

Texte aus der Dokumentationsbibliothek



Der Bau der Seilbahnen ins Pizolgebiet (RA 060)
Institut St. Maria 2023
Benjamin Wyss

Der Bau der Seilbahnen ins Pizolgebiet

Wie kam es zur Entstehung der beiden Zubringerbahnen am Pizol?

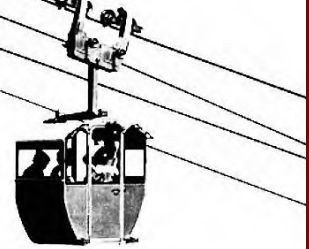


Maturaarbeit von Benjamin Wyss

Institut St. Maria

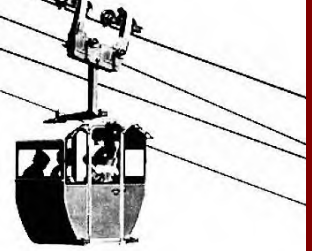
Betreuungslehrer: lic.phil.I. Heinrich Tschirky

Sommer 2023



Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Einleitung..... | 2 |
| Hauptteil | 4 |
| Skitourismus am Pizol im 20. Jahrhundert..... | 4 |
| Sesselbahn Wangs | 7 |
| Standseilbahn Bad Ragaz | 8 |
| Neue Projekte | 9 |
| Zeitungskrieg..... | 11 |
| Aktienzeichnung..... | 14 |
| Die Bahnsysteme | 15 |
| Einigungsversuche scheitern | 17 |
| Bau der Bergbahnen | 19 |
| Schlussteil..... | 21 |
| Bibliografie..... | 23 |
| Zusammenfassung | 26 |
| Anhang..... | 28 |



Einleitung

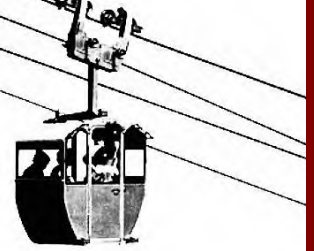
In der folgenden Arbeit geht es um die Bergbahnen, welche in das Pizolgebiet führen. Diese wurden Mitte der 1950er Jahre in der Region Sarganserland im Kanton St. Gallen gebaut. Die Arbeit konzentriert sich auf das Zustandekommen dieser Bahnen und beantwortet die Leitfrage:

Wie kam es zur Entstehung der beiden Zubringerbahnen am Pizol?

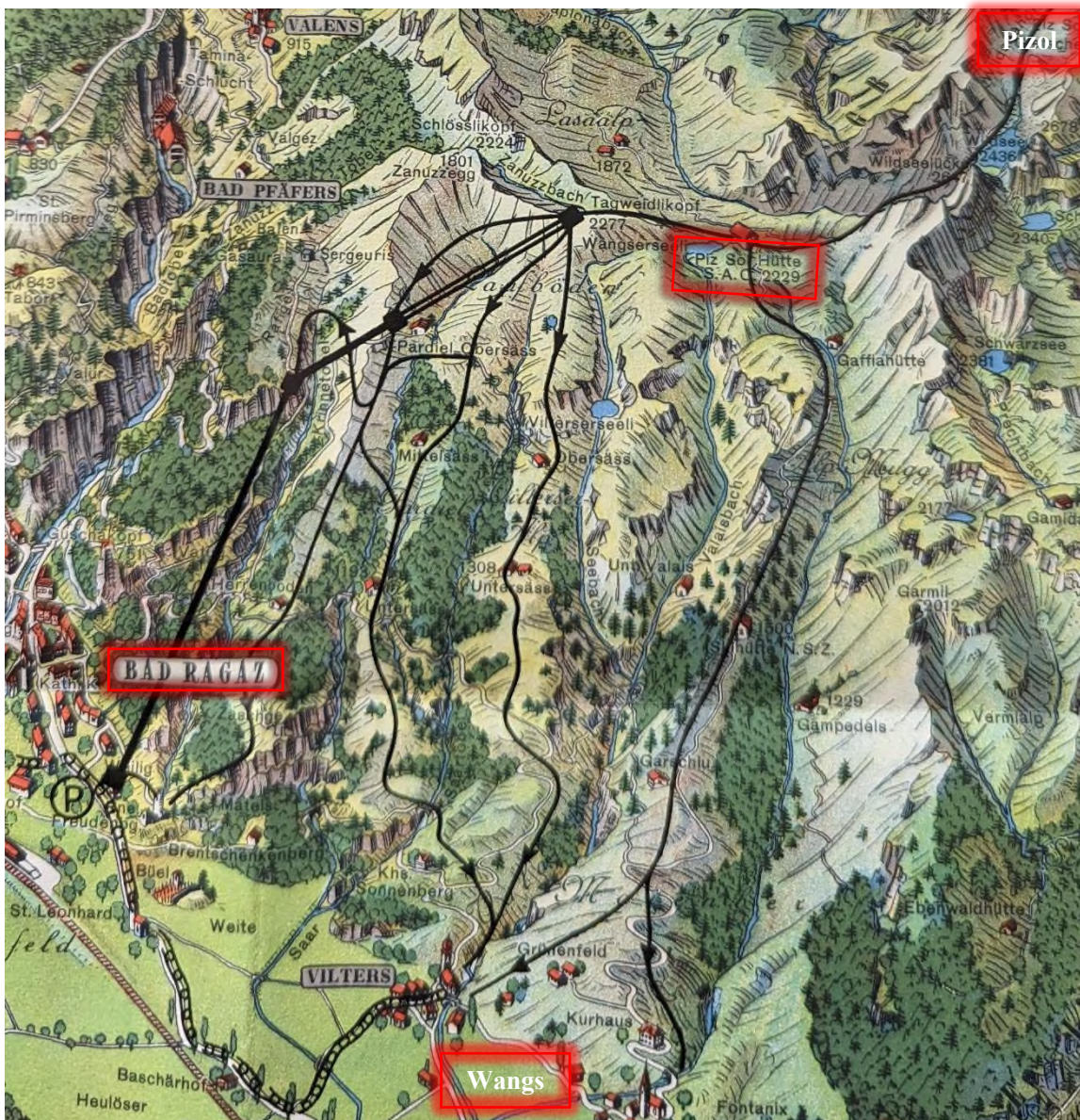
Zu diesem Thema wurden schon mehrere Zeitungsartikel veröffentlicht. Die Regionalzeitung Terra Plana publizierte ein paar Artikel in ihren Ausgaben, welche unter anderem in dieser Arbeit verwendet werden. Die Artikel «*Gäste am Pizol*» von Thomas Grünenfelder aus Wangs (4/1995) und «*Der Gipfel war das Ziel*» von Hans Jörg Widrig aus Bad Ragaz (4/2007) haben sich insbesondere mit dem Entstehen der beiden Bergbahnen beschäftigt und geben einen Überblick über deren Geschichte, wobei sie aber relativ oberflächlich bleiben und den Konflikt der beiden Unternehmen untereinander kaum ausarbeiten.

Zudem wurden Abschlussarbeiten über die Entstehungen der Bahnen verfasst. Hier zu erwähnen sind die «*Gründungsgeschichte der LWP [Luftseilbahn Wangs Pizol] AG*» (2005/2006) von Pascal Wyss aus Wangs und die «*Bergbahnen Bad Ragaz-Pizol Sportbahnen Bad Ragaz*» von Christof Keel aus Bad Ragaz. Diese beschäftigten sich jeweils mit dem Unternehmen ihres eigenen Dorfes und erwähnten das andere Projekt nur beiläufig.

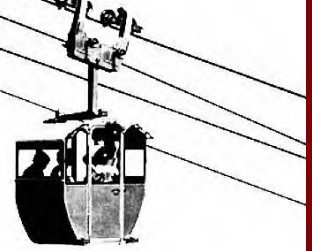
Ansonsten bleibt die Quellenlage aber relativ dünn. Die Pizolbahnen AG selber konnten auf Nachfrage kein Quellenmaterial zur Verfügung stellen, ebenso die Politische Gemeinde Vilters-Wangs. Es gibt auch keine Sachbücher oder andere Abhandlungen über das Thema. Daher stammt das meiste Material für diese Arbeit aus Archiven von Behörden, Privatpersonen und Zeitungen. Hier besonders zu erwähnen sind das Staatsarchiv St. Gallen, das Ortsgemeindearchiv Wangs, die Privatarchive von Jürg Hess aus Bad Ragaz und Leo Kalberer aus Wangs (beide Hobbysammler



von Zeitungsartikeln, Prospekten und anderen Akten), sowie das Zeitungsarchiv der Regionalzeitung «Sarganserländer» aus Mels.



Übersichtskarte der Ortschaften



Hauptteil

Skitourismus am Pizol im 20. Jahrhundert

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Skifahren keine so populäre Sache wie heute. Das zeigt unter anderem der Bericht der Hauptversammlung des Frühjahres 1903 der SAC (Schweizer Alpen-Club) *Sektion Piz Sol*:

«Schon vor drei Jahren hatte Hch. [Heinrich] Spoerry an einer Hauptversammlung ein Paar lange, schmale und an der Spitze aufgebogene Bretter vorgezeigt und [...] möchte die Sache hier auch ausprobieren [...] Es scheint, dass die Piz Söler am Anfang dem neuen Fortbewegungsmittel kein grosses Vertrauen entgegenbrachten. Um dem Spott der Mitbürger zu entgehen, wurde das Skifahren in Mondscheinnächten geübt, an Orten, wo sonst im Winter kein Mensch durchkam [...]»¹

Die wenigen geübten Bergsteiger, die die Skier für Hochtouren im Winter nutzten, rechneten nicht mit einer wachsenden Popularität dieser Sportart. Der Präsident der Sektion äusserte sich noch 1903: *«Es sind in der Sektion Piz Sol drei Skifahrer, und es werden wahrscheinlich nie mehr werden.»²*

Doch schon bald sollte sich das ändern. Als in der Lenzerheide im gleichen Jahr der erste offizielle Skikurs durchgeführt wurde, waren auch zwei Mitglieder aus der Sektion Piz Sol dabei.³ 1905 wurde in Bad Ragaz der Sportklub Ragaz gegründet und schloss sich dem Schweizerischen Skiverband an,⁴ sodass schon ein Jahr darauf eigene Skikurse angeboten werden konnten.⁵

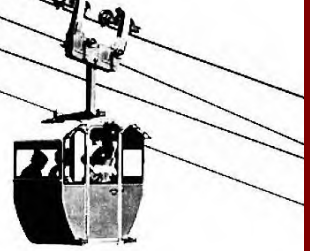
¹ Hobi, Die Herausforderungen am Berg sind vielfältig, S. 5

² Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 47

³ Die SAC-Sektion Pizol, S. 19f

⁴ Ragaziana Stiftungsarchiv (fortan RZSA), 1. Ordner Pizolbahnen, 15.01.1906

⁵ RZSA, Ragaz, 1906



Die Anzahl der Skifahrer im Pizolgebiet wuchs immer weiter. Die alten Schutzhütten, welche für einige wenige Skifahrer als Unterschlupf dienten, um am nächsten Tag die Tour weiterzuführen, waren bald überlastet. Es wurde deshalb beschlossen, eine Hütte auf dem Muggerchamm⁶ (2230 m.ü.M.) im Gebiet der Grauen Hörner zu errichten. Mit der Unterstützung der umliegenden Sektionen konnte die Pizolhütte 1915 gebaut und am 2. Juli 1916 eingeweiht werden.⁷



Aufstieg über den Pizolgletscher

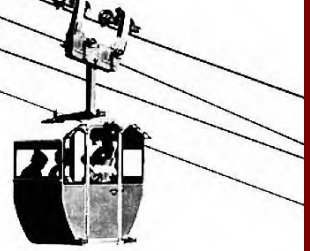
Die Bekanntheit des Berges nahm nun dermassen schnell zu, dass schon 1917 im Jahrbuch des Schweizerischen Skiverbandes stand:

«Wenn jemand fragt, welches die drei dankbarsten, am meisten besuchten und am längsten bekannten schweizerischen Skiberge mit der grössten Abfahrt seien, so dürften wir ihm antworten: Parsenn-Weissfluh, Piz Sol und Titlis [...] König aber ist der Piz Sol [...] Auch was Güte der Abfahrtsstrecke in Bezug auf Neigung und Schneeverhältnisse und damit den Genuss daran betrifft, dürfte der Piz Sol an erster Stelle stehen.»⁸

⁶ Borio-Grünenfelder, Flurnamen von Wangs, S. 7

⁷ <https://sac-piz-sol.ch/resource/pdf/4/pizsolnachrichten.pdf> [29.01.23], S. 6f

⁸ Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 47



Bis zum Bau der Bahnen kamen rund 20'000 Skifahrer jährlich an den Pizol, der nun als der Skiberg schlechthin galt. Weiter steht im Jahrbuch, dass « [...] eine Pizol-Abfahrt zum Schönsten gezählt werden darf, was uns im lieben Schweizerland an Skibergen zur Verfügung steht.»⁹



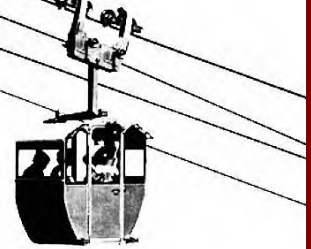
Die Pizolhütte auf dem Muggerchamm mit dem Aufstieg über die Wildseelücke

Doch mit dem Bau der Bergbahnen in den 1950er Jahren sollte sich einiges ändern. Wie die SAC Sektion Piz Sol schnell erkannte, würden ungeübte Skitouristen von überall her schnell und leicht in Bergregionen kommen, wo vorher nur routinierte Tourenskifahrer hingelangten. Um das zu verhindern, erhob die Sektion am 25. Januar 1947 Einsprache gegen die Konzessionsgesuche des Wangser und Bad Ragazer Projekts, wobei die Sektion durch das Zentralkomitee des SAC und weitere 17 Sektionen der Ostschweiz unterstützt wurde.¹⁰

Die Einsprache wurde durch zehn Gründe gerechtfertigt: Richtigen Skifahrern und Berggängern sei so eine Bahn nicht willkommen, es fehle an einem Bedürfnis und die Unterkünfte seien schon genügend erschlossen. Ausserdem sei der Natur- und Heimatschutz dagegen und durch die Bahnen würden keine neuen Möglichkeiten eröffnet. Die erhöhte Unfallgefahr sowie die unterschätzte Lawinengefahr seien zu beachten. Zudem hätten sich die Initianten sowohl bei den Frequenzen als auch beim

⁹ Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 47

¹⁰ Die SAC-Sektion Pizol, S. 19f



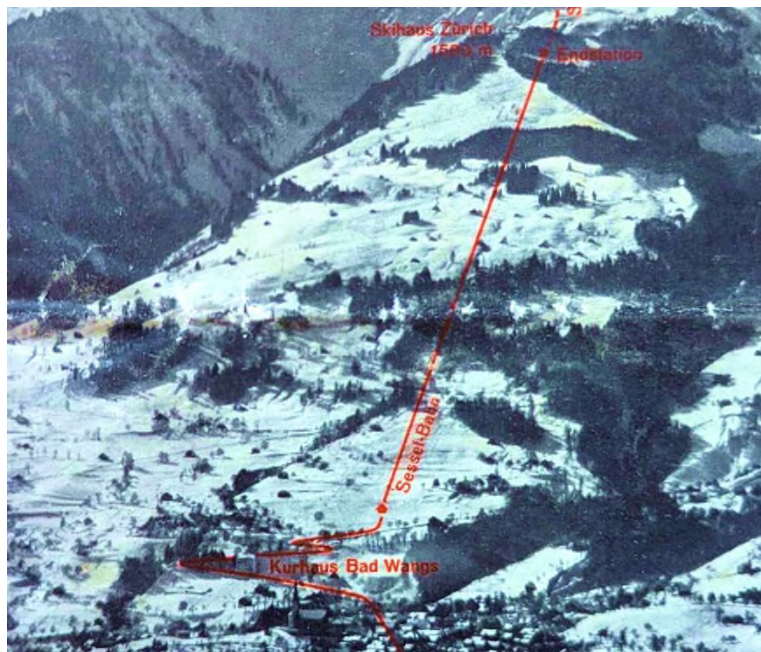
Stossbetrieb verrechnet. Als letzter Grund wurde schliesslich der Protest des SAC angegeben.¹¹

Damit konnten die Bahnen 1947 verhindert werden. Doch neue Bahnprojekte wurden 1951 konzessioniert und dann 1954 in Betrieb genommen. Somit hatte der SAC nicht mehr den gleichen Stellenwert für den Skibetrieb am Pizol.¹²

Sesselbahn Wangs

Das erste Bergbahnprojekt am Wangserberg war die *Sesselbahn AG Piz Sol*, für welches am 15. Oktober 1946 die Konzession eingereicht wurde.

Die Bahn sollte von Wangs (560 m.ü.M) bis Dürrenwald (1280 m.ü.M) reichen, also gut 2,2 Kilometer lang sein. Die Idee war, eine Bahn sowohl für den ganzjährigen Bergsportbetrieb als auch für die Unterstützung des sommerlichen Alpbetriebs zu bauen.¹³



Die geplante Sesselbahn in Wangs

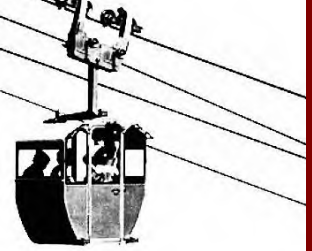
12'000 Personen besuchten vorher jährlich das Pizolgebiet. Die Initianten gaben sogar an,¹⁴ es seien 22'000 Personen gewesen, die den Skiberg besucht hätten. Nun rechnete man mit 40'500 Personen jährlich, was mindestens eine Verdreifachung bzw. Verdoppelung bedeutete. Nur bei solchen Zahlen hätte sich eine Bahn gelohnt. Die Einheimischen würden davon einen Zehntel stellen, der Rest wäre durch auswärtige Besucher zu decken gewesen. Das erschien dem Kantonsingenieur zu

¹¹ Staatsarchiv St. Gallen (fortan StASG), Einsprache, 25.01.1947

¹² Die SAC-Sektion Pizol, S. 19f

¹³ StASG, Vernehmlassung, 24.01.1947

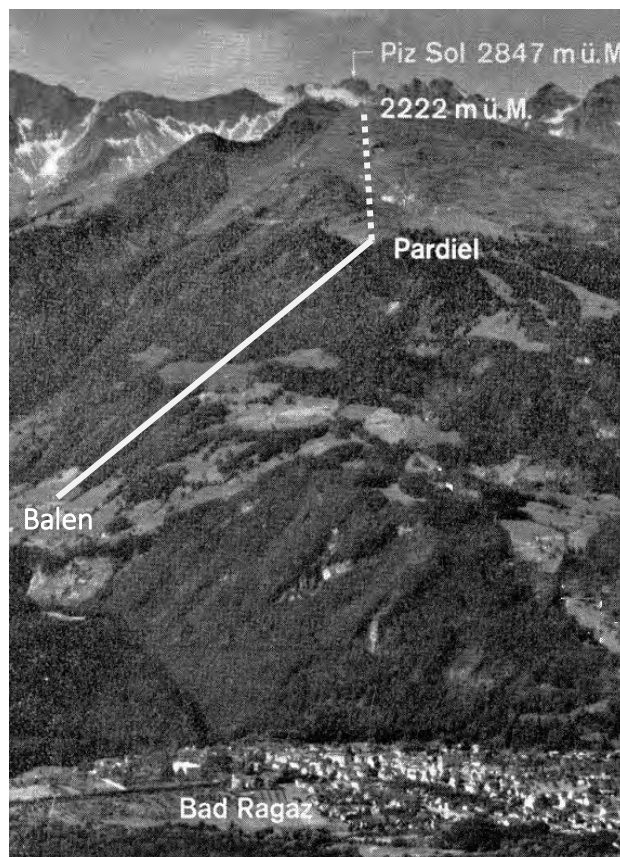
¹⁴ StASG, Einladung zur Gründung, S. 2



unrealistisch und er stufte die vorgeschlagene Bahn als unrentabel ein. Hinzu kam die Einsprache des SAC, wodurch der Kanton schliesslich die Konzession verweigerte. Auch als die Angelegenheit nach Bundesbern getragen wurde, wurde sie abgelehnt.¹⁵ Damit war das Projekt kurzzeitig auf Eis gelegt.¹⁶

Standseilbahn Bad Ragaz

Zeitgleich zum Projekt in Wangs hatte man auch in Bad Ragaz eine Bahn zur Erschliessung des Pizolgebiets geplant. Dr. Hans Waldvogel, Ingenieur aus Zürich, reichte als Initiant und Vertreter der Bad Ragazer am 30. September 1946 die Konzession für die *Standseilbahn Balen-Pardiel* ein. Die Talstation Balen (910 m.ü.M.), welche etwas erhöht und ausserhalb des Dorfes geplant war, sollte durch Autoverkehr für die Kurgäste aus Bad Ragaz erreichbar gemacht werden und bei der Bergstation Pardiel (1540 m.ü.M.) sollte mit der Zeit ein Höhenkurort entstehen. Auch eine Erweiterung der Bahnen bis auf die Laufböden (2222 m.ü.M.) war geplant. Von dort aus wäre die Pizolhütte einfach zu erreichen gewesen und im Winter hätte die Möglichkeit bestanden, eine Abfahrt nach Bad Ragaz, Valens, Vilters oder Wangs zu machen.¹⁷

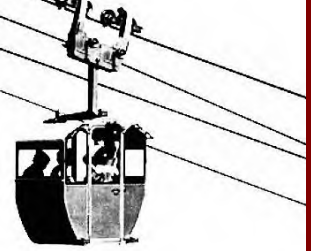


Die geplante Standseilbahn Balen-Pardiel

¹⁵ StASG, 31.12.1947, S. 10

¹⁶ StASG, Vernehmlassung zum Konzessionsprojekt, 1947

¹⁷ StASG, Bezirksforstamtlicher Bericht, 1946, S. 1



Bei der Bad Ragazer Bahn entschied man sich für eine Standseilbahn, weil man die Bahn nicht nur für Wanderer und Skifahrer dachte, sondern auch im Anbetracht des geplanten Höhenkurorts sicherstellen musste, dass gebrechliche Kurgäste die Fahrt machen konnten. Auch sei man, so Dr. Waldvogel, bezüglich der Baukosten günstig und wirtschaftlich unterwegs, da die Bahn einen relativ steilen Hang hinaufführe und deshalb weniger Material gebraucht werde.¹⁸

Das könne man aber nicht von der gleichzeitig geplanten Sesselbahn in Wangs behaupten. Dort wäre die Verkehrslage schlechter, die Lage beengt und schattig und die Konkurrenz als Kurort sei zu unbedeutend. Ausserdem bestehe bei den Skifahrern sowieso kein Bedürfnis für eine Sesselbahn. Das sei mehr ein *«Spekulationsobjekt auf Kosten der Skifahrer»*, so Dr. Waldvogel.¹⁹

Der verantwortliche Kantonsingenieur hatte bereits Stellung zum Projekt genommen. Zuerst mussten aber noch eventuelle Einsprachen abgewartet werden. Die schon erwähnte Einsprache des SAC gegen beide Bahnen führte schlussendlich auch dazu, dass das Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement auch das Konzessionsgesuch der Bad Ragazer ablehnte.²⁰

Neue Projekte

Nach diesem ersten missglückten Versuch, eine Sesselbahn ins Pizolgebiet zu bauen, ergriff 1950 die Ortsgemeinde in Wangs, welche für die Alpen, Bergregionen und Wälder zuständig war, selber die Initiative, einen Zubringer zu bauen. Diesmal sollte aber nicht eine Sesselbahn, sondern direkt eine Gondelbahn gebaut werden. Auch wollte man die Strecke verlängern bis auf die Furt (1570 m.ü.M.).²¹

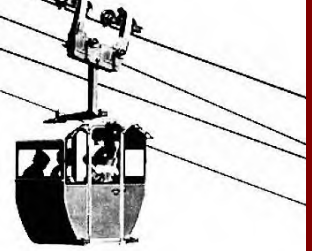
Anfang des Jahres 1950 wurde bei der Ortsbürgerversammlung dem Bau und der Finanzierung einer Bahn zugestimmt. Der Verwaltungsrat wollte nun alles sicher und auch erfolgversprechend umsetzen und man beschloss, den Juristen Dr. Josef

¹⁸ StASG, Konzessionsgesuch, 1947, S. 3

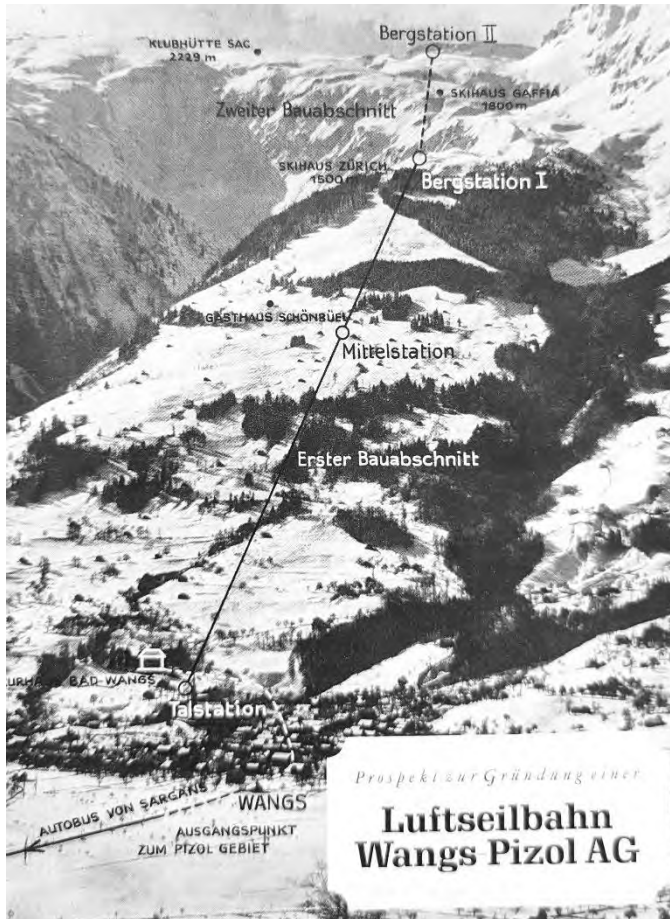
¹⁹ ebd.

²⁰ Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 48

²¹ ebd., S. 50



Müller als Rechtsberater zu engagieren, welcher später der Präsident der neuen Bahn werden sollte.²²

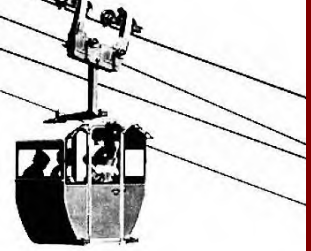


Die Gondelbahn von Wangs in die Furt (Bergstation I) mit der Möglichkeit einer Verlängerung auf den Twärchamm (Bergstation II)

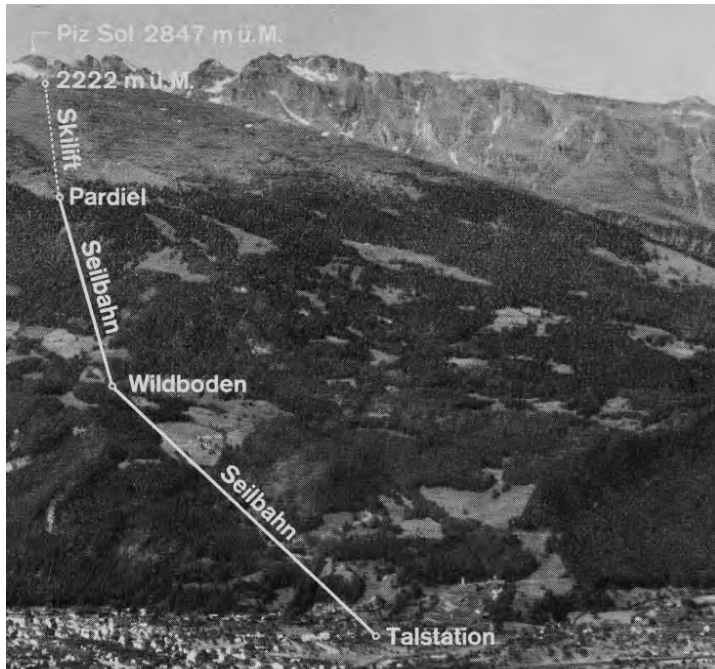
Auch die Bad Ragazer wollten sich mit der Niederlage nicht geschlagen geben. Im Gegensatz zu den Wangsern waren es wieder Privatleute, die den Pizol von Bad Ragaz aus erschliessen wollten. Die Talstation der geplanten Gondelbahn sollte nun aber zentral beim Dorfeingang gebaut werde, womit sie ein grösserer Blickfang sein würde. Am 6. Juli 1951 wurde dann die Konzession sowohl für eine Bahn von Bad Ragaz nach Pardiell als auch für eine Bahn von Wangs auf die Furt erteilt.²³ Da beide das gleiche Gebiet erschlossen und keine neuen Möglichkeiten boten, entbrannte ein Konkurrenzkampf zwischen beiden Parteien. Dabei ging es um die pure Existenz der Projekte, da man bei einem gleichzeitigen Bestehen befürchtete, dass schlussendlich beide Konkurs anmelden müssten. Doch da beide ihre Rechtfertigungen hatten, war

²² Ortsgemeindearchiv Wangs (fortan OGA Wangs), 1950, S. 403

²³ Privatarchiv Jürg Hess (fortan PAJH), Klarstellung, 1952



die Frage, welche sich durchsetzen sollte. Das war nun eine Sache der Geldgeber, da diese das Aktienkapital zusammenbringen mussten.



Die Seilbahn Bad Ragaz mit der Mittelstation Wildboden und der Bergstation Pardiel (Von dort aus war ein Skilift auf die Laufböden eingeplant.)

Zeitungskrieg

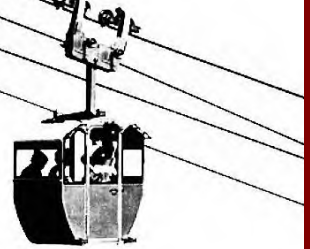
Nach der erteilten Konzession ging es den Initianten dann darum, die Bevölkerung für das eigene Projekt zu mobilisieren, damit das Aktienkapital zustande kam. Beide Bahnen machten Werbung in den Zeitungen. In der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) wurde ein nationales Publikum mit dem Konkurrenzstreit bekannt. Dort gab es informative Neuigkeiten aus Bad Ragaz oder auch regelmässig Werbungen, in denen zum Kauf von Aktien aufgerufen wurde.

Doch auch das Wangser Initiativkomitee nutzte das schweizweite Publikum, um Werbung für seine Sache zu machen, seine Sicht darzulegen oder auch eine Anschuldigung richtigzustellen.²⁴

Die Zeitung ging sogar soweit, das Bad Ragazer Projekt als protestantisch-freisinnig, das Wangser hingegen als katholisch-konservativ zu bezeichnen.²⁵ Solche Aussagen

²⁴ NZZ, Luftseilbahn, 1952, S. 38

²⁵ Widrig, Anfangsjahre, S. 9



sind aber in den Lokalzeitungen «Oberländer Anzeiger» und «Sarganserländer» weniger zu finden. In diesen wurde mehr in einem regelrechten Schlagabtausch debattiert, welche Vorzüge das eigene Projekt und welche Nachteile das andere habe.

Oder es wurden die Vorgehensweisen der anderen Seite kritisiert und Aussagen der Konkurrenz richtiggestellt. Meistens wurden diese Artikel von (teilweise anonymen) Privatpersonen eingesandt, wobei die Religionsfrage eher irrelevant blieb. Hätte man die Angelegenheit öffentlich als eine Sache der Konfession aufgegriffen, wäre das Bad Ragazer Projekt ziemlich schnell gescheitert, da der deutlich grössere Teil des Sarganserlandes katholisch war.

**Vom Dache pfeift es jeder Spatz
Es git e tolli Bahn z'Ragaz**

**Bergbahnen
Bad Ragaz - Piz Sol AG.**

Aktien-Emission

Das Gründungskomitee der Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol AG hat beschlossen, vom bekannten Kurort Bad Ragaz aus eine Seilbahn und daran anschließend einen Skilift bis auf 2222 m ü. M. in die Nähe der Piz-Sol-Hütte SAO für Sommer- und Winterbetrieb zu bauen, um im einzigartigen Piz-Sol-Gebiet Wanderwege und neue großartige Skigelände zu erschließen. Es legt dah:

4000 Inhaber-Aktien von je Fr. 250.— Nennwert

zur öffentlichen Zeichnung auf. Die erste Einzahlung hat mit 40 % des Nominalwertes = Fr. 100.— plus 2 % eidg. Titelsempel bis zum 20. Januar 1952 zu erfolgen. Die restlichen 60 % werden durch Beschluß des Verwaltungsrates im Verlaufe der Bauperiode einverlangt.

Zeichnungen und Einzahlungen nehmen spesenfrei entgegen:

**St. Gallische Kantonalbank
Zürcher Kantonalbank
Schweizerische Volksbank
Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol AG, Bad Ragaz
(Postcheck-Konto St. Gallische Kantonalbank, Filiale Bad Ragaz X 4904)**

Ausführliche Prospekte mit Statuten und Zeichnungsscheinen können bei allen vorgenannten Zeichnungstellen oder beim Verkehrsbüro Bad Ragaz, Telefon (085) 9 12 04 bezogen werden, das auch Auskünfte erteilt.

Ein Piz-Sol-Relief mit der geplanten Seilbahn und Skilift ist ab 8. Januar ausgestellt in einem Schaufenster der Fa. Och-Sport, Bahnhofstraße 56—58, Zürich 1.

Bad Ragazer Werbung in der NZZ

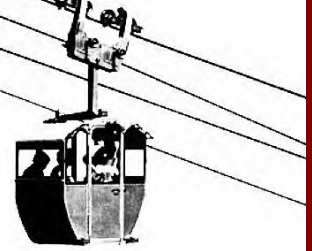
Als die beiden Zeichnungsaufgaben für die Aktien erschienen, informierten beide Initiativkomitees die Bevölkerung durch Beilagen in den Zeitungen. Die Bad Ragazer argumentierten Anfang des Jahres 1952 im «Oberländer Anzeiger»:

« [...] Es geht nicht darum, ob die Piz Sol Skiabfahrt nach Wangs bekannt und beliebt ist, massgebend ist vielmehr, ob sich in diesem Gebiet die Erstellung einer Luftseilbahn und vor allem die Erstellung eines Skiliftes rechtfertigen und verantworten lässt.»²⁶

Ihrer Meinung nach war Bad Ragaz, wo sich aufgrund der Stellung als Kurort sowieso schon viele Gäste und Touristen aufhielten, prädestiniert für eine Bahn. Allein vom Besuch der Einheimischen konnte man keine Bahn finanzieren. Auch sei die Wangser Seite auf keinen Fall dafür geeignet, da «die Abfahrtspisten verhältnismässig schmal, stellenweise sogar sehr eng»²⁷ seien und kein Platz mehr da sei, auch noch eine Bahn bauen zu können.

²⁶ PAJH, Klarstellung, 1952

²⁷ ebd.



Auch sei Wangs zu wenig touristisch bekannt und gerade als Kurort könne Bad Ragaz die Konkurrenten übertrumpfen. Denn obwohl Wangs selber ein Kurhaus, das *Bad Wangs*, habe, welches im Winter Skigäste aufnehmen würde, war das keineswegs vergleichbar mit mehreren Hotels und einer eigenen Thermalquelle in Bad Ragaz. Auch ausschlaggebend sei der voraussichtlich ganzjährige Betrieb der Bad Ragazer, während die Wangser auf den Winterbetrieb beschränkt sein sollten. Es sei klar, so der *«Oberländer Anzeiger»*, dass für

« [...] Bergbahnen, die bloss mit einem Weekend-Betrieb im Winter rechnen können eine Rentabilität unmöglich sei. Der Sommerbetrieb ist gerade für eine Bergbahn in Piz Sol-Gebiet von grosser Bedeutung.»²⁸

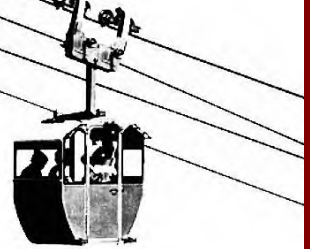
Weiter führte die Bad Ragazer Zeitung aus, sei das eigene Projekt sogar von der Regierung vorgezogen und von *«massgebenden Instanzen zur Ausführung empfohlen worden»*. Das entsprach den Tatsachen. Schon 1950 äusserte sich der Landammann des Kantons St. Gallen beim Bundesrat,²⁹ dass Bad Ragaz den Vorzug bekommen solle, wenn eine Bahn ins Pizolgebiet gebaut werden sollte.

Die Initianten aus Wangs hingegen argumentierten, dass das Ende einer Abfahrt möglichst am gleichen Ort sein sollte wie die Talstation der Bahn. Die Wangser Abfahrt war national bekannt. Bad Ragaz hingegen besass keine nennenswerte Abfahrt. So hätten die Skigäste nach der Abfahrt nach Wangs zuerst mit einem Shuttlebus nach Bad Ragaz zurückgefahren werden, dort die Bahn nochmals nehmen und von den Laufböden über den Muggerchamm ein gutes Stück bis zur Pizolhütte fahren müssen, um eine nochmalige Abfahrt machen zu können. Das entsprach etwa einer Verdreifachung des Weges. Eine Abfahrt nach Bad Ragaz selber sahen die Wangser kritisch, weil sie erstens unbekannt wäre und zweitens im unübersichtlichen Gelände der Bad Ragazer Berghänge *«vorerst lange Waldschneisen ausgehauen werden müssten, um überhaupt für einen weiteren Sportbetrieb Abfahrtsmöglichkeiten zu schaffen.»*³⁰ Man sieht hier also, wie man versuchte, den anderen so schlecht und wenig gewinnversprechend wie möglich zu machen, um dann selber besser dazustehen.

²⁸ PAJH, Klarstellung, 1952

²⁹ OGA Wangs, Landammann und Regierungsrat, 1953

³⁰ NZZ, Luftseilbahn, 1952, S. 38



Aktienzeichnung

Im Dezember 1951 erschienen die Statuten sowohl der Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol A.-G.³¹ als auch der Luftseilbahn Wangs Pizol AG.³² Damit war der Startschuss für den Verkauf der Aktien gegeben. Vorerst hatten beide 40% der Aktien für den Verkauf freigegeben. Die restlichen 60% sollten erst dann freigegeben werden, wenn der Verwaltungsrat dem zustimmen sollte. Soweit gingen beide Parteien gleich vor.

Unterschiede gab es beim Grundkapital. Während Bad Ragaz ein Gesamtbudget von rund einer Million Schweizer Franken mit 250 Franken-Aktien vorsah, wollten die Wangser mit nur einer halben Million und mit 500 Franken-Aktien auskommen. Das könnte auch erklären, warum Wangs das erforderte Kapital in knapp einem Monat zusammenbrachte, während Bad Ragaz mehr als ein halbes Jahr dafür brauchte.

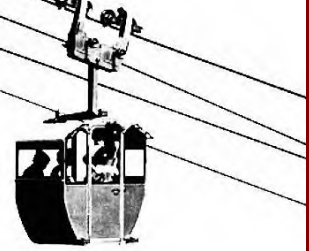


Eine Wangser Aktie

Als folglich das notwendige Kapital für die Wangser schon Mitte Januar 1952 als überzeichnet gemeldet werden konnte, beantragte der Verwaltungsrat der

³¹ StASG, Statuten der Bergbahnen, 1951

³² StASG, Statuten der Luftseilbahn, 1951



Ortsgemeinde Wangs an der Ortsbürgerversammlung vom 13. Januar 1952, weitere 200'000 Franken in die Bahn zu investieren. Begründet wurde dies mit dem persönlichen Nutzen am Standort und der Erleichterung der Alp- und Waldwirtschaft. Die Ortsbürger stimmten dem einstimmig zu.³³

Dank dem überraschend schnellen Erhalt des Grundkapitals stand nun der Gründung der Luftseilbahn Wangs Pizol (LWP) nichts mehr im Weg. Am 19. Januar 1952 wurde sie im Hotel Post in Sargans aus der Taufe gehoben und der Vorstand bestimmt.³⁴ Daraufhin konnte mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

Währenddessen verlief die Aktienzeichnung in Bad Ragaz weniger erfolgreich als erwartet, und dies, obwohl die Zeichnungsaufgabe fast zwei Wochen früher erschienen war. Das vorgesehene Aktienkapital konnte nur dank der Zinsgarantie der Politischen Gemeinde Bad Ragaz von 675'000 Franken und einer zusätzlichen Restfinanzierung von 100'000 Franken erreicht werden. Somit konnten die Bergbahnen Bad Ragaz-Pizol A.-G. erst am 16. August 1952, also ein halbes Jahr später als die LWP, im Hotel Rosengarten in Bad Ragaz gegründet werden.³⁵

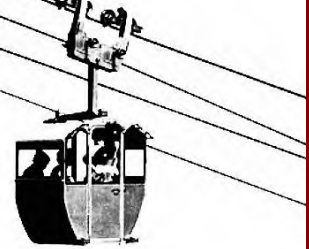
Die Bahnsysteme

Die Wangser Initianten hatten ursprünglich nur die Bahn von Wangs auf die Furt (1520 m.ü.M) konzessioniert, sahen aber die Möglichkeit einer Erweiterung bis auf die Pizolhütte (2230 m.ü.M) bereits im Prospekt vor, sollte die Aktienzeichnung erfolgreich verlaufen. Aufgrund von Sicherheitsgründen sah man vom zuerst geplanten vollautomatischen System «Peter» der Metallwerke AG Buchs ab und entschied sich für das gleiche automatische System, aber als Pendelbahn mit schweren Kabinen. Die Änderungen wurden vom Bund genehmigt. Als Bad Ragaz aber die Konzessionsfrist vom 6. Juli 1952 nicht einhalten zu können schien, reichte die LWP die Konzession für die Fortsetzung bis auf die Pizolhütte ein, wobei auch das System

³³ OGA Wangs, Protokoll Ortsbürgerversammlung, 1952, S. 275ff.

³⁴ Sarganserländer Zeitungsarchiv (fortan SLZA), Gründung, 1952, S. 2

³⁵ Widrig, Anfangsjahre, S. 8



Peter mit schweren Pendelkabinen vorgesehen war. Das Bundesdepartement verweigerte dies, da die dafür berechneten Kosten von rund 3,4 Millionen Franken zu hoch gewesen wären. Auch verlängerte man die Konzessionsfrist der Bad Ragazer um ein weiteres Jahr, so dass das Geld, mit welchem die



Wangser wahrscheinlich schon spekuliert hatten, nun doch in das Bad Ragazer Projekt einfließen. Der Verwaltungsrat beschloss nun, für die Erweiterung der Sektionen 3 und 4 (Furt-Gaffia und Gaffia-Pizolhütte) einen Skilift für den Winterbetrieb kombiniert mit einer Sesselbahn für den Sommerbetrieb (beide System «Oehler») zu wählen.³⁶ Gleichzeitig wurde auch klar, dass weitere Kosten für die beiden unteren Sektionen, also Wangs-Schönbüel (Mittelstation) und Schönbüel-Furt, gespart werden könnten, wenn man das Gondelbahnsystem der Firma Oehler & Co. aus Aarau mit viersitzigen Kabinen³⁷ wählte. Die eben neugegründete Luftseilbahn Unterterzen-Flumserberg AG übernahm die schon gefertigten Teile der Metallwerke AG Buchs, so dass kein nennenswertes finanzielles Defizit verbucht werden musste.

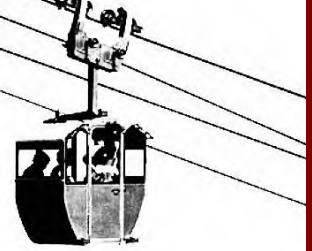
Die Bad Ragazer entschieden sich bei den unteren beiden Sektionen, also Bad Ragaz-Wildboden (Mittelstation, 950 m.ü.M.) und Wildboden-Pardiel, für das Gondelbahnsystem «Dr. Wallmansberger», welches von der Firma Bell aus Kriens hergestellt wurde. Bis zum Abriss im Jahr 2007 mussten keine Erneuerungen vorgenommen werden, ganz im Gegensatz zu Wangs, wo die Bahn schon nach 20 Jahren mit dem System «von Roll» ersetzt werden musste.³⁸ Für die dritte Sektion, welche von Pardiel auf die Laufböden führte, setzten die Bad Ragazer auf den Skilift «Constam» der Firma Sameli-Huber. Dieser konnte für den Sommerbetrieb auch als Sessellift ausgerüstet werden.³⁹

³⁶ OGA Wangs, Landammann und Regierungsrat, 1953

³⁷ ebd.

³⁸ RZSA, Gondelbahn, S. 2

³⁹ RZSA, Gründungs-Prospekt, 1951, S. 5



Einigungsversuche scheitern

Als Anfang des Jahres 1953 die LWP beim eidg. Post- und Eisenbahndepartement die Umsetzung des Ausbaus durch zwei weitere Skilifte (Sesselbahn und Skilift System «*Oehler*») für die beiden oberen Sektionen, also Furt-Gaffia und Gaffia-Pizolhütte, beantragte,⁴⁰ sah sich die kantonale Regierung und das Bundesdepartement gezwungen, eine Konferenz einzuberufen, um einen Kompromiss zwischen den beiden Parteien zu finden und eine Einigung zu erreichen. Diese fand am 30. April 1953 auf dem Schloss Sargans statt.

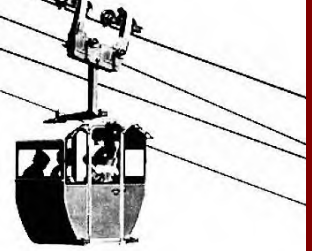
Anwesend waren vier Vertreter aus der Regierung des Kantons St. Gallen, ein Vertreter des Eidg. Departements sowie die Funktionäre der Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol A.-G. (Präsident Hermi Nigg, Pioniere Dr. med. Edwin Hengge und Fritz Thut, Gemeindeammann Hans Schlegel, Ingenieur Dr. Hans Waldvogel, Direktor Heinrich Wachter der Firma Bell und Kurdirektor Franz Josef Weber) und der Luftseilbahn Wangs-Pizol AG (Präsident Dr. Josef Müller, Ortspräsident August Wyss, Gemeindeammann Johann Kalberer, Ingenieure Werner Schüepp und Heinrich Bünzli).

Landammann Simon Frick eröffnete die Konferenz und betonte, dass dies die letzte Gelegenheit sei, die Sache in die richtige Richtung zu lenken. Es sei viel Geld im Spiel und eine Bahn wäre an sich eine «*gute Sache*». Doch müsse man längerfristig denken. Zwei Bahnen würden in einem Fiasko enden. Er schlage deshalb eine Fusion beider Projekte vor.

Im folgenden referierte Ingenieur Hans Waldvogel (Bad Ragaz), dass Wangs einerseits nur eine Abfahrt habe und andererseits nur im Winter betrieben werden könne, wogegen Bad Ragaz mehrere Abfahrten aufzuweisen habe und ganzjährig im Betrieb sein könne.

Präsident Josef Müller (Wangs) hingegen argumentierte, die Gesellschaften seien schon gegründet und die erste Anzahlung an den Bau bereits getätigt worden, man habe sogar schon mit dem Bau begonnen. Man hätte die Konferenz schon im Jahr zuvor durchführen sollen, wie es eigentlich von der Politischen Gemeinde Bad Ragaz

⁴⁰ OGA Wangs, Landammann und Regierungsrat, 1953



festgesetzt worden war. Da der Termin von Bad Ragaz nicht eingehalten werden konnte, sei es nun schon fast zu spät. Er selbst sei für eine Einigung, doch *«nicht unter der Voraussetzung, dass die Bahn nach Bad-Ragaz komme»*. Seiner Meinung nach war Wangs angesichts der erfolgreichen Aktienzeichnung das von der Bevölkerung präferierte Projekt. Trotzdem sah er eine Einigung als nötig und so schlug er für den Sommerbetrieb einen Busverkehr zwischen Bad Ragaz und Wangs vor. Der Transport von Kurgästen, ergänzte Ingenieur Schüepp, sei nichts Neues. Während des Zweiten Weltkriegs habe man beispielsweise Bad Ragazer Kurgäste an die noch weiter entfernte Palfriesbahn gefahren.

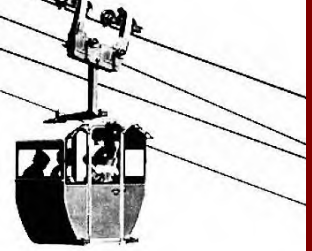
Hier ist es nun wichtig, eine Sache zu verstehen, um den weiteren Verlauf der Verhandlungen, vor allem aber den Wangser Schritt, nachvollziehen zu können:

Wie wir bereits gesehen haben, war das Bad Ragazer Projekt schon vor der Konzessionserteilung das vom Kanton präferierte Projekt gewesen. Das Wangser Projekt war mehr geduldet worden und dessen waren sich beide Seiten bewusst. Der zuständige Bundesrat Josef Escher vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement wollte die Geldgeber entscheiden lassen.⁴¹ Diese standen bekanntlich hinter den Wangsern.

Aufgrund der fortgeschrittenen Sachlage und dem hinausgezögerten Einigungsversuch, war der Druck auf beiden Seiten hoch. Die Wangser wollten ihre berühmte Abfahrt und ihr Projekt schützen. Ein Kompromiss war für sie daher nur sehr begrenzt möglich, wobei keinesfalls der Standort aufgegeben worden wäre. Wangs wusste die Aktienbesitzer und den Grossteil der Region auf ihrer Seite. Ihnen war auch die Unabhängigkeit vom Grossdorf Bad Ragaz, welches etwas abgeschieden von den anderen Dörfern der Region liegt, und der wirtschaftliche Aufschwung wichtig. Deshalb sahen die Wangser, wie es Ingenieur Schüepp an der Konferenz klar mitteilte, keine Möglichkeit zur Einigung mehr.

Der Vorschlag von Dr. Hartmann, dem Rechtsberater des Kantons, bestand nun darin, mit nur einem einzigen, aber neuen Unternehmen weiterzufahren. Man könnte mit dem gemeinsamen Kapital beide Interessen abdecken. Es bestände sogar die Möglichkeit des Baus einer Gondelbahn bis auf den Pizolgipfel selbst. Die

⁴¹PAJH, Um die Bergbahnprojekte ins Pizolgebiet, 1952



Aktionäre, so ergänzte Frick, würden dabei nichts verlieren und dann am Gesamtwerk beteiligt sein. Man solle heute nur einer Prüfungskommission zustimmen, welche dann bestimme, welche Bahn gebaut werden soll. Nach einer kurzen Beratung stimmte Präsident Nigg (Bad Ragaz) dem zu. Es sollte zwar weiter fabriziert werden, so Ingenieur Wachter (Bad Ragaz), man solle sich aber schnellstmöglich einigen.

Doch Präsident Müller (Wangs), für den klar war, dass die Bad Ragazer Initianten keinesfalls auf ihren Standort verzichten würden, war der Meinung, dass die Aktionäre dem nicht zustimmen würden. Diese hätten sich ja bewusst für die Wangser und gegen die Bad Ragazer entschieden. Die Vorschläge von Bad Ragaz seien deshalb nicht zu akzeptieren und man werde nicht auf die eigene Bahn verzichten. Damit war eine Einigung unmöglich gemacht und die Verhandlungen mussten nach gut drei Stunden ohne Ergebnis abgebrochen werden.⁴²

Bau der Bergbahnen

In Bad Ragaz war man während den Verhandlungen zwar mit den Vorbereitungen fertig, hatte aber noch einen Monat zuvor nicht mit dem Bau selber begonnen.⁴³ Beim Bau wurde das Budget um eine halbe Million überschritten, doch konnten bereits am 1. Januar 1954 die Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol A.-G. in Betrieb genommen werden. Die Eröffnung des Skilifts Pardiell-Laufböden erfolgte schon am 8. Februar des gleichen Jahres.⁴⁴

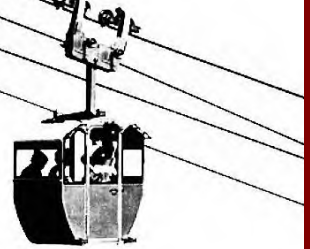
Die Wangser brauchten etwas länger. Zwar hatten sie zur Zeit der Konferenz auf dem Schloss schon mit dem Bau der Bahn begonnen und es stand bereits eine betriebsbereite Materialeilbahn, welche bis auf die Furt hinaufführte. An den Stationen waren schon gewisse Bauten errichtet worden.⁴⁵ Am 7. Mai 1953 wurden

⁴² PAJH, Konferenz im Schloss Sargans, 1953 [s. Anhang]

⁴³ PAJH, Mitteilung an unsere Aktionäre, 1953

⁴⁴ Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 48

⁴⁵ SLZA, Beilage Nr. 74, 1953



schliesslich auch noch die Bahnen der Sektionen 3 und 4 konzessioniert,⁴⁶ also eine Woche nach den missglückten Verhandlungen.⁴⁷

Zuerst wurden die beiden unteren Sektionen gebaut. Am 22. Mai 1954 wurde erst die obere Sektion (Maienberg-Furt) in Betrieb genommen und die fehlende Strecke mit Jeeps überbrückt, während die untere Sektion (Wangs-Maienberg) erst im Herbst eröffnet wurde. Im Laufe der folgenden sechs Jahre errichtete man noch die oberen beiden Lifte.⁴⁸



Der Skilift «Constam» in Bad Ragaz, hier im Sommer als Sessellift

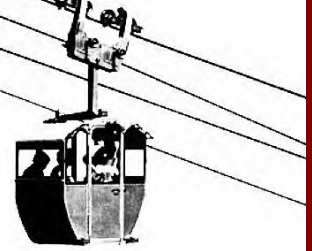


Der Skilift «Oehler» in Wangs

⁴⁶ SLZA, Luftseilbahn Wangs-Pizol, 1953, S. 1

⁴⁷ Grünenfelder, Gäste am Pizol, S. 51

⁴⁸ ebd.



Schlussteil

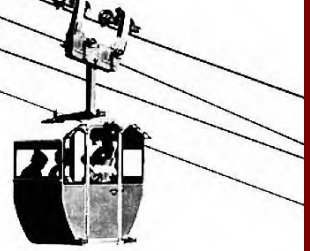
Die Leitfrage, welche zu Beginn der Arbeit gestellt wurde, lautete: *Wie kam es zur Entstehung der beiden Zubringerbahnen am Pizol?* Diese Frage wurde durch folgende Erkenntnisse des Hauptteils beantwortet.

Der Skitourismus am Pizol war Mitte des letzten Jahrhunderts so bedeutend für die Region Sarganserland geworden, dass sowohl der Kurort Bad Ragaz als auch das Dorf Wangs eine Zubringerbahn in dieses Gebiet planten. Die Bad Ragazer Initianten sahen dabei eine Standseilbahn von Balen auf die Alp Pardiel vor, wo später ein Höhenkurort entstehen sollte. Die Wangser hingegen wollten eine Sesselbahn vom Dorf aus nach Dürrenwald umsetzen, welche primär für die Skifahrer im Winter, im Sommer aber auch für die Alpwirtschaft von Nutzen sein sollte. Doch der SAC legten Einsprache ein. Auch der Kanton hegte Zweifel an der Wirtschaftlichkeit beider Projekte, woraufhin beide vom Bund nicht bewilligt wurden.

Anfang der 1950er Jahre wurden neue Projekte von Wangs und Bad Ragaz lanciert. In einem regelrechten Zeitungskrieg wurde für das eigene und gegen das andere Projekt geworben, und das sogar national. Die Aktienzeichnung verlief bei den Wangsern unerwartet schnell, denn viele Geldgeber standen hinter ihnen. Generell war das Wangser Unternehmen von der Bevölkerung angesehener, während die Kantonsregierung auf der Seite der Bad Ragazer stand. Diese konnten ihr Aktienkapital aber nur aufgrund der Beihilfe der Gemeinde zusammenbringen.

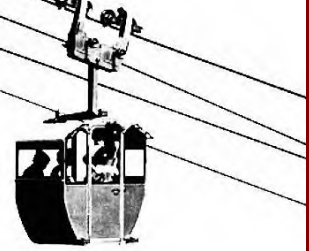
Um einem Bankrott beider Bahnen zu verhindern, wurde schliesslich eine Konferenz auf dem Schloss Sargans einberufen. Die Kantonsregierung schlug einen Kompromiss vor, doch die Wangser lehnten ab, da sie aufgrund des Wohlwollens der Regierung gegenüber Bad Ragaz befürchteten, ihren Standort zu verlieren. Als nun keine Einigung erzielt werden konnte, begannen beide Seiten mit dem Bau. Bad Ragaz stellte ihre Bahn Anfang des Jahres 1954 fertig, die Wangser ein halbes Jahr später.

Diese Arbeit gewährleistet einen übersichtlicheren Einblick in die Gründungsgeschichte der Bergbahnen am Pizol. Das daraus resultierende Gesamtbild befähigt



dazu, eine ausgewogene Sichtweise auf die Geschehnisse und Hintergründe zu entwickeln.

Weiterführend bestände die Möglichkeit, den Verlauf der Geschichte der Pizolbahnen nach dem Bau zu untersuchen. Gerade die ersten Jahre des Bahnbetriebs wären hier interessant, da von der Regierung der Konkurs beider Gesellschaften vorausgesagt wurde. Beide kamen bis zum heutigen Tage immer wieder ans finanzielle Limit, so dass die Konkurrenten sogar fusionierten. Doch Konkurs musste bis jetzt noch keine der beiden Bahnen anmelden.



Bibliografie

Quellen:

NZZ (Neue Zürcher Zeitung)

- Luftseilbahn ins Pizolgebiet, 18.01.1952, <https://zeitungsarchiv.nzz.ch/read/133406/133406/1952-01-18/38> [22.01.23]

OGA Wangs (Ortsgemeindearchiv Wangs)

- 34.02, Sport-Pizolbahnen AG 1953-2001
 - Landammann und Regierungsrat, 31.03.1953
 - Protokoll über die ausserordentliche Ortsbürgerversammlung vom 13. Januar 1952
- B02.11, Sitzungsprotokolle der Ortsverwaltungsrates (1942-1952), 11. Sesselbahn, 01.03.1950

PAJH (Privatarchiv Jürg Hess)

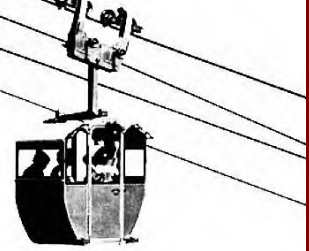
- Klarstellung zu den Bergbahnprojekten, Beilage zum Oberländer Anzeiger Nr. 2, 07.01.1952
- Konferenz im Schloss Sargans von 08.45-11.25 Uhr, 30.04.1953
- Verwaltungsrat, Mitteilung an unsere Aktionäre, 29.04.1953
- Um die Bergbahnprojekte ins Pizolgebiet – Beschämende Vorkommnisse, 11.01.1952

RZSA (Ragaziana Stiftungsarchiv)

- 1. Ordner Pizolbahnen
 - Die Welt auf Brettern, 31.01.1935
 - Ragaz, Skisport, 1910
 - Ragaz, 15.01.1906
 - SKI – KLUB'S in Bad Ragaz, 1906
- RA 005/02b, Gondelbahn Bad Ragaz - Pardiell (Pizol)
- RA 005/03, Gründungs-Prospekt Bergbahnen BR - Pizol AG, 10.12.1951

SLZA (Sarganserländer Zeitungsarchiv)

- Die Gründung der Wangs-Pizol-Bahn, 21.01.1952
- Zwei Bahnen ins Pizolgebiet, Beilage Nr.74, 26.6.1953
- Luftseilbahn Wangs-Pizol, 13.05.1953



StASG (Staatsarchiv St. Gallen)

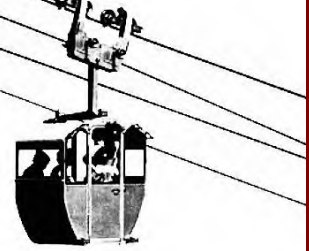
- A160-7301 a)-b)
 - 31.12.1947
 - Bezirksforstamtlicher Bericht, 31.12.1946
 - Einladung zur Gründung einer Sesselbahn AG PIZ SOL
 - Einsprache gegen die Erteilung der einen oder anderen Konzession, 25.01.1947
 - Kantonsingenieur, Vernehmlassung zum Konzessionsprojekt, 24.01.1947
 - Konzessionsgesuch für eine Standseilbahn Balen-Pardiel bei Bad Ragaz, 27.01.1947
- ZB 1/06. 9-6, Statuten der Bergbahnen Bad Ragaz-Piz Sol A.-G., 10.12.1951
- ZB 1/81. 9-2, Statuten der Luftseilbahn Wangs Pizol AG, 22.12.1951

Darstellungen:

- Die SAC-Sektion Pizol, von der Gründung 1873 bis zum 75-Jahr-Jubiläum 1948 (Kurzzusammenfassung aus der Festschrift 1948). In: Terra Plana, 8/1973, S. 19f.
- Borio-Grünenfelder, Marco. (1994). Flurnamen von Wangs. Wangs: Ortsgemeinde Wangs
- Grünenfelder, Thomas (1995). Gäste am Pizol. In: Terra Plana, 4/1995, S. 47-48, 50-51
- Hobi, Ernst (2013). Die Herausforderungen am Berg sind vielfältig. In: Terra Plana, 2/2013, S. 5
- Widrig, Hans Jörg (2007). Der Gipfel war das Ziel - Die Anfangsjahre der Bergbahnen am Pizol. In: Terra Plana, 4/2007, S. 8-9

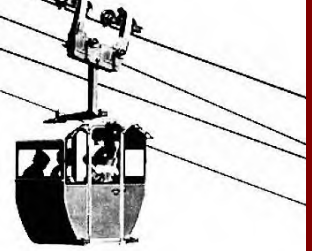
Internet

- Rückblick auf die Geschichte der Pizolhütte. Piz Sol-Nachrichten, 2/2003
<https://sac-piz-sol.ch/resource/pdf/4/pizsolnachrichten.pdf> [29.01.23]



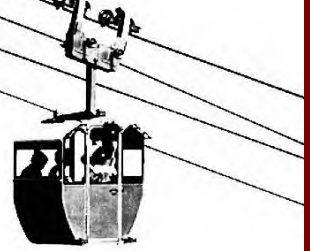
Bilderverzeichnis:

- Titelbild: <https://pizol.com/unternehmen/geschichte>, *Bildernummer:* geschichte-2 [11.05.23]
- Kopfzeile: RZSA, Jo - Bad Ragaz - Bergbahn (PS 1954) [bearbeitet]
- S.3 Privatarhiv Leo Kalberer, Bad Ragaz und seine Landschaft, Kur- & Verkehrsverein Bad Ragaz
- S.5 <https://pizol.com/unternehmen/geschichte>, *Bildernummer:* 14573553766_7cb14006d4_o [05.12.2014]
- S.6 (gross) Privatarhiv Leo Kalberer, Prospekt zur Gründung eine Luftseilbahn Wangs-Pizol AG, SAC-Hütte mit Wildseelücke, S. 4
- S.6 (klein) <https://pizol.com/unternehmen/geschichte>, *Bildernummer:* 14409959320_9197dd4b68_o [05.12.2014]
- S.7 Privatarhiv Leo Kalberer, Einladung zur Gründung einer Sesselbahn AG Piz Sol Wangs, Titelseite
- S.8 RZSA, RA 005/03, Gründungs-Prospekt Bergbahnen BR - Pizol AG, Titelseite [bearbeitet], 10.12.1951
- S.10 Privatarhiv Leo Kalberer, Prospekt zur Gründung eine Luftseilbahn Wangs-Pizol AG, Titelseite
- S.11 RZSA, RA 005/03, Gründungs-Prospekt Bergbahnen BR - Pizol AG, Titelseite, 10.12.1951
- S.12 <https://zeitungsarchiv.nzz.ch/read/133411/133411/1952-01-13/142> [22.01.23]
- S.14 Privatarhiv Leo Kalberer, Aktie der Luftseilbahn Wangs-Pizol AG. / Wangs SG
- S.16 <https://pizol.com/unternehmen/geschichte>, *Bildernummer:* 14596594825_db37e32457_o [05.12.2014]
- S.20 (links) RZSA, RO-158 - Sessellift Pizol-Bahn
- S.20 (rechts) <https://pizol.com/unternehmen/geschichte>, *Bildernummer:* 14409989028_db37f0f1fb_o [05.12.2014]

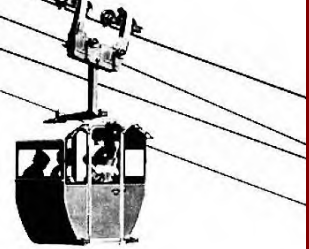


Zusammenfassung

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelte sich das Skifahren im Sarganserland von einer unbekannteren Sportart zu einem wesentlichen Teil des Tourismus. Der Skiberg Pizol wurde schweizweit bekannt und in so grosser Zahl besucht, dass der SAC eine grosse Klubhütte baute. Mitte der 1940er Jahre begann man mit dem Planen von Bergbahnen. Die projektierten Bahnen aus Wangs (Sesselbahn) und Bad Ragaz (Standseilbahn) standen in Konkurrenz, wurden aber letztendlich vom zuständigen Departement des Bundes nicht bewilligt, da beide dem Kantonsingenieur unwirtschaftlich schienen und der SAC eine Einsprache einreichte. Ein zweiter Versuch wurde anfangs der 1950er Jahre von beiden Ortschaften getätigt, wobei in Bad Ragaz immer noch Privatleute die Initianten waren, in Wangs hingegen die Ortsgemeinde. Erneut entwickelte sich ein emotionaler Konkurrenzkampf zwischen den beiden Projekten. In den Regionalzeitungen wurden zahlreiche Artikel von Privatleuten und den Initianten veröffentlicht, die sich für das eine oder andere Unternehmen stark machten und Äusserungen der Konkurrenz beurteilten und gegebenenfalls richtigstellten. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement bewilligte schliesslich Mitte 1951 beide Projekte, doch sollten die Geldgeber entscheiden, welche der beiden Aktiengesellschaften entstehen sollte. Während die Bad Ragazer Mühe hatten, das Aktienkapital in Jahresfrist zusammenzubringen und sogar der Beihilfe der Politischen Gemeinde bedurften, war das Wangser Projekt schnell überzeichnet. 1953 begannen beide Parteien mit den Abklärungen und dem Planen der Bergbahnen. Die Kantonsregierung berief schliesslich alle Parteien zu einer Konferenz auf dem Schloss Sargans ein, da sie bei einem Bau beider Bahnen mit dem Ruin beider Gesellschaften rechnete. Ein Kompromiss war aber für beide Unternehmen nur begrenzt möglich und weder die Bad Ragazer noch die Wangser wollten auf ihren Standort verzichten. Vor allem die Wangser wehrten sich gegen die Abhängigkeit von Bad Ragaz und den Vorzug, der die Kantonsregierung der Konkurrenz gab. Sie wussten um die Rückendeckung der Bevölkerung und somit der Geldgeber. Die Verhandlungen mussten daher ohne Ergebnis abgebrochen werden und Bad Ragaz und Wangs begannen mit dem Bau. Beide setzten für die unteren Sektionen auf Gondelbahnen mit viersitzigen Kabinen, bei den oberen auf Skilifte, die im Sommer auf Sessellifte umgerüstet werden konnten. Allerdings wurden unterschiedliche Systeme



gewählt. Anfang des Jahres 1954 nahmen die Bad Ragazer ihre Bahn in Betrieb, ein halbes Jahr später die Wangser.



Anhang

Konferenz im Schloss Sargans

(s. Bibliografie S. 23)

K o n f e r e n z
vom 30. April 1953
im Schloss Sargans von 06.45 - 11.25 Uhr

Anwesend:

Vertreter der Regierung des Kantons St. Gallen:
Landammann Dr. Frick, Vorsitzender
Regierungsrat Clavadetscher
Kantonsingenieur-Adjunkt Zwicky
Dr. Hartmann, St. Gallen, Rechtsberater

Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Bern:
Dr. Schmid, Sekretär der Rechtsabteilung

Luftseilbahn Bad-Ragaz:
Präsident H. Nigg
Dr. med. Hengge
Hans Schlegel, Gemeindevorstand
Thut Fritz
Wächter, Direktor der Firma Bell
Ing. Waldvogel
Weber Franz Josef, Kurdirektor

Luftseilbahn Wangs-Pizol AG:
Dr. J. Müller, Mels
Johann Kalberer, Gemeindevorstand, Wangs
Werner Schüepp, dipl. Ingenieur, Zürich
August Wyss, Ortspräsident, Wangs
Bünzli Heinrich, dipl. Ingenieur, Sargans

Protokollführer: Eugen Grünenfelder, Sekretär, Wangs

Landammann Dr. Frick eröffnet die Konferenz und begrüsst die Anwesenden. Er erklärt, dass die Regierung zur Konzessionsabänderung der Wangs-Pizol AG. Stellung nehmen. Damit nur eine Bahn ins Pizol-Gebiet gebaut werde, habe dieselbe gewünscht, mit den beiden Bahnunternehmen Bad Ragaz und Wangs nochmals zu unterhandeln. Die Regierung sei deshalb besorgt, weil zwei Bahnen ein Fiasco geben würde, während dem nur eine Bahn eine sehr gute Sache geben könnte. Es seien beträchtliche öffentliche Mittel im Spiel. Es sei jetzt die letzte Gelegenheit, eine Einigung zwischen den beiden Bahnunternehmen zustande zu bringen. Als Weg der Lösung scheinne eine Fusion beider Bahnen möglich zu sein. Dabei soll Bestehendes übernommen werden. Für eine solche Einigung setze sich die Regierung ein. Als Berater in Angelegenheiten des Aktienrechtes sei Herr Dr. Hartmann zu dieser Konferenz eingeladen worden. Leider sei von der Regierung nur eine Parteifarbe (freicinnige) vertreten. Dies spiele jedoch keine Rolle, denn die Konferenz werde neutral geführt.



Präsident Nigg erklärt, dass man das Gebiet betrachten müsse, in welches die Bahnen führen. Hierüber ersucht er Herrn Waldvogel zu referieren.

Ing. Waldvogel glaubt neutral zu sein, weil er von auswärts kommt und keine Lokalinteressen materieller Art hat. Ca. 70 % der Besucher des Gebietes von Wangs werden von Zürich aus frequentiert. Wangs habe eine schöne, zersaige, ja sogar weltbekannte Abfahrt. Eine Bahn nur für den Winterbetrieb sei sehr fraglich. Es könnten aber auch die andern Abfahrten gut geschaffen werden. Wangs würde nur Winterbetrieb bekommen, während Bad-Ragaz mit der Bahn Sommer- und Winterbetrieb bekommen würde. Er habe die Wangser-, Vilterser- und Bad-Ragazer-Abfahrt studiert. Die Skifahrt nach Vilters sei noch schöner, als diejenige nach Wangs. Wenn der Fisol erschlossen werden soll, so soll dies von Bad-Ragaz aus geschehen. Eine Bahn müsse mindestens 3 Abfahrten aufweisen. Wangs habe jedoch nur eine. Von Bad-Ragaz bis Wangs könnten verschiedene Abfahrten geschaffen werden. Die Bahn Bad-Ragaz könnte Betrieb für Bad-Ragaz, Vilters, Wangs, Hals und Sargans bringen.

Dr. Müller dankt für die Einladung zur heutigen Konferenz. Er erklärt, dass die Einigungsverhandlungen hätten früher stattfinden sollen. Letztes Jahr sei vor der Bürgerversammlung der Polit. Gemeinde Bad-Ragaz eine derartige Konferenz festgesetzt worden. Leider habe der Zeitpunkt den Herren in Bad-Ragaz nicht gepasst. Er sei noch wie vor ebenfalls für eine Einigung, aber nicht unter der Voraussetzung, dass die Bahn nach Bad-Ragaz komme. Die Aktiengesellschaften seien gegründet. Jede AG. trage die Verantwortung für ein allfälliges Fiasko selbst. In Wangs sei man einer Bahn in Bad-Ragaz gegenüber skeptisch. Die Beurteilung des Publikums sei wichtig. In Wangs hätte man mit der Zeichnung des Aktienkapitals 12 Tage später begonnen, als Bad-Ragaz. Innert 4 Tagen sei das erforderliche Aktienkapital um mehr als 100 % überzeichnet worden. In Bad-Ragaz hätte es trotz der früheren Zeichnungsaufgabe, sehr lange gedauert bis das erforderliche Aktienkapital gezeichnet gewesen sei. Die Polit. Gemeinde Bad-Ragaz hätte Zinsgarantie leisten müssen. Wangs hätte ohne Gemeinde-Zinsgarantie den Finanzausweis rechtzeitig erbringen können, während dem dies bei Bad-Ragaz nicht der Fall gewesen sei. Der Besucher sage, wo gefahren werden soll und dies sei bis jetzt Wangs gewesen. Die Bahn könne nur rentieren, wenn sie im Pendelverkehr benützt wird. Ein Verzicht auf den Bahnbau sei unmöglich, weil die Wangser zu weit verpflichtet seien. An die Firma Oehler sei schon seit einiger Zeit der Auftrag erteilt und auch die erste Anzahlung geleistet. Die

4. Sitzung, 16. 10. 1928



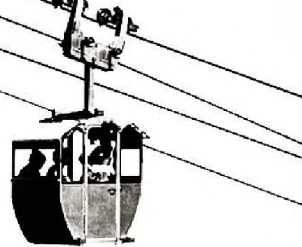
Skifahrer mit den Autos könnten nicht verpflichtet werden, nach Bad-Ragaz zu fahren. Für den Sommerbetrieb sollte zwischen Bad-Ragaz und Wangs ein Bus-Verkehr geschaffen werden, damit die Gäste in Bad-Ragaz abgeholt und nach Wangs geführt werden könnten. Im Winter komme so wie so nur Wangs in Frage, weil Bad-Ragaz für den Winter nicht eingerichtet sei. Die Gemeinde Vilters sei im A ungleich. Deshalb sollte darnach getrachtet werden, dass diese Gemeinde vorwärts gebracht werden könnte. Wangs könne auch beim schönsten Angebot auf den Bahnbau nicht verzichten, weil die Bahn nur in Wangs am richtigen Ort placiert werden könne.

Landammann Dr. Frick erklärt, dass man zum voraus gewusst habe, dass eine Einigung schwierig sei. Die Regierung sei der Meinung, dass nur eine Bahn gebaut werden sollte. Die Regierung habe aber an die Vertreter an der Konferenz keinen Auftrag gegeben für welche Bahn sie eintreten sollen. Man sollte nicht sagen, es sei unmöglich, eine Einigung zu finden. Es gehe nicht um Verzicht, sondern um eine Fusionierung, d.h. Neues schaffen, also etwas Drittes. Für Bad-Ragaz sei die Kantonalbank interessiert und auch der Kanton wegen dem Bad Pfäfers. Für Wangs sei der Kanton wegen dem Ausgleich ebenfalls interessiert. Man müsse den Bahnbetrieb und den Autobusbetrieb als Ganzes betrachten. Durch eine Fusion sollte das Beste aus allem herausgeholt werden.

Dr. Hengge erklärt, dass für die Zukunft gearbeitet werden müsse. Durch den Pendelverkehr könnte jede Bahn florieren. In Bad-Ragaz könne man aber die Wünsche der Kurgäste. Die Kurgäste könnten dort nicht einfach in einen Bus verfrachtet und nach Wangs expediert werden. Bad-Ragaz könne Wangs mehr bieten, als Wangs an Bad-Ragaz.

Damit von den Skifahrern in der Nachsaison die Grundstücke in Wangs nicht betreten, könnte event. in späteren Jahren die Erstellung eines Ski- und Sesselliftes geprüft oder es könnte auch an der oberen Teilstrecke Fuhrts bis SAC-Hütte ein Skilift erstellt werden. Dann hätten die Skifahrer Gelegenheit, dort zu mit dem Skilift zur SAC-Hütte hinauf und hernach von dort mit der Bahn nach Bad Ragaz hinunterfahren.

Schlegel bedauert, dass nicht früher eine Einigung zu Stande gekommen sei. Während dem letzten Kriege, also in Zeiten, wo wegen Benzinmangel mit Pferdefuhrwerken gefahren werden musste, sei die Leutisilbahn Ragatzach-Pölfries sehr viel von den Kurgästen aus Bad-Ragaz benützt worden. Ebenso auch in den letzten Jahren diejenige von Malans. Es sei deshalb nicht richtig, wie Herr Dr. Hengge erklärt, dass die Kurgäste von Bad-Ragaz nicht auch nach



Wangs verbracht werden könnten. Herr Schüepp sieht zu einer Einigung keine Möglichkeit mehr.

Präsident Nigg erklärt, dass die Bauarbeiten in Bad-Ragaz in vollen Gange seien, während dem in Wangs gegenwärtig von vorne angefangen werde.

Regierungsrat Clavadetscher erklärt, dass man in Wangs grosse Hoffnungen auf die neue Bahn habe. Es seien bereits eine Reihe Gesuche für neue Wirtschaften eingegangen. Beide Parteien halten am Projekt fest. Deshalb sollte für die Fusion eine Person bezeichnet werden. Ferner sollten zwei Fusionsvorschläge ausgearbeitet werden, damit einmal festgestellt werden kann, was für Opfer jede Bahn bringen müsste.

Schüepp erklärt, dass beide Bahnen mit dem Bau begonnen haben.

Dr. Hartmann, gibt bekannt, dass die Möglichkeit einer Fusion auf alle Fälle in folgender Weise bestehe:

1. Ein Verzicht der einen Bahn kommt nicht in Frage.
2. Etwas Neues, Drittes schaffen. Bei einer solchen Fusion gibt es keinen Prestige-Verlust, weil die Projekte zu Gunsten eines neuen Projektes aufgegeben werden. Das Fusionsunternehmen würde Aktiven und Passiven der beiden Bahnen übernehmen.
3. Beide Bahnen zusammenlegen und ein neues Unternehmen gründen sei etwas kompliziert, jedoch durchführbar.

Beide Gesellschaften müssten die Zustimmung der Aktionäre haben. Qualifizierte Mehrheit von 2/3. Als Skifahrer sei zu sagen, dass bis jetzt die sogenannte klassische Abfahrt nach Wangs gewesen sei. Auch wenn in Bad-Ragaz die Bahn gebaut werde, bleibe die Wangser-Abfahrt die Bevorzugte. Ein neues Unternehmen hätte mehr Kapital und könnte event. die Bahn als Gondelbahn bis auf den Pisol bauen. Die Endstation müsste so placiert werden, dass es für alle Abfahrten günstig wäre. Man könnte bei einer gemeinsamen Bahn auch später noch nach dem Gipfel verlängern.

Landammann Dr. Frick erklärt, dass niemand gesagt haben soll. Wangs sollte wenigstens einmal über die Frage einer Bahn in Bad-Ragaz diskutieren. Auch Bad-Ragaz müsse auf einiges verzichten, wenn etwas neues drittes geschaffen wird.

Dr. Müller erklärt, dass jemand verzichten müsse. Diejenigen Aktionäre, die begrüsst worden seien, hätten erklärt, darauf nicht einzutreten. Also sei es unmöglich und es habe keinen Sinn, weiter zu diskutieren. Die Skifahrer könnten im Frühling, wenn kein Schnee mehr liege nicht nach Wangs hinunterfahren.

Landammann Frick erklärt, dass die Aktionäre nicht gefragt werden müssten, ob sie aufgeben wollen. Die Aktionäre wollen ge-



winnen und können weiter mitmachen beim Gemeinschaftswerk.

Dr. Hengg fragt an, wie Wangs an Bad-Ragaz bieten könne, wenn Bad-Ragaz auf den Bahnbau verzichte?

Dr. Müller erklärt, dass Wangs Hotel-Frequenz an Bad-Ragaz biete.

Landammann Frick. Es gebe keinen Verzicht. Etwas Neues soll geschaffen werden, an dem beide beteiligt seien. Es sei eben psychologisch. Jeder, der hier sei, wisse, was besser wäre. Aber es könne niemand mehr nachgeben. Er fragt an, ob event. von der Regierung aus mit den Aktionären gesprochen werden soll.

Direktor Wachter fragt ebenfalls an, was Wangs an Bad-Ragaz bieten könne. Die Firma Bell baue schon seit 30 Jahren Seilbahnanlagen und habe gute Erfahrungen. Die Fusion sollte näher abgeklärt werden. Auf der einen Seite technisch und auf der andern Seite kommerziell-wirtschaftlich. Es soll aus beiden Parteien eine kleine Kommission bestimmt werden, die prüft, welche Bahn gebaut werden soll.

Landammann Frick erklärt, dass man ein Gemeinschaftswerk schaffen könne. Die Parteien sollten sich heute grundsätzlich für die Mitarbeit in einer solchen Kommission bereiterklären.

Von 11.00 bis 11.10 Uhr wird die Konferenz unterbrochen, um beiden Parteien Gelegenheit zu geben, sich allein zu besprechen.

Hierauf erklärt Herr Nigg, dass sie in der Zwischenzeit den Vorschlag von Herrn Wachter geprüft und diesem zugestimmt haben. Er schlage nun vor, dass für die Schaffung einer Kommission von jeder Partei ein Fachmann bezeichnet wird. Der Obmann dieser Kommission soll von der Regierung bestimmt werden.

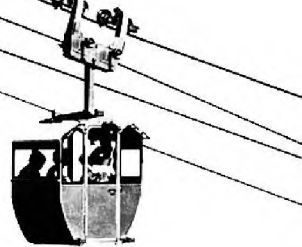
Damit keine weiteren Unkosten entstehen würden, erklärt Herr Schüepp, dass die Fabrikationen eingestellt werden müssten.

Direktor Wachter erklärt hierzu, dass dies unmöglich sei; die Firma Bell würde mit dem Fabrikationsprogramm in Schwierigkeiten geraten und die Bahn könnte im nächsten Winter event. dem Betrieb nicht übergeben werden. Die Firma Bell habe jetzt

Nigg erklärt ebenfalls, dass Bad-Ragaz nicht einstellen könne. Ebenso erklärt auch Herr Schüepp, dass Wangs die Fabrikationen auch nicht einstellen könne.

Landammann Dr. Frick. Wenn man nun nicht 14 Tage die Arbeit einstellen kann, gebe es keine Möglichkeit für eine Einigung. Die Einstellung sei die Prämie des guten Willens.

Dir. Wachter. Es können beide weiter fabrizieren. Gleiches Recht für beide. Die Einigungsverhandlungen müssten schnell



weitergeführt werden. Auf die lange Bank schieben, komme nicht in Frage.

Dr. Müller erklärt, es habe keinen Zweck. Die Aktionäre müssten zuerst angefragt werden und diese wären dagegen. Die Wangs-Pizol AG. sei nach wie vor von der Wirtschaftlichkeit der Bahn in Wangs fest überzeugt. Die Verantwortung für ein allfälliges Fiasko trage jede AG. selber. Die Wangs-Pizol AG. könne die Vorschläge von Bad-Ragaz nicht acceptieren und könne auch auf den Bau der Bahn in Wangs nicht verzichten.

Landammann Dr. Frick erklärt, dass es somit keinen Wert mehr habe, weiter zu diskutieren. Er bedauere dem Gesamt-Rat mitteilen zu müssen, dass Wangs heute zu jeglichen Verhandlungen die Türen zugeschlagen habe, und die Verhandlungen ergebnislos verlaufen seien. Damit wird die Konferenz abgebrochen.

Der Präsident:

G. H. Keller

Der Protokollführer:

Z. Jüngerfeld

▲ BUCHUNG Nr. 2000