

Mit Dampf ins Toggenburg — 120 Jahre Toggenburger Bahn

Immer wieder und in immer kürzeren Abständen wird öffentlich auch über die Aufhebung der 1870 eröffneten Eisenbahnstrecke Wil — Wattwil diskutiert. Bis heute ist es den Anliegergemeinden gelungen, sich dagegen zu wehren und ihren Standpunkt zu vertreten.

Am 17. Januar 1837 waren «Eisenbahnfreunde des Kantons St.Gallen» im Gasthof zur Krone in Rorschach zusammengekommen, um «die Erstellung eines Schienenweges von dieser Ortschaft nach St.Gallen zu besprechen.» Erinnern wir uns daran, dass nur ein Jahr zuvor die erste europäische Eisenbahnstrecke von Fürth nach Nürnberg eröffnet worden war. In Rorschach, so erzählte man später mit einem gewissen Schmunzeln, wurde vom anwesenden St.Gallischen Wasserbau- und Strasseninspektor Alois Negrelli (1799—1858) (dem Mitplaner des Suez-Kanals) die Verbindung St.Gallens mit Rorschach «mittels eines Schienenweges mit beweglichen Lokomotiven für unmöglich gehalten (Höhenunterschied), dagegen die Befahrung einer nach seinem Plan anzulegenden gewöhnlichen Chaussee mit Dampfwagen für möglich erklärt.»

Im «Toggenburger Boten» waren bereits ab 1832 immer wieder kleine Beiträge erschienen, die sich auf das neuartige Transportmittel, das mit Dampf Bärenkräfte entwickelte, bezogen. Aber was war überhaupt eine Eisenbahn? — Das erfuhren die Leser in der Ausgabe vom 28. März 1836:

Die Eisenbahnen sind eine bedeutende, aber sehr kostbare Verbesserung der Landstrassen. Sie bestehen darin, dass zwei einander gleichlaufende Reihen von eisernen Schienen, die fest in den Boden gerammt sind, der Länge der Strasse nach gezogen werden. Auf dem Rücken dieser Schienen rollen die Räder, deren Einrichtung der Art ist, dass sie nicht davon abweichen können. Für das Hin- und Herfahren ist eine doppelte Eisenbahn nötig. Natürlich werden auf diese Weise schwerbelastete Wagen mit geringer Mühe fortgezogen, und der Transport dadurch wesentlich erleichtert. In neuerer Zeit wurde der Nutzen der Eisenbahnen noch sehr erhöht durch die Einführung der Dampfwagen. Es sind dieses Wagen, bei denen eine von Dampfgetriebene Maschine, welche die Räder in Bewegung setzt, den Dienst der Pferde vertritt. Der Dampfwagen fährt mit einer ausserordentlichen Schnelligkeit, und kann von dem Fuhrmanne nach Belieben gelenkt werden. Da die Maschine nicht auszurufen braucht, sondern man durch mit auf die Reise genommenes Holz oder Steinkohlen das Feuer unter dem Dampfkessel beständig unterhalten kann, ohne dafür stille halten zu müssen, so kann mit einem solchen Wagen eine Reisegemacht werden, wozu man mit gewöhnlichen Wagen zwanzig bis dreissig Pferde zum Wechsel und Vorspann gebrauchte. Die Schnelligkeit, womit man fährt, ist ausserordentlich. Gewöhnlich macht ein Dampfwagen vierzig Fuss in der Sekunde, und kutschert demnach sechsmal so schnell als die gewöhnliche Schnellpost. Und bei dieser Schnelligkeit ist das Reisen so bequem, dass man im Wagen in einem Buche lesen kann, ohne die Stösse zu fühlen, und die Bewegung nur an dem Vorüberfliegen der Bäume und Häuser bemerkt. Da auf dem Dampfwagen selbst, wegen des Umfanges der Maschine, nur wenige Personen oder Waaren Platz haben, so hängt man ihm gewöhnlich einen ganzen Zug anderer beladener Wagen und Kutschen an. Gegen zweitausend Zentner werden dann auf der Eisenbahn so schnell fortgezogen, als ein Vogel fliegt. Es ist vorauszusehen, dass in wenigen Jah-

ren jeder Fuhrmann des grösseren Vortheils willen, Dampfwagen gebraucht. Vielleicht sind sie für die Schweiz, trotz ihrer Berge und Hügel dennoch anwendbar. Es käme auf den Versuch an. Ein Vorschlag, Errichtung einer solchen Eisenbahn von Basel nach Zürich ist vor kurzem der Regierung vom Kanton Aargau eingegeben worden.»

Im Kanton St.Gallen war es die Regierung, welche den Stein, respektive die Räder ins Rollen brachte. Vor allem Landammann Gallus Jakob Baumgartner (1797—1869) und Regierungsrat Matthias Hungerbühler (1805—1884) beschäftigten sich im Spätherbst 1837 mit der Eisenbahnfrage und beantragten, den Bau der geplanten Strecke Rorschach — St.Gallen von Anfang an dem Staate zu überbinden. Acht Jahre vergingen, da machte die Regierung am 27. Oktober 1845 auf die Wichtigkeit einer Zweigbahn von Zürich über Winterthur, Frauenfeld, Wil und St.-Gallen nach Rorschach aufmerksam. Am 14. November konnte sie bereits einen «Gesetzesvorschlag über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen» vorlegen der schon im Januar darauf in Kraft trat, wohlbemerkt anderthalb Jahre bevor die erste Eisenbahn am 7. August 1847 von Zürich nach dem benachbarten Baden dampfte.

Die «Spanischbrötli-Bahn» wie sie liebevoll genannt wurde, benötigte für die 23 Kilometer lange Strecke 38 Minuten reine Fahrzeit, raste also mit über 36 Kilometern Stundengeschwindigkeit dahin. Das schien vielen Leuten Gott versucht und schürte die Angst und Skepsis dem neuen Transportmittel gegenüber.

Es regten sich aber auch andere Stimmen, welche vor allem an die Auswirkungen für ihre eigene Geldtasche dachten...

Im Dezember 1855, als der «Toggenburger Bote» über die Einweihung der Strecke Wil – Flawil der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft» berichtete, meldete sich im selben Blatt eine einheimische Stimme zur Eisenbahnfrage im Toggenburg:

«Ein müssiger Schwäzer hat von einer Toggenburger Eisenbahn gefaselt, als ob man sich bei uns ernsthaft mit einem solchen Gedanken beschäftigte. Wie gewöhnlich fand sich gleich eine ganze Schar leichtgläubiger Nachplapperer. Wir können zur Ehrenrettung des gesunden Verstandes unseres Volkes versichern, dass von einem Eisenbahnfieber dato bei uns nicht die mindeste Spur vorhanden ist. Wir Neu- und Obertoggenburger wollen zuerst andere den Segen der Eisenbahnen kosten lassen und zusehen, wie er ihnen bekommt. Auch wissen wir gar wohl, dass beim Bau einer Zweigbahn ins Herz des Toggenburgs grosse Terrainschwierigkeiten zu überwinden wären, welche die Kosten auf unverhältnismässige Höhe treiben müssten. Zu solchen neuen Opfern ist man aber weder im Grossen Rathe, noch viel weniger bei uns geneigt, zumal man ja weiss, dass Endes aller Enden der Gewinn, sofern überhaupt einer übrig bleibt, in die grosse Tasche der Aktiengesellschaft fiele, während Hunderte kleinerer Gewerbe, die zur Stunde ihre Inhaber noch ehrlich ernähren, ruiniert würden. Baue man uns gute Strassen auf die nächstgelegenen Eisenbahnstationen und verbessere man unsere Postverbindungen den Bedürfnissen gemäss – das ist alles was wir vor der Hand verlangen.»

Es ist unschwer zu erraten, aus welchem Horn diese Töne kamen. Das Transportgewerbe fürchtete eben ernsthaft um seine Existenz. Im März 1836 hatte die Zürcher

Handelskammer Trasse-Studien für eine Bahnlinie Basel – Zürich – Bodensee in Auftrag gegeben. Um Detailfragen abzuklären, hatte die Zürcher Regierung neben zwei Mitgliedern des St.Galler Direktoriums auch eine Delegation aus dem Thurgau auf den 22. Dezember 1845 eingeladen. Die Thurgauer blieben der Sitzung fern, weil sie prinzipiell dagegen waren, dass auf ihrem Kantonsgebiet, das heisst zwischen Rickenbach, Sirnach, Eschlikon bis zur Kantonsgrenze bei Aadorf eine Eisenbahnlinie gebaut werde. Da war nun guter Rat teuer; wie konnte das Problem technisch gelöst, das heisst thurgauisches Gebiet umfahren werden?

Der mit der Grobplanung beauftragte Adjunkt des Strassen- und Wasserbau Inspektors, Ingenieur Johann Heinrich Meyer, musste notgedrungen nach einer Variante suchen. Wen wundert's, dass er auf die geradezu verwegene und illusionistisch anmutende Idee kam, die Eisenbahnlinie von St.-Gallen — Flawil her unter Umfahrung von Wil über Bazenhaid, dem Gonzenbach entlang geradewegs über die Hultegg und dann nach Steg im Tösstal hinunter vorzuschlagen. In der Nähe des Alpli, das heisst auf ungefähr 850 Meter über Meer plante er einen Scheiteltunnel.

Auf dem Papier sah der Plan zwar ganz gut aus, aber in Tat und Wahrheit war auch für Ingenieur Meyer und seine damaligen Berufskollegen das Problem einer Linienführung durch alpines Gebiet noch vollkommen neu und überstieg die technischen Möglichkeiten. Wenn es aber damals doch gelungen wäre, den grossen Höhenunterschied zu bewältigen, dann wäre das Toggenburg mit dieser kühnen Linienführung in der Frühzeit der Eisenbahn in die Geschichte eingegangen. — Aber es kam anders. In Erledigung einer Beschwerde der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn gegen den Beschluss des Grossen Rates des Kantons Thurgau vom B. Januar 1853 musste die Bundesversammlung zum ersten Mal in Eisenbahnsachen intervenieren. Die Thurgauer lenkten dann doch ein und erteilten hierauf die verlangte Konzession von Rickenbach bis zur Kantonsgrenze bei Aadorf am 9. März 1853 und am 28. September 1855 traf der erste Dampfbus von Winterthur über thurgauisches Kantonsgebiet in Wil ein.

Mitte Februar des kommenden Jahres wurde die Strecke Wil—Winkeln und einen Monat später, nach Vollendung der Sitterbrücke, die durchgehende Linie nach St.Gallen eröffnet. An der Probefahrt am Palmsonntag über die beinahe 100 Meter hohe Sitterbrücke fuhr als erstes Fahrzeug die Lokomotive «Toggenburg» über das «allgemein bestaunte Wunderwerk der Technik über den in furchtbarer Tiefe gährenden Abgrund» (St.Galler Zeitung, 25. März 1856).

Bald darauf regten sich im Toggenburg selber erneut Wünsche nach einer Eisenbahn. Man erkannte die mit einem Bahnanschluss verbundenen Bequemlichkeiten und Vorteile. Vor allem die Industriellen hatten den Wunsch und das Bedürfnis nach einer besseren Verbindung und einen Anschluss an die st.gallisch-appenzellische Eisenbahn in Wil. Die Verbindung mit Flawil und Wil mit einem Pferdefuhrwerk genügte ihnen nicht mehr und auch der neue Postkurs Lütisburg — Uzwil — Bischofszell vermochte sie nicht zu befriedigen.

Am B. Juni 1856 versammelten sich auf Einladung einiger Industrieller im Gasthof Rössli in Wattwil 42 Männer aus allen Gemeinden des unteren Toggenburgs unter dem Vorsitz von Oberst Johann Rudolf Raschle (1798—1867), selber Herr in seiner Buntweberei über 2000 Fabrik- und Heimarbeiter, um über eine eventuelle Bahn ins Toggenburg zu diskutieren.

Die Verhandlungen kamen rasch voran und noch am gleichen Tag fasste man den Entschluss, «sofort vollständige Pläne über eine Toggenburgische Bahn in genannter Richtung, das heisst von Wil nach Ebnat aufnehmen zu lassen.» Mit deren Ausarbeitung wurde der St.Galler Kantonsingenieur Friedrich Wilhelm Hartmann (1809/10–1874) betraut. Zudem bildete sich eine fünfzehnköpfige Kommission, bestehend aus Vertretern aller interessierten Gemeinden.

Den Vorsitz übernahm J. Rudolf Raschle, Kantonsrat Heinrich Arnold Schweitzer wurde Aktuar und Kaufmann Lanz betreute das Kassieramt. Die beiden Bezirksammänner Frey und Wälle wurden zu Beisitzern gewählt. Die Versammlung konnte sich bereits ein Bild über die zu erwartenden Gesamtkosten machen. Unter Einbezug der eventuellen Verlängerung der Bahnlinie von Ebnat nach Nesslau, wurden für die 32,5 Kilometer lange Strecke 5.85 Millionen Franken veranschlagt. Zur Deckung der Planungskosten gab man sogenannte Vorbereitungsaktien zum Nennwert von Fr. 20.— heraus. Von 241 Subskribenten wurden 972 Aktien gezeichnet und dafür eine Summe von Fr. 19'440.— einbezahlt.

Oberingenieur Hartmann nahm die Planungsarbeiten umgehend an die Hand und bereits im Juli begann man mit den Geländeaufnahmen für die Linie Wil—Ebnat. Die Gemeinden von Krummenau aufwärts bis und mit Wildhaus richteten zusammen ein Gesuch an das Eisenbahnkomitee, «die Strecke Ebnat mit in die projektierte Bahnlinie aufzunehmen.» Man war an sich nicht abgeneigt, diesem Wunsche zu entsprechen, verlangte aber, dass sich die Gemeinden ebenfalls an der Zeichnung der Vorbereitungsaktien beteiligen sollten. Aber im Obertoggenburg machte niemand Geld locker und so blieb es dabei, die Bahnlinie von Wil nur bis Ebnat zu planen. Nur wenige Tage bevor sich die St.Gallen-Appenzeller Bahn mit der Glattalbahn zu den «Vereinigten Schweizerbahnen» zusammengeschlossen hatte, konnte Oberingenieur Hartmann bereits Pläne für die Toggenburgerbahn vorlegen und mitteilen, dass die Richtungs- und Gefälleverhältnisse günstig seien und die grösste Steigung nur etwas mehr als ein Prozent betragen werde.

Einige Zeit war auch die Idee im Gespräch gewesen, die Toggenburgerlinie über Lütisburg direkt mit den Stationen der «Vereinigten Schweizerbahnen» Uzwil oder Flawil zu verbinden. Das aber gefiel einerseits den Kirchbergern nicht, weil sie sich im wahrsten Sinne des Wortes umgangen fühlten. Die Experten rechneten für die erste Variante Mehrkosten von Fr. 650'000.—, die Verbindung mit Flawil wäre sogar eine runde Million teurer zu stehen gekommen. Aus diesem, aber auch aus technischen Gründen, die Steigung Uzwil respektive Flawil nach Lütisburg hätte über zwei Prozent betragen, wurde dieses Projekt fallen gelassen.

Um sich noch einmal genaue Rechenschaft über die Notwendigkeit und Rentabilität einer Bahn ins Toggenburg zu geben, wurden während zweier Monate (15. August bis 14. September und vom 15. Oktober bis 14. November 1858) an sechs verschiedenen toggenburgischen Hauptstrassen peinlich genau der Verkehr gezählt und aufgelistet: 237'521 Fussgänger, 72'479 Personen mit Fuhrwerken, 6110 Pferde und Hornvieh ohne Bespannung, 3729 Kälber, Schafe, Ziegen, Schweine, 19'750 Pferde mit Fuhrwerken für Personen, 47'523 Pferde und andere Zugtiere mit Fuhrwerken für Waren, 475'230 Zentner Warengewicht wurden registriert.

Im Dezember legte Oberingenieur Hartmann einen ersten detaillierten Kostenvoranschlag für Total 6 Millionen Franken vor. Für zu erwerbenden Baugrund wurden «9,35 Millionen Quadratfuss à 7 Rappen» ins Budget aufgenommen, für das zu

erstellende Viadukt über den Gonzenbach und die 5 Thurbrücken 1,126 Millionen Franken. Der Gesamtbetrag enthielt aber auch bereits 4 Lokomotiven, 9 Personenwagen, 3 Gepäck- und 22 Güterwagen, 4 Vieh- und 22 Schotterwagen. Am 9. Januar 1859 hatten sich über 300 Inhaber von Gründungsaktien in der «Krone» in Lichtensteig eingefunden, um sich zur «Gesellschaft für Erstellung einer Toggenburger-Bahn» zusammenzuschliessen und um beim Regierungsrat um eine Subvention von 2 Millionen Franken nachzusuchen. Voller Enthusiasmus rief ein Redner den Anwesenden zu «Unsere Überzeugung ist die, wenn das Toggenburg seinen festen Willen zeigt, eine Eisenbahn zu erbauen, und jeder in seiner Stellung angemessen zum Werke beiträgt, so werden wir schneller, als mancher meint, die Maschine landauf, landab fliegen sehen; das Pfeifen der Lokomotive aber wird vom Jubel des Volkes übertönt werden» — und die Versammlung zollte lebhaften Beifall. Bereits am 20. Januar befasste sich der Regierungsrat mit dem Konzessions- und Subventionsgesuch, allerdings, wie es schien ohne grosse Begeisterung. Auf seinem Pult lag eben auch schon lange das Projekt der Lukmanierbahn und dieses Problem wollte er zuerst lösen. Der Grosse Rat entschied darauf am 14. August, «dass dem Toggenburg für den Fall, dass früher oder später ein Schienenweg dahin gebaut werde, für die Erstellung derselben eine verhältnismässige Aktienbeteiligung von Seiten des Kantons zugesichert sei.»

Dann hörte man wieder nichts mehr aus der Pfalz und auch im Toggenburg machte es den Anschein, das Projekt sei aufs Eis gelegt worden. Ende November 1864 zeigte die Berner Baugesellschaft Wieland, Gubser & Cie. überraschend Interesse am Bauprojekt. Das Eisenbahnkomitee stellte der Firma alle bisher erarbeiteten Unterlagen zur Einsicht zur Verfügung und bereits am 16. November versprach das Berner Unternehmen, die Bahnlinie innerhalb von zwei Jahren zusammen mit allem Material zum fixen Betrag von vier Millionen Franken zu erstellen. Der Kanton hätte eine Zinsgarantie von fünf Prozent zu leisten und das Toggenburger-Komitee die ganze Expropriation gegen eine Entschädigung von 300'000 Franken zu übernehmen. Der zur Begutachtung des Projektes und der Bauofferte von den Vereinigten Schweizerbahnen zugezogene Ingenieur Bürgi erachtete die Gesamtkosten von vier Millionen Franken für sehr preisgünstig, blieben sie doch damit ganz wesentlich unter den Berechnungen von Hartmann. «Man wolle dahin wirken, dass an die Kosten für die Eisenbahn von Wyl bis Ebnet der Staat zwei Millionen, die Privaten eine Million beibringen und die vierte Million von den toggenburgischen Gemeinden und Wyl beigebracht werden», hatten die Delegierten am Ostermontag 1865 in Lichtensteig beschlossen.

Die Toggenburger sollten das Geld durch Aktienzeichnungen aufbringen. Das war solange ein mühsames Unterfangen, bis der Präsident des Komitees Oberst Raschle mit dem guten und grosszügigen Beispiel voranging. Er zeichnete für 100'000 Franken Aktien auf eigene Rechnung und brach damit das Eis. Die Gemeinden hielten sich dennoch zögernd mit Zahlungen zurück, bis eine vom Vizepräsidenten Heinrich Arnold Schweitzer verfasste Broschüre «Das Toggenburg und die Eisenbahn» erschien und den Plänen zum Durchbruch verhalf. Bis Mitte November wurden Aktien von über einer Million Franken gezeichnet. In jenen Tagen hatten sich der Chef des st.gallischen Baudepartementes, Regierungsrat Höfliger, mit Mitarbeitern und Vertretern der Baugesellschaft im Toggenburg an Ort und Stelle begeben, bei Sturm und Regen auf überfluteten Strassen einen Augenschein

genommen und die vorliegenden Angaben geprüft. Nun wurde endgültig entschieden, nur die Strecke Wil — Ebnat auszubauen.

Noch gab es Details abzuklären, noch waren nicht alle notwendigen Aktien an den Mann gebracht worden. Endlich, vom 6. bis 8. Juni 1856 behandelte der Grosse Rat das Projekt und nach einigem Seilziehen wurde es mit 94 gegen 24 Stimmen angenommen, 2,5 Millionen an Staatsbeiträgen bewilligt und die Baukonzession am andern Tag erteilt. Die Bundesgenehmigung traf am 18. Juli ein.

«Freudenschüsse wiederballten von den Bergen und begrüßten die Beschlüsse des Grossen Rates», so hiess es in einem Bericht über die Verhandlungen und in einem Telegramm an die Behörden sprach man vom «warmen Dank für den grossherzigen, landesväterlichen Entschluss durch den sie das St. Gallische Kantonswappen aufs Neue zur Wahrheit gemacht haben.»

Nun war es am Eisenbahnkomitee, die acht verschiedenen Auflagen, welche als Bedingung von der Regierung gestellt worden waren, zu erfüllen. Noch immer machte die Aktienzeichnung der Gemeinden Mühe, anfangs April 1867 waren erst 1,34 Millionen gezeichnet worden.

Am 8. April 1867 verschied nach langer Krankheit der Präsident des Toggenburger Bahnkomitees, der grosse Förderer der Idee, Oberst Johann Rudolf Raschle in Wattwil, einer der grössten Industriellen des Toggenburgs. An seine Stelle trat der bisherige Vizepräsident Heinrich Arnold Schweitzer von Oberhelfenschwil in Lichtensteig. Er hatte sich schon lange vehement für eine Bahn ins Toggenburg eingesetzt. Die mit der Planung und Ausführung beauftragte Firma Wieland, Gubser & Cie, legte noch im gleichen Monat die endgültigen Pläne vor. Nun konnte mit der Expropriation begonnen werden, welches Recht 1848 in der Bundesverfassung verankert worden war. 353 Grundstücke mussten erworben werden. Das ging nicht in jedem Falle reibungslos vor sich. 52 Fälle musste die eidgenössische Schätzungskommission behandeln, sechs wurden sogar bis ans Bundesgericht weitergezogen. Als auch diese Hürde genommen war und weitere Aktienzeichnungen eingegangen waren, konnte das Gründungskomitee am 27. Dezember 1867 die erste Generalversammlung der Aktionäre der Toggenburger Bahn einberufen an der erwartungsgemäss Bankdirektor H. A. Schweitzer zum Präsidenten erkoren wurde. Am 21. April 1868 wurde mit der Firma Wieland, Gubser & Cie. der Generalakkord-Vertrag unterzeichnet, durch welchen sie sich verpflichtete «um die Summe Fr. 3'075'000.—(für Schienen von 30 Kilogramm per laufenden Meter) die Bahn zusammen mit allen Gebäulichkeiten innerhalb von zwei Jahren ab heute zu erstellen.»

Um keine Zeit zu verlieren, wurde sofort und zwar in Bütschwil mit den Erdarbeiten begonnen. Im ersten Baujahr verlief alles erwartungsgemäss, im zweiten Winter zeigten sich verschiedene Geländesenkungen und auch bei den Hochbauten traten Verzögerungen auf. Die vier eisernen Brücken über die Thur wurden rechtzeitig fertig, so dass deren amtliche Abnahme am 28. Mai 1870 stattfinden konnte. Besonders stolz war man mit Recht auf die Guggenloch-Brücke bei Lütisburg mit einer Lichtweite von 151,8 Metern und einer Höhe von 54,5 Metern, die auf ihren schmiedeeisernen Pfeilern die enorme Last von Schienen und Zügen zu tragen hatte. Am 17. Juni war es dann soweit, dass die Kollaudation der ganzen Bahnstrecke vorgenommen werden konnte und alles in bester Ordnung befunden wurde. Wegen verzögerter Bauvollendung um zwei Monate musste die Baugesellschaft wie

vertraglich vereinbart 10'000 Franken bezahlen. Das Gesamtbudget konnte genau eingehalten werden.

Am 23. Juni 1870 fand die feierliche Eröffnung und Einweihung der Toggenburger Bahn statt. Vom herrlichsten Wetter begünstigt «ward sie zu dem freudigsten aller bisherigen Landesfeste». Die St.Galler Zeitung erhielt aus dem jubelnden Tal ein Telegramm.

«Ungeheure Theilnahme der Bevölkerung, das Land bräutlich geschmückt. Im schön dekorierten Wyl gehaltvolle Rede Dr. Jungs. Wagner antwortete kurz und bündig. Herrliche Fahrt durch immer wechselnde Szenerien. In Bütschwil treffende Empfangsrede von Pfarrer Bächtiger: die Eisenbahn Sorge für rasche Beschaffung des Guten und schleunige Abschiebung des Bösen. — Hierauf Ersteigung von Lichtensteig. Alles gestaltete sich zu einem der schönsten Feste.»

Tags darauf begann der regelmässige Dienst. Täglich fuhren anfänglich vier, später fünf Züge zwischen Wyl und Ebnat und zurück, abwechselungsweise gezogen von drei Lokomotiven der Firma Krauss & Co. München. Man hatte sie auf die heimatlichen Namen «Churfürsten», «Yberg» und «Hultegg» getauft. Der Fahrpreis betrug pro Wegstunde 25 Rappen in der dritten und 35 Rappen in der zweiten Wagenklasse. Von Wil bis Ebnat dauerte die Fahrt für Personenzüge 65 Minuten, für Güterzüge 15 Minuten mehr. Dass die Freude über die neue Bahn auch in höchsten Kreisen gross war, belegt ein Gedicht mit nicht weniger als 19 Strophen, welches der Präsident des Toggenburger Eisenbahnkomitees Bankdirektor Heinrich Arnold Schweizer selber verfasst und an der ersten Generalversammlung persönlich vortragen hatte und dessen erster Vers lautet:

Und endli simmer so wit cho,
de lang erwartet Tag isch do;
jo jedem Chind isch jez bekannt,
es git e Isebahn dürs Land,
e Bahn vom Ebnet bis go Wyl —
s chunnt Alles mit der Zyt as Zil.

(Amann, Hans; Mit Dampf ins Toggenburg - 120 Jahre Toggenburger Bahn in: Toggenburger Annalen 1990, Bazenheid)