

Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte

Autor(en): **Heer, Anton**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg**

Band (Jahr): **25 (1998)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-883491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bilder aus der Flawiler Eisenbahngeschichte

Anton Heer, Flawil

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

Zeit und Geld – die Ökonomie im Wandel

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



St. Gallen Appenzeller Bahn.

FAHRTEN-PLAN

St. Gallen-Winterthur.

Vom 25. März 1856 an.

Stationen.	St. Gallen.		Winterthur.		St. Gallen.		Winterthur.	
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
St. Gallen	1	2	1	2	1	2	1	2
Winterthur	3	4	3	4	3	4	3	4

Die Direction.

Fahrerordnung der Postwagen.

Abfahrt

Bahnhof Flawil

1 Juni 1997–23 Mai 1998



© Département-Departure

5 00		12 00		19 00	
Zug	Stationen	Zug	Stationen	Zug	Stationen
522 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1217 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1917	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg
542 WI	St. Gallen	1218 WI	St. Gallen	1921	St. Gallen
550 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1219 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1922	St. Gallen
551 WI	St. Gallen	1220 WI	St. Gallen	1923	St. Gallen
552 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1221 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1924	St. Gallen
553 WI	St. Gallen	1222 WI	St. Gallen	1925	St. Gallen
554 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1223 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1926	St. Gallen
555 WI	St. Gallen	1224 WI	St. Gallen	1927	St. Gallen
556 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1225 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1928	St. Gallen
557 WI	St. Gallen	1226 WI	St. Gallen	1929	St. Gallen
558 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1227 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1930	St. Gallen
559 WI	St. Gallen	1228 WI	St. Gallen	1931	St. Gallen
560 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1229 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1932	St. Gallen
561 WI	St. Gallen	1230 WI	St. Gallen	1933	St. Gallen
562 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1231 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1934	St. Gallen
563 WI	St. Gallen	1232 WI	St. Gallen	1935	St. Gallen
564 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1233 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1936	St. Gallen
565 WI	St. Gallen	1234 WI	St. Gallen	1937	St. Gallen
566 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1235 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1938	St. Gallen
567 WI	St. Gallen	1236 WI	St. Gallen	1939	St. Gallen
568 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1237 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1940	St. Gallen
569 WI	St. Gallen	1238 WI	St. Gallen	1941	St. Gallen
570 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1239 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1942	St. Gallen
571 WI	St. Gallen	1240 WI	St. Gallen	1943	St. Gallen
572 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1241 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1944	St. Gallen
573 WI	St. Gallen	1242 WI	St. Gallen	1945	St. Gallen
574 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1243 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1946	St. Gallen
575 WI	St. Gallen	1244 WI	St. Gallen	1947	St. Gallen
576 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1245 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1948	St. Gallen
577 WI	St. Gallen	1246 WI	St. Gallen	1949	St. Gallen
578 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1247 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1950	St. Gallen
579 WI	St. Gallen	1248 WI	St. Gallen	1951	St. Gallen
580 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1249 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1952	St. Gallen
581 WI	St. Gallen	1250 WI	St. Gallen	1953	St. Gallen
582 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1251 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1954	St. Gallen
583 WI	St. Gallen	1252 WI	St. Gallen	1955	St. Gallen
584 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1253 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1956	St. Gallen
585 WI	St. Gallen	1254 WI	St. Gallen	1957	St. Gallen
586 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1255 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1958	St. Gallen
587 WI	St. Gallen	1256 WI	St. Gallen	1959	St. Gallen
588 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1257 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1960	St. Gallen
589 WI	St. Gallen	1258 WI	St. Gallen	1961	St. Gallen
590 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1259 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1962	St. Gallen
591 WI	St. Gallen	1260 WI	St. Gallen	1963	St. Gallen
592 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1261 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1964	St. Gallen
593 WI	St. Gallen	1262 WI	St. Gallen	1965	St. Gallen
594 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1263 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1966	St. Gallen
595 WI	St. Gallen	1264 WI	St. Gallen	1967	St. Gallen
596 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1265 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1968	St. Gallen
597 WI	St. Gallen	1266 WI	St. Gallen	1969	St. Gallen
598 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1267 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1970	St. Gallen
599 WI	St. Gallen	1268 WI	St. Gallen	1971	St. Gallen
600 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1269 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1972	St. Gallen
601 WI	St. Gallen	1270 WI	St. Gallen	1973	St. Gallen
602 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1271 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1974	St. Gallen
603 WI	St. Gallen	1272 WI	St. Gallen	1975	St. Gallen
604 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1273 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1976	St. Gallen
605 WI	St. Gallen	1274 WI	St. Gallen	1977	St. Gallen
606 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1275 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1978	St. Gallen
607 WI	St. Gallen	1276 WI	St. Gallen	1979	St. Gallen
608 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1277 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1980	St. Gallen
609 WI	St. Gallen	1278 WI	St. Gallen	1981	St. Gallen
610 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1279 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1982	St. Gallen
611 WI	St. Gallen	1280 WI	St. Gallen	1983	St. Gallen
612 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1281 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1984	St. Gallen
613 WI	St. Gallen	1282 WI	St. Gallen	1985	St. Gallen
614 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1283 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1986	St. Gallen
615 WI	St. Gallen	1284 WI	St. Gallen	1987	St. Gallen
616 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1285 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1988	St. Gallen
617 WI	St. Gallen	1286 WI	St. Gallen	1989	St. Gallen
618 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1287 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1990	St. Gallen
619 WI	St. Gallen	1288 WI	St. Gallen	1991	St. Gallen
620 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1289 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1992	St. Gallen
621 WI	St. Gallen	1290 WI	St. Gallen	1993	St. Gallen
622 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1291 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1994	St. Gallen
623 WI	St. Gallen	1292 WI	St. Gallen	1995	St. Gallen
624 ACZ	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1293 JVF	Uzwil-Wil-Winterthur-Flawil-Appenzell-Äussere-Rodan-Brugg	1996	St. Gallen
625 WI	St. Gallen	1294 WI	St. Gallen	1997	St. Gallen

Der Flawiler Fahrplan von 1856

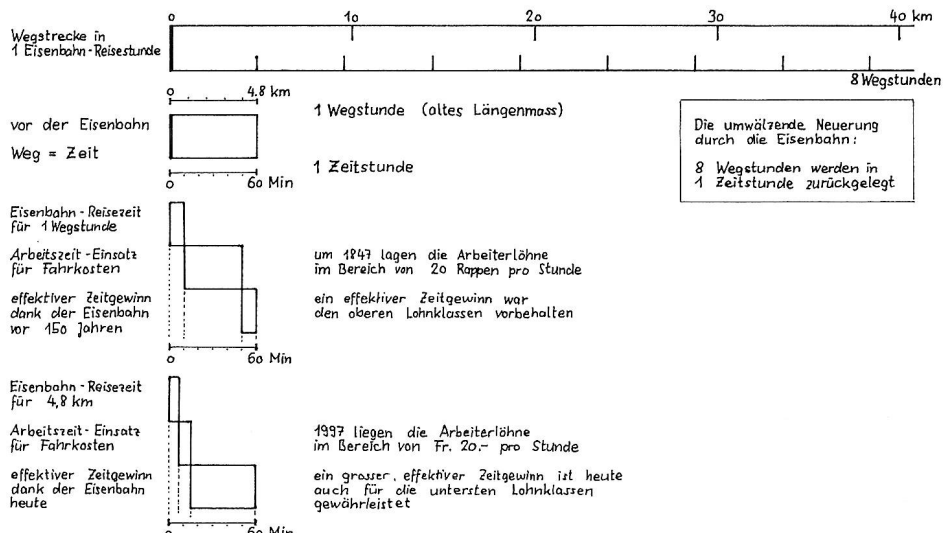
Bei der Eröffnung der Eisenbahnverbindung St.Gallen - Winterthur beschränkte sich das Angebot der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn auf ganze drei Zugpaare pro Tag. Die Reise von St.Gallen nach Zürich dauerte damals über vier Stunden und die Strecke Oerlikon - Zürich musste erst noch mit der Postkutsche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

Bahn 1997: der aktuelle Flawiler Fahrplan

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

71

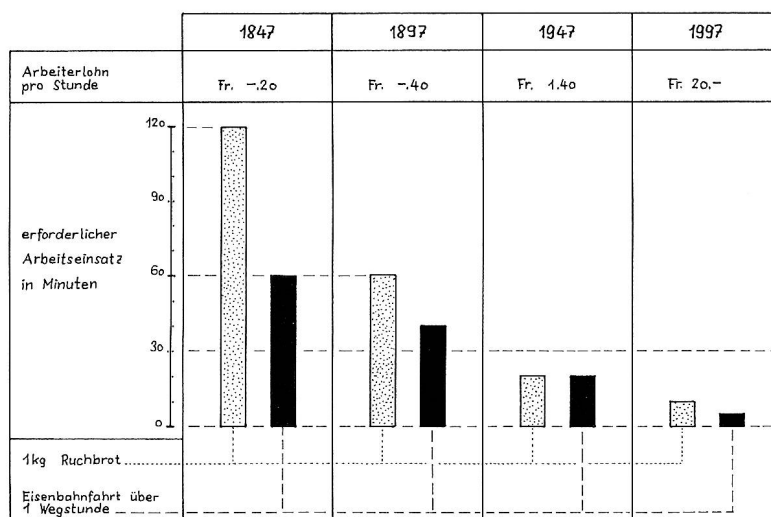
Von der Ökonomie der Zeit



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

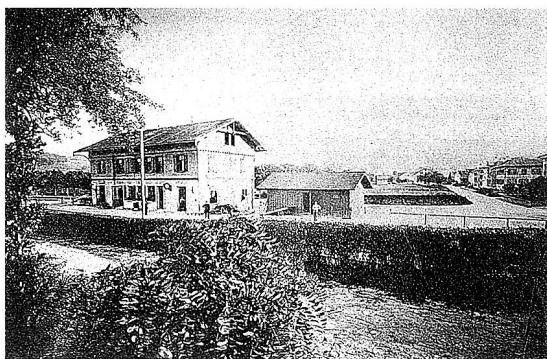
schaftlichste Fortbewegungsart. Der kostengünstigere Transport von Massengütern und Gütern des täglichen Bedarfs führte zu längerfristigen Kaufkraftsteigerungen. Ein indirekter Nutzen kam auf diese Weise breiten Bevölkerungskreisen zugute. Dennoch, verglichen mit den für Postkutschen üblichen Taxen brachte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

Die Entwicklung der Kaufkraft

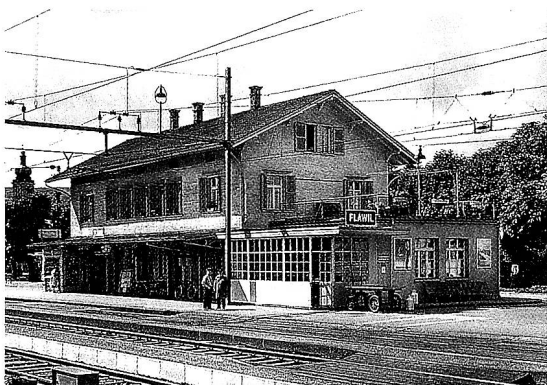


Als grundlegende Vergleichsgrössen für die Kaufkraft wurden das Grundnahrungsmittel Brot und die natürliche Fortbewegungsfähigkeit des Menschen eingesetzt. Die so über die letzten 150 Jahre ermittelten Vergleichswerte sind beeindruckend und können nachdenklich stimmen. Die grundlegend geänderte Zu-

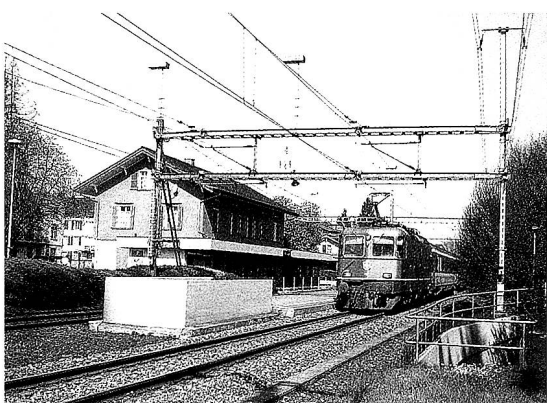
sammensetzung des Warenkorb eines Durchschnittshaushalts wie auch der Wertzerfall verschiedener Güter und Dienstleistungen könnten offenkundiger nicht sein. Ist darin wohl auch der heutige sorglose Umgang mit vielen unserer Errungenschaften mitbegründet?



Flawil um 1870: Neben dem Aufnahmegebäude – es beherbergte ursprünglich zwei Wartsäle, Stationsbüro und Gepäckabfertigung – ist das obligate Aborthäuschen erkennbar. Sammlung: W. Stabel, Flawil.



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



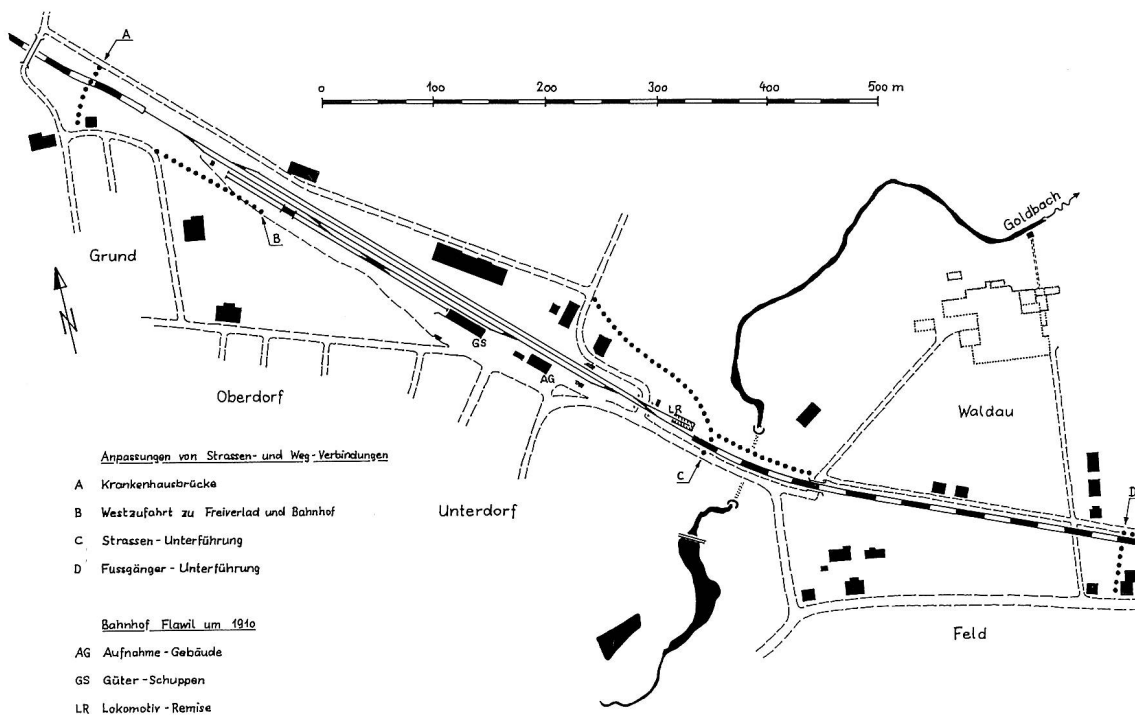
Flawil im Frühjahr 1997.

Eine Bahnlandschaft im Wandel

Die wirtschaftlichen Voraussetzungen für die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn zwangen gleich von Anfang an zu grösster Sparsamkeit. Zwingend erforderliche Kunstbauten wie

die Brücken über die Sitter, die Glatt und die Thur lasteten schwer auf dem Unternehmen. Ursprünglich sollte beispielsweise der Bahnhof Flawil aus Kostengründen im bautechnisch günstigeren sogenannten Feld gebaut werden. Die Forderung nach dem heutigen, zentraler gelegenen Standort wurde in der Folge geschützt. Mit Schaufel, Pickel und Rollwagen schufen hunderte von Arbeiterhänden den Geländeeinschnitt und die anschliessenden Dämme im dorfnahen Bahnhofbereich. Das Flawiler Bahnhofgebäude wurde 1855 nach den Plänen und unter der Leitung des Direktionsarchitekten der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn Friedrich Bitzer erbaut. Aus Sparsamkeit wurden gleich drei Bahnhöfe, nämlich Flawil, Uzwil und Wil, nach einheitlichen Plänen für je rund Fr. 30'000.- erbaut. Der Bahnhof Flawil ist als einziger dieser drei Bauten in mehr oder weniger ursprünglicher Form erhalten geblieben. Über 140 Jahre Eisenbahngeschichte haben ihre Spuren hinterlassen. Gehörte Flawil einst zu den verkehrsmässig bedeutendsten Bahnhöfen der Strecke St.Gallen - Winterthur, so fällt heute diesem Bahnhof eine eher untergeordnete Rolle zu. Flawil wurde vom einst untergeordneten Nachbarbahnhof Gossau ebenso überflügelt wie vom Bahnhof Uzwil mit seinem bedeutenden Güteraufkommen durch die dort ansässigen Industrien. Die zur Zeit angebotenen Schnellzughalte sorgen immerhin während der Hauptreisezeiten für eine gute Erschliessung.

Kurz nach dem Übergang der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) an den Bund im Jahre 1902 sollte das Schienennetz der jungen SBB umfangreiche Erweiterungen erfahren. Günstige konjunkturelle Aussichten und ein ausgeprägter, kaum noch nachvollziehbarer Zukunftsglaube standen hinter zahllosen Erweiterungen bestehender Anlagen, neuen Strecken (BT, MThB, Ricken, RhB, Hauenstein II, BLS, ...) und unausgeführten Projekten. Der Doppelspurausbau Winterthur - St.Gallen - St.Margrethen sollte ebenfalls zügig vorangetrieben werden. Der Erste Weltkrieg brachte in mehrfacher Hinsicht einen markanten Schnitt. Der Zusammenbruch des Handels und des Fremdenverkehrs liess die gesetzten hohen Erwartungen unerfüllbar werden. Die Kohlennot in den Jahren 1917 bis 1919 zeigte die dringend notwendige Bahnelektrifikation mit aller Deutlichkeit. Die Nutzung der heimischen Wasserkraft, der Begriff «Weisse Kohle» geht auf diese Autarkie-Erwartungen zurück, versprach eine unabhängigere und krisenfestere Volkswirtschaft. Das Automobil begann ebenfalls nach dem Ersten



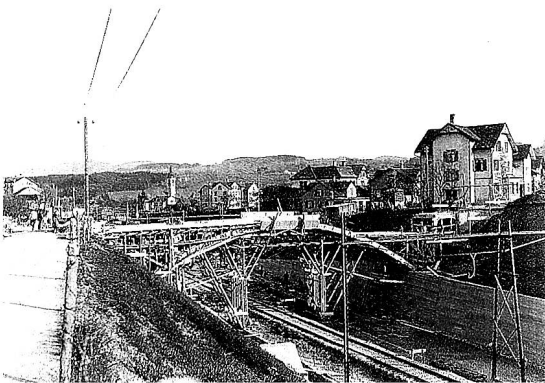
Die Übersicht über die Bahnhofsanlagen zur Zeit des Dampfbetriebs. Die umfangreichen Anpassungen der Strassen- und Wegführungen im Zuge der Elektrifikation und Doppelspurausbauten in den Jahren 1926 bis 1931 sind besonders gekennzeichnet.



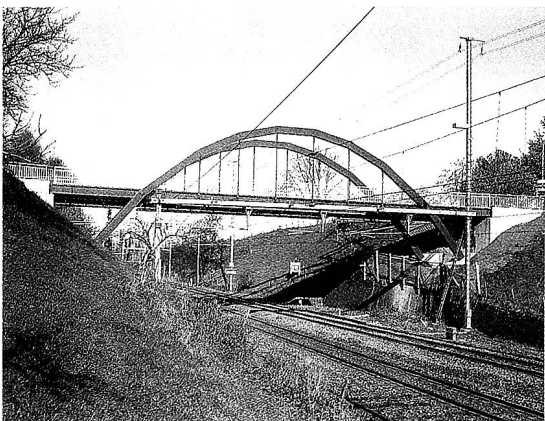
Die Eröffnung des elektrischen Betriebs Winterthur - St.Gallen - Rorschach wurde am Sonntag, dem 15. Mai 1927, gefeiert. Die Popularität dieses Anlasses lässt sich angesichts der kaum zehn Jahre zurückliegenden Koblennot leicht vorstellen. Sammlung: Ortsmuseum Flawil.



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



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



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

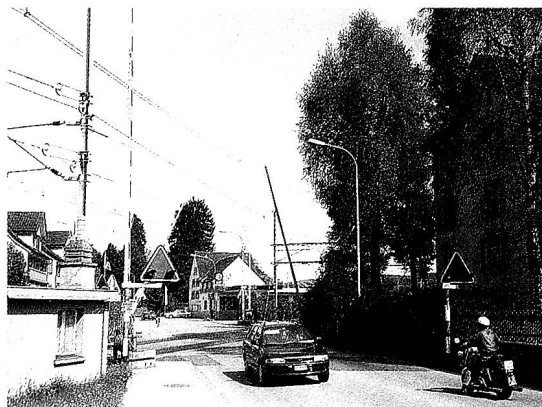
Weltkrieg unwiderruflich und zunehmend seine Rolle als Eisenbahn-Konkurrenz zu spielen.

Die «Goldenen Zwanzigerjahre» erlaubten die Wiederaufnahme der Ausbauarbeiten. Allerdings lagen nach den bitteren Erfahrungen der

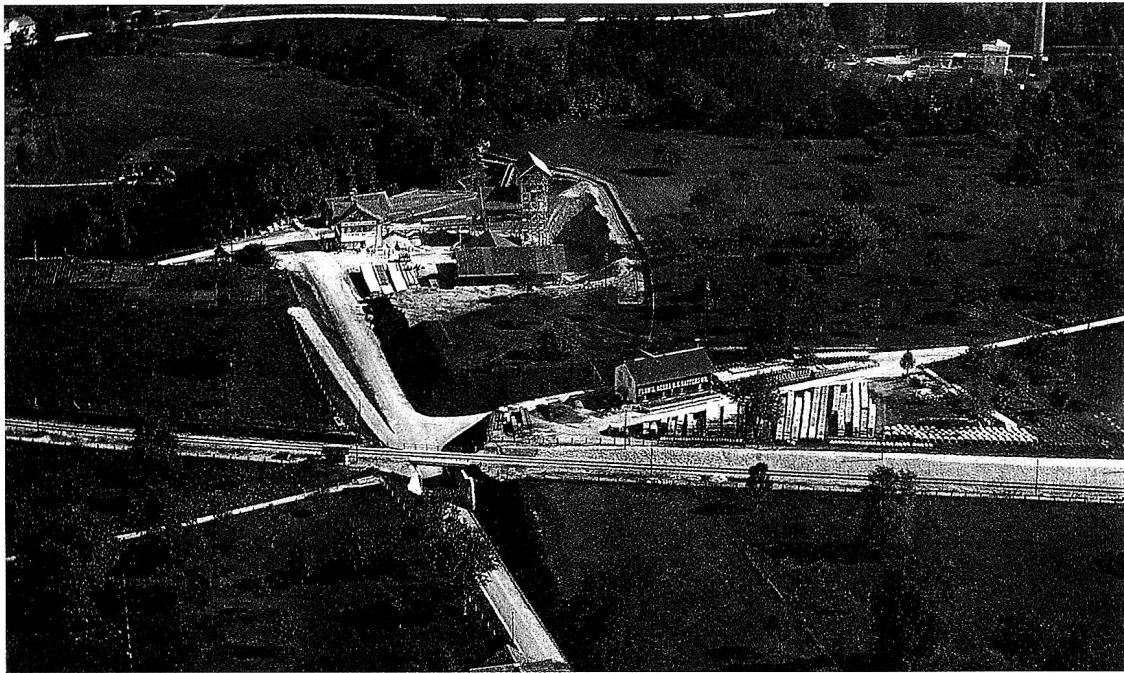
Kriegszeit die Schwerpunkte im Bereich der Bahn-Elektrifikation. Die Nutzung der Möglichkeiten des elektrischen Bahnbetriebs und die betrieblich äusserst wünschbaren Doppelspurausbauten machten zahlreiche Brückenneubauten und andere Anpassungen unumgänglich. Die Zusammenfassung der Stellwerk- und Signaltechnik auf den Bahnhöfen erlaubte einerseits mit weniger Personal trotz dichterem Fahrplan einen sicheren Betrieb zu führen, hatte andererseits aber auch bauliche Folgen. Die Anpassungen für das Stellwerk veränderten das Gesicht des Flawiler Bahnhofes nachhaltig.

In den zwanziger und dreissiger Jahren führte diese weitreichende Modernisierung der Eisenbahn in und um Flawil zu umfangreichen baulichen Massnahmen. Das Bahntrasse wurde verbreitert und zahlreiche Niveau-Übergänge verschwanden oder wurden durch Über- oder Unterführungen ersetzt. Die zweite Krankenhausbrücke geht ebenso auf diese Zeit zurück wie die Strassenunterführungen beim Ostkopf des Bahnhofs oder im Burgauerfeld. Die vorläufig letzten grossen Bauvorhaben im ortsnahen Bereich stellen der 1983 abgeschlossene Bahnhofumbau und die bevorstehende Entflechtung von Schiene und Strasse im Feld dar. Eine weitere Verdichtung des Eisenbahnverkehrs (Bahn 2000) wäre ohne diese Bauten kaum denkbar.

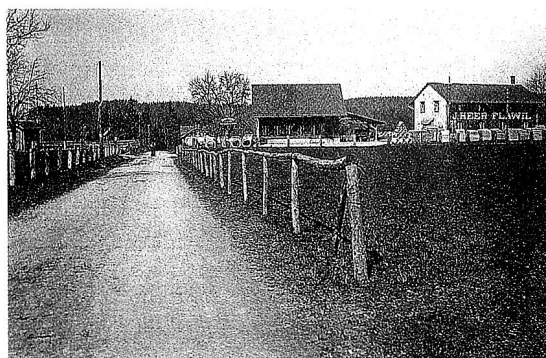
Im Burgauerfeld führte die Eisenbahnlinie ursprünglich durch einen Einschnitt. Wie sich das Gesicht einer Landschaft über die Jahre ändern kann, wird erst nach dem Vergleich der Bilder wieder bewusst. Heute wirkt die Eisenbahn bei einer weiteren Umgestaltung mit. Die Schlacke der Kehrichtverbrennungsanlage Bazenheid (ZAB) wird regelmässig per Bahn in die Deponie Burgauerfeld gebracht. Langsam werden so die ausgebeuteten Kiesgruben wieder aufgefüllt.



Der Bahnübergang Feld: Eine Aufnahme vom Frühjahr 1997, die bald Geschichte sein wird.



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



Noch kreuzten sich die Eisenbahn, der Weg Burgau - Isenhammer und das Strässchen Burgau - Oberglatt auf einer Ebene. Sammlung: K. Anderegg, Flawil.

Die Strassenunterführung heute – Landschaft im Wandel.



Literatur:

Winterthur - Wil - St.Gallen - Rorschach elektrisch.
 In: Wiler Zeitung vom 14.05.1927.
 Winterthur - Wil - St.Gallen - Rorschach elektrisch!
 In: Der Volksfreund vom 14.05.1927.
 H. Jenny: Das erste Eisenbahn-Züglein erreicht Fla-

wil. In: Untertoggenburger Neujahrsblätter 1935/36.
 J. Leutwyler: 100 Jahre Eisenbahn Winterthur - Flawil. In: Der Volksfreund vom 22.12.1955.
 W. Stutz: Bahnhöfe der Schweiz. Zürich 1983.
Alle nicht bezeichneten Abbildungen stammen vom Autor.