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 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



Die Talstation der S. S. B. auf Schwägalp. Links im Vordergrund die neue Zusahrtastraße und das Bahnhosrestaurant mit der Einsahrtshalle. Rechts die 50 Meter hohe Stütze I und die Tragseile, die über Stütze II auf die auf dem Kamme sichtbare Stütze III führen. (Phot. Abderhalden, Herisau).

Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenstraße.

Im lettjährigen Kalender haben wir bereits zum erstenmale diese beiden für den Fremden-verkehr im Appenzellerland hochbedeutenden

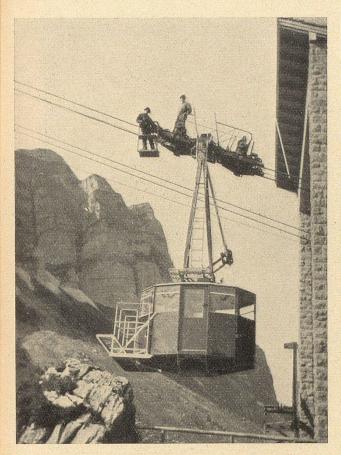
verfehr im Appenzellerland hochbedeutenden Unternehmen furz stizziert und namentlich deren Borgeschichte erwähnt. Es wurde dabei bekont, daß faum je ein Unternehmen so viel Schwiez-rigkeiten und Widerstände zu überwinden hatte wie die Verwirklichung der Idee, den schönsten Aussichtsberg der Ostschweiz dem allgemeinen Berkehr zugänglich zu machen. Diese Schwierigkeiten und Widerstände sind auch beim Bau nicht ausgeblieben. Der alte, trozige Recke, der Säntis, beugte sein Haupt nicht so leicht, wie erwartet wurde, unter den Fuß der Ingenieure, und er spielte ihnen Posen, an die sie noch lange denken werden. Unter den oberflächlichen Schichten auftretende Spal-ten auf dem Gipfel zwangen zu Verschiebungen des Baues und zu Sicherheitsvorkehren, die viel Zeit ersorderten und viel Geld verschlangen. 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 Durchfahrung sehr tief zu graben, um sich zu vergewissern. daß tiefer unten nicht noch ähnliche unzuverlässige

Schichten vorhanden seien. So entstand großer

Zeit= und Geldverlust.

Trosdem der im September beigezogene Spezialist für Bergbahnen, Herr Ingenieur A. We i d mann in Küsnacht, als neuer Bauzleiter seine volle Energie und Sachkunde einzsetz, gelang es, auf dem Säntis nur noch das Maschinenhaus knapp unter Dach zu bringen. Der Bau des Restaurationsteiles mußte verzschoben werden. Jedoch war die Vollendung der Bergstation. Jedoch war die Vollendung der Bergstation im Rohbau deshalb wichtig, weil sie ermöglichte, die Arbeiten den Winter über fortzuseßen, die Innenmontage durchzusschiehen und auch den Seilzug vorzunehmen, soweit die Witterungsverhältnisse das erlaubten. Die Talstation das Wirtschaftsgebäude konnte Mitte Dezember bereits bezogen werden. Der Wirtschaftsbetrieh wurde am 22. Dezember mit einer einsachen, aber sehr freudig aufgenomzuner Arbeitschaftsgehan. Trotdem der im September beigezogene Spe=

einer einfachen, aber sehr freudig aufgenom-menen Christbaumfeier für die Arbeiter er-öffnet. Auch in der Talstation konnten den Winter über die Montagearbeiten im Innern durchgeführt werden. Sie boten sehr viele inter-essante Momente, die, wie auch der Transport



Gine der beiden Rabinen bei der Ausfahrt von der Talftation Schwägalp. Jede Rabine fagt 35 Berfonen. (Phot. Seufi, Urnafc).

der 600 Zentner schweren Tragseile auf der schmalen Flurstraße, in einem sehr schönen Bau-film des Herrn E. Abderhalden 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 Bundesseiertag 1935 in Betrieb genom= men werden. Heute schon ist sich aber alles einig darüber, daß die Bahn eine ganz hervorragende Leistung moderner Ingenieurfunst darstellt. Der Bahn betrieb überrascht durch seine außerordentliche Ruhe. Fast geräuschlos schwebt die rote Kabine dem Jiele zu und der Passagier bet das Estühl mie wenn er klöge Das Ueber-

hat das Gefühl, wie wenn er flöge. Das Uebersschreiten der Stüken erfolgt ohne das sonst vorkommende lästige "Absacen" und die ganze Fahrt läßt das unbedingte Gefühl der Sichers

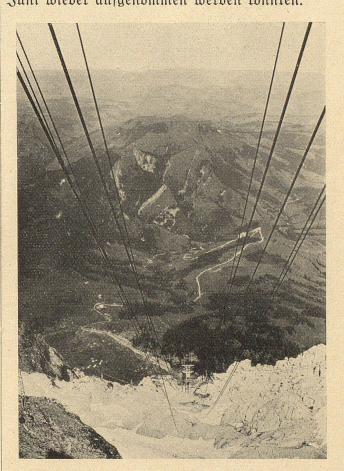
heit aufkommen.

Ueberwältigend ist das rasche Emporschweben über die Schwägalp, der sich immer umfang= reicher erschließende Blick auf die ganze Kräzerenstraße (siehe Bild), dann das ganze Sinterland 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=

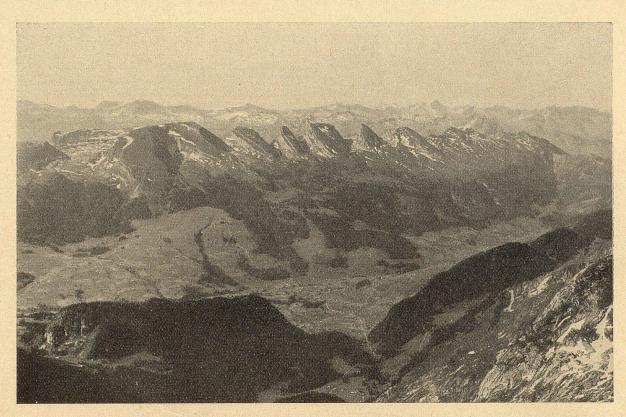
schichten gemacht werden. Ganz überwältigend ist namentlich das Ueberschreiten der Stüße 3 (s. Bild), wo plöglich die Inklopenmauer des obersten Gipfels auftaucht und hinter derselben die Rette der Churfirsten, der Glarner= und Bündnerberge bis weit in die Zentralalpen hinein. Ganz eigenartig wirkt der Niederblick auf das weitgedehnte Karrenfeld zwischen Gyrenspitz 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 Felssprengungen 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 Roßsan dis zur Talstation. (Phot. Abderhalden, Herikau.)



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

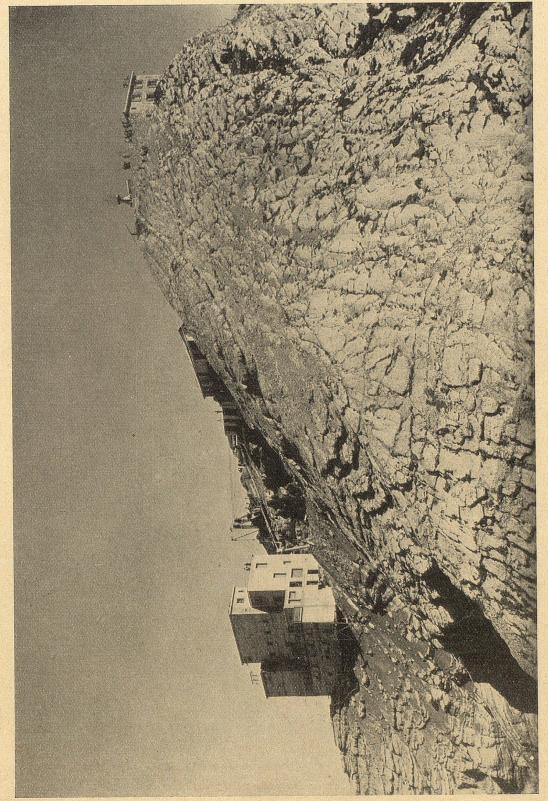
Es war uns im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich, ein Bild von der fertigen Gipfelstation zu bringen. Wir wollen das aber im nächstzährigen Kalender nachholen. Dagegen zeigen wir den interessanten Tiefblick von der Gipfelstation auf die Schwägalp und die neue Straße.

Aber auch die Vollendung der Kräzerensstraße 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 Schwägalp sich außerordentlich gut einführte, und sehr bald das Ausflugsziel vieler Besucher wurde, die Flurstraße Steinfluh—Tanne—Schwägalp vorübergehend dem Automobil geöffnet worden, und es setze denn auch ein Massenzistrom 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 Insbetriebnahme der fühnen Bahn selbst hat sich dieser Zustrom dann noch vervielsacht.

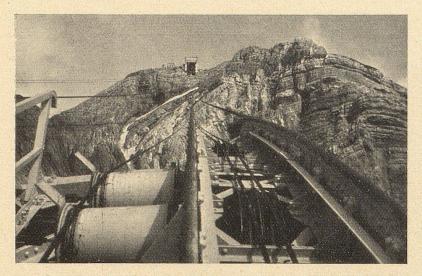
Zäher Wille hat so allen Schwierigkeiten zum Trot das Zustandekommen zweier kühner Werke ermöglicht, die bestimmt sind, dem Verkehrsleben der ganzen Gegend einen neuen Impuls zu verleihen. Gewiß haben sich noch nicht alle jene, die die Berge nur den förperlich Tücktigen und an Strapazen Gewohnten reservieren möchten, und auch nicht alle Seimatschutzerise mit der Bahn auf den Säntis befreunden 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 Borteile nicht entgehen lassen, welche die Möglichkeit, vom Standort Säntis aus anstrengendere Touren und Märsche ins ganze herrliche Alpsteingebiet zu unternehmen, bietet. Und vollends die Stischrer haben von Anfang an erfannt, daß die Säntisschwebebahn die Möglichkeit zu rassigen Abfahrten sowohl über den Großen Schnee nach der Meglisalp, wie über das Karrenfeld und Tierwies nach Unterwasser schaffen worden, die in Winter auch die hochinteressante fakultative Haltestelle bei Stüße Zgeschaffen worden, die im Winter auch die "Tierwies", die bekannt gute und freundliche Gaststätte, alimentieren wird.

Was die Erschließung der Schwägalp aber bedeutet, hat sich schon mährend des Bahn= baus gezeigt. Man war über die landschaft= lichen Schönheiten dieser großen und hochinteres=



·= tosette= r== soteett

Die Säntis-Bergstation vom Ayfengrativeg aus gefehen. Lieber den Nachsteinspus mit Einfahrthalle und Transformatorensfation. Nechts davon ist euf gleicher Höhe ein zweistödiges Restaurant mit Terrosse in Einstehen. Ueder dem Bauplah für das Bergressenrant ist die Silfsbahn für Materialtransporte sichber dechts oben das Säntis-Ohsevostorium, das zerrosse in Arbeichalben, Hechts dechts den das Säntis-Ohsevostorium, das



Die Santisstation von der Stütze III aus gesehen. Im Vordergrund der obere Teil der Stützichuhe mit den Rollen und den Trag= und Zugseilen. Zwischen Station und Stütze liegt das tiese Karrenseld. (Phot. Heufi, Schwägalp-Urnäsch.)

santen Alp direkt erstaunt, und es haben seit der Eröffnung des Stationsrestaurants in der Schwägalp 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 zivisen Preise dieser bereits in großen Ruf gekommenen neuen Gaststätte.

Für den Wintersport bedeutet die Ersschließung der Schwägalp durch die prächtige Straße einen entscheidenden Wendepunkt. Dies

namentlich, nachdem die Postverwaltung sich entschlossen hat, einen ganziährigen Postautodienst nach und von der Schwägalp zu unterhalten. Sie nahm den Dienst bis Steinfluh sogar schon Mitte Dezember 1934 auf.

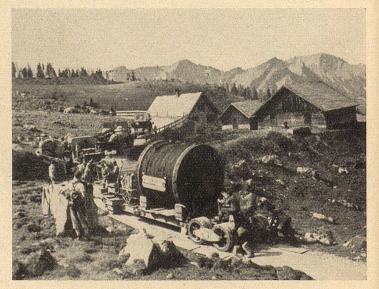
Gine alle Erwartungen übersteigende Frequenz schon des Teilstückes Urnäsch—Steinfluh der zufünftigen Kräzerenpaßltraße zeigt, daß diese prachtvolle und allzemein bewunderte Straße zu einer Attraction ersten Ranges für die Automobilisten werden wird. Es ist eine Tatzsche, die nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist, daß der heutige Vergnügungszreisendenverkehr immer mehr das Automobil benüßt. Und deshalb ist die Lebenszund Interessengemeinschaft, die zwischen der Kräzerenpaßstraße und der Säntisschwebebahn entstanden ist, eine naturgegebene und vielverheißende.

Die Boraussicht der Bromotoren dieser Rombination zwischen Straße und Bahn, daß der Besucher der Schwebebahn, welscher per Auto kommt, nicht nur für einen einmaligen Besuch des Säntis, 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 Säntisbesucher pflegen vielfach noch den Besuch anderer Punkte des Appenzellerlandes mit einer Fahrt auf den Säntis zu verbinden.

So werden sich Straße und Bahn als wirksame Mittel zur Belebung des ostschweizerischen Fremdenverfehrs 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 fühnsten ist, Gebrauch gemacht haben.

Dem unermüdlichen Kämpfer für die Säntisbahnidee, Herrn Obergerichtspräsis denten Dr. jur. Carl Mener in Herisau, der ein ganzes Lebenswerf dieser Idee geopfert und für sie ein Bermögen eingesett hat, ist zur glücklichen Erreichung des schönen Zieles von Herzen zu gratulieren; ebenso auch Herrn Kantonstingenieur Adolf Schläpfer in Herisau für die glänzende Verwirflichung des Gedankens einer Pahstraße über den Kräzerenpaß.



Tragseiltransport auf die Schwägalp. Es mußten vier solder Seilrollen im Gewicht von je 600 Zentnern auf einem schmaken Apsträßen über
kleine Brüdlein und viel steilere Hänge als auf dem Bilde sichtbar ist, von Herisau
nach der Talstation befördert werden. Der Transport der ersten Seilrolle erforderte
nicht weniger als drei Wochen. (Aus dem Baufilm von E. Abderhalden, Herisau.)