

Per 1.1.2006 Fusion von AB, TB, RHB und RhW zu:
AB Appenzeller Bahnen

Meterspur (ex AB & TB):

- Gossau SG – Appenzell – Wasserauen und
St. Gallen – Gais – Appenzell / – Altstätten:

Spurweite		1000 mm
Betriebslänge		59,8 km
Stromsystem		1500 V =
Grösste Neigung der Strecke:	– Adhäsion	69 ‰
	– Zahnrad	160 ‰
Kleinster Radius der Strecke		25 m
System der Zahnstange:	Riggenbach-Klose / Strub / von Roll	
Länge der Zahnstangenabschnitte		4,2 km
Anzahl Zahnstangenabschnitte:		3
Zug- und Stossvorrichtung		Zp1, GFN
System der durchgehenden Bremse		Druckluft 5 bar
Übertragung Heizstrom		Dachruten, Kabel
Anstrich:		
	– Personenfahrzeuge	rot, rot/crème oder
	– Güter- und Dienstwagen	rot oder grau

Bemerkung:

Strassenbenützung auf 0.28 km

- St. Gallen – Trogen (Trogenerbahn):

Spurweite	1000 mm	
Betriebslänge	9,8 km	
Stromsystem	1000 V =	
Grösste Neigung der Strecke	76 ‰	
Kleinster Radius der Strecke	25 m	
Zug- und Stossvorrichtung	GFT	
System der durchgehenden Bremse	Druckluft 4 bar	
Übertragung Heizstrom	–	
Anstrich:		
	– Personenfahrzeuge	schwarz/weiss/rot
	– Güterwagen	braun

Bemerkung:

Strassenbenützung auf 1.8 km (St. Gallen HB – Schülerhaus und innerhalb von Speicher); davon 1,5 km Doppelspur (St. Gallen Bushof (exkl.) – Schülerhaus)

Es besteht noch keine Gleisverbindung zur Strecke St. Gallen – Gais. Spurkränze und Radlenker verunmöglichen derzeit noch einen Fahrzeugtausch.

Fortsetzung siehe Rückseite

ELEKTRISCHE TRIEBFAHRZEUGE

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Rad ø mm	Triebmotoren			P kW	Ueber- setz'g ü=1:	Panto	Sifa	Ta- cho	Steu- er'g	Plätze		D-Abteil		Gewichte	
					Typ	Un V	n /min							1.	2.	m ²	t	Adh t	Total t
Ge 4/4	1	1	1994	1070	4MTf	1404	1322	1000	6,438	2SEk	TWZ	Z	UR	-	-	7,0	3,0	46,0	46,0
BDe 2/3	2	1	1911(05)	915	2MHn	1000	580	88	4,880	1SPk	-	d	DK	-	16	4,7	1,5	.	20,4
ABDeh 4/4	5	1	1931	$\frac{A}{Z}$ $\frac{678}{573}$	2MHe	750	760	440	$\frac{5,760}{4,600}$	1SPk	T	d+b	ZK	6	39	1,5	0,5	40,0	40,0
BDe 4/4	7	2	1952	750	4MHe	500	1320	390	5,57	1SEk	TZ	d+b	DK	-	30	5,5	2,0	34,5	34,5
BDeh 4/4	11-15	5	1981	$\frac{A}{Z}$ $\frac{837}{732}$	4MHe	750	1750	820	$\frac{7,02}{7,98}$	2SEk	TWZ	d	H	-	40	5,0	2,0	44,5	44,5
BDeh 4/4	16,17	2	1993	$\frac{A}{Z}$ $\frac{837}{732}$	4MHe	750	1750	820	$\frac{7,02}{7,98}$	2SEk	TWZ	d	H	-	40	5,0	1,5	44,8	44,8
BDe 4/8	22-23	2	1975	770	4MHe	500	1340	400	5,69	1SEk	TZ	d+b	H	-	72	5,5	2,0	27,0	40,0
BCe 4/4	30	3	1933	900	4MHe	750	1060	452	5,500	1SPk+1SPm	T	d+n	DK	12	40	-	-	34,2	34,2
Be 4/8	31-32	2	2004	680	4MTf	936	1050	640	6,2224	1SEk	TZ	Z	UR	-	86	-	-	.	43,0
Be 4/8	33-35	3	2008																
BDe 4/4 II	41-43	3	1986	750	4MHe	750	1740	820	6,467	2SEk	TWZ	d	H	-	39	7,5	4,0	36,0	36,0
BDe 4/4 II	44,45	2	1993	750	4MHe	750	1740	820	6,467	2SEk	TWZ	d	H	-	39	7,2	2,2	37,5	37,5
BDe 4/4	46,47	2	1968(98/97)	900	4MHe	750	1050	516	5,500	2SPk	TZ	d+n	H	-	32	11,0	2,5	43,0	43,0
Te	49	1	1912(55)	900	2MHe	800	600	96	4,500	1SPm	-	2n	.	-	-	-	-	12,0	12,0
De 4/4	50	1	1966(88)	900	4MHe	750	1060	452	5,500	1SPk	TZ	d+n	H	-	-	18,5	2,5	30,1	30,1

ELEKTRISCHE TRIEBFAHRZEUGE (Fortsetzung)

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	WC	Vmax km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen
		total m	Dg m								
Ge 4/4	1	10,43	2,40	14,40	4,13	2,70	–	75	F,O,Ra;C,Cr	St/SLM/ABB	GFN, Nk
BDe 2/3	2	5,00	1,80	10,70	4,07	2,70	–	35	Hs,O;Bz	SLM/SIG/AI/BBC	GFN, "CFe 3/3"
ABDeh 4/4	5	10,15	1,85	14,95	4,00	2,73	–	$\frac{A\ 40}{Z\ 24}$	Hs,O;Z;C	SLM/SIG/BBC	GFN
BDe 4/4	7	9,90	2,10	15,10	4,17	2,20	–	65	Hs,Ch;C;X	SWP/MFO	Tür ep, GFT
BDeh 4/4	11–15	13,33	2,88	17,41	4,05	2,70	–	$\frac{A\ 65}{Z\ 40}$	F,O,Ra;Z;C	FFA/SLM/BBC	Ze, Tür ep, Lh, 1Fstd, 1Swt, GFN
BDeh 4/4	16,17	13,33	2,88	17,41	4,05	2,70	–	$\frac{A\ 65}{Z\ 40}$	F,O,Ra;Z;C	SWA/SLM/ABB	Ze, Tür ep, Lh, 1Fstd, 1Swt, GFN
BDe 4/8	22–23	24,80	$\frac{2,00}{1,80}$	30,20	4,04	2,20	–	65	F,W;C;X	FFA/SWP/BBC	Vst, Tür ep, kSwt, GFT
BCe 4/4	30	13,00	2,45	16,70	4,00	2,76	A	65	Hs,O;C	SIG/MFO	Sg bei 1. (2.) Kl., GFN
Be 4/8	31–35	31,32	$\frac{1,86}{1,70}$	37,32	3,65	2,40	–	80	F,D;C,Cr;X	St/Bo	kSwt, 3 Ze, Tür ep, K
BDe 4/4 II	41–43	14,63	2,30	18,70	3,95	2,65	–	75	F,O;C;X	FFA/SIG/BBC	Ze, Tür ep, Lh, 1Fstd, 1ü, GFN
BDe 4/4 II	44,45	14,63	2,30	18,70	3,95	2,65	–	75	F,O;C;X	SWA/SIG/ABB	Ze, Tür ep, Lh, 1Fstd, 1ü, GFN
BDe 4/4	46,47	15,45	2,45	18,90	3,80	2,70	–	75	Hs,O,Ra;C	FFA/SIG/MFO	Tür ep, 1 Swt, 1ü, GFN
Te	49	4,00	–	7,65	3,90	2,40	–	45	Hs,O	SWS/MFO/AB	oP, Zp1 ★
De 4/4	50	9,25	2,45	13,00	3,95	2,88	–	65	Hs,O,Ra;C	FFA/SIG/MFO/AB	Zp1, rem Zp1 ★ = einklappbare Konsole unterhalb des Puffers zum direkten Kup- peln mit GFN mittels Bolzen

AB (Meterspur)

THERMISCHE TRIEBFAHRZEUGE

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Rad ø mm	Verbrennungsmotor						L- ü- t.	Über- setz'g ü=1:	Triebmotoren				Pan- to	Sifa	Ta- cho	Plätze		D-Abteil		
					#	Br.	P kW	n /min	#	Zylinder ø mm			mm	Typ	Un V	n /min				P kW	1.	2.	m ²	t
ABDm 2/4	56	1	1929	722	1	Rö	147	625	6	220	270	el	7,50	2MHe	300	1375	136	–	T	d+n	6	24	3,60	1,0
Xm 1/2	89	1	1912(62)	900	1	Rö	74	1600	4	150	110	el	4,50	1MHn	800	600	48	1SP♦	–	–	–	–	–	–
Tm	91	1	1969	660	1	Rö	67	2500	6	56	100	me	5G	–	–	–	–	–	TZ	d	–	–	5,70	4,0
Tm	97	1	1960(00)	750	1	Rö	150	1800	12	120	140	hd	3G	–	–	–	–	–	–	n	–	–	–	–
Tm	98	1	1972(99)	800	1	Rö	175	2000	12	.	.	hd	3G	–	–	–	–	–	–	n	–	–	–	–

♦ Kontrollstromabnehmer

Serie	Nummer	Gewichte		Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	WC	Vmax km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen	
		Reib. t	Dien. t	total m	Drehgestell m									
ABDm 2/4	56	15,6	32,0	12,90	T2,40/L1,90	16,40	3,68	2,70	A	45	45	Hs,O,Ra	SIG/Sulzer/MFO	Zp1; T/L = Trieb- / Lauf-Dg
Xm 1/2	89	7,5	15,0	4,00	–	7,65	3,60	2,52	–	45	45	Hs,O,Ra	SIG/AB/Sr/MFO	oP, Fahrleitungsmontagewg., GFN
Tm	91	7,2	7,2	3,75	–	6,30	2,60	2,60	–	45	45	Hs	Robel/Deutz	Sk, Kran 30 kN
Tm	97	23,0	23,0	1,90	–	6,57	3,10	2,25	–	30	30	Hs,K,Ra	O&K	GFN
Tm	98	21,0	21,0	2,30	–	6,96	2,70	2,20	–	25	40	.	Schöma	GFN

DAMPFLOKOMOTIVEN

Stand: 1.1.2010

Serie und Nummer	#	Inbe- trieb- setzung (Umbau)	Tr.- rad ø mm	Zylinder				Dampfkessel						Gewichte									
				Anzahl und An- ordnung	ø mm	Hub mm	max. Druck atü	Heizfläche			Rohre		Rost- fläche m ²	Maschine				Tender				Total Dien t	
								Fb. m ²	tot. m ²	Üb. m ²	Länge mm	An- zahl		leer t	Dien t	Amax t	Amin t	leer t	Wa. m ³	Br. t	Dien t		
G 3/4	14	1	1903	1050	2e,ho	340	500	12	6,20	65,0	–	3210	130	1,03	26,0	33,9	27,8	24,2	–	3,1	3,1	–	33,9

Serie und Nummer	Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	Vmax km/h	Ta- cho	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen	
	fest m	total m									
G 3/4	14	2,60	4,70	8,43	3,57	2,65	45	n	Hs,Ext,O;Re	SLM	Eigentum Dampfloki-Verein AB, Herisau

AB (Meterspur)

PERSONENWAGEN

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Gew t	Plätze		Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	WC	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen
					1.	2.	total m	Dg m								
A	1	1	1903(76)	14,0	42	–	10,20	1,20	14,00	3,75	2,60	–	65	Hs,O	SIG/AB	oP, Zp1★
B	5	1	1886(44) ♦	12,0	–	48	8,73	1,23	12,62	3,75	2,60	A	65	Hs,O	SIG/Kh/AB	oP, Zp1; ♦ Dg: 1874/Kh
Br	10	1	1946(81)	17,0	–	54	14,88	1,80	17,95	3,90	2,68	A	65	Hs,O	SIG/AB	oP, Vstl, Zp1, GFN
B	11	1	1933	13,8	–	64	11,64	1,70	15,30	3,75	2,70	A	65	Hs,O	SIG	oP, Zp1★
B2 (C)	13,14	2	1912	6,9	–	32	5,50	–	10,00	3,80	2,50	–	65	Hs,O	SWS	gP, kH, Zp1
Brs	16	1	1909(94)	11,5	–	35	8,80	1,20	13,26	3,51	2,20	–	65	Hs,Ch	SWS/TB	gP, Tür ep, 1SEk,GFT
B (Ck)	39	1	1889(75)	10,0	–	56	9,00	1,20	12,70	3,10	2,08	–	65	Hs,O	SIG	o, oP, kH, kBel, Zp1★
A2	101	1	1904(68)	7,6	22	–	5,00	–	8,70	3,30	2,45	–	55	Hs,O;Bz	SIG	oP, GFN
ABt	111–115	5	1981	14,0	12	31	12,91	1,80	17,07	3,49	2,65	–	65	F,O,Ra;Bz	FFA/BBC	Tür ep, Lh, 1SwT, GFN, Vst zu 1,11–17,31–35
ABt	116,117	2	1993	16,9	12	30	12,91	1,80	17,07	3,54	2,65	–	75	F,O,Ra;Bz	SWA/SIG/ABB	
B2	118,119	2	1904(16/29)	7,5	–	36	5,00	–	9,00	3,30	2,45	–	55	Hs,O;Bz	SIG	oP, GFN
ABt	121–123	3	2004	20,5	12	39	12,91	1,80	17,07	.	2,65	–	75	Hs,O;Bz	RJ/MOB	Tür ep, Lh, kSwT, Tür ep, Lh, GFN, Vst zu 1,11–17,31–35
ABt	141–143	3	1986	15,5	12	39	15,01	1,80	19,16	3,49	2,65	A	75	F,O	FFA/BBC	Tür ep, Lh, 1ü, GFN, Vst zu 1, 31–35
ABt	144,145	2	1993	18,0	12	38	14,98	1,80	19,13	3,54	2,65	A	75	F,O	SWA/SIG/ABB	
ABt	146	1	1968(98)	18,5	12	39	15,30	1,80	19,00	3,50	2,70	A	75	Hs,O,Ra	FFA/SIG/MFO	Tür ep, 1 SwT, 1ü, GFN; Vst zu 46,47
Ast	181	1	1964(01)	17,3	30	–	11,15	1,80	15,35	3,54	2,65	–	75	F,O;Bz	SIG/RJ	Panoramawagen, GFN; Vst zu 1,11–17,31–35
B2 (C)	20	1	1889(75,08)	5,0	–	31	4,35	–	8,10	3,00	2,30	–	55	Hs,O;Bz	VSB	o, 1oP,1SwT, kH, kBel, GFN
B2	223	1	1899(71,07)	6,5	–	32	4,70	–	9,80	3,30	2,50	–	55	Hs,Ch;Bz	SIG	gP, GFN, "AGB 13"
B	236–238	3	1968(83)	17,0	–	72	13,60	1,80	18,02	3,40	2,60	A	75	Hs,Ch	SWP/RhB	Tür ep, ü, Vstl, GFN

★ siehe Bemerkung Seite 2

PERSONENWAGEN

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Gew t	Plätze		Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	WC	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen
					1.	2.	total m	Dg m								
B	241	1	1964(87)	18,0		54	14,63	1,80	18,52	3,80	2,65	-	75	Hs,O	FFA/SIG	Tür ep, ü, Vstl, GFN
B	242	1	1966(87)													
B	243	1	1973(96)	18,0		54	14,63	1,80	18,52	3,80	2,65	A	75	Hs,O	FFA/SIG	Tür ep, ü, Vstl, GFN
B	244	1	1964(87)	17,5		64	14,63	1,80	18,52	3,80	2,65	-	75	Hs,O	FFA/SIG	Tür ep, ü, Vstl, GFN
B	245	1	1964(96)	17,5		56	14,63	1,80	18,52	3,80	2,65	A	75	Hs,O	FFA/SIG	Tür ep, ü, Vstl, GFN
B	246	1	1966(97)	18,0		55	14,63	1,80	18,52	3,80	2,65	A	75	Hs,O	FFA/SIG	Tür ep, ü, Vstl, GFN
B	247,248	2	1993	17,2	-	62	14,98	1,80	18,66	3,54	2,65	A	75	F,O	SWA/SIG	Tür ep, ü, Lh, Vstl, GFN
By2	251	1	1889(98)	6,2	-	32	4,50	-	7,75	3,50	2,60	-	55	Hs,O;Bz	VSB/STAR	o, kH, kBel, GFN
B	281	1	1964	15,0	-	64	11,20	1,80	14,57	3,45	2,65	-	65	F,O;Bz	SIG	Tür ep, Vstl, GFN
B	282	1	1948	15,0	-	64	11,20	1,80	14,57	3,45	2,65	-	65	Hs,O;Bz	SIG	Tür ep, Vstl, GFN
B	283	1	1964	15,0	-	64	11,20	1,80	14,57	3,45	2,65	-	65	Hs,O;Bz	SIG	Tür ep, Vstl, GFN, kSwT
B	291,293,294	4	1993	16,0	-	54	12,91	1,80	17,07	3,54	2,65	-	75	F,O;Bz	SWA/SIG	Tür ep, Lh, Vstl, GFN
B	292	4	1993(04)	16,0	-	54	12,91	1,80	17,07	3,54	2,65	-	75	F,O;Bz	SWA/FFA	Tür ep, Lh, Vstl, GFN
B	295	2	1993(03)	16,2	-	52	12,91	1,80	17,07	3,54	2,65	-	75	F,O;Bz	SWA/SIG	Tür ep, Lh, Vstl, GFN
B	296	2	1993(04)	16,2	-	58	12,91	1,80	17,07	3,54	2,65	-	75	F,O	SWA/FFA	Tür ep, Lh, Vstl, GFN

GEPÄCKWAGEN

Stand: 1.1.2010

Serie und Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Leer gew. t	Lade gew. t	Innere Dimensionen			Bod. fläche m ²	Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	WC	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen	
					L m	B m	H m		total m	Dg m									
D2	161	2	1889(64)	6,5	10,0	6,66	2,47	2,06	16,5	4,40	-	8,1	3,26	2,65	-	55	Hs,O;Bz	VSB/SGA	oP, GFN
D2	162	2	1889(64)	6,5	10,0	6,66	2,47	2,06	16,5	4,40	-	8,1	3,26	2,65	-	55	Hs,O;Bz	VSB/SGA	oP, GFN
D2	165	1	1889(47)	6,7	4,0	5,62	2,32	2,13	11,8	4,50	-	8,1	3,18	2,40	-	55	Hs,O;Bz	VSB/SGA	oP, Bar, GFN
D	166	1	1913(82)	13,3	8,0	10,85	2,29	1,95	24,5	9,80	1,80	13,2	3,50	2,50	-	65	Hs,O;Bz	SIG/SGA	oP, GFN

AB (Meterspur)

GÜTERWAGEN

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Leer gew. t	Lade gew. t	Inn. Dimensionen			Bod. fläche m ²	Lade raum m ³	Achsst'd		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Brei- te m	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen
						L m	B m	H m			total m	Dg m							
Ek	55	1	1910(96)	4,2	10,0	6,52	1,98	1,00	12,9	–	3,80	–	7,70	2,00	2,2	50	Hs,Ch	SWS/TB	1oP, GFT
Ek	56	1	1906(98)	4,2	10,0	5,43	2,00	0,70	10,8	–	2,50	–	6,74	2,05	2,2	50	Hs,Ch	SWS/TB	1oP, GFT
Gbk	61	1	1903(62)	5,2	10,0	6,35	2,00	2,00	12,7	25,4	3,00	–	7,74	3,37	2,2	50	Hs,Ch	SWS/TB	1oP, GFT
Gk	202,203	2	1889(41/40)	6,0	10,0	6,37	2,12	1,98	13,5	26,7	4,50	–	8,1	2,9	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	1oP, GFN
Gk	205,206	2	1889(38)	6,0	10,0	6,37	2,12	1,98	13,5	26,8	4,50	–	8,1	2,9	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	1oP, GFN
Gk	210	1	1904(61)	7,0	10,0	6,36	2,12	1,98	13,5	26,7	4,30	–	8,0	2,9	2,3	55	Hs,O;Bz	SIG	1oP, GFN
Gk	304	1	1889(34)	7,0	10,0	6,92	2,12	1,98	14,6	29,0	4,70	–	8,5	3,1	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	1oP, Lg (Liechty),GFN "SGA K 104"
Fd	351-353	3	1976	8,6	15,0	–	–	–	–	10,0	4,00	–	8,2	2,0	2,7	65	Hs,O;Bz	SWP	1oP, GFN
Ek	360	1	1911	3,9	10,0	5,14	2,29	0,70	11,8	–	3,30	–	6,7	1,6	2,5	55	Hs,O;Bz	SIG	1oP, kSwb, GFN
Ek	361	2	1922	4,4	10,0	6,00	2,30	0,70	13,8	–	3,50	–	7,5	1,6	2,5	55	Hs,O;Bz	SIG	1oP, GFN
Kklm	401	1	1911	3,7	10,0	5,14	2,29	0,30	11,8	–	3,30	–	6,7	1,2	2,5	55	Hs,Ch;Bz	SIG	1oP, GFN
Kkl	411	1	1888(44)																kP, Sb, GFN
Kkl	412,414	2	1888(44)	4,7	10,0	6,92	2,12	0,50	14,7	–	4,50	–	8,1	1,3	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	kSw/S, GFN
Kkl	417	1	1899(68)																kP, Sb, GFN
Rkm	701	1	1897(89)	8,9	15,0	9,54	2,39	–	22,8	–	7,20	1,20	11,4	1,8	2,5	65	Hs,O	SIG/AB	oP, Zp1

ROLLBÖCKE

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Leer gew. t	Lade gew. t	Ladeschienen			Achsstand		Länge ü.P. m	Brei- te m	V max km/h	Brem- sen	Erbauer	Bemerkungen
						Länge m	Höhe m	A max m	total m	Dg m						
U	901 A+B, 902 A+B, 903 A	5														
U	905 A+B, 906 A+B, 908 B	5	1977	2,0	20,0	–	0,27	–	1,20	–	2,10	1,44	60	O	ACMV	rem.
U	909 A+B, 911 A+B, 912 A+B	6														

AB (Meterspur)

6

DIENSTWAGEN

Stand: 1.1.2010

Serie und Nummer	#	Inbetriebsetzung (Umbau)	Leergew. t	Ladegew. t	Inn. Dimensionen			Bod. fläche m ²	Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Breite m	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Bemerkungen	
					L m	B m	H m		total m	Dg m								
X	803	1	1931(96)	8,0	3,0	7,80	2,40	2,10	18,7	5,30	–	10,20	3,40	2,55	65	Hs,O	SWS/AB	2oP, GFN, Hilfswagen
X	1001	1	1889(74)	7,6	10,0	5,70	2,15	2,00	12,3	4,35	–	8,10	4,0	2,4	55	Hs,O;Bz	VSB	2oP, remisiert, GFN
X	1021	1	1899(87)	6,4	10,0	4,20	2,00	1,50	–	4,50	–	8,10	1,9	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB/SGA	1oP, Tankwagen, GFN
X	1022	1	1889(98)	4,9	10,0	6,30	2,50	–	13,9	4,50	–	8,24	0,75	2,57	55	Hs,O;Bz	VSB/AB	Tragwagen für Hubsteiger, GFN
X	1023	1	1889(91)	9,5	1,0	5,50	1,95	0,25	10,7	3,50	–	8,20	2,0	2,4	55	Hs,O;Bz	SIG	kP, Kupplungswagen, Nk, GFN
X	1024	1	1899(87)	9,5	1,0	5,50	1,95	0,25	10,7	3,50	–	8,20	2,0	2,4	55	Hs,O;Bz	SIG	kP, Kupplungswagen, Nk, GFN
Xa	1025	1	1909(88)	14,0	–	–	–	–	–	9,80	1,80	13,20	3,5	2,5	55	Hs,O;Bz	SIG/SGA	2oP, GFN, 1SPk; Bibliothek
X	1061	1	1888(79)	4,9	10,0	6,92	2,12	–	14,7	4,50	–	8,10	1,3	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	Schienentransportwagen, GFN
X	1062, 1063	2	1899(79)	4,9	10,0	6,92	2,12	–	14,7	4,50	–	8,10	1,3	2,3	55	Hs,O;Bz	VSB	Schienentransportwagen, GFN

SCHNEEPFLÜGE / SCHNEESCHLEUDERN

Stand: 1.1.2010

Serie	Nummer	#	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Leer- gew. t	Ach- stand m	Länge über alles m	Brei- te m	Max. feste Höhe m	Pflug / Trichter				Auf- dreh- bar 180°	V max km/h	Bremsen	Erbauer	Stationie- rung	Bemerkungen
									Breite		Höhe							
									max. m	min. m	ü.S. cm	max. m						
Xrot m 2/2	72	1	1974	15,0	2,75	7,21	.	3,64	3,40	2,32	8	1,18	ja	30	Hs,Ra,MB;X	Raco/Deutz/ Beilh	Speicher	Sk
Xrot m 2/2	99	1	1974	18,0	2,75	7,69	.	3,53	3,60	2,90	1	1,83	ja	30/ ◆45	Hs,O,Ra; MB	Raco/Deutz/ Beilh	Herisau	GFN
X	806	1	1886(46)	10,0	3,00	6,60	2,27	3,11	3,70	2,80	4	1,00	-	40	Hs,W	SIG/AB	Herisau	1oP, Zp1
X	1011	1	1941(61)	3,9	1,30	3,90	2,57	2,73	.	2,57	5	1,40	ja	40	Hs,O	SLM	Gais	Dienstgewicht 10t; Zk
X	1012	1	1996	5,0	2,0	5,30	2,80	.	2,80	.	var	.	-	40	Hs,O	AB	Gais	Spurpflug, GFN

◆ Schleppfahrt

Serie	Nummer	Rad ø mm	Schleuderrad			Verbrennungsmotor						L- üb- tr.	Pan- to	Elektromotor				Bemerkungen	
			#	n /min	ø mm	#	Br.	P kW	n /min	Zylinder				Typ	n /min	Un V	P kW		
										#	ø mm								mm
Xrot m 2/2	72	600	2	406	1000	1	Rö	147	2500	8	120	125	hs	-	-	-	-	-	Sk
Xrot m 2/2	99	600	2	400	1080	1	Rö	147	2500	8	100	125	hs	-	-	-	-	-	GFN

AB (Meterspur)

1998 AB, Korrektur

X	1022	1888	.98	Untergestell ex Gk 221 (nicht Gk 206)
---	------	------	-----	---------------------------------------

2002 AB, Nachtrag

Z	4	1962	03.02	vk. durch Post nach Frankreich (Bretagne)
---	---	------	-------	---

2003 AB, Nachtrag

B	236–238	1968	.03	Einbau Vstl
---	---------	------	-----	-------------

2004 AB, Nachtrag

AB	191	1993	12.04	Umbau in B 296, 58 Pl., Ersatz SIG- durch FFA-Drehgestelle ohne Bz
B	292	1993	.04	Ersatz SIG- durch FFA-Drehgestelle
Ua	910 A+B	1977	11.04	ausrangiert, umgebaut zu Werkstattrollwagen Gais

2005 AB

BCe 4/4	30	1933	.05	Wiedermontage GFN, Zp1 entfernt
Xe 2/3	17	1911	02.05	restauriert, → hist. Fahrzeug CFe 3/3 2
Br	10	1946	.05	Einbau GFN (+GF+-Nebenbahnkupplung)
Gk	157,159	1907	04.05	vk an IG Härtsfeldbahn (D)
	161,162	1907	04.05	do.
U	903 B	1977	12.05	Abbruch
	904 A+B	1977	01.05	do.
	907 A+B, 908 A	1977	12.05	do.

2005 TB

BDe 4/4	6	1952	07.05	Abgabe nach Madagaskar
---------	---	------	-------	------------------------

Fusion AB und TB (sowie RHB und RhW) rückwirkend per 1.1.20062006

B	11,12	1930	.06	an IRR Rheinbähngle, Lustenau (A)
	73	1948	12.06	Uz. in B 282
Gk	201	1889	03.06	Abbruch
	222	1891	03.06	do.

2007

ABDeh 4/4	6	1953	07.07	Abbruch
BDe 4/4	31–33	1986	12.07	Uz. in BDe 4/4 41–43
	34,35	1993	12.07	Uz. in BDe 4/4 44,45
ABt	131–133	1986	12.07	Uz. in ABt 141–143
	134,135	1993	12.07	Uz. in ABt 144,145
B	123	1911	04.07	Uz. in B 223, restauriert als "AGB 13"
	231,232	1964	12.07	Uz. in B 241,244
	233	1966	12.07	Uz. in B 242
	234,235	1993	12.07	Uz. in B 247,248
	247	1973	12.07	Uz. in B 243
	248	1964	12.07	Uz. in B 245
Gk	33	1903	.07	vk. an Furrer&Frey, dort Flachwagen X 20081
	35	1930	.07	vk. an Berner Tramway Gesellschaft
Gkb	62	1903	.07	vk. an Furrer&Frey
Gk	204	1889	08.07	Uz. in Gk 304, restauriert als "SGA K 104"

2008

BDe 4/8	25	1977	.08	Abbruch
Be 4/8	33,34	2008	06.08	Ue Stadler/Bombardier
	35	2008	07.08	Ue Stadler/Bombardier
Xm 1/2	51	1912	.08	Uz. in Xm 1/2 89
C	203	1899	.08	historischer Sommerwagen ex Hck 214
Ek	308	1904	.08	Abbruch

2009

BDe 4/8	21	1975	.09	vk an SAD Rittnerbahn (Südtirol)
	24	1977	.09	do.
Tm 2/2	501	1957	.09	vk an Ulmer Eisenbahnfreunde (Alb-Bähnle)
B	11	1933	.09	bei Rettungsübung beschädigt, 2012 repariert
	236	1968	12.09	mit Faltenbälgen ausgerüstet
	237	1968	05.09	do.
	238	1968	11.09	do.
X	1001	1889	.09	Arbeitsbühne auf dem Dach entfernt, remisiert

2010

Ge 4/4	1	1994	.10	Normalspurpuffer entfernt
B	296	1993	.10	mit Faltenbälgen ausgerüstet

2011

De 4/4	50	1966	04.11	Abbruch (Altstätten)
D	166	1913	04.11	do.
Gk	36	1907	11.11	Abbruch
	202	1889	04.11	Abbruch (Altstätten)
	203	1889	04.11	vk. (Urnäsch)
	205	1889	04.11	Abbruch (Altstätten)
	210	1904	04.11	do.
X	1001	1889	05.11	Abbruch Wagenkasten, Umbau zu Velowagen, Vstl, Scheinwerfer Seite Altstätten, Sw ep
	1023	1889	04.11	Abbruch (Altstätten)
	1025	1909	04.11	do.

2012

Te 2/2	49	1912	03.12	Uz. Ge 2/2, historisches Fahrzeug
B2	118	1904	.12	Abbruch (Gais)
D2	161	1889	07.12	vk an Biobauern in Bergün als Hoflädeli