

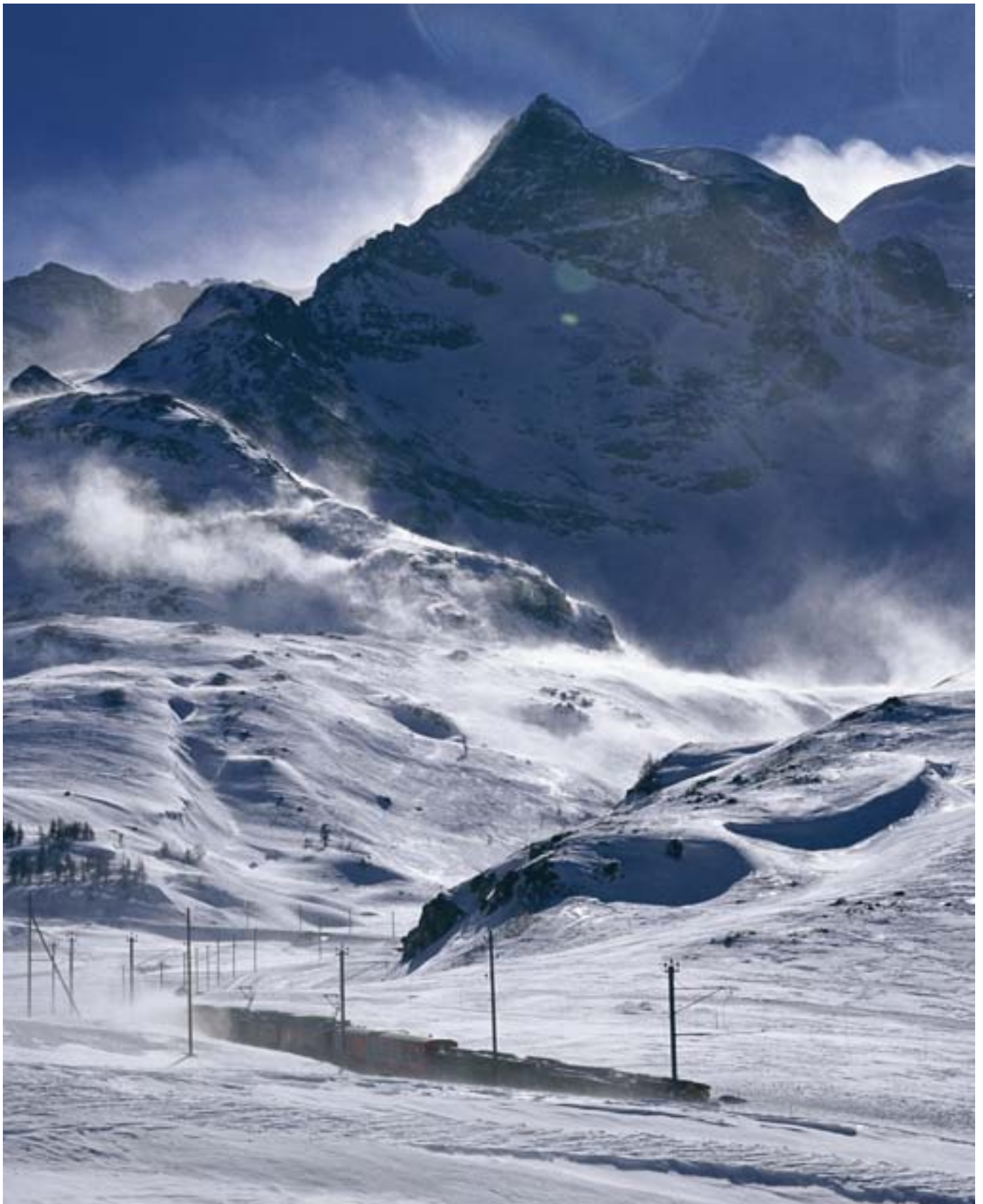
2. Beschreibung des Gutes

2.a Bestandesaufnahme

2.a.1	Prolog	>	21
2.a.2	Facts & Figures zur Rhätischen Bahn und zu den nominierten Bahnstrecken	>	33
2.a.3	Streckenbeschriebe	>	39
2.a.4	Kunstabauten der Albula- und Berninastrecke	>	89
2.a.5	Hochbauten der Albula- und Berninastrecke	>	125
2.a.6	Sakral- und Profanbauten entlang der Albula- und Berninastrecke	>	139
2.a.7	Kulturlandschaften entlang der Albula- und Berninastrecke	>	169
2.a.8	Flora und Fauna beidseits des Alpenkamms	>	189

2.b Geschichte und Entwicklung

2.b.1	Archäologie entlang der Albula- und Berninastrecke	>	201
2.b.2	Von der Antike zur Moderne: Staat, Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur im Raum Albula/Bernina	>	211
2.b.3	Auf dem schnellsten Weg nach Venedig: Historische Verkehrswege im Raum Albula/Bernina	>	227
2.b.4	Dörfer, Weiler, Streusiedlungen, Alpen und Maiensässe entlang der Albula- und Berninastrecke	>	239
2.b.5	Zur Geschichte der Rhätischen Bahn	>	259
2.b.6	Bahnbau und Betrieb	>	275
2.b.7	Strom für die Albula- und Berninastrecke. Die Kraftwerksbauten entlang der Bahnlinie	>	315
2.b.8	Sprachlandschaften	>	331
2.b.9	Zur Tourismusgeschichte des Engadins	>	337
2.b.10	Die Bahn als wichtiger Einflussfaktor für die touristische Entwicklung	>	349



Berninastrecke > Eine Zugskomposition mit Wagen für den Personen- und Holztransport durchfährt die tief verschneite Landschaft des Berninapasses.
R. Bösch / Rhätische Bahn

2.a Bestandesaufnahme

2.a.1 Prolog

Iso Camartin

Landschaften prägen Menschen. Und Menschen prägen Landschaften. In diesem Wechselverhältnis zwischen natürlichen Gegebenheiten und den in ihnen wirkenden Menschen entstehen die Grundlagen für das, was wir Zivilisation nennen. Zivilisation ist so etwas wie die dem Menschen zuträgliche soziale und kulturelle Umgestaltung der natürlichen Umgebung, kurz: die Fähigkeit der Menschen, sich den natürlichen Gegebenheiten anzupassen und für sich und das eigene Umfeld neue Lebensräume zu eröffnen. In diesem Umgestaltungsprozess entstehen Siedlungen und Wohngemeinschaften mit den geeigneten Wirtschaftsformen, den politischen Organisationsformen, den Praktiken und Ritualen einer Gemeinschaft zur Sicherung des Zusammenlebens. Das Erstaunliche daran ist, dass Menschen sich nicht nur dort erfolgreich niederlassen, wo die Natur das Siedeln und Hausen leicht macht. Auch wo die natürlichen Gegebenheiten widerborstig und schwer bezwingbar sind, richten Menschen sich ein, trotzen den Gefahren und machen die ursprüngliche Wildnis bewohnbar, menschengemäss und sogar menschenfreundlich.

Der Alpenraum ist alles andere als einladend zum Siedeln und Weilen. Man muss an einem Sonnentag aus einem Flugzeug einmal die Alpenregion in Augenschein nehmen, um zu entdecken, wie lebensfeindlich die hochalpine Landschaft im Grunde ist. Den Philosophen ist dies immer wieder ein Anlass zum Staunen gewesen. So war Friedrich Nietzsche, der zwischen

1881 und 1888 einige Sommer im Engadin verbrachte, von der Erfahrung jener Grenze im Alpenraum fasziniert, hinter welcher nicht mehr das Leben, sondern der Tod herrscht. Man sei hier oben dem Kosmos näher als der wärmenden Erde, meinte er. Die Fels- und Firnlandschaft scheint nicht für den Menschen gemacht. Sie liegt da, als harre sie Grösserem entgegen, als Menschen es sind. Wie kann man nur den Ehrgeiz haben, in dieser feindlichen Welt heimisch zu werden?

Es hat die Menschen immer wieder gereizt, die Alpen nicht nur als Pässe und Wege in Anspruch zu nehmen, um in andere Länder zu gelangen, um Waren und Güter auszutauschen und Handel zu treiben, sondern auch, sich im Alpenraum fest einzurichten, die Jahreszeiten zu überstehen und sich und den Seinen ein menschenwürdiges Dasein zu garantieren. Die Siedlungsgeschichte des Alpenraumes ist eine faszinierende Überlebensübung, die Jahrhunderte dauerte und bis auf den heutigen Tag vom Kampf gegen lebensfeindliche Gegebenheiten der Natur geprägt ist. Es ist immer noch da: das Undomestizierte und das Kolossale, die Masse dessen, was Menschen nicht verändern zu können scheinen. Es ist zwar gelungen, die Spitzen einiger der schönsten Berge mit Bahnen, Hotels und Zurichtungen der Bequemlichkeit zu versehen. Viel hat man durch technische Leistungen unserer Erfahrungslust zugänglich gemacht. Glänzende Errungenschaften des Homo faber! Doch die erhabene



Albulastrecke > Linienführung zwischen Bergün/Bravuogn und Preda.
R. Bösch / Rhätische Bahn

Grösse einer Landschaft, ihre Wucht und ihre Radikalität werden erst durch die Entdeckung erfahrbar, wie unveränderbar und gleichgültig die Natur menschlichen Wünschen und Anliegen gegenüber bleibt. In dieser Unbeteiligtheit der Natur an unseren Sorgen liegt eine seltsame Garantie, dass es die Menschen doch nicht fertig bringen, durch Eigenwillen und Tollkühnheit die eigenen Lebensvoraussetzungen gänzlich zu verändern.

Im christlichen Mittelalter kam die Überzeugung auf, nicht nur der Mensch sei aufgrund der ihm seit der Vertreibung aus dem Paradies anhaftenden Erbsünde ein mangelhaftes und defektes Wesen, sondern die ganze Natur leide an der Unvollkommenheit und an den Schäden einer Verdorbenheit, die dem Irdischen und Geschaffenen seit dem Sündenfall eigen ist. Allein durch die besondere Tat des Erlösungswerks Christi könnten Mensch und Natur von diesen Makeln wieder befreit werden und ihren ursprünglichen heilen Zustand erreichen. Die Theologen nannten diesen Konstruktionsfehler der Natur die «natura lapsa», die fehlerhafte und beschädigte Natur, und waren darauf bedacht, das Erdenleben als eine Reparaturwerkstatt für den entstandenen Schaden zu begreifen.

Heute erscheinen uns diese theologischen Konstrukte etwas weltfremd, gehen wir doch eigentlich davon aus, dass die Natur grundsätzlich wertfrei ist, und dass es allein der Mensch ist, der eingreifend sie zum Guten oder zum Schlechten verändert. Doch wer mit der Rhätischen Bahn durch das Albulatal ins Engadin und weiter über den Berninapass nach Süden fährt, könnte leicht auf den Gedanken kommen, diese herrliche Naturlandschaft sei unvollkommen und mangelhaft gewesen, bis kluge Menschen sich entschlossen haben, durch das ansteigende Gelände eine Bahnlinie so zu legen, dass die Gegend schön

und vollkommen werde. Es ist schwer vorstellbar, dass das, was hier den Landschaftsvermessern, den Trassezeichnern, den Brücken- und Tunnelbauern gelungen ist, besser und schöner hätte gelingen können, als wie es heute vor unseren Augen erscheint. Sie haben die Kunst beherrscht zu bauen, ohne das Geringste zu verbauen. Die kurzfristig der Natur zugefügten Wunden sind längst verheilt. Die geschmeidig sanften Linien, in denen die Bahn den Hängen entlang sich in die Höhe windet, haben einen Rhythmus und eine Eleganz, die man geradezu musikalisch nennen möchte. Mit Schönheitssinn und Wagemut, mit Einfühlung und hohem technischem Verstand haben die Pioniere des Bahnbaus hier ein Werk realisiert, das als Musterbeispiel dafür angesehen werden muss, was der Mensch in der «natura lapsa» verbessernd auszurichten vermag. Erst so wird Naturschönheit in ihrer überraschenden Wildheit und Rohheit, ihrer Sanftheit und Geschmeidigkeit, ihrer Formenvielfalt und ihrem Ausdrucksreichtum für die Reisenden erlebbar. Die Natur ist defekt und unvollkommen, gewiss! Dann kommt der Mensch mit seiner Vorstellungskraft und seinem Können und macht ihre Schönheiten dem sehenden und bewundernden Auge erst zugänglich.

Kein Zweifel: diese Bahnstrecke ist bezüglich bautechnischer Lösungen und der Harmonie zwischen Natur und gestaltendem Eingriff ein Paradestück. Hier erlebt man von Brücke zu Brücke die Herausforderungen durch die Natur und die Antworten, die der aus den Gegebenheiten Nutzen ziehende Mensch darauf zu geben vermochte. Man entdeckt, in welches Formenspiel Landschaft, Bahn und Strasse sich hier mit- und gegeneinander eingelassen haben, man erlebt im Aufstieg alle denkbaren Formen des Ausweichens und Ausholens, der Überbrückung und



Albulastrecke > Der 65 m hohe Landwasserviadukt, der wohl spektakulärste Kunstbau zwischen Thusis und St. Moritz.
A. Badrutt/Rhätische Bahn

des frechen Durchstichs, der entschlossenen Bewegung und des spielerischen Umfahrens. Als Grunderlebnis bleibt der Eindruck einer glückhaften Versöhnung zwischen Natur und Mensch. Die Gewalt der Natur wird weder gebrochen noch geleugnet, ebenso wenig der Anspruch des Menschen, dieser Natur die eigenen Ziele und Interessen abzurufen. Die geglückte Annäherung an das Wilde und dessen Bändigung durch kühne technische Visionen prägen hier in nicht auszulöschender Weise unsere Wahrnehmung: Wer nach dem Besonderen der Landschaft späht, erschaut gleichzeitig jenen nicht vollendbaren Vorgang, bei dem Natur und Mensch wie in einem Balanceakt die je eigenen Kräfte miteinander in Einklang zu bringen suchen. Unter all den Brücken, Viadukten, Galerien, Kehrtunnels und Stützmauern dieser hinderreichen Strecke ragt eines heraus, das durch seine Grösse, Eleganz und Kühnheit verdienstermassen zum meistfotografierten Bauwerk Graubündens avancierte: der Landwasserviadukt. Wenn der Zug einmal Surava passiert hat und sich in forschem Aufwärtsdrang durch Tobel und felsiges Gelände Filisur nähert, entsteht Bewegung in den Waggons. Man begibt sich auf die rechte Seite, um einen guten Fensterplatz zu ergattern für das bevorstehende Schauspiel. Schon erblickt man in Fahrtrichtung Pfeiler und Bögen, die zu einer vertikalen Felswand führen. Diese verschwinden zwar wieder, doch sobald der Zug sich in einer weitgezogenen Rechtskurve zu neigen beginnt, hat man das Wunder plötzlich vor Augen. Von den sechs gross geschwungenen Bögen sieht man zwar nicht alle aufs Mal, doch ist man erst auf dem Viadukt und lässt den Blick in die Tiefe gehen, erschauern auch schwindelfreie Menschen vor der Waghalsigkeit, welche die Konstrukteure hier an den Tag legten. Im Taumel über soviel Mut und kühnen Trotz beginnt man

erst im Tunnel sich auszumalen, was es um 1898 bedeutet haben mochte, ein so atemberaubendes Bauwerk in diese wilde Schluchtenlandschaft zu platzieren.

Wer mit den Alpen vertraut ist, vergisst nicht, dass jeder Schritt, das Gelände für die Ziele des Menschen zu gewinnen, mit Risiken, Gefahren und Opfern verbunden war. Es brauchte die vielfältigsten Sicherheitsmassnahmen, um sich gegen die unberechenbaren Launen der Natur vorzusehen. Die Geschichte dieser Bahnstrecke ist auch eine solche von Abwehrmassnahmen gegen Hochwasser, Steinschlag, Erdbeben, Lawinen und andere unberechenbare Naturphänomene, die von einem Augenblick zum anderen die schöne Landschaft in eine Hölle verwandeln konnten. Sicherheit musste von Anfang an höchste Priorität haben. Heute sind die technischen Möglichkeiten zur ganzjährigen und wetterunabhängigen Sicherung und Kontrolle der Bahnstrecke enorm verfeinert. Ein Restrisiko bleibt – hier so gut wie anderswo. Das spüren die Passagiere instinktiv bei der Fahrt über Viadukte und Brücken, wenn ihr Blick für einen kurzen Augenblick den schaurigen Abgrund einer Schlucht streift.

Wenn der Zug den langen Albulatunnel verlässt, dem Bergbach Beverin entlang Richtung Bever fährt und dort in einer Rechtskurve in jenes Längstal einbiegt, das zu den bemerkenswertesten Gebieten des Alpenraums gehört und das wir Engadin nennen, spüren wir: Hier ist man im Tal bereits auf der Höhe. Natürlich ist es nochmals von hohen Bergen und weissen Gipfeln umsäumt, doch diese darf man ruhig denen überlassen, die ganz hoch hinaus wollen. Hier erlaubt schon die grosszügig offene Ebene, durch die der Inn fliesst, eine gesteigerte Wahrnehmung der Wirklichkeit. Es herrscht eine besondere Grundstimmung, eine andere Lichtqualität, ein anderes Lebensgefühl. Woran mag es liegen?



Muottas Muragl > Blick auf die Oberengadiner Seenlandschaft.
P. Mathis / ENGADIN Bergbahnen

Seit Langem rätselt man an den besonderen Luft- und Lichteigenschaften dieser Region herum. Augenspezialisten haben behauptet, die Pupillen würden sich hier im Hochgebirge in eigenartiger Weise weiten. Die Wirklichkeit erscheine dem Auge in einer Klarheit und Transparenz wie nirgendwo sonst. Viele Besucher des Engadins berichten von einem eigenartigen Höhentau- mel, der sie hier schon auf 1'800 m ü. M. befällt. Es sind seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, der Frühzeit des Tourismus, Künstler und Exzentriker aller Nationen und Länder im Sommer und Winter hierher gepilgert, um das Erlebnis einer Landschaft zu haben, die nicht nur äusserlich vorhanden ist, sondern schnell und unwiderstehlich auch zu einer Seelenlandschaft wird. Wer einmal an einem lichtdurchtränkten Vormittag auf Muottas Muragl hinaufsteigt und von dort die ganze Oberengadiner Seenplatte in der Morgensonne vor seinen Augen ausgebreitet sieht, wird sich der Besonderheit dieser Gegend bewusst. Kein Wunder, dass in dieser Region so viele Maler ihre Inspirationen geholt haben. Giovanni Segantini, der nicht weit von hier sein berühmtes Triptychon malte, das man im Segantini-Museum in St. Moritz besichtigen kann, hat von den «Akkorden einer alpinen Schöpfung, zusammengesetzt aus Tönen und Farben» gesprochen, deren Zusammenklang erst die richtige Vorstellung von Schönheit ergebe. Oder er beschwor ein «Ahnen von Licht, das alles zusammenschliesst und die ewige Harmonie der Alpenwelt bildet». In diesen Sätzen spürt man, wie ein Bildkünstler nach Worten ringt, um einen Lichtzauber zu beschwören, den nur das Auge adäquat erfassen kann. Ihm folgten viele, Einheimische und Fremde, im Versuch, eine Grenzerfahrung von Sehen und Ahnen auf die Leinwand zu bannen. Und dennoch: Um das Werk dieser Künstler zu begreifen, muss man

erst einmal der hier herrschenden Lichtwirklichkeit ausgesetzt sein. Unverwechselbare Schönheit ist nicht reine Phantasie und Imagination. Es gibt sie, weil in der Wirklichkeit etwas vorhanden ist, das unsere Suche nach Schönheit erst weckt und antreibt.

Das berühmteste Wort über die Lichterfahrungen in dieser Region hat allerdings ein anderer gesprochen, jener geniale kranke Mann, der dort in bescheidensten Verhältnissen philosophierte, dichtete und über das Leben sinnierte: Friedrich Nietzsche. «Durchsichtig, glühend in allen Farben, alle Gegensätze, alle Mitten zwischen Eis und Süden in sich schliessend» – so hat er diese Region gesehen. Wenn sich nach dem Berninapass auf einmal vor unseren Augen das Val Poschiavo öffnet, das uns ins Veltlin, nach Italien bringt, spüren wir plötzlich: Hier muss der Scheitelpunkt zwischen Norden und Süden sein. Wir stehen genau in jener Mitte, wo zwei Himmelsrichtungen, zwei Weltanschauungen und zwei Lebensarten sich berühren. Obwohl noch umgeben von höchsten Bergen, in der Nähe von Schnee und Eis, grüsst uns schon von weit her die ganz andere Welt, der Süden, das Mittelmeer, der absolute Gegensatz und Kontrast zur Alpenwelt. Und die Verse aus Nietzsches Gedicht *Nach neuen Meeren* gehen einem durch den Kopf: «Offen liegt das Meer, ins Blaue / Treibt mein Genueser Schiff».

Die Albula/Bernina-Region bildet jene besondere Schnittstelle im Alpenraum, die nicht nur Wasserscheide zwischen Norden, Süden und Osten ist, sondern gleichzeitig auch das Begegnungsland und die Kontaktregion unterschiedlicher sprachlicher und lebensweltlicher Kulturen. Graubünden ist der einzige dreisprachige Kanton der Schweiz. Heute werden die angestammten Sprachen ergänzt durch die Vielzahl jener Redeweisen, welche Zuwanderer,



Berninastrecke > Die Berninabahn auf dem Kreisviadukt bei Brusio.
R. Pedetti

Gastarbeiter und Touristen mitbringen. An den Sprachgrenzen stehen keine Schlagbäume. Wörter, Vorstellungen und Verhaltensformen gehen undeklariert über die Grenzen. Je näher man sich mit der Geschichte und der Kultur Graubündens beschäftigt, umso deutlicher wird die Erfahrung, dass hier Süden und Norden, lateinische und germanische Kultur eng ineinander greifen und einander bereichern. Manche könnten der Ansicht sein, das Überleben einer solchen Kleinsprache wie des Rätoromanischen verdanke sich allein der Isolation und Abgeschlossenheit von der Welt. Graubünden war seit Menschengedenken ein Pass- und Transitland. Die Einheimischen waren nie lang nur unter sich. Zudem waren sie selbst oft begierig, ihr Glück in der Fremde zu suchen. Die faszinierende Geschichte der Auswanderung der Bündner aus ihren Tälern in weit entfernte Regionen des europäischen Kontinents und von Übersee belegt, dass man hier weder so weltseu noch so uninformiert war, wie simplifizierte Deutungen der Heimat es manchmal darstellen.

So muss man die Schlagbäume, die man schon lange aus der Landschaft entfernt hat, auch aus der Kultur wegdenken. Der Kontakt mit den angrenzenden Regionen – der italienischen, der österreichischen, der deutschen – führte dazu, es nicht bei der eigenen Armseligkeit zu belassen, sondern sich zum eigenen Nutzen und Vorteil bei den anderen zu bedienen. Da gab es viel Eigenwille, das universell Geltende umzugestalten in eine zu den eigenen Verhältnissen passende Form und Gestalt. Der kulturelle Mehrwert einer sprachlich komplexen Region besteht gerade in diesem Austausch von Lebensformen und Praktiken, die dann in den Sprachen ihren unverwechselbaren Niederschlag finden. Graubündnerische Kultur ist undenkbar, ohne das, was ihr aus dem germanischen und dem italie-

nischen Lebensraum zugeflossen ist. Dennoch besteht sie keineswegs aus lauter Kopien fremder Vorbilder. Soviel Eigenwille und Phantasie herrschte in den Köpfen der Graubündner, dass sie für den Eigengebrauch sich nicht mit faden Dubletten begnügten. Kulturaustausch ist ein lebensnaher Vorgang. Darin verschmelzen die Eigenbedürfnisse auf überraschende Art und Weise mit den Gegebenheiten, die von aussen einströmen. Die Sprachensituation so gut wie der kulturelle Alltag geben in Graubünden bis auf den heutigen Tag davon Zeugnis.

Einer der schönsten Beweise für die Offenheit, den Mut und den Pioniersinn, den es schon vor über hundert Jahren brauchte, um die Wege zueinander neu zu gestalten und die Zugänglichkeit von Zentrum und Region zu verbessern, ist der Bau der Albula- und der Berninabahn. Hier fanden sich weitsichtige Einheimische zusammen mit Fachleuten aus der Schweiz und aus dem Ausland, um ein unvergleichliches Jahrhundertwerk zu realisieren. Wir Heutigen haben allen Grund, den unternehmerischen Wagemut, die bautechnischen Leistungen und den Schönheitsinn jener Pioniere zu bewundern, welche dafür gesorgt haben, dass die Bewohner von Norden und Süden, von Osten und Westen nicht nur zueinander finden, sondern im Herzen der Alpen auch eine Landschaft neu entdecken konnten, wie unser Planet nur wenige zu bieten hat.