

Aus der Pionierzeit der Autobusse

Autor(en): **Fuchs, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **294 (2015)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515346>

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.

Aus der Pionierzeit der Autobusse

THOMAS FUCHS

«Der vom Benzinmotor ausströmende und gelegentlich auch zu den Nasen der Aussenpassagiere dringende Gasgeruch ist kein derart penetranter, dass ihn nicht selbst empfindliche Riechorgane ohne Missbehagen zu ertragen vermöchten», hielt der Zeitungskorrespondent nach einer «Automobil-Probefahrt» von St. Peterzell nach Herisau am Sonntag, 5. Juni 1904, begeistert fest. Die Fahrt selbst dürfe «als eine ruhige und angenehme bezeichnet werden, was auch für die Stehplätze gilt, indem der Aufenthalt auf der Plattform keineswegs, wie zu vermuten nahe liegt, unter einer Erschütterung leidet, die als lästig empfunden werden könnte.» Er wünschte dem Unternehmen «Glückauf».

Zwei sehr seltene Fotografien, die neulich in die Sammlung des Museums Herisau kamen, geben Anlass, Rückschau auf den ersten Autobus-Betrieb im Appenzellerland zu halten.

Die eingesetzten Fahrzeuge

Das eingesetzte «Zukunftsvehikel» war «ein schmucker, in praktisch hellgelbem Ton bemalter, sich sehr vorteilhaft und durchaus nicht schwerfällig präsentierender Wagen, der in seinem Innern bequeme Sitzplätze für 10 Personen bot, wozu noch 4 Steh-

plätze auf der hintern Plattform kamen; der Vordersitz ist für Wagenführer und Kondukteur bestimmt, die Gesamtbelastung demnach auf 16 Personen berechnet. Das Gewicht des Wagens beträgt etwas zu 46 Zentnern und die Motorkraft 25 bis 27 Pferdekkräfte.» Drei solche Fahrzeuge nahmen ab Mitte Juni 1904 den regulären Liniendienst zwischen Herisau und St. Peterzell auf. Es

handelte sich um Busse des Fabrikats «F. Martini Type M8, P 14». Benzinmotor und Chassis fertigte die «Aktiengesellschaft vormals F. Martini & Co» in Frauenfeld, die Aufbauten die «Carrosserie Geissberger» in Zürich. Die maximale Geschwindigkeit lag bei 20 Stundenkilometern.

Diese ersten überhaupt zur Verfügung stehenden Autobusse kamen seit Mitte August 1903

Regierungsrat von Appenzell A. Od.
28. Juli 1904
Appenzell A. Od. 20
St. 338. Appenzell

Automobil-Verbindung

St. Peterzell-Herisau

Fahrplan vom 15. Juli bis 30. Sept. 1904.

		I.	III.	V.	VII.	IX.	XI.	XIII.	XV.
St. Peterzell	ab	5 ⁵⁵	—	—	10 ⁵⁰	—	2 ⁴⁵	5 ³⁵	—
Schönengrund	an	6 ¹³	—	—	11 ⁰⁸	—	3 ⁰³	5 ⁵³	—
Schönengrund	ab	6 ¹⁵	7 ³⁰	9 ²⁵	11 ¹⁰	12 ⁵⁰	3 ⁰⁵	5 ⁵⁵	7 ³⁰
Waldstatt	an	6 ⁴²	7 ⁵⁷	9 ⁵²	11 ³⁷	1 ¹⁷	3 ³²	6 ²²	7 ⁵⁷
Waldstatt	ab	—	7 ⁵⁹	—	11 ³⁹	1 ¹⁹	3 ³⁴	6 ²⁴	—
Herisau	an	—	8 ¹⁷	—	11 ⁵⁷	1 ³⁷	3 ⁵²	6 ⁴²	—

App.-Bahn: Von Herisau nach Winkeln 8²² 1²³ 2⁰³ 4¹³ 6⁴³

Anmerkung: Bilettaggabe für bestimmte Kurse:
St. Peterzell: „Schäfle“, Wald-Schönengrund: „Krone“,
Waldstatt: „Hirschen“, Herisau: Bahnhof-Restaurant. *Kassa*.

		II.	IV.	VI.	VIII.	X.	XII.	XIV.	XVI.
Herisau	ab	—	9 ⁰⁰	—	12 ⁰⁰	1 ³⁹	4 ⁰⁰	6 ⁴⁵	—
Waldstatt	an	—	9 ¹⁸	—	12 ¹⁸	1 ⁵⁷	4 ¹⁸	7 ⁰³	—
Waldstatt	ab	6 ⁵⁰	9 ²⁰	10 ⁰⁰	12 ²⁰	1 ⁵⁹	4 ²⁰	7 ⁰⁵	8 ⁰⁰
Schönengrund	an	7 ¹⁷	9 ⁴⁷	10 ²⁷	12 ⁴⁷	2 ²⁶	4 ⁴⁷	7 ³²	8 ²⁷
Schönengrund	ab	—	9 ⁴⁹	—	12 ⁴⁹	—	4 ⁴⁹	7 ³⁴	—
St. Peterzell	an	—	10 ⁰⁷	—	1 ⁰⁷	—	5 ⁰⁷	7 ⁵²	—

Buchdruckerei W. Schüssler & Zwickli, Herisau.

Bild: Staatsarchiv AR

Fahrplan für den Sommer 1904.

schon auf der Strecke Flawil–Degersheim zum Einsatz. Es folgten neben der hier vorgestellten die Linien Münchwilen–Turbenthal und Yverdon–Moudon. Auch nach Berlin, London und Caserta (Süditalien) lieferte die Firma Martini Busse. Sie mussten aber teils wegen Bankrotts der Besteller, teils wegen technischer Mängel wieder zurückgenommen werden. Weitere Verluste brachten die Probefahrten und der damit verbundene starke Verschleiss an Gummireifen, die allein im Jahr 1905 Kosten von 83 000 Franken verursachten, sowie ein verunglücktes

Engagement in den USA. Das Unternehmen geriet in Liquiditätsschwierigkeiten.

Mit zwei Bussen der bereits wieder aufgelösten Linie Münchwilen–Turbenthal nahm im März 1905 die «Automobil-Gesellschaft Stein-Hundwil A.-G.» den Betrieb auf der Strecke Waldstatt–Stein–St. Gallen auf. Im Mai 1906 folgte die «Automobil Rheineck-Heiden A.G.».

Reaktionen auf das neue Angebot

Die Freude über die geplante Busverbindung war gross. Wenigs-

tens für den Personenverkehr zeichnete sich endlich eine zukunftsgerichtete Lösung ab, nachdem 1877 und 1899 Projekte für eine Schmalspurbahn Waldstatt–Schönengrund–St. Peterzell gescheitert waren. Das Aktienkapital für die «Automobil-Gesellschaft St. Peterzell-Herisau A.-G.» im Betrag von 63 000 Franken wurde innert weniger Tage gezeichnet.

Widerstand gab es von der «Appenzeller Bahn». Sie wollte auf der Teilstrecke Herisau–Waldstatt keine Konkurrenz dulden. Die Konzession auferlegte der Automobil-Gesellschaft deshalb,



«441. Waldstatt. Kurhaus Hirschen». Fahrzeug Nr. 1, Frühjahr 1905.

die Fahrzeiten für ihre Busse in die Lücken zwischen den Zügen zu legen und im Herisauer Bezirk Säge «in der Form eines Tramverkehrs» mindestens drei zusätzliche Haltestellen zu bedienen. Die dortigen Fabriken beschäftigten zwischen 600 und 700 Arbeitskräfte.

Die Bewohner dieses Bezirks freuten sich über das neue Angebot, es gab aber auch Proteste. An einer Versammlung der Lesegesellschaft Säge im März 1905 wurde die Frage gestellt, «ob denn das Automobil St. Peterzell-Herisau berechtigt sei, auf einer so frequentierten Strasse, wie die Sägestrasse, so rasch zu fahren, wie dies in letzter Zeit öfters der Fall gewesen ist». Im August diskutierte man erneut verschiedene Klagen «über gelegentlich ziemlich rücksichtsloses Dahinfahren von Vehikeln der Automobil-Gesellschaft».

Obwohl die maximale Geschwindigkeit der Busse bei 20 km/h lag, bedeutete dies im Empfinden der Leute einen Quantensprung. Auch die ungewohnten Motorengräusche, die Abgase und die bei Trockenheit entstehenden grossen Staubfahnen waren neu. Erstaunlich gelassen reagierten dagegen die



Fahrzeug Nr. 2 mit voll besetzter Plattform vor dem Kurhaus Hirschen in Waldstatt, wohl 1905.

Pferde, zumindest wenn wir dem eingangs zitierten Journalisten Glauben schenken; «freilich tat auch der Wagenführer, sobald er ein Stutzigwerden derselben bemerkte, sein Bestes, um unangenehme Zwischenfällen zum vornherein wirksam vorzubeugen, indem er die Fahrgeschwindigkeit entsprechend reduzierte oder gänzlich anhielt.»

Die Automobile mischten sich als neue Exoten unter Verkehrs-

teilnehmer, die zu Fuss, zu Pferd, mit Fuhrwerken oder auf dem Fahrrad unterwegs waren. Auch letztere eckten mit ihren Tempi immer wieder an. 1901 waren im Kanton Appenzell Ausserrhoden vier Motorwagen immatrikuliert, zwei von ihnen in Herisau: Naturarzt Niklaus Kondratschow (1865–1932) fuhr einen Zweiplätzer, Unternehmer Gottlieb Suhner (1842–1918) einen viersitzigen Martini. 1915 waren

Statistik für das Betriebsjahr 1905				
Streckenabschnitt	Passagiere	Einnahmen	Fahrstrecke	Ertrag je Fahrkilometer
St. Peterzell–Wald-Schönengrund:	11 589	5 795.95 Fr.	13 948 km	41,6 Rp.
Wald-Schönengrund–Waldstatt:	29 173	17 503.75 Fr.	28 558 km	61,3 Rp.
Waldstatt–Herisau:	29 152	11 661.05 Fr.	16 557 km	70,4 Rp.



Ein Autobus vor dem Postgebäude in Herisau. Ansichtskarte, 1905.

in Herisau dann 12 Personen- und 10 Lastkraftwagen registriert. Den ersten LKW hatte fünf Jahre vorher die AG Cilander in Betrieb genommen. Wenig später folgte die Bleicherei Locher in Wald-Schönengrund, die für ihre täglichen Kohlentransporte ab dem Bahnhof Herisau vom Fuhrwerk auf den Lastwagen umstieg.

Rasches Ende

Obwohl die Fahrgastfrequenzen über den Erwartungen lagen, verzichtete die Automobil-Gesellschaft im Frühjahr 1905 auf eine Ausweitung auf die Strecken Herisau-Gossau und

Waldstatt-Schwellbrunn. Den Betrieb konnte sie in der Folge trotz erfreulicher Einnahmen nicht kostendeckend führen. Schuld waren der schlechte Zustand der Strassen und der damit verbundene grosse Verschleiss bei den kostspieligen Vollgummireifen, die Pannenanfälligkeit der Busse, die mangelnde Qualifikation des Personals und der hohe Abschreibungsbedarf. Die Aktionärsversammlung vom 5. April 1906 in Schönengrund beschloss deshalb, den Betrieb nur weiterzuführen, falls die bedienten Gemeinden Herisau, Waldstatt, Schwellbrunn, Schönengrund

und St. Peterzell einmalige Subventionen in der Höhe von insgesamt 12 000 Franken gewähren würden. Dazu bereit waren einzig die Stimmbürger von Schönengrund. Im August 1906 wurde deshalb der «Automobil-Betrieb» aufgegeben und die Gesellschaft liquidiert.

Quellen

- Appenzeller Zeitung 1904–1906
- Staatsarchiv Appenzell Ausserrhoden
- Gemeindearchive Herisau und Schönengrund
- Christoph Bischof: Friedrich von Martini (1833–1897). Universeller Erfinder und Konstrukteur. Meilen 1992.
- Thomas Fuchs: Schönengrund. Die Gemeinde am Hamm. Schönengrund 1995.