

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 215 (1936)

Artikel: Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenstrasse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374980>

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: 04.04.2025

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



Die Talstation der S. S. B. auf Schwägälp. Links im Vordergrund die neue Zufahrtsstraße und das Bahnhofrestaurant mit der Einfahrts Halle. Rechts die 50 Meter hohe Stütze I und die Tragsäule, die über Stütze II auf die auf dem Kamm sichtbare Stütze III führen. (Phot. Alderhalben, Herisau).

Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenstraße.

Im letztjährigen Kalender haben wir bereits zum erstenmale diese beiden für den Fremdenverkehr im Appenzellerland hochbedeutenden Unternehmen kurz skizziert und namentlich deren Vorgeschichte erwähnt. Es wurde dabei betont, daß kaum je ein Unternehmen so viel Schwierigkeiten und Widerstände zu überwinden hatte wie die Verwirklichung der Idee, den schönsten Ausichtsberg der Ostschweiz dem allgemeinen Verkehr zugänglich zu machen.

Diese Schwierigkeiten und Widerstände sind auch beim Bau nicht ausgeblieben. Der alte, trokige Recke, der Säntis, beugte sein Haupt nicht so leicht, wie erwartet wurde, unter den Fuß der Ingenieure, und er spielte ihnen Possen, an die sie noch lange denken werden. Unter den oberflächlichen Schichten auftretende Spalten auf dem Gipfel zwangen zu Verschiebungen des Baues und zu Sicherheitsvorkehrungen, die viel Zeit erforderten und viel Geld verschlangen. Bei der Stütze 2 stieß man tief unter altem Bergschutt, der ganz stabil erschien, ganz unerwartet auf eine Eiszunge, die 1—2 Meter dick war und zwang, nach deren Durchfahung sehr tief zu graben, um sich zu vergewissern, daß tiefer unten nicht noch ähnliche unzuverlässige

Schichten vorhanden seien. So entstand großer Zeit- und Geldverlust.

Trotzdem der im September beigezogene Spezialist für Bergbahnen, Herr Ingenieur A. Weidmann in Rüsnacht, als neuer Bauleiter seine volle Energie und Sachkunde einsetzte, gelang es, auf dem Säntis nur noch das Maschinenhaus knapp unter Dach zu bringen. Der Bau des Restaurationsteiles mußte verschoben werden. Jedoch war die Vollendung der Bergstation im Rohbau deshalb wichtig, weil sie ermöglichte, die Arbeiten den Winter über fortzusetzen, die Innenmontage durchzuführen und auch den Seilzug vorzunehmen, soweit die Witterungsverhältnisse das erlaubten.

Die Talstation dagegen wurde ziemlich innert der vorgesehenen Termine im Rohbau fertiggestellt und das Wirtschaftsgebäude konnte Mitte Dezember bereits bezogen werden. Der Wirtschaftsbetrieb wurde am 22. Dezember mit einer einfachen, aber sehr freudig aufgenommenen Christbaumfeier für die Arbeiter eröffnet. Auch in der Talstation konnten den Winter über die Montagearbeiten im Innern durchgeführt werden. Sie boten sehr viele interessante Momente, die, wie auch der Transport



Eine der beiden Kabinen bei der Ausfahrt von der Talstation Schwägalp. Jede Kabine faßt 35 Personen. (Phot. Geuß, Urnäsch).

der 600 Zentner schweren Tragseile auf der schmalen Flurstraße, in einem sehr schönen Bau- film des Herrn E. A b d e r h a l d e n in Herisau festgehalten worden sind.

Dagegen waren die Arbeiten im Freien be- einträchtigt durch den harten Winter 1934/35 und den späten Einzug des Sommers. Das alles bedingte eine Verzögerung der Bauvollendung nicht nur über den ursprünglich vorgesehenen Vollendungstermin (Ende Dezember 1934), sondern auch über den nach Einstellung der Arbeit an den Hochbauten vorgesehenen neuen Termin (Juni) hinaus. Die Bahn konnte daher erst am Bundesfeiertag 1935 in Betrieb genom- men werden. Heute schon ist sich aber alles enig darüber, daß die Bahn eine ganz hervorragende Leistung moderner Ingenieurkunst darstellt.

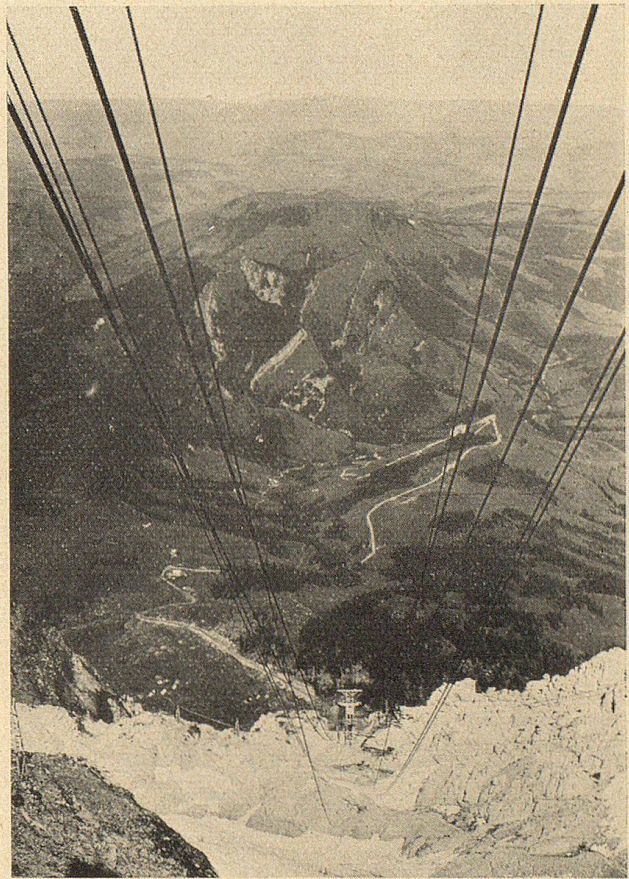
Der B a h n b e t r i e b überrascht durch seine außerordentliche Ruhe. Fast geräuschlos schwebt die rote Kabine dem Ziele zu und der Passagier hat das Gefühl, wie wenn er flöge. Das Ueber- schreiten der Stützen erfolgt ohne das sonst vorkommende lästige „Absacken“ und die ganze Fahrt läßt das unbedingte Gefühl der Sicher- heit aufkommen.

Ueberwältigend ist das rasche Emporschweben über die Schwägalp, der sich immer umfang-

reicher erschließende Blick auf die ganze Krä- zerenstraße (siehe Bild), dann das ganze Hinter- land und schließlich auf die ganze Ostschweiz bis über das Schwäbische Meer hinaus. An den steilen Felswänden können beim Emporschweben wunderbare Studien über die Faltung der Fels- schichten gemacht werden.

Ganz überwältigend ist namentlich das Ueber- schreiten der Stütze 3 (s. Bild), wo plötzlich die Zyklopenmauer des obersten Gipfels auftaucht und hinter derselben die Kette der Churfürsten, der Glarner- und Bündnerberge bis weit in die Zentralalpen hinein. Ganz eigenartig wirkt der Niederblick auf das weitgedehnte Karrenfeld zwischen Gnrenspiz und Säntis. Das scharfe Auge entdeckt da allerlei, was man früher nicht gesehen hat.

Der Gipfelstation gibt die weite, gegen Süden gerichtete Halle ihr Cachet und eine wunderbare Aussichtsterrasse. Das Bergrestaurant ist auf die Betriebseröffnung noch nicht fertig gewor- den, da noch sehr umfangreiche Felsprengungen nötig waren und die Arbeiten auf dem Gipfel, der in Frost und Eis erstorben war, erst anfangs Juni wieder aufgenommen werden konnten.



Blick von der Säntisstation über das Karrenfeld und die Stütze III auf die Schwägalp und die Straßenführung der Kräzerenstraße vom Kopffall bis zur Talstation. (Phot. Abderhalden, Herisau.)



Ausblick von der Terrasse der Säntisbahnstation gegen Westen. Im Vordergrund das Toggenburg, dahinter die Churfürsten, ganz hinten die Berge der Zentralschweiz. (Phot. Abderhalden, Herisau).

Es war uns im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, ein Bild von der fertigen Gipfelstation zu bringen. Wir wollen das aber im nächstjährigen Kalender nachholen. Dagegen zeigen wir den interessanten Tiefblick von der Gipfelstation auf die Schwägälpe und die neue Straße.

Aber auch die Vollendung der Kräzerenstraße verzögerte sich über den vorgesehenen Vollendungstermin hinaus. Auch sie ist erst auf Anfang August fertig und dem Betrieb übergeben worden.

*

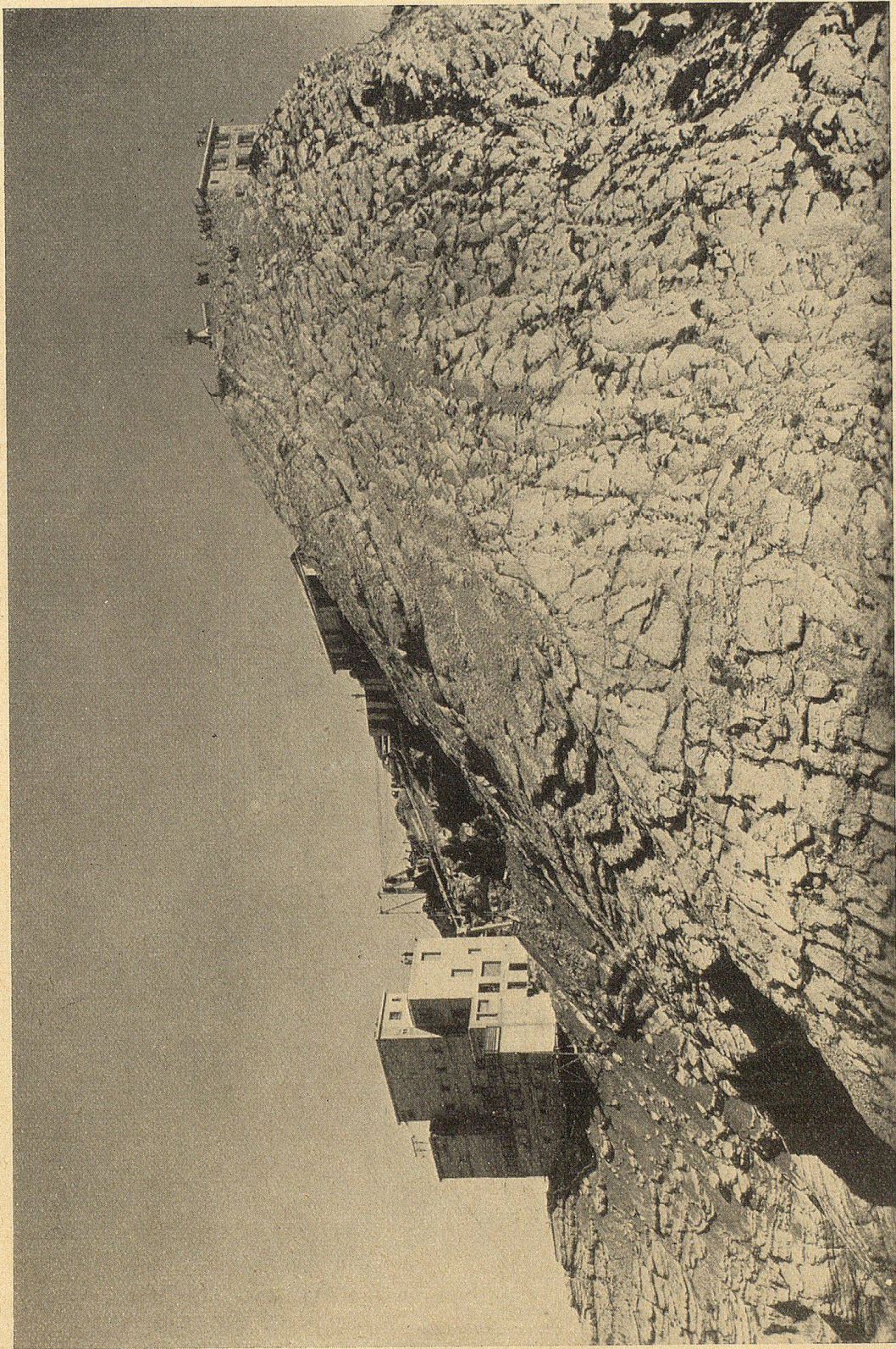
Inzwischen war aber, da der Andrang von Schaulustigen immer stärker geworden war, und da namentlich das neue Gasthaus in der Schwägälpe sich außerordentlich gut einführte, und sehr bald das Ausflugsziel vieler Besucher wurde, die Flurstraße Steinfluh—Tanne—Schwägälpe vorübergehend dem Automobil geöffnet worden, und es setzte denn auch ein Massenzustrom ein, da die Arbeiten an Straße und Bahn desto mehr interessierten, je mehr sie sich dem Ende näherten. Mit der Eröffnung der prachtvoll angelegten Straße und mit der Inbetriebnahme der kühnen Bahn selbst hat sich dieser Zustrom dann noch vervielfacht.

Zäher Wille hat so allen Schwierigkeiten zum Trotz das Zustandekommen zweier kühner Werke ermöglicht, die bestimmt sind, dem Verkehrsleben der ganzen Gegend einen neuen Impuls

zu verleihen. Gewiß haben sich noch nicht alle jene, die die Berge nur den körperlich Tüchtigen und an Strapazen Gewohnten reservieren möchten, und auch nicht alle Heimatschutzkreise mit der Bahn auf den Säntis befreundet können. Aber ihnen stehen die Tausende und aber Tausende von älteren oder gebrechlicheren Leuten gegenüber, die sich förmlich danach sehnen, auch einmal die Freuden einer Aussicht vom Säntis zu genießen. Und es zeigt sich, daß auch die Alpengänger sich die Vorteile nicht entgehen lassen, welche die Möglichkeit, vom Standort Säntis aus anstrengendere Touren und Marsche ins ganze herrliche Alpsteingebiet zu unternehmen, bietet. Und vollends die Skifahrer haben von Anfang an erkannt, daß die Säntis-Schwebebahn die Möglichkeit zu rasigen Abfahrten sowohl über den Großen Schnee nach der Meglisalp, wie über das Karrenfeld und Tierwies nach Unterwasser schafft. Für sie ist ganz speziell die hochinteressante fakultative Haltestelle bei Stütze 3 geschaffen worden, die im Winter auch die „Tierwies“, die bekannt gute und freundliche Gaststätte, alimentieren wird.

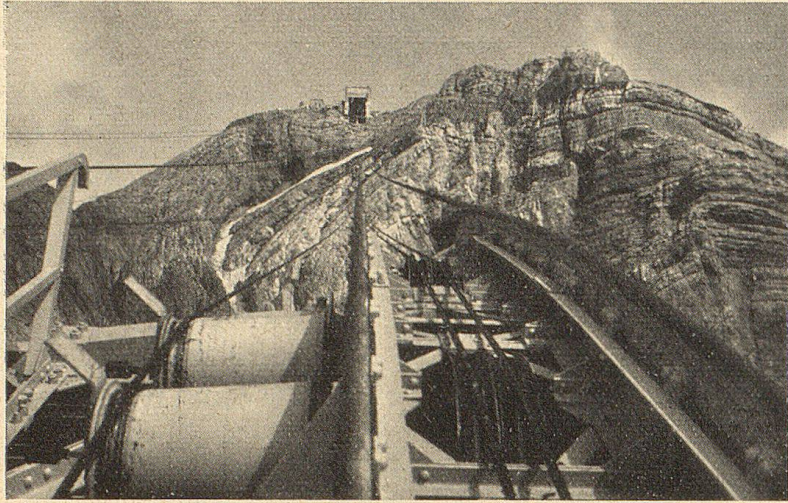
*

Was die Erschließung der Schwägälpe aber bedeutet, hat sich schon während des Bahnbau gezeitigt. Man war über die landschaftlichen Schönheiten dieser großen und hochinteres-



Die Säntis-Bergstation

vom Sjongratweg aus gesehen. Links das Maschinenhaus mit Einfahrthalle und Transformatorstation. Rechts davon ist auf gleicher Höhe ein zweistöckiges Restaurant mit Terrasse im Grotten begriffen. Ueber dem Hauptplatz für die Sifsbahn für Materialtransporte sichtbar. Rechts oben das Säntis-Observatorium, das circa 20 Meter höher liegt, als die Station. (Phot. G. Abderhalden, Griesbau.)



Die Sântisstation von der Stütze III aus gesehen. Im Vordergrund der obere Teil der Stützhöhe mit den Rollen und den Trag- und Zugseilen. Zwischen Station und Stütze liegt das tiefe Karrenfeld. (Phot. Heusi, Schwägälp-Urnäsch.)

santen Alp direkt erstaunt, und es haben seit der Eröffnung des Stationsrestaurants in der Schwägälp schon Tausende und aber Tausende erkannt, daß nunmehr ein Ausflugsziel von prächtigem Reize geschaffen ist, das namentlich am Nachmittag und Abend seine größten Reize entfaltet. Die Wirtschaftsführung wird allgemein gelobt und ebenso die zivilen Preise dieser bereits in großen Ruf gekommenen neuen Gaststätte.

Für den Wintersport bedeutet die Erschließung der Schwägälp durch die prächtige Straße einen entscheidenden Wendepunkt. Dies namentlich, nachdem die Postverwaltung sich entschlossen hat, einen ganzjährigen Postautodienst nach und von der Schwägälp zu unterhalten. Sie nahm den Dienst bis Steinfluh sogar schon Mitte Dezember 1934 auf.

Eine alle Erwartungen übersteigende Frequenz schon des Teilstückes Urnäsch—Steinfluh der zukünftigen Kräzerenpaßstraße zeigt, daß diese prachtvolle und allgemein bewunderte Straße zu einer Attraktion ersten Ranges für die Automobilisten werden wird. Es ist eine Tatsache, die nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist, daß der heutige Vergnügungsverkehr immer mehr das Automobil benützt. Und deshalb ist die Lebens- und Interessengemeinschaft, die zwischen der Kräzerenpaßstraße und der Sântis-Schwebebahn entstanden ist, eine naturgegebene und vielverheißende.

Die Voraussicht der Promotoren dieser Kombination zwischen Straße und Bahn, daß der Besucher der Schwebebahn, welcher per Auto kommt, nicht nur für einen einmaligen Besuch des Sântis, sondern

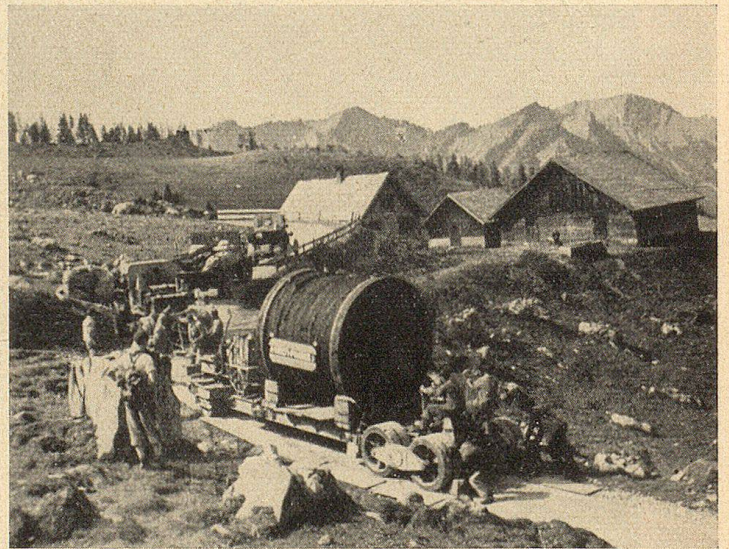
überhaupt für das Appenzellerland gewonnen sei, hat sich schon während des Baues und im Betriebe der Bahn als richtig erwiesen. Auch die per Bahn-Extrazüge eintreffenden Sântisbesucher pflegen vielfach noch den Besuch anderer Punkte des Appenzellerlandes mit einer Fahrt auf den Sântis zu verbinden.

So werden sich Straße und Bahn als wirksame Mittel zur Belebung des ostschweizerischen Fremdenverkehrs erweisen. Und darüber, daß unser Appenzellerland eine Welt im Kleinen ist, wie sie schöner nicht gefunden werden wird, sind alle einig, die bereits von dieser neuesten Bergbahn der Schweiz, die zudem eine der kühnsten ist, Gebrauch gemacht haben.

••

Dem unermüdlischen Kämpfer für die Sântisbahnidee, Herrn Obergerichtspräsidenten Dr. jur. Carl Meyer in Herisau, der ein ganzes Lebenswerk dieser Idee geopfert und für sie ein Vermögen eingesetzt hat, ist zur glücklichen Erreichung des schönen Zieles von Herzen zu gratulieren; ebenso auch Herrn Kantonsingenieur Adolf Schläpfer in Herisau für die glänzende Verwirklichung des Gedankens einer Paßstraße über den Kräzerenpaß.

—••—



Tragseltransport auf die Schwägälp. Es mußten vier solcher Seilrollen im Gewicht von je 600 Zentnern auf einem schmalen Aufsträzchen über kleine Brücklein und viel steilere Hänge als auf dem Wilde sichtbar ist, von Herisau nach der Talstation befördert werden. Der Transport der ersten Seilrolle erforderte nicht weniger als drei Wochen. (Aus dem Baufilm von G. Ueberholden, Herisau.)