

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 280 (2001)

Artikel: AB und RHB sind 125 Jahre alt : jubilierende Bahnen im Appenzellerland
Autor: Eggenberger, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-377146>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

AB und RHB sind 125 Jahre alt

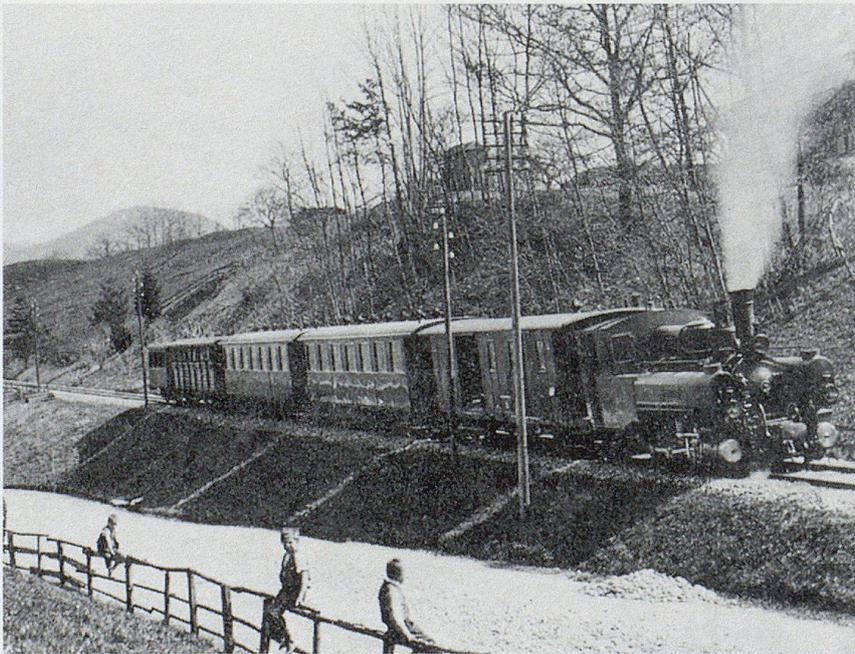
Jubilierende Bahnen im Appenzellerland

PETER EGGENBERGER

Am 12. April 1875 konnte der erste, von Winkeln (St. Gallen) nach Herisau führende Abschnitt der Appenzeller Bahn eröffnet werden. Wenige Monate später – am 6. September 1875 – erfolgte die Inbetriebnahme der Rorschach-Heiden-Bergbahn. Damit wurden vor 125 Jahren zwei Werke von grösster Bedeutung fertig gestellt, die das Appenzellerland sowohl im Westen als auch im Osten an das bestehende Schienennetz der späteren Bundesbahnen (SBB) anschlossen.

Das Zeitalter der Eisenbahnen begann 1825 in England, als nahe der Stadt Newcastle erste

Fahrten mit dem weltweit ersten Zug für Personen erfolgreich durchgeführt wurden. Die erste schweizerische Bahnlinie war die ab dem Jahre 1847 Zürich und Baden verbindende «Spanisch-Brötli-Bahn». Jetzt setzte ein beispielloser Eisenbahnboom ein, der knapp zehn Jahre später auch die Ostschweiz erreichte. Am 25. März 1856 wurde die Linie Winterthur–Wil–St. Gallen und Ende des gleichen Jahres die bis Rorschach führende Verlängerung ihrer Bestimmung übergeben. 1857 konnte Rheineck und 1858 via die Rheintal-Linie Altstätten–Buchs–Sargans sogar Chur erreicht werden.



Dampfzug zwischen Winkeln und Herisau um 1904.

D Appezeller Isebahne

*D Appezeller Isebahne
hends bi Zite no erlickt¹:
Gschüder, d Zögli zämmeheenke,
as wenn ääs of s ander spickt.*

*Die vo Goosse onnenue
schwänzled wiene Riiseschlang
bis i d Schwendi zhendrischt hendri. –
Bliibschit im Büffet, tüechts di lang? –*

*D Säntis-Spinnmogg höch in Löfte
zäbeled: Meer chas ää Ding see.
Wäscht: i loommer nütz aahenke.
Meer bringts d Poscht. Was will i meh!*

*Vo St. Galle–Gäas is Rhintel
gsied mer ääni döre goh,
ond is Innerrhodisch ine
löönd s ere no e Stömpli stoh.*

*S Trogner Bähnli moss pressiere.
S Tram z St. Galle, fuul verrockt;
hetts hütt scho am allerliebschte
gad met Maa ond Muus verschlockt.*

*S Häädler-Bähnli mag no gschnuufe;
wäscht no nüd, ebs wüiter will.
Machts di a gi Troge ini?
Isch der d Reis is Rhintel z vil?*

*Gell du, Walzehuuser-Tröckli,
wenn d kä Wasser hescht, denn chiibschit.
Loss di au elektrisiere,
dass d üüs niene bhange bliibschit.*

*D Appezeller Isebahne
hends bi Zite no erlickt.
Zämmeteenke, zämmeheenke,
as üüs käni do verstickt.*

Julius Ammann

¹ die Lösung gefunden



Sântisbahn bis Wasserauen.

Die Innerrhoder müssen sich gedulden

Von Winkeln nach Herisau? Oder wäre nicht Gossau der geeignetere Ausgangsort für die Bahn ins Appenzellerland? Diese beiden Varianten erhitzen in der Projektierungsphase die Gemüter in Herisau. Schliesslich ob siegte die Variante «Winkeln». Nach der Inbetriebnahme der Bahn bis Herisau wurde fieberhaft weitergebaut, und bereits am 20. September 1875 erreichte die Bahn Urnäsch. In grosser Geduld zu üben hatten sich dann aber die Innerrhoder, die volle elf Jahre auf die Weiterführung

der Bahnlinie warten mussten. Hauptgrund für die Verzögerung war die missliche Finanzlage. Am 28. Oktober 1886 war es endlich soweit: Der erste Zug dampfte von Urnäsch via Jakobsbad, Gonten und Gontenbad nach Appenzell. Nachdem ab 1910 die Bodensee-Toggenburg-Bahn St. Gallen mit Herisau verband, kam es zur Aufhebung der fast parallel verlaufenden AB-Strecke Winkeln-Herisau. Neu war nun Gossau Ausgangsbahnhof für die AB, wobei die Linie Gossau-Herisau am 1. Oktober 1913 betriebsbereit war.

Nach Appenzell via Teufen und Gais

Nach dem Bau der Appenzeller Bahn setzte man sich auch in den Mittelländer Gemeinden Teufen, Bühler und Gais vehement für eine Bahnverbindung nach St. Gallen ein. Nach Projektierung, Finanzbeschaffung und Bauarbeiten konnte die St. Gallen-Gais-Bahn den fahrplanmässigen Betrieb am 1. Oktober 1889 aufnehmen. Am 1. Juli 1904 dann wurde die weiterführende Verbindung Gais-Appenzell Tatsache, womit der Innerrhoder Hauptort von zwei Seiten erreichbar war. Sowohl die Appen-

zeller Bahn (AB) als auch die St. Gallen–Gais–Appenzell-Bahn (SGA) weisen eine Spurbreite von einem Meter auf. Die AB war (und ist) eine reine Adhäsionsbahn, während die SGA auf gewissen Teilstrecken nur mit Zahnradbetrieb verkehren konnte. Heute ist die Ruckhalde (zwischen St. Gallen und Rietbüsli) noch einziger SGA-Zahnradabschnitt.

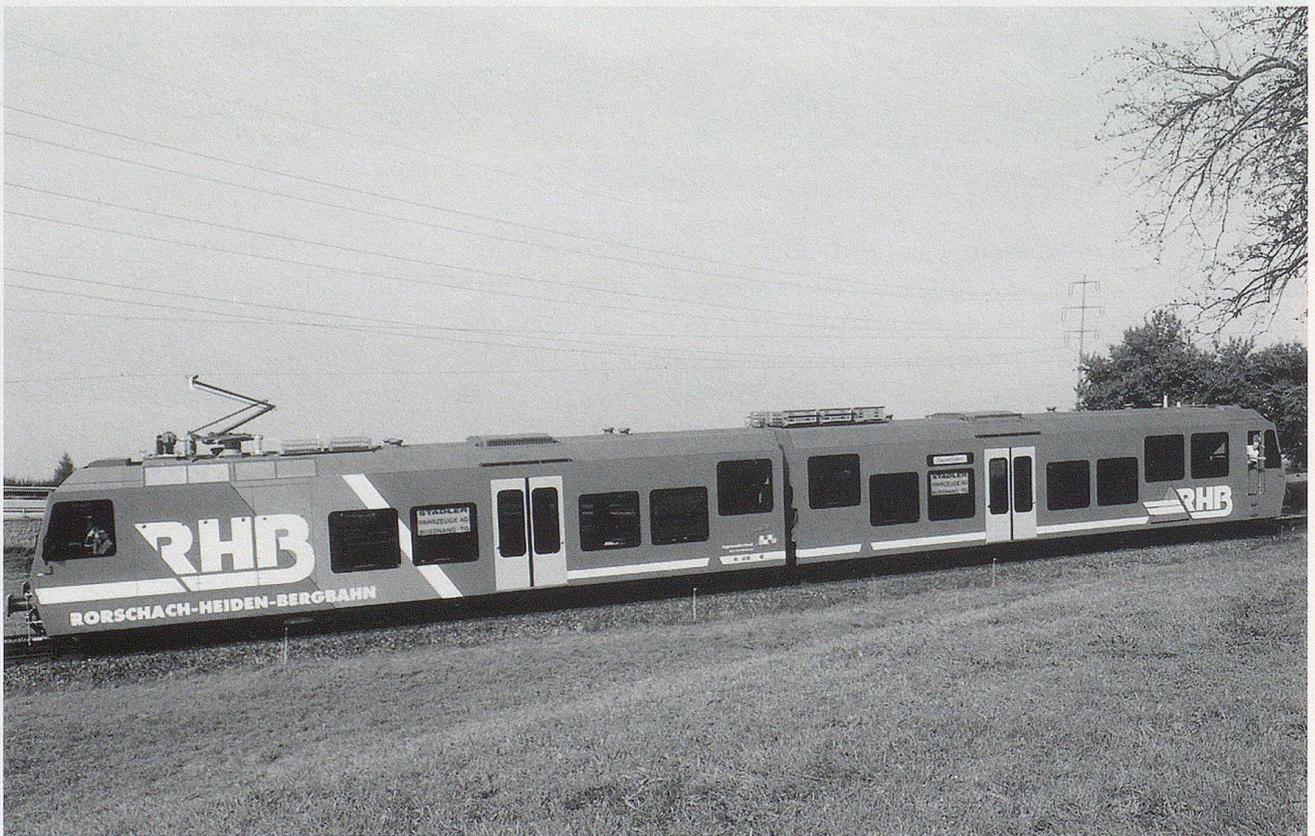
Hochfliegende Säntisbahn-Pläne

1911 war der Bau der Bahnlinie von Gais hinunter zum Marktflecken Altstätten verwirklicht.

Dann rückte die Erschliessung des Säntisgipfels in den Mittelpunkt, den man mittels einer schienengebundenen Bahn zu erreichen trachtete. Und tatsächlich konnte am 12. Juli 1912 die Säntisbahn-Talstrecke von Appenzell bis Wasserauen in Betrieb genommen werden. Die Fortsetzung via Seealp–Meggisalp–Wagenlücke bis zum Säntis aber wurde nie Wirklichkeit. Später entschied man sich für eine Luftseilbahn, die seit 1935 die Schwägalp mit dem Säntisgipfel verbindet. Die Bahnlinien Gais–Altstätten und Appenzell–Wasserauen waren ab Beginn elektrifiziert.

Technische Erneuerung

1929 nahm die Appenzeller Bahn zwei dieselelektrische Triebwagen in Betrieb. Am 22. April 1933 konnte dann endgültig der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Drei der noch aus dem Gründungsjahr 1875 stammenden Dampflokomotiven wurden verschrottet, und zwei weitere wurden zum Altmetallpreis von je 20 000 Franken nach Abessien verkauft. Die Elektrifizierung machte den Posten des Heizers überflüssig. Weiter verschwanden die Wasserstationen und Kohlendepots, und gleichzeitig wurde das Reisen komfortabler.



Im Frühherbst 1998 wurde der hochmoderne, 200 Fahrgästen Platz bietende Gelenktriebwagen B Deh 3/6 des Rorschach–Heiden–Bergbahn festlich eingeweiht.



Propagandaplakat für den Dieseltrieb (1929).

Im Januar 1931 stellte auch die SGA auf den elektrischen Betrieb um. Seither sind an beiden Bahnen unzählige Erneuerungen vorgenommen worden. Am 1. Januar 1988 fusionierten AB und SGA zu den Appenzeller Bahnen. 1993/94 erfolgte die vorläufig letzte grosse Rollmaterialauslieferung, für die rund 40 Millionen Franken aufzuwenden waren.

Zahnrad-Normalspur im Vorderland

In den späten 1840er-Jahren stiess der Vorderländer Hauptort zum Kreis der führenden Schweizer Kurstationen mit einer vorwiegend aus Deutschland stammenden Gästeschaf. In den frühen 1870er-Jahren begannen sich jene Pläne zu konkretisieren, die den Bau einer Bahn von

Heiden hinunter zur Bodensee-Hafenstadt Rorschach vorsahen. Verschiedene Linienführungen mit und ohne Zahnradbetrieb wurden geprüft. Schliesslich entschied man sich für die heutige Variante. Am 6. September 1875 nahm die normalspurige Zahnradbahn ihren Betrieb auf. Grosse Attraktion war der 1884 erworbene Personenwagen, der auf dem Dach zwanzig offene Sitzplätze aufwies.

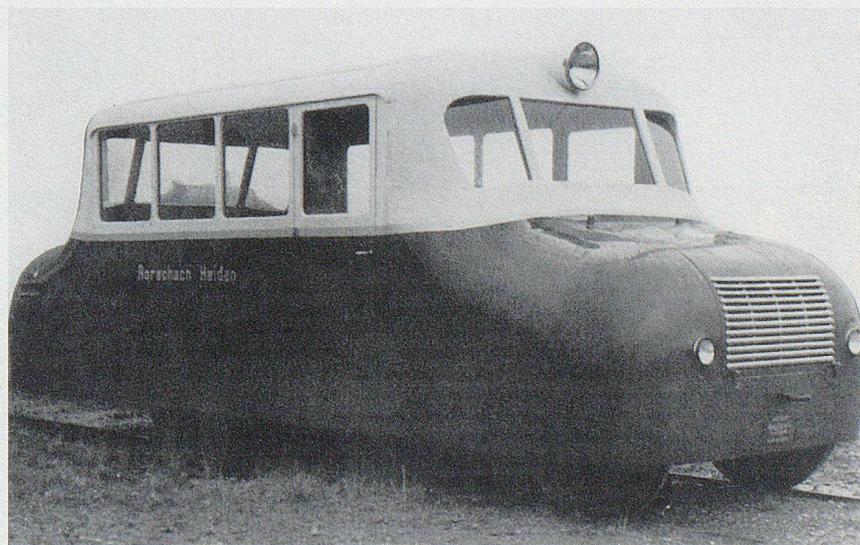
Schienenautomobil der Firma Saurer

Das Begehren nach Früh- und Spätzügen liess die Firma Saurer in Arbon ein Schienenauto konstruieren, mit dem 1908 Versuchsfahrten unternommen wurden. Ein mit 13 Passagieren besetzter Wagen überwand die neunprozentige Steigung ohne Zahnrad problemlos und legte die Strecke Rorschach–Heiden in nur zehn Minuten zurück. Leider

verhinderten eidgenössische Vorschriften den fahrplanmässigen Einsatz des Schienenmobils. Später wurde die Elektrifizierung auch für die Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB) zum Thema. Der Fahrplanwechsel vom 15. Mai 1930 bedeutete dann das Aus für den Dampfbetrieb.

Zu modernen Bahnunternehmen geworden

Wie die AB und SGA wurde auch die RHB einer steten Modernisierung unterzogen. Höhepunkt in dieser Entwicklung war die Auslieferung des neuen Triebwagens im Frühherbst 1998. Das 7 Millionen Franken kostende Gefährt bietet 200 Passagieren Platz, ist imponierende 33 Meter lang und wiegt 57 Tonnen. Trotz allem aber ging sowohl bei den AB als auch der RHB die grosse Vergangenheit nicht vergessen, und so kommen denn bei beiden Bahnen immer



Schienenauto der RHB.

wieder von Dampfloks gezogene Nostalgiekompositionen zum Einsatz.

Rheineck-Walzenhausen-Bergbahn und Trogener Bahn

Der Vollständigkeit halber sei an zwei weitere, ins Appenzellerland führende Bahnen erinnert. Am 27. Juni 1896 erfolgte die Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebs der mit nichts anderem als dem Gewicht von Wasser betriebenen Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen (RhW). 1909 wurden die beiden Bahnhöfe RhW-Ruderbach und Rheineck-SBB verbunden, wobei auf den neu verlegten Schienen eine Trambahn verkehrte. Der

1958 erfolgte Umbau der RhW zur heutigen Bahn brachte das Tram zum Verschwinden. Gleichzeitig entfiel das Umsteigen in der RhW-Talstation Ruderbach.

Der Bahnbetrieb von St. Gallen via Speicher nach Trogen (Trogener-Bahn) wurde am 10. Juli 1903 eröffnet. Die als Strassenbahn konzipierte TB wurde ab Beginn elektrisch betrieben. Bei einer Spurweite von einem Meter wurde kein Zahnrad benötigt. Auch bei der TB waren stete Erneuerungen an der Tagesordnung, und diesbezüglich letzter «grosser Brocken» war der im Herbst 1997 in Betrieb genommene Bahnhofneubau in Speicher.



Rorschach-Heiden-Bergbahn
RHB

Bergbahn Rheineck-Walzenhausen
RhW

Zwei Bergbahnen in Wort und Bild von den Gründungsjahren bis in die Gegenwart.

192 Seiten, illustriert, Fr. 35.–
ISBN 3-85882-295-7

Appenzeller Verlag, Herisau



SENNENSATTLEREI APPENZELLER HANDWERK

Ihre Fachwerkstatt für:
Sennentüchler – Hosenträger –
Schuhschnallen
Glocken und Treicheln mit Riemen für
Sport- und Ehrenpreise mit Gravuren
Geschenke für verschiedene Anlässe

HANS BACHMANN

Schützenwiesenstrasse 13
CH-9050 Appenzell

Tel. 071/787 22 57 Fax 071/787 22 58



9050 Appenzell

PNEU DOBLER

Tel. 071/787 42 65

NEU!

Das Stromspar-Rührwerk

Mit **neuer** leistungsstarker Ausführung:



bis ca. 400 m ³ mit 2-PS-Motor	bis ca. 600 m ³ mit 3-PS-Motor
--	--

Endlich **Schluss** mit hohem Stromverbrauch beim Jauche rühren!

von Arx

Bischofszellerstr. 123 · 9200 Gossau
Tel. 071-385 30 60 · Fax 071-385 30 88

**fenster
dörig**

Holz-Metallfenster
Kunststofffenster

9050 Appenzell
Telefon 071 787 87 80