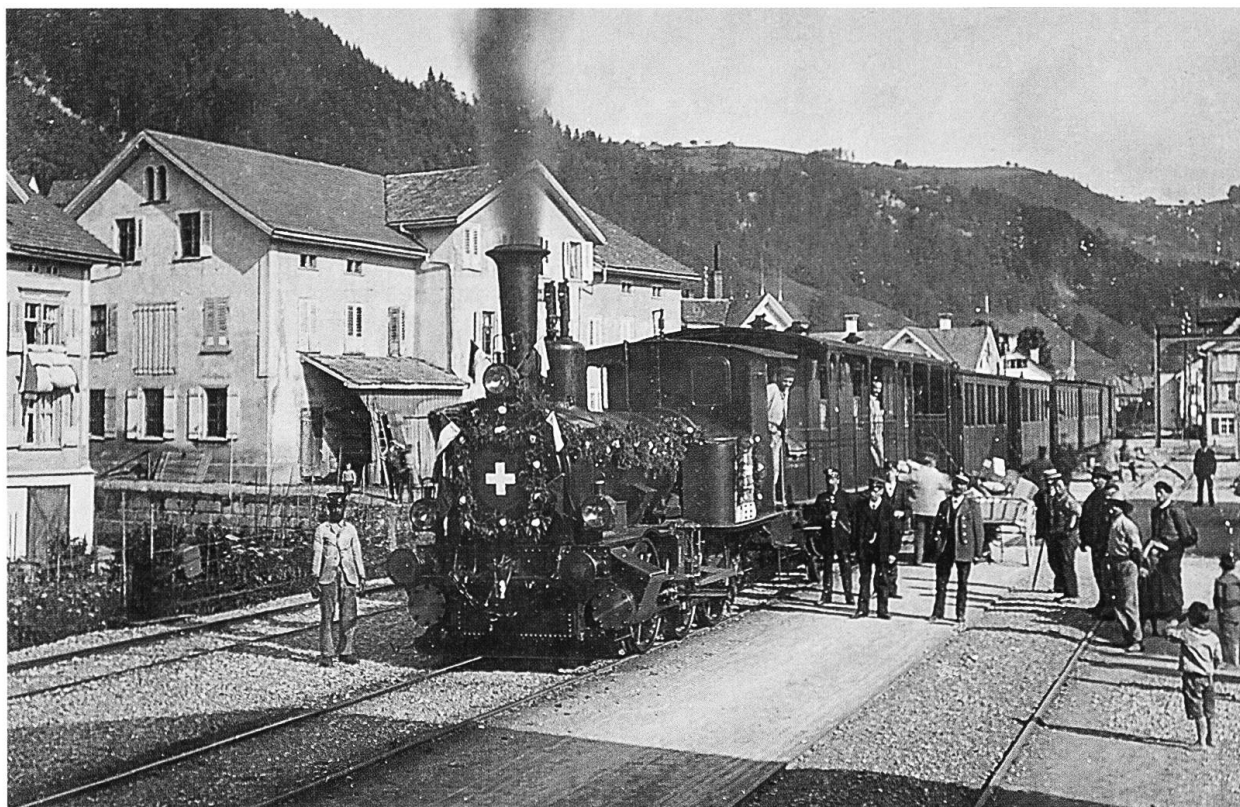
Der Betrieb der Toggenburgerbahn wurde durch die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) geführt und brachte ab 1870 vier Zugspare ins Toggenburg. Dieser bescheidene Fahrplan wurde anlässlich des wöchentlichen Lichtensteiger Markttages durch den sogenannten Marktzug ergänzt. Erst ab 1890 wurde das seit zwanzig 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 Bazenhaid, Bütschwil, Wattwil und Ebnat-Kappel mussten um 1899 Kreuzungsgeleise für den sogenannten Doppelbetrieb, also den Betrieb mit zwei statt einer Zugkomposition, 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 Thurkorrektur 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.

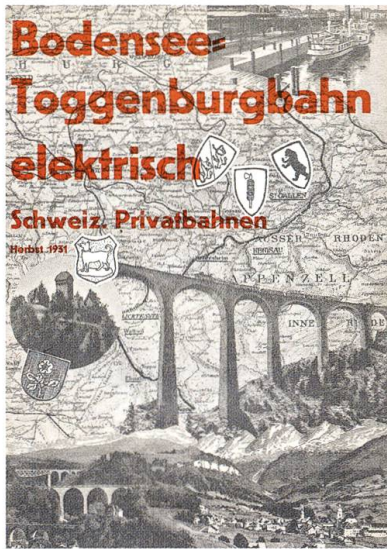


Die gegen Kriegsende einsetzende und anhaltende Kohlennot zeigte die bedrohliche Auslandabhängigkeit im Bahnbetrieb und wirkte gleichzeitig als Auslöser für die beschleunigte Elektrifikation des schweizerischen Eisenbahnnetzes in den 1920er Jahren.

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 ihren, wenn auch provisorischen, Abschluss.

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 Fahrdrabt, saisonale Extrazüge, längst vergessene direkte Zugsläufe und vielfältiges Rollma-

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 Kriegelektrifikation 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 Turbo, 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 Turbo 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 Zugsparen täglich rund 40 Zugspare 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 Anschlussgleise der ZAB (Zweckverband Abfallverwertung Bazenheid) bei Bazenheid und wenige Ausnahmestransporte 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 Turbo
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 Lütis-
burg. 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 Turbo 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 Zugsparen der 1870er-Jahre stehen heute zwischen Wil und Wattwil täglich etwa 40 Zugspare 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 Wattwil 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





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

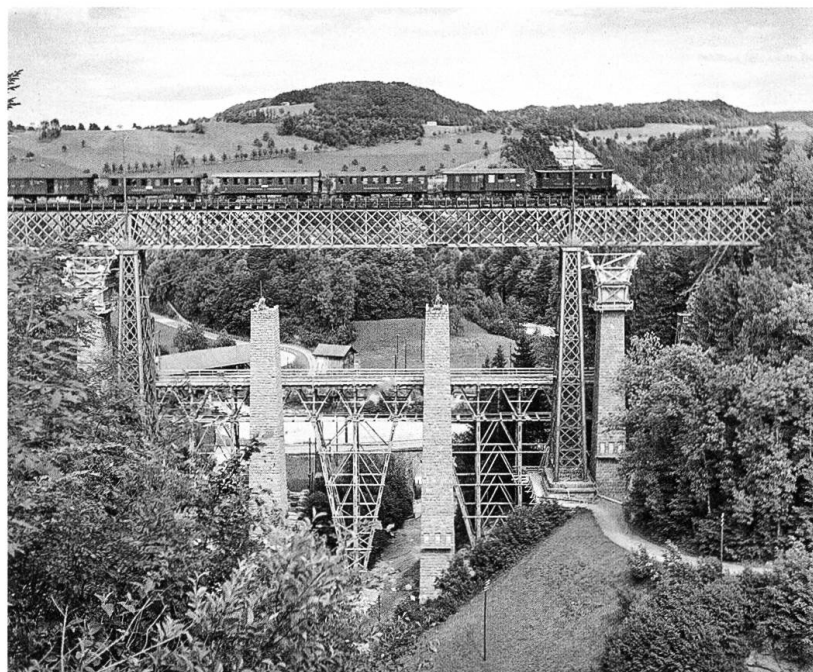
Die sogenannten Edmondschen Billette (Format 30,5 mm auf 57 mm) aus der Sammlung von Otto J. Bauer könnten wohl Geschichten erzählen. Der Billett-Typ, der in den Massen auf dem englischen Zoll bzw. Inch beruht, verschwand mit dem Aufkommen der Billettautomaten. Heute scheinen sogar die Tage der moderneren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

Kunstbauten

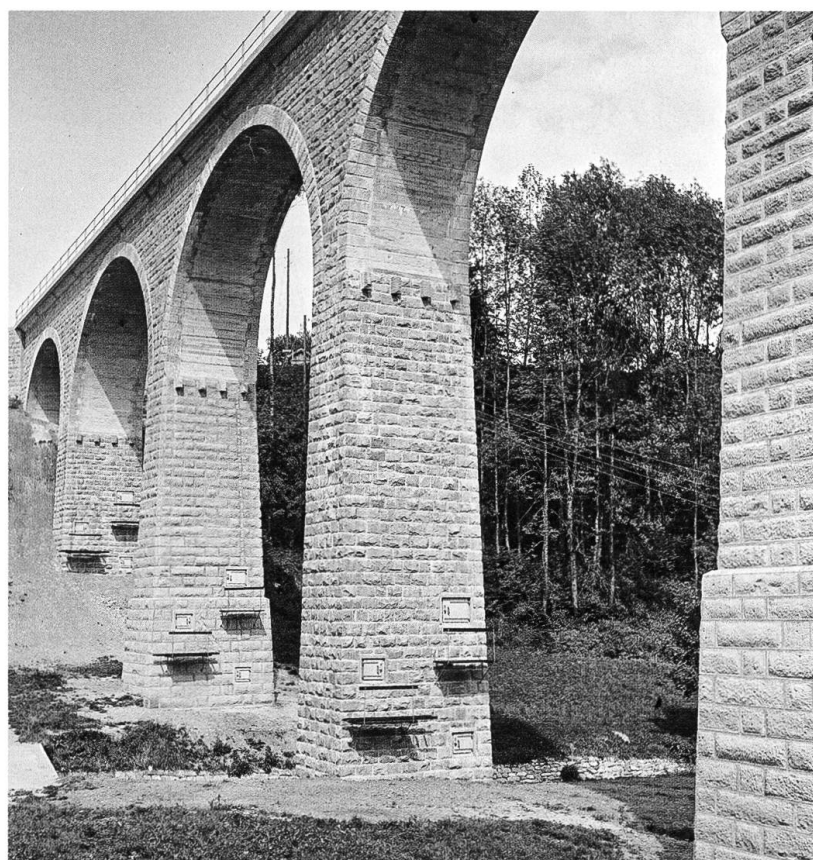
Eindrückliche, zuweilen aber auch kaum wahrnehmbare Kunstbauten sind entlang der 5,4 Wegstunden, d. h. der 25,25 Kilometer langen Eisenbahnstrecke zwischen Wil und Ebnat anzutreffen. Die unter Ingenieur Beat Gubser entstandenen Brücken prägten das Bild der Bahnlinie bis in die 1940er Jahre. Für Gubser 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

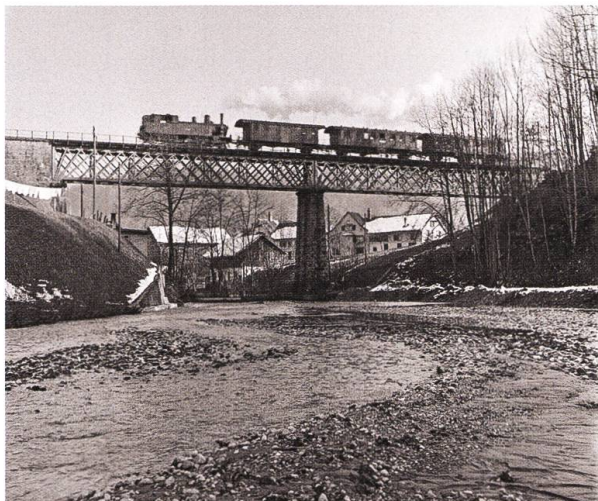
grosse Teile der Bahnanlagen im vormaligen Thurlauf. Wasserbau zugunsten der Thurkorrektur sowie der Eisenbahnbau zugunsten der Bodensee-Toggenburgbahn und der Rickenbahn gingen einst Hand in Hand. Jüngste Kunstbaute ist die um 1965 erbaute vierspurige Bahnüberführung über die Nationalstrasse (N 1 bzw.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



Dietfurt 2019.



Lichtensteig 1975.



Lichtensteig 2019.



Wattwil 1975.



Wattwil 2019.



Ebnat-Kappel 1976.



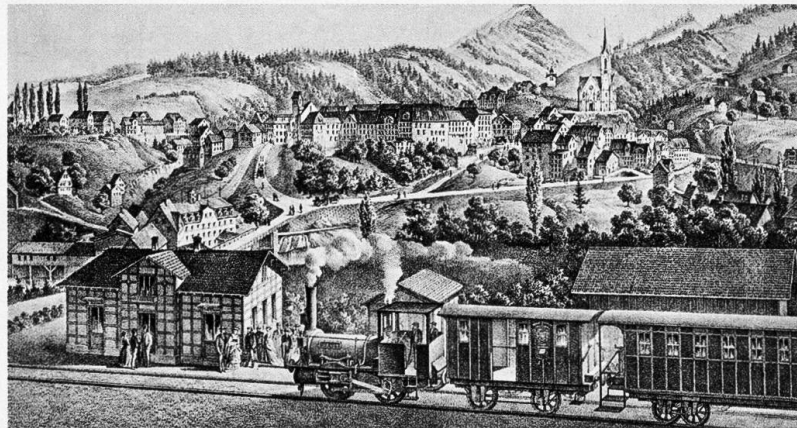
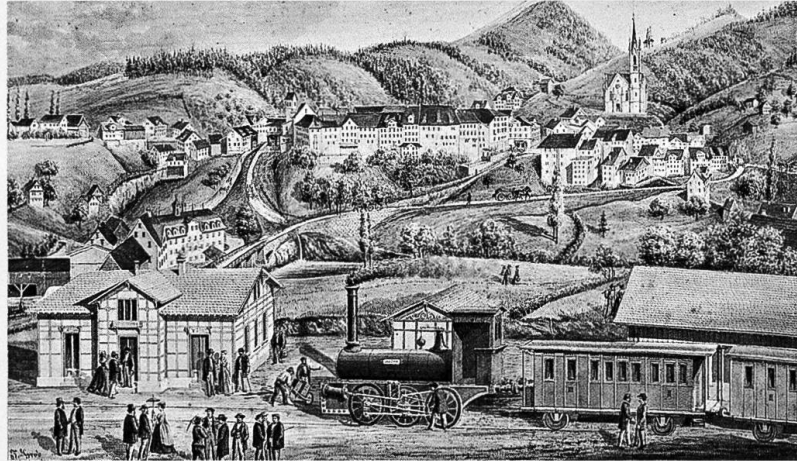
Ebnat-Kappel 2019.

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/VS	Stadt Wil	Ae 6/6 11496 der SBB (Gotthardlok)
Yberg	Krauss-Dampflok, E 3/3 2 der TB/VS	Wattwil	Re 6/6 11607 der SBB (Gotthardlok)
Churfürsten	Krauss-Dampflok, E 3/3 3 der TB/VS	Toggenburg	Lok 2000 / Re 460 104 der SBB
Toggenburg	Engerth-Dampflok 3 der SGAE/VS	Säntis	Lok 2000 / Re 460 109 der SBB
Wyl	Engerth-Dampflok 5 der SGAE/VS	Alpstein	Lok 2000 / Re 460 130 der SBB
Säntis	Engerth-Dampflok 8 der SGAE/VS	Bazenheid	NPZ / RBDe 560 109 der SBB
Thur	Engerth-Dampflok 11 der SGAE/VS	Lichtensteig	NPZ / RBDe 560 110 der SBB
Speer	Engerth-Dampflok 30 der SOB/VS	Wil	GTW / RABe 526 730 der Thurbo
Lichtensteig	Bau-Dampflok Regiebau BT	Bazenheid	GTW / RABe 526 770 der Thurbo
Thur	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Churfürsten	FLIRT / RABe 526 043 der SOB
Toggenburg	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Speer	FLIRT / RABe 526 058 der SOB
Speer	Bau-Dampflok am Rickentunnel	Alpstein	FLIRT / RABe 526 063 der SOB
Ricken	Bau-Dampflok am Rickentunnel		
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 Eisenbahnextperten 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 Rückkaufgesetz 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
- ___..1908 neue Gleisanlagen und Hochbauten in Wattwil (nach der Thurkorrektur)
- ___..1910 neue Bahnhofsanlagen ersetzen in Lichtensteig die ursprünglichen Stationsanlagen
- ___..1910 Vergrößerung des Stationsgebäudes von Dietfurt durch Aufstockung
- 01.10.1910 Eröffnungsfeierlichkeiten der Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn
- 01.10.1910 Betriebsaufnahme der Rickenbahn von Wattwil–Uznach (SBB)
- 03.10.1910 Betriebsaufnahme der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) Romanshorn–St. Gallen–Wattwil
- ___..1911 Anpassung der Gleisanlagen in Wil für die Einführung der Mittelthurgaubahn (MThB)
- 08.03.1911 Jonschwil und Oberuzwil fordern die doppelspurige Linienführung über Jonschwil nach Wil
- 20.12.1911 Betriebsaufnahme Wil–Konstanz durch die Mittelthurgaubahn (MThB)
- ___..1912 Vergrößerung des Stationsgebäudes von Lütisburg durch Aufstockung
- ___..1912 Anschlussgleis-Anlage «Im Feld» für den Kiesabbau bei Bütschwil (aktiv 1912 bis 1918)
- ___..1912 erweiterte Gleisanlagen in Ebnat-Kappel für die BT-Linie Ebnat–Nesslau
- 01.05.1912 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
- 24.01.1932 elektrischer Betrieb St. Gallen–Romanshorn (BT)
- 02.09.1939 Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee und Grenzbesetzung
- ___..1943 Brückenumbau Bazenheid (Ersatz der Eisenbrücke)
- ___..1943 Brückenumbau Dietfurt (Ersatz der Eisenbrücke)
- 12.12.1943 elektrischer Betrieb Wil–Wattwil (Kriegselektrifikation)
- ___..1945 Brückenneubau über die Thur bei Ulisbach
- ___..1945 Umbau der Guggenlochbrücke bei Lütisburg (Ersatz der Eisenbrücke)
- ___..1947 Jubiläumsjahr: 100 Jahre Schweizer Bahnen
- ___..06.1956 Sicherungstechnik Teleblock der BT auf der ganzen Strecke Wattwil–Ebnat–Nesslau
- 03.06.1956 Aufhebung des Dreiklassen-Systems im Personenverkehr
- 12.11.1956 Aufrichte des neuen Getreidesilobehäuses in Wil
- 13.12.1957 der Sonderzug mit Bundespräsident Th. Holenstein trifft in Bütschwil ein
- 01.10.1959 das neue Bahnhofgebäude von Wil geht teilweise in Betrieb
- 01.10.1960 Betriebsaufnahme des neuen SBB-Bahnhofs in Wil
- ___..1964 EXPO-Verkehr und Triebfahrzeugmangel bei den SBB
- 23.06.1964 Kollaudation des BDe 4/4 50 der BT und Schnellbremsversuche zwischen Wattwil und Ebnat
- ___..08.1964 provisorische Verlegung der Eisenbahnlinien bei Wil, eine Folge des Autobahnbaus N 1/A 1
- 24.09.1965 elektrischer Betrieb Wil–Kreuzlingen (MThB)
- ___..1969 Gleisanschluss für die Micarna Bazenheid mittels Gleis-Zickzack
- ___..1975 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.)
- ___01.1994 die Seelinie soll zum Testfall für den sanierungsbedürftigen Regionalverkehr werden
- ___01.1995 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 Turbo AG mit Sitz in Kreuzlingen
- 01.11.2001 Ernst Boos, vormals SOB, wird Geschäftsführer der Regionalbahn Turbo
- 01.01.2002 Tarifverbund «Ostwind» tritt in Kraft (mit 81 Zonen)
- 04.07.2002 die SBB finanziert die Erhöhung des Turbo-Aktienkapitals selber
- 15.12.2002 die SBB-Tochter Turbo übernimmt den Regionalverkehr in der Ostschweiz
- 31.12.2002 die MThB stellt ihre Geschäftstätigkeit ein und wird danach liquidiert
- ___01.2005 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 Turbo-Züge (GTW) kommen zwischen Wil und Wattwil zum Einsatz
- 11.12.2005 SBB-Cargo schliesst 250 Freiverladestände
- 01.01.2006 Bereinigung der Eigentumsverhältnisse zwischen SOB und SBB u.a. im Toggenburg
- ___02.2006 Turbo erhöht die Kapazität durch GTW-Mittelwagen (GTW 2/8 statt GTW 2/6)
- ___01.2009 aus «THURBO» wird «turbo», 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
- 03.06.2019 SOB-Cluster Obertoggenburg 2019, Beginn der Totalsperrung Wattwil–Nesslau
- ___08.2019 Ersatz der Thurbrücke bei Ullsbach durch eine Spannbeton-Konstruktion
- 15.09.2019 Abschluss der Streckensanierung und Wiederaufnahme des Bahnbetriebs Wattwil–Nesslau
- 15.03.2020 der Bundesrat erklärt den Notstand aufgrund der Corona-Pandemie
- 18.03.2020 Angebotseinschränkungen werden für den gesamten öV eingeleitet
- 22.08.2020 Jubiläumsfeier «150 Jahre Toggenburgerbahn» in Wattwil (geplanter Termin)

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 Schmunkeln 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	Drittclass-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
Engländer	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 / Gl.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	Hilfswagen der Depots Rorschach oder Winterthur
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 Zeiteinsel Schweiz um 1980
IR	Inter-Regio-Zug, z. B. der Zug St. Gallen–Romanshorn–Konstanz der Turbo
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	Spottnamen 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	Spottnamen 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 Edmondsche 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-Leichttriebwagen RAe 4/8
RV	Regional-Verkehr
S 2	S-Bahn bzw. Regionalzug Nesslau–Wattwil–Altstätten und umgekehrt
S 4	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 Sackbahnhof 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 Türschliessen)
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)
SOB'''	aus der Fusion der BT und der SOB'' entstandenes Eisenbahnunternehmen
Spinne	Fahrplanspinne, d. h. periodisches Umsteigeangebot mit schlanken Anschlüssen
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	die 1986 durch den Kanton Thurgau mit Erfolg eingeführte Tageskarte
Tigerli	Rangier-Dampflokomotive E 3/3 mit den SBB-Betriebsnummern 8451–8533
Toggenburger	Wintersportzug Winterthur–Nesslau
Traverso	die kupferfarbenen Traverso-Züge der SOB (von Stadler-Rail)
Trendwende	SBB-internes Motto zur Sanierung des Güterverkehrs
VAE	Voralpen-Express St. Gallen–Luzern bzw. Produktebezeichnung (siehe Direkte)
Voralpen-Express	hochwertige und komfortable Direktverbindung St. Gallen–Luzern
VSBB / V.S.B.	Vereinigte Schweizerbahnen mit Sitz in St. Gallen (ex S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)
Weisse Kohle	Elektroenergie als Gegensatz zum Energieträger Steinkohle
WLV	SBB-Kürzel Wagen-Ladungs-Verkehr
Zwerg	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