

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1949)
Heft:	10
Artikel:	75 Jahre Appenzeller Bahn
Autor:	P.A.S.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-777793

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 vollen 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 Jubiläumschrift 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, ange-sichts der vielen schwarzbefrockten, 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 Verzeichen genommen, sondern im Gegenteil als Ansporn zu



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.



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 Geßau 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 Bezug 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 bekamen 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 kostlichste 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.

