

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

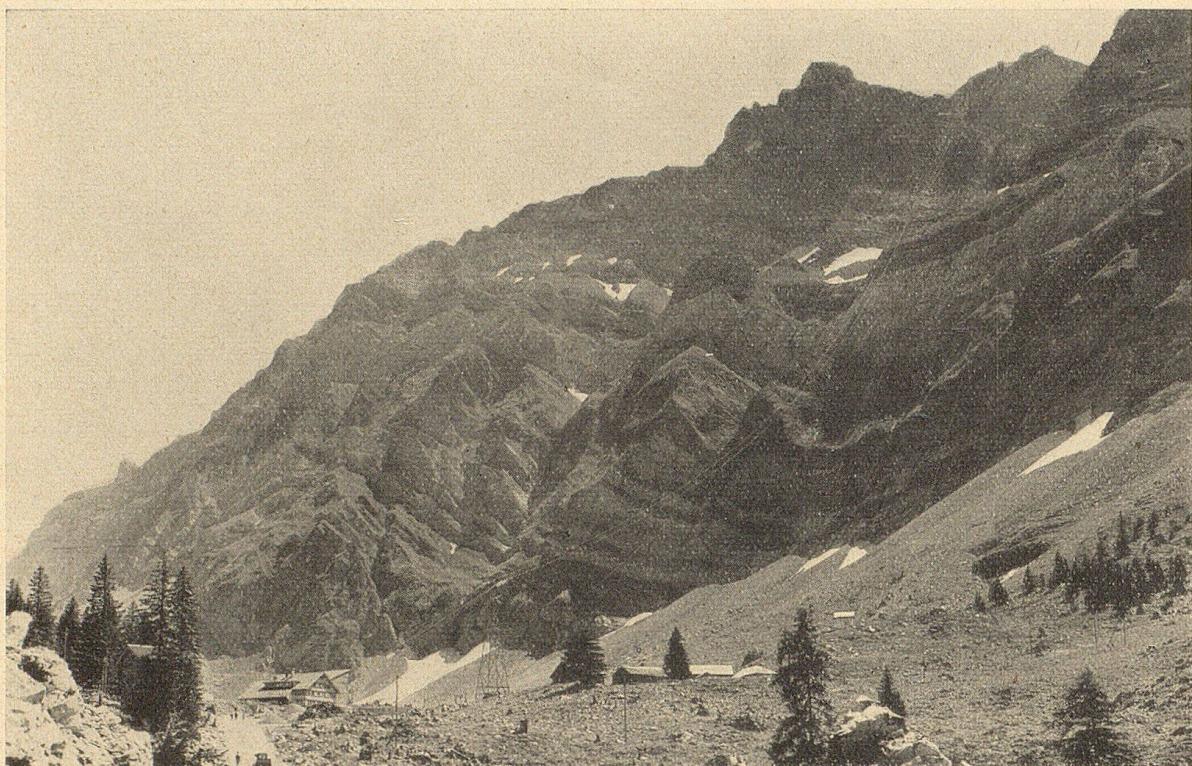
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 09.01.2026

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



Die Talstation der S. S. B. auf Schwägalp. Links im Vordergrund die neue Zufahrtsstraße und das Bahnhofrestaurant mit der Einfahrtshalle. 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, Gersau).

Die Säntis-Schwebebahn und die Kräzerenstraße.

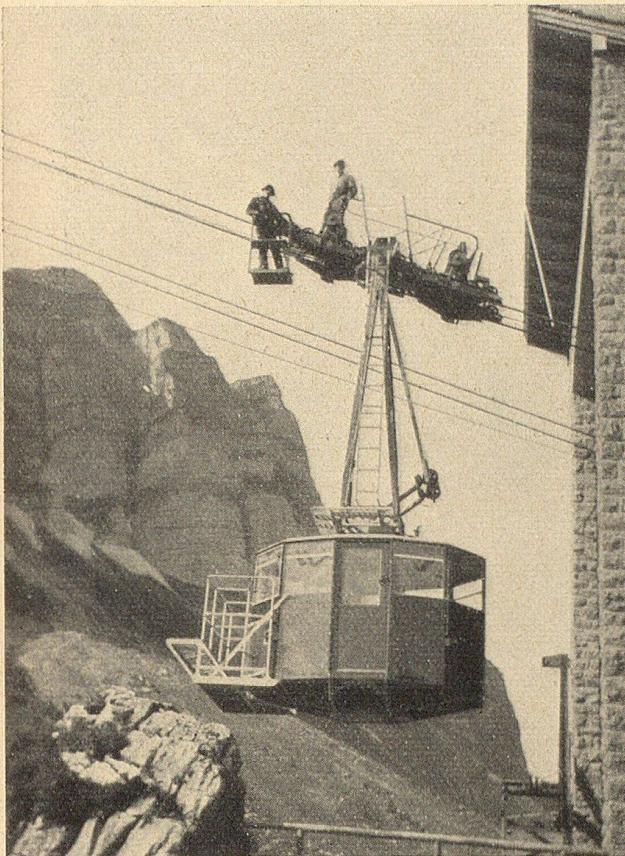
Im leßtjährigen Kalender haben wir bereits zum erstenmale diese beiden für den Fremdenverkehr im Appenzellerland hochbedeutenden Unternehmungen kurz skizziert und namentlich deren Vorgeschichte erwähnt. Es wurde dabei betont, daß kaum je ein Unternehmen so viel Schwierigkeiten und Widerstände zu überwinden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

Diese Schwierigkeiten und Widerstände sind auch beim Bau nicht ausgeblieben. Der alte, trockige Reke, der Säntis, beugte sein Haupt nicht so leicht, wie erwartet wurde, unter den Fuß der Ingenieure, und er spielte ihnen Posse, 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 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.

Trotzdem der im September beigezogene Spezialist für Bergbahnen, Herr Ingenieur A. Weidmann in Küsnacht, als neuer Bauleiter seine volle Energie und Sachkunde einzetzte, 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 fortzuführen, die Innemontage durchzuführen und auch den Seilzug vorzunehmen, so weit 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. Heusi, Urnäsch).

der 600 Zentner schweren Tragseile auf der schmalen Flurstraße, in einem sehr schönen Baufilm 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 beeinträchtigt 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 genommen werden. Heute schon ist sich aber alles einig darüber, daß die Bahn eine ganz hervorragende Leistung moderner Ingenieurkunst darstellt.

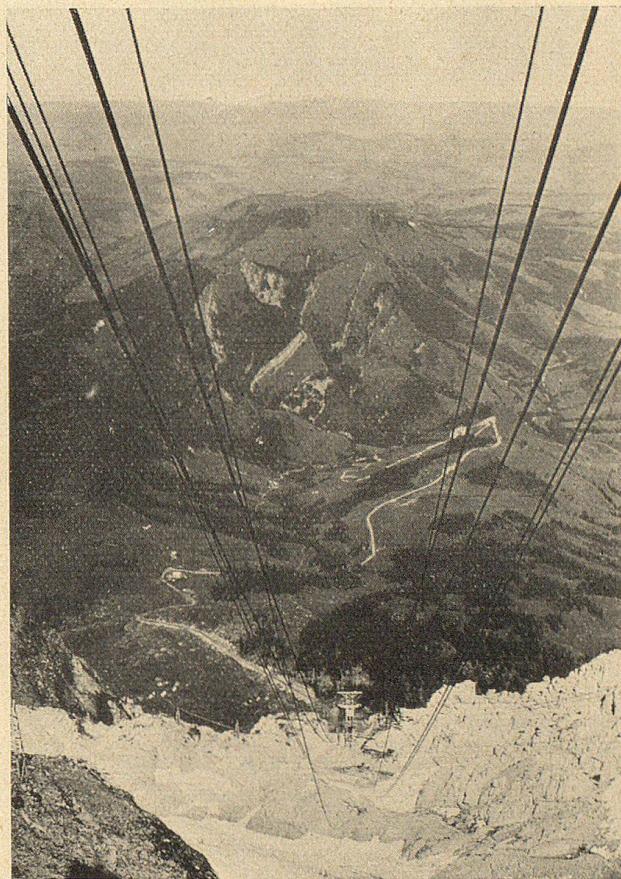
Der B a h n b e t r i e b überrascht durch seine außerordentliche Ruhe. Fast geräuschlos schwebt die rote Kabine dem Ziele zu und der Passagier hat das Gefühl, wie wenn er flöge. Das Ueberschreiten der Stützen erfolgt ohne das sonst vorkommende lästige „Absacken“ und die ganze Fahrt lässt das unbedingte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

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

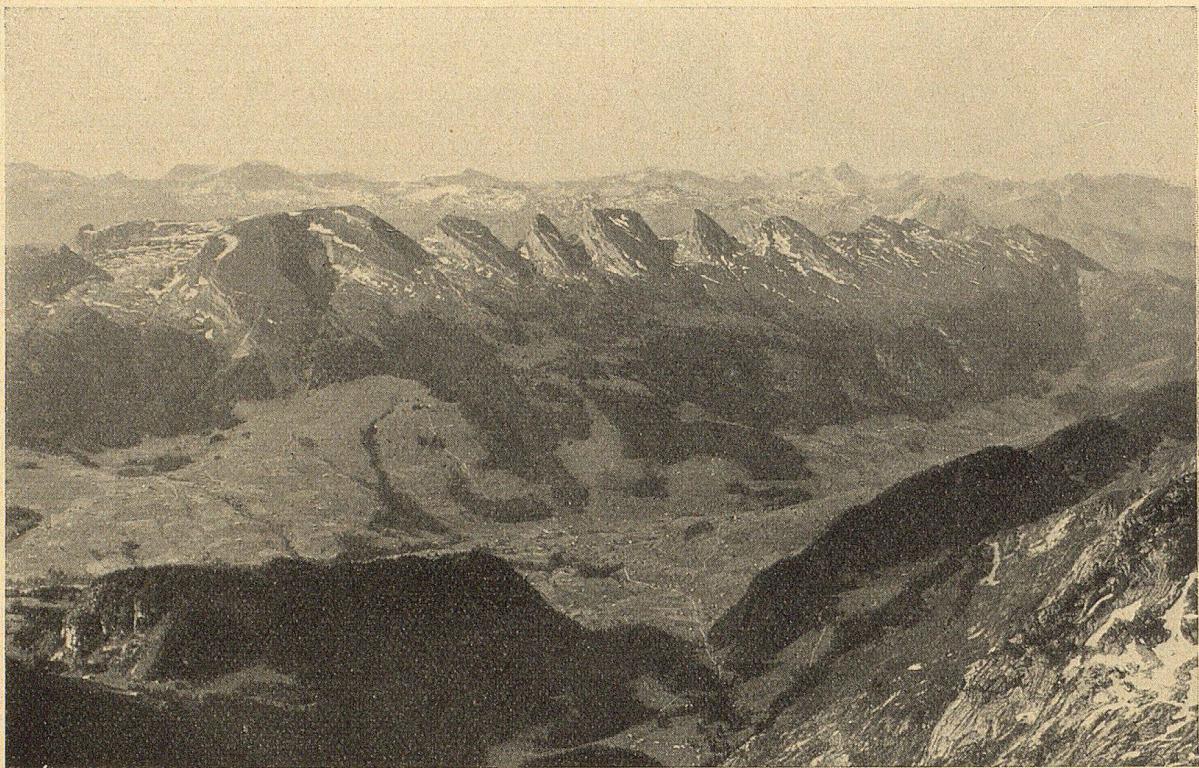
reicher erschließende Blick auf die ganze Kräzenerstraße (siehe Bild), dann das ganze Hinterland und schließlich auf die ganze Ostschweiz bis über das Schwäbische Meer hinaus. An den steilen Felswänden können beim Emporschweben wunderbare Studien über die Faltung der Felsenschichten gemacht werden.

Ganz überwältigend ist namentlich das Ueberschreiten der Stütze 3 (s. Bild), wo plötzlich die Zyklonenmauer 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 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 Betriebsöffnung noch nicht fertig geworden, da noch sehr umfangreiche Fels sprengungen 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 Kräzenerstraße vom Rössfall bis zur Talstation. (Phot. Abderhalden, Herisau.)



Ausblick von der Terrasse der Säntisbahnhaltung 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 Schwägalp und die neue Straße.

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

*

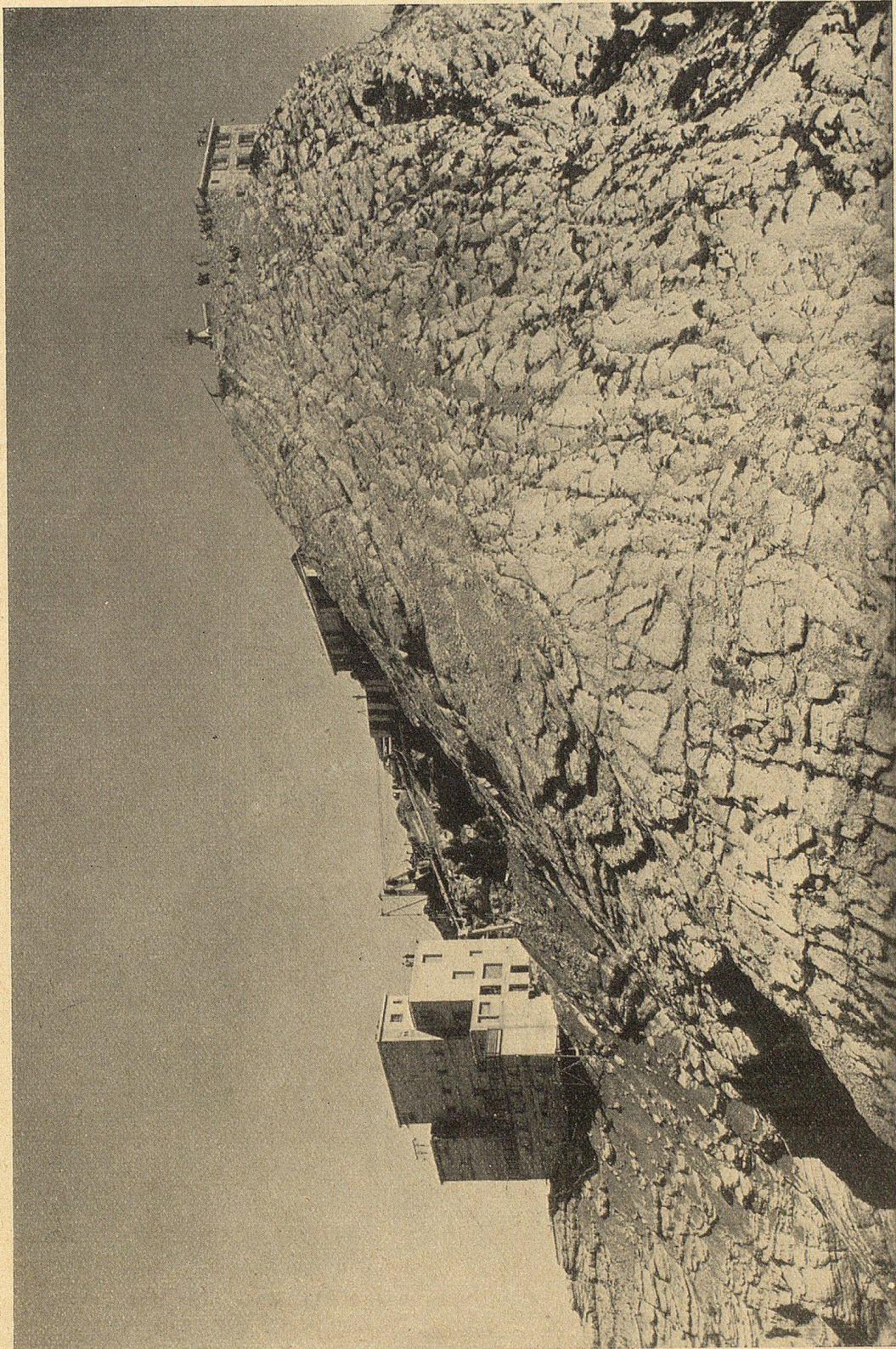
Inzwischen war aber, da der Andrang von Schaulustigen immer stärker geworden war, und da namentlich das neue Gasthaus in der Schwägalp sich außerordentlich gut einführte, und sehr bald das Ausflugsziel vieler Besucher wurde, die Flurstraße Steinfluh—Tanne—Schwägalp vorübergehend dem Automobil geöffnet worden, und es 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 Verkehrslieben der ganzen Gegend einen neuen Impuls

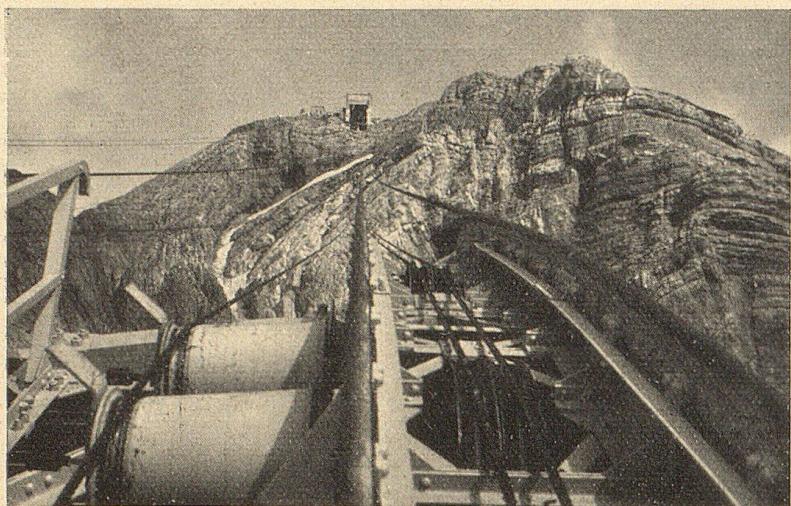
zu verleihen. Gewiß haben sich noch nicht alle jene, die die Berge nur den körperlich Lüchtigen und an Strapazen Gewohnten reservieren möchten, und auch nicht alle Heimatschutzkreise mit der Bahn auf den Säntis befreunden können. Aber ihnen stehen die Tausende und aber Tausende von älteren oder gebrechlicheren 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 Vorteile nicht entgehen lassen, welche die Möglichkeit, vom Standort Säntis aus anstrengendere Touren und Märkte 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 facultative Haltestelle bei Stütze 3 geschaffen 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 während des Bahnhofs gezeigt. Man war über die landschaftlichen Schönheiten dieser großen und hochinteres-



Die Säntis-Bergstation
vom Säntisgipfel aus gesehen. Sintz das Maschinenzimmer mit Einfahrtstelle und Transformationstation. Rechts davon ist auf gleicher Höhe ein bewirtschaftiges Restaurant mit Terrasse im Entstehen begriffen. Über dem Bauplatz für das Bergrestaurant ist die Hitzabahn für Materialtransporte fahrbar. Rechts oben das Säntis-Döbrentorium, das jüra 20 Meter höher liegt, als die Station. (Phot. G. Wiedenhälder, Zürich.)



Die Säntisstation von der Stütze III aus gesehen. Im Vordergrund der obere Teil der Stützähnle mit den Rollen und den Trag- und Zugseilen. Zwischen Station und Stütze liegt das tiefe Karrenfeld. (Phot. Heuft, Schwägalp-Urnäsch.)

santens 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 zivilen Preise dieser bereits in großen Ruf gekommenen neuen Gaftstätte.

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

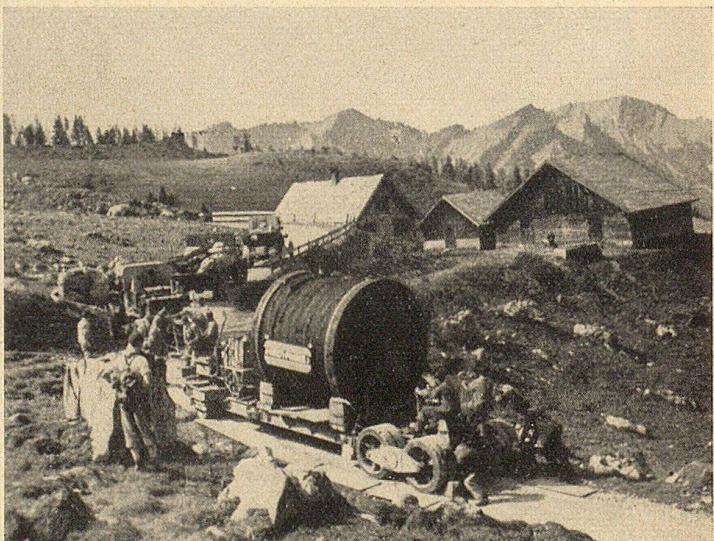
Eine alle Erwartungen übersteigende Frequenz schon des Teilstücks Urnäsch—Steinfluh der zukünftigen Kräzenerpaßstraße zeigt, daß diese prachtvolle und allgemein bewunderte Straße zu einer Attraktion ersten Ranges für die Automobilisten werden wird. Es ist eine Tatsache, die nicht mehr aus der Welt zu schaffen ist, daß der heutige Vergnügungsreisendenverkehr immer mehr das Auto benutzt. Und deshalb ist die Lebens- und Interessengemeinschaft, die zwischen der Kräzenerpaßstraße und der Säntis-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 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 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 fühlsten ist, Gebrauch gemacht haben. *

Dem unermüdlichen Kämpfer für die Säntisbahndee, 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 Ziels von Herzen zu gratulieren; ebenso auch Herrn Kantonsingenieur Adolf Schläpfer in Herisau für die glänzende Verwirklichung des Gedankens einer Pazistraße über den Kräzenerpaß.



Tragseiltransport auf die Schwägalp. Es mußten vier solcher Seilrollen im Gewicht von je 600 Zentnern auf einem schmalen Alpträßchen über kleine Brücklein 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 G. Alderhalden, Herisau.)