Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 13 (1986)

Artikel: Eisenbahnen im Toggenburg
Autor: Birri, Beat
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-883666

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eisenbahnen im Toggenburg

Beat Birri, Wattwil

115 Jahre Linie Wil – Wattwil – Ebnat
75 Jahre Bodensee-Toggenburgbahn
75 Jahre Rickentunnel

Als 1847 das erste mechanische Transportmittel «Eisenbahn» auf Schweizerboden, von Baden nach Zürich rollte, wurde im Toggenburg die Textilindustrie mit dem Handspinnen und der Handweberei durch den Webstuhl und die Garnfärberei abgelöst. Die Buntweberei nahm alle fleissigen Hände in ihren Dienst. Der Unternehmergeist, der selbst in diesen ländlichen Verhältnissen, einfache, aufstrebende, initiative und wagelustige Leute erfasste, machte die Tücher, Schärpen und Sarongs in aller Welt bekannt und auf den entferntesten Weltmärkten begehrt. In Wattwil allein zählte man damals 15 Fabrikanten. Man stand im Toggenburg in den Jahren einer nicht mehr zu überbietenden Konjunktur.

Inzwischen baute man nach langem Zögern und viel Widerständen unter kantonaler Hoheit in der ganzen Schweiz Eisenbahnlinien: Winterthur – Wil – Rorschach 1855, Rorschach – Chur 1858, Rapperswil – Uznach – Sargans 1859.

Auch im Toggenburg förderten die an der Entwicklung der Industrie interessierten Talgemeinden den Bau einer Bahnlinie. 1856 wurde im Gasthaus Rössli in Wattwil von 40 Vertretern aller Gemeinden beschlossen, eine Zweigbahn *von Wil oder Flawil bis Ebnat* zu bauen. Die Eisenbahnfrage sei eine Lebensfrage.

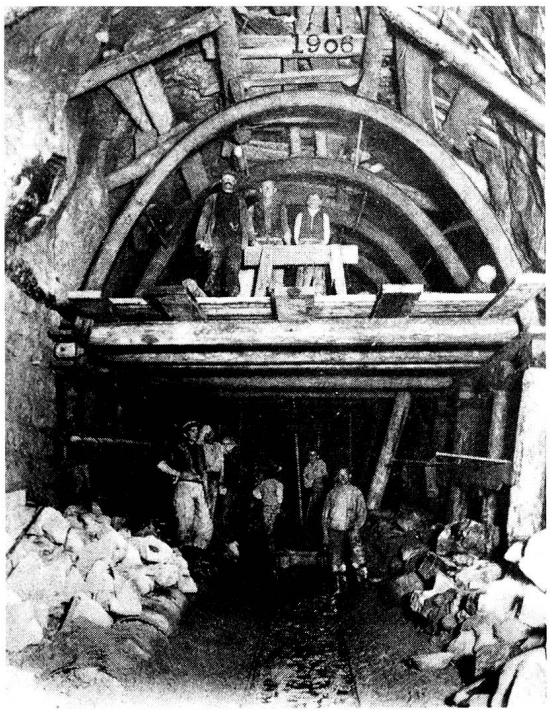
Im ganzen Tal wuchs eine grosse Begeisterung, ja ein Eisenbahnfieber. Verschiedene Beweg-

Die Linie Wil – Ebnat geht von den vereinigten Schweizerbahnen, VSB, an den Bund über. Wattwil 1902.

Alter Bahnhof Wattwil der Toggenburgerbahn 1870 – 1910. Das Stationsgebäude wurde versetzt und dient heute noch als Wohnhaus an der Rollenstrasse 9.

gründe zeigten ein wahres Bedürfnis für eine Anschlussstrecke ins Toggenburg:

- Verbesserung der Erwerbslage im Toggenburg
- Industrielle Entwicklung – Baumwolle und Seide mussten aus allen Weltteilen bezogen und die Produkte nach allen Himmelsrichtungen versandt, exportiert werden.
- Tourismus – wie in anderen Regionen, wollte man auch Touristen und Kuranten mit Dampf anher reiten lassen.



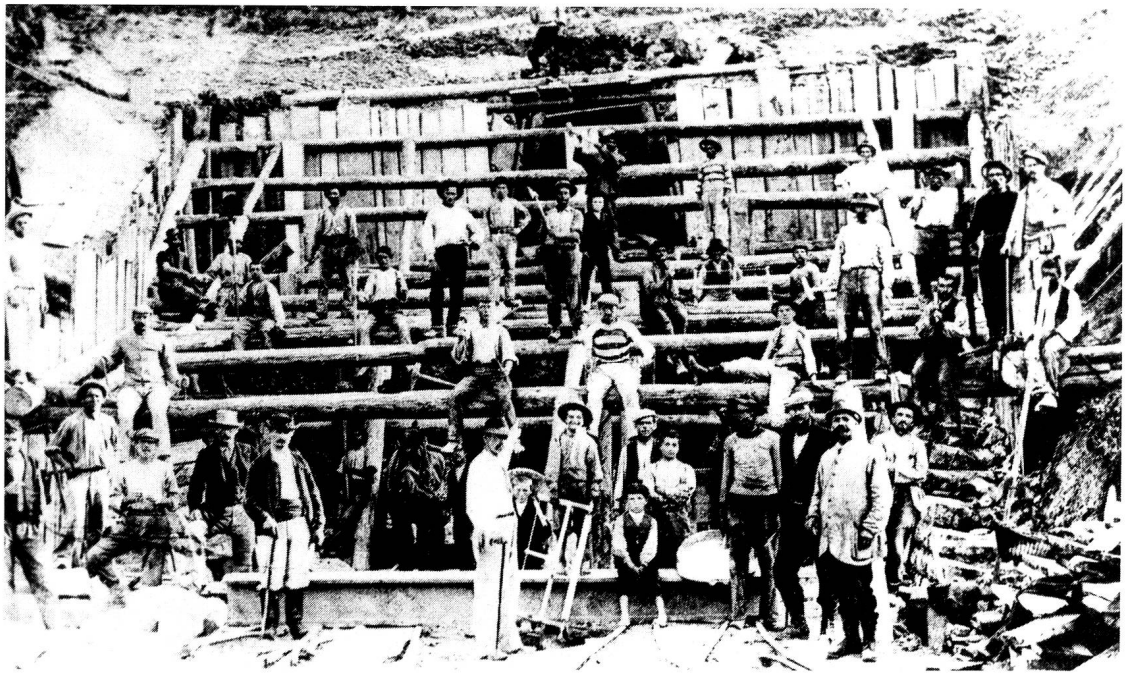
Rickentunnel-Bau 1906.

- Aufhalten der Abwanderung in wirtschaftlich stärkere Regionen und Kantone.
- Erhöhte Mobilität der ganzen Toggenburger Bevölkerung untereinander und mit Städten und Handelsknotenpunkten.

Nach zähem und engagiertem Ringen im ganzen Tal und einer überaus mühsamen Aktienbeschaffung, wurde für vier Millionen Franken ein kühner Schienenstrang von Wil bis Ebnat gelegt. Am *23. Juni 1870* mischte sich dann der erste schrille Pfiff der drei Dampflokomotiven «Churfirsten», «Yberg», «Hulftegg», in den melodischen Klang der Posthorne. Kurz nach Eröffnung der *Toggenburgerbahn* berichtet die Zeitung: «Die Toggenburger müssen wieder zu Fuss gehen, weil sie vor lauter Fremdenzustrom keinen Platz mehr in der Eisenbahn bekommen.» «Der europäische Sommer- und Wintertourismus hat das Obertoggenburg entdeckt. Das Ende der Welt ist in die Mitte der Welt aufgerückt.»

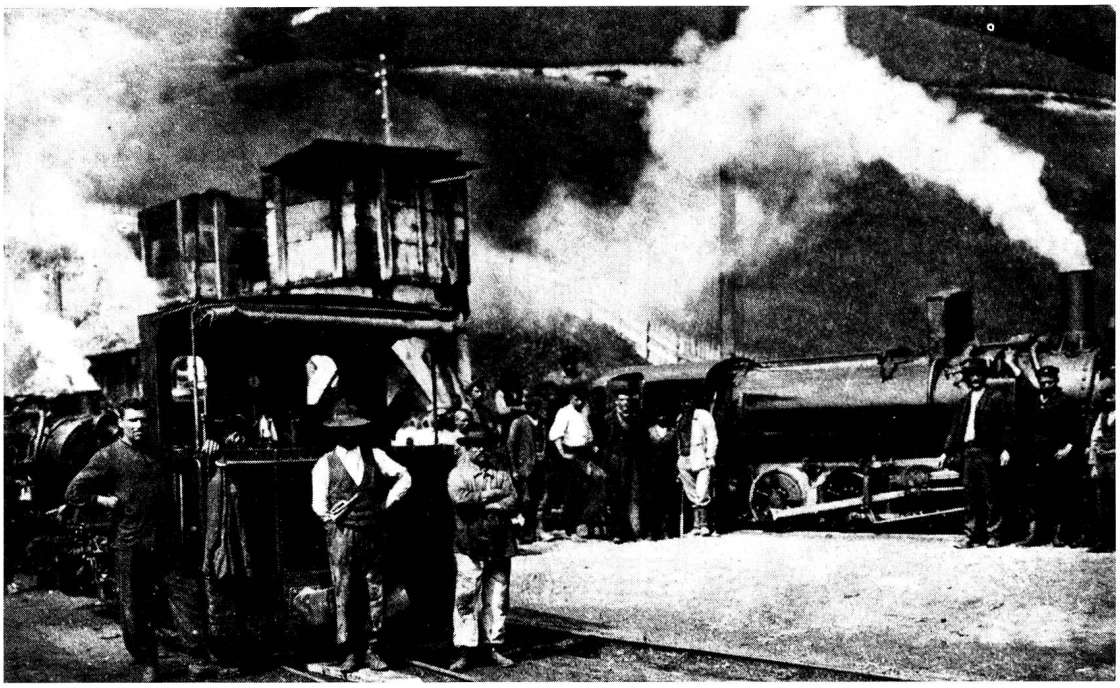
Für die Postkutschen, die Läufer und Säumer über den Ricken und ins Rheintal blieb Wattwil Ausgangspunkt und Ziel, und in den alten Gasthöfen im Dorfzentrum fand jene Zeit ihren romantischen Niederschlag. Der Bau dieser Normalspurbahn Wil bis Ebnat bedeutete für die ganze Talschaft einen entscheidenden Schritt in die Zukunft. Der direkte Zugang ins Fürstenland und über den Schienenweg in die Kantonshauptstadt oder nach Zürich, in die übrige Schweiz oder ins benachbarte Ausland, öffnete das Tal gegen aussen.

Die ungünstige territoriale Beschaffenheit des 1803 gegründeten Kantons St.Gallen, die sich auf dessen Entwicklung nachteilig auswirkte, liess auch bald den Gedanken und das Begehren reifen, mit einer direkten Verbindung von *St.Gallen über Herisau – Neckertal nach Rappers-*



Rickentunnelbau, Portal Wattwil.

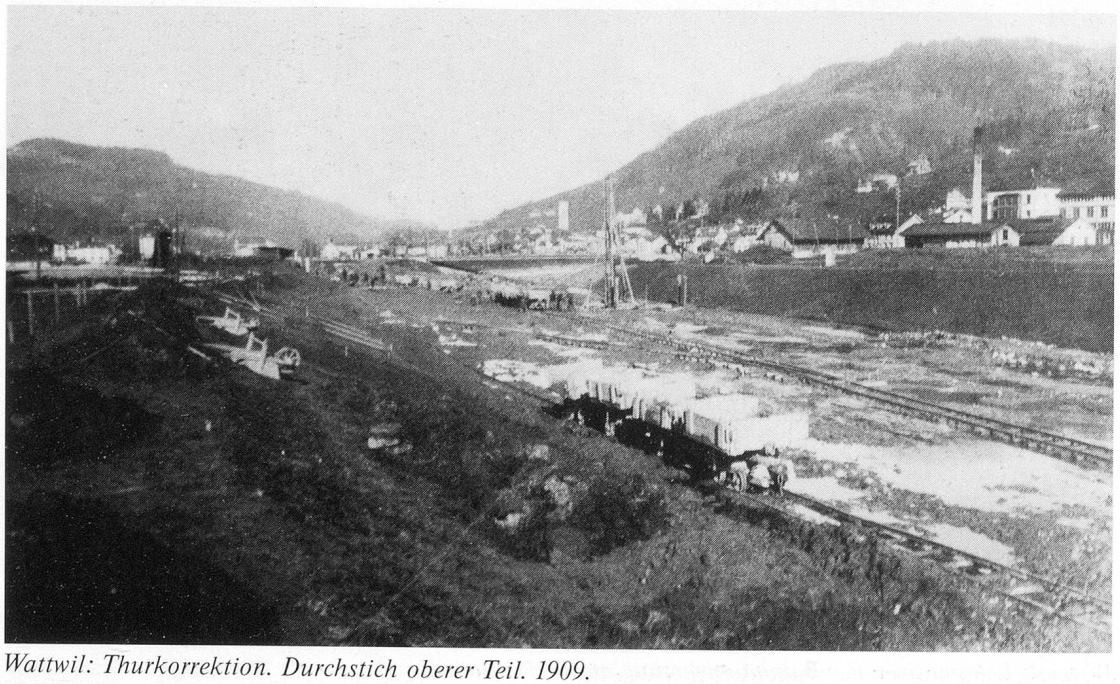
wil, die entfernteren Kantonsgebiete einander näher zu rücken. «Das Linth- und Seegebiet liegt zur Zeit der Westschweiz näher als die Hauptstadt.»
1889 gelang es Isidor Grauer-Frey, dem Vater der Bodensee-Toggenburgbahn, die vielen sich teilweise bekämpfenden lokalen Initiativkomitees zu einigen und auf eine Eisenbahn St.Gallen – Rapperswil zu konzentrieren. Die von zwölf Gemeinden mit 37 Vertretern besuchte Tagung in Wattwil erkannte die volkswirtschaftliche, staatspolitische und wirtschaftliche Bedeutung dieses Projektes und dass nur eine vollwertige Fortsetzung Rapperswil – Zug mit Anschluss an die Gotthardlinie in vollem Masse der ihr zugedachten ausserlokalen Verkehrsaufgabe gerecht werden könne.
In der Öffentlichkeit entbrannte darauf eine heftige Diskussion über die Frage ob ein *Rickentunnel* oder eine Überschienung des Passes verwirklicht werden sollte. Zuviele lokale Interessen und Intrigen waren im Spiel. 1894 lagen vier Konzessionsgesuche mit verschiedenen Linienführungen und Anschlussorten beim Bundesrat in Bern: Ebnat – Schönenberg – Ricken – St.Gallenkappel – Rapperswil; Wattwil



Wattwil: Lokomotiven der Bauunternehmung am Rickentunnel.

Gaststätte aus der Tunnelbauzeit: «Casa nuova», Bleiken. Heutiges Restaurant Neuhaus.

– Schönenberg – Ricken; Wattwil – Kehrtunnel – Ricken und ein Basistunnel von 7,5 Kilometern von Ebnat nach Benken. Nach langen Streitereien entschied sich Bundesrat Zemp 1900 für das Projekt Lusser mit einem 8,6 Kilometer langen Tunnel vom Rickentobel Wattwil in die Talweid Kaltbrunn und der grössten Leistungsfähigkeit. Baubeginn war am 17. November 1903 beidseits und durch Schächte an verschiedenen Angriffspunkten, und am 30. März 1908 erfolgte der Stollendurchschlag mit 2,8 und 15 cm Abweichung, nach grossen Schwierigkeiten mit Gestein, Mergel und Moränen, giftiges Grubengas, Wärme bis 67 Grad, Bergdruck, alles Handarbeit der zirka 1200 ausländischen Dreischichtarbeiter. Stellenweise Deformationen des fertigen Gewölbes erforderten sehr aufwendige Rekonstruktionsarbeiten. Die Baukosten von zwölf Millionen übernahm der Bund. Im Juli 1910 hiess es: Arbeit beendet!



Wattwil: Thurkorrektion. Durchstich oberer Teil. 1909.

BT-Bahnbau Bahnhof Lichtensteig. Rohbauarbeiten für Viadukt zum Bahnhof. Stand der Arbeiten 25. November 1908.

Im *Obertoggenburg* plante die MFOe eine elektrische Strassenbahn von Ebnat - Unterwasser - Buchs mit einem Kraftwerk im Starkenbach, die dann aber dem Projekt einer Weiterführung der bestehenden normalspurigen Toggenburgerbahn von Ebnat - Nesslau unterlag.
Der erste Spatenstich für den Bau der *eigentlichen BT von Romanshorn - St.Gallen - Wattwil* erfolgte am 27. Dezember 1905 in Lichtensteig am Wasserfluhtunnel (3556 m), der entgegen dem ursprünglichen Plan, bei Lichtensteig statt erst in Wattwil in die Linie Wil - Ebnat mündet, wodurch das Trasse zwei Kilometer länger wurde, für welche Mehrkosten das Städtchen Lichtensteig aufkommen musste.
Gegen 3000 Mineure, Maurer, Handlanger und Wagenschieber, vorwiegend Italiener, Kroaten und Türken, arbeiteten auf den vier Baulosen der 53,2 Kilometer langen Baustelle. Die vielen zu überbrückenden Tobel bereiteten den Ingenieuren und Technikern grosse Probleme und erforderten sieben Viadukte, 85 Brücken und 14 Tunnels. Für die Bahnhöfe, alle im ländlichen Baustil ausgeführt, wurden schöne Plätze geschaffen. Heimatschutz war selbstverständlich!

«Caibe Ricke selber streigge,
Iste Gas Stei use gho;
Italiano numme snufe,
Alli snell caputi so!»

Am 4. Juli 1904 kam es zum *Rickentunnelstreik* wegen Lohn- und Zeitreduktionsforderungen und misslichen Wohnverhältnissen in Baracken und Mietshäusern. Streikführer reisten zu, Mussolini logierte im «Adler» in Wattwil, und veranstalteten Grossdemonstrationen in Kaltbrunn und Wattwil, die zu einem Truppenaufgebot führten. Die Arbeitseinstellung dauerte 21 Tage und endigte mit dem Sieg der Streikenden.
Die Eisenbahnbauzeit, vor dem ersten Weltkrieg, war sicher eine der bewegtesten Zeiten im

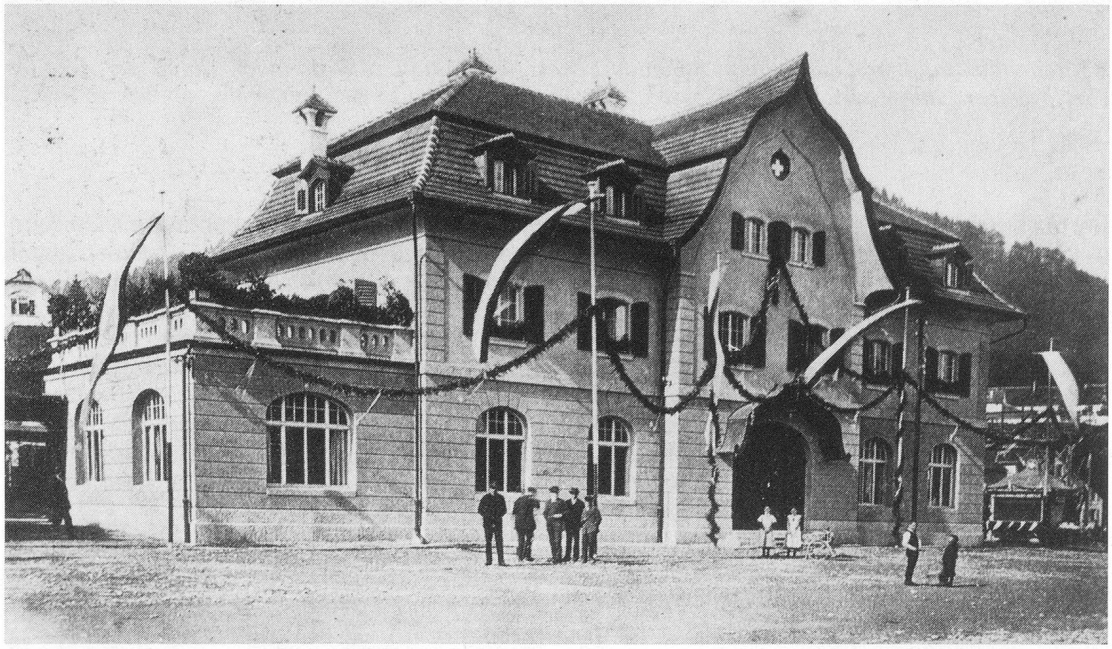
Westportal bei Lichtensteig. Einweihung 6. April 1909 des Wasserfluhtunnels.

Toggenburg mit reger Bautätigkeit: Toggenburgerbahn Wil - Ebnat, Rickentunnelbau, gleichzeitig Bau der Bodensee-Toggenburgbahn Romanshorn - Wattwil mit Aufschüttung des Hügels für den neuen Gemeinschaftsbahnhof Lichtensteig auf Wattwiler Boden, Thurkorrektion, wodurch der Flusslauf von Ulisbach bis Bunt 650 Meter kürzer, die Thurau und Grüenau bebaubar wurden, Bau des neuen Bahnhofes Wattwil auf dem aufgeschütteten Thurbett, Versetzen des nördlicher gelegenen alten Bahnhofes an die Rollenstrasse 9, wo er heute noch als Wohnhaus dient.
Am *1. Oktober 1910* wurden die *Bodensee-Toggenburgbahn,* mit der höchsten Brücke Europas und die *Rickenbahn* mit dem drittlängsten Eisenbahntunnel gemeinsam eingeweiht. Im Jahre 1912 führte die BT die Anschlussstrecke Ebnat - Nesslau weiter. Man kann nur staunen wie sich die Initianten und weite Kreise in weitblickender Eisenbahnpolitik für den Bahnbau im Toggenburg eingesetzt haben und damit unserer Region neues Leben und vermehrte Prosperität sicherten.
Dass die Toggenburgerbahn 1900 vom Kanton St.Gallen erworben und dann entschädigungslos den Vereinten Schweizerbahnen beziehungsweise 1902 den SBB abgetreten wurde, führte zur heutigen Situation:

BT: Romanshorn - St.Gallen - Herisau - Wattwil und ab Ebnat - Nesslau.

SBB: Wil - Wattwil - Ebnat und Wattwil - Uznach - Rapperswil.

Um den einheitlichen Charakter der Linie Romanshorn - Rapperswil und Wil - Nesslau zu bewahren, wurde vereinbart, dass Personal und Material der SBB und der BT im Zug- und Fahrdienst auf den Strecken der beiden Verwaltungen im sogenannten Naturalausgleich durchgehend eingesetzt werden.



Bahnhof Wattwil bei der Einweihung 1910.