

50 Tipps, wie man
gesund leben kann



Appenzeller Verlag
110 Seiten, ill., Fr. 24.-
ISBN 978-3-85882-823-1

ZEITREISE DURCH
DIE GESCHICHTE
DER NATURÄRZTE
VEREINIGUNG
SCHWEIZ



Appenzeller Verlag
272 Seiten, ill., Fr. 44.-
ISBN 978-3-85882-835-4

FÜR MEHR
ERFOLG
IM GARTEN



Appenzeller Verlag
64 Seiten, Fr. 18.50
ISBN 978-3-85882-831-6

Ein Hoch auf die Toggenburgerbahn

Die Toggenburgerbahn Wil-Ebnat feiert dieses Jahr ihr 150-jähriges Bestehen. In die Geschichte der «Sackbahn» vertieft hat sich Autor Anton Heer. Diesen und andere spannende Artikel gibt es im neuen Toggenburger Jahrbuch zu lesen.

Am 23. Juni 1870 dampfte die erste Lokomotive von Wil Richtung Ebnat. Es ging darum, die produktive Region mit ihren Arbeitskräften und ihrer Wasserkraft verkehrstechnisch zu erschliessen. «Der Gütertransport, und damit industrielle Interessen, standen im Vordergrund», sagt Anton Heer. Treiber für den Bau von Nebenlinien sei die damals bereits über zehn Jahre existierende Linie Rorschach-St. Gallen-Winterthur gewesen. Der Flawiler Elektroingenieur vertieft sich seit dreissig Jahren in die Schweizer Eisenbahngeschichte. «Eisenbähler-Heer» werde er manchmal genannt. Aber das sei eigentlich falsch, weil er nie bei der Bahn angestellt war. Die Technik und die Eisenbahngeschichte, beides begeistert den 69-Jährigen bis heute. Dabei reizen ihn wenig erforschte Themen am meisten. So gab es über die «Sackbahn» Wil-Ebnat kaum Literatur, die Zusammenhänge erklärt hätte. Also hat Anton Heer Quellen gesucht, Bildmaterial organisiert und einen umfangreichen Artikel verfasst. Er lässt auch eigene Gedankenspiele einfließen. Zum Beispiel die Frage, wie sich die Region entwickelt hätte, wenn die Toggenburgerbahn in einer der diskutierten Varianten über Flawil-Ebnat oder Uzwil-Ebnat gebaut worden wäre. Der Entscheid pro Wil-Ebnat sei nämlich aus bautechnischen Überlegungen gefallen; auch, weil man annahm, die Topografie mit der geringsten Höhendifferenz sei die bessere Wahl. Und der Fachautor ist überzeugt, dass Wil nur dank der Toggenburgerbahn zum Knotenbahnhof wurde, was

die schnelle Entwicklung der Stadt damals stark beeinflusst habe.

Wanderausstellung

Anlässlich des Jubiläums der Toggenburgerbahn hat Anton Heer eine Wanderausstellung konzipiert. Ein Teil der schön gestalteten Tafeln wechselt im Zweiwochenrhythmus von Bahnhof zu Bahnhof. Die Stelen mit generellen Informationen zum Jubiläum bleiben fix installiert an den Bahnhöfen von Wil bis Ebnat. Interessant sind die örtlichen Besonderheiten: In Lütisburg etwa das imposante Viadukt beim Guggenloch oder in Ebnat-Kappel die Drehscheibe für die Dampflok, die an der Endstation die Richtung ändern mussten. Der Dampfbetrieb dauerte im Toggenburg bis 1943, erst rund zwanzig Jahre nach den SBB-Hauptlinien wurde auch die Toggenburgerbahn elektrifiziert. «Ein Meilenstein», sagt Anton Heer.

Anhand alter Fotos von Fahrleitungsmasten aus Beton veranschaulicht der Autor, dass auf Nebenlinien stets gespart wurde. Die Masten erinnern an die Mangelwirtschaft des Zweiten Weltkrieges, wo jedes Kilogramm Stahl eingespart werden musste. Weil es der Toggenburgerbahn an Rentabilität fehlte, drohte ihr 1977 gar das Ende. Wo es ging, sparten die Betreiber durch Automatisierung. Die jüngere Geschichte der Bahn prägten komplizierte Eigentumsverhältnisse. Heute gehört die Strecke von Wil bis Lichtensteig den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und von Lichtensteig bis Ebnat-Kappel der Südostbahn (SOB). Die SBB-Tochter



«Eisenbähler-Heer» Anton Heer ist Spezialist für die Geschichte der Toggenburgerbahn. Bild: caw

Thurbo ist Betreiberin der S9 von Wil bis Wattwil und der S2 von Nesslau-St. Gallen-Altstätten.

Drei grosse Themen

Ein zweites Schwerpunktthema im neuen Toggenburger Jahrbuch widmet sich dem 100-Jahr-Jubiläum der Fritz Schiess AG in Wattwil. Und auch den Anfängen des Skitourismus und des Toggenburger Skiclubverbands 1910 bis 1945 ist ein Kapitel gewidmet. Apropos Tourismus: Anders als heute war das Reisen mit der Toggenburgerbahn zu Beginn nur für privilegierte Leute erschwinglich. Anton Heer hat alte Bahntickets aufgespürt. Im Jahr 1873 kostete eine Retourfahrt von Wattwil nach Wil für damalige Verhältnisse horrend 1.85 Franken. kni

Im Toggenburg wurden im Verlauf des Jahres 2020 eine Reihe von Jubiläen gefeiert: Von der Toggenburger Bahn (150 Jahre), der Kantonsschule Wattwil (50 Jahre), dem Toggenburger Museum in Lichtensteig (125 Jahre) und der Firma Schiess AG (100 Jahre) gibt es Spannendes zu berichten. Einblicke in die Anfänge des Skitourismus und die Aktivitäten des Toggenburger Skiclubverbands sowie ein Selbstzeugnis aus der Jugend eines Schuhmachers aus Unterwasser sind Themen aus dem oberen Toggenburg. Die Aufhebung eines Klosters wird am Beispiel des Frauenklosters St. Maria der Engel in Wattwil nachgezeichnet. Aus dem Mittelalter wird erstmals das Schicksal der Gräfin Elisabeth von Matsch, der Witwe des letzten Grafen

Friedrich VII. von Toggenburg, aufgerollt. Und der Rechtshistoriker klärt die Frage, warum für das «Siebengebirge» die Wörter Churfürsten, Churfürsten und sogar Kuhfürsten Verwendung fanden. Sind Ihnen der Performance-Künstler Heinrich Lüber oder Jost Bürgis Buch der Logarithmen bekannt? Antworten auf diese Fragen und einiges mehr finden Sie im neuen Jahrbuch.

Hans Büchler (Hrsg.)
Toggenburger Jahrbuch 2021
Toggenburger Verlag
256 Seiten, ill., Fr. 34.-
ISBN 978-3-908166-90-0