

Alter Ricken

Anforderung



3h30min **Wanderkarte/n 1:50'000 226T**
Gesamtaufstieg 526m

Länge 10.8km
Gesamtabstieg 473m



Der Ricken ist ein alter Passübergang vom Toggenburg ins Zürcher Oberland, das teilweise aber zum Kanton St. Gallen gehört. Bevor die heutige, gut ausgebaute Strasse in Betrieb war, verband ein Säumerweg die Höfe am Nordhang des Ricketobels miteinander.

Ich starte in Wattwil und überquere die Geleise auf die westliche Seite des Bahnhofs. Schon bald steigt der Weg stotzig hinauf zum Iberg mit der Schlossruine hoch über dem Spital. Etwas weiter östlich treffe ich auf die Strasse, zweige dann jedoch vor dem Reservoir nach links ab, um die Schlossweid zu erreichen.

Weiter oben heisst jeder Hof -laad: Nach Unterlaad folgt Vorderlaad, dann die Oberlaad und hinter der Hochlaad steht die Hochlaad, bevor ich nach Laad gelange. Da dürfte es den Briefträger freuen, wenn je-

mand die Adresse nicht richtig geschrieben hat.

Entweder ist heute wenig Verkehr, oder die Immissionen der Rickenstrasse dringen nur gedämpft bis hier hinauf. Ein flacher Zwischenkamm wirkt wie eine Lärmschutzwand. Da dürfte der Schiessstand in der Bodenwies am Sonntagmorgen schon eher stören.

Die nächste Abzweigung erlaubt mir die Wahl zwischen den Varianten Nord und Süd. Letztere verläuft mehrheitlich auf Strässchen oder Pfaden mit Naturbelag durch den Gebertingerwald, die andere führt über Oberricken nach Walde grösstenteils auf Asphalt. Dafür kann ich, falls die Füsse brennen alle paar hundert Meter auf den Bus warten. Und in Walde gibt es auch ein Restaurant!

So oder so ist mein Ziel die Rickenstrasse, ob in Gebertingen oder erst beim Gasthaus Waldegg. Und vor der Heimfahrt möchte ich wenigstens noch den ärgsten Durst löschen. Dass ich nachher nochmals knapp 300m bergwärts laufen muss zur Bushaltestelle, nehme ich gerne in Kauf.

Rickenpass

Im 11. Jahrhundert entstand der Übergang zwischen dem Toggenburg, das sich nach St. Gallen orientiert und dem Gasterland, das sich eher Zürich zuwendet als Säumerpfad und sicherte die Verbindung von St. Gallen nach Uznach. Um 16 wurde der Pfad zur Strasse ausgebaut, was umgehend zu kriegerischen Auseinandersetzungen führte. Die Fürstabtei St. Gallen befürchtete den Wegfall der Wegzölle.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Postkutschenbetrieb durch Autobusse ersetzt und die Strasse kontinuierlich an die gesteigerten Ansprüche angepasst.

Wenige Jahrzehnte vorher, beim Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn, entstand der Wunsch einer Verbindung nach Rapperswil. Die zunehmende Industrialisierung schrie förmlich nach guten Verkehrswegen. Die ersten Pläne sahen eine Bahntrasse von Ebnat-Kappel nach Rapperswil, aber ein eiligst gegründetes Komitee setzte mit einem von St. Gallen unterstützten Tunnelprojekt dagegen. Um an Geld für dieses gewaltige Vorhaben zu gelangen, kaufte der Bund den St. Gallern die Toggenburgbahn von Wil nach Ebnat-



Alter Ricken

Kappel ab und integrierte sie später ins Netz der Vereinigten Schweizerbahnen.

Der Bau des Basistunnels startete im Jahre 1904 sowohl von Norden als auch von Süden her. Dabei traf man auf relativ unproblematische Molasse, bestehend aus Sandsteinbänken und etwas härteren Mergeln, durchsetzt mit Kalksteinbänken. Die eingelagerten Braunkohlen stellten jedoch einige Probleme wegen daraus entströmender Methangase. Diese sind unter bestimmten Voraussetzungen hochexplosiv.

Die Förderung des Ausbruchs wurde mit Pferdefuhren bewerkstelligt, im fertig ausgebauten Tunnel führen jedoch Dampfzüge. Für die Ausmauerung diente geeignetes Ausbruchmaterial. Eine künstliche Belüftung fehlte, weshalb der Stollen bald als „Schiefer Kamin“ bezeichnet wurde, vor allem wegen der Dampfzüge.

Erst 16 Jahre nach der feierlichen Eröffnung, am 4. Oktober 1926 kam es zum ersten Unglück, als die Lok eines Güterzuges mit schlechten Briketts befeuert, im Tunnel stecken blieb. Das auf dem Zug mitfahrende Personal erstickte am Kohlenmonoxid, und drei Personen vom eingefahrenen Rettungsteam erlitten dasselbe Schicksal.

