



Daniel Brugger

Die appenzellischen Eisenbahnen

Das Land Appenzell

Daniel Brugger Die appenzellischen Eisenbahnen

Verlag: Appenzeller Hefte Herisau

© Copyright Verlag Appenzeller Hefte, CH-9100 Herisau
1. Auflage 1982
Printed in Switzerland
Druck Schläpfer & Co. AG, Herisau

Vorgeschichte und Verkehrspolitik

Die Vielgestaltigkeit des Geländes mit steilen Berghalden und tief eingefressenen Schluchten erschwerte den Zugang zu dem Hochland Appenzell und in seinem Innern die Verbindung der einzelnen Siedlungen untereinander. Dadurch wurde nicht nur die Entwicklung besonderer Charakterzüge geistiger, sozialer, wirtschaftlicher und politischer Art begünstigt, die das regsame Volk zu Füßen des Alpsteins von seinen st. gallischen Nachbarn unterscheiden, sondern auch im Innern die Entstehung starker Verschiedenheiten und einer weitgehenden Gemeindeautonomie gefördert.

Die topographischen Verhältnisse, die geringen technischen Möglichkeiten im Strassenbau, aber auch die auf ihre Selbständigkeit eifersüchtige, nach aussen eher abgeschlossene Bevölkerung waren schuld, dass die Verkehrsverhältnisse jahrhundertlang primitiv und schlecht blieben. Noch im 18. Jahrhundert, als die seit dem Ausgang des Mittelalters mehr und mehr aufblühende Textilindustrie sich zu bedeutender Höhe entwickelt hatte und viele behäbige Fabrikantenhäuser — heute noch eine Zierde der Dörfer — gebaut wurden, musste sich der Güterverkehr mit holprigen Saumwegen begnügen. Erst im 19. Jahrhundert begannen Gemeinden und Kanton ein vorzügliches Strassennetz auszubauen. Grundlage bildete ein von der Landsgemeinde 1851 angenommenes Strassengesetz. Im darauffolgenden Jahrzehnt unternahmen alle Gemeinden erhebliche Anstrengungen, um das Bauprogramm zu verwirklichen. Dies hatte indessen zur Folge, dass die Strassenlasten gewaltig stiegen, weil auch zahlreiche Brücken gebaut werden mussten. Während der Staat über diesen unaufhaltsam steigenden finanziellen Aufwand seufzte, wandten sich Gemeinden und Private in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts bereits der Erschliessung des Appenzellerlandes durch das moderne Verkehrsmittel «Eisenbahn» zu. Sie bewiesen dabei ein hohes Mass an Mut, Entschlusskraft und Ausdauer und luden sich enorme Lasten auf.

Wenn man sich mit den Finanzierungsfragen der appenzellischen Privatbahnen vor deren Bau befasst, kann man sich der Frage nicht entziehen, warum denn eigentlich der Kanton den Weg seiner Mitstände damals nicht geteilt und durch finanzielle Unterstützung den Bau von Eisenbahnen in seinen Gemarkungen zu fördern versucht hat. Die Frage muss wohl dahingehend beantwortet werden, dass es angesichts der geographischen Struktur des Landes die Gemeinden waren, die auf ihre Art und Weise zu einem zweckdienlichen neuen Verkehrsmittel kommen

wollten. Dies führte zwangsläufig zu einem stufenweisen, auf uneinheitlichen Plänen basierenden Bau der appenzellischen Bahnen. Bis anfangs des 20. Jahrhunderts wurden darum weder Volksinitiativen noch Vorstösse im Kantonsrat mit dieser Zielsetzung unternommen. Der Kanton beschränkte sich darauf, die Konzeptionsgesuche zuhanden der Bundesbehörden zu begutachten und im Falle der Strassenbenützung eine Sonderbewilligung zu erteilen. So zum Beispiel für die «Appenzeller Strassenbahn» und die «Strassenbahn St.Gallen–Speicher–Trogen». Dies möglicherweise aus der Überlegung heraus, dass ein Subventionsgesetz die Zustimmung der Landsgemeinde nur fände, wenn die Mehrzahl der appenzellischen Gemeinden an ein zu schaffendes Eisenbahnnetz angeschlossen werden könnte. Allein der damalige Stand der Technik im Bahnbau erlaubte dies nicht. Es durften demzufolge nur die topographisch günstiger gelegenen und zudem finanzstarken Gemeinden an eine schienengebundene Verkehrsverbindung mit dem st.gallischen Flachland und damit an den Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz denken. Möglicherweise verpasste der Staat damals durch seine Passivität einen direkten Anschluss an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen. Bekanntlich weisen die beiden Kantone Appenzell bis heute auf ihrem Territorium keinen Meter SBB-Strecke auf. Andererseits darf man die Schwierigkeiten nicht verkennen, die einer kantonalen Eisenbahnpolitik entgegenstanden. Die Gemeinden aller drei Bezirke strebten begrifflicherweise möglichst kurze und direkte Verbindungen zu den von der 1857/58 eröffneten Vereinigten Schweizer Bahn Winterthur–St.Gallen–Rorschach–Rheintal bedienten Wirtschaftszentren an. Dem Kanton wäre dann aus politischen Gründen vermutlich der Bau sehr unrentabler Linien zugefallen, wie etwa eine Querverbindung durch unser zerklüftetes Land. Ausserdem durften wahrscheinlich Schwierigkeiten, z. B. die Abstimmung der Forderungen des Hinter- und des Vorderlandes, nicht übersehen werden, wenn man sich die damaligen vielfältigen und teils merkwürdigen Projekte vor Augen hält.

Erschliessung des Appenzellerlandes durch Eisenbahnen

Um die Entstehung der appenzellischen Bahnen im Rahmen der allgemeinen Eisenbahngeschichte wenigstens zeitlich abzugrenzen, seien hier einige Daten festgehalten. Der 27. Dezember 1825, der Tag, an dem in der Nähe der englischen Stadt Newcastle Versuchsfahrten mit dem ersten Personenzug der Welt begannen, gilt allgemein als *das* historische Datum. Danach fand dieses neue Transportmittel in verschiedenen Ländern Eingang. So wurden 1828 in Frankreich und Österreich, 1835 in Deutschland und Belgien, 1839 in Italien und den Niederlanden die ersten, wenn auch relativ kurzen Bahnstrecken in Betrieb genommen. Die erste rein schweizerische Eisenbahnlinie mit der allseits bekannten «Spanisch-Brötli-Bahn» von Zürich nach Baden konnte am 9. August 1847 eingeweiht werden. Um jene Zeit begann man auch in der Ostschweiz, der Eisenbahn volle Aufmerksamkeit zu schenken. Besonders aktualisiert wurde die Bahnfrage, als ein Entscheid über die Linienführung von Zürich nach dem Bodensee fällig wurde. Gutachter schlugen vor, die Bahn von Winterthur über Frauenfeld nach Romanshorn und weiter nach Rorschach zu führen, was eilends die St.Galler und Appenzeller auf den Plan rief: Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft verstärkte ihre Tätigkeit. Den Appenzellern war in diesem Gremium durch die Mitgliedschaft von Landammann J. H. Tanner von Herisau und Landammann Dr. Zellweger, Trogen, der wünschbare Einfluss gesichert. Am 16. Mai 1855 wurde einerseits die Thurtallinie Winterthur–Frauenfeld–Romanshorn eingeweiht, und andererseits konnte nach Abschluss der letzten Bauetappe am 25. März 1856 auch die Strecke Winterthur–Wil–St.Gallen eröffnet werden. Damit durfte die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft wenigstens ihr Hauptanliegen als erfüllt betrachten. Noch im gleichen Jahr wurde der Schienenstrang bis Rorschach weitergeführt, 1857 bis Rheineck und im Sommer 1858 sogar bis Chur.

Nachdem nun die Züge der Vereinigten Schweizer Bahnen unweit unserer Kantonsgrenze vorbeifuhren, ging es für die appenzellischen Gemeinden vor allem darum, den Anschluss an diese Linie zu schaffen.

Nach hürdenreichen Vorarbeiten, dem Überwinden unvorhergesehener Terrainschwierigkeiten und Klärung der Bahnhoffrage in Herisau konnte zunächst die erste Teilstrecke Winkeln–Herisau am 12. April 1875 dem Betrieb übergeben werden. Die Privat-Eisenbahnkommission hatte indessen den Bau einer Schmalspurbahn von Winkeln bis Appenzell versprochen und von den Gemeinden Herisau,

Waldstatt und Urnäsch Subventionen gefordert. Noch im gleichen Jahr trieb man die Fortsetzung bis Urnäsch energisch voran, so dass am 20. September 1875 auch dieses Teilstück eröffnet werden konnte. Leider geriet das Unternehmen zusehends in eine prekäre finanzielle Lage. Die Leidtragenden waren hauptsächlich die Innerrhoder, die noch volle elf Jahre auf die versprochene Fortsetzung warten mussten. Zunehmende Verbitterung machte sich breit, und die Geduld schien 1878 dem Ende entgegen zu gehen, als die Innerrhoder von Herisau, Urnäsch und Waldstatt Sicherheit für die bereits bezahlte Subvention forderten, falls die Strecke nicht innert sechs Jahren gebaut würde. Nachdem die drei genannten Gemeinden 1885 eine namhafte Nachfinanzierung vollzogen hatten, war die Fortsetzung bis Appenzell endlich gesichert. Im selben Jahr war die «Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen» in die «*Appenzeller-Bahn-Gesellschaft*» umgewandelt und der Verwaltungsratspräsident durch einen Appenzeller ersetzt worden. Im Juli 1885 wurden die Arbeiten zur Konkurrenz ausgeschrieben, und am 1. September war Baubeginn. Grosser Einsatz und gute Zusammenarbeit machten es möglich, am 28. Oktober 1886 den fahrplanmässigen Verkehr zwischen Urnäsch und dem innerrhodischen Hauptort aufzunehmen.

Schon um die Jahrhundertwende geriet bei planungsfreudigen Leuten der Säntis ins Blickfeld. Ein aus sechs Mitgliedern bestehendes Initiativkomitee erhielt 1903 vom Bundesrat die Konzession für den Bau einer Bahn auf den Säntis. Das Projekt sah eine Dreiteilung der Strecke vor, wovon der Abschnitt Appenzell–Wasserauen als Adhäsionsbahn geplant war. Nach Bewältigung zahlreicher Schwierigkeiten konnte dieses Teilstück schliesslich, gleichwohl unter dem Namen *Säntisbahn* (später Appenzell–Weissbad–Wasserauen-Bahn), am 12. Juli 1912 eröffnet werden. Beträchtliche finanzielle Rückschläge und der Ausbruch des Ersten Weltkrieges zeigten alsbald, dass vom weiteren Ausbau Richtung Seealp–Oberstoffel–Säntis Abstand genommen werden musste. Endgültig aufgegeben wurde das Projekt jedoch erst mit der Eröffnung der *Säntis-Schwebebahn* (Schwägälp–Säntis), die ihren Betrieb am 1. August 1935, also mitten in der schweren Krisenzeit, aufgenommen hat.

Im Jahre 1875 erhielt auch der Luft- und Molkenkurort Heiden eine Bahn nach der Hafenstadt Rorschach. Die Gründungsgeschichte nahm einen bedeutend ruhigeren Verlauf als bei der Appenzeller-Bahn im Hinterland. Die damalige Lesegesellschaft Stöckli gab den Anstoss, der von Kreisen des Gastgewerbes energisch unterstützt wurde. Argumentiert wurde mit den guten Erfahrungen, die mit dem neuen Zahnradsystem der Vitznau–Rigi-Bahn gemacht wurden, und ausserdem

zog man den Bau einer Bergbahn einer kostspieligen neuen Strassenverbindung nach Rorschach vor. Die Projekte der Pioniere Zschokke und Riggenbach erwiesen sich allen anderen überlegen. Durch die Wahl des Zahnstangensystems konnte die Betriebslänge auf 5,4 km beschränkt werden. Nach der Überwindung topographischer Hindernisse und der Lösung der finanziellen Probleme wurde die normalspurige *Rorschach-Heiden-Bergbahn* am 6. September 1875 festlich eingeweiht.

Der benachbarte vorderländische Kurort Walzenhausen erhielt eine Verbindung ins st.gallische Rheintal und damit den Anschluss an die Linie Rorschach-Chur durch den Bau der *Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen*, die am 27. Juni 1896 den Betrieb aufnahm.

Auch im Appenzeller Mittelland erwachte der Wunsch nach besseren Verbindungen mit der Stadt St.Gallen, die bis dahin durch wenige Postkutschen und Botenfuhren besorgt wurden. Ein provisorisches Komitee erhielt 1885 die Bundeskonzession für den Bau und Betrieb einer Strassenbahn von St.Gallen nach Gais, die zwei Jahre später auf die neue Aktiengesellschaft *«Appenzeller Strassenbahngesellschaft»* übertragen wurde. Schwierigkeiten mannigfacher Art waren auch hier zu meistern; besonders über die Trassefrage konnte man sich lange Zeit nicht einigen. Bedeutungsvoll und willkommen war in diesem Zusammenhang die Entwicklung einer Kombination von Adhäsions- und Zahnradsystem von Ing. Klose von den Vereinigten Schweizer Bahnen. Um Kosten zu sparen, strebte man eine möglichst weitgehende Benützung des Strassenkörpers an. Dies erforderte aber eine Änderung des Strassengesetzes und die Zustimmung der Landsgemeinde. Mit der Betriebsöffnung vom 30. September 1889 waren vorläufig drei mittelländische Gemeinden durch eine Eisenbahn mit St.Gallen verbunden.

Nachdem nun die Appenzeller-Bahn (Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell) und die Appenzeller Strassenbahn (St.Gallen-Teufen-Bühler-Gais) in Betrieb standen, schien es naheliegend, die *«Gaiser-Bahn»* – wie sie allgemein genannt wurde – bis Appenzell zu verlängern. Es verstrichen indessen noch 15 Jahre, bis es soweit war. Meinungsverschiedenheiten zwischen den zuständigen Instanzen beider Rhoden waren auszuräumen. Die innerrhodische Regierung gab anfänglich einer elektrischen Strassenbahn den Vorrang, während man es in Ausserrhoden bedauerlich fand, dass für diese kurze Verbindungsstrecke noch ein weiteres System zur Anwendung kommen sollte. Nachdem die Initianten für die elektrische Traktion die Konzessionsfrist verpasst hatten, konnte die Gaiser-Bahn ihr Projekt realisieren, und am 1. Juli 1904 dampften dann ihre Lokomotiven zum ersten Mal nach Appenzell.

Rege Beziehungen des appenzellischen Mittellandes und Innerrhodens mit dem rheintalischen Marktort Altstätten hatten schon 1905 zu Bestrebungen für den Bau einer Bahn von Gais über den Stoss nach Altstätten geführt. Anlässlich der konstituierenden Generalversammlung vom 16. Dezember 1909 erhielt der damalige Verwaltungsrat die Vollmacht zur Ausführung des Bahnbaues. Schon am 17. November 1911 wurde die Eröffnungsfeier der *Altstätten–Gais-Bahn* im Landhaus in Altstätten eingeleitet und nach einer anschliessenden Fahrt im Hotel Krone in Gais abgeschlossen.

Da gegen Ende des Jahrhunderts das Hinter-, Mittel- und Vorderland über das neue Verkehrsmittel verfügten, empfand man in den damals führenden Industrieorten Speicher und Trogen das Fehlen einer Bahnverbindung mit der ostschweizerischen Metropole St.Gallen besonders stark. Noch im Eröffnungsjahr der Gaiser-Bahn liess das Eisenbahnkomitee Trogen-Speicher Projekte ausarbeiten. Aus dem 1890 erstatteten Bericht geht hervor, dass von drei denkbaren Varianten einzig eine Dampfbahn über Speicherschwendi für technisch möglich gehalten wurde. Die Linienführung über Vögelinsegg erwogen die Planer der Steigungsverhältnisse wegen überhaupt nicht. Besondere Aktualität erlangte die Frage, als 1895 der Bau eines grösseren Wasserkraftwerkes beim Kubel in Angriff genommen und in St.Gallen ein Trambetrieb eingeführt wurde. Der Aufschwung, der in den Jahren 1890/95 im elektrischen Bahnbetrieb zu verzeichnen war, wirkte sich hier entscheidend aus. Zunächst projektierte man eine elektrische Bahn über Speicherschwendi. Dann trat die überraschende Wendung ein, indem ein völlig unbekannter Ingenieur, Du Riche-Preller aus Zürich, in Verbindung mit der Firma Brown, Boveri & Cie. um die Konzession für eine elektrische Strassenbahn über Kurzegg–Vögelinsegg nachsuchte. Eine Oberexpertise entschied sich für das Vögelinsegg-Projekt. Die Bedenken wegen der grossen Steigung vermochten die guten Erfahrungen mit der Trambahn Lausanne zu entkräften, und so wurde denn die nach Projekt Du Riche gebaute «*Elektrische Strassenbahn St.Gallen–Speicher–Trogen*» – wie ihre erste Firmenbezeichnung lautete – am 10. Juli 1903 eröffnet, zwei Tage bevor in Speicher die grossen Festlichkeiten zur Feier des 500. Jahrestages der Schlacht bei Vögelinsegg begannen. Diese «Bergbahn» ohne Zahnradsystem elektrisch zu betreiben, war ein bemerkenswert mutiger Entschluss.

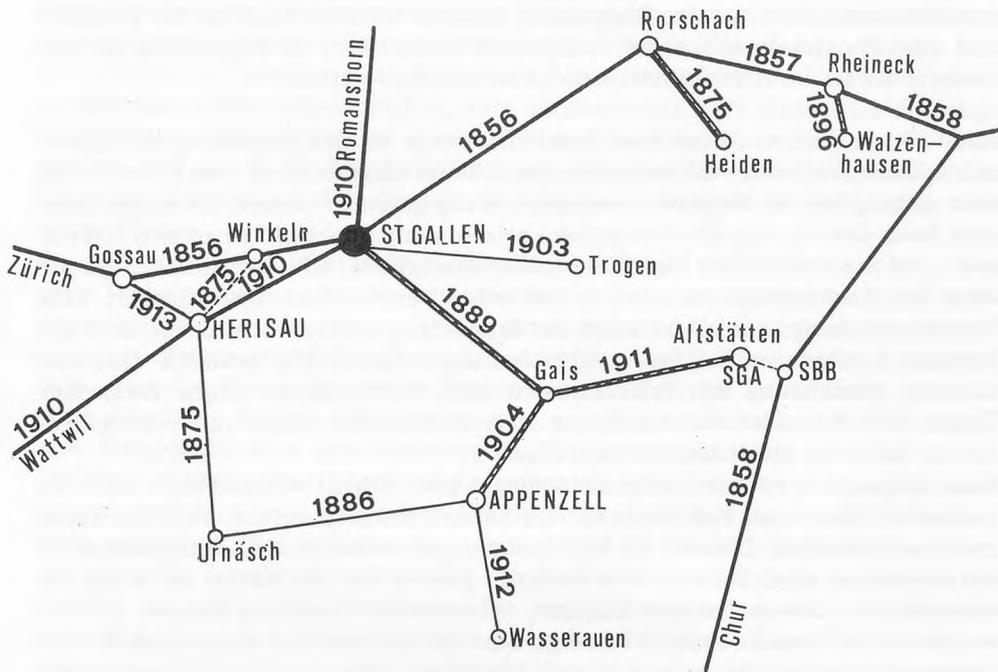
Abschliessend sei festgehalten, dass der wichtigste Industrieort Herisau erst 1910 durch den Bau der *Bodensee–Toggenburg-Bahn* zu einer normalspurigen direkten Verbindung mit dem wirtschaftlichen Zentrum der Nordostschweiz, St.Gallen, kam. Die vorteilhafte, zwar nur die Peripherie des Kantons Appenzell A. Rh.

streifende und auch für das Toggenburg äusserst wichtige Linie ist der Initiative und dem Durchhaltewillen des Fabrikanten Grauer-Frey in Degersheim zu verdanken, der all die vielen Hindernisse zu bezwingen verstand.

Nach diesem kurzen Abriss über Zusammenhänge bei der Entstehung der appenzellischen Privatbahnen sollen nachstehend deren Charakteristik und Entwicklung vom Anfang bis zur Gegenwart zur Darstellung gebracht werden. In diesem Rahmen kann freilich nur das Wesentliche erfasst werden, obwohl es an sich reizvoll wäre, auf die technischen Eigenarten näher einzugehen. Schliesslich haben gerade diese Randbedingungen zu einer so reizvollen Verschiedenartigkeit geführt. Eine Vereinheitlichung ist auch im Laufe der Erneuerung nicht zu befürchten, denn die jüngsten Erfahrungen bei Fahrzeugbeschaffungen haben klar gemacht, dass eine absolute Normierung den Erfordernissen nicht Rechnung zu tragen vermöchte. Zudem hat die technische Sanierung zu verschiedenen Zeiten mit unterschiedlichem Stand der Möglichkeiten zu erfolgen.

Zum eingangs erwähnten, allgemein eingelebten Begriff «Privatbahn» wäre zu bemerken, dass er an sich heute für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs kaum mehr zutreffend ist. Obwohl die Unternehmungen rechtlich als Aktiengesellschaften organisiert sind, befindet sich doch der grösste Teil der Aktien im Besitz der interessierten Gemeinden und Kantone, teilweise aber auch des Bundes, seitdem er sich an der Investitionshilfe beteiligt. Eine der Realität eher entsprechende, den Unterschied zu den SBB hervorhebende Benennung wäre vielleicht «Nicht bundes-eigene Bahnen», wie sie beispielsweise in Deutschland genannt werden.

Um die Bedeutung der schweizerischen Privatbahnen bei dieser Gelegenheit zu unterstreichen, sei darauf hingewiesen, dass 1979 – gemäss Jahresbericht des Verbandes Schweizerischer Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs (VST) – 57 Bahnen des allgemeinen Verkehrs, 14 Zahnradbahnen und 48 Standseilbahnen mit einer Netzlänge von insgesamt 2194 Kilometern bestanden (SBB inkl. Brüniglinie = 2933 km). Diese privaten Schienenbahnen beförderten in jenem Jahr 121,9 Millionen Reisende und 11,57 Mio Tonnen Güter bei einem Personalbestand von 9057 Personen. Diese Zahlen dokumentieren ihre volkswirtschaftliche Bedeutung als verlängerte Arme der Bundesbahnen im Verteiler- und Zubringerdienst.



Eröffnungsjahre:

- Normalspur
- Schmalspur
- Zahnrad
- Aufgehoben

Die Appenzeller-Bahn (AB)

Gründungsgeschichte

Nach dem Ausgang des deutsch-französischen Krieges 1870/71 machten sich allenthalben wieder Wünsche und ein Drängen nach dem Bau von Eisenbahnen bemerkbar. Die Herisauer Befürworter eines Anschlusses an die Vereinigten Schweizerbahnen hielten es für selbstverständlich, dass dafür nur der Anschlusspunkt Winkeln in Frage kommen könne. Die sogenannte «Winkeln-Partei» nahm demzufolge mit der «Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen» in Basel Verbindung auf, die sich hauptsächlich zum Ziel gesetzt hatte, Schmalspurbahnen in Regionen zu erstellen, wo topographische Verhältnisse den Bau von Normalspurbahnen nicht zuliesse. Die Gesellschaft war bereit, die Aufgabe zu übernehmen, schlug aber aus Rentabilitätsgründen vor, die Bahn über Urnäsch nach Appenzell weiterzuführen. Vor allem in Innerrhoden vermochte diese Anregung Begeisterung auszulösen, weil man angesichts der Kurorte und Bäder, der vielen Aussichtspunkte, des Waldreichtums sowie der Torfvorkommen und Steinbrüche die Voraussetzungen für einen einträglichen Betrieb sah. Am 17. August 1872 kam ein Vertrag zustande, nachdem der «Basler Bankverein» durch Übernahme von Interimsaktien die finanzielle Grundlage für das Unternehmen geschaffen hatte. Grund genug, als Gesellschaftssitz Basel zu bestimmen.

Inzwischen entflammte ein heftiger Eisenbahnkampf, weil ein neues Projekt vorsah, die normalspurige Linie Bischofszell–Gossau nach Herisau weiterzuführen. Als Verteidiger des Gossauer-Projektes trat besonders Michael Schläpfer, Verleger der Appenzeller Zeitung, hervor. Ihm stellte sich vehement der Kaufmann Jakob Steiger-Meyer als Vertreter der Winkeln-Partei entgegen. Finanzielle Gründe bewogen schliesslich die Herisauer Kirchhöri vom 31. März 1873, sich in geheimer Abstimmung mit 1120 gegen 1009 Stimmen für eine Schmalspurbahn nach Winkeln zu entscheiden. Für die Gemeinde Herisau war dieser eher kurzfristige Entscheid insofern verfehlt, als sich bei einem Entscheid für die andere Variante der spätere Abbruch der Linie Herisau–Winkeln und der Neubau einer Schmalspurbahn nach Gossau erübrigt hätten. Andererseits ist es fraglich, ob die Gemeinden Waldstatt und Urnäsch ohne dieses Lokalbahnexperiment zu einer Überlandbahn mit Eigenstrasse gekommen wären.

In der Folge ratifizierten die Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch sowie die innerrhodischen Behörden den erwähnten Vertrag mit der Schweizerischen Gesellschaft für Localbahnen und öffneten damit den Weg für den Bahnbau.

Bau und Betrieb

Im Zusammenhang mit der Detailprojektierung waren noch verschiedenartige Hemmnisse zu beseitigen. So warf vor allem der Standort des Bahnhofes Herisau Probleme auf. Den Wunsch der Ausserrhoder Regierung nach einer Haltestelle in Zürchersmühle erfüllte man, und dem Begehren der Bevölkerung von Wilen nach einem grösseren Stationsgebäude wurde unter der Bedingung entsprochen, dass dieser Bezirk «seinen Bahnhof» selbst bezahle. Schwierigkeiten bereitete überdies das Enteignungsverfahren. Zwischen Winkeln und Herisau konnten ausnahmslos gütliche Regelungen erzielt werden, dagegen musste für die hinterländische und innerrhodische Strecke in 27 Fällen die eidgenössische Schätzungskommission



Dampfzug auf der Strecke Winkeln–Herisau (Gübsensee)

angerufen werden, und in 11 Fällen hatte sogar das Bundesgericht einzugreifen. Auch Schwierigkeiten finanzieller Natur begannen sich abzuzeichnen und bewirkten grosse Freudlosigkeit. Schlechter Baugrund führte auf dem Abschnitt Winkeln beim alten Zoll, an der Nordhalde und beim Bahnhof Herisau zu grösseren Rutschungen. Dies verzögerte den Endausbau, und schon im ersten Jahr überschritten die Bauaufwendungen den Voranschlag um etwa 25 Prozent. Dennoch konnte die Strecke Winkeln–Herisau am 12. April 1875 – angesichts der schwierigen Finanzlage in bescheidenem Rahmen – eröffnet werden. Erst die Inbetriebnahme der zweiten Teilstrecke bis Urnäsch am 20. September 1875 gab Anlass, die verbindende Funktion durch Extrafahrten mit blumengeschmückten, rauchenden Lokomotiven zu demonstrieren und durch Volksfeste zu feiern. Mit einer stattlichen Zahl moderner Fahrzeuge nahm das Unternehmen den Betrieb auf, nämlich vier dreiachsigen Tenderlokomotiven, sechs zweiachsigen und neun vierachsigen Personenzügen, drei Gepäckwagen sowie 28 gedeckten und offenen Güterwagen.

Schon im ersten Jahr wurde zu Beginn der Sommersaison der Verkehr durch Unwetter arg gestört, indem verschiedene Rutschungen am Bahnkörper zu einer mehrwöchigen Betriebseinstellung führten. Ertragsausfälle und Reparaturkosten sowie die hohe finanzielle Belastung für die Mitbenützung des Bahnhofes Winkeln (10 % der Gesamteinnahmen) führten zu einem Betriebsdefizit. Bittere Enttäuschung verursachte ferner die vom Verwaltungsrat per 31. Dezember 1876 vorgelegte Bauabrechnung mit einer Budgetüberschreitung von etwa 75 Prozent. Ausserdem erwies sich der Bestand an Güterwagen als nicht ausreichend. Entgegenkommenderweise übernahm die Appenzell-Ausserrhodische Kantonbank die Anschaffungskosten für weitere 15 Wagen, verlangte aber die Amortisation der Beschaffungskosten innert fünf Jahren. – Doch nehmen sich diese Begebenheiten im Vergleich zu den nachfolgenden existenzbedrohenden Jahren eher bescheiden aus. Zunächst verursachte das Aufschieben des Weiterbaus bis Appenzell um elf Jahre Interventionen beim Bund und die Gefährdung der Konzession. Geldgeber reichten sogar beim Bundesgericht Begehren um zwangsweise Liquidation ein. Es gelang jedoch, den Rückzug dieser Eingaben zu erwirken. Das Gutachten eines Bahnfachmannes kam nämlich zum Schluss, dass die Verlängerung der Linie bis Appenzell sowohl im Interesse der Bevölkerung als auch des Unternehmens liege, worauf anfangs 1885 eiligst die Unterlagen für den Weiterbau bereitgestellt wurden. Am 17. Juli genehmigte der Bundesrat den Finanzierungsplan mit einer Bausumme von rund 1,297 Mio Franken. In diese bewegte Zeit fiel auch die Umwandlung der Localbahngesellschaft in die Appenzeller-Bahn-Gesellschaft, und das Verwaltungs-



Dieseltriebwagen auf alter Kaubachbrücke

ratspräsidium wurde dem eifrigen Förderer Oberst Emanuel Meyer, Herisau, anvertraut. Tatkräftig und mit voller Zuversicht wurde alsdann mit dem Bau der dritten Teilstrecke begonnen. Zeitraubend war indessen der Bau der 86,5 Meter langen Kaubachbrücke und eine damit verbundene grosse Dammaufschüttung. Erstere hat eine Höhe von 23 Metern und ist das eindrucksvollste Bauwerk der 17 kleinere Brücken aufweisenden Linie. Am 16. August 1886 konnte der fahrplanmässige Verkehr bis Gontenbad und am 28. Oktober des gleichen Jahres bis Appenzell aufgenommen werden. Geschützdonner und Musik begleiteten zwei Extrazüge, vorbei an den festlich geschmückten Stationen Jakobsbad, Gonten und Gontenbad zum grossen Empfang nach dem Hauptort Appenzell. Freuen durfte man sich diesmal auch über die Bauabrechnung, die sich im Rahmen des Voranschlages von Direktor Schreck hielt. Miteinbezogen waren die Modernisierung von Rollmaterial und die Anschaffung von 13 neuen Fahrzeugen, das heisst einer Tender-



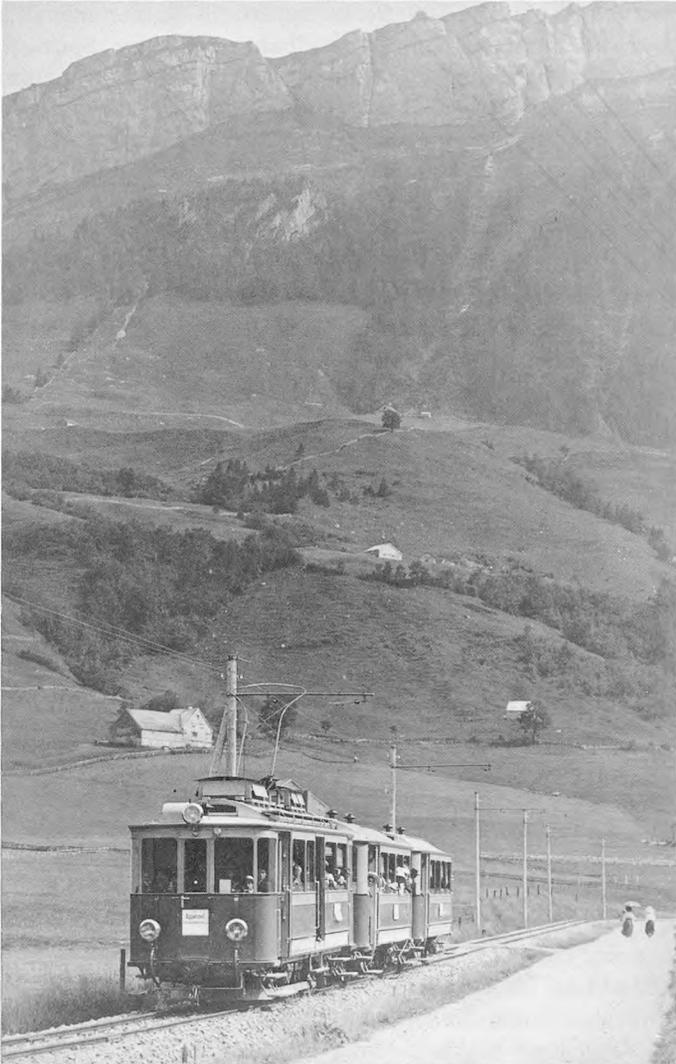
Dampfzug 1906–1910 mit damals neuen Anhängewagen

lokomotive, vier Personenwagen, drei Gepäck- und fünf Güterwagen. Zwischen Winkeln und Herisau verkehrten nun täglich 8 bis 10 und zwischen Herisau und Appenzell 3 bis 4 Züge in jeder Richtung. Da für die erforderliche sechste Lokomotive das Geld fehlte, erwarb U. A. Schiess, Herisau, der spätere Verwaltungsratspräsident, die Lokomotive «Hochalp» auf eigene Rechnung und stellte sie der Gesellschaft zur Verfügung. Er musste bei bescheidener Verzinsung bis 1896 warten, bis sie das Unternehmen dank ausserordentlich gutem Betriebsergebnis für 32 000 Franken übernehmen konnte.

Als Beitrag für Projektierungsarbeiten einer Bahn auf den Säntis hatte der Verwaltungsrat der Appenzeller-Bahn den Initianten Nationalrat C. Sonderegger und Ingenieur Deutsch am 23. Mai 1887 eine Subvention zugesprochen. Die Unterstützung basierte auf der Annahme, dass ein erheblicher Aufschwung des Touristenverkehrs beide Unternehmungen befruchten würde. Im darauffolgenden Jahr lagen



Endstation Wasserauen der ehemaligen Säntisbahn



Eröffnungszug der Säntisbahn 1912

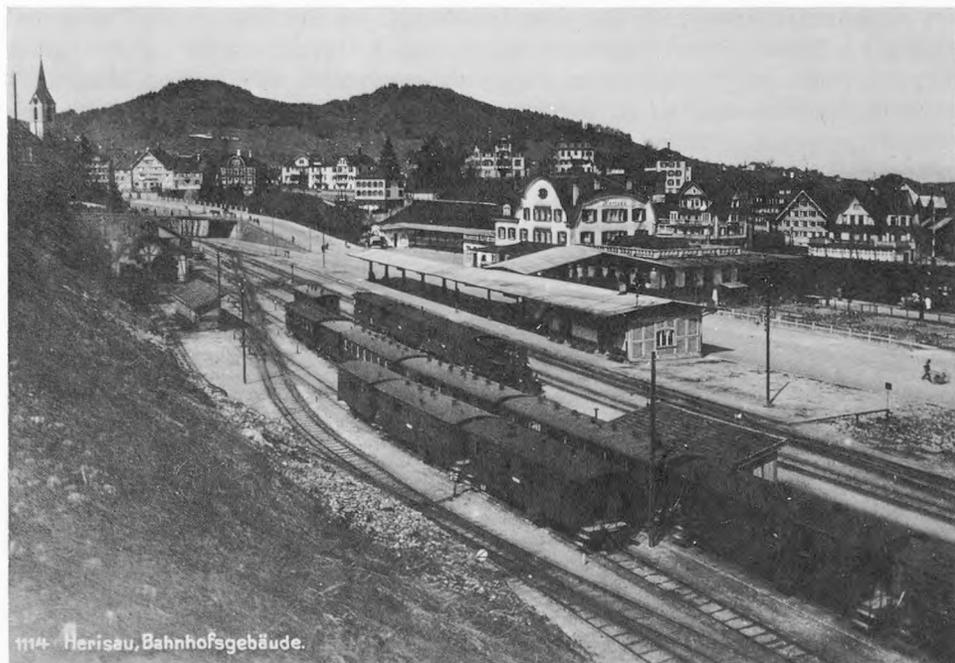
konkrete Pläne vor, die für die Teilstrecke Appenzell–Wasserauen eine Adhäsionsbahn und für die Bergstrecke eine Zahnradbahn mit 80 cm Spurweite vorsahen. Im Hinblick auf die Reserviertheit der in Frage kommenden Finanzkreise musste das Vorhaben zurückgestellt werden. Vielversprechender schienen dann die Voraussetzungen um die Jahrhundertwende angesichts der steigenden Besucherzahlen auf dem Säntis und der bevorstehenden Eröffnung der Verbindungsstrecke Gais–Appenzell. Der Bundesrat entsprach einem diesbezüglichen Konzessionsgesuch, eingereicht von einem Initiativkomitee unter der Führung von Nationalrat Sonderegger und Dr. iur. Carl Meyer, Herisau. Die Talbahnstrecke konnte am 12. Juli 1912 eröffnet werden, und der Betrieb liess sich anfänglich recht gut an. Schon am ersten Sonntag mussten 59 Fahrten ausgeführt werden. An den beiden Eröffnungstagen konnten zusammen über 6000 Fahrgäste verzeichnet werden. Dagegen trat im Herbst ein empfindlicher Frequenzrückgang ein, der den Winterbetrieb in Frage stellte. Er konnte indessen reduziert durchgeführt werden, weil der Bezirk Schwende gesammeltes Geld für Schneeräumungsarbeiten zur Verfügung stellte. Der Kriegsausbruch 1914 brachte in der Folge Betriebseinstellungen und derartige finanzielle Rückschläge mit sich, dass vom Weiterbau bis zum Säntis abgesehen werden musste.

Gegen Ende des Jahrhunderts erfasste das Eisenbahnfieber auch das Toggenburg. Der direkte Schienenweg Herisau–St.Gallen gewann erneut an Aktualität. Zahlreiche Projekte, die das Appenzeller Hinterland und das Toggenburg betrafen, sowie Verbindungen, die das Gebiet westlich des Rickens mit der Hauptstadt St.Gallen zu verbinden trachteten, aber auch Querverbindungen nach Flawil oder Gossau standen zur Diskussion. Glücklicherweise fasste der Degersheimer Stickerfabrikant Isidor Grauer-Frey 1889 all diese zum Teil fragwürdigen oder sich konkurrenzierenden Pläne in ein umfassendes Projekt zusammen. Es sah eine durchgehende normalspurige Linie von St.Gallen über das Toggenburg bis nach Rapperswil vor, mit späterem Anschluss an die Gotthardbahn. Ein am 12. Mai 1889 in Wattwil gegründetes «Eisenbahnkomitee St.Gallen-Rapperswil» reichte genau fünf Jahre später dem Bundesrat das entsprechende Konzessionsgesuch ein. Die Verwirklichung des Projektes verzögerte sich aber der leidenschaftlichen Auseinandersetzungen um die Linienführung wegen um Jahre.

In Anbetracht des vor allem in Herisau zunehmend hörbar werdenden Wunsches nach einer direkten raschen Verbindung mit St.Gallen blieben auch die Organe der Appenzeller-Bahn nicht passiv. Ein Initiativkomitee, in dem sogar der Gemeinderat der Stadt St.Gallen vertreten war, wurde mit dem Studium der Weiterführung

der Appenzeller-Bahn nach St.Gallen beauftragt. Gestützt auf genaue Pläne und Kostenberechnungen von Ingenieur Kürsteiner, St.Gallen, wurde zuhanden der Bundesversammlung ein Konzessionsgesuch eingereicht und am 24. März 1897 genehmigt. Der Anschluss an das bestehende Trasse war südöstlich der Station Winkeln vorgesehen. Allein, es sollte anders kommen, weil sich am 18. November 1898 andererseits ein einflussreiches, grosses Initiativkomitee für den Bau der Bodensee–Toggenburg-Bahn gebildet hatte. Anstoss dazu gab das am 20. Februar durch eine schweizerische Volksabstimmung gutgeheissene sogenannte «Rückkaufsgesetz». Die Angst der Appenzeller-Bahn, dass ihre einträglichste Linie Herisau–Winkeln durch den Bau der Bodensee–Toggenburg-Bahn bedeutungslos würde, war sicher verständlich und begründet. Kein Wunder, dass jahrelang ein erbittertes Ringen anhielt, bis die Bodensee–Toggenburg-Bahn am 28. März 1904 als Aktiengesellschaft rechtmässig gegründet worden war. Gegen ein neuerliches Baugesuch der Appenzeller-Bahn wehrte sich nun der BT-Verwaltungsrat vehement und berief sich auf den zwecks Vermeidung einer für beide Partner nachteiligen Doppelführung der Strecke Herisau–St.Gallen abgeschlossenen Vertrag vom November 1899. Er bekundete seine Bereitschaft, die darin vorgesehenen Leistungen an die Appenzeller-Bahn zu erfüllen. Letztere wollte sich noch immer nicht geschlagen geben und rekurrierte an die Bundesversammlung, unterstützt durch die Regierungen beider Appenzell, sechs hinterländische Gemeinden und 30 Industrielle ihres Einzugsgebietes. Gestützt auf einen bundesrätlichen Bericht dazu, wies das Parlament den Rekurs am 3. Oktober 1905 endgültig ab. Die Bodensee–Toggenburg-Bahn hatte damit das Rennen für sich entschieden, musste aber gemäss einem das Prozessverfahren vermeidenden Vergleich die Appenzeller-Bahn für Projektierungskosten, aufgelaufene Zinsen usw. mit 70 000 Franken entschädigen.

Dieser aus heutiger Sicht zweifelsohne richtige Entscheid belastete anscheinend auch die Verhandlungen über einen Gemeinschaftsbahnhof in Herisau. Der Gemeinderat anerkannte die Vorteile eines tiefer liegenden Bahnhofes der Appenzeller-Bahn und stellte die Bedingung, dass die beiden Bahnhofsanlagen auf gleichem Niveau mit gemeinsamem Aufnahmegebäude zu erstellen seien und sich die beiden Verwaltungen in direkten Verhandlungen über die Kostenverteilung einigen müssten. Zähe Auseinandersetzungen folgten dieser Entscheid, bis Ende 1905 schliesslich eine Vereinbarung zustande kam, welche die Kostenverteilung und die Eigentumsverhältnisse zwischen den Bahnen und der Gemeinde regelte. Sanktioniert wurde sie durch eine ausserordentliche Gemeindeversammlung vom 28. Januar 1906. Weitere Gegensätze und latente Spannungen zwischen den beiden



Bahnhofanlage AB/BT 1912

Bahnverwaltungen bestanden, bis 1916 endlich ein in alle Einzelheiten gehender Vertrag über die gemeinsame Benützung von Bahnhofteilen unterzeichnet werden konnte.

In dieser ungestümen Zeit stellte sich die dominierende Frage, was nun mit der Strecke Herisau–Winkeln geschehen solle. Man entschloss sich, diese aufzuheben und an deren Stelle den eigenen Schienenweg nach Gossau zu verlängern. Die Bundesversammlung erteilte am 26. September 1907 die Konzession dafür, doch dauerte es bis zur Betriebseröffnung noch volle sechs Jahre. Die Finanzierung verlief ziemlich problemlos, aber die umfangreichen Bauarbeiten für den Gemeinschaftsbahnhof Herisau erforderten viel Zeit. Der Hauptgrund dafür, dass die neue

Linie erst am 1. Oktober 1913 in Betrieb genommen werden konnte, lag darin, dass die Schweizerischen Bundesbahnen den Bahnhof Gossau den neuen Anforderungen anzupassen und eine neue Unterführung zu bauen hatten. Verkehrsmässig wirkte sich die neue Linienführung relativ günstig aus.

Technische Erneuerung

Das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 brachte auch der Appenzeller-Bahn wirksame Hilfe für technische Erneuerungen. Am 12. Juli 1966 wurde die erste Vereinbarung unterzeichnet, die 7 Millionen Franken seitens des Bundes und der drei interessierten Kantone Appenzell A. Rh., Appenzell I. Rh. und St.Gallen für technische Verbesserungen zusicherte. Bestimmt war diese Summe für die Anschaffung von Trieb-, Steuer- und Personenwagen (5 Einheiten) sowie die Erneuerung von Brücken, während sich die restlichen 1,24 Mio auf verschiedene Objektkredite verteilten, wie beispielsweise die Automatisierung von Barrieren und Weichen. Anschliessend wurde das Programm folgendermassen realisiert: 1968 Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge und Bau einer Brücke in Waldstatt; 1969 Erstellung einer Brücke beim Jakobsbad und einer elektrischen Stellwerkanlage in Herisau; 1970 Fertigstellung der Einstellhalle in Herisau und 1971 der Neubau der beiden Kronbachbrücken. Ausserdem wurden längere Gleisstrecken vollständig erneuert.

Schon 1972 musste um eine weitere Investitionshilfe im Ausmass von 18 Millionen Franken nachgesucht werden. Infolge starker Beanspruchung des Rahmenkredits des Bundes für die Privatbahnhilfe nahm man eine Zweiteilung des Erneuerungsprogramms in Aussicht. Für die erste, bis 1976 abzuschliessende Etappe waren rund 6 Mio Franken vorgesehen, die sich verteilten auf den Ausbau des Bahnhofes Herisau und bauliche Massnahmen für die Einführung des Rollschmelbetriebes, ferner auf die Anschaffung einer Schneeschleuder, von Rollschmelnen, Fernmelde- und Sicherungseinrichtungen sowie Trasse-Verbesserungen. Im Rahmen dieses Sofortprogramms ist auch die neue Kaubachbrücke, das grösste Bauwerk der Appenzeller-Bahn, gebaut worden, weil eine weitere Verstärkung des alten Viadukts nicht mehr möglich war. Die zweite Etappe mit einem Aufwand von etwa 12 Mio Franken musste dagegen auf die Jahre 1977 bis 1981 verschoben werden. Vorgeesehen sind gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen mit der SGA, Sicherungsanlagen für die Stationen, Ergänzung von Werkstatteinrichtungen sowie die Neugestaltung der Gleisanlagen im Bahnhof Appenzell.

Elektrifikation

Schon am 25. Juni 120 sah sich der Verwaltungsrat zu einer Besprechung der neuerdings prekären Lage des Unternehmens mit Vertretern der drei Kantonsregierungen und Bahngemeinden veranlasst. In voller Übereinstimmung gelangte man zum Resultat, zuhanden des Bundesgerichtes ein Nachlassbegehren zu stellen. Es wurde am 2. November 1920 gutgeheissen und führte zu einer Herabsetzung des Schuldkapitals um 1,322 Mio Franken. Für die Gläubiger bedeutete dies Abschreibungen zwischen 40 und 90 Prozent. Nicht zuletzt trugen die damaligen Kohlenpreise zur aussergewöhnlichen Betriebskostensteigerung bei. Der Preis pro Tonne stieg nämlich innerhalb von 8 Jahren von rund 33 auf 240 Franken. Es war



Dieseltriebwagen Baujahr 1929

darum keine Überraschung, als der Verwaltungsrat im Geschäftsbericht 1917 die Auffassung kundtat, dass nur noch die Elektrifikation eine entscheidende Wendung zu bringen vermöchte; unter den damaligen Verhältnissen blieb das Projekt allerdings ein Wunschtraum. Immerhin konnten 1929 zur vorläufigen Entlastung zwei dieselektrische Triebwagen mit einer Leistung von je 250 PS in Betrieb genommen werden, die ersten derartigen Schmalspur-Triebfahrzeuge in der Schweiz. Trotzdem prüfte man gleichzeitig die Frage von Strombezugsquellen für einen künftigen elektrischen Betrieb. Die St.Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG machte eine Energielieferung von der Realisierung des Lanksee-Projektes, d. h. eines Stausees im Gebiet zwischen Appenzell und Hargarten, abhängig. Das Projekt fiel der Opposition Innerrhodens und der Weigerung des Bundesrates zum



Elektrifikation, Eröffnungszug (Text Seite 24)

Opfer, worauf sich die SBB bereit erklärten, die Appenzeller-Bahn gegebenenfalls mit Strom zu versorgen. Schliesslich konnte dann anfangs der dreissiger Jahre die Umstellung von der Dampf- auf die elektrische Traktionsart vollzogen werden. Der Finanzierung des Vorhabens diente eine Anleihe von 1,58 Mio Franken, wovon der Bund 790 000 Franken übernahm. Die Restsumme entfiel zum grössten Teil auf die Bahngemeinden und Kantone. Mit der Umstellung änderte auch der Fahrzeugpark sein Aussehen. Zuerst wurden vier Personentriebwagen mit je 56 Sitzplätzen und zwei neue Personenwagen mit je 64 Plätzen angeschafft. Am 22. April 1933 konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden, und niemand trauerte der so kostspieligen Dampfzeit nach. Drei der noch aus dem Jahre 1875 stammenden Dampflokomotiven wurden noch im selben Jahr verschrottet. Die anderen schieden nach und nach aus. Zwei davon konnten zum Altmaterialpreis von je 20 000 Franken nach Abessinien verkauft werden. Schon bald zeigten sich die Vorteile der neuen Traktionsart mit aller Deutlichkeit. Zunächst in der Energiekosteneinsparung um mindestens die Hälfte sowie wegen der Verminderung des Personalbestandes infolge Wegfalls der Lokomotivheizer. Auch die Wasserstationen und Kohlendepots wurden überflüssig. Überdies wirkten sich die unverzügliche Fahrbereitschaft und die Erhöhung der Geschwindigkeit auf maximal 60 Stundenkilometer positiv aus. Auch erlaubte die gleiche Zahl von Triebfahrzeugen einen dichteren Fahrplan. Ebenfalls geschätzt wurde der gehobene Fahrkomfort ohne Rauch und Russ.

Fusion AB/AWW

Die Unvermeidbarkeit technischer Erneuerungen und das sogenannte Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939, das den Umfang der Bundeshilfe nach der volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung einer Unternehmung festlegte, führten neuerdings zu Fusionsbestrebungen. Am Anfang stand das Gutachten von Direktor Braun der Emmentalbahn, der im Auftrag der appenzellischen Bahnen die Möglichkeit von Zusammenlegungen prüfte. Er kam zum Schluss, dass die Bahnen Rheineck-Walzenhausen, Rorschach-Heiden und St.Gallen-Speicher-Trogen, die ohne Zusammenhang mit gleichartigen Nebenlinien gebaut wurden, als selbständige Unternehmen weiterbetrieben werden sollten. Anders dagegen die über ein zusammenhängendes Netz von etwa 60 Kilometern verfügenden vier Gesellschaften: Appenzeller-Bahn (AB), Elektrische Bahn Appenzell-Weissbad-Wasserauen (AWW), St.Gallen-Gais-Appenzell Bahn (SGA) und Altstätten-Gais Bahn (AG). Die drei Unternehmungen AB, SGA und AWW wurden von den Bun-

desbehörden 1941 unter die zu sanierenden Betriebe eingestuft, allerdings unter der Voraussetzung einer rechtsgültigen Fusion. Der Anschluss der Altstätten–Gais Bahn wurde angesichts ihrer weit ungünstigeren Finanzstruktur auf den Zeitpunkt einer abgeschlossenen Sanierung in Aussicht genommen. Die AB und AWW waren zu einer Dreierfusion mit der SGA bereit; diese wollte indessen nichts davon wissen. Ausschlaggebend dürften unterschiedliche wirtschaftliche und geographische Verhältnisse, die Verknüpfung zwischen Gemeindeautonomie und Bahnen sowie althergebrachte Rivalitäten zwischen den Bezirken Hinter- und Mittelland gewesen sein. Schliesslich wurde anlässlich einer Konferenz zwischen Vertretern des Eidgenössischen Amtes für Verkehr und den Kantonen die Idee von Doppelfusionen der AB/AWW einerseits und der SGA/AG andererseits geklärt und ent-



Pendelzug Baujahr 1949

sprechende Pläne ausgearbeitet. Die Zusicherung neuer Leistungen seitens der Kantone und Bahngemeinden vorausgesetzt, erklärte sich der Bund bereit, die besondere bahnpolitische Stellung der beiden Appenzell zu würdigen und die fusionierte AB/AWW hinsichtlich des Privatbahnhilfegesetzes bevorzugt zu behandeln. Die Generalversammlungen der AWW vom 7. Februar und der AB vom 25. Juni 1948 stimmten dem Fusionsvertrag zu. Aufgrund der Bilanz übernahm demzufolge die Appenzeller-Bahn mit Wirkung ab 1. Januar 1947 das Vermögen samt allen Rechten und Pflichten der AWW zum Preis von 149 500 Franken, abgegolten durch Aktientausch. Am 22. April 1949 wurde der durchgehende Verkehr Gossau–Wasserauen aufgenommen.

Die Rorschach–Heiden-Bergbahn (RHB)

Gründungsgeschichte

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war Heidens Blütezeit als Luft- und Molkenkurort, und der Weg vieler fremder Gäste führte über Rorschach, das von alters her als bedeutender Seehafen bekannt war. Das stattliche Kornhaus am Hafen zeugt noch heute von der seinerzeitigen Rolle im Dienste unserer Landesversorgung. In den Jahren 1856 bis 1858 wurde die Eisenbahnlinie Winterthur–St.Gallen–Rorschach–Chur erbaut und liess Rorschach im Laufe der Zeit zu einem Knotenpunkt internationaler Eisenbahnlinien werden. Kein Wunder, dass auch in Heiden der Wunsch nach einer Bahnverbindung zur Stadt am See erwachte, um Anschluss an diese Fernverbindungen zu erlangen. Dies um so mehr, als der Berliner Augenarzt und Professor Dr. Albrecht von Graefe in Heiden seine Praxis hatte, zu der Augenleidende aus aller Herren Länder angereist kamen. Unverkennbar ist, dass der Ruf nach besseren Verbindungen namentlich aus Kreisen der Hotellerie kam. Massgeblich gefördert wurde die Bahnidee durch Fräulein Simond, die Tochter der Hotelière Madame Simond zum «Freihof». Die Initiative ging indessen von der damaligen Lesegesellschaft Stöckli aus, die am 14. September 1871 dem Gemeinderat eine Petition mit der Forderung unterbreitete, Pläne für den Bahnbau erstellen zu lassen. Da zur selben Zeit auch der Bau einer Strasse nach Rorschach erörtert wurde, stiess die Angelegenheit nicht allseits auf Zustimmung. Klein war das Interesse am Strassenprojekt vor allem in den Gemeinden Lutzenberg/Wienacht und Rorschacherberg, weil sie sich finanziell beteiligen sollten. So gab man letztlich der Bahn den Vorzug. Anfänglich plante die Süd-

deutsche Bahngesellschaft eine Adhäsionsbahn mit ausnehmend komplizierter Linienführung und zwei Spitzkehren. Schon die Kostenberechnungen für Normal- und Schmalspur schienen unrealistisch und warfen schwierige Finanzierungsprobleme auf. Zu diesem entscheidenden Zeitpunkt rief Fräulein Simond die Eisenbahnpioniere Zschokke und Riggenbach, den Erfinder des Zahnradsystems, als Berater und Begutachter herbei. Die beiden Ingenieure der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau stellten dem Plan alsbald ihr Zahnradprojekt mit nur etwa 6 Kilometer langem Trasse über Wartensee–Wienacht–Schwendi gegenüber. In weiser Voraussicht wählten sie die Normalspur, da die geplante Bergbahn nicht nur dem Touristen-, sondern in hohem Masse auch dem Güterverkehr dienen sollte. Ihr Voranschlag bezifferte sich auf eine Gesamtsumme von 2,2 Mio Franken. Die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen und eine Anzahl Privatbanken übernahmen 1,7 Mio in erstrangigen Aktien und Obligationen. Die übrigen 500 000 Franken hatten die Gemeinden und Private aufzubringen. Am 19. Mai 1874 konstituierte sich die «Gesellschaft der Bergbahn Rorschach–Heiden» in Olten. Die Abgeordneten der Teilhaber, nämlich zehn angesehene Bankinstitute, die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen sowie die Gemeinden Heiden, Lutzenberg und Rorschach unterzeichneten den Bauvertrag und bestellten den Verwaltungsrat.

Bau und Betrieb

Im Frühjahr 1874 begann die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen mit den Bauarbeiten. Schwierigkeiten boten der Felseinschnitt im Krähenwald ob Wartensee und der Einschnitt bei Winkelsbühl samt anschliessendem Damm über das Mattbachtobel, wo ein 130 Meter langer Bachdurchlass in massiver Gewölbekonstruktion erstellt werden musste. Lange Zeit war man sich auch über den Standort des Bahnhofes Heiden, Endpunkt der Bahn, uneinig. Zur Diskussion stand ein Platz in der Nähe der Kirche oder zwischen Heiden und Stapfen. Weil man bereits an eine Fortsetzung der Bahnlinie Richtung Appenzeller Mittelland dachte, wurde schliesslich der Standort an der Thalerstrasse gewählt. Am 6. September 1875 erfolgte die Eröffnung des Bahnbetriebes mit zwei Dampflokomotiven und sechs Personenwagen. Den Festlichkeiten wohnte als Ehrengast auch Niklaus Riggenbach, der Erbauer der Vitznau–Rigi-Bahn, bei. Die Leistungsfähigkeit der Bahn wurde unter Beweis gestellt, indem an Herbstsonntagen mit beiden Lokomotiven bis zu 3500 Fahrgäste befördert werden konnten. Leider verursachten im Oktober 1875 und im folgenden Jahr einige Dammrutschungen unliebsame Betriebsstörun-

gen. Im November 1885 drängte sich die erste Sanierung auf, da Oberbauverbesserungen erhebliche Kosten verursachten. Um eine Zwangsliquidation zu vermeiden, stimmten die Obligationäre einer Herabsetzung ihres Guthabens von 800 000 auf 500 000 Franken zu. Obwohl man sich in den folgenden Jahren eines kontinuierlichen Anwachsens des Verkehrs erfreuen durfte, verunmöglichten die notwendigen Verbesserungen an den Bahnanlagen dennoch die Ausschüttung einer Dividende. Erwähnenswert ist, dass im Jahre 1884 ein geschlossener, zweiachsiger Personenwagen mit 20 offenen Sitzplätzen auf dem Dach, erreichbar über eine Aussentreppe, ausgerüstet wurde. Da die Neuerung beim Publikum grossen Anklang fand, baute man 1890 nochmals zwei Wagen zweistöckig aus. Leider bedingte die Elektrifikation 1930 das Ausrangieren dieser Aussichtswagen.



Dampfzug mit zweistöckigem Personenwagen

Der betriebseigene Steinbruch bei Wienacht brachte soviel zusätzlichen Verkehr, dass im Jahre 1900 eine weitere Lokomotive angeschafft werden konnte, welche die Baurechnung mit 48 000 Franken belastete. Ferner wurde in den Jahren 1892 bis 1902 der ganze Schienenstrang ausgewechselt. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges zerstörte die Hoffnungen auf anhaltende Ertragssteigerungen, denn der Verkehr ging rapid zurück, und eine Verteuerung des Betriebsmaterials stellte sich ein. Insbesondere stiegen die Kohlenpreise während des Krieges um das Achtfache. Ungefähr auf normaler Höhe hielt sich der Güterverkehr, dank der Lebensmitteltransporte für das ganze Vorderland, ein Faktor, der sogar bis 1919 Kapitalverzinsungen ermöglichte. Dann folgten in betrieblicher Hinsicht ziemlich wechselvolle Zeiten mit Jahresfrequenzen zwischen 155 000 und 499 000 Personen, aber durchaus befriedigenden finanziellen Ergebnissen. Gehörte die RHB bis 1975 doch jener kleinen Gruppe schweizerischer Privatbahnen an, denen es gelungen war, ihre Betriebsrechnungen positiv abzuschliessen.

Elektrifikation

Kurz nach der Jahrhundertwende bemühte sich die Rorschach-Heiden-Bergbahn bereits um neue, den Betrieb vereinfachende und verbilligende Lösungen auf traktionstechnischem Gebiet. Das Begehren nach Früh- und Spätzügen gab Anlass, sich nach einem geeigneten Fahrzeug umzusehen. Die Firma Saurer in Arbon interessierte sich alsbald für die Sache und wagte 1908 Versuchsfahrten mit einem Schienenautomobil, da vorausgehende Reibungsanalysen zwischen Gummirad und Schiene günstige Resultate ergeben hatten. Ein mit 13 Personen besetzter Wagen überwand die neunprozentige Steigung ohne Zahnrad problemlos und fuhr in 10 Minuten (33 km/h) von der Rorschach-Bergstation nach Heiden, einschliesslich Halt in Wienacht-Tobel. Dampfzüge benötigten damals über eine halbe Stunde. Leider verhinderten eidgenössische Vorschriften die Verwendung des Schienenautos im öffentlichen Verkehr, so dass dem gelungenen Versuch ein praktischer Erfolg versagt blieb.

Diesem Experiment folgte anschliessend ein bedingter Auftrag an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur zur Konstruktion eines den spezifischen Anforderungen der RHB genügenden Dieseltriebwagens. Die Steigungsverhältnisse boten aber den Technikern unvorhergesehene Schwierigkeiten. Trotzdem konnten im Herbst 1910 erste Versuchsfahrten unternommen werden. Das Fahrzeug hatte ein Eigengewicht von 15 Tonnen, vermochte aber nur 31 Personen zu fassen. Verschiedene Änderungen führten nicht zur erhofften Leistungs-



Versuchsfahrt mit Schienenauto Saurer (Text Seite 29)

steigerung, und der Wagen blieb ein Sorgenkind der RHB. Die entscheidende Verbesserung blieb somit einer späteren Elektrifikation vorbehalten.

Anlässlich der Generalversammlung vom 1. September 1923 referierte der Vorsitzende über die vom Verwaltungsrat eingeleiteten Studien. Mit der Ausarbeitung eines Gutachtens und Projektes war Ing. Kesselring, St.Gallen, beauftragt worden. An den Generalversammlungen von 1928 und 1929 erhielten die Aktionäre durch Konsul A. Liechty, Ingenieur in Bern, Aufschluss über die technischen und finanziellen Belange der Elektrifikation. Das Vorhaben stiess auch in der Öffentlichkeit allgemein auf Sympathie. Die Bürgerschaft von Heiden stimmte als erste dem ihr zugedachten Finanzierungsanteil zu. Auch ein Elektrifikationsdarlehen des Bundes stand in Aussicht, weshalb die Statuten geändert und der Gesellschaftssitz nach Heiden verlegt wurde.



Umstellung auf elektrische Traktion mit Lok Nr. 22

Die Traktionsänderung erforderte ein Darlehen von 710 000 Franken. Davon übernahm der Bund 50 %, der Kanton St.Gallen 7 %, die Gemeinde Rorschach 15 %, die Gemeinde Heiden 24,5 % und die Gemeinde Lutzenberg 3,5 %. Mit der Genehmigung des Darlehensvertrages vom August 1929 durch den Bundesrat war die Grundlage geschaffen. Eine Vereinbarung mit der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Maschinenfabrik Oerlikon über die Lieferung von zwei elektrischen Lokomotiven erfolgte am 28. August 1929 und kurz darauf eine mit der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen für die Erstellung von zwei

neuen Personenwagen. Programmgemäss konnte der elektrische Betrieb mit dem Fahrplanwechsel am 15. Mai 1930 aufgenommen werden. Allerdings haben die Elektrifikationskosten zu einer wesentlichen Überschreitung des Voranschlages geführt, weil in diesem Zusammenhang noch Reserveteile für Fahrzeuge und die Anpassung der Personenwagen erforderlich waren. Ausserdem musste ein neues Werkstattgebäude mit Lokomotivschuppen erstellt und die Gleisanlage im Bahnhof Heiden umgebaut werden. Der Gesamtaufwand belief sich auf 753 000 Franken. – Die Traktionsänderung hat sich in hohem Masse bezahlt gemacht und wesentlich dazu beigetragen, dass die Krisen der dreissiger Jahre relativ gut überstanden worden sind.

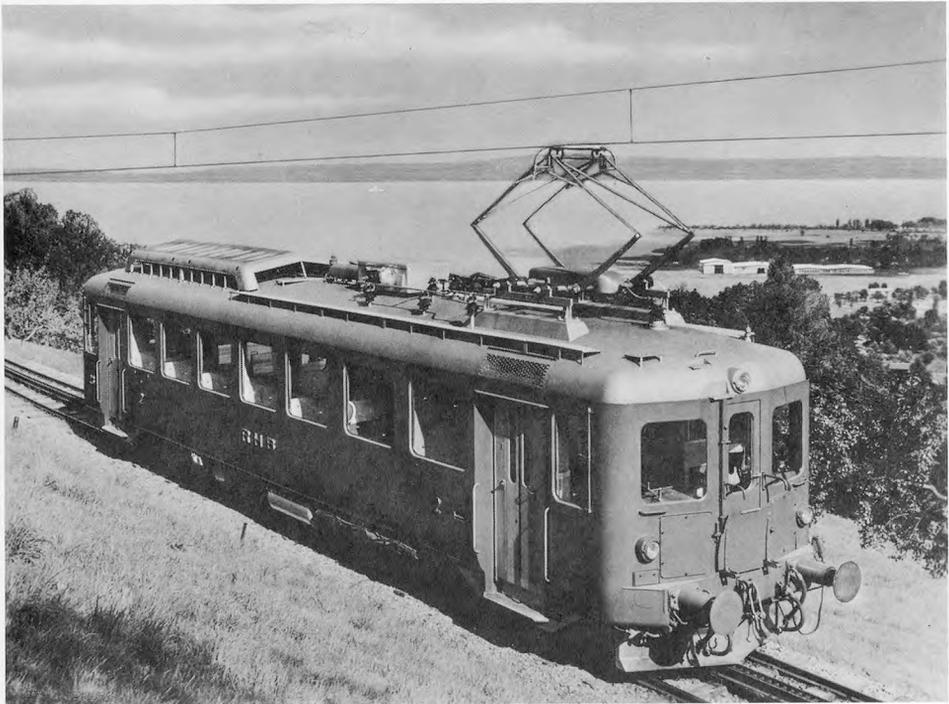
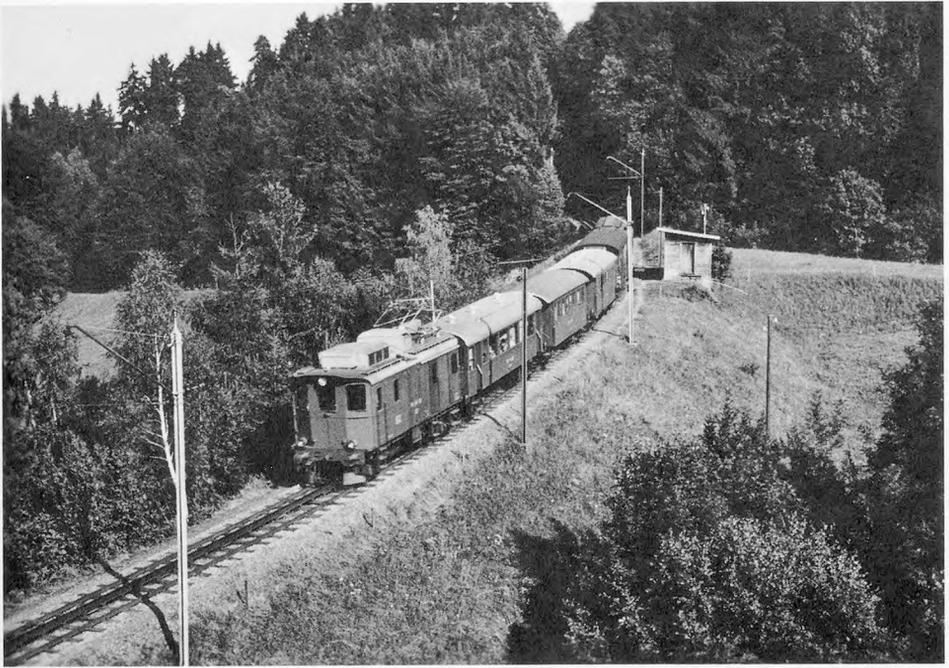
Technische Erneuerungen

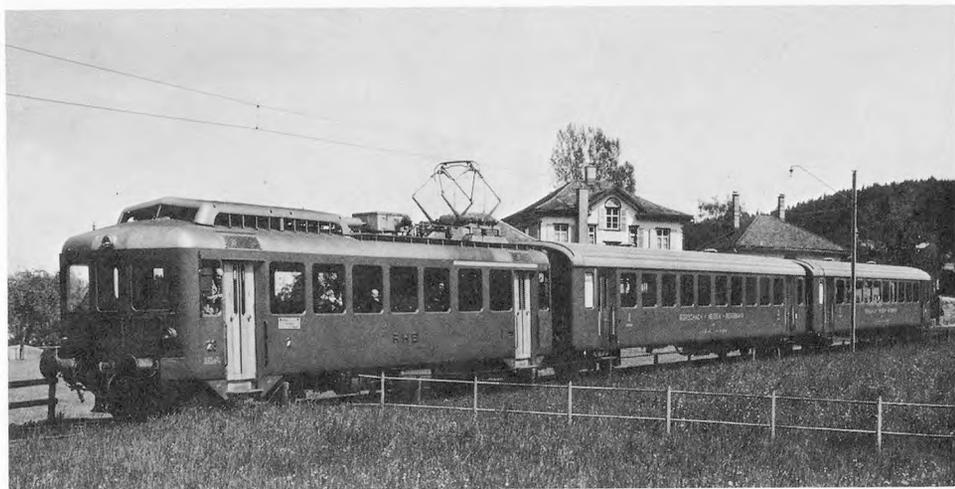
Die beiden 1930 gebauten elektrischen Lokomotiven hatten sich während mehr als zwanzig Jahren als ausserordentlich leistungsfähig erwiesen. Ihr fast pausenloser Einsatz verursachte aber begreiflicherweise zunehmende Unterhaltskosten. Zudem war vorhersehbar, dass sich die Verhältnisse technisch und wirtschaftlich verbessern liessen, wenn zur Entlastung dieser Lokomotiven weitere Triebfahrzeuge beschafft werden könnten. In dieser Erkenntnis beschloss die Generalversammlung von 1950 die Anschaffung eines Triebwagens. Da es sich um ein für die RHB «massgeschneidertes» Fahrzeug handelte, war es auch entsprechend teuer. Die Gesamtkosten, einschliesslich Reserve-Drehgestell, beliefen sich auf 653 885 Franken. Den mechanischen Teil lieferte die Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur und die elektrische Ausrüstung die AG Brown, Boveri & Cie., Baden. Subventionen im Gesamtbetrag von 200 000 Franken seitens des Bundes, der Kantone St. Gallen und Appenzell A. Rh. sowie der drei interessierten Gemeinden ermöglichten die Anschaffung. Die restlichen 450 000 Franken konnten aus bahneigenen Mitteln gedeckt werden. Dieser Personentriebwagen Nr. 23 wurde im Frühjahr 1953 in Betrieb genommen.

Das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 erlaubt gemäss Art. 56 konzessionierten Bahnunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind, Investitionshilfe in Form von Beiträgen und Darlehen zu gewähren. Davon machte auch die RHB Gebrauch, da sie nochmals einen Personentriebwagen anzuschaffen und die Stationsanlagen in Heiden auszubauen beabsichtigte. Die vorangehenden technischen Erneuerungen beanspruchten die eigenen Mittel derart, dass diesmal Bundesmittel von 1 Mio

Seite 33 oben: Zug mit elektrischer Lokomotive (Haltestelle Wartensee)

Seite 33 unten: Triebwagen Nr. 23 vom Jahr 1953





Franken, gegen Aushändigung von 1000 neuen Inhaber-Prioritätsaktien, beansprucht werden mussten. Der neue Triebwagen, wieder mit 65 Sitzplätzen, kam am 31. Januar 1967 erstmals zum Einsatz.

Ein Betriebsunfall im Jahre 1945 gab Anlass zur Installation einer Sicherungs- und Blinklichtanlage beim Niveauübergang Heiden-Thal unterhalb des Bahnhofes Heiden, die sich seit 1947 bewährt hat. Nachdem 1950 die Strecke Rorschach-Bergstation bis Wienacht-Tobel durch Erneuerung der Schwellen verstärkt worden war, erfolgte 1960 ein analoger Umbau der Strecke Wienacht-Heiden. Sieben Jahre später folgte eine umfassende Erneuerung der Anlagen in Heiden durch Erweiterung der Gütergleise, den Ausbau der Lagerräume, die Erstellung einer neuen Verladerampe sowie den Bau eines neuen Perrondaches. Ins Jahr 1970 fielen die Verstärkung der Brücke bei Wartensee und die Erneuerung jener über die Thalerstrasse in Rorschacherberg. In diesem Zusammenhang wurde in Anbetracht der dortigen Bautätigkeit beim Sandbüchel eine neue Haltestelle errichtet. Die Verstärkung der Brücken erlaubt nun das Befahren der ganzen Linie mit Personen- und schweren Güterwagen der SBB. Die RHB kaufte 1971 von den SBB zwei vierachsige Personenwagen, die bis heute alle Erwartungen erfüllen. Die Erneuerung der Gleisanlagen wurde 1972 mit dem Einbau neuer Weichen beim Gleisanschluss der Starrfräsmaschinen AG, Rorschach, und in Wienacht-Tobel abgeschlossen. Schliesslich ist der Fahrzeugpark 1974 durch den Ankauf eines Personenwagens von der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn ergänzt worden.

Seite 34 oben: Triebwagenzug mit Leichtmetallwagen (1973 von den SBB erworben)

Seite 34 unten: Schwertransport mit Triebwagen und alter Lokomotive

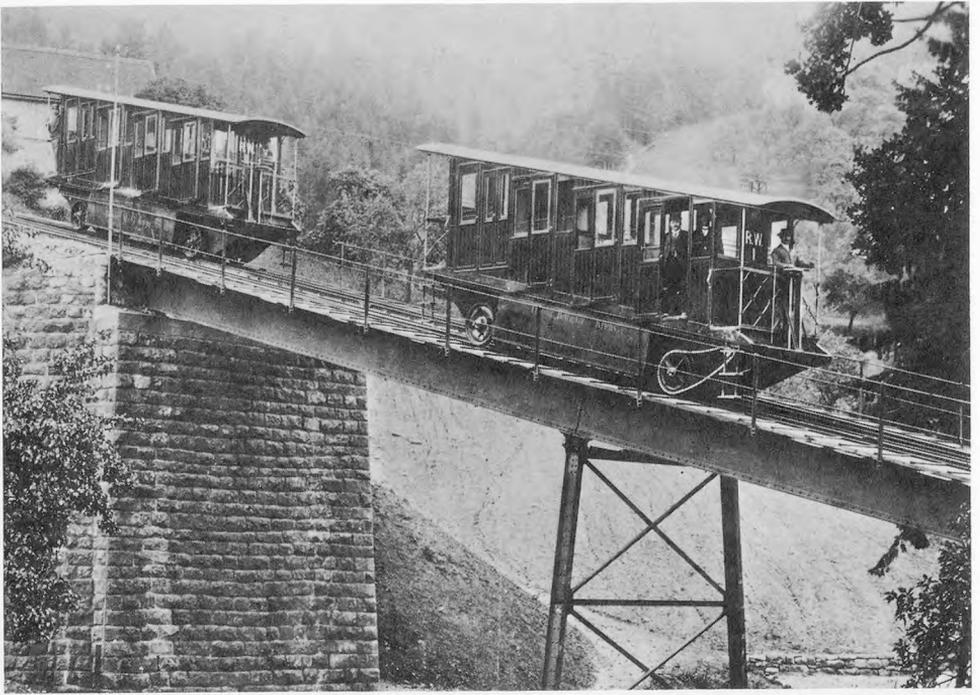
Die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW)

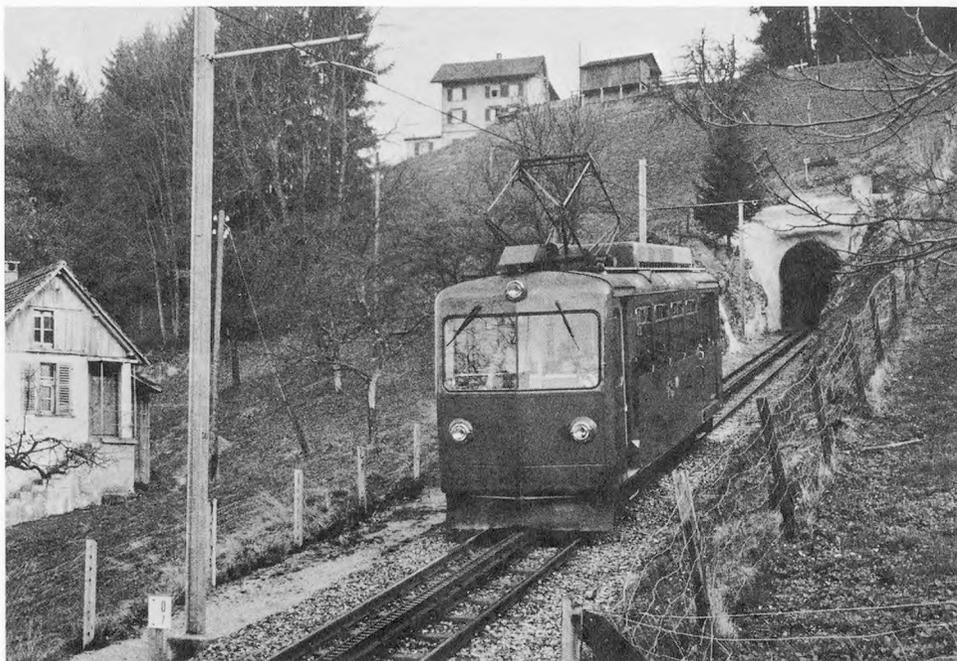
Bau und Betrieb

Wie Heiden, so strebte auch der Kurort Walzenhausen gegen Ende des vorigen Jahrhunderts den Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz an, wobei man in erster Linie eine möglichst direkte Verbindung mit St.Gallen im Auge hatte. Kurzfristig standen Trasseführungen nach St.Margrethen und Rheineck zur Diskussion. Die an sich leichter zu bauende Linie nach St.Margrethen wurde aber binnen kurzem aufgegeben und eine Verbindung mit dem rheintalischen Städtchen Rheineck verfolgt. Leidenschaftliche Erörterungen löste zunächst der Standort der künftigen Bergstation aus, denn der Bauingenieur wollte den Schienenstrang aus Kostengründen erst unterhalb des Kurhauses (an der Landstrasse) beginnen lassen. Diesem Ansinnen stellte sich Titus Rohner vehement entgegen und setzte sich mit der Verteidigung des heutigen, sicher richtigen Ausgangspunktes durch. Im Jahre 1896 konnte dann die mittels Wassergegengewicht betriebene Standseilbahn eröffnet werden. Die Talstation befand sich indessen rund 700 Meter vom SBB-Bahnhof entfernt, so dass die Fahrgäste diese Strecke zu Fuss zurückzulegen hatten. Um diesem Übelstand abzuhelpfen, erstellte man 1909 die sogenannte «Rheinecker-Verbindungsbahn», eine normalspurige, 664 Meter lange Trambahnlinie. Mittels Drehstromtriebwagen stellte sie die ersehnte Verbindung zwischen der Seilbahnstation und dem Bahnhof Rheineck her. Die Normalspur war für eine künftige Überführung von SBB-Güterwagen zur Talstation gedacht. Ein direkter Gleisanschluss unterblieb aber, weil sich nie ein Bedürfnis dafür zeigte.

Eine grundlegende Änderung trat 1958 ein, indem der Betrieb elektrifiziert und auf Zahnrad umgebaut wurde. Die Tramverbindung konnte in der Weise eingliedert werden, dass die Talstrecke mit neuem Trasse und einer Spurweite von 1200 mm neu erstellt wurde. Die Bergstrecke mit einer Höhendifferenz von 267 Metern wird durch eine Steigung von 252% überwunden. Nur 1,898 km misst die Strecke und weist trotzdem zwei Tunnels mit einer Gesamtlänge von 385 Metern und fünf kleinere Brücken von zusammen 155 Metern Länge auf. Die Jahresfrequenz von etwa 100 000 Reisenden, hauptsächlich im Ausflugs- und Pendlerverkehr, ist rückläufig, ebenso der Güterverkehr. Das gesamte Verkehrsaufkommen wird mit einem einzigen, 60 Personen fassenden Triebwagen und vier Bediensteten bewältigt. Verwaltet wird die eigenständige Gesellschaft durch die Organe der Rorschach–Heiden-Bergbahn.

*Seite 37 oben: Kreuzung der Seilbahnwagen
Seite 37 unten: Verbindungstram SBB-Bahnhof–Talstation RhW*





Die St.Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn (SGA)

Gründungsgeschichte

Die Bemühungen um eine Bahnverbindung der Gemeinden des Appenzeller Mittellandes mit der Stadt St.Gallen, die sich mittlerweile zum wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum der Ostschweiz entwickelt hatte, reichen bis auf das Jahr 1882 zurück. Das erste Projekt sah eine Strassenbahn mit 750 mm Spurweite vor, die aus Kostengründen von St.Gallen bis Gais ausnahmslos die Staatsstrasse hätte benützen sollen. Die Rechtsgrundlage dazu bildeten die Beschlüsse der Appenzell-Ausserrhodischen Landsgemeinde vom 27. April 1884 und des Grossen Rates des Kantons St.Gallen vom 12. Mai 1884. Verschiedene Gründe führten jedoch zu einer grundlegenden Projektänderung. Das neue Konzept sah einen Schienenabstand von 1000 mm vor sowie eine Linienführung mit zwei Eigentrasse-Strecken, nämlich eine von St.Gallen bis Nesthöhe und die andere ungefähr von Zweibrücken bis zur Endstation Gais. Mit der unerlässlichen Neubearbeitung in technischer und finanzieller Hinsicht begannen zunächst Vertreter der Gemeinden Teufen, Bühler und Gais in Verbindung mit Organen der Vereinigten Schweizerbahnen, bis dann am 30. Januar 1886 eine grössere Interessentenversammlung ein Komitee zu deren Weiterführung wählte. Viel Arbeit war zu leisten, und zahlreiche Schwierigkeiten mussten überwunden werden, bis sich endlich eine Aktiengesellschaft konstituieren konnte. Das Ziel erreichte man im August 1887, dem Zeitpunkt, als aufgrund der Statuten vom 6. Dezember 1886 zwanzig Prozent des gezeichneten Aktienkapitals einbezahlt waren. Der Subventionierungsvertrag sah eine Gesamtsumme von 600 000 Franken vor, und als Subvenienten zeichneten die Gemeinden Gais und Teufen mit je 200 000, Bühler mit 100 000 und St.Gallen mit 75 000 Franken, während die restlichen 25 000 Franken von den Vereinigten Schweizerbahnen übernommen wurden. Anlässlich einer auf den 7. September 1887 einberufenen Generalversammlung konstituierte sich nun die Aktiengesellschaft unter dem Namen «Appenzeller-Strassenbahn-Gesellschaft» und bestellte einen neunköpfigen Verwaltungsrat unter dem Präsidium des St.Galler Verkehrspioniers Daniel Wirth-Sand. Dies bedeutete grünes Licht für die Inangriffnahme der Bauarbeiten.

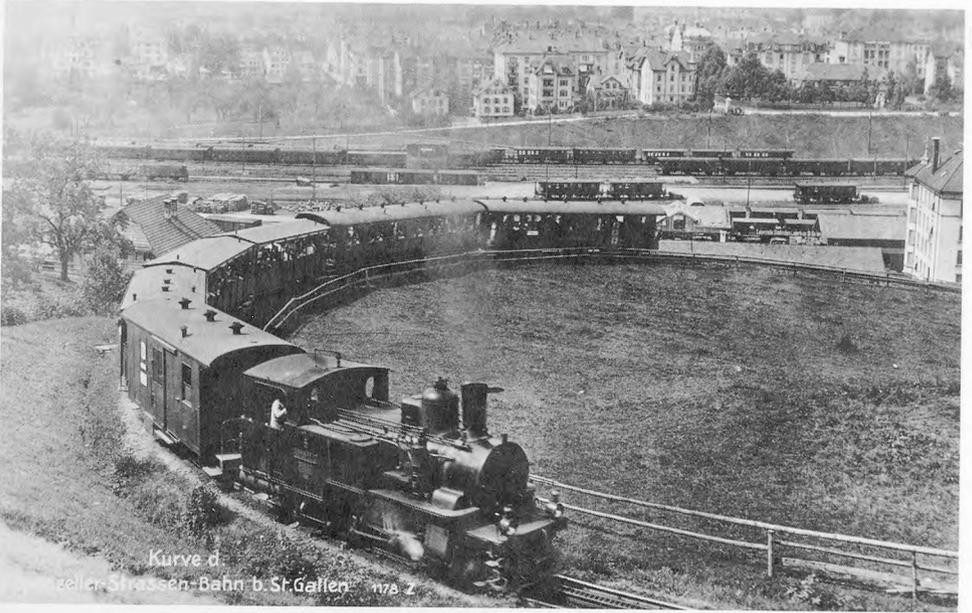
Seite 38 oben: Neuer Triebwagen beim Ruderbachtunnel (Text Seite 36)

Seite 38 unten: Zahnstangeneinfahrt und Werkstätte (ehem. Talstation). Text Seite 36

Bau und Betrieb

Das für den Bahnbau erforderliche Gelände konnte ohne nennenswerten Widerstand erworben werden. Dank den Bemühungen der Expropriationskommission musste nur für zwei von 173 Fällen das gesetzliche Schätzungsverfahren eingeleitet werden. Gütliche Erledigung fand vor allem auch die Enteignung des 16 Jucharten umfassenden Furrer'schen Gutes. Zur Vermeidung grosser Inkonvenienzentschädigungen für dessen Zerstückelung wegen der Linienführung St.Gallen-Nesthöhe gab man dem Ankauf der Liegenschaft für 60 000 Franken den Vorzug. Das durch den Bahnbau unberührte Land an der Ruckhalde sollte bei Gelegenheit wieder verkauft werden. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen im September 1887. Die Ruckhaldenstrecke, als steilster Zahnstangenabschnitt mit einem Radius von nur 30 Metern und gleichzeitiger Neigung von 90%, darf füglich als eisenbahntechnisches Meisterwerk bezeichnet werden. Im Watt, Gemeinde Teufen, traten 1888 und 1889 Verzögerungen und Mehrkosten verursachende, grössere Felsstürze auf. Bauleitender Ingenieur war Otto Sand, der spätere Generaldirektor der SBB. Alles Oberbaumaterial lieferte der «Hörder Bergwerks- und Hüttenverein» in Westfalen, die Zahnstangen die Maschinenfabrik Oerlikon. Die Weichen sowie Drehscheiben für St.Gallen und Gais konnten von der Werkstätte der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach bezogen werden. Ende 1888 waren alle Lieferungen getätigt.

In St.Gallen übernahmen die Organe der Vereinigten Schweizerbahnen die Fahrkartenausgabe und den Güterdienst, so dass die Erstellung eines einfachen Perrondaches zu genügen schien. Die Stationslokalitäten in Teufen kamen ins ehemalige Hotel «Zu den Alpen», das von der Gemeinde erworben und entsprechend umgebaut worden war. In Bühler musste ein eigenes Stationsgebäude mit Personalwohnung erstellt werden, in Gais dagegen ein Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen, Postlokalitäten sowie eine Lokomotivremise und eine kleine Werkstätte. Auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung wurden folgende Fahrzeuge angeschafft: 3 Dampflokomotiven, 13 Personenwagen sowie je 8 offene und gedeckte Güterwagen mit einer Tragkraft von zehn Tonnen. Die Lokomotiven wurden nach dem von Baurat Klose erfundenen System für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb von der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur zum Stückpreis von 55 000 Franken gebaut. Die Vereinigten Schweizerbahnen lieferten die Personenwagen. Die Kollaudation der Bahnanlagen durch das Eidgenössische Eisenbahndepartement erfolgte am 11. September 1889 in Anwesenheit der Kantonsregie-



Kurve d.
Zeller-Strassen-Bahn b. St. Gallen 178 Z



rungen von St.Gallen und Appenzell A. Rh. und ergab ein in allen Teilen befriedigendes Resultat. Trotzdem wurde die Bewilligung zur Betriebsaufnahme noch von Bedingungen abhängig gemacht, so hauptsächlich von der Schaffung geschlossener Warteräume mit Billettausgabe auf der Perronstation St.Gallen. Dem Verlangen wurde durch den Ankauf eines Hauses entsprochen, und am 1. Oktober 1889 konnte der Betrieb fahrplanmässig aufgenommen werden. Die Einweihung gestaltete sich zu einem Volksfest. Auf der ganzen Linie traf man reichlich beflaggte Häuser sowie Girlanden, und die Geschäfte blieben geschlossen. Allenthalben gab man sich der Hoffnung hin, die Appenzeller Strassenbahn werde nun in den drei mittelländischen Gemeinden neues Leben erblühen lassen. Der Winterfahrplan sah täglich vier Züge in jeder Richtung vor. Im ersten Monat registrierte man die stattliche Zahl von 28 500 Reisenden. Leider sanken die Frequen-



Dampfzug 1889

zen im Winter und fielen schliesslich als Folge der damaligen Grippe-Epidemie auf ein Minimum. Dennoch übertraf aber der Personenverkehr die Erwartungen. Schwach war dagegen der Güterverkehr. Insgesamt standen 32 Personen im Dienste des Unternehmens. Die drei Lokomotiven bewährten sich, reichten aber an Sonntagen nicht aus, so dass eine weitere bestellt werden musste. Sie kam am 26. Juli 1890 zur Ablieferung. Notwendig schien auch die Schaffung eines Kreuzungsgleises in Teufen. Ausserdem wurde im selben Jahr der Lokomotivschuppen in St.Gallen bezugsbereit. Der gesamte Bauaufwand bezifferte sich per Ende 1890 auf 1 982 650 Franken.

Um die Jahrhundertwende bahnten sich bereits Bestrebungen mit dem Ziel an, die «Gaiserbahn», wie sie im Volksmund genannt wurde, bis Appenzell zu verlängern und dort den Anschluss an die Appenzeller-Bahn herzustellen. Auf ein entsprechendes Gesuch hin erteilte die Bundesversammlung am 10. Oktober 1902 der Appenzeller Strassenbahn die Konzession zum Bau dieser Verbindungsstrecke. Daraufhin erhöhte sie ihr Aktienkapital zu diesem Zweck um 549 000 auf 1,1 Mio Franken und beauftragte Ingenieur Kürsteiner, St.Gallen, mit der Ausarbeitung von Plänen und Kostenberechnungen. Er projektierte von Gais bis zur Kantons-grenze zwischen Appenzell Ausser- und Innerrhoden ein eigenes Trasse, von dort auf einer Länge von 3,2 km die Benützung der linken Strassenseite und anschlies-send auf kurzem Weg über Wiesen hinunter zur Sitter und weiter zur Station der Appenzeller-Bahn. Von der auf 5510 Meter berechneten Gesamtlänge verliefen 2250 m auf eigenem Bahnkörper und 3260 m längs der Strasse.

Als Variante wurden noch technische Unterlagen für eine Linienführung ohne Strassenbenützung und Zahnstange bei einer Neigung von nur 40% ausgearbeitet. Gegenüber dem Hauptprojekt wäre die Linie 1300 Meter länger geworden und hätte 75 000 Franken mehr gekostet. Nur deswegen liess man diese Alternative fallen. Aus heutiger Sicht wäre das sicher die richtige Lösung gewesen, denn 1977/78 wurde das Teilstück am Hirschberg in eine Adhäsionsstrecke mit 50% Neigung umgebaut und die Zahnstange entfernt.

Unmittelbar nach Abschluss der Detailprojektierung konnten die Verhandlungen mit den innerrhodischen Behörden angebahnt und mit einem Beschluss des Grossen Rates vom 5. Februar 1903 abgeschlossen werden, der da lautete:

«Es sei die Benützung der Strasse, wie im Plan vorgesehen ist, gestattet und eine finanzielle Beteiligung durch Übernahme von Aktien in der Höhe von 100 000 Franken zugesichert.»

Eine ausserordentliche Aktionärsversammlung hiess am 9. März 1903 die geplante

Bahnverlängerung nach Appenzell und die dadurch bedingte Aktienkapitalerhöhung gut. Als bedeutendes Bauwerk darf in diesem Zusammenhang wohl der Sitterviadukt mit etwa 25 Bögen und einer Länge von rund 296 Metern bezeichnet werden. Die zügige Bauweise erlaubte am 1. Juli 1904 die Eröffnung der Linie Gais–Appenzell. Deren Baukosten beliefen sich auf 934 495 Franken, ungefähr 160 000 Franken mehr als veranschlagt.

Schwierige Zeiten hatte auch die mit Dampf betriebene St.Gallen–Gais–Appenzell-Bahn durchzustehen, ähnlich wie sie die 14 Jahre ältere Appenzeller-Bahn oder die Rorschach–Heiden-Bergbahn zu beklagen hatte. Dabei durfte sie sich stets des entschiedenen Willens der Kantone und Gemeinden ihres Einzugsgebietes erfreuen, ihre Bahn als unentbehrliches Verkehrsmittel zu erhalten. Andererseits trug sie auch selbst durch gute Leistungen zur gedeihlichen Fortentwicklung der Volkswirtschaft ihrer Region das Nötige bei. Der wachsenden Autokonzurrenz suchte man durch periodische Verdichtung des Fahrplanes entgegenzuwirken, und



Sitterviadukt Appenzell, 1904

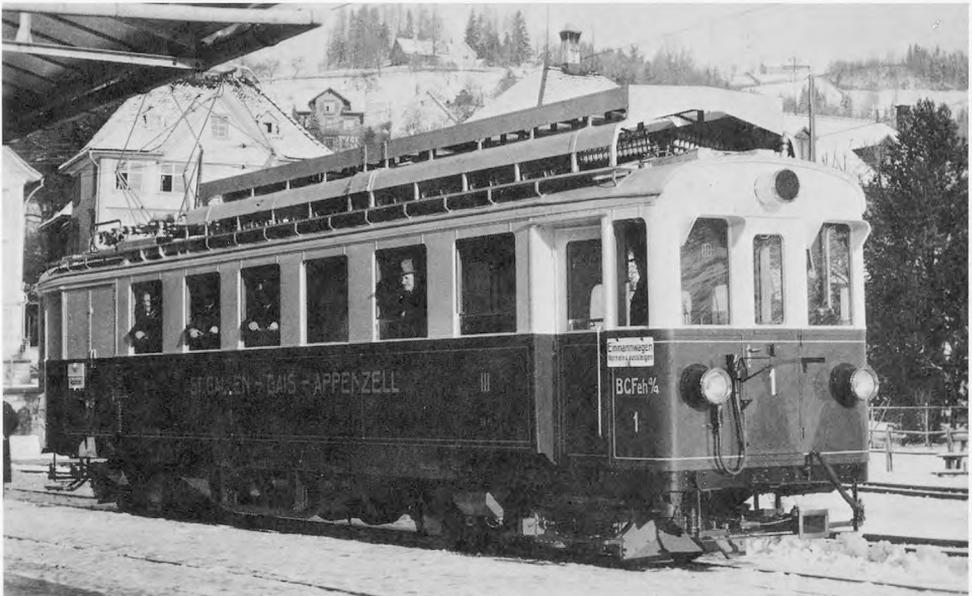
1964 wurden zur Hebung des Fahrkomforts drei neue vierachsige Personenwagen angeschafft. Eine bemerkenswerte Ausgestaltung erfuhren im Laufe der Zeit auch die dem Betrieb dienenden Hochbauten. So konnte Ende April 1914 das von der Stadt St.Gallen erstellte sogenannte Nebenbahnhofgebäude von der Appenzeller-Strassenbahn, zusammen mit der Strassenbahn St.Gallen–Speicher–Trogen, als Mieter bezogen werden. Im Jahre 1909 wurde der Bahnhof Teufen erbaut und 1913 seitens der Gemeinde jener in Gais. Im Laufe der Jahre ist auch die dortige Werkstätte ausgebaut und mit neuzeitlichen Werkzeugmaschinen und Einrichtungen ausgestattet worden. In Bühler renovierte man das Stationsgebäude und baute im Zusammenhang mit der Strassenkorrektur neue Gleisanlagen.



1964 Anschaffung neuer Personenwagen (Zug an der Ruckhalde)

Elektrifikation

Gegen Ende der zwanziger Jahre sah man sich vor die Notwendigkeit einer technischen Erneuerung gestellt, weil sich die Dampfmaschinen dem Ende ihrer Lebensdauer näherten. Zur Diskussion stand in erster Linie die Umstellung auf elektrischen Betrieb, weil man damit in der ganzen Schweiz auf zahlreichen Linien nur gute Erfahrungen gemacht hatte. In diesem Zusammenhang trat aber erstmals auch die Frage eines Autobus-Ersatzdienstes auf, da auch auf diesem Gebiet Fortschritte zu verzeichnen waren. Beide Systeme fanden ihre eifrigen Befürworter, was zwangsweise zu Begutachtungen führte. Schliesslich entschieden sich die kantonalen und kommunalen Behörden, aber auch die Organe der Bahngesellschaft, grundsätzlich für die Beibehaltung des Bahnbetriebes und dessen Umstellung auf elektrische Traktion. Dies gab Anlass zur Änderung der Unternehmensbezeichnung von «Appenzeller Strassenbahn» in «Elektrische Bahn Sankt



Elektrifikation 1931, Triebwagen Nr. 1

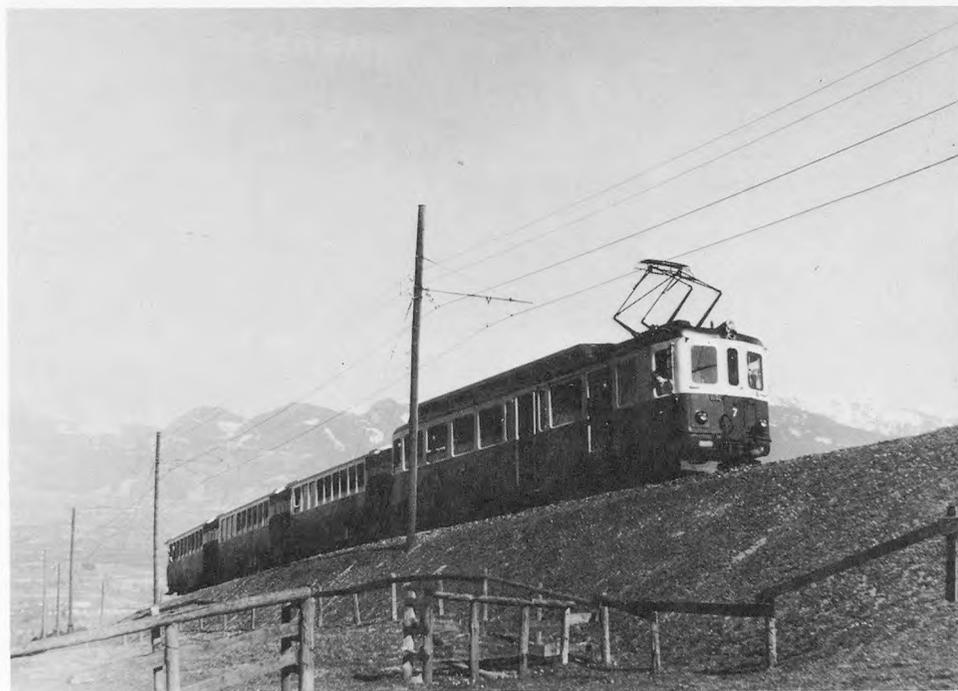
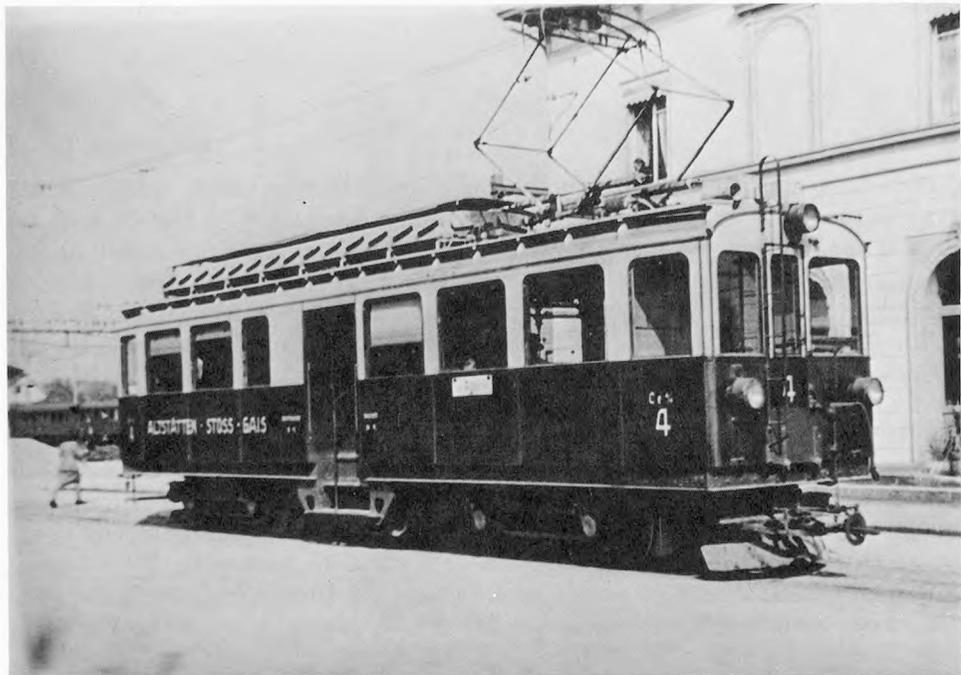
Gallen–Gais–Appenzell (SGA)» und bedingte eine Statutenrevision. Am 20. Januar 1930 wurden fünf Triebwagen mit einer Leistung von je 570 PS bestellt, und am 29. Mai des gleichen Jahres wurde ein Auftrag zur Erstellung der Fahrleitungsanlagen erteilt. Schon im Laufe des Monats Dezember kamen die Triebfahrzeuge sukzessive zur Ablieferung. Dies ermöglichte, den elektrischen Betrieb in der ersten Hälfte Januar 1931 offiziell aufzunehmen. Dem Kostenvoranschlag entsprechend beliefen sich die Umstellungskosten auf 1,8 Mio Franken.

Altstätten–Gais-Bahn

Die ersten Anstrengungen und Wünsche für den Bau einer Eisenbahn von Gais über den Stoss nach Altstätten im Rheintal gehen auf das Jahr 1905 zurück. Mitbestimmend waren vornehmlich die freundnachbarlichen Beziehungen des Appenzeller Mittellandes, aber auch Innerrhodens, mit dem bekannten Marktflecken Altstätten. Ausser dieser Anziehungskraft spielte die Überlegung eine Rolle, dass die relativ niedrigen Unterhaltskosten für die Bahn einem hohen Aufwand für den Strassenunterhalt vorzuziehen seien. An der konstituierenden Generalversammlung vom 16. Dezember 1903 wurde der Bahnbau beschlossen, wobei man hinsichtlich Linienführung nicht nur rein touristische Belange, sondern auch den Lokalverkehr im Auge behielt. Da zwischen Altstätten und Stoss Neigungen bis zu 160‰ zu überwinden waren, wurden auf diesem Streckenteil Strub'sche Zahnstangen eingebaut. Die Fahrzeuge waren von Anfang an elektrisch und wurden mit 1000 Volt betrieben. Es handelte sich um dreiachsige Triebwagen mit getrennten Adhäsions- und Zahnradantrieben. Das voll gezeichnete Aktienkapital bestand aus Stammaktien für 753 000 und Prioritätsaktien für 350 000 Franken. Die grosse Eröffnungsfeier wurde auf den 14. November festgelegt und der Betrieb offiziell am 17. November 1911 aufgenommen.

Fusion SGA/AG

Das sogenannte Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 löste, gestützt auf Gutachten, zähflüssige Fusionsverhandlungen unter den appenzellischen Bahnen aus. Als letzter Vorschlag ist eine Dreierfusion AB/AWW/SGA zu betrachten, weil diese Unternehmungen vom Bund als sanierungswürdig eingestuft worden waren. Die Altstätten–Gais Bahn (AG) musste damals ihrer ungünstigen finanziellen Struktur wegen ausgeschieden werden. Die beabsichtigte Dreierfusion löste aber bei den mittelländischen Gemeinden schwere Bedenken aus, weil sie darin die Preisgabe der Selbständigkeit ihres Bahnunternehmens erblickten. Demzufolge



lehnten sie das Ansinnen entschieden ab. Auf ebenso konsequente Ablehnung stiess ein Vorschlag, die beiden Bahnstrecken St.Gallen–Gais und Altstätten–Gais auf Trolley- oder Autobusbetrieb umzustellen. Im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr fusionierten schliesslich im Jahre 1947 die AB und AWW einerseits und die SGA mit der inzwischen erneuerten Altstätten–Gais Bahn andererseits. Noch einmal musste die Unternehmensbezeichnung geändert werden in «St.Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten Bahn (SGA)». Dann wurden die technischen Gegebenheiten beider Linien vereinheitlicht, und in Altstätten-Stadt wurde ein praktisch neues Stationsgebäude erstellt. Betriebsführend war bis zur Fusion die «Elektrische Bahn Altstätten–Berneck», später unter dem Namen «Rheintalische Strassenbahnen».



Neues Stationsgebäude in Altstätten-Stadt

Seite 48 oben: Triebwagen vom Jahre 1911

Seite 48 unten: Fusion 1947, SGA-Zug am Stoss

Technische Erneuerungen

Über lange Zeit hinweg musste sich das Unternehmen darauf beschränken, die Bahnanlagen und Fahrzeuge sorgfältig zu unterhalten und in relativ bescheidenem Rahmen zu erneuern und zu verbessern. Hauptursache waren die teils ungestümen öffentlichen Diskussionen um die Ersetzbarkeit, die ständig neu auflebten und kein Ende nehmen wollten. Gutachten und Gegengutachten häuften sich in ungewohnter Zahl, wodurch wertvolle Zeit vertan und der technische Fortschritt während Jahren empfindlich behindert wurde, ganz abgesehen von der enormen Kostensteigerung. Durch die 1979 vereinbarte Investitionshilfe von einstweilen 29 Mio Franken seitens des Bundes und der Kantone ist ihr Fortbestand endlich gesichert worden. Von dieser Summe entfallen etwa 16 Mio auf die Anschaffung von vier Pendelzügen, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen. Mit den verbleibenden 13 Mio werden Gleiserneuerungen und Streckenkorrekturen, Funk- und Sicherungsanlagen, Billettautomaten sowie eine neue Wageneinstellhalle in Gais finanziert. Wesentliche Erneuerungen sind bereits in den letzten Jahren verwirklicht worden. Denken wir nur an die Gleiserneuerungen im Watt, Lustmühle, Niederteufen, im Dorf Teufen sowie Gais-Sammelplatz. Ferner konnte am 22. Juli 1976 erstmals die neue Goldibachbrücke befahren werden, was zudem die Eliminierung der Zahnstange am sogenannten «Lindenstich», Teufen, ermöglichte. In den folgenden zwei Jahren entstand die neue verbesserte Linienführung am Hirschberg, wo ebenfalls die unangenehmen und kostspieligen Zahnstangen beseitigt werden konnten. Die Haltestellen Steigbach, Zweibrücken, Sammelplatz und Hirschberg erhielten neue Wartehallen. Andererseits ist 1975 der Abschnitt Altstätten-Stadt bis SBB-Bahnhof aus verkehrstechnischen Gründen auf Autobusbetrieb umgestellt worden, der von den Rheintalischen Verkehrsbetrieben besorgt wird.

Seit 1970 besteht eine Verwaltungs-Gemeinschaft mit der Appenzeller-Bahn, die in betrieblicher Hinsicht insofern Früchte getragen hat, als nun SGA-Züge direkt nach Wasserauen oder Urnäsch fahren dürfen. Die Fahrzeugbestellung der SGA ist ferner um eine Pendelzug-Einheit für die Appenzeller-Bahn erweitert worden. Diese Zugskomposition kann nötigenfalls auch auf der SGA-Linie eingesetzt werden, da sie mit Zahnrad ausgerüstet wurde.

Die Trogener-Bahn (TB)

Gründungsgeschichte

Ende des 19. Jahrhunderts schien es auch für die in der Textilbranche so führenden Industrieorte Speicher und Trogen nicht mehr verfrüht, durch den Bau einer Bahn Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz zu gewinnen. Nicht zuletzt deshalb, weil die bekannte Ruppenstrasse St.Gallen–Vögelinsegg–Trogen–Altstätten, über die damals auch der internationale Postverkehr Paris–Wien ging, durch die Inbetriebnahme der Vereinigten Schweizerbahn Winterthur–St.Gallen–Rorschach–Chur ihre Bedeutung weitgehend eingebüsst hatte. Zudem weckte die Eröffnung der Gaiserbahn neue Initiativen. Eine mittelländische Eisenbahnkommission arbeitete nicht weniger als acht verschiedene Varianten aus. Im Vordergrund stand eine Linie St.Gallen–Haggen–Teufen mit Fortsetzungen nach Gais und Speicher. Dieses Projekt trug aber den Bedürfnissen der Gemeinden Speicher und Trogen zu wenig Rechnung, denn diese erstrebten eine möglichst kurze Fahrzeit nach der Stadt St.Gallen. Die Frage gewann zusätzlich an Aktualität, als 1895 ein grösseres Wasserkraftwerk beim Kubel projektiert wurde. Der allgemeine Aufschwung im elektrischen Bahnbetrieb wirkte sich auch in unserer Gegend aus, insbesondere als in St.Gallen ein Trambetrieb eingerichtet wurde. Ein aus den Gemeinderäten von Speicher und Trogen gebildetes Eisenbahnkomitee beauftragte Ingenieur Kürsteiner, St.Gallen, mit der Ausarbeitung eines Projektes. Genaue Pläne mit Kostenberechnungen legte er am 14. Juni 1897 vor. Das Gutachten erklärte nachdrücklich, dass nur eine Linie über Speicherschwendi mit eigenem Trasse verwirklicht werden könnte. Schon im selben Monat trat jedoch eine überraschende Wendung ein, indem ein völlig unbekannter Ingenieur, Du Riche-Preller aus Zürich, in Verbindung mit der Firma Brown, Boveri & Cie. die Behörden um die Konzession für eine reine Strassenbahn über Kurzegg-Vögelinsegg mit 75% maximaler Steigung ersuchte. Das Komitee sah sich plötzlich vor eine schwere Entscheidung gestellt. Eine Oberexpertise sprach sich dann mit Überzeugung für das Projekt Du Riche aus. Die interessanten Überlegungen gingen dahin, dass eine elektrische Bahn grosse Steigungen ohne Anwendung von Zahnstangen leicht überwinden könne, und was die Linienführung anbelange, so müssten möglichst gute Verkehrsbeziehungen geschaffen werden, das heisst, in der Nähe von Siedlungen vorbeifahren und zahlreiche Haltestellen schaffen. Bei einer Linienführung durch Wiesen, Wald und Schluchten – nach dem Projekt Kürsteiner – liessen sich keine

Passagiere finden. Entscheidend fiel auch ins Gewicht, dass die Dampfbahn auf 1,5 Mio und die elektrische Strassenbahn auf 0,8 Mio Franken veranschlagt war. Initianten und Experten versprachen sich ausserdem von einer Linienführung über den allgemein bekannten Aussichtspunkt Vögelinsegg eine bedeutend grössere Frequenz. So mussten die Würfel schliesslich zugunsten des Strassenbahnprojektes von Du Riche fallen. Die Bundesversammlung erteilte am 30. November 1899 hiefür die Konzession auf 50 Jahre. Verschiedene Konzessionsbedingungen führten indessen zu weiteren Verhandlungen. Schliesslich wurden du Riche und die Firma Brown, Boveri & Cie. ganz ausgelöst, damit die Bahngesellschaft bei der Vergabe der Arbeiten freie Hand bekam und den Bau in Regie durchführen konnte. Dem Rufe, den das Eisenbahnkomitee im Frühjahr von Trogen und Speicher ausergehen liess: «Wir wollen mit der Welt verbunden sein und nicht vom Verkehr abgeschnittene Landgemeinden bleiben», konnten die Taten folgen, als endlich im Mai 1900 Mörserschüsse der ungeduldig werdenden Bevölkerung verkündeten, dass der Bahnbau nun gesichert sei.

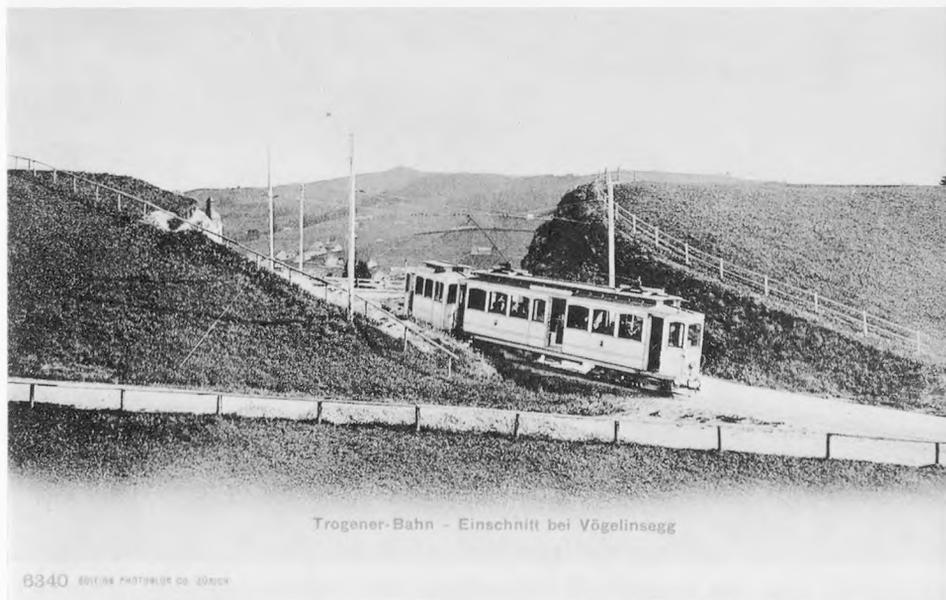
Bau und Betrieb

Schon am 26. Juli 1900 fand in Trogen die erste, konstituierende Generalversammlung statt. Die Pläne wurden noch einmal gründlich überarbeitet und öffentlich aufgelegt. Freihändige Landkäufe machten es möglich, dass die wichtigsten Bauarbeiten sofort in Angriff genommen werden konnten. Für die Zwangsenteignung verblieben fünf Fälle, von denen zwei – beide in der Spiservorstadt – zu Rekursen führten und erst im Frühjahr 1903 ihre Erledigung fanden. Die Bauleitung lag in den Händen des ersten Betriebsdirektors, Ingenieur Hugo Studer. Die Unterbauarbeiten konnten grösstenteils im Jahre 1902 erledigt werden, wobei der Vögelinsegg-Durchbruch und die neue Säglibachbrücke besonderen Aufwand erforderten. Das Legen der Schienen und das Errichten der Fahrleitung erfolgte vom Herbst 1902 bis Frühjahr 1903. Die Stadt St.Gallen profitierte insofern vom Bahnbau, als die engen Strassenverhältnisse beim Spisertor durch den Abbruch einer Mühle, welche die Stadt schon längst hatte erwerben wollen, saniert werden konnten. Wohl leistete sie einen Beitrag von 140 000 Franken à fonds perdu an die Bauaufwendungen, aber diese Summe wurde zum grössten Teil für die sehr teuren Expropriationen bei der Einfahrt in die Stadt am Spisertor aufgebraucht. Die besonderen Verhältnisse und die eingehenden Beratungen mit dem Eisenbahndepartement sowie Modifikationen verzögerten den Bau der Fahrzeuge. Auf die Betriebseröffnung standen demzufolge nur 4 vierachsige Personenmotorwagen,



Zug auf der Säglibrücke 1903

2 zweiachsige Anhängewagen, 2 zweiachsige Gütermotorwagen sowie 5 gedeckte und offene Güterwagen zur Verfügung. Am 10. Juli 1903 wurde der Bahnbetrieb eröffnet, zwei Tage bevor in Speicher die grossen Festlichkeiten zur Feier des 500. Jahrestages der Schlacht bei Vögelinsegg begannen. Der Güterverkehr konnte jedoch erst am 14. Oktober aufgenommen werden, weil die offenen Güterwagen zunächst als sogenannte Sommerwagen für den Personenverkehr verwendet werden mussten und die Umladeanlage in St.Gallen noch nicht bereit war. Da die neue Strassenbahn – die eben die alte Postkutsche abgelöst hatte – elfmal im Tag in jeder Richtung verkehrte, durfte sie sich eines regen Zuspruchs erfreuen. Schon am dritten Tag, anlässlich der Einweihung des Schlachtdenkmals auf Vögelinsegg, benützten 3975 Personen die Bahn. Die Erfahrungen zeigten bald, dass die Personenwagen bei dem anhaltend guten Verkehrsaufkommen niemals ausreichten, und auch die vorhandenen Güterwagen vermochten das rechtzeitige Abführen der



Zug im Durchbruch Vögelinsegg 1903

vielen Waren nicht zu gewährleisten. Schon am 20. Juni 1906 wurde ein fünfter Motorwagen in Betrieb genommen. Ausserdem konnten 1904 nochmals 2 zweiachsige Anhängewagen und in den Jahren 1908/1909 drei grosse vierachsige Personenwagen angeschafft werden. Dadurch wurde das Platzangebot beinahe verdoppelt. Nach zahlreichen Versuchsfahrten wurde 1905 auch die Schneefege-



Endstation TB bis 1914: Bahnhofplatz St.Gallen (Text Seite 56)

maschine dem Betrieb übergeben. Der akute Mangel an Güterwagen war nach dem Ankauf von weiteren sieben offenen Fahrzeugen bis 1907 praktisch behoben. Die Vermehrung der Anhängewagen und die Verstärkung der Fahrzeugmotoren erforderten eine Erweiterung der Energieversorgungsanlagen. Bei Sulzer, Winterthur, wurde ein zweizylindriger Dieselmotor von 300 PS, direkt gekuppelt mit einem Gleichstromgenerator MFO von 190 kW, bestellt.

Endstation der Trogener-Bahn in St.Gallen war seit der Betriebseröffnung der Bahnhofplatz. Wenige Jahre später befasste man sich indessen mit dem Bau eines «eigenen» Bahnhofes für die beiden Schmalspurbahnen. Die eigentlichen Verhandlungen zwischen Vertretern der Stadt und den beiden Bahnverwaltungen über den Hochbau kamen aber erst 1912 in Fluss. Mit Rücksicht auf die städtebaulichen Wünsche und die finanzielle Lage der beiden Bahnen übernahm die Stadt schliesslich die Erstellung des sogenannten Nebenbahnhofes, und die beiden Bahnen wurden ihre Mieter. Das neue Bahnhofsgebäude mit kompletten Gleisanlagen war an der Landsgemeinde 1914 betriebsbereit. Da die Trogener-Bahn vom Bahnhof bis zum Brühlthor die Gleise der städtischen Trambahn mitbenützte, fuhr sie von Anfang an mit zwei verschiedenen Betriebsspannungen.

Für ein Unternehmen, das im wesentlichen von nur zwei Gemeinden finanziert werden musste, war schon der Kostenunterschied von 700 000 Franken zwischen den Projekten Kürsteiner und Du Riche von entscheidender Bedeutung. Die Baufinanzierung wurde, gemäss Bilanz vom 31. Dezember 1903, nach folgendem Plan durchgeführt: Prioritätsaktien 415 000, Aktien zweiten Ranges der Gemeinden Trogen und Speicher 500 000, Obligationenkapital 530 000 und Subventionen à fonds perdu 170 000, also total 1,615 Mio Franken. Zur Deckung des Baudefizites und zwecks Finanzierung von Ergänzungsbauten genehmigte die Generalversammlung der Aktionäre vom 15. Juni 1905 einen Finanzplan, der den Verwaltungsrat ermächtigte, neue Prioritätsaktien im Betrage von 85 000 und Obligationen für 320 000 Franken auszugeben.

In wechsellvoller, aber relativ befriedigender Entwicklung konnte die Bahn nun ihre wichtige Funktion als Bindeglied zwischen Stadt und Land erfüllen. Die spärliche technische Entwicklung bis 1949 ist insofern begründbar, als Zeiten des Krieges und wirtschaftlicher Depression eine Erneuerung im wünschbaren Ausmass verunmöglichten. Die im Laufe der Zeit getroffenen Änderungen können nur als grössere Unterhaltsarbeiten gewertet werden. In betrieblicher Hinsicht bedeuten die Landsgemeindetage jeweils eine gehörige Belastungsprobe. Ansonsten war es seit etwa 1913 hauptsächlich der Wintersportverkehr, der zusätzliche Ein-

nahmen brachte. Als flankierende Werbemaßnahme zwecks Frequenzsteigerung installierte die Trogener-Bahn 1952 die erste beleuchtete Skipiste und organisierte einen Pendelbetrieb zwischen den Haltestellen Rank und Vögelinsegg, gleichsam als Ersatz für einen Skilift. Dieser Pendelverkehr mit einem Triebwagen und einachsigen «Skirolli» in Intervallen von 15 Minuten während gewissen Tages- und Nachtstunden bewährte sich während eines Jahrzehnts, d. h. bis in Vögelinsegg ein Skilift mit beleuchteten Übungsfeldern an seine Stelle trat.

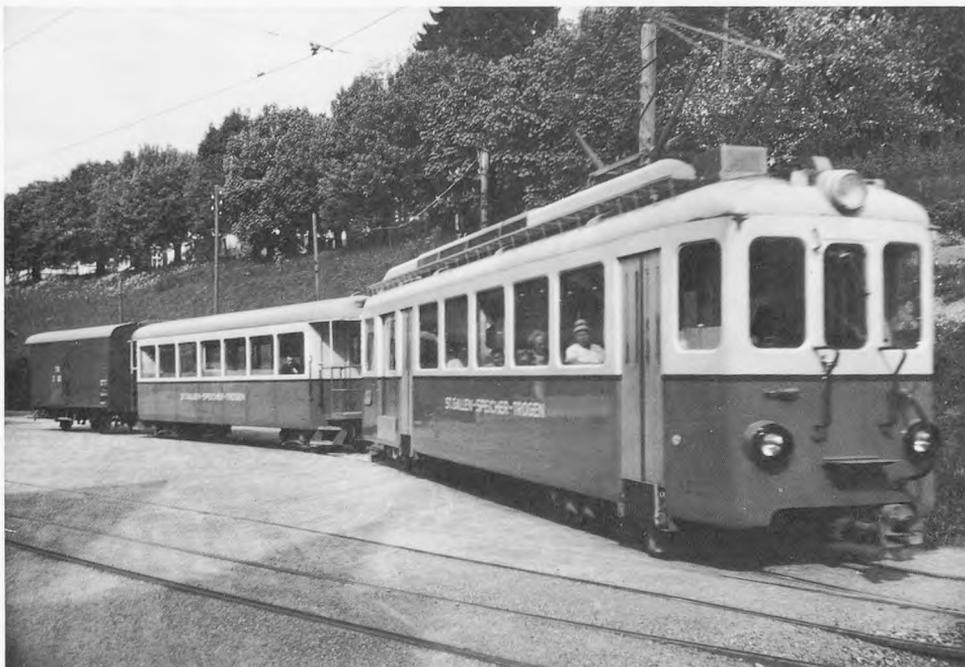


Gemeinschaftsstrecke: Begegnung Trogener-Bahn/St.Galler Tram (Text Seite 56)

Technische Erneuerung

Gestützt auf das Ergebnis einer gründlichen Begutachtung der technischen Möglichkeiten, des Wirtschaftlichkeitsgrades, der Wintersicherheit, der Betriebskosten und der Traktionsart im besonderen, verlängerten Bund und Kantone die Bahnkonzession um 50 Jahre bis 1999. Dieser Entscheid machte an sich den Weg für umfassende technische Erneuerungen und Verbesserungen frei, löste aber keine finanziellen Probleme.

Die erste Ausbautetappe 1950–1960 war gekennzeichnet durch die Anschaffung von drei neuen Triebwagen aufgrund des Privatbahnhilfegesetzes vom Jahre 1939. Deren technische Beschaffenheit erlaubte ab 1952 die einmännige Führung zahlreicher Züge, und es gelang der Versuch, in der eigenen Werkstätte Personen-



Triebwagen 1953 mit selbstgebautem Personen- und Güterwagen

wagen-Kasten samt Innenausbau selbst herzustellen. Gleichzeitig begann die sukzessive Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen. Das Werkstätte- und Depotgebäude wurde erweitert und in Stadtnähe eine weitere Gleichrichterstation gebaut.

Augenfälliger und ergiebiger fielen die Resultate des zweiten Mehrjahresprogramms 1961–1970 aus. Sie basierten auf einer Neuorientierung und Festlegung der unternehmerischen Zielsetzungen, um die Bahn so attraktiv und wirtschaftlich als möglich zu gestalten. Als Übergangslösung konnte das neuere Rollmaterial der Lausanne–Moudon-Bahn übernommen und in den Jahren 1963 bis 1965, nach Anpassung und teilweise Umbau, in Betrieb genommen werden. Angekauft oder selbst gebaut wurden in dieser Periode 3 Triebwagen, 6 vierachsige Personen-

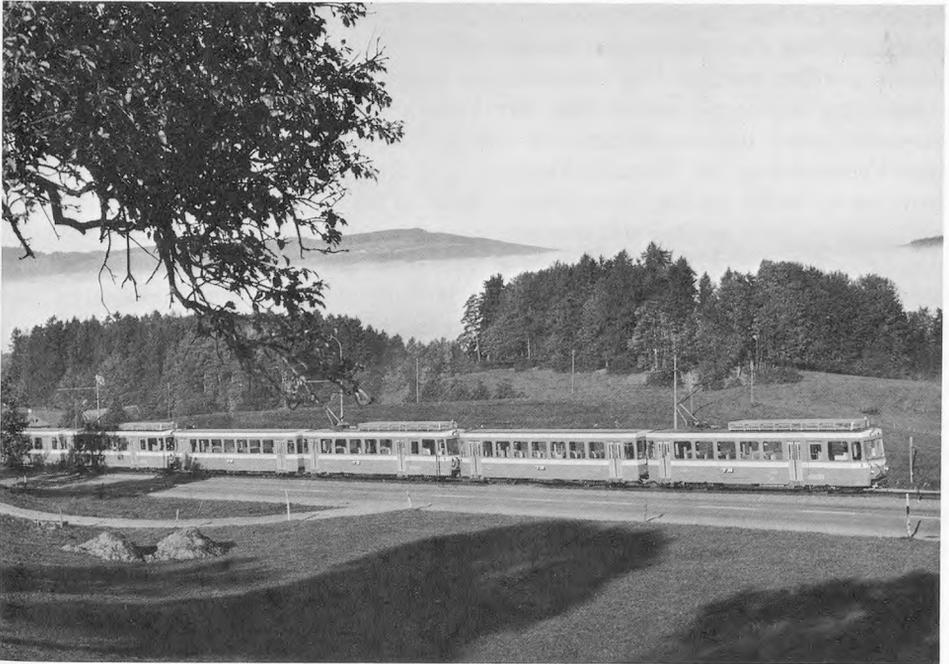


Trieb- und Anhängewagen der Lausanne–Moudon-Bahn in Speicher

wagen und zwei gedeckte Güterwagen, während 20 veraltete Fahrzeuge ausranziert wurden. Schwerpunkte bildeten in jenem Jahrzehnt auch die durch grosszügige Strassenkorrekturen möglich gewordenen Eigentrassierungen der Bahn. Rationalisierungserfolge brachten ferner die automatische Wagenvorheizanlage, 25 elektrische Weichenheizungen, eine zweite Wageneinstellhalle sowie eine Fernheizanlage für verschiedene Betriebsgebäude. Abgesehen von einem Darlehen von 600 000 Franken vermochte das Unternehmen diese technischen Erneuerungen noch aus eigenen Mitteln zu finanzieren, nicht zuletzt dank namhafter Zuschüsse der Nebenbetriebe.

Die dritte Erneuerungsetappe 1971–1978 wies das weitaus grösste Bauprogramm auf, das nur mit einer Investitionshilfe aufgrund des Eisenbahngesetzes verwirklicht werden konnte. Mit der Unterzeichnung jener Vereinbarung durch den Bund und die Kantone Appenzell A. Rh. und St.Gallen wurde wohl der bedeutungsvollste Entscheid seit der Gründung des Unternehmens gefällt. Nach der Aktienkapitalerhöhung waren alle formellen und finanziellen Voraussetzungen für die Realisierung der Vorhaben geschaffen. Die Aufträge wurden unverzüglich erteilt und die Bauarbeiten kräftig gefördert, so dass sie im Jubiläumsjahr 1978 praktisch beendet waren. Im Jahre 1974 konnte der Depotumbau abgeschlossen, eine neue Silizium-Gleichrichteranlage erstellt und eine selbstfahrende robuste Bahn-Schneeschleuder angeschafft werden. In das Jahr 1975 fiel die Inbetriebnahme von drei neuen Pendelzügen und die Einrichtung einer Sprechfunkanlage für Verbindungen zwischen allen Fixstationen und fahrenden Zügen. Im Zusammenhang mit der Korrektur der Kantonsstrasse Speicher–Trogen und dem Bau einer neuen Brücke über den Säglibach konnte die Bahn durchgehend auf ein eigenes Trasse verlegt, und vier Niveauübergänge wurden durch automatische Blinklichtanlagen gesichert. Im Hinblick auf eine weitere Fahrplanverdichtung im städtischen Bereich und zur Schaffung eines kreuzungsfreien Betriebes wurde die Stadtstrecke durchgehend auf Doppelspur ausgebaut. Termingemäss wurden im Herbst 1977, als Höhepunkt und Krönung der technischen Erneuerung, nochmals zwei neue Pendelzüge abgeliefert und sofort in Betrieb genommen. Diese fünf Zugskompositionen lassen sich in Doppel- und Dreifachtraktion verwenden. Ausserdem ist die Trogener-Bahn unablässig bestrebt, den Kundendienst auszubauen und ihre Leistungen und deren Qualität zu steigern. Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang in erster Linie die Einführung des Taktfahrplanes mit Intervallen von 20 und 30 Minuten, bzw. 60 Minuten während der Randstunden von 21 bis 24 Uhr. Die Vermehrung um 34 % auf 80 Züge pro Tag brachte eine ungemein positive Reaktion

*Seite 61 oben: Alte (1905) und neue (1974) Schneeschleuder
Seite 61 unten: Neue Pendelzüge (1975) in Dreifachtraktion*



des Publikums, die hauptsächlich an der permanenten Frequenzentwicklung gemessen werden kann. Die Zunahme betrug 1975 schlagartig über 10 Prozent, und 1976/77 stieg die Zahl der beförderten Personen abermals um 12 Prozent. Der Trend nach oben hält an. 1978/79 näherte sich die Jahresfrequenz einer Million Fahrgäste. Bei verschiedenen Haltestellen wurden massive Warthallen gebaut und mit Billettautomaten und öffentlichen Sprechstationen ausgerüstet. Aber auch die Schalteranlagen und Warteräume in den Bahnhöfen Speicher und Trogen sind umgebaut und kundenfreundlich gestaltet worden. All diese Erneuerungen und Verbesserungen entsprechen in Verbindung mit dem grossen Leistungsangebot bereits weitgehend den Zielvorstellungen der Regionalplanung.

Im Hinblick auf den Endausbau der Bahn wurde im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung beschlossen, das Bundesamt für Verkehr um einen weiteren Investitionsbeitrag nach Art. 56 des Eisenbahngesetzes zur Realisierung des vierten Erneuerungsprogramms zu ersuchen. Das Gesuch wurde im Juni 1979 eingereicht und nach eingehender Prüfung gutgeheissen, da die gesetzlichen Voraussetzungen grundsätzlich erfüllt sind. Die entsprechende Vereinbarung zwischen dem Bund und den Kantonen Appenzell A. Rh. und St.Gallen einerseits und der Trogener-Bahn andererseits konnte 1980 abgeschlossen werden. Sie sieht eine finanzielle Hilfe von 4,1 Mio Franken vor. Nach der Aktivierbarkeit der vorgesehenen Objekte sollen 2,8 Mio als bedingt rückzahlbare Subvention und 1,3 Mio Franken à fonds perdu gewährt werden. Das Geld soll der Kostendeckung für die restliche Eigen-trassierung Kurzegg-Landscheide, der Erweiterung von Depot und Werkstätte, Speicher, sowie der Installation des Streckenblocks dienen. Dies dürfte eine weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes erlauben, um so mehr, als das Investitionsprogramm noch durch weitere Infrastrukturvorhaben ergänzt werden soll, die aus Eigenmitteln der Bahn zu finanzieren sind, nämlich: Schaffung einer Haltestelle VBSG/TB am Bohl, St.Gallen, Weichensignale, Umbau der Halbbarrieren, Anschaffung weiterer Billettautomaten und Einrichtung einer Fahrgast-Informationsanlage. Die Attraktivitätssteigerung hat eine weitgehende reale Alternative zum Individualverkehr geschaffen.

Nebenbetriebe

Zu den Aufgaben des Unternehmens gehörte von Anfang an als sogenanntes «Nebengeschäft» die Versorgung der Gemeinden Speicher und Trogen mit elektrischer Energie für die Beleuchtung sowie gewerbliche und industrielle Zwecke. Initiator dieses Zweigbetriebes war ebenfalls Du Riche-Preller, der beim Bahnbau

die gewaltige Bedeutung der Elektrizität erkannte und daher überzeugt war, dass das Elektrizitätsgeschäft die Bilanz des Bahnunternehmens nur günstig beeinflussen werde. Mit dem Bau der Anlagen und Leitungsnetze wurde im Herbst 1900 begonnen; im Juli 1901 funktionierte die Glühlampe zum ersten Mal in Speicher, und in Trogen wurden die Strassen und einige Privathäuser am 1. August erstmals elektrisch beleuchtet. Nach dem ersten vollen Betriebsjahr waren in jeder Gemeinde eine Hauptstation und je zwei Transformatorstationen in Betrieb, die über ein Leitungsnetz von 8,3 km 91 Abonnenten in Speicher und 88 in Trogen mit Strom versorgten. Der Jahresverbrauch belief sich auf 70 000 kWh.

Im Jahre 1980 verfügte das Werk über 20 Transformatorstationen und ein Leitungsnetz von 102 km Gesamtlänge. Versorgt werden rund 2400 Abonnenten, und der Jahreskonsum bezifferte sich auf über 13 Mio kWh. Angesichts dieser Entwicklung hat das EW der Trogener-Bahn ein Gesamtkonzept ausgearbeitet, um die einzelnen Ausbauschritte so vorzunehmen, dass sie sich im Laufe der Zeit zu einem harmonischen Ganzen zusammenfügen. Parallel zum Bau der Energieversorgungsanlagen eröffnete die Trogener-Bahn auch einen Elektro-Installationsdienst und legte damit 1904 den Grundstein zum heutigen Elektro-Fachgeschäft. Dem Hauptgeschäft Speicher/Trogen konnte 1954 ein Filialbetrieb in Rehetobel angegliedert werden. Die Betriebserweiterungen und die rege Bautätigkeit liessen auch diesen Betriebszweig aufblühen. Der Umsatz erreichte bereits 1962 eine halbe Million und stieg bis 1974 auf rund 1,3 Mio Franken.

Die Bodensee–Toggenburg-Bahn (BT)

Bedeutung für den Kanton Appenzell

Mit der Betriebseröffnung der Bodensee–Toggenburg-Bahn, Romanshorn–St.Gallen–Herisau–Wattwil, am 3. Oktober 1910, nahm das jahrelange heftige Tauziehen mit der Appenzeller-Bahn um deren Weiterführung nach St.Gallen ein Ende. Verhältnismässig spät kam nun Herisau zur eminent wichtigen, direkten normalspurigen Verbindung mit der Stadt St.Gallen. Dies blieb indessen nicht ohne finanzielle Folgen, denn die Gemeinde hatte sich mit 1,4 Mio Franken zu beteiligen, und die Verzinsung des Anleihens erforderte während Jahren die Erhebung einer Sondersteuer. Hinzu kamen noch die Aufwendungen beim Bau des Gemeinschaftsbahnhofes BT/AB, wobei allein die Zufahrts- und Verbindungsstrassen bei-

nahe eine Million Franken verschlungen haben. Die beträchtlichen Kostenüberschreitungen und Finanzprobleme werden begreiflich, wenn man die teuren Brücken- und Tunnelbauten östlich und westlich von Herisau in Betracht zieht. Auch für die Appenzeller-Bahn blieben natürlich die unter jenen Umständen bedingte Stilllegung der Linie Herisau-Winkeln und die Verlängerung ihrer Schmalspurstrecke nach Gossau nicht ohne finanzielle Folgen. Immerhin muss mitberücksichtigt werden, dass die während langer Zeit erstrebte und geplante Weiterführung der Appenzeller-Bahn nach St.Gallen, die übrigens 1943 nochmals zur Diskussion stand, für die hinterländischen Gemeinden einen kaum tragbaren finanziellen Aufwand bedeutet hätte. Der Bahnbau und die Investitionen für die Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge der BT bürdeten natürlich der Gemeinde Herisau und dem Kanton Appenzell A. Rh. ebenfalls nicht unbedeutende Lasten auf, die sich aber angesichts der beträchtlichen volkswirtschaftlichen Vorteile sicher lohnen und rechtfertigen lassen.

Unverwirklichte Bahnprojekte

Wie wir es in der schweizerischen Eisenbahngeschichte oft antreffen, entwickelten sich auch beim Projektieren und Bauen der appenzellischen Eisenbahnen mannigfache, manchmal utopisch anmutende Pläne und Ideen, die dann nach mehr oder weniger leidenschaftlichem Ringen auf das Realisierbare reduziert oder aufgegeben wurden. Besonders in der Zeit zwischen etwa 1885 und 1895 entflammte eine geradezu fieberhafte Begeisterung für den Eisenbahnbau. Überraschende Projekte entstanden in grösserer Zahl und wurden teils über längere Zeit weiterverfolgt. Nachstehend seien einige Beispiele aus der Gründungs- und Bauzeit unserer Bahnen herausgegriffen.

Im Dezember 1872 bestellte eine von 250 Personen besuchte Versammlung in Wald-Schönengrund ein Initiativkomitee, das den Bau einer Bahn von Waldstatt nach Schönengrund-St.Peterzell-Lichtensteig studieren sollte, aber aus den Anfängen nicht herauskam. Nicht besser erging es einer anderen Studiengruppe, welche über die Aussichten einer Schmalspurbahn Bütschwil-Ganterschwil-Brunnadern-St.Peterzell-Schönengrund-Waldstatt brütete.

Als man sich 1885 zur Verlängerung der Appenzeller-Bahn von Urnäsch nach Appenzell entschieden hatte, schlug Ingenieur Egloff, Bischofszell, aus verschiedenen Varianten eine Linienführung von Urnäsch über Hundwil-Stein-Haslen,

anstatt über Gonten, vor. Diese Anregung war insofern nicht neu, als bereits im November 1872 an einer gut besuchten Versammlung in Hundwil Bürger der genannten Gemeinden eine Trasseführung über Hundwil–Hargarten erörterten, die aber in Innerrhoden auf starke Opposition stiess.

Im Frühjahr 1886 legten die beiden St.Galler Dr. Weder und Ingenieur Moser dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch für die Erstellung einer elektrischen Bahn von St.Gallen über Haggen–Stein–Appenzell–Wagenlücke zum Säntisgipfel vor. Die Initianten verzichteten aber darauf, nachdem Vertreter der Kantone St.Gallen und beider Rhoden im Einvernehmen mit dem Departementsvorsteher den Plan als ungenügend, ja sogar als oberflächlich begutachtet hatten.

Im Mai 1878 unterbreiteten Nationalrat C. Sonderegger und Ingenieur Deutsch dem Verwaltungsrat der AB ein bereits konzessioniertes Projekt über die Weiterführung der Appenzeller-Bahn über Eggerstanden–Eichberg–Forst nach Altstätten und baten um eine Beteiligung mit 10 000 Franken. Die Generalversammlung wies das Gesuch im Hinblick auf ihre prekäre Finanzlage und die ablehnende Haltung der innerrhodischen Behörden zurück.

Im Jahre 1899 legte das Ingenieurbüro Ritter-Egger aus Zürich im Auftrag von Neckertaler Interessenten eine ausführliche Projektstudie mit zwei aufwendigen Bauwerken für die Verbindung Waldstatt–Lichtensteig vor, nämlich einem 400 Meter langen Kehrtunnel bei St.Peterzell und einem Wasserflutunnel von 2 km Länge. Nach der Ablehnung durch den Grossen Rat des Kantons St.Gallen wurde das Vorhaben stillschweigend abgeschrieben. Der jahrzehntelang gehegte Wunsch nach einer Neckertalbahn war dadurch begraben worden.

Noch im Jahre 1907 soll ein phantastisches Projekt mit einer Trasseführung Appenzell–Brülisau–Alp Soll (mit Abzweigung nach dem Hohen Kasten)–Fählen–Hädern und durch einen Tunnel zum Rotsteinpass und weiter über einen Viadukt zum Säntis im Gespräch gewesen sein.

1908 wurde der Wettlauf um die Säntisbahn durch die eidgenössischen Räte entschieden. Sie gaben der Linienführung Appenzell–Wasserauen–Meglisalp–Säntis (ausgeführt bis Wasserauen) den Vorzug und lehnten damit das Projekt von Ingenieur Imfeld einer Adhäsionsbahn Urnäsch–Siebenhütten–Schwägälp und weiter als Drahtseilbahn auf den Säntis ab.

Wie aus den Streitgesprächen von 1874/75 über den Standort des Bahnhofes Heiden hervorgeht, wurde der heutige Platz gewählt, weil man bereits an eine Fortsetzung der Bahn bis Trogen dachte. Aus guten Gründen kam man aber von dieser Idee weg.

Dafür erstellte Ingenieur Sonderegger im Laufe des Jahres 1906 Pläne für eine elektrische Strassenbahn St.Gallen–Rehetobel–Heiden, und in diesem Zusammenhang wurde sogar deren Weiterführung bis Wolfhalden erwogen. Die Schwierigkeiten und finanziellen Erfordernisse gingen indessen weit über das Tragbare hinaus, so dass über 1500 Vorderländer eine Initiative einreichten, die staatliche Unterstützung für die Eisenbahnen verlangte. Das Begehren wurde von der Landsgemeinde 1907 knapp abgelehnt. Eine Initiative gleichen Inhalts mit 4000 Unterschriften folgte 1908 mit der Forderung nach einer kantonalen Eisenbahnpolitik unter der Begründung, dass ein alle Gemeinden verbindendes Strassenbahnnetz geeignet wäre, die Wirtschaft und den Fremdenverkehr im Appenzellerland bedeutend zu fördern. Auch dieser Vorstoss blieb erfolglos.

Eine Volksversammlung in Walzenhausen verlangte 1872 eine Bahn, die den ganzen Kanton durchfahren und dabei jede Gemeinde bedienen sollte. Ein Anliegen, das offenbar nicht weiter verfolgt wurde. Im Zusammenhang mit dem Bau der Drahtseilbahn kam 1896 lediglich noch eine Linienführung Walzenhausen–St.Margrethen zur Diskussion.

An einer Versammlung in Teufen wurde im Jahre 1872 der erste Anlauf zu Bahnbauten im Appenzeller Mittelland genommen. Man besprach die Möglichkeiten für eine Verbindung der fünf Gemeinden mit der Stadt St.Gallen. Darauf arbeitete eine mittelländische Eisenbahnkommission nicht weniger als acht verschiedene Varianten aus. Im Vordergrund stand damals eine Linie Hagen–Teufen mit Fortsetzung einerseits nach Bühler–Gais und andererseits nach Speicher–Trogen. Das Projekt entsprach dem Wunsche der Gemeinden Speicher und Trogen nach einer möglichst kurzen Verbindung mit St.Gallen nicht. Auch Teufen, Bühler und Gais wählten ein kürzeres Trasse, nämlich vom Stadtzentrum über Ruckhalde–Nesthöhe–Lustmühle nach Teufen.

Der Innerrhoder Landammann Sonderegger reichte zusammen mit Rudolf Fastenrath, Naturarzt und Poet aus Herisau, 1894 ein Konzessionsgesuch für eine Bahn auf den Gäbris ein. Aus diesem Projekt ist nichts geworden.

Die Bundesversammlung vom 30. Oktober 1909 erteilte der Trogener-Bahn die Konzession für deren Verlängerung über Wald–Heiden–Wolfhalden nach Walzenhausen. Vorgesehen war auch eine Nebenlinie vom Kaien nach Rehetobel. Die Linienführung sah vier Streckenteile längs der Strasse und drei mit eigenem Bahnkörper vor. Gleichzeitig erhielt auch ein Initiativkomitee in Rheineck die Konzession für eine Strassenbahn Rheineck–Heiden. Beide blieben glücklicherweise unbenützt und sind demzufolge erloschen.

Schlussgedanken

Die Schilderung der Entstehung, Entwicklung und Erneuerung der appenzellischen Eisenbahnen war eine dankbare Aufgabe. Die Gründungsgeschichte dieser Unternehmungen zeigt eindrücklich, welch hohes Mass an Entschlusskraft und Ausdauer seitens der Initianten erforderlich war, bis jeweils die Postkutschen durch Eisenbahnzüge ersetzt werden konnten. Respekt verdienen aber auch die Erbauer, die wagemutigen Finanzkreise und die Generationen aufgeschlossener Verwaltungsbehörden und zuverlässiger, treuer Eisenbahner, welche die Erneuerungen unter bisweilen schwierigen Bedingungen bis in die Gegenwart planten und verwirklichten. Dieses Vermächtnis verpflichtet uns, für die Zukunft dieser Bahnen einzustehen, und dies nicht etwa aus Nostalgie. Die Erneuerung ist von volkswirtschaftlicher Bedeutung und entspricht wirtschaftlicher Notwendigkeit, nicht zuletzt im Hinblick auf das gegenwärtige Energieproblem, von dem wir nicht wissen, ob es sich letztlich zur Energienot steigern wird. Dann stünden unsere umweltfreundlichen Bahnen plötzlich wieder im Vordergrund und hätten noch grösseren Anforderungen zu genügen, für die sie vorbereitet sein wollen und müssen.

LITERATUR

- Schläpfer Walter: Appenzeller Geschichte, Band II, Herisau, 1972.
Emil Lutz, Peter E. Schaufelberger, Hans Hug: 100 Jahre Appenzeller-Bahn, Herisau, 1975.
Niederer Hermann: Jubiläumsschrift 100 Jahre Rorschach–Heiden-Bergbahn, Heiden, 1975.
Verwaltung SGA: 75 Jahre St.Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn, Teufen, 1964.
Brugger Daniel: Die Geschichte der Trogenerbahn 1903–1978, Speicher, 1978.

Die Verwaltungsratspräsidenten und Direktoren der appenzellischen Eisenbahnen seit deren Gründung

APPENZELLER-BAHN

a) Schweizerische Gesellschaft für Localbahnen

Präsidenten:	Dr. J. Dubs, alt Bundesrat	1872–1875
	Dr. K. Stehlin	1876–1879
	Dir. H. La Roche-Burckhardt	1880–1884
Direktoren:	J. Bosshard	1872–1875
	D. Schefer	1876–1882
	B. Kirchhofer-Tobler	1883–1884

b) Appenzeller-Bahn-Gesellschaft:

Präsidenten:	Emanuel Meyer, Oberst	1885–1886
	U. A. Schiess, Kantonsrat	1887–1911
	E. Tanner-Fritsch	1912–1916
	H. Ruckstuhl, Oberst	1917–1947
	W. Ackermann, Ständerat	1948–1959
	Dr. Joachim Auer	1960–1971
Direktoren:	E. Vitzthum, Regierungsrat	seit 1972
	C. Schreck, Ingenieur	1885–1891
	A. Egli, Ingenieur	1892–1896
	J. Bünzli, Ingenieur	1897–1908
	K. Greulich, Ingenieur	1909–1914
	Vakant	1915–1916
	¹ F. Schnurrenberger	1917–1928
	J. Schläpfer	1929
	W. Zobrist, Ingenieur	1930–1966
	Dr. J. Auer, Präsident	ad. int. 1966–1970
² J. Hardegger	seit 1970	

¹ Gemeinschaftsdirektion AB/SGA 1922–1928

² Gemeinschaftsdirektion AB/SGA seit 1970

RORSCHACH-HEIDEN-BERGBAHN

Präsidenten:	C. Stähelin-Bucknor, Basel	1875–1891
	C. Sonderegger, Nationalrat, Heiden	1892–1899
	C. Sonderegger, Ingenieur, Zürich	1899–1900
	Dr. H. Altherr, Heiden	1900–1922
	C. Hintermeister, Gemeindeammann, Rorschach	1922–1925
	C. Sonderegger, a. Regierungsrat, Heiden	1925–1940
	Keller, Stadttingenieur, Rorschach	1941–1954
	E. Grob, Stadtammann, Rorschach	1954–1965
	Kurt Sonderegger, Heiden	1965–1976
	H. Herzog, Stadtrat, Rorschach	seit 1976
Direktoren/ Betriebschefs (BC):	J. A. Haltmeyer, BC, Heiden	1875–1909
	Heinrich Hotz, BC, Heiden	1909–1932
	H. Keller, BC/Direktor, Heiden	1932–1965
	E. Grob, Nationalrat, Rorschach, Direktor	1966–1976
	J. Schlegel, BC, Heiden	seit 1976

BERGBAHN RHEINECK-WALZENHAUSEN

Präsidenten:	Titus Rohner, Regierungsrat	1896–1910
	Reinhard Kellenberger, Regierungsrat	1910–1920
	Johann Kellenberger, Oberrichter	1920–1939
	Heinrich Custer, Gemeindeammann	1939–1941
	Ernst Rohner, Gemeindehauptmann	1941–1949
	Eugen Blatter, Kantonsrat	1949–1971
	E. Vitzthum, Regierungsrat	seit 1972
Betriebschefs:	G. Diem	1896–1898
	Joh. Ammann	1898–1944
	Eugen Stöckli	1945–1949
	Ernst Rohner	1949–1955
	Georg Legler	1955–1966
	E. Grob, RHB	1967–1976
	J. Schlegel, RHB	seit 1976

ST.GALLEN-GAIS-APPENZELL-ALTSTÄTTEN-BAHN

Präsidenten:	Daniel Wirth-Sand, St.Gallen	1887–1890
	Joh. Zuberbühler, Landammann, Gais	1890–1904
	J. Eisenhut-Schäfer, Regierungsrat, Gais	1904–1919
	L. Kilchmann, Stadtrat, St.Gallen	1919–1925
	E. Tanner, Gemeindehauptmann, Teufen	1925–1953
	A. Hofstetter, Landammann, Gais	1953–1972
	E. Vitzthum, Regierungsrat, Walzenhausen	seit 1972
Direktoren:	Otto Sand	1889–1893
	Hermann Jäggi	1893–1905
	Emil Jäckli	1905–1919
	Hans Bürgi	1919–1922
	¹ Fritz Schnurrenberger	1922–1945
	Walter Storrer	1946–1956
	A. Hofstetter, Präsident	ad. int. 1956–1970
² J. Hardegger	seit 1970	

¹ Gemeinschaftsdirektion AB/SGA 1922–1928

² Gemeinschaftsdirektion AB/SGA seit 1970

TROGENER-BAHN

Präsidenten:	Otto Hohl, Gemeindehauptmann, Trogen	1900–1928
	Gustav Altherr, Landammann, Speicher	1928–1950
	Hans W. Schefer, Kantonsrat, Speicher	1950–1961
	Eugen Hutterli, Gemeindehauptmann, Speicher	1961–1976
	Rudolf Widmer, Gemeindehauptmann, Trogen	seit 1976
Direktoren:	Hugo Studer, Ingenieur	1902–1906
	Karl Becker, Ingenieur	1906–1912
	E. Charles, Ingenieur, Speicher	1912–1933
	G. Altherr, Präsident	ad int. 1933–1949
	³ F. Joss, Ingenieur VBSG, St.Gallen	1950–1961
	Daniel Brugger, Speicher	1961–1980
Walter Spälty, Speicher	seit 1980	

³ Gemeinschaftsdirektion VBSG/TB 1950–1961

	AB	RHB	RhW	SGA	TB
<i>Betriebseröffnung</i>					
Winkeln–Herisau (aufgehoben 1. 10. 1913)	12. 04. 1875	06. 09. 1875	27. 06. 1896		10. 07. 1903
Herisau–Urnäsch	20. 09. 1875				
Urnäsch–Appenzell	28. 10. 1886				
Appenzell–Wasserauen	12. 07. 1912				
Gossau–Herisau	01. 10. 1913			01. 10. 1889 01. 07. 1904 17. 11. 1911	
St. Gallen–Gais					
Gais–Appenzell					
Altstätten–Gais					
<i>Technische Angaben</i>					
Betriebslänge	32,014 km	7,108 km	1,898 km	28,733 km	9,831 km
Spurweite	1000 mm	1435 mm	1200 mm	1000 mm	1000 mm
Stromsystem	1600 V =	15 000 V	650 V =	1000 V =	1000 V =
Grösste Neigung	37% Adh.	90% Zrd.	250% Zrd.	160% Zrd.	75% Adh.
Kleinster Kurvenradius	90 m	150 m	150 m	30 m	25 m
Anzahl Tunnel	2 (99 m)	–	2 (385 m)	–	–
Anzahl Brücken über 2 m Länge	37	3	5	19	1
<i>Stationen</i>					
Anzahl Stationen und Haltestellen	14	8	3	21	13
Höchstgelegene Station oder Haltestelle	899 m ü. M.	794 m ü. M.	672 m ü. M.	971 m ü. M.	938 m ü. M.
Tiefstgelegene Station oder Haltestelle	638 m ü. M.	398 m ü. M.	405 m ü. M.	430 m ü. M.	667 m ü. M.

Bildquellennachweis

Seite 12	Archiv AB
Seite 14	Gross, St.Gallen
Seite 15	Archiv A. Wild, Appenzell
Seite 16	Archiv AB
Seite 17	Archiv AB
Seite 20	Gross, St.Gallen
Seite 22	MFO, Oerlikon
Seite 23	MFO, Oerlikon
Seite 25	SIG, Neuhausen
Seite 28	Archiv RHB
Seite 30	Archiv RHB
Seite 31	MFO, Oerlikon
Seite 33 oben	H. Waldburger
Seite 33 unten	Gross, St.Gallen
Seite 34 oben	Archiv RHB
Seite 34 unten	D. Heer
Seite 37 oben	Sammlung E. Minikus
Seite 37 unten	Saurer, Arbon
Seite 38 oben	E. B. Leutwiler
Seite 38 unten	H. Waldburger
Seite 41 oben	Archiv SGA
Seite 41 unten	Archiv SGA
Seite 42	Archiv SGA
Seite 44	Dr. Schelling
Seite 45	SIG, Neuhausen
Seite 46	G. Burner
Seite 48 oben	Archiv SGA
Seite 48 unten	Th. Horn
Seite 49	E. Lutz
Seite 53	Archiv TB
Seite 54	Zentralbibliothek Zürich
Seite 55	Archiv TB

Seite 57 F. Stäuble
Seite 58 W. Spälty
Seite 59 K. Lanker
Seite 61 oben D. Heer
Seite 61 unten FWA, Altenrhein

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorgeschichte und Verkehrspolitik	3
Erschliessung des Appenzellerlandes durch Eisenbahnen	5
Die Appenzeller-Bahn (AB)	11
Gründungsgeschichte	11
Bau und Betrieb	12
Technische Erneuerung	21
Elektrifikation	22
Fusion AB/AWW	24
Die Rorschach–Heiden-Bergbahn (RHB)	26
Gründungsgeschichte	26
Bau und Betrieb	27
Elektrifikation	29
Technische Erneuerungen	32
Die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW)	36
Bau und Betrieb	36
Die St.Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn (SGA)	39
Gründungsgeschichte	39
Bau und Betrieb	40
Elektrifikation	46
Altstätten–Gais-Bahn	47
Fusion SGA/AG	47
Technische Erneuerungen	50
Die Trogener-Bahn (TB)	51
Gründungsgeschichte	51
Bau und Betrieb	52
Technische Erneuerung	58
Nebenbetriebe	62
Die Bodensee–Toggenburg-Bahn (BT)	63
Bedeutung für den Kanton Appenzell	63

Unverwirklichte Bahnprojekte 64

Schlussgedanken 67

Anhang 1: Die Verwaltungsratspräsidenten und Direktoren 68

Anhang 2: Technische Angaben 71

Bildquellennachweis 72

In der Schriftenreihe «Das Land Appenzell» sind erschienen:

Heinrich Altherr:	Die Sprache des Appenzeller Volkes Erzählig: De goldig Schlössel	1
Hans Heierli/Theo Kempf:	Bau und Entstehung des Alpsteins	2
Walter Schläpfer:	Die Landsgemeinde von Appenzell-Ausserrhoden	3
Rudolf Widmer:	Die Pflanzenwelt des Appenzellerlandes	4
Hans Schläpfer/Walter Koller:	Appenzeller Volksmusik	5
Stefan Sonderegger:	Der Alpstein im Lichte der Bergnamengebung	6/7
Hans Meier:	Das Appenzellerhaus	8/9
Jakob Altherr:	Johann Ulrich Fitzli 1798–1855	10
Emil Walser:	Die appenzellischen Gewässer	11
Pater Dr. Ferdinand Fuchs/ Hans Schläpfer:	Festbräuche im Appenzellerland	12
Daniel Brugger:	Die appenzellischen Eisenbahnen	13/14

Weitere Hefte in Vorbereitung

Der Verlag Appenzeller Hefte, anlässlich der 450-Jahrfeier der Kantone Appenzell 1963 gegründet, verfolgt mit der Herausgabe der Schriftenreihe «Das Land Appenzell» einen ideellen Zweck. Er will damit zur Kenntnis von Land und Volk am Säntis beitragen.

Unsere Bestrebungen werden unterstützt u. a. durch die Regierung des Kantons Appenzell A. Rh., durch die Standeskommission von Appenzell I. Rh., durch den Appenzellischen Heimatschutz, durch die staatsbürgerliche Arbeitsgruppe der Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft, durch die Appenzellische Naturwissenschaftliche Gesellschaft und durch die Appenzell-Ausserrhodische Kantonalbank.

