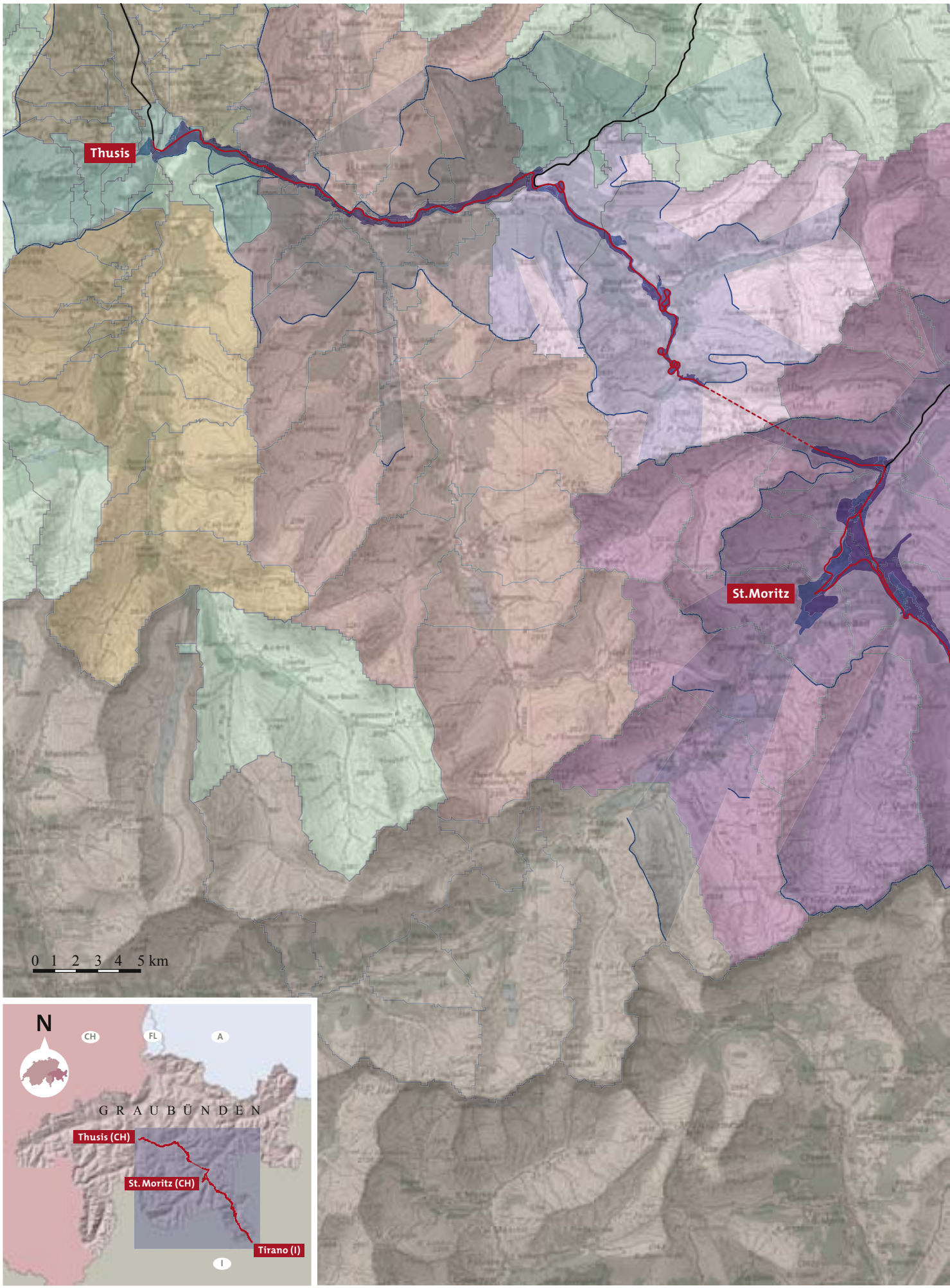
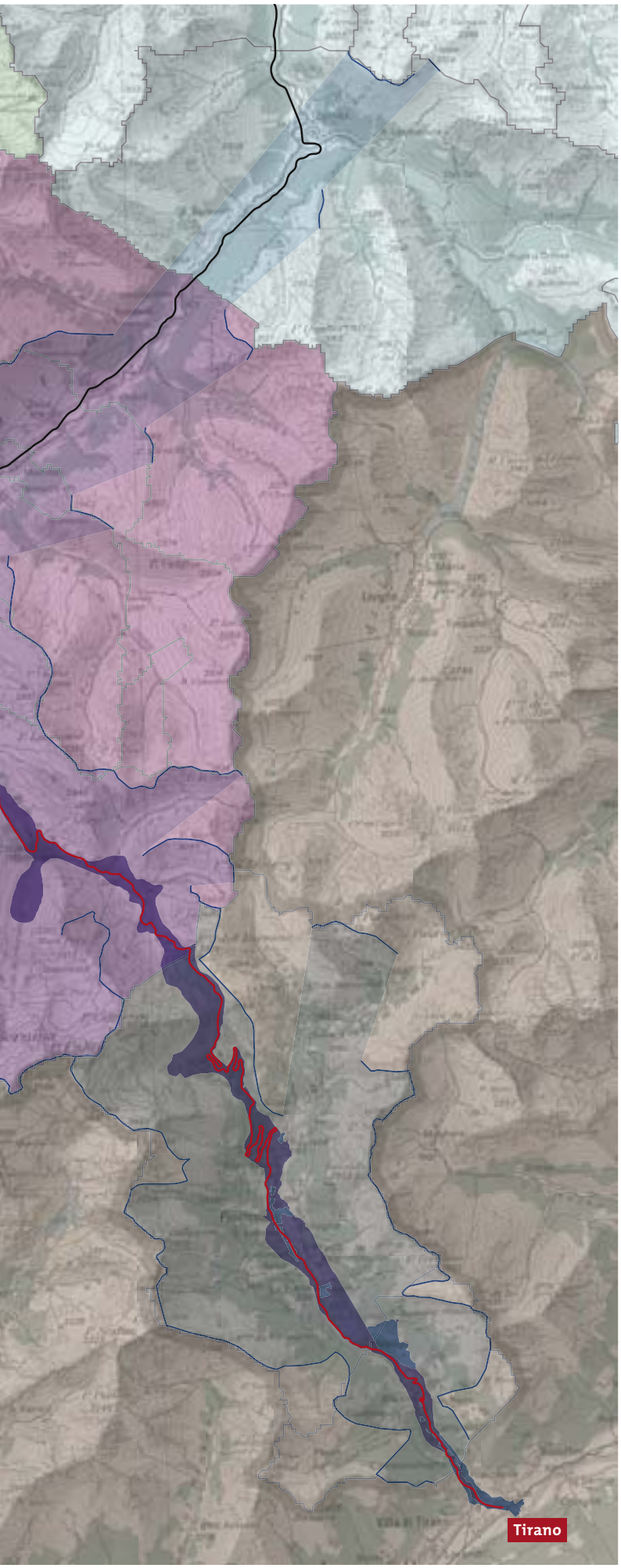

Thusis
St.Moritz
0 1 2 3 4 5 km
N
CH
FL
A
GRAUBÜNDEN
Thusis (CH)
St. Moritz (CH)
Tirano (I)
I



Sprachlandschaften

- Deutsch
- Italienisch
- Romanisch «Sutsilvan»
- Romanisch «Surmiran»
- Romanisch «Puter»
- Gemeinden mit mittelbündnerischen Mundarten und schriftlichem Gebrauch des «Puter»
- Romanisch «Vallader»

Kernzone

- Kernzone mit Bahn und Kulturlandschaft

Pufferzone

- Pufferzone im Nahbereich
- Pufferzone im Fernbereich
- Horizontlinie

Übrige Inhalte

- Andere Strecken der Rhätischen Bahn

Quellen:
Basiskarte: PK 200'000 swisstopo, Wabern
Geodaten: Amt für Raumentwicklung Graubünden
Grafik: Süsskind, SGD, Chur
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BM062220)

2.b.8 Sprachlandschaften

Die Faszination einer Reise durch die Sprachenwelt des Gebiets Albula/Bernina erklärt sich aus dem Nebeneinander der deutschen, rätoromanischen und italienischen Sprache und ihrer Dialekte auf kleinstem Raum. Beinahe jedes Dorf bildet einen Mikrokosmos mit unterschiedlicher Besiedlungsgeschichte und Sprachentwicklung und somit ein Puzzleteil in einem äusserst facettenreichen sprachlichen Gesamtbild. Gelebt wird die bündnerische Dreisprachigkeit auch bei der Rhätischen Bahn, worauf schon deren offizielle Bezeichnung als «Rhätische Bahn – Viafier retica – Ferrovia retica» hindeutet.

Geschichte und aktuelle Situation der Sprachlandschaft Graubünden

Mit seinen Landessprachen Deutsch, Rätoromanisch und Italienisch ist Graubünden der einzige dreisprachige Kanton der Schweiz. Nirgendwo sonst im weiteren Umkreis findet sich eine derart vielfältige Sprachlandschaft auf so kleinem Raum.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bildete das Rätoromanische für eine Mehrheit der Bündner Bevölkerung die Muttersprache. Dessen Anfänge reichen gut 2000 Jahre zurück. Es bildete sich nach der Einwanderung der Römer in den Alpenraum aus der Sprache der Ureinwohner (gemeinhin als Räter bezeichnet) und dem Vulgärlatein heraus. Die noch heute bestehenden fünf romanischen Idiome – Sursilvan, Sutsilvan, Surmiran, Puter und Vallader – entwickelten sich aus einer in unterschiedlichem Grade wirksamen Beeinflussung durch das Deutsche bzw. das Italienische.

Heute dominiert in Graubünden die deutsche Sprache; bereits früh von Einwanderern aus dem Norden eingeführt, nahm diese mit der Walserkolonisation im Hochmittelalter, der Alemannisierung des Rheintals und der touristischen Erschliessung der Alpen in jüngerer Zeit immer stärker überhand. Gemäss Volkszählung 2000 geben 14.5 % der Kantonsbevölkerung das Rätoromanische als bestbeherrschte Sprache an. Der Anteil des Italienischen ist im Kanton seit jeher klein; er befindet sich aktuell bei 10.2 %.

Doch die kantonale Dreisprachigkeit ist kein museales Relikt. Neben den regionalen Vereinen mit ihrem grossen Engagement im kulturellen Bereich und den verschiedenen Sprachinstitutionen trägt auch der Staat seinen Teil zum Erhalt der Sprachenvielfalt bei. So kennt die Bündner Schule drei Modelle, jeweils mit Deutsch, Rätoromanisch oder Italienisch als Erstsprache und einer zweiten Kantonssprache als obligatorischer erster Fremdsprache. Vor dem Hintergrund entsprechender Verfassungsaufträge erarbeiten zudem sowohl Bund wie auch Kanton gegenwärtig Sprachengesetze.

Eine besondere Massnahme zur Erhaltung der bedrohten rätoromanischen Sprache bildet die Einführung der Standardsprache Rumantsch Grischun, welche die fünf bisherigen Schriftidiome zusammenführen soll. Die sie begleitende Diskussion widerspiegelt in der Leidenschaftlichkeit, mit der sie geführt wird, einerseits die Schwierigkeiten aktueller Sprachenpolitik, gleichzeitig ist sie aber auch Ausdruck der Lebendigkeit der Sprachenvielfalt im Kanton.

Sprachwelten

Wie präsentiert sich nun die sprachliche Situation entlang der Bahnlinie zwischen dem Heinzenberg/Domleschg und dem Puschlav? Der Ausgangsort Thusis gehörte ursprünglich zum Gebiet des Sutsilvan, doch dominierte hier bereits vor 1850 die deutsche Sprache, was mit der Funktion des Dorfes als bedeutender Umschlagplatz an der Transitroute Splügen/San Bernardino zu erklären ist. Von einer sukzessiven Verdrängung des Romanischen zugunsten des Deutschen war überhaupt die ganze Talschaft Heinzenberg/Domleschg betroffen. Heute wird das Sutsilvan – das gefährdetste rätoromanische Idiom überhaupt – nur mehr jenseits der Viamala, in den Ortschaften um Zillis und Andeer gesprochen.

Die Schinschlucht, jene markante natürliche Scheide zwischen Thusis und Tiefencastel, bildet gleichzeitig die sprachliche Barriere zwischen dem Sutsilvan und dem Surmiran. Inmitten dieses rätoromanischen Sprachgebietes befindet sich mit der kleinen Walsersiedlung Mutten eine deutschsprachige Insel; wie andernorts hatten die aus dem Wallis eingewanderten Kolonisten als Nachzügler in einem bereits besiedelten Gebiet auch hier mit einem abgelegenen, unwirtlichen Flecken Land Vorlieb nehmen müssen.

Das Verbreitungsgebiet des Surmiran erstreckte sich ursprünglich über das ganze Albulatal und über dessen Flanken hinaus in nördlicher Richtung gegen Lenzerheide sowie südlich gegen Savognin/Surses. Im Albulatal selber und Richtung Lenzerheide befindet sich die romanische Sprache in Erosion. Die Gemeinden entlang der Bahnlinie verzeichnen gemäss Volkszählung 2000 rätoromanischsprachige Bevölkerungsteile zwischen 10 und 40 %. In Filisur lag dieser Anteil bereits 1880 mit 36.5 % tief; der anhaltend starke Rückgang in den nachfolgenden Jahrzehnten wird direkt mit dem Bau der Albulalinie (1898 – 1904) sowie der 1909 eröffneten Bahnlinie von Filisur nach dem deutschsprachigen Davos in Verbindung gebracht. 1914 wechselte die Gemeinde offiziell zur deutschen Sprache.

Die am Weg nach Davos liegenden Dörfer Schmitten und Wiesen gehören wiederum zu den Walsersiedlungen und grenzen sich somit ebenso vom Gebiet des Surmiran ab wie das nächste Dorf auf der Bahnstrecke Richtung Albula, Bergün/Bravuogn. Obwohl noch auf der Nordseite des Albulatunnels gelegen, gehört es bereits zum Einzugsgebiet des Puter, dem im Oberengadin angestammten romanischen Idiom. Zusammen mit der Unterengadiner Variante, dem Vallader, wird das Engadiner Romanisch auch als Ladin bezeichnet.

St. Moritz hat – bedingt durch den touristischen Aufschwung im späten 19. Jahrhundert – bereits früh zur deutschen Sprache gewechselt. Die Ortschaften Bever, Samedan, Celerina und Pontresina hingegen führen trotz nur mehr geringen romanisch sprechenden Bevölkerungsanteilen (zwischen 10 und 20 %) weiterhin eine Schule mit Erstsprache Rätoromanisch. Damit betonen sie – ebenso wie gewisse Gemeinden im Albulatal – die Bedeutung der rätoromanischen Schule für die Erhaltung und Förderung der ursprünglichen Sprache. In den letzten Jahren erprobte die Region zudem neue Modelle des zweisprachigen Unterrichts und auch ausserhalb der Schule werden neue Wege in der Sprachenförderung begangen. So hat die Gemeinde Samedan die Stelle eines Sprachenbeauftragten geschaffen, der sich um die Präsenz der romanischen Sprache vor Ort bemühen soll.

Die nächste Sprachscheide bildet der Berninapass. Das Puschlav gehört mit dem Misox, dem Calancatal und dem Bergell zu den sogenannten Valli, den italienischsprachigen Südtälern Grau-

bündens. Ortsdialekt im Puschlav ist das Pusciavign. Anders als die romanische Sprache, die ohne kulturelles «Hinterland» auskommen muss, können sich die Valli sprachlich an das Tessin und an Italien anlehnen.

Angewandte Dreisprachigkeit bei der Rhätischen Bahn

Die Rhätische Bahn hat die sprachliche Vielfalt in den von ihr durchquerten Gebieten sukzessive zu einem Teil ihrer «Corporate Identity» werden lassen. Auf der ins italienische Sprachgebiet führenden Berninalinie stellte der Gebrauch des Italienischen seit jeher eine selbstverständliche sprachliche Anpassung dar. Die Berücksichtigung des Rätoromanischen innerhalb des Unternehmens allerdings gestaltete sich ungleich schwieriger. Der Bau des Streckennetzes hatte einen deutschen Sprachschub nach Romanischbünden gebracht, durch ihren Betrieb und die von ihr mit beförderte touristische Entwicklung (vgl. Kap. 2.b.10) hat die Bahn in den folgenden Jahrzehnten den Rückgang des Rätoromanischen auch noch zu verstärken geholfen. Ursprünglich waren alle Stationsnamen im rätoromanischen Gebiet konsequent nur auf Deutsch angeschrieben gewesen. Nach der Anerkennung des Rätoromanischen als Landessprache im Jahre 1938 wurden die romanischen Ortsnamen in Klammern hinter die deutschen Bezeichnungen gesetzt, als Beispiele seien genannt Bergün (Bravuogn) oder Celerina (Schlarigna). Nach 1944 ging man dazu über, alle Bahnhöfe im rätoromanischen Gebiet mit ihrem ursprünglichen oder zumindest mit einem deutsch-romanischen Doppelnamen zu bezeichnen. Von dieser Änderung waren insgesamt 21 Stationstafeln betroffen, was, wie die Rhätische Bahn in ihrem Jahresbericht betonte, «mit nicht unerheblichen Kosten» verbunden war. Für die romanische Bevölkerung aber wurde damit ein wertvolles Zeichen gesetzt: Ihre Dörfer und Weiler sollten von der übrigen Landesbevölkerung wie auch von ausländischen Gästen als romanische Ortschaften wahrgenommen werden. In diesem Sinne hat die Viafier retica, wie die Rhätische Bahn auf Romanisch heisst, auch zu einer Stärkung der Minderheitssprache und des Selbstbewusstseins der Romanen beigetragen.

Heute wird die Dreisprachigkeit bei der Rhätischen Bahn auch betriebsintern praktiziert. In der Fusszeile ihres Briefpapiers lesen wir: «Die kleine Rote. Il trenino rosso. La pitschna cotschna» – dies in Andeutung an die Farbe, in der die Fahrzeuge heute gehalten sind. Seit rund 20 Jahren sind auch die Lokomotiven und Wagen in allen drei Kantonssprachen angeschrieben, im Falle des Rätoromanischen kommt die Standardvariante Rumantsch Grischun zum Zuge: «Rhätische Bahn – Viafier retica – Ferrovia retica». Pragmatismus bestimmt den Gebrauch der drei Kantonssprachen, nicht theoretische Überlegungen gemäss einer fiktiven Funktionalität, die wegen der Dominanz des Deutschen und der sich daraus ergebenden Zweisprachigkeit der Italienisch- und Romanischbündner nicht zur Diskussion steht. Bei der Beschriftung der Schienenfahrzeuge wird die Wahl der Sprache dem Maler in der Werkstatt, einem Kenner Graubündens und seiner sprachlichen Verhältnisse, überlassen. Die Schneeschleudern, die auf der Berninastrecke zum Einsatz kommen, sind auf Romanisch und Italienisch angeschrieben («Viafier retica/Ferrovia retica»); es dürfte sich dabei um die weltweit einzigen zweisprachig bezeichneten Schneeschleudern handeln. Bei der Schleuder, die auf der durch das deutschsprachige Schanfigg von Chur nach Arosa geführten Strecke in Funktion steht, wird auf beiden Längsseiten nur in Deutsch auf die Rhätische Bahn als Inhaberin verwiesen.

Bergün/Bravuogn > Der Stationsname ist in deutscher und romanischer Sprache angeschrieben.
Rhätische Bahn

Albulastrecke > Italienisch und Deutsch angeschriebene Panoramawagen auf dem Landwasserviadukt.
P. Donatsch

Die Manifestation der bündnerischen Dreisprachigkeit durch die Rhätische Bahn geht noch weiter. So werden seit Mai 2001 die Zugsreisenden beim Eintritt ins rätoromanische bzw. italienischsprachige Gebiet auch akustisch über Lautsprecher auf den Wechsel des Sprachgebietes aufmerksam gemacht; auf der Albulastrecke geschieht dies im Albulatunnel, kurz vor dem Erreichen des Engadins. Im Engadin selbst werden alle Stationsnamen zuerst auf Romanisch und anschliessend auf Deutsch ausgerufen. Interessant ist, dass dabei die regionalen Sprachvarianten respektiert werden. So heisst es im Oberengadin vor dem Hauptort Samedan «Prosma fermeda Samedan» (Nächster Halt Samedan), während die Ansage vor dem im Unterengadin gelegenen Schellenursli-Dorf Guarda «Guarda – fermada sün dumonda» (Guarda – Halt auf Verlangen) lautet. Der Einheimische erkennt in der kleinen linguistischen Nuance zwischen dem E von fermeda und dem A von fermada seine lokale Zugehörigkeit, während der aufmerksame Tourist sich vielleicht für die Vielfalt des Rätoromanischen zu interessieren beginnt. So erhält jedermann – ob er sich nun mit den Sprachen identifiziert oder nicht – die Möglichkeit, Fahrt um Fahrt die Dreisprachigkeit als Tatsache wahrzunehmen und die lateinischen Kantonssprachen in alltäglicher Anwendung zu hören.

Die Mitarbeiter der Rhätischen Bahn sind in ihrer Zusammensetzung natürlich ebenfalls dreisprachig. Eine wissenschaftliche Untersuchung über das Funktionieren der Dreisprachigkeit im Kanton Graubünden kommt zum Schluss, dass der Anteil von romanisch- und italienischsprachigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Unternehmen der sprachlichen Zusammensetzung des Kantons entspricht. Wichtig für die Situierung in Europa ist vor allem die Tatsache, dass ein grosser Teil der Belegschaft zwei- oder mehrsprachig ist. Sogar in der Personalzeitung finden wir Beispiele dafür, etwa die Mitteilungen der Direktion auf Italienisch unter dem Titel «La voce della direzione». Und ab und zu finden sich dort auch Beiträge von Mitarbeitenden, verfasst in romanischer Sprache; offenbar kann das Personal der Rhätischen Bahn davon ausgehen, dass seine Anliegen wahrgenommern werden, auch wenn sie in einer Minderheitssprache abgefasst sind!