

Kerenzerberg

Anforderung



4h

Wanderkarte/n 1:50'000 237T
Gesamtaufstieg 574m

Länge 13.5km
Gesamtabstieg 617m



Von den verstreuten Häusern des Fleckens Filzbach auf einer Terrasse hoch über dem Walensee gelegen, marschiere ich parallel zur Kerenzerberg-Passstrasse in all-gemein östlicher Richtung an der Oberen Reutegg vorbei nach Obstalden. Der Blick hinab auf den meist tiefblauen Walensee ist fantastisch und vom äusserst regen Schienenverkehr auf der Strecke nach Sargans merke ich hier oben nichts, denn dieser verläuft etwa 300 Meter tiefer unten durch den Berg. Ebenso die Bergspuren der Autobahn. Die andere Hälfte schmiegt sich an das Ufer des Sees auf dem ehemaligen Bahntrasse.

Auch jenseits des Dorfes Obstalden ist der Weg gut markiert und meidet weitest gehend asphaltierte Strassen - mindestens bis hierher. Er führt über Walenguflen zum markanten und tiefen Einschnitt des Meerenbaches oberhalb Mühlehorn.

Nach einem kurzen aber stotzigen Aufstieg zur Geissegg habe ich wieder freie Sicht hinüber von Amden zum Leistchamm und den Churfürsten, bevor der Weg abermals in ein Tobel führt. Diesmal ist es der Rötibach, der hier gleichzeitig die Kantonsgrenze zwischen Glarus und St. Gallen bildet. Um nicht das Strässchen benützen zu müssen, holt der Wanderweg weit nach Süden aus und hält sich über Mulzen und Guflen an den Schatten im Wald.

Oberhalb Murg überquere ich östlich der Strasse zum kleinen Kraftwerk Unterplätz den Murgbach und treffe jenseits des Bachlaufs auf die Siedlung Rüti mit dem Fahrsträsschen nach Quarten, eines der berühmten Dörfer mit den musikalischen Namen: Terzen, Quarten und Quinten. Was ich jedoch zu Ohren bekomme, hat eher mit Auto- und Eisenbahnlärm zu tun!

Im nördlichen Dorfteil, etwas oberhalb von Kirche und Friedhof verläuft meine Route nach Osten und schwenkt in weitem Bogen um Leh herum hinauf nach Oberterzen.

Hier steht die Mittelstation der Seilbahn von Unterterzen zur Tannenbodenalp, in der ich die Tal-fahrt buche hinab zur Eisenbahn- Station Unterterzen fast am Ufer des Walensees.

Verkehr am Walensee

Zur Zeit, als die Ufer des Walensees ganz einfach zu steil und zu schmal war für eine leistungsfähige Strassen- oder Bahnverbindung aus der wirtschaftlich bedeutenden Region Zürich nach Österreich und ins Bündnerland zu den dortigen Alpenpässen, bildete die Strasse über den Kerenzerberg die einzige Möglichkeit das Nadelöhr Walensee zu umgehen.

Die schmale Strasse nach Quarten mit äusserst engen Kurven oberhalb Mollis war besonders im Winter gefürchtet. Weiter oben verleitete die fantastische Weitsicht manch einen Autofahrer zu Un-aufmerksamkeit, was häufig zu schrecklichen Unfällen führte. Trotzdem musste diese Verbindung für den Personenverkehr genügen.

Lasten wurden, wie schon zu Zeiten der Römer etwa im letzten Jahrhundert vor Christus per Schiff über den See transportiert. Bei den gefürchteten Föhnstürmen war dies jedoch nicht immer gefahrlos möglich. Die Ortschaften am Nordufer sind noch heute über keine Strasse erschlossen!

Die Bahnstrecke von Ziegelbrücke nach Chur nahm im Jahre 1875 ihren Betrieb auf und machte auf einen Schlag die Schifffahrt auf dem schmalen, aber tiefen See überflüssig. Lediglich ein paar Ledischiffe, welche Kies von Walensee nach Westen transportierten blieben im Einsatz. Die Tras-

Kerenzerberg

se der Bahn verlief ganz nah den teilweise senkrechten Felswänden entlang über Lehnenviadukte, in Galerien und Tunnels.

Die vierspurige A3 durch die breite Linthebene wurde 1974 feierlich eröffnet. Bei Weesen wurde aus ihr die zweisepurige Walenseestrasse. Sie bestand bis Walenstadt lediglich aus der etwas verbreiterten alten Hauptstrasse und setzte die Bewohner der Dörfer einer unerträglichen Belastung aus. Erst im breiten und ebenen Tal der See wurde die Autobahn fortgesetzt. Ähnlich wie bei Gottardtunnel war die Strasse dem wachsenden Verkehr immer weniger gewachsen, was nach einem Song des Trio Eugster aus dem Walensee den Qualensee machte.

Heute benützt auf dem Abschnitt zwischen Weesen und Mühlehorn eine Hälfte der Autobahn die ehemalige Bahntrasse, während die andere Hälfte und die Bahn in den Berg hinein verlegt wurden und die alte Bergstrecke dient nur noch dem regionalen und lokalen Verkehr.

