

Gemeinsames Mitteilungsblatt

der Stiftung SHAB inkl. MAB und AG 2 Dezember 2019



STIFTUNG
HISTORISCHE APPENZELER BAHNEN



Willkommenswort von Thomas Baumgartner

Liebe Mitglieder des Vereins AG2 und des MAB, sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Gelegenheit, Ihnen die Stiftung Historische Appenzeller Bahnen vorstellen zu dürfen.

Anfang 2018 haben sich die Appenzeller Bahnen entschieden, die Stiftung Historische Appenzeller Bahnen zu gründen. Die Motivation dies zu tun war klar: wir wollen den wertvollen Fahrzeugpark und die zahlreichen Dokumente erhalten und der Öffentlichkeit in geeigneter Form zugänglich machen. Auch können mit einer eigenen Organisationseinheit die notwendigen Abgrenzungen zwischen dem Fahrplanverkehr der AB und den historischen Verkehren vorgenommen werden. Ich freue mich als Stiftungsratspräsident diese spannende Reise anzutreten. Im Stiftungs-

rat arbeiten Alex Bless, Willi Müller, Magnus Hächler und Dominic Graber mit. Die betriebliche Organisation und die operative Umsetzung der Erlebnisfahrten werden durch die Appenzeller Bahnen im Auftrag der Stiftung durchgeführt.

Die AB haben diese Fahrzeuge nicht einfach einer Stiftung übergeben, um sie in einem Depot verrostet zu lassen. Die über 20 wertvollen, nostalgischen Fahrzeuge möchten wir, wenn betrieblich und technisch möglich, weiterhin auf unserem Schienennetz fahren lassen. Im Depot Waserauen sind einige unserer Schmuckstücke zu besichtigen - von April bis Oktober ist zudem die Ausstellung im Bahnwagen des Museumvereins Appenzeller Bahnen geöffnet.

Die Stiftung Historische Appenzeller Bahnen bietet massgeschneiderte Erlebnis-

Inhalt

Willkommenswort von Thomas Baumgartner	1
Die Sântisbahn im Aargauischen	3
Die Neuen: Personenwagen A1 und B11	3
Neue Zugsicherung ZSI127	4
Aktiven-Ausflug nach Bremgarten	5
Aus der Werkstatt	6
Fahrzeuge der Linie Gossau-Appenzell- Wasserauen verlassen die AB-Geleise	7
Die letzte Polsterbank steht zum Verkauf	9
Jahresrückblick des Museums Appenzeller Bahnen	10

fahrten durch das hügelige Appenzellerland an. Besonders beliebt sind unsere gemütlichen Fonduefahrten im Winter von Gossau bis Appenzell im Bistrowagen mit Baujahr 1946. Der legendäre 54-Plätzer, angehängt am Fahrplanzug, ist oft im Einsatz, weshalb wir ihn im kommenden Jahr einer notwendigen Renovation unterziehen werden. Wir haben noch viele Ideen, wie das historische Erbe und diese aussergewöhnliche Geschichte der Appenzeller Bahnen präsentiert werden können. Es braucht dazu aber auch viel Geld, Zeit und ein stets grosses persönliches Engagement. Genau für dieses Engagement und die tolle Unterstützung durch die vielen Freiwilligen aus dem Verein AG2 und dem Museumsverein danke ich herzlich. Sie tragen wesentlich dazu bei, dass in unzähligen Stunden vorhandenes Rollmaterial restauriert und einsatzbereit gehalten wird oder wertvolle Dokumente feinsäuberlich aufbewahrt und zugänglich sind. Für dieses tolle und grosse Engagement zugunsten des historischen Erbes bedanke ich mich aufrichtig.

Natürlich freuen wir uns auch über jede noch so kleine Zuwendung, um dieses historische Erbe erhalten zu dürfen (Postkonto 15-143401-0) und bedanken uns für Ihre Unterstützung. Weitere Informationen erfahren Sie unter www.appenzellerbahnen.ch/erlebnisse. Und zum Schluss noch dies: Erzählen Sie im Freundeskreis von diesem einzigartigen Erbe, das auf den Schienen im Appenzellerland unterwegs ist. Denn die Mund-zu-Mund-Werbung ist nicht nur günstig, sondern auch sehr wirkungsvoll. Herzlich,

Thomas Baumgartner
Stiftungsratspräsident

Vorschau:
Die Hauptversammlung über das Vereinsjahr 2019 des AG2 findet am 18. April 2020 statt.

Die Sântisbahn im Aargauischen

(Text von Ruedi Wanner)

In Bremgarten West wurden die Gleis- und Publikumsanlagen vollständig erneuert und mit einem «West-Fest» am 7./8. September 2019 eingeweiht. Mitbeteiligt waren neben den eigenen Oldtimern BDe 4/4 Nr. 10 «Mutschellen-Zähni» und BDe 8/8 Nr. 7 («Sebni») auch die beiden Sântisbahn-Wagen C2 13 und 14 sowie die Ge 2/2 49 der Stiftung historische AB, welche



durch die AAR angemietet wurde. Deren Erscheinen zwischen Bremgarten West und Wohlen dürfte eine erst- und einmalige Rarität bilden. Da in Wohlen keine Umfahrungsmöglichkeit (mehr) besteht, erfolgte die Rückbeförderung der Sântisbahn-Wagen jeweils mit dem solo eintreffenden BDe 4/4 10. Die AB-Lok wiederum gelangte in Leerfahrt wieder nach Bremgarten West für den nächsten Zug.

Der Grund für diese etwas komplizierten Betriebsführung lag darin, dass der Sântisbahnzug infolge nicht ideal passender Radprofile keine Weichen in abgelenkter Stellung befahren durfte. Im Weiteren war der Appenzeller Zug im Aargauischen etwas langsamer unterwegs als sonst, da er sich ab der Fahrleitung mit 1200V anstatt der im Appenzellerland üblichen 1500V begnügen musste. Übrigens war dies in der 107 Jahre alten Geschichte der Fahrzeuge das erste Mal, dass sie das Netz der Appenzeller Bahnen verliessen.

Die Neuen: Personenwagen A1 und B11

(Text von Alexander Bless)

Wie in der letzten Ausgabe des AG 2 – Heftlis kurz beschrieben, hat die Stiftung historische Appenzeller Bahnen vom Dampflokiverein AB die beiden Wagen A1 und B11 übernommen. Der Dampflokiverein wird auf den AB nicht weiter aktiv sein und hat seine Dampflok zum Verein «La Traction» und somit auf das Netz der Chemin de Fer du Jura verschoben. Für die beiden originalen AB-Personenwagen wurde ein Abnehmer gesucht, damit sie möglichst in ihrer ursprünglichen Heimat verbleiben können. Der Dampflokiverein AB hat sich mit einem interessanten Angebot an die Stiftung gewendet. Dieses beinhaltete die kostenlose Abgabe und darüber hinaus noch CHF 10'000 pro Wagen, welche zweckgebunden für dessen

langfristigen Erhalt eingesetzt werden müssen.

Beide Wagen sind einmalige Zeitzeugen aus der Geschichte der Appenzeller Bahnen. Daher, und dank der grosszügigen Anschubfinanzierung des Dampflokivereins, hat sich der Stiftungsrat für die Übernahme der Wagen entschieden.

Etwas Geschichte

Die beiden vierachsigen Holzkastenwagen mit offenen Plattformen wurden 1903 und 1933 von der SIG in Neuhausen gebaut und an die damalige Appenzeller Bahn (Strecke Gossau – Appenzell) ausgeliefert. Beim A1 handelt es sich um einen ursprünglich gemischtklassigen Wagen mit Abteilen zweiter und dritter Wagen-

Impressum

Stiftung historische Appenzeller Bahnen

Stiftungsratspräsident: Thomas Baumgartner
Stiftungsräte: Alexander Bless
Willi Müller

Magnus Hächler
Dominic Graber

Postfinance: Konto 15-143401-0
Internet: www.appenzellerbahnen.ch/erlebnisse
Telefon: 071 354 50 60

AG 2 Verein historische Appenzeller Bahnen

Sekretariat: Verein AG 2, Postfach 28, 9056 Gais
Bank: Raiffeisenbank Appenzell,
IBAN CH22 8102 3000 0028 3290 1

Internet: www.AG2.ch, e-Mail: Info@ag2.ch
Vereinsvorstand Präsident: Alexander Bless, Tel. 079 413 09 80

Aktuar: Ernst Sturzenegger
Kassier: Walter Eisenhut
Leiter Technik: Hendrik Müller
Beisitzer: Michael Bergmann

Museumsverein Appenzeller Bahnen

Adresse: Postfach 18, 9050 Appenzell
Präsident: Willi Müller, Tel. 071 333 29 66
Bank: Appenzeller Kantonalbank,
IBAN CH67 0076 3000 1114 2612 6
eMail: willi.mueller@amcmueller.ch

klasse. Bemerkenswerterweise wurde er mit damals sehr teuren, grossen Fenstern von den AB bestellt, so wie wir es auch von modernen Wagen gewohnt sind, was aber damals durchaus noch nicht üblich war.

Im Zuge der Elektrifikation der AB wurden zusammen mit 4 elektrischen Triebwagen – darunter auch das heute bei der Stiftung noch vorhandene «Drissgi» - auch zwei lange, zu den Triebwagen passende und elegant wirkende vierachsige Drittklasspersonenwagen beschafft. Einer davon ist der B11.

Wie geht es den Beiden?

Der Zustand des A1 ist als eher schlecht zu bezeichnen. Die jahrelange Abstellung im

Freien hat wüste Spuren am Wagen hinterlassen. Der Aufwand einer Restaurierung sprengt die derzeitigen finanziellen und personellen Ressourcen bei weitem. Deshalb hat die Stiftung entschieden, dass er vorerst abgestellt bleibt und die finanziellen Mittel nur in die Substanzerhaltung investiert werden. Als eine der ersten Massnahmen wurde der Wagen von Gossau ins vor Vandalen sicherere Wasserauen verbracht und dort auf der Drehscheibe beim Depot abgestellt.

Im Gegensatz zum A1 befindet sich der B11 in einem erstaunlich guten Zustand, sodass der Wagen mit überschaubarem Aufwand wieder restauriert und in Betrieb genommen werden kann.

Neue Zugsicherung ZSI127

(Text von Alexander Bless)

Da immer wieder Anfragen zu diesem Thema bei uns eingehen, möchten wir nachfolgend dieses Thema und die resultierenden Folgen für uns erklären.

Im Zuge der laufenden Modernisierung der Appenzeller Bahnen hält auch ein neues Zugsicherungssystem namens ZSI127 auf den Meterspurstrecken Einzug. Die Zugsicherung dient einfach gesagt dazu, einen über ein geschlossenes Signal fahrenden Zug automatisch zum Stillstand zu bringen. Nun haben die AB damit begonnen, auch die Strecke Gossau – Wasserauen schrittweise umzurüsten. Da dies unsere «Hauptstrecke» ist, wird dieses Thema nun auch für uns aktuell. Schon vorher mussten alle Fahrzeuge mit einer Zugsicherungsausrüstung ausgestattet sein. Beim «Föfi» war diese aber nie vorhanden. Den-

noch konnte und kann mit ihm gefahren werden. Dies dank der Risikoanalyse des HECH, des schweizerischen Museumsbahnverbandes. Diese beinhaltet, dass die Fahrt mit einem definierten Prozedere angemeldet werden muss und für die Fahrt selber kommen zwei Lokomotivführer zum Einsatz, welche sich gegenseitig überwachen. Mit der ZSI127 wird dieses Vorgehen auf alle Fahrten mit unseren Nostalgiefahrzeugen ausgeweitet. Als Vorteil ist zu sehen, dass die Fahrzeuge infolge der ZSI127 nicht zum Stillstand gezwungen werden. Nachteilig ist, dass der zusätzliche Lokführer wesentliche Mehrkosten verursacht, der administrative Aufwand hoch ist und ein kurzfristiger Einsatz der Fahrzeuge auf der Strecke durch das Anmeldeverfahren nicht mehr möglich ist.

Alpenrose
GASTHAUS WASSERAUEN/APPENZELLERLAND
Fam. S. & M. Wild-Wyss
071 799 11 33
info@alpenrose-ai.ch
www.alpenrose-ai.ch



AG2 Aktiven-Ausflug nach Bremgarten

(Text von Alexander Bless)

Die einmalige Situation, dass die Säntisbahn im Aargauischen gastieren durfte, nahmen wir natürlich zum Anlass, am 8.9.19 unseren Aktiven-Ausflug dorthin zu organisieren. Trotz des regnerischen Wetters machte sich eine Gruppe von 13 Personen auf die Reise in Richtung Bremgarten. Bevor wir in Dietikon aber auf die schmalspurigen Gleise der AAR in Richtung Bremgarten wechselten, genossen wir in Killwangen – Spreitenbach auf dem Perron einen kleinen Apero, bevor wir eine Fahrt in einem Dampfzug der Dampfbahn Zürcher Oberland (DVZO) durch den Rangierbahnhof Limmattal hindurch nach Dietikon unternahmen. Diese Fahrten fanden anlässlich des Festes der «Wagi» in Schlieren statt. Nachdem wir Bremgarten erreicht hatten, stand ein üppiges Mittagessen in der malerischen Altstadt auf dem Programm. Danach fuhren wir zum Festplatz nach Bremgarten West. Die Säntisbahn-Komposition stand dort schon bereit, um uns nach Wohlen

und wieder zurück zu bringen. Trotz des schlechten Wetters – auch beim Gruppenfoto auf der Lok in Wohlen goss es in Strömen – waren die Nostalgiezüge durchwegs sehr gut besetzt und die Stimmung sehr gut. Das Personal zeigte sich vom Appenzeller Zügli begeistert und hätte es am liebsten gleich behalten. Die Rückkehr in die Ostschweiz erfolgte individuell, sodass jeder selber noch auf dem Festplatz verweilen oder eine Fahrt in einem anderen Extrazug geniessen konnte.



Todesfall unseres Aktivmitglieds

Erich Haltiner

Wir haben die traurige Pflicht, euch über den Tod unseres langjährigen Schreiners Erich Haltiner zu informieren. Erich ist am 3. August zu Hause von uns gegangen.

Über viele Jahre hat er tatkräftig an unseren Projekten mitgearbeitet und wesentlich zum Gelingen von vielen kleinen, aber auch umfangreichen Renovationen und Restaurationen beigetragen. Auch als Mensch wird er uns sehr fehlen. Der Trauerfamilie sprechen wir unser aufrichtiges Beileid aus.



Aus der Werkstatt

CFe 3/3 2 – Altstätter Triebwagen (Text von Ernst Sturzenegger)

Elektroarbeiten

Die Verkabelungen der Hüpfer, Hüpferpulven und der Leittechnik werden weitergeführt. Parallel dazu sind die nächsten Elektroarbeiten in Vorbereitung.

Pneumatik

Im September konnten wir aus einem Triebwagen der Frauenfeld - Wil Bahn viele Pneumatikteile demontieren. Diese Teile befinden sich in sehr gutem Zustand und entlasten das Budget für das Zahnradprojekt stark. Zurzeit erstellen wir ein Inventar der ausgebauten Teile, damit wir feststellen können welche Teile noch anderweitig beschafft werden müssen.

Finanzierung, wir bitten um Ihre Hilfe

Derzeit rechnen wir mit Projektkosten von ca. CHF 16'000. Wie bereits erwähnt, sind CHF 10'000 bereits durch die Finanzierung des Dampflokvereins AB gesichert. Für den Restbetrag bitten wir um Ihre Unterstützung. Bitte helfen Sie mit, dass der Wagen zusammen mit dem «Drissgi» bald wieder zum Einsatz kommen kann. Jeder Beitrag auf das Konto der Stiftung oder des AG 2 zählt. Bitte vermerken Sie bei der Überweisung das Stichwort «B11». Bei Spenden über CHF 200 laden wir sie gerne zu einer Fahrt im B11 ein, inklusive Apéro! Wir sind Ihnen für Ihr Hilfe schon jetzt sehr dankbar.

AG 2, Verein historische Appenzeller Bahnen, Postfach 28, 9056 Gais, Raiffeisenbank Appenzell, IBAN CH22 8102 3000 0028 3290 1
oder
Stiftung historische Appenzeller Bahnen, Herisau, Postfinance Konto 15-143401-0

Erfreuliche Fortschritte beim C13 der Altstätten - Gais Bahn

Die Verblechungsarbeiten konnten abgeschlossen werden. Die Zierleisten sind ebenfalls angebracht. Zusätzlich wurde das Dach mit einer neuen Klebefolie eingedeckt, damit keine Wasserschäden mehr entstehen können. Nun wird das Fahrzeug in Herisau für die Malerarbeiten vorbereitet. Danach wird der Personenwagen nach Gais überführt wo die Spritzarbeiten durch Maler Langenauer ausgeführt werden. Zurück im Depot Herisau werden im nächsten Frühjahr die Beschriftungen und Verzierungen angebracht.

Gepäckwagen D165 der SGA

Die alte Dachbeschichtung wurde entfernt damit ein Dachdecker eine neue Klebefolie anbringen kann.

Der B11 ist bereits in der Werkstatt!

(Text von Alexander Bless)

Der B11 ist somit das erste Fahrzeugprojekt, für das sich die Stiftung verantwortlich zeigt. Der AG 2 hat mit den Freiwilligen die Arbeiten begonnen und es sind schon gute Fortschritte zu verzeichnen. Das Wagendach wurde abgeschliffen, neu abgedichtet, grundiert und gestrichen. Dabei wurden die Dachenden von einem Profi neu verblecht. Als nächster Schritt folgt der Wagenkasten. Die höl-



«Sönd herzlich
wöllkomm bi ös!»

Hotel und Speiserestaurant
mit Blick in den Alpstein,
feine, saisonale Küche.

Hotel Alpenblick
Familie Streule-Fässler
9057 Schwende
Tel. 071 799 11 73
www.alpenblick-appenzell.ch



Die neuen Klebefolien werden fachmännisch auf das Fahrzeugdach geklebt.

zernen Fenstersimse sind morsch und müssen grösstenteils ersetzt werden. Es gilt ausserdem, die Fenstereinrahmungen zu schleifen, zu grundieren und wieder zu montieren. Auch sonst gibt es innen und aussen am Wagenkasten noch viele weitere kleinere Arbeiten zu erledigen. Viel Arbeit muss noch in die Einstiegsbereiche sowie in die Revision der Drehgestelle und der Bremsanlage investiert werden.

Ein grösserer Brocken ist auch der Neuanstrich des ganzen Wagens. Als technische Ergänzung wird der Wagen die heute übliche Zugsammelschiene erhalten. Damit können die Beleuchtung und die Heizung des Wagens von allen anderen Fahrzeugen jederzeit versorgt werden. Wir planen, den Wagen im ersten Halbjahr 2020 wieder frisch restauriert in Betrieb nehmen zu können.

Fahrzeuge der Linie Gossau - Appenzell - Wasserauen verlassen die AB-Geleise

(Text von Ernst Sturzenegger)

Nachdem die neuen Walzer-Züge von Stadler Rail AG für die Linie Gossau – Appenzell – Wasserauen abgeliefert und erfolgreich in Verkehr gesetzt wurden, konnten diverse ältere Fahrzeuge aus dem Betrieb genommen werden. Nun konnte für insgesamt 15 Fahrzeuge eine Weiterverwendung gefunden werden. Im Depotareal in Gais wurde ein Fahrzeug nach dem Andern von einem Spezialtransport abgeholt und nach Frankreich gebracht, wo die Fahrzeuge für das neue Einsatzgebiet in Afrika vorbereitet werden. Vorgesehen ist der Einsatz zwischen Ou-

gadougou (Hauptstadt von Burkina Faso) und Abidjan (Hauptstadt der Elfenbeinküste). Dreimal in der Woche soll der Zug die 1200 km lange Strecke zwischen dem Atlantik und dem Innern Westafrikas in 18 Stunden Fahrt zurücklegen. Die Züge werden dort mit Diesellokomotiven gezogen. Die drei Triebwagen der AB werden zu Generatorwagen umgebaut und werden die Klimaanlagen mit Energie versorgen. Hier noch einige interessante Angaben zu den verkauften Fahrzeugen: In den Sechzigerjahren hatte die damalige Appenzeller Bahn einen grossen Inves-

titionsbedarf in zeitgemässe Fahrzeuge. Im Jahre 1964 konnten bei den Flug- und Fahrzeugwerken Altenrhein (FFA) die Personenwagen B22 – B24 gekauft werden. Diese entsprachen den Einheitswagen I der Rhätischen Bahn. Kurz darauf konnten 1966 zwei gleiche Wagen beschafft werden mit den Nummern B25 und B26.

In den Jahren 1968 bis 1973 beschaffte die AB die Triebwagen BDe 4/4 46/47, die Steuerwagen ABt61/62 sowie den Zwischenwagen B27. Der B27 und der ABt62 erhielten den Endausbau in der eigenen Werkstätte in Herisau, wobei der B27 seit Beginn als Zwischenwagen in diesen Pendelzügen eingesetzt werden konnte. Auch der B26 wurde als Zwischenwagen für die Pendelzüge eingerichtet. Die beiden ABt wurden in den Jahren 2004 und 2015 ausrangiert und die BDe 4/4 Triebwagen werden nur noch für Dienstfahrten eingesetzt. Alle diese Fahrzeuge waren mit der Mittelpufferkupplung der Appenzeller Bahn ausgerüstet. Zwischen 1987 und 1998 wurden sie auf die +GF+ Kupplung umgebaut, mit Faltenbälgen ausgerüstet und die restlichen Personenwagen pendelzugtauglich hergerichtet.



B22 in Gossau, Dezember 1983



B236 in Herisau, 17. April 1983

ABt131 und BDe 4/4 31 in Wasserauen, 1987



Zusätzlich werden auch die 1985/1986 abgelieferten Pendelzüge BDe 4/4 41 – 43 und ABt 141 – 143 nach Afrika verkauft.

Das Paket wird vervollständigt mit den B236 bis B238. Diese Fahrzeuge wurden 1968 durch Schindler Waggon Pratteln (SWP) für die Ferrovie Luganesi (FLP) gebaut. Im Jahre 1978 kaufte diese Bahn neue Pendelzüge, womit diese Wagen im Tessin überflüssig wurden. Auf Umwegen über die MOB kamen sie, nach einem Umbau in den Werkstätten der RhB, im Jahre 1983 zur Appenzeller Bahn.

Sie waren die ersten Personenwagen der AB, welche mit der +GF+ Kupplung ausgerüstet waren. Sie konnten bis zur Ablieferung der BDe 4/4 Pendelzüge im Jahre 1985 nur mit dem «alten» ABe 4/4 43, dem heutigen BDe 4/4 30 der Stiftung historische Appenzeller Bahnen, oder SGA-Triebwagen verkehren. Auch diese Wagen wurden später mit Faltenbälgen ausgerüstet und pendelzugtauglich hergerichtet.

Damit stehen bei den Appenzeller Bahnen auch auf der Strecke Gossau – Appenzel – Wasserauen nur noch Fahrzeuge mit seitnbündigen Einstiegstüren im Einsatz.



Die letzte Polsterbank vom A101 steht zum Verkauf (Text von E. Sturzenegger) Traditionelle Handwerkskunst in höchster Vollendung. Diese Polsterbank ist ein kostbares Unikat mit einer einmaligen nostalgischen Ausstrahlung. Sie verkörpert die Epoche, als eine Bahnfahrt in der Polsterklasse ein exklusiver Luxus war und nicht einfach eine Reise von A nach B. Gerne wollen wir auch die letzte Polsterbank, Modell A101, verkaufen. Bei Interesse nehmen Sie bitte mit dem Präsidenten Kontakt auf.

IBG
Engineering www.ibg.ch

**WIR PLANEN DIE
INFRASTRUKTUR
VON MORGEN**



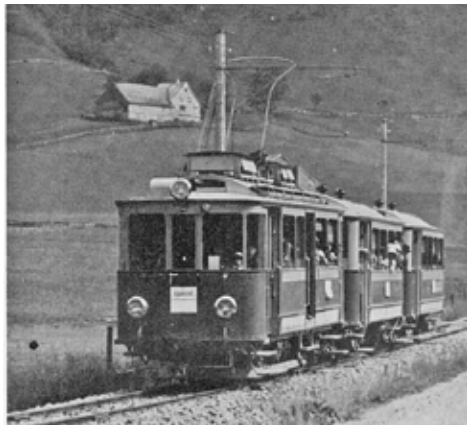
Jahresrückblick des Museums Appenzeller Bahnen

(Text von Willi Müller)

Wie Alpbabfahrt fühlt es sich jeweils am letzten Oktoberwochenende im MUSEUM APPENZELLER BAHNEN an. Man feiert Abschluss mit einem Glas Weisswein, räumt das Nötigste zusammen, demontiert die Eingangstreppe und den Souvenirladen. Dann schliesst man Tore und Wagentüre und man weiss: nicht vor dem nächsten Frühling.

Der Alpsommer war gut. Auch der Museums-Sommer lässt sich sehen. Besucherzahlen und Umsätze steigen Jahr für Jahr. Wir hatten diesen Sommer gegen 800 Besucher und fast jedes Wochenende eine Besucher-Gruppe. Das ist besonders erfreulich, weil die Ausstellung zur Eröffnung des Ruckhaldentunnels uns doch finanziell sehr «gerupft» hat.

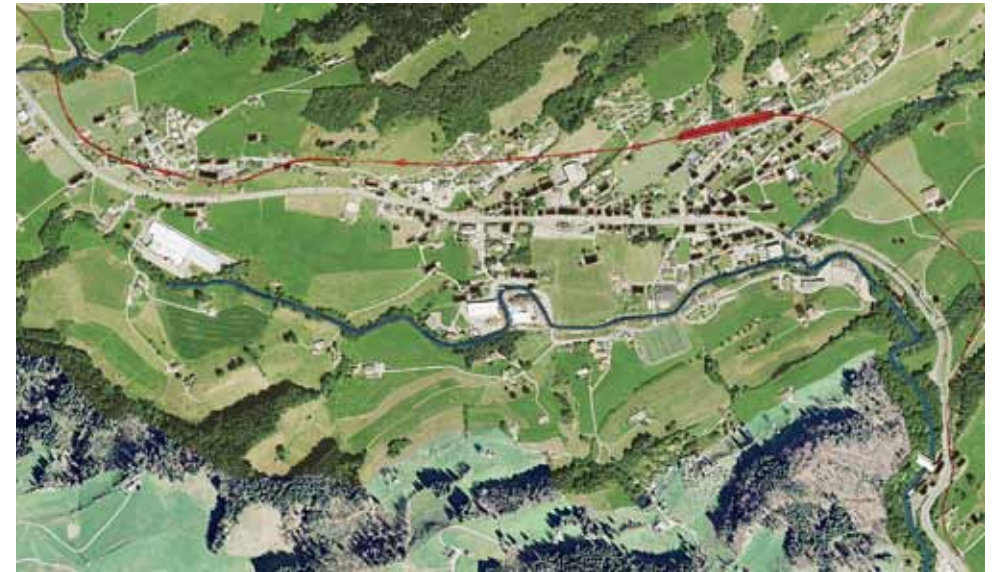
Die **Ausstellung im Depot** und jene im Wagen gefallen den Besuchern. Der Sântis-Bahn-Zug – so er da ist – gibt Gelegenheit, die eigenartige Geschichte eines Projektes zu erzählen, das so, wie wir es kennen, gar nicht funktioniert hätte. Man stelle sich eine Standseilbahn von der Meglisalp auf den Sântis im Winter vor!



Beliebt und durch die Museums-Begleiter immer besonders gern präsentiert ist naturgemäss der Dieseltriebwagen mit seinem gewaltigen Motor – und mit seiner sehr besonderen Geschichte.

Doch von vielen kaum beachtet schlummern im Depot zwei weitere Dornröschen: ein AB-Güterwagen und ein Sântisbahn-Antrieb. Wie häufig doch Besucher sich wundern, dass in einem Triebwagen der Motor «direkt auf der Achse hockt»: Motor-Achse – Ritzel – Triebzahnrad – fertig. Das verhilft zu manchem Aha-Erlebnis. Und dann der «nackte» Güterwagen! Oh, dass er nie mehr eine Verkleidung erhalte. Etwas Farbe vielleicht, mehr nicht. Und eine Druckluftzufuhr mit Bremsventil, damit die Museumsbesucher einmal selber bremsen können und begreifen, wie das bei einer Bahn funktioniert. Nie werben wir für die Sache der Historischen Appenzeller Bahnen besser, als wenn die Besucher im Museum selber etwas bewegen, tun, ausprobieren können. Tun kann man begreiflicherweise in der dokumentarischen Ausstellung im Wagen weniger. Dort entsteht vielleicht einmal ein Foto mit einer Bähnlermütze. Oder es wird am Modell des Klose-Untergestells herum gehandelt oder an der Stockwinde der «Appenzeller Strassenbahn» gedreht. Letzteres begleitet von der Geschichte über das Wieder-Eingleisen des alten Wagens, wenn er bei der Lustmühle wieder einmal aus den Schienen gesprungen war.

Die **dokumentarische Saisonausstellung** war mehr für Einheimische und lokale Interessenten gedacht. Sie hat sich mit dem Wandel der Bahnhöfe entlang der AB- und SGA-Strecke befasst. Wer weiss schon, wo der Bahnhof Bühler ursprünglich hätte hinkommen sollen und weshalb er danach dorthin kam, wo er ist und warum er vergleichsweise (z.B. mit Teufen)



so gross war? Wer kennt die Geschichte des «Tal» in Herisau, das so vollkommen verändert wurde, als die Bodensee-Toggenburg-Bahn kam? Wer weiss schon, weshalb das Bahnhofgebäude Waldstatt – das erste natürlich – so «gsgsmoge» herausgekommen ist? Von den drei ineinander verflochtenen Bahnhöfen in Appenzell ganz zu schweigen.

Inzwischen sind wir wie die Murmeltiere im Winterschlaf und die Wasserauen frieren zu. Dieweil arbeiten wir an der neuen

Ausstellung für nächsten Frühling. Man darf gespannt sein.

Auch intern haben wir «Statur» bekommen. In Urnäsch verfügen wir nun über ein **einwandfreies Archiv**, das von Ernst Naef und neuerdings Hannes Ammann hochprofessionell auf Vordermann gebracht wird. In dieser Beziehung blieb über Jahre tatsächlich einiges aufgeschoben. Das Museum versteht sich zwar als Sympathie- und Werbeträger für die Historischen Appenzeller Bahnen. Die

Ausstrahlung nach aussen ist wichtig. Dafür blieb die Aufarbeitung des Museums-Schatzes lange zurück. Nun aber ist sie dringend. Im Frühsommer konnten wir von den Appenzeller Bahnen den gesamten Bestand an historischen Plänen übernehmen, zurück bis etwa 1872/73. Ein Schatz, den es möglichst zügig zu öffnen gilt. Es gibt Trouvaillen und Perlen, auch nebst den Plänen. So z.B. eine ganze historische Vermessungs-Ausrüstung.

Und zu guter Letzt konnten



wir kurz vor Saisonschluss ein originales Fahrplan-Plakat der Appenzeller Bahn aus dem Jahr 1877 erwerben.

Wünsche? Nun, wenn wir wünschen möchten, dann, dass in den Wasserauen eine Kontinuität des Fahrzeug-Bestandes erreicht werden kann und vielleicht, in Verbindung damit, dass der frei bleibende Raum ansprechend und informativ gestaltet werden könnte.

Danken. Zu danken hat der Präsident des Museumsvereins vor allem der Museums-Mannschaft, die lückenlos die ganze Saison über von April bis Oktober jedes Wochenende für einen geordneten Betrieb gesorgt hat. Und danken möchten wir auch den Besuchern. Für sie und von ihnen lebt das Museum schliesslich. Und danken möchten wir allen, die helfen, im Depot Wasserauen eine besuchswürdige Ordnung aufrecht zu erhalten.

An advertisement for Appenzeller beer. The background is a textured yellow. The word 'Traditioneller' is written in large, bold, black letters, with the 'T' in red. To the right, a bottle of Appenzeller beer is decorated with a wreath of purple and white flowers. In the bottom left corner, there is a small glass of beer. The Appenzeller logo, featuring a bear silhouette, is positioned above the brand name 'Appenzeller' in a stylized font. Below the glass, the text 'Traditioneller seit 1902.' and the website 'www.appenzeller.com' are visible.

Traditioneller seit 1902.
www.appenzeller.com

Appenzeller