

**Zeitschrift:** Toggenburger Jahrbuch  
**Band:** - (2004)

**Artikel:** "... fernab dem entnervenden Gewühl des Grosstadtlebens..." : die touristische Erschliessung des Toggenburgs von der Belle Epoque bis zum Zweiten Weltkrieg

**Autor:** Wick, Christoph

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-882888>

### **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:** 01.05.2026

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

# «...fernab dem entnervenden Gewühl des Grosstadtlebens...»

Die touristische Erschliessung des Toggenburgs von der Belle Epoque bis zum Zweiten Weltkrieg

Noch im Jahre 1897 klagte man im Toggenburg, man werde von den im Alpengebiet einsetzenden Touristenströmen vernachlässigt. Rund 30 Jahre später sah das ganz anders aus: «Da haben unsere Hotel-, Gasthaus- und Pensionsbesitzer keine Ruhe mehr. Die weissen Linnen werden von den geschäftigen Frauen parat gemacht, und der Mann unterzieht nochmals Küche und Keller einer peinlichst genauen Inspektion, und wenn alles bis aufs letzte Pünktchen in Ordnung ist, werden die Einladungen für die ersten Frühlingsgäste in die Welt hinaus geschickt.» In den folgenden Abschnitten soll gezeigt werden, wie das Toggenburg dank dem billigen Massen- sowie dem Wintertourismus den endgültigen Durchbruch schaffte und eine eigentliche Ferienregion wurde.

*Christoph Wick*

## **Ökonomischer Strukturwandel: von der Heimindustrie zum Tourismus**

Nebst der Landwirtschaft prägte die auf die Textilindustrie der Stadt St. Gallen ausgerichtete Heimindustrie das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben im Toggenburg entscheidend. Ihre Geschichte war immer wieder heftigen Schwankungen unterworfen. Die eher auf teure Produkte ausgerichtete St. Galler Textilwirtschaft stand in enger Verbindung zum Weltmarkt. Wenn die Absatzchancen ungünstig waren, strich man die Aufträge an die Heimindustriebetriebe.

Trotz diesen Schwankungen innerhalb der Textilindustrie sind die Jahre des ausgehenden 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg von einem dauernden, stetig ansteigenden Wirtschaftsaufschwung gekennzeichnet. Während des Krieges und während der Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre folgten dann wieder heftige Einbrüche. Nebst dem direkten textilen Wirtschaftszweig entwickelten sich auch die Textilveredelung- sowie die Maschinenindustrie, die sich hauptsächlich mit der Produktion von Textilmaschinen beschäftigte und somit mit der Textilindustrie in enger Wechselwirkung stand. All diese wirtschaftlichen Tätigkeiten konzentrierten sich immer stärker auf den

mittleren und den unteren Teil des Toggenburgs. Das Obertoggenburg blieb ein hauptsächlich durch Landwirtschaft, teilweise durch Heimindustrie geprägtes Bergtal. Deshalb war der einsetzende Tourismus eine willkommene, neuartige wirtschaftliche Ergänzung.

Parallel zu dieser Entwicklung verlief ein zweiter für die touristische Erschliessung wichtiger Prozess: In den Industrieagglomerationen wuchs das Bedürfnis nach Ruhe und Erholung in der Natur. Vor allem die Bergwelt wurde immer mehr zu einem beliebten Reise- und Ferientziel. Das nahe der grossen Städte Zürich, Winterthur, Konstanz und St. Gallen gelegene Toggenburg bot sich in diesem Zusammenhang als geradezu ideal an.

### **Erschliessung durch Strasse ...**

Etwa seit dem 13. Jahrhundert führten überregionale Strassen durchs Toggenburg. Dazu gehörten in erster Linie Pilgerwege, etwa die wichtige Verbindungsstrecke zwischen den in ganz Europa bekannten Klöstern und Wallfahrtszielen St. Gallen und Einsiedeln. Aus diesem Grunde musste man wahrscheinlich in Lichtensteig und Wattwil, also dort, wo die Strecke das Thurtal querte, für gute Wegverhältnisse und Übernachtungsmöglichkeiten sorgen – vielleicht die ersten touristischen Aktivitäten im Toggenburg. Ein Zeitgenosse beklagte sich über die schlechten Verkehrsverhältnisse:

*«Bis 1780 waren hier keine andere Wege als für Fussgänger, und alle Lasten, welche aus- oder eingeführt wurden, mussten von Pferden getragen werden(...) Von Wildhaus führt ein sehr übler Felsenweg nach Gambs ins breite Rhein- und Werdenbergerthal herab.»*

In den Jahren zwischen 1825 und 1830 wurden die letzten Abschnitte der Strasse zwischen Wattwil und Buchs fertiggestellt. Seither ist das Tal in seiner ganzen Länge befahrbar. Auch die wichtigsten Passübergänge wie Ricken, Hulftegg und Wasserfluh baute man in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bedeutend aus. Kurze Zeit nach Fertigstellung dieser Strassen verkehrten bereits die ersten Pferdepost-Fuhrwerke. Die Anfänge dieses öffentlichen Verkehrs nahmen sich äusserst bescheiden aus. So genügte noch 1881 ein täglicher Kurs zwischen der Toggenburgbahn-Endstation Ebnat und Buchs, also eine zweispännige, vierplätzig Postkutsche im Tag! Dank dem aufkommenden Fremdenverkehr, aber auch dank der ganz allgemein erhöhten Reismotivation der Menschen stieg die Anzahl der Postreisenden seit der Jahrhundertwende rapide an. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Pferdepost auch im Toggenburg durch Postautos er-



setzt. 1933 galt die Strecke als die am intensivsten benützte Postlinie der Schweiz. Während der Weltwirtschaftskrise und zu Beginn des Zweiten Weltkriegs sinken diese Frequenzen nicht, sondern stagnieren oder steigen sogar weiter leicht an. Erst 1944 wurde aufgrund der kriegswirtschaftlichen Rationierung von Treibstoff und des zur Pneuherstellung benötigten Gummis ein Sonntagsfahrverbot für Postautos erlassen. Der öffentliche Verkehr im Obertoggenburg brach für kurze Zeit weitgehend zusammen.

Seit den 1920er Jahren prägte mit dem Personenauto ein neues Verkehrsmittel die Toggenburger Strassen. Während in anderen Tourismusgebieten Autofahrverbote erlassen wurden, förderte das Toggenburg den Individualverkehr. Das bedeutete einen nicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Vorteil. Denn die stolzen Autobesitzer der industriellen Agglomerationen Zürich, Winterthur oder St. Gallen wollten mit ihrem Fahrzeug weg von zuhause, wollten Ausflüge in die noch unberührte Natur unternehmen. Dafür bot sich das Toggenburg als geradezu ideal an, lag es doch praktisch vor der Haustüre. So entwickelte sich die Gegend zu einem günstigen Ziel für Tages- und Wochenendtouristen. An einem schönen Sonntag fuhr man nun beispielsweise zum Mittagessen nach Unterwasser oder Wildhaus. Das führte dann zu einem solchen Andrang auf die ein-

Auf der Strecke Buchs–Ebnat. Bis zum Ersten Weltkrieg verkehrte die Pferdepost im Toggenburg. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

heimische Gastronomie, dass man die Essen im Zweischichtbetrieb servieren musste. Auch die in den 30er Jahren beliebten Autopicknicks – in idyllischer Landschaft notabene – passten nahtlos in diesen Trend.

Der Autoboom führte schon bald zu ersten Staus an neuralgischen Stellen. Plötzlich sahen sich die Ausflügler in einer seltsamen Lage, hatten sie doch gerade wegen der schlechten Luft und der Hektik ihre städtischen Regionen verlassen. Und jetzt dasselbe im «schönen Toggenburg»! Einige Toggenburger klagten auch darüber, dass infolge der vielen Autos eine eigentliche Staubplage in ihren Dörfern herrsche. Diesem Missstand solle man durch eine möglichst sofortige Asphaltierung der Strassen oder durch den Bau einer Eisenbahnlinie abhelfen.

Die Fremdenverkehrsverantwortlichen machten den aufkommenden Privatautoverkehr zu einem werbewirksamen Argument für ihre Region: *«Warum also Orte wählen, wo man nur mit dem Zug hingelangen kann? Das ist umständlich, schon des Gepäcks wegen. In einem geduldigen Wagen hat vieles Platz – mehr als man ahnt – an Leuten und an Gepäck(...) Der getreue Wagen kommt in die Garage, und auch uns wird eine Nächtigungsgeliegenheit zugeschrieben.»*

1933 verzeichnete die Postautostrecke Nesslau–Wildhaus–Buchs das grösste Passagieraufkommen innerhalb des gesamtschweizerischen PTT-Netzes.

Postkarte: Toggenburger Museum Lichtensteig.



### ... und Schiene

Die erste Eisenbahn, die 1870 von Wil aus in 1 Stunde und 20 Minuten ins Toggenburg nach Ebnet fuhr, war allerdings nicht als Touristenbahn geplant worden. Hinter dem Projekt standen vielmehr Textilindustrielle aus dem unteren und mittleren Toggenburg. Sie wollten mit Hilfe eines Anschlusses an das schweizerische Eisenbahnnetz den Anschluss an das europäische Wirtschaftsnetz nicht verlieren.

Nicht nur die aufblühende Industrie verlangte schon bald nach der feierlichen Eröffnung der neuen Bahnlinie bessere Verbindungen. Man merkte auch, dass mit der Bahn Gäste ins Toggenburg reisen könnten. Der Einsatz für günstige Bahnanschlüsse und Fahrpläne sollte in der Folge eine der wichtigsten Tätigkeiten des Toggenburgischen Verkehrsverbandes werden. Schon der erste Reiseführer des Verkehrsverbandes wirbt 1895 für eine Fahrt mit der Bahn, welche durch eine «entzückende Landschaftsszenerie» verkürzt werde. 1912 wurde die Strecke bis Nesslau verlängert, 1931 elektrifiziert.

Bei der Realisierung der folgenden Bahnprojekte im Toggenburg standen die touristischen Argumente stärker im Vordergrund. Mit dem Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn von Romanshorn über St. Gallen nach Wattwil und von dort als Rickenbahn nach Rapperswil wollte man 1910 den «Vergnügungsreisenden bisher seitab gelegene, sehenswürdige Gebiete» erschliessen. Die Anzahl der Reisenden auf der Bodensee-Toggenburg-Bahn erklomm schon 1913 einen Höchstwert, der nach dem Krieg lange Zeit nicht mehr erreicht werden konnte. Der Toggenburger Tourismus verdankte seinen raschen Aufschwung jedenfalls sicherlich weitgehend diesen Bahnlinien. Die Bevölkerung war begeistert: *«Seit der Eröffnung der Bodensee-Toggenburg- und Ricken-Bahn sind wir der Welt bedeutend näher gerückt. Sowohl von St. Gallen als von Zürich aus ist das Toggenburg in 1–2 Std. zu erreichen.»* (Reiseführer Toggenburg 1917)

Zwischen 1900 und 1950 bestimmte ein Thema die Verkehrsdiskussionen im Toggenburg: die geplante Verlängerung der Bahnlinie ins Obertoggenburg und weiter hinunter ins Rheintal. Bereits kurz nach der Jahrhundertwende sprach sich der Verkehrsverband für einen solchen Anschluss des oberen Talabschnittes ans Eisenbahnnetz aus: *«... wird es hoffentlich recht bald allen Nesslauern, Steinern und Starkenbachern vergönnt sein, an Sonntagnachmittagen barärmlich oder im Schlüpfen [Sennenkittel] auf dem Perron ihres eigenen Bahnhofs zu stehen und die in Blitz- und Bummelzügen an ihnen in lauter funkelnden neuen Wagen*



Inbetriebnahme des Bahnhofs  
Nesslau im Jahre 1912.  
Foto: Toggenburger Museum  
Lichtensteig.

*vorbeifilierenden Rheintaler, Muhamedaner, Vorarlberger Maurer, Tiroler Kellnerinnen und ungarischen Ochsen gebührlich zu betrachten.»*

So diskutierte man die unterschiedlichsten Varianten, wie diese Wünsche zu realisieren seien. Die meisten Vorschläge, vor allem aus Industriekreisen, scheiterten am Widerstand aus der Tourismusbranche. Die Bahn sei im oberen Toggenburg für den Fremdenverkehr eher hinderlich, man würde besser die Postautofrequenzen vergrössern, argumentierte man.

1944 sah dann die Situation anders aus: Vor dem Hintergrund des zusammengebrochenen Postverkehrs legte die Bodensee-Toggenburg-Bahn ein neues Projekt auf den Tisch. Sie hoffte dabei auf ein Arbeitsbeschaffungsprogramm des Bundes für die befürchteten Krisenjahre nach dem Krieg. Jetzt sprach sich vor allem das am Fremdenverkehr interessierte Obertoggenburg für den Bahnbau aus. Die Gegner, vorwiegend aus bereits bahntechnisch erschlossenen Dörfern, wehrten sich gegen die neue Linie. Eine Weiterführung der Bahn bringe eine Entwertung der Kurlandschaft, mehr Volk sei im Toggenbug nicht mehr nötig, der gute Gast werde so nur durch die Masse abgelöst, meinten sie. Anfänge einer grundsätzlichen, kritischeren Haltung gegenüber dem Tourismus? Kaum. Viel eher ein deutliches Zeichen für zunehmende allgemeine Differenzen zwischen dem sich ausschliesslich auf den Tourismus konzentrierenden Obertoggenburg und dem eher industrialisierten unteren Teil

des Tales. Die geplante Bahnlinie kam jedenfalls nicht. Nicht zuletzt auch deshalb, weil der Konjunkturaufschwung der Nachkriegsjahre Arbeitsbeschaffungsmassnahmen des Bundes gar nicht notwendig machte.

### **Der Alpenclub als Verkehrsverein**

Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie sah man auch im Toggenburg günstige Möglichkeiten, vom allgemeinen Aufschwung des Fremdenverkehrs in den Alpen zu profitieren. Mittels geeigneter Massnahmen sollten nun Fremde ins Tal gelockt werden sowie eine eigentliche touristische Infrastruktur geschaffen werden. Die erste Organisation, die sich dieser Aufgabe widmete, war die 1870 gegründete Sektion Toggenburg des Schweizerischen Alpenclubs. Die Sektion verstand sich eher als Verkehrsverein denn als Alpenverein. Man wollte die durch Wirtschaftsaufschwung und verkehrstechnische Erschliessung gebotene Chance nutzen und den Tourismus fördern, indem man die umliegenden Berge des Alpstein- und Speergebiets durch attraktive, leicht begehbare Wege zu erschliessen plante.

1871 nahm man die Verbesserung der Wege zum Speer, dem höchsten Nagelfluhberg Europas, in Angriff. Gleichzeitig einigte man sich zusammen mit der Sektion Säntis auf den Bau eines Wegs von der Schwägalp durch die steile Nordwand des Säntis. Auch von Süden, also vom Toggenburg her, sollte der höchste Punkt des Alpsteins nun erschlossen werden. 1818 waren Bergsteiger vor einer solchen Tour noch gewarnt worden: «Nur wer ganz sichern Trittes ist, unternehme eine Säntisbesteigung vom Toggenburg aus.»

Bis 1898 erstellte die Sektion Toggenburg unter grossen Schwierigkeiten, unter anderem finanzieller Art, einen durchgehenden Weg auf den Gipfel. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts folgten weitere Wegbauten, so beispielsweise der bekannte Lisenratweg durch die Sektion St. Gallen des SAC.

Das Churfirstengebiet auf der gegenüberliegenden Seite blieb bis um 1900 kaum begangen. Erst dann befasste man sich mit einer touristischen Erschliessung der Gegend. Dazu musste man im Gegensatz zum Alpstein erst einmal das Interesse der Touristen wecken: *«Worin liegt nun die geheime, magnetische Kraft der Churfirsten, dass mich's immer wieder zu ihnen hinzog und aufs Neue ziehen wird nach ihren lichten Höhen? Doch wohl nicht in dem eigenwilligen Vorsatz, gerade diesen einheitlichen Gebirgskomplex touristisch gründlich auszubeuten. Ist's dann ihrer Kette kühngezackte Form, die Kletterei in wilden Wänden und*



Bergsteigergruppe vor dem Chalbersäntis um 1900.  
Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

*Klüften, der Reichtum ihrer Variationen, die traute Nähe menschlicher Wohnstätte. Sind's die lieblichen blumigen Matten, die kahlen Felsenhörner mit ihrer herrlichen Aussicht rings in die Lande, oder ist's das köstliche Juwel des Walensees in seinen zauberischen, wechselreichen Farbennuancen? Steige empor zu jenen sonnigen Terrassen, zu jenen ragenden Felsenhauptern, und lies dort oben im aufgeschlagenen Buche der Natur, so wird dir dieses Rätsels Lösung offenbar werden!» (Churfürsten-Führer 1906)*

Nach dem Bau der verschiedenen Wege im Alpstein nahm die Anzahl der Säntisbesucher rasch zu. Jetzt musste man für sie auch Unterkunftsmöglichkeiten schaffen. Deshalb wurde die erste Behausung auf dem Säntis aus dem Jahr 1846 schon bald ausgebaut und später durch neue Bauten ersetzt. Auch im Hüttenwesen war der SAC massgeblich beteiligt, baute man doch parallel zur Erstellung des Wegs Schwägalp–Säntis auf dessen halber Höhe mit der Tierwieshütte eine eigene Unterkunft. Auf der Churfürstenseite entstanden ebenfalls Klubhütten. Sie gewannen später vor allem mit dem Aufschwung des Wintersports an Bedeutung.

#### **«Wahrung und Förderung der Verkehrsinteressen»**

Im Dezember 1892 gründeten Vertreter unterschiedlicher am Tourismus interessierter Kreise den Toggenburgischen Ver-

kehrverband TVV. *«Der Verband(...) bezweckt die Wahrung und Förderung der Verkehrsinteressen unserer Gegend, indem auf geeignete Weise die Vorzüge unseres Tales in der Touristenwelt bekannt gemacht werden sollen.»* (Statuten 1892)

Der Verband Toggenburgischer Verkehrsvereine setzte sich aus vierzehn einzelnen Ortssektionen zwischen Wil und Wildhaus zusammen. Als wichtigste Institution des Verkehrsverbandes galt das gemeinsame Verkehrsbüro in Lichtensteig. Es sollte als zentrale Anlaufstelle für die Kurlandschaft Toggenburg wirken und die gesamten Werbeanstrengungen koordinieren.

Die Verantwortlichen des Verkehrsverbandes schätzten ihre Möglichkeiten realistisch ein: Würden sie auf einen reinen Luxustourismus setzen, hätten sie gegen die etablierten Kurorte in den Alpen keine Chancen. Der stetig aufblühende Massentourismus bot andere Marktnischen. Denn auch der bürgerliche Mittelstand oder später die Arbeiterschaft wollten Ferien machen. Sie musste man gewinnen, ihnen musste man etwas bieten! Im Gegensatz zur Konkurrenz sollte der Aufenthalt im Toggenburg gut und vor allen Dingen billig sein. Solche Zielsetzungen wurden in sämtlichen Schriften unterstrichen: *«... Unter den zu ruhiger, erquickender Sommerfrische geeigneten Gegenden der Schweiz nimmt das Toggenburg eine der ersten Stellen ein. Zwar steht es abseits des grossen Fremdenstromes, der jeweilen in den sonnigen Wandermonaten die pittoresken Hochalpentäler unseres Landes durchflutet; aber es steht nicht abseits jener schweizerischen und deutschen Städte, die jährlich ein sehr starkes Kontingent von Erholungs- und Ruhebedürftigen stellen, nicht abseits für jene Kreise, denen der Komfort und die Etikette der grossen Zentren des Touristen- und Kurantenverkehrs materiell und ideell unerträglich geworden ist.»*

### **Werbung für das Toggenburg**

1877 gab die SAC-Sektion Toggenburg unter dem Titel «Toggenburg: Neustes Reisehandbuch» ein eigenes umfassendes Werk heraus. Dieses Büchlein sollte einerseits als Reiseführer für Gäste, andererseits aber auch als Lesebuch für die einheimische Bevölkerung dienen. Aus diesem Grunde bot es eine grosse Fülle an Themen: Es geht um toggenburgische Geographie, um Geschichte, Wirtschaft, Naturkunde oder Volkskunde. Daneben enthält es aber bereits auch Ortsbeschreibungen, Ausflugs- und Tourenvorschläge. Schon auf der ersten Seite umschrieb der Autor seine vordringlichste Absicht – die Förderung des Fremdenverkehrs: *«Aber immer noch nimmt das Toggenburg unter den zur*

*Sommerfrische geeigneten Gegenden der Schweiz nicht denjenigen Raum ein, welcher... [ihm] gebührt.»*

Schon 1893, nur ein Jahr nach seiner Gründung, gab der Toggenburgische Verkehrsverein einen Prospekt heraus. Zwei Jahre später folgte ein erster eigentlicher Reiseführer. Bis 1921 erschienen insgesamt 11 meistens neu überarbeitete, immer ausführlicher werdende Auflagen mit einer Gesamtzahl von 92 000 Exemplaren. Die Titel blieben immer ähnlich: «Toggenburg: Die Idylle der Ostschweiz» oder «Toggenburg: Sommerfrischen, dankbares Exkursionsgebiet, Winterkuren, Wintersport». Und weiter:

*«Der Text orientiert in frischer Schilderung über Land und Volk, Geschichte und Exkursionen, Klimatologisches, Indikationen usw. Hiernach rücken in fröhlicher Reihenfolge die 15 Kurstationen mit einer präzisen Skizzierung ihrer Verhältnisse an, so dass jeder Tourist und jeder Kurant sich ungemein leicht und zuverlässig Rat schaffen kann(...) Zwischen Text und Bilder sind sonnige Poesien eingestreut. Das Büchlein kann sich sehen lassen.» (Reiseführer Toggenburg 1895)*

Ein wichtiges Element dieser Schriften bildeten die für die damalige Zeit bemerkenswerten, qualitativ hochstehenden Illustrationen. Dabei handelte es sich bis zur Jahrhundertwende um kolorierte, im Chromatographieverfahren hergestellte Holzstiche, später um Fotografien.

### **Als Feriengegend geradezu prädestiniert**

Die Hauptaussagen von Text und Bild sind klar: Das Toggenburg ist ein durch und durch ländliches Gebiet, jedoch verkehrstechnisch gut erschlossen und deshalb als Feriengegend geradezu prädestiniert: *«Auf Schritt und Tritt wird der Fremde erfahren, dass ein freundliches Entgegenkommen ihn geleitet von Ort zu Ort, von Tag zu Tag, und kennt er's erst, so überkommt ihn das wohlige Gefühl: Hier ist's <heimelig>, hier lässt's sichs gesunden von aller Verdriesslichkeit und aller Nervosität; die krustigen Schlacken einer harten Jahresarbeit mitten in einer strengen Pflichtstellung lösen sich auf, dass man wieder frei atme und sich wonnig stärke für ein neues Beginnen! <Toggenburger Hüslis>, ich grüsse Dich.» (Reiseführer Toggenburg 1895)*

Parallel zur ausführlichen Reiseführerliteratur versuchte der Verkehrsverein, Reiseartikel in in- und ausländischen Zeitungen zu veröffentlichen. Artikel über das Toggenburg erschienen in grossen ausländischen, vorwiegend deutschen Zeitungen. In diesem Zusammenhang nur ein bemerkenswertes Beispiel: 1906



Parallel zu den Reiseführern warben auch Postkarten für einen Ferienaufenthalt im Toggenburg. Lithographie um 1900. Toggenburger Museum Lichtensteig.

fand in Düsseldorf ein sogenannter Rheinischer Schweizertag statt. Der Festführer zu diesem Anlass enthielt nach einem kurzen allgemeinen Abschnitt über das Ferienland Schweiz als einzigen konkreten Reisevorschlag den vollständigen Abdruck des damaligen Reiseführers Kurlandschaft Toggenburg.

Zur Orientierung der internationalen Kundschaft verschickte das Verkehrsbüro seine Publikationen vor allem an ausländische Reiseunternehmungen. So konnten unter anderen Reisende in deutschen Eisenbahnen, aber auch Passagiere der bekannten Lloyds-Überseedampfer nach Nordamerika, Brasilien, Ostasien oder Australien auf ihrer Fahrt Reisebeschreibungen und

Erzählungen aus dem Toggenburg lesen. Gleichzeitig publizierte C. G. Würth, der Verantwortliche des Verkehrsbüros in Lichtensteig, in zwölf bedeutenden schweizerischen Zeitungen Kollektivinserate für die gesamte Region als «Hinweis auf die billigen, aber doch guten Kurstationen».

Mitte der 20er Jahre beabsichtigte der Toggenburgische Verkehrsverein, zu neuen Werbemitteln zu greifen. Im Zentrum des Interesses stand die Herausgabe einer regelmässig erscheinenden Gästezeitschrift nach dem Vorbild bekannter Kurorte wie St. Moritz, Davos, Interlaken oder Zermatt. Damit sollte von nun an Propaganda für die Kurlandschaft Toggenburg gemacht werden. Gleichzeitig wollte man in Anbetracht der sich zwischen den einzelnen Gemeinden anbahnenden Meinungsverschiedenheiten punkto Tourismus das Zusammengehörigkeitsgefühl wieder stärken. Ein solches gemeinsames Vorgehen anstelle von Einzelaktionen wurde in den Leitartikeln deshalb immer betont: Man beabsichtige, aus der Kurlandschaft ein einheitliches Ganzes zu konstruieren, unter Wahrung der Interessen aller.

Das Schwergewicht dieser neuen Zeitschrift bildeten zahlreiche grosszügige Illustrationen. Die Artikel berichteten über die unterschiedlichsten Aspekte des Fremdenverkehrs im Toggenburg. Medizinische Themen fanden kaum mehr Platz; Erholung, Sport und Unterhaltung waren endgültig an die Stelle der eigentlichen Gesundheitskur getreten. Im Verlauf der Zeit beschäftigten sich die Artikel immer stärker mit dem obersten Toggenburg. Ein weiterer Anhaltspunkt dafür, dass sich der Fremdenverkehr allmählich ausschliesslich auf die Gemeinden Unterwasser und Wildhaus konzentrierte.

Vereinzelte Reiseberichte in Zeitungen bestätigten, dass sich die Kunden vor allem auch über die günstigen Preise freuten. So schwärmte eine zufriedene Touristin im Jahre 1900 in der «Schweizerischen Frauenzeitung»: *«Im Toggenburg, diesem köstlichen Fleck Erde mit der würzigen Bergluft, finden Sie Kurgelegenheiten schon zum Preise von Fr. 2.50 an. Es sind meistens Privatlogis in einfachen Bauernhäusern und Berghäuschen, die ein solches Erholen ermöglichen. Sie können sich da den Genuss verschaffen, mit der ganzen Familie Sommerfrische zu halten. Sie brauchen zu diesem Kuraufenthalt gar keine Anschaffungen zu machen. Ihre Kleinen können mit den Bergkindern barfuss laufen und in bequemen alten Kleidern sich tummeln, da wird keiner die Nase rümpfen. Sie werden erst nach Wochen einsehen, welchen vielfachen und in die Augen springenden Gewinn Sie durch ein solches Arrangement für die Folge davon tragen.»*

Da infolge der Weltwirtschaftskrise und des sich abzeichnenden Krieges die ausländischen Gäste dem Toggenburg immer mehr fernblieben, versuchte man, verstärkt schweizerische Gäste anzusprechen. Unter dem Einfluss der geistigen Landesverteidigung wurde jetzt an das patriotische Empfinden der Schweizer appelliert: Es sei ein Gebot der Stunde, die Ferien in der Schweiz zu verbringen, und es bedeute Förderung der Landesverteidigung, die Fülle der Schönheit des Landes sowie das urwüchsige Volkstum kennen zu lernen.

### **Alpen- und Stallluft**

Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung einer Ortschaft zu einem modernen touristischen Reiseziel bildet vielfach ihre Tradition als medizinischer Kurort. Als sicherlich bekanntester Wasserkurort galt das Rietbad mit seiner Schwefelquelle. Seit dem 15. Jahrhundert konnte man sich hier im Luterental, einem Seitental der Thur, einer Trink- oder Badekur unterziehen. Rund 300 Jahre später besass das Rietbad einen guten Ruf. Die Badeordnung aus dem Jahre 1793 gab neben den eigentlichen Kurbestimmungen auch Tipps betreffend Einstellung und Stimmung der Patienten: *«Es sol weder Traurigkeit noch Zorn kein statt noch Platz haben, sondern man solle lustig, frolich und guter Dinge sein, auch in dem Bad mit guten Gesprächen und Singen und aussert demselben mit Spatzieren gehen und anderen Kurtzweilen sich aufmuntern.»*

Nach 1870 entstanden im ganzen Tal Luft- und Molkenkuranstalten – häufig wurden zu diesem Zwecke bestehende kleinere Gasthöfe oder ehemalige Textilbetriebe grosszügig umgebaut. Hier liegen die Anfänge der späteren grossen Hotelbetriebe, beispielsweise des «Sternen» in Unterwasser oder des «Hirschen» in Wildhaus. In der Idee von der heilenden Wirkung der Luft sah man eine eigentliche Marktlücke. Vielerorts wollten deshalb Kurhausbetreiber durch ganz spezielle, vielfach dubiose Angebote Patienten oder Gäste anlocken. So sprach das Kurhaus im Bunt bei Lichtensteig der Stallluft besondere Heilwirkung gegen Geisteskrankheiten zu und bot als Spezialität sogenannte Kuhstallkuren an. Die Patienten schaukelten nun über offenen Misthaufen, oder ihre Zimmer besaßen vom Stall her eine direkte Luftzufuhr.

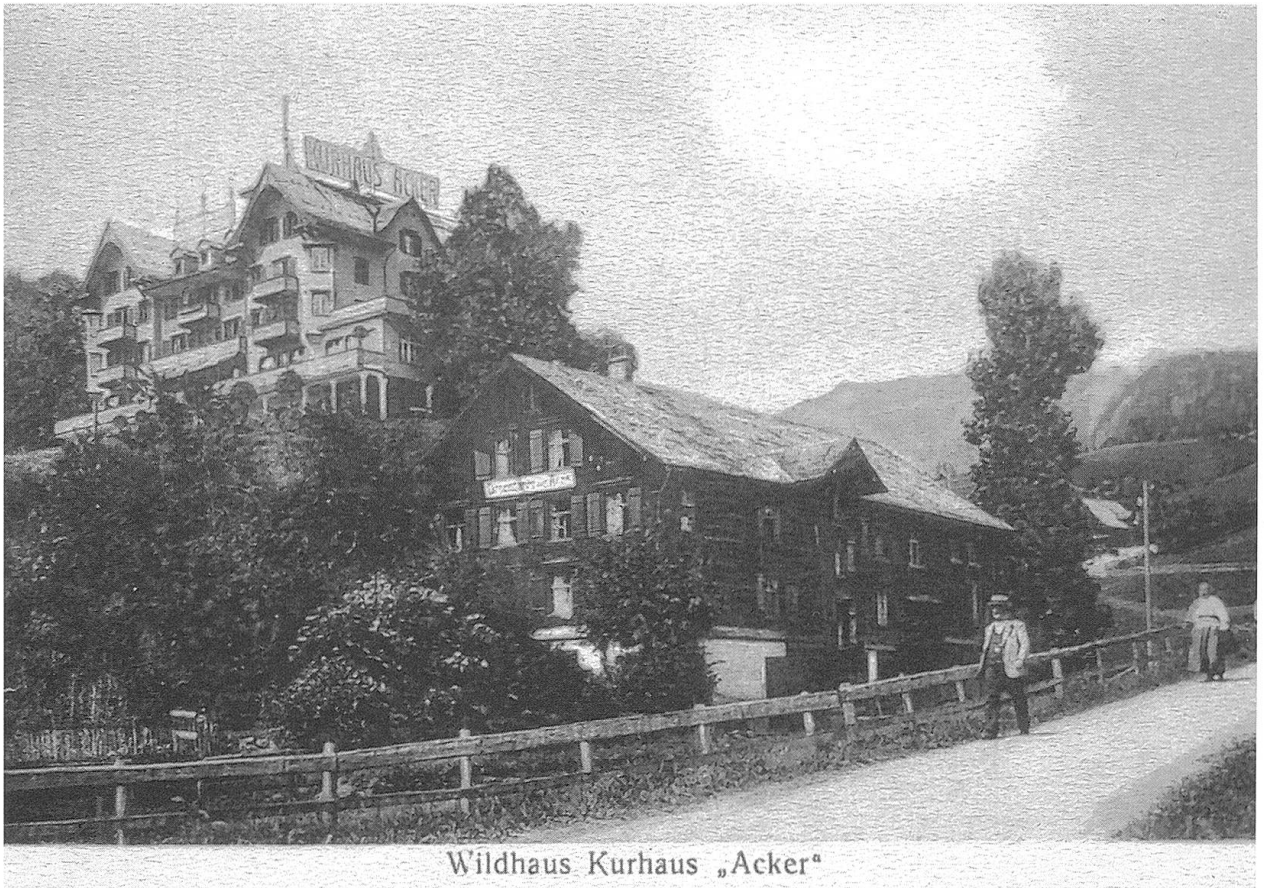
Die frische Luft im Toggenburg war ein gutes Argument für Luftkuren im Speziellen, aber auch für den sich später etablierenden Fremdenverkehr. Sie sei wohltuend für die Atmungsorgane, biete vorzügliche Erfolge bei Lungenleiden und so weiter.

Die Realität sah allerdings etwas anders aus. Wen man als Kurgäste ins Toggenburg holen wollte, war von vornherein klar definiert: Patienten mit leichten, nicht ansteckenden Krankheiten. Die zu dieser Zeit schlimmste Krankheit, die Tuberkulose, sollte ja nicht eingeschleppt werden. Die Praxis der Ablehnung von schwer lungenkranken Menschen weckte heftige Kritik an der zwiespältigen Tourismuspolitik. So schrieben die «Rapperswiler Nachrichten» 1898 unter dem Titel «Eine Kurlandschaft mit Vorbehalten» einen scharfen Artikel gegen das Toggenburg. Mit Vergnügen nehme man zu Kenntnis, dass der bleiche, zarte Stadtteint es sich gefallen lassen müsse, binnen kurzen Tagen ordentlich gebräunt zu werden. Aber es verrate eine allzu grosse Ängstlichkeit, wenn die gemeinnützige Gesellschaft von Beamten, Lehrern und Geistlichen Tuberkulosepatienten vom Toggenburg fernhalten wolle.

### **«Idyllisches Hüttenleben für grosstädtische Menschen»**

Das Beispiel des Hotels Schweizerhof in Alt St. Johann ist typisch für die Entwicklung der Hotellerie im Toggenburg: Der «Schweizerhof» galt lange Zeit als einfache Gaststätte und Pension. Daneben verkaufte man hier auch Holz, handelte mit Wein oder flickte Velos. Trotzdem reichte es langfristig nicht für die Bestreitung des Lebensunterhaltes einer ganzen Familie. Deshalb richtete man vor allem für die langen und langweiligen Wintermonate – ganz im Sinne der gängigen regionalen Wirtschaftsstruktur – ein grösseres Stickereilokal ein. Nach der Jahrhundertwende sah der Besitzer aber ein, dass die wirtschaftliche Zukunft des Tales eher im Fremdenverkehr denn in der serbelnden Textilindustrie lag, und entschloss sich im Jahre 1909, seinen Betrieb grosszügig zu einem Hotel umzubauen. Anhand der Geschichte der toggenburgischen Hotellerie lässt sich aufzeigen, wie der Tourismus in dieser Gegend aus einem wirtschaftlichen Strukturwandel heraus sich kontinuierlich etablieren konnte. Deshalb spricht man im Toggenburg von einem gewachsenen Tourismus.

Die wenigen grossen Hotels reichten selbstverständlich nicht aus, um aus dem Toggenburg eine ganze Ferienregion zu machen. Viel grössere Möglichkeiten witterte man im aufkommenden Massentourismus, der auch den bürgerlichen Mittelstand und später die Arbeiterschaft erfasste, auf deren Wünsche und Bedürfnisse eingegangen werden sollte! Diese waren natürlich klar: Gut und vor allen Dingen billig hatten die Ferien zu sein. Ein solcher Billigtourismus für mittlere und untere soziale



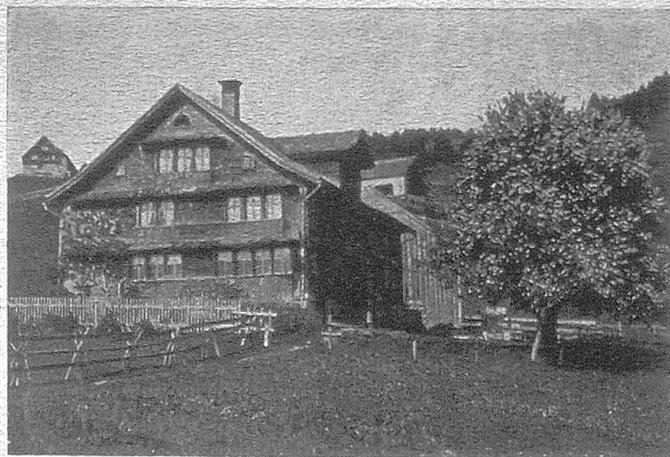
Hotel Acker, Wildhaus. Postkarte: Toggenburger Museum Lichtensteig.



Hotel Säntis, Unterwasser. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

Schichten wirkte sich natürlich in erster Linie einmal auf das Hotelwesen aus. Bereits 1871 riet ein Fachmann den Toggenburgern, im Hinblick auf einen stetig zunehmenden Touristenstrom keine grossen Hotels gleichsam als Touristenkasernen zu erstellen. Viel eher solle man nach dem Vorbild der französischen Schweiz Chalets zur Aufnahme von höchstens zwölf Fremden einrichten. Die Bewirtung müsse «zwar gut, aber einfach» sein. Gerade grossstädtisch lebende Menschen spreche es am meisten an, wenn sie im Gegensatz zu ihrem gewöhnlichen Alltag ein idyllisches Hüttenleben führen könnten.

Diese Ideen fielen in ein wirtschaftliches Klima, das einen raschen Prozess struktureller Wandlung begünstigte. So litten ja gerade die Heimarbeiter und Bauern am meisten unter der heftigen Textilwirtschaftskrise des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Sie erkannten die wirtschaftliche Nische, die ihnen der Fremdenverkehr bieten konnte. Deshalb traten viele Bauernfamilien für einige Wochen Zimmer an Fremde ab. Andere gingen sogar



### Privat-Pension G. Metzler, Nesslau

950 m ü. M.      Lutenwil      950 m ü. M.  
am Fusse des Stockberges gelegen. — 1/2 Stunde ob Nesslau

Ruhige, staubfreie Lage. Waldnähe. 15 Betten.

Lohnende Spaziergänge und Bergtouren.

4 Mahlzeiten.

**Pensions-Preis (inkl. Zimmer) Fr. 5.50 bis 6.—.**

Passend für **Milch-Kuren.**

Die Gegend ist für den **Winter-Sport** bestens geeignet.

Höflich empfiehlt sich

**G. Metzler.**

Werbung für die Privatpension  
Metzler, Nesslau.  
Foto: Toggenburger Museum  
Lichtensteig.



noch weiter: Sie bauten ihre auf Landwirtschaft und Heimindustrie eingerichteten Bauernhäuser um. Aus dem feuchten Sticker entstand eine bescheidene, ja ärmlich eingerichtete kleine Wohnung, die man selbst bewohnte. Die komfortablere eigene Wohnung wurde zu einer eigentlichen Pension ausgebaut.

Bereits die Werbeanstrengungen des Toggenburgischen Verkehrsvereins zielten auf den bürgerlichen Mittelstand oder auf die Arbeiterschaft als potenzielle Kundschaft ab. Nun konnte man dank den Pensionen auf günstige Unterkunftsmöglichkeiten zurückgreifen. Es fehlte einzig noch eine geschickte, systematische, zentrale Vermarktung und Organisation dieses neuartigen billigen Hotelleriezweiges. Diese Aufgabe übernahm schon kurz nach seiner Gründung der Toggenburgische Verkehrsverein, dessen Verkehrsbüro einerseits für das gesamte Hotelwesen warb, andererseits interessierte Gäste an die einzelnen Unterkünfte weitervermittelte. Die Preisfrage wurde ebenfalls zentral geregelt. Ein Gastbetrieb musste sich in der Folge an Minimalpreise halten. Diese waren im Toggenburg tatsächlich niedrig. Sie betragen 1903 2 Franken 50 für Vollpension. Auch das kulinarische Angebot legte der Verband für Pensionen und Hotels bis ins Detail verbindlich fest.

Der Prozess struktureller Wandlung von der Agrarwirtschaft über die Textil-Heimindustrie hin zum Tourismus spiegelt sich auch in den Gebäuden wider. Aus einem Bauernhaus wird die Privatpension Frohmatt in Wildhaus. Postkarte: SAC Rorschach.

Noch heute besitzen viele Berufsgruppen, Vereine und Schulen Ferien- oder Lagerhäuser im Toggenburg. Die Ursprünge dieser in der Region weit verbreiteten Einrichtungen sind ebenfalls in der Zeit der Belle Epoque zu suchen. Der Verkehrsverband hatte früh erkannt, dass eine weiterführende Möglichkeit, den Fremdenverkehr zu lancieren, darin lag, die Region als Erholungsstation für ganze Berufsverbände oder Schulen zu fördern. Kostengünstige Gruppenreisen und Gruppenferien bildeten nämlich einen wichtigen Aspekt des aufkommenden Massentourismus.

Der markante Aufschwung des Fremdenverkehrs im Toggenburg fand erst im Verlauf der 20er Jahre statt. Dies im Gegensatz zu den klassischen Tourismuszentren, die während der Belle Epoque ihre Blütezeit erlebten. Selbstverständlich wirkten sich der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise und später die infolge der politischen Wende in Deutschland verhängte Devisensperre auch auf das Tourismusgeschäft aus. Der Verkehrsverein hatte auch während der 30er Jahre trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation die Chancen erkannt, die sich dem Toggenburg boten. Offensichtlich zeitigten diese Absichten Erfolg, denn die Tourismuszahlen gingen im Verlauf der 30er Jahre kaum zurück. Der Trend hielt auch während des Zweiten Weltkriegs mehr oder weniger an. So war man über die hohen Frequenzen im ersten Kriegswinter 1939/40 beinahe selbst überrascht: In der Weihnachtswoche waren alle Betten belegt, auch die Monate Januar und Februar verliefen äusserst günstig. Hatte sich die Weltwirtschaftskrise noch negativ auf den Fremdenverkehr ausgewirkt, so konnte man während der Kriegsjahre sehr gute Tourismusbilanzen erzielen. Denn die Inlandgäste reisten dank den billigen Preisen und der verkehrsgünstigen Lage weiterhin in grosser Zahl ins Toggenburg.

Nach 1945 trat mit der Parahotellerie – private Ferienwohnungen oder -häuser – Schritt für Schritt eine neuartige Beherbergungsform auf den Plan. Die ersten eigentlichen Ferienwohnungen entstanden wie die Privatpensionen in Bauernhäusern, deren ehemalige Besitzer ins Mittelland abgewandert waren. Vor allem im Obertoggenburg entwickelte sich die Parahotellerie in der Folge beinahe rasant.

### **Bergsport im Alpstein und in den Churfürsten**

Die meisten Fremden suchten Ruhe und gesunde Luft. Sie spazierten entlang schattiger Wege und genossen die Sommerfrische. Die Verkehrsvereine der einzelnen Ortschaften waren

deshalb bestrebt, ein möglichst grosses Netz an komfortabel ausgebauten Spazierwegen einzurichten. Zu einem attraktiven Weg gehörten auch die beliebten Ruhebänke. Häufig besuchte man die pittoresken Schluchten im Chämmerlitobel bei Unterwasser oder bei den Thurfällen in der Nähe von Nesslau. Wer grössere Herausforderungen suchte, unternahm Bergwanderungen im Alpstein oder im Churfirstengebiet. Obwohl diese Gegenden recht gut durch Wege und Hütten erschlossen waren, erschienen solche Bergtouren immer noch als aussergewöhnliche Abenteuer.

Der Erlebnisbericht einer Wanderung des St. Galler Touristenklubs Edelweiss aus der Zeit um 1900 schildert die Besteigung des Speers und vermittelt uns ein witziges Stimmungsbild des zeitgenössischen Alpinismus. So wurden Wanderungen oder Bergtouren in den meisten Fällen als grössere, gesellige Gruppenanlässe – in der Regel ausschliesslich unter Männern – durchgeführt. *«[Auf dem Bahnhof Nesslau] Und siehe da, ausgerüstet mit wohlbeleibten Rucksäcken und währschaften Bergschuhen entstiegen dem Zug zehn unternehmend aussehende Clubgenossen vom T.C.E. (...) [Auf dem Weg] Auf der Bank daselbst ruhten zwei Toggenburgerinnen mit grossen Alpenrosensträussen. Das galante Präsidium konnte sich nicht enthalten, die eine, die ihm augenscheinlich sehr gefiel, zärtlich in die Wange zu kneifen und ihr in väterlich wohlwollendem Tone zu sagen, dass sie ein sehr nettes Toggenburgermaitli sei, was sie ihm ganz und gar nicht übelzunehmen schien(...) Hier gab's einen Halt behufs photographischer Aufnahme(...) so dass im ganzen fast eine halbe Stunde verstrichen war, bis die Aufnahme fertig und die Gesellschaft wieder marschbereit war. Das Photographieren ist ein undankbares Gut(...) [Auf dem Gipfel] Leider kam hier oben, fast 2000 m über dem Meeresspiegel, die verheerende Ansichtskartenepidemie zum Ausbruch. Der Berichtstatter bemerkte mit innigem Mitleid zwei dieser Unglücklichen, welche, von der schrecklichen Krankheit befallen, im Grase auf dem Bauche lagen und mit krampfhaften Bewegungen eine ganze Anzahl Karten beschrieb, um dieselben dann im Tale, einem unwiderstehlichen, krankhaften Triebe folgend, in den Briefkasten zu werfen(...) [Im Bergrestaurant] Bier her, hiess nun das Feldgeschrei. Ah, wie das schmeckte! Der reinste Göttertrank! (...) Alle Achtung vor den Abstinenzbewegungen (...) Aber wenn ich in glühender Sommernachmittagshitze von hohem Bergesgipfel mit lechzender Zunge und ausgetrockneten Gaumen ins Tal hinunterkomme, wo die Bierhausschilder lockend winken: dann möcht' ich um alles in der Welt nicht Abstinenzler sein.»*



Bergsportausrüstung und -bekleidung um die Jahrhundertwende. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

### «Der Säntis beugt sein Haupt»

Dank den gut ausgebauten Wegen wurde der Säntis schnell zu einem sehr beliebten Reiseziel. Schon bald wirkte sich deshalb der allgemeine Trend, auf die alpinistische Erschliessung der Berge auch eine technische folgen zu lassen, auf das Alpsteingebiet aus. Auch der Säntis sollte nun für alle und nicht nur für waghalsige Bergsteiger zu erreichen sein. Das wunderbare Panorama zwischen Bodensee und Alpen sei nicht nur einer kleinen privilegierten Gruppe, sondern auch den zahlreichen Kur- und Feriengästen zu überlassen, argumentierte man in weiten Kreisen. Durch eine Bergbahn werde die Attraktivität der Kur-landschaft Toggenburg massiv erhöht werden.

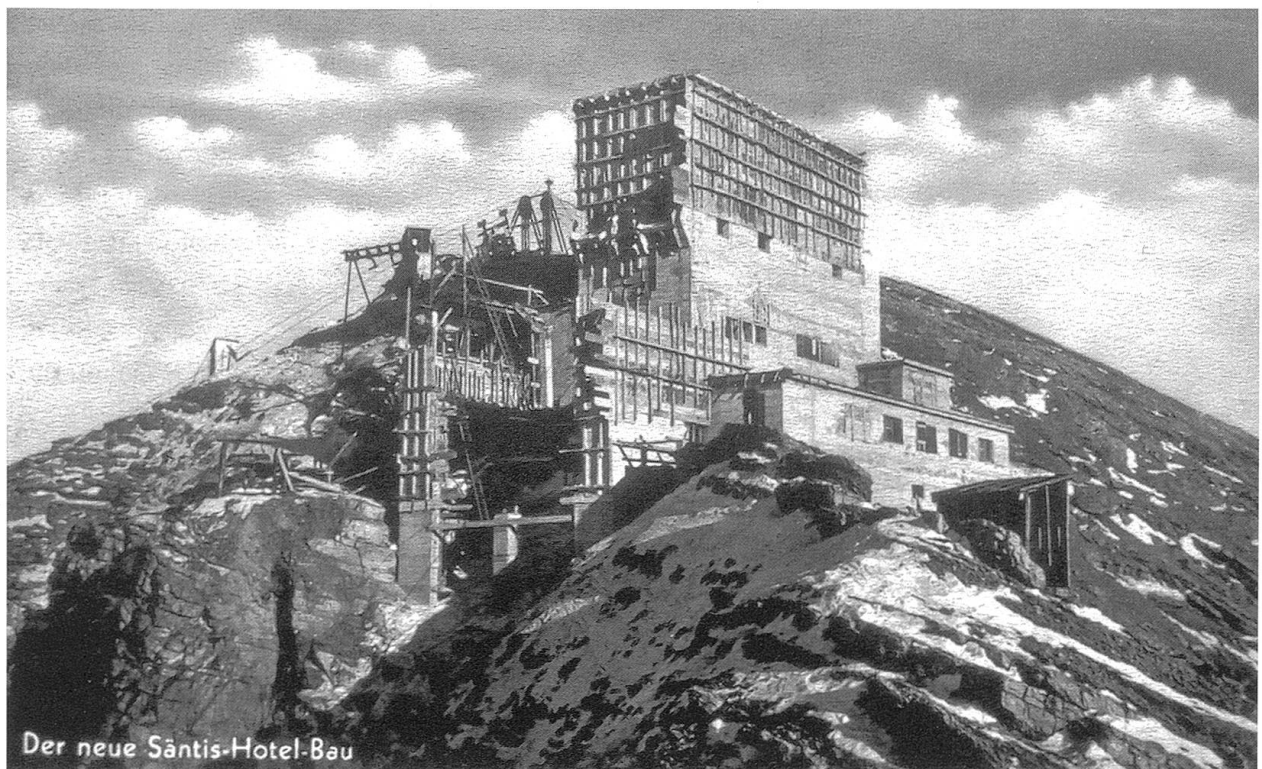
Bereits 1914, also ausgangs der Belle Epoque, wurde ein ehrgeiziges Bergbahnprojekt vom Toggenburg her auf den Säntis in Betracht gezogen. Dieses sah die Erreichung des Säntisgipfels in verschiedenen Etappen vor: eine Adhäsions-Schmalspurbahn von der Toggenburgerbahn-Endstation Nesslau aufs Äpli oberhalb Unterwasser. Von dort eine Zahnstangenbahn über den Rotsteinpass in einen grosszügigen Tunnelbahnhof unterhalb des Gipfels. Und schliesslich einen direkten Aufzug im Innern des Berges zu dessen Spitze. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte die Realisierung dieses Vorhabens. Im Jahre 1928

ergriffen Toggenburger Hoteliers erneut die Initiative zum Bau einer Bahn auf den Säntis Kulm. Dieses Projekt stand jedoch in einem erbitterten Konkurrenzkampf zu anderen Plänen. So beabsichtigten nun auch die Appenzeller, eine Drahtseilbahn von Wasserauen über den Seealpsee auf den Säntis zu bauen. Im Sinne einer günstigen Kompromisslösung sah man ein, dass auch eine Bahn von der Schwägalp her in Verbindung mit einer gut ausgebauten Passstrasse von hohem Nutzen für den toggenburgischen Fremdenverkehr sein könnte. 1935 konnte die Luftseilbahn in Betrieb genommen werden.

Die Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse eines zeitgemässen, die unterschiedlichsten sozialen Schichten umfassenden Fremdenverkehrs bildet ein wichtiges Argument für den Bau von Bergbahnen. Die Berge sollten nicht nur für Alpinisten bereitstehen. Die Ermöglichung einer gleichsam «sozialen Gerechtigkeit» betonte auch das Fremdenblatt: Nicht allein jene, die sich durch grobe Bergschuhe als Bergsportler kundtun, seien fähig, die Berge wirklich zu geniessen. Der hohe Genuss sei auch jenen zu gönnen, denen die körperlichen Kräfte versagten.

Nebst dieser angestrebten Anpassung einer Landschaft an die Bedürfnisse des neuartigen Fremdenverkehrs gab es einen zweiten Grund für den weitgehend unbestrittenen und unkritisierten Bau von Bergbahnen und Wintersportanlagen: die allgemeine Technikbegeisterung der Zeit. Die Werbung für die Iltios-

«Unser Säntis wird nicht der alte bleiben.» Bau Säntisbahn-Bergstation etwa im Jahre 1934.  
Foto: Privatbesitz.





Plakat Sântisbahn.  
Foto: Privatbesitz.

bahn steht als eindruckliches Beispiel für die menschliche Begeisterung für technische Errungenschaften, die sich vollumfänglich in die natürliche Umgebung einfügen, ohne diese auch nur im geringsten zu beeinträchtigen – im Gegenteil! Man sitze in einem vollständig sicheren, elektrisch betriebenen Wagen, dem eine Unsumme von Erfahrungen und mühsame, unverdrossene Vorarbeit die Möglichkeit gäben, ohne jede Gefahr und in der vorgeschriebenen Zeit an sein Ziel zu gelangen. Der Unterbau sei vertrauenerweckend in der Erde festgemauert. «Die Illtiosbahn ist gekommen, und schliesslich hat auch der stolze Sântis sein Haupt beugen müssen.» («Toggenburger Fremdenblatt» 1936)

Differenzierter charakterisierte ein anderer Artikel das ambivalente Verhältnis des Menschen zu Natur und Technik: «Und wenn es diese zwei Seelen im Menschen nicht gäbe, wenn nicht neben der Naturseele auch diese technische schlummerte, dann wür-

*de in diesen Tagen keine Säntisbahn eröffnet(...) Unser Säntis wird freilich nicht der alte Säntis bleiben(...) Sie alle [die Seilbahnpassagiere] werden den alten Berg loben und preisen, aber sie werden weniger Zeit haben wie die alten Säntisbesteiger.»* («Toggenburger Fremdenblatt» 1936)

## **Sport und Kultur**

Je mehr sich das Bedürfnis nach sportlicher Betätigung bei den Gästen durchsetzte, um so mehr mussten die Gastgeber solchen Wünschen entgegenkommen. Den Fremden reichten nun die schöne Bergwelt und die saubere Luft nicht mehr. Sie wollten sich neben Wandern und Bergsteigen auch anderweitig aktiv sportlich betätigen, wollten nicht nur ausspannen, sondern etwas erleben. Im Verlauf der 20er Jahre erstellten verschiedene Ortschaften Schwimmbäder – 1929 wurde beispielsweise ein solches am idyllischen See auf dem Wildhauser Schönenboden in Betrieb genommen.

Schon früh wurde ebenfalls in kultureller Hinsicht für das Wohl der Gäste gesorgt. Die Verkehrsvereine organisierten Auftritte von Gesangs- und Orchestervereinen, sorgten für stimmungsvolle Alpaufzüge und andere Volksfeste. Ab Ende der 20er Jahre besaßen die grössten Hotels sogar eigene Kurorchester; als bekanntestes unter ihnen galt das Orchester des «Sternen» Unterwasser. Im Jahre 1895 veranstaltete man eine grosse historische Ausstellung in Lichtensteig, deren Reingewinn zur Gründung eines Toggenburger Museums verwendet wurde. Eine solche Förderung des Geschichts- und Traditionsbewusstseins geschah sicherlich nicht nur zugunsten der Einheimischen, sondern vor allem im Interesse des Fremdenverkehrs. Nebst historischen Publikationen versuchte man auch naturwissenschaftliche Literatur herauszugeben. Anhand solcher geologischer oder biologischer Schriften konnten dann die Gäste Landschaft und Natur des Toggenburgs erkunden und kennen lernen.

## **Die «Entdeckung» des Winters**

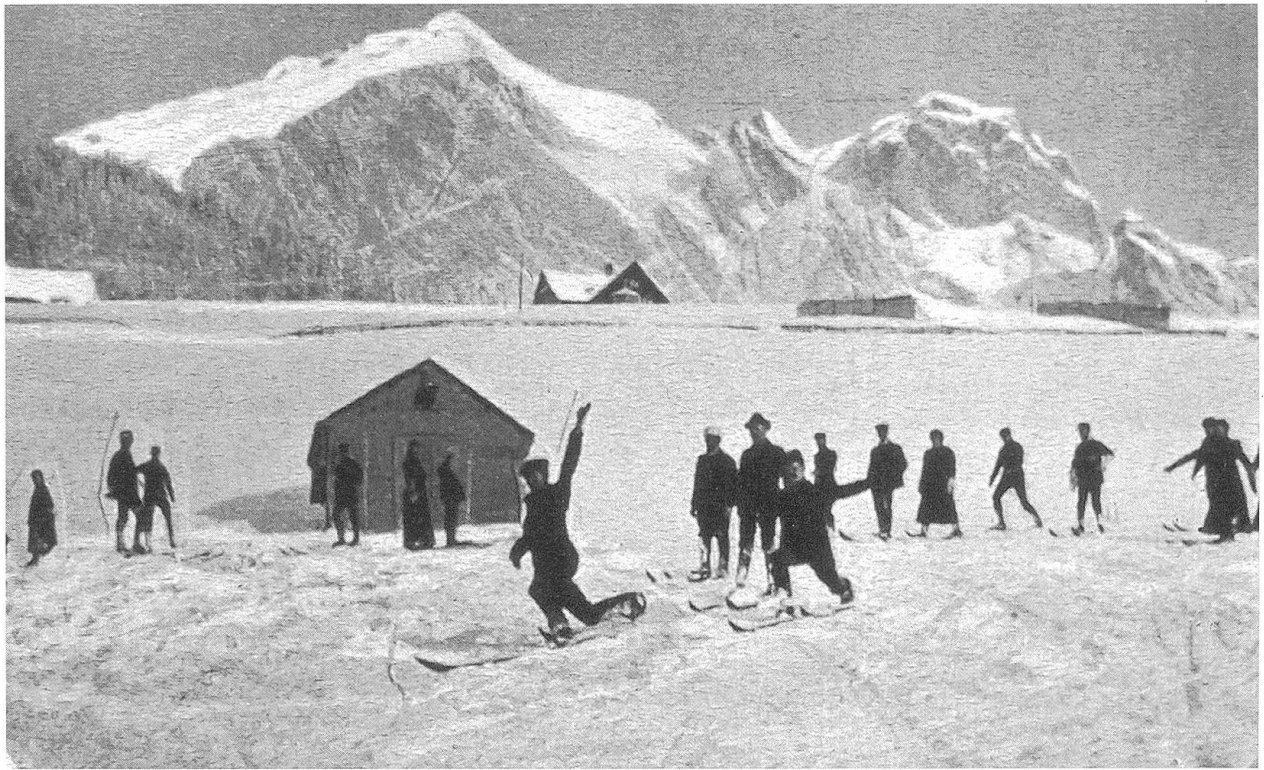
Noch um die Jahrhundertwende war es völlig klar: Der Winter im Toggenburg galt als unwirtlich, als Reisezeit keinesfalls geeignet. Der Tourismus hatte seine Saison zwischen Frühling und Herbst. Ein paar Jahre später tönte es ganz anders:

*«Ja – plötzlich; denn vor einer kurzen Spanne Zeit war der Toggenburger Winter in den Augen der Welt noch ein langer, stiller Schlaf. Heute ist er erwacht – ein kecker, frisch-fröhlicher Bursche.»*  
(Reiseführer Toggenburg 1908)

Winterkurlandschaft Toggenburg:  
Der Winter wird «entdeckt».  
Foto: Toggenburger Museum  
Lichtensteig.



Die ersten Skiversuche im Toggenburg verliefen abenteuerlich. Im Winter 1903/04 übten sechs Einheimische in Stein die für sie völlig neuartige norwegische Wintersporttechnik. Diese Unternehmung fand aus Angst vor einem «Entrüstungssturm des Volkes» bei Nacht statt und trug beinahe den Charakter einer geheimen Verschwörung: *«Mein Freund hatte irgendwoher sich ein Ski-Lehrbuch verschafft(...) Wir übten fleissig bei jedem hellen Mondenschein(...) Samuel stand gewöhnlich oben mit seinem offenen Buch und liess einen nach dem anderen abfahren. Wenn das Tempo zu rasch wurde, rief er ‹brämse, brämse!›, und dann trat der Stock, welcher normalerweise beim Abfahren mit beiden Händen waagrecht nach vorne gehalten werden musste, in Funktion. Derselbe wurde auf das Brems-Kommando seitwärts eingehakt und bewirkte das langsame Anhalten sowie in der Regel den Sturz(...) Nun wagten wir mit vereinter Kraft, einmal an einem Sonntag bei hellichem Tage gegen den Häderenberg anzusteigen und von dort mit ungezählten Purzelbäumen abzufahren. Jetzt brach der Sturm los. Teils höhnisches Gelächter, teils Beschimpfungen und Drohungen begleiteten uns, als wir ins Tal zurückkehrten. ‹Me g'siehts scho, dass die söst nüt z'tue händ, sös wöred's nöd derigi Dummheite mache oder öpis Verrückters's chönt mer sich jetzt nöd denkä, als Brettli in Bärg ue träge und druf obe aberutsche›, mit solchen oder ähnlichen Zurufen wurden wir bedacht. Ein alter Bauer hat sogar geäussert: ‹I würd jetzt scho lieber zueluege, wenn me min Bueb in Fridhof übere träge wür, as wenn der die Dummheite au mitmache sött.›»*



Die Ski der ersten toggenburgischen Wintersportler stammten vorwiegend aus einheimischen Werkstätten. In Stein produzierte der Schreiner Ulrich Forrer seit 1902 unter dem Namen «Säntis» solche neuen Wintersportartikel. Er orientierte sich dabei ganz am Vorbild norwegischer Modelle. Weiter zu seinem sportlichen Sortiment gehörten die bekannten Davoserschlitten sowie ein selbstkonstruierter Lenkschlitten. Das Geschäft muss schon in den ersten Jahren gut floriert haben. Der Umsatz der «Hölzer» wachse rapide, vermeldete der jährlich herauskommende Firmenprospekt stolz. Bald waren die «Säntis-Ski» weit über das Toggenburg hinaus bekannt.

Es dauerte nicht lange, bis die ersten Skiclubs entstanden. Den Anfang machte auch hier das Dorf Stein im Jahre 1905. Bis 1914 folgten auch Vereine in Wildhaus, Unterwasser, Alt St. Johann, Nesslau, Ebnet und Kappel. 1910 schloss man sich nach dem Vorbild des Verkehrsverbandes zum Toggenburger Skiklubverband zusammen. Auch hier zeigte sich, dass diese Zusammenarbeit nicht nur sportliche, sondern handfeste wirtschaftliche Zielsetzungen umfasste. Man wolle der Welt zeigen, dass es dem Toggenburg ernst sei mit der Förderung des Wintersportes und der Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs im Winter, hiess es im Reiseführer des Jahres 1911. Der Wintertourismus konnte von den für den Billigtourismus geschaffenen Grundlagen profitieren, denn im Winter kamen anfangs vor al-

Elegante Skiversuche in Wildhaus.  
Foto: Toggenburger Museum  
Lichtensteig.

lem am Sport und nicht am Luxus interessierte Gäste. Solchen Ansprüchen konnte das Toggenburg dank seinen bescheidenen Preisen und der für Tages- und Wochenendtouristen verkehrsgünstigen Lage gerecht werden.

### **Erste Skikurse**

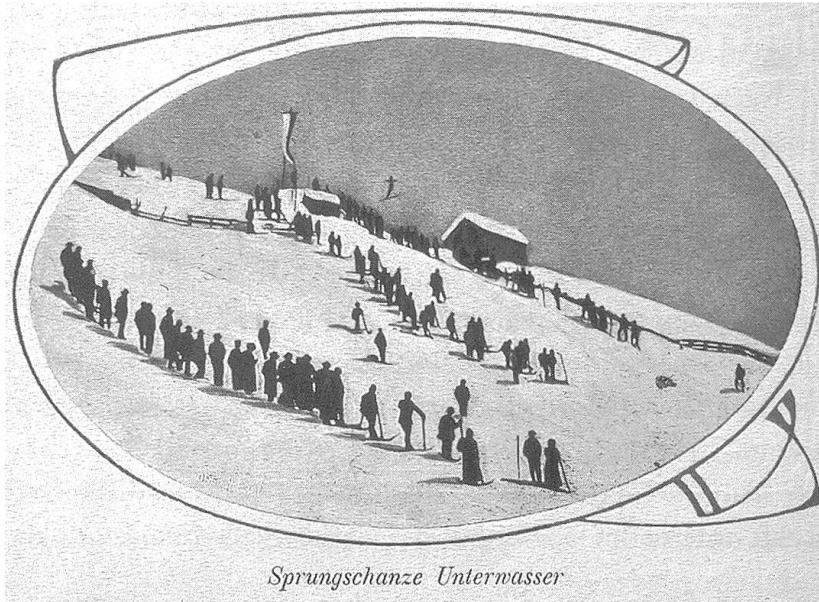
Im Januar des Jahres 1906 organisierte der Skiverein Stein den ersten Skikurs im Toggenburg. Da für einen solchen Lehrgang noch zu wenig einheimische Fachleute zur Verfügung standen, mussten auswärtige, der Norwegertechnik kundige Skilehrer beigezogen werden. Das Programm dieses dreitägigen Kurses unterschied sich nicht grundlegend von heute üblichen derartigen Anlässen.

Aus diesen Anfängen heraus entwickelte sich im Verlauf der 20er Jahre und vor allem nach der Erstellung der ersten Wintersportbahnen Mitte der 30er Jahre ein blühendes Skischulwesen, das auch gesamtschweizerisch gesehen sehr grosse Bedeutung erlangen konnte. Zusätzlich zu diesen Schulen für den alpinen Skisport förderte man im Toggenburg den später populär gewordenen nordischen Langlauf und gründete in den 50er Jahren in Alt St. Johann die erste schweizerische Skiwanderschule. Im Hinblick auf einen möglichst attraktiven Wintersport sollte für eine passende Infrastruktur gesorgt werden. So entstand bereits 1910 in Unterwasser die erste Sprungschanze. Für den Eissport errichtete man nun Eisfelder. Bergstrassen verwandelten sich im Winter in Schlittelbahnen und Bobruns. Auch das damals sehr beliebte Skijöring konnten die Gäste auf eigens präparierten Pisten betreiben.

### **«Ein Ziel für Schneehungrige»**

Im Juli 1934 konnten die nach dem Vorbild der Parsennbahn in Davos erstellte Drahtseilbahn auf die Alp Iltios sowie das dazugehörige Bergrestaurant dem Betrieb übergeben werden: *«Iltios wird in Zukunft noch in vermehrtem Masse das Ziel Sonnen- und Schneehungriger sein, die dem Nasskalten und Nebeligen der Städte auf einige Zeit zu entfliehen wünschen; denn bereits ist die Drahtseilbahn von Unterwasser nach der 450 m höher gelegenen Alp im Bau. Die Höhendifferenz, die heute in knapp anderthalb Stunden mit Seehunden [Steigfellen] unter den Skier überwunden wird, wird inskünftig in 6 Minuten von flinken Wagen bewältigt.»* («Toggenburger Fremdenblatt» 1939)

In der Folge entwickelte sich die Gegend der Alp Iltios durch den Bau weiterer Anlagen zu einem grösseren Skigebiet. Den



Ideale Trainings- und Wettkampfbedingungen für die Vorgänger Simon Ammanns. In Unterwasser entstand 1910 eine Sprungschanze. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.



Plakat zur Eröffnung der Iltiosbahn 1934. Foto: Toggenburger Museum Lichtensteig.

spektakulären Abschluss bildete 1972 die Erstellung einer Luftseilbahn auf den Gipfel des Chäserrugg.

Nach dem Bau der Iltiosbahn folgten weitere Bergbahnprojekte. Den nächsten Schritt machte 1937 die Gemeinde Wildhaus mit der Erstellung einer Schlittenseilbahn, einer sogenannten Funiculair, ins Oberdorf, wo man auch ein grosszügiges Bergrestaurant einrichtete. 1949 ersetzte man das Funi durch einen leistungsfähigeren Skilift. Ein Jahr nach Ende des Krieges baute auch Alt St. Johann eine Sportbahn, und zwar einen Skilift, der im Sommer jeweils in eine Sesselbahn umfunktioniert werden konnte. Bei der Lancierung des Winterfremdenverkehrs arbeitete man im Toggenburg praktisch nicht zusammen. Jede Ortschaft unternahm eigene, mit der Nachbargemeinde kaum koordinierte Massnahmen.

## Literatur

- BÜCHLER, HANS: Beschreibung der «Toggenburgischen Gebirgen». Die Entdeckung und Erschliessung des obersten Toggenburgs durch Wissenschaftler, Künstler und Reisende. Toggenburgerblätter für Heimatkunde, Nr. 35. Wattwil 1985.
- BÜCHLER, HANS: Die Entdeckung und Erschliessung der Toggenburger Bergwelt und Natur durch Wissenschaft und Tourismus. In: Büchler, Hans (Hrsg.): Das Toggenburg: eine Landschaft zwischen Tradition und Fortschritt. Sulgen 1992. S. 99–107.
- BÜCHLER, HANS: Die Entwicklung des Skisports im Ober-toggenburg. In: Terra Plana 1986. Mels 1986. S. 11–15. 1992. S. 67–77.
- BÜCHLER, HANS (Hrsg.): Entdeckung und Erschliessung. In: Der Alpstein. Natur und Kultur im Säntisgebiet. Herisau 2000.
- Reiseführer: Kurlandschaft Toggenburg. Hrsg. v. Verkehrsverein Toggenburg. Lichtensteig 1895, 1896, 1904, 1908, 1911, 1917, 1921.
- Das Toggenburg. Illustriertes Fremdenblatt. Offizelles Organ des Verbandes Toggenburger Verkehrsvereine. Krummenau/Gais 1926–1939.
- WICK, CHRISTOPH: Die touristische Erschliessung des Toggenburgs von der Belle Epoque bis zum Zweiten Weltkrieg. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit Universität Zürich, 1992.