

# REISE APPENZELL

8. Juni 2024

## Historischer Verein Obwalden

Diese schöne Reise verleitet mich zu mancherlei Vergleichen. Solche örtlicher, wirtschaftlicher, politischer und – es sei mir als Eisenbahnfan erlaubt – auch eisenbahntechnischer Natur.

Ich beginne mit jener Stadt, welche wir als erstes besucht haben: einer wirklich kleinen Stadt, mit Stadtrecht, Stadttoren (nur noch auf Photos vorhanden) und Stadtkirche (neueren Datums, nicht wirklich eines Besuches würdig, scheint mir. Lichtensteig ist der historische Hauptort des Toggenburgs. Dieses langgezogene Tal beginnt in Wildhaus, dem Geburtsort des Reformators Ulrich Zwingli und endet in Wil, der Äbttestadt. Das Toggenburg ist teils katholisch und teils reformiert und gehörte lange den Grafen von Toggenburg. Deren Stammsitz sucht man in Lichtensteig allerdings vergebens. Dieser stand im unteren Toggenburg, in Kirchberg.

Auf dieser Photo von Lichtensteig erkennt man die städtische Struktur der vergleichsweise sehr kleinen Stadt mit gerade mal 2000 Einwohnern.



Der Wohlstand dieser kleinen Stadt beruht auf der Kreuzung zweier wichtiger Handelsstrassen: von der Innerschweiz über den Sattel, den Ricken nach Wattwil – Lichtensteig und weiter über die Wasserfluh in die Ostscheiz bis nach Bayern. Von Nord nach Süd führt die Strasse vom Badischen über Schaffhausen – Wil nach Lichtensteig und weiter hinauf nach Wildhaus und von dort hinunter ins Rheintal, in Richtung Chur und die Bündnerpässe. Da müssen die Zolleinnahmen reichlich geflossen sein! Der Talfluss, die Thur, verschaffte mit ihrem Wasserreichtum und ihrem Gefälle der Textilindustrie mächtig Aufschwung, ähnlich wie die Linth im Glarnerland. Heute nehmen die Handelsströme andere Wege, die Zölle sind abgeschafft und die Textilindustrie ist abgewandert. Aber mit Einfallsreichtum werden neue Wege erschlossen – ein Niedergang der Stadt scheint abgewendet.

Auf abwechslungsreichem Weg über St. Peterszell und Waldstatt erreicht unser grosser Bus bald die inneren Rhoden mit ihrem Hauptort Appenzell. Vom Hotel Freudenberg fällt der Blick hinab auf ein vergleichsweise grosses Dorf, das auch Flecken, aber keinesfalls Stadt genannt werden kann. Beim feinen Mittagessen drängt sich ein Vergleich der Landsgemeindewürste Appenzell und Glarus auf. Zu meiner grossen Überraschung ist die Appenzeller Siedwurst der glarnerischen Kalberwurst nicht

unähnlich. Sie unterscheiden sich lediglich bei den Zutaten: bei der Appenzellern sind es erwartungsgemäss Kräuter und bei der Glarner Wurst ist es die Beigabe von Mehl.

Auf dem Dorfrundgang stossen wir auf einen weiteren Vergleich. Während die Innerrhoder Landsgemeinde eher die Form eines Kreises aufweist, obwohl unsere äusserst sprachgewandete Appenzeller Dorfführerin beharrlich vom «Ring» spricht, wird die Glarner Landsgemeinde, neben der Appenzell-Innerrhoder noch die einzig verbliebene, tatsächlich in Ringform abgehalten.



Oben der «Ring» zu Appenzell, rechts jener zu Glarus. Ein Vergleich mit Obwalden erübrigt sich, weil die Landsgemeinde dort, manche sagen «leider», manche «zum Glück», im Jahre 1998 abgeschafft worden ist. Auch eine Landsgemeindewurst hat es meiner Erinnerung nach nicht auf den Speisezettel am Obwaldner Landsgemeindeessen geschafft.



Nach dem eindrücklichen, unter kundiger Führung vollzogenen Dorfrundgang kommt es zum Höhepunkt der Reise. Wir wenden uns in der Hauptgasse den farbenfroh geschmückten Hausfassaden zu und geniessen die Autofreiheit. Dabei denken wir etwas neidvoll an die diesbezüglichen Bemühungen im Obwaldner Hauptort. Dann nähern wir uns den Machtzentren des 16'000 Seelen zählenden Landvolkes von Appenzell-IR. Im roten Haus links tagt der Grosse Rat und hinten holt man sich den Ratschluss Gottes in der Pfarrkirche, wenn man vorne nicht mehr weiterweiss. Das fleissige Gewerbe bietet dem grossen Touristenstrom allerlei Köstlichkeiten zum Kaufe an. Und wieder ein Vergleich: von einem solchen Strom ist weder in Obwalden noch in Glarus etwas zu sehen, und auch da sagen manche: «zum Glück» und andere «Leider».





Während die Distanz zwischen dem Start- und Zielort unserer Reise kaum drei Autostunden beträgt, reichen für einen Besuch in seiner Heimat Afghanistan unseres jüngsten Reiseteilnehmers drei Flugstunden bei weitem nicht aus. Das lässt uns dankbar werden, wie nahe wir uns, bei aller respektheischenden Distanz, in unseren Heimaten doch sind.

Der Grössenvergleich zwischen den beiden höchsten Vertretern des Gastgeber- und unseres Heimatkantons hinkt ein wenig. Der Grössenunterschied bei der Bevölkerungszahl ist doch um einiges grösser als jener der beiden Repräsentanten, wenn auch immer noch vergleichsweise klein oder sogar sehr klein, wenn man die Bevölkerungszahl der tonangebenden Kantone in unserer kleinen Schweiz zum Vergleich heranzieht.

Am Wirkungsort der oben vorgestellten Ratsperson (Mitte) fällt der Vergleich ohne Zweifel zu Gunsten jenes im Sarner Rathaus aus. Angefangen beim Eingang über das Mobiliar im Ratssaal bis zu den Wandmalereien oder der elektronischen Anzeigetafel für Abstimmungen im Saal, welche hier nicht vorhanden ist. Unterschiede stellt man zudem fest bei der Wahlprozedur (hier Majorz, dort Proporz des Kantonsparlamentes) oder bei der Wahl in die Standeskommission, so wird der Regierungsrat hierzulande genannt. Aber den hier so fröhlichen und aufgestellt wirkenden Menschen solcherlei unter die Nase zu reiben, geziemt sich für einen höflichen Gast natürlich nicht. Also bitte ich um Nichtkenntnisnahme des obigen Vergleichs.



Schliesslich sei noch ein etwas betrüblicher Vergleich erwähnt. Während bei der letzten Reise ins Aoststatal Bahnerlebnisse breiten Raum einnahmen, fehlte dieses Element heuer gänzlich. Darum erlaube ich mir ein Schlusskapitel, welches diesem Übelstand begegnen soll.

Gemeinsam für Appenzell wie für Obwalden und Glarus ist die Existenz eines Eisenbahnnetzes, wobei für Glarus der Ausdruck Netz höchstens mit einem Blick auf Vergangenes zulässig ist. Ich spreche von der 1968 eingestellten Sernftalbahn, einer von zwei Staatsbahnen im Stande Glarus. Die andere heisst Braunwaldbahn. Aber die zählt eigentlich nicht, weil deren Züge nicht selbstfahrend sind, sondern an einem Seil hinaufgezogen und gleichzeitig herabgelassen werden. Also lassen wir den Kanton Glarus hier beiseite.

Höchst bemerkenswert hingegen finde ich, was den Appenzellern bahntechnisch gelungen ist. Nicht weniger als fünf oder sogar sechs Bahngesellschaften, welche ihre Fahrzeuge auf Kantonsgebiet, sowohl in Ausser- wie in Innerrhoden, ursprünglich zirkulieren liessen und heute noch lassen, sind sowohl farblich wie auch verwaltungstechnisch zu einer Einheit verschmolzen worden: den Appenzeller Bahnen, kurz AB. Wer weiss, vielleicht trägt diese Bahnfusion den Kern einer Kantonsfusion in sich? Solcherlei ist in unseren Gefilden nicht zu erwarten. Damit steht es bahntechnisch eindeutig 1:0 für Appenzell. Oder kann sich irgendjemand ernsthaft eine USB vorstellen – eine «Unterwaldner Staatsbahn»? Selbst eingefleischte Föderalisten, welche mit dem Namen ZB (= Zentralbahn) nichts anfangen können, würden da nur den Kopf schütteln.

Wenden wir uns abschliessend einem bemerkenswerten Ast der AB zu, der ersten Etappe der ehemaligen Säntisbahn von Appenzell nach Wasserauen. Dieser Ast von gerade mal 6,18 km Länge gehört betrieblich zur Hauptlinie von Gossau SG über Herisau AR, Urnäsch AR und Gonten IR nach Appenzell IR und schliesslich zum Endpunkt Wasserauen IR. Der Name Säntisbahn, abgekürzt SB, wurde von 1912 bis 1939 verwendet. An ihrem heute noch bestehenden Ende ging seinerzeit der Bahngesellschaft, welche hochliegenden Plänen zufolge als gemischte Zahnrad- und Adhäsionsbahn via den Seealpsee direkt auf den Säntisgipfel hätte führen sollen, das Geld aus. Hätte man damals die genialen Bahnbauer aus Obwalden – die Herren Bucher und Durrer aus Kerns – beigezogen, wäre dem Unterfangen womöglich Erfolg beschieden gewesen.



Auf diesem alten Bild erkennt man links einen Dampfzug der AB, von Gais herkommend, und einen elektrisch betriebenen Zug der SB, von Wasserauen herkommend, in den Bahnhof Appenzell einfahren.



Heute fahren die modernen Züge der AB als S23 im Halbstundentakt bis zum Endbahnhof Wasserauen – bitte alle aussteigen. Das Depot im Bild links und das Bahnhofgebäude in Wasserauen (oben) stammen aus der Gründerzeit der SB.

So lasse ich meinen Bericht enden über ein unvergleichliches Erlebnis, zu welchem uns das kundige und liebevolle Ehepaar Therese und Notker Dillier verholfen hat. Danke von ganzem Herzen und bald wieder zu einem, hoffentlich mit ein paar unvergleichlichen Bahnleckerbissen gespickten, neuen Reiseerlebnis.