

Zeitschrift: Innerrhoder Geschichtsfreund
Herausgeber: Historischer Verein Appenzell
Band: 60 (2019)

Artikel: Innerrhoder Pioniere : zur Innerrhoder Wirtschaftsgeschichte mit einem Fokus auf die Erschliessung des Alpsteins
Autor: Fässler, Clemens
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-846846>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Innerrhoder Pioniere. Zur Innerrhoder Wirtschaftsgeschichte mit einem Fokus auf die Erschliessung des Alpsteins

Clemens Fässler

Industrialisierung Innerrhodens

«Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik», so lautet der Titel jener anerkannten Buchreihe, die seit 1950 Persönlichkeiten der Schweizer Geschichte porträtiert, die mit Innovationsgeist und Wagemut die wirtschaftliche und technische Entwicklung in der Schweiz vorwärtsgebracht und massgebend geprägt haben. In den bislang 114 Bänden erfahren rund 300 Pioniere aus der ganzen Schweiz ihre Würdigung – darunter kein einziger aus Appenzell Innerrhoden. Dieses Schicksal teilt sonst nur noch der Kanton Freiburg. Und in der Tat: Wenn man an die Geschichte Appenzell Innerrhodens denkt, so erscheinen vor dem geistigen Auge keine Bilder von rauchenden Fabrikaminen und technischen Ateliers. Und man ist rasch geneigt, sich der Aussage von Johann Gottfried Ebel (1764–1830) anzuschliessen, der 1798 über die wirtschaftliche Entwicklung in Innerrhoden schrieb: «Das Manufakturwesen steht in Innerrhoden auf dem niedrigsten Grad, wenn man die ausserordentliche Thätigkeit ihrer Nachbarn von Ausserrhoden vergleicht.»¹ Die folgenden Ausführungen hinterfragen diese Aussage kritisch und beleuchten in einem zweiten Teil die pionierhafte Erschliessung des Alpsteins im Vergleich zu anderen touristischen Berggipfeln der Schweiz. Es geht darum, andere Sichtweisen einzunehmen und neue Zusammenhänge herzustellen, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben. Zeitlich beschränkt sich der Text auf das lange 19. Jahrhundert, also die Zeit von 1800 bis zum Ersten Weltkrieg 1914.

Idylle und Unterentwicklung prägen die Aussenwahrnehmung von Appenzell I. Rh. im 18. und 19. Jahrhundert. Appenzell um 1815/20, nach Zeichnungen von Johann Ulrich Fitzi (1798–1855). (Abb. 1)

Katholische Pioniere

Die Aussage Ebels deckte sich mit der allgemeinen Meinung. Innerrhoden galt bald einmal als unterentwickelt. Als Begründung dafür, und insbesondere für den Unterschied zu Ausserrhoden, wurde im Sinne Max Webers die Konfession herbeigezogen. In einem Schullesebuch von 1939 steht geschrieben:





«Der innere Landesteil von Innerrhoden ist ein gar eigen Land. Hier wohnen prozentual am wenigsten Ausländer – nur 2,18 % –, am wenigsten Fabrikarbeiter und am meisten Katholiken der Schweiz.»² Die Aussage stellt so einen Zusammenhang zwischen Konfession und Wirtschaftsverfassung her. Diese Argumentation hält einer genaueren Betrachtung nicht Stand. Dass Reformierte arbeitsamer gewesen wären und daher auch mehr Pionierleistungen erbracht hätten, wurde vielfach und hinlänglich verneint. Einige Beispiele mögen das illustrieren: Die erste Zahnradbahn in Europa führte 1871 mitten in der katholischen Innerschweiz auf die Rigi, wo die ebenso katholische Familie Schreiber ein Hotelimperium aufbaute, das seinesgleichen sucht. Ähnliches kann von der Familie Seiler in Zermatt gesagt werden oder von Cäsar Rytz (1850–1918), der auf der ganzen Welt Luxus-hotels baute. Als Zulieferin der Tourismusindustrie entwickelte sich die heutige Schindler Aufzüge AG ab 1874 unter dem katholischen Patron Robert Schindler (1850–1920) und seinen Nachkommen zur weltweit zweitgrössten Liftbauerin. Zu den bedeutendsten Ingenieuren der Strassen über die Alpenpässe zählten die Katholiken Karl Emanuel Müller (1804–1869) aus Altdorf und Pasquale Lucchini (1798–1892) aus Arasio (TI). Zusätzlich waren sie die ersten, welche Pläne für eine Gotthardeisenbahn erstellten, Jahre vor dem eigentlichen Baubeginn.³ Doch auch im Appenzellerland finden sich prominente Beispiele, die keine Unterschiede zwischen Katholiken und Protestanten erkennen lassen. Wer wollte etwa in der Entwicklung des Kurhaus Weissbad katholische Rückständigkeit erkennen gegenüber den Kurhäusern in Gais?

Die kleinen Appenzeller ... beider Kantone

Überhaupt ist die oft genannte Unterentwicklung Innerrhodens kritisch zu hinterfragen. Zwar kann anhand des wirtschaftlichen Fortschritts sehr gut die allgemeine Entwicklung eingeschätzt werden. Doch darf die Messung nicht einfach anhand des Bruttoinlandprodukts und der Anzahl Fabriken geschehen. Gerade in der quantitativen Wirtschaftsgeschichte wird die menschliche Entwicklung oft über Kenngrössen wie die Körperhöhe, die Lebenserwartung oder die Kindersterblichkeit gemessen. Hierfür liegen uns interessante Zahlen vor, die aufhorchen lassen, auch wenn die Quellenlage keine abschliessenden Aussagen zulässt. Eine betrifft die Kindersterblichkeit um 1800, die der Altersforscher François Höpflinger für ausgewählte Gemeinden zusammengetragen hat. Demnach starben im ausserrhodischen Speicher 38 Prozent der Menschen im ersten Lebensjahr,

Die Kurorte Gais und Weissbad, um 1825.
(Abb. 2 und 3)



Le Weissband
au Canton d'Appenzell .

Publié par Koller & Fegeli à Zurich.



Gais
lieu de Santé au Canton d'Appenzell .

Publié par Koller & Fegeli à Zurich.

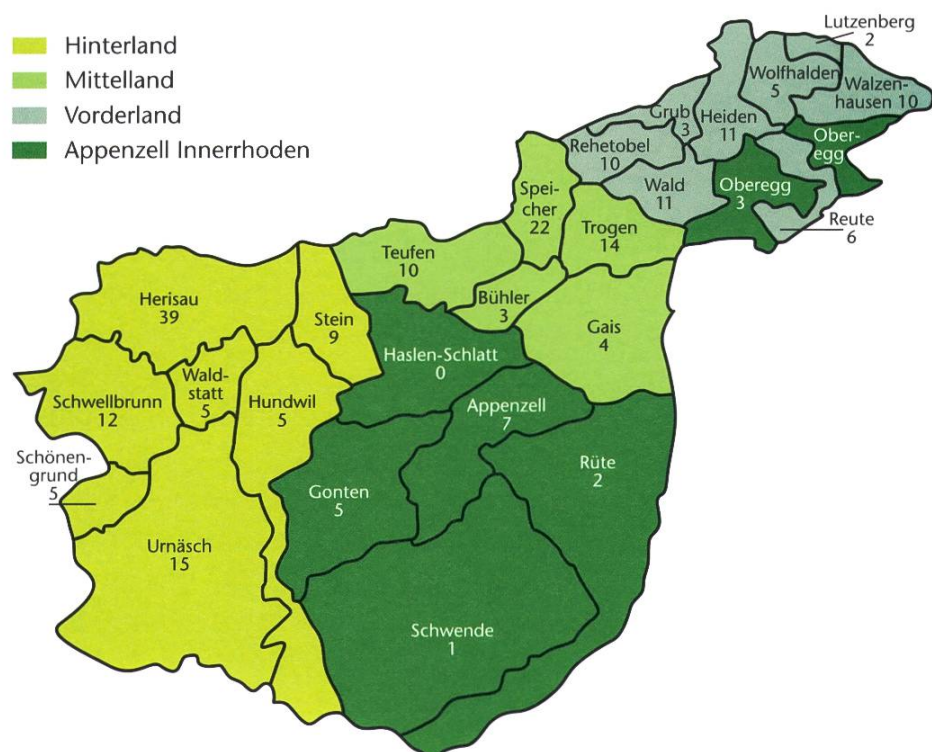
in Gonten waren es 34 Prozent und in Haslen 46 Prozent. Alle drei Appenzeller Gemeinden lagen damit deutlich über der Stadt Genf, die mit 17 Prozent die tiefste Sterblichkeit der unter Einjährigen aufwies, aber auch etwas über dem ebenfalls sehr ländlichen Silenen im Kanton Uri mit 29 Prozent.⁴ Der höhere Industrialisierungsgrad, den Speicher um 1800 gegenüber Haslen und Gonten aufwies, scheint demnach nicht zu einem allgemeinen Fortschritt geführt zu haben. Dies könnte mit dem sogenannten «Wage Plateau» erklärt werden, das die oft beobachtete Verzögerung zwischen industriellem Fortschritt und menschlicher Entwicklung beschreibt. Dagegen spricht aber eine andere Statistik, nämlich diejenige der Körperhöhe.

Die Schweiz ist in der glücklichen Lage, dass dank der allgemeinen Stellungspflicht seit 1875 die Körperhöhe aller Männer im Alter von 20 Jahren bekannt ist. Interessanterweise unterscheiden sich 1877 die Körperhöhe der Ausserrhoder und der Innerrhoder nur um einen Millimeter. Auffällig ist aber, dass die beiden mit 159,7 bzw. 159,8 Zentimetern rund 3,5 Zentimeter unter dem Schweizer Durchschnitt und fast 7 Zentimeter unter dem Spitzenreiter Genf liegen.⁵ Der Unterschied zu anderen Schweizer Kantonen mag teilweise genetisch bedingt sein, gerade auch zu Genf, das eine viel höhere Migration aufwies. Der Genpool der Appenzeller kannte aber sicher keine Unterschiede entlang der Kantonsgrenze. Und was die Gendurchmischung anbelangt, die sich auf die Körperhöhe tendenziell positiv auswirkt, war Ausserrhoden kaum schlechter gestellt als Innerrhoden. Die Zahlen deuten eher darauf hin, dass in Ausserrhoden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, und damit mehr als 100 Jahre nach Beginn der Industrialisierung, der allgemeine Lebensstandard für die gesamte Bevölkerung nicht wesentlich weiter fortgeschritten war als in Innerrhoden. Es wäre eine Forschungsarbeit wert, diese These vertieft zu untersuchen.

Fabriken vs. Heimstickerei

Wie ist dieser Befund nun in Einklang zu bringen mit der Aussage von Ebel betreffend das Manufakturwesen in Innerrhoden? Was bedeutet die Statistik der Fabrikbetriebe in den Appenzeller Gemeinden von 1884, bei der in Ausserrhoden 201 Fabriken gezählt wurden, in Innerrhoden dagegen nur 18? Der eklatante Unterschied zeigt sich beispielhaft zwischen den Vorderländer Gemeinden Oberegg und Reute. Das bevölkerungsmässig viel kleinere Reute in Ausserrhoden beheimatete mit 6 Fabriken doppelt so viele wie das innerrhodische Oberegg. Warum schlägt sich das nicht im Lebensstandard bzw. der Körperhöhe nieder?

Wie bereits oben angetönt, hilft eine genauere Betrachtung: In diesem Falle darf die Entwicklung der Industrie nicht mit der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung gleichgesetzt werden. So beschäftigten 1885 die Ausserrhoder Fabriken 4463 Personen bei einer Einwohnerzahl von rund 50 000. In der Landwirtschaft, dem Dienstleistungssektor, dem handwerklichen Gewerbe und auch der Heimindustrie fanden ebenso viele Personen ihr Auskommen. In Innerrhoden waren es gerade Mal 412 Personen von knapp 8000 Erwerbstätigen, die in einer Fabrik arbeiteten. Die imposanten Fabrikgebäude mit ihren rauchenden Schloten verleiten wohl auch deshalb zu einer etwas einseitigen Betrachtungsweise, weil die Fabriken vergleichsweise einfach zu zählen und zu untersuchen sind. Sie stellen aber nur einen Teil der gesamten Wirtschaft dar, der zwar technologisch durchaus den Fortschritt einer Gesellschaft erkennen lässt, der aber den Arbeitern häufig alles andere als fortschrittliche Bedingungen bot. In Appenzell Innerrhoden war gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als die erwähnte Fabrikzählung die übergrossen Unterschiede zu Ausserrhoden aufzeigte, die Heimstickerei ungleich stärker vertreten als in Ausserrhoden. Von allen in der Textilindustrie



Anzahl Fabrikbetriebe
im Appenzellerland
1884. (Abb. 4)

beschäftigten Personen waren 1905 in Innerrhoden 88 Prozent Heimarbeiter, während es in Ausserrhoden «nur» 64 Prozent waren. Was übrigens die Heimarbeit und speziell die Heimstickerei betrifft, so bewiesen die Innerrhoderinnen, dass sich ihre Innovation und Arbeitshaltung nicht grundlegend von derjenigen der Ausserrhoder unterschied.⁶

Mangelndes Kapital in Innerrhoden

Nun stellt sich aber von neuem die Frage, warum denn die Fabrikindustrie in Innerrhoden nicht Fuss fasste. Eine unterschiedliche Arbeitshaltung kann, wie wir gesehen haben, nicht ausgemacht werden. Auch die verkehrstechnische Erschliessung, die an vielen Orten für den Grad der Industrialisierung massgebend war, taugt als Begründung nicht. Denn ansonsten wäre die Anzahl Fabrikbetriebe für Reute und Oberegg ähnlicher gewesen. Der Grund dürfte mehrschichtig gewesen sein.

Die Nähe zum Zentrum St. Gallen spielte sicherlich eine Rolle. Als Beispiel sei Peter Gonzenbach (1701–1779) erwähnt, der 1732 das Baumwollgeschäft von Peter Bion (1684–1735) übernahm. Um sich der starren Zunftordnung der Stadt St. Gallen zu entziehen, verlegte er seine Geschäftstätigkeit in die Nachbarschaft von St. Gallen, unter anderem nach Herisau, wo er die Leinwandschau massgeblich förderte und die Stickerei einführte.⁷ Die Nähe war aber nicht nur in geografischer Hinsicht wichtig. Die Ausserrhoder Elite in Wirtschaft und Politik war stark vernetzt mit den Eliten der grossen Wirtschaftszentren in St. Gallen und Zürich. Die Grundlagen dafür waren die gleiche politische Färbung als Liberale und nicht zuletzt – und hier kommt sie indirekt doch noch zum Tragen – die gleiche Konfession. Den Innerrhoder Eliten mit ihrer mehrheitlich katholisch-konservativen Prägung blieb der Zugang zu diesen Kreisen weitgehend verwehrt.

Ein weiterer Aspekt, der die Gründung und Entwicklung von Industrieunternehmen beeinflusste, war das Kapital: In Innerrhoden waren praktisch keine frei verfügbaren Vermögen reicher Leute vorhanden. Einerseits waren nur sehr wenige Innerrhoder reich. Eine Zählung von 1803 ergab, dass nur ein einziger Innerrhoder über 50 000 Gulden Vermögen hatte, nämlich 130 000 Gulden. Im selben Jahr hinterliess Johann Zellweger aus Trogen bei seinem Tod ein Vermögen von drei Millionen Gulden.⁸ Andererseits waren die vergleichsweise bescheidenen Vermögen, die die reichsten Innerrhoder über ihren eigenen Hof hinaus besaßen, in den meisten Fällen in Liegenschaften investiert. Seit Jahrzehnten oder Jahrhunderten beschränkte sich

die Investitionstätigkeit auf Grund und Boden.⁹ Als Dividende lockten einerseits regelmässige Zinseinnahmen, und andererseits zusätzliches politisches Gewicht, denn die Schuldner gehörten automatisch zur eigenen politischen Klientel. Das Geld war dadurch aber langfristig gebunden und konnte nicht für Fabriken usw. eingesetzt werden.

Erschliessung des Alpsteins

Kehren wir zur eingangs gemachten Feststellung zurück, dass von Appenzell Innerrhoden keine Wirtschaftspioniere bekannt sind. Ein Grund dafür ist, wie oben zu beschreiben versucht wurde, das herrschende Verständnis von Pionierleistungen: So wie die wirtschaftliche Entwicklung oftmals mit der industriellen Entwicklung gleichgesetzt wird, so handeln auch die Pioniergeschichten oftmals von Industriellen. Die Innerrhoder Pioniere müssen aber nicht in der Industrie gesucht werden, sondern in anderen Bereichen. Und dort werden sie auch gefunden, wie die folgenden Ausführungen über die Erschliessung des Alpsteins zeigen sollen.

Die 1846 erbaute
Berghütte auf dem
Säntis auf einer
Ansicht von 1862.
(Abb. 5)



1862.

9

Der Säntis.

«Schribers Joks» Säntishütte im Vergleich zu Rigi, Faulhorn und Pilatus

Es begann 1846 auf dem Säntis. Die Fakten dazu sind hinlänglich bekannt, doch die Würdigung im gesamtschweizerischen Kontext und mit Blick auf die Pionierleistungen ist bislang ausgeblieben. Johann Jakob Dörig, «Schribers Jok» (1811–1884), errichtete etwas unterhalb des Säntisgipfels eine erste Hütte, mehr Bretterbude als Haus, und bewirtete dort die wenigen Bergsteiger, die sich bis auf den Säntis vorwagten. Eine Besteigung des Säntis wurde in diesen Jahren noch als «kühnes Unternehmen»¹⁰ bezeichnet. Im Angebot standen Alpprodukte wie Milch und Käse, die Dörig nach Möglichkeit direkt von der Meglisalp bezog. Dazu gab es Brot und Wein, die er in einer kühlen Felspalte nahe der Hütte lagerte. Die Hütte hatte nur einen Raum, in dem sich auch ein Nachtlager für acht Personen befand.¹¹

Der Hüttenbau von Dörig darf als tollkühn und pionierhaft bezeichnet werden. Er hatte die Idee dazu auch nicht alleine. Gemäss einer zeitgenössischen Quelle wurde er von Statthalter Meier aus Herisau und Pfarrer Rechsteiner aus Eichberg dazu aufgemuntert und bei seinem Vorhaben auch finanziell unterstützt.¹² Leider sind bislang keine weiteren Angaben zu diesen Herren und ihrer Beziehung zu «Schribers Jok» bekannt. Dörig hatte aber auch Vorbilder, etwa die Rigi, auf der bereits 30 Jahre früher ein erstes Hotel errichtet worden war. Auch auf dem Faulhorn (BE) oder dem Weissenstein (SO) bestanden bereits Herbergen. Doch der Säntis ist nicht die Rigi und nicht das Faulhorn oder der Weissenstein. Die Rigi, seit Jahrhunderten als Königin der Berge bezeichnet, erhebt sich wie eine wohlgeformte Pyramide empor, von allen Seiten gut sichtbar und erreichbar. Ihre Lage mitten in der sagenumwobenen Urschweiz und umgeben von Seen und Bergen besass grosse Anziehungskraft. In unzähligen Reiseberichten und literarischen Werken wurde ihre übertragende Schönheit in der idyllischen Seen-Landschaft gerühmt. Hätte damals schon der National-Geographic-Verlag die «Destinations of a Lifetime» herausgegeben, so wäre bestimmt die Rigi auf der Titelseite erschienen. Eine Besteigung gehörte zum Pflichtprogramm einer jeden Schweizerreise oder zur «Grand Tour» von wohlhabenden Ausländern und Schweizern.

Vom Faulhorn aus lässt sich das Dreigestirn der Berner Hochalpen, Eiger, Mönch und Jungfrau, aus nächster Nähe beobachten. Die Jungfrau wurde 1811 erstmals bestiegen und stand damit am Anfang der Eroberung der Hochalpen, welche insbesondere von den Briten vorangetrieben wurde. Nach der Jungfrau waren auch die Erstbesteigungen von Mönch (1857) und Eiger

(1858) mediale Ereignisse, die entsprechend Gäste anlockten. Wer sich nicht selber auf die Gipfel und ins «ewige Eis» vorwagte, der konnte vom Faulhorn aus die ganze Szenerie gut einsehen. Weiter befanden sich die Rigi und das Faulhorn mitten in den touristischen Topdestinationen Innerschweiz und Berner Oberland. Der Säntis dagegen lag in der touristisch unbekannten Ostschweiz. Einzig die Bäderorte wie Bad Ragaz aber auch Gais und das Weissbad vermochten Publikum anzuziehen. Von einem Reisetourismus konnte aber nicht die Rede sein.

Der Hauptunterschied zwischen dem «Säntis» und anderen Berggasthäusern lag in der örtlichen Topografie: Die Rigi ist mit 1798 Metern über Meer nicht nur bedeutend weniger hoch, sondern auch ungleich leichter zu erreichen. Wer nicht selbst hochsteigen konnte oder wollte, engagierte – vorausgesetzt, das notwendige Kleingeld war vorhanden – einige Träger. Noch ausgeprägter gilt das für den Weissenstein, eine 1284 Meter hohe Erhebung in den Jura-Hügeln vor Solothurn, die schon früh auf vergleichsweise breiten Strassen erreicht werden konnte. Ein eingehenderer Vergleich mit dem Weissenstein erübrigt sich deshalb. Aber auch das Faulhorn, obwohl rund 175 Meter höher als der Säntis, ist alpinistisch weniger anspruchsvoll: Das stattliche, von 1830 bis 1833 erbaute Haus besass nicht nur ein solides Mauerwerk, sondern auch ein Nebengebäude für Pferde. Ein gemütliches Hochreiten war also auch hier möglich.¹³ Pferde waren auf dem Säntis wohl noch nie anzutreffen, denn der Weg führte auch sommers über Schneefelder und war auch für geübte Berggänger anspruchsvoll. Man muss sich vor Augen halten, dass um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine «kleine Eiszeit» zu Ende ging. Die Gletscher in der Schweiz erreichten ihre grösste Ausdehnung, und auch der Grosse Schnee und der Blauschnee bedeckten vom Säntis aus weit grössere Flächen als heute.

Als weiterer Vergleichsberg kann der Pilatus herangezogen werden. Der Gipfel liegt zwar knapp 400 Meter tiefer als derjenige des Säntis und hatte entsprechend auch kein ewiges Schneefeld. Aber die Wege auf den Pilatus sind doch ähnlich weit und anspruchsvoll wie am Säntis. Wie die Rigi liegt auch der Pilatus mitten in der Tourismus-Hochburg Innerschweiz. Gleichzeitig mit dem Bau der ersten Hotels Ende der 1850er-Jahre wurden die Zufahrtslinien in die Zentralschweiz erstellt. 1859 führte bereits der erste Zug die Gäste bis nach Luzern.

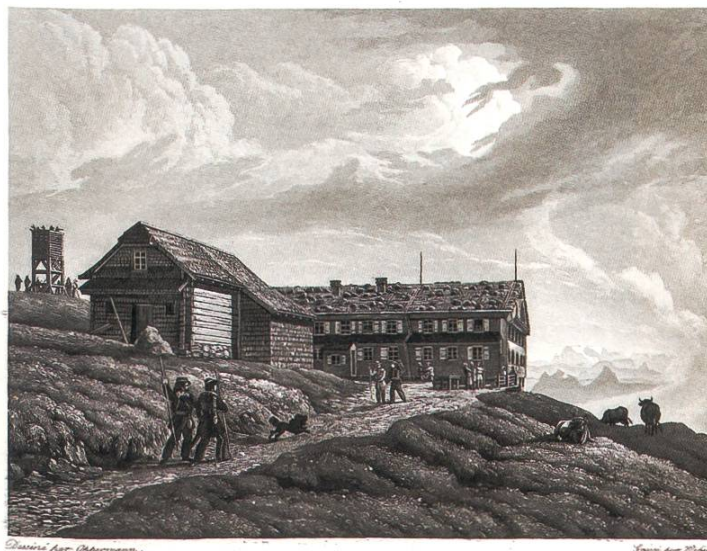
Um diesen Vergleich und die Unterschiede zum Säntis kurz zusammenzufassen: Die Rigi und das Faulhorn wurden zwar bedeutend früher erschlossen, jedoch sind sie auch ungleich einfacher zu erreichen. Der topografisch sich ähnlich erhebende

Pilatus erhielt sein erstes Restaurant dagegen rund zehn Jahre später. Die spektakuläre Aussicht machte insbesondere das Faulhorn zu einem Anziehungspunkt, wogegen die Rigi schlechthin als «Mode-Berg» der Zeit galt. Nicht zu unterschätzen ist die Erreichbarkeit: Rigi, Faulhorn und Pilatus gehörten zu den mit Eisenbahnen erschlossenen touristischen Topdestinationen Innerschweiz und Berner Oberland.

«Schribers Jok» und das «Alpstein-Bergwirtschaften-Prinzip»

Die touristische Anziehung des Alpsteins war also vergleichsweise gering. Für die Zeit vor 1850 kann kaum von einem eigentlichen Tourismus gesprochen werden: Die Kurgäste in den zahlreichen Bädern vertrieben sich die Zeit im Tal, weshalb Naturforscher und Reisende am ehesten als Gäste auf dem Säntis in Frage kamen – insgesamt eine bescheidene Zahl. Umso bemerkenswerter ist es, dass Jakob Dörig bereits 1846 auf dem Säntis seine Gäste bewirtete, wenn auch in einer Bretterbude, weit entfernt vom Standard der Berggasthäuser auf der Rigi und dem Faulhorn. Offensichtlich hatte aber auch Dörig Grösseres im Kopf. Wenn er seine Unterkunft mit «Grand Hôtel Thörig» beschriftete, meinte er das gewiss nicht nur ironisch. Dörig sah den «Säntis» als Gaststätte und nicht als Notunterkunft, auch wenn die Hütte vorerst eher letzterer glich.

Dass Dörig Grösseres im Kopf hatte, bewies er im Sommer 1850: Er verliess den Säntis, um neu auf dem Hohen Kasten zu wir-



Vue de la Auberge du Rigi-Haus.

Édition originale.

À Zurich chez l'Éditeur H.F. Leuthold.

Bereits das erste Berggasthaus auf der Rigi 1816 war ein stattlicher Holzbau. 1847 wurde er durch ein grosses Steinhôtel ersetzt, das 130 Betten zählte. Stich von Lukas Weber nach einer Zeichnung von Wilhelm Ulrich Oppermann 1841. (Abb. 6)

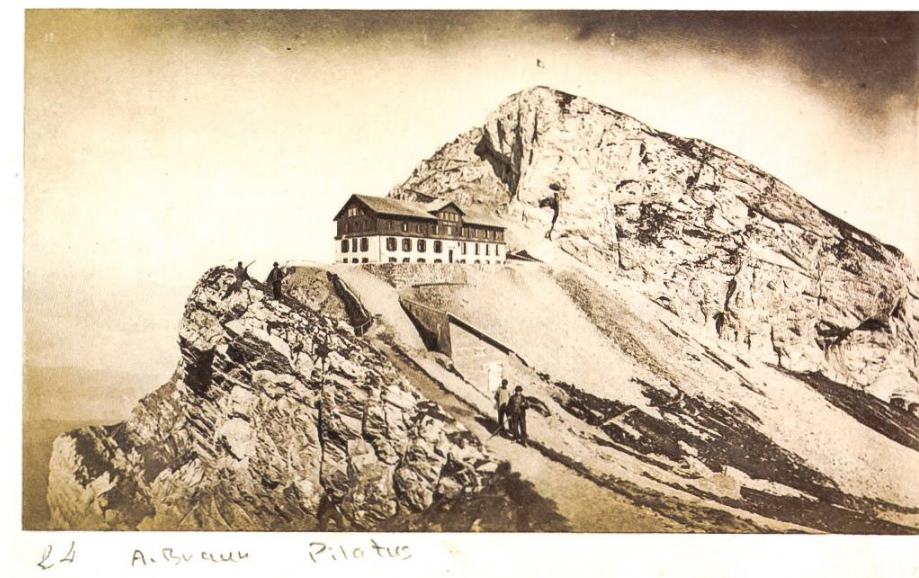
ten. Der Hohe Kasten galt als die Rigi der Ostschweiz, einfach zu besteigen, aber mit einer fantastischen Aussicht. Eine deutlich bessere Ausgangslage für ein Bergrestaurant, das wusste auch Dörig. Die Unterkunft auf dem Hohen Kasten war von ähnlicher Qualität wie auf dem Säntis und Dörig baute sie in den folgenden Jahren etwas aus.

Seine Rastlosigkeit, aber wohl auch sein Spürsinn, trieben Dörig schon bald weiter. Auf halbem Weg zum Hohen Kasten baute er 1857 die Wirtschaft Rossberg, den heutigen «Ruhesitz». Dörig gründete damit innert kürzester Zeit drei bis heute erfolgreiche und bedeutende Bergwirtschaften im Alpstein.

Das ursprüngliche und bis heute kaum veränderte Berggasthaus Faulhorn auf einer Postkarte von 1917. Die Aussicht ist zwar spektakulär, doch ganz so wie auf dieser Fotomontage präsentieren sich Eiger, Mönch und Jungfrau nicht. Nach einer Fotografie von Edition Photoglob. (Abb. 7)



Die Konkurrenz zwischen Ob- und Nidwalden führte ab 1860 zu zwei Hotels auf dem Pilatus. Das Hotel Bellevue (im Bild) stand auf Obwaldner Seite, während auf dem Klinsenhorn, einem Vorgipfel des Pilatus, die Nidwaldner «ihr» Hotel errichteten. Fotografie von Adolphe Braun ca. 1870. (Abb. 8)



Dörigs Pionierdenken wird gerade bei der letztgenannten Bergwirtschaft sichtbar. Es war schon seit Beginn der Säntisbesteigungen üblich, ja notwendig, auf halber Strecke bei der Meglisalp oder der Alp Mesmer eine Rast einzulegen oder gar das Nachtquartier zu beziehen. Dörig erkannte dieses Prinzip und nutzte es als Erster geschäftlich. Man darf ihn deshalb als Begründer des «Alpstein-Bergwirtschaften-Prinzips» bezeichnen, bei dem alle rund zwei Wegstunden eine Wirtschaft die Gäste erwartet. Jedenfalls stand er am Anfang dieser dichten Clusterbildung der Bergwirtschaften, die bis heute für den Alpstein kennzeichnend ist und wohl zu einem grossen Teil zu dessen wirtschaftlichem Erfolg beiträgt.

Eisenbahn als Tourismusförderung

Die Pionierleistungen des «Schribers Jok» sind aber nicht nur interessant im Vergleich zu anderen Berggasthäusern, sondern auch im Vergleich zur allgemeinen touristischen Erschliessung und damit zum Hotelbau in der Schweiz. Eine erste Welle Gasthäuser im touristischen Sinn war ab den 1830er-Jahren erstellt worden. Zuvor hatte man Unterkünfte insbesondere für Kurgäste gebaut. Die wenigen Reisenden und Naturforscher fanden Aufnahme in Pfarrhäusern oder wurden von Amtsleuten privat beherbergt. So betrachtet gehörte auch die erste Unterkunft auf dem Säntis zu dieser ersten Welle von Gasthaus-Gründungen. Die Parallelen lassen sich fortführen: In den 1860er-Jahren folgte schweizweit eine zweite Welle. Aus den ersten Gasthäusern wurden Hotels mit entsprechend grösserer Bettenzahl.

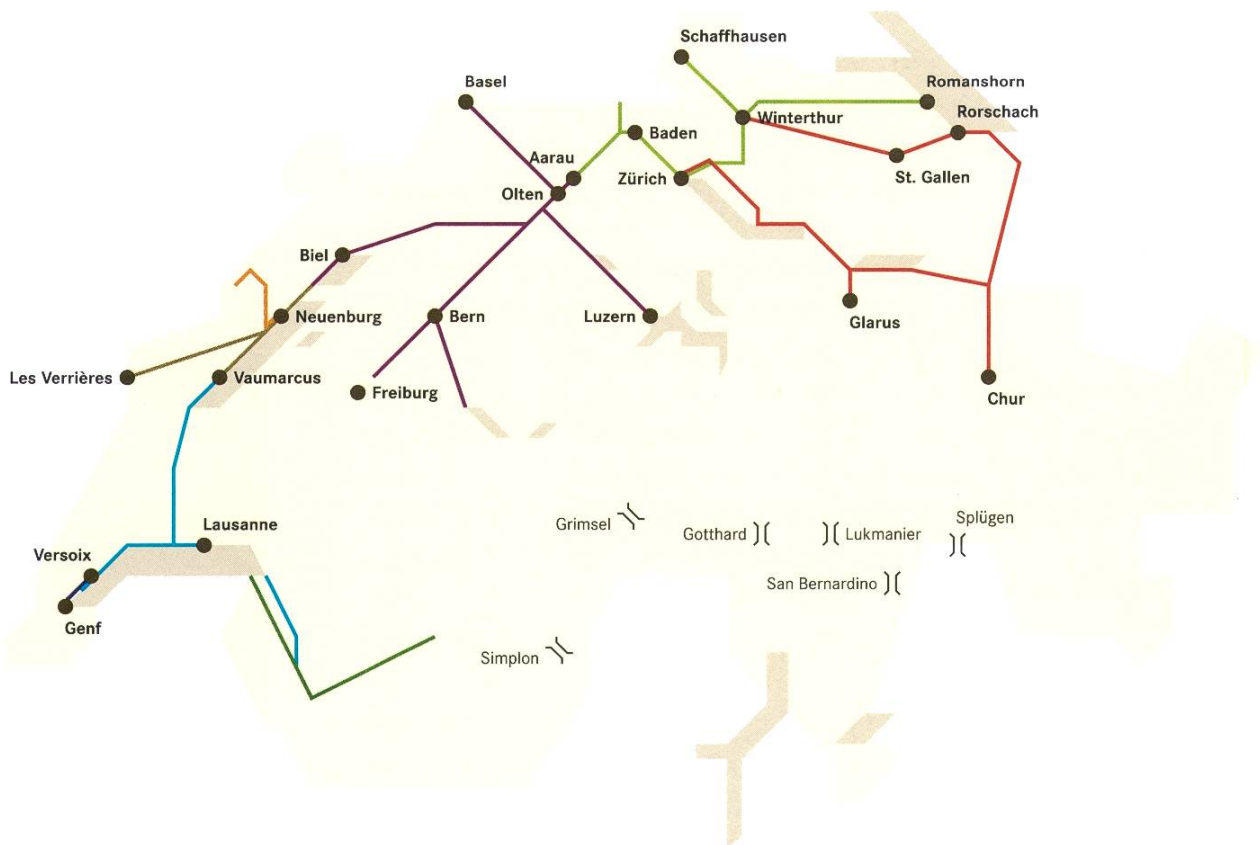
Der entscheidende Impuls ging von der Eisenbahn aus. Der Jahrhundertentscheid von 1852, der zum privaten Bau der Eisenbahnen in der Schweiz unter der Aufsicht des Staates führte, entpuppte sich als verkehrstechnischer Befreiungsschlag. Während vor 1848 der Eisenbahnbau an kantonalen Eigeninteressen gescheitert war, konnte der neue Bundesstaat entsprechende Strukturen schaffen. Die privatwirtschaftlichen Eisenbahngesellschaften vermochten schliesslich das Kapital zu beschaffen und lösten einen regelrechten Bauboom im Eisenbahnwesen aus. Von 1852 bis 1860 wurden rund 800 Kilometer Schienen verlegt, was einem Viertel des heutigen Normalspurnetzes entspricht. So konnte bereits Ende des Jahrzehnts das Mittelland von Genf bis St. Gallen mit der Eisenbahn durchfahren werden.¹⁴ Die Schweiz machte in dieser Zeit ihren Eisenbahn-Rückstand gegenüber dem Ausland weitgehend wett. Zugleich schickte sie sich an, vom Armenhaus Europas zu einem der am stärksten industrialisierten Länder zu werden.

Die touristische Erschliessung erfolgte nun entlang der neuen Verkehrsachsen. Von den grossen Städten des Mittellandes führten diese schon bald an die Alpen heran. 1856 erreichte der erste Eisenbahnzug Emmenbrücke bei Luzern (1859 bis Luzern weitergeführt), die Rheintallinie von Rorschach nach Chur wurde 1858 in Betrieb genommen, 1859 wurde Thun erschlossen, Sion ein Jahr darauf.¹⁵ Auf die Berge ging die grosse Zahl der Touristen aber (noch) nicht. Vom Säntis wissen wir, dass an einem Spitzentag im Jahr 1856 rund 100 Personen auf dem Gipfel standen.¹⁶ Das Faulhorn und der Pilatus verharren in ähnlichen Grössenordnungen.¹⁷ Nur die Rigi verzeichnete einen stark ansteigenden Besucheransturm: In den 1850er-Jahren waren es bereits 40 000 Besucher pro Jahr.¹⁸

Das schweizerische
Eisenbahnnetz 1860
und projektierte
Alpenbahntrans-
versalen. (Abb. 9)

Ein familiäres Bergwirtschaften-Cluster

Mit dem Weggang von «Schribers Jok» auf dem Säntis kam eine andere Familie Dörig als Gastgeberin auf den höchsten Gip-

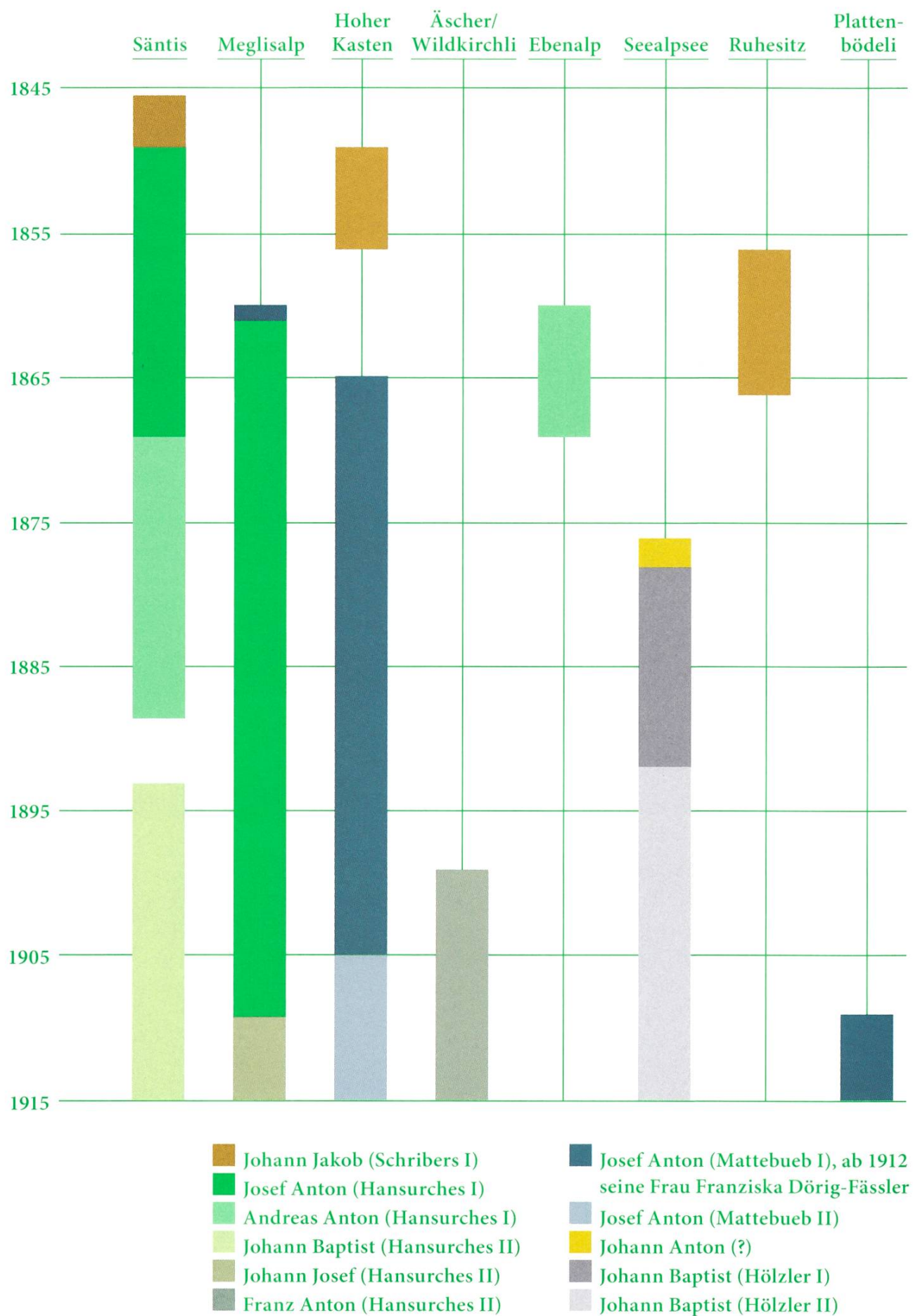


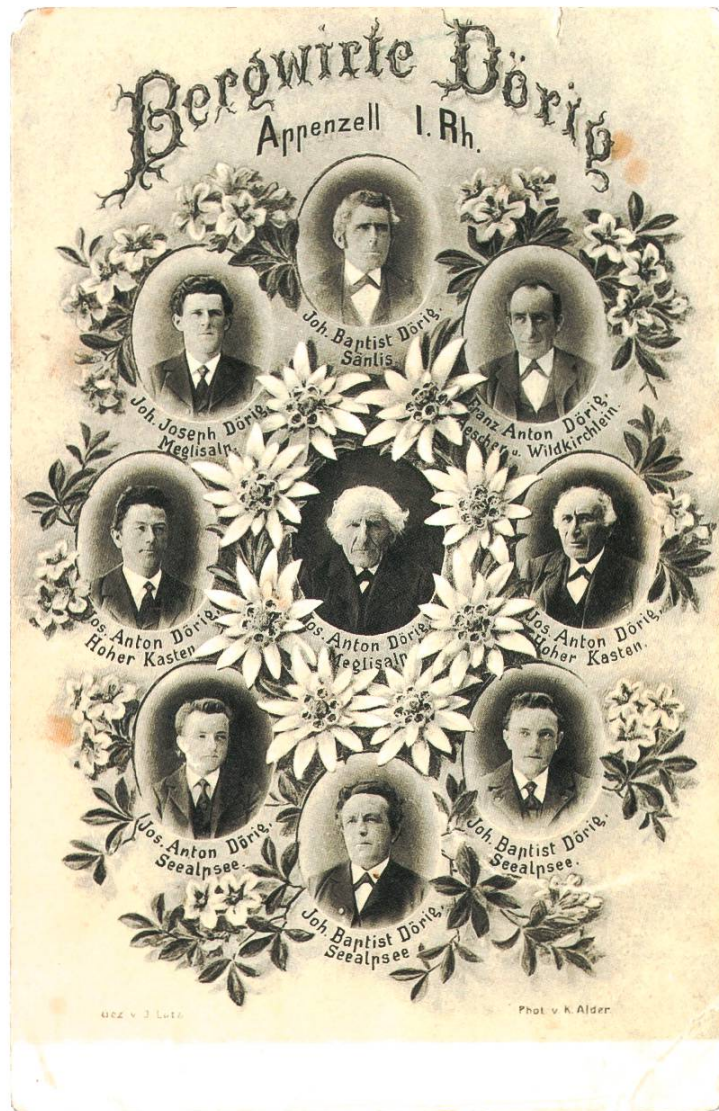
fel des Kantons, die «Hansurches» oder «Hansurchlis», deren Nachkommen notabene bis heute dort oben wirten. Zunächst begann Josef Anton Dörig (1834–1909) mit kleineren Ausbauten am bestehenden Gebäude. Aber auch er zog bald in «tiefere Lagen» und kaufte 1862 die kleine Wirtschaft auf der Meglisalp, die sein Namensvetter mit dem Spitznamen «Mattebueb» ein Jahr zuvor nach langem Hin und Her mit den Behörden erbauen durfte. Das Wirtschaftscluster Alpstein nahm damit mehr und mehr Form an, zumal ab 1862 auch auf der Ebenalp offiziell ausgeschenkt werden durfte, und beim Äscher bzw. Wildkirchli schon seit langem Berggänger versorgt und teilweise auch beherbergt wurden.

Der Name der Wirtsleute war fast überall Dörig, die aber nicht in allen Fällen näher miteinander verwandt waren. Johann Jakob Dörig, «Schribers Jok», zog vom Säntis (ab 1846) auf den Hohen Kasten (1850) und den Rossberg (Ruhesitz, 1857). Josef Anton Dörig (1834–1909, «Hansurches») wirtete auf dem Säntis (1850) und auf der Meglisalp (1862). Bis 1870 wirtete er zusammen mit seiner Frau an beiden Orten, bevor er den Säntis seinem Bruder Andreas Anton (1842–1893) verkaufte. Dieser war zuvor ab 1862 der erste Ebenalpwirt. Die Söhne von Josef Anton übernahmen nebst dem «Säntis» und der «Meglisalp» später auch den «Äscher» sowie das «Wildkirchli» und bauten das Wirtshaus auf dem Schäfli (1915).

Eine andere Dörig-Familie stellen die «Mattebuebe» dar, deren Vertreter Josef Anton (1835–1912) die «Meglisalp» baute und dann ab 1862 auf dem Hohen Kasten wirtete. Nachdem er dieses Gasthaus 1905 an seinen Sohn übergeben hatte, baute er 1910 die Wirtschaft Plattenbödeli, die nach seinem Tod seine Frau Franziska Dörig-Fässler weiterführte. Schliesslich kam rund 15 Jahre später mit den «Hölzlers» eine vierte Dörig-Familie in den Alpstein, als deren Vertreter Johann Baptist 1878 beim Seealpsee wirtete. Ob er mit seinem Vorgänger Johann Anton Dörig näher verwandt war, ist ungewiss. Das Gasthaus ging 1892 an Johann Baptists Sohn gleichen Namens über. In den folgenden Generationen nach dem Ersten Weltkrieg kam es zu verschiedenen Wechseln und auch zu Heiraten unter diesen Familien. Es kann also festgehalten werden, dass, auch wenn die verschiedenen Dörigs nicht näher miteinander verwandt waren, so doch viele Geschwister unter den Bergwirtpionieren im Alpstein auftraten. Das «Clustering» der Bergwirtschaften im Alpstein ist also stark von familiären Vernetzungen geprägt.¹⁹

Ähnlich der zweiten Welle des Gasthausbaus in der Schweiz kam es also auch im Alpstein in den 1860er-Jahren zu Neubauten.



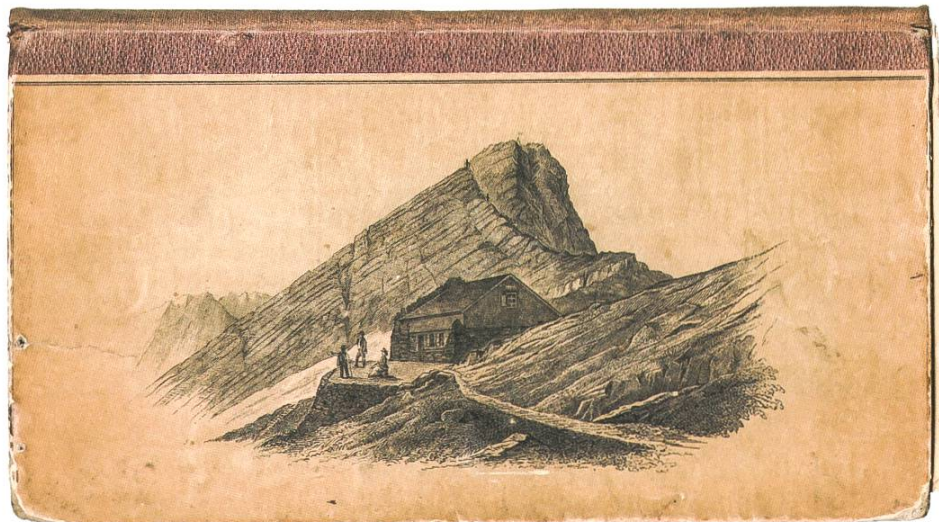


Zeitgenössische
(Selbst-)Darstellung
der «Bergwirte Dörig»
um 1910. (Abb. 11)

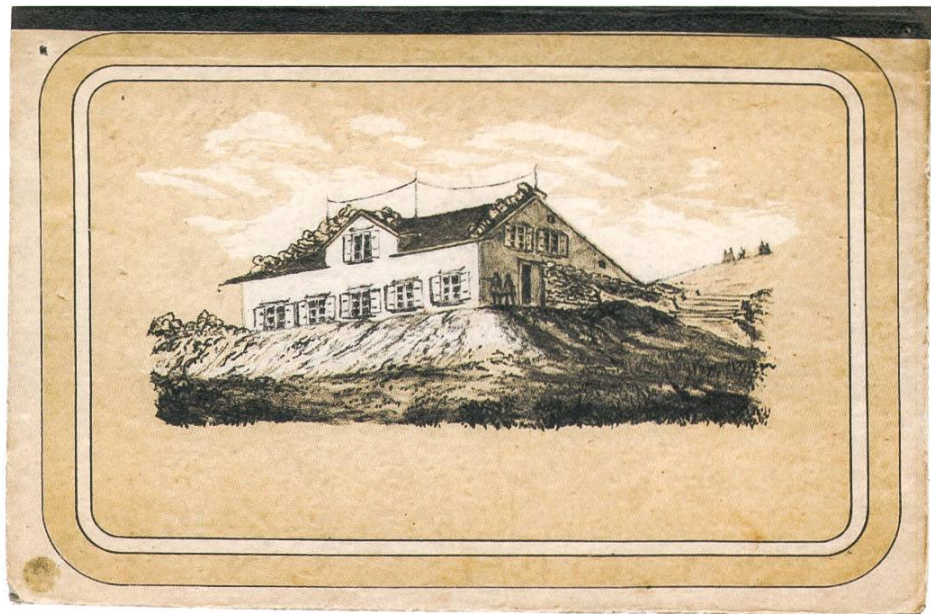
Nebst der erwähnten Meglisalp wurde auch auf dem Säntis 1868 und ein Jahr später auf dem Hohen Kasten ein Neubau realisiert. Vom neuen Säntis-Gasthaus heisst es in der «Zürcherischen Freitagszeitung», es sei ein «förmliches Hotel»²⁰. Aufgrund der Beschreibungen und der vorhandenen Abbildungen ist anzunehmen, dass darin die Gaststube von der Küche getrennt wurde und eine Art Heuboden als Schlaflager diente. Bereits sechs Jahre später folgte ein markanter Ausbau zu einem zweistöckigen Haus mit zwei Zimmern und einem Heulager für 20 Personen, das heute noch steht und den Südwestteil des «Alten Säntis» bildet.²¹ Deutlich grösser war das Gasthaus auf dem Hohen Kasten. Ab 1869 konnte man dort in sechs Zimmern sowie einem Heulager mit insgesamt 40 bis 50 Plätzen nächtigen.²² Damit hatte der Tourismus definitiv im Alpstein Einzug gehalten. Nach wie vor bewegten sich die Gästezahlen auf dem Säntis in etwa

gleich wie auf dem Pilatus und dem Faulhorn, während die Rigi weiterhin zehn- bis zwanzigmal mehr Gäste ausweisen konnte. Entsprechend reger war dort die Bautätigkeit und es entstanden auf der Rigi immer mehr und immer grössere Hotels. Auch auf dem Pilatus wurde gebaut. Nebst dem Hotel Klimsenhorn, das 1860 eröffnet wurde, nahm im gleichen Jahr auch das Hotel Bellevue gleich unterhalb des Gipfels den Betrieb auf.²³ Interessanterweise blieb auf dem Faulhorn eine entsprechende Bautätigkeit aus – und zwar bis heute. Es entstanden zwar einige Nebengebäude, doch das ursprüngliche Hotel von 1832 ist heute noch das Hauptgebäude.²⁴

Rückseite des gedruckten Sântis-Panoramas von Albert Heim, 1870/71, mit dem 1868 erstellten Neubau auf dem Sântis. (Abb. 12)



Das neue Gasthaus auf dem Hohen Kasten, dargestellt auf dem Umschlag des «Panorama vom Hohen Kasten» von August Hösli, 1872. (Abb. 13)





Bergbahnen machen den Unterschied

Für die weitere Entwicklung der Bergwirtschaften spielte der Verkehr die entscheidende Rolle. Ab den 1870er-Jahren ging es nicht mehr nur darum, die Gäste an die Berge hinzufahren, sondern diese auch auf die Berge zu befördern. Zahnradbahnen, später auch Standseil- und Luftseilbahnen, läuteten ein neues Kapitel des Alpentourismus ein. Den Anfang machte die Vitznau-Rigi-Bahn, die 1871 als europaweit erste Zahnradbahn ihren Betrieb aufnahm. Ihr technischer Vater war der Bergbahnpionier Niklaus Riggenbach (1817–1899), der 1863 sein Zahnradsystem patentieren liess.²⁵ Bereits im dritten Betriebsjahr 1874 zählte die Bahn mehr als 100 000 Passagiere. Die Nachfrage nach Betten wuchs, und mit ihr das Angebot. 1880 vereinigte die Hotelfamilie Schreiber 1000 Betten in ihren verschiedenen Hotels auf der Rigi.²⁶ Eindrücklich ist auch das Beispiel der Pilatus-Bahn. Noch in den 1870er-Jahren waren es rund 3000 Besucher pro Jahr, die den Luzerner Hausberg bestiegen. Damit lag der Pilatus sogar hinter dem Säntis. 1889 baute man die Zahnradbahn von Alpnach her. Schon im ersten Betriebsjahr wurden auch die kühnsten Hoffnungen der Verantwortlichen und der Geldgeber übertroffen. Anstatt der

Mit der Eisenbahn entsteht auf der Rigi eine Hotellandschaft. Fotografie von C.F. Prell nach einem Gemälde von 1886. (Abb. 14)



Breite, befestigte
Wege, ein neues
Luxushotel: Auch auf
dem Pilatus veränderte
die Bahn die
Landschaft. Zudem
verzehnfachte sich
die Besucherzahl
auf einen Schlag.
Postkarte von 1907.
(Abb. 15)

geplanten 15 000 Passagiere pro Jahr beförderte die Pilatusbahn 36 892 Personen auf den Gipfel. Die Besucherzahl auf dem Pilatus verzehnfachte sich also auf einen Schlag.²⁷

Angeichts dieses Baubooms stellt sich unweigerlich die Frage, warum der Säntis nicht so rasch von einer Bergbahn erschlossen wurde, zumal zahlreiche Projekte ausgearbeitet vorlagen. Die Frage wurde in technischer und finanzieller Sicht schon mehrfach behandelt und auch beantwortet.²⁸ Demnach waren nicht alle Projekte technisch ausgereift, andere scheiterten an der Finanzierung, wenn auch teilweise nur knapp. «Gottlob», sagen viele Alpsteinwanderer heute dazu, und auch schon damals gab es namhafte Stimmen, die eine Verschandelung der Landschaft befürchteten. Dazu zählte Landammann Johann Baptist Emil Rusch (1844–1890), der damit seinem Kollegen Landammann Karl Justin Sonderegger (1842–1906) entgegenwirkte, der als prominentester Befürworter einer Säntisbahn galt.²⁹ Und auch von den direktbetroffenen Bergwirten ist kein Engagement für eine Bergbahn bekannt, auch wenn sie sich indirekt auf den Bahnanschluss vorbereiteten, wie unten gezeigt wird.

Ob diese Zurückhaltung einer urtümlichen Angst vor dem Neuen entsprang, oder ob sie mit dem Erhalt der Natur im Sinne der Nachhaltigkeit und damit der langfristigen Wirtschaftlichkeit begründet werden kann, muss hier offenbleiben. Es gibt aber auf jeden Fall noch andere Gründe für das Scheitern. In Innerrhoden fehlte offensichtlich das Kapital für einen eigenständigen Bau einer Bergbahn. Denn wenn der Bau von Textilfabriken Unsummen an Geld verschlang, so tat es der Eisenbahnbau in ungleich grösserem Mass. Nicht zufälligerweise entstand die lange Zeit grösste moderne Bank des Landes, die Schweizerische Kreditanstalt (heute Credit Suisse) im Kontext des Eisenbahnbooms der 1850er-Jahre.³⁰ Fehlendes Kapital war aber nicht nur ein Problem der Innerrhoder. Die Vitznau-Rigi-Bahn wurde massgeblich mit Zürcher Geld gebaut.³¹ Die Pilatusbahn gehörte schliesslich mehrheitlich der eben genannten Kreditanstalt, die zusätzlich das Hotel Bellevue als Renditeobjekt für ihre Bergbahn ankaufte.³² Dies zeigt nebenbei, wie der Hotelbau mit dem Bergbahnbau verbandelt war.

Warum aber hatten auswärtige Kapitalgeber kein Interesse an einer Säntisbahn? Die mangelnde Vernetzung der lokalen Promotoren mit kapitalkräftigen Kreisen in St. Gallen oder Zürich mag ein Problem gewesen sein, aber sicher nicht das hauptsächliche. Vielmehr müssen Lage und Erschliessung bedacht werden. Wie bereits ausgeführt, war erstens die Ostschweiz keine Tourismusdestination. Der Säntis und die St. Galler Alpen hatten nicht die Anziehungskraft der Rigi oder der 4000 Meter hohen Gipfel der Hochalpen. So war dort die Gästeschar grösser, internationaler und wohl auch finanzkräftiger als im Raum Appenzell. Damit eng verbunden war zweitens die verkehrstechnische Erschliessung. Während auf dem Genfer-, Thuner- und Vierwaldstättersee seit den 1830er-Jahren Touristenschiffe verkehrten, erlangte der Bodensee nie eine entsprechende Bedeutung.³³ Auf die Dampfschiffe folgten die Dampflokomotiven. In der Innerschweiz, im Berner Oberland und in der Genferseeregion dampfte die Eisenbahn bereits in den 1850er-Jahren daher, aber erst 1886 fuhr in Appenzell der erste Eisenbahnzug ein. 30 Jahre Verspätung hiess aber auch 30 Jahre Rückstand in der touristischen Entwicklung. Es ist demnach nicht erstaunlich, dass die meisten Zahnrad- und Standseilbahnen in der Innerschweiz, im Berner Oberland und in der Genferseeregion stehen. Die Ostschweiz inkl. Graubünden weist markant weniger Bergbahnen dieser Art auf.

Bergsteigen wird zum Sport

Trotz der fehlenden Eisenbahnerschliessung entwickelte sich der Tourismus im Alpstein erstaunlich gut. Zwar gab es keinen sprunghaften Anstieg der Besucherzahlen auf mehrere Zehntausend pro Jahr, wie dies auf dem Pilatus der Fall war. Aber 1876 stiegen an einem Spitzentag immerhin 500 Personen auf den Säntis, in den 1880er-Jahren soll die jährliche Besucherzahl über 6000 betragen haben.³⁴ Die steigende Beliebtheit des Säntis und die allgemein gestiegene Wanderlust lässt sich auch in den Zeitungen beobachten. Ab den 1870er-Jahren häuften sich Berichte über Säntisbesteigungen. Dabei wurden vor allem ausserordentliche Ereignisse vermeldet. Am 10. Juli 1873 schrieb das «Neue Tagblatt aus der östlichen Schweiz»: «Am 20. Juni hat ein Herr aus Zürich den Säntis über Steine und ewigen Schnee baarfuß bestiegen.»³⁵ Und einige Wochen später konnte man in der «Zürcherischen Freitagszeitung» lesen: «Zu den rüstigen Greisen gehört auch noch Josua Rüdlinger von St. Gallen, der 82 Jahre alt am 21. Juni den Speer und am 25. den Säntis bestieg.»³⁶ Zwei Jahre später berichtete dieselbe Zeitung: «Die Blechmusik und die Sänger von Buchs bestiegen miteinander, singend und musizierend, Nachts den Säntis. Morgens 3 Uhr waren sie schon oben.»³⁷ Eine Säntisbesteigung erscheint in diesen Berichten nicht mehr als gefährvolles Unternehmen, sondern als sportliche Ertüchtigung. Dazu passen auch die Berichte von Winterbesteigungen, die sich in den genannten Zeitungen im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts häuften. Diese Berichte dürfen aber nicht über die Gefahren hinwegtäuschen, die auf dem Weg zum Säntis lauerten, gerade im Winter. So finden sich auch in den Zeitungen oftmals Berichte über Unfälle am Berg, die nicht selten mit dem Tod endeten. Grosse Bestürzung lösten die Unglücke mit den Säntisträgern aus, die nach der Eröffnung der Wetterwarte 1882 im Sommer und im Winter Proviant, Brennmaterial und anderes auf den Säntis tragen mussten. Als erstes Opfer verunglückte am 29. Dezember 1882 der erste Säntisträger Josef Anton Dörig (*1865), Sohn des gleichnamigen Meglisalpwrirts, oberhalb der Wagenlücke.³⁸

Die Säntisbahn: nicht gebaut, aber doch wirkungsvoll

Ein weiteres Thema, das Ende der 1880er-Jahre in den Zeitungen behandelt wurde, war die projektierte Säntisbahn. 1891 widmete die «Neue Zürcher Zeitung» (NZZ) eine Beilage mit dem Titel «Die Säntisbahn. Ein Haupthebel des Fremdenverkehrs in der Ostschweiz» dem Eisenbahnprojekt auf den Säntis. Darin werden technische und finanzielle Aspekte eingehend

Neue Zürcher-Zeitung

Beilage zur Neuen Zürcher Zeitung.

Die Säntisbahn

ein Haupthebel des Fremdenverkehrs in der Ostschweiz.

Die Säntisbahn. Es sind nun 4 Jahre her, seit, die Herren Nationalrat Dr. Sander und Dr. N. Nationen auf. Die erste derselben heisst Steinegg. Hier schliessen sich die Touristen, die zu Fuß von St. Gallen, arlberg mit dem prächtigen Gebirgsfuss „Rothwald“, die Gersaplan und die Graubündner-Alpen. Der

Abonnementspreis:
Der einbändige Jahrgang über 100 Seiten.
Für die Schweiz 25 Gfr., für das Ausland 30 Gfr.
1. Ausgabe 20 Gfr., 2. Ausgabe 25 Gfr., 3. Ausgabe 30 Gfr.
Wöchentliche Lieferungen werden bei
H. K. Meyer
an der Spitze für alle Abbestellungen und Anzeigen entgegen
genommen. Zürich, Schillerstr. 32.

Detail unter den Händen entstehen und wachsen, ist aber ne Erfahrung, die uns auch diesmal nicht erspart werden wird. Die Verhandlungen mit der Schweiz, die man nach den anfänglichen Mittheilungen der Welt in einigen Wochen fast erdigen zu können glaubte, haben diese Verhandlungen im vollen Maße bestätigt. Freilich lagen hier in Folge der am Vorabend der Verhandlungen aufgetretenen Agitation für den neuen Schweizer Tarif die Verhältnisse ganz anders; nicht minder aber wurde die allem Anschein nach bei der idyllischen Reisezeitung bestehende Annahme mitgeteilt, dass die beiden Grossmächte dem kleinen Lande, eben weil es klein sei, alle möglichen Zugeständnisse machen würden, und dass das

erläutert. Liest man den Artikel, so kommt man unweigerlich zum Schluss, dass damals der Baubeginn unmittelbar bevorstand.³⁹ Dass dies nicht die Illusion eines fernen Journalisten war, sondern die weitläufige Meinung, zeigt sich eindrücklich auf der Meglisalp. Das Sennendörfli bildete in den Visionen der Säntisbahn-Befürworter die ideale Kulisse für einen Höhenkurort. Statt steinige Wege hatten sie in ihren Köpfen schon Alleen angelegt. Realisiert wurde von diesen Träumereien 1905 die Kapelle Maria zum Schnee, die in ihrer Grösse und Bauweise einzigartig ist im Alpstein. Ihr Zielpublikum waren denn auch weniger die Sennen und Berggänger, sondern die mondänen Touristen. In einem Inserat von 1902, welches zahlreiche Innerrhoder Kurhäuser, Restaurants und Bergwirtschaften gemeinsam in der NZZ schalteten, wurde die Meglisalp keck als «Höhenkurort» und «Touristencentrum» bezeichnet.⁴⁰ Ähnlich voreilig baute man 1878 auf dem Hohen Kasten «Tanzboden und Trinkhalle» an.⁴¹ Der Wirt rechnete damit, dass das durstige und tanzlustige Volk sein Gasthaus in Bälde von Sennwald her mit einer Seilbahn werde erreichen können.⁴² Weder auf den Hohen Kasten noch auf die Meglisalp wurde damals eine Bahn gebaut, doch zeigen diese Beispiele, dass die Innerrhoder Bergwirte vorausschauend und unternehmerisch handelten. An die Pionierleistungen, die ihre Väter in den 1840er-Jahren vollbracht hatten, wollten sie mit Innovationen anknüpfen.

Prachtvolle Belle Époque

In den 1890er-Jahren begann die letzte Phase in der Tourismus- und Hotelgeschichte vor der Katastrophe des Ersten Weltkriegs. In der sogenannten Belle Époque kam es zu einer dritten Welle

Titel der Beilage in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 30. August 1891: «Die Säntisbahn. Ein Haupthebel des Fremdenverkehrs in der Ostschweiz.» (Abb. 16)

Das erweiterte Berggasthaus auf dem Hohen Kasten mit Trinkhalle und Tanzboden im neuen Anbau. (Abb. 17)

Das 1892 neu erbaute Berggasthaus Hoher Kasten. (Abb. 18)





Der Säntisgipfel mit dem erweiterten Gasthaus (rechts) und der meteorologischen Station (links). (Abb. 19)

Das Sennendörflein Meglisalp nach 1898. (Abb. 20)

im Hotelbau. Grand Hôtels, wie das bekannte «Badrutt's Palace» (1896) in St. Moritz schossen wie Pilze aus dem Boden. In diesen Hotelpalästen vergnügten sich die zumeist ausländischen Gäste während Wochen oder gar Monaten. Geboten wurden Luxus und Vergnügen nach Belieben: Zentralheizung, elektrisches Licht und Lifts gehörten ebenso dazu wie üppige Diners mit exotischen Früchten und Meerestieren in goldverzierten Speisesälen. Auf dem Programm standen rauschende Bälle und Konzerte mit der hoteleigenen Kammermusik, man vergnügte sich bei Billard und gönnte sich nach dem Essen Zigarre und Cognac im Rauchersalon. Draussen warteten Flaniermeilen oder Kutschenfahrten und im Winter frönte man den damals modernen Sportarten wie Curling, Eisschuhlaufen und Skifahren. Von solchem Tun war man im Appenzellerland, und insbesondere im Alpstein, meilenweit entfernt. Aber immerhin wartete das Kurhaus Weissbad und das Bad Gonten mit Luxusangeboten wie elektrischem Licht oder einer eigenen Kurmusik auf. Schliesslich wandelten sich auch die Berggasthäuser zu ansehnlichen Bauten. Auf dem Hohen Kasten wurde 1892 ein «prachtvolles Haus» gebaut. Auf dem Säntis wurde das Berggasthaus 1895 gegen Osten mit einem Anbau erweitert. Der damalige Ostbau ist bis heute als Mitteltrakt im Gebäude integriert. Ob die Erweiterung als Folge der allgemeinen Entwicklung oder auch in Erwartung der Eisenbahn geschah, muss hier offengelassen werden. Auch die «Meglisalp» erfuhr eine markante Vergrösserung. Das 1898 neu gebaute Berggasthaus genügt bis heute und steht in krasssem Gegensatz zu den umliegenden beengten Alphütten. Es entspricht aber sehr gut dem damaligen Zeitgeist, der voller Pionierdrang Grosses schaffen wollte und optimistisch in die Zukunft blickte.

Abbildungsnachweise

- Altherr Fredi et al., Fabrication. Kleine Industriegeschichte des Appenzellerlandes, Herisau 2007: Abb. 4 (S. 17)
Archiv «Neue Zürcher Zeitung»: Abb. 16 (NZZ_18910830_C1)
ETH-Bibliothek Zürich: Abb. 6 (Alte und seltene Drucke, Rar10245_0015),
Abb. 7 (Bildarchiv, PK_002940), Abb. 8 (Bildarchiv, Ans_07269),
Abb. 15 (Bildarchiv, PK_006376)
Innerrhodische Kantonsbibliothek: Abb. 12 (TA 5)
Jung Joseph, Alfred Escher 1819–1882. Aufstieg, Macht, Tragik, 6. Aufl.,
Zürich 2001: Abb. 9 (S. 182).
Kantonsbibliothek Appenzell Ausserrhoden: Abb. 3 (KB-029722),
Abb. 13 (App b 8933),

Kaufmann Otto, Die Familie Dörig als Wirte im Säntisgebiet, Appenzell 1946: Abb. 10.
 Landesarchiv Appenzell Innerrhoden: Abb. 11 (Fotosammlung O), Abb. 17 (O.2.D/451), Abb. 18 (O.2.D/451), Abb. 19 (O.2.D/267), Abb. 20 (Photochrom Zürich, O.2.D/25)
 Museum Appenzell: Abb. 1, Abb. 2, Abb. 5
 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern: Abb. 14 (Collection Prell, VA-45898)

Anmerkungen

- ¹ Ebel Johann Gottfried, Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz. 1. Theil Schilderung des Gebirgsvolkes vom Kanton Appenzell, Leipzig 1798, S. 144, zit. nach: Schürmann Markus, Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft in Appenzell Innerrhoden im 18. und frühen 19. Jahrhundert, in: Innerrhoder Geschichtsfreund 19 (1974), S. 1–356, hier S. 229.
- ² Wälti Hans (Hrsg.), Die Schweiz in Lebensbildern. St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden, Bd. 7, Aarau 1939, S. 276, zit. nach: Altherr Fredi et al., Fabrication. Kleine Industriegeschichte des Appenzellerlandes, Herisau 2007, S. 21.
- ³ Vgl. Kraus Susanna, Escher und die Ostalpenbahnfrage, in: Jung Joseph (Hrsg.), Digitale Briefedition Alfred Escher, in: URL: <https://briefedition.alfred-escher.ch/kontexte/uberblickskommentare/Ostalpenbahnfrage/> (Version vom 01.07.2015).
- ⁴ Höpflinger François, Zur langfristigen Entwicklung der Lebenserwartung in der Schweiz – Studententext und historisches Datendossier zur Lebenserwartung in früheren Jahrhunderten, 2017, in: URL: www.hoepflinger.ch (17.03.2019).
- ⁵ Vgl. Staub Kaspar, Der biologische Lebensstandard in der Schweiz seit 1800. Historisch-anthropometrische Untersuchung der Körperhöhe (und des Körpergewichts) in der Schweiz seit 1800, differenziert nach Geschlecht, sozioökonomischem und regionalem Hintergrund, Bern 2010.
- ⁶ Vgl. Altherr et al., Fabrication, S. 14–17; Witschi Peter, Appenzell Ausserrhoden, in: Historische Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 06.06.2002, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007476/2017-05-11/>, eingesehen am 03.09.2019.
- ⁷ Müller Peter, Peter Gonzenbach, in: HLS, Version vom 28.11.2005, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/028572/2005-11-28/>, eingesehen am 03.09.2019.
- ⁸ Schürmann, Bevölkerung, S. 264.
- ⁹ Schürmann, Bevölkerung, S. 244.
- ¹⁰ Brief von Johann Jakob Blumer an Alfred Escher, 27.11.1840, in: URL: <https://briefedition.alfred-escher.ch/briefe/B0229/> (Version vom: 01.07.2015).
- ¹¹ Vgl. Signer Jakob, Chronik der Appenzell I.Rh. Liegenschaften. in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 9, Nr. 24, Dezember 1947.

- ¹² Die Hütte auf dem Säntis, in: Appenzellisches Monatsblatt, Bd. 21, Heft 5, 1847, S. 77.
- ¹³ Vgl. Wehrli Martin, Faulhorn. Die Geschichte des Berggasthauses, Unterseen 2003, S. 47f.
- ¹⁴ Vgl. Jung Joseph (Hrsg.), Alfred Eschers Briefwechsel 1852–1866. Wirtschaftsliberales Zeitfenster, Gründungen, Aussenpolitik (Alfred Escher Briefe, Bd. 5), Zürich 2013, S. 21.
- ¹⁵ Jung, Briefwechsel 1852–1866, S. 358–364.
- ¹⁶ Vgl. Zugerisches Kantonsblatt, Bd. 8, Nr. 32, 09.08.1856, S. 3.
- ¹⁷ Über den Pilatus heisst es, dass in den 1870er-Jahren jährlich rund 3000 Besucher hinaufstiegen, vgl. Pilatus-Bahn-Gesellschaft (Hrsg.), 100 Jahre Pilatusbahn, Alpnach 1988, S. 21; beim Faulhorn waren es in den 1880er-Jahren pro Jahr rund 2000 Besucher, vgl. Peyer Gustav, Geschichte des Reisens in der Schweiz, Basel 1885, S. 194.
- ¹⁸ Vgl. Flückiger Strebel Erika / Via Storia, Tourismusgeschichte Zentralschweiz. Detailprojekt, Bern 2013, S. 22.
- ¹⁹ Vgl. Kauffmann Otto, Die Familie Dörig als Wirte im Säntisgebiet, Appenzell 1946.
- ²⁰ Zürcherische Freitagszeitung, Nr. 29, 17.07.1868, S. 3.
- ²¹ Vgl. Grosser Hermann, Die Erschliessung des Alpsteins. Geschichtliche Übersicht, in: Innerrhoder Geschichtsfreund 9 (1962), S. 55–84, hier S. 70.
- ²² Vgl. Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 16., Nr. 4, April 1954.
- ²³ Vgl. Hörsch Waltraud, Pilatus, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 20.05.2010, online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/008782/2010-05-20/>, eingesehen am 06.09.2019.
- ²⁴ Vgl. Wehrli, Faulhorn, S. 102.
- ²⁵ Vgl. Lantscha Werner, Sieben Bergbahnpioniere (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Bd. 81), Zürich 2005, S. 15f.
- ²⁶ Vgl. Flückiger Strebel Erika, Der Rigi-Tourismus. Eine infrastrukturelle Meisterleistung, 2015, S. 2 (www.waldstaetterweg.ch).
- ²⁷ Vgl. Pilatus-Bahn-Gesellschaft (Hrsg.), Pilatusbahn, S. 29f.
- ²⁸ Vgl. beispielhaft Hürlemann Hans, Säntis – Ziel vieler Träume. Die Geschichte der Bahnprojekte auf den Säntis, Herisau 2000.
- ²⁹ Vgl. Grosser Hermann / Norbert Hangartner, Appenzell Innerrhoden (von der Landteilung 1597 bis ins 20. Jahrhundert) (Appenzeller Geschichte, Bd. 3), Appenzell 1993, S. 441–444.
- ³⁰ Vgl. Jung Joseph, Alfred Escher 1819–1882. Der Aufbruch zur modernen Schweiz, Zürich 2006, S. 733ff.
- ³¹ Vgl. Flückiger, Tourismusgeschichte, S. 22.
- ³² Vgl. Weber Peter Xaver, Der Pilatus und seine Geschichte, Luzern 1913, S. 204.
- ³³ Vgl. Meister Jürg, Transport und Tourismus. Pioniere der Dampfschiffahrt (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Bd. 89), Zürich 2009, S. 11.
- ³⁴ Vgl. Neue Zürcher Zeitung, Nr. 237, 2. Bl., 25.09.1887, S. 1.
- ³⁵ Neues Tagblatt aus der östlichen Schweiz, Nr. 157, 03.10.1873, S. 2.
- ³⁶ Zürcherische Freitagszeitung, Nr. 31, 01.08.1873, S. 3.

- ³⁷ Zürcherische Freitagszeitung, Nr. 32, 06.08.1875, S. 2.
- ³⁸ Vgl. Grosser Hermann, Aus dem Leben der Söntisträger, in: Appenzeller Kalender 253 (1974), S. [4–5].
- ³⁹ Vgl. NZZ, Nr. 242, 30.08.1891, Beilage.
- ⁴⁰ Vgl. NZZ, 18.06.1902, S. 4.
- ⁴¹ Vgl. Signer, Liegenschaften, in: Appenzellische Geschichtsblätter, Jg. 16, Nr.4, April 1954.
- ⁴² Vgl. Grosser, Erschliessung, S. 73.

Autor

Clemens Fässler (* 1987), M.A., Historiker und Gymnasiallehrer, während einiger Jahre Projektleiter bei der Alfred Escher-Stiftung, heute Geschäftsführer des Vereins für wirtschaftshistorische Studien und Geschichtslehrer an der privaten Maturitätsschule Academic Gateway. Seit 2019 Bezirksrat von Gonten. Kontakt: Loretto 10, 9108 Gonten, clemens.faessler@outlook.com.