**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**

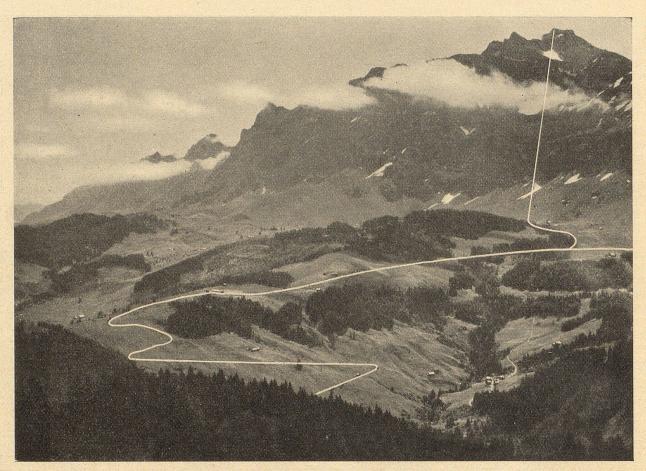
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.10.2025** 

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



Straßenführung der neuen Kräzerenpaßstraße nach der Talstation Nettenfeld-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 Kammbalde.

## Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenpaßstraße.

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

tionen angestrebt worden sind.

Der Säntis, dessen Massenbesuch alle Borsbedingungen für eine Bergbahn schafft, bildet schon seit dem Jahre 1887 das Ziel von Berstehrsinteressenten, die erfannt haben, daß die Ostschweiz, wenn sie am Fremdenversehr ebensbürtigen Anteil haben will, einer fühnen Bergbahn nicht entraten fann. Die ursprünglichen Bestrebungen, den Gipfel mittelst einer Bahn zu bezwingen, gingen von Appenzell aus, das im Jahre 1886 dem Eisenbahnstrang erschlossen wurde. Eine kombinierte Adhäsionsbahnschmradbahn von ca. 16 Km. Länge sollte auf den Gipfel führen. Finanzierungsanläuse, die im Jahre 1891, dann im Jahre 1905 und zuletzt im Jahre 1909 unternommen wurden, scheitern aber alle, trotzem 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 erzöffnet wurde, aber während der Kriegszeit saniert werden mußte, seither aber sich wacker über Wasser hält.

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

Der Weltkrieg brachte dann aber das Seils

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

& Cie. in Leipzig, baute nacheinan= der eine ganze Reihe von Personen= Schwebebahnen auf österreichische, deutsche und italienische Gipfel, die

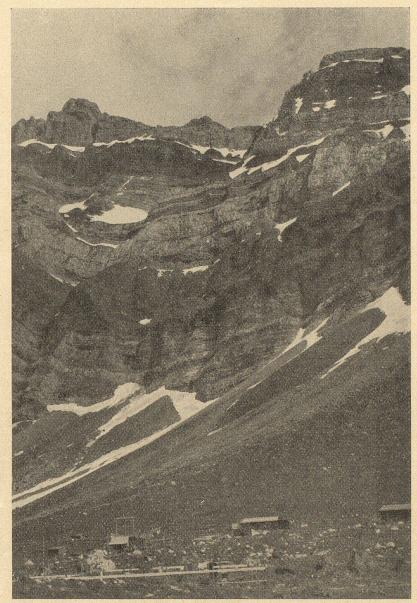
sich überall bewährt haben.
Speziell veranlaßt durch den gros zen Erfolg der Pfänderbahn in Bregenz ließ Dr. Meyer im Jahre 1927 das Problem der Bezwingung des Säntis mittelst Schwebebahn neuerdings studieren. Es ergab sich dabei, daß die technisch günstigste Ausstiegsroute über Urnäsch ging und diese Tatsache zwang, von dem Weiterbau von Appenzell aus abzusehen. Anderer Ansicht war allers dings Herr Ing. H. Sommer in St. Gallen, der auf die Idee kam, dem Säntis mittelst einer von Schwendi über Potersalp nach der Schwägalp führenden Adhäsions= bahn und von da mittelst Stand=

seisbahn auf den Leib zu rücken. Bolle sechs Jahre lang dauerte dann der Kampf zwischen diesen beiden Projekten. Enorme Wider-stände und Schwierigkeiten mußten überwunden werden, bis endlich die Siegespalme dem Schwebebahns projekt winkte. Am 23. September 1933 wurde die Konzession für eine solche Schwebebahn, ausgehend vom Nettenfeld in der Schwägalp, er-teilt. 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. über= tragen, die sich zum Bau der Gäntis= Schwebebahn wie für den Bau ans derer solcher Bahnen in der Schweiz auf Basis der Bleichert-Zuegsschen Patente und Erfahrungen zusam= mengeschlossen hatten, und die Hochsbauarbeiten an die Spezialuntersnehmung, die sich ad hoc gebildet hat und die aus den Firmen Biaslotto, Urnäsch, Gloor, Herisau, und Hatt-Haller

A.-G. in Zürich besteht. Die Hülfs- oder Montagebahn ist bereits nach Pfingsten in Betrieb genommen worden.

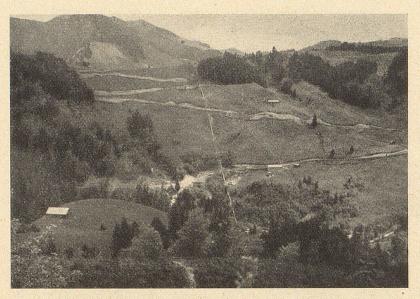
Die Bahn wird rund 2100 Meter lang, über-windet dabei rund 1100 Meter Höhendifferenz mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Metern per Sekunde. Sie befördert 35 Passagiere pro Kasbine und wird also eine stündliche Leistungsfähigkeit nach jeder Richtung von ca. 180 Pers sonen aufweisen.

Die eigentliche Bahn dürfte bis Mitte De= zember 1934 betriebsfertig sein, wenn nicht unerwartete Wettereinflüsse Verzögerungen her=



Talftation Nettenfeld mit Blid auf Tierwies und Gyrenfpig, wo eine Haltestelle errichtet wird. Auf bem Plage im Bordergrunde wird das Stations: und Gasthausgebäude erbaut.

beiführen. Die Eröffnung derselben ist aber erst anfangs 1935 vorgesehen, da auch die Restau= rationsbauten in Schwägalp und auf dem Sän= tis völlig betriebsfertig dastehen sollen, ehe dem Publikum zugemutet werden wird, sich zur Win= terszeit auf die hohe Schnee= und Eiswarte zu begeben, die der Säntis in jener Zeit darstellt. Bei dem Mast Nr. 3 zwischen Tierwies und Enrenspike ist eine fakultative Haltelle vorgesehen, die sehr interessant werden wird. Durch sie soll das bekannte prächtige Skifeld auf dem Karrenfeld zwischen Enrenspike und Silber-platte erschlossen und eine sehr rassige Abfahrt ins Toggenburg ermöglicht werden.



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

Die Ueberwachung der Bauarbeiten liegt in den bewährten Sänden des Srn. Ing. 3 obrist von der Appenzellerbahn, der bereits die Elek-trifikation 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 werzden. Diese wird nun dargestellt durch den endlichen Bau der Straße über den Kräzeren paß, 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 murde die ins Wasser gefallen. Im Jahre 1928 wurde die Schaffung dieser Verbindungsstraße neuerdings, namentlich von Automobilisten, angeregt. Die Kantonsingenieure von St. Gallen und Appen-zell A.-Rh. entwarfen dann in der Folge ein generelles Projekt, welches in erster Linie die noch fehlende Verbindung zwischen Rokfall 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 rusen werde.

Dieses 1931er-Projeft wurde dann wirtschaft-lich wertvoller dadurch gestaltet, daß eine Linienführung gewählt wurde, die die Schön-heiten des ganzen Gebietes richtig aufzeigt und damit auch Gewähr bietet, daß sich dort Ferienund Wochenendhäuser ansiedeln werden.

Punkto Finanzierung gewannen die Außer= rhoder einen beträchtlichen Vorsprung vor den

Toggenburgern. Der Kantonsrat von Appenzell A.=Rh. erfannte die große wirtschaftliche Bedeutung ei= ner solchen Straße und war sich auch der Wartes einer Nottkandsarheit des Wertes einer Notstandsarbeit großen Stiles vollauf bewußt. Des= halb sicherte er schon am 1. Juni 1933 der Gemeinde Urnäsch an die auf 420 000 Fr. veranschlagten Ko= sten der Straße auf Außerrhoder Seite einen Beitrag von 10% der Baufosten plus 30% Beitrag an die ausbezahlten Löhne von Arbeitsslosen zu. Der Bund gewährte aus letzerem Titel 50%. Mithestimmend sirchen Bund war dabei die straße

gische 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 Busicherung hin hat dann die Gemeinde Urnäsch im August den Bau mit ers drückendem Mehr beschlossen, und damit die

Arbeit des dortigen Straßenkomitees geehrt. Auch auf St. Galler Seite sind inzwischen die Banarbeiten für die Strecke Schiltmoos-Beieregg ausgeschrieben worden und es ist also anzu-nehmen, daß spätestens im Sommer 1936 der voile durchgehende Straßenbetrieb aufgenom-men werden kann, vermutlich erheblich früher. Die Säntis-Schwebebahn hat ihrerseits ein

Verbindungsstück zwischen Beieregg und Nettensfeld bereits in Bau genommen. Dieses dürfte schon im Serbst 1934 vollendet sein.

Damit ist der Zugang zur Säntis-Schwebesbahn von zwei Seiten her dem Automobil gesössent. Das eidg. Postdepartement hat sich dem Varnahmen nach antischlaren mit der Enkatrich Vernehmen nach entschlossen, mit der Inbetrieb= setzung der Säntis-Schwebebahn einen Regie-Autodienst Urnäsch-Schwägalp einzuführen, und zwar einen ganzjährigen. Demselben wird im Sommer dann zweifellos auch der Regie-Autofurs Urnäsch=Kräzerenpaß=Neßlau und eventuell

weiter hinauf nachfolgen. Damit sind also drei für den ostschweizerischen Fremdenverfehr 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 Stigebietes 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 aanzen Gebietes rings um den Sänscher verkehr des ganzen Gebietes rings um den Sän= tis zugutekommen werden, darf man sich füglich freuen.