

Zeitschrift: Region St.Gallen : das St. Galler Jahrbuch
Band: - (1994)

Rubrik: 100 Jahre Mühleggbahn : 1893-1993

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

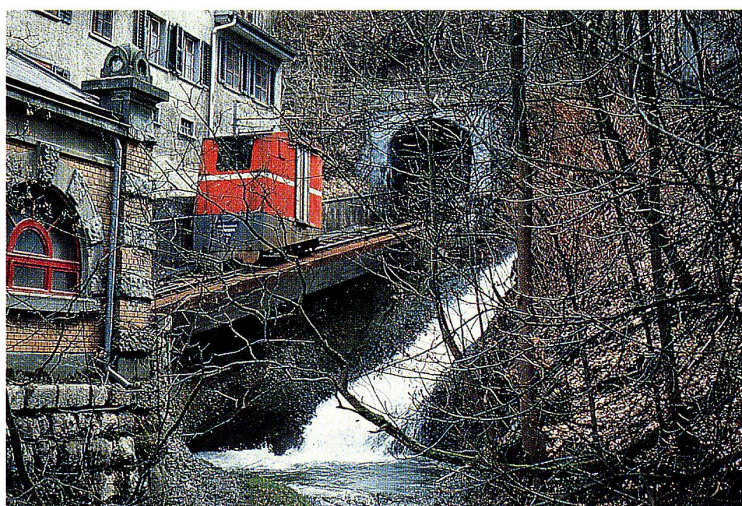
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.04.2026

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



Der Schräglift hat die Mühleggbahn ins 100. Betriebsjahr geführt.



BODENSEE- TOGGENBURG-BAHN

Die zukunftsorientierte Ostschweizer Privatbahn

- *im Schnellzugsverkehr mit dem «Voralpen-Express» direkt in die Zentralschweiz*
- *im Regionalverkehr Bodensee-Toggenburg-Zürichsee*
- *im Agglomerationsverkehr St.Gallen*

Für besondere Anlässe wie Nostalgiefahrten mit dem «Amor-Express» oder Gesellschaftsreisen im gehobenen Stil mit dem neuen Salonwagen «Bodan»

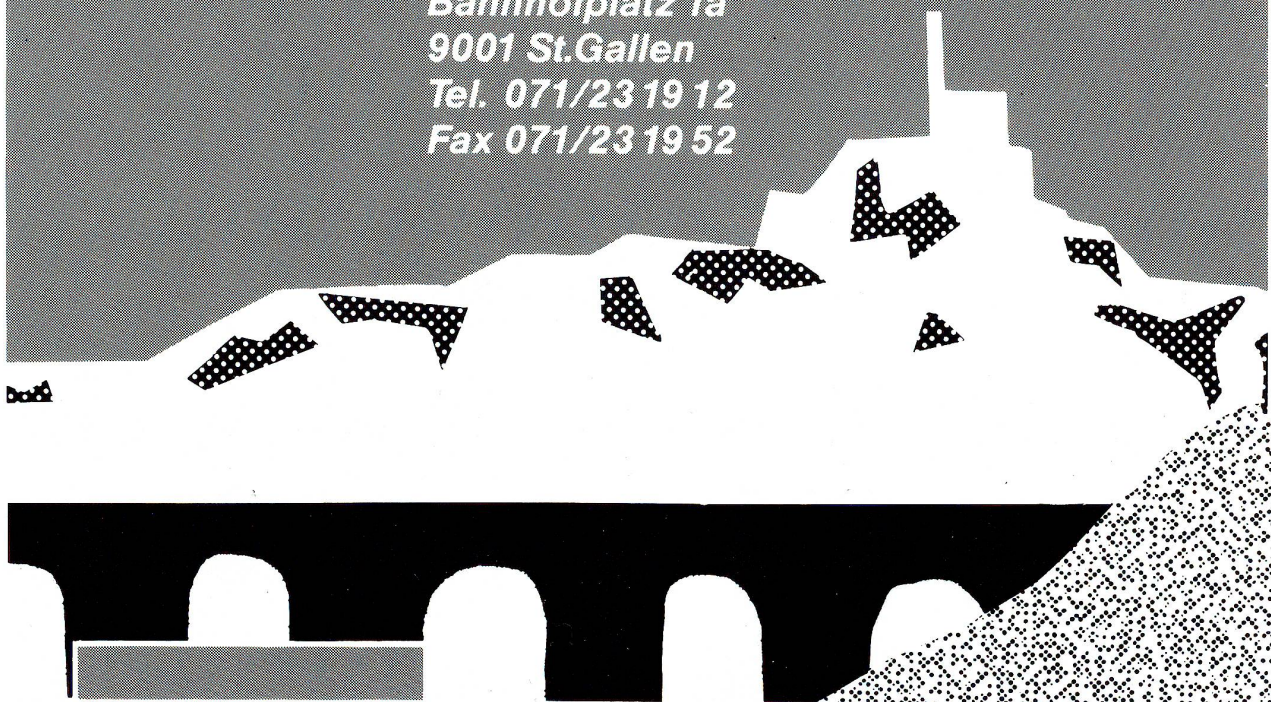
BODENSEE-TOGGENBURG-BAHN

Bahnhofplatz 1a

9001 St.Gallen

Tel. 071/23 19 12

Fax 071/23 19 52



100 Jahre Mühleggbahn 1893 – 1993

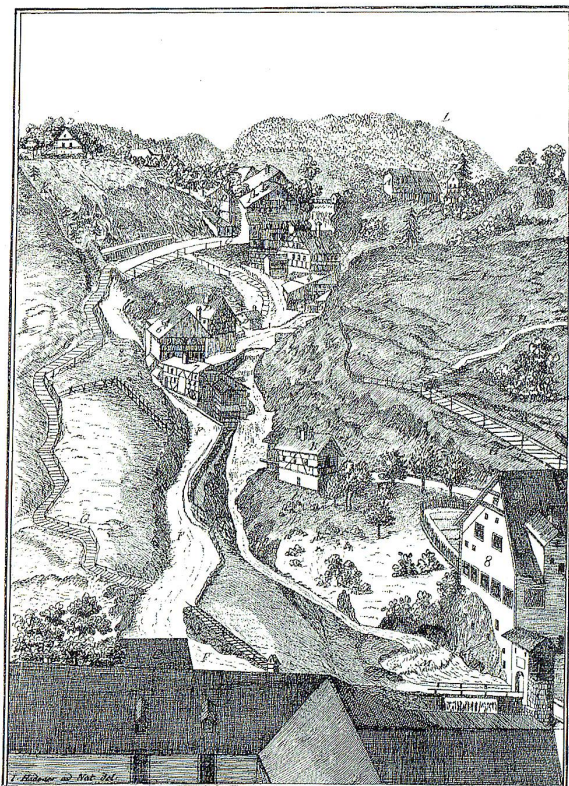
Im jubiläumsarmen Jahr 1993 feierte still und von vielen unbeachtet das "Mühleggbähnli" sein hundertjähriges Bestehen. Ursprünglich als Drahtseilbahn gebaut, hatte es sich 1950 in eine Zahnradbahn und 1975 in den heutigen Schräglift verwandelt. In den sechziger Jahren drohte der rasch anschwellende Autoverkehr das Bähnli zu verdrängen, doch viele St.Galler setzten sich für sein Fortbestehen ein. Dieses und vieles mehr lässt sich im Buch "100 Jahre Mühleggbahn" des heute 88jährigen Ingenieurs Werner Stadelmann nachlesen. Während hundert Jahren leistete die Mühleggbahn der Stadt, vor allem aber dem ehemaligen Dorf St.Georgen, wertvolle Dienste. Die Bewohner dieser Gegend schätzten es, nicht auf die steilen Treppen durch die Mülener angewiesen zu sein. Ihr liebgewordenes Bähnli, die kürzeste Verbindung zwischen Klostergebiet und Mühlegg, trug und trägt sie noch heute mühelos zur Bergstation. Besucher und Gäste erreichen in 90 Sekunden die Anhöhe und damit den Ausgangspunkt lohnender Ausflüge. Wer im Herbst oder Winter bei Dunst und Nebel in die Mühleggbahn steigt, wird oben beim Verlassen des Tunnels nicht selten von blauem Himmel und Sonnenschein begrüsst.

Ein Industriedorf sucht den Anschluss

In seinen Anfängen sollte die Mühleggbahn vorwiegend wirtschaftlichen Interessen dienen. St.Georgen, das bis zur Stadtverschmelzung Ende Juni 1918 zur Gemeinde Tablat gehörte, besass bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bedeutende Industrien, die alle die Wasserkraft der Steinach nutzten.

Das Steinachtobel, hier nach einem Stich von Johannes Hädener von 1789, war für Beschäftigte und Bewohner von St.Georgen eine tägliche Herausforderung.

Dem weitblickenden St.Galler Unternehmer Michael Weniger waren die Gründungen der Spinnerei St.Georgen (1810), einer Giesselei (1823), einer Maschinenwerkstatt (1828) und der Baumwollspinnerei Steinach (1839) zu verdanken. Unternehmerpersönlichkeiten wie Fritz Saurer (der spätere Gründer der Saurer-Werke in Arbon) oder die Freiherren von Süsskind führten Wenigers Arbeit fort. 1885 nahm die seit 1859 in St.Gallen ansässige Schokoladenfabrik Maestrani in den Hallen der ehemaligen Spinnerei St.Georgen den Betrieb auf. Insgesamt waren einige hundert Arbeiterinnen und Arbeiter im nur rund 1360 Einwohner zählenden Dorf beschäftigt. Viele kamen von auswärts, vornehmlich aus St.Gallen, und mussten täglich den steilen Weg



*Prospekt der Stadtmüllerei zu S. Gallen, von welchen N.º 1, 2, 5, 6 u. 7. Frischmüllerei N.º 3. Dorf-Sicht N.º 4. Dem Schenkst. u. N.º 8. Dem Spitalamt zugehörig. A. ist die Wäldburg. B. ein Turmhaus. C. eine Remise. D. urke =
Zweites Gebäude. F. Die Luntzpf. G. u. H. Pierwege. I. Die Borzegg. K. Das Bock. L. der Brunnen. M. der Wäldberg.*

durch die Mülenenschlucht unter die Füsse nehmen. Gottfried von Süsskind erkannte rasch die Notwendigkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach St. Georgen und seiner Fabrik. 1888 ergriff er gemeinsam mit Ingenieur Adolf Naeff die Initiative zum Bau der Drahtseilbahn.

Konzession der Bundesversammlung

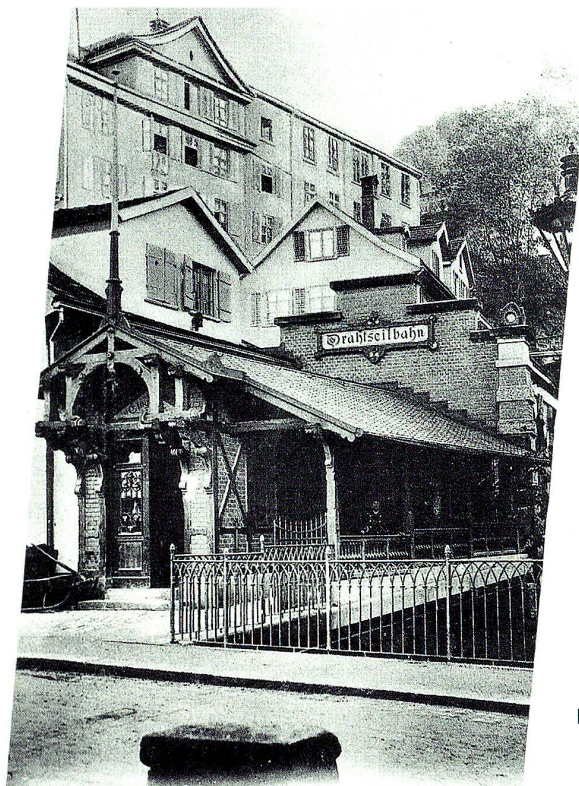
Schon bald wurde bei den Herren Bucher & Durrer in Kägiswil, bekannt als Besitzer der Hotels auf dem Bürgenstock, ein Projekt in Auftrag gegeben. Am 31. Januar 1889 erhielt Gottfried von Süsskind drei sorgfältig erstellte Vorschläge mit Kostenzusammenstellung. Inklusive Wasserleitung, Reservoir,



Das 1893 durch den St. Galler Architekten A. Müller erstellte Stationsgebäude wurde 1952 durch einen Neubau ersetzt. (Foto: Sammlung Willy Stähler)

74

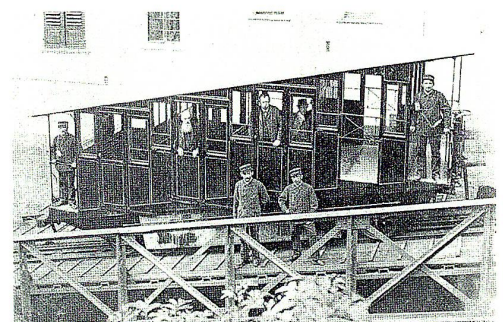
Die Talstation von 1893 (Postkartensammlung Kühne).

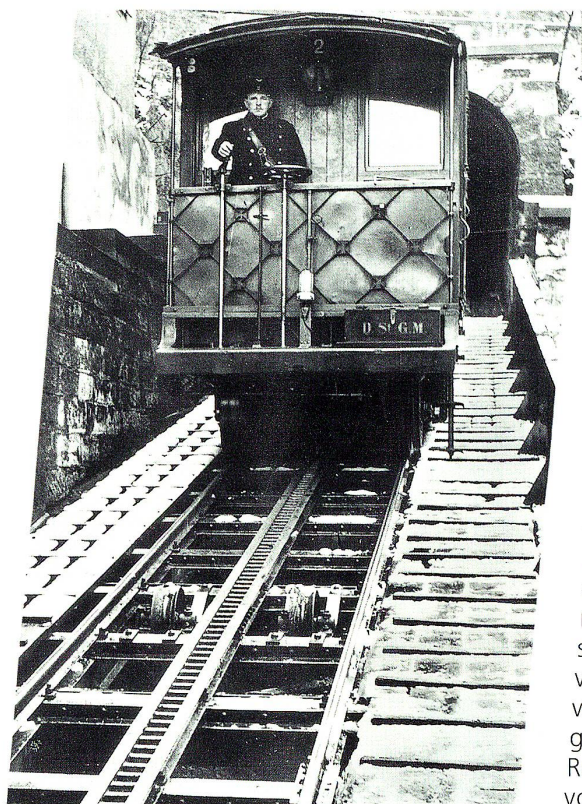


*St. Gallen. Lieber Gulli! Du hast wie immer alles
keinen Ort das bekannstest und mich nicht, forderst du in
Olden und das ist ganz geistlich, hahaha. Best. s
9. Jan. 1889. 1889. 1889.*

Plänen, Bauleitung usw. wurde mit Gesamtkosten in der Höhe von 300'000 Franken gerechnet. Keine zwei Wochen später überreichten die beiden Initianten dem damaligen Handels- und Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates ihr Konzessionsbegehren. Darin hiess es unter anderem: " ... Zweck der Bahn ist, eine leichtere Verbind-

Der Seilbahnwagen mit den Kondukteuren in schmucken Uniformen. (Bild: St. Gallen in alten Ansichten, Ernst Ziegler)





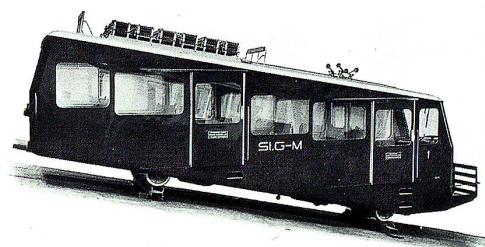
Seilbahnwagen Nr. 2 überquert die alte Brücke. Gut sichtbar das Gleis mit Zahnstange und den Tragrollen für das Seil. (Sammlung Egon Minikus)

derung für den allgemeinen Verkehr zwischen der Stadt und St. Georgen, nach dem Appenzellerlande sowie für Besucher verschiedener Aussichtspunkte: Falkenburg, Freudenberg, Fröhlichsegg etc. herzustellen. Zwischen beiden Ortschaften verkehrt unter dem die Bahn benützenden Publikum eine starke Arbeiterbevölkerung. Wir beabsichtigen daher, eine fixe Fahrtaxe von 15 Cts. anzuwenden...". Bereits am 26. Juni 1899 genehmigte die Bundesversammlung auf Antrag des Bundesrates das Konzessionsgesuch für eine Dauer von 80 Jahren. Am 14. Dezember 1893 wurde die Drahtseilbahn ohne grosse Feierlichkeiten in Betrieb genommen. Am Morgen dieses historischen Tages schmückten wehende Fahnen beide Stationsgebäude. Fahrgäste aus allen

Teilen der Stadt drängten sich zur Bahn und liessen sich mit den schön gestrichenen Wagen auf die Höhe von Mühlegg befördern.

Die Zahnradbahn (1950 – 1975)

Jahrzehntelang versah das beliebte "Drootseilbähnli" seinen Dienst zur Zufriedenheit seiner Benützer. Im Hintergrund aber nagte der Zahn der Zeit. In den vierziger Jahren mussten sich Verwaltungsrat und Öffentlichkeit mit Fragen der Modernisierung befassen. Zwei alte, eher wackelige Wagen, seit 1930 abgeschrieben, holperten langsam und gemütlich den Berg hinauf. Der Betrieb mit Wasserballast war veraltet. Seit der Jahrhundertwende war keine solche Bahn mehr gebaut worden. Es wurden verschiedene Neuerungen in Erwägung gezogen, vom Einbau einer Rolltreppe, von einem Schräglift und einer vollautomatischen Drahtseilbahn war die Rede. Schliesslich fand der Vorschlag zum Umbau in eine moderne Zahnradbahn die Zustimmung der Verantwortlichen. Es wurde beschlossen, die alten Wagen durch einen fünfzig Personen fassenden, elektrischen Triebwagen zu ersetzen, während Schienen und Zahnstange übernommen werden konnten. Insgesamt mussten 341'000 Franken für die Modernisierung aufgewendet werden. Am 15. November 1950 nahm die Zahnradbahn nach einem nur gerade einwöchigen Unterbruch den Betrieb auf.



Der Zahntriebwagen. (Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur)

Ofen- und Cheminée-Ausstellung

Grösste Ofen- und Cheminée-Ausstellung der Ostschweiz. Keramische Platten für Bad, Küche, Wohnen, Balkon, Treppe etc.

Wer an Cheminéeöfen denkt, denkt zunächst mal an Holz. Das ist auch nicht falsch, denn es gibt kaum eine idealere Holzfeuerstätte. Aber Cheminéeöfen können Sie auch mit Briketts beheizen. Ein am späten Abend aufgelegtes Brikett kann zum Beispiel dem beheizten Raum eine Mindestwärme bis zum nächsten Morgen erhalten. Cheminéeöfen beheizen Räume von 200 – 300 m³, also eine Grundfläche von über 100 m². Wir Fachleute von der HAMA AG können Ihnen natürlich noch viel mehr Interessantes und Wissenswertes über Feuer erzählen. Doch nicht nur hören können Sie bei uns, sondern auch sehen, und zwar wie nirgends sonst in der Ostschweiz. Über 20 festaufgebaute Cheminée- und Ofenanlagen werden Ihnen die Qual der Wahl erleichtern. In Cheminéeöfen sind wir echt stark. Die Auswahl von über 35 Modellen wird auch Sie begeistern.

Als grösstes Fachgeschäft der Ostschweiz zeigen wir Ihnen den SCALA (Foto), das Cheminée mit der umweltschonenden Nachverbrennungstechnik. SCALA besticht aber nicht nur mit der Technik, sondern auch durch Variabilität in Form, Material und Farbe. Der Gesamteindruck, den SCALA hinterlässt, widerspiegelt sich in jedem Detail: absolute Perfektion.

Auch sein kleiner Bruder, der CLASSIC, weist die gleichen Qualitäten auf, aber unter dem Motto "Das andere Design".

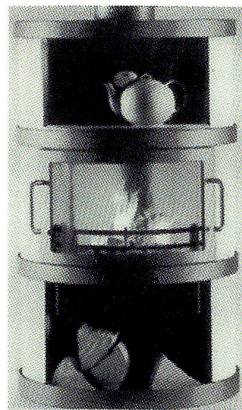
Als Rüegg-Regionalvertretung haben wir natürlich auch die neuen Cheminée-Warmluft-einsätze in unserer Ausstellung in attraktive Verkleidungen eingebaut. Ob SIGMA, PRISMA oder den SPARFLAM 720, wir zeigen sie Ihnen.

Speckstein, ein Material, das in jüngster Zeit immer mehr gefragt wird, ist ebenfalls neu in unserer Ausstellung vertreten. Der Ofentyp ANTTI mit Sitzbank ist ein Beispiel für die schöne Anwendung eines bewährten Materials. Das Liefern und Verlegen von kerami-

schen Platten gehört ebenfalls zu unseren grossen Stärken. In unserer Plattenecke zeigen wir Ihnen die neusten Designs aus Italien. Ein breitgefächertes Sortiment, das auch Ihnen Freude bereiten wird. Dank Direktverkauf werden Sie auch von unseren Preisen begeistert sein.

Weiter beachten sollten Sie das umfassende Zubehörprogramm, die Vielfalt an Gerätegaranturen, die klassischen Marbell-Figuren, die unverwüstlichen Korbwaren, die originellen Geschenkartikel, die zweckmässigen Pflegemittel für Naturstein und Keramik, die nützlichen Hilfsmittel rund ums Feuer, die... etc. Sie sehen, ein Besuch bei uns lohnt sich bestimmt.

Das grösste
**Cheminée-Ofen-Center
der Ostschweiz.**



Jeder HASE-Kaminofen fällt in erster Linie durch das attraktive Design auf. Seine praktischen Seiten zeigt er im täglichen Gebrauch.

HASE-Ofen-Stützpunkt

HAMA AG

Cheminée- und Ofenbau Plattenbeläge
9320 Arbon, St.Gallerstr. 115
Telefon 071/46 61 66

Weitere Neuerungen drängen sich auf

Im Zuge der Erneuerung wurde 1952/53 auch das Stationsgebäude Mühlegg abgebrochen und, ergänzt durch einen Kiosk, an die neuen Erfordernisse angepasst. Zur selben Zeit drängte sich auch der Bau einer neuen Brücke bei der Talstation auf. Als erste Vorspannkonstruktion für eine Bahn in der Schweiz konnte sie im Juli 1954 in Betrieb genommen werden. Während der Bauzeit mussten die Passagiere die in den Tunnel verlegte Station über einen Notsteg erreichen. 1962 wurde mit der Erneuerung der gesamten Gleisanlage ein weiteres grosses Bauvorhaben an die Hand genommen. Die Gleise wurden auf einen soliden Betonsockel verlegt. Während des vier-

wöchigen Unterbruches wurde auch der Triebwagen umfassend renoviert und mit neuen Achsen versehen.

Vom Rekordjahr in die roten Zahlen

1958 hatte die Mühleggbahn mit 573'361 Fahrgästen ihr Rekordjahr verzeichnen können, und sechs Jahre später benützten immerhin noch 544'406 Personen die Bahn. Doch dann ging es infolge des verbesserten Angebotes der städtischen Autobusse, aber auch angesichts des zunehmenden Individualverkehrs, rasch abwärts. 1972 zählte man nur noch 254'629 Fahrten, weniger als im ersten Betriebsjahr 1894. Die fehlenden Mittel verunmöglichten anstehende Reparaturen. Bald sah sich der Verwaltungsrat vor die schwerwiegende Frage gestellt, ob die Mühleggbahn stillgelegt oder weitergeführt werden solle. Seitens der öffentlichen Hand konnten die Betreiber keine Unterstützung erwarten, und der drohende Konkurs schien unvermeidlich zu werden. So erteilte die Generalversammlung vom 2. Juli 1973 dem Verwaltungsrat die Vollmacht, Verhandlungen über die Stilllegung aufzunehmen.

Die Fahrgäste kämpfen für ihr "Bähnli"

Zu diesem Zeitpunkt, als alle Hoffnung gewichen war, nahmen die Ereignisse eine neue, überraschende Wende: Die St. Galler Bevölkerung begann sich, entgegen der Politik ihrer Regierung, für die Mühleggbahn einzusetzen. Ein rasch gegründetes Komitee begann am 24. August 1973 mit einer Unterschriftensammlung zugunsten der Bahn. Bereits nach sieben Wochen hatten 7107 Personen unterzeichnet. Doch es sollte nicht zur Abstimmung kommen. Kurz vor Beginn der Unterschriftensammlung hatten Heinz und Ruedi Labhart den bekannten Seilbahningenieur Willy Habegger um Vorschläge zur Rettung der Mühleggbahn gebeten. Dieser erklärte

Der elektrische Zahnradtriebwagen bei der Einfahrt in den Tunnel 2 Tage vor Einstellung des Betriebs!



Original-Lithographien von:

R. Mirer, H. Erni

G. Dussau, S. Burri, Potthof, Sieber
und H. Schmid

Martin Senn Einrahmungen

*Ihr Fachgeschäft für Einrahmungen,
Kupferstiche, Kunstblätter, Lithographien,
Echtgold-Spiegel*

Eigene Werkstätte

9008 St. Gallen, Langgasse 20
Trolleybus-Haltestelle Post Langgasse
Telefon 071/24 65 33

**Brillen
+
Kontaktlinsen**

KÖNIG OPTIK
Bahnhofstrasse 11
9000 St. Gallen
Telefon 071 / 232380



**Kontaktlinsen
+
Brillen**



MCM

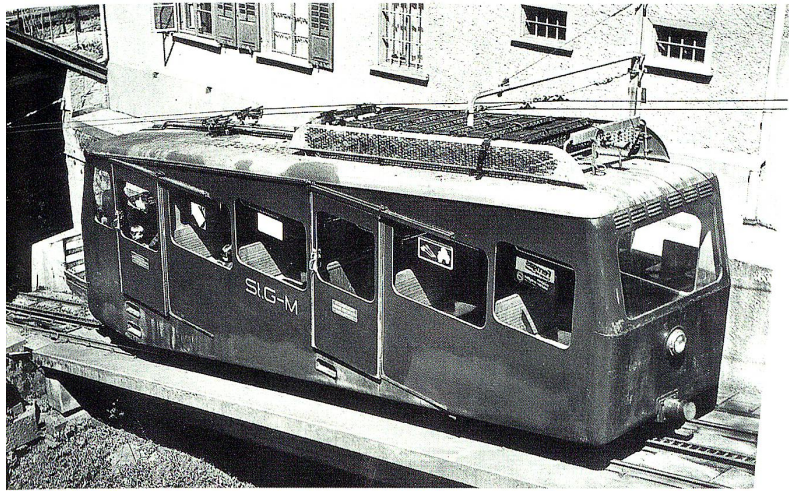
trends
rommel in
leder
spisergasse 41
9000 st. gallen

TEMPI DURI

**Franco V. Tonni
Goldschmied**

Reparaturen
Neuanfertigungen
Modellierung

Magnihalden 1, 1. Stock
9000 St. Gallen
Tel. (071) 24 26 29



Der Zahnradtriebwagen auf der neuen Betonbrücke bei der Einfahrt in die Talstation. (Sammlung Egon Minikus)

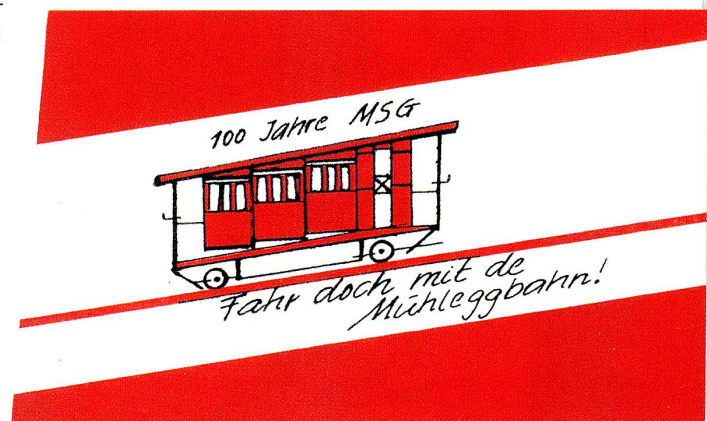
sich spontan bereit, eine Studie für einen ersten vollautomatischen Schräglift zu bearbeiten. Das Projekt sollte schliesslich die Zustimmung des Verwaltungsrats finden. So konnte am 7. Mai 1975 der heutige Schräglift in Betrieb genommen werden. Da der Lift nicht nach starrem Fahrplan, sondern auf individuelle Anforderung fährt und nur 90 Sekunden (Zahnradbahn: 120 Sekunden) Fahrzeit benötigt, entwickelten sich die Frequenzen in den folgenden Jahren erfreulich. 1976 wurden bereits wieder 416'143 zahlende Gäste gezählt. Man stelle sich vor, all diese Leute würden zusätzlich die St. Georgenstrasse frequentieren ... Mit einem Stromverbrauch von nur gerade 7 Rappen pro Fahrt ist das Mühleggähnlü noch heute ein energiesparendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Nach 100jährigem Auf und Ab in der Mühlen, nach Krisen und Liftings im wahrsten Sinn des Wortes, zeigt sich die Jubilarin so jung und hoffnungsfroh wie damals, 1893, als alles begann ...

Hinauf zur Sonnenterrasse
St. Gallens – nach
St. Georgen und 3 Weiere.

Werner Stadelmann,
Jahrgang 1905,
ist dipl. Ingenieur ETH/SIA
und Autor
der Jubiläumsschrift
«100 Jahre
Mühleggbahn».



Anmerkung: Das Buch "100 Jahre Mühleggbahn" von Werner Stadelmann, das unserem Beitrag zugrunde liegt, ist seit Mai 1993 im Buchhandel erhältlich.



Piatti-Küchen mit Qualitätszertifikat

Die Bruno Piatti AG verfügt seit dem 3. Dezember 1992 als erster und bislang einziger Küchenhersteller über die Zertifizierung des Qualitätssicherungssystems nach ISO 9001 bzw. EN 29001. Dieses international anerkannte Zertifikat wird weltweit durch unabhängige Institute vergeben und einer laufenden Überprüfung durch Wiederholaudits unterstellt.

Das Zertifizierungsaudit für die Bruno Piatti AG wurde durch den Schweizer Verein für Qualitätssicherungszertifikate SQS im Oktober 1992 durchgeführt und auf Anhieb bestanden.

Es dokumentiert die integrale Qualitätsphilosophie des gesamten Unternehmens von der Produktentwicklung bis zu Dokumentation und Kundenservice.

Durch die Erfüllung der ISO-Norm 9001/EN 29001 wird gewährleistet, dass eine kundenorientierte und wirtschaftliche Produktentwicklung, -herstellung und -vermarktung nachhaltig beherrscht wird.

Der Kundennutzen steht damit bei den Zielvorgaben sehr dominant im Vordergrund. Die

Bruno Piatti AG dokumentiert mit diesem Schritt einmal mehr ihre Führungsposition, mit dem Zertifikat sogar europaweit. Das Unternehmen ist damit für die ständig steigenden Qualitätsanforderungen von Kunden- seite gerüstet.

Dokumentiert werden damit auch die Anstrengungen von Piatti zur Zukunftssicherung und Weiterentwicklung der traditionellen Qualitätsphilosophie.

In der Region St. Gallen hat die Odermatt Einbauküchen AG die Exklusivvertretung für Piatti-Küchen. Ein Besuch in der Küchenausstellung überzeugt von der Qualität und Vielfalt einer Piatti-Küche für Neubau und Renovationen. Dazu kommt die kompetente Beratung und Dienstleistung durch den Fachmann, der für sorgfältige Planung und Ausführung garantiert.

Odermatt Einbauküchen AG
Zürcherstrasse 204f
9014 St. Gallen

80

Piatti



Küchenplanung vom Fachmann

Wenn Sie Ihre neue Küche planen, schenken wir Ihnen unser ganzes Know-how – und beraten Sie von A bis Z.

Kommen Sie bei uns vorbei:

odermatt

Einbau-Küchen AG

Zürcherstrasse 204f
9014 St. Gallen
Telefon 071 27 05 27
Telefax 071 28 38 14