

Bahnen und andere Lifte Chronologische Auflistung

1934 Die Drahtseilbahn Unterwasser-Iltios wurde erbaut.

1937 In Wildhaus entstand die Schlitten-Seilbahn «Funi» von Wildhaus ins Oberdorf.

1938 In Unterwasser wurde vom Iltios ins Stöfeli eine Schlitten-Seilbahn «Funi» gebaut.

1939 Die Schlitten-Seilbahn Stöfeli (Unterwasser) wurde in einen Gurten-Skilift umgebaut.



Der Wildhauser «Steili-Karl» Wenk bei der Talstation mit dem Funi-Schlitten «Vreneli».

1945 In Wildhaus wurde der Gurten-Skilift Oberdorf-Gamsalp in Betrieb genommen.

1946 In Alt St. Johann wurde die Sellamatt-Sesselbahn in Betrieb genommen.

1949 Eine Sesselbahn ersetzte die «Funi» von Wildhaus ins Oberdorf.

1955 In Alt St. Johann Starckenbach wurde die Kistenbahn auf die Alp Selun gebaut.

1956 Errichtung des Skilifts Thur in Wildhaus.

1958 Der Gurten-Skilift von Oberdorf auf die Gamsalp wurde durch einen Skilift ersetzt.

1959 Auf dem Iltios in Unterwasser wurde der Übungslift gebaut.

1960 Auf der Sellamatt in Alt St. Johann wurde der Skilift Ruestel errichtet.

1962 Im Oberdorf in Wildhaus nahm der Skilift St. Gallerweid den Betrieb auf.

1962 Ein Skilift ersetzte den Gurten-Skilift Iltios-Stöfeli.

1962 Die Sesselbahn Oberdorf-Gamsalp wurde umgebaut.

1963 In der Kollersweid in Wildhaus entstand ein Skilift. 2009 wurde er abgerissen.

1965 In Krummenau entstand die 2er-Sesselbahn auf die Wolzenalp.

1965 Ebnat-Kappel baute die Girlen-Skilifte.

1965 Mosnang erhielt einen Skilift.

1965 In Krinau wurde der erste Skilift gebaut.

1966 In Wildhaus wurde ein Skilift von der Gamsalp auf den Gamserrugg gebaut.

1966 Der Espel-Skilift in Unterwasser wurde errichtet.

1966 In Alt St. Johann entstand der Übungs-Skilift Dorf. 1992 wurde er abgerissen.

Attraktionen, damit die Gäste bleiben

Die Gefahr einer Abwanderung von Kurgästen und Passanten wurde in Unterwasser in den späten 1920er-Jahren erkannt. Es musste eine neue Attraktion entstehen.

Eine Statistik aus dieser Zeit zeigt auf, dass die Logiernächte abnahmen. 1933 brachten die Ortschaften Wildhaus, Unterwasser und Alt St. Johann zusammen 48000 Sommerkurtag und 22000 Winterkurtag auf. Als Vergleich: 1931 waren es zusammen noch rund 80000 Logiernächte. Ein weiterer Vergleich zeigt, dass das obere Toggenburg zu den grossen Tourismusorten gehörte. Denn 1931 wiesen Engelberg 74000, Pontresina 86000 und Schuls-Tarasp 80000 Logiernächte auf. Allein Unterwasser zählte mit rund 35000 Logiernächten zu den ganz Grossen. Adelboden verzeichnete zu dieser Zeit 33000, Mürren 22000 und Klosters 42000 Übernachtungen.

150 JAHRE
WINTERSPORT
TOGGENBURG

Wie und wann genau die Idee einer Standseilbahn von Unterwasser auf den Iltios entstand, ist nicht bekannt. Die Initianten, Walter Looser, Hotelier des Hotels Sternen in Unterwasser, und Jakob Geisser, Präsident des Kur- und Verkehrsvereins Unterwasser, reichten im August 1932 ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Unterwasser zur Alp Iltios beim Bundesrat ein.

Ein Jahr Bauzeit

Knapp ein Jahr später, im Oktober 1933, konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Am 25. Juli 1934 war die erste Probefahrt, und bereits ein Tag später, am 26. Juli, konnte der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen werden. In der Konzession, die der Bund 1933 aufstellte, wurden auch die Fahrpreise festgelegt: Eine Bergfahrt kostete damals 1.50 Franken und eine Rückfahrt 2 Franken. Ausser der Konzessionsdauer, die 2013 erstmals verlängert werden musste, sind seit damals sämtliche Bestimmungen aufgehoben worden. Die effektiven Baukosten betragen 766362 Franken. Über eine Notwendigkeit eines Restaurants oder sogar eines Hotels auf dem Iltios wurde diskutiert. Wobei die finanzielle Lage es nicht zulies, dieses durch die Gesellschaft zu bauen. Der Hotelier Walter Looser entschloss sich, die Finanzierung, den Bau und den



Die DUI - Drahtseilbahn Unterwasser Iltios - in den Anfangszeiten.



Hochbetrieb bei der Funi-Talstation im Winter 1938.

Betrieb eines Restaurants auf eigene Verantwortung zu übernehmen. Wobei die DUI (Drahtseilbahn-Unterwasser-Iltios) den Bau mit Boden und einem A-fonds-perdu-Beitrag unterstützte.

Das ganze obere Toggenburg hatte in den 1930er-Jahren mit einer wirtschaftlichen Krise zu

kämpfen. Der Ruin vieler Handstickereien zwang die Bevölkerung im Tal, für eine andere Verdienstmöglichkeit zu schauen. Der damalige Gemeinderatschreiber von Wildhaus, Heinrich Koch, war Vater des Bergbahnprojekt-Gedankens. 1937 las Koch in einem Prospekt das erste Mal über die Eröffnung einer

der ersten Skilifte weltweit: der Bolgenlift Davos, der 1934 eröffnet wurde. Gleichzeitig erfuhr Hotelier Carl Rieth (Hotel Alpenblick) in der «Schweizer Illustrierten», dass auf der Lenzerheide eine Schlittenseilbahn ihren Betrieb aufgenommen hat.

Warnung vor Abenteuern

Zusammen mit Heinrich Hilty, Tierarzt und Hotelier des «Ackers» Wildhaus, riefen die drei Visionäre im Februar 1937 eine Versammlung des Skiclubs ein. Die Skilehrer waren begeistert, die Pessimisten warnten vor Abenteuern. Denn sie befürchteten, dass eine weitere Sportbahn neben der Iltiosbahn kaum lebensfähig wäre, denn Unterwasser sei das Zentrum des Wintersports. Tags darauf sicherte Hotelier Stephan Walt (Hotel Hirschen) den Initianten seine Hilfe zu. Auch die Frau von Heinrich Hilty ermunterte die Initianten und wünschte sich, dass dort eine Bahn gebaut würde, wo eine Verlängerung zu späterer Zeit möglich wäre.

Die Ereignisse überstürzten sich in der Folge. Im Juni 1937 reichten die Initianten Walt, Rieth und Hilty beim Bundesrat ein Konzessionsgesuch ein mit den Worten: «Der Fremdenverkehr ist für Wildhaus zur Lebensnotwendigkeit geworden.» Im September 1937 wurde die Konzession erteilt. Eine Einsprache der Verantwortlichen der Iltiosbahn wurde zurückgezogen, nachdem sich die Wildhauser Initianten bereit erklärt hatten, von einer Einsprache bei einer Verlängerung der Konzession für die Iltiosbahn abzusehen.

«Vreneli» und «Ueli»

Die Bauzeit der Schlittenseilbahn war überraschend kurz. Am 23. Dezember 1937 wurde die Bahn von den Behörden abgenommen und konnte sofort eröffnet werden. Die Baukosten beliefen sich auf 45000 Franken. Wobei alleine das Restaurant rund 18000 Franken kostete. Die Fahrzeit für die 790 Meter betrug 9 Minuten. Pro Stunde konnten rund 90 Personen transportiert werden.

Die Seilbahn verfügte über zwei Schlitten, die auf die Namen «Vreneli» (linke Spur) und «Ueli» (rechte Spur) getauft wurden. Die ersten Schlittensführer waren Johann Forrer (Ueli) und «Steili-Karl» Wenk (Vreneli).

Christiana Sutter

Informationen und Bilder stammen aus dem Archiv der Homepage von Jörg Walker, der im Februar 2010 verstorben ist. www.jwalker.ch

Von Ideen, Visionen und Projekten

CHRISTIANA SUTTER

TOGGENBURG. Im Toggenburg gab es immer wieder Ideen, Visionen und Bahnprojekte. Sei es 1907 das Projekt einer Strassenbahn von Ebnat-Kappel nach Unterwasser oder das 1908 abgelehnte Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Wattwil über Wildhaus nach Buchs. 1909 wurde eine Gesuch für eine Schmalspurbahn ab Nesslau eingereicht. Eine Konzession wurde 1910 erteilt, die Bahn aber nie gebaut. Ob es an den Finanzen lag? Genaueres ist nicht bekannt.

Säntis - Ziel vieler Projekte

Bevor die heutige Säntisbahn gebaut wurde, war der Säntis ab

1886 Ziel einiger Bahnprojekte, auf der Appenzeller wie auch auf der Toggenburger Seite. Das erste Projekt kam von den Appenzellern. 1903 wurde die Konzession für eine Zahnradbahn erteilt. Geplant war die Streckenführung von Appenzell über Wasserauen auf die Meglisalp und hinauf auf den Säntis. Als die Bahnstrecke Appenzell-Wasserauen fertiggestellt war, ging den Initianten das Geld aus und die Konzession erlosch.

Lift zum Säntisgipfel

1914 gab es ein weiteres Toggenburger Projekt: Eine Schmalspurbahn von Nesslau über Unterwasser ins Älpli und dann weiter mit einer Zahnradbahn über den Rotsteinpass hinauf



2015: 80 Jahre Säntisbahn.

zum Säntis. Um den Gipfel zu erreichen, war ein 70 Meter langer Lift geplant.

Die Säntisbahn feiert

Das Projekt einer Luftseilbahn von Unterwasser über den Kühboden auf den Säntis von Walter Looser (Hotel Sternen, Unterwasser) wurde nicht weiterverfolgt, als 1928 das Konzessionsgesuch für die heutige Säntisbahn eingereicht wurde. 1933 wurde die Konzession erteilt und bereits kurze Zeit später mit dem Bau begonnen. Nach nur zwei Jahren Bauzeit konnte die Seilbahn auf den Säntis am 31. Juli 1935 eingeweiht werden. Die Fahrt kostete damals 10 Franken. 2015 feiert die Säntis-Schwebebahn ihr 80-Jahr-Jubiläum.

Toggenburg 150 Jahre Wintertourismus

Die Schweiz gilt als Geburtsstätte des Wintertourismus. Dies nimmt Schweiz Tourismus zum Anlass, dieses Ereignis 2015 zu feiern. Das Toggenburg tritt in dieser Skigeschichte in den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts in Erscheinung. In einer losen Serie während des Winters bringt unsere Zeitung mehrere Beiträge über verschiedene Themen aus der Vergangenheit und der Gegenwart des Wintersports im Toggenburg. (red.)

Chronologische Auflistung

1967 In Stein entstand der Eggli-Skilift. 2001 wurde er abgerissen.

1970 Die untere Sektion des Girlen-Skiliftes wurde in eine Sesselbahn umgebaut.

1970 Das Skigebiet Gamplüt in Wildhaus nahm seinen Betrieb auf. Es entstanden ein Sessellift, ein Skilift in der Fros und einer ab der Lisigweid. Die Skilifte waren nur zwei Jahre in Betrieb. Sie wurden später demontiert und verkauft.

1971 Der Skilift Hörnli Schönengrund wurde errichtet.

1972 In Unterwasser entstand die Luftseilbahn auf den Chäserrugg (LIC).

1972 Zur bestehenden Sesselbahn von der Thur ins Oberdorf in Wildhaus entstand parallel eine zweite Sesselbahn.

1974 Der Freienalp-Skilift in Wildhaus nahm den Betrieb auf.



Skilift Alt St. Johann-Sellamatt in den 1960er-Jahren

1974 Im Oberdorf Wildhaus entstand mit dem Gültenweid-Skilift ein zweiter Übungslift.

1975 In Alt St. Johann wurde ein Verbindungsskilift von der Sellamatt zum Ruestel errichtet.

1981 Auf dem Chäserrugg in Unterwasser entstand ein Skilift.

1982 Eine Sesselbahn ersetzte den Skilift vom Oberdorf auf die Gamsalp in Wildhaus.

1993 Eine Kabinenbahn ersetzte den Sessellift auf die Gamplüt in Wildhaus.

1995 Eine 4er-Sesselbahn ersetzte beide Sesselbahnen von der Thur ins Oberdorf Wildhaus.

1996 In Krinau wurde der alte Skilift ersetzt.

1999 Der Ruestel-Skilift wurde durch eine Sesselbahn ersetzt.

2003 Der Sessellift von Alt St. Johann auf die Sellamatt wurde durch eine Sessel-Kabinenbahn ersetzt.