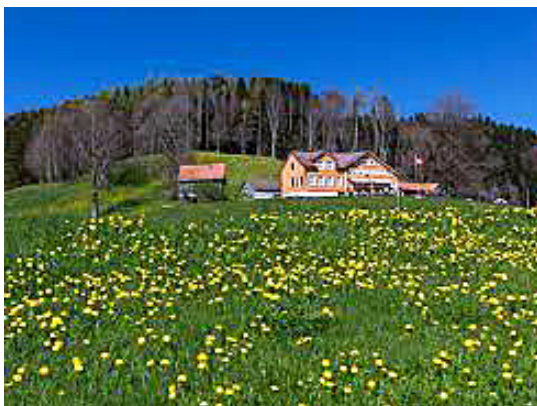




3h

Wanderkarte/n 1:50'000 217T
Gesamtaufstieg 462m

Länge 9.1km
Gesamtabstieg 330m



Nein! Nicht Blatten im Wallis, sondern das Blatten im Kanton Appenzell Innerrhoden. Allerdings besteht dieses nur aus einem halben Dutzend Häuser, aber dafür an einer unvergleichlichen Lage. Sie werden es sehen, wenn sie dort ankommen!

Die Zahnradbahn fährt mich in wenigen Minuten von Rheineck hinauf nach Walzenhausen. Der Ort liegt hoch über der eigenartigen Schleife des Alten Rheins mit dem Eselschwanzweier. Dahinter macht sich der Bodensee breit und vervollständigt die wunderschöne Kulisse.

Der Wanderweg führt mich an der Rheinburg-Klinik vorbei in etlichen Schleifen bergwärts gegen den Steigbüchel, eine markante Erhebung, etwa 200 Meter höher gelegen. Noch

etwas höher ist die Gebertshöchi, die mir auch den Blick auf das südlich gelegene Berneck ermöglicht.

Nach ungefähr 20 Minuten und jenseits der Kantonsgrenze zwischen den beiden Appenzell erreiche ich den höchsten Punkt der Route auf der Gerschwendi. Von da weg geht's abwärts (eigentlich logisch - oder?), und ich erreiche das erwähnte Blatten mit dem geräumigen Wirtshaus Sonne. Hier lasse ich mich verwöhnen, ich bin überzeugt, dass ich es auch verdient habe!

Auf dem Weg zum Torfnest fällt mir eine ausgedehnte Fläche auf, die rundum von Hügeln eingerahmt ist. Der Name Najenriet verrät, dass dies einmal ein Moor gewesen sein muss - und vor diesem sehr wahrscheinlich sogar ein See. Der Bach in dessen Mitte fließt nach Norden und hat zwischen Wolfhalden und Thal das respektable Klus-Tobel geschaffen.

Nach einer weiteren Bachquerung steigt der Weg wieder an und strebt über Ebnet und Klaren gegen Heiden. Schon bald tauche ich ein in den urbanen Bereich des expandierenden Ortes und treffe beim Freibad auf die Hauptstrasse, die sich von Rheineck über Wolfhalden herauf kämpft. Das Quartier heisst Freudenberg und präsentiert etliche Neubauten, die sich wie an einer Perlenkette an der Strasse ausrichten.

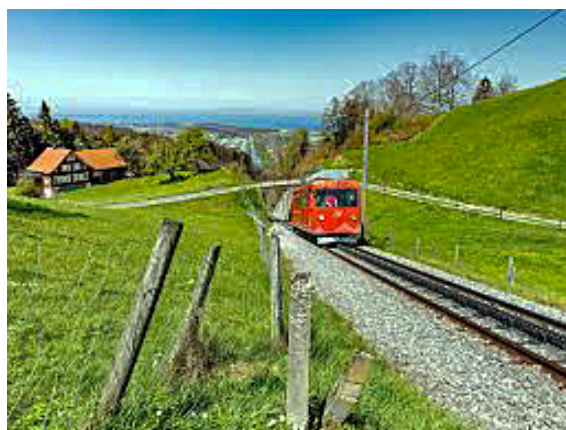
Nach einem Schlenker nach rechts erreiche ich bald die Bahnstation der Rorschach-Heiden-Bahn.

Bergbahn Rheineck - Walzenhausen

Die Bergbahn von Rheineck hinauf nach Walzenhausen ist 126 Jahre alt und wurde damals als Seilbahn konzipiert. Deshalb ist auch die Geleisetrasse schnurgerade. Heute wird sie sowohl als Adhäsionsbahn als auch mit Zahnrad betrieben. Das gewählte Antriebssystem geht zurück auf den Ingenieur Riggerbach. Zwischen den beiden Geleisen liegt eine Zahnstange, in welche ein entsprechendes Stirnzahnrad eingreifen kann und so den Zug in die Höhe zieht. Die maximale Steigung beträgt 25% und wäre somit mit einem reinen Reibungsantrieb nicht zu bewältigen.

Zweimal stündlich verlässt ein Zug, der heute in das St. Galler S-Bahn-Netz integriert ist, in Rheineck den eigenen Kopfbahnhof. Bald beginnt die Steigung der knapp 2 Kilometer langen Strecke, die auch noch durch einen 300 Meter langen Tunnel und über zwei Brücken führt.

Die im Volksmund liebevoll Walzehuusebähnli genannte Bahn eröffnete ihren Betrieb als *Drahtseilbahn-Gesellschaft Rheineck-Walzenhausen* und änderte später ihren Namen *Bergbahn Rheineck-Walzenhausen* mit dem Kürzel RhW, das noch heute auf den Fahrzeugen prangt. Seit dem Jahr 2006 allerdings als Teil der Appenzeller Bahnen.



Blatten

Ganz am Anfang bestand die Idee, diese Bahnverbindung nach Walzenhausen, einem aufstrebenden Kurort, im Zusammenhang mit der Rorschach-Heiden-Bahn zu realisieren. Da diese Pläne sich jedoch zerschlugen, entschloss man sich für eine Seilbahn mit Wassergewichts-Antrieb. Dabei wurde ein Tank im oberen Wagen gefüllt, der dann den unteren in die Höhe zog. Ursprünglich befand sich die Talstation in Ruderbach, die von Rheineck aus mit einem Tram erreicht werden musste, weil in der Ebene der gewählte Antrieb nicht möglich war.

Erst 1958 wurden diese beiden Sektionen durch die heutige Bahn zusammen geführt und der Betrieb elektrifiziert. Ein Gleichstrom von 600 Volt versorgte mittels einer Oberleitung die Triebwagen mit der nötigen Energie. Die alte Tramstrecke wurde auf die Spurweite von 1200 Millimetern der Bergstrecke umgebaut, so dass die gesamte Trasse ohne Umsteigen befahren werden konnte. 2013 erlebte die Bahn eine umfassende Renovation.

