

Als im Engadin die Bahnen klettern lernten

Von bahnsinnig zu bahnbesonnen

Im 19. Jahrhundert näherte sich der Bahnboom der Schweiz, drang bis ins Bündnerland vor und eroberte auch das Engadin – und wie! Die Bahnpioniere überboten sich gegenseitig mit bahnsinnigen Projekten, bis hin zu einer Piz-Bernina-Gipfelbahn. Schliesslich obsiegte eine bahnbesonnene Vernunftlösung, die auch jetzt noch Vorzeigeharakter hat.

Von Heini Hofmann

Heute sind Eisenbahnen nicht mehr zudenkende Pulsadern des höchstgelegenen ganzjährig bewohnten Bergtals. Wo Verkehr ist, blüht die Volkswirtschaft. Und ohne Bergbahnen und Skilifte hätte der Tourismus in einem Gebirgskanton keine Chance. Umgekehrt war es verdienstvoll, dass warnende Stimmen verhinderten, jeden Gipfel zu «bebahnen», auf dass die Würde der Bergwelt erhalten blieb. Diese abenteuerliche Geschichte

präsentiert sich nun erstmals anhand von Originaldokumenten zwischen zwei Buchdeckeln (vgl. Info-Box).

Die Zeit vor den Bahnen

Als weder Fahrstrassen noch Schienen existierten, war das Reisen beschwerlich und zeitraubend. In früheren Jahrhunderten führte der Warenverkehr im Gebirge über Saumpfade. Im Sommer mit Packrossen, im Winter mit Pferdeschlitzen. Grösste Sorge solch transalpiner Handelsbeziehungen war das Öffnen der Bergpässe zur Winterzeit. Dies geschah mit der uralten Ruttner-Technik unter Beihilfe von Pferden, Maultieren und Ochsen. Das war harte und gefährliche Arbeit. Legion ist denn auch die Zahl von Menschen, Pferden und Handelsvieh, die im Laufe der Jahrhunderte an den Pässen ihr Leben in Lawinen verloren. Eine Statistik gibt es nicht, doch die Sterberoster wimmeln von Vermerken wie «am Flüela geblieben» oder «am Scaletta angekommen».

Allein im Dörfchen Susauna auf der Engadiner Seite des Scaletta, wo praktisch nur Säumer- und Ruttnerfamilien wohnten, blieb Ende der Fünfzigerjahre des 18. Jahrhunderts lediglich eine Handvoll Grossväter übrig. Alle anderen Männer waren am Berg verschollen, begraben unter dem weissen Leichentuch des un-

barmherzigen Bergwinters. Als dann aber 1868 im Wettstreit zwischen Scaletta- und Flüelapass der Letztere das Rennen machte und dem Radverkehr erschlossen wurde, stand die Säumerei vor dem Aus. Bast-sättel, Weinlägel und Säumerglöckchen wanderten in die Rumpelkammer. Die Ruttner-Technik geriet in Vergessenheit.

Die Bahn bewegt seit 1847

Als Mitte 19. Jahrhundert im Zuge der technischen Goldgräberstimmung der grosse Bahnboom auch die Schweiz erreichte (1847 mit der Spanisch-Brötl-Bahn zwischen Baden und Zürich), begann die Bahn die Menschen zu bewegen, physisch auf Schienen, aber auch emotional. Dass wir Eidgenossen nicht nur Uhren, Käse und Schokolade mögen, sondern auch ein Herz für Bahnen haben, zeigen folgende Fakten.

Heute – 165 Jahre später – unternehmen die Schweizer durchschnittlich über 50 Reisen im Jahr mit der Bahn und legen dabei gut 2250 Kilometer zurück, womit sie bezüglich Anzahl Reisen Europameister, bezogen auf die Fahrkilometer sogar Weltmeister sind. Trotz gebirgiger Topografie darf sich heute das schweizerische Bahnnetz mit stolzen 5000 Kilometern sehen lassen. Zahnradbahnen lernten Berge bezwingen, und die Alpenbarriere wurde mit Tunnels durchstochen.

Die Schweiz ist ein Bahnland par excellence geworden. Sie hat nicht bloss eines der weltweit dichtesten Bahnnetze, sondern auch die fleissigsten Bahnkunden. Mit einem Marktanteil von 21 Prozent bei den Personen-km beziehungsweise 36 Prozent bei den Tonnen-km befinden sich die Schweizer Bahnen an der Spitze aller europäischen Bahnen. Mehr noch: Das SBB-Streckennetz ist mit über 95 Zügen pro Gleis-km und Tag das am intensivsten genutzte Bahnnetz der Welt!

Ausgerechnet ein Niederländer

Auch das Land der 150 Täler verfiel dem Bahnfieber. 1858 wurde mit der Strecke von Bad Ragaz nach Chur – man könnte es die bahntechnische Nabelschnur Graubündens nennen – das Bündnerland ans Schweizer Bahnnetz angebunden. Dann aber dauerte es drei Jahrzehnte, bis 1889 ein Niederländer – Willem Jan Holsboer, der seine tuberkulosekranke Frau nach Davos gebracht hatte – die erste Bündner Schmalspurbahn von Landquart nach Davos baute.

Holsboer hatte eine Vision: Er wollte diese Strecke – sozusagen als erste Erlebnisbahn – weiterführen, durch den Scaletta ins Engadin und von hier bis Chiavenna, wofür er auch die Konzession erhielt. Doch dann wurde per Volksentscheid der Albulalinie der Vorzug vor



Die Säumer waren die Warentransporteure vor dem Zeitalter des Rades.



Nach dem Fahrverbot: Das Pferd hat die Kurve gekratzt, das Auto das Brückengeländer ...



Das Julier-Hospiz zur Zeit des grossen transalpinen Personen- und Warenverkehrs.



Der Postautokurs St. Moritz–Maloja–Castasegna als raupengetriebenes Schneemobil.

Von bahnsinnig zu bahnbesonnen



Graubündens erste Schmalspurbahn Landquart–Davos, aus der später die RbB hervorging.



Solange die Berninabahn eigenständig war (bis 1944), leuchtete sie in gelber Farbe.

einer Scalettabahn gegeben. Dennoch hat Holsboer etwas bewirkt; denn aus seiner Pionierbahn Landquart–Davos ging später, 1894, die Rhätische Bahn (RhB) hervor, die sich später zum massgebenden Verkehrsträger und zugleich zum grössten Arbeitgeber im Kanton entwickelte.

Die Würde der Berge

Nach dem Erwachen von Alpinismus und hochalpiner Forschung kamen, im Schlepptau der Menschen, auch die Bahnen in die Berge – und lernten klettern. Nachdem Sylvester March 1866 in Amerika die erste Bergbahn der Welt auf den Mount Washington und fünf Jahre später, 1871, Niklaus Riggenbach die erste Zahnradbahn der Schweiz von Vitznau auf den Rigi realisiert hatte, sahen sich die Bahnbauer keine Grenzen mehr gesetzt. Die Bahneuphorie war gross und die Bahnpolitik dementsprechend offenerzig.

Folge davon: Die Würde der Berge war in Gefahr. Gesuche für Tal- und Bergbahnen wurden fast ausnahmslos durchgewunken. Kein Wunder, denn Artikel 3 des Eisenbahngesetzes von 1874 lautete kristallklar: «Die Entwicklung und Vermehrung der Eisenbahnverbindungen gilt als oberster Grundsatz. Das Recht, die Konzessionen zu verweigern, beschränkt sich auf die Fälle, wo die militärischen Interessen verletzt werden.» Die Realisierungshürde für ein visionäres Bahnprojekt lag also weniger bei der Konzessionierung als vielmehr bei der Finanzierung.

Visionäre, Pioniere, Spekulanten

Das war Anreiz für tüchtige und ehrgeizige Bahningenieure und Baupioniere, aber auch für Finanziere und Spekulanten. Visionen und Projekte schossen gesamtschweizerisch wie Pilze aus dem Boden. Kaum ein namhafter Berg blieb davon verschont, Objekt von Wagemut oder Begierde zu werden. Für fast alle Ikonen unter den Schweizer Berggipfeln gab es Konzessionsgesuche, ob Matterhorn, Montblanc oder Piz Bernina, ob Jungfrau, Eiger oder Wetterhorn, ob Rigi, Pilatus oder San Salvatore.

Ein sprechendes Beispiel: Allein die Jungfrauregion generierte 52 Konzessionsgesuche, wovon ganze 48 bewilligt und 19 schliesslich realisiert wurden. Man stelle sich das heute vor! Stuttgart 21 lässt grüssen... Diese Entwicklung hatte tiefgreifende volkswirtschaftliche Folgen. Fuhrleute und alle damit verbundenen Berufe wurden brotlos, während andere Tourismusbranchen und gewisse Regionen durch den Bahnboom extrem profitierten.

Grüne Kelle – rote Karte

Das Bündnerland war auch deshalb als Bahn-Pionierland prädestiniert, weil hier – ein paneuropäischer Sonderfall, ja ein anachronistisches Kuriosum der Automobilgeschichte – die Konkurrenz der Benzinkarosser seit 1900 durch ein generelles Autofahrverbot abgeschottet war. Pikanter Randvermerk: Entscheidender Auslöser dieses generellen Bündner Autoverbots war – das Engadin. Man zeigte also der Bahn die grüne Kelle, dem Auto dagegen die rote Karte. Dies bewog denn auch den deutschen Kaiser, 1912 dem Engadin das Berner Oberland vorzuziehen.

Obschon das Automobil bereits 1896 an der Landesausstellung in Genf seinen ersten Auftritt in der Schweiz hatte, waren in Graubünden ganze zehn (!) Volksabstimmungen nötig, bis der «pustende und stinkende Hohn» 1925 dann doch zugelassen wurde. Dass sich der damalige Direktor der Rhätischen Bahn, Achilles Schucan (1844–1927), schon früh gegen das Autofahrverbot aussprach, geschah wohl weniger aus Grosszügigkeit als vielmehr im Blick auf eigene Vorteile, weil die Realisierung von Postautolinien über die Pässe und in die bahnungslosen Täler «zweifelloso eine willkommene Alimentierung der einzelnen Strecken der RhB bringen» würde.

Viele Projekte – wenige realisiert

In der Zeit von 1838 bis 1938 rivalisierten im Engadin rund 50 zum Teil bahnsinnige Projekte, von denen letztlich nur wenige bahnbesonnene, will heissen naturverträgliche, in die Tat umgesetzt wurden. Die anderen scheiterten am Grössenwahn und an der Finanzierung.



Ein RhB-Nostalgie-Dampfzug unterwegs zwischen Celerina und Samedan.

Heute ist kaum mehr nachvollziehbar, welche Interessen im Vordergrund standen und welche Seilschaften sich bildeten. Eines ist sicher: Der ganze Bahnboom war ein grosser Machtkampf um handfeste Interessen.

Doch es gibt auch die andere Seite: Viele dieser Promotoren, ob Konzessionsnehmer oder Ingenieure, waren ehrbare, ideenreiche und tüchtige Männer mit grossen Namen, die ihr Herzblut investierten. Und nicht zu vergessen die vielen namenlosen Bahn- und Tunnelarbeiter, die unter schwierigsten Bedingungen schufteten und von denen manche erkrankten und einige sogar den Tod fanden. Ehre ihrem Andenken!

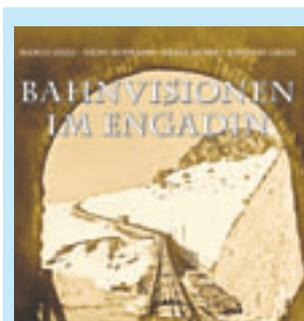
Vorzeigebispiel

Heute werden die Engadiner Eisenbahnen, Bergbahnen und Skilifte mit jeder Selbstverständlichkeit genutzt. Einige davon sind zu Zugpferden des Tourismus

geworden, so die Welterbe-Strecke Albulabernina mit der (am Berninapass) höchstgelegenen ganzjährig befahrenen Adhäsionsstrecke, oder der langsamste Schnellzug der Welt, das Schienenmärchen namens Glacier-Express sowie die 1907 erbaute Standseilbahn auf Muottas Muragl, die erstmals im Hochtal einen Aussichtsberg erschloss. Kurz: Der Bahnsinn der technischen Goldgräberjahre endete im Engadin mit einer bahnbesonnenen Rosinenauswahl, die heute als bahntechnisches Vorzeigebispiel gelten darf!

Heini Hofmann
Zootierarzt und
freier Wissenschaftspublizist
Hohlweg 11, 8645 Jona

©Bilder: alle aus dem Buch «Bahnvisionen im Engadin»



Ein Buch und eine Ausstellung

Die Neuerscheinung «Bahnvisionen im Engadin» gibt eine erstmalige Übersicht über die konkreten Eisenbahn- und Bergbahnprojekte im und zum Engadin von 1838 bis 1938, verfasst vom Autorenteam Marco Jehli, Heini Hofmann, Ernst Huber und Jon Duri Gross. Montabella-Verlag St. Moritz, 300 Seiten, reich bebildert, Fr. 49.–, ISBN 978-3-907067-41-3.

Das Museum Alpin in Pontresina zeigt vom 14. Juni bis 20. Oktober 2012 eine Sonderschau zur gleichen Thematik (www.pontresina.ch/museumalpin). – Das Buch ist erhältlich im Buchhandel oder kann direkt beim Co-Autor bezogen werden: Heini Hofmann, Hohlweg 11, 8645 Jona; Tel. 055-210 82 50, Fax 055-210 82 64.