

Es folgten weitere Projekte und Varianten, auch über andere Routen. Die Mehrheit aber plante eine Adhäsionsbahn von Appenzell nach Wasserauen, gefolgt von einer Zahnradbahn bis Meglisalp (1510 m ü. M.) und schliesslich eine Standseilbahn in mehreren Sektionen bis zum Gipfel.

1908 lag endlich ein Ausführungsprojekt vor, welches Adhäsion, Zahnrad und Seilzug beinhaltete. Darin wurde eine Vi-

sion vorgestellt: «Bei der Wahl der Triebfahrzeuge für die Säntisbahn denken die Initianten weit voraus. Sie rechnen bereits mit direkten elektrischen Zügen von St. Gallen bis Seealp. Sie stellen sich fünf vierachsige «Automobil-Bahnwagen» auf der Strecke Appenzell–Wasserauen–Seealp vor, die für den gemischten Betrieb (Adhäsion und Zahnrad) nach System Strub ausgerüstet sind.»

Auch bei diesem Projekt war die Kapitalbeschaffung ein Problem. Erst 1911 konnte mit dem Bau begonnen werden. Er beschränkte sich vorerst auf die gut 6 km lange Talstrecke von Appenzell nach Wasserauen. Diese wurde bereits im Sommer 1912 mit grossen Erwartungen eröffnet.

Der Rollmaterialbestand war sehr bescheiden:

- 3 zweiachsige Triebwagen CFe $\frac{2}{2}$
- 6 zweiachsige Personenwagen C² (also alles nur 3. Klasse!)
- ein geschlossener Güterwagen
- ein offener Güterwagen

Die Frequenzen blieben aber weit unter den Erwartungen, und die «Talbahn» kämpfte von Anfang an mit finanziellen Problemen.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Idee einer möglichen Säntisbahn beziehungsweise einer Weiterführung ab Wasserauen als Zahnrad- und schliesslich als Standseilbahn erneut aufgegriffen.

1927 wurde die Passstrasse von Urnäsch nach Nesslau über die Schwägalp geplant und in der Folge auch gebaut. Ein neues Projekt, nämlich eine Luftseilbahn von der Schwägalp direkt auf den Säntis, wurde zur scharfen Konkurrenz für die SB. Der Bundesrat setzte der SB eine Frist bis Ende 1930 für die Sicherstellung der Finanzierung des Ausbaus. Verpasse sie die Frist, werde ihr die Konzession entzogen. Es setzte ein harter Konkurrenzkampf zwischen der Luftseilbahn von Westen und dem Schienenweg von Osten ein. Trotz grossem Werbeaufwand konnte die SB die Frist nicht einhalten, und die Konzession erlosch per 31. Dezember 1930. Aber erst im August 1933 erklärte der Verwaltungsrat der SB das Projekt einer Zahnradbahn nach Meglisalp offiziell als gescheitert.

Die Luftseilbahn wurde durch die Firma Bleichert mit Sitz in Leipzig gebaut und 1935 eröffnet.

Die SB wurde 1939 in Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn (AWW) umbenannt und 1947 von der Appenzeller Bahn (AB) übernommen. 1989 erfolgte die Fusion mit der elektrischen Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell (SGA) zu den heutigen Appenzelnerbahnen (AB). Als S23 verkehren heute moderne Pendelzugskompositionen im Halbstundentakt von Gossau nach Wasserauen und befördern vor allem Pendler und Schüler.

Foto: Charlotte Gorenzbach

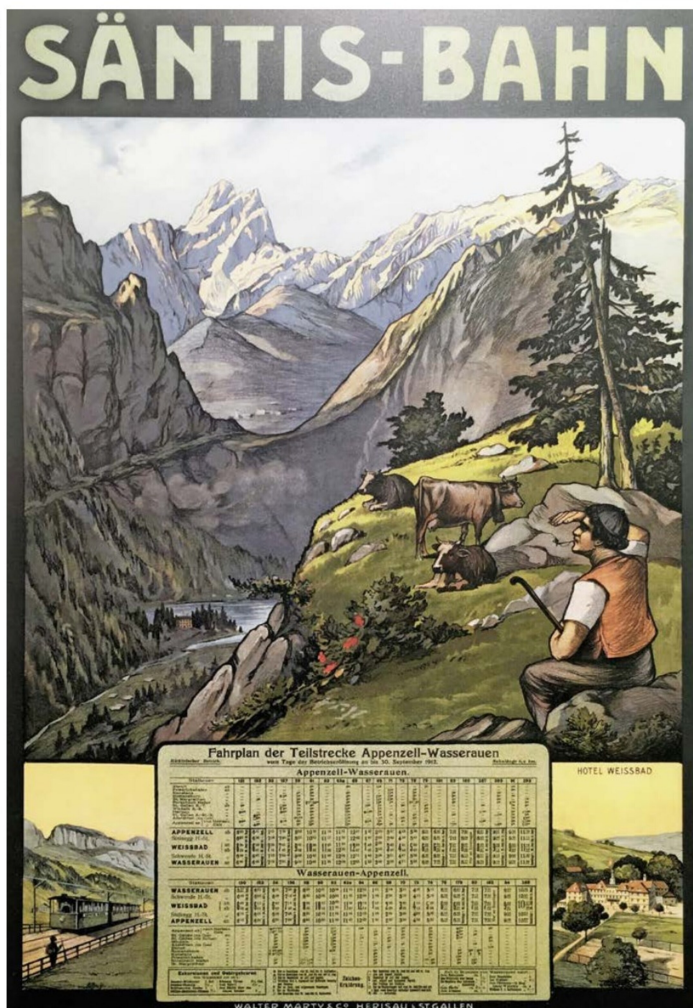


Bild 6: Plakativer Fahrplan der Teilstrecke Appenzell–Wasserauen der Säntisbahn von 1912.