

Die hundertjährige Rorschach-Heiden-Bergbahn

Autor(en): **Grob, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **66 (1976)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947347>

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 hundertjährige Rorschach-Heiden-Bergbahn

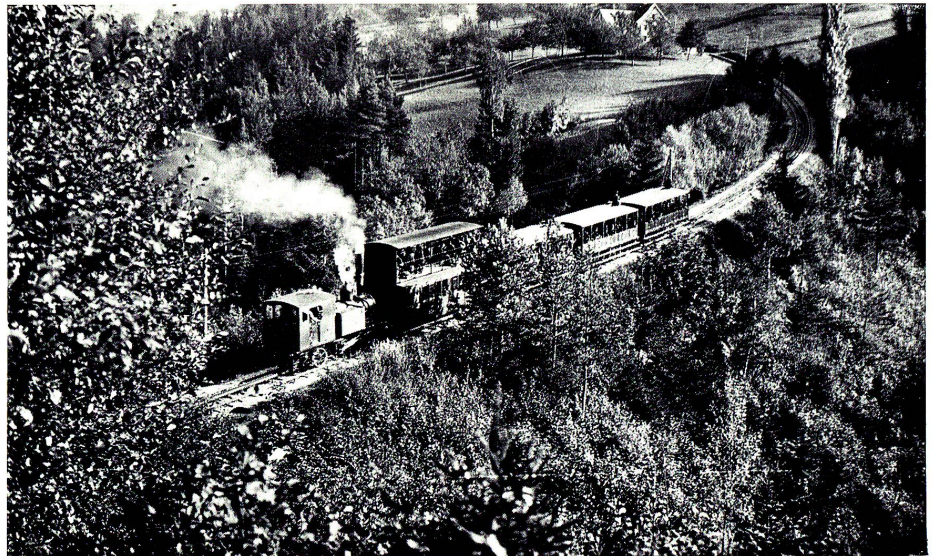
Ernst Grob

Ist das 100jährige Bestehen der RHB ein Ereignis, das würdig genug ist, um auf der Kulturstufe des Rorschacher-Neujahrsblattes erwähnt zu sein? Nun, da schon im Neujahrsblatt 1926 Redaktor Hermann Niederer zum 50jährigen Jubiläum der Bahn eine aufschlussreiche Schilderung von der Gründung der Gesellschaft, dem Bahnbau und von der Entwicklung im ersten Halbjahrhundert gegeben hat, drängt es sich nachgerade auf, auch über die nächste Zeitspanne bis zum vollen Jahrhundert dieses Transportmittels ins Appenzeller-Vorderland zu berichten. Das mache ich gerne, weil ich weiss, wie viele älter gewordene Bewohner aus der Region Rorschach von Kindsbeinen an ihre gute Beziehung zur Bahn haben. Es war sehr erinnerungsfroh, wie von Josef Bieger in einem der Zeitung zur Verfügung gestellten Aufsatz diese Heiderbahn-Jugend-Romantik geschildert wur-

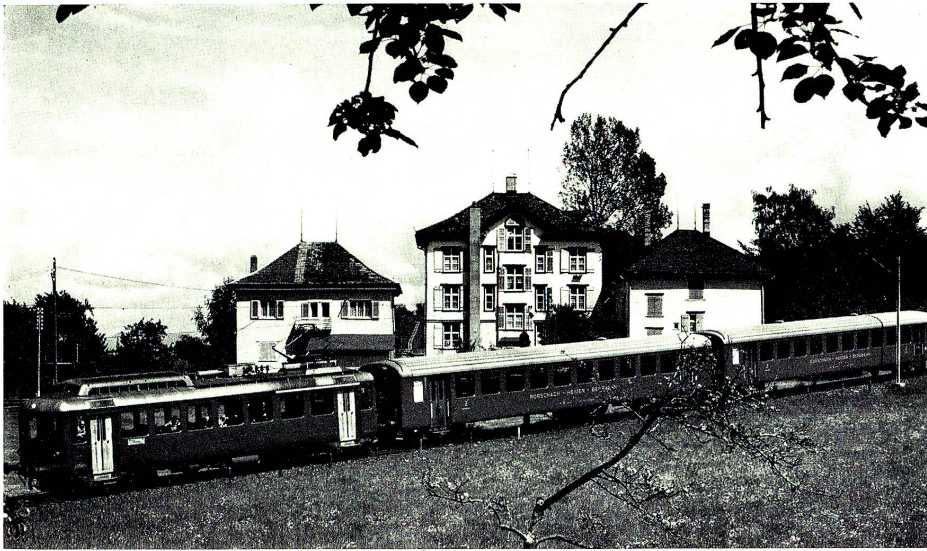
de, zur Zeit da es noch ein Geschenk und Ereignis war, mit dieser Bahn fahren zu dürfen.

Das Jubiläumsfest

Am 6. September 1975 feierte die Rorschach-Heiden-Bergbahn ihr hundertjähriges Bestehen. Sie empfing an einem prächtigen Spätsommertag im Ausgangsbahnhof von Rorschach ihre Gäste verschiedenster Herkunft und Beziehung zur Bahn. Ein aus dem ältesten Wagenmaterial zusammengestellter Festzug führte sie zu einer ersten Kontaktnahme unter den Teilnehmern und mit der herrlichen Landschaft des obern Bodensees und des Rorschacherberges in den Schlossgarten von Wartensee. Es ist der Ort, an dem die Bahn den Bodensee verlässt, um dann über Wienacht und Schwen-

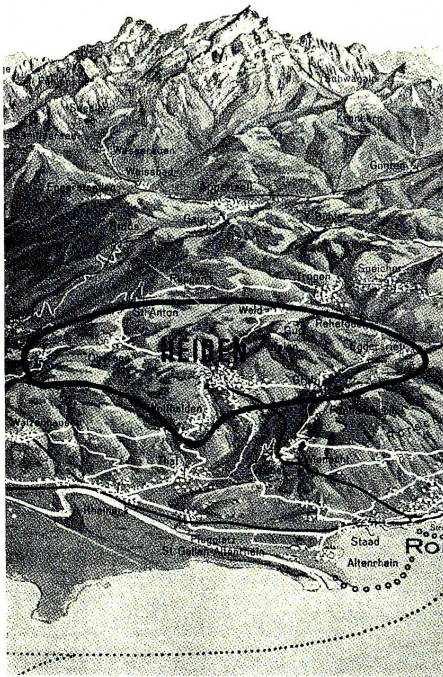


Dampfzug mit Voll-Last, dem zweistöckigen und den offenen Wagen mit oben sitzenden Bremsern, in der Anfangszeit des Bahnbetriebes.

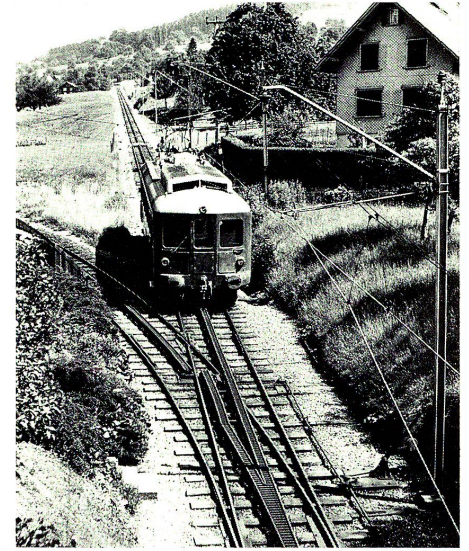


Der zweite Triebwagen (1967) mit den neuesten beiden Leichtmetallwagen, die 1975 von den SBB erworben wurden und durch ihr geringes Gewicht und das grosse Platzangebot die Leistungsfähigkeit der RHB wesentlich verbessert haben.

Ausschnitte aus einer Reliefkarte, welche die Erschliessung der Gemeinden im Appenzeller-Vorderland durch die RHB zeigt. Die Umgebung von Heiden ist durch Postautos und für Güter durch einen regelmässigen Camionagedienst befahren.



di, in aussichts- und abwechslungsreicher Fahrt dem Appenzeller Vorderland und ihrer Endstation Heiden zu begegnen. In eleganter Fahrt geht es seit 1930 mit elektrischer Traktion, während früher mit Dampf und Rauch die Höhendifferenz von 400 Metern etwas beschwerlicher, aber sicher nicht weniger gemütlich überwunden wurde. In Heiden ehrte man in festlichem Rahmen dieses Verkehrsmittel, das in treuer Dienstleistung nun während hundert Jahren Millionen von Fahrgästen und riesige Mengen von Gütern in die vorgeschobene Berglandschaft des Appenzeller Vorderlandes brachte. Damit fand das mutige Werk einer früheren Generation die verdiente Beachtung und Würdigung, auch wenn man heute solche Verkehrseinrichtungen und Verkehrsleistungen nicht mehr nach dem gleichen Massstab wie vor 100 Jahren beurteilt. Und gerade deshalb gestaltete man ein Bahnhoffest im und um den Bahnhof von Heiden herum, zeigte in einer Bahnbetriebsschau die technischen Entwicklungen im Bahnbetrieb und liess in einer, von Redaktor Niederer, dem wohl noch ältesten Landsmann dieser Region, in anschaulicher und aufschlussreicher Art verfassten Jubiläumsschrift die hundertjährige Geschichte festhalten. Fahrausweise, wie anno dazumal und zum selben Preis wurden über die Festmonate ausgegeben und haben viel zur Belebung im Personenverkehr beigetragen. Alles zusammen schuf der «Hädler-Bahn» oder der «Heidleri», wie man sie in Rorschach nennt, viel Wohlwollen und man hofft, dass es von nachhaltiger Wirkung sei.



Anfahrt auf der Bergstrecke am Rorschacherberg. Zahnstangenweiche zum Industriegeleise der Starrag.

Bedürfnis und Ausführung

Der Bau dieser Bahn war ein fortschrittliches Werk in der Zeit ihrer Erstellung und übrigens eines der ersten ihrer Art mit Zahnradantrieb und Normalspur-Breite. Für diesen Entschluss waren verschiedene Voraussetzungen vorhanden: Vorerst das Bedürfnis, von Rorschach aus, einem Touristen- und Handelsort, das schon sehr frühe dem schweizerischen Schienennetz und der Dampfschiffahrt angeschlossen war, eine zeitgemässe Verkehrsverbindung zum bereits damals schon blühenden Kur- und Verkehrsort Heiden herzustellen.

Da die Bahnen von damals noch durchwegs private Unternehmungen waren, brauchte es für die Entschlussfassung und die Finanzierung mutige und unternehmungsfreudige Leute. Die technischen Probleme des Betriebes waren bereits durch die bekannten Bahnbauer Riggenbach und Zschokke gelöst. Riggenbach war der Erfinder des Zahnrad-Systems. Einige Sorgen bereitete die Wahl des richtigen Trasses. Nach der Zusage der finanziellen Mitwirkung öffentlicher Gemeinwesen konnte das notwendige Kapital von 2,2 Millionen Franken für den Bau und den Betrieb der Bahn zusammengebracht werden und – darüber staunt man nur – innert kaum einem Jahr stand am 6. September 1875 das Unternehmen betriebsbereit da. Das war eine Leistung, die uns heute erstaunt und Beachtung abringt. Mit gutem Erfolg war das Unternehmen gestartet, erlebte dann aber wechselvolle Zei-

ten im Zusammenhang mit dem Ersten Weltkrieg und der nachfolgenden wirtschaftlichen Krise. Es war aber stets in der glücklichen Lage bis jetzt ohne Betriebsdefizite auszukommen und mit Ausnahme von öffentlichen Leistungen bei der Elektrifikation von 1930 und bei der Anschaffung der Triebwagen die Mithilfe des Bundes nicht beanspruchen zu müssen. Dabei wurde Wert darauf gelegt, der technischen Entwicklung immer zu folgen und die Betriebsanlagen in gutem Zustand zu halten. Immerhin mussten die frühern Geldgeber zu zwei Malen zur finanziellen Sanierung ihr Kapital reduzieren lassen.

Die Konkurrenz mit dem Auto

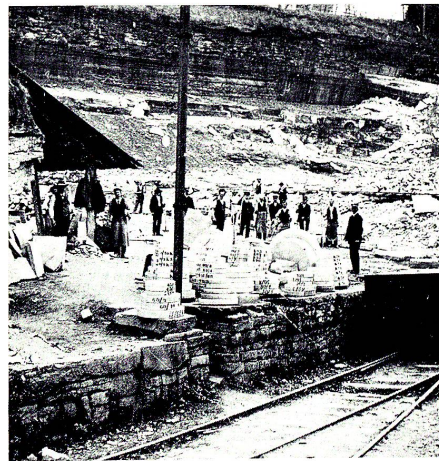
Bereits vor 50 Jahren begann das Auto aufzukommen und den Bahnen einen Teil ihres Transportverkehrs abzunehmen. Auch der RHB erwuchs Konkurrenz nach allen Seiten. Gute Zufahrtsstrassen von allen Richtungen wurden nach Heiden erstellt. Die Post dehnte ihre Autokurse immer mehr aus und werden ab Heiden nach 6 Bestimmungsorten geführt.

Das Auto bemächtigte sich auch stets mehr des Güterverkehrs. Es bedurfte eines sehr gezielten Einsatzes, um sich mit diesem Zweig des Unternehmens noch durchzusetzen. Gerade jetzt, im Jubiläumsjahr, zeigt sich eine Entwicklung in ganz ausgeprägter Art für alle Transportunternehmungen des öffentlichen, aber auch des privaten Ver-

Anfangs des Jahrhunderts:
Versuche mit einem Schienen-Automobil der Firma Saurer in Arbon. Der Versuch gelang. Die Bundesvorschriften liessen aber den Betrieb mit diesem Fahrzeug nicht zu. Der mit 15 Personen besetzte Wagen legte die Strecke in 10 Minuten zurück.



Der Sandsteinbruch-Betrieb von Wienacht, der für die RHB die grössten Transportmengen ergab, die je verzeichnet wurden. (Anfangs dieses Jahrhunderts)



Alter Bahnhof von Heiden bis zum Jahre 1968.
Ein Bild aus der Zeit der Jahrhundertwende.



kehrts mit den folgenschwersten Auswirkungen. Man hätte sich doch eine schönere Jubiläums-Betrachtung gewünscht, als die Auseinandersetzung mit diesen Problemen, von denen man noch nicht voraussehen kann, wo sie enden. Man setzt Hoffnungen auf die Ergebnisse aus der Arbeit der Kommission für eine Verkehrskonzeption. Ob sie die Erwartungen erfüllen kann und eine Lösung bringt?

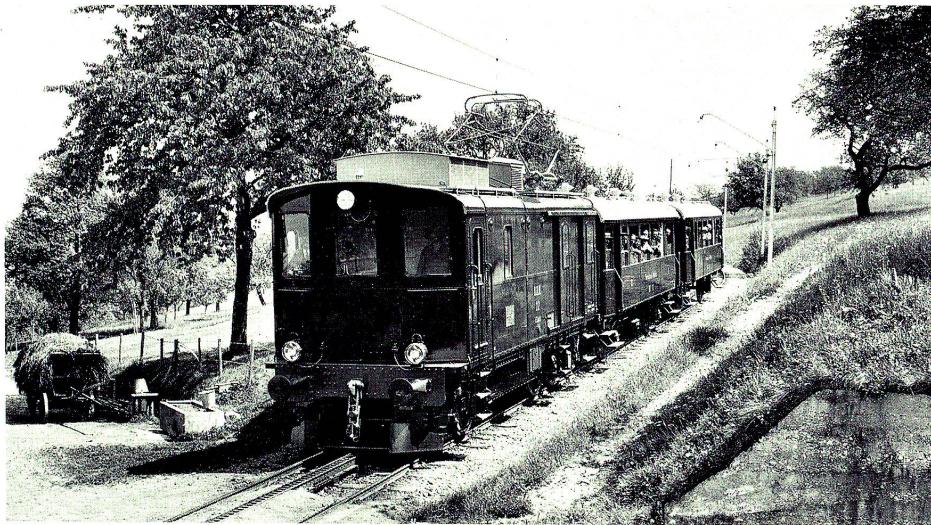
Mit Liebe zur Bahn

Nun, es ist ja nicht der Anlass um uns hier über die verkehrspolitischen und die wirtschaftlichen Zustände und Sorgen auseinander zu setzen. Wir wollen vielmehr feststellen, dass die RHB im Laufe ihres hundertjährigen Bestehens ein Begriff für unsere Region war, der insbesondere bei der älteren Generation viel frohe Erinnerungen weckt. Einiges aus dieser Zeit ist geblieben, anderes ist ganz einfach überholt. Während man früher in der Winterszeit mit der Bahn und dem Postauto die Skigebiete von St. Anton, Gupf und Kaien aufgesucht hat, fährt man heute möglichst nahe mit dem Auto an die Ski-Lifte heran. Die schönen Zeiten eines gesunden Aufstieges zur nachherigen Abfahrt sind vorbei. Die ältere Generation findet den Ersatz im immer mehr aufkommenden Skilanglauf. Geblieben ist, wie am Anfang, der Touristenverkehr des Bodenseeraumes, insbesondere vom deutschen Ufer, von wo aus noch jetzt um die 10 000 Gäste jeden Sommer über den See zur Bergfahrt nach Heiden kommen.

Bau und Betrieb

In der zweiten Hälfte des 100jährigen Bestehens der RHB sind bedeutsame Veränderungen im Betrieb, aber auch bei den Anlagen eingetreten. Am 15. Mai 1930 kam die Umstellung der Bahn auf elektrische Traktion. Sie war die Folge der vorausgehenden Elektrifizierung der im Bahnhof Rorschach eintreffenden Linien der SBB. Die Kosten beliefen sich auf rund 750 000 Franken und erforderten die Aufnahme eines Darlehens bei Bund und Kanton und den angeschlossenen Gemeinden. Damit war die alte Dampftriebszeit und damit auch ein Stück Romantik zu Ende. Mit zwei elektrischen Lokomotiven der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur und der Maschinenfabrik Oerlikon wurde der Betrieb aufgenommen und diese Triebfahrzeuge wurden dann im Jahr 1950 und 1967 durch die beiden Triebwagen Nr. 23 und 24 ergänzt. Die beiden elektrischen Lokomotiven hatten bis zu ihrer Ablösung durch die Triebwagen gute Dienste geleistet und bis dahin über eine Million km zurückgelegt. Sie tun auch heute noch aushilfsweise ihren Dienst. Lokomotiven und Triebwagen waren eigene Konstruktionen für die RHB und kamen, weil nicht in Serien hergestellt, sehr teuer zu stehen. Beide Triebfahrzeugarten haben ungefähr gleiche Leistungen, wobei beim Triebwagen 65 Sitzplätze vorhanden sind. Sie schieben eine Vorspannlast von 65 Tonnen den Berg hinauf.

Die erste elektrische Lokomotive auf der Talfahrt am Rorschacherberg.



52 Nordostbahn. — Chemin de fer du Nord-Est.

Fahrten		Zürich-Bülach-Dielsdorf.				Service à partir		
vom 15. Oct. 1875 an.		à partir du 15 oct. 1875.						
Dist. kil.		103	105	107	109	Taxen ab Zürich:		
		M	A	A	A	Einl. F.	III. u. R.	II. III.
7	ab Zürich B dep.	8 11	1 31	4 11	7 35	—	—	—
5	- Oerlikon . . .	8 18	1 38	4 18	7 58	—	—	—
7	- Glattbrugg . . .	8 27	1 47	4 27	8 07	—	—	—
11	- Rümlang . . .	8 34	1 54	4 34	8 14	—	—	—
13	in Oberglatt . . .	8 36	1 56	4 36	8 16	—	—	—
15	ab Oberglatt dep.	8 43	2 03	4 43	8 23	—	—	—
20	- Niederglatt . . .	8 45	2 05	4 45	8 25	—	—	—
11	in Bülach arr.	10 34	10 54	10 74	10 54	—	—	—
2	ab Oberglatt . . .	8 37	1 57	4 37	8 17	—	—	—
2	- Niederglatt . . .	8 43	2 03	4 43	8 23	—	—	—
4	in Dielsdorf arr.	8 51	2 11	4 51	8 31	—	—	—
5	ab Bülach . . .	8 20	1 40	4 20	8 00	—	—	—
7	- Oberglatt . . .	8 27	1 47	4 27	8 07	—	—	—
9	- Niederglatt . . .	8 33	1 53	4 33	8 13	—	—	—
11	in Dielsdorf arr.	8 36	1 56	4 36	8 16	—	—	—
13	in Zürich B arr.	10 34	10 54	10 74	10 54	—	—	—
						Taxen ab Bülach:		
5	- Niederglatt . . .	6 31	12 01	6 25	—	—	—	—
7	- Oberglatt . . .	6 42	12 12	6 36	—	—	—	—
9	- Niederglatt . . .	6 48	12 18	6 42	—	—	—	—
11	in Dielsdorf arr.	6 56	12 26	6 50	—	—	—	—
						Taxen ab Dielsdorf:		
2	ab Dielsdorf dep.	8 17	—	1 37	7 57	—	—	—
2	- Niederglatt . . .	8 23	—	1 43	8 03	—	—	—
4	- Oberglatt . . .	8 29	—	1 56	8 16	—	—	—
7	- Niederglatt . . .	8 43	—	2 03	8 23	—	—	—
11	in Bülach arr.	8 55	—	2 15	8 35	—	—	—
102a	104a	106a	108a	Taxen n. Zürich:				
ab Dielsdorf dep.	8 23	11 53	2 37	6 17	—	—	—	
- Niederglatt . . .	8 29	11 59	2 43	6 23	—	—	—	
in Oberglatt . . .	8 36	12 06	2 50	6 30	—	—	—	
in Bülach arr.	8 39	12 09	2 53	6 33	—	—	—	
ab Bülach . . .	6 20	11 50	2 34	6 14	—	—	—	
- Niederglatt . . .	6 31	12 01	2 45	6 25	—	—	—	
in Oberglatt . . .	6 37	12 07	2 51	6 31	—	—	—	
ab Oberglatt dep.	6 40	12 10	2 54	6 34	—	—	—	
- Rümlang . . .	6 47	12 17	3 01	6 41	—	—	—	
- Glattbrugg . . .	6 58	12 28	3 10	6 50	—	—	—	
- Oerlikon . . .	7 03	12 33	3 17	6 57	—	—	—	
in Zürich B arr.	7 16	12 46	3 30	7 10	—	—	—	

Fahrten vom 15 Oct. 1875 an. Rorschach-Heiden. à partir du 15 oct. 1875.

Fahrten		Rorschach-Heiden.			Service			
vom 15 Oct. 1875 an.		à partir du 15 oct. 1875.						
(Wagen 2er, 3er Cl.)		43	47	49	43	47	49	
		M	A	A	M	A	A	
ab Heiden dep.	7 35	12 40	5 40	—	ab Romanshorn	7 47	12 - 6 -	—
- Schwendi . . .	7 35	12 40	5 40	—	ab St. Gallen	7 49	1 50	6 45
- Wenschten . . .	7 40	—	5 58	—	in Heiden arr.	8 48	1 50	6 45
in Heiden arr.	8 02	1 25	6 20	—	ab Heiden dep.	8 30	1 55	6 51
in Romanshorn	8 08	1 30	6 28	—	in Schwendi	8 43	2 05	7 02
in St. Gallen	8 10	1 35	6 30	—	- Wenschten	8 48	2 10	7 07
	8 14	1 39	6 34	—	- Schwendi	8 50	2 12	7 09
	8 18	1 43	6 38	—	in Heiden arr.	9 28	2 50	7 38

Der erste Fahrplan der RHB mit drei Zugsparen. Fahrzeit: 55 Minuten!

Während beim ersten Triebwagen Kosten von Fr. 653 800.— entstanden, wovon Franken 200 000.— die öffentliche Hand übernahm, wurde der zweite Wagen vollständig mit einer inzwischen gesetzlich geregelten Bundesleistung von Fr. 1 200 000.— finanziert. Ein Teil dieser Mittel war für den Ausbau der Bahnanlagen zur Verfügung gestellt; der Triebwagen selbst kam auf rund 1 Million Franken zu stehen. Diese Leistung des Bundes erfolgte aber nur gegen Abtretung von 1 Million Franken Aktien, was eine Erhöhung des Aktienkapitals um diesen Betrag erforderte. Es blieb aber in den Jahrzehnten der Fahrzeugerneuerung auch sehr viel an den Betriebsanlagen zu ergänzen und zu erneuern. Geleiseunterbau und Schienenanlagen mussten überholt und verstärkt werden, der Bahnhof Heiden erfuhr verschiedene technische Verbesserungen in den Betriebsanlagen und Gebäuden, um insbesondere dem erwähnten Güterverkehr und den höheren Wagenlasten entsprechen zu können. Personenwagen mit einem, ebenfalls jubiläumsfähigen Alter von 80–100 Jahren, die zwar immer noch im Betrieb und in ihrer nostal-

gischen Aufmachung sogar beliebt sind, mussten für den Normalverkehr ausgeschaltet und ersetzt werden.

Aufwand und Ertrag

Um in der Betriebsrechnung noch immer den Ausgleich zu finden und die Teuerung dabei aufzufangen – die Lohnverbesserungen liegen weit über den Tarifierhöhungen – war es notwendig, alle Kostenfaktoren gründlich zu überprüfen und die Einnahmenseite zu verbessern. Das gelang bis anhin weitgehend durch Personaleinschränkungen um etwa ein Viertel und die Erweiterung des Güterverkehrs. Wir wollen aber feststellen, dass ohne die Tarifannäherungs-Entschädigung des Bundes, in der die Tarife um etwa ein Drittel gesenkt sind, nicht mehr auszukommen wäre. Von dieser Vergünstigung profitieren Fahrgäste und Frachtkunden bei Bahnen, die besondere Voraussetzungen einer überhöhten Lage erfüllen.

Im Blick in die Zukunft

Man hat versucht, das Jubiläumskind so zu erhalten, dass es auch für seine weitere Existenz lebensfähig ist und seine Aufgabe unter besten Voraussetzungen erfüllen kann. Wir dürfen dabei gerne feststellen, dass der im Rorschacher Neujahrsblatt von 1926 ausgesprochene Wunsch, der Heidener Bahn möge auch im zweiten halben Jahrhundert eine glückliche Fahrt beschieden sein, doch weitgehend in Erfüllung ging. Wie wird es für die Zukunft aussehen?

Auch unter den weiter vorn geäußerten Bedenken über die Zukunft der öffentlichen Verkehrsmittel hofft die RHB ihre Aufgabe weiterhin zum Wohle der von ihr bedienten Region erfüllen und in der Konkurrenz mit den Strassentransportmitteln doch noch bestehen zu können. Was übrigens eine Fahrt nach Heiden oder nach Rorschach anbetrifft, kann heute noch gelten, was in einer fast hundert Jahre alten Schrift Nr. 4 «Illustre Wanderbilder – Heiden und die Rorschach-Heiden-Bergbahn», von einem H. Szadowsky geschrieben steht: «Die Bergbahn ist eine der genussreichsten, wie die Phantasie sich dieselbe nur zu bilden vermag. Durch die schönsten und reichsten Scenerien führt die Linie. Rorschach ist an sich schon ein schöner Erdenwinkel. Von der Bergstation an tritt der See nach einigen Kolbenstößen

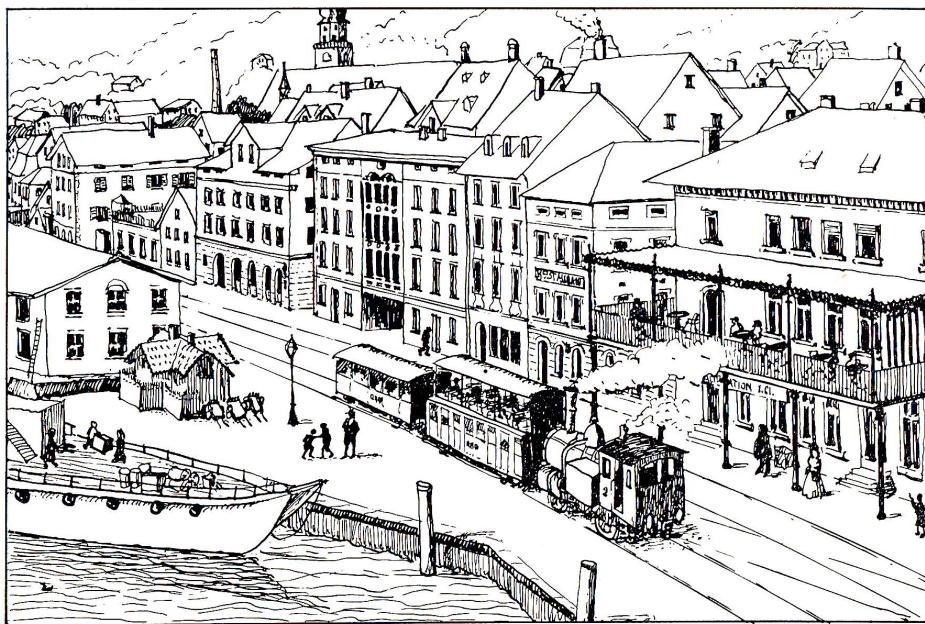
der Maschine mäßig zurück und eröffnet sich dem Rückblick eine Aussicht über dem oberthurgaischen Ufer und die ganze Fläche des See's bis hinab in die Bucht, in welcher das märchenhaft schöne Eiland «Mainau» liegt!»

Gewiss haben sich die Beziehungen zwischen Rorschach und Heiden über die Rorschach-Heiden-Bergbahn vor allem im letzten Jahrzehnt in verschiedener Hinsicht geändert. Immer bleiben noch so zahlreiche Gegebenheiten, die einen landschaftlichen Austausch empfehlen: Das herrlich erschlossene Wander- und Skilanglaufgebiet der Region Heiden, anderseits ein Spaziergang auf der neu erstellten Seeuferpromenade von Rorschach bis Goldach, verbunden mit einem Bad im See, oder etwa die abwechslungsreiche Rundfahrt ab Heiden-Rorschach-Altenrhein-Reineck-Walzenhausen und zurück zum Ausgangsort. Diese Rundfahrt kann übrigens von jeder an der Strecke liegenden Station begonnen und dort auch unterbrochen werden.

So hofft man zuversichtlich, dass die Bahn vom Bodensee zum Appenzeller-Vorderland auch im neu begonnenen Jahrhundert ihre Existenz-Berechtigung erhalte und einer der schönsten Landesgegenden weiterhin dienen könne, auch dann, wenn der begründete Stolz auf ihre bisherige Selbsterhaltung einmal in Frage gestellt würde. Wer weiss – ihr fallen in der Zukunft vielleicht wieder

neue Aufgaben zu, wie ja die vor wenigen Jahren eingeführte Haltestelle «Sandbüchel» am Rorschacherberg die Rolle einer Vorortstation eingenommen hat. Wir brauchen hier, wie überall, den Glauben an die Zukunft! Das kam doch so sinn- und stimmungsvoll am 80 Jahre alten Personenwagen zum Ausdruck, den Zeichnungslehrer Fredy Schneider am Rorschacher Lehrerseminar mit seinen Schülern in einer Hochzeits-Parade bemalt und der RHB zum Jubiläum geschenkt hat.

Rorschach-Hafen in den Anfangsjahren des Bahnbetriebes (gezeichnet von Herrn Bruno Büchel).



Begegnung

Ich stehe
im Garten
flutenden Lichts –
wecke Spuren
der Worte
am Rand

Taggrau
versteinert
die Zeit

Die Schatten
springen
zwischen Stunden
Uhren
schicken Boten
aus

Ich warte
im Garten
flutenden Lichts –
werfe das Netz
weit aus –
dem Horizonte zu
darbenden Fischen
zum Mahl

Hier blühen
golden
Namen am Weg

Hier weilt
Wasser
zum Heil

Dort tragen
Wellen
Verderben ans Licht

— — —

Wie feinadrig
Leben
im Garten
flutenden Lichts

Zwischen
meinen Fingern
rinnt Sand –

Ernst Meyner



Die Ostschweizerische evangelische Heimstätte
im Schloss Wartensee mit seinem grosszügigen
Umschwung wurde durch ihre Renovation in ein
vielbesuchtes Tagungs- und Schulungszentrum
umgestaltet.
Flugbild W. Baer.

