75 Jahre Appenzeller Bahn

Autor(en): **P.A.S.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1949)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777793

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

75 Jahre Appenzeller Bahn

Während sich ein Menschenleben nach 75 Jahren allmählich seinem Ende zuneigt, steht ein Bahnleben — das mit anderem Maßstab gemessen sein will — nach der gleichen Zeitspanne noch in seiner vollsten Blüte. So wenigstens ist es bei der Appenzeller Bahn, die nach einer ziemlich bewegten Jugend doch noch den Weg zu einer ruhigen, soliden Entwicklung gefunden hat, im Jahre 1948 sogar ihre glückliche Vermählung mit der Appenzell-Weißbad-Wasserauen-Bahn anzeigen konnte und nun in einer hübsch illustrierten Jubiläumsschrift mit dem guten Leumundsbericht ausgezeichnet wird: « Das Unternehmen steht heute solider da als je in seiner 75jährigen Geschichte. »

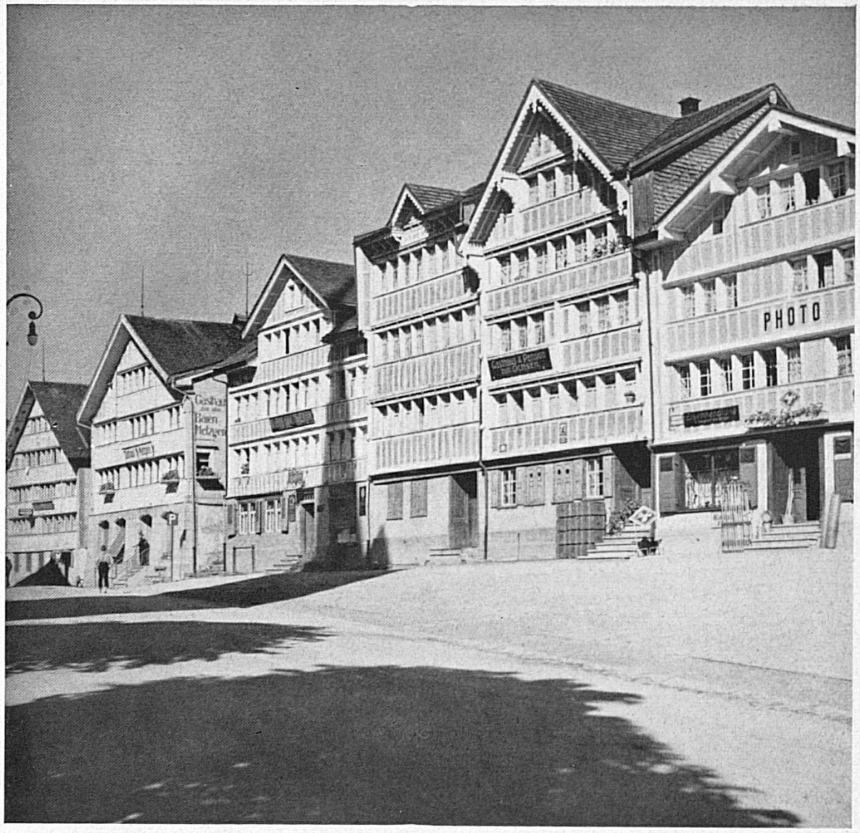
Am Ausgangspunkt dieser Geschichte steht ein eher tragikomisches Ereignis: Als nämlich im November 1874 auf der ersten Teilstrecke Winkeln—Herisau die technische Kollaudation vorgenommen werden sollte, leistete sich die Maschine den unerwarteten Spaß, angesichts der vielen schwarzbefrackten, würdigen Experten zu — entgleisen, und es fehlte nicht mehr viel, so wäre sie regelrecht in die Brüche gegangen. Dieser Zwischenfall wurde zum Glück nicht als böses Vorzeichen genommen, sondern im Gegenteil als Ansporn zu

Oben: Das reizvolle Naturschutzgebiet der Nußbaumer Seen im Kanton Thurgau. — Ci-dessus: La ravissante réserve naturelle des lacs de Nussbaumen, en Thurgovie. Photo: Baumgartner.

neuen, besseren Taten. So fand denn die Betriebseröffnung auf der genannten Strecke fünf Monate später unter wesentlich besseren Bedingungen statt, und im September 1875 folgte die offizielle Einweihung der Strecke Herisau—Urnäsch, welche 11 Jahre später ihre Fortsetzung bis nach Appenzell fand. Eine vierte Bauetappe schließlich stellte im Jahre 1913 die Verbindung zwischen Herisau und Gossau her.

Mit diesem äußeren Wachstum des Bahnunternehmens ging dessen Gesundheitszustand nicht immer parallel: Während um die Jahrhundertwende die steigenden Personenfrequenzen zu ansehnlichen Betriebsüberschüssen führten, wirkten sich später die Folgen des ersten Weltkrieges — d. h. die Lähmung des Verkehrs, die höheren Materialpreise und Löhne — so stark auf das Unternehmen aus, daß dieses in eine Notlage geriet und ein Nachlaßvertrag im Jahre 1921 nicht mehr zu vermeiden war. Aber jetzt wurde « grad z'leid » der Kampf nicht aufgegeben: Auf Beschluß des Verwaltungsrates wurde im Herbst und Winter 1932/33 die Elektrifizierung der Appenzeller Bahn durchgeführt, deren günstige Auswirkungen sich dann vor allem während des zweiten Weltkrieges zeigten, denn dank der Unabhängigkeit vom Ausland im Bezuge der Energie vermochte die Bahn in schwerer Zeit eine große volkswirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen. Die Zahl der beförderten Personen stieg von Jahr zu Jahr, die Betriebseinnahmen erreichten im Jahre 1945 erstmals mehr als eine Million Franken und stiegen seither weiter bis auf rund 1,45 Millionen Franken im Jahre 1948 an.

Aber nicht nur die verantwortlichen Organe und Persönlichkeiten durften sich über die schöne Entwicklung des Bahnunternehmens freuen; auch die Passagiere bekommen etwas vom heutigen guten Gesundheitszustand des Jubilars zu verspüren. So wurden in den letzten Jahren beinahe alle Personenwagen modernisiert und im Mai 1946 sogar ein Buffetwagen in Betrieb genommen, der aufs köstlichste für das leibliche Wohl der Reisenden sorgt. Vor wenigen Monaten hat erstmals eine neue Zugskomposition — bestehend aus Motorwagen, Personenwagen und Steuerwagen — das Publikum überrascht und allgemeine Bewunderung gefunden. Elegant und schnell rollen die technisch hervorragend konstruierten Wagen über die Schienen und helfen mit, dem hügelreichen appenzellischen Erholungsgebiet neue Freunde zu gewinnen. *P. A. S.*



Oben: Appenzeller Häuser im schmucken Dorfe Urnäsch. — Ci-dessus: Maisons appenzelloises dans le coquet village d'Urnäsch.

Unten: Blick ins reichgeschmückte Innere der St. Galler Stiftskirche. — Ci-dessous: Coup d'œil à l'intérieur richement décoré de la cathédrale de St-Gall. Photo: Schildknecht.