



Das Wahrzeichen der Toggenburgerbahn und ein stets attraktives Bildmotiv: die Guggenloch-Brücke bei Lütisburg im Jahr 1945.

Bilder: Staatsarchiv

1870 – die Weichen werden gestellt

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Wil – Ebnat, der Toggenburgerbahn, erweist sich als Weichenstellung grosser Tragweite.

Anton Heer

Vor 150 Jahren dampften die ersten Züge durchs Thurtal und der Bahnhof Wil stieg in die Liga der Knotenbahnhöfe auf. Eine Nebenbahn erweist sich letztlich als Treiber wirtschaftlicher Entwicklungen. Der Auslöser für die Initiative zu Gunsten einer Eisenbahnlinie ins Toggenburg war aber eine andere Linie. 1856 wurde die Strecke zwischen Rorschach, St. Gallen und Winterthur eröffnet. Eine volkswirtschaftlich derart starke und produktive Region wie das Thurtal durfte nicht abseits stehen. Wasserkraft, Arbeitskräfte, Landwirtschaft und Handel zeichneten das Toggenburg jener Zeit aus. Weitsichtige Unternehmer beauftragten umgehend Ingenieur Hartmann mit ersten Planungsarbeiten für eine Eisenbahnlinie Wil-Ebnat und die Variante Flawil-Ebnat via Untertoggenburg.

Vorerst viel das Ergebnis ernüchternd aus – zu teuer und wenig Klarheit über die Variante Flawil-Ebnat. Das Geld für die Planung war aufgebraucht.

Für vier Millionen Franken statt für sechs

Aufgaben wollten Persönlichkeiten wie Oberst Raschle und Bankdirektor Arnold Schweitzer nicht so bald. Auf verkehrspolitischer Ebene blieb man aktiv, zumal die Frage einer Ostalpenbahn auf kantonaler und eidgenössischer Ebene zur Debatte stand. Immerhin gelang so die vorausschauende Sicherung einer allfälligen kantonalen Beteiligung am Bahnprojekt. Überraschend trat Ende 1864 das Berner Unternehmen Baugesellschaft Wieland, Gubser & Comp. an das Komitee heran. Eine Eisenbahnlinie Wil-Ebnat sollte für vier Millionen statt für sechs Millionen Franken machbar sein. Im Gegensatz zu Hartmann setzte die Baugesellschaft auf vereinfachte Normalien, das heisst auf Baunormen für untergeordnete Bahnlösungen.

Erstaunlich schnell ging es nun vorwärts. Projektierung, Konzessionierung

gen, Geldbeschaffung: All das ging trotz des eher belasteten Verhältnisses mit dem Nachbarkanton Thurgau und den Grenzverhältnissen bei Wil erstaunlich zügig über die Bühne. Am 28. April 1868, dem Tag der definitiven Unterzeichnung des Bauvertrags, wurden bei Bütschwil die Bauarbeiten aufgenommen.

Die Toggenburgerbahn kann trotz der beachtlichen Brückenbauten und den zu durchfahrenden Felspartien zwischen Dietfurt und Lichtensteig als eigentliche Flachbahn betrachtet werden. Nur gerade 60 Höhenmeter sind auf einer Horizontaldistanz von 25 Kilometern (damals noch in fünf Wegstunden gemessen) zu überwinden. Der junge Brückenbau-Ingenieur Beat Gubser bewährte sich unter anderem glänzend durch den Bau der Guggenlochbrücke, dem Wahrzeichen der Toggenburgerbahn. Mit Wil blieb er verbunden, indem er dort die Brückenbau-

werkstätten gründete und sogar international tätig wurde.

Grundstein für den Eisenbahnknoten Wil

Am 23. Juni 1870 durfte zwischen Wil und Ebnat gefeiert werden, das Toggenburg bzw. der Wirtschaftsraum im Thurtal mit einer Bevölkerung von rund 40 000 Personen hatte seine Eisenbahn. Der reguläre, fahrplanmässige Betrieb folgte ab dem 24. Juni 1870. Ganz nebenbei – und dennoch von grösster Tragweite: Die Toggenburgerbahn legte den Grundstein für den bedeutenden Eisenbahnknoten Wil und die damit verbundene wirtschaftliche Entwicklung. Wie wäre wohl diese Entwicklung verlaufen, wenn die Untertoggenburger Orte Flawil oder Uzwil Ausgangspunkt der Toggenburgerbahn geworden wären?

Nahezu bis zur Eisenbahnverstaatlichung mit dem Übergang an die SBB

im Jahr 1902 liess sich der Verkehr mit einer Zugkomposition bewältigen. Weder Kreuzungsstationen noch Signale waren für den sicheren Betrieb der Bahn erforderlich. Ein Zugpaar der üblicherweise vier täglichen Zugpaare kam für die Zustellung einzelner Güterwagen zum Einsatz. Entsprechend länger dauerte die Reise zwischen Wil und Ebnat. Gepäck-, Post- und Stückguttransport gehörten selbstverständlich zum damaligen «Reiseerlebnis». Abteile der zweiten und dritten Komfortklasse standen den Reisenden bis 1956 zur Verfügung, die erste Klasse war den Hauptstrecken vorbehalten.

Die Toggenburgerbahn wurde als sogenannte Stichbahn oder Sackbahn charakterisiert. Der Bahnbetrieb ohne Durchgangsverkehr blieb betrieblich und wirtschaftlich ein grosser Nachteil für das Unternehmen, war aber bereits sehr früh Thema für den Verwaltungsrat. Wiederholt wurden Lösungen gesucht, die der Bahn eine Fortsetzung über Wildhaus ins Rheintal, über den Ricken und über Wil hinaus bringen sollten. Erst die Bodensee-Toggenburgerbahn und die Rickenbahn brachten 1910 durch den Eisenbahnknoten Wattwil eine etwas engere Einbindung ins Eisenbahnnetz.

Ab 1943 wird ohne Dampf gefahren

Die Bodensee-Toggenburgerbahn (BT) schuf 1912 durch die Verlängerung Ebnat-Nesslau und 1931 durch die Bahnelektrifikation neue Bedingungen für die ursprüngliche Toggenburgerbahn. Der Abschnitt Wattwil-Ebnat ging 1932 pachtweise an die BT und die Krieselektrifikation des Abschnitts Wil-Wattwil leitete 1943 den späten Abschied vom Dampfbetrieb endgültig ein. Fortan bestritten SBB und BT den Betrieb auf der Linie zwischen Wil und Nesslau. Unerbittlich entwickelte sich der Individualverkehr im Lauf der Nachkriegszeit, was sogar die Einstellung des Bahnbetriebs auf der völlig veralteten Infrastruktur in bedrohliche Nähe

brachte. Wie verzweifelt die Situation verschiedener Nebenlinien vor wenigen Jahrzehnten war, zeigte das Angebot des kürzlich verstorbenen SBB-Generaldirektors Eisenring: Die Seelinie sei für einen symbolischen Franken zu haben. Das gewagte Seelinien-Experiment der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) bescherte darauf der Ostschweiz neue Impulse. Die Erfolgsgeschichte im Regionalverkehr darf sich heute sehen lassen und strahlte bis ins Toggenburg aus. Sogar Stadler-Rail ist durch den erfolgreichsten Einstieg in den Bau von sogenannten Low Cost Fahrzeugen, die heute durch Thurbo das Bild des Regionalverkehrs der Ostschweiz prägen, Nutzniesser und Teil der Geschichte.

Die Bereinigung der komplexen Eigentumsverhältnisse zwischen der Schweizerische Südostbahn AG und SBB führte 2006 zu einer Art abschliessenden Erbteilung bezüglich der Toggenburgerbahn. Der Abschnitt Wil bis vor Lichtensteig gehört den SBB und der Abschnitt Lichtensteig bis Ebnat-Kappel fiel an die SOB. Betreiberin der S9 (Wil-Wattwil) und der S2 (Nesslau-St. Gallen-Altstätten) ist derzeit hauptsächlich die SBB-Tochter Thurbo mit ihren Low-Cost-Fahrzeugen Typ GTW aus dem Hause Stadler-Rail.

Wanderausstellung

Zur 150-jährigen Geschichte der Toggenburgerbahn wurde eine ebenso sehenswerte wie informative Wanderausstellung entwickelt, welche hoffentlich Ende Mai eröffnet werden kann. Dieser Tage wurden als Vorboten an den Bahnhöfen von Wil bis Nesslau bereits Infopanelle montiert, welche eine kurze historische Würdigung der Toggenburgerbahn liefern. Über die Durchführung des geplanten Jubiläumsfests in einem Zug mit dem Wattwiler Fest Mitte August entscheidet das Organisationskomitee Mitte Mai. (pd)



A. Sch. V. W. No. 1242

Das Stationsgebäude mit Nebenbauten und Güterschuppen in Wattwil um 1900.