

Die Strecke Gais - Appenzell der Appenzeller Bahnen

Autor(en): **Bischofberger, Hermann**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Innerrhoder Geschichtsfreund**

Band (Jahr): **50 (2009)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-405452>

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.

Die Strecke Gais – Appenzell der Appenzeller Bahnen

Hermann Bischofberger

Am 1. Juli 1904 wurde auf der Strecke Gais–Appenzell der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen. Die Appenzeller Bahnen, der Historische Verein Appenzell und das «Museum Appenzell» würdigten dieses Ereignis genau hundert Jahre später mit einer Extrafahrt in historischen Fahrzeugen nach Gais, einer Besichtigung der Werkstätte «Gais», einem Kurzvortrag zur Geschichte der Bahnstrecke und einer Kleinausstellung im «Museum Appenzell».

Die Gesellschaft «Appenzeller Strassenbahn»

Auf Gebiet der beiden Halbkantone entstand 1875 als erste Eisenbahnlinie die Schmalspurstrecke von Winkeln (ab 1913 Gossau) über Herisau nach Urnäsch (1886: Fortsetzung nach Appenzell).

Im Jahre 1872 sah ein Projekt eine Eisenbahn durch ganz Ausserrhoden, also von Südwesten nach Nordosten, vor. Es scheiterte an der Topographie, also an den zahlreichen Tälern und Höhen des Kantons Ausserrhoden und damit an den Kosten.

Kräfte aus dem Appenzeller Mittelland interessierten sich für eine Bahnverbindung von St. Gallen über Teufen und Bühler nach Gais. Sie sahen auch eine Abzweigung nach Speicher und Trogen vor. Der Bahnbetrieb sollte auf die Staatsstrasse verlegt werden. Die Landsgemeinde Ausserrhodens bewilligte dies im Jahre 1884. Allerdings musste die Strasse eine ständige Breite von 4,8 Metern aufweisen. Den freien Raum konnte man ja gewiss für das Bahntrasse verwenden, denn die zahlreichen Fuhrwerke sollten ja zu Gunsten des Güterverkehrs der Bahn ohnehin weitgehend verschwinden. Die Textilindustrie im Rotbachtobel war für ihre Produkte auf eine Transportmöglichkeit angewiesen. Allerdings war der Bahnbau aus technischen Gründen nicht einfach, denn die Kurven der Staatsstrasse waren eng. Die Bahnstrecke konnte nur dank Erfindungen von Maschinenmeister Adolf Klose (1844–1923) verwirklicht werden. Adhäsions- und Zahnradbetrieb waren in die Dampflokomotiven einzubauen. Zudem mussten Kurvenradien von 30 Metern bewältigt werden. Diese Prototypen wurden daher recht kompliziert und störungsanfällig. Am 30. September 1889 wurde die Strecke festlich eröffnet.

Fortsetzung Richtung Appenzell und Säntis

Von Gais aus setzten seit 1890 Bahnprojekte Richtung Appenzell und Säntis ein. Appenzell sollte seinen Bahnhof, um den Aufwand für eine Sitterbrücke einzusparen, auf der Bleiche erhalten. Der Grosse Rat wies ein solches Ansinnen am 4. September 1890 zurück. Das Komitee erwies sich aber als hartnäckig, so dass

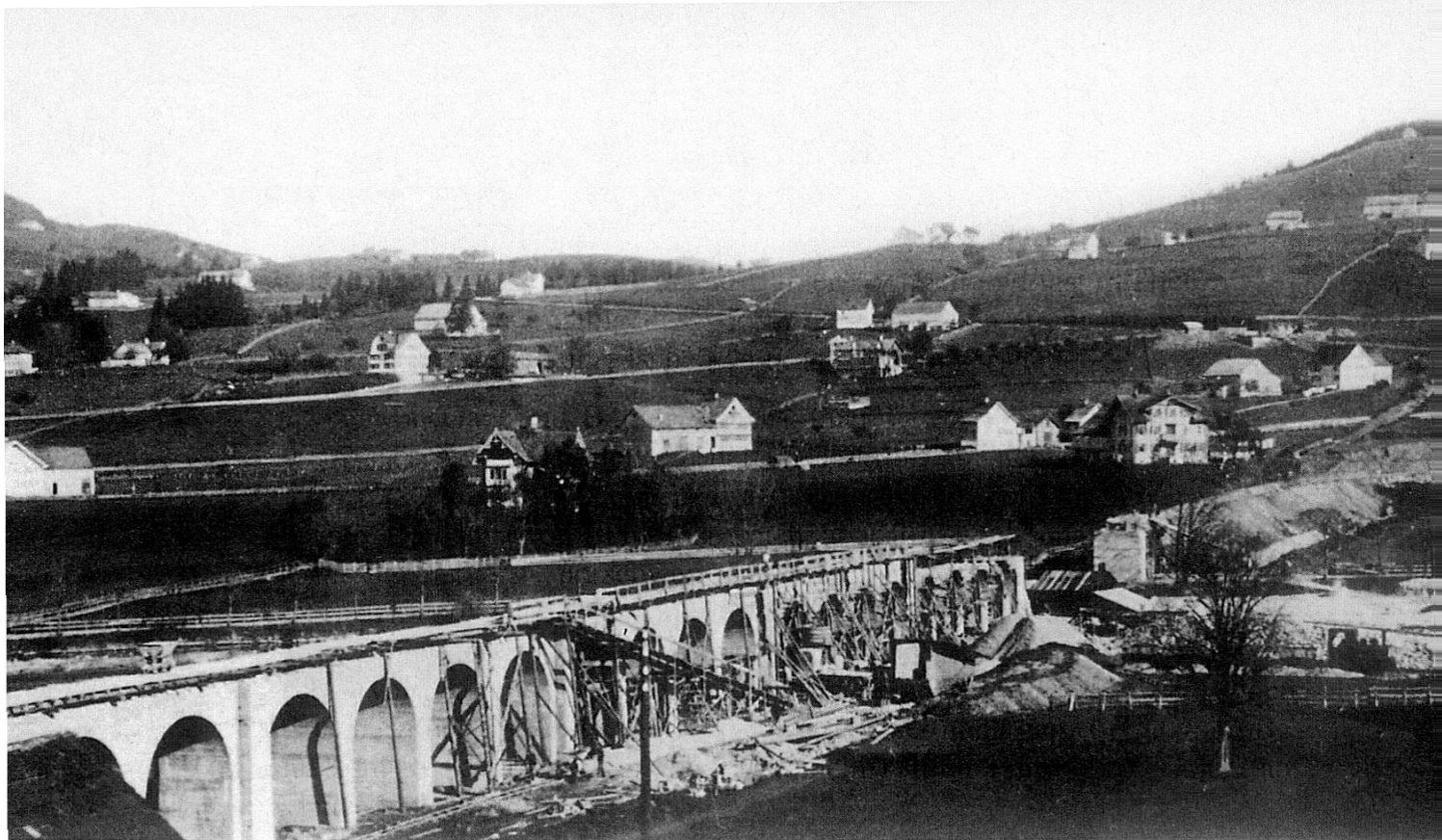


Die letzte Postkutsche aus Gais ist in Appenzell eingetroffen. Am 30. Juni 1905 wurde das neue Teilstück der Gesellschaft «Appenzeller Strassenbahn» eröffnet.

der Grosse Rat seinen Beschluss mehrmals bestätigen musste. Auf der Bleiche hätte dieses Bahnprojekt Appenzell förmlich den Rücken gekehrt und in grossem Bogen das Weite Richtung Steinegg-Weissbad-Wasserlauben-Säntis gesucht. 1894 plante die Gesellschaft «Appenzeller Strassenbahn» selbst eine Fortsetzung nach Appenzell. 1898 ergriffen Innerrhoder die Initiative zusammen mit der Maschinenfabrik Oerlikon. Dies deutet darauf hin, dass ein elektrisches Tram von Gais nach Appenzell und in die Berge hinein geplant war. Die Konzession dieser Gruppierung lief 1902 aus, so dass nun die Appenzeller Strassenbahn die Initiative zum Bahnbau nach Appenzell ergreifen konnte. Das Projekt – auch wieder meist der Strasse entlang – kostete Fr. 860 000.– (inkl. Viadukt). Eine Linienführung ohne Strassenbenützung und mit nur 30 statt 40 Promille Steigung hätte nur Fr. 75 000.– Mehrkosten verursacht und zahlreiche Sorgen der Sechziger- und Siebziger-Jahre des letzten Jahrhunderts vermieden.

Viadukt statt Erdwall

Für die Überquerung der Sitter und der Weissbadstrasse waren Eisenbrücken vorgesehen. Verbunden werden sollten sie durch einen Erdwall. Da der Bahnbau durch verschiedene streitbare Grundeigentümer verzögert wurde und das vorgesehene Material aus der Liegenschaft «Neff» («Bäbelerfrenzes») zu lehmig war, musste statt des Erddammes eine Betonbrücke, eben ein Viadukt, vorgesehen werden. Landläufig wurde er aber «Vidukt» genannt. Der Presse kann entnommen werden, dass der Betonbau damals auch aus landschaftsschützerischen Gründen einem Erdwall vorgezogen wurde. Für den Viadukt wurden aus der Sitter 2200 Kubikmeter Kies und Sand entnommen. Die Standeskommission er-



Noch fehlt das letzte Stück des Viaduktes über die Sitter.

hob hierfür keine Kosten. Die Sitterbrücke wurde von der in Näfels ansässigen Firma Bosshard erbaut. Am 10. August 1903 wurde der erste Bogen begonnen, und bereits am 17. November konnte das letzte Gewölbe geschlossen werden. Das Post- und Eisenbahndepartement verlangte eine Belastung von 160 Tonnen, und dies bei schneller Fahrt mit zwei Dampflokomotiven. Eine Nachmessung im Jahre 1978 ergab noch dieselben vorzüglichen Resultate. Der Sitterviadukt ist noch heute der längste Schmalspurviadukt der Schweiz. Seinen heutigen Standort verdankt das Schlachthaus dem Viadukt. Auf Wunsch der Appenzeller Metzger wurde nämlich geplant, das Schlachthaus über eine Rampe mit Kohle für die Dampfproduktion zu beliefern.

Die Bauarbeiten

Diese setzten am 10. August 1903 ein. Wegen des winterlichen Klimas mussten diese zwischen dem 23. Dezember 1903 und dem Frühjahr von 1904 eingestellt werden. Am Bahnbau wirkten jeweils zwischen 200 und 300 Arbeiter mit. Sie fanden sich in den Restaurants «Stossplatz» und «Zebra» ein, wo sie sich sehr wohl gefühlt haben sollen. Negativ sind sie in Innerrhoden nicht aufgefallen. Das Bauunternehmen freute sich allerdings nicht immer über seine Arbeiter, denn im Mai 1904 zogen einige davon demonstrierend mit roten Emblemen nach St. Gallen. Sie beklagten sich über die wohl zu niedrigen Löhne und die schlechten Arbeitsbedingungen. Gekostet hat die Verlängerung nach Appenzell Fr. 942 848.90 oder 22 Prozent mehr als budgetiert.

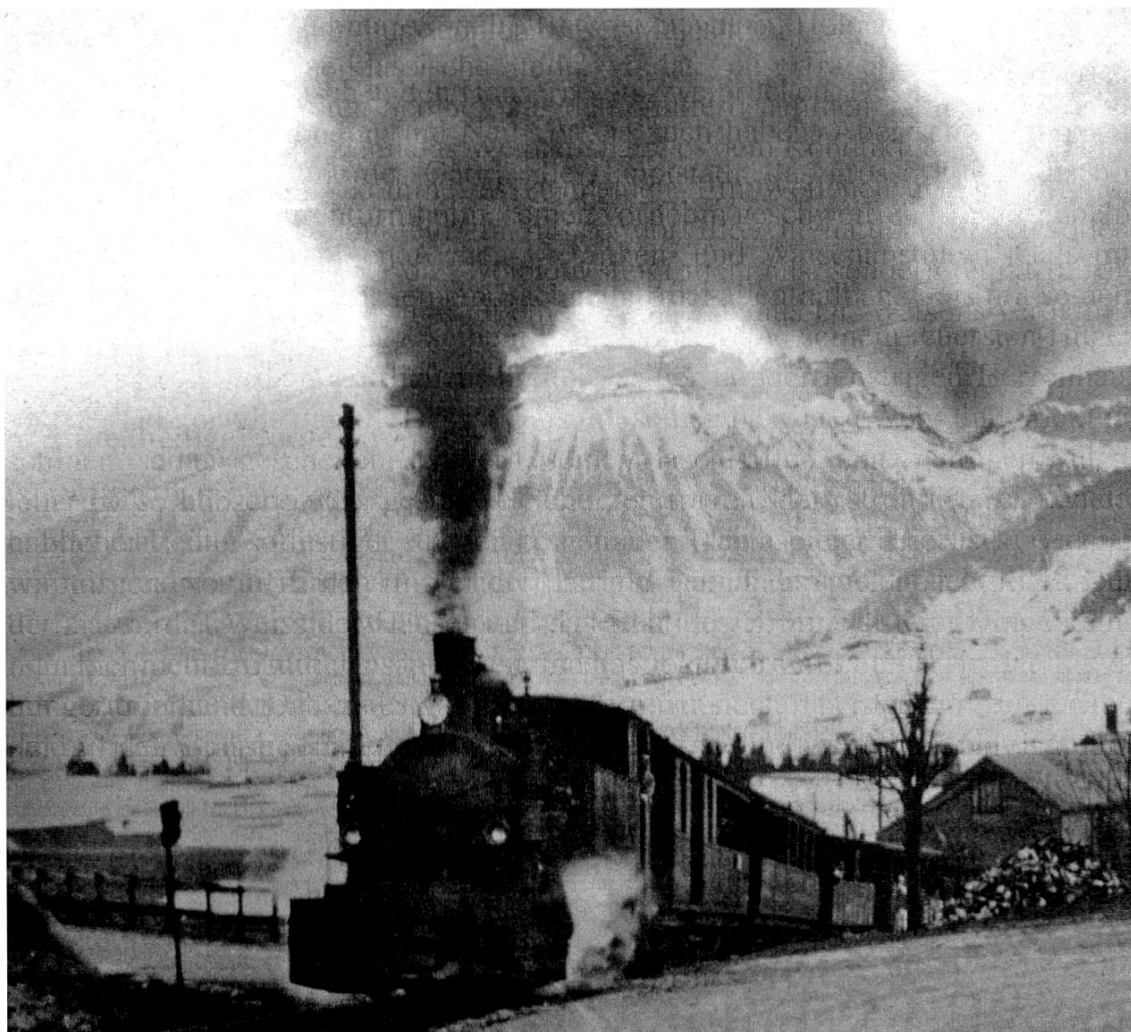
Fahrzeuge und Streckenführung

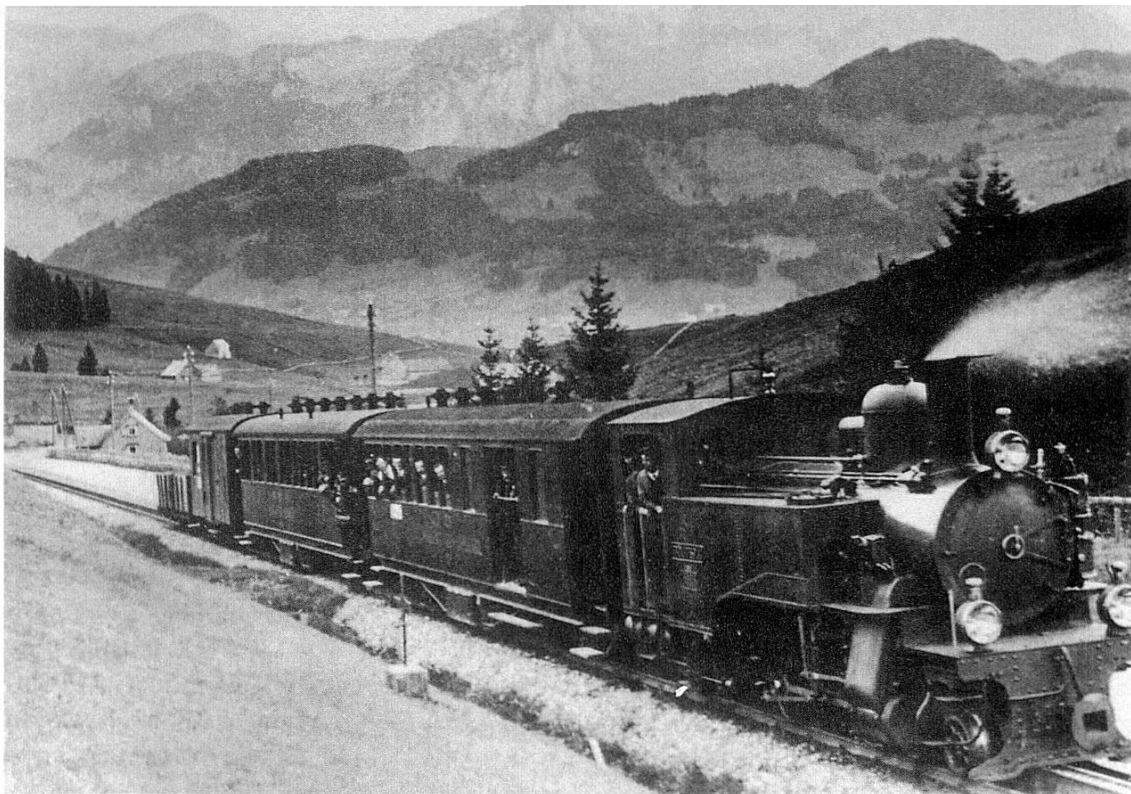
Für die nach Appenzell verlängerte Strecke mussten zwei Dampflokomotiven HG 2/4 Nr. 5 und 6 («APPENZELL» und «SAENTIS») angeschafft werden. Im Jahre 1909 folgten zwei weitere. Die Hochdruckzylinder trieben den Adhäsionsantrieb an. Über diesem lagerten die Niederdruckzylinder, die über eine Welle das Zahnrad antrieben. Das hatte zur Folge, dass bei Vorwärtsfahrt der Zahnradantrieb rückwärts laufen musste. Dampfdruck und Geschwindigkeit waren zu synchronisieren, was vom Lokführer grosse Geschicklichkeit erforderte.

Im Jahre 1904 wurden auch Personen- und Güterwagen angeschafft. Sie verkehren zum grössten Teil noch heute als historische oder Reservewagen.

Vom Sammelplatz bis zum Krüsi vor der Sitterbrücke wurde eine Zahnstange System Riggenbach-Klose eingelegt. In Gais konnte die bestehende Bahnhofanlage benützt werden. Die Einführung in diejenige von Appenzell ergab einige Schwierigkeiten, weil die Appenzeller Bahn (AB) in der neuen Linie verständlicherweise eine Konkurrenz sah. Sie gewährte einzig ein Gleis als Zufahrt vor das Aufnahmegebäude. Da dieses in die bestehende Anlage eingezwängt werden musste, war der Güterschuppen der AB um eine Gleisbreite nach Süden zu verschieben. Auf der Riedseite des Güterschuppens wurden die Güterwagen der Gaiserbahn be- und entladen. Depot, Wagenhalle und Drehscheibe wurden auf dem Freiverladeplatz «Brüggli» gebaut und mit Weichen zu 30 Metern Radius verbunden. Diese durften durch die AB nur in gerader Stellung befahren werden. Diese Engpässe sind in Appenzell erst durch den grosszügigen Umbau des Bahn-

Bei der Haltestelle Rank/Hirschberg. Nach 1913.





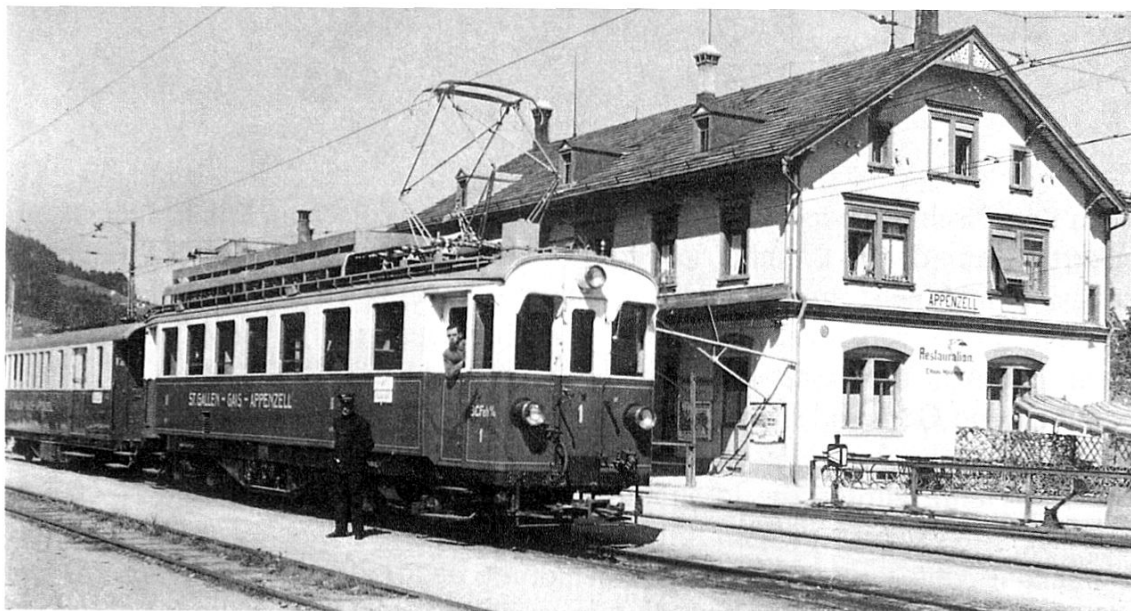
Ein Personenzug im Anstieg von Appenzell gegen den Sammelplatz, gezogen von der Dampflokomotive «FROEHLICHSEGG» (HG 2/4, Nr. 8), 1909 in Betrieb gesetzt, 1934 ausrangiert.

hofes in den Jahren von 1983 bis 1985 verschwunden. Sammelplatz und Hirschberg waren Haltestellen. Wie auch auf der Strecke St. Gallen-Gais wurden dort solche Haltestellen in Wirtschaften verlegt. Hier konnten die Wirtsräume als Wartesäle benutzt werden. Das Bedienungspersonal war ständig anwesend und konnte die Billette verkaufen. Damit das Zugspersonal bemerkte, dass jemand einsteigen wollte, wurden an den Fassaden rote Wendescheiben, später Lampen befestigt. Nicht immer war das Servicepersonal mit den tariflichen Eigenheiten der Bahn vertraut. So verlangte eine Frau E. in der Wirtschaft «Rank» zu Beginn der 1970er-Jahre ein Erstklassbillett nach St. Gallen. Ein solches konnte ihr nicht ausgehändigt werden, weil die Serviertochter nicht wusste, dass in unseren Bahnen zwei Wagenklassen bestehen.

Da die Mendlekorporation im Jahre 1942 der Elektrischen Bahn St. Gallen-Gais-Appenzell (SGA) beim Sammelplatz Boden schenkte, konnte hier eine Kreuzungsstation gebaut werden. Sie wurde im Jahre 1973 von 100 auf 120 Meter verlängert. Sie wird heute sehr stark frequentiert, weil sie eine Voraussetzung für den Taktfahrplan der AB darstellt.

Elektrifikation

Am 20. März 1929 fasste der Verwaltungsrat den Entschluss, die Gaiserbahn zu elektrifizieren. Die Kosten betragen Fr. 1 799 979.80. Angeschafft wurden fünf Triebwagen für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb (BCFeh 4/4 1-5). Sie kosteten Fr. 915 103.45 und waren damals die stärksten Triebwagen ihres Typs auf der ganzen Welt. Die besonders leistungsstarken Motoren mussten am Wagenboden aufgehängt werden. Ihre Kraft übertrugen sie mit Kardanwellen



Der elektrische Betrieb hat auch in Appenzell Einzug gehalten. Zwischen 1931 und 1937.

auf die Achsen in den Drehgestellen. Da diese Kurvenradien von nur 30 Meter bewältigen mussten, waren die Anforderungen an das Können der Ingenieure sehr gross gewesen. Es war noch die Zeit, wie mir alte Ingenieure zu berichten wussten, in der, wenn immer auf der ganzen Welt eine Lokomotive benötigt wurde, die sonst niemand bauen konnte, nur die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur dazu im Stande war. Zwei dieser Triebwagen verkehren noch heute: die Nr. 5 als historisches Fahrzeug auf den AB und die Nr. 1 als Reservefahrzeug auf einer jurassischen Museumsbahn. Die Fahrzeit verringerte sich für eine Fahrt von St. Gallen nach Appenzell von 98 (1904) beziehungsweise 76 (1930) Minuten mit Dampfbetrieb auf nunmehr 66 Minuten (Elektrischer Betrieb) und heute 44 Minuten (Fahrplan 2004). Die Elektrifizierung wurde am 22. Januar 1931 gefeiert. Landessäckelmeister Karl Locher-Streule (1878–1951) wusste am Abend zu berichten, die neuen Wagen würden derart ruhig fahren, dass man eine auf den Wagenboden fallende Nadel hören könnte. Da der Dampftrieb stossweise erfolgt, der Elektromotor aber gleichmässig fährt, konnte die Zahnstange 1932 zwischen Meistersrüte und dem Restaurant «Rössli» entfernt werden. Die Gefahr des Schleuderns, also des Leerlaufens besonders auf feuchtem oder mit Laub belegtem Geleise erforderte keine Zahnstange mehr. Gefahr bestand höchstens noch dann, wenn die Lausbuben an der Weissbadstrasse (Raymond Broger und die Brüder der Familie Kölbener) mit Schmierseife das Adhäsionsverhalten der Bahn zu beeinflussen versuchten. Die Zahnradstrecke vom «Rössli» bis zum «Rank» konnte dank neuer Technik 1977 entfernt werden.

Bahn oder Bus?

Diese Frage hat nicht nur die SGA-Verantwortlichen, sondern auch unsere Politik während Jahrzehnten beschäftigt. Während des Zweiten Weltkrieges war Benzin ein rarere Artikel. Die Bahnen wurden daher gerne benutzt und konnten auch positive Rechnungsabschlüsse vorweisen. Dass diese rosige Situation sich

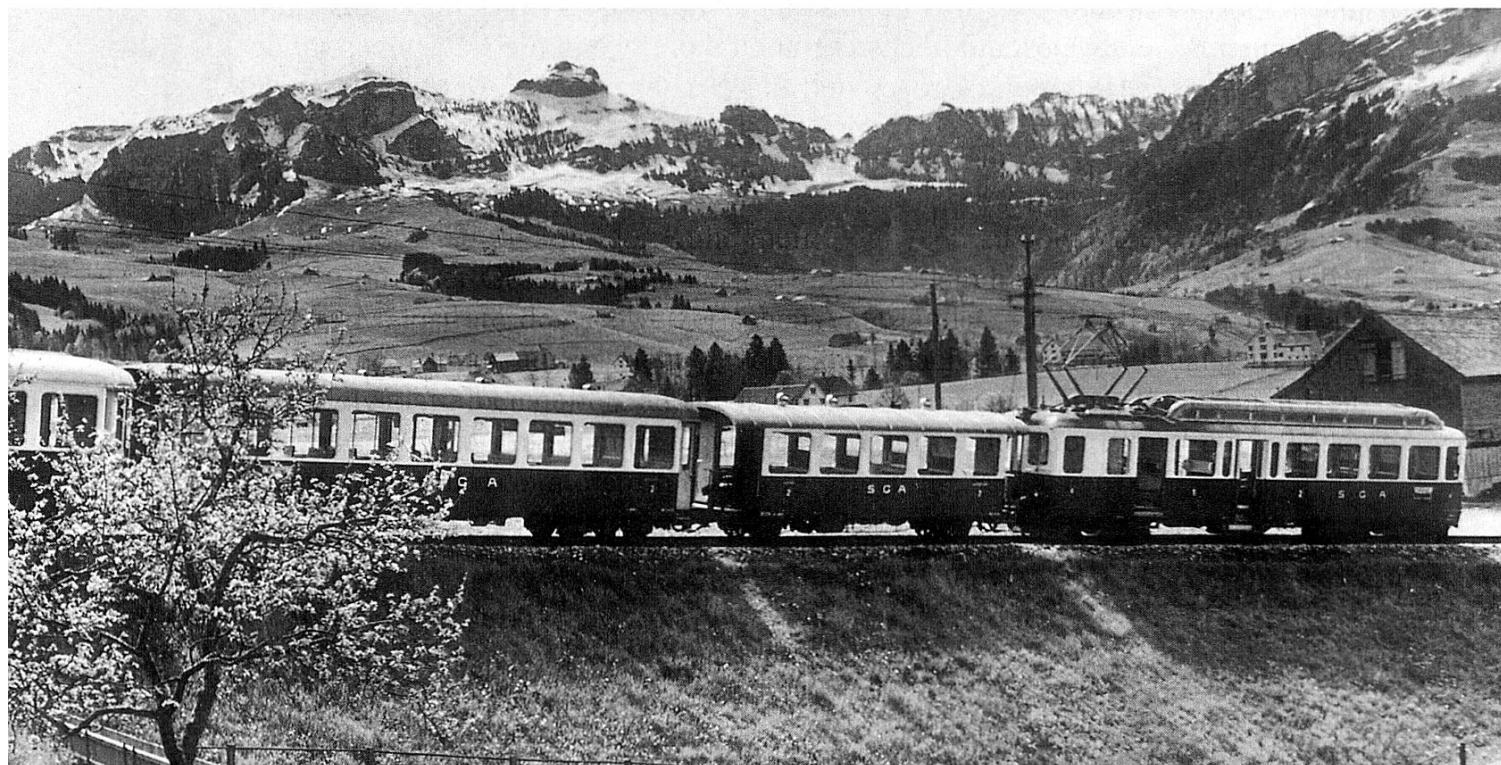
nach Kriegsschluss wieder ändern würde, war vorauszusehen. Die Eidgenossenschaft begann daher, Bahnbetriebe zu sanieren, forderte aber auch Rationalisierungsmaßnahmen. In den beiden Kantonen Appenzell hiess dies: Fusion der damals vier verschiedenen Bahnbetriebe. Gelungen sind nur zwei Zweierfusionen. Die Altstätten-Gais-Bahn kam daher am 1. Januar 1948 zur SGA. Bund, Kantone und Gemeinden gewährten nun Beiträge von Fr. 2 160 000.–. Im Jahre 1964 konnten noch drei Personenwagen B 81–83 aus eigenen Mitteln angeschafft werden. Dann wurden die Rechnungsabschlüsse der SGA defizitär. Noch immer befassten sich Gutachten mit der Frage Bahn oder Bus. 1970 lag dann das Gutachten Angehrn vor, das die Beibehaltung des Bahnbetriebes empfahl. Die drei Regierungen schlossen sich diesem an und verwirklichten die Forderungen laufend.

Die Strecke Gais-Appenzell wird total saniert.

Der Betrieb St. Gallen-Appenzell musste nahezu total erneuert werden. Das Gutachten verlangte auch, dass die gesamte Strecke auf Adhäsionsbetrieb umgerüstet werden müsse. Das ist im Raum Appenzell-Hirschberg geschehen. Die so genannte Panoramakurve wurde am 27. Mai 1979 eingeweiht. Dem Festakt gingen allerdings längere Streitereien voraus. Mit Sicherheit ist die Freude der Bahnkunden über die Aussicht, die sie bei der Fahrt um diese Kurve geniessen können, grösser als die «Freude» derjenigen, die damals Boden abtreten mussten. Bis heute nicht gelöst ist hingegen die Zukunft des Ruckhaldenstiches, also der Zahnradstrecke St. Gallen-Riethüsli. Auch die Ortsdurchfahrt von Teufen muss weiter geprüft werden.

Die Kreuzungsstation Sammelplatz wurde 1973 neu erstellt. Auch die Bahnhofanlage Appenzell wurde in den Jahren von 1983 bis 1985 nach einem Vorbild der Rhätischen Bahn neu konzipiert und gebaut. Damit die auf Rollböcken verladenen

Auf dem inzwischen aufgehobenen Zahnstangenabschnitt unterhalb der Haltstelle Hirschberg. Reklameaufnahme.



SBB-Güterwagen von Appenzell Richtung Gais und Teufen spediert werden konnten, mussten die Portale des Sitterviaduktes im Jahre 1989 erweitert werden. Ein weiteres Postulat der verschiedenen Vereinbarungen zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden zur Finanzierung konnte auf den 1. Januar 1989 verwirklicht werden. Nachdem schon seit 1970 eine Gemeinschaftsdirektion bestand und laufend Aufgaben durch AB und SGA gemeinsam gelöst wurden, war nun die Zeit reif, auch eine formelle Fusion der beiden Unternehmen vorzunehmen. Aus den ursprünglich vier verschiedenen Bahnen mit jeweils unterschiedlicher Betriebsspannung ist nun im dritten Anlauf ein gemeinsames Unternehmen, die Appenzeller Bahnen, entstanden.

Eine Bahn ist niemals fertig.

Dies schrieb Direktor Josef Hardegger im Jahre 1989. Wie recht er hatte! Heute sind die Anlagen der AB auf dem neuesten Stand. Sicherungsanlagen, Stromversorgung, Fahrzeuge, Fahrplan, Hoch- und Tiefbau vermögen den Anforderungen bestens zu genügen. Glücklicherweise hat sich die Finanzlage positiv entwickelt und die Benützerzahlen nehmen zu.

Doch plagt der Kostendruck der öffentlichen Hand wie alle auch die Appenzeller Bahnen. Der Bund prüft eine strukturelle Entlastung seiner Verpflichtungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Was das für Folgen für unsere Bahnen haben wird, ist noch ungewiss. Der grosse Bruder in Bern muss aber daran erinnert werden, dass beide Kantone Appenzell keinen Meter SBB und auch keine Nationalstrassen aufweisen und daher namhafte Kosten, für die andernorts der Bund aufkommt, bisher meist selbst getragen haben.

Zum Schluss dieser Studie geht mein Dank an die Verantwortlichen der AB und auch an deren Mitarbeiter, denn es ist keineswegs selbstverständlich, dass eine Bahn tags und nachts praktisch ohne Störungen immer zu Diensten der Kundschaft steht.

Wir schliessen uns hier den Wünschen in einem Gedicht von Roman Sutter (1853–1898) aus dem Jahre 1886 gerne an:

«De Herrgott mög si segne ond vor Oohäl bewaahre.
Dass me nie mos usetze ond alewill cha faahre.»

Quellen:

Landesarchiv von Appenzell Innerrhoden

Sammlungen von Alfred Wild, alt Landesfährnich, und Hermann Bischofberger
Hardegger Josef, 100 Jahre Gaiserbahn. Ein Kapitel bewegter Eisenbahngeschichte im Appenzellerland, Herisau 1989

Erstdruck:

Bischofberger Hermann, Die einstige «Gääserbahn» feiert Geburtstag. Die Strecke Gais-Appenzell der Appenzeller Bahnen ist hundert Jahre alt geworden, in: AV 129 (2004) Nr. 102 vom 1. Juli 2004, S. 5–6