

Atemberaubende Aussicht in sechs Länder

Der Säntis war schon ein Aussichtsberg, lange bevor es die Schwebebahn gab. Die neu gebaute Bahn war derart modern, dass sie die zuständigen Schweizer Behörden verunsicherte. Der Säntis ist auch in die deutsche Literaturgeschichte eingegangen.

SÄNTIS ■ (pd) Als Aussichtsberg war der Säntis schon vor 100 Jahren weitherum konkurrenzlos. So heisst es in einem Prospekt aus dem Jahr 1910 für eine Säntisbahn, die allerdings schienengebunden geplant war, die «Verkehrszunahme» in den Bergen habe sich ähnlich stark entwickelt wie «der Aufschwung des Verkehrs auf den Zufahrtlinien». In den Sommermonaten Juli und August des Jahres 1890 sei der Säntis erst von 2677 Personen besucht worden, 1907 dagegen von «etwas über 13'000 Personen». In einem idealen Sommer, der sechs Monate dauere, seien es gut und gerne 20'000 Personen, davon an schönen Sonntagen allein 1'000 bis 1'400. Zudem werde der Säntis neuestens «bei jedem Wetter besucht, was früher nicht der Fall gewesen» sei.

Einzigartig lohnendes Ziel

Und das für eine Aussicht, «die mit 5 – 7-stündigem anstrengendem Marsch hinauf und nicht viel weniger hinunter erkaufte werden muss». Das Ziel, das «eine derartige Anziehungskraft auszuüben imstande ist, muss schon einzigartig lohnend sein». In der Tat: Eine atemberaubende 360-Grad-Rundsicht in sechs Länder, eine «grenzenlose» Aussicht über das einzigartige Alpenpanorama ins Fürstentum Liechtenstein, die Bundesländer Vorarlberg, Bayern, Baden-Württemberg, in die umliegenden Schweizer Kantone bis zu den Berner Alpen oder gar bis ins italienische Piemont. So besehen, sei der Säntis weit populärer als Rigi, Pilatus, Gornergrat, die damals alle schon mit einer schienengebundenen Bahn erschlossen waren. Keiner dieser Gipfel hätte vor dem Bau der Bahn «die heutigen Frequenzen des Säntis» aufgewiesen, hiess es damals weiter.

Wie bekannt und attraktiv der Säntis damals und schon früher in der nähern und weitem Bodensee-Region war, zeigte sich gemäss dem gleichen Prospekt aus dem Jahre 1910 schon 23 Jahre zuvor, beim ersten, allerdings fehlgeschlagenen Projekt einer Säntisbahn. Damals seien im Bodenseegebiet und in Württemberg für über 600'000 Franken Aktien gezeichnet worden.

Der «Sänger des Alpsteins» und des Säntis

Dieses Projekt wurde nur ein Jahr nach dem Tod Joseph Victor von Scheffels (1886) an die Hand genommen, der als «Sänger des Alpsteins» und somit auch des Säntis gilt. Mit dem Roman «Ekkehard», seinem erfolgreichsten Werk, einer Geschichte aus dem 10. Jahrhundert, etablierte er sich endgültig als Bestsellerautor mit Auflagen von mehreren 100'000 Exemplaren. Damit wurde er, so das Urteil der Literaturgeschichte, «zum Lieblingsschriftsteller des gehobenen Bürgertums». Geschickt bezog von Scheffel im «Ekkehard», der zum Teil im Alpstein spielt, Geschichte und Landschaften des Bodenseegebietes mit ein.

Scheffel nannte den Säntis «Herr und Meister» und den knapp weniger hohen Altmann «Busenfreund und Kanzler».

Einige seiner letzten Lebensjahre verbrachte Scheffel in Sichtweite des Säntis – auf der Mettnau bei Radolfzell.

1855, im Erscheinungsjahr des «Ekkehard», entdeckte übrigens Livingstone die Viktoria-Fälle, konnte dank der Elektrolyse erstmals Aluminium produziert werden, wurde in Paris das erste Warenhaus der Welt eröffnet und in Berlin die erste Litfass- (Plakat-) Säule aufgestellt.

Verunsicherte Behörde

Die geplante Schwebbahn auf den Säntis verunsicherte die Schweizer Behörden. Da nützte es nichts, wenn der damalige Promotor und Verwaltungsratspräsident Carl Meyer sich erstaunt zeigte, dass der Bund merkwürdigerweise bisher Standseilbahnen bevorzugt habe. Ein Vergleich der Anzahl Betriebstage der österreichischen Luftseilbahnen mit denen der Standseilbahnen der Schweiz fiel aus Sicht Meyers ernüchternd aus: Luftseilbahnen seien «im Winter doppelt überlegen, weil keine Anlagen auf dem Erdboden vom Schnee befreit werden müssten», zitiert der Historiker und Journalist Hans Hürlemann.*

Auslöser für diesen Vergleich: Die Bewilligungsbehörde, das für die Bahnen zuständige Bundesamt, misstraute der Sicherheit der Schwebbahn. Deshalb verlangte man Installationen, die in Deutschland und Österreich, wo man bereits Erfahrungen im Bau von Schwebbahnen hatte, nicht vorgeschrieben waren. Dabei war die Bahn nach damaligen Begriffen hochmodern gesichert, so Hans Hürlemann: «Insbesondere war sie gegen eine Überlastung der Motoren und gegen jede Überschreitung der Höchstgeschwindigkeiten geschützt. Windmesser sorgten dafür, dass bei heftigem Wind nur mit verminderter Geschwindigkeit gefahren wurde. Das Kabinentelefon verband die schwebenden Passagiere mit der Tal- und Bergstation»*.

Heute: Sicherheit auf höchstem Niveau

Heute ist die Sicherheit immer noch ein zentrales Thema – aber auf höchstem Niveau. So sagt Roland Streule, Chef Technik der Säntis-Schwebbahn: «Wir haben in unsern Reihen sechs eidgenössisch diplomierte Seilbahn-Fachleute. Das ist ein hoher Ausbildungsstand, der Sicherheit gewährleistet; daran wollen wir festhalten». Zudem werden zahlreiche Geräte, so die Steuerung, doppelt geführt. Die Erfahrungswerte zeigen auch, dass die extremen Temperaturunterschiede von bis zu 30 Grad zwischen Tal- und Bergstation, die bei der Säntisbahn herrschen können, dem Material nicht zusetzen.

Die Sicherheit der Schwebbahn wird nicht nur während der jährlichen Kontrollarbeiten im Januar überprüft, sondern Tag für Tag, Stunde um Stunde. Das gilt vorab für jene Funktionen, die nach Roland Streule «Sicherheits-relevant» sind. Bei jeder Ausfahrt aus der Station läuft ein Check vollautomatisch ab, und auch während der Fahrt selbst werden solche Checks wiederholt. Würde etwas auftreten, das die Sicherheit gefährden könnte, würde die Fahrt der Kabine automatisch gestoppt.

*Quelle des Artikels: Hans Hürlemann: «Säntis – Ziel vieler Träume». Erhältlich in den Shops der Säntis-Schwebbahn.

Zeichen total: 5871

(inkl. Leerzeichen, Titel nicht mit gerechnet)

pd-sbu, 2010

Medienkontakt

Säntis-Schwebbahn AG

Bruno Vattioni, Geschäftsleiter +41 (0)71 365 65 52,

bruno.vattioni@saentisbahn.ch

CH-9107 Schwägalp

T +41 (0)71 365 65 65, F +41 (0)71 365 65 66

www.saentisbahn.ch, kontakt@saentisbahn.ch