Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 214 (1935)

Artikel: Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenpassstrasse
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-374970

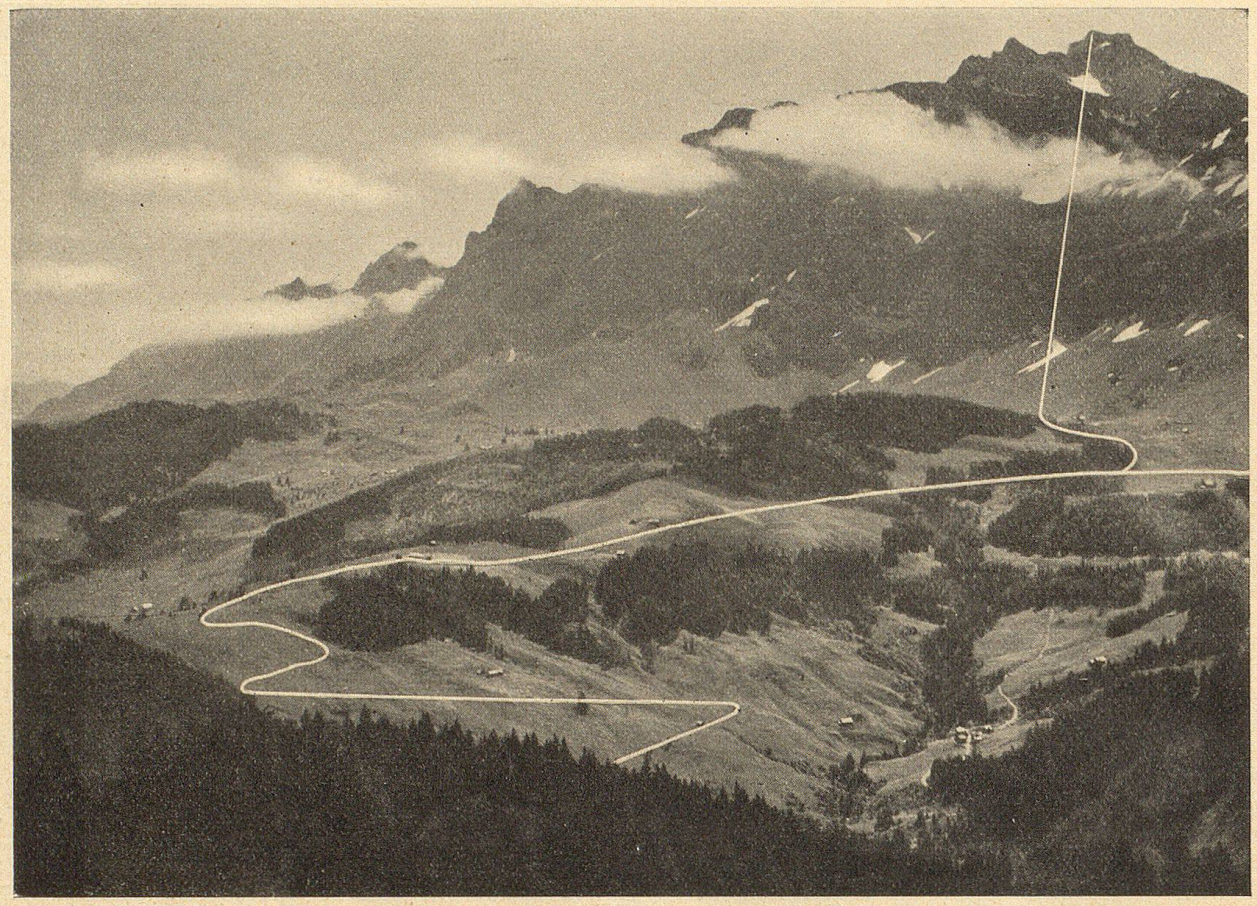
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

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



Straßenführung der neuen Kräzerenpaßstraße nach der Talstation Rettenfeld-Schwägalp der Säntis-Schwebebahn, welche von dort durch eine weiße Linie angedeutet ist. — Nach rechts zweigt die Autostraße nach dem Kräzerenpaß ins Toggenburg ab. Unten rechts am Talhang das Kurhaus Kräzerli und links im Hintergrund die Kammhalde.

405056

Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenpaßstraße.

Das Jahr 1934 bringt die Verwirklichung von Verkehrsverbesserungen, die seit Generationen angestrebt worden sind.

Der Säntis, dessen Massenbesuch alle Vorbedingungen für eine Bergbahn schafft, bildet schon seit dem Jahre 1887 das Ziel von Verkehrsinteressenten, die erkannt haben, daß die Ostschweiz, wenn sie am Fremdenverkehr ebenbürtigen Anteil haben will, einer kühnen Bergbahn nicht entraten kann. Die ursprünglichen Bestrebungen, den Gipfel mittelst einer Bahn zu bezwingen, gingen von Appenzell aus, das im Jahre 1886 dem Eisenbahnstrang erschlossen wurde. Eine kombinierte Adhäsionsbahn-Zahnradbahn von ca. 16 Km. Länge sollte auf den Gipfel führen. Finanzierungsanläufe, die im Jahre 1891, dann im Jahre 1905 und zuletzt im Jahre 1909 unternommen wurden, scheitern aber alle, trotzdem die namhaftesten Bergbahnbauer dem Projekte zu Gebote standen. Die Kosten waren eben verhältnismäßig zu hoch. Von allen Versuchen, den Säntis von Appenzell her per Eisenbahn zu bezwingen, ist nur das erste Teilstück, die Adhäsionsbahn Appenzell-Wasserauen, geblieben, die im Jahre 1912 eröffnet wurde, aber während der Kriegszeit saniert werden mußte, seither aber sich wacker über Wasser hält.

Schon im Jahre 1910 ließ einer der Pioniere der Appenzeller Säntisbahn, Dr. C. Meyer in Herisau, die Möglichkeit studieren, dem Gipfel mittelst einer Schwebebahn näherzukommen. Das damalige Projekt, von Wasserauen ausgehend, zerfiel in vier Sektionen von je etwa zwei Kilometern Länge. Die Kosten waren aber ebenfalls noch sehr hohe und das dreimalige Umsteigen wirkte abschreckend.

Der Weltkrieg brachte dann aber das Seilschwebebahnwesen zu einer ungeahnten Entfaltung. Wichtige Neukonstruktionen wurden erprobt und die führende Firma des Personenschwebebahnbaues, die Firma Ad. Bleichert

& Cie. in Leipzig, baute nacheinander eine ganze Reihe von Personen-Schwebebahnen auf österreichische, deutsche und italienische Gipfel, die sich überall bewährt haben.

Speziell veranlaßt durch den großen Erfolg der Pfänderbahn in Bregenz ließ Dr. Meyer im Jahre 1927 das Problem der Bezwingung des Säntis mittelst Schwebebahn neuerdings studieren. Es ergab sich dabei, daß die technisch günstigste Aufstiegsroute über Urnäsch ging und diese Tatsache zwang, von dem Weiterbau von Appenzell aus abzusehen. Anderer Ansicht war allerdings Herr Ing. H. Sommer in St. Gallen, der auf die Idee kam, dem Säntis mittelst einer von Schwendi über Potersalp nach der Schwägalp führenden Adhäsionsbahn und von da mittelst Standseilbahn auf den Leib zu rücken.

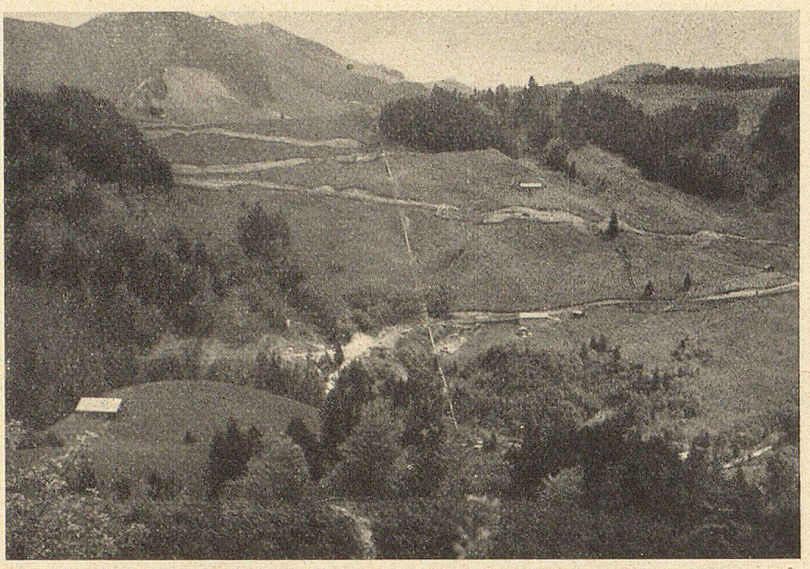
Volle sechs Jahre lang dauerte dann der Kampf zwischen diesen beiden Projekten. Enorme Widerstände und Schwierigkeiten mußten überwunden werden, bis endlich die Siegespalme dem Schwebebahnprojekt winkte. Am 23. September 1933 wurde die Konzession für eine solche Schwebebahn, ausgehend vom Nettenfeld in der Schwägalp, erteilt. Schon am 18. Oktober fand die Gründung der Bahngesellschaft statt, noch während des Winters wurden die Bauarbeiten an die Firmen Ad. Bleichert & Cie. in Leipzig und Gießerei Bern A.-G. übertragen, die sich zum Bau der Säntis-Schwebebahn wie für den Bau anderer solcher Bahnen in der Schweiz auf Basis der Bleichert-Zueggschen Patente und Erfahrungen zusammengeschlossen hatten, und die Hochbauarbeiten an die Spezialunternehmung, die sich ad hoc gebildet hat und die aus den Firmen Biasotto, Urnäsch, Gloor, Herisau, und Hatt-Haller A.-G. in Zürich besteht.

Talstation Nettenfeld mit Blick auf Tierwies und Gyrenspitz, wo eine Haltestelle errichtet wird. Auf dem Platze im Vordergrunde wird das Stations- und Gasthausgebäude erbaut.

Die Hülfs- oder Montagebahn ist bereits nach Pfingsten in Betrieb genommen worden.

Die Bahn wird rund 2100 Meter lang, überwindet dabei rund 1100 Meter Höhendifferenz mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Metern per Sekunde. Sie befördert 35 Passagiere pro Kabine und wird also eine stündliche Leistungsfähigkeit nach jeder Richtung von ca. 180 Personen aufweisen.

Die eigentliche Bahn dürfte bis Mitte Dezember 1934 betriebsfertig sein, wenn nicht unerwartete Wettereinflüsse Verzögerungen herbeiführen. Die Eröffnung derselben ist aber erst anfangs 1935 vorgesehen, da auch die Restaurationsbauten in Schwägalp und auf dem Säntis völlig betriebsfertig dastehen sollen, ehe dem Publikum zugemutet werden wird, sich zur Winterszeit auf die hohe Schnee- und Eiswarte zu begeben, die der Säntis in jener Zeit darstellt. Bei dem Mast Nr. 3 zwischen Tierwies und Gyrenspitze ist eine fakultative Haltestelle vorgesehen, die sehr interessant werden wird. Durch sie soll das bekannte prächtige Skifeld auf dem Karrenfeld zwischen Gyrenspitze und Silberplatte erschlossen und eine sehr rassige Abfahrt ins Toggenburg ermöglicht werden.



Uebersicht über die Straßenkehren gegenüber dem Kräzerli, im Aufstieg gegen die Schwägalp (im Titelbild links eingezeichnet).

Die Ueberwachung der Bauarbeiten liegt in den bewährten Händen des Hrn. Ing. Zobrist von der Appenzellerbahn, der bereits die Elektrifikation der Appenzellerbahn mit größtem Schneid und mit Umsicht durchgeführt hat.

Wie bereits erwähnt, geht die Schwebebahn von der Schwägalp aus. Es mußte daher eine Verbindungsstraße zwischen Schwägalp und vorhandenen Talstationen geschaffen werden. Diese wird nun dargestellt durch den endlichen Bau der Straße über den Kräzerenpaß, der schon seit 100 Jahren die Gemüter drüben im Toggenburg und hüben im Tal der Urnäsch lebhaft beschäftigt hat. Verschiedene Projekte sind ausgearbeitet worden und wieder ins Wasser gefallen. Im Jahre 1928 wurde die Schaffung dieser Verbindungsstraße neuerdings, namentlich von Automobilisten, angeregt. Die Kantonsingenieure von St. Gallen und Appenzell A.-Rh. entwarfen dann in der Folge ein generelles Projekt, welches in erster Linie die noch fehlende Verbindung zwischen Roßfall und Schiltmoos — bis dorthin geht eine Waldstraße — vorsah und im weiteren Verlauf die Verbreiterung und Anpassung der rückwärtigen Zufahrten. Man war sich dabei der Tatsache bewußt, daß diese landschaftlich hervorragende Straße eine sehr große Bedeutung erlangen und einem starken Autoverkehr rufen werde.

Dieses 1931er-Projekt wurde dann wirtschaftlich wertvoller dadurch gestaltet, daß eine Linienführung gewählt wurde, die die Schönheiten des ganzen Gebietes richtig aufzeigt und damit auch Gewähr bietet, daß sich dort Ferien- und Wochenendhäuser ansiedeln werden.

Punkto Finanzierung gewannen die Außerrhoder einen beträchtlichen Vorsprung vor den Toggenburgern. Der Kantonsrat von Appenzell A.-Rh. erkannte die große wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Straße und war sich auch des Wertes einer Notstandsarbeit großen Stiles vollauf bewußt. Deshalb sicherte er schon am 1. Juni 1933 der Gemeinde Urnäsch an die auf 420 000 Fr. veranschlagten Kosten der Straße auf Außerrhoder Seite einen Beitrag von 10% der Baukosten plus 30% Beitrag an die ausbezahlten Löhne von Arbeitslosen zu. Der Bund gewährte aus letzterem Titel 50%. Mitbestimmend für den Bund war dabei die strategische Bedeutung der neuen Straße.

Trotzdem wäre die Finanzierung gescheitert, wenn nicht der Initiant der Säntis-Schwebebahn in kritischer Stunde dem Straßenbau einen Beitrag von 50 000 Fr. vonseiten der Bahn zugesichert hätte. Auf diese Zusicherung hin hat dann die Gemeinde Urnäsch im August den Bau mit erdrückendem Mehr beschlossen, und damit die Arbeit des dortigen Straßenkomitees geehrt.

Auch auf St. Galler Seite sind inzwischen die Bauarbeiten für die Strecke Schiltmoos-Beieregg ausgeschrieben worden und es ist also anzunehmen, daß spätestens im Sommer 1936 der volle durchgehende Straßenbetrieb aufgenommen werden kann, vermutlich erheblich früher.

Die Säntis-Schwebebahn hat ihrerseits ein Verbindungsstück zwischen Beieregg und Nettenfeld bereits in Bau genommen. Dieses dürfte schon im Herbst 1934 vollendet sein.

Damit ist der Zugang zur Säntis-Schwebebahn von zwei Seiten her dem Automobil geöffnet. Das eidg. Postdepartement hat sich dem Vernehmen nach entschlossen, mit der Inbetriebsetzung der Säntis-Schwebebahn einen Regie-Autodienst Urnäsch-Schwägalp einzuführen, und zwar einen ganzjährigen. Demselben wird im Sommer dann zweifellos auch der Regie-Autokurs Urnäsch-Kräzerenpaß-Neßlau und eventuell weiter hinauf nachfolgen.

Damit sind also drei für den ostschweizerischen Fremdenverkehr überaus wichtige Ziele erreicht. Einmal die Erschließung des Säntismassivs durch eine kühne Bahn, die eine Attraktion ersten Ranges entfalten wird. Ferner die Erschließung des herrlichen Skigebietes der Schwägalp für den Wintersport und die lang angestrebte Verbindung der großen Täler der Thur und der Urnäsch auf dem kürzesten Weg, der zugleich der landschaftlich schönste sein wird. Ueber diese Fortschritte, die dem Fremdenverkehr des ganzen Gebietes rings um den Säntis zugutekommen werden, darf man sich füglich freuen.