

Zeitschrift: Jahrbuch / Historische Gesellschaft Graubünden
Herausgeber: Historische Gesellschaft Graubünden
Band: 154 (2024)

Artikel: Auf schmalen Gleisen : zwischen Tourismus, Landesverteidigung und lokalem Lebensnerv. Die Entwicklung der Berninabahn von 1900 bis 1944
Autor: Basig, Carina
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063239>

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: 29.06.2025

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

Auf schmalen Gleisen

Zwischen Tourismus, Landesverteidigung
und lokalem Lebensnerv: Die Entwicklung
der Berninabahn von 1900 bis 1944

von Carina Basig



Die Berninabahn im Winter
Schnee-Kanal

Titelbild:

Berninabahn im Winter, Postkarte 02, Eigenverlag
der Berninabahn, Sammlung Verkehrshaus der Schweiz,
VA-66868.

Vorwort

Diese Arbeit entstand im Rahmen meiner Masterarbeit in Geschichte an der Universität Basel 2023/24 und wurde für die Publikation in diesem Jahrbuch 2024 überarbeitet. Ein besonderer Dank gilt dabei Antonia Bertschinger für das Lektorieren und die guten Ratschläge zur Gestaltung dieser Arbeit.

Danken möchte ich weiter den universitären Betreuern dieser Arbeit, PD Dr. Peter-Paul Bänziger und Prof. Dr. Martin Lengwiler, die mir im Verlauf der Entstehung mit Ratschlägen und Denkanstössen zur Seite standen. Ebenso meinen Kommilitonen und Kommilitoninnen, mit denen ich mich während der Masterateliers austauschen konnte. Ein besonderes Dankeschön geht an die Mitarbeitenden im Staatsarchiv in Chur, im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel und im Dokumentationszentrum des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern, die mir bei meinen Recherchen tatkräftig zur Seite standen. Darüber hinaus meiner Familie, Freunden und im Besonderen meinem Freund Thomas Brändle für die Anregungen, das Korrekturlesen und das monatelange Erdulden von enthusiastisch vorgetragenen Fundstücken meiner Recherchearbeiten. Schliesslich den SBB, der Rhätischen Bahn und der Matterhorn-Gotthardbahn, in deren Zügen der grösste Teil dieser Arbeit entstanden ist.

Carina Basig

1. Einleitung

Die Eisenbahn hat einen Rest von Romantik in unsere Tage gerettet. Man steht ihr irgendwie anders gegenüber als etwas absolut Maschinell und Seelenlosem. Und mit einem so kleinen, tapferen Bähnlein wie der Berninabahn kann einen geradezu eine persönliche Beziehung verbinden. So wird denn auch ihr Fünzigster Anlaß zu besonderer Feierlichkeit und Besinnung.¹

Die Berninabahn hat seit ihrer Erbauung viele Reisende und Bahnfans in ihren Bann gezogen. Zu den Jubiläen wurden Festschriften verfasst, die im 21. Jahrhundert noch fast genauso enthusiastisch und liebevoll klingen wie vor hundert Jahren:

Dank Weitsicht, Mut und einer gehörigen Portion Kreativität entstand eine Bahnlinie mit imposanter Linienführung. Die frühe Idee einer Vernetzung von Örtlichkeiten und der Verbindung von Menschen ist heute noch so lebendig wie damals. Wenn es die Berninalinie nicht gäbe, müsste man sie bauen.²

Gegenwärtigen Bahnreisenden mag die Berninabahn, die seit 1943 zur Rhätischen Bahn gehört, insbesondere wegen des Berninaexpress ein Begriff sein. Die Linie über den Berninapass, zusammen mit der beeindruckenden Streckenführung entlang der Albula und durch den zweithöchsten Alpendurchstich, gehört seit 2008 zum UNESCO-Welterbe und wird entsprechend mit speziellen Express-Zügen befahren, die den Slogan «Von den Gletschern zu den Palmen» in wenigen Stunden erlebbar machen. Heute steht diese UNESCO-Strecke denn wie kaum ein anderer Bahnabschnitt für das Reiseland Schweiz, in dem Ingenieursleistungen der vergangenen Jahrhunderte erfahrbar werden und atemberaubende Berglandschaften bequem durchfahren werden können. Eröffnet 1910 und 1943 mit der Rhätischen Bahn fusioniert, erlebte die Berninabahn in den Jahren ihres eigenständigen Betriebes die Tur-

bulenzen des Eisenbahnbooms ebenso wie die Krisen und Einbrüche der beiden Weltkriege und der Wirtschaftskrise in den 1930er-Jahren und stand mehrfach vor dem Konkurs. Sie ist damit Teil eines grösseren Aushandlungsprozesses über die Rolle der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und besonders in den Berggebieten.

1.1. Fragestellung und Forschungsstand

Eisenbahnen faszinieren bis heute mit ihren technischen und baulichen Besonderheiten, und entsprechend viel wurde bereits über sie geschrieben. Dabei fehlen aber differenziertere historische Betrachtungen zur sozialen, gesellschaftlichen und politischen Rolle der Bahn weitgehend:

Bücher zur Geschichte der Eisenbahn füllen ganze Bibliotheken. Zumeist handelt es sich um Publikationen, die den Mythos Eisenbahn nostalgisch verklärt präsentieren. Oft finden sich auch wertvolle ingenieurwissenschaftliche Studien, die sich mit der Dokumentation zeitgemässer Lösungen technischer Probleme befassen. Sie beschränken sich allerdings in der Regel weitgehend auf isolierte Darstellungen technischer Objekte, Prozesse und Verfahren. Die technische Entwicklung der Eisenbahn wird darin kaum in ihrem gesellschaftlichen Kontext wahrgenommen.³

Wie Roman Rossfeld und Tobias Straumann in ihrem Sammelband *Der vergessene Wirtschaftskrieg* betonen, fehlen auch für die Geschichte von Schweizer Unternehmen in den 1910er- und 1920er-Jahren weitgehend Forschungen. «Die Schweiz zählte zwar schon um 1900 zu den am weitesten entwickelten und international am besten vernetzten Industriestaaten, viele Arbeiten zur neueren Schweizer Geschichte enden aber mit dem Beginn des Krieges 1914, oder sie beginnen mit dem Ende des Krieges 1918.»⁴ Etwas breiter aufgestellt ist die Forschung im Hinblick auf die Organisation der Arbeiterschaft beziehungsweise der Gewerkschaften.⁵

¹ SWA ERW.G/Verkehr B 117, 50 Jahre Berninabahn. Unser Gruss an die Jubilarin, Schweizerische Handelszeitung, Nr. 30, 24.7.1958, S. 17.

² SWA ERW.G/Verkehr B 113, Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, Die Südostschweiz, 11.6.2010, S. 5.

³ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 9.

⁴ ROSSFELD/STRAUMANN: Wirtschaftskrieg, 2016, S. 16.

⁵ Vgl. dazu GAUTSCHI: Landesstreik, 1988.

Wir begleiten die Berninabahn in ihrer wechselhaften Betriebsgeschichte von 1906 bis 1944, die geprägt ist von wirtschaftlichen Schwierigkeiten und Krisen, aber auch Phasen der Hoffnung und der Aufbruchstimmung. Dabei lege ich einen Fokus auf die verschiedenen Rollen, die die Berninabahn in ihrer Zeit als eigenständige Privatbahn einnahm, und kontextualisiere diese. Globale Ereignisse wie die beiden Weltkriege oder die Wirtschaftskrise der 1930er-Jahre spiegeln sich in dieser Geschichte ebenso wie nationale und regionale Diskussionen und politische Aushandlungen über die Rolle und Bedeutung von Randregionen und deren infrastrukturelle Erschliessung. Schliesslich zeige ich auf, inwiefern hinter den jeweiligen Leitmotiven weitere Interessen und Bedürfnisse in der Wahrnehmung und Darstellung der Bahn eine Rolle spielten beziehungsweise dass stets verschiedene Interessen und Deutungen koexistierten und bis heute präsent sind. Dafür schaue ich nach einem kurzen Überblick über die Geschichte der Bahn in einem ersten Schritt die touristische Bedeutung der Bahn vor allem auf internationaler Ebene genauer an, für die sie ursprünglich entworfen wurde. Ein zweiter Schwerpunkt ist die Rolle der Berninabahn für die lokale Bevölkerung: in Bezug auf Arbeitsplätze und Wirtschaft, vor allem aber auch auf die Anbindung an die restliche Schweiz, nicht zuletzt zu Kriegszeiten, während denen das Puschlav noch stärker isoliert war als sonst. Abschliessend soll ein Ausblick auf die Berninabahn der Gegenwart die Arbeit abrunden und den Blick in die Zukunft lenken.

Infrastrukturen wie die Eisenbahn entstehen nicht einfach aus dem Nichts, sondern vielmehr in enger Verzahnung mit weiteren gesellschaftlichen und technischen Veränderungen. Üblicherweise entwickeln sie sich als enges Geflecht aus unterschiedlichen, teils auch widersprüchlichen Interessen.⁶ Dirk van Laak schlägt in seinem Buch *Alles im Fluss: Die Lebensadern unserer Gesellschaft* verschiedene Auffassungen und Ausdehnungen des Begriffs der Infrastruktur vor. Für eine Betrachtung der Eisenbahn, wie dieser Artikel sie anstrebt, bietet sich eine materielle Auslegung des Begriffs an: «Infrastruktur könnte man definieren als alles Stabile, das notwendig ist, um Mobilität und einen Austausch von Menschen, Gütern und Ideen zu ermöglichen. Es geht

hier also um einen engeren, materiellen Begriff von Infrastrukturen, der zumeist Schienen oder Straßen, Röhren oder andere Leitungen meint, durch die etwas fließt.»⁷ Dabei meint der Begriff Infrastruktur nicht nur eine bestimmte Technologie, sondern ab dem 19. Jahrhundert auch ein spezifisches Konzept, also Vorstellungen von Versorgung und Zirkulation von Gütern, Menschen und Ideen, das stark westlich geprägt ist.⁸ «Infrastruktur scheint historisch am besten getroffen zu werden, wenn man sie als Ergebnis von Prozessen der Aushandlung und der kollektiven Kompromisse versteht.»⁹

Für diese Arbeit habe ich die Bestände der selbstständigen Berninabahn im Staatsarchiv in Chur ausgewertet, darüber hinaus lagern betriebliche Unterlagen wie Geschäftsberichte und -abschlüsse sowie Zeitungsartikel im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel. Eine weitere Quelle, die einen Einblick in die Gemütsbewegungen und Diskussionen der Zeit Einblick geben konnte, sind die Ausgaben des *Grigione Italiano* von 1906 bis 1944, in denen regelmässig über die Berninabahn diskutiert wurde und die online zugänglich sind.¹⁰ Für die Arbeit habe ich rund 1200 Treffer für die Jahre 1910 bis 1945 zur Berninabahn ausgewertet, wovon sich ungefähr ein Drittel mit anderen Eisenbahnprojekten oder Beiträgen zum Bezirk Bernina beschäftigen. Im Schnitt erschienen also in der vier-bis sechseitigen Zeitung knapp zwei Einträge pro Monat über die Berninabahn, in Form von Publikationen von Fahrplänen, Preisen und Ferienangeboten, von Reiseberichten, Meldungen von Störungen und Unfällen bis zu hitzigen Leserbriefen und emotionalen Plädoyers für oder gegen das Fortbestehen der Bahn.

2. Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz und Graubünden

Im Gegensatz zur grossen Skepsis gegenüber der Einführung des Automobils verschaffte sich die Eisenbahn rasch eine grosse Akzeptanz in der breiten Bevölkerung. Es gab auch kritische Stimmen, die vor der «horrenden» Reisegeschwindigkeit warnten, für

⁶ LAAG: Fluss, 2018, S. 13.

⁷ LAAG: Fluss, 2018, S. 13.

⁸ LAAG: Fluss, 2018, S. 17.

⁹ LAAG: Fluss, 2018, S. 21.

¹⁰ Siehe: Il Grigione Italiano.

die der menschliche Körper nicht ausgelegt sei, oder die wegen der drohenden Verschmutzung und Beschleunigung des Alltags Bedenken äusserten, doch das neue Verkehrsmittel setzte sich dessen ungeachtet rasch durch. Die erste Dampfisenbahn für den Personenverkehr fuhr 1825 in England zwischen Stockton und Darlington, kurze Zeit später wurden unter englischer Aufsicht auch auf dem Kontinent Bahnstrecken gebaut. Die erste Eisenbahn der Schweiz, die 1847 eröffnete «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden, war entsprechend keine grosse Sensation mehr, auch wenn sie den Anfang einer Eisenbahnnation darstellte.¹¹ Der Aufbau eines eigenen Schienennetzes rückte in der Schweiz erst nach der Gründung des Bundesstaates 1848 in den Fokus. Der Druck aus dem Ausland, sich dem international ausgebrochenen Bahnfieber anzuschliessen, wurde im Fall der Schweiz noch dadurch erhöht, dass man Gefahr lief, von ausländischen Projekten umfahren und damit völlig vom sich entwickelnden internationalen Verkehr ausgeschlossen zu sein.¹² Dabei blieb die Eisenbahnfrage auch politisch höchst brisant. Trotz vielen Voten für eine Staatsbahn, die auch als Bindemittel zwischen den Kantonen dienen und der Demokratie ein Denkmal setzen sollte, entschied man sich schliesslich für das Modell der Privatbahnen.¹³ Damit sollten der öffentlichen Hand Kosten gespart werden. Es entwickelten sich aber auch hitzige Interessenskämpfe, insbesondere unter grossen Städten. Kleinere Orte votierten weiterhin für eine Staatsbahn, da sie befürchteten, beim Boom der Privatbahnen leer auszugehen. Weil Eisenbahnen auch zu Spekulationsobjekten wurden, musste ausserdem mehrfach die öffentliche Hand einspringen, um einen Konkurs zu verhindern. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahn veränderte sich auch die politische Schweiz deutlich, die Zentralisierung des Bundesstaates machte einen grossen Sprung nach vorne.¹⁴ Darüber hinaus erhielten auch die Marktwirtschaft und das Bankenwesen grosse Impulse durch den Bau und Betrieb der Eisenbahnen: «Eisenbahngeschichte und Wirtschaftsgeschichte sind nicht voneinander zu trennen. Die Marktwirtschaft baut auf einem effizienten Verkehrssystem auf: Ohne Verkehr gibt

es keinen Markt!»¹⁵ Die Spuren der Herkunft des Schweizer Schienennetzes aus zahlreichen Privatbahnen sind bis heute sichtbar. Die teils verschlungenen Streckenführungen wurden kleinräumig geplant, und die kantonalen Interessen wurden den nationalen vorangestellt.¹⁶

Heute verfügt die Schweiz über eines der dichtesten Netze weltweit – und das trotz der herausfordernden Gebirgstopographie.¹⁷ Die Anbindung des Kantons Graubünden mit den Alpen und der grossen, dünn besiedelten Fläche war für die Bahnbauer eine besondere Herausforderung.

Auch das Land der 150 Täler verfiel dem Bahnfieber. 1858 wurde mit der 19 Kilometer langen Strecke von Bad Ragaz nach Chur – man könnte es die bahntechnische Nabelschnur Graubündens nennen – das Bündnerland ans Schweizer Bahnnetz angebunden. [...] Erst 1889 lancierte eine Privatinitiative die Schmalspurbahn Landquart–Davos, aus der 1894 die Rhätische Bahn (RhB) hervorging. Per Volksentscheid sicherte sich nach drei Jahren der Kanton den Grossteil der Aktien und konnte somit nun Steuergelder in den Weiterausbau investieren.¹⁸

Auf diese erste Linie, die insbesondere dem Luftkurort Davos einen gewaltigen Aufschwung bescherte, folgten rasch weitere: Landquart–Thusis (1896), Reichenau–Ilanz (1903), Thusis–St. Moritz (1904), Davos–Filisur (1909), Ilanz–Disentis (1912), Samedan–Scul (1913). Daneben entstanden durch Privatinitiative drei weitere Bahnen, die erst später mit der RhB fusionierten: Bellinzona–Mesocco (1907), Pontresina–Tirano (1910) und Chur–Arosa (1914). Erst 1999 kam schliesslich der letzte Streckenabschnitt dazu, die 21 Kilometer lange, wintersichere Linie durch den Vereinatunnel.¹⁹

Waren die verschiedenen Privatbahnen anfangs zerstritten, in welcher Region eine Nord-Süd-Verbindung gebaut werden sollte, einigten sich die betroffenen Akteure in den 1860-Jahren zunehmend

¹¹ BÜTZER: Eisenbahn-Atlas, 1980, S. 16.

¹² BÜTZER: Eisenbahn-Atlas, 1980, S. 24/29.

¹³ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 28.

¹⁴ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 61.

¹⁵ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 44.

¹⁶ REINHARDT: Geschichte, 2011, S. 392.

¹⁷ Vgl. dazu u.a.: BALTHASAR: Zug, 1993.

¹⁸ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 48.

¹⁹ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 48/51.

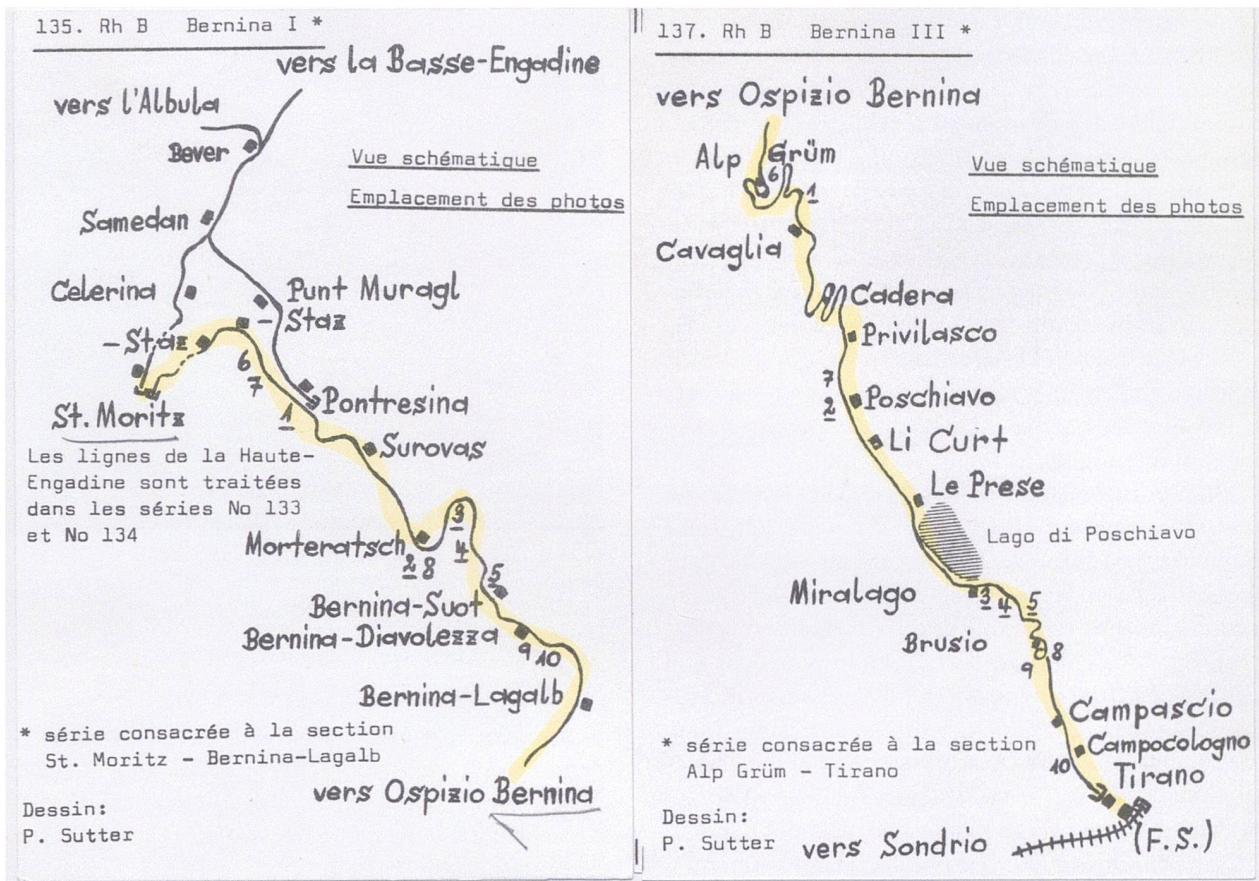


Abb. 1: Streckenüberblick der Berninalinie, nach 1945 (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66866/VA-66867).²⁰

auf den Gotthard. 1869 wurde der Gotthardvertrag zwischen der Schweiz und Italien geschlossen, das Deutsche Reich schloss sich 1871 an. Für den Kanton Graubünden bedeutete die Gründung der Gotthardbahngesellschaft 1871 einen heftigen Einschnitt im Handelsverkehr, der zuvor durch die günstige Lage des Kantons zwischen Nord und Süd eine bedeutende Rolle gespielt hatte.²¹ Noch die ersten Gutachten, die der Bundesrat in Auftrag gegeben hatte, favorisierten die Bündner Alpenpässe aufgrund ihrer beherrschenden Position im Transitverkehr.²² Doch mit der Entscheidung für die Gotthardroute

waren frühere Pläne des Bündner Oberingenieurs Richard La Nicca, wie beispielsweise das Bahnprojekt durch den Splügen und, nachdem sich dieses als technisch kaum machbar herausgestellt hatte, via Lukmanier vom Tisch, ebenso das sogenannte «Fusionsprojekt», das sowohl die Zentral- als auch die Ostalpen via Amsteg–Disentis–Lukmanier–Biasca verbinden sollte. Also war man in Graubünden genötigt, die Anbindung und Erschliessung der Täler selbst in die Hand zu nehmen, auch wenn der Traum einer Ostalpenbahn mit Projekten wie der Strecke Landquart–Thusis–Chiavenna noch lange weiterlebte.²³ Dieser eigenständige Ausbau war aufgrund der vielen durch die Topographie notwendigen Kunstbauten finanziell nicht leicht zu verkraften. Dazu kam, dass die RhB nicht von Bundessubventionen profitieren konnte, da sie nicht ins Netz der Bundes-

²⁰ Die Haltestellen Surovas (ehem. Sanssouci), Bernina Suot (ehemals Berninahäuser) und Miralago (ehemals Meschino) tragen auf der Karte bereits die neuen Namen, ebenso sind die beiden Haltestellen Bernina Diavolezza und Bernina Lagalb eingetragen, die erst nach der Fusion mit der RhB eingerichtet wurden.

²¹ JEHL: Bahnvisionen, 2011, S. 51.

²² TRÜB: Gotthardbahn, 1976, S. 7/8.

²³ CAMINADA: Bau, 1980, S. 14–19.

bahnen integriert war. Dennoch entwickelte sich die Rhätische Bahn zu einem der grössten Arbeitgeber des Kantons und einem zentralen Verkehrsträger.²⁴

Im Falle der Berninabahn fehlte es an einheimischen Geldgebern, weshalb man auf eine Finanzierung von ausserhalb angewiesen war. Auch deswegen wurde die Bahn über den Pass primär als Sommerbahn geplant, die während der Sommermonate die Reisenden aus dem Süden direkt ins Engadin transportieren sollte. Für den Winterverkehr sollte wie bisher ein Schlittenbetrieb durchgeführt werden. Zudem gab es wegen des Fokus auf die geplante Strecke Maloja–Chiavenna auch politisch wenig Unterstützung.

In den turbulenten Jahren ihrer Selbstständigkeit und auch nach der Übernahme durch die Rhätische Bahn war die Linie jedoch weit mehr als nur eine Touristenattraktion. Sie diente als militärisch wichtige Infrastruktur im Ersten Weltkrieg, verband das «verlorene Tal»²⁵ Puschlav mit dem Rest Graubündens und der Schweiz und diente als Handelsverbindung zwischen Norden und Süden, insbesondere dann, wenn die Grenzen zu Italien geschlossen waren.

Viel wichtiger als all das ist aber, dass die Bahn die Puschlaver als Schweizer den anderen Schweizern näher gebracht hat. Wie sollten die Puschlaver Jünglinge im Winter zur Rekrutenschule oder zu andern Militärdiensten einrücken, wenn die Bahn sie nicht über den Pass befördern würde? Wie hätten die Puschlaver während den beiden Weltkriegen als die Grenze gesperrt war, mit ihren Miteidgenossen verkehren sollen?²⁶

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen verbanden sich nicht nur Bedenken wegen der unnatürlich schnellen Fortbewegung, sondern primär auch viele Hoffnungen. Der Faktor Tourismus war für das Engadin und damit auch den Bau der Bahn ein wichtiges Element. Hotels waren seit dem 19. Jahrhundert einer der zentralen Antriebe hinter dem Ausbau der Infrastruktur.²⁷ Durch die engere Vernetzung Europas er-



Abb. 2: Blick auf St. Moritz mit seinen imposanten Hotelbauten, Berninabahn Ansichten, Kunstverlag Chr. Meissen, Zürich, 1908–1925 (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66527).

hoffte man sich mehr Austausch und dadurch auch mehr Beziehungen, die den Frieden sichern sollten.²⁸ Nicht wenige der Gäste im Engadin kamen aus dem benachbarten Italien. Um den Komfort eines solchen Austausches zu erhöhen, wurden sichere, effiziente und wintersichere Verkehrsmittel immer wichtiger, weshalb auch die Berninabahn schon wenige Jahre nach ihrer Inbetriebnahme auch den anfangs unmöglich erscheinenden Winterbetrieb aufnahm. Laak fasst diese Notwendigkeit so zusammen: «Touristische Erreichbarkeit wurde zu einem zentralen Argument, das es unakzeptabel erscheinen liess, im Winter oder bei schlechtem Wetter von der Umwelt abgeschnitten zu sein.»²⁹ Eine Sonderregelung für das Grenzgebiet Puschlav stellte ein Abkommen bezüglich der Ferienreisenden mit Italien dar. Sollte es aufgrund unerwartet hoher Schneemengen für mehrere Tage nicht möglich sein, die Gäste mit der Bahn über den Pass zu bringen, durften sie stattdessen über Tirano und Gandria nach Lugano gefahren werden, ohne dafür einen Pass oder ausführliche Zolldokumente zu benötigen.³⁰

²⁴ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 48/49.

²⁵ Massgeblich geprägt wurde dieser Begriff durch den Film «Das verlorene Tal» von Edmund Heuberger aus dem Jahr 1934.

²⁶ StAGR VIII 16 L1, WIELAND: Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Berninabahn, 1958, S. 3.

²⁷ LAAK: Fluss, 2018, S. 94.

²⁸ LAAK: Fluss, 2018, S. 49/50.

²⁹ LAAK: Fluss, 2018, S. 94.

³⁰ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Berninabahn an die eidgenössische Fremdenpolizei bezüglich Ferienreisen, 19.3.1936.

Die touristische Infrastruktur im Engadin mit Hotels, Pensionen und Kurbädern entstand bereits im beginnenden 19. Jahrhundert. Aber erst ihr Ausbau und die Bemühungen, mit der Konkurrenz in der Inner-schweiz, im Berner Oberland oder im Wallis Schritt halten zu können, führten zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum Bau der Albula- und wenig später auch der Berninalinie. War es im Fall der Berninabahn die bereits bestehende Fremdenindustrie im Engadin (und in deutlich kleinerem Umfang auch im Puschlav), die nach einer besseren Anbindung verlangte, entstanden viele der bis heute berühmten grossen Hotels der Schweiz entlang der neu gebauten Eisenbahnlinien:

Es gibt wenige Orte, die derart eng mit der Geschichte der Infrastrukturen verwoben sind, wie die noblen Hotels. Das betrifft ihre Ausstattung als Haus wie ihre Lokalisierung im Raum. Mit der zunehmenden Mobilität des Zeitalters der Dampfkraft und der Eisenbahn entstanden, gehörten sie zunächst zur touristischen Infrastruktur der europäischen und amerikanischen Oberschichten.³¹

Solche Hotels wurden nicht selten auch zu «early adopters» neuer Technologien wie beispielsweise der Zentralheizung oder des Telefons. Im Engadin richtete der Hotelpionier Johannes Badrutt nach einem Besuch der Weltausstellung 1878 in Paris gar die erste Telefonverbindung im Tal ein und installierte elektrische Beleuchtung, angetrieben von einem eigenen Elektrizitätswerk.³²

Entsprechend wurde das Vorhandensein beziehungsweise der Zustand der touristischen Infrastruktur (Hotels, Verkehrsanbindung etc.) auch zu einem Gradmesser für Modernität.

Wo diese Infrastrukturen fehlen, zeigt sich entsprechend die Rückständigkeit einer Region.³³ Die Berninabahn war für die Entwicklung des Puschlavs, ebenso wie für den Tourismus im Engadin, ein wichtiger Faktor. Dabei blieb die Bedeutung der Bahn keineswegs statisch, sondern veränderte sich im Zusammenspiel mit den Gegebenheiten, der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Schweiz und international. Dieser Wandel setzt sich bis heute fort.

3. Das Projekt Berninabahn

Das Projekt Berninabahn versammelte verschiedene Erwartungen und Zukunftshoffnungen in sich. Das Puschlav erhoffte sich durch die bessere Anbindung an Graubünden und neue Arbeitsplätze eine Verlangsamung der grossen Bevölkerungsabwanderung, die Tourismusbetriebe im Engadin mehr Fremdenverkehr aus dem Süden. Durch die Einführung des Winterbetriebs sollten darüber hinaus die Gefahren dieser Jahreszeit am Pass entschärft werden und Dienstleistungen wie die Postzustellung regelmässiger erfolgen. Nicht zuletzt die geographische Lage und die meteorologischen Besonderheiten am Pass stellten die Ingenieure vor grosse Herausforderungen. Auch mit der Fertigstellung der Linie waren diese noch längst nicht überwunden, die grenzüberschreitende Streckenführung bis ins italienische Tirano sorgte ebenso wie die notwendigen Anpassungen für den Winterbetrieb für ständig neue Herausforderungen und einen fortwährenden Investitionsbedarf.

3.1. Ein verlorenes Tal sucht Anschluss

Erstmals erwähnt wird Poschiavo in einer karolingischen Urkunde aus dem Jahr 824; archäologische Funde deuten jedoch darauf hin, dass das Tal bereits in der Bronzezeit besiedelt worden war. Zur Zeit der römischen Eroberungen unter Kaiser Tiberius um 15 v. Chr. war das Tal stark auf den Süden, in Richtung Como ausgerichtet, eine Tendenz, die sich später beispielsweise in der Zugehörigkeit zur Diözese Como fortsetzte. Anfang des 15. Jahrhunderts lehnten sich die Puschlaver jedoch gegen die mailändischen Interessen auf und schlossen sich den Drei Bünden an. Die Besetzung des Veltlins durch die Drei Bünde 1512 führte dazu, dass das Puschlav zu einer wichtigen Verbindungsachse zwischen den Bünden und ihren Untertanengebieten wurde. Dieser Aufschwung in Handel und Transport endete jedoch mit der Eingliederung des Veltlins in die Cisalpinische Republik durch Napoleon 1797.³⁴ Das Puschlav lehnte eine solche Angliederung klar ab und blieb stattdessen den Drei Bünden treu. So wurde die seit Jahrhunderten zusammengehörige Region geteilt, mit gravierenden

³¹ LAAK: Fluss, 2018, S. 93.

³² RUF: Generationen, 2010, S. 35/36.

³³ RUF: Generationen, 2010, S. 271/272.

³⁴ Comune di Poschiavo, Storia.

Konsequenzen vor allem für die lokale Wirtschaft.³⁵

Mit der Entstehung der Nationalstaaten und der dazugehörigen Landesgrenze wurde das Puschlav zu einem Randgebiet, dem stets auch die Isolation drohte.³⁶ Neben den beschwerlichen Verkehrsbedingungen auf dem Pass, besonders im Winter, war auch die wirtschaftliche Lage des Puschlavs mit seinen kargen Bergböden und seiner peripheren Lage stets schwierig. Otto Wieland formuliert es folgendermassen:

Das Puschlav ist von Italien, mit dem es die Sprache gemeinsam hat, durch die Landesgrenze und von der übrigen Schweiz durch eine hohe Gebirgskette getrennt. Einen Alpenpass von 2'200 m Höhe muss der Puschlaver übersteigen, wenn er ins nächste schweizerische Nachbartal, das Engadin gelangen will; aber auch dann ist er noch weit von den politischen und wirtschaftlichen Zentren des Landes entfernt. Liegt der Kanton Graubünden innerhalb der Schweiz «am Rande», so ist das 239 km² umfassende Puschlav in seinem Kanton so exzentrisch wie nur möglich platziert.³⁷

Die Bevölkerung lebte primär von der Landwirtschaft, die aber längst nicht alle ernähren konnte. Ein beträchtlicher Teil der jungen Leute jeder Generation suchten ihr Glück anderswo und wanderten aus, in die restliche Schweiz oder ins Ausland. Einen ersten Impuls zur wirtschaftlichen Entwicklung gab der aufkommende Tourismus im Engadin; die grossen Hotelbau- und Infrastrukturprojekte zogen Arbeitskräfte an, vor allem aus Italien. Zwischen 1842 und 1865 wurde die Passstrasse über den Bernina befahrbar gemacht, und auch im Puschlav gab es erste touristische Bestrebungen.³⁸ Das Kurhaus in Le Prese entstand 1857, und der südländische Charme von Poschiavo zog ebenfalls zunehmend Besucher an.³⁹ Allerdings nahm mit der allmählichen politischen und wirtschaftlichen Eingliederung des Veltlins in den italienischen Staat die Isolation des Puschlavs zu. Dazu kam das Erlöschen des eisenbahnerischen Pioniergeists, verursacht nicht zuletzt durch die Favorisie-

rung des Gotthards. Das führte dazu, dass sich diese Tendenzen einer wirtschaftlichen Entwicklung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts bereits wieder in Luft auflösten.⁴⁰ Pfeiffer und Caprez beschreiben die Ernüchterung im Puschlav folgendermassen:

[D]er Optimismus verflog, da Italien durch Zölle abgeschottet und die Schweiz jenseits von Chur für den Warenverkehr zu weit entfernt lag. Hotels, eine Tabakfabrik, eine Brauerei und andere industrielle Versuche blieben erfolglos. Resignation oder Emigration schienen die traurige Alternative, Schmuggel das einzige Gewerbe mit Zukunft. In diesen Jahren entstand das Schlagwort vom «verlorenen Tal Puschlav».⁴¹

Der Bau eines Wasserkraftwerks sollte endlich den erhofften Fortschritt bringen. Ursprünglich war das Kraftwerk nur als Energielieferant für die Berninabahn geplant; schon bald wurde aber ein Projekt favorisiert, das nicht nur den Bahnbetrieb ermöglichen würde, sondern auch die lombardische Textilindustrie mit Strom beliefern könnte. Doch dieses Projekt ging über die finanziellen Möglichkeiten der Talbewohner hinaus, und so konnten sie das Projekt nicht wie bei anderen Bündner Eisenbahnen selbst stemmen, sondern waren auf die Hilfe auswärtiger Geldgeber angewiesen. Ausserdem hatte die Rhätische Bahn keinerlei Interesse an der technisch herausfordernden Berninaroute, sondern plante eine Bahnverbindung ins Bergell.⁴² So musste das Puschlav noch länger auf einen Eisenbahnanschluss warten, obwohl Verkehr und Handel bereits seit Jahrhunderten den zweitwichtigsten Erwerbszweig des Tals darstellten.⁴³ Der Ausbau der Bahn im Engadin, ebenso wie die Fertigstellung der Eisenbahn Sondrio–Tirano 1902 und die wachsende Akzeptanz bei der Bevölkerung, gaben weitere Impulse, das Projekt der Berninabahn und des Kraftwerks 1906 schliesslich doch in Angriff zu nehmen.⁴⁴

³⁵ Comune di Poschiavo, Storia.

³⁶ GODENZI et al.: Puschlav, 1980, S. 11.

³⁷ StAGR VIII 16 L1, WIELAND: Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Berninabahn, S. 1.

³⁸ TOGNINA/SCHIEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 35–36.

³⁹ TOGNINA/SCHIEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 36.

⁴⁰ LARDI/SEMADENI: Puschlav, 1994, S. 96.

⁴¹ PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 8.

⁴² LARDI/SEMADENI: Puschlav, 1994, S. 100.

⁴³ GODENZI et al.: Puschlav, 1980, S. 61.

⁴⁴ TOGNINA/SCHIEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 36/40.



Abb. 3: Ein Zug der Berninabahn in charakteristischer gelber Farbe im Gemeinschaftsbahnhof in St. Moritz (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66555).

3.2. Vom Saumpfad zur Eisenbahn

Schon zu Zeiten der Säumer stellte die Nord-Süd-Verbindung über den Berninapass eine für das Puschlav lebenswichtige Transportroute dar. Sie verband nicht nur das Tal mit dem Engadin, sondern bildete auch eine relevante Verbindungsachse zwischen Graubünden und dem angrenzenden Veltlin, nicht zuletzt wegen des dort angebauten Weines. Dennoch erreichten diese Transporte nie ein solches Ausmass, dass das Puschlav dadurch zu einem traditionellen Transitgebiet geworden wäre; es blieb ein Nebenschauplatz des Säumergewerbes.⁴⁵ Das lag nicht zuletzt daran, dass zum Erreichen der Alpennordseite noch ein weiterer Pass überquert werden musste, weshalb sich der Bernina nur für den inneralpinen Verkehr eignete.⁴⁶ Mit dem Aufkommen von Postkutschen und dem Ausbau der Strasse verkürzte sich die Reise über den gut 2200 Meter hohen Pass zwar, doch die Fahrt blieb beschwerlich und insbesondere im Winter auch gefährlich. Die topographischen Begebenheiten und extremen Wetterbedingungen führten dazu, dass eine

ganze Reihe von Strassenvarianten gebaut, restauriert und schliesslich zugunsten einer anderen Route wieder aufgegeben werden musste.⁴⁷

Umso dringender erschien Ende des 19. Jahrhunderts eine Bahnverbindung. Es war eine Zeit, in der «Begehrlichkeiten wuchsen, ein Wunschkonzert von Alpenbahnprojekten reihte sich an das andere. Investoren und Ingenieure aus aller Herren Länder halfen den Talschaften, ihre Ideen der eisenbahntechnischen Erschliessung aufs Papier zu bringen. [...] Einzelne Bahnprojekte torpedierten und konkurrenzierten sich gegenseitig».⁴⁸ So gab es auch bei der Berninabahn 1898 eine erste Projektierung im Zuge der fieberhaften Spekulation ausländischer Kapitalgeber, die so gut wie jeden Pass erschliessen, überqueren oder durchstossen wollten; dieses Projekt scheiterte aber. Die Firma Froté, Westermann & Cie., die bereits bei anderen Projekten in Graubünden tätig war, befasste sich seit 1898 mit einem Projekt für eine Strassenbahn über den Berninapass und beantragte deshalb

⁴⁵ PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 7.

⁴⁶ LARDI/SEMADENI: Puschlav, 1994, S. 70.

⁴⁷ StAGR VIII 16 L1, WIELAND: Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Berninabahn, S. 2.

⁴⁸ SWA ERW.G/Verkehr B 113, 125 Jahre Rhätische Bahn, 2014, S. 14.

beim Kanton, die Berninastrasse für eine elektrische Tramway⁴⁹ von Samedan nach Campocologno nutzen zu können. Die Konzession dafür wurde Ende 1899 erteilt, wobei der Teilabschnitt von der Grenze bis Tirano erst Mitte 1902 von der italienischen Seite genehmigt wurde. Die Finanzierung des Projekts stellte sich als schwierig heraus; mehrere Versuche scheiterten, bis mit den Basler Eisenbahnbanken ein Geldgeber gefunden wurde, der bereit war, in das Projekt zu investieren.⁵⁰ Nach einigen Verlängerungen der Konzession konnte die Bernina-Bahngesellschaft schliesslich am 15. September 1905 in Basel gegründet werden, unter der Präsidentschaft von Dr. Alfred von Planta-Reichenau.⁵¹ Das Projekt hatte nun einen etwas anderen Charakter, es handelte sich nicht mehr um eine reine Tramway, sondern um eine elektrische Eisenbahn mit einigen Teilabschnitten als Strassenbahn. Der Zeitpunkt dafür war auch deshalb günstig, weil St. Moritz und Pontresina 1903/04 durch die RhB und Tirano 1902 von der italienischen Staatsbahn erschlossen worden waren, womit auch die nötigen Anschlussverbindungen bestanden.

Die Basler Elektrizitätsgesellschaft Alioth kümmerte sich um die Projektierung und lieferte auch die elektrischen Anlagen, sowohl für den Bahnbetrieb als auch für das Kraftwerk.⁵² Auch wenn der Bau des Kraftwerks und der Bahn im Laufe der Projektierungsphase zunehmend als zwei separate Projekte bearbeitet wurden, hingen sie doch stets eng zusammen, da sich ihre Interessen vielfach überschneiden.⁵³ Das Kraftwerk Brusio, erbaut zwischen 1904 und 1907, war das damals grösste Hochdruckkraftwerk Europas. «Energie und Bahn waren stets eng miteinander verknüpft: Ohne Strom keine Bahn, kein Strom ohne Bahn. Für den Bergkanton Graubünden war die Erschliessung mit der Bahn also doppelt existentiell.»⁵⁴ Der Betrieb mit Strom statt Kohle und Dampf spiegelte sich auch in der Wagenfarbe der Berninabahn: Im Gegensatz zum Grün der Dampfbahnen, das Russfle-

cken gut kaschierte, waren die Wagen leuchtend gelb gestrichen, ein Markenzeichen der Bahn.⁵⁵ Mit den neu konstruierten Hochspannungsleitungen über den Pass lieferte das Kraftwerk Brusio zudem auch den Strom für die 1913 eröffnete RhB-Linie Bever–Scuol.

Auch wenn sich an den Bau der beiden Projekte Kraftwerk und Eisenbahn grosse Hoffnungen knüpften und der Enthusiasmus allgemein gross war, gab es auch Konflikte. Reibungspunkte gab es vor allem im Zusammenhang mit Durchgangsrechten und Entzerrungen für die Bahntrasse sowie bei der Erschliessung der einzelnen Gemeinden.⁵⁶ So sollte beispielsweise die Gemeinde Celerina nicht bedient werden und die Zollstelle der Bahn nicht in Campocologno, sondern in Tirano eingerichtet werden. Insbesondere die gut betuchten Gäste des Engadins setzten sich zudem dafür ein, die ihnen schützenswert scheinende Landschaft zu erhalten. Deshalb wurde beispielsweise die ursprüngliche Streckenführung von St. Moritz nach Pontresina entlang des Stazersees verworfen und die Trasse stattdessen durch die längere und teurere Variante durch die Charnadüra-Schlucht ersetzt. Die Erbauer der Berninabahn orientierten sich auch an der Albulabahn, welche die damalige Idee des «humanistischen Heimatschutzes» verkörperte.

Seine Spuren hinterliess der Ingenieur [Achilles Schucan] in der organischen Linienführung mit den steinernen Bogenbrücken und den Bahnhofbauten im regionalen Baustil. Damit hat er die Anliegen des Heimatschutzes umgesetzt, bevor es eine solche Organisation in der Schweiz überhaupt gab.⁵⁷

Die Planer der Berninabahn entschieden sich für die Projektierung einer Adhäsionsbahn⁵⁸, obwohl die Voraussetzungen für den Bau einer solchen im Puschlav denkbar schwierig waren. Das Tal erstreckt sich über 25 Kilometer, vom Piz Palü bis zur Mündung des Poschiavino in die Adda. Die Berninabahn erreicht ihren höchsten Punkt im Ospizio Bernina zwar «nur» auf 2253 Metern über Meer, aber bis hinunter nach Tirano mussten dennoch gut 1800 Höhenmeter

⁴⁹ «Tramway: [A, sonst veraltet] Schienengebundenes Verkehrsmittel für den (meist innerstädtischen) öffentlichen Nahverkehr, das auf in der Strasse eingelassenen oder auf von der Strasse getrennten Gleisen fährt», DWDS Online.

⁵⁰ CAMINADA: Bau, 1980, S. 128.

⁵¹ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 178/186.

⁵² PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 10.

⁵³ SWA ERW.G/Verkehr B 117, Berninabahn, Erster Geschäftsbericht, 1906, S. 5.

⁵⁴ SWA ERW.G/Verkehr B 113, 125 Jahre Rhätische Bahn, S. 21.

⁵⁵ PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 7.

⁵⁶ CAMINADA: Bau, 1980, S. 129.

⁵⁷ SWA ERW.G/Verkehr B 113, 125 Jahre Rhätische Bahn, S. 17.

⁵⁸ Adhäsionsbahn: «[S]chienengebundenes Beförderungsmittel, bei dem die Vorwärtsbewegung allein durch Ausnutzung der Haftreibungskräfte der Antriebsräder erreicht wird»; dies im Gegensatz zu beispielsweise einer Zahnradbahn, DWDS Online.



Abb. 4: Linienführung am Lago di Poschiavo: Berninabahn und Kantonsstrasse verlaufen direkt nebeneinander, Albert und Hans Steiner Photograph, St. Moritz (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66554).

ohne Zahnrad überwunden werden.⁵⁹ Die Nutzung von Zahnstangen wurde erwogen, vor allem im Abschnitt zwischen der Alp Grüm und Poschiavo, doch da diese Strecke nur acht Kilometer lang gewesen wäre, hätten die 45 Kilometer normale Gleise deutlich überwogen. Ein gemischter Betrieb inklusive der dafür nötigen Verringerung der Geschwindigkeit und der geringeren Leistungsfähigkeit der Triebwagen hätte sich nicht gelohnt, trotz einer geringfügig kürzeren Streckenführung.⁶⁰

Der Bau der Trasse wurde auch dadurch erschwert, dass viele Bauabschnitte nur mit Maultieren auf holprigen Saumpfadern erreichbar waren. Wetterextreme verstärkten die Schwierigkeiten. Eine weitere Herausforderung stellten die rechtlichen Schwierigkeiten mit Italien dar. Die Verhandlungen über eine Übertragung der italienischen Konzession an eine Firma mit Sitz im Ausland zogen sich über mehrere Jahre und führten schliesslich dazu, dass eine zweite Gesellschaft in Italien gegründet werden musste.⁶¹ Auch finanzielle Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden stellten sich teilweise als sehr zäh heraus. Die Streckenführung musste aus verschiedenen Gründen während des Baus mehrfach angepasst werden, beispielsweise wegen Steinschlaggefahr. So wurde das veranschlagte

Budget von ursprünglich 12 Millionen Franken überschritten.

Der erste Teilabschnitt Pontresina–Morteratsch konnte am 1. Juli 1908 in Betrieb genommen werden, die gesamte Strecke im Sommer 1910. Schon im ersten Winter wurde der Abschnitt Poschiavo–Tirano ganzjährig bedient, was den Wunsch verschiedener Seiten, die Bahn auch im Winter offen zu halten, noch verstärkte. Die Anpassungen an den Winterbetrieb mit Trasseänderungen und Schutzgalerien, ebenso wie die Korrektur sehr enger Kurvenradien, was eine höhere Fahrgeschwindigkeit erlaubte, und Anpassung an den zunehmenden Platzbedarf der Passstrasse führten dazu, dass die Verantwortlichen die Streckenführung der Berninabahn auch nach ihrer Fertigstellung immer wieder anpassen mussten.⁶² Gerade bei den Durchfahrten durch Dörfer bestand trotz des aus heutiger Sicht sehr moderaten Tempos ein hohes Unfallrisiko, das durch die Zunahme von Automobilverkehr über den Pass noch verstärkt wurde, weil sich Bahn und Auto bestimmte Teilabschnitte teilten. Insbesondere davon betroffen waren kleinere Haltestellen. Die neuen Verkehrsmittel Eisenbahn und Auto traten im Puschlav fast gleichzeitig auf, und der Umgang mit ihnen und den Gefahren, die sie mit sich bringen, musste erst gesellschaftlich eingeübt werden.⁶³

⁵⁹ GODENZI et al.: Puschlav, 1980, S. 5.

⁶⁰ SWA ERW.G/Verkehr B 113, Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 7.

⁶¹ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 82.

⁶² PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 13.

⁶³ LAAK: Fluss, 2018, S. 222.

⁶⁴ SWA ERW.G/Verkehr B 113, Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 5/8.

Die Berninabahn in Zahlen:⁶⁴

Baubeginn:	Juli 1906
Eröffnung Teilstrecken:	1. Juli 1908 Pontresina–Morteratsch (6.3 km) 1. Juli 1908 Poschiavo–Tirano (17 km) 18. August 1908 Celerina–Pontresina (3.7 km) 1. Juli 1909 St. Moritz–Celerina (2 km) 1. Juli 1909 Bernina Suot–Ospizio (6.6 km) 5. Juli 1910 Ospizio Bernina–Alp Grüm (4.7 km) 5. Juli 1910 Ospizio Bernina–Poschiavo (16.5 km)
Baukosten:	1,7 Millionen Franken
Stromsystem:	1000V Gleichstrom
Streckenlänge:	60.688 km
Tiefster Punkt:	429.3 müM (Tirano)
Höchster Punkt:	2253 müM (Ospizio Bernina)
Maximale Steigung:	70 ‰
Tunnels und Galerien:	13 (4072 m Gesamtlänge, längster Tunnel 689 m)
Brücken:	52 (722 m Gesamtlänge, längste Brücke 116 m)

Die Berninabahn führt als einzige Schweizer Bahnlinie ohne Scheiteltunnel über den Alpen-Hauptkamm und hat den höchstgelegenen Bahnhof Europas.⁶⁵ Eine weitere Besonderheit ist der Betrieb mit Gleichstrom, der die Lokomotiven und Triebfahrzeuge bis heute antreibt. Die Kraftwerke Brusio AG lieferte und liefert den Grossteil des dafür benötigten Stroms.⁶⁶

3.2.1. Die Arbeiter am Bernina

[D]ie Eisenbahn scheint durch spontane Zeugung – Wunder der Technik – in einer archaischen und unberührten Kulturlandschaft entstanden zu sein. [...] Der Lärm der Hämmer, der Pickel und der Sprengminen schien sich in nichts aufgelöst zu haben; verschwunden waren auch die Baracken, die Baugerüste, die Maultiere, die Karren.⁶⁷

In den ersten Dokumentationen zur Berninabahn spielten die fast 3000 Arbeiter, die in vier intensiven

Jahren die Trasse der Berninabahn erbaut hatten, kaum eine Rolle. Nur selten tauchen sie am Rand auf Bildern auf, über sie geschrieben wird so gut wie gar nicht. Während der Baujahre sieht die Lage etwas anders aus; vor allem in lokalen Zeitschriften finden die Arbeiter gelegentlich Erwähnung. Die Berninabahn war bei Weitem nicht die einzige Baustelle in der Region: Gleichzeitig entstanden die Bergbahn Muottas–Muragl, das Kraftwerk in Campocologno, die Asbestgrube in Poschiavo, und die RhB baute die Strecke Samedan–Pontresina. Auch die Arbeiter für diese Projekte stammten weitgehend aus dem nahen Ausland, aus dem Veltlin oder der Valchiavenna.⁶⁸ Über die Rekrutierung der Arbeiter ist wenig bekannt, möglicherweise meldeten sich viele der Arbeitskräfte zu Beginn der Saison spontan in den Betriebsbüros. Die nötigen Informationen dazu konnten sie der Veltliner Presse entnehmen, die regelmässig über die Bahnprojekte im nahen Puschlav und der Restschweiz berichtete. Da viele der in Quellen belegten Arbeiter miteinander verwandt waren oder aus denselben Dörfern stammten, liegt zudem die Vermutung nahe, dass Vorarbeiter und Verantwortliche in ihren Heimatgemeinden nach geeigneten Arbeitskräften suchten. Vereinzelt gab es auch Ausschreibungen und Inserate in der Presse, zum Beispiel in der katholischen Wochenzeitung «La Patria»⁶⁹. Die Anzahl der

⁶⁵ SWA ERW.G/Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, Die Südostschweiz, 12.1.2010, S. 2.

⁶⁶ StAGR VIII 16 L1, POZZI: Die elektrischen Anlagen der früheren Berninabahn, 1958, S. 1/2.

⁶⁷ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 11.

⁶⁸ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 16/17.

⁶⁹ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 55.

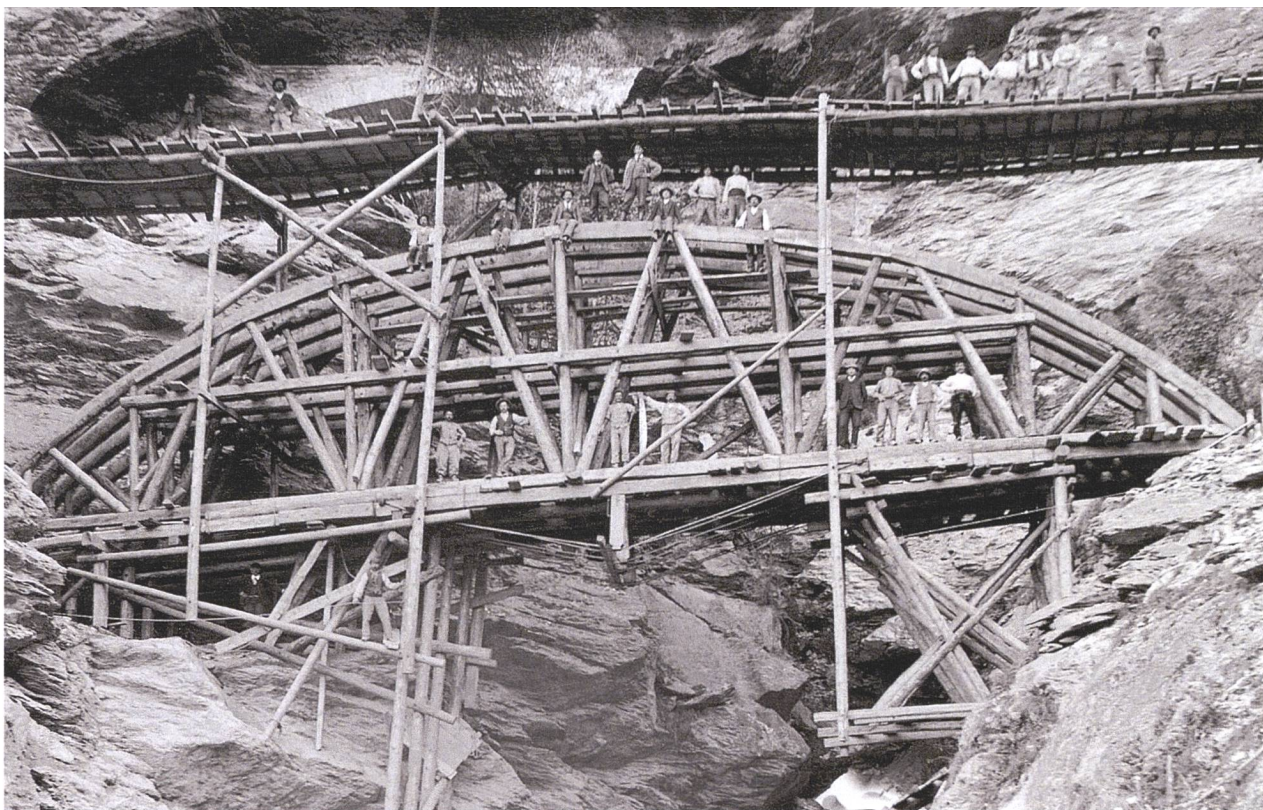


Abb. 5: Arbeiter auf dem Lehrgerüst der unteren Cavagliascobrücke, etwa 1909 (© Archiv RhB).

tatsächlich beschäftigten Arbeiter lässt sich nur schwer bestimmen, nicht zuletzt wegen der hohen Mobilität in dieser Branche, die von einer sehr hohen Nachfrage nach Arbeitskräften geprägt war. Es dürften aber mehr als 3000 Personen am Bau beteiligt gewesen sein.⁷⁰

Die Arbeitskräfte wurden meistens in Baracken entlang der Baustellen untergebracht, die nicht selten aus Blech und Metall erbaut wurden, sodass sie einfach auf- und wieder abgebaut werden konnten. Dadurch waren diese Unterkünfte jedoch wenig witterungsbeständig und im Winter sehr kalt. Die Nutzung von Brennholz aus den umliegenden Wäldern führte immer wieder zu Konflikten mit den Gemeinden. Entlang der Linie entstanden zudem Weinstuben, die die einzigen Gelegenheiten zum geselligen Zusammenkommen boten, da die Arbeitsplätze zumeist sehr abgelegen lagen.⁷¹ Die Rekrutierung so vieler Arbeitskräfte stellte die Bauunternehmen regelmässig vor Herausforderungen: Zum einen mussten überhaupt so viele Arbeitskräfte gefunden werden, zum anderen musste man sie zum Bleiben motivieren, wenn aufgrund der rauen klimatischen Bedingungen Baustopps nötig wurden. Die harten Arbeitsbedingungen unter

grossem Termindruck und bei oft schlechtem Wetter forderten in den vier Jahren Bauzeit sechs Todesopfer und zahlreiche Verletzte, wobei die meisten Unfälle auf Zwischenfälle mit Dynamit zurückgehen, das bei kalten Temperaturen besonders instabil wird. Daneben stellten auch Erdbeben, Einstürze und die Elektrizität eine ständige Unfallgefahr auf den Baustellen dar.⁷² Auch nach der Eröffnung des letzten Teilstücks im Sommer 1910 blieben Baurupps entlang der Bahn ein gewohntes Bild:

Es hat sich jedoch gezeigt, dass das Werk noch wesentlicher Verbesserungen und Ergänzungen bedarf, um den Anforderungen zu genügen, welche der Verkehr schon im ersten Jahr des durchgehenden Betriebes an dasselbe gestellt hat.⁷³

Ganz besonders galt das für die Lawinenverbauungen und Anpassungen für den Winterbetrieb, die erst 1917 weitgehend abgeschlossen waren.⁷⁴

⁷⁰ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 53.

⁷¹ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 71–76.

⁷² TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 79–84.

⁷³ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Sechster Geschäftsbericht, 1911, S. 2.

⁷⁴ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 48.

3.3. Herausforderungen des Bahnbetriebs

Bei Baubeginn der Berninalinie 1906 hatte der ganzjährigen [sic] Bahnbetrieb noch als unmöglich gegolten. Als die Züge dann schon drei Jahre später im Winter auf dem Pass verkehrten, kam das einem technischen Wunder gleich.⁷⁵

Die Strecke Poschiavo–Tirano blieb bereits im ersten Winter in Betrieb, weshalb schon bald die Frage aufkam, ob und wie ein Winterbetrieb auch für die Bergstrecke in Frage kommen würde. Entsprechend wurden mehrere Machbarkeitsstudien zur Prüfung dieses Vorhabens durchgeführt, und der Sommer 1911 wurde genutzt, um erste Galerien zum Schutz vor Lawinnenniedergängen und Schneeverwehungen auf der Strecke Berninahäuser–Alp Grüm zu bauen. Auch eine Schneeschleuder wurde angeschafft.⁷⁶ So wagte man bereits im Winter 1912/13 einen durchgehenden Betrieb, wobei der Streckenabschnitt Alp Grüm–Cavaglia wegen seiner Exponiertheit mit einem Pferdeschlitten überbrückt wurde.⁷⁷

Dieser Hilfsbetrieb war aufwendig und kostspielig, da dafür rund 30 berggewohnte Pferde sowie die Schlitten und Kutscher für mehrere Monate gemietet und in Cavaglia untergebracht werden mussten. Auch war diese Art der Fortbewegung nicht ohne Gefahren und Herausforderungen: «Ueber Einzelheiten aus diesem Betrieb könnte man einen Roman schreiben; Unfälle sind jedoch dabei glücklicherweise keine vorgekommen», schreibt der Bahningenieur Kesselring in seinen Erinnerungen.⁷⁸ Nicht nur der Winter, sondern gerade die Übergangszeiten im Frühling und Herbst, in welchen unter Umständen in kurzer Zeit enorme Schneemassen fielen, boten Herausforderungen, die zahlreichen Experten als unüberwindbar erschienen. Für die Berninabahn stellten sie aber eine mögliche Einkommensquelle dar, die dazu beitragen konnte,



Abb. 6: Umsteigen auf Pferdeschlitten in Ospizio Bernina, vor 1913 (© Archiv RhB).

eine stabile Rendite zu erzielen.⁷⁹ Daher forcierte man das Projekt trotz der Hürden, und es begann ein fortwährender Kampf gegen Schnee und Eis.⁸⁰ Ein ganzjähriger Betrieb bot schliesslich auch den Vorteil, allfällige Verzögerungen im Frühling zu vermeiden, da der anfallende Schnee fortlaufend geräumt wurde und sich keine schier unbezwingbaren Schneemassen auf türmten,

[zum Beispiel, als] im Frühjahr 1911 am Südportal des damals noch unverbauten Scalatunnels der Lawinenschnee 24 m hoch über dem Geleise lag; die Räumung erfolgte von Hand; an Stellen, wo der Schnee besonders hart war, wurden mit Breitäxten Kanäle in die Schneewand hineingeschlagen, mit Sprengstoff geladen und gesprengt.⁸¹

Neben der Witterung und den finanziellen Hürden des wintersicheren Ausbaus hatte der Winterbetrieb auch unter dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu leiden:

⁷⁵ SWA ERW.G/Verkehr B 117, BIGLER/GSTÖHL: Mit Schleudern gegen die Natur, Die Südostschweiz, 8.2.2001, S. 5.

⁷⁶ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, Schweizerische Handelszeitung Nr. 30, 24.7.1958, S. 17.

⁷⁷ SWA ERW.G/Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, S. 2.

⁷⁸ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

⁷⁹ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

⁸⁰ CAMINADA: Bau, 1980, S. 130.

⁸¹ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

[M]itten im besten Arbeitsvorgang verursachte der Ausbruch des europäischen Krieges einen jähen Unterbruch. Einerseits fehlten zufolge der italienischen Ausfuhrverbote bald die für die zahlreiche Mannschaft nötigen Lebensmittel und andererseits spielten die Geldverhältnisse eine einschränkende Rolle.⁸²

Nur dank Bundessubventionen und speziellen Regelungen mit dem Veltlin und der italienischen Regierung sowie anhaltend schönem Wetter im Herbst gelang es, das Bauziel dennoch zu erreichen.⁸³ Doch auch nach der Erstellung der Schutzbauten blieb der Winterbetrieb nicht ohne Risiken. Auch wenn grössere Unterbrüche weitgehend verhindert werden konnten, konnte es dennoch vorkommen, dass die Strecke für mehrere Tage nicht befahren werden konnte. Das Wetter am Berg liess sich auch mit Tunnels nicht ganz bändigen.

so sind [...] auch in schneereichen und stürmischen Wintern nur kurze Betriebsunterbrüche eingetreten mit Ausnahme desjenigen von Mitte bis Ende Dezember 1916, wo schwere Schneefälle und ein tagelang wütender Sturm schwere Schäden an den Bahnanlagen anrichteten. Eines schönen Tages hörte jede, auch telephonische Verbindung, von unserem Büro in Poschiavo auf, sowohl die eidgenössischen als auch die Diensttelefonleitungen waren zerstört, und nur vermittelt einer Hilfsverbindung über Italien konnten wir Nachricht vom völligen Stillstand des Verkehrs auf der Nordseite erhalten. [...] Mit dem Schneepflug konnten wir noch bis etwas unterhalb Cavaglia vordringen, vor [sic] hier weg machte ich mich, begleitet von einem Wärter, mit Ski auf den Weg. Das erste Hindernis fanden wir schon bei der untern Pila-Galerie vor, welche zum Teil eingedrückt und die Fahrleitung zerstört war. Auch weiter oben waren die Fahrleitungsmasten an verschiedenen Orten umgeworfen. [...] von Bernina-Häuser bis Montebello lagen Fahrleitung, Speiseleitung und Telephonlei-



Abb. 7: Schneeschleuder auf der Alp Grüm, Postkarte Edition Photoglob (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66870).

tung wirr durcheinander am Boden, und die Ski verfangen sich darin im Dunkeln.⁸⁴

Insbesondere der in den 1930ern tätige Betriebsleiter der Berninabahn, Eduard Zimmermann, machte sich einen Namen in den Anfängen der Schnee- und Lawinenforschung. Unter seiner Leitung fanden denn auch erste Versuche mit Infanteriekanonen und Minenwerfern zur künstlichen Auslösung von Lawinen statt. Nach positiven Erfahrungen mit den Minenwerfern liess die Betriebsdirektion zwei Exemplare vom Militär aus.⁸⁵ Mit dieser Arbeit wurde unter anderem der Grundstein für das heutige Institut für Schnee- und Lawinenforschung in Davos (SLF) gelegt.⁸⁶

⁸² SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

⁸³ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

⁸⁴ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

⁸⁵ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 81. Sitzung des Verwaltungsrates, 29.1.1935.

⁸⁶ SWA ERW.G/Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, S. 2.



Abb. 8: Künstliche Lawinenauslösung, 1930er-Jahre (© Archiv RhB).

Die Versuche der Berninabahn mit Minenwerfern des Militärs erregten schweizweit Aufmerksamkeit. So schrieb der Oberingenieur des Kantons Graubünden, Andrea D. Sutter, an die Berninabahn:

Wir wären Ihnen zu Dank verpflichtet, wenn Sie uns seinerzeit Mitteilung zukommen lassen würden, falls Sie wieder Lawinen-Schiessversuche abhalten. Auch Herr Oberbauinspektor von Steiger, vom eidg. Oberbauinspektorat, hat für diese Versuche Interesse gezeigt und würde ich gerne denselben rechtzeitig benachrichtigen, falls ich von Ihnen eine entsprechende Mitteilung erhalte.⁸⁷

Neben dem Wetter am Pass hatte die Berninabahn bei der halbjährlichen Zusammenstellung der Fahrpläne regelmässig mit Konflikten zwischen den Anschlüssen in Tirano und im Engadin zu kämpfen.

⁸⁷ StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Oberingenieurs des Kantons Graubünden an die Direktion der BB bezüglich Lawinen-Schiessversuchen, 4.2.1935.

Dazu kamen die Fahrpläne der Postautos sowie die Tücken einer grenzüberschreitenden Verbindung. Da der Endbahnhof der Strecke nicht in der Schweiz, sondern im Ausland lag, fehlte den Schweizer Behörden die Möglichkeit, ihre Begehren in Tirano durchzusetzen: «Da die Haltestelle Madonna di Tirano auf italienischem Gebiet liegt, steht uns hinsichtlich deren Bedienung eine Einmischung in die Fahrplangestaltung der Berninabahn nicht zu.»⁸⁸ Auch die Einreichungsfristen für die provisorischen Fahrpläne, die anschliessend jeweils von den zuständigen Behörden geprüft wurden, mussten für die Berninabahn angepasst werden, da die Fahrplankonferenzen in Italien nach der schweizerischen Frist stattfanden. Die bis dahin provisorisch erstellten Fahrpläne der Berninabahn mussten danach jeweils so stark überarbeitet werden, dass die ursprünglichen Entwürfe fast vollkommen zu Makulatur wurden. So schrieb die Direktion der Berninabahn frustriert nach Bern:

Die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass die erste Erstellung des Fahrplanentwurfs der Berninabahn ziemlich aufs Geratewohl erfolgt, dass nachträglich nach Bekanntwerden der Anschlüsse in Tirano der erste Entwurf sozusagen vollständig umgearbeitet werden muss.⁸⁹

Zusätzlich zum «Hauptgewerbe» der Berninabahn, der Nord-Süd-Verbindung über den Pass, hielt die Bahn auch Konzessionen für den Streckenabschnitt St. Moritz–Pontresina.⁹⁰ Dadurch ergaben sich weitere Probleme, insbesondere wegen der Mitbenutzung der Bahnhöfe durch die Berninabahn. Die Rhätische Bahn, die hauptsächlich für den Bau und Unterhalt der Bahnhöfe zuständig war, vertrat die Ansicht, dadurch erhebliche Mehrkosten tragen zu müssen, während man bei der Berninabahn betonte, die RhB habe durch die Anschlussbahn vielmehr Mehreinnahmen. Der Streit drohte gar bis vor Bundesgericht zu führen, konnte dann aber doch noch

⁸⁸ StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahndepartements an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1929, 13.4.1929.

⁸⁹ StAGR VIII 16 L4, Gesuch der Direktion der BB an die Eisenbahnabteilung des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements, 15.2.1933.

⁹⁰ StAGR VIII 16 L1, MALÄR.: Der Fahrplan der Bernina-Strecke einst und jetzt, 1958, S. 1.

gütlich geregelt werden.⁹¹ Ähnliche, wenn auch weniger heftige Auseinandersetzungen gab es auch mit der Ferrovia Alta Valtellina bezüglich der Mitbenutzung des Bahnhofs in Tirano.

Den Wünschen der einheimischen Bevölkerung bezüglich der Fahrplangestaltung wurde meist selten und erst nach zähen Verhandlungen entsprochen, vor allem, weil die Betreiber der Bahn versuchten, die Kosten in den finanziell schwierigen Jahren der Bahn so klein wie möglich zu halten und den Fokus auf die internationalen Verbindungen legten. Dennoch wurden wo möglich Kompromisse ausgehandelt, damit die Verbindungen nach Chur und dann weiter Richtung Basel und Zürich so effizient wie möglich gestaltet werden konnten. Dabei ging es nicht nur um den Komfort der Reisenden, sondern auch um die postallische Anbindung des Puschlavs an die Restschweiz:

Es ist mit der neuen Zugslage möglich, die Morgenpost in Poschiavo auch in der Zwischensaison von Basel und Bern her zu bekommen, anstatt etwa 15 Stunden später am anderen Morgen. Die Rhätische Bahn mag ja theoretisch ganz recht haben, es geht eine Durchgangsverbindung verloren. Praktisch haben aber nach unserer Ansicht in diesem Falle die Puschlaver recht, die diese Verbindung wünschen und sich davon nicht zu Unrecht eine wesentliche Verbesserung der Hauptverbindung vom Unterland und eine schnellere Postverbindung versprechen.⁹²

Die Anliegen der Puschlaver Bevölkerung wurden von der Direktion der Berninabahn auch konkret als Druckmittel eingesetzt, um ein Entgegenkommen der Rhätischen Bahn einzufordern, wenn sich dort Konflikte ergaben:

Anlässlich der Bereinigung der Anschlüsse mit der Rhätischen Bahn haben wir daher von derselben eine Späterlegung ihres Zuges 56 nach Chur dringend gewünscht, was unserer Ansicht nach umso eher möglich hätte sein sol-

len, als in Chur ein Aufenthalt von ungefähr 1 Stunde zwischen dem genannten Zug und der Abfahrt des Schnellzugs nach Zürich vorhanden ist und die Privatinteressen des Pächters des Bahnhofbuffets in Chur weniger wichtig erschienen, als diejenigen einer ganzen Taltschaft. Aus betriebstechnischen Gründen wurde aber unser Begehren von der Rh.B. ganz entschieden abgewiesen [...] Wir wären Ihnen zu Dank verpflichtet, wenn Sie der Gemeinde Brusio mitteilen wollten, dass uns an diesem verfehlten Anschluss keine Schuld trifft.⁹³

4. **Mailand–Engadin retour: Touristenbahn**

Die Schweiz war nicht von Anbeginn ein Tourismusland. [...] Die Römer überquerten die Alpen mit weniger touristischen Absichten. Auf ihren Eroberungszügen «trans alpes» mussten sie gezwungenermassen hier durchkommen. [...] Nach dem Untergang des römischen Reiches verfiel das damalige Helvetien wieder in einen langen Schlaf. Nach dem Mittelalter wurden durch den Einfluss der katholischen Kirche neue Anreize geschaffen, sich von zuhause wegzubegeben. Orte, wo Wunder geschehen sein sollen, wurden zu Wallfahrtszielen. [...] Ein anderer Vorläufer des Tourismus war der Besuch der Heilbäder.⁹⁴

Die Berge, die Alpen, gehörten zu Beginn des sich entwickelnden Tourismus bzw. des Reisens nicht unbedingt zu den Zielen derjenigen, die sich auf einen langen, beschwerlichen Weg machten, sondern waren vielmehr ein mühsames Hindernis, das es zu überwinden galt. Im Besonderen trifft dies auch für die Bewohner dieser Gebiete zu, die von den sie umgebenden Bergen regelrecht eingekesselt waren. Entsprechend dominierte im Mittelalter eine Furcht vor den Bergen. Wer sie nicht überqueren musste, blieb ihnen fern.

⁹¹ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 128. Sitzung des Ausschusses, 15.12.1934.

⁹² StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das tit. Justizdepartement des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1933, 23.3.1933.

⁹³ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Direktion der BB an das Departement des Innern des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1920, 31.1.1920.

⁹⁴ WYLER: Echos, 2000, S. 7.



Abb. 9: Zug der Berninabahn bei Montebello mit Blick auf den Morteratschgletscher, 1910 (© Archiv RhB).

Erst im 18. Jahrhundert kamen neben den Händlern, Kaufleuten und Militärangehörigen zunehmend Bildungsreisende aus ganz Europa und machten Halt in der Schweiz. Albrecht von Hallers enthusiastische Alpenschilderung⁹⁵ trug das Ihre zum wachsenden Interesse an der Schönheit der Schweizer Landschaft bei. Sie reagierte auf das zunehmende Bedürfnis nach Natürlichkeit und Freiheit der Gesellschaft und verortete ebendiese Qualitäten in den Alpen. Die Berge wurden so von einem Hindernis und einer Gefahrenquelle zu einem attraktiven Reiseziel umgedeutet, das man möglichst einfach erreichen und genießen wollte, aber auch zu schützen hatte: «In dieser Glanzzeit des Schweizerischen Tourismus wandelten sich die Alpen in den Augen der Nordeuropäer von einem unwirtlichen Verkehrshindernis auf ihrem Weg nach Süden zu einer Sehnsuchtslandschaft, die spektakuläre Panoramen und sportliche Herausforderungen

bot.»⁹⁶ Einen ebenfalls wichtigen Beitrag zu dieser Popularisierung leisteten Reiseberichte, die nicht nur von dem in der Fremde Vorgefundenen schwärmten, sondern auch Angaben machten, wie man dorthin gelangte und was man vor Ort beachten musste.⁹⁷ Im 19. Jahrhundert fanden denn auch erste organisierte Reisen in die Schweiz statt; bereits ab 1818 wurden Pauschalreisen aus London in die Schweiz angeboten, 1863 wurden durch Thomas Cook die ersten «Grand Tours» in die Schweiz organisiert.⁹⁸ Auch Reiseführer kamen auf, die nicht nur über Sehenswürdigkeiten und Unterkünfte, sondern auch über «geographische, physische, botanische und historische Merkwürdigkeiten»⁹⁹ informierten. Der Kanton Graubünden wurde allgemein stark von den Entwicklungen rund

⁹⁵ Vgl. dazu: HALLER: Alpen, 2017.

⁹⁶ LAAK: Fluss, 2018, S. 96.

⁹⁷ WYLER: Echos, 2000, S. 8–15.

⁹⁸ WYLER: Echos, 2000, S. 22.

⁹⁹ WYLER: Echos, 2000, S. 24.

um die Überwindung von Hürden in den Berggebieten geprägt, die Geschichte Rätiens ist aufs engste mit der Geschichte der Pässe und Strassen verbunden.¹⁰⁰ Im Fall des Engadins standen nicht zuletzt die Eisenbahnen, die es von Norden durch den Albulatunnel und von Süden über den Berninapass erschlossen, hinter dem intensiven Ausbau des Tourismussektors.

Bahnschienen und Elektrokabel wurden verlegt, Wanderwege ausgewiesen, Aussichtstürme, Hütten, Wegweiser und Geländer errichtet sowie Restaurationen, Vergnügungs-, Kultur- und Badeeinrichtungen geschaffen. Reiseagenturen, Verkehrs- und Tourismusvereine, aber auch Bahngesellschaften und seit der Wende ins 20. Jahrhundert die Touring- und Automobilclubs waren dabei die treibenden Kräfte.¹⁰¹

Neben den «normalen» Eisenbahnprojekten entstanden gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch Bergbahnen im engeren Sinne, die mittels neuer technischer Lösungen die topographischen Schwierigkeiten der Alpen bezwangen. «Schon früh zeigte sich, dass die Touristen die Schönheit der Berge nicht nur betrachten und erwandern, sondern auch «er-fahren» wollten.»¹⁰²

Die beeindruckende Landschaft in einem bequemen Zug zu durchfahren, machte sie einfacher erreichbar; gleichzeitig betrachtete man sie aus einer grösseren Distanz, eingerahmt durch das Fenster des Zuges. «Der Kauf eines Eisenbahnbilletts bedeutet dasselbe wie der Erwerb einer Theaterkarte.»¹⁰³ Die Berninabahn, konzipiert als eine Art Sommer-Tram mit möglichst wenigen sichtverstellenden Kunstbauten und grossen Panoramakurven, changiert in ihrer Betriebszeit irgendwo zwischen diesen Bergbahnen und einer Regionalbahn durch die Berge und war entsprechend mit ganz unterschiedlichen Problemen und Anforderungen konfrontiert.

4.1. Fremdenverkehr im Engadin und Puschlav

Wie andere Entwicklungen in der Schweiz, beispielsweise der Alpinismus, war auch der Beginn des Tourismus im Engadin kein rein schweizerisches Phänomen, sondern wurde im Gegenteil stark von internationalen Einflüssen geprägt. «Die infrastrukturelle Topologie [des 20. Jh.] war ebenso stark von der Absicht geleitet, Erholungsräume zu erschließen und zu bewahren. [...] Vor allem gilt dies für Bergregionen wie die Alpen, aber auch für Küsten, Bäder und Inseln.»¹⁰⁴ Dazu kam, dass im Engadin dank der vielen Auswanderer, die die Gewinne und Erfahrungen aus ihren florierenden Geschäften (insbesondere Kaffeehäuser und Konditoreien¹⁰⁵) wieder in ihrer Heimat zurückfliessen liessen, eine gewisse Finanzkraft vorhanden war, um in die aufkeimende Hotellerie zu investieren.

Wer die Verhältnisse nicht kennt, würde natürlich erwarten, in einem so abgelegenen Hochtal ziemlich dürftigen Verhältnissen zu begegnen. Die Früchte dieses Fleisses wurden dann häufig in der geliebten Heimat in festen, burgartigen Häusern niedergelegt, die noch heute den Grundstock der stolzen Dörfer bilden, die der Fremde nicht ohne Staunen betrachten kann. So konnte man im Engadin durch die Auswanderung eine Art von Lebensgenuss und ein gewisses Weltbürgertum vorfinden, noch ehe gute Verkehrswege dorthin existierten.¹⁰⁶

Der beginnende Ausbau der Strassen ab den 1820ern, der die Reise ins Engadin angenehmer machte, und das Erstarken der liberalen Bewegungen überall in Europa um 1830 führte dazu, dass in dem Hochtal die Nachfrage nach Unterkünften stieg und erste Gästezimmer eingerichtet wurden; 1831 wurde beispielsweise das Kurbad in St. Moritz gebaut. Zu Beginn der Entwicklung handelte es sich jedoch fast ausschliesslich um Sommertouristen.¹⁰⁷ Ab den 1860er-Jahren nahm aber auch der Wintertourismus deutlich zu, gefördert vor allem durch das verhältnismässig sehr milde Klima in den Wintermonaten. Ins-

¹⁰⁰ SWA ERW.G./Verkehr B 113, 125 Jahre Rhätische Bahn, S. 12.

¹⁰¹ LAAK: Fluss, 2018, S. 96.

¹⁰² BALTHASAR: Zug, 1993, S. 106.

¹⁰³ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 105.

¹⁰⁴ LAAK, Fluss, 2018, S. 95.

¹⁰⁵ Vgl. dazu z.B.: MICHAEL-CAFLISCH: Glocken, 2008.

¹⁰⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 113, TOBLER: Engiadina Terra Fina, S. 1–3.

¹⁰⁷ RUF: Generationen, 2010, S. 7–21.

besondere Wintergäste aus Grossbritannien zogen die Engadiner Sonne dem heimatlichen Nebel vor. Neben den Heilbädern in der Talsohle wurde dabei der Standort als Luftkurort zunehmend wichtig, wobei die Infrastruktur, Erreichbarkeit und medizinische Versorgung deutlich hinter dem Kurzentrum Davos zurückblieb. Entsprechend mussten sich die Hoteliers in St. Moritz selbst etwas einfallen lassen, um die Gäste im Winter zu unterhalten. Dabei orientierten sie sich vorwiegend an den Gewohnheiten ihrer englischen Gäste, und es entstanden erste Curlingbahnen, «bob runs», Eisfelder und weitere Sportanlagen.¹⁰⁸

St. Moritz entwickelte sich zum Winterdomizil für sportbegeisterte und sonnenhungrige Flachländer. Auf diese Weise löste sich das Bild von St. Moritz allmählich vom traditionellen Bäderkurort und von der Assoziation mit körperlichem Leiden. Ein Lebensgefühl von Sport, Unbeschwertheit, Gastfreundschaft und Kameradschaft war die Grundlage für die Entwicklung des Mythos St. Moritz.¹⁰⁹

Der aufkommende Tourismus verlangte schon bald nach zusätzlichen Arbeitskräften, auch wenn die meisten Pensionen und Hotels als Familienbetriebe geführt wurden.¹¹⁰ In diesem Zusammenhang kam es zu einer regelrechten Bevölkerungsexplosion durch Zuwanderung von Arbeitskräften aus dem In- und Ausland.¹¹¹ Abgesehen von der Bevölkerungszunahme zeigte sich die zunehmende Bedeutung des Tourismus auch in einer deutlichen Zunahme des regionalen Vermögens und Einkommens. Diese ersten Blüten des ganzjährigen Tourismus im Engadin legten einen Grundstein für denjenigen Wirtschaftszweig, der gewissermassen zum kleinsten gemeinsamen Nenner der Oberengadiner Wirtschaft werden sollte.¹¹² Dies zeigt sich nicht nur während der Blütezeiten des Fremdenverkehrs, sondern gerade dann besonders deutlich, wenn ihr Wegfall eine grosse Lücke hinterlässt und deutlich wird, wie krisenanfällig das



Abb. 10: Zug der Berninabahn, im Hintergrund der Palüglletscher, Albert Steiner, St. Moritz (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz, VA-66869).

Gewerbe ist.¹¹³ Die Einbrüche und Krisen, welche den Ersten und Zweiten Weltkrieg begleiteten, zeigen sich entsprechend deutlich im Erwerbsvolumen und der Bevölkerungsentwicklung des Engadins.¹¹⁴

Auch im Puschlav entstanden einige Pensionen und Hotels, das Tal blieb aber deutlich hinter der touristischen Entwicklung auf der anderen Seite des Berninapasses zurück. Von einer besseren Erschliessung durch die Berninabahn und dem grösseren Verkehrsaufkommen erhoffte man sich jedoch einen starken Triebmotor für die lokale touristische Entwicklung. So schreibt Else Spiller in ihrem kleinen Reiseführer zur Berninabahn im Jahr 1913:

Haben erst einmal die Touristen das lieblich – schöne Puschlav recht «entdeckt», dann werden sich da drüben überm Bernina, in dem milden, südlichen Klima, besonders zur Frühlings- und Herbstzeit, viele Pensionen öffnen und die Städer aufnehmen, die in der Stille und Schönheit von all dem Lärm und Getriebe ausruhen wollen. Auch der Bergfreund findet reiche Gelegenheit zu lohnenden Touren.¹¹⁵

¹⁰⁸ RUF: Generationen, 2010, S. 29–32.

¹⁰⁹ RUF: Generationen, 2010, S. 32.

¹¹⁰ KESSLER: Hotels, 1998, S. 18/26–28.

¹¹¹ Das Bevölkerungswachstum in St. Moritz betrug zwischen 1850 und 1930 beispielsweise ganze 1640%, von 228 auf 3968 Einwohner, Saisonarbeiter sind dabei noch nicht berücksichtigt. Siehe: KESSLER: Hotels, 1998, S. 18/19.

¹¹² KESSLER: Hotels, 1998, S. 17.

¹¹³ KESSLER: Hotels, 1998, S. 17/18.

¹¹⁴ KESSLER: Hotels, 1998, S. 22.

¹¹⁵ SWA ERW.G./Verkehr B 117, SPILLER: Bernina-Zauber, Vom Engadin ins Veltlin, Zürich 1913, S. 34.

Eine gewisse Rolle spielte das Südtal auch als Lebensmittellieferant für die zahlreichen Hotelbetriebe im Engadin, wobei das Puschlav dabei in ständiger Konkurrenz mit Italien stand.¹¹⁶ Die kargen, hart zu bewirtschaftenden Böden des Bergtales verlangten einen enormen Aufwand bei der Bestellung der Felder, sodass der Gemüseverkauf im Engadin sich oft finanziell nicht lohnte.¹¹⁷ Im Zweiten Weltkrieg wurde der Verkauf von landwirtschaftlichen Produkten zudem durch die Rationierung stark eingeschränkt, was bei der Berninabahn wiederum durch einen Rückgang bei den transportierten Gütern zu Buche schlug.¹¹⁸

Dass ein schnelles, sicheres Verkehrsmittel einer Tourismusregion einen enormen Standortvorteil verschaffte, wurde schon kurz nach dem Bau der ersten Linien deutlich.¹¹⁹ Dabei ging es neben der angenehmeren und sichereren Reise auch stark um eine bessere, das heisst schnellere Erreichbarkeit der Region. «Die Verkürzung von Reisezeiten und die mehr oder weniger bequeme Anreise waren Grundvoraussetzungen für einen Ausbau der Fremdenindustrie (*industrie des étrangers*), ein Ausdruck, der im 19. Jahrhundert ebenfalls zuerst in der Schweiz entstand.»¹²⁰ Diese Prozesse bedingten sich auch gegenseitig:

Die Erschliessung Graubündens durch die Eisenbahn, welche auf einigen Strecken die Postkutschen ersetzte, war gleichzeitig Resultat und Mittel der intensiven touristischen Bewirtschaftung von landschaftlichen und klimatischen Vorzügen, und sie war auch Ausdruck innerkantonaler Konkurrenz und Animositäten zwischen Regionen.¹²¹

Der Anschluss des Engadins an den Norden der Schweiz durch die Albulalinie unterstrich den Bedarf nach einer Verbindung nach Süden, was sich auch an der Vielzahl von Eisenbahnprojekten über verschiedene Pässe ablesen lässt. Das Projekt der Berninabahn faszinierte dabei aufgrund der zu überwindenden Hindernisse ganz besonders.

[N]icht durch, sondern über einen Hauptscheitelpunkt der Alpen legte sich im Revier des Berninamassivs die Schiene und der elektrische Draht; und aus zeitgenössischen Berichte ist zu erlesen, daß halb Europa dem interessanten Beginnen zuschaute und die Wette abschloß, ob das verwegene Experiment gelinge [...] Es darf als sicher angenommen werden, daß die Berninabahn, im Gegensatz zu den meisten andern alpinen Schienensträngen, von Anfang an eine gute öffentliche Meinung hatte.¹²²

Das Puschlav und die Berninabahn gingen gewissermassen eine symbiotische Beziehung ein. Entwicklungen, welche dem einen dienten, begünstigten in der Regel auch den anderen.

Gli ospiti delle «Ski-Ferien» sono giunti domenica scorsa, provenienti la maggior parte da Zurigo. [...] Ognuno comprende come un tal movimento di passeggeri non solo è di vantaggio per la Ferrovia, ma per tutto il paese, che così viene sempre più conosciuto e frequentato.¹²³

Die Ski-Feriengäste sind letzten Sonntag angekommen, die meisten von ihnen aus Zürich. [...] Jeder begreift, dass eine solches Passagieraufkommen nicht nur der Eisenbahn Vorteile bringt, sondern der ganzen Region, die so immer mehr bekannt und besucht wird.

Solche organisierten Reisen fanden insbesondere in den Krisenzeiten der 1930er-Jahre und auch während des Zweiten Weltkriegs statt. Grosse Mehreinnahmen brachten sie der Berninabahn nicht, dafür jedoch mehr Bekanntheit.

Der direkte finanzielle Ertrag ist zwar für uns nicht bedeutend, diese Reisen tragen aber dazu bei, unsere Bahn und die von ihr erschlossenen Naturschönheiten in weiten Kreisen bekannt zu machen und auch das Puschlav zu beleben, wodurch uns indirekte Vorteile erwachsen.¹²⁴

¹¹⁶ KESSLER: Hotels, 1998, S. 28.

¹¹⁷ GODENZI et al.: Puschlav, 1980, S. 63.

¹¹⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht, 1932, S. 3.

¹¹⁹ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 103.

¹²⁰ LAAK: Fluss, 2018, S. 96.

¹²¹ KESSLER: Hotels, 1998, S. 32.

¹²² SWA ERW.G./Verkehr B 117, 40 Jahre Berninabahn, Neue Bündner Zeitung, 7.4.1948.

¹²³ Il Grigione Italiano, 20.03.1935, S. 3.

¹²⁴ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht, 1932, S. 2/3.

Als Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen der Rhätischen Bahn, Pontresina und St. Moritz im Engadin, und dem Bahnhof der Ferrovia Alta Valtellina in Tirano erfüllte die Berninabahn einen Wunsch der Fremdenindustrie und stiess daher mit ihren Begehren auf eine Mitbenützung der bestehenden Bahnhöfe auf weitestgehend offene Ohren, auch wenn die regelmässige Erneuerung der Verträge sich später nicht immer unproblematisch gestaltete.¹²⁵

Als Verbindung nach Süden stand bei der Konzeption der Berninabahn die Anbindung an das italienische Eisenbahnnetz im Vordergrund, weshalb die Direktion der Bahn jeweils mit grossem Interesse die Entwicklung der Bahnlandschaft im Nachbarland verfolgte. Die Hoffnungen auf einen Ausbau des Netzes, beispielsweise durch den Bau einer Bahn zwischen Tirano und Bormio oder in Richtung Brescia und Gardasee wurden jedoch zumeist nicht erfüllt.¹²⁶

Die Fokussierung auf den Durchgangsverkehr mit Italien zeigt sich auch in der Gestaltung der Fahrpläne und der damit einhergehenden Priorisierung von Anschlüssen:

Nun haben wir [...] in Tirano Anschlüsse zu vermitteln, die für uns zudem wesentlich wichtiger sind als diejenigen in Pontresina, weil der Hauptdurchgangsverkehr sich zwischen den Oberengadinerstationen und Italien abwickelt. Fremde, die aus Italien kommen, reisen in Pontresina oder St. Moritz nicht durch, sondern halten sich, wenigstens einige Tage in den Oberengadinerortschaften auf. Das Gleiche gilt für Gäste, die nach dem Süden reisen.¹²⁷

In intensiven Verhandlungen mit der Ferrovia Alta Valtellina ebenso wie mit den italienischen Staatsbahnen konnte schliesslich erreicht werden, dass auch in Italien Verbindungen geschaffen wurden, die sich primär an Durchgangsreisende richteten und die deren Reisezeit deutlich verkürzten.

Wir haben uns bemüht, diesen Durchgangsverkehr durch möglichst günstige Gestaltung der Verbindungen zwischen Mailand und dem Stelvio einerseits und dem Engadin andererseits heranzuziehen, und haben erreicht, dass in der Richtung nach und von Mailand Schnellzüge eingeführt wurden, welche es ermöglichen, die Reise von Mailand nach St. Moritz in 7 ½ Stunden zurückzulegen, während der Weg über Chiavenna und Maloja nahezu 14 Stunden in Anspruch nimmt.¹²⁸

Das Verhältnis zu den anderen Bahnen war jedoch nicht immer ungetrübt. Funktionierte die Zusammenarbeit während wirtschaftlich erfolgreichen Perioden gut, gab es rasch Reibungspunkte, sobald der Fahrplan aufgrund sinkender Nachfrage reduziert werden musste. Dass die Fahrplankonferenzen in der Schweiz und Italien zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattfanden und die Teilnahme der Berninabahn nicht immer erwünscht war, führte zu weiteren Komplikationen.¹²⁹

Neben den teils zähen Verhandlungen über Anschlüsse stellte diese starke Abhängigkeit von anderen Bahnbetreibern, im Falle der Ferrovia Alta Valtellina auch von der politischen Entwicklung eines anderen Staates, ein ständiges Betriebsrisiko dar. Neben Schwierigkeiten in der Zollabwicklung waren vor allem Betriebsunterbrüche der benachbarten Bahnen eine Gefahr für den wirtschaftlichen Betrieb der Berninabahn:

Unsere Organe schätzen diesen Ausfall, der durch ein vollständiges Einstellen des durchgehenden Verkehrs von und nach Italien am Schluss der Hochsaison und während ungefähr 14 Tagen verursacht worden ist, auf mindestens Fr. 60'000. Dazu kommt noch, dass gegen Ende September und um Mitte Oktober neuerdings Störungen auf den Veltlinerbahnen eingetreten sind, welche den Verkehr nochmals von der Berninabahn ablenkten.¹³⁰

¹²⁵ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Erster Geschäftsbericht, 1906, S. 10.

¹²⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Vierter Geschäftsbericht, 1909, S. 2.

¹²⁷ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Graubünden bezüglich der Fahrplanentwürfe, 9.2.1933.

¹²⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Vierter Geschäftsbericht, 1909, S. 8.

¹²⁹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Zwanzigster Geschäftsbericht, 1925, S. 4.

¹³⁰ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Sechster Geschäftsbericht, 1911, S. 7.

Ihren Höhepunkt erreichten die Auswirkungen dieser Abhängigkeit während den Kriegsjahren. Aufgrund der teils monatelangen Grenzschiessungen war es den Mitarbeitern der Berninabahn nicht einmal gestattet, Unterhaltsarbeiten an Gleisen und Fahrleitungen vorzunehmen; diese mussten durch Arbeiter der Ferrovia Alta Valtellina geleistet werden.¹³¹ Entsprechend brachen sowohl die Gütertransporte als auch die Anzahl Passagiere drastisch ein, der Fahrplan musste stark reduziert werden.

4.2. Berninabahn: Hoffnungsträger und Sorgenkind

Schon in ihren Anfangszeiten war die Eisenbahn ein zentraler Faktor für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz, bis zu dem Punkt, dass die wirtschaftliche Zukunft der Nation direkt mit der Frage «Privat- oder Staatsbahn?» verknüpft wurde.¹³² Die Bemühungen einzelner Politiker, allen voran Alfred Eschers, ihren jeweiligen Kantonen einen Vorteil zu verschaffen, führten dazu, dass die Idee der Staatsbahn vorerst verworfen wurde. Doch bereits in den 60er-Jahren des 19. Jahrhunderts gab es erneute Forderungen, eine solche aufzubauen, da diese auch weniger grosse Zentren erschliessen würde. Diese in erster Linie durch die öffentliche Hand, also Gemeinden und Kantone finanzierten Bahnen sollten den Volksinteressen besser dienen als die Privatbahnen, die durch «gewinnsuchende Private oder ausländische Finanzmächte»¹³³ betrieben wurden. In einem stark verkleinerten Rahmen spielte die Entwicklung der Berninabahn diese grösseren Diskussionen des nationalen Eisenbahnbaus ein halbes Jahrhundert später erneut durch. Die privatwirtschaftlichen Träger des Bernina-Projekts waren nicht in der Lage, die Bedürfnisse der Bevölkerung nach einer stabilen Infrastruktur zu erfüllen, und wendeten sich hilfesuchend an den Staat. Dieser hatte zwar laut dem Eisenbahngesetz von 1852 keine gestaltende Funktion im Verkehrswesen, unterstützte jedoch eine Vielzahl von Projekten, wenn diese in Schieflage gerieten.¹³⁴ Das reichte von grosszügi-

gen Enteignungsgesetzen bis hin zur Krisenhilfe für in Schräglage geratene Privatbahnen.

Die Geschichte der Gründung der Centralbahngesellschaft zeigt, dass sehr früh auch öffentliche Gelder direkt zugunsten der privaten Eisenbahnen ausgeschüttet wurden. Solche Massnahmen wurden um so dringender, als nach der ersten Bauphase, welche von 1852 bis 1860 gedauert hatte, 14 von 16 Eisenbahngesellschaften defizitär waren.¹³⁵

Nach der ersten Eisenbahnwelle, die sich primär darum bemühte, die Schweiz an das internationale Bahnnetz anzuschliessen, folgte eine zweite Welle, die vor allem kleinere Städte erschloss. Man hatte in der Schweiz also bereits ausgiebig Erfahrungen mit krisenanfälligen Bahnprojekten. Dies hielt Spekulanten und Bahnpioniere jedoch nicht davon ab, auch nach der Jahrhundertwende immer neue, noch kühnere Bergbahnprojekte zu entwerfen, um damit auch Randregionen wie das Engadin zu erschliessen und wirtschaftlich besser nutzbar zu machen.

Der Ausbau der Eisenbahn war für den jungen Bundesstaat Schweiz ein Meilenstein, der das Gesicht des Landes veränderte. In einem wesentlich kleineren Rahmen fand dieser Schritt durch die Berninabahn auch im Puschlav statt, das sich nun auch kulturell und wirtschaftlich stärker Richtung Norden orientierte. Diese Tendenzen wurden durch die Isolation in Richtung Italien während den Kriegsjahren noch deutlich verschärft:

La lunga pace e il benessere di cui si godeva negli anni dell'anteguerra aveva quasi fatto dimenticare ai poschiavini di essere svizzeri: tutta la nostra vita sfociava allora nell'Italia. La chiusura del confine e le sempre accresciute e crescenti difficoltà doganali ci posero e ci pongono ora davanti al problema della nostra dipendenza completa dalla Confederazione. La gravità della nostra situazione venne compresa quando si volle interrompere il traffico ferroviario.¹³⁶

¹³¹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Zwölfter Geschäftsbericht, 1917, S. 2.

¹³² BALTHASAR: Zug, 1993, S. 29.

¹³³ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 36.

¹³⁴ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 49.

¹³⁵ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 50.

¹³⁶ Il Grigione Italiano, 19.2.1941.



Abb. 11: Zug am Lago Bianco, 1940er-Jahre (© Archiv RhB).

Der lange Frieden und das Wohlergehen in den Vorkriegsjahren hatten die Poschiaviner beinahe vergessen lassen, dass sie Schweizer sind: unser ganzes Leben orientierte sich an Italien. Die Schliessung der Grenze und die zunehmenden Zollschwierigkeiten stellten und stellen uns vor das Problem der vollständigen Abhängigkeit von der Eidgenossenschaft. Der Ernst unserer Lage wurde deutlich, als der Eisenbahnverkehr unterbrochen werden sollte.

Die Eröffnung der neuen Verbindung löste in der Bevölkerung grosse Begeisterung aus und schürte Hoffnungen. In den ersten Betriebswochen wurde ein riesiger Gästeansturm verzeichnet, und die Investitionen in den Bau schienen sich auszuzahlen.¹³⁷ Dieser unerwartete Zulauf war für die Bahn auch eine Herausforderung; gleich zu Beginn wurden Erweiterungen an den meisten Gleisanlagen und Stationen nötig.¹³⁸ Auch

zeigte sich bald, dass selbst für den Sommerbetrieb gewisse Schutzbauten nötig waren, insbesondere gegen Steinschlag entlang des Puschlaversees und auf der Strecke zwischen Miralago und Brusio. Da die Bahn keine eigene Mittel besass, sondern mit den Krediten der Basler Eisenbahnbank zu wirtschaften hatte, musste von Anfang an bei der Ausführung von Erweiterungen und Ausbesserungen gespart werden, was später nicht selten zu deutlichen Mehrkosten führte.¹³⁹ Mit den grossen, komfortablen Bahnverbindungen mit Speise- oder gar Schlafwagen und mit Schnellzügen, wie sie anderswo verkehrten, konnte die Berninabahn nie mithalten. Dafür hatte sie landschaftlich und baulich einiges zu bieten, sodass bereits die Reise mit ihr als touristisches «Highlight» gepriesen wurde:

Wem es darum zu tun ist, möglichst rasch das Land Italien zu erreichen, dem wird die Berninabahn keine grossen Dienste leisten, denn

¹³⁷ SWA ERW.G/Verkehr B 113, Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 5.

¹³⁸ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste

Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.

¹³⁹ SWA ERW.G/Verkehr B 117, KESSELRING: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, S. 17.



Abb. 12: Passagiere mit Skiern auf dem Perron II (Gleichstrom im Gegensatz zu Perron I mit Wechselstrom) in Pontresina, um 1920 (© Archiv RhB).

sie vermeidet alle langen, die Reise wohl verkürzenden, aber auch die Aussicht raubenden Tunnel, klimmt vielmehr in ganz beträchtliche Höhen, um dem Reisenden die reichen Schätze eines der schönsten Alpengebiete zu zeigen.¹⁴⁰

Dafür hatten die Bauingenieure vorgesorgt, als sie nicht nur die bauliche Machbarkeit, sondern auch die landschaftlichen Reize in die Streckenplanung einbezogen hatten, auch wenn dies teilweise bedeutete, eine schwierigere Linienführung zu priorisieren, zum Beispiel bei der Alp Grüm oder beim Hochplateau von Cavaglia.¹⁴¹ Dass diese Bemühungen sich gelohnt hatten, zeigen die zahlreichen Reiseberichte mit ihren enthusiastischen Landschaftsbeschreibungen voller Superlative:

Wie kaum eine andere Anlage lässt die Berninabahn den Reisenden den Reichtum gegensätz-

licher Landschaften, den ausgeprägten Wechsel der Höhe und des Klimas erleben. Von den herrlichen Seen des Engadins, diesem einzigartigen Hochtal, weg führt sie in eine immer engere, zerklüftet und verwegene Berglandschaft, um plötzlich bei Montebello den Reisenden am Fuß des Morteratsch-Gletschers vorbeizuführen und den Blick auf das nahe, herrliche Berninamassiv freizugeben. [...] Aber die mutige, gelbe Berninabahn klettert unentwegt weiter bis zur Höhe des einsamen Lago Bianco, wo sie, ohne zu verschnaufen, munter geradeaus fährt, um uns auf der Bergterrasse der Alp Grüm eine neue, herrliche Rundschau zu bieten [...] Und bevor man sich vom überwältigenden Eindruck dieser Landschaft, dieser Höhe und Weite erholt hat, führt einen die Bahn in unwahrscheinlicher, schwindelerregender Fahrt hinab ins Tal nach Poschiavo [...] hinaus nach Tirano, mitten ins gesegnete Weinland des Veltlins.¹⁴²

¹⁴⁰ SWA ERW.G./Verkehr B 117, TOBLER: Vom Engadin ins Veltlin mit der Berninabahn, Zürich 1909, S. 3.

¹⁴¹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, S. 2.

¹⁴² SWA ERW.G./Verkehr B 117, 50 Jahre Berninabahn, S. 17.

Auch wenn nach der Eröffnung der Bahn aufgrund der Anforderungen des Winterbetriebs zusätzliche Tunnels gebaut werden mussten, behielt die Direktion der Berninabahn die von ihr durchfahrene Landschaft im Blick und sorgte dafür, dass diese erhalten blieb. Die Erteilung einer Konzession an die Kraftwerke Brusio, die diese ermächtigte, den Lago Bianco höher zu stauen und ein Staubecken in der Pällü-Ebene anzulegen, um die Stromproduktion zu erhöhen, führte zu intensiven Verhandlungen. Es gelang der Berninabahn, eine übermässige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu verhindern.¹⁴³

Nach ersten erfolgreichen Versuchen mit einem durchgehenden Jahresbetrieb, der auch endlich eine wintersichere Verbindung in das ansonsten durch den Berninapass isolierte Tal versprach, «erklärten die Tal-schaften [...], ohne die Berninabahn überhaupt nicht mehr bestehen zu können. Die Forderung nach dem ganzjährigen Verkehr wurde zum einhelligen Postulat».¹⁴⁴ Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung des Puschlavs und die Zugehörigkeit zum Kanton und der Eidgenossenschaft war nun eng mit dem Fortbestehen der Berninabahn verbunden. Somit hatte die Berninabahn einen entscheidenden Schritt in Richtung «relevante Infrastruktur» gemacht. Ein Spezifikum dieser neuen Erschliessung war die Nutzung durch die breite Bevölkerung, im Gegensatz zu den gefährlichen Reisen mit der Postkutsche, die nur von einer geringen Anzahl Reisenden unternommen wurden.

Der Winterbetrieb, zumindest von Pontresina bis Alp Grüm, war aber nicht nur eine Forderung der betroffenen Bevölkerung, sondern auch ein Wunsch des zunehmenden Wintertourismus im Engadin. Dadurch bekam die Berninabahn eine zweite touristische Funktion. Neben dem Schnellzugverkehr aus dem Süden transportierte sie nun auch regional Wintersportler, die zu Skitouren aufbrachen oder von diesen heimkehrten. Dieses neue Zielpublikum erforderte erneut eine Anpassung der Fahrpläne: «Es hat sich die Notwendigkeit gezeigt, den Spörtlern ab Morteratsch etwas mehr Rückfahrtgelegenheit zu bieten, da dieselben nach Beendigung ihrer Touren möglichst rasch nach Pontresina bzw. St. Moritz zurückkeh-

ren möchten.»¹⁴⁵ Diese «Schön-Wetter-Züge», die nur unter bestimmten Umständen verkehrten, verlangten nach einer hohen Flexibilität des Personals und der Strecke, sodass in den ersten Jahren regelmässig Streckenausbauten und zusätzliche Optionen zur Zugskreuzung erstellt werden mussten.

Aufgrund von positiven Erfahrungen mit dem sogenannten «verkürzten Winterbetrieb» bis Bernina Hospiz, von wo eventuelle Durchgangsreisende mit der Postkutsche bis Poschiavo transportiert wurden, liebäugelte man bereits kurz nach der Eröffnung mit einem durchgehenden Verkehr, von welchem man sich auch einen rentableren Betrieb erhoffte:

Mehr und mehr drängt sich uns und allen denjenigen, die die Berninabahn näher kennen lernen, die Ueberzeugung auf, dass dieselbe ihre Aufgabe nur dann richtig erfüllen und den auf sie gesetzten Erwartungen nur dann vollkommen entsprechen kann, wenn es gelingt, den Durchgangsverkehr während des ganzen Jahres zu bedienen. Das Engadin entwickelt sich je länger je mehr zu einer Winterstation, welche während der Monate Dezember bis Februar einen gewaltigen Fremdenverkehr anziehen wird. Es kann kaum einem Zweifel unterliegen, dass dieser Verkehr durch den Winterbetrieb der Berninabahn einen neuen mächtigen Zuwachs erfahren, und dass auch ein guter Teil des jetzt schon bestehenden Personenverkehrs unserer Bahn zu gute kommen würde.¹⁴⁶

Die Bedeutung der Berninabahn als Teil einer internationalen Tourismusinfrastruktur nahm bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges ständig zu.¹⁴⁷ Dazu trugen Vereinbarungen mit anderen Bahnen in der Region, aber auch Teilnahmen an internationalen Tarifregelungen bei, die eine Reise ins Engadin auch aus dem Ausland vereinfachten.

Es besteht ferner direkte Personen- und Gepäckabfertigung mit den Schweizerischen Bundesbahnen und Privatbahnen, mit den Bayerischen

¹⁴³ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Einundzwanzigster Geschäftsbericht, 1926, S. 1.

¹⁴⁴ SWA ERW.G./Verkehr B 117, 40 Jahre Berninabahn.

¹⁴⁵ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an den Verwaltungsratsausschuss der BB bezüglich Winterfahrplan 1939, 4.8.1938.

¹⁴⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Fünfter Geschäftsbericht, 1910, S. 7.

¹⁴⁷ LARDI/SEMADENI: Puschlav, 1994, S. 105.

und Württembergischen Staatseisenbahnen, dem Comer- und Luganersee, sowie mit der Automobilgesellschaft Tirano-Bormio, Tirano-Edolo und Edolo-Ponte di Legno. Direkte Personenabfertigung mit der Drahtseilbahn Muottas-Muraigl. Rundreiseverkehr Frankreich–Schweiz und Anschlussbillette für Englische Reisegesellschaften.¹⁴⁸

Die baulichen Massnahmen, die für den sicheren Betrieb im Sommer wie im Winter nötig waren, führten dazu, dass die Bahn in den ersten Jahren nach der vollständigen Eröffnung weiterhin auf schwarze Zahlen warten musste. Erst ab 1913 ging es endlich aufwärts, bis diese Entwicklung mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs ein jähes Ende fand.

Die Einnahmen der ersten Monate des Jahres 1914 berechtigten zu den besten Hoffnungen, denen jedoch der Ausbruch des Weltkrieges ein Ende bereitere. Die kaum geordneten finanziellen Verhältnisse wurden dadurch neuerdings derart verschlimmert, dass wir während des Krieges mehrmals ernstlich vor der Frage der gänzlichen Betriebseinstellung und Entlassung des Personales standen.¹⁴⁹

Für die Berninabahn war die Schliessung der Grenze zu Italien in mehrerlei Hinsicht ein grosses Hindernis. Zum einen wurde dadurch der Fremdenverkehr empfindlich gestört beziehungsweise kam dieser fast vollständig zum Erliegen. Zum anderen fehlten nun aber auch Arbeitskräfte, die dringend benötigt wurden, um den wintersicheren Ausbau der Strecke voranzutreiben, den man erst im Jahr zuvor voller Zuversicht beschlossen hatte.

Von den 340 Mann wurde ein grosser Teil abgezogen und mit den italienischen Ausfuhrverboten fehlten die nötigen Lebensmittel. Die Umstände zwangen am 15. August 1914 zur Einstellung der Arbeiten. Damit bestand die Gefahr, dass Lawinen im kommenden Winter die unvollständigen Werke wieder zerstörten. Dank ausserordentlichen Anstrengungen inklusive Werbereisen durchs Veltlin ist es gelungen, zuerst 100,

später bis 250 Arbeiter zu mobilisieren. Mit der italienischen Regierung liess sich eine Ausfuhrbewilligung für die Versorgung ihrer Landesleute erwirken.¹⁵⁰

Diese Krise machte ein erstes Mal sehr deutlich, wie eng die Geschicke der Berninabahn mit jenen des Fremdenverkehrs und der Hotellerie im Engadin verwoben waren. Ohne den Touristenverkehr fiel eine zentrale Einnahmequelle der Bahn weg, sodass der weitere Betrieb ohne Subventionen nicht durchgeführt werden konnte.

Der Erste Weltkrieg hatte drastische Auswirkungen auf den Tourismus, der praktisch zum Erliegen kam. Weil sich das Veltlin auf Kriegsgebiet befand, verursachte der Grenzübertritt 1915/16 massive Einschränkungen im Personenverkehr. Zeitweise war der Übergang ganz gesperrt. Während 1913 noch über 300'000 Personen die BB benutzt hatten, sank die Frequenz bis 1915 auf knapp 75'000. Andererseits nahmen Rundholztransporte zu. Doch diese zusätzlichen Einnahmen konnten die Verluste bei weitem nicht kompensieren.¹⁵¹

Neben der Bedeutung für den Lokalverkehr und die Wirtschaft, auf welche ich im nächsten Kapitel näher eingehe, gab es auch touristische Gründe, die trotz des enormen Verlustes für einen Weiterbetrieb mit reduziertem Fahrplan sprachen:

Infolge des Krieges verliessen die Fremden Ende Juli panikartig das Engadin und das Tal entleerte sich innert wenigen Tagen vollständig. [...] Es war vorauszusehen, dass die Einnahmen im Winter 1914/15 nicht einmal zur Deckung der reinen Betriebskosten hinreichen würden; wir glaubten aber trotzdem den durchgehenden Betrieb aufrecht erhalten zu sollen. Die Hotels im Engadin hatten sich entschlossen, wenigstens teilweise für den Winter zu öffnen und wir wollten den Fremden, die trotz dem Kriege sich einfanden, unsere Bahn ebenfalls offen halten.¹⁵²

¹⁴⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, SPILLER: Bernina-Zauber, S. 47/48.

¹⁴⁹ StAGR VIII 16 L2, Schreiben des Verwaltungsrats der B.B. an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden 2.3.1920.

¹⁵⁰ BRÜNGGER/KELLER/MENGOTTI: Abenteuer, 2010, S. 84/85.

¹⁵¹ BRÜNGGER/KELLER/MENGOTTI: Abenteuer, 2010, S. 85.

¹⁵² SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Neunter Geschäftsbericht, 1914, S. 5.



Abb. 13: Haltestelle Alp Grüm mit einer Schneepflug-Lokomotive, 1928 (© Archiv RhB).

Nach Kriegsende kehrte die Schweiz nur langsam zur Normalität zurück. Der Prozess zog sich bis in die 1920er-Jahre hin. Zwar nahm der Verkehr nach der Grenzöffnung Italiens 1919 stetig zu, aber erst 1924 wurden wieder Verkehrsmengen gemessen, die an die Zahlen der Vorkriegszeit heranreichten.¹⁵³ Gründe dafür waren zum einen die erschwerten Grenzübertritte beziehungsweise die strikten Regelungen der italienischen Regierung, zum anderen eine allgemeine Schwäche ausländischer Währungen, die eine Reise in die Schweiz stark verteuerten.¹⁵⁴

Bei der Berninabahn begegnete man diesen Hindernissen durch die Abgabe vergünstigter Tickets an Sonntagen und zu bestimmten Feiertagen sowie einem Verkauf von Tickets gegen italienische Lire, sobald die Grenzformalitäten erleichtert worden waren.¹⁵⁵ Auch für die Angestellten der Hotels im Engadin boten die

reduzierten Preise die Gelegenheit, hin und wieder am Sonntag einen Ausflug ins Veltlin unternehmen zu können.¹⁵⁶

Eine Zunahme der Anzahl internationaler Reisegäste, die mit der Berninabahn unterwegs waren, liess erneut Hoffnungen wach werden, die Berninabahn endlich rentabel betreiben zu können. So schrieb der *Grigione Italiano* Anfang 1924:

L'abbiamo detto altre volte e lo ripetiamo; la ferrovia del Bernina è destinata ad un grande avvenire e la sua fortuna va strettamente legata a quella dell'Engadina. [...] Non è la terra, giacché la parte coltivabile del Cantone Grigione è ben poca, che darà prosperità al nostro montuoso Cantone, sibbene l'industria del forestiero.¹⁵⁷

Wir haben es früher bereits gesagt, und wir wiederholen es erneut: Die Berninabahn hat eine grosse Zukunft, und ihr Schicksal ist eng mit

¹⁵³ StAGR VIII 16 L1, MALÄR: Der Fahrplan der Bernina-Strecke einst und jetzt, S. 1/2.

¹⁵⁴ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Fünfzehnter Geschäftsbericht, 1920, S. 2.

¹⁵⁵ Il Grigione Italiano, 12.9.1923, S. 3.

¹⁵⁶ Il Grigione Italiano, 12.9.1923, S. 3.

¹⁵⁷ Il Grigione Italiano, 19.3.1924, S. 3.

jenem des Engadins verknüpft. [...] Nicht der Boden, denn die landwirtschaftliche Fläche im Kanton Graubünden ist klein, sondern die Fremdenindustrie wird unserem gebirgigen Kanton Wohlstand schenken.

Entsprechend genau wurden die Entwicklungen im Fremdenverkehr von den Redakteuren und Lesern und Leserinnen des *Grigione Italiano* verfolgt; die Betriebsergebnisse wurden ebenso wie Anzahl gefahrener Züge und transportierter Personen regelmässig publiziert.¹⁵⁸ Die Bedeutung des Tourismus für das Überleben der Bahn war vielen klar. «E dal movimento e dagli affari che in Engadina si verificano dipende il benessere e la vita della nostra ferrovia.»¹⁵⁹ Der Aufschwung in der zweiten Hälfte der Zwanziger brachte denn auch endlich eine Entspannung der Verhältnisse. Es wurden Schnellzüge eingeführt, die ab 1928 sogar mit Speisewagen verkehrten. Die Wagen, die von der deutschen Firma Mitropa betrieben wurden, erfreuten sich bei ihrer Einführung grossen Interesses, nicht nur wegen der Neuheit, sondern weil sie ein weiterer Ausdruck der Hoffnung auf ein erfolgreiches Fortbestehen der Berninabahn waren.

Col concorso di ammiratori e tecnici, sono stati inaugurati ufficialmente di questi giorni i nuovi vagoni-restaurant che circolano sui treni diretti della Ferrovia. [...] ci piace sottolineare i grandi progressi segnati della Ferrovia del Bernina nel dopoguerra.¹⁶⁰

In Begleitung von Bewunderern und Technikern wurden in diesen Tagen die neuen Speisewagen eingeweiht, die auf den direkten Zügen der Eisenbahn verkehren. [...] wir möchten die grossen Fortschritte unterstreichen, die die Berninabahn in der Nachkriegszeit gemacht hat.

Neben den Speisewagen, die aufgrund der Grenzbestimmungen einen separaten Küchenwagen benötigten, den man vor dem Grenzübertritt in Campocologno abhängen konnte, betrieb die Mitropa auch das Restaurant und Hotel auf der Alp Grüm.

¹⁵⁸ Vgl. z.B.: Il Grigione Italiano, 21.07.1920, S. 3.

¹⁵⁹ Il Grigione Italiano, 20.8.1924, S. 3. «Von den Aktivitäten und Geschäften im Engadin hängt das Bestehen und Wohlergehen unserer Eisenbahn ab.»

¹⁶⁰ Il Grigione Italiano, 16.1.1929, S. 3.

Auch daran lässt sich die starke internationale Vernetzung des Tourismussektors ablesen, dessen Infrastruktur auf die Bedürfnisse der multinationalen Besucherströme ausgelegt wurde. Dazu gehört auch der Ausbau der Anbindung in Tirano. Es gab nicht nur einen neuen Anschluss von Graubünden an die Schnellzüge zwischen Tirano und Mailand, sondern auch direkte Schlafwagenverbindungen nach Nizza in den Wintermonaten.¹⁶¹ Der Verkauf von Tickets wurde im Engadin auch dadurch angekurbelt, dass man diese direkt in grösseren Hotels vertrieb, um zusätzliche Ausflugstouristen für die Bahn zu gewinnen.¹⁶² Gegen Ende der 1920er-Jahre nahm schliesslich auch die Anzahl inländischer Touristen zu, ebenso wie die Zahl jener aus Deutschland.¹⁶³

Die Nachkriegshochkonjunktur, von der die Berninabahn wie der gesamte Tourismussektor stark profitierte, war jedoch nicht von langer Dauer. Die im Herbst 1929 ausbrechende Wirtschaftskrise und die damit einhergehende Inflation liessen allfällige Ersparnisse der Bevölkerung, vor allem aber der Unternehmen, dahinschmelzen.¹⁶⁴ Dies traf auch die Berninabahn hart. Die Hoffnung, durch den Winterbetrieb 1931/32 doch noch Einnahmen aus dem Fremdenverkehr zu generieren, zerschlugen sich ebenfalls. Die Übernachtungszahlen aus dem Oberengadin verdeutlichen einen markanten Rückgang im ganzen Tourismussektor, der 1932 einen ersten Tiefpunkt erreichte. Danach erholten sich die Zahlen langsam wieder, erreichten aber bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges nicht mehr die Werte von 1928/29.¹⁶⁵ Mit dem Aufstieg des Faschismus in den Nachbarländern brach der Fremdenverkehr schliesslich erneut zusammen. Trotz intensiven Bemühungen, die Berninabahn durch Vortragsreisen, Informationsbroschüren und andere Publikationen zu bewerben, fiel es zunehmend schwer, genügend Nachfrage zu generieren. So wurde in einer Sitzung des Verwaltungsrates vom 20. Dezember 1933 auf die Vortragsreisen des Direktors Zimmermann verwiesen, die im In- und Ausland auf grossen Anklang gestossen waren. Bei der «Wie-

¹⁶¹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, S. 2.

¹⁶² SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Neunzehnter Geschäftsbericht, 1924, S. 3.

¹⁶³ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht, 1927, S. 3/4.

¹⁶⁴ ROSSFELD/STRAUMANN: Wirtschaftskrieg, 2016, S. 46.

¹⁶⁵ KESSLER: Hotels, 1998, S. 21.



Abb. 14: Reisegruppe vor dem Triebwagen BCe 4/4 2, Poschiavo 1932 (© Archiv RhB).

derkehr besserer Zeiten» erhoffte man sich davon einen grossen Nutzen für die Bahn.¹⁶⁶ Man bemühte sich auch, durch spezielle Gruppentickets, beispielsweise für den Ski-Verein in Mailand, den Fremdenverkehr anzukurbeln, soweit dies die Umstände zuließen.¹⁶⁷

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zerschlug schliesslich alle Hoffnungen, den internationalen Tourismus wieder aufzurichten: «Es folgte der Zweite Weltkrieg und die Verkehrsstille.»¹⁶⁸ In der Sitzung des Verwaltungsrates der Berninabahn vom Juli 1940 ist von einem Einbruch der Einnahmen im Personenverkehr um 50 Prozent die Rede.¹⁶⁹ Trotz aller Bemühungen und Unterstützungen waren deutliche

Einsparungen unumgänglich, auch auf Kosten der Mobilität der lokalen Bevölkerung. «Der Sommerfahrplan 1940 sieht gegenüber des Sommerfahrplans 1939 eine Reduktion von 28'000 Zugkilometer vor!»¹⁷⁰ Die eben erst angeschafften Speisewagen blieben daraufhin ebenso wie ein Grossteil des Rollmaterials der Schnellzüge auf dem Abstellgleis stehen:

Als Italien dann am 14. Juni 1940 die Zeitverschiebung – also die Sommerzeit – einführte, gingen gute Anschlüsse verloren. Das veranlasste die BB, zwei Züge bereits in Campocologno enden zu lassen. [...] Abgesehen von Einzeleinsätzen als Sonderwagen für den Armee-Generalstab während des Zweiten Weltkriegs blieben die Saalwagen meist in Poschiavo abgestellt.¹⁷¹

¹⁶⁶ StAGR VIII 16 L2, Protokoll der 79. Sitzung des Verwaltungsrates der Berninabahn, 20.12.1933.

¹⁶⁷ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 128. Sitzung des Ausschusses, 15.12.1934.

¹⁶⁸ SWA ERW.G/Verkehr B 117, Basel und die 50jährige Bernina-Bahn, Basler Nachrichten, 1.7.1958.

¹⁶⁹ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 96. Sitzung des Verwaltungsrates, 7.5.1940, S. 2.

¹⁷⁰ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an den Verwaltungsrat der BB bezüglich des Sommerfahrplans 1940, 11.1.1940.

¹⁷¹ BRÜNGGER/KELLER/MENGOTTI: Abenteuer, 2010, S. 112/113.

Dennoch erlosch der Tourismus in den Kriegsjahren nicht vollständig, er verlagerte sich vielmehr von den internationalen Gästen hin zu einem vermehrt innerschweizerischen Tourismus. Diese Entwicklung wurde von der Berninabahn, ebenso wie von der RhB und der SBB sowie dem Tourismusverein Poschiavo, mit organisierten Gruppenreisen gefördert.

Grazie all'intensa opera di propaganda svolta dalla «Pro Poschiavo» in unione colla Ferrovia del Bernina, migliaia di confederati hanno visitato la nostra bella valle negli scorsi anni. La nostra azione di propaganda serve quindi anche ad intensificare le nostre relazioni coi concittadini d'oltre Bernina, a far conoscere sempre più questo nostro estremo lembo di terra elvetica ed a suscitare maggiore comprensione per i nostri bisogni, siano essi di carattere materiale o culturale.¹⁷²

Dank den intensiven Werbebemühungen durch «Pro Poschiavo», zusammen mit der Berninabahn, haben Tausende von Eidgenossen unser schönes Tal in den letzten Jahren besucht. Unsere Werbeaktionen tragen so auch dazu bei, unser Verhältnis zu unseren Mitbürgerinnen und Mitbürgern jenseits des Bernina zu stärken, unsere abgelegene Region der Schweiz bekannter zu machen und ein grösseres Verständnis für unsere Bedürfnisse, seien sie materieller und kultureller Art, zu schaffen.

Davon erhoffte man sich nicht nur eine Stärkung des Tourismussektors, sondern auch ein stärkeres Verständnis für die eigene Lage, politisch, kulturell und geographisch, getreu dem Ausruf des deutschen Nationalökonomen Karl Knies¹⁷³ «Reisen ist Lernen.»¹⁷⁴

Angesichts der geschlossenen Grenze zu Italien bereisten viele Schweizer das Puschlav auch, um einmal einen Blick über die italienische Grenze zu werfen und wenigstens so etwas «Italianità» zu schnupern: «Quasi tutti si portarono fino al confine, tanto per poter dire: abbiamo veduto l'Italia.»¹⁷⁵ Auch spe-

ziell reduzierte Ferienbillette wurden ausgestellt, um das inländische Reisen zu fördern.

Dank dem Ferienabonnement, mit welchem Billette zur halben Taxe bezogen werden konnten, hat sich der Personenverkehr mit Schweizergästen besser ausgelassen, als voraus zu sehen war. [...] Das Puschlav hatte seit Eröffnung der Bahn noch nie einen so regen Verkehr aus der übrigen Schweiz gehabt, wie letzten Sommer.¹⁷⁶

Reisen wurde während und noch stärker noch nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung für die breite Masse, und die Eisenbahn spielte dabei eine zentrale Rolle. «Ihre Bedeutung für die Entstehung und der modernen, mobilen Reisegesellschaft kann kaum überschätzt werden.»¹⁷⁷

Obwohl der Bau der Berninabahn im Grossen und Ganzen begrüsst wurde, weckte er auch Ängste. Zum einen stellte das neue Verkehrsmittel aufgrund der schieren Grösse und Masse der Fahrzeuge und der bis dahin unbekannten Geschwindigkeit eine Bedrohung für die anderen Verkehrsteilnehmer dar, vor allem dort, wo Kantonsstrasse und Bahntrasse eng beieinander verliefen. Etwas spezifischer waren die Sorgen der italienischsprachigen Bevölkerung, durch einen Bahnbetreiber von ausserhalb einer «Germanisierung» unterworfen zu werden. Dass diese Sorge nicht völlig unbegründet war, lässt sich an den Konsequenzen des Ausbaus der RhB ablesen: mit der Einführung der Eisenbahn verschoben sich die Sprachgrenzen zwischen den deutsch- und romanischsprachigen Regionen deutlich zugunsten des Schweizerdeutschen.¹⁷⁸ Ähnliche Entwicklungen liessen sich auch in anderen Kantonen beobachten, allen voran dem Wallis. Im Falle Graubündens führte die Anschliessung der Eisenbahn von Norden her dazu, dass sich die wirtschaftliche und soziale Orientierung des Kantons von Süden nach Osten verschob.¹⁷⁹ Die Diskussion über die Gefahren einer Germanisierung wurde auch im *Grigione Italiano* geführt, wobei zahlreiche Wortführer das Risiko als gering einschätzten:

¹⁷² Il Grigione Italiano, 2.9.1942, S. 3.

¹⁷³ Art. «Knies, Karl», Neue Deutsche Biographie, Online.

¹⁷⁴ KNIES, 1853, zitiert nach: BALTHASAR: Zug, 1993, S. 111.

¹⁷⁵ Il Grigione Italiano, 17.6.1942, S. 2. «Fast alle reisten bis zur Grenze, nur um danach sagen zu können: Wir haben Italien gesehen.»

¹⁷⁶ StAGR VIII 16 L4, Betriebsbericht des III Quartal 1941 der BB, 30.12.1941.

¹⁷⁷ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 111.

¹⁷⁸ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 39.

¹⁷⁹ BALTHASAR: Zug, 1993, S. 39.



Abb. 15: Schnellzug mit Speisewagen in der Stablini-Kurve, zwischen 1929 und 1934 (© Archiv RhB).

«Quanto al pargermanismo [sic] il pericolo è assolutamente fantastico. Nelle nostre Valli i confini etnografici e fisici sono così ben definiti cho non v'è nessunissimo pericolo di germanizzazione; la ferrovia Bernina non ha tedeschizzato un solo italiano.»¹⁸⁰ Inwiefern diese Prognosen zutrafen, gilt es noch zu erforschen.

Neben den Ängsten der lokalen Bevölkerung, wortwörtlich «abgehängt» zu werden, stellten vor allem Diskussionen über die Fahrplangestaltung und die Ticketpreise ständige Reibungspunkte dar, ebenso wie die Subventionierung der Bahn in Krisenzei-

ten. So schrieb die Gemeinde Poschiavo 1927 nach Chur:

Zu unserem Bedauern können wir uns des Eindruckes nicht erwehren, dass die B.B. der Talschaft Poschiavo am Südabhange des Bernina nicht immer mit dem gewünschten Entgegenkommen begegnet, trotzdem gerade die Gemeinde Poschiavo den Begehren der B.B. stets bereitwilligst Folge leistet. – Es scheint, dass die Berninabahn, wie sich schon die Konzessionäre Frotè u. Westermann einmal äusserten, für den durchgehenden Fremdenverkehr zwischen Italien und dem Engadin, nicht aber für den Lokalverkehr zwischen unseren Ortschaften und Weilern erstellt worden ist!¹⁸¹

¹⁸⁰ Il Grigione Italiano, 9.12.1910, S. 2. «Das Risiko der Germanisierung ist reine Fiktion. In unserem Tal sind die ethnographischen und physischen Grenzen so klar definiert, dass es kein Risiko der Germanisierung gibt; die Berninabahn hat keinen einzigen Italiener germanisiert.»

¹⁸¹ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Comune di Poschiavo an das Bau- und Forstdepartement des Kantons Graubünden bezüglich Zusammenlegung der Haltestellen, 15.7.1927.

Besonders deutlich wird dies bei den Verhandlungen über allfällige Zwischenhalte der Schnellzüge in Poschiavo. Dieser wurde von den Puschlaver Gemeinden gewünscht, um zu verhindern, dass die Gäste das Tal lediglich durchfahren, ohne jedoch einen Aufenthalt einzulegen. Beispielsweise sollte der 1929 neu eingerichtete Schnellzug, der als Anschluss auf den italienischen Schnell- und Luxuszug Milano-Tirano diente, ohne Zwischenhalte direkt ins Engadin weiterfahren. Dagegen regte sich Widerstand, der zumindest einen Halt in Poschiavo forderte – jedoch vergeblich.¹⁸² Der zunehmende Strassenverkehr verstärkte diese Konflikte noch, da die Berninabahn ihren Fokus auf die Schnellzüge verstärkte, um der wachsenden Konkurrenz zu begegnen: «[Es ist] zweifellos richtig, dass die Unternehmung angesichts der Automobilkonkurrenz im Verkehr zwischen dem Engadin und dem Veltlin ein grosses Interesse daran hat, den Durchgangsverkehr anzuziehen [...] und dass hierzu die Führung guter Schnellzüge unerlässlich ist.»¹⁸³

5. Poschiavo–Chur: Lokaler Lebensnerv

Grosse Hoffnungen setzten nicht nur die Hoteliers im Engadin in die neue Bahn, sondern auch die Bevölkerung der erschlossenen Gemeinden, vor allem südlich des Passes. Neben einer grossen Zunahmen an lokalen Arbeitsplätzen war für das Puschlav vor allem die Anbindung an den Rest der Schweiz ein zentraler Punkt. Dies ist auch einer der wichtigsten Gründe, weshalb die Berninabahn nicht wie andere touristische Projekte, beispielsweise die Rigi-Scheidegg-Bahn,¹⁸⁴ aufgegeben wurde, obwohl sie sich finanziell über einen Grossteil ihrer Betriebszeit als enormes Verlustgeschäft für alle Beteiligten erwies.

In diesem besonderen Falle aber steht nicht der «Wert» in Geld ausgedrückt im Vordergrund, sondern die Werte, die geschaffen wurden, um ein «verlorenes Tal», einst eine der ärmsten Re-

gionen, der gesamten Heimat «Schweiz» näherzubringen. Sicher, für die Aktionäre stand der Ertrag im Vordergrund. Aber das Werk trug und trägt ganz andere Zinsen.¹⁸⁵

5.1. Wirtschaftliche Infrastruktur

Auch wenn die lokale Bevölkerung nicht die primäre Zielgruppe der Berninabahn darstellte, war eine Unterstützung des Lokalverkehrs eine der Bedingungen für die Zustimmung der beteiligten Gemeinden. So wurde den Einwohnern des Puschlavs und des Oberengadins bis zu 40 Prozent Taxermässigung zugestanden, um den Lokalverkehr zu beleben.¹⁸⁶ Damit fiel nicht nur der Pendelverkehr der Arbeitnehmer im Engadin deutlich günstiger aus, sondern es sollte auch die lokale Wirtschaft durch die günstigen Transporttarife angekurbelt werden.

Der Einbruch des Fremdenverkehrs durch die Grenzschliessungen in den Kriegsjahren stellte die Betreiber der Berninabahn vor grosse finanzielle Herausforderungen, eröffnete aber gleichzeitig auch neue Betätigungsfelder und stärkte einzelne lokale Interessen:

Nachdem sich die Pläne einer Ausrichtung nach Süden mit dem Ersten Weltkrieg zerschlagen hatten, wartete eine neue Aufgabe auf die Berninabahn. Mit der Schliessung der Grenze zu Italien (Tirano gehörte zur Ortler-Frontzone) lastete die Versorgung des Puschlavs vollständig auf dem schmalen Schienenstrang. Der Winterbetrieb wurde zum unbedingten Erfordernis; die einstige Touristenbahn übernahm die Aufgabe eines öffentlichen Verkehrsmittels. Die ganzjährige Offenhaltung war nicht mehr eine Frage der Rentabilität, sondern der wirtschaftlichen und militärischen Anbindung des Puschlavs an die Schweiz.¹⁸⁷

Dieser Rollenwechsel wurde durch militärische Forderungen zusätzlich gestützt, sodass eine Kündigung aller Mitarbeiter 1915 wieder zurückgenommen werden konnte, ohne dass Entlassungen nötig

¹⁸² StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz an das Eidgenössische Militärdepartement bezüglich eines Schnellzugs Milano–St. Moritz, 13.4.1929.

¹⁸³ StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahndepartements an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1929, 13.4.1929.

¹⁸⁴ Vgl. dazu: INÄBIT: Rigi-Scheidegg-Bahn, 1999.

¹⁸⁵ JEANMARIE: Diesel-Triebfahrzeuge, 1987, S. 4.

¹⁸⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Dritter Geschäftsbericht, 1908, S. 6/7.

¹⁸⁷ PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 10.

wurden.¹⁸⁸ «Die Bahnverbindung erwies sich aber als dringendes Bedürfnis für die Armeeleitung wie für die Versorgung des Puschlavs, das sonst zeitweise völlig von der Nordseite abgeschnitten und unheimlich schwierig zu verproviantieren gewesen wäre.»¹⁸⁹ Auch wenn die Berninabahn im Gegensatz zu dampfbetriebenen Bahnen einen leichten finanziellen Vorteil genoss – den Schritt zur Nutzung der Wasserkraft hatte man im Puschlav bereits im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts getan – wurden dennoch harte Sparmassnahmen notwendig. Immerhin konnte der Betrieb trotz Wegfall der internationalen Gäste und der relativ geringen Mobilität der einheimischen Bevölkerung in eingeschränktem Umfang aufrechterhalten werden.¹⁹⁰ Der Betrieb der Bahn wurde zu einer militärischen und damit nationalen Notwendigkeit, was nicht zuletzt bei den regelmässigen Bitten um finanzielle Unterstützung herausgestrichen wurde:

[Es] ist ja nur die Bedingung daran geknüpft, dass wir die Bahn für Militärzüge offen halten. Sie wissen aber, dass wir im Interesse des Landes den vollen Betrieb durchführen möchten; und dies wird nur möglich sein, wenn ich den Banken ein Entgegenkommen des Kantons durch eine namhafte Subvention zusichern kann.¹⁹¹

Noch deutlicher wurde die Bahn zu einer kantonalen Unternehmung, da sich die betroffenen Gemeinden mehrfach eindringlich an den kleinen Rat wendeten: «[...] indem sie [die Gemeinden Poschiavo und Brusio] in eindringlicher Weise auf die grosse Bedeutung, die der Berninabahn unter den obwaltenden Zeitverhältnissen für die Versorgung des Puschlaverals zukommt, aufmerksam machen. Sie appellieren an die eidgenössische und die bündnerische Solidarität und bitten um die Zubilligung einer kantonalen Subsidie.»¹⁹²

¹⁸⁸ SWA ERW.G/Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, S. 2.

¹⁸⁹ StAGR VIII 16 L2, Schreiben des Verwaltungsrats der B.B. an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden 2.3.1920.

¹⁹⁰ StAGR VIII 16 L1, MALÄR: Der Fahrplan der Bernina-Strecke einst und jetzt, S. 1.

¹⁹¹ StAGR VIII 16 L2, Brief des Verwaltungsrats der Bernina-Bahn an den Regierungsrat Vonmoos bezüglich Subventionen, 3.11.1915.

¹⁹² StAGR VIII 16 L2, Auszug aus dem Protokoll des Kleinen Rates des Kantons Graubünden 11.9.1916.

Die Notwendigkeit regelmässiger finanzieller Unterstützung durch den Bund und den Kanton zur Aufrechterhaltung der militärisch und zivil unentbehrlichen Infrastruktur Eisenbahn initiierte einen Prozess der langsamen «Verstaatlichung». Nicht zuletzt das Element der Gemeinschaft, des Anschlusses, stand dabei in den Verhandlungen an zentraler Stelle und wurde immer dann bemüht, wenn man sich finanzielle Unterstützung von der «öffentlichen Hand» erhoffte.

Neben der Gewährleistung von Schutz durch das Militär und die Polizei ist der Auf- und Ausbau von Infrastrukturen bis heute der zentrale – und im Grundsatz meist unwidersprochen gebliebene – Aufgabenbereich der öffentlichen Hand geblieben. [...] Dabei verschoben sich die Schwerpunkte im Laufe der europäischen Geschichte tendentiell: Von repräsentativen Einrichtungen, die vornehmlich der Demonstration von Herrschaft dienten, ging der Trend hin zu eher alltagsnützlichen Einrichtungen, die sich vornehmlich durch ihren Funktionswert legitimierten.¹⁹³

Dies gilt auch für jene Elemente der Infrastruktur, die wie die Berninabahn als private Unternehmungen ihren Anfang nahmen und später vermehrt auf Unterstützung und Regulation durch staatliche Stellen zurückgriffen. Die Berninabahn ist somit ein Beispiel für eine allgemeine Tendenz der Verstaatlichung von Infrastrukturen, wie sie zwischen 1880 und 1960 stattfand. Damit versuchte man auch einer Rosinenpickerei der privaten Unternehmen entgegenzuwirken, für die Randgebiete wenig interessant waren, weshalb diese nur minimal versorgt wurden.¹⁹⁴

Die lokale Wirtschaft profitierte von einer intensiven Zusammenarbeit mit der Berninabahn. So wurden beispielsweise Zugangsgleise für das Asbestwerk oder den Steinbruch zu günstigen Preisen angelegt, um den Export dieser Produkte zu fördern. Insbesondere vom Winterbetrieb erhoffte man sich zusätzliche Vorteile.

Il corrente anno 1913 segnerà un'epoca importante nella storia del suo sviluppo. Da semplice ferrovia turistica come era stata ideata ai suoi

¹⁹³ LAAK: Fluss, 2018, S. 165–173.

¹⁹⁴ LAAK: Fluss, 2018, S. 165–173.

primordi essa tenterà di assurgere a ferrovia commerciale guadagnando in potenzialità non-ché in importanza pelle Valli ch'essa percorre, introducendo il servizio continuo annuale su tutta la sua linea.¹⁹⁵

Das laufende Jahr 1913 markiert eine wichtige Etappe in der Geschichte ihrer Entwicklung. Aus einer einfachen Touristenbahn, wie sie anfangs konzipiert worden war, versucht sie nun, sich zu einer kommerziellen Bahn zu entwickeln, die in den von ihr durchquerten Tälern sowohl an Potenzial als auch an Bedeutung gewinnen wird, indem sie einen kontinuierlichen Jahresbetrieb auf ihrer gesamten Strecke einführt.

Wirtschaftlich diente die Berninabahn nicht nur den Industriebetrieben im Puschlav, sondern sie war auch die effizienteste Verbindung zwischen dem Engadin und dem Veltlin, zwei Regionen, die als Produzent (Veltlin) und Abnehmer (Engadin, und in geringerem Umfang auch das Puschlav) stark aufeinander angewiesen waren.¹⁹⁶ Während des Ersten Weltkrieges waren es nicht zuletzt die Weinhändler, die sich vehement für den Weiterbetrieb der Berninabahn einsetzten, zum einen, weil die Lagerbedingungen im Veltlin nicht günstig waren, zum anderen, weil kaum Ausweichrouten bestanden. Eine Einfuhr über Chiavenna oder den Gotthard wäre kaum zu bewerkstelligen gewesen, und die für die Pferdefuhrwerke nötigen Pferde waren alle durch den Militärdienst in Anspruch genommen. So schrieb der Weinhändler-Verband Chur an das Departement des Innern des Kanton Graubünden:

Wir haben die vollste Zuversicht, dass Ihre hohe Behörde, sowie der hochlöbl. Grosse Rat die absolute Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Weiterbetriebs der B.B. zu erkennen & ihr daher die hiezu notwendigen Mittel gewähren werden, selbst wenn es sich um ein grösseres, finanzielles Opfer, das durch den Krieg verursacht worden ist, für den Kanton handeln sollte.¹⁹⁷

¹⁹⁵ Il Grigione Italiano, 18.6.1913, S. 1.

¹⁹⁶ GODENZI et al.: Puschlav, 1980, S. 12.

¹⁹⁷ StAGR VIII 16 L2, Schreiben des Bündnerischen Weinhändler-Verbands Chur an das Departement des Innern des Kantons Graubünden, 9.4.1918.

Auch mit den Landwirten, der grössten Berufsgruppe im Puschlav, kam die Berninabahn nach längeren Verhandlungen zu einer Übereinkunft, die einen Tiertransport mit der Berninabahn ermöglichte. Anfangs lehnte die Direktion der Bahn einen solchen ab, da dies Mehraufwand für die Reinigung des Rollmaterials und eine zusätzliche Belastung des ohnehin stark ausgelasteten Fuhrparks bedeutet hätte. Die Einführung des Winterbetriebs der Berninabahn hatte jedoch zur Folge, dass die Strasse in den schneereichen Monaten gar nicht mehr unterhalten wurde, sodass die Bahn die einzige Möglichkeit zum Transport von lebenden Tieren darstellte. Durch die neue Vereinbarung konnten Viehmärkte im nahen Veltlin oder auch im Engadin deutlich schneller und günstiger erreicht werden.

Auf dem Gebiet des Transport- und Tarifwesens ist die wichtigste Änderung, welche im Berichtsjahre eingetreten ist, die versuchsweise Einführung des Transportes lebender Tiere auf der Strecke St. Moritz – Poschiavo zu verzeichnen. Die Vervollständigung des Wirkungskreises unserer Transportanstalt im Sinne der Übernahme des Viehverkehrs bildet ein seit langer Zeit bestehendes Begehren der an der Berninabahn interessierten Bevölkerung.¹⁹⁸

5.1.1. Gefährdete Arbeitsplätze

Die grösste wirtschaftliche Bedeutung im Puschlav erfuhr die Berninabahn schliesslich, zusammen mit den Kraftwerken Brusio, als Arbeitgeber. Entsprechend gross war das Interesse der Bevölkerung an den Entwicklungen rund um die Berninabahn. Das Gespenst einer drohenden Schliessung zieht sich durch sämtliche Krisenjahre, und mehr als einmal wurde die Forderung nach einer endgültigen Lösung laut.

È stato dimostrato ad evidenza, e il popolo di Poschiavo ben riconosce come la nostra ferrovia ha un'importanza vitale per le nostre vallate; importanza commerciale, economica, sanitaria, finanziaria e non ultima nazionale. Ma come possono essere salvaguardati i no-

¹⁹⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Siebter Geschäftsbericht, 1912, S. 12.



Abb. 16: Bedienungspersonal und Arbeiter vor der Dampfschneesleuder, 1911 (© Archiv RhB).

stri interessi se ogni anno, quando l'inverno si trova alle porte, proprio quando si sente più vivo il bisogno del nostro collegamento col rimanente del cantone, la ferrovia si vede obbligata dalla strettezze finanziarie a prendere tutte le disposizioni per cessare l'esercizio??? [...] Comuni e Cantone decisero, e ciò in ossequio a ripetuti insistenti desideri, che fossero iniziate immediatamente trattative per assicurare permanentemente od almeno per una serie di anni l'allacciamento attraverso il Bernina.¹⁹⁹

Es wurde hinlänglich gezeigt, und die Bevölkerung von Poschiavo ist sich dessen wohl bewusst, dass unsere Eisenbahn für unser Tal von lebenswichtiger Bedeutung ist. Eine kommerzielle, wirtschaftliche, gesundheitliche, finanzielle und nicht zuletzt nationale Wichtigkeit. Aber wie können unsere Interessen geschützt

werden, wenn jedes Jahr, wenn der Winter vor der Tür steht und wir die Notwendigkeit unserer Verbindung zum restlichen Kanton am meisten spüren, die Eisenbahn aus finanzieller Not den Betrieb einstellen muss? [...] Die Gemeinden und der Kanton haben auf wiederholten und eindringlichen Wunsch hin beschlossen, dass sofort Verhandlungen aufgenommen werden müssen, um eine ganzjährige Verbindung über den Bernina zu gewährleisten, wenigstens für ein paar Jahre.

Als Arbeitgeber im Tal boten die Berninabahn und das Kraftwerk, im Tal auch Forze Motrici genannt²⁰⁰, neben der Landwirtschaft eine der wenigen Erwerbsmöglichkeiten im Tal und damit eines der Mittel gegen das nach wie vor bestehende Problem der Abwanderung.²⁰¹

¹⁹⁹ Il Grigione Italiano, 22.2.1922, S. 3.

²⁰⁰ Società storica Val Poschiavo, Novecento.

²⁰¹ Il Grigione Italiano, 23.4.1913, S. 1.

Die Bedeutung dieser lokalen Arbeitsplätze trat vor allem dann deutlich zu Tage, wenn diese plötzlich verloren zu gehen drohten: «[S]e non avessimo il lavoro che procura a molte famiglie sia la Ferrovia che le Forze Motrici ci troveremmo in piena disoccupazione. Il resto dell'anno ancora c'è da fare, ma l'inverno nulla di nulla.»²⁰² Im Herbst 1914 entschied man sich trotz massiver Einbussen, den Betrieb auch im Winter aufrechtzuerhalten, nicht zuletzt, weil sonst das gesamte Personal hätte entlassen werden müssen. Im selben Zeitraum 1915 waren die Reserven der Bahn jedoch derart erschöpft, dass an ein Weiterbetreiben der Linie ohne Unterstützung durch Gemeinden, Kanton und Bund nicht mehr zu denken war.

Eine gewisse Bedeutung hatte neben den Arbeitsplätzen auch die militärische Versorgung des Puschlavs, vor allem mit Lebensmitteln, die zuvor in erster Linie aus dem benachbarten Veltlin gekommen waren.²⁰³

Obwohl die Konzession keinen Winterbetrieb vorsah und in den verkehrsschwachen Kriegsjahren kein ausreichender Bedarf dafür bestand, verlangte das Militärdepartement trotzdem die Aufrechterhaltung des durchgehenden Jahresbetriebs. Militär, Kanton, die Gemeinden Poschiavo und Brusio, Post und RhB sprachen dafür 1915 und 1916 Unterstützungsbeiträge.²⁰⁴

Die drohende Entlassung aller Mitarbeiter blieb während der ganzen Kriegsjahre ein Damoklesschwert, das vor allem über dem stark defizitären Winterbetrieb schwebte.

Wir entschlossen uns dennoch nach reiflicher Überlegung aus den gleichen Gründen wie in den beiden Vorjahren den Betrieb weiterzuführen, bis die Ereignisse im Dezember uns dazu nötigten, entweder den Betrieb einzustellen oder von den Interessenten vermehrte Hilfe zugesagt zu erhalten. Seitens der Armeeleitung und der kantonalen Regierung, welche die Not-

wendigkeit der Bahnverbindung erkannten, ist alsdann unsern Gesuchten in verdankenswerter Weise entsprochen worden.²⁰⁵

Trotz der teilweise sehr unsicheren Arbeitslage und der Sparmassnahmen der Bahndirektion, die sich auch auf Löhne, Teuerungszulagen und die Beschaffung von Arbeitskleidung auswirkten, schien das Verhältnis zwischen Direktion und Personal in den meisten Fällen ein sehr gutes gewesen zu sein. So beteiligte sich das Personal der Berninabahn nicht am Landesstreik²⁰⁶ (im Gegensatz zum Personal der RhB) und in den Jahresberichten der Direktion finden sich überwiegend positive Worte für die Arbeit ihrer Angestellten: «Wir können wiederum mit Genugtuung feststellen, dass das Verhältnis zwischen Verwaltung und Personal sehr gut ist und dass das Personal seinen zeitweise nicht leichten Dienst mit grossem Eifer und Verständnis versieht.»²⁰⁷ Inwiefern der Eindruck der Direktion von der Belegschaft geteilt wurde, wäre eine eingehendere Betrachtung wert, die an dieser Stelle leider nicht geleistet werden kann.

Eine erneute Kündigung drohte den Angestellten auf den Winter 1921/22. Sie wurde erst abgewendet, als von der Regierung in Chur weitere Unterstützungsgelder gesprochen wurden. Ihre Rolle als relevanter Arbeitgeber in der Region wurde von der Berninabahn also auch in die Waagschale geworfen, wenn es darum ging, den Weiterbetrieb der Linie zu gewährleisten:

Da hiedurch das ohnehin schon grosse Heer der Arbeitslosen noch vermehrt worden wäre, legte sich die Regierung von Graubünden energisch ins Mittel und es gelang schliesslich Kostenbeiträge zu erwirken, welche wenigstens einen Teil des Verlustes des Winterbetriebs deckten. Unter diesen Umständen und da wir uns bewusst waren, dass die Entlassungen voraussichtlich manche Familie in Notlage bringen würde, entschlossen wir uns, die Kündigungen zurückzuziehen und den Betrieb fortzusetzen.²⁰⁸

²⁰² Il Grigione Italiano, 27.1.1926, S. 2. «Wenn wir die Arbeitsplätze der Eisenbahn und des Kraftwerks nicht hätten, die vielen Familien ein Einkommen sichern, würden wir uns in grosser Arbeitslosigkeit wiederfinden. Während des restlichen Jahres gibt es noch Arbeit, aber im Winter nichts, gar nichts.»

²⁰³ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, 25.11.1915.

²⁰⁴ BRÜNGGER/KELLER/MENGOTTI: Abenteuer, 2010, S. 85.

²⁰⁵ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Elfter Geschäftsbericht, 1916, S. 2/3.

²⁰⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Dreizehnter Geschäftsbericht, 1918, S. 2.

²⁰⁷ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Neunzehnter Geschäftsbericht, 1924, S. 4.

²⁰⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Sechzehnter Geschäftsbericht, 1921, S. 3.

Die grosse Bedeutung des Arbeitgebers Berninabahn für ganze Familien wird auch am Abstimmungskampf über die Zulassung von Autos im Kanton Graubünden deutlich. Die Abstimmung in der Gemeinde Poschiavo vom 9. August 1925 resultierte entsprechend in einer Ablehnung des Automobils, was *Il Grigione Italiano* primär auf das geschlossene «NEIN» der Bahnmitarbeiter zurückführte.

Si ebbero voti favorevoli 218, voti contrari 287. Il tracollo, e questo a detta di tutti, fu dato dagli impiegati della Berninabahn, pei quali un «no» risoluto era la parola d'ordine. [...] La Direzione della Bernina, credeva che l'accettazione in parola ledesse i suoi interessi vitali ed è più che naturale ne raccomandasse il rifiuto. La Ferrovia impiega moltissimo personale e, diciamo ad onor del vero, numerose famiglie vivono del lavoro che essa dà. Gli interessi della Ferrovia diventano per tal modo gli interessi di tutti i suoi addetti. Per di più, oltre gli impiegati fissi, essa durante la stagione delle nevi offre lavoro a molte altre persone che così possono trovare in paese occupazione e guadagno allora che i lavori campestri sono fermi e che il commercio è arenato.²⁰⁹

Es waren 218 Stimmen dafür, 287 dagegen. Den Ausschlag gaben unübersehbar die Mitarbeiter der Berninabahn, für die die Nein-Parole herausgegen worden war. [...] Die Direktion der Berninabahn war der Ansicht, dass eine Annahme ihren Interessen schaden würde, und es erstaunt nicht, dass sie die Ablehnung empfahl. Die Eisenbahn beschäftigt zahlreiche Arbeiter und, seien wir ehrlich, ernährt zahlreiche Familien. Die Interessen der Eisenbahn werden so zu den Interessen all ihrer Beschäftigten. Darüber hinaus bietet sie während des Winters nicht nur den Festangestellten, sondern auch anderen Personen Arbeit, die auf diesem Weg im Dorf eine Anstellung finden können, wenn die Landwirtschaft und der Handel stillstehen.

Der Widerstand der einheimischen Bevölkerung konnte allerdings nichts daran ändern, dass der Kanton dem Druck der Tourismusindustrie und des Bundes nachgab und den Automobilverkehr 1925 erlaubte.²¹⁰

²⁰⁹ Il Grigione Italiano, 12.8.1925, S. 3.

²¹⁰ Vgl. dazu: MAISSEN: Kampf, 1968.

Die Betriebsergebnisse des Sommers 1931 waren wiederum dermassen schlecht, dass an eine Durchführung des Winterbetriebs nicht zu denken war. Entsprechend mussten ein Grossteil der ständigen Arbeiter und Angestellten entlassen werden. Neben der lokalen Bevölkerung plädierte nun auch der Eidgenössische Eisenbahner-Verband, der von den Mitarbeitern eingeschaltet wurde, energisch für eine Weiterführung der Linie:

Es sind indessen nicht ausschliesslich Rücksichten auf das Personal und seine Familien -- die meisten Angestellten sind verheiratet -- die uns veranlassen, an Ihre Behörde zu gelangen. Es kann doch wohl dem Kanton Graubünden nicht gleichgültig sein, ob die Bernina-Bahn den Winterbetrieb nun ein auf einmal einstellt oder nicht. Verkehrt die Bahn nicht, so wird das Puschlav mit seinen ca. 6000 Einwohnern sozusagen vom übrigen Kantonsteil und damit von der Schweiz abgeschlossen. Auch wenn ein Postverkehr eingerichtet würde, so ergäben sich gegenüber dem Bahnbetrieb verschiedene Nachteile.²¹¹

Entsprechend meldete auch die Post Bedenken an, was die regelmässige Zustellung der Post im Puschlav anbelangte, da die dortige Bevölkerung kaum bereit wäre, nach Jahren der pünktlichen Abwicklung des Postverkehrs Abstriche in Kauf zu nehmen.²¹² Ebenso schlug der Entscheid der Berninabahn in der Lokalzeitung *Il Grigione Italiano* hohe Wellen. Beklagt wurde nicht nur der Verlust von zahlreichen Arbeitsplätzen, sondern auch die Isolation von der restlichen Schweiz und nicht zuletzt die dann allenfalls nötige Rückkehr zu «vorsintflutlichen» Fortbewegungsmitteln während der Wintermonate.

Chiudere col finire dell'anno in corso la ferrovia è gettare nella piaga della disoccupazione quasi centoquaranta impiegati e pressoché altrettante famiglie il che, in pieno inverno e in periodo di crisi, equivale ad un metterle sul

²¹¹ StAGR VIII 16 L2, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahner-Verbands an den Regierungsrat des Kantons Graubünden, 15.10.1931.

²¹² StAGR VIII 16 L2, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahner-Verbands an den Regierungsrat des Kantons Graubünden, 15.10.1931.

lastrico. [...] ora poi si permetterebbe che un disastro di tal fatta colpisce inesorabilmente una delle alte vallate bisognose? No, no, non può, non deve essere. Il fatto creerebbe una situazione insostenibile. Ma pur dato e non concesso che ciò avvenga, come resterebbe unita la remota valle alpestre di Poschiavo al resto della Confederazione? Sarebbe duopo reintrodurre le slitte a cavalli per il passo della montagna. Ma si di esse è quasi ormai cancellato anche il ricordo? Davvero un finimondo. [...] Supponiamo che la ferrovia per questo inverno venga sospesa. Che cosa ne nascerebbe? Una ingente spesa per reintrodurre il servizio poste che, non appena passata la crisi, cesserebbero. E frattanto? Frattanto tutte le costruzioni della linea, tutti gli stabili della ferrovia andrebbero in deperimento per non dire in completo sfacelo, così da costare poi milioni e milioni il rimetterli in efficienza. Ripugna il solo pensarvi. La ferrovia del Bernina, una delle meraviglie del mondo, un miracolo del genio e della tecnica del ventesimo secolo, seguirebbe né più né meno le sorti di una trascurabile azienda in fallimento senza che nessuno se ne prenda cura, mentre centoquaranta famiglie esperimenterebbero tutte le peripezie della disoccupazione, e una povera, alpestre vallata tutte ne porterebbe le conseguenze.²¹³

Die Einstellung der Eisenbahn auf Ende Jahr würde fast hundertvierzig Angestellte und ihre Familien in die Arbeitslosigkeit stürzen, was mitten im Winter und in Krisenzeiten gleichbedeutend mit völliger Mittellosigkeit wäre. Würde man zulassen, dass eine solche Katastrophe unvermeidlich eines der bedürftigen Hochtäler trifft? Nein, das darf und kann nicht sein. Es würde eine unhaltbare Situation geschaffen. Aber wenn es so käme, wie würde das abgelegene Alpental Puschlav mit dem Rest der Schweiz verbunden bleiben? Man müsste die Pferdeschlitten über den Pass wieder einführen. Aber haben wir diese nicht schon beinahe vergessen? Wirklich eine Katastrophe [...] Angenommen, die Eisenbahn würde diesen Winter eingestellt. Was würde passieren?

Enorme Ausgaben für die Wiedereinführung des Postdienstes, der, sobald die Krise vorüber ist, wieder aufgegeben wird. Und in der Zwischenzeit? Bis dahin würden alle Bauten an der Strecke, alle Bahngebäude verfallen, um nicht zu sagen zerstört werden, sodass es Millionen und Abermillionen kosten würde, sie wieder aufzubauen. Allein der Gedanke daran ist abstossend. Die Berninabahn, ein Weltwunder, eine Meisterleistung des Genies und der Technik des 20. Jahrhunderts, würde dasselbe Schicksal erfahren wie ein unbedeutendes, bankrotttes Unternehmen, das niemanden interessiert, während 140 Familien alle Herausforderungen der Arbeitslosigkeit erleiden und ein armes Alpental die Konsequenzen tragen müsste.

Auch in dieser Krise, die in dieser ohnehin schwierigen Zeit der Wirtschaftskrise als besonders hart empfunden wurde, wendete man sich im Puschlav voller Hoffnung an den Bund und den Kanton, mit der Überzeugung, nicht im Stich gelassen zu werden.

Nell'interesse del bene pubblico e del traffico con la valle di Poschiavo sarà assolutamente necessario di fare ogni sforzo allo scopo venga soppresso tale provvedimento. Con un po' di buona volontà sarà pure possibile trovare, tra ferrovia, Cantone e Confederazione, una via per evitare la sospensione dell'esercizio e la disdetta prevista.²¹⁴

Im Interesse des öffentlichen Wohls und des Verkehrs mit dem Puschlav ist es absolut nötig, jede Anstrengung zu unternehmen diese Massnahme zu verhindern. Mit etwas gutem Willen ist es sicherlich möglich, zwischen der Eisenbahn, dem Kanton und der Eidgenossenschaft einen Weg zu finden, die Einstellung des Betriebs und die geplanten Kündigungen zu verhindern.

Ein weiteres Mal konnte der Winterbetrieb schliesslich durch Subventionen gesichert werden, doch damit war das Thema nicht vom Tisch. Die

²¹³ Il Grigione Italiano, 7.10.1931, S. 2.

²¹⁴ Il Grigione Italiano, 7.10.1931, S. 3.



Abb. 17: Lawinverbauungen oberhalb der sogenannten Pila-Kehre, ca. 1925 (© Archiv RhB).

1930er-Jahre waren geprägt von regelmässigen Verhandlungen zwischen den beteiligten Akteuren, also den Vertretern der Gemeinden, der Berninabahn, des Kantons, des Bundes, der Postdirektion und anderswo. Besonders schwer wogen in dieser Zeit die Sanierungsarbeiten. Oft wurden diese aufgrund der chronisch leeren Kassen von Jahr zu Jahr hinausgeschoben, bis sie schliesslich unumgänglich wurden, wie beispielsweise Sicherungsmassnahmen in Lawinenzügen. Hier konnte die Berninabahn sich die «Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit» vom 7. Juni 1938 zunutze machen, um endlich eine Verbauung gegen die sogenannte Marianna-Lawine bei Berninahäuser zu bauen, die im Vorjahr zwei Mitarbeiter unter sich begraben hatte:

L'intervento finanziario dello Stato potrebbe del resto giustificarsi da un duplice punto di vista. Anzitutto la ferrovia del Bernina assume il compito eminentemente importante di collegare nella stagione invernale in circostanze difficili la valle di Poschiavo al resto della Svizzera: in secondo luogo, i lavori di protezione hanno il grande vantaggio di parare alla disoccupazione, poiché i salari costituiscono

una frazione relativamente alta del loro costo.²¹⁵

Das finanzielle Eingreifen des Staates kann sich aus zwei Gesichtspunkten rechtfertigen. Erstens erfüllt die Berninabahn die sehr wichtige Aufgabe, das Puschlav im Winter unter schwierigen Bedingungen mit dem Rest der Schweiz zu verbinden. Zweitens wirkt die Errichtung der Sicherungsbauten gegen die Arbeitslosigkeit, da die Löhne einen relativ grossen Anteil der Kosten ausmachen.

Wie für den Rest der Tourismusindustrie bedeutete der Beginn des Zweiten Weltkriegs schliesslich eine neuerliche Verschärfung der finanziellen Situation, auch wenn die Bahn in Kriegszeiten ihre Bedeutung als lokaler Lebensnerv besser ausspielen konnte. So wurde der Berninabahn beispielsweise mit Transportaufträgen unter die Arme gegriffen, eine Schliessung kam nun nicht mehr in Frage. Dass eine Unterstützung von Bund und Kanton unumgänglich schien, lässt sich an einer Interpellation im Kleinen Rat ablesen. Zumindest die einheimische Bevölkerung war der klaren Ansicht, dass der Betrieb der Bahn unter allen Umständen finanziell unterstützt werden musste, und stellte entsprechende Forderungen.

Angesichts der äusserst prekären Lage der Bernina-Bahn, des dahingefallenen Touristenverkehrs und des Umstandes, dass Bund und Kanton das Betriebsdefizit dieser Bahn übernehmen müssen, sollten mehr denn je die Voraussetzungen geschaffen werden, damit alle von Italien kommenden und für Graubünden bestimmten Gütertransporte den natürlichsten und kürzesten Weg via Tirano-Bernina nehmen.²¹⁶

5.1.2. Konflikte und Kritik

Neben den vielen positiven Stimmen, die sich in der Politik oder der lokalen Publizistik für die Berninabahn einsetzten und nicht müde wurden, deren Be-

²¹⁵ Il Grigione Italiano, 27.7.1938, S. 2.

²¹⁶ StAGR VIII 16 L4, Interpellation an den Grossen Rat des Kantons Graubünden durch C. Rampa, 6.8.1940.

deutung zu unterstreichen, gab es auch Kritik. Besonders umstritten war die Tarifgestaltung der Bahn, die, so der Standpunkt der Kritiker, die lokale Wirtschaft eher behinderte denn förderte. Kritisiert wurden sowohl die Tarife für Passagiere als auch jene für Waren:

Il viaggio da Brusio a Coira (120km) costa in terza classe 42 franchi, mentre da Brusio a Roma si paga la stessa tariffa in seconda classe! E sono 800 Km! Il trasporto di un quintale di merce da Brusio in Val Monastero costa circa 20 fr., mentre la stessa merce e allo stesso prezzo si trasporta fino a Nizza.²¹⁷

Die Reise von Brusio nach Chur (120 km) kostet in der dritten Klasse 42 Franken, während man für die Reise von Brusio nach Rom denselben Preis für die zweite Klasse bezahlt! Und das sind 800 km! Der Transport eines Doppelzentners Ware (100 kg) von Brusio ins Val Müstair kostet etwa 20 Fr., während man dieselbe Ware zum selben Preis bis nach Nizza transportieren kann.

Ähnliche Vorwürfen zur Tarifgestaltung wurden auch der RhB gemacht, sodass 1940 im Engadin eine Konferenz darüber stattfand, wie die Tarife gesenkt und damit der Verkehr angekurbelt werden könnte.²¹⁸ Besonders schwer wog diese Kritik in Anbetracht der Tatsache, dass man in den betroffenen Gemeinden teilweise die Meinung vertrat, man habe in Krisenzeiten bereits grosse Opfer für den Erhalt der Bahn gebracht und diese habe sich entsprechend zu revanchieren, wenn die wirtschaftliche Situation es erlaubte. Streitpunkt war in diesem Zusammenhang vor allem die sogenannte «carta di legittimazione», eine Art Ausweis, die von Einheimischen bezogen werden konnte, um damit an vergünstigte Billette zu gelangen. Um die Echtheit der Karten zu bestätigen, musste man sie validieren lassen, wofür die Berninabahn eine Gebühr von CHF 1.50 verlangte. Ein Leserbriefschreiber rechnete vor, wie viele Mehreinnahmen die Berninabahn damit generierte:

Con questo meccanismo di vendita di marche di bollo, tenendo calcolo che nel Comune di

Brusio verranno distribuite circa 800 a 1000 dichiarazioni, la Ferrovia del Bernina crea un introito di circa 1200-1500 franchi e cioè una somma rispettabilissima, che deve essere sopportata dalla nostra popolazione. – un Pedone.²¹⁹

Wenn man bedenkt, dass in der Gemeinde Brusio etwa 800 bis 1000 solcher Karten verkauft werden, erzielt die Berninabahn einen Gewinn von ca. 1200–1500 Franken, also eine sehr ansehnliche Summe, die von unserer Bevölkerung getragen werden muss. – ein Fussgänger.

Diese Summe erhält zusätzliches Gewicht im Zusammenhang mit den jährlichen Diskussionen um die Unterstützung der Berninabahn. Subventionen von kantonaler Seite waren üblicherweise an eine Unterstützung durch die lokalen Gemeinden gebunden, was in den wirtschaftlich schwierigen Jahren als eine enorme Zusatzbelastung für die Kassen der Gemeinden wahrgenommen wurde.

[Q]uando il Dipartimento cantonale delle Finanze allungò i suoi tentacoli verso i Comuni interessati, chiedendo che gli stessi abbiano a decidere in merito ai contributi da accordare alla Ferrovia del Bernina per assicurare l'esercizio invernale. Brusio infatti ha già deciso... negativamente. Dell'Engadina nulla si sa [...] In conclusione: Dia Poschiavo che è ricco e può. Il Podestà contesta la leggenda della nostra ricchezza, dice anzi che il Comune è ingolfato nei debiti fino al collo; quindi economia, stretta economia.²²⁰

Das kantonale Finanzdepartement hat seine Fühler nach den betroffenen Gemeinden ausgestreckt und verlangt, dass diese über die Beiträge zur Sicherstellung des Winterbetriebs der Berninabahn entscheiden. Brusio hat sich bereits dagegen entschieden. Aus dem Engadin ist nichts bekannt. [...] Fazit: Soll Poschiavo zahlen, das ist reich und kann. Der Podestà bestreitet die Legende unseres Reichtums und sagt sogar, dass die Gemeinde in Tat und Wahr-

²¹⁷ Il Grigione Italiano, 18.9.1940, S. 3.

²¹⁸ Il Grigione Italiano, 30.10.1940, S. 3.

²¹⁹ Il Grigione Italiano, 21.1.1925, S. 3.

²²⁰ Il Grigione Italiano, 21.9.1921, S. 2

heit bis zum Hals in den Schulden steckt; also sparen, sparen, sparen.

Kritik an der Haltung des Kantons und der Vorwurf, er lasse die Randregion zu stark allein, ist im *Grigione Italiano* immer wieder zu lesen, über alle drei Jahrzehnte Betriebszeit der Bahn hinweg, wobei der Frust über die langfristig unklar bleibende finanzielle Situation der Bahn im Verlauf der Jahre immer deutlicher zu Tage tritt:

Così noi ci troveremmo di nuovo davanti al dilemma: o salvare la Ferrovia od essere abbandonati a noi stessi. Le nostre autorità si interessano continuamente della cosa e sapranno far valere i nostri diritti. [...] a Coira e Berna si sappia che dopo tante promesse Poschiavo non si accontenterà di mezze misure.²²¹

Dann stünden wir wieder vor dem Dilemma: Entweder die Berninabahn retten oder uns selbst überlassen werden. Unsere Behörden interessieren sich fortlaufend für die Sache und wissen unsere Rechte durchzusetzen [...] Chur und Bern sollen wissen, dass man sich im Puschlav nach so vielen Versprechungen nicht mit halben Sachen zufriedengeben wird.

Von einigen Betroffenen wurden die jährlich wiederkehrenden Diskussionen um Einstellung des Winterbetriebs und das Hin- und Herschieben der finanziellen Verantwortung gar als persönliche Beleidigung aufgefasst: «Protestai anche e protesterò sempre contro il noto sistema delle minacce di sospensione della Ferrovia per ottenere sussidi locali, sistema che urta i cittadini di Brusio, coi quali, ritengo, possano usarsi metodi più civili.»²²² Für heisse Köpfe sorgte darüber hinaus regelmässig die Fahrplangestaltung; insbesondere die Anbindung an Chur und damit an den Rest der Schweiz wurde bemängelt. Dazu kamen die Schnellzüge, die den Fremdenverkehr ankurbeln sollten, indem sie eine möglichst rasche Verbindung ins Engadin gewährleisten. Im Puschlav empfand man

das Auslassen aller Haltestellen als Benachteiligung der eigenen Wirtschaft und darüber hinaus als Beleidigung im Hinblick auf die geleistete Unterstützung:

Manca un treno col quale si possa compiere con facilità in un giornata un viaggio di una discreta distanza ed anche il servizio postale non è abbastanza bene organizzato. E i treni diretti? Quelli sorvolano semplicemente la nostra valle e non ci lasciano che la magra soddisfazione di vederli passare. Possibile che non si possa fare a Poschiavo almeno una fermata di pochi minuti? Si ha l'impressione che la Ferrovia del Bernina considera Poschiavo come una quantità trascurabile, mentre è in realtà un punto importante, forse più di altri suoi privilegiati, ed ha fatto per la Ferrovia dei grandi sacrifici.²²³

Es fehlt ein Zug, mit dem man problemlos innerhalb eines Tages eine vernünftige Distanz zurücklegen kann, und auch der Postdienst ist nicht ausreichend gut organisiert. Und die Direktzüge? Diese durchqueren lediglich unser Tal und lassen uns nichts ausser der mageren Befriedigung, sie vorbeifahren zu sehen. Ist es möglich, dass man in Poschiavo nicht wenigstens einen kurzen Halt machen kann? Man hat den Eindruck, dass die Berninabahn Poschiavo als unbedeutenden Ort betrachtet, wo es in Wahrheit doch ein wichtiger Punkt ist, vielleicht wichtiger als andere privilegierte Orte, und der grosse Opfer für die Eisenbahn gebracht hat.

5.2. Das Puschlav und «seine» Bahn in die Restschweiz

Auffallend oft wird die Berninabahn im *Grigione Italiano* «la nostra ferrovia», also «unsere Eisenbahn» genannt, und Appelle für den Erhalt der Bahn sind oft in emotionaler Art und Weise verfasst:

Il pensiero che la nostra ferrovia debba veramente morire, morire come un bruto, senza speranza di resurrezione, è talmente assurdo, che non possiamo prestargli fede. La Ferro-

²²¹ Il Grigione Italiano, 27.8.1941, S. 3.

²²² Il Grigione Italiano, 6.1.1926, S. 3; «Ich habe und werde immer gegen das bekannte System protestieren, mittels Drohungen der Schliessung der Berninabahn weitere Unterstützungen zu verlangen, ein System, das die Bürger von Brusio kränkt, mit denen man meiner Meinung nach zivilisiertere Methoden anwenden kann.»

²²³ Il Grigione Italiano, 6.3.1929, S. 2.

via del Bernina è nata da una bella idea, da una buona idea. E le idee buone e generose non muoiono, non possono morire; questa è la nostra convinzione.²²⁴

Die Vorstellung, dass unsere Eisenbahn sterben muss, ohne Hoffnung auf Wiederauferstehung, ist dermassen absurd, dass wir ihr keinen Glauben schenken können. Die Berninabahn ist aus einer schönen Idee geboren worden, einer guten Idee. Und die guten, grossen Ideen sterben nicht, können nicht sterben, das ist unsere Überzeugung.

Die regelmässige Auflistung der Leistungen der Berninabahn für Gemeinden, Kanton und Bund wirft auch ein Licht darauf, wie schwierig die finanzielle Lage der Bahn über weite Strecken ihrer Betriebszeit war und wie heftig um ihren Erhalt gekämpft und über zusätzliche Ausgaben gestritten wurde.

Dass die Finanzlage der Bernina-Bahn infolge des immer noch andauernden Krieges nicht besser werden kann, liegt auf der Hand. Nicht minder sicher ist aber auch die absolute Notwendigkeit dieser Bahn für das Puschlaver- wie für das ganze Engadinertal, für Kanton und Bund gerade durch die Zeitlage erwiesen. [...] Das Puschlav muss in ihr eine Lebensfrage sehen, denn nur sie vermittelt den Verkehr mit der Aussenwelt. Dem Kanton erspart sie die kostspielige Unterhaltung des Winterübergangs über den Berninapass, dem Bund führt sie die Post und leistet wichtige Dienste für die Landesverteidigung.²²⁵

(Zeitungs-)Berichte wie dieser finden sich regelmässig insbesondere in den Lokalzeitungen des Kantons, aber auch in grösseren Blättern. Die Argumentationslinien sind dabei weitgehend dieselben und machen deutlich, wie stark die Berninabahn auf die Solidarität, das heisst auf die finanzielle Unterstützung der restlichen Schweiz, angewiesen war.²²⁶

Der Winterbetrieb machte die Reise über den

Berninapass deutlich schneller, bequemer und sicherer; zudem wurde der Kontakt nach Norden auch im Winter regelmässiger und witterungsunabhängiger. Die Poststrasse musste aufgrund von Lawinenniedergängen, Schneeverwehungen oder auch akuter Lawinengefahr immer wieder für ganze Wochen geschlossen werden, wohingegen die mächtigen Schneeschleudern der Berninabahn die Linie fast jeden Tag im Winter offenhalten konnten. Damit eröffneten sich dem Engadin zusätzliche Touristenströme, und aus dem vielen Schnee, der anderorts in erster Linie Mühsal bedeutete, wurde eine einträgliche Einnahmequelle.²²⁷ Die regionale Bedeutung der Bahn wurde von einigen politischen Vertretern so stark gewichtet, dass sie anmahnten, Entscheidungen bezüglich Einstellung des Betriebs dürften nicht von der Betriebsdirektion allein getroffen werden.

Secondo l'idea personale di questi due Signori, l'Amministrazione della Ferrovia non avrebbe potuto da sola prendere decisioni simili senza aver prima inteso il parere della Confederazione, del Cantone e di tutti gli altri Enti interessati. La progettata sospensione dell'esercizio invernale infatti paralizzerebbe lo sviluppo dei comuni e dell'industria alberghiera.²²⁸

Nach der persönlichen Überzeugung dieser beiden Herren hätte die Administration der Berninabahn diese Entscheidungen nicht alleine treffen können, ohne vorher die Meinung des Bundes, des Kantons und aller anderen Interessierten zu hören. Die geplante Einstellung des Winterbetriebs würde die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden und die Hotelindustrie lähmen.

5.2.1. Im Fokus der Politik

Das Schicksal der Berninabahn und der damit verbundenen Gemeinden beschäftigte auch die Politik in Bern.

An einer am Donnerstag in Bern unter dem Vorsitz von Bundesrat Pilet zusammengetre-

²²⁴ Il Grigione Italiano, 25.2.1920, S. 2.

²²⁵ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, 24.11.1917.

²²⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Elfter Geschäftsbericht, 1916, S. 7.

²²⁷ Il Grigione Italiano, 20.6.1926, S. 3.

²²⁸ Il Grigione Italiano, 21.10.1931, S. 2.

nen Konferenz, an welcher der Berninabahn-Direktor Zimmermann die Verhältnisse des abgelegenen Puschlaver Tales schilderte, hat dank der Intervention des Bündner Regierungspräsidenten Dr. Hartmann der Vertreter des Bundesrates entgegen dem anderslautenden Antrage der Oberpostdirektion Bundeshilfe für die Berninabahn zugesagt.²²⁹

Im Besonderen in der Verhandlung über das sogenannte «Privatbahnhilfegesetz»²³⁰ wurde die Berninabahn auch mehrfach als Beispiel für eine kleine Privatbahn herangezogen, die trotz ihres sehr begrenzten Netzes mit einem Landesinteresse verknüpft sein konnte. Sie hatte zwar keinen unmittelbaren Anspruch auf Unterstützung durch den Bund, da ihre volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung gering war, doch aus politischen Gründen konnten die Geschicke der Bahn der Eidgenossenschaft nicht gleichgültig sein.²³¹ Drastischer formulierte es Podestà²³² Rampa anlässlich des Besuches von General Guisan im Puschlav im Februar 1941:

La gravità della nostra situazione venne compresa quando si volle interrompere il traffico ferroviario. [...] I poschiavini devono concorrere come svizzeri al finanziamento delle ferrovie federali. Come grigionesi, al finanziamento della Retica. Come poschiavini, a quello della Bernina. E i vantaggi che ne abbiamo sono ben pochi, se si pensa quanto ci costa un viaggio o un trasporto a Zurigo o alla Capitale. Noi abbiamo ricevuto e riceviamo troppo poco dal cuore di Berna: il sangue del centro non arriva fino ai membri della periferia, che gelano per mancanza di calore!²³³

Der Ernst unserer Lage wurde deutlich, als man den Eisenbahnverkehr einstellen wollte [...] Die Poschiaviner beteiligen sich wie der Rest der Schweiz an der Finanzierung der Bundesbahnen. Als Bündner an der Finanzierung der Rhätischen Bahn. Als Poschiaviner an der der Berninabahn. Und die Vorteile, die wir haben, sind klein, wenn man bedenkt, wie viel uns ein Transport nach Zürich oder in die Hauptstadt kostet. Wir erhielten und erhalten zu wenig aus dem Herzen in Bern: Das Blut des Zentrums erreicht die Glieder in der Peripherie nicht, die aus Mangel an Wärme erfrieren.

Auch auf kantonaler Ebene wurde die besonders schwierige Lage der Bahnen betont. Im Gegensatz zu den bereits 1902 verstaatlichten SBB²³⁴ verkehrten in Graubünden auch in den 1930er-Jahren fast ausschliesslich Privatbahnen, die auf Subventionen angewiesen waren. Die Berninabahn war in diesem Kontext also kein Einzelfall, auch wenn über ihre Berechtigung aufgrund der hohen Winterkosten und der relativ kleinen Anzahl betroffener Anwohner besonders intensiv diskutiert wurde.

Il Grigione ha sulle spalle tutto il traffico ferroviario, costituito da ferrovie private. L'unica rete ferroviaria federale è il breve tratto Coira-Sargans. Il Cantone dovette spendere fino a 95 milion per sussidiare le ferrovie e i Comuni fino a 9 milion. La concorrenza dell'automobile e dell'autocarro è pure un danno per le ferrovie e quindi per l'economia cantonale. Bisogna però riconoscere l'aiuto della Confederazione, che ha dato già 5 milioni per le ferrovie del Grigioni.

Graubünden trägt den ganzen Bahnverkehr auf seinen Schultern, zusammengesetzt aus privaten Bahnen. Das einzige nationale Stück ist die kurze Strecke Chur-Sargans. Der Kanton musste bis zu 95 Millionen für die Subventionierung der Bahnen ausgeben, die Gemeinden bis zu 9 Millionen. Auch die Konkurrenz durch Autos und Lastwagen schadet der Eisenbahn und damit der Wirtschaft des Kantons. Allerdings muss man die Unterstützung der

²²⁹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Nationalzeitung No.504, 30.10.1931.

²³⁰ Das «Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen» trat am 1.11.1939 in Kraft und regelte die Unterstützung von privaten Eisenbahnen und Schifffahrtsgesellschaften in den Krisenjahren des Zweiten Weltkriegs und der Nachkriegszeit. Es wurde am 1.7.1958 aufgehoben. Vgl. dazu: Fedlex, Aufgehobene Erlasse nach Beschlussdatum, 1939.

²³¹ Stenographisches Bulletin des Nationalrates 1938, S. 871, zitiert nach: SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Siebenunddreissigster Geschäftsbericht, 1942, S. 3.

²³² Italienische Bezeichnung für den Gemeindepräsidenten, siehe Art. «Podestà», HLS Online.

²³³ Il Grigione Italiano, 19.2.1941, S. 1/2.

²³⁴ Vgl. dazu: Über die SBB – Geschichte.

Eidgenossenschaft anerkennen, die 5 Millionen für die Bündner Eisenbahnen gegeben hat.²³⁵

Besonders bewegte die Frage nach einer Fusion mit der RhB oder, aus Sicht des Puschlavs noch erstrebenswerter, eine Fusion mit den SBB.

[L.]'assunzione dell'esercizio da parte della Ferrovia Retica – ciò che involve la necessità di acquisto della B.B. da parte del Cantone o della ferrovia retica stessa – sarebbe nelle attuali circostanze la soluzione più felice e per noi la più desiderabile. [...] Noi abbiamo ancora un altro grande interesse. Nelle sfere dirigenti cantonali si spera in un prossimo avvenire – forse circa in un mezzo decennio – di ottenere l'assunzione e l'agglomeramento della Ferrovia Retica alle ferrovie federali. Ottenuto oggi il passaggio della B.B. alla Ferrovia Retica, non è escluso che di pari passo anche l'attuale ferrovia Bernina potesse passare alle ferrovie federali.²³⁶

Die Übernahme des Betriebes durch die Rhätische Bahn – mit der Notwendigkeit des Kaufs der B.B. durch den Kanton oder durch die Rhätische Bahn selbst – wäre unter den gegebenen Umständen die glücklichste und für uns wünschenswerteste Lösung. [...] Wir haben noch ein anderes grosses Interesse. In der kantonalen Führung hofft man, in naher Zukunft – vielleicht in einem halben Jahrzehnt – die Übernahme der Rhätischen Bahn und deren Anschluss an die Bundesbahnen zu erreichen. Nachdem wir heute die Übertragung der B.B. auf die Rhätische Bahn erreicht hätten ist es nicht undenkbar, dass nun auch die bestehende Berninabahn auf die Bundesbahnen übertragen werden könnte.

Davon erhoffte man sich in erster Linie eine endgültige Lösung für die Finanzierung des Projekts und das Ende des Damoklesschwertes der Betriebseinstellung, das Winter für Winter über den betroffenen Gemeinden hing. Die Verstaatlichung von Bahnen war jedoch schweizweit keineswegs unumstritten; man fürchtete insbesondere eine Aufblähung des Beamten-

apparats und damit verbunden mehr Kontrolle durch den Bund und eine Gefährdung der Bundesfinanzen. Für abgelegene Regionen, wie sie der Kanton Graubünden in grosser Zahl aufweist, überwog jedoch in vielen Diskussionen die Aussicht auf eine solidarische Unterstützung seitens der restlichen Schweiz:

Il Comune si vede d'un tratto tagliato fuori dal resto del Cantone, dalla Confederazione. Si vede mancare d'un tratto di razionale mezzo di trasporto, usato ormai da un quarto di secolo, all'esistenza del quale ci si era talmente abituati da non potersi immaginare la possibilità di rinunciarvi. Il Governo cantonale si vedeva distaccarsi dal resto del territorio della sua giurisdizione, isolarsi quasi senza comunicazione, uno dei più grandi Comuni del Cantone. Il Consiglio federale constatava che per alcuni pochi denari un Comune della madre patria elvetica veniva ad essere isolato, senza una diretta sufficiente comunicazione colla patria, pari ad una isola in mezzo al mare di terra straniera.²³⁷

Die Gemeinde sieht sich plötzlich vom Rest des Kantons und von der Eidgenossenschaft abgeschnitten. Sie sieht sich plötzlich ohne ein vernünftiges Verkehrsmittel, an dessen Existenz sie sich seit einem Vierteljahrhundert so gewöhnt hat, dass sie sich nicht vorstellen kann, es aufzugeben. Die Kantonsregierung sah, wie eine der grössten Gemeinden des Kantons isoliert wurde und fast ohne Kommunikation zurückblieb, losgelöst vom Rest ihres Zuständigkeitsbereichs. Der Bundesrat erkannte, dass wegen ein paar Rappen eine Gemeinde des Vaterlandes isoliert war, ohne ausreichende direkte Verbindung zu ihrem Heimatland, so wie eine Insel, umgeben von einem Meer aus fremdem Land.

Die Gemeinden appellierten aber nicht nur an den Bund, sondern auch an den Kanton. Eine weitere mögliche Lösung für das Problem Berninabahn war in den Augen der Befürworter ein Ankauf durch den Kanton selbst. Auch hier spielte die Frage der Gerechtigkeit eine Rolle: die Bewohner eines abgelegenen Gebirgstales sollten dieselben Chancen und

²³⁵ Il Grigione Italiano, 14.4.1937, S. 1.

²³⁶ Il Grigione Italiano, 11.5.1932, S. 2/3.

²³⁷ Il Grigione Italiano, 4.5.1932, S. 2/3.

Möglichkeiten bekommen wie sie reichere Regionen und Zentren genossen.²³⁸ Die Gesellschaft der Berninabahn bot dem Kanton Graubünden die Bahn für 9,49 Millionen Franken zum Kauf an, doch das durch den Kanton erstellte Gutachten veranschlagte den Wert der Bahn auf nur 6,3 Millionen Franken, sodass sich Betreiber und Behörden nicht einig wurden.²³⁹ Aufgrund der finanziellen Schieflage des Unternehmens war auch die Rhätische Bahn an einer Übernahme nicht interessiert. Um dem Schreckgespenst Betriebseinstellung dennoch zu begegnen, einigte man sich 1933 auf eine Änderung der Konzession der Berninabahn, die bisher keinen zwingenden Winterbetrieb vorgesehen hatte. Durch die Aufnahme dieser ganzjährigen Verpflichtung erhoffte man sich, leichter an die für den Betrieb benötigten Subventionen zu gelangen.²⁴⁰

5.2.2. Landesverteidigung

Im Zweiten Weltkrieg wurde die militärische Relevanz der Berninabahn höchstens noch auf einer ideellen Ebene beschworen, hatte aber in der Realität wenig Bedeutung. Im Ersten Weltkrieg jedoch war die militärische Nutzung eines der Argumente für den Winterbetrieb. Die ganzjährige Bahnverbindung sollte nicht nur die Verbindung zur Restschweiz (und damit eine stärkere Identifikation mit dieser), sondern auch die Möglichkeit zum Waren- und Personen-transport im Kriegsfall bieten.

Trovandosi le nostre valli alla periferia e separate dal rimanente della madre patria da alte montagne ci troviamo con essa durante l'inverno in uno stato d'isolamento deplorabile. Un servizio ferroviario invernale ci unirà vieppiù alla Svizzera moltiplicando le ora troppo scarse relazioni con nostri concittadini d'oltr'Alpi e specialmente dal punto di vista strategico e militare, nel caso di guerra, risalterà l'importanza di quest'esercizio. Lo sa bene lo Stato maggiore italiano ed in recenti pubblicazioni di militari competenti venne attribuito alla ferrovia del Bernina un grande valore strategico [...] Questo valore strategico sarà molto maggiore du-



Abb. 18: Der Gütertransport spielte auch für die allfällige Verproviantierung im Kriegsfall eine Rolle. Zug mit Güterwagen, Alp Grüm, 1930er-Jahre (© Archiv RhB).

rante l'inverno in un'epoca nella quale sarebbe difficilissimo per non dire impossibile trasportare uomini e materiale da guerra in caso di sorpresa, di un colpo di mano.²⁴¹

Da unsere Täler an der Peripherie liegen und durch hohe Berge vom Rest der Heimat getrennt sind, befinden wir uns im Winter in einer bedauerlichen Isolation. Ein Winterbetrieb der Eisenbahn wird uns mehr mit der Schweiz verbinden und die heute allzu spärlichen Beziehungen zu unseren Mitbürgern jenseits der Alpen verstärken, und vor allem aus strategischer und militärischer Sicht wird im Kriegsfall die Bedeutung dieser Unternehmung hervorgehoben. Das grosse Italien ist sich dessen bewusst, und in den jüngsten Veröffentlichungen von kompetenten Militärs wird der Berninabahn ein grosser strategischer Wert zugeschrieben [...] Dieser strategische Wert wird im Winter noch viel grösser sein, zu einer Zeit, in der es im Falle eines überraschenden Staatsstreichs sehr schwierig, wenn nicht unmöglich wäre, Männer und Kriegsmaterial zu transportieren.

²³⁸ Il Grigione Italiano, 20.4.1932, S. 3.

²³⁹ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Basler Nachrichten, 21.11.1932.

²⁴⁰ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Basler Nachrichten, 30.11.1933.

²⁴¹ Il Grigione Italiano, 18.6.1913, S. 1.

Diese Einschätzung war keineswegs eine neue Erfindung. Militärische Erwägungen waren bereits in den 1880er-Jahren ein zentrales Argument für die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz gewesen, gerade auch, weil ein nicht kleiner Teil der Aktionäre grosser Schweizer Bahnen wie zum Beispiel der Centralbahn oder der Gotthardbahn im Ausland sasssen.²⁴²

1914 zeigte sich der militärische Stellenwert der Berninabahn. Da man auf Seiten der Militärführung die Ansicht vertrat, die Bahn müsse zu Verteidigungs- und Versorgungszwecken weitergeführt werden, beteiligte sich die Armee entsprechend an den finanziellen Aufwendungen für den Weiterbetrieb.

Während des Zweiten Weltkrieges waren Subventionen von Seiten der Militärbehörden nicht mehr zu erwarten. Die Direktion der Berninabahn und die Behörden der betroffenen Gemeinden wurden aber dennoch nicht müde, diesen Aspekt in ihren Argumentationen für die Unterstützung der Bahn regelmässig zu wiederholen:

Die Lage des Unternehmens und der Ausblick in die Zukunft erscheinen daher zurzeit recht trostlos. Und doch muß diese mit einem Kostenaufwand von rund 20 Mill. Fr. erstellte Nord-Südverbindung, die das ennetbergische, über 5000 Einwohner zählende Puschlaver-Tal enger mit dem Kanton Graubünden und mit der Schweiz verbindet, aus volkswirtschaftlichen, kulturellen und militärischen Gründen erhalten werden.²⁴³

Eine starke Bedeutungszunahme erfuhr die Bahn jedoch im Zusammenhang mit der geistigen Landesverteidigung und der Überhöhung der Viersprachigkeit der Schweiz.²⁴⁴ Die Erschliessung eines Randgebietes, das von einer sprachlichen Minderheit bewohnt wurde, erhielt dadurch zusätzliches Gewicht. Grosse Hoffnungen setzte man in diesem Zusammenhang in den Tessiner Bundesrat Giuseppe Motta²⁴⁵, der sich neben seinem starken Engagement in der Aussenpolitik auch für die Bedürfnisse der italienischsprachigen

Schweiz einsetzte. Beim Besuch im Puschlav von General Guisan und Mottas Nachfolger, Bundesrat Enrico Celio, im Februar 1940 erinnerten sich die Puschlaver wärmstens an die Leistungen Mottas.

Ringraziava sentitamente tutti i presenti per aver voluto una volta constatare coi propri occhi le difficoltà in cui versa il traffico ferroviario della nostra valle e ricordava come già il grande Motta si era interessato al risanamento della ferrovia del Bernina, quando fu a Poschiavo in occasione delle corse automobilistiche internazionali, e non solo aveva insistito o addirittura forzato la decisione del Consiglio federale per l'aiuto alla Bernina, che così poté continuare il suo traffico.²⁴⁶

Er dankte allen Anwesenden herzlich dafür, dass sie sich selbst von den Schwierigkeiten des Bahnverkehrs in unserem Tal überzeugen hatten, und erinnerte daran, wie sich der grosse Bundesrat Motta anlässlich der internationalen Autorennen in Poschiavo für die Sanierung der Berninabahn interessiert und den Bundesratsbeschluss zur Unterstützung der Berninabahn nicht nur gefordert, sondern sogar erzwungen hatte, so dass diese ihren Betrieb fortführen konnte.

Der Besuch von General Guisan bekam im Licht der fortwährenden Diskussionen um den Erhalt der Berninabahn zusätzliches Gewicht, da der höchste Befehlshaber der Schweizer Armee selbst mit der Berninabahn durch dichtes Schneegestöber über den Pass angereist kam.

Il lunedì 17 febbraio 1941 resterà per Poschiavo una giornata indimenticabile e verrà sempre ricordata come una delle giornate più memorabili nella storia poschiavina e del grigioni italiano. La più alta autorità dell'esercito, il popolarissimo capo della nostra armata, e il Consiglio federale che rappresenta la Svizzera italiana, hanno visitato il nostro paese, hanno preso contatto con la nostra popolazione e con le nostre autorità, hanno parlato al nostro popolo, hanno potuto constatare di personale

²⁴² BALTHASAR: Zug, 1993, S. 60/61.

²⁴³ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Neue Zürcher Zeitung No. 1983, 22.11.1939.

²⁴⁴ REINHARDT: Geschichte, 2011, S. 431.

²⁴⁵ Vgl. dazu: Art. «Giuseppe Motta», HLS Online.

²⁴⁶ Il Grigione Italiano, 19.2.1941, S. 2.

esperienza la lontananza che ci separa dal resto della Svizzera e le grandi difficoltà che ci impediscono il regolare contatto con le terre d'oltr'alpi.²⁴⁷

Der Montag, 17. Februar 1941, wird für Poschiavo ein unvergesslicher Tag bleiben und als einer der denkwürdigsten Tage in die Geschichte von Poschiavo und Graubünden eingehen. Die höchste Autorität der Armee, der sehr populäre General, und der Bundesrat, der die italienische Schweiz vertritt, besuchten unser Dorf, nahmen Kontakt mit unserer Bevölkerung und unseren Behörden auf, sprachen mit unseren Leuten und konnten sich selbst ein Bild von der Entfernung machen, die uns von der übrigen Schweiz trennt, und von den grossen Schwierigkeiten, die einen regelmässigen Austausch mit den Regionen jenseits der Alpen erschweren.

Der Podestà von Poschiavo, Costantino Rampa, betonte in seiner Ansprache ebenfalls den Stellenwert der Berninabahn: «Poschiavo vive e muore con la ferrovia.»²⁴⁸ Gleichzeitig bot der Besuch des Generals die Gelegenheit, die Bedeutung der Berninabahn als Verbindung zur Schweiz und die eigene Zugehörigkeit zu diesem Land zu betonen.

Noi siamo una piccola minoranza, ma tutti indistintamente amiamo di un amore ardente la nostra diletta Svizzera. Noi sappiamo di godere stima, simpatia e comprensione presso i nostri cari compatrioti d'oltr'Alpe e speriamo, anzi crediamo fermamente che i 4 milioni di cittadini svizzeri appena a conoscenza della nostra reale situazione saranno tutti d'accordo ed approveranno con piacere l'indispensabile sacrificio ed aiuto per assicurare il traffico della ferrovia del Bernina.²⁴⁹

Wir sind eine kleine Minderheit, aber wir alle lieben unsere Schweiz von ganzem Herzen. Wir wissen, dass wir die Achtung, die Sympathie und das Verständnis unserer Mitbürger

jenseits der Alpen geniessen und wir hoffen, ja glauben fest daran, dass die vier Millionen Schweizer, die sich unserer Lage soeben bewusst geworden sind, alle einverstanden sind und das unentbehrliche Opfer und die Hilfe zur Sicherung des Bernina-Eisenbahnverkehrs gerne gutheissen werden.

Parallel dazu wurden auch der kulturelle Patriotismus und die Lage des gebirgigen Puschlav inmitten des Gebirges des «Alpenlandes» Schweiz gezielt eingesetzt, um die Relevanz der Bahn für die ganze Nation (und damit die Notwendigkeit ihres Erhalts) zu unterstreichen. Das Berggebiet wurde in diesem Zusammenhang nicht nur touristisch relevant, sondern konkret auch für die eigene Bevölkerung und die eigene Kultur.²⁵⁰ Schwerer als die tatsächliche militärische Bedeutung wog im Zweiten Weltkrieg also die ideelle Betonung der Verbindung zur Schweiz, insbesondere zu Zeiten der kompletten Verkehrsschliessung nach Italien. «Che sarebbe di noi, se dal nord non ci potesse giungere l'occorrente, mentre dal sud non ci giunge che l'eco dei rombi del cannone.»²⁵¹ Diese Isolation betraf das Puschlav gleich in mehrerlei Hinsicht, zum einen rein topographisch durch seine Lage südlich des Berninapasses, zum anderen als sprachliche Minderheit im Kanton Graubünden (und als Bündner wiederum eine Minderheit in der italienischsprachigen Schweiz) und schliesslich durch politische Bewegungen in Italien, die eine Zugehörigkeit der italienischsprachigen Gebiete zur Schweiz grundsätzlich in Frage stellten. «Der Aufstieg des Faschismus und seines Führers Benito Mussolini [...] schien die Zugehörigkeit des Tessins zur Schweiz akut zu bedrohen. [...] Wie zu Zeiten Napoleons und seiner Cisalpinischen Republik schien die Loyalität des italienischsprachigen Landesteils zur Eidgenossenschaft in Frage zu stehen.»²⁵² In diesem Zusammenhang erhielt auch die «spezifisch schweizerische» Natur des Projekts Berninabahn zusätzliches Gewicht, da man diese vorwiegend mit Geldern aus Basler Finanzkreisen gebaut hatte.²⁵³ Eine besondere Brisanz erhielt die Frage nach dem «Schweizerisch-Sein» der Berninabahn durch die

²⁴⁷ Il Grigione Italiano, 19.2.1941, S. 1.

²⁴⁸ Il Grigione Italiano, 19.2.1941, S. 2.

²⁴⁹ Il Grigione Italiano, 3.12.1941, S. 1.

²⁵⁰ SCHNETZER: Bergbild, 2009, S. 28.

²⁵¹ Il Grigione Italiano, 7.11.1917, S. 3. «Was würde aus uns werden, wenn uns das Nötigste von Norden nicht mehr erreicht, während wir von Süden her nur das Echo des Kanonendonners hören.»

²⁵² REINHARDT: Geschichte, 2011, S. 425.

²⁵³ SWA ERW.G/Verkehr B 117, Berninabahn, 25.11.1915.

Bedrohung einer möglichen Übernahme durch interessierte italienische Stellen.

Zugleich wird die Frage aufgeworfen, ob es der italienischen Finanz nicht möglich wäre, die Hand nach dieser Bahn auszustrecken [...], die in erheblichem Masse die Industrie und den öffentlichen Dienst der Lombardei alimentieren? Die italienisch-bündnerische «Voce» bemerkt zur Wiedergabe dieser römischen Pressestimme, es sei denn doch zu wünschen und zu hoffen, dass die rettende Hand von der Schweiz ausgestreckt werde, so zwar, dass der Betrieb der Berninabahn dauernd gesichert werde und das Gespenst der Betriebseinstellung verschwinden müsse. Soll Italien, dass schon seine mächtige Hand auf die Kraftwerke von Brusio gelegt hat, auch noch Einfluss auf diese wichtige Grenzbahn erlangen? So fragen mit Recht die Bündner Blätter.²⁵⁴

Solidarität und Einigkeit wurden als Schweizer Werte beschworen, die eine gütliche Lösung für die finanzielle Notlage bringen sollten, getreu dem Schweizer Motto «Einer für alle und alle für einen».²⁵⁵

Im Rahmen der geistigen Landesverteidigung wurde die Berninabahn zum Symbol für die Widerstandskraft und Resilienz der Schweiz.

[D]ie Dampf, Rauch und Schnee speienden Schleudermaschinen übten auf die Betrachter immer auch eine grosse Faszination aus und zogen von Anfang an die Fotografen in ihren Bann. Beschreibungen des Winterdienstes auf der Berninabahn waren in den Dreissiger- und Vierzigerjahren nicht selten patriotisch angehaucht: die Bernina-Schneesleuder als Symbol des Schweizer Staats, der seine kulturellen Minderheiten nicht im Stich lässt.²⁵⁶

Auch in den Nachkriegsjahren mangelte es nicht an patriotischen (Jubiläums-)Schriften und Beschwörungen der Leistungen der Berninabahn für das Volk und das Vaterland.

In den vierzig Jahren ihres Bestehens hat die Berninabahn das Puschlav zu einem wohlhabenden Landesteil gemacht, [...] die Abwanderung gestoppt, das Volk in jeder Weise gehoben. [...] Vergessen wir nicht jenes andere Verdienst der Berninabahn, das freilich auf keiner volkswirtschaftlichen Statistik vertreten ist. Sie hat das Puschlav, verkehrspolitisch einst beinahe über die Schweizergrenze hinaus abgedrängt, mit uns anderen verbunden und ihm den gemeinsamen Halt verliehen.²⁵⁷

6. Die Berninabahn nach der Fusion mit der RhB

Entgegen allen Hoffnungen, die während des Baus in sie gesteckt wurden, war die Berninabahn nur über kurze Abschnitte rentabel.²⁵⁸ Bereits 1931/33 wurde über eine mögliche Fusion der Berninabahn mit der RhB diskutiert, während des Zweiten Weltkrieges wurde eine solche schliesslich unumgänglich, da der Bund für die Zahlung von Subventionen und spezifischen Kriegshilfen ein Zusammenschluss der sogenannten Nebenbahnen mit dem Stammnetz der RhB forderte. Die Übernahme durch die Rhätische Bahn und die tatsächliche Integration in deren Stammnetz der waren nicht zuletzt wegen der finanziell schwierigen Lage beider Bahnen eine Herausforderung. Mit den beiden anderen privaten Bündner Bahnen, der Misoxer Bahn und der Chur-Arosa-Bahn, fusionierte die RhB schon am 1. Januar 1942. Für die Berninabahn war dies jedoch nicht möglich, da finanzielle Fragen noch ungeklärt waren und Garantien fehlten. Deshalb erklärte sich die RhB nicht zu einer Übernahme, wohl aber zu einer Betriebsgemeinschaft bereit.²⁵⁹ Diese Lösung stiess nicht überall auf Zustimmung:

Allgemein habe er [Walter Kesselring] festgestellt, dass mit solchen Betriebsgemeinschaften keine guten Erfahrungen gemacht worden seien, namentlich, wenn es sich um die Gemeinschaft zwischen einem kleineren und einem

²⁵⁴ SWA ERW.G./Verkehr B 117, St. Galler Tagblatt No. 333, 19.7.1932.

²⁵⁵ Il Grigione Italiano, 14.10.1931, S. 3.

²⁵⁶ PFEIFFER/CAPREZ: Jahre, 2000, S. 16.

²⁵⁷ SWA ERW.G./Verkehr B 117: 40 Jahre Berninabahn.

²⁵⁸ SWA ERW.G./Verkehr B 117, STUDER: Berninabahn – Eine Erfolgsgeschichte.

²⁵⁹ StAGR VIII 16 L1, METZGER: Die Fusion der Berninabahn mit der RhB, 1958, S. 1.

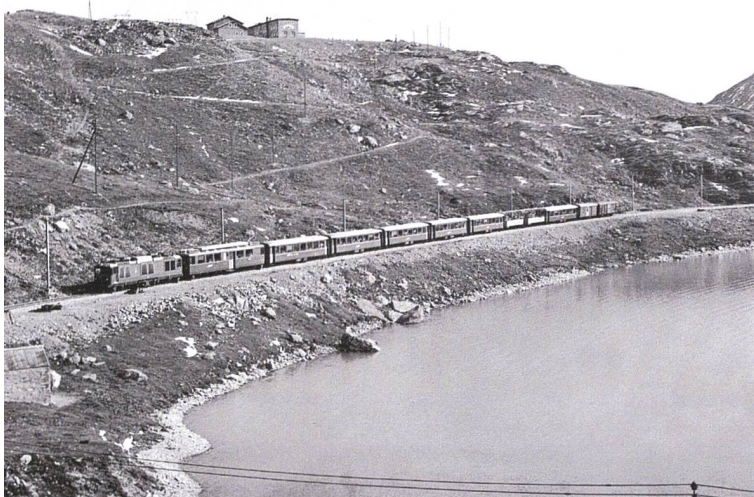


Abb. 19: Ein RhB-Regionalzug am Lago Bianco, 1980er-Jahre
(© Archiv RhB).

grösseren Unternehmen gehandelt habe. [...] Auch bei der BB. seien deren Interessen von denjenigen der viel grösseren Rh.B. derart verschieden, dass eine erspriessliche Gemeinschaft nicht zu erwarten sei.²⁶⁰

Auch vonseiten des Kantons gab es Bedenken, da man dort Nachteile für die RhB befürchtete. Andere Stimmen, beispielsweise von den SBB, sprachen sich hingegen für eine Zusammenführung der Bahnen aus. Auch eine Fusion wurde bereits angedacht, wobei die verschiedenen Stromsysteme der beiden Bahnen für einiges Kopfzerbrechen sorgten. Technisch war die RhB aber in der Lage, den Betrieb der Berninabahn zu übernehmen, nicht zuletzt deswegen, weil durch den Verzicht auf Zahnstangen keine spezielle Aufrüstung nötig wurde.²⁶¹ Die Sanierung der Berninabahn, die im Januar 1944 schliesslich zwischen Vertretern der Eidgenossenschaft, des Kantons und der Bahn beschlossen und rückwirkend auf den Jahresbeginn 1942 durchgeführt werden konnte, veränderte die Sachlage deutlich. Entsprechend genehmigte der Verwaltungsrat der Berninabahn die Fusion am 12. Januar 1944, jener der RhB am 14. Januar 1944,

²⁶⁰ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 100. Sitzung des Verwaltungsrates, 22.9.1941, S. 2.

²⁶¹ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 100. Sitzung des Verwaltungsrates, 22.9.1941, S. 3.

Ende 1944 stimmte auch der Grosse Rat den abgeschlossenen Sanierungs- und Fusionsverträgen zu.²⁶² Das Streckennetz der RhB betrug nach dem Zusammenschluss mit den anderen Bündner Schmalspurbahnen neu 393.84 Kilometer. Damit besass und besitzt die RhB das grösste Meterspurnetz der Schweiz und ist die grösste nicht vom Bund übernommene Privatbahn geblieben. «Die Rhätische Bahn AG ist eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft nach Artikel 620 ff. des Schweizerischen Obligationenrechts (OR). Hauptaktionäre sind der Kanton Graubünden [51,3 %] und der Schweizerische Bundesstaat [43,1 %].»²⁶³

Diese Veränderung rief auch Ängste hervor, vor allem in den Puschlaver Gemeinden. «Herr Rampa [...] hebt die grosse Wichtigkeit der B.B. für das Puschlavertal hervor. [...] Bei einer eventl. Fusion dürften auf alle die Fälle die Interessen der Gemeinde nicht geschmälert werden.»²⁶⁴ Vor allem der Verlust von Arbeitsplätzen, die unweigerlich teilweise nach Chur oder Landquart verschoben werden mussten, wurde beklagt, man zeigte aber auch Verständnis für die dringend nötigen Einsparungen in der Administration.²⁶⁵ Gleichzeitig bedankte man sich in Poschiavo bei der «Baslergruppe», deren Engagement massgeblich für das Zustandekommen der Berninabahn und die Aufrechterhaltung des Betriebs gewesen war.²⁶⁶ Das Protokoll der 38. Ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 24.06.1944 endet optimistisch:

Damit ist die Tagesordnung erledigt und zugleich ein Schlussstrich unter einem Unternehmen gezogen, das von grosser volkswirtschaftlicher und politischer Bedeutung für den Kanton Graubünden gewesen ist und, in gewandelter Form, auch in Zukunft bleiben wird.²⁶⁷

²⁶² StAGR VIII 16 L1, METZGER: Die Fusion der Berninabahn mit der RhB, S. 5.

²⁶³ Rhätische Bahn, Unternehmen, Rechtsform Aktionariat.

²⁶⁴ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 96. Sitzung des Verwaltungsrates, 7.5.1940, S. 4.

²⁶⁵ Il Grigione Italiano, 7.1.1941, S. 2.

²⁶⁶ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 109. Sitzung des Verwaltungsrates der BB, 12.1.1944, S. 18.

²⁶⁷ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 38. Ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre, 24.6.1944, S. 2.

Neben den Krisen und Kriegen setzte der Berninabahn vor allem die zunehmende Konkurrenz durch das Automobil zu. In der Schweiz erstmals an der Landesausstellung in Genf 1896 vorgestellt, wurde das neue, mit gemischten Gefühlen betrachtete Fortbewegungsmittel in Graubünden 1900 verboten. Auch waren die Leistungen der Motoren anfangs noch nicht stark genug, um die steilen Steigungen in den Bergen problemlos zu überwinden.²⁶⁸ Doch mit der Verbesserung der Motoren und einer deutlich kleineren Pannenanfälligkeit trat das Automobil seinen Siegeszug auch im Freizeit-Individualverkehr an. Trotz diesen Verbesserungen hielt man das Automobil auf Bündner Strassen, die zuvor auch Begegnungsort, Spielplatz und Raum für Nutztiere gewesen waren, für zu gefährlich. 25 Jahre später musste der Kanton sich dem modernen Fortbewegungsmittel trotzdem beugen. Neben dem Individualverkehr drohte nun auch die Post mit ihren Postautokursen zu einer direkten Konkurrenz für die Bahnen zu werden. Der Direktor der Rhätischen Bahn, Achilles Schucan, sah dies als willkommene Ergänzung zu den bestehenden Zugstrecken²⁶⁹; für die Betreiber der Berninabahn, die auf eine einzige Strecke begrenzt waren, stellten Postautokurse jedoch eine ernstzunehmende Bedrohung dar, ebenso wie Reisebusse, gegen welche man entsprechend vorging:

Herr Direktor Zimmermann teilt mit, durch den Beschluss des Kleinen Rates des Kantons Graubünden, den Berninapass vorbehaltlos für das Gesellschaftsautomobil zu öffnen, werde die Berninabahn schwer geschädigt. Er ersucht um die Ermächtigung, erneut beim Kleinen Rat des Kantons Graubünden vorstellig werden zu dürfen²⁷⁰

Zusätzlich zur Konkurrenz durch das Auto befürchtete man auf der Bernina-Linie, die sich ihre Trasse auf mehreren Abschnitten mit der Kantonsstrasse teilt, eine Häufung von Unfällen, nicht zuletzt, «weil sich die meisten Autofahrer auf der Berninastrasse wohl aus dem benachbarten Italien rekrutieren werden, wo bekanntlich ein sehr flottes



Abb. 20: Berninaexpress bei der Alp Grüm (© Rhätische Bahn/ Andrea Michael Badrutt).

Fahrtempo gestattet ist».²⁷¹ Dadurch besonders gefährdet waren Haltestellen, die auf solchen Strassenabschnitten gelegen waren; sie mussten entsprechend angepasst werden.²⁷² Auf der Höhe Berninahäuser, wo die Bahntrasse und die Kantonsstrasse zwar räumlich getrennt, aber parallel zueinander verlaufen, kamen sich Zug und Auto schliesslich insofern in die Quere, als das der durch die Autofahrer aufgewirbelte Staub die Passagiere in den offenen Aussichtswagen belästigte. Die Berninabahn sah sich genötigt, eine Bewilligung für ein Überholverbot durch Automobile einzuholen, was wiederum nicht ohne Widerspruch der Automobilclubs akzeptiert wurde.²⁷³ Mit ihrer Forderung, den Pass für das «Gesellschaftsautomobil» nicht zu öffnen, stiess die Berninabahn jedoch auf taube Ohren: «Eine Schliessung des Berninapasses für Gesellschaftswagen lediglich im Interesse der Bahn ist gemäss den gesetzlichen Grundlagen nicht möglich.»²⁷⁴ Immerhin konnte eine Postautoverbindung

²⁶⁸ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 32–34.

²⁶⁹ JEHLI: Bahnvisionen, 2011, S. 34–40.

²⁷⁰ StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 86. Sitzung des Verwaltungsrates, 6.2.1937.

²⁷¹ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an die Regierung des Kantons Graubünden bezüglich Zusammenlegung der Haltestellen, 30.4.1927.

²⁷² StAGR VIII 16 L4, Protokoll des Kleinen Rates des Kantons Graubünden bezüglich einer Haltestellenzusammenlegung, 30.7.1927, S. 2.

²⁷³ StAGR VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das Bau- und Forstdepartement bezüglich des Aufstellens von Autotafeln, 22.7.1930.

²⁷⁴ StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Baudepartements an die Betriebs-



Abb. 21: Regionalzug bei Brusio (© Rhätische Bahn/Andrea Michael Badrutt).

über den Pass verhindert werden. Durch die Knappheit von Benzin im Zweiten Weltkrieg entspannte sich die Konkurrenz ein wenig.²⁷⁵ Der unaufhaltsame Vormarsch des Individualverkehrs machte deutlich, dass für einen rentablen Betrieb der Bahn die touristische Bedeutung wieder stärker in den Fokus gerückt werden musste. Die Zusammenführung der beiden Bahnen blieb ein längerer Prozess, nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen Stromsysteme. Im Sommer 1969 fuhren erstmals wieder direkte Kurswagen von Chur nach Tirano, wobei diese in Samedan abgehängt und von zwei Dieselloks bis Bernina Diavolezza gezogen werden mussten, wo die Loks auf Gleichstrom wechselten. Als 1981 der Bahnhof Pontresina umgebaut wurde, konnte das Umschalten von Gleich- und Wechselstrom auf einem Gleis durchgeführt werden. Die anfangs mehrfach umgehängten Züge verkehren seit 1973 als Bernina-Express. Unter diesem Namen trugen sie dazu bei, dass die Strecke heute wieder touristisch populär ist und Reisende aus aller Welt anzieht.

direktion der BB bezüglich Gesellschaftswagen, 25.6.1937.

²⁷⁵ StAGR VIII 16 L4, Schreiben des Direktors der BB an den Präsidenten des Verwaltungsrates der BB bezüglich des Budgets für 1940, 28.11.1939.

Am 7. Juli 2008 wurde die Strecke zwischen Thusis, St. Moritz und Tirano in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen, wodurch sich die Albula- und Berninalinie in den Kreis der bekanntesten Bahnstrecken Europas einreihen. Die Albulastrecke fasziniert als gelungenes Beispiel des goldenen Eisenbahnzeitalters mit beeindruckenden Kunstbauten und einer technisch und landschaftlich spektakulären Linienführung. Die Berninabahn wiederum ist mit ihren extremen Steigungsverhältnissen und als Vorreiterin der Elektrifizierung ein vorausschauendes und mutiges Eisenbahnprojekt, das sich harmonisch in die Gebirgslandschaft einfügt. Mit der Auszeichnung wurde so nicht nur der engagierte Kampf der Betriebsdirektion und der beteiligten Gemeinden um den Erhalt der Bahn, sondern auch die Weitsicht und der Mut der Bahnpioniere honoriert.²⁷⁶

Seit 2010 wird die Strecke mit Allegra-Triebzügen betrieben, die einen Lokwechsel überflüssig machen, da sie zwischen den Stromsystemen wechseln können.²⁷⁷

Die oft beklagte fehlende Industrie im Puschlav wurde nun im touristischen Zusammenhang zu einem

²⁷⁶ Rhätische Bahn: Zusammenfassung Kandidatur Welterkulturerbe, 2008, S. 7.

²⁷⁷ SWA ERW.G/Verkehr B 113: Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 6.



Abb. 22: Regionalzug mit angehängten Tankwagen (© Rhätische Bahn/Christoph Benz).

Standortvorteil, da dadurch mehr unberührte Bergwelt erhalten blieb:

Das Fehlen von umweltbelastenden industriellen Anlagen erwies sich für den Tourismus von Vorteil. Neben den natürlichen und kulturellen Eigenschaften des Südtals ist die Berninabahn, wie ursprünglich geplant, doch noch als Naturpanoramaerlebnis und als «Gesamtkunstwerk» zu einer der wichtigsten Touristenattraktionen geworden.²⁷⁸

Gescheiterte Projekte wie die Übernahme der Berninabahn durch die SBB, der Bau eines Basis-tunnels, wie ihn die Regionalplanungsgruppe in den 1980er-Jahren gefordert hatte²⁷⁹, oder auch der geplante Ausbau der Güterkapazitäten durch den Einbau von Zahnstangen in den 1960er-Jahren²⁸⁰ hätten das Erscheinungsbild der Berninabahn auch ganz anders gestalten können. In dieser Hinsicht kann es als Glücksfall betrachtet werden, dass die Einschät-

zung der Bahnpioniere sich schlussendlich als korrekt herausgestellt hat und die Aus- und Umbauprojekte nicht ausgeführt wurden. Die Zahlen des Jahresberichts 2022 der Rhätischen Bahn bestätigen die Entscheidungen der Bahnbauer, was die Attraktivität und Aussergewöhnlichkeit der Route anbelangt:

Der Bernina Express verzeichnete als eines der Paradeperle der RhB im Jahr 2022 einen sehr positiven Geschäftsverlauf: die Personenkilometer stiegen um 108,9 Prozent auf 25,2 Mio. an und liegen nur knapp hinter dem Rekordjahr 2019 (26,9 Mio.) Dank neuem Cateringkonzept sowie Zuschlagserhöhungen liess sich der Ertrag um 157,4 Prozent auf 13,8 Mio. Schweizer Franken steigern.²⁸¹

Auch ohne den Ausbau mit Zahnstangen transportierte und transportiert die Berninabahn täglich Güter ins Puschlav und nach Tirano. Nicht zuletzt, um der zunehmenden Konkurrenz durch Autos und Lastwagen zu begegnen, führte die Berninabahn in den 1930er-Jahren Frachtermässigungen für Güter

²⁷⁸ LARDI/SEMADENI: Puschlav, 1994, S. 111.

²⁷⁹ SWA ERW.G/Verkehr B 117, Bernina-Basis: Neuste «Tunnel-Idee», Aargauer Tagblatt, 31.12.1981.

²⁸⁰ TOGNINA/SCHEGG/BRUDERER: Arbeiter, 2010, S. 2.

²⁸¹ Rhätische Bahn, Geschäftsbericht 2022.

aus dem Puschlav ein, insbesondere für Wein und Kohle.²⁸² Auch heute noch werden auf der Berninastrecke Güter transportiert, insbesondere Rundholz, das zur Weiterverarbeitung ins nahe Veltlin überführt wird. Auch die Mineralöllieferungen ins Engadin laufen weitgehend über diese Strecke, dazu kommen viele andere Güter wie Lebensmittel, Baustoffe oder Recyclinggüter. Reine Güterzüge gibt es dabei kaum, die allermeisten Gütertransporte werden über die fahrplanmässigen Reisezüge abgewickelt.²⁸³

7. Fazit

Aus einer finanziellen Perspektive zeigt sich für die eigenständige Betriebszeit der Berninabahn ein ernüchterndes Bild:

Die Ertragsverhältnisse der Berninabahn waren seit der Eröffnung äusserst unbefriedigend. In den 34 Jahren ihres Bestehens wies die Gewinn- und Verlustrechnung im gesamten einen Ueberschuss von rund 190'000 Fr. aus, während sich deren Fehlbeträge einschliesslich der rückständigen Abschreibungen auf rund 11 Millionen Franken beliefen.²⁸⁴

Dennoch gelang es lokalen Politikern, Interessenvertretern und den Betreibern durch mehrere finanzielle Sanierungen und Subventionen, die Bahn immer wieder vor der Betriebseinstellung zu bewahren. Mehr noch, die Berninabahn ist bis heute als Teil der Rhätischen Bahn ein wichtiger Arbeitgeber in der Region.²⁸⁵ Neben dem Glacier Express (St. Moritz/Davos–Zermatt) stellt sie darüber hinaus mit dem Bernina Express eines der touristischen Zugpferde des Kantons. Die nationale Bedeutung der Nord-Süd-Verbindung wird auch heute zu Jubiläen gerne wieder hervorgehoben, obwohl viele Einheimische für die Fahrt nach Norden mittlerweile die kürzere Fahrt mit

dem Auto über die Passstrasse bevorzugen.²⁸⁶ Zum 100-jährigen Jubiläum der Berninabahn schrieb zum Beispiel Bundespräsidentin Doris Leuthard:

Die Berninabahn ist ein technisches Meisterwerk im Hochgebirge und gehört beispielsweise mit dem spektakulären Kreisviadukt bei Brusio zu den attraktivsten Bahnlinien weltweit. [...] Bahnen generell, und diese Bahn ganz besonders, sind aber mehr. Sie verbinden Menschen und Kulturen. Sie bauen Vorurteile ab und öffnen Horizonte – geistige und geographische. Bahnen fördern Handel, Wohlstand und damit Lebensqualität. Dank einer Bahnverbindung fühlen sich auch jene Regionen eingebunden, die abseits der grossen Hauptverkehrsadern liegen. Die Berninabahn nimmt damit auch eine wichtige staatspolitische Funktion war.²⁸⁷

Um die wechselvolle Geschichte der Berninabahn nachvollziehen zu können, reicht es also nicht, nur eine Position zu betrachten. Ohne den touristischen Auftrieb in der Region wäre die Bahn nie gebaut worden, da lokal keine ausreichenden Finanzen aufgebracht werden konnten. Ohne die regionale Bedeutung wiederum hätten sich Bund und Kanton schwerlich bereit erklärt, grössere Subventionssummen in ein Bahnprojekt zu investieren, das aus wirtschaftlicher und militärischer Sicht die Unterstützungskriterien nicht erfüllte. Ihr Überleben lässt sich also nicht monokausal, sondern nur als Ergebnis von Aushandlungsprozessen und Kompromissen verstehen. Kosten und Nutzen des Erhalts mussten gegeneinander abgewogen und Interessen mit Nachdruck vorgebracht werden, was nicht selten zu hitzigen Auseinandersetzungen führte. Nicht zuletzt in den Beiträgen im *Grigione Italiano* wird deutlich, welche zentrale Rolle das Weiterbestehen der Verbindung für viele Einheimische spielte, wobei auch in diesen Gemeinden aufgrund der hohen Kosten keine geschlossene Einigkeit bestand. Über den Sinn und Unsinn einer weiteren Subventionierung, einer erneuten finanziellen Sanierung oder einer Zinsstundung wurde immer

²⁸² StAGR VIII 16 L1, Protokoll der 128. Sitzung des Ausschusses, 15.12.1934.

²⁸³ SWA ERW.G./Verkehr B 113: Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 9.

²⁸⁴ SWA ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Siebenunddreissigster Geschäftsbericht, 1942, S. 4.

²⁸⁵ StAGR VIII 16 L1, Schreiben der Regierung des Kantons Graubünden an Nando Nussio, 4.5.1981.

²⁸⁶ SWA ERW.G./Verkehr B 113: Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 15.

²⁸⁷ SWA ERW.G./Verkehr B 113: Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, S. 3.

wieder diskutiert, und Unterstützungsgelder mussten Jahr für Jahr neu ausgehandelt werden.

Die Berninabahn war und ist kein für sich alleine stehendes Projekt, sondern sie wurde in ein bestehendes Netzwerk integriert, und zwar in einem solchen Ausmass, dass sie trotz unterschiedlicher Stromstärken (und im Falle der Ferrovia Alta Valtellina sogar Spurbreiten) in die bestehende Bahnhofsinfrastruktur aufgenommen wurde. Dennoch war ihre Bedeutung weder von Anfang an klar noch unumstritten. Die Rollen, die die Berninabahn einnahm oder die ihr zugeschrieben wurden, sind entsprechend vielseitig: Schnellzugverbindung nach Italien, lokaler Ausflugszug für Wanderer und Skifahrerinnen, Regionalzug in die Kantonshauptstadt, Pendelzug für Arbeitskräfte im Engadin, Militärbahn, Güterbahn, wintersichere Postlinie und nicht zuletzt Arbeitgeberin. Viele dieser Rollen existierten nebeneinander und verschwanden auch dann nicht ganz, wenn aufgrund der geopolitischen und finanziellen Lage der Bahn eine andere Funktion in den Vordergrund trat. Die Berninabahn trug damit dazu bei, nicht nur Gäste aus der Fremde nach Graubünden zu transportieren, sondern auch die Bündnerinnen und Bündner einander näherzubringen. Sie war ein zentraler regionaler Faktor, der es auch während der schneereichen Wintermonate ermöglichte, Güter und Menschen von Norden nach Süden und umgekehrt zu transportieren. Ihre finanzielle Stabilität war dabei stets prekär, und der Bahnbetrieb wurde immer wieder aufs Neue in Frage gestellt. Analog zu ähnlichen privaten (Bahn-)Infrastrukturprojekten des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert

wurde eine staatliche Intervention dann unumgänglich, wenn sich ein Verkehrsmittel für die lokale Bevölkerung als lebensnotwendig, aber nicht als rentabel erwies.

Im Puschlav träumte man auch nach dem Bau der Berninabahn und der Aufnahme des Winterbetriebs von einer noch schnelleren und sichereren Verbindung in Richtung Norden. Davon zeugen nicht nur die Pläne für den Bernina-Basistunnel, sondern auch die Zukunftsträume eines Leserbriefschreibers im *Grigione Italiano*: «Verrà giorno in cui i nostri tardi nepoti valicheranno il Bernina con gli aeroplani in pochi minuti, senza pericolo di valanghe e rovine. Il mondo cammina sulle vie del progresso.»²⁸⁸ Die Hoffnungen auf eine Flugverbindung blieben unerfüllt, doch für die Berninabahn gewährte die Fusion mit der Rhätischen Bahn endlich die Stabilität, die nötig war, um den Betrieb langfristig zu sichern und das touristische Angebot auszubauen. Eine Investition, die sich gelohnt zu haben scheint. Das 2008 verliehene UNESCO-Label und die Anzahl transportierter Gäste pro Jahr sprechen in dieser Hinsicht eine klare Sprache.

Unvermeidlich bleiben an dieser Stelle auch Fragen offen. So muss etwa unbeantwortet bleiben, inwiefern auch die zusammen mit der Berninabahn installierten Telefon- und Stromleitungen das ihrige zur Anbindung des Puschlavs an den Kanton und die Schweiz beigetragen haben, wie diese Vernetzung von der lokalen Bevölkerung aufgenommen wurde und wie gross ihr Einfluss auf den Alltag der Einheimischen war. Auch die Rolle der Post wäre eine eingehendere Betrachtung wert.

²⁸⁸ Il Grigione Italiano, 13.6.1923, S. 2. «Es wird der Tag kommen, an dem unsere Urenkel die Bernina mit einem Flugzeug in wenigen Minuten überqueren werden, ohne das Risiko der Lawinen und Erdbeben. Die Welt bewegt sich auf der Strasse des Fortschritts.»

8. Quellen- und Literaturverzeichnis

Archiv- und Bibliothekssiglen

StAGR: Staatsarchiv Graubünden, Chur

SWA: Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel

8.1. Quellen

Staatsarchiv Chur (StAGR)

- VIII 16 L2, Brief des Verwaltungsrats der Bernina-Bahn an den Regierungsrat Vonmoos bezüglich Subventionen, 3.11.1915.
- VIII 16 L2, Auszug aus dem Protokoll des Kleinen Rates des Kantons Graubünden 11.9.1916.
- VIII 16 L2, Schreiben des Bündnerischen Weinhändlerverband Chur an das Departement des Innern des Kantons Graubünden 9.4.1918.
- VIII 16 L4, Schreiben der Direktion der BB an das Departement des Innern des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1920, 31.1.1920.
- VIII 16 L2, Schreiben des Verwaltungsrats der B.B. an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden 2.3.1920.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an die Regierung des Kantons Graubünden bezüglich Zusammenlegung der Haltestellen, 30.4.1927.
- VIII 16 L4, Schreiben der Comune di Poschiavo an das Bau und Forstdepartement des Kantons Graubünden bezüglich Zusammenlegung der Haltestellen, 15.7.1927.
- VIII 16 L4, Protokoll des Kleinen Rates des Kantons Graubünden bezüglich einer Haltestellenzusammenlegung, 30.7.1927.
- VIII 16 L4, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahndepartements an den Kleinen Rat des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1929, 13.4.1929.
- VIII 16 L4, Schreiben des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz an das Eidgenössische Militärdepartement bezüglich eines Schnellzugs Milano–St. Moritz, 13.4.1929.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das Bau- und Forstdepartement bezüglich des Aufstellens von Autotafeln, 22.7.1930.
- VIII 16 L2, Schreiben des Schweizerischen Eisenbahner-Verbands an den Regierungsrat des Kantons Graubünden, 15.10.1931.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Graubünden bezüglich der Fahrplanentwürfe, 9.2.1933.
- VIII 16 L4, Gesuch der Direktion der BB an die Eisenbahnabteilung des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements, 15.2.1933.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an das tit. Justizdepartement des Kantons Graubünden bezüglich Sommerfahrplan 1933, 23.3.1933.
- VIII 16 L2, Protokoll der 79. Sitzung des Verwaltungsrates der Berninabahn, 20.12.1933.
- VIII 16 L1, Protokoll der 128. Sitzung des Ausschusses, 15.12.1934.
- VIII 16 L1, Protokoll der 81. Sitzung des Verwaltungsrates, 29.1.1935.
- VIII 16 L4, Schreiben des Oberingenieurs des Kantons Graubünden an die Direktion der BB bezüglich Lawinen-Schiessversuchen, 4.2.1935.
- VIII 16 L4, Schreiben der Berninabahn an die eidgenössische Fremdenpolizei bezüglich Ferienreisen, 19.3.1936.
- VIII 16 L1, Protokoll der 86. Sitzung des Verwaltungsrates, 6.2.1937.
- VIII 16 L4, Schreiben des Baudepartements an die Betriebsdirektion der BB bezüglich Gesellschaftswagen, 25.6.1937.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an den Verwaltungsratsausschuss der BB bezüglich Winterfahrplan 1939, 4.8.1938.
- VIII 16 L4, Schreiben des Direktors der BB an den Präsidenten des Verwaltungsrates der BB bezüglich des Budgets für 1940, 28.11.1939.
- VIII 16 L4, Schreiben der Betriebsdirektion der BB an den Verwaltungsrat der BB bezüglich des Sommerfahrplans 1940, 11.1.1940.
- VIII 16 L1, Protokoll der 96. Sitzung des Verwaltungsrates, 7.5.1940.
- VIII 16 L4, Interpellation an den Grossen Rat des Kantons Graubünden durch C. Rampa, 6.8.1940.
- VIII 16 L1, Protokoll der 100. Sitzung des Verwaltungsrates, 22.9.1941.
- VIII 16 L4, Betriebsbericht des III Quartal 1941 der BB, 30.12.1941.
- VIII 16 L1, Protokoll der 109. Sitzung des Verwaltungsrates der BB, 12.1.1944.
- VIII 16 L1, Protokoll der 38. Ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre, 24.6.1944.

- VIII 16 L1, WIELAND, Otto: Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Berninabahn, 1958.
- VIII 16 L1, JENNY, H.: Aus der Baugeschichte der Berninabahn, 1958.
- VIII 16 L1, POZZI, E.: Die elektrischen Anlagen der früheren Berninabahn, 1958.
- VIII 16 L1, MALÄR, C.: Der Fahrplan der Bernina-Strecke einst und jetzt, 1958.
- VIII 16 L1, METZGER, Robert: Die Fusion der Berninabahn mit der RhB, 1958.
- VIII 16 L1, Schreiben der Regierung des Kantons Graubünden an Nando Nussio, 04.5.1981.

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel (SWA)

- ERW.G./Verkehr B 117, Berninabahn, Erster bis Siebenunddreissigster Geschäftsbericht, 1906–1942.
- ERW.G./Verkehr B 117, TOBLER, Ernst Victor: Vom Engadin ins Veltlin mit der Berninabahn, Zürich 1909.
- ERW.G./Verkehr B 117, SPILLER, Else: Bernina-Zauber, Vom Engadin ins Veltlin, Zürich 1913.
- ERW.G./Verkehr B 117, Nationalzeitung No.504, 30.10.1931.
- ERW.G./Verkehr B 117, St. Galler Tagblatt No. 333, 19.7.1932.
- ERW.G./Verkehr B 117, Basler Nachrichten, 21.11.1932.
- ERW.G./Verkehr B 117, Basler Nachrichten No. 329, 30.11.1933.
- ERW.G./Verkehr B 117, Neue Zürcher Zeitung No.1983, 22.11.1939.
- ERW.G./Verkehr B 117: 40 Jahre Berninabahn, Neue Bündner Zeitung Chur, 7.4.1948.
- ERW.G./Verkehr B 117, Basel und die 50jährige Bernina-Bahn, Basler Nachrichten, 1.7.1958.
- ERW.G./Verkehr B 117, 50 Jahre Berninabahn. Unser Gruss an die Jubilarin, Schweizerische Handelszeitung, Nr. 30, 24.7.1958, S. 17.
- ERW.G./Verkehr B 117, KESSELRING, Walter: Erinnerungen an die erste Betriebszeit der Berninabahn, Schweizerische Handelszeitung, Nr. 30, 24.7.1958, S. 17.
- ERW.G./Verkehr B 117, Bernina-Basis: Neuste «Tunnel-Idee», Aargauer Tagblatt, 31.12.1981.
- ERW.G./Verkehr B 117, BIGLER, Jürg/GSTÖHL, Theo: Mit Schleudern gegen die Natur, Die Südostschweiz, 8.2.2001, S. 5.
- ERW.G./Verkehr B 117, STUDER, Bernhard: Ber-

ninabahn – Eine Erfolgsgeschichte, Die Südostschweiz vom 12.1.2010, S. 2.

- ERW.G./Verkehr B 113, Sonderbeilage 100 Jahre Berninalinie, Die Südostschweiz, 11.6.2010.
- ERW.G./Verkehr B 113, 125 Jahre Rhätische Bahn. Die Geschichte, 2014.
- ERW.G./Verkehr B 113, TOBLER, Ernst Viktor: Engiadina Terra Fina.

8.2. Zeitungen

- Il Grigione Italiano, 1910–2024, <https://www.e-newspaperarchives.ch/>

8.3. Lexika und Wörterbücher

Historisches Lexikon der Schweiz Online

<https://hls-dhs-dss.ch/>

- Art. «Giuseppe Motta», 2010, abgerufen am 23.1.2024.
- Art. «Podestà», 2009, abgerufen am 1.2.2024.

Neue Deutsche Biographie

<https://www.deutsche-biographie.de/>

- Art. «Knies, Karl», 1980, abgerufen am 08.08.2024.

Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache

<https://www.dwds.de/>

- Art. «Adhäsionsbahn», abgerufen am 31.1.2024.
- Art. «Tramway», abgerufen am 31.1.2024.

8.4. Online-Ressourcen

- Comune di Poschiavo, Storia, <https://www.poschiavo.ch/de/attivita/storia>, abgerufen am 3.10.2023.
- Fedlex, Aufgehobene Erlasse nach Beschlussdatum-1939, <https://www.fedlex.admin.ch/de/cc/abrogated/by-decision-date/1939>, abgerufen am 4.1.2024.
- Rhätische Bahn, Unternehmen, Rechtsform Aktionariat, <https://www.rhb.ch/de/unternehmen/portraet/rechtsform-und-aktionariat>, abgerufen am 27.1.2024.
- Rhätische Bahn, Geschäftsbericht 2022, <https://www.rhb.ch/de/unternehmen/kennzahlen/geschaeftsbericht>, abgerufen am 2.1.2024.

- Società Storica Val Poschiavo, Novecento, <https://www.ssvp.ch/index.php/it/novecento>, abgerufen am 10.8.2024.
- Über die SBB – Geschichte, <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/profil/geschichte.html>, abgerufen am 26.1.2024.

8.5. Literatur

- BALTHASAR, Andreas: Zug um Zug: eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht, Basel/Berlin 1993.
- BETSCHON, Franz: Eine Schmalspurbahn durch Schnee und Eis, in: Franz BETSCHON et al. (Hg.): Ingenieure bauen die Schweiz, Technikgeschichte aus erster Hand, Zürich 2013, S. 202–206.
- BRÜNGGER, Gian/KELLER, Tibert/MENGOTTI, Renato (Hg.): Abenteuer Berninabahn, Zürich/Chur 2010.
- BÜTZER, Hans-Peter (Hg.): Grosser Eisenbahn-Atlas Schweiz, Bern 1980.
- CAMINADA, Paul: Der Bau der Rhätischen Bahn, Zürich 1980.
- GAUTSCHI, Willi: Der Landesstreik 1918, 3. Auflage, Zürich 1988.
- GODENZI, Aldo et al.: Das Puschlav mit Ausblick auf das Veltlin, Chur, 1980.
- HALLER, Albrecht von: Die Alpen und andere Gedichte, hg. von Adalbert Elschenbroich, Stuttgart, 2017 (Reclams Universal-Bibliothek, Nr. 19494).
- INÄBIT, Florian: Rigi-Scheidegg-Bahn, Trachslau, 1999.
- JEANMARIE, Claude: Die elektrischen und Diesel-Triebfahrzeuge schweizerischer Eisenbahnen. 8. Teil: Die Berninabahn: auf schmaler Spur über die Alpen, Ergänzungen zur Geschichte der Rhätischen Bahn, Schweiz 1987 (Archiv 48).
- JEHLI, Marco (Hg.): Bahnvisionen im Engadin: Utopien und Realitäten 1838–1938, 1. Aufl, St. Moritz 2011.
- KESSLER, Daniel: Hotels und Dörfer. Oberengadiner Hotellerie und Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit, Bern, 1998.
- LAAK, Dirk van: Alles im Fluss: die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Frankfurt am Main 2018.
- LANFRANCHI, Arno (Hg.): 1408, la valle di Poschiavo sceglie il nord una scelta politica nel suo contesto storico, Poschiavo 2008.
- LARDI, Otmaro/SEMADENI, Silva: Das Puschlav: Valle di Poschiavo, hg. von Schneider, Alfred, 4., vollst. überarb. Aufl, Bern/Stuttgart/Wien 1994 (Schweizer Heimatbücher 194).
- MAISSEN, Felici: Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925, Davos 1968.
- MICHAEL-CAFLISCH, Peter: Hier hört man keine Glocken: Geschichte der Schamser Auswanderung nach Amerika und Australien, Baden 2008.
- PFEIFFER, Peter/CAPREZ, Gion (Hg.): Die goldenen Jahre der Berninabahn: Gli anni d'oro della ferrovia del Bernina, Zürich 2000.
- REINHARDT, Volker: Die Geschichte der Schweiz: von den Anfängen bis heute, München, 2011.
- RhB: Zusammenfassung Kandidatur UNESCO-Weltkulturerbe. Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Albula/Bernina, Schweiz/Italien 2008.
- RUF, Susanna: Fünf Generationen Badrutt: Hotelpioniere und Begründer der Wintersaison, Zürich, 2010 (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik 91).
- SCHNETZER, Dominik: Bergbild und geistige Landesverteidigung, Zürich 2009.
- ROSSFELD, Roman/STRAUMANN, Tobias (Hg.): Der vergessene Wirtschaftskrieg: Schweizer Unternehmen im Ersten Weltkrieg, 2. Auflage, Zürich 2016.
- TOGNINA, Andrea/SCHEGG, Véronique/BRUDERER, Ruedi: Arbeiter am Bernina: Sozialgeschichte eines Bahnbaus, 1906–1910, Chur 2010.
- TRÜB, Franz Marti Walter: Die Gotthardbahn, 3. Auflage, Zürich 1976.
- WYLER, Theo: Als die Echos noch gepachtet wurden: aus den Anfängen des Tourismus in der Schweiz, Zürich 2000.