

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: 49 (1976)

Heft: 1

Artikel: St. Galler-Spezialitäten

Autor: Guggenheimer, Michael

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774697>

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: 19.10.2024

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

Keine Prachtstrecken

St. Gallen, die «Stadt im Grünen Ring», die «Stadt zwischen Rosenberg und Freudenberg», die «Stadt im hohen Steinachtal». Das sind Umschreibungen, häufig gehörte Bezeichnungen, die auf die topographischen Besonderheiten dieser Stadt hindeuten. Eine Stadt zwischen zwei Hügeln. Eine Stadt, die von der Talsohle hinauf und hinaufgewachsen ist. Eine langgestreckte Siedlung, die den Hang hinaufgeklettert ist. Zwar vor kurzem erst. Auf alten Bildern und Postkarten ist dieses Wachstum gut erkenntlich. Ein Prozess, der Ende des letzten Jahrhunderts erst eingesetzt hat. Vorerst einzelne Villen, Herrschaftshäuser weniger Unternehmer und Direktoren, Ärzte und Juristen. Im Grunde nicht unähnlich der Entwicklung auf manchen Sonnenhängen und aussichtsreichen Lagen anderer Städte.

Die Hänge, die da um die Jahrhundertwende besiedelt wurden, mussten für ihre Bewohner erreichbar sein. Strassen wurden angelegt, die die Hänge hinaufkletterten. Keine steilen Strassen, die schnurgerade den Hang hinaufführten. Weder Pferdefuhrwerke noch Autos wären sonst auf ihnen hinaufgekommen. Doch daneben musste für die Fussgänger gesorgt sein. Treppen

wurden da geplant und Stiegen erbaut. Schnurgerade Verbindungen vom Talboden, vom Stadtzentrum den Hang hinauf in die Wohnquartiere. Jahrhunderte später als etwa in Basel. Darum auch so anders. Während sich dort die alten Gassentreppen, etwa das Totengässlein, der Stapelberg, das Imber- oder Kellergässlein hart an die Hausfassaden anschmiegen, kennzeichnen schmiedeiserne Tore und Bäume, Gärten und Holzzäune St. Gallens Stiegen. Später erstellt, in einer Zeit der Villen erbaut, in welcher in der Regel vornehmer Abstand zwischen den Häusern gewahrt werden musste.

Wohl Tausende einzelner Tritte weisen St. Gallens Treppen auf dem Rosenberg und Freudenberg gesamthaft auf. Treppen, die in der Regel nicht künstlerisch durchgestaltet sind. Keine barocken Prachtstrecken in der Stadt der barocken Kathedrale. Keine Stiegen, die in Marmor gehauen und von Statuen flankiert sind. Steile, einfache Holzstiegen, in einer Stadt, die keineswegs eine traditionelle Treppenstadt ist, wie etwa Schwäbisch Hall.

Denn die Hänge dieser Stadt sind erst seit vergleichsweise kurzer Zeit bebaut. Enge Gassentreppen hat es hier deshalb zu keiner Zeit gegeben. Es sind Treppen, die den vielen Bewohnern

der bebauten Hänge beiderseits des Tals dienen. Bürgersteige, auf denen der Fussgänger immer König ist, es bleiben wird.

Unterschiedlich, wer da die Treppen benutzt. Unterschiedlich die Frequenz der einzelnen Steige. Da gibt es die Treppen, über die die Hochschulstudenten mehrmals täglich den Hang hinauf- oder hinabsteigen. Oder aber die Treppen, die zu den Dreilinden, den Badeweihern, oder zur Falkenburg hinaufführen. Treppen, auf denen man oftmals und mehrheitlich Betagten auf ihren Spaziergängen begegnet. Unterschiedlich auch die Frequenzen zu den verschiedenen Tageszeiten. Da gibt es Treppen, die Schülern als Schulwege dienen. So etwa vom Bahnhof direkt den Rosenberg hinauf. Treppen, die während der Schulferien und am Wochenende kaum begangen werden. Andere, die im Sommer zwar rege benutzt, im Winter kaum aufgesucht werden. Spazierwege zu den Weihern, die im Winter lange schneebedeckt bleiben. Andere, die nach dem ersten Schnee bereits gefegt und gesalzen werden. Treppen mit einem eigenen Leben.



Text: Michael Guggenheimer
Photos: Bruno Kirchgraber (Seite 7),
Walter Studer (Seiten 8-10)

Vom Modernisierungstrend ausgespart: St. Gallens «Erst-Stock-Beizli»

In einem Kunstführer sind sie nicht vermerkt. Auch in keinem Reiseführer zu finden. Ein Geheimtip also? Nicht unbedingt. Denn die Existenz von St. Gallens «Erst-Stock-Beizli» hat sich bei den regelmässigen Besuchern dieser Stadt herumgesprochen. Wer sie kennt, der sucht sie immer wieder auf.

Versteckt sind sie zwar. Beim Gang durch die Gassen der Altstadt nicht unbedingt auf Anhieb zu orten. Der ortsunkundige Gast sucht sie oftmals vorerst vergeblich. Denn im Erdgeschoss des betreffenden Hauses befindet sich in der Regel nur ein Ladenlokal oder ein Lagerraum. Und ohnehin werben keine Neonleuchten für diese kleinen Restaurants. Typisch «abseits» – obwohl am Marktplatz gelegen – ist der «Schwarze Adler», den manch ein St.-Galler wegen der fehlenden Hinweistafel schon vergeblich gesucht hat.

Eine steile und enge Treppe führt in den ersten

Stock. In der Regel zum einzigen Raum der Wirtschaft. Unmittelbar neben der Küche gelegen. Mehr Räume weisen diese Lokale für gewöhnlich nicht auf. Erhöht, mit Blick zur Strasse hin, sitzt man hinter kleinen Fenstern, befindet sich in der guten Stube der Wirtin. Am bekanntesten ist wohl das «Goldene Schäfli» mit seiner leicht geneigten gotischen Balkendecke. Lange Zeit ein Politikum, weil dem Haus der Abbruch drohte. Kunsthistorisch ein Denkmal, kulinarisch ein Genuss, stimmungsmässig ein echtes Stück Alt-St. Gallen. Wirtin und Kellner sind stadtbekannt Originalen.

Nicht anders im «Bäumli», dessen Öffnungszeiten sich nach dem Müdigkeitsgrad der Wirtin Rösli Anderau richten. Das erste ein bekanntes Speiserestaurant, das zweite ein Weinlokal. Wirtschaften mit Stammpublikum, in denen man sich kennt, in denen ein Gespräch schnell zustande kommt.

Oder das «Neubädli», von dem es lange Zeit geheissen hatte, es würde in eine Disco-Bar umgewandelt werden. Oder die nicht weit davon

entfernt liegende «Alte Post», oftmals von Besuchern der nahen Kathedrale fast zufällig entdeckt. Lokale, in denen die Zeit stehengeblieben ist. Weil nicht auf Strassenniveau gelegen, von Passanten nur selten aufgesucht. Keine Attrappen einer vergangenen Gemütlichkeit, die hier auf nacktem Sichtbeton von einem Innenarchitekten künstlich erzeugt worden ist. Das alte Holz ist echt alt, die Tische sind es auch. Die Gemütlichkeit ist echt. Seit Jahrzehnten schon. Wirtschaften, in denen der Händedruck der Wirtin Teil des Besuchs, ehrlich gemeint ist.

Auf wundersame Weise von der Entwicklung der Altstadt zur City ausgespart, sind sie geblieben, was sie waren. Keine Bank oder Versicherungsgesellschaft, die hier trotz bevorzugter Lage eingezogen wäre. Keine Modernisierung oder Übernahme seitens eines Kettenunternehmers, die hier stattgefunden hätte. Dafür sind sie zu klein und eng, dürfte der Verdienst zu gering sein, das Publikum zu konstant. Vielleicht von den möglichen Interessenten übersehen, weil eben im ersten Stockwerk, fast versteckt gelegen.



Typisch St. Gallen: Wirtschaften im 1. Stock / Typiques pour St-Gall sont les auberges au premier étage / Una caratteristica di San Gallo: osterie al primo piano
 Typical of St. Gall: restaurants on the first floor

Per Knopfdruck in die Stadt

In St. Gallen verkehrt die erste vollautomatische konzessionierte Bahn der Schweiz

Zwar findet man die kleine Bahn nicht auf den ersten Anhub. Grosse Hinweisschilder auf die direkteste, nur 326 Meter lange Verbindung zwischen dem Klosterquartier und dem erhöht liegenden Stadtteil St. Georgen gibt es nirgendwo zu sehen.

Und dennoch ist St. Gallens Mühleggbahn der heimliche Stolz so mancher St.-Galler. Als Pioniertat gefeiert, als unerwarteter Erfolg gewertet, fühlt man sich in der eingegangenen Risikofreudigkeit bestätigt.

Dabei wäre St. Gallens Mühleggbahn, hätte sich nicht ein rühriges Initiativkomitee für ihr Überleben eingesetzt, längst schon eine der vielen kleinen stillgelegten städtischen Seilbahnen, die höchstens noch in einer der vielen Liebhaberanthologien alter Schienenseilbahnen mit Bild und nostalgiegetränktem Text zu finden sind.

1894 als Wasserschwergewichtsseilbahn er-

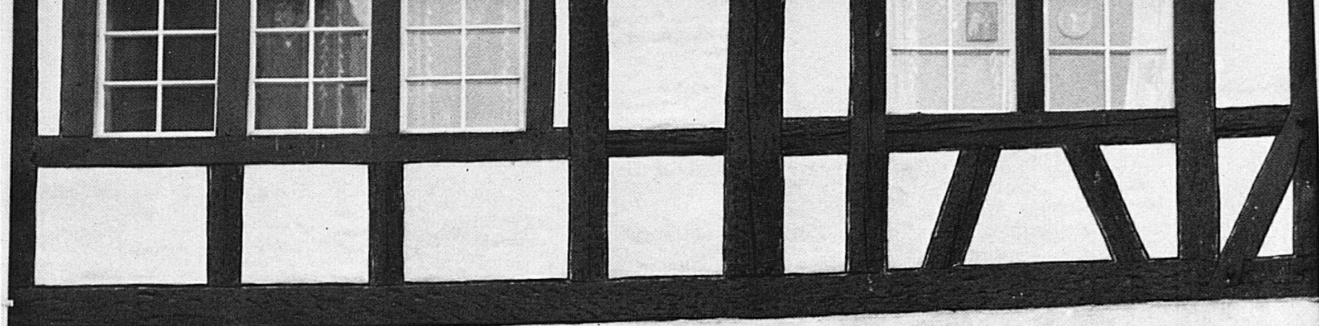
richtet, wurde sie 1950 auf Zahnradbetrieb umgestellt. Doch die Bahn beförderte nicht nur ihre (immer weniger zahlreich werdenden) Passagiere zwischen den beiden Stadtteilen. Immer mehr führten ihre Betriebsrechnungen in jenen roten Zahlenbereich, der ihre Stilllegung als einzig gangbare Lösung erscheinen liess: 1958 waren es 573 000 Passagiere, sechzehn Jahre später nur noch deren 243 000. Das Schicksal der Bahn schien das gleiche zu werden wie dasjenige des Zürcher Polybähnchens.

Von dem Wunsch der über 7000 St.-Galler ermutigt, welche die Initiativbögen zur Erhaltung der kurzen Bahnverbindung unterschrieben hatten, entschloss sich indes die kleine Bahngesellschaft, den Weg des technischen (und finanziellen) Abenteurers zu wählen. Ein Weg, so scheint es, der richtig gewählt war.

Auf dem alten Bahngleise wurde eine neue, vollautomatische Windenseilbahn in Betrieb genommen, bei der die Reisenden selbst Kondukteur und «Chauffeur» sind. In ihrer Art ist sie ein Novum, handelt es sich doch hier um die erste

vollautomatische konzessionierte Bahn der Schweiz. Eine Bahn im Dauerbetrieb, die im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin nicht einem starren Fahrplan zu gehorchen hat. Per Knopfdruck wird die 30-Personen-Kabine in der Tal- oder Bergstation bestellt. Per Knopfdruck gelangt der Passagier in die Stadt. Und dies mit einer erstaunlichen Geschwindigkeit von 4,8 m pro Sekunde. Für die Sicherheit der Passagiere sorgt nicht mehr der uniformierte Bahnbeamte, sondern ein ausgeklügeltes System mehrerer unabhängig funktionierender Sicherungen.

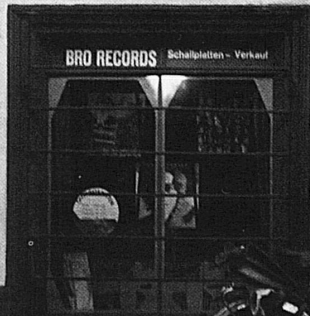
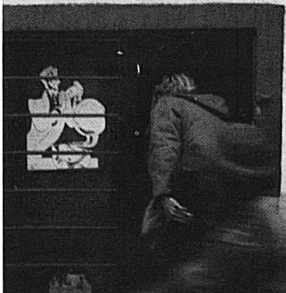
Mit dem neuen Selbstbedienungssystem hofft die Bahn neue Passagiere zu gewinnen. Städter, die wissen, dass das Bähnchen spätestens innert drei Minuten nach Abfahrt wieder zurückkehren wird, Auswärtige, die diese Novität erleben wollen. Den Freunden der 1950 ausrangierten, noch mit Wasserkraft betriebenen Mühleggbahn soll bald schon eine Überraschung geboten werden: ein massstabgetreues Modell der alten Bahn soll in der Bergstation auf einem dreizehn Meter langen Gleis verkehren.



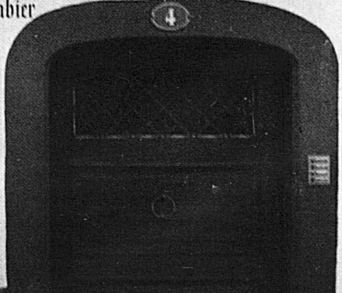
Wirtschaft zur Alten Post

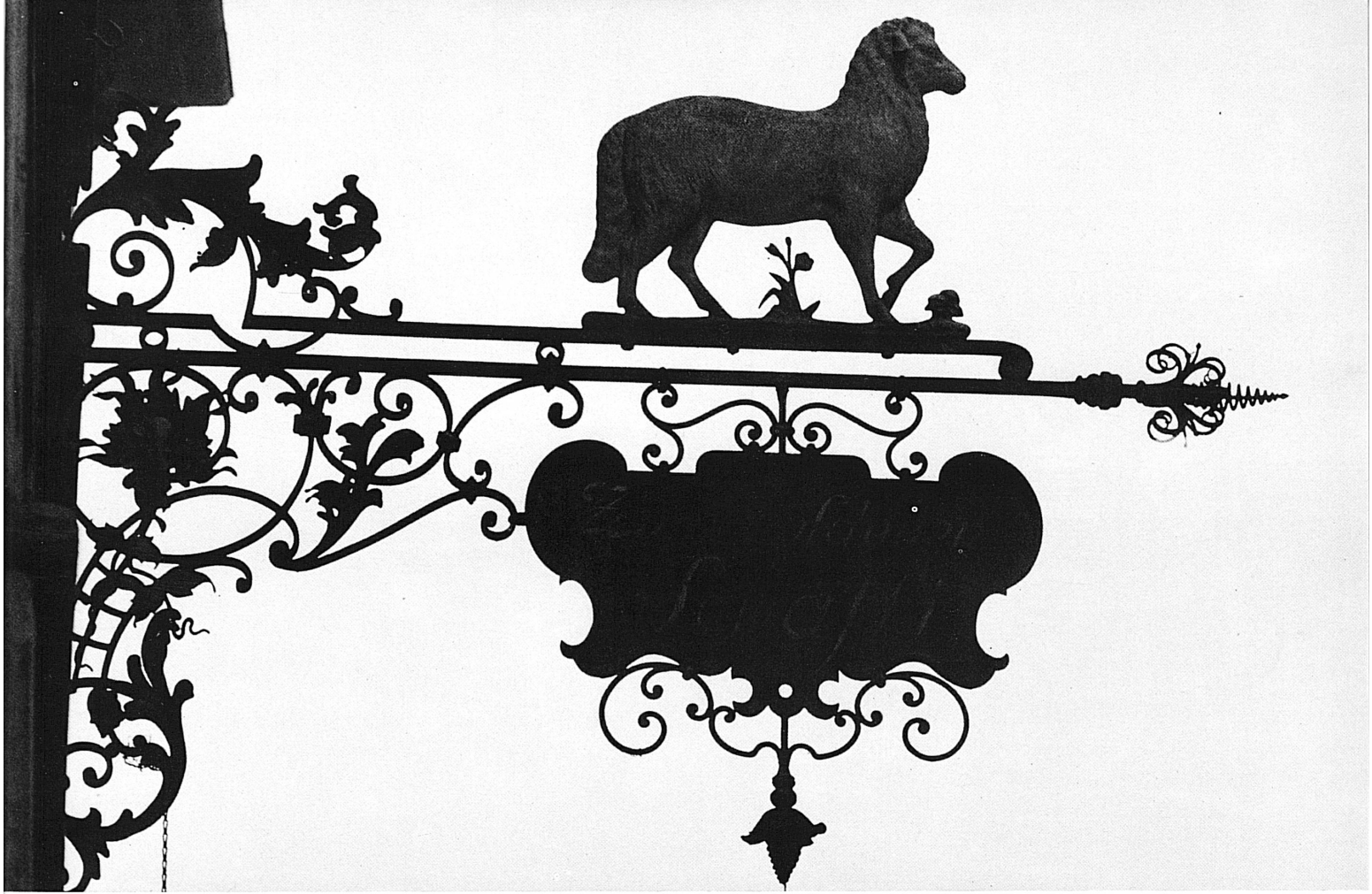


1552



Schützengartenbier
Wirtschaft im 1. Stock







Typisch St. Gallen: Tausende von Treppenstufen / Autre caractéristique saint-galloise: les innombrables escaliers / Una caratteristica di San Gallo: migliaia di scalini / Typical of St. Gall: steps in their thousands





Die vollautomatische Mühllegg-Seilbahn / Le funiculaire de Mühllegg entièrement automatisé / La funivia interamente automatica di Mühllegg / The fully automatic Mühllegg funicular