



Rückblick | Eine kleine Geschichtstheorie über ein Modell ohne konkretes Vorbild

Die Säntisbahn – eine kleine Exkursion

Ein Modell eines Zuges einer Bahn, die gar nie gebaut wurde, ist etwas sehr Spezielles, besonders wenn es dazu noch aus Göppingen kommt. Zudem wirft das Modell Fragen auf, die nur teilweise beantwortet werden können.

Von Hansueli Gonzenbach (Text und Fotos) und Norwin Rietsch (Text und Fotos)

Meine Geschichte beginnt vor etwa zwei Jahrzehnten. Es möge mir ausnahmsweise gestattet sein, diese in der Ichform zu erzählen. Damals erhielt ich von einem Freund im Appenzellerland den

Märklin-Wagen von Bild 1. Das Dach war noch elfenbeinfarbig mit einigen Lackschäden und machte einen wenig ansehnlichen Eindruck. Ich beurteilte das Stück als hübsche Bastelarbeit und damit als idealen

Kandidaten für einen Umbau zu einem grünen Wagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, ähnlich dem Bild 2. Das Dach wurde umgehend abgelautet und dunkelgrau mit Schattierung gespritzt, so wie es



Bild 1: Eine vermeintliche Bastelarbeit ex Märklin 1842 MITROPA.



Bild 2: Ein 29,5-cm-Wagen der BLS von Gilbert Weber.

Foto: Gilbert J. Weber

Bild 1 zeigt. In diesem Zustand habe ich den Wagen in einen Zug bestehend aus grünen 29,5-cm-Wagen eingereiht. Er hat diesem Zug einen zwar realitätsfremden, aber besonderen und attraktiven Akzent verliehen. Danach geriet er bei mir etwas in Vergessenheit, und andere Projekte hatten Vorrang... Zum grossen Glück! So ist er erhalten geblieben.

Der Triebwagen

2014 erschien im Internet eine Serie von Bildern eines bordeauxroten Triebwagens mit der Bauform des bekannten, aber seltenen Märklin-Fahrzeuges NL 13020. Die überdimensionierte Beschriftung erinnerte mich sofort an meinen Wagen aus Bild 1. Gleich wurde er hervorgeholt. Tatsächlich: Er trägt exakt die gleiche «Handschrift» bzw. Pinselschrift. Da schrillten bei mir die Alarmglocken. Die Bilder 3 und 4 sowie weitere lassen keinen Zweifel aufkommen: Dieses Fahrzeug muss in dieser Ausführung in Göppingen gefertigt worden sein. Dann muss aber auch mein vermeintlicher Bastelwagen von dort herkommen. Die Frage, die sich nun stellt, ist: Warum hat Märklin diesen Zug gebaut und für wen? Möglicherweise waren der Trieb- und der Personenwagen sogar früher einmal zusammen beim selben Besitzer.

Eine Kontaktaufnahme mit dem Eigentümer des Triebwagens im Raum St. Gallen hat zwar stattgefunden, aber ein Treffen mit Fototermin kam nicht zustande. Danach begann ich, mich mit der Geschichte der Sântisbahn (SB) zu befassen.

Geschichte der Sântisbahn (SB)

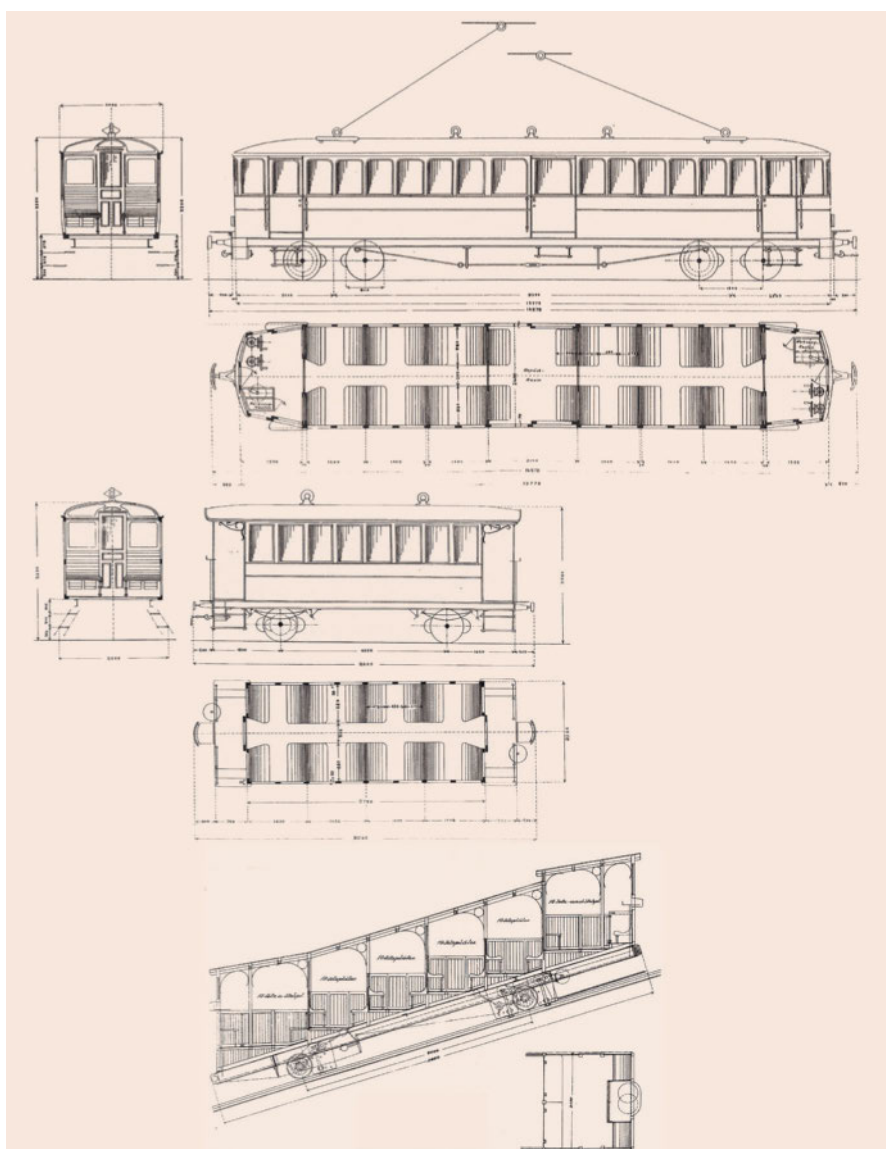
Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Sântis (südlich des Bodensees in 2502 m ü. M.) von Hunderten von Berggängern aus der Schweiz, dem süddeutschen Raum sowie dem Vorarlberg bestiegen. Bei der aufkommenden alpenweiten Bahneuphorie lag es nahe, dass auch hier Projekte entstanden, um diesen beliebten Berg mit seiner einmaligen Rundschau mit einer Bahn zu bezwingen.

Das erste seriöse Projekt von 1887 sah eine Dampfzahnradbahn vor, von Appenzell über Wasserauen bis zur Wagenlücke (2073 m ü. M.). Die Konzession war erteilt, aber die Finanzierung kam nicht zustande.

Bild 5: Eine Vision von 1908: elektrischer «Automobil-Bahnwagen» für die Sântisbahn.



Bilder 3 und 4: Der geheimnisvolle Triebwagen auf der Basis von Märklin NL 13020.



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 ½
- 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 Gonzenbach

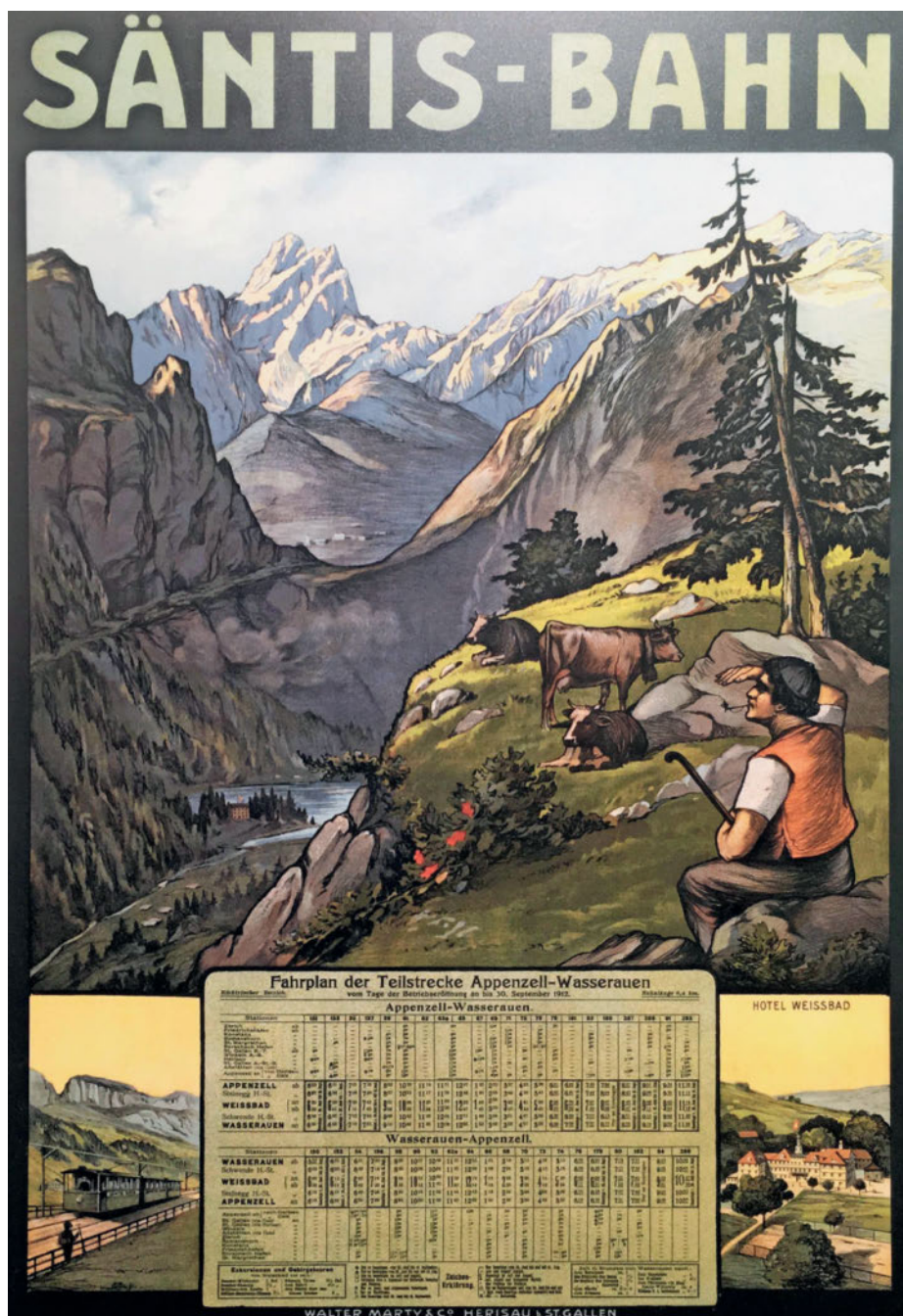


Bild 6: Plakativer Fahrplan der Teilstrecke Appenzell–Wasserauen der Säntisbahn von 1912.



Foto: SWS Schlieren

Bild 7: Werkfoto des CFe 3 der «Saentisbahn» von 1912, aus welchem später der heutige Te 2/2 Nr. 49 konstruiert wurde.



Foto: Säntis-Schwebebahn AG

Bild 8: Die Säntis-Schwebebahn zur Zeit ihrer Eröffnung anno 1935.

Entstehung des Märklin-Zuges

Märklin hat wohl nicht aus eigenem Antrieb diesen Zug hergestellt, es muss eine Bestellung gewesen sein, aber die Frage ist: Wer hat diesen Auftrag erteilt?

Die Wahl der Fahrzeuge ist nachvollziehbar. Der Triebwagen war erstmals im Katalog D6 von 1929 abgebildet, damals der einzige Triebwagen im Spur-0-Sortiment von Märklin. Das Katalogbild zeigt den Prototyp mit nur einem ausziehbaren Stromabnehmer, die Serienausführung hatte zwei davon. Der Säntisbahn-Triebwagen aber hat gefederte Pantografen, welche in Göppingen erst ab 1932 verwendet wurden. Damit dürfte, unter der Annahme, dass die Stromabnehmer im Laufe der Zeit nicht erneuert wurden, 1932/33 als das Baujahr angesehen werden.

Die lithografierten MITROPA-Wagen waren eine Neuheit von 1930 und boten sich an für diesen Umbau: Anschriften überstreichen und von Hand neu beschriften – fertig!

Drei Hypothesen können somit aufgestellt werden:

- Ein Händler hat in Göppingen eine Klein(st)serie bestellt (Zollikofer St. Gallen?).
- Ein (gut betuchter) Privatmann hat sich einen persönlichen Traum erfüllt.
- Initianten der Säntisbahn wollten ein Werbemodell, um Investoren zu gewinnen.

Diskussion

Die **Hypothese a)**, dass ein Händler eine Klein(st)serie in Auftrag gegeben hat, erscheint eher unwahrscheinlich. Denn welcher Geschäftsmann investiert in Modelle

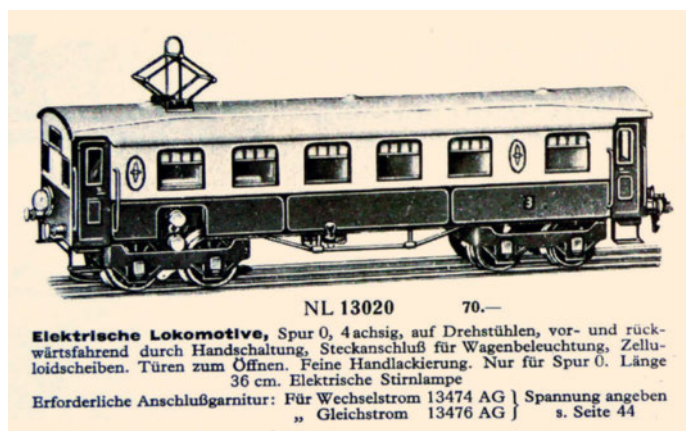


Bild 9: Der Wagen im Märklin-Katalog D6 von 1929, Klichsche des Prototyps.

einer Bahn, bei der noch ungewiss ist, ob sie überhaupt je gebaut werden wird? Da war die Situation bei O. Hoppler in Zürich anders. Er hat bei Märklin NL 13020 in Blau-Weiss in kleiner Stückzahl herstellen lassen. Dies in Anlehnung an tatsächlich existierende blau-weiße Vorortzüge der SBB (vgl. Tinplate-Forum 2015).

Von diesen blau-weißen Triebwagen sind mir bis heute immerhin vier bis fünf Exemplare bekannt. Von der «Säntisbahn» habe ich bis heute nur die in diesem Beitrag erwähnten Stücke gesehen, und dies obwohl ich seit mehr als vier Jahrzehnten auf Schweizer Bahnen fokussiert bin. Dabei habe ich einige Museen und viele Ausstellungen besucht und auch Einblick bekommen in diverse sonst nicht zugängliche Privatsammlungen.

Hypothese b) kann nicht ausgeschlossen werden. «Gut betucht» kann durchaus wörtlich genommen werden, denn die Region St. Gallen-Appenzell war eine Hochburg der Textilindustrie.

Hypothese c) ist für mich aufgrund der folgenden Argumente die plausibelste: Die Farbgebung ist nicht unbedingt das Resultat einer sorgfältigen Designstudie. Sie kam wohl eher unter Zeitdruck und Berücksichtigung der Verfügbarkeit zustande; die lithografierten MITROPA-Wagen waren greifbar und einfach abzuändern. Interessantes Detail: Der Wagenkasten weist keine der üblichen Schlitz für die Zuglaufschilder auf. Nur der Triebwagen musste von Grund auf neu lackiert werden; es scheint, dass für die Zahnradbahn weitergekämpft

wurde, obschon die Konzession bereits Ende 1930 erloschen war. Erst 1933 wurde, wie erwähnt, das Projekt endgültig aufgegeben. Die Hausfarbe der Säntisbahn war grün, wie der historisch aufgearbeitete Personenwagen zeigt. Auch waren zu jener Zeit bei Berg- und Privatbahnen zweifarbige Anstriche sehr beliebt. Unten rot, blau, grün und sogar braun und im oberen Teil des Kastens ein heller Farbton von Weiss über Elfenbein/Creme bis Gelb.

Die plakative Beschriftung passt zu einem Werbemodell, wäre aber in Wirklichkeit kaum derart grossflächig umgesetzt worden, sondern bestimmt diskreter. Auch fehlen die üblichen Klassenbezeichnungen und die Anschriften «Raucher» und «Nicht-raucher». Ein gutes Modell könnte auch weitere Anschriften tragen, wie Wagennum-

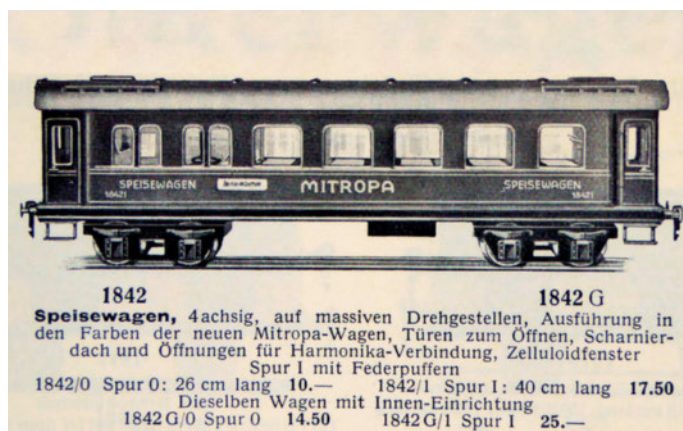


Bild 10: Die Basis für den Wagen als Neuheit von 1930, Märklin-Katalog D7.



Bild 11: NL von Hehr «MOB», «Hoppler» als «SBB» von Twerenbold mit ergänzter Rückseite, dito «MOB» mit Lyra-Bügeln, Eigenbau «MOB» auf Basis ERNO.

mer, Typenbezeichnung, Anzahl Sitzplätze, L. ü. P., Gewicht usw.

Der Sämtisbahn-Triebwagen könnte zum Beispiel ein ABeh $\frac{3}{4}$ sein; A = 1. Kl., B = 2. Kl., e = elektrisch, h = auch für Zahnstangenbetrieb, $\frac{3}{4}$ = 2 Achsen angetrieben von total 4.

Ein Nachbau entsteht (Norwin Rietsch)

Der Anstoss für den Nachbau kam von Jens Fraude. Zusammen mit einem Grafiker wurde die Pinselschrift am originalen Sämtiswagen (vgl. Bild 1) digital erfasst und so umgesetzt, dass sie sich in beliebiger Grösse reproduzieren liess. Ein erster Versuch auf einem Schlafwagen 1843, bei dem die Partie der Seitenwand mit dem MITROPA-Schriftzug übermalt wurde, fand mit transparenten Nassschiebebildern statt. Er verlief völlig unbefriedigend: Der Sämtisbahn-Schriftzug war kontrastlos und silbrig grau statt goldglänzend. Die Ausführung der Märklin-getreuen Nachbildung des Sämtisbahn-Zuges lag von da an in den Händen von Norwin Rietsch. Bei der Rekonstruktion der Märklin-Modellbahnhofsanlage Stuttgart (siehe Tinplate-Foren von 2013 und 2017) hatte er zusammen mit einem befreundeten Maler bereits Erfahrung mit der Anwendung spezieller Folien gesammelt. Hier war das Problem die goldglänzende Beschriftung. Zwei Möglichkeiten standen zur Verfügung: der perfekte, aber aufwendige Siebdruck in verschiedenen Grössen oder ein neues «Hightech»-Produkt von 3M Scotchcal™ mit einem computermässig ausgestanzten Schriftzug. Wir entschieden uns für das zweite Verfahren, das die gleichen, bereits digitalisierten Schriftdatensätze benutzen konnte.

Eine Goldfolie diente als Grundlage, der schwarze Schatten wurde im Digitaldruckverfahren aufgedruckt. Damit konnten in einem Arbeitsgang die unterschiedlichen Grössen vom Schriftzug für Wagen und Triebwagen hergestellt werden. Die einzelnen Buchstaben des Schriftzuges sind computermässig bereits vorgestanzt. Der Schriftzug wird zuerst von einer Trägerfolie abgezogen und danach auf den mit Shampoowasser angefeuchteten Wagenkasten positioniert und leicht angedrückt. Mit einem sauberen Lappen wird das Wasser von der Mitte her ausgestreift. Dann ca. drei Stunden warten, die Übertragungsfolie abziehen und die ausgestanzte Schrift zum Beispiel mit einer Rolle nochmals an-



Foto: Wikipedia

Bild 12: Einer der beiden historischen Wagen, die heute für Nostalgiefahrten verwendet werden.



Bild 13: Der fertiggestellte Sämtisbahn-Personenwagen ist kaum noch zu unterscheiden vom Originalmodell auf den Bildern 19 und 20 (Schlitze für Zuglaufschild!).



Bild 14: Beim Rollout im Herbst 2018 zeigt sich der geglückte Nachbau des Triebwagens.

drücken. Danach wird der ganze Wagen mit einem Schutzlack überspritzt.

Das Ergebnis überzeugt mit schönem Goldglanz und -ähnlich der Handmalerei - mit leicht erhabenen Buchstaben.

Darauf wurde auch das Dach des Originalwagens (Bild 1) neu gespritzt (siehe Bilder 19 und 20).

Von Bernhard Hehr konnte der NL 1302 als roher Bausatz bezogen werden; der Kasten war bereits zusammengelötet, und alle Einzelteile waren dabei. Nun musste das

Gehäuse grundiert, MITROPA-rot gespritzt und von Hand weiterbemalt werden, zunächst die Fensterrahmen mit den aufwendigen Oberlichtern, den ovalen Fenstern mit Schattierung und Ziergittern, dann die Zierlinien. Schliesslich erfolgte noch die Beschriftung mit dem grösseren Schriftzug analog zum Wagen. All dies erledigte Alois Müller in Zusammenarbeit mit Norwin Rietsch hervorragend.

Die Farbenwahl, das MITROPA-Rot, der goldglänzende Schriftzug mit schwarzer

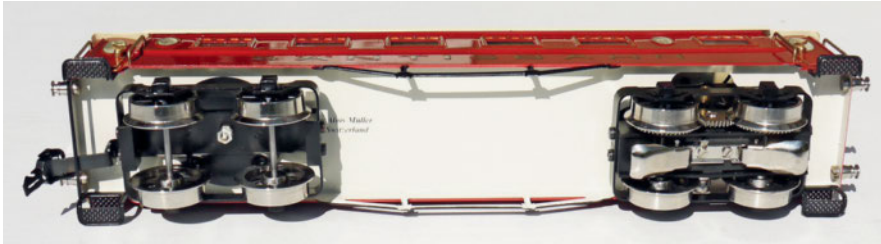


Bild 15: Der Nachbau in der Ansicht vom Unterboden mit Stempel von Alois Müller.



Bild 16: Die Composition mit dem Nachbautriebwagen und dem angepassten Wagen (Märklin 1842).



Bild 17: Rege Logistik auf der Säntisbahn, dargestellt mit Figuren von Norma.



Bild 18: Intensiver Winterverkehr mit dem mitgeführten Skiwagen auf der Säntisbahn.

Schattierung sowie das leicht gelbliche Dach, zeigt einmal mehr das feine Händchen, für das Märklin schon immer bekannt war. Ein äusserst attraktives Modell ist entstanden!

Fazit

Unabhängig voneinander sind zwei Märklin-Fahrzeuge der nie gebauten Zahnradbahn aufgetaucht. Leider konnten sie (noch) nicht zusammen auf ein Bild gebracht werden. Diese Tatsache und ihre besondere Ausstrahlung waren Anlass dafür, einen Nachbau zu wagen. Dieser ist, wie beschrieben, ausgezeichnet gelungen. Bis zum Entdecken weiterer Fahrzeuge dieser Art dürfen die beiden originalen Stücke dieser Sonderanfertigung als Unikate gelten. Sachdienliche Hinweise an hansueli.gonzenbach@perso.ch sind erbeten.

Addendum

Auch wenn die Fortsetzung der Säntisbahn ein Traum geblieben ist, so kann man doch mit diesen Modellen, ergänzt mit weiteren, einen imaginären Bahnbetrieb inszenieren – so wie er hätte werden können.

Es ist anzunehmen, dass ein gewisses Volumen an Gütern angefallen wäre. Einerseits für die Alpwirtschaft (Sömmerungsvieh, Milch, Butter und Käse) und andererseits für die Gastronomie. Hunderte von Touristen zu bewirten, erfordert eine Logistik, welche auch die Bahn hätte bewältigen müssen und nicht mehr die Saumtiere.

Eine Zahnradbahn nach Meglisalp hätte wohl auch Wintertouristen, besonders Skifahrer, angezogen. Auch da wäre die SB wieder gefordert gewesen.

Die Sicherheitsvorschriften für steile Zahnradbahnen verlangen, dass das Triebfahrzeug stets talseitig gereiht ist. Das bedeutet, dass bei Bergfahrt die Wagen geschoben werden müssen. Beispiele sind unter anderen die Rigi-Bahnen oder das Briener Rothorn. Bei der SB müsste ein aus Appenzell kommender Zug in Wasserlauben anhalten, abkuppeln, umfahren, um dann den oder die Wagen auf der nachfolgenden steilen Zahnradstrecke zu schieben. Um das zu ermöglichen, wurde dem Triebwagen in Abweichung vom Märklin-Original eine Frontkupplung montiert.

Es ist anzunehmen, dass die Personenwagen, wenn nicht von Anfang an als Steuerwagen beschafft, dann wohl bald zu sol-



Bild 19: Der Triebwagen muss in Wasserauen den Zug (Originalwagen) umfahren, bevor es auf die Zahnradstrecke geht.

chen umgebaut worden wären, um das aufwendige und zeitraubende Umfahren in Wasserauen zu vermeiden. Eine Alternative wäre auch das Anlegen eines Gleisdreiecks gewesen, das bei Bergfahrt eine Spitzkehre in Wasserauen erlaubt hätte, sodass die Züge als Ganzes gewendet werden könnten. Bei Talfahrt würden diese dann durchfahren und müssten erst am Endbahnhof (Appenzell oder St. Gallen) wieder umfahren werden. Die Triebwagen wären wohl so oder so von Anfang an als Zweirichtungsfahrzeuge ausgelegt gewesen; wenn nicht, müssten sie auf einer Drehscheibe gewendet werden. Dem Nach-

bautriebwagen wurden anstelle der etwas gedrungen wirkenden Pantografen probeweise einmal Lyra-Bügel aufgesetzt. Diese geben dem Fahrzeug mehr Ähnlichkeit mit demjenigen in der Zeichnung von Bild 5. Überdies passen Lyra-Bügel in die Zeit der 1930er-Jahre und verleihen dem Triebwagen einen typischen Schmalspurcharakter; sie passen zu Fahrzeugen der Meterspur.

Leider ist weder das Märklin-Original noch sein Nachbau mit einem funktionierenden Zahnradantrieb ausgestattet, der es ermöglichen würde, derartige Manöver auch im Spielbetrieb nachzuvollziehen (zumindest jetzt noch nicht). ❌

Quellen

- Hansueli Gonzenbach und Norwin Rietsch, Sämtisbahn, 33. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, April 2019
www.blechundguss.ch/607.html
- Hans Waldburger, Die «Sämtisbahn» – die spätere Elektrische Bahn Appenzell–Weissbad–Wasserauen, Schweizerische Eisenbahn-Revue 3/1992
www.museumsverein-appenzeller-bahnen.ch/default.aspx?wikipedi
- O. Hoppler, Mechanische und elektrische Spielwaren, Katalog Weihnachten 1929, Zürich.
- Märklin-Katalog D6, 1929.
- Märklin-Katalog D7, 1930.
- Hansueli Gonzenbach, Märklins Pullman-Wagen für die Schweiz, 29. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, März 2015.
- Hansueli Gonzenbach, Schweizer Pullman-Wagen von Märklin?! (Teil I), LOKI 5 | 2015.
- Hansueli Gonzenbach, Schweizer Pullman-Wagen von Märklin?! (Teil II), LOKI 6 | 2015.
- Norwin Rietsch, Stuttgarter Hauptbahnhof von Märklin, vom Handmuster zum Serienmodell, 27. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, April 2013.
- Norwin Rietsch, Rekonstruktion der Märklin-Modell-Bahnhofsanlage Stuttgart, 31. Tinplate-Forum, Schwäbisch Gmünd, März 2017.

Dank

Folgende Personen haben Wesentliches zum Gelingen dieses Artikels beigetragen: Jens Fraude, Charlotte Gonzenbach, Bernhard Hehr, Alois Müller, Willi Müller (Museum Appenzeller Bahnen), Herbert Roseng, Markus Rusch (Appenzeller Druckerei AG), Bodo Schenk, Max Stahel, Gilbert Weber:
 Ihnen gilt unser aufrichtiger Dank!



Bild 20: Bergwärts im Schiebetrieb auf der steilen Zahnradrampe.