

Hochfliegende Pläne vor 100 Jahren : Eisenbahnprojekt Trogen - Heiden - Walzenhausen

Autor(en): **Eggenberger, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **291 (2012)**

PDF erstellt am: **25.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515311>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hochfliegende Pläne vor 100 Jahren: Eisenbahnprojekt Trogen–Heiden–Walzenhausen

PETER EGGENBERGER

«Gais ist in die Reihe der appenzellischen Eisenbahnknotenpunkte getreten», frohlockt der Chronist im appenzellischen Jahrbuch 1911. Die am 17. November 1911 erfolgte Eröffnung der Gais-Altstätten-Bahn verstärkte die Bemühungen in Walzenhausen, Wolfhalden und Heiden, wo einflussreiche Kreise bis zum Ausbruch

des Ersten Weltkriegs (1914) auf eine Verlängerung der Trogener Bahn bis ins äussere Vorderland und damit auf den Aufstieg zum Eisenbahnknotenpunkt hofften.

In der zweiten Hälfte der 1850er-Jahre wurde etappenweise die Bahn von Winterthur nach St. Gallen (1856) und weiter bis Rorschach, Rheineck (1857),

Altstätten, Buchs und Chur (1. Juli 1859) eröffnet. Das Bahnfiel erfasste nun auch das Appenzellerland. Bereits im Jahre 1872 verlangte eine in Walzenhausen durchgeführte Volksversammlung eine Bahn von Herisau oder gar Urnäsch bis Walzenhausen. Diese Idee wurde aber bald einmal fallengelassen, suchte man doch in erster Linie den An-

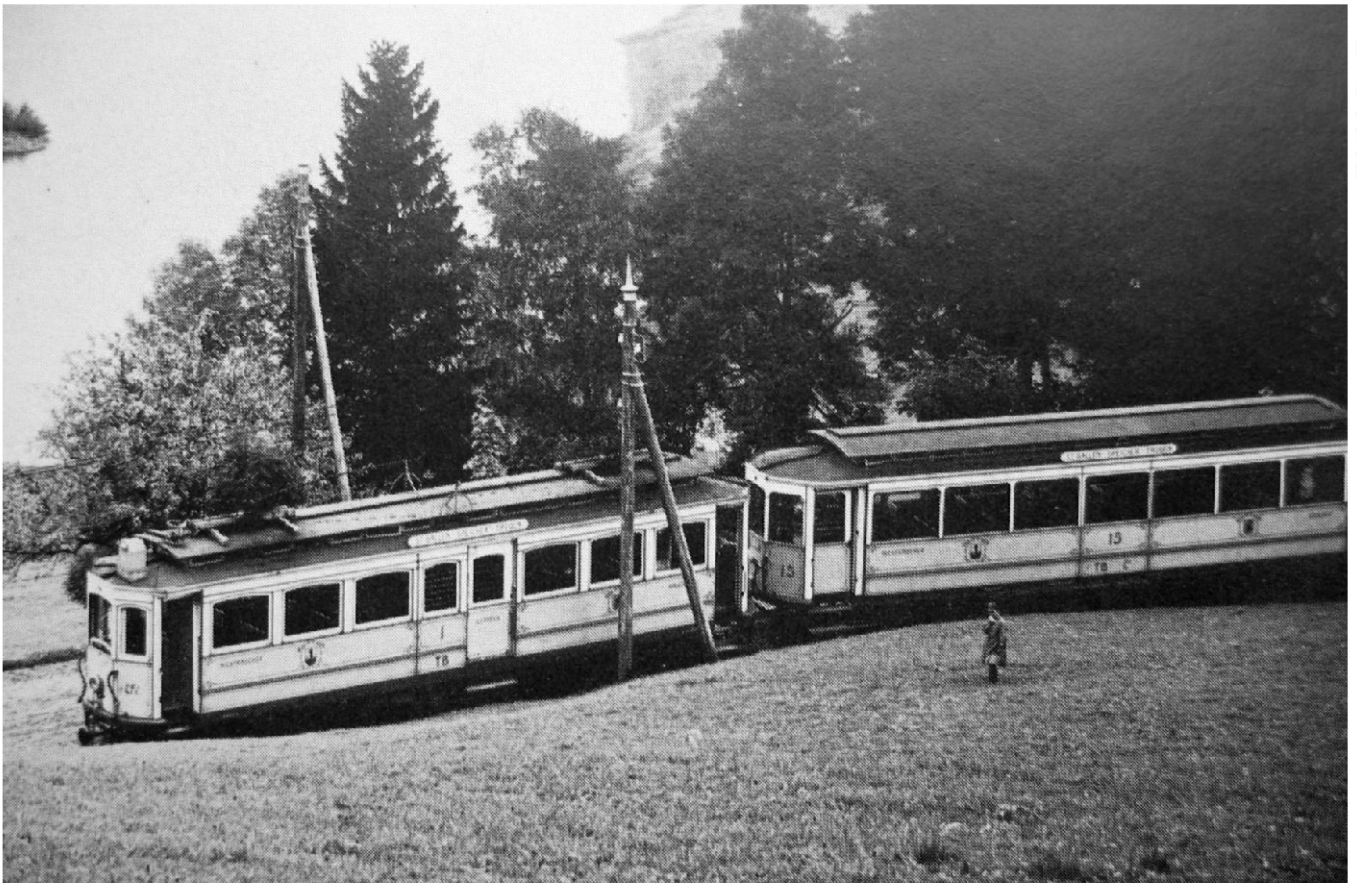


Bild: Peter Eggenberger

Die 1903 eröffnete Strassenbahn St. Gallen–Speicher–Trogen sollte in Richtung Vorderland bis Walzenhausen weitergeführt werden. Ab 1910 rechnete man mit der Verwirklichung des hochfliegenden Projekts.

schluss ans schweizerische Schienennetz. 1875 wurden mit den Linien Winkeln–Herisau und Rorschach–Heiden die ersten Bahnen im Appenzellerland realisiert. Das vor allem punkto Tourismus mit Heiden konkurrierende Walzenhausen kam schliesslich 1896 ebenfalls zu einer Bahn, die nach Rheineck führte.

Der Traum vom Eisenbahnknotenpunkt

Obwohl Heiden und Walzenhausen nun über einen Bahnhof verfügten, schielten touristische und wirtschaftliche Kreise der beiden Vorderländer

Gemeinden nach Gais, und gerne hätte man sich ebenfalls mit dem Attribut «Eisenbahnknotenpunkt» geschmückt. Die 1903 erfolgte Eröffnung der bereits elektrisch betriebenen Bahn St. Gallen – Speicher – Trogen liess den Traum von einer Fortsetzung nach Wald, Heiden, Wolfhalden und Walzenhausen und damit den Aufstieg zum Eisenbahnknotenpunkt in greifbare Nähe rücken. Rehetobel brachte zusätzlich einen im Kaien/Scheidweg abzweigenden Seitenast ins Gespräch. Der mit der Projektierung beauftragte Ingenieur Becker, Speicher, reichte 1908 beim Eidgenössischen Post- und Eisen-

bahndepartement in Bern ein Gesuch für die ab Trogen das Vorderland erschliessende Bahn ein.

Weitere Bahnpläne im Appenzeller Vorderland

1909 wurde die Konzession der weiterführenden Bahn von Trogen bis Walzenhausen erteilt, und im Vorderland rechnete man mit einer baldigen Verwirklichung des Vorhabens. Von «Bern» ebenfalls gutgeheissen wurden die in den gleichen Jahren projektierten Strassenbahnen St. Gallen–Grub-

Ein Kuriosum: Das Tram der RhW

Die ausschliesslich mit dem Gewicht von Wasser in Bewegung gesetzte Standseilbahn Rheineck–Walzenhausen (RhW) hatte die Talstation gezwungenermassen am Fusse des Berges zu erstellen. Dadurch waren die Passagiere gezwungen, den fast einen Kilometer langen Weg zum Bahnhof Rheineck zu Fuss oder mittels aufgebotenen Fuhrwerk zurückzulegen. Der als unhaltbar empfundene Zustände führte 1909 zum Bau einer die RhW-Talstation mit dem heutigen SBB-Bahnhof verbindenden Trambahn. Am 2. Oktober 1909 wurde ein mit Benzin betriebener Tramwagen seiner Bestimmung übergeben. Um bei Pannen gewappnet zu sein, setzte die RhW Anfang 1910 einen zweiten, mit Strom betriebenen Tramwagen ein. Allerdings kam es immer wieder vor, dass beide Trams ihren Dienst versagten. Der Umbau der RhW im Jahre 1958 führte zu einer direkten Linie Walzenhausen bis Rhein-



Tram der RhW beim Bahnhof Rheineck. Im Hintergrund der Wagen des bereits 1906 eröffneten Automobilkurses Rheineck–Lutzenberg–Wolfhalden–Heiden.

eck SBB, womit die beiden Wagen der Standseilbahn sowie die beiden Tramfahrzeuge verschwanden.

Heiden (samt Abzweigung im Riemen, Grub, nach Rehetobel) sowie Rheineck–Lutzenberg–Wolfhalden–Heiden. Kaum aber lagen die Bewilligungen vor, wurde es still um die Bahnprojekte zur weiteren Erschliessung des Vorderlandes. Gebaut hingegen wurden die Linie Altstätten–Stoss–Gais (eröffnet 1911), der von Appenzell nach Wasserauen führende erste Abschnitt der Säntisbahn (1912) sowie die Linie Gossau–Herisau (1913) als Ersatz für die aufgehobene Strecke Winkeln–Herisau.

Weltkrieg und Postautos bodigen die Bahnpläne

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs (1914) verschwanden die Vorderländer Bahnprojekte endgültig in tiefen Schubladen. Ab 1920 gelangten ab Heiden mit gutem Erfolg Postautos auf verschiedenen Linien zum Einsatz, und diesbezüglich gute Erfahrungen hatte man mit dem bereits 1906 eröffneten Automobilkurs Rheineck–Lutzenberg–Wolfhalden–Heiden gemacht. Der Siegeszug der Postautos war nicht mehr aufzuhalten, womit die Pläne für neue Appenzeller Bahnlinien endgültig vom Tisch waren. Auch die Säntisbahn musste letztendlich schweren Herzens auf eine Weiterführung ab Wasserauen in Richtung Alpstein verzichten, nachdem 1935 die Luftseilbahn Schwägalp–Säntis Wirklichkeit geworden war.



Die Gais-Altstätten-Bahn (hier ein Zug beim Stadtbahnhof in Altstätten) wurde am 17. November 1911 festlich eröffnet.



1912 wurde die von Appenzell bis Wasserauen führende Säntisbahn eröffnet. Geplant war eine Weiterführung auf den Säntis, und noch lange nach der Eröffnung der Säntis-Luftseilbahn (1935) trugen die Waggons stolz die Aufschrift «Saentis-Bahn».