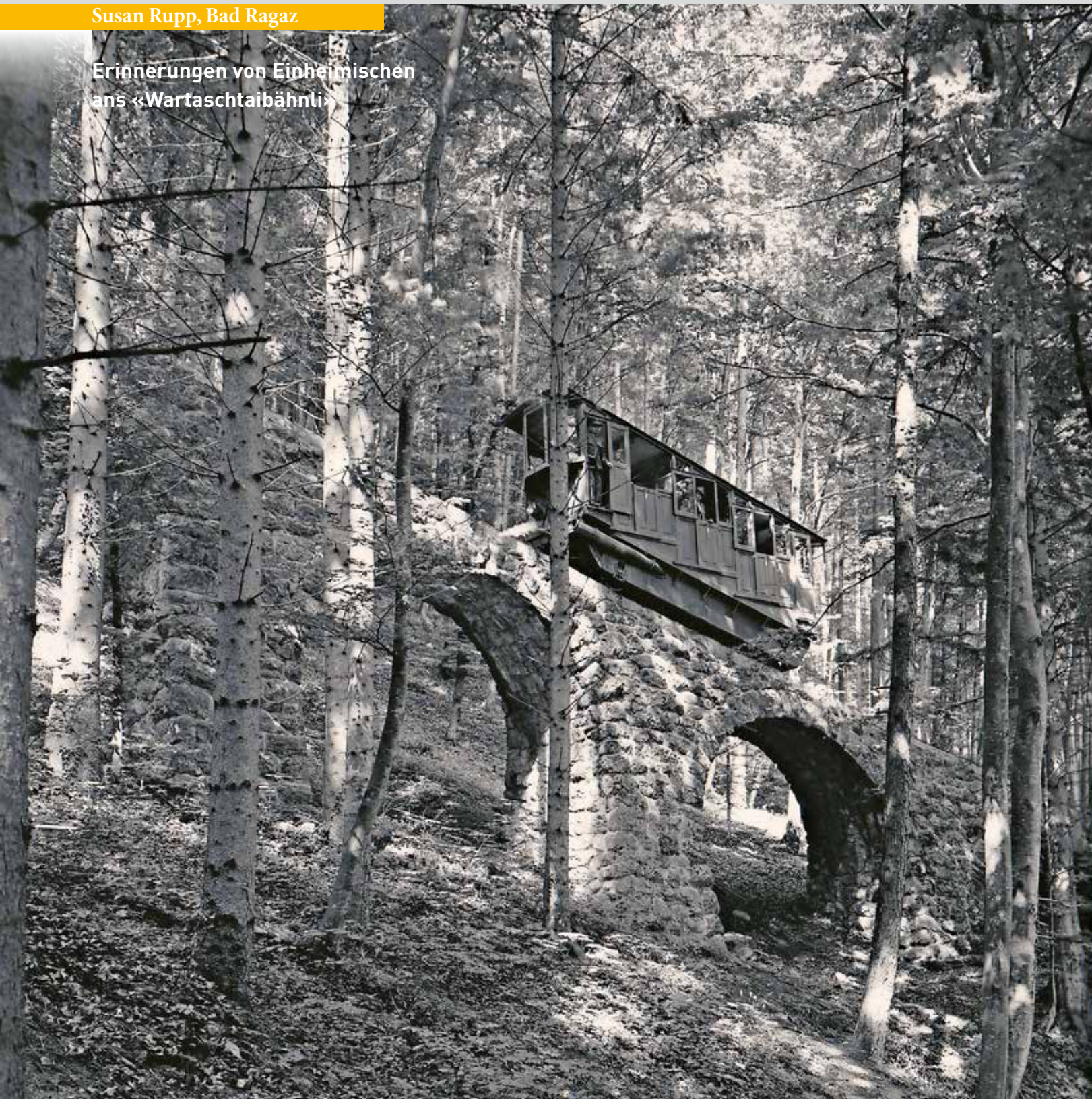


Schlittelstürze im Schlossrank und eine rasante Teefahrt

Susan Rupp, Bad Ragaz

Erinnerungen von Einheimischen
ans «Wartaschaibähnli»



«Unser Wunsch ist es, der historischen Wartensteinbahn wieder Leben einzuhauchen, damit sie in altem Gewand und neuem Glanz erstrahlt», erklären die Initianten Maria und Thomas Bollhalder ihr ehrenamtliches Engagement. «Und wichtig ist, dass unsere Generation diesen Wiederaufbau anpackt, denn wir kennen noch die Emotionen aus den Erzählungen von Zeitzeugen», ergänzen sie.

«Da ruht der Samichlaus aus»

Erinnerungen von Einheimischen ans Wartensteinbähnli gibt es zahlreiche. Unvergesslich für viele ist vor allem das Schlitteln über die Pfäferserstrasse hinunter nach Bad Ragaz. «Natürlich sind alle Ragazer mit dem Bähnli gefahren. Die Schlittelabfahrten vom Wartenstein ins Tal sind in bleibender Erinnerung. Damals war die Pfäferserstrasse voll mit Schnee bedeckt und von Schwarzlärchen noch keine Spur», erzählt Jeannette Zai-Hug aus Bad Ragaz.

Es sei immer «eine fröhliche Sache» gewesen, erinnert sich auch Hanna Widrig, Bad Ragaz, an die Fahrten mit dem Bähnli. Im Sommer seien sie aber auch oft zu Fuss nach Pfäfers gewandert, «als Belohnung gab es ein Orangina bei Tröschs im 'Wartenstein'». Sie hat auch Erinnerungen an winterliche Schlittelfahrten. Für 50 Rappen – bei einem

Sackgeld von einem Franken pro Woche – seien sie mit dem Bähnli hochgefahren und dann mit dem Schlitten runter. Einmal seien sie in vollem Karacho in Richtung Schlossrank geschlittelt, als das Krankenauto mit Blaulicht entgegengekommen sei. Nur noch das Ausweichen in den tiefen Schnee habe sie vor einem Zusammenstoss bewahrt. Und: «Unser Vater hat erzählt, dass das Steinhäuschen im Chlausenwald unter dem Valurank dem Samichlaus und seinem Esel jeweils zum Ausruhen diene, wenn sie auf dem langen Weg vom Zanai nach Ragaz waren.»

Hubert Schwitter, Bad Ragaz, erzählt von winterlichen Schlittelfahrten, wo man sich kopfvoran und bäuchlings auf den Schlitten gelegt habe und runtergefahren sei, «manchmal haben wir mit den nach hinten gestreckten Füßen hinten auch noch einen grösseren Schlitten gezogen». Im Schlossrank habe es einmal die ganze Familie, die auf einem Schlitten runtergefahren sei, überstellt. «Im Tunnel sind jeweils die Funken geflogen, und wenn die Verhältnisse gut waren, konnten wir über die Brücke bis zum 'Tobler' schlitteln», erinnert er sich schmunzelnd. Im Sommer hätten sie Wettrennen gemacht: Die Mutter sei oben ins Bähnli eingestiegen und die Kinder seien währenddessen den Wald runtergerannt. Sie konnten ihr an verschiedenen Stellen vom Weg

Die Wartensteinbahn hat ab dem 1. August 1892 Bad Ragaz und Pfäfers während 72 Jahren verkehrstechnisch verbunden. Nach dem Ausbau der Kantonsstrasse wurde der Betrieb im Oktober 1964 eingestellt, die Wagen entsorgt. Jetzt laufen Bestrebungen für die Wiederaufnahme des Betriebs. Das weckt bei Einheimischen auch Erinnerungen an Geschichten und Erlebnisse rund ums Bähnli...

Bild vorherige Seite:

Ratternd und rumpelnd übers Viadukt: Eine historische Aufnahme der Wartensteinbahn. Bild Stiftung Ragaziana



Ein Postkartengruss: Die Talstation der Wartensteinbahn von der Badstrasse aus fotografiert. Bild Stiftung Ragaziana



Zeugen aus alter Zeit. Wer von Bad Ragaz aus die rund 200 Höhenmeter in Richtung Pfäfers wandert, entdeckt auch über 50 Jahre nach der Betriebsaufgabe noch zahlreiche Überbleibsel von früher, wie beispielsweise das Trassee, wo die Wartensteinbahn über eine Länge von 788 Metern hoch- und runtergerumpelt ist. Folgt man diesem weiter bergan, dann geht es über Viadukte und durch Tunnels stetig Pfäfers entgegen. In der Mitte der Strecke verbreitert sich das Trassee, wird zweispurig. Hier haben sich die beiden Wagen jeweils gekreuzt. Bilder Susan Rupp

aus winken und – «wir waren jedes Mal schneller als das Bähnli». Er erinnere sich auch an die beiden Bähnler, so Hubert Schwitter weiter. «Die hatten Mützen an und haben sich jedes Mal mit einer Handbewegung gegrüsst, wenn sich die Bähnli gekreuzt haben. Die besten Plätze waren immer die direkt hinter dem Bähnlerabteil. Dann konnte man im talwärts fahrenden Wagen zuschauen, wie der Wagenführer in der Bergstation vor der Abfahrt am grossen Rad drehte, um den Wassertank zu füllen, und wie er bei der Talfahrt mit dem Bremshebel die Geschwindigkeit regulierte und bei der Ankunft in der Talstation den Wassertank entleerte.»

Unterwegs mit dem «Rumpelbähnli»

Einer dieser Zeitzeugen, die am «grossen Rad» gedreht haben, ist Urs Peter Lattmann, (wieder) wohnhaft in Bad Ragaz. Er erinnert sich gerne: «In den Semesterferien 1963 arbeitete ich als Kondukteur und Wagenführer bei der Drahtseilbahn Ragaz–Wartenstein, in der Bevölkerung meist einfach ‘Bähnli’ genannt. Nach ein paar Instruktionstagen durch den Bahnmeister bekam ich eine Uniform mit Hut und Krawatte, dazu Billetttasche und Billettkasse zum Umhängen sowie einen Schlüssel zum Öffnen der Wagentüren. Und los gings rauf und runter, morgens, tagsüber, abends, je nach Dienstplan. Das war die schönste Arbeit meines Lebens.»

Die Fahrten mit dem Wartensteinbähnli durch den herrlichen Wald hätten für viele Fahrgäste (und auch für ihn) etwas Romantisches, vielleicht fast etwas Mystisches ausgestrahlt, so Lattmann.



Erinnerung an die «Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein»: Ein Abonnement.



Kurz bevor sich die beiden Wagen unterwegs kreuzen: Eine alte Ansicht der Wartensteinbahn mit Ragaz und dem Gonzen im Hintergrund. Bild Stiftung Ragaziana

«Untermuert wurde die Atmosphäre von dem bis ins Dorf hinunter hörbaren Rattern und Rumpeln der Wagen auf den holprigen Geleisen – so sprach man etwa in der Bevölkerung manchmal (durchaus liebevoll) auch vom ‘Gröllhalden-Express’ oder vom ‘Rumpelbähnli’.» Und im Alltag habe es auch Situationen gegeben, die weniger romantisch gewesen seien; zum Beispiel, wenn der talwärts fahrende Wagen es alleine nicht schaffte, den bergwärts fahrenden Wagen mit seinem Eigengewicht und der Wasserfüllung im Tank hochzuziehen. «Um das notwendige Gewicht des oberen Wagens, also den Wasserbedarf, zu ermitteln, musste sich der Kondukteur in der Bergstation kurz vor Abfahrt beim Kollegen der Talstation nach der Anzahl seiner Fahrgäste

erkundigen», weiss Lattmann noch ganz genau.

Mit dem Hebeisen nachhelfen

Urs Peter Lattmann erzählt, dass es vorkommen konnte, dass an Stellen mit weniger Steigung der talwärts fahrende Wagen plötzlich ins Stocken geriet, weil zu wenig Wasser in den Tank gefüllt worden war, weil der talwärts fahrende Wagenführer in der Bremsführung zu wenig achtsam war oder weil der Kondukteur in der Talstation im letzten Moment noch ein paar (schwergewichtige) zusätzliche Fahrgäste einsteigen liess, ohne dies dem Kollegen in der Bergstation zu melden. «Dann gab es nur eins: blitzartig Hut, Billetttasche und Kasse abziehen, die am Boden des Wagen-



Vor der Bergstation: Für Klaus und Ralph aus Berlin, deren Eltern im «Hof» oder «Quellenhof» Ferien verbrachten, waren die täglichen Mehrfachfahrten im Führerabteil der RWB das schönste Ferienerlebnis.
Bild Urs Peter Lattmann



Passfoto: Urs Peter Lattmann, als er im Sommer 1963 als Bähnler gearbeitet hat. Auf der Mütze ist der Schriftzug RWB sichtbar.
Bild Urs Peter Lattmann/Foto Fetzer

führerabteils bereitliegende Eisenstange ergreifen, raus, und am hinteren Ende des Wagens mit dem Hebeisen stossend nachhelfen – und wenn der Wagen wieder anzog, schnell nach vorne ins Abteil des fahrenden Wagens springen und 'in aller Ruhe' weiterchauffieren.» Ganz risikolos seien diese Aktionen nicht gewesen. Urs Peter Lattmann erinnert sich noch, dass seine Eltern recht besorgt reagiert hätten, als er ihnen davon erzählte.

«Der Wagen wurde schneller und schneller»

Ein Malheur passierte Urs Peter Lattmann eines Tages mit einem «Tee- oder Kaffeezug». So nannten die Bähnler die Fahrten zwischen 15 und 17 Uhr, die bei schönem Wetter recht gut mit Touristen besetzt waren. «Ich fuhr talwärts und benötigte wegen der vielen Fahrgäste relativ wenig zusätzliches Ballastwasser. Ich drehte am Rad, mit dem die Zufuhr des

Ballastwassers in den Wassertank reguliert werden konnte. Plötzlich ruckelte mein Wagen ein ganz klein wenig.» Lattmann erschrak, stoppte die Wasserzufuhr. Aber er brauchte noch etwas Wasser, um genügend Gewicht zu haben. So öffnete er die Zufuhr wieder leicht, und schon ruckelte es wieder. «Jetzt konnte ich nur noch blitzartig einen Sprung ins Führerabteil machen und den Hebel der Bremsregulierung ergreifen. Dieser aber liess sich nicht bewegen, ich hatte also überhaupt keine Kontrolle über die

Bremsregulation», erinnert er sich. Zudem hatte er keine Zeit mehr gehabt, am Läutestrick zu ziehen, um dem Kollegen in der Talstation zu signalisieren, dass er abfährt. «Ich wusste also nicht, ob sich der Kollege bereits in seinem Abteil befand oder ob der untere Wagen führerlos losgefahren war. Ich war pudelnass geschwitz und befürchtete Schlimmes.» Obwohl er eigentlich wusste, dass bei zu grosser Fahrgeschwindigkeit automatisch eine Schnellbremsung eingeleitet würde. Lattmann fährt fort: «Mein Wagen wur-



Ein seltener Anblick: Die Bergstation beim Wartenstein. Das Foto stammt ursprünglich aus dem Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel, wurde da von Markus Seitz, Luzern, entdeckt, dann digitalisiert und ausgebessert. Markus Seitz betreibt die Website www.standseilbahnen.ch.



*Bilderschätze aus der Vergangenheit:
Arbeiten an der Talstation.
Bild Stiftung Ragaziana*

de von Sekunde zu Sekunde schneller, während ich immer wieder versuchte, zu bremsen. Aber ich konnte den Hebel nicht bewegen. Inzwischen hatten auch meine Fahrgäste realisiert, dass etwas nicht in Ordnung war.» Der Wagen legte an Geschwindigkeit zu – dann aber bemerkte er plötzlich aufgrund kleiner Zuckungen des Wagens, dass der Kollege des bergwärts fahrenden Wagens die Bremssteuerung übernommen hatte und sich die Fahrt verlangsamte. «Mir fielen Zentnersteine vom Herzen!», erinnert er sich. Als beide Wagen auf gleicher Höhe waren, bremste der Kollege die Wagen, kam zu Urs Peter Lattmann ins Abteil und fragte harsch, was denn los sei. Er drehte mit einem kräftigen Ruck den Hebel und die Fahrt ging weiter. «Immer noch zitternd und schwitzend fuhr ich der Talstation zu. Natürlich musste ich mir beim Aussteigen der Fahrgäste einiges sagen lassen und es folgte ein ernstes Gespräch mit dem Bahnmeister. Auch wurde ich von Fahrgästen noch längere Zeit auf das Malheur angesprochen. Aber Gott sei Dank durfte ich weiterhin mein Bähnchen fahren, natürlich begleitet von

allen guten Vorsätzen», so Lattmann abschliessend.

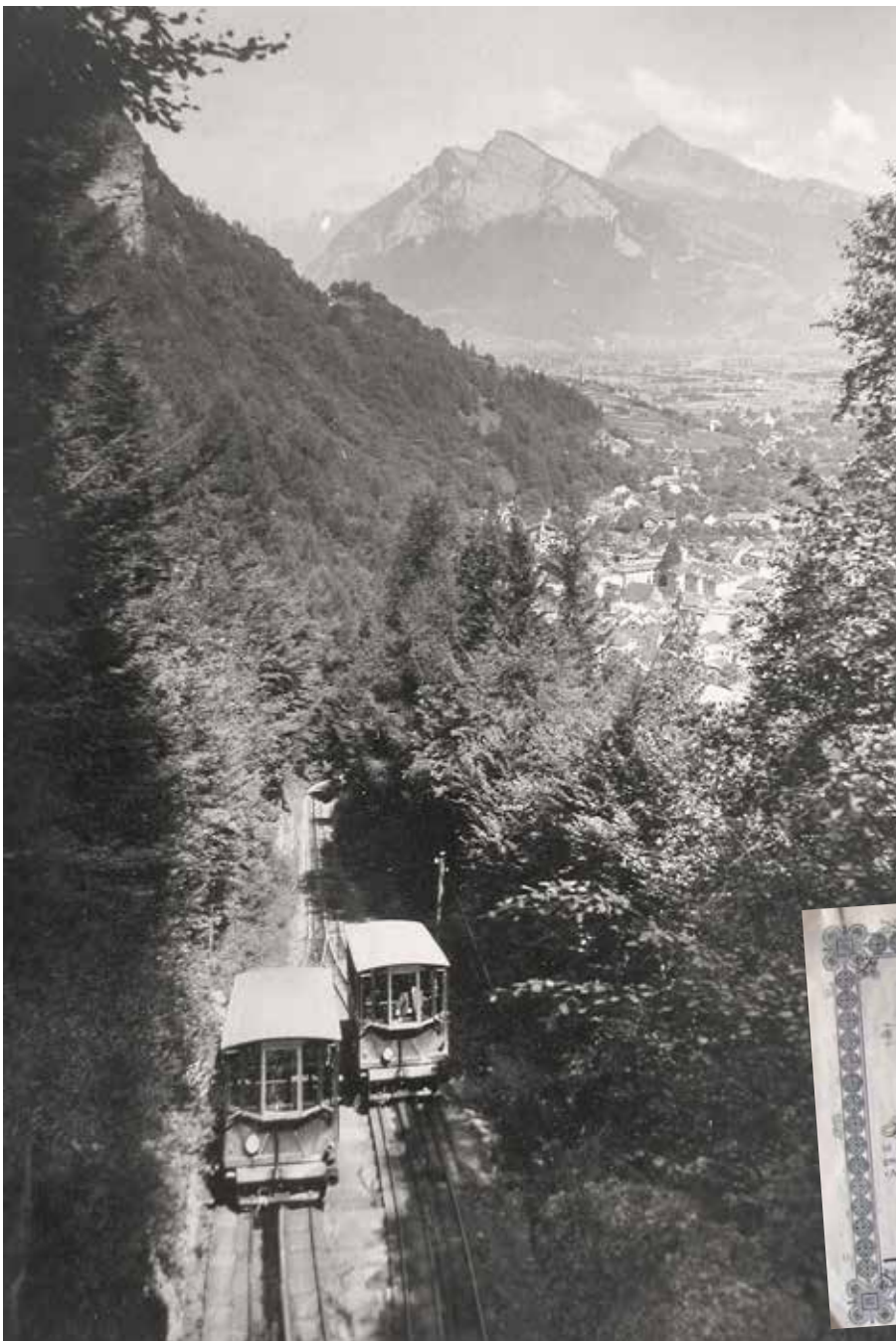
Nostalgische Gefühle und modernste Technik

Zurück in der Gegenwart, arbeiten Maria und Thomas Bollhalder aus Bad Ragaz seit über einem Jahr engagiert an der Wiederbelebung dieser für Bad Ragaz lange Zeit fest zum Dorfbild gehörenden Bahn. Der Neubau soll möglichst nahe an der ursprünglichen Bahn bleiben. «Wir wollen eine Wasserballastbahn mit Rekuperation bauen. Das heisst, dass die Bewegungsenergie beim Bremsen in elektrische Energie umgewandelt und ein Akkumulator gespeist wird. Mit diesem Strom werden dann alle elektrischen Verbraucher der Bahn gespeist, zum Beispiel die Beleuchtung oder Steuerung», erklärt Thomas Bollhalder. Die beiden Wagen werden im Nostalgielook unterwegs sein und möglichst gleich aussehen wie früher. Kurz gesagt: Die neue Wartensteinbahn soll Nostalgie und modernste Technik kombinieren.

«Um die Attraktivität des Aussichtspunkts



«Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein»: Die Abbildung des losfahrenden Bähnli auf einer Karte aus dem Kunstverlag Th. Zingg, Baden (Schweiz). Bild Stiftung Ragaziana



Kreuzung: Die Stelle, an der sich die beiden Wagen gekreuzt haben. Ein Bild, datiert auf den 19. Mai 1943. Bild Stiftung Ragaziana

Wartenstein noch zu steigern, planen wir beispielsweise einen Sky-Walk durch die Felswand unterhalb des Wartensteins», erklären Bollholders. Zur Kapitalbeschaffung, zur Realisierung und zum künftigen Betrieb der Bahn wird eine Stiftung mit gemeinnützigem Zweck gegründet. Die Initianten sind momentan auf der Suche nach Mäzenen oder Unternehmen, welche die Bahn finanziell unterstützen möchten. Sie sammeln auch mit Crowdfunding sowie bei privaten Interessenten aus der gesamten Region.

Die Eröffnung der Wartensteinbahn ist geplant auf den Frühling 2021.

Wer uns seine eigenen Erinnerungen an die Wartensteinbahn oder Fotos aus früheren Zeiten (mit-)teilen möchte, melde sich gerne unter terraplana@sarganserlaender.ch oder auf dem Postweg: Sarganserländer Druck AG, «Terra plana», Zeughausstrasse 50, 8887 Mels.



Mit Aussicht: Früher konnten die Gäste während der Fahrt freie Aussicht auf Bad Ragaz und die Bündner Herrschaft genießen. Bild Stiftung Ragaziana





Herrliches Panorama: Dieser Ausblick erwartet einen auf Wartenstein.

Bild Susan Rupp



Das erste Tor zur Welt

Urs Peter Lattmann besuchte kürzlich Elisa Hug im Altersheim Allmend in Bad Ragaz. Sie ist 99 Jahre alt und weiss, dass er beim «Bähnli» Kondukteur war. So sprachen die beiden auch über das neu erwachte Interesse am Bähnli und das geplante Projekt. Elisa Hug, die in einer grossen Familie in Vättis aufgewachsen ist, erzählte dann, wie die Familie jedes Jahr ein- oder zweimal von Vättis nach Ragaz hinunterging – zu Fuss natürlich. Einen Postautokurs gab es damals noch nicht. Nach mehr als zwei Stunden Fussmarsch kamen sie jeweils bei der Bergstation des Bähnli an und konnten dann nach Ragaz hinunterfahren. «Sie wissen nicht, wie wunderbar das war, dass wir diese letzte Strecke fahren konnten. Da war das Bähnli für uns Kinder eine richtige Erlösung, auch weil wir wussten, dass wir auch beim Heimweg mit dem Bähnli den Berg hinauffahren konnten und nicht den steilen Weg zu Fuss gehen mussten.»

Urs Peter Lattmann ergänzt: «Mir kam es bei der Schilderung von Elisa Hug fast so vor, als sei die Ragaz-Wartenstein-Bahn gerade für die Kinder – und überhaupt für die Bewohner der Talschaft – in dieser Zeit so etwas wie das erste Tor zur weiten Welt gewesen.»

Postkartengruss: Die Wartensteinbahn als beliebtes Motiv für Postkarten. Bild Stiftung Ragaziana