

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin

Herausgeber: Verein Saiten

Band: 7 (2000)

Heft: 75

Artikel: Das Vorderland macht Dampf : 125 Jahre Bahngeschichte im Appenzellerland

Autor: Slamanig, Monika

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-885404>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

:ABDAMPFEN



Foto: Leo Boesinger

DAS VORDERLAND **MACHT DAMPF**

125 Jahre Bahngeschichte im Appenzellerland

seite.18

saiten

von Monika Slamanig

Eisenbahnpioniere, Bahnreformen und vom Aussterben bedrohte Bähnlerberufen: Ein fast historischer Beitrag zur Bahnnostalgie am Beispiel der 125-Jahrjubiläen der Appenzeller Bahnen und der Rorschach-Heiden-Bergbahn.

Dichter Rauch treibt Tränen in die Augen und schlägt sich als Russ auf dem Kopf nieder. Durch die Schwaden zeichnen sich allmählich die Umrisse einer Dampflokomotive und die zwei geschwärtzten Gesichter des Lokführers und des Heizers ab. Biedermänner- und -frauen in Rüschen und Fräcken reichen auf silbernen Tabletten Weingläser herum. Ein dumpfes Dampfpeifensignal ist zu hören, der enthusiastische Willkommensgruss des Stationsbeamten und vom Dorf her Alphornklänge.

Ähnlich wie an diesem ersten Maisonntag im Jahr 2000 anlässlich der öffentlichen Dampffahrt mit der Nostalgielok «Rosa» könnte es sich am 3. September 1875 zugetragen haben, als das Häädler-Bähnli von seiner Jungfernfahrt nach Rorschach und zurück in Heiden empfangen wurde. Das ganze Dorf und «die geladenen Tit. Gäste von Nah und Fern» feierten das bahnbrechende Ereignis mit einem Festzug unter Glockengeläute, Musik und Böllerschüssen, mit weissgekleideten und bekränzten Mädchen, einem Bankett im Freihof und einem brillanten Feuerwerk bei der Kurhalle.

In den ersten beiden Rechenschaftsberichten an die «verehrten Actionäre» war zwar von einem trostlosen Start die Rede – ein Dammrutsch kurz nach Betriebsaufnahme hatte den Verkehr beinahe lahmgelegt – und auch die folgenden Jahre sollten ein ständiger Spiessrutenlauf ums Überleben bleiben. Trotzdem vermochte der Erfolg, dass man die Eisenbahn und damit, wie man hoffte, mehr Kurgäste und Arbeitsplätze nach Heiden brachte, die Menschen mit einem grossartigen Gefühl des Aufbruchs in eine neue Epoche zu beflügeln.

«DIE DA OBEN»

(Heimliche Gedanken des Bodenpersonals)

Der Bahnbeamte A., der an diesem Sonntag als Ablösung einspringt, hat heute einen langen Arbeitsweg: vom Appenzeller Mittelland mit öffentlichen Verkehrsmitteln über den Hügel ins Vorderland braucht er im besten Fall 45 Minuten (mit dem Auto die Hälfte). Wäre es nach den Bahneuphorikern der 19. Jahrhundertwende gegangen, gäbe es einen direkten Zug von Trogen nach Heiden und St. Margrethen ohne Umweg über St. Gallen. Weil aber der Mann gewöhnlich bei einem anderen Bahnunternehmen in der Nähe seines Wohnortes arbeitet, macht es ihm nichts aus, dass seine Frau heute das Auto braucht.

An den gelegentlichen Personalaustausch zwischen den Ostschweizer Privatbahnen hat man sich gewöhnt: Die Kondukteure der Trognerbahn (TB) kontrollieren auch die Fahrgäste der Appenzeller Bahnen (AB), und das Personal der AB, TB, RHB und Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) nimmt zusammen an Weiterbildungen teil. Man kennt und schätzt sich. Gemeinsam ist man auch gegen oben stark. Denn unter dem Rationalisierungsdruck erhitzen sich die Gemüter meist an der Verwaltung, nämlich, meint Kollege X.: «Wir hier in Übergewändern und Uniformen müssen immer mehr Arbeit mit noch weniger Personal bewältigen, und die in Krawatten und Anzügen tun nichts als ständig neue Vorschriften herausgeben und haben trotzdem eine Zahlenstelle mehr auf der Gehaltsabrechnung.»

Wenige Monate vor der RHB nahmen die heutigen AB die erste Hürde ins Eisenbahnzeitalter, wenn auch weniger pompös: Am 12. April 1875 wurde die Eröffnung der ersten fünf Kilometer Appenzellerbahn (AB) von Winkeln nach Herisau zur Kenntnis genommen. Erst als am 21. September die erste Eisenbahn nach Urnäsch dampfte, machte sich Freude breit. Die von «Apezzöll selber», die schon lange auf den Bahnanschluss gedrängt hatten, mussten sich noch bis 1886 gedulden. Bis 1912 folgten die SGA, die SB und die GA. Im ständigen Auf und Ab zwischen wirtschaftlichen Ansprüchen, technischer Machbarkeit und Finanz- und Kompetenzquerelen wurden die Gleise ins heutige Zeitalter gelegt. Aus den vier «Bähnchen» ist ein einziges geworden: 1989 fusionierten, nach 20-jährigen Annäherungsversuchen, die letzten beiden zum heutigen Unternehmen Appenzeller Bahnen.

FRAU VORSTAND

(Erinnerungen von G. R., dem letzten Stationsvorstand seiner Art)

«Die SGA und die AB waren noch in den 60er Jahren erbitterte Konkurrentinnen. Die SGA galt als «das Trämli». In Appenzell liess man immer zuerst die AB einfahren. Ab Wasserauen verkaufte man in den Zügen Umsteigebillette, damit die Passagiere via Herisau nach Gais fahren. Als 1970 die Verwaltungen zusammengelegt wurden, musste man sich widerwillig zusammenraufen.

Ich kannte sämtliche SGA-Stationen, weil ich dort Ablösungen machte. Mich hat man schon zu Beginn der Stationslehre 1953 in die Uniform gesteckt. 1960 kam ich nach Gais, acht Jahre später wurde ich zum Vorstand gewählt. Damals war man noch jemand; ein Vorstand gehörte zusammen mit dem Lehrer und dem Pfarrer zur Dorfprominenz. Meine Frau wurde mit «Frau Vorstand» angesprochen. Auch auf der Station gab es eine klare Hierarchie. Man hatte seinen Berufsstolz. Je nach Dienstgrad bekam die Mütze einen oder mehrere Streifen verpasst. Diese durfte man auf keinen Fall vergessen aufzusetzen, wenn man die Züge abfertigte, natürlich mit der Kelle.

Damals gab's auf einer Station viel zu tun, vor allem im Güterverkehr. Ich erinnere mich, wie wir einmal 56 SBB-Wagen mit Stroh vom Rheintal nach Appenzell transportieren mussten. Für eine SBB-Ladung brauchte es drei AB-Wagen, eine echte Herausforderung. Und die Migros schickte ihre Ware jeden Morgen um sechs von St. Fiden nach Appenzell. Auch viele Tiere wurden befördert. Die Bauern aus dem Appenzellerland gingen regelmässig auf die Illanzer- oder Thuser-Viehmärkte und kamen am Abend mit den Kühen im Zug nach Hause. Anfangs Juni war es Zeit für die Alp, bis zu 150 Stück Vieh gab es da zu verladen, zum Beispiel nach Davos. Und dann die Milch. Am Sammelplatz mussten die Kondukteure manchmal bis zu 40 Kanen einladen.

Die Billette und Formulare mussten alle von Hand geschrieben, Abrechnungen und Statistiken in dicke Bücher eingetragen werden. Rechnen war meine Stärke. Deshalb interessierte ich mich 1973 für die neu geschaffene Stelle der Verkehrskontrolle (VK). In den 80er Jahren bekamen wir die erste Buchungsmaschine, die war anderthalb Meter breit. 1991 wollte ich wieder auf die Station zurück, obwohl dies ein Abstieg vom Kader war. Durch die Einführung von Computern und elektronischen Schaltergeräten (ESG) hatte die VK ihren Reiz verloren. Ich vermisste auch den Kundenkontakt. 1991 kam ich nach St. Gallen, wurde dort 1996 Vorstand. Heute gibt es nur noch den Dienststellenleiter. Letztes Jahr liess ich mich frühzeitig pensionieren. Der Stress wurde unerträglich.»

Die heute 125-jährigen Bahnunternehmen bildeten den mehr oder weniger fulminanten Auftakt zur Erschliessung des Appenzellerlandes. Auch wenn der wirtschaftliche Aufschwung für Handel, Industrie und Tourismus nicht so spektakulär war wie erwartet, brachten die Bahnen doch einiges in Bewegung. Unter anderem schufen sie Arbeitsplätze: Es brauchte Ingenieure und unzählige Handwerker für den Bau der Eisenbahnlinien und die dazu gehörige Infrastruktur, dann Lokomotivführer, Heizer, Bahn- und Weichenwärter, Maschinenmeister, Kondukteure, Güterexpedienten und Stationsbeamte für den Betrieb. In den Nachkriegsjahren gerieten die Bahnen überall durch den Strassenverkehr in arge Bedrängnis. Vor allem der Gütertransport verlor an Bedeutung. Automatisierung und Rationalisierung waren das Gebot der Stunde. Von 1960 bis 1995 sank der Personalbestand bei den AB von 245 auf 167 Angestellten. Heute sind es noch rund 130. Die RHB funktionierte 1998 mit 14 Mitarbeitenden.

Durch die Anschaffung von neuem Rollmaterial, Billettautomaten und die Einführung von automatisierten Fernsteuerungs- und Sicherheitsanlagen wurden die Berufe von einst ausrangiert. Heute werden ehemalige Stationsbeamte als temporäre Zugbegleiter für Stichkontrollen eingesetzt, die wenigen Wärter versehen vor allem Unterhalts- und Reinigungsdienste auf dem ganzen Netz. Die Stationen wurden zu reinen Präsenz- und Billettverkaufsstellen. Mit gleichzeitig sinkendem Umsatz war dafür eigenes Personal zu teuer. Bei den AB übernahmen 1995 in Waldstatt der Posthalter, in Bühler bis Ende 1999 ein Schreibbüro nach zweiwöchiger Einführung den Schalterdienst im Auftragsverhältnis. Seit 1997 betreiben die AB mit der Gründung der Bahnshop GmbH ihr eigenes Nebengeschäft: In Altstätten, Gais, Teufen und bald auch Bühler verkaufen ehemalige Stationsvorstände und Kioskangestellte Bahnbillette, Lottoscheine, Kaugummi und Zigaretten. Die RHB betreibt nur den einen Bahnhof in Heiden und setzt auf erweiterte Reisebürodienstleistungen.

«DO STELLT MER ES WIIB AN SCHALTER, DENN FUNKTIONIERT NÜT MEH»

(aus den Notizen der Stationshalterin M. S.)

«Am Morgen früh bei der Ankunft im Bahnhofbüro liegt die Firmentafel am Boden und vor dem Eingang ein stinkender Haufen. Also zuerst den Scheissbesen (wörtlich zu verstehen) zücken und putzen. Der Alte mit dem Stumpfen klopft eine Viertelstunde vor Zugabfahrt Richtung Altstätter Wochenmarkt schon an die Scheibe. Handschuhe ausziehen, Kleinverkaufsgerät (KVG) einschalten. Dann Postmappen aus dem Gepäckwagen ausladen. Einen Text korrigieren. Frau S. bringt einen Znünigipfel. Kunde K. fragt nach einer Autozugverbindung in den Norden. Wird abgeklärt (obwohl kein Rappen dabei herauschaut), ein Billett Zürich retour mit Halbtax (zwei Franken 65 Provision!) und zwei Mehrfahrtenkarten nach St.Gallen. Die Couchterreservation von gestern (ein Franken zehn Provision) muss neu ausgestellt werden. Die Kundin holt sie in zwei Stunden ab, also Couvert rein in den nächsten Zug zur Betreuerstation, telefonisch das Problem schildern. Am Schreibtisch warten zwei Übersetzungsaufträge und Internetrecherchen. Die Platzreservation nach Paris bringt der Lokführer ins Büro, wieder mal die Zugseinfahrt überhört. Dann ein handgeschriebenes Billett nach Wildhaus ausstellen, zuerst Einheimischtarif, dann Postauto. Das Telefon klingelt ununterbrochen. Den

Billettautomat leeren und überprüfen, das Geld auf die Bank. Vor dem Stationsbüro stehen zwei Koffer, später das Ehepaar, das ins Bündnerland in die Ferien und das Gepäck und die Velos vorausschicken will. Ein paar tiefe Atemzüge beim Perronwischen, den Blick über die unendlich grünen Hügelzüge schweifen lassen. Zwei Jugendliche schauen nach dem neusten Krimisortiment im Wartsaal-Antiquariat. Plakate auf- und abhängen. Am Mittag ein paar dringende Geschäftsbriefe beantworten. Die Schreibaufträge auf den Nachmittag im Büro zu Hause in der Stadt verschieben. Nach Schalterschluss blinkt der Entwerter, eine Störung, Schlüssel holen, Problem beheben, Zug verpasst.»

BAHNROMANTIK ADE

Wenn jemand sich heute noch per Bahn zwischen den Appenzeller Hügeln fortbewegt, braucht er oder sie in der beschleunigten Zeit-ist-Geld-Gesellschaft vielleicht mehr Idealismus und Geduld als motorisierte ZeitgenossInnen und dazu zwei offene Augen für reizvolle Landschaften. Im Gegensatz zu früher und zum Autofahren haben Bahnreisende heute den Vorteil, dass sie sich in der Stadt nicht mit Parkplatzsuche herumquälen müssen und sich vor der Zugabfahrt über ein Ferienarrangement erkundigen können. Weniger Eisenbahnromantik als vielmehr knallharter Realitätssinn ist bei jenen gefragt, die heute bei der Bahn arbeiten wollen: Informatik-, Kommunikations-, Sales- und Marketingspezialisten haben die besten Chancen.

Haben die Bähnchen und Bähnler ausgedient? Doch da gibt es noch die Reisegruppe, die sich im offenen Sommerwagen der RHB freiwillig durchschütteln lässt und dabei begeisterte Jauchzer in den Fahrwind schmettert. Oder Noch-Kondukteur Y., der sagt: «Was gibt es Schöneres als einen Beruf, bei dem man auf der immer wieder erhebenden Fahrt durch Bilderbuchgegenden ein kurzes Schwätzchen abhalten kann mit netten Leuten?» Das lässt hoffen.

Monika Slamanig, Jahrgang 1963, Übersetzerin und Schreiberin in St.Gallen **G. R.** hat 1953 bei der SGA als Stationslehrling angefangen. Bis 1999 war er Bahnhofsvorstand von Gais und St.Gallen, Ablöser auf allen Stationen und Leiter der Verkehrskontrolle. Heute ist er froh, dass er pensioniert ist.

M. S. ist eine unverbesserliche Bahnromantikerin und wurde 1995 als erste private Unternehmerin Stationshalterin von Bühler. 1999 warf sie mehr lächelnd als weinend (aber das auch ein bisschen) das Handtuch, um sich ganz ihrem Hauptberuf zu widmen.

A., X., Y., und wie sie alle heissen, gehören zum Stations- und Zugpersonal der Appenzeller Privatbahnen.

Alle Personen sind der Schreiberin bestens bekannt.

Quellen:

Bernhard Studer: *Bahnen ins Appenzellerland*, 1987, Verlag A. Bucheli, Zug
Stephan Müller: *Die Geschichte der Appenzeller Bahnen*, Verlag Schläpfer & Co. AG, 1981, Herisau
Rorschach-Heiden-Bergbahn, 1992, Buchdruckerei R. Weber AG, Heiden
Festschriften und Archivmaterial der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Appenzeller Bahnen

mode **W** weber

FOLLOW ME.

Wattwil · St. Margrethen · Wil
Widnau-Heerbrugg · St. Gallen

www.modeweber.ch

Immer genug Dampf?



R+R SonicDesign ist seit 1983 Spezialist für Beschallungstechnik – ob Miete, Kauf oder Festinstallation. Zudem sind wir Network-Partner für die reputierten, innovativen Beschallungssysteme aus dem Hause L-ACOUSTICS.

Sprechen Sie mit uns, wenn Sie mal etwas mehr 'Dampf' brauchen – aber auch, wenn Sie mehr als das Dampfzeitalter erwarten!

R+R SonicDesign AG

Beschallungstechnik

Walenbüchelstrasse 21

CH - 9001 St. Gallen

Telefon 071-278 72 82

Fax 071-278 72 83

input@rr.sonicdesign.ch
www.rr.sonicdesign.ch