

75 Jahre Bodensee—Toggenburg- und Rickenbahn

Die Bodensee—Toggenburg- und Rickenbahn feiert dieses Jahr ihr 75jähriges Bestehen. Am 3. Oktober 1985 war es dreiviertel Jahrhundert her, seit diese im Eigentum zweier verschiedener Gesellschaften stehende Linie eröffnet worden war. Es handelt sich einerseits um die «sanktgallische Staatsbahn», die von Romanshorn über St.Gallen und Herisau nach Wattwil führende Bodensee—Toggenburg-Bahn (BT), und andererseits um die direkt anschliessende Linie Wattwil—Uznach der heutigen Bundesbahnen. Die Trennung ist sehr erstaunlich, entstand doch die Linie St.Gallen—Wattwil—Rapperswil aus der seinerzeitigen Grundidee einer Bahn St. Gallen-Zug, während die zur BT gehörende Linie St.Gallen—Romanshorn aus Lokalbahnprojekten hervorging.

Gründung der BT

Die Bezeichnung Bodensee—Toggenburg-Bahn wurde bei der Gründung des Initiativkomitees für den Bau der Bahn erstmals verwendet. Die Gründungsversammlung verabschiedete im September 1898 folgendes verkehrspolitische Aktionsprogramm:

1. Die Zufahrtslinien zum Ricken, nämlich die Strecke St.Gallen—Romanshorn, St.Gallen—Wattwil und Ebnat—Nesslau sollen gleichzeitig mit der Rickenbahn, die als Basistunnel auf Bundeskosten zu bauen ist, erstellt werden und spätestens bei ihrer Eröffnung in Betrieb stehen;
2. Die beteiligten Gemeinden übernehmen mit Hilfe der Kantone den Bau dieser Linien;
3. Im Interesse eines rationellen Betriebes sollen die drei Linien zu einer einzigen Eisenbahnunternehmung, der Bodensee—Toggenburg-Bahn, verschmolzen werden. Es soll mit den Vereinigten Schweizerbahnen (aus denen die SBB hervorgegangen sind) oder mit dem Bund ein Vertrag abgeschlossen werden; dieser soll einen einheitlichen, durchgehenden Betrieb auf der ganzen Linie Bodensee — St.Gallen — Wattwil—Rapperswil und Wil—Ebnat—Nesslau ermöglichen;
4. Der Gemeinderat von St.Gallen wird die Initiative zur Durchführung dieses Programms ergreifen.

Entstehungsgeschichte

Die Geschichte der Bodensee—Toggenburg-Bahn reicht — wie die meisten Bahngründungen — weit ins letzte Jahrhundert zurück. Als 1870 die Toggenburger Bahn von Wil nach Ebnat in Betrieb genommen wurde, erinnerte man sich plötzlich wieder an die Möglichkeit einer Eisenbahnverbindung Toggenburg—Kantonshauptstadt St.Gallen. Idee und Projekte tauchten bereits im Zusammenhang mit der Projektierung der Toggenburger Bahn auf; technische und vor allem finanzielle Probleme liessen jene Vorhaben aber vorerst verkümmern.

An mehreren Orten bildeten sich in der Folge Initiativkomitees. In der Euphorie des damaligen Eisenbahnzeitalters kursierten die verschiedensten Projekte, wie zum Beispiel eine Strassenbahn Degersheim—Flawil oder Ebnat-Kappel—Unterwasser, eine Schmalspurbahn Bütschwil—Ganterschwil — Brunnadern—Schönengrund—Waldstatt

oder eine ebenfalls schmalspurige Linie von Buchs im Rheintal nach Wattwil!

Es war dann der weitsichtige Fabrikant Isidor Grauer-Frey aus Degersheim, welcher den Wert einer möglichst kurzen Zufahrt zur Gotthardbahn erkannte. 1889 gelang es ihm, die sich teilweise bekämpfenden lokalen Initiativkomitees zu einigen und für die gemeinsame Idee zu gewinnen: für eine Eisenbahnverbindung St.Gallen—Rapperswil.

Gleichzeitig wurde auch anderorts um die Gunst für Bahnprojekte gerungen. Nach Interventionen wiederum durch Isidor Grauer-Frey wurde das Strassenbahnprojekt Amriswil—St.Gallen zugunsten einer Normalspurbahn fallengelassen: Eingehende Studien hatten nämlich aufgezeigt, dass eine Bahnverbindung Romanshorn—St.Gallen das rentabelste Teilstück einer Bahnlinie Bodensee—Zug sein dürfte. Dieses Umdenken zeigte auch im oberen Toggenburg Wirkung. Aktive Kräfte erreichten die Weiterführung der Normalspurbahn von Ebnat bis Nesslau.

Finanzierung

Als fast unlösbare Aufgabe erwies sich für den mit der Verwirklichung des Aktionsprogrammes beauftragten Gemeinderat St.Gallen die Finanzierung der mit 22,26 Millionen Franken berechneten Baukosten. Wohl zeichneten die an einer Bahn interessierten Gemeinden ohne Zögern ihre Anteile an dem mit 11 Millionen Franken veranschlagten Aktienkapital der noch zu gründenden Aktiengesellschaft. Die Beitragsleistung des Kantons St.Gallen verzögerte sich jedoch der Rickenbahn wegen. Nach zähen Verhandlungen war nämlich der Kanton St.Gallen verpflichtet worden, die Toggenburger Bahn zu erwerben und sie nachher entschädigungslos den damals Vereinigten Schweizerbahnen (nachmalige Schweizerische Bundesbahnen SBB) abzutreten und zudem die Hälfte allfälliger Mehrkosten der Rickenbahn zu übernehmen. Es war daher kaum verwunderlich, dass sich der Kanton St.Gallen angesichts jener schweren finanziellen Opfer nicht zur erwarteten Beitragsleistung von 4,5 Millionen Franken an den Bau der Bahnstrecke Romanshorn — St.Gallen — Herisau—Wattwil entschliessen konnte. Erst drei Jahre später, im November 1901, beschloss der St.Galler Grosse Rat eine Beteiligung mit der Zeichnung von 3,75 Millionen Franken Aktienkapital sowie einer einmaligen Einlage in den ober-toggenburgischen Eisenbahnfonds. Damit musste der Bau der Verlängerungsstrecke Ebnat—Nesslau vorläufig verschoben werden.

Auch nach der durch die Gemeinden geleisteten Nachzeichnung der vom Kanton gestrichenen 750000 Franken war die Finanzierung der Bodensee — Toggenburg-Bahn noch nicht gesichert. Erst nachdem der Kanton St.Gallen für das Obligationenkapital von 10 Millionen Franken die Zinsgarantie übernommen hatte (die Banken knüpften an die Geldanleihen unannehmable Bedingungen), konnte im März 1904 die konstituierende Generalversammlung abgehalten werden.

Weitere Hürden waren nach der Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes im Jahre 1906 zu nehmen: durch verschiedene Mehrkosten (Tieferlegung des Bahnhofes Herisau, Erstellung eines Gemeinschaftsbahnhofes Herisau mit der Appenzeller Bahn AB, Ausführung eines kostspieligeren — aber weitsichtigeren — Variante mit dem Rosenbergstunnel in St.Gallen, erhöhten Ansätzen für den zu enteignenden Boden usw.) erhöhten sich die errechneten Baukosten um 3,24 Millionen auf 25,5 Millionen Franken. Der Kanton St.Gallen sprang wiederum helfend ein und erstreckte seine gewährte Zinsgarantie für ein um 4 Millionen erhöhtes Obligationenka-

pital. Auch verschiedene beteiligte Gemeinden bekundeten ihr Interesse mit zusätzlichen Aktienzeichnungen.

Der Bau der Strecke

Bereits im Jahre 1903 wurde mit dem Bau des 8,6 Kilometer langen Rickentunnels begonnen. Nach unzähligen Schwierigkeiten erfolgte im März 1908 der Durchschlag. Dem einmaligen Tunnelbau vorausgegangen waren überaus heftig geführte Kontroversen und Diskussionen, ob nun eine Bahn über oder durch den Ricken geführt werden müsse. Das Projekt der Ingenieure Lusser und Moser erhielt schliesslich den Vorrang, nachdem sich Parlamente, Bund sowie verschiedene Gutachter mit den beiden Varianten zu befassen hatten.

Die eigentliche Bodensee—Toggenburg-Bahn ist eine der kunstbautenreichsten Strecken der Schweiz. Von rund 60 Bahnen des allgemeinen Verkehrs entfallen im Mittel auf einen Streckenkilometer nur bei der Lötschbergbahn mehr Tunnel und Brücken als bei der BT; sie übertrifft damit sogar die Rhätische Bahn.

Eine möglichst direkte Verbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz durch das hügelige voralpine Appenzellerland und das Toggenburg war nur durch zahlreiche Kunstbauten zu verwirklichen. Nicht zuletzt deshalb hat die damals gewählte Route für den heutigen Fahrgast einen ganz besonderen Reiz erhalten. Auf die BT-Streckenlänge Romanshorn—Wattwil von 55,624 Kilometern entfallen gemäss schweizerischer Verkehrsstatistik 17 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 6,927 Kilometern, das sind rund 12,5 Prozent! Die charakteristische Trassierung der Bodensee—Toggenburg-Bahn sowie das Bestreben, Niveauübergänge möglichst zu vermeiden, führten zur Erstellung von einer ausserordentlich hohen Anzahl von Brücken und Viadukten. Nach der erwähnten Statistik besitzt die BT 85 Brücken von mehr als 2 Metern Länge in einem Gesamtausmass von 3150 Metern, davon 20 Brücken von mehr als 50 Metern Länge. Von der Gesamtnetzlänge entfallen damit 5,66 Prozent auf Brückenwerke, womit die BT die spezifisch brückenreichste Bahnunternehmung der Schweiz (und eine der brückenreichsten Bahnen der Welt!) ist. Zudem besitzt die BT mit dem 99 Meter hohen Sitterviadukt die höchste normalspurige Eisenbahnbrücke in Stein-Eisen-Konstruktion (Baukosten damals: 1,55 Millionen Franken).

Die Bauarbeiten an der BT-Strecke wurden im Jahre 1905 mit dem Spatenstich für den Wasserflutunnel bei Lichtensteig aufgenommen. Der Durchbruch des 3556 Meter langen Stollens gelang nach rund viereinhalbjähriger Bauzeit im April 1909. Die Baukosten beliefen sich damals auf rund 2,8 Millionen Franken.

Im Jahre 1907 wurden vor allem die Arbeiten auf der Strecke St.Gallen—Wattwil gefördert, im darauffolgenden Jahr auch die Arbeiten zwischen Romanshorn und St.Gallen aufgenommen. Ende Mai 1908 arbeiteten gegen 3000 Mineure, Maurer, Handlanger und Wagenschieber auf den vier verschiedenen Baulosen. Das Hauptkontingent dieser Arbeiter stammte aus Italien und Kroatien. Die vielen zu überbrückenden Tobel bereiteten den Ingenieuren und Technikern grosse Probleme. Ungünstige Bodenverhältnisse verlangten ausgedehnte Entwässerungsarbeiten und andere erdbauliche Massnahmen.

Auch der Bau der BT war von unvorhergesehenen Ereignissen nicht verschont. Im Jahre 1907 streikten die Arbeiter im Wasserflutunnel; zwei Jahre später kam es im Bruggwaldtunnel zu Arbeitsniederlegungen. Durch Vermittlung des St Galler

Regierungsrates konnten die Arbeiten jedesmal innert kurzer Zeit wieder aufgenommen werden. Die damaligen Lohnverhältnisse (ein Handlanger verdiente Fr. 3.40/Std., ein Mineur Fr. 6. —/Std. bei wöchentlich 50 Arbeitsstunden) waren beide Male Grund der Auseinandersetzungen.

Nach fast vierjähriger Bauzeit und einem Gesamtaufwand von rund 34 Millionen Franken konnte die Strecke Romanshorn—St.Gallen—Herisau—Wattwil am 3. Oktober 1910 feierlich eröffnet und dem fahrplanmässigen Betrieb übergeben werden. Ebenfalls Anfang Oktober des gleichen Jahres fand die Eröffnung der heutigen SBB-Rickenstrecke statt.

Vom Dampfross zur modernsten E-Lok

Da es sich beim Bau der BT-Strecke um eine der jüngsten Bahnverbindungen handelt, befasste man sich bereits bei der Projektierung mit Gedanken eines elektrischen Betriebes. Hohe Kosten und vor allem technische Schwierigkeiten (Energiebeschaffung, leistungsfähige Triebfahrzeuge) verhinderten die Verwirklichung einstweilen. Auch eine vorübergehende Kohleverknappung während des Ersten Weltkrieges vermochte das Dampfross nicht zu vertreiben. Diesmal scheiterte die Umstellung an der Geldmittelbeschaffung.

So wurden denn aus der deutschen Maffei-Fabrik neun leistungsfähige Tenderlokomotiven vom Typ Eb3/5 angeschafft. Diese Maschinen von je etwa 1000 PS Leistung versahen bis zur Elektrifizierung im Oktober 1931 ihren Dienst. Ein folgenschweres Unglück im Jahre 1926 — ein in Richtung Wattwil fahrender Güterzug blieb im Rickentunnel stecken, wobei neun Eisenbahner durch das von der Dampflokomotive ausgestossene Kohlenmonoxid erstickten — führte zur unverzüglichen Elektrifikation der Rickenlinie Rapperswil—Wattwil. Die Projekte der BT wurden damit beschleunigt, und die Verwaltungsbehörden beschlossen 1930, den Dampfbetrieb durch elektrischen Betrieb zu ersetzen. Bund sowie die Kantone St.Gallen, Thurgau und Appenzell Ausserrhoden finanzierten die Umstellung. Die Arbeiten verliefen planmässig, so dass der elektrische Betrieb auf der Strecke St.Gallen—Nesslau—Neu St. Johann am 4. Oktober 1931, derjenige auf dem Streckenabschnitt Romanshorn—St.Gallen am 24. Januar 1932 aufgenommen werden konnte. Da die Strecke Wil—Wattwil noch bis 1943 auf die Elektrifikation warten musste, der SBB-Abschnitt Wattwil—Ebnat-Kappel jedoch im gleichen Zug mit der BT auf elektrischen Betrieb umgestellt wurde, hat die BT diese fünf Kilometer lange Strecke im Sinne einer Rationalisierung seit dem 1. Juli 1932 gepachtet.

Die neun Dampflokomotiven wurden nach der Aufnahme des elektrischen Betriebs für 150000 Franken den SBB verkauft. Bei den Bundesbahnen standen sie noch teilweise bis 1965 im Strecken- und vor allem im Rangierdienst. Es spricht für die Robustheit dieses Lokomotivtyps, dass noch heute eine 1965 von den SBB zurückgekaufte Maschine dieser Serie als beliebtes «Zugpferd» des Amor-Express dient.

Für die elektrische Traktion beschaffte die BT sechs Lokomotiven vom Typ Be 4/4 bei der Firma Secheron in Genf sowie zwei Personen-Gepäck-Motorwagen bei den Firmen Secheron und der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen.

SBB-Betriebsführung bis 1917

Es stand von allem Anfang an fest, dass die ganze Linie Romanshorn—Rapperswil einheitlich mit durchgehenden Zügen betrieben werden sollte. Ebenso stand die einheitliche Führung durch die SBB für die Strecke Wil—Ebnat-Kappel—Nesslau fest, weshalb sich der Verwaltungsrat der BT entschloss, die ganze Betriebsführung vertraglich den Bundesbahnen zu übertragen. Damit konnte eine ganze Reihe an Infrastrukturen wie eigenes Betriebspersonal, Betriebs- und Verwaltungsgebäude usw. eingespart werden. Dafür wurde eigenes, auf die besonderen Bedürfnisse der BT abgestimmtes Rollmaterial beschafft.

Kleinere Differenzen in bezug auf Benachteiligungen im Kostensektor führten im Jahre 1917 wieder zur Trennung. Die BT errichteten in Herisau eine eigene Werkstätte und in St.Gallen eine Verwaltung und Direktion. Die durchgehende Führung der Züge auf beiden Strecken aber hielt man bei wie auch den gegenseitigen, in der Freizügigkeit sicher einmaligen Personalaustausch.

Die SOB als Wunschartner

Die Direktverbindung St.Gallen—Zug war indes immer noch erstrebenswert, weshalb sich die BT kurz nach der Eröffnung veranlasst sah, für direkte Wagen St.Gallen—Arth-Goldau einen Betriebsführungsvertrag mit den SBB abzuschliessen. Mit der Elektrifikation der Südostbahn SOB (1939/40) eröffneten sich neue Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit zwischen den beiden privaten Bahngesellschaften. 1944 wurden die wenigen Personenzugsdurchläufe zu Direktzügen ausgebaut und als besondere Attraktion beiderseits Buffettwagen beschafft: Luzern war nun vom Bodensee her direkt erreichbar.

Behaupten durch Investieren

Abgesehen von der Elektrifikation änderte sich der Zustand der BT während der ersten vierzig Jahre nur wenig. Der finanzielle Bedarf an Unterhalt und vor allem an Anschaffungen beim Rollmaterial deckte sich nicht mit den Möglichkeiten der Privatbahngesellschaft. Erst das 1958 in Kraft gesetzte neue Eisenbahngesetz gab dem Bund neue Möglichkeiten der Mitfinanzierung bei Privatbahninvestitionen. Damit war auch bei der BT der Weg frei zur zukunftsorientierten, umfassenden Erneuerung von Infrastruktur und Fahrzeugpark.

Ein erstes Investitionsprogramm sah die Erweiterung des Fahrzeugparks sowie der Ausbau der Strecke mit Streckenblock-Sicherungsanlagen und elektrischen Stellwerken vor. Ein zweites umfasste die Erweiterung der gesamten Infrastruktur mit Schwerpunkt auf den Ausbau des Abschnitts Wittenbach—St.Gallen—Herisau—Degersheim zur attraktiven und leistungsfähigen Vorortsstrecke mit kundenfreundlichen Bahnhofanlagen. In einem dritten Schritt wurden sechs neu entwickelte, dreiteilige thyristorgesteuerte Pendelzüge beschafft, die im Regionalverkehr eingesetzt werden. Das vierte Investitionsprogramm schliesslich wird mit der Ablieferung von sechs modernsten Umrichter-Streckenlokomotiven vom Typ Re 4/4 voraussichtlich im Jahre 1987 abgeschlossen sein. All diese umfangreichen Investitionen sowie der unbestreitbare Vorteil eines energieund umweltfreundlichen Verkehrsträgers sollten dieser Bahn auch bei heute noch unausgeglichener Rechnung die Zukunft sichern.

Die Geschichte der Bodensee—Toggenburg-Bahn

1870

Am 24. Juni wird der Betrieb auf der Strecke Wil—Ebnat aufgenommen.

1898

Gründung des «Initiativkomitees für den Bau einer Bodensee—Toggenburg-Bahn» am 23. September

1904

Am 28. März wird an der konstituierenden Generalversammlung die Bodensee—Toggenburg-Bahn als Aktiengesellschaft gegründet.

1905

Am 27. Dezember erfolgt der erste Spatenstich zum Bau des Wasserfluh-Tunnels.

1910

Am 1. Oktober werden die Strecken Romanshorn—St.Gallen und St.Gallen—Wattwil (BT) sowie die SBB-Strecke Wattwil—Uznach feierlich eröffnet.

1912

Am 1. Oktober wird die BT-Strecke Ebnat-Kappel—Nesslau eröffnet.

1917

Am 1. Mai erfolgt der Übergang zum Eigenbetrieb.

1926

Ein schwerer Unfall im Rickentunnel fordert am 4. Oktober neun Todesopfer und beschleunigt in der Folge die Elektrifizierungspläne.

1927

Am 7. Mai verkehren die ersten elektrischen Triebwagen auf der SBB-Strecke Wattwil—Rapperswil.

1931

Die Strecke St.Gallen—Wattwil—Nesslau wird elektrifiziert und am 4. Oktober zum ersten Mal in ihrer vollen Länge elektrisch befahren.

1932

Einführung des elektrischen Betriebs Romanshorn—St.Gallen (24. Januar) und Übernahme der SBB-Strecke Wattwil—Ebnat-Kappel in Pacht.

1943

Am 12. Dezember wird auch die Strecke Wil—Wattwil (SBB) elektrifiziert.

1960–1982

Durchführung von mehreren Investitionsprogrammen unter Mitwirkung von Bund und Kantonen für den Ausbau und die Modernisierung des Rollmaterials, zur Verbesserung der Infrastruktur und zum Ausbau der Sicherungsanlagen.

Am 23. Mai 1982 geht die BT gleichzeitig mit den SBB zum Taktfahrplan über.

1984–1987

4. Investitionsprogramm für die Beschaffung moderner Umrichterlokomotiven. (Ablieferung 1986/87).

(d'Region, Wil 5/1985)