



Festliche Einweihung der Rickenbahn am 1. Oktober 1910 auf dem Bahnhof Uznach

Bau und Inbetriebnahme der Rickenbahn

Nach der Inbetriebnahme der Bahnlinie Rapperswil – Uznach – Sargans im Jahr 1859 mussten die Bewohner des Linthgebiets rund 50 Jahre lang warten, bis sie mit der Bahn via Toggenburg nach St. Gallen fahren konnten. Der bis anhin lange Reiseweg verkürzte sich, als 1910 die Rickenbahn und die Bodensee-Toggenburgbahn eröffnet wurden. Mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie Uznach – Wattwil ging eine mühsame 20-jährige Periode zu Ende, welche von umfangreichen Studien, Planungen, Verhandlungen, Unsicherheiten und Streitereien über Linienführung, Bau- und Betriebskosten und schliesslich von den beschwerlichen Bahnbauarbeiten geprägt war:

Erste, während langer Zeit verfolgte Bahnvarianten sahen eine offene Trasseeführung vor, die von Ebnat über den Ricken entweder

nach Rapperswil oder nach Uznach führen sollte. Dass schliesslich die Tunnelvariante zur Ausführung gelangte, hängt damit zusammen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen dank Volksentscheid vom 20. Februar 1898 am 30. Juni 1902 die Vereinigten Schweizer Bahnen übernehmen konnten. Die Bundesbahnen strebten eine leistungsfähige Normalbahn an; dazu gehörten der Bau eines Tunnels durch den Ricken und die Übernahme der in Wattwil endenden Toggenburgbahn.

Bau und Betrieb der Rickenbahn

1901

Die Vereinigten Schweizer Bahnen verpflichten sich, die Rickenbahn mit Basistunnel via Kaltbrunn nach Uznach zu bauen. Die Bundesversammlung stimmt dem «Bundesbeschluss betreffend den Bau der Rickenbahn und Ankauf der Toggenburgbahn durch den Bund» am 19. Dezember zu.

1902

Dank des vom Schweizervolk 1898 gutgeheissenen Gesetzes über den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund geht die Verpflichtung zum Bau der Rickenbahn von den Vereinigten Schweizer Bahnen an die Schweizerischen Bundesbahnen über.

1903

Die Bauarbeiten für die Rickenbahn beginnen am 17. November auf der Südseite (Kaltbrunn) und am 24. November auf der Nordseite (Wattwil) des künftigen Tunnels.

1905 / 6

Der mittlere Baufortschritt beträgt von der Südseite her 3,3 bis 3,5 m und von der Nordseite her 2,7 bis 3,6 m pro Tag.

1904 / 5 / 7

Die Vortriebsarbeiten im Tunnel erleiden dreimal längere Unterbrüche wegen Arbeiterstreiks, Grubengaseinbrüchen und Gasbränden.



Bau der Rickenbahn (1908/1910); Brücke über die Bahnlinie in der Hinterstadt

1908

Der Stollendurchschlag erfolgt am 30. März bei Tunnelkilometer 4.400 von Süden her.

Die Tagbauarbeiten erweisen sich auf weiten Strecken des offenen Bahntrassees als schwierig.

Auf dem Bahnhof Uznach werden das Stationsgebäude, der Güterschuppen und das Stellwerk erstellt sowie eine Lokomotivdreh-scheibe gebaut.

1910

Am 1. Oktober wird die Rickenbahn in Uznach festlich eingeweiht.

Betriebsaufnahme auf der 14'380 m langen Strecke Uznach – Wattwil mit dem 8'603 m langen Rickentunnel ist am 3. Oktober.

1913

Die Baukosten betragen rund Fr. 17 Mio. bei einem Voranschlag von rund Fr. 11 Mio.



Schnellzug Chur – Rapperswil – Zürich auf dem Bahnhof Uznach (nach 1910) gezogen von einer Heissdampf-Vierzylinder-Verbundmaschine

1926

Am 4. Oktober bleibt die Dampflokomotive eines Güterzuges im Rickentunnel stecken. 6 Mann der Zugsbegleitung und 3 Mann eines Rettungstrupps sterben an Rauchgasvergiftung. Danach wird die Elektrifizierung der Bahnlinie mit höchster Priorität vorangetrieben.

1927

Am 7. Mai kann die elektrifizierte Bahnstrecke in Betrieb genommen werden.