

Zeitschrift: Beiheft zum Bündner Monatsblatt

Herausgeber: Verein für Bündner Kulturforschung

Band: 5 (1997)

Artikel: Hotels und Dörfer : oberengadiner Hotellerie und Bevölkerung in der Zwischenkriegszeit

Autor: Kessler, Daniel

Kapitel: 1: Transport und Energieproduktion

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-821088>

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: 18.02.2026

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

I. Transport und Energieproduktion

Die Fremdenindustrie, wie der Tourismus vor allem vor dem Zweiten Weltkrieg bisweilen genannt wurde, bedarf unterschiedlicher Transportmittel und grosser Mengen verschiedener Arten von Energie — um so mehr, wenn sie in einem alpinen Hochtal ihren Sitz hat. Lange Zufahrtswege und anforderungsreiche klimatische Bedingungen (die durchschnittlichen wie die tiefsten Temperaturen) machen den Verbrauch vieler Kalorien notwendig, um Personen und Waren ins Engadin zu bringen und ersteren dort den Aufenthalt angenehm zu gestalten. Um den Transport von Menschen und Gütern und um die Produktion von (auch dazu verwendbarer) Kraft geht es in diesem Kapitel. Der öffentliche und der private Verkehr ins und im Engadin sowie die umstrittene Erzeugung von elektrischer Kraft sind wichtige Aspekte des oberengadinischen Tourismus, zu welchen schriftliche und mündliche Quellen ausgiebig Auskunft geben. Interessant sind diese Quellen auch deshalb, weil sie den oft starken Willen zur Innovation und den manchmal heftigen Widerstand gegen Veränderungen darzustellen vermögen, einen Widerstand, der nicht mit konservativen gesellschaftlichen Einstellungen einhergehen muss. Die Vertreter der Hotellerie hatten sehr genaue Vorstellungen davon, welche wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen wo in ihrem Umfeld zuzulassen waren und welche wann verhindert werden mussten. Die Modernisierung betraf aber nicht allein den Verkehr und die Energieproduktion. Erneuert wurden in der Zwischenkriegszeit die Möglichkeiten der Kommunikation überhaupt: auch die Telegraphie, das Telephon und das Radio hielten rasch und wirksam Einzug in die engadinische Gesellschaft, die damit in gewisser Hinsicht an der Spitze zeitgenössischer Entwicklungen stand. Keine der Neuerungen betraf bloss den Fremdenverkehr, immer wirkten die grossen und kleinen von ihm unternommenen (oder behinderten) Entwicklungsschritte — zu denen es früher oder hier eben später auch ohne seine Initiative gekommen wäre — auf die oberengadinische Gesellschaft als ganze. Die Veränderungen des Tourismus und die neuen von ihm eingesetzten (Transport-)Techniken veränderten das Leben im Engadin insgesamt. An diesen Beschleunigungen des Verkehrs von Menschen, Gütern und Informationen, deren Propagatoren im Oberengadin hauptsächlich der Tourismus und die von ihm direkt abhängigen Gewerbe waren, sowie an den (unterschiedlichen) einheimischen Reaktionen darauf, lassen sich auch Einschätzungen der Hotellerie und Verhältnisse zu ihr ablesen.

Transport

Bis 1914 war der 1888 begonnene Bau des Schienennetzes der Eisenbahnen Graubündens (mit Ausnahme der 1926 eröffneten Oberalpstrecke) abgeschlossen.¹ Das Engadin war von der Rhätischen Bahn 1903 erreicht worden, als dank des Albuladurchstichs die Züge bis Celerina gelangten und von dort ab 1904 schliesslich bis St.Moritz weiterfahren konnten. Ins Unterengadin verlängert wurde die Linie bis 1913, und schon von 1910 an führte die Bernina-Bahn Einheimische und Gäste sommers (ab 1914 ganzjährig) vom Engadin ins Puschlav und ins veltlinische Tirano. Vor der Eröffnung der Bahnlinie hatte die einzige Möglichkeit, von Norden her fahrend ins Engadin zu gelangen, in der Benützung der Postkutschen bestanden, welche über die Pässe Julier und Albula die Touristen ihrer Bestimmung zuführten. Der stetigen Steigerung der Zahlen von beförderten Personen entsprach die zunehmende Bedeutung des Tourismus vor dem Ersten Weltkrieg. Und der Rückgang der Zahl von Postkutschenreisenden im Jahrzehnt nach 1900 erklärt sich aus der Eröffnung der Albulabahn.

Tabelle 6: Zahl der Postkutschenreisenden ins Engadin zwischen 1882 und 1908

	1882	1890	1900	1908
Julier	10'431	13'539	22'706	1'527
Albula	6'525	8'614	22'469	—

Quelle: Lenggenhager (1911)

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. Zwar wurden nicht alle je geplanten Linien auch tatsächlich gebaut — die Verlängerung der Strecke durch das Engadin in westlicher und östlicher Richtung durchs Bergell bis Chiavenna und ins Tirol beispielsweise blieb aus —, aber dafür soll nicht ausschliesslich der Erste Weltkrieg verantwortlich gewesen sein. Eine der tradierten einheimischen Versionen will sich an Widerstände gegen den Bahnbau erinnern, die diesem aus den Kreisen des Fremdenverkehrs erwuchsen. Einige St.Moritzer Hoteliers hätten sich auch deshalb gegen eine Bergeller Bahn gewehrt, weil sie befürchteten, die Gemeinde werde so vom Reiseziel zum (bestenfalls privilegierten) Durchgangsort deklassiert. Neben solchen wirtschaftlichen Überlegungen spielte aber auch das politische Kräfteverhältnis und dessen (be-

¹ Zu ihrer Geschichte vgl. z.B. Rhätische Bahn (1939), Fuchs (1938) und Catrina (1972) sowie Zimpel (1958). Überblicke zu den Bündner Bahnen finden sich bei Töndury-Osirnig (1946) und Pieth (1945).

fürchtete) Verschiebung eine Rolle in den ablehnenden Stellungnahmen zum Bahnbau. Ein Teil der St.Moritzer soll sich mit politischen Begründungen und Bedenken gegen den Anschluss der eigenen Gemeinde ans Bahnnetz gewehrt haben. Die Präsenz von Bauarbeitern und Bahnangestellten, welche von den Einheimischen angeblich insgesamt als der Sozialdemokratie zugehörig identifiziert wurden, schien mit den bestehenden, politischen Gepflogenheiten unvereinbar und überhaupt nicht in den touristischen Rahmen des Oberengadins zu passen: Hierhin gehörten als Auswärtige nicht Arbeiter, sondern — abgesehen von den Gästen — Bedienstete. Und diese sollten nicht Einheimische, möglichst nicht einmal Niedergelassene werden, sondern saisonal migrierende Arbeitskräfte bleiben, in den Hotels tätige Angestellte, welche ausserhalb derselben nicht zu sehen sind. Dass die Bahnlinie dennoch bis St.Moritz weitergeführt wurde, macht den Druck deutlich, der Überlegungen wie die zitierte dem Zwang zur Modernisierung unterliegen liess. Die Möglichkeit zu bequemem, sicherem und schnellem Transport von Hotelgästen durch die Bahn mussten ganz einfach genutzt werden. Zuviel durfte die Hotellerie sich von der neuen Beförderungstechnik erhoffen, als dass die Opposition gegen die Bahn eine Mehrheit gefunden hätte. So attraktiv schien die Bahn für den Tourismus, dass die entstehenden Widersprüche in Kauf genommen wurden. Einer dieser Widersprüche betraf die Linienführung der Bahntrassees. Anders als im Unterengadin mit seinen steileren Talseiten, sollen im oberen Engadin — so die erinnerte Interpretation — nicht ingenieurtechnische Gründe den Ausschlag für den Bau der RhB-Bahnhöfe am Rand oder sogar einigermassen abseits der Dörfer gegeben haben. Es seien vielmehr wiederum politische Bedenken gewesen, welche die marginale Streckenführung bewirkten. Die Sphäre der Bahn und der dort verrichteten Arbeit sollte möglichst klar von jener des Dorfes und vor allem von jener der Hotels geschieden werden. Dies besonders dann, wenn — am deutlichsten war das in Samedan der Fall — auch der Bau von Wohnhäusern für das Bahnpersonal in Bahnhofs-nähe geplant war. Ein Informant fasste die Vorstellungen so zusammen:

‘Man glaubte, alle von der Bahn seien Rote, und die wollte man auf Distanz halten. Man hatte Angst vor ihnen, denn man hatte keine Erfahrung mit ihnen. Es bestand die Gefahr, dass plötzlich Fremde im Ort das Sagen gehabt hätten. Einige wollten das verhindern, indem sie gegen die Bahn waren. Gäste sollten herkommen, nicht Bähnler! Diese Haltung spürte man auch noch in der Zwischenkriegszeit. Und eigentlich auch noch später.’

Allerdings bewirkte schon die architektonische Charakteristik der engadinischen Dörfer mit ihren engen Gassen eine bestimmte Trassie-

rung: Die Bahn konnte gar nicht durch die Dörfer geführt werden, der dazu nötige Platz fehlte ganz einfach. Dennoch weisen Zitate wie das obige darauf hin, dass den Vertretern der Hotellerie zugetraut wurde, jede Gefährdung der politischen Abstützung ihres Gewerbes mit radikalen Mitteln zu bekämpfen. Wer in erwähnter Weise über die Eisenbahn spricht, sagt also immer auch etwas über die Hotellerie: Die Segregation ist eines ihrer wichtigen Prinzipien — innerhalb der Häuser sind Gäste und Bedienstete voneinander getrennt, in den Dörfern unterscheiden sich die Hotels, zu denen Einheimische nur unter bestimmten Voraussetzungen Zutritt hatten, klar von der zeitlich vor und räumlich neben ihnen gebauten Umwelt. Von der Hotellerie wird angenommen, dass sie dieses Prinzip der Segregation auch ausserhalb der eigenen wirtschaftlichen Zuständigkeiten durchzusetzen vermag. Und im vorliegenden Fall wird die Trennung erst noch als offensichtlich politische gewertet. Konkurrenzlos will der Tourismus betrieben werden, zu Kompromissen sind die Hoteliers nur dann bereit, wenn solche deutlich zu ihrem Vorteil ausfallen, wie eben beispielsweise im Fall des Eisenbahnbaus. Und der hatte die erwarteten positiven Konsequenzen: die steigende Zahl der Bahnreisenden bedeutete eine Zunahme der Hotelgäste.

Die öffentliche Hand stellte mit der Bahn — denn sie war ihre hauptsächliche Trägerin — der Hotellerie eine Infrastruktur zur Verfügung, für welche diese selbst nicht hätte aufkommen können und die in Krisenzeiten auch kräftig subventioniert wurde.² Klarer als durch diese Hilfestellungen liess sich die Bedeutung des Fremdenverkehrs für die kantonale Ökonomie kaum darstellen. Die Bahnen Graubündens durften sich allerdings ihrer privilegierten Stellung in der kantonalen Volkswirtschaft nicht sehr lange erfreuen. Ihr Monopol im Transportwesen verloren sie zwischen den zwei Weltkriegen, als eine neue Transporttechnik sich hier auch deshalb durchzusetzen begann, weil sie der Hotellerie besonders attraktiv erschien.

2 Einige Oberengadiner Gemeinden zahlten im Winter 1932/33 Beiträge an die Belebung der Strecke vom Engadin ins Puschlav, welche 1943 mit der RhB fusionieren sollte: Poschiavo und St.Moritz: je Fr. 5'000; Pontresina: Fr. 4'000; Brusio, Celerina und Samedan: je Fr. 500, Zuoz: Fr. 300. (Vgl. eP vom 22. November 1932) Beiträge zu leisten gedachten also nur Gemeinden, die ans Bahnnetz angeschlossen und — das gilt allerdings nicht für die beiden Puschlav-Gemeinden Poschiavo und Brusio — touristisch interessiert waren. Als einzige Kommune des unteren Oberengadins beteiligte sich Zuoz an der Hilfsaktion zugunsten der Bernina-Bahn. Der Bund zahlte bis 1941 insgesamt fast 1,9 Mio Franken an die Betriebskosten der Bahn ins Puschlav, vom Kanton kamen Beiträge in einer Höhe von über 2,8 Mio Franken und verschiedene Gemeinden bezahlten ebenfalls bis 1941 über 2,2 Mio Franken an die B.B. (Vgl. Töndury-Osirnig 1946:61).

Automobilverkehr

Anders, ungebrochener als jenes zur Bahn war das Verhältnis der Hoteliers anfänglich zum Automobil. Es genoss in Tourismuskreisen zunächst eine praktisch ungeteilte Sympathie. Die Autos individualisierten den Verkehr und zogen nicht auf Dauer eine Arbeiterschaft ins Engadin, welche die regionalen Infrastrukturen belasteten und veränderten. Dem neuen Verkehrsmittel haftete im ersten Viertel des Jahrhunderts noch der Reiz des Sensationellen und Neuen an. Seine Konnotationen waren ebenso luxuriös und sportlich wie die der Oberengadiner Hotellerie selbst. Entsprechend früh versuchten die touristisch besonders interessierten Gemeinden des Tals und ihre Kur- und Verkehrsvereine, Graubünden den Personenwagen zu öffnen, und sei es vorerst nur auf Strecken, welche direkt in die Zentren des Fremdenverkehrs führten. So wichtig war das Automobil, dass es zum Anlass eigener Veranstaltungen, richtiger Zelebrationen wurde.

Gegen Ende der Sommersaison 1929, nachdem der Verkehr von Privatwagen in Graubünden schon liberalisiert war, führte St.Moritz eine erste ‹Internationale Automobilwoche› durch, die in der Publikation zu einer Neuauflage der Veranstaltung von 1930 so erinnert wird:

„Eine Automobilwoche ist ein Novum, das St.Moritz schuf. Es war ja hierfür geradezu prädestiniert. Als internationaler Kurort, seit Jahren Treffpunkt der grossen Sportwelt. Inmitten jenem schönen, von Bergen umrandeten Tal, mit seinen eleganten Hotels, seinem gesellschaftlichen Leben, ist es der gegebene Ort für eine solche grosszügige Veranstaltung. Die letzjährige I. Automobilwoche war ein grosser Wurf, der voll und ganz gelang. Nach acht Tagen schönster Sporterlebnisse trennte man sich mit einem ‘Auf Wiedersehen im nächsten Jahr!’,³

Mit Sternfahrten, Geschwindigkeits- und Streckenrennen (beispielsweise auf der Bernina-Passstrasse), Geschicklichkeitsprüfungen und Demonstrationen waren diese Wochen wichtige Etappen der Popularisierung der Autos im Oberengadin, gleichzeitig aber auch Magnet für Interessierte aus der weiteren Umgebung und damit ein Geschäft für die hiesige Hotellerie.

Das Prestige, welches dem neuen Transportmittel im obigen Zitat zugeschrieben wird, hatte vorerst nicht dazu führen können, dass die Automobile auch allgemein, d.h. von einer Mehrheit im Kanton, akzeptiert wurden. Nach einer Reihe von Abstimmungen zwischen 1907 und 1925 und nach oft heftig geführten Diskussionen musste sich jener Teil

3 Die Publikation, aus deren Ausgabe vom 17. August hier zitiert wird, erschien während der Veranstaltung in einigen Nummern als ‹Pro Auto. Standard-Bulletin. (Herausgegeben vom) Organisationscomité der II.Internationalen Automobilwoche St.Moritz, 18. - 24. August 1930.›

der bündnerischen Bevölkerung schliesslich geschlagen geben, der sich gegen die Motorisierung des Strassenverkehrs gewehrt hatte. Die letzten wichtigen Beschränkungen für Personenwagen wurden 1925 aufgehoben, aber noch bis kurz vor dem Zweiten Weltkrieg sollte es dauern, bis auch Lastwagen einigermassen unbehindert auf bündnerischen Strassen zirkulieren konnten.

Eingeführt worden war das Verbot vom Kleinen Rat, der kantonalen Exekutive, am 17. August 1900: *«...Das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubündens ist verboten.»* Die dazu abgegebene Begründung ist fast ebenso kurz. Der Verkehr der Autos wurde untersagt, *«da Fälle vorgekommen sind, in denen durch das Befahren der Strasse mit Automobilen der Post- und Fahrverkehr überhaupt gefährdet wurde, und da sich solche Fälle wiederholen und zu eigentlichen Katastrophen führen könnten»* (zitiert nach Maissen 1968:3). In einer Botschaft zum Gesetz von 1906 berief sich dieselbe kantonale Instanz für die Rechtfertigung des Verbots auf die Verhältnisse im Engadin, wo (wahrscheinlich italienische) Automobilisten als Ausflügler mit ihren Fahrzeugen aufgetaucht waren. *«Seine Entstehung verdankt das Verbot von 1900 wirklicher Gefährdung und arger Belästigung des Strassenverkehrs im Engadin durch fremde Automobilbesitzer...»* (Maissen 1968:13) Noch schienen die Strassen und ihre bisherigen Benutzer so wenig auf den privaten Motorfahrzeugverkehr vorbereitet, dass in den Augen der Entscheidungsbefugten die Nachteile des Autos seine Vorteile überwogen.

Abstimmungen

Total war das Verbot allerdings schon 1903 nicht mehr: die Strecke Ragaz-Chur wurde dem Autoverkehr geöffnet und für das übrige Kanton Gebiet konnten in den nächsten Jahren befristete Konzessionen zum Zweck einzelner Transporte bewilligt werden. 1907 und 1911 kam es zu zwei Versuchen einer Liberalisierung des Strassenverkehrs, die jedoch in Volksabstimmungen zu Fall gebracht wurden. 1915 verlangte eine Motion des Deputierten Meuli, dass der Kleine Rat prüfe, ob nicht eine gesetzliche Regelung des Autoverkehrs innerhalb gewisser Schranken möglich sei. Die Motion war unter anderem von interessierten Kreisen des Engadins begrüsst worden: *«Der Standespräsident verlas ... eine Zuschrift des Kur- und Verkehrsvereins St.Moritz, der die Motion kräftig unterstützte.»* (Maissen 1968:50) Diese Episode zeigt die Interessenlage und die Bedeutung, welche Stellungnahmen des genannten Vereins offensichtlich auch auf kantonaler Ebene zukam. Klar wurden die Absichten der Tourismuszentren 1916 auch dank einer

Umfrage des Vorstehers des Bau- und Forstwirtschaftsdepartementes zum Automobilverkehr, denn der stellte fest, dass *nur die Hotellerie und technische Kreise ... den Autoverkehr begrüssen.* Von den 205 an befahrbaren Strassen gelegenen Gemeinden antworteten 96 auf die schriftliche Befragung, 61 ausserdem ablehnend, 20 bedingt und bloss 15 bedingungslos zustimmend. Von den 39 Kreisämtern äusserten sich ganze 17: 9 ablehnend, 6 unter Vorbehalten und nur 2 uneingeschränkt positiv (vgl. Maissen 1968:52).

Dennoch war der Erste Weltkrieg eine wichtige Etappe auf dem Weg zur Legalisierung der privaten Motorfahrzeuge in Graubünden: Die militärischen Bedürfnisse machten die Befahrung und den Ausbau vieler Strassen im Kanton Graubünden notwendig und leisteten so dem privaten Verkehr Pionierarbeit, indem sie der Bevölkerung Anschauungsunterricht erteilten.⁴ Der Bund gab sich 1916 durch eine Ergänzung der Verfassung ausserdem das Recht, einzelne Strassen dem Verkehr zu übergeben und alle Strassen des Landes für seine Bedürfnisse als befahrbar erklären zu können. Gleichzeitig nahm der Pferdebestand in Graubünden so drastisch ab⁵, dass angeblich *das Transportwesen in bedenklichem Masse [gebremmt wurde] und man ... von einer 'Transportkrise'* sprach. (Maissen 1968:56) Nachdem der Kleine Rat ab August 1918 Fahrbewilligungen an Private erteilen konnte, und nachdem der Kanton selbst im Gefolge der Grippeepidemie von 1918 auf Druck von Ärzten Fahrzeuge zum Transport von Medizinern und Patienten angeschafft hatte, kam es im November des selben Jahres zur Bildung eines Initiativkomitees, das sich die Änderung des Automobilgesetzes von 1911 zum Ziel gesetzt hatte. Träger dieses Komitees waren Organisationen, die ein professionelles oder wirtschaftliches Interesse an der Einführung des Automobils hatten: Der Ärzte- und der Tierschutzverein sowie der Feuerwehrverband wollten mit motorisierten Fahrzeugen ihre Arbeitsbedingungen verbessern, der Gewerbeverband sowie der Handels- und Industrieverband dagegen waren an der Motorisierung

4 Allerdings waren nicht alle entsprechenden Erfahrungen positiv bewertet worden. 1920 erinnerte eine Stimme im Fögl d'Engiadina vom 23. März folgendermassen an die Präsenz der Militärfahrzeuge: *Man sollte nicht so leicht den unauslöslichen Eindruck vergessen, welchen die Militärautos auf das Volk machten, diese Träger der Arroganz, des Spottes und der Verachtung gegen das Ressentiment der Bevölkerung. Nur zu gut erinnert sich Graubünden an die unvorsichtigen und frechen Beleidigungen, welche — ohne die Möglichkeit, sich zu wehren oder zu protestieren — von Seiten verantwortungsloser und unhöflicher Offiziere und Fahrer ertragen werden mussten.*

5 1911 gab es in Graubünden 5'714 Pferde, 1916 noch 3'994 und im April 1918 bloss noch 3'520. Selbstverständlich hatte diese Abnahme mit der Rekrutierung vieler Pferde in die Armee zu tun; der Pferdebestand in den Fremdenorten nahm aber auch zusammen mit den Gästezahlen jeweils rasch ab.

von weiten Teilen der Gesellschaft überhaupt interessiert, denn von einer solchen erwarteten sie eine Vermehrung der zu leistenden Arbeit, eine Intensivierung des Wirtschaftslebens.

Eine neue Gesetzesvorlage, welche die Regierung der kantonalen Legislative 1919 unterbreitete, wurde von dieser im Januar 1920 heftig diskutiert. Thema waren die in wirtschaftlichen Schwierigkeiten steckende RhB und die Möglichkeiten, sie vor Konkurrenz durch die Strasse zu schützen, dann wurde die Auto-Frage aber auch immer wieder im Licht des Fremdenverkehrs verhandelt: *„Schliesslich brach ein weiterer Volkstribun eine Lanze für das [zuvor als unnötiger Luxus und als Sportgerät] geschrägte Auto, das ‘heute’ für die Hotellerie unumgänglich sei und damit auch für das Kleingewerbe und die Industrie, deren Blühen und Gedeihen die gesamte Industrie ein Interesse haben müsse.“* Mit dem Fremdenverkehr wurde die kantonale Wohlfahrt beschworen und die Notwendigkeit einer Kohäsion behauptet, die es nie gegeben hat. Einige Befürworter des Automobils

„appellierten an die oft bewährte Bündnerische Solidarität und, sich an die Vertreter der Landwirtschaft wendend, ersuchten sie, die Opposition gegen das Auto aufzugeben und der Hotellerie entgegenzukommen, um sie vor dem Zusammenbruch zu retten, wenigstens in dem Sinne, dass das Auto in beschränktem Masse zugelassen werde. Die Ein- und Ausreise per Auto sollte den Fremden zugestanden werden. Während ihres Kuraufenthaltes im Kanton könnte die Benützung des Motorwagens immerhin untersagt werden.“ (Maissen 1968:64)⁶

Nach Verabschiedung der Vorlage durch den Grossen Rat kam es am 21. März 1920 zu einer dritten kantonalen Abstimmung zur Auto-Frage: Mit 14'644 Nein gegen 6'754 Ja wurde aber dieser neue Versuch zur Legalisierung der Motorfahrzeuge verworfen. In der Gemeinde St. Moritz, wo das Resultat mit 200 zu 257 Stimmen positiv ausgefallen war, hatte sich Kurdirektor Zutt zwei Tage vor der Abstimmung öffentlich zu

6 Anlässlich einer öffentlichen Versammlung in Scuol äusserte sich der Präsident der Kommission, welche den Gesetzestext vorbereitet hatte, Ständerat Laely, nach einem Bericht des Fögl d'Engiadina vom 19. März 1920 folgendermassen zum Thema: *„Wir dürfen nicht vergessen, dass wir ein Kapital von über 120 Millionen Franken allein in die Hotellerie investiert haben und dass es unsere Pflicht ist, sie zu unterstützen, falls wir nicht mit ihr zusammen untergehen wollen. Allein die Steuern, welche die Hotellerie ab lieferte, beliefen sich jährlich auf 800'000 Franken. Wir kennen die finanziellen Verhältnisse des Kantons und müssen uns fragen: Wer zahlt all die Steuern, wenn die Hotels nicht in Betrieb sind? Die mittelständische Kundschaft, welche wir vor dem Krieg hatten, wird sich Kuren in den Bergen nicht mehr erlauben können: der Wert ihres Geldes ist zu tief und die Kosten ihrer Ferien sind zu hoch. Deshalb werden wir für eine jahrelange Periode absolut von einer feinen Kundschaft (fein für die Hoteliers) abhängig sein, und die ist es gerade, welche Automobile besitzt und welche — um die heute so unangenehmen Zugreisen umgehen zu können — nur bis dorthin geht, wo sie mit ihren Wagen hingelangt. Wir werden deshalb den Verkehr mit diesem modernen Fahrzeug zulassen müssen, zum Wohle der Hotellerie, schliesslich aber auch in unserem eigenen Interesse.“*

Wort gemeldet und die touristische Notwendigkeit der Legalisierung des Automobilverkehrs beteuert und so nicht nur seine, sondern auch die Meinung der wichtigsten Hoteliers klar gemacht (vgl. eP, 19. März 1920).

Zwei weitere kantonale Abstimmungen lehnten bis 1922 auch die Erlaubnis von Nutzfahrzeugen und die Motorisierung der Ärzte ab. Trotz dieser rasch aufeinanderfolgenden mehrheitlichen Absagen an den privaten Autoverkehr kam es 1923 zur Gründung einer bündnerischen Sektion des Automobil-Clubs der Schweiz mit Sitz in Chur. Und kurz nach der Abstimmung vom 13. März 1921 fand am 17. Juli in Maloja eine Versammlung von Delegierten aller Gemeinden zwischen St. Moritz und Castasegna statt, an der diesen empfohlen wurde, Konsultationen zu einer beschränkten Öffnung der Strecke zwischen der Landesgrenze und St. Moritz für den Automobilverkehr durchzuführen, welche erst einmal für den Sommer des laufenden Jahres Gültigkeit haben sollte. Da die Befragungen durchwegs positiv ausfielen, schickten die Kommunen ein Gesuch nach Chur, in welchem der Gemeindepräsident von St. Moritz, Christian Gartmann, die Notwendigkeit der Verkehrsliberalisierung unter anderem folgendermassen begründete: *«Es sei nur bemerkt, dass zahlreiche Amerikaner in Südfrankreich und an der Riviera sich aufhalten, welche mit ihren Autos, sobald sich die Landesgrenze bei Castasegna öffnet, bei uns einkehren werden. Erfahrene Leute im Hotelfach wissen, dass zum Beispiel in Paris geradezu darauf gewartet wird, dass das Auto baldigst den Weg in den Weltkurort und Fremdenplatz St. Moritz frei bekommt.»* (Zitiert nach Maissen 1968:90) Dem Gesuch wurde schliesslich vom Bundesrat entsprochen: für die Zeit eines Monats war die Befahrung der Strecke erlaubt — mit der Einschränkung, dass auf der Strasse Maloja-St. Moritz nur morgens von sechs bis neun und abends von 18 bis 22 Uhr verkehrt werden durfte.⁷ Die Begründung des Gesuches macht deutlich, wie eng die Automobil-Frage mit der Hotellerie verknüpft war, wie sehr letztere die Möglichkeit der privaten Motorisierung ihrer Gäste zur Bedingung ihres eigenen Gedeihens machte. Die Hotellerie, die Zentralindustrie Graubündens, sah sich durch das Automobilverbot von einer Entwicklung abgeschnitten, welche in den touristischen Zentren und den Metropolen Europas, woher ihre Gäste zum guten Teil kamen, weit fortgeschritten war. Ihre Versuche, diesen Rückstand aufzuholen, wurden behindert durch eine andere, vor allem landwirtschaftlich definierte Sicht der Dinge, die ihrerseits einen kantonalen Sonderstatus beanspruchte. Es ist allerdings zu bemerken, dass die privaten Motorfahrzeuge auch Anlass

⁷ Vgl. fE vom 12., 19. und 26. Juli sowie vom 6., 12., 16. und 19. August 1921.

waren, der Hotellerie inhärente Interessenunterschiede zu erkennen, denn es nahmen nicht alle Vertreter dieses wichtigsten touristischen Gewerbes für das neue Verkehrsmittel Stellung: Anlässlich der Engadiner Hoteliersversammlung in St.Moritz vom 28. August 1919, an welcher nach einem Zeitungsbericht bekannte Autogegner, Besitzer mittlerer und kleiner Häuser meist, nicht anwesend waren, hatten zwei Redner (aus Maloja und aus St.Moritz) auf eventuelle Unannehmlichkeiten hingewiesen, welche dem Engadin und den kleineren Hotels aus dem Automobil erwachsen könnten (vgl. fE, 5. September 1919). Die Begeisterung der Befürworter des Automobilverkehrs war aber deswegen nicht kleiner: Beispielsweise gab die Presse über die ersten Befahrungen der Strasse durch Honoratioren des Oberengadins und besonders von St.Moritz in Form von Erlebnisberichten Auskunft. Und selbstverständlich wurden diese Berichte erneut zur Beweisführung für die Notwendigkeit der Aufhebung des Automobilverbotes genutzt (vgl. fE, 13. September 1921).

Der öffentliche Strassenverkehr hatte unterdessen seinerseits eine Motorisierung erfahren, indem ab 1920 auf verschiedenen Strassen des Kantons Postautomobilkurse eingerichtet worden waren. Vom 1. Juni 1922 an war St.Moritz per Postauto mit Chiavenna und von 1923 an über den Julier auch mit Chur verbunden. Allerdings war auch die Motorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht ganz ohne Auseinandersetzungen vor sich gegangen. In St.Moritz hatten die Streckenführung durch die Gemeinde (Auslassung des Bades), der Endpunkt der Linie (Dorf oder Bahnhof?) und — noch anlässlich der Feierlichkeiten zur Eröffnung — das misstrauische Verhalten des Schweizer Zolls bei Castasegna zu reden und zu schreiben gegeben.⁸ Die Präsenz der Postautomobile auf einigen bündnerischen Strassen mochte den Modernisierungsdruck auf die Bevölkerung des Kantons weiter vergrössern. Juristisch war dieser Druck durch eine eidgenössische Abstimmung vom 22. Mai 1921 intensiviert worden: Sie legitimierte die im Krieg erlassene Ergänzung der Bundesverfassung, welche es den Behörden ermöglichte, dem Motorfahrzeugverkehr Strassen zu öffnen, wo ihnen dies notwendig schien. Damit sollte der *Eidgenossenschaft genau das [erlaubt sein], was das Bündner Volk in mehreren Abstimmungen, und zuletzt noch in diesem Winter, verbindert hatte.* Eine solche im Fögl d'Engiadina vom 20. Mai formulierte, illusionslose Sicht der Dinge war Resultat dieses Drucks, der den Widerstand gegen die Motorfahrzeuge mit dem

8 Vgl. fE vom 7.2., 3.3. und vom 2.6.1922. Zur ersten offiziellen Fahrt des Postautomobils von St.Moritz durchs Bergell, die von Ansprachen und kleinen Festakten begleitet war, vgl. fE 2. Juni 1922.

Argument des drohenden bündnerischen Autonomieverlustes verkleinern wollte. Dennoch entschied sich Graubünden gegen die Änderung der eidgenössischen Verfassung und wurde dabei von Volk und Ständen prompt überstimmt. Eine Eingabe an den Kleinen Rat, an welcher St. Moritzer Kräfte massgeblich beteiligt waren⁹, wollte der möglichen zwangsweisen Einführung des Automobilverkehrs zuvorkommen. Die kantonale Abstimmung, zu der es als Folge dieser Eingabe am 24. Juni 1923 kam, erlaubte es der Regierung, dem motorisierten Privatverkehr für eine Probezeit von zwei Jahren eine Nord-Süd-Verbindung (inklusive einiger Abzweigungen) durch den Kanton zu übergeben.¹⁰ Die Meinungen blieben aber gespalten, denn mit 11'442 (55%) gegen 9'104 Stimmen hatte eine das Automobil betreffende Volksbefragung in Graubünden zwar zum ersten Mal eine befürwortende Mehrheit ergeben, die ablehnende Minderheit blieb aber weiterhin stark und die Gegensätze — beispielsweise der immer wieder behauptete zwischen Tourismus und Landwirtschaft — wurden weiterhin formuliert: Konnten die Befürworter das Auto als *Retter der rätischen Heimat* definieren (fE, 26. Juni 1923), so begründeten einige unterlegene Gegner ihre Niederlage unter anderem mit dem Abstimmungstermin, zu dem viele Bauern sich auf den Maiensässen befunden und deshalb gar nicht an der Abstimmung hätten teilnehmen können (vgl. Maissen 1968:83). Am 18. Januar 1925 war ein weiterer kantonaler Versuch, das Autoverbot aufzuheben, in einer Volksabstimmung mit 10'912 Ja (45%) gegen 12'394 Nein gescheitert, noch einmal blieben die meisten Strassen Graubündens dem Autoverkehr grundsätzlich verschlossen.

Endgültig erlaubt werden sollte das Autofahren aber schon fünf Monate später, am 21. Juni 1925, als eine weitere Volksbefragung, die siebte zum Thema seit 1920 und die zehnte insgesamt, ein knappes kantonales Mehr von 52% für das Automobil ergab. Von Anfang an hatte das Oberengadin zu den Kreisen gehört, welche sich am automobilfreundlichsten zeigten.

- 9 Die Eingabe war ausser von bündnerischen Interessenverbänden auch von drei St. Moritzer Vereinigungen unterschrieben worden, nämlich vom lokalen Handels- und Gewerbeverein, vom Hotelierverein und schliesslich vom Kur- und Verkehrsverein St. Moritz.
- 10 Folgende Strecken wurden (unter Ausschluss der ‘Gesellschaftsreisewagen’) mit privaten Automobilen befahrbar: Tardisbrücke — Chur — Churwalden — Lenzerheide (mit der Abzweigung Alvaneu-Davos) — Tiefencastel — Julier — Silvaplana — St. Moritz — Samedan — Pontresina und Silvaplana — Maloja — Castasegna.

Tabelle 7: Abstimmungsresultate zu Automobilfragen in den elf Gemeinden des Kreises Oberengadin und im Kanton Graubünden ab 1920 ^{a)} (Fett gedruckt sind die zugunsten des Automobils ausgefallenen Resultate)

	21.3.1920 Ja/Nein	13.3.1921 Ja/Nein	22.5.1921 ^{b)} Ja/Nein	24.6.1923 ^{c)} Ja/Nein	18.1.1925 Ja/Nein	21.6.1925 Ja/Nein
Sils	15 / 24	15 / 19	10 / 27	37 / 11	22 / 25	42 / 33
Silvaplana	22 / 40	21 / 40	17 / 33	46 / 23	31 / 45	30 / 34
St.Moritz	257 / 200	244 / 191	196 / 132	443 / 110	731 / 353	566 / 169
Celerina	53 / 50	44 / 30	29 / 46	65 / 30	77 / 70	60 / 38
Pontresina	28 / 83	29 / 85	27 / 84	93 / 50	60 / 91	83 / 108
Samedan	86 / 212	95 / 150	85 / 107	158 / 75	129 / 150	134 / 131
Bever	8 / 51	7 / 37	4 / 21	21 / 19	21 / 31	26 / 32
La Punt	13 / 26	5 / 34	10 / 31	25 / 20	14 / 30	21 / 12
Madulain	2 / 23	3 / 16	2 / 14	10 / 6	5 / 11	7 / 9
Zuoz	40 / 98	55 / 80	36 / 73	78 / 35	56 / 77	72 / 52
S-chanf	24 / 78	23 / 78	22 / 67	60 / 30	41 / 55	53 / 35
Total	548 / 885	541 / 760	438 / 633	1'036/409	1'187/938	1'094/653
Kanton	6'795/14'664	7'644/12'843	4'788/12'455	11'420/9'056	11'027/12'512	11'282/10'244

a) Nicht endgültige, sondern in der regionalen Presse kurz nach den Abstimmungen publizierte Resultate. Nicht angegeben sind die Resultate der Abstimmung vom 30. April 1922, als (negativ) über die Zulassung von Fahrzeugen für Ärzte entschieden wurde.

b) Eidgenössischer Urnengang betreffend die Artikel 37 bis und 37 ter der Bundesverfassung, zu dessen Resultat das bündnerische Ergebnis in Widerspruch stand.

c) Abstimmung über die Eröffnung eines Nord-Süd-Korridors für Automobile durch Graubünden.

Die Abstimmungen von 1923 und vom Juni 1925 ergaben zwischen Sils und S-chanf eine Mehrheit für das Automobil. Diese Mehrheit — und zuvor schon der im kantonalen Vergleich verhältnismässig grosse Anteil an Ja-Stimmen — verdankt sich allerdings hauptsächlich dem Verhalten der Stimmberechtigten von St.Moritz, welche — von Celerina fast immer unterstützt — jeweils gegen die anderen Gemeinden des Kreises votierten. Bloss 1923 stimmte das Oberengadin geschlossen für den privaten Motorfahrzeugverkehr im Kanton. Es gab in der Automobilfrage also eine innerengadinische Spaltung. Die bestand noch in der Abstimmung vom Juni 1925, als bloss sieben der elf Kommunen (zum

Teil ausserdem sehr knappe) Ja-Mehrheiten in die Urnen legten. Immer waren es aber direkt am Tourismus interessierte Gemeinden, welche sich — ausser in der letzten Abstimmung von 1925, als etwa auch S-chanf dem Automobil zustimmte — für die Aufhebung des Automobilverbotes aussprachen. Die Umkehrung stimmt jedoch nicht: das touristisch sehr gut erschlossene Pontresina entschied sich 1925 — ebenso wie Silvaplana — noch zweimal gegen die Einführung des Autoverkehrs, und auch Samedan, der ‚Bähnlerort‘, weist in der letzten Abstimmung bloss wenig mehr befürwortende Stimmen als ablehnende auf. Dennoch waren es schliesslich 63% der Oberengadiner Urnengänger, also eine deutlich stärkere Mehrheit als im Kanton, die sich für das Auto aussprachen.

Einschränkungen

Die oberengadinische Opposition gegen den Automobilverkehr war nun in der Minderheit; aber obwohl sie sich nach 1925 nur noch bezüglich schwerer Motorfahrzeuge an den Urnen ausdrückte, bestand sie weiterhin. Und sie spielte eine Rolle beispielsweise bei der Ausgestaltung der kommunalen Reglementierungen des Strassenverkehrs. Gleichzeitig wurden einige Befürworter des Autoverkehrs in ihrem Urteil unsicher. Zwar nicht grundsätzlich, aber doch immerhin so sehr, dass sie Ordnung verlangten: einige Aspekte des Autoverkehrs waren auch ihnen Anlass zu Klagen. Gleich nach dem Erfolg des Automobils setzte also eine Gegenbewegung ein, welche die Auswirkungen der neuen Möglichkeiten des Reisens zu kontrollieren trachtete. Ein verschiedentlich auch in der Presse behandeltes Problem war der Staub, welchen die Automobile auf den noch nicht asphaltierten Strassen aufwirbelten: er störte das Bild der Dörfer, die Spaziergänger und die Besitzer und Gäste jener Hotels, die an stark befahrenen Verkehrswegen lagen. Die Hoteliers von Silvaplana und mit ihnen eine Mehrheit der Gemeinde äusserten sich deshalb noch 1925, weil hier alle Hotels an der Durchgangsstrasse gebaut waren, zweimal gegen die Zulassung des Autoverkehrs (vgl. auch fE, 26. Juli 1921). Mit Bewässerung der Strassen und mit Bekiesungen wenigstens innerhalb der Ortschaften wurde gegen die störende Staubbildung vorgegangen. In St.Moritz mussten der Kurverein und die Gemeinde Kredite für entsprechendes Material und besonders für Wasserspritzen gewähren.¹¹ In engem Zusammenhang mit der Staubbildung stand die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Auch sie gaben immer wieder Gelegenheit zu Klagen und Diskus-

11 Vgl. z.B. die Ausgaben des fE vom 29. Juni 1923 und vom 11. Mai 1926.

sionen über strenge Reglementierung und deren Durchsetzung.

Tageszeitliche und saisonale Beschränkungen, wie sie während der versuchsweisen Öffnung der Strasse Castasegna — St.Moritz in den Jahren vor der generellen Zulassung der Personenwagen bestanden hatten, waren damals teilweise als zu streng empfunden worden. Sie kamen nun aber als Wunsch nach Regulierung der immer grösser werdenden Zahl von Automobilen ins Gespräch: es wurde die Forderung nach reduzierter Fahrerlaubnis laut, und dies z.T. eben auch von durchaus automobilfreundlichen Kreisen. Auf den 21. Dezember 1926 riefen der Kur- und Verkehrsverein, der Handels- und Gewerbeverein, der Hotelierverein sowie der Kutscherverein von St.Moritz zu einer Versammlung im Gemeindehaus auf. Die teilnehmenden Männer aus der Gemeinde und der näheren Umgebung stellten fest, dass der motorisierte Strassenverkehr — und zwar die Postautos und die Privatwagen ebenso wie die Camions — den Kur- und Sportbetrieb störe und die Wintersaison gefährde. Zu leiden hatten beispielsweise die Kutscher, aber auch andere Gewerbe und nicht zuletzt die Hotellerie. Deshalb verlangten sie von den Gemeindebehörden, sich beim Kleinen Rat (und indirekt auch bei den Bundesbehörden) dafür einzusetzen, dass die Interessen des Tourismus gewahrt bleiben und der Automobilverkehr im Winter total verboten wird. Gegen den Winterverkehr der Postautos hatte der Kur- und Verkehrsverein von St.Moritz schon im Frühjahr desselben Jahres Stellung bezogen und dabei — ausser seiner neu entdeckten Angst vor zu vielen Automobilen — innerregionale Interessenunterschiede deutlich werden lassen.

Die unterschiedlichen Bedenken führten dazu, dass auch nach dem grundsätzlichen Entscheid für den Automobilverkehr viele politische Entschlüsse kommunaler und kantonaler Behörden sich mit der Öffnung einzelner Strassenstrecken oder mit ihrer Schliessung, wie sie einige Male beantragt wurde, mit Konzessionen für bestimmte Fahrzeuge, einzelne Fahrten oder Fuhrwerke befassen mussten. Fischer (s.a.: 88ff) zählt zwischen 1925, nach der Abstimmung vom Juni, und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges über 125 solcher Beschlüsse der Bündner Regierung.

Die private Motorisierung und die Infrastrukturen, die ihr grosszügig zur Verfügung gestellt wurden, bereitete dem touristischen Engadin also auch Probleme. Die Einsendung eines langjährigen Feriengastes an die Engadiner Post bezieht aus seiner Sicht den Automobilverkehr und seine auch unliebsamen Auswirkungen auf den Fremdenverkehr:

Zu den schlimmsten Lärmentwicklern sind heute unbestreitbar die Automobile und Motorräder zu zählen, die mit dem gesteigerten Reise-

verkehr eine rapide Zunahme erfahren haben. Verschiedentlich habe ich in der letzten Zeit zu belebten Tagesstunden die Strassen von St.Moritz und der umliegenden Ortschaften talauf und talab passiert und konnte jedesmal die Feststellung machen, dass die häufigen Horn- und Hupsignale der Motorfahrzeuge sich bis zum ohrenbetäubenden Lärm steigern, eine Tatsache, die sich einfach nicht vereinbart mit der Mission der Engadiner Kurorte, Ruhe- und Erholungsbedürftigen die so notwendige Stille und Ausspannung zu bieten. Ich bin gewiss kein Feind des Automobils, im Gegenteil, aber ich sehe, dass etwas geschehen muss — und zwar bald —, und erlaube mir deshalb, den massgebenden Stellen den Vorschlag zu unterbreiten, versuchsweise, auf 8 bis 14 Tage im Bereich der Kurorte das signallose, aber desto vorsichtigere Fahren der Autos anzuordnen. Eine Massnahme, die z.B. in der Stadt Zürich längst mit denkbar bestem Erfolg durchgeführt wird. Es besteht in den allerwenigsten Fällen eine Notwendigkeit für die Automobilisten, die oft engen Strassen der Dörfer im Eiltempo zu durchfahren und dabei mit schrillen Signalen einen Höllenspektakel zu verursachen.» (eP, 7. August 1937)

Die vorgeschlagene Veränderung passt sich der städtischen Moderne an. Nicht eine Andersartigkeit soll die Verhältnisse im Ferienort auszeichnen, sondern die Vertrautheit des Gewohnten. Mit dem Auto machte sich die Notwendigkeit einer Disziplinierung breit. Und die betraf die Einheimischen ebenso wie die Hotelkunden. Anpassen sollten sich aber vor allen anderen die Fußgänger, denn sie waren es, welche die Automobilisten überhaupt erst zu Hupsignalen veranlassten. Die kurze Zeit seit der Abschaffung des Automobilverbotes hatte gereicht, die Hierarchie der Strassenbenützer zu verändern und die Fußgänger, auch wenn sie Kur- oder Feriengäste waren, an letzte Stelle zu setzen:

«Was aber den Automobilisten oft zu vermehrtem Signalgeben zwingt, das ist die Disziplinlosigkeit vieler Strassenpassanten, die sich nicht an die Verkehrsverschriften und Weisungen der Verkehrspolizisten halten, sondern wie aufgescheuchte Hühner ziel- und planlos die Fahrbahn unsicher machen, und die Wagenlenker nicht nur zu öfterem Hupen zwingen, sondern manchmal geradezu zwingen, gefährliche Ausweichmanöver auszuführen. Im Interesse des guten Rufes der Engadiner Kurorte müsste man auf möglichst rasche Abhilfe dieses rapide überhand nehmenden Übelstandes bedacht sein.» (eP, 14. August 1937)

Auch einheimische Stimmen, allen voran der Hotelierverein, hatten sich schon einige Jahre zuvor über die Lärmimmissionen beschwert, welche den Fremdenverkehr, die Ruhe der Gäste und die Einheimischen erheblich störten. Zwar wurde das nächtliche Singen auf offener Strasse ebenfalls gerügt, als Hauptsünder wurde aber auch hier der Verkehr genannt — und da waren es besonders die Motorradfahrer,

welche getadelt wurden.¹² Ein Zeitungsbericht nimmt Störungen durch den Verkehr zum Anlass, die Lärmempfindlichkeit des Kurortes überhaupt zu betonen und dabei die ‘Stadt’ St.Moritz von ländlichen Gebieten zu unterscheiden. Aufgrund der Lärmimmissionen wird verschiedenen gewerblichen Betätigungen zum Schutz der Gästesaisons sogar eine jahreszeitliche Ausrichtung empfohlen:

„Während zum Beispiel in grossen Kurorten Deutschlands überall die Aufschrift in die Augen fällt: Automobilisten nehm Rücksicht auf die Fremdenstadt!, will es manchmal scheinen, als ob man bei uns das Gegenteil bezweckte. Vom Postwagen und seinem übertriebenen Gehupe bis herunter zum kleinen Motorrad, das nachts nicht anspringen will, liegt eine Unmenge störender Elemente, die leicht vermindert oder sogar ganz herabgesetzt werden könnten. Das Bauen kann nicht untersagt werden, aber muss jeder Umbau denn wirklich bis in die Saison hinein ausgedehnt werden, und könnte dabei nicht etwas mehr auf den Kurort Rücksicht genommen werden, indem z.B. die Nachtarbeit verhindert oder doch etwas schonungsvoller durchgeführt ... würde?“ (eP, 20. Dezember 1930)

Das Verhalten auf den Strassen und Plätzen der Gemeinde musste den neuen Verhältnissen angepasst werden. Die Präsenz der Automobile im Oberengadin hatte ausser dem Lärm auch andere grosse Auswirkungen, gewollte und befürchtete. Viele Strassen mussten zuerst einmal überhaupt gebaut oder doch automobiltauglich gemacht werden. Dann musste das Verkehrsverhalten neu und teilweise überhaupt zum ersten Mal bestimmt werden. Das Strassenbild von St.Moritz war vollkommen verändert und nach und nach bis in Details reglementiert. So erschien in der Engadiner Post vom 15. Mai 1930 eine behördliche Bekanntmachung folgenden Wortlauts: *„Avis. Der Gemeindevorstand hat beschlossen, das Fahren mit sog. Trottinetts auf den Gemeinestrassen gänzlich zu verbieten. Übertretungen werden gebusst. ...“* Es ist zu vermuten, dass sich Gäste auf ihren Promenaden von den Trottinettes gestört fühlten und dass der behördliche Beschluss auch in Rücksichtnahme auf entsprechende Klagen zustandegekommen war. Sicher ist aber, dass der stetig zunehmende Automobilverkehr das Geschehen auf den Strassen zu bestimmen begann, keine ‘Konkurrenz’ mehr duldet und auch Gefahren darstellte. Und auch 1938 waren noch ziemlich ungeduldig formulierte Verbote notwendig, um den Verkehr sicherer zu gestalten. Am 3. Mai rapportierte die Engadiner Post einen behördlichen Erlass,

12 „Das allerteuflischste ist aber der Radau von Motorvelos. Es ist direkt eine Unverschämtheit und Rücksichtslosigkeit, wenn die Motorvelofahrer nachts um 12 Uhr und noch später durch unsere Strassen ihr Motorgeknatter hören lassen. Sämtliche Gemeinestrassen müssen für diese Vehikel nach 10 Uhr abends gesperrt sein.“ (eP, 13. Dezember 1930)

der wiederum auf das Verhalten der Kinder abzielte und dessen strenge Disziplinierung verfolgte:

«Ein Verbot, das nur aufs lebhafteste begrüßt werden kann, hat die Gemeindeverwaltung wegen der grossen Verkehrsgefahr für die Jugend soeben erlassen. Fussball- und Handballspielen, sowie das Trotinett- und Rollschuhfahren und das sinnlose Velofahren auf dem Schulhausplatz sind strengstens untersagt. Eltern, Schulbehörden und Lehrer werden ersucht, bei den Kindern für möglichste Nachachtung dieses Verbotes zu sorgen.»

Die Platzbedürfnisse der Automobile wurden immer dringender, der öffentliche Raum immer stärker vom privaten Motorfahrzeugverkehr bestimmt. Mindestens während den Schulferien diente der Schulhausplatz deshalb als Parkplatz für die im Auto anreisenden Gäste. Als erfreulicher Ausdruck des guten Geschäftsgangs formuliert, tönte dies in der Presse folgendermassen:

«Der Automobilpark auf dem Schulhausplatz nimmt mit jedem Tag wachsende Ausmasse an. Neben einem Dutzend und mehr der grossen Gesellschaftswagen parkieren jetzt meist Tag für Tag in fröhlicher bunter Reihenfolge Privatautos aus aller Herren Länder. Ein Verkehrspolizist sorgt auf dem Schulhausplatz für reibungslose Abwicklung des hochsommerlichen Stossbetriebes.» (eP, 28. Juli 1938)

Ausser den erwähnten saisonalen, wirtschaftlichen und Emissions-Problemen mit dem Verkehr beschäftigte eine bestimmte Kategorie von Fahrzeugen die öffentliche Meinung ganz besonders. Die Personenwagen, welche auf den Strassen des Engadins verkehrten, waren in einer ersten Phase hauptsächlich die der Gäste. Bald befuhren aber auch Lastwagen und Autobusse die selben Strecken. Sie erleichterten und beschleunigten den Warentransport, sie machten aber auf eine neue und für das Auto allgemein gültige Art klar, *«dass St. Moritz und andere mit den direkten und indirekten Auswirkungen dieses Fahrzeuges noch nicht ganz einverstanden sind. Was sie beinhalten, ist ab und zu weniger erfreulich, als man auf den ersten Blick geglaubt hatte.»* Die Lastwagen und Personenbusse schienen einer Mehrheit in der Gemeinde St. Moritz mit den Bedürfnissen des Kurortes unvereinbar zu sein. Nur einem Lastwagen aus dem Bergell war es erlaubt, Waren von der Bahnstation abzuholen, eine generelle Zulassung dieses Fahrzeugtyps wurde 1926 einmal mit 51 gegen 26 und einmal mit 69 gegen 55 Stimmen von der Gemeindeversammlung abgelehnt (vgl. fE vom 11. Mai und vom 15. Juni 1926). Die Fronten verliefen dabei grundsätzlich zwischen der ablehnenden Hotellerie und dem befürwortenden Gewerbe. Aber die Situation komplizierte sich, weil mindestens jene in einiger Entfernung vom Dorfzentrum, vom Bad und vom Bahnhof gebauten

Hotels, die einen Pferdeomnibus für ihre Gäste in Betrieb hatten, durchaus an der Zulassung von motorisierten Bussen interessiert waren. Schon ein Jahr später wurde mit einer Gemeindeinitiative ein neuer Versuch gemacht, neben den Personenfahrzeugen und den Motorrädern auch die Lastwagen und Busse auf St.Moritz' Strassen verkehren zu lassen und so — wie unter anderem angegeben wurde — die Waren zu verbilligen. Aber auch dieser Versuch hatte keinen Erfolg, den Lastwagen bis zwei Tonnen wurde mit 151 gegen 131, jenen bis fünf Tonnen gar mit 178 gegen 137 Stimmen das Befahren der Gemeindestrassen untersagt (vgl. fE, 28. Juni 1927). Die Gegner der schweren motorisierten Privatfahrzeuge stützten sich wie schon bei der Diskussion um die kleinen Personenwagen auch auf jene Stimmen, welche die Interessen der Rhätischen Bahn schützen wollten, denn der Bahn erwuchs im Güter- wie im Personentransport durch den privaten Verkehr ernsthafte Konkurrenz.

Es wiederholte sich in St.Moritz für die Camions und Personenbusse also, was vorher bezüglich der kleinen Personenwagen auf kantonaler Ebene der Fall gewesen war: Viele Urnengänge waren nötig, bis die Fahrzeuge schliesslich frei zirkulieren durften. Die Wiederholung war allerdings eine, die unter umgekehrten Vorzeichen stattfand: Hatte St.Moritz sich schon früh für die Motorisierung des privaten Personenverkehrs ausgesprochen, so wehrte es sich nun länger als viele andere Regionen und Gemeinden gegen die Zulassung dieses Transportmittels. Noch im Juni 1931 waren wirtschaftliche Überlegungen wirksame Argumente gegen die Lastwagen: *Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus hätten wir die Zulassung tatsächlich begrüßt. Volkswirtschaftliche Erwägungen mögen indessen den Ausschlag gegeben haben...* für die 189 Nein-Stimmen (gegen 159 bejahende), welche ein weiteres Mal das Camion aus dem Strassenbild von St.Moritz verbannten. (Vgl. fE vom 6. und 9. Juni 1931)

Zugelassen wurden die schweren Fahrzeuge auf den Strassen von St.Moritz dann nach und nach (und vor allem in zwei grossen Schüben von 1936 und 1937-1939 (vgl. Fischer s.a.: 64f sowie 99ff)). Wie anderswo im Kanton wurden die Zulassungsbestimmungen nur widerstreitend gelockert und Einschränkungen blieben auf vielen Strassenabschnitten bestehen. Allerdings war auch diese Neuerung schleichend gekommen, denn ausser dem Lastwagen, der Waren vom Bahnhof St.Moritz ins Bergell brachte, waren auch andere auswärtige Fahrzeuge desselben Typs Zeitungsmeldungen zufolge schon vor seiner Legalisierung auf den Gemeindestrassen zu sehen gewesen (vgl. dazu Tabelle 8). Und auch im übrigen Kanton waren für bestimmte Strecken, einzel-

ne Fahrzeuge oder besondere Gelegenheiten schon vor der generellen Zulassung der Personenwagen auch für Lastwagen Bewilligungen erteilt worden.

Verkehrs- und Gästestatistiken

Der Übergang von einer Verkehrsepoke in die nächste, moderne, war also nicht rasch und unproblematisch, sondern schrittweise und in verschiedener Hinsicht konfliktuell vor sich gegangen. Man tat sich auch dort mit dem Automobilverkehr nicht ganz leicht, wo er eben noch sehnüchsig erwartet worden war. Ökonomische Interessen, unterschiedliche Vorstellungen von der weiteren touristischen Entwicklung waren aufeinandergeprallt, inter- und intraregionale Konkurrenz war zutage getreten und hatte dabei die wirtschaftliche Monopolstellung des Tourismus deutlich gemacht, dann aber auch die dominierende Rolle definiert, welche St. Moritz im Oberengadin zu spielen vermochte. In der Gemeinde mit den am besten ausgebauten und weitläufigsten touristischen Infrastrukturen, wo der Automobilverkehr — wenigstens jener der Personenwagen — am nachhaltigsten gefördert worden war, da führte er auch zu den grössten Problemen. Um die in den Griff zu bekommen, wurde der Verkehr seit seiner Zulassung quantitativ erfasst. Im Gemeindearchiv von St. Moritz finden sich verschiedene Statistiken, welche die Intensität des Verkehrs und seiner Entwicklung zu bestimmten vermögen.

In den Zwanzigerjahren sowie von 1932 bis 1942 wurden an einem Stichtag im Monat August Verkehrszählungen vorgenommen. Die Zahlen zeigen den Wechsel des Personen- und Warentransportes vom Pferd zum Motor, gleichzeitig aber auch die Konjunkturen der touristischen Wirtschaft und die Anpassung des individuellen Verkehrsverhaltens (von Einheimischen und Gästen) an die sich verändernden ökonomischen und politischen Bedingungen, welche beispielsweise in den ersten Kriegsjahren zu einer auffälligen Zunahme des Fahrradverkehrs führten. Vor 1940 waren die Autos aber schon die zahlenmässig wichtigsten mechanisierten Verkehrsmittel: sie machten jeweils weit über die Hälfte der gezählten Verkehrsmittel aus und bestimmten — wenigstens im Sommer und zusammen mit den Last- und Postautos sowie den Motorrädern — das Bild auf den Strassen im Zentrum der Gemeinde.

Tabelle 8: Fahrzeuge auf dem Postplatz von St.Moritz an je einem Stichtag (06.00-20.00) in den Jahren 1925, 1927 und 1928¹³

	8. August 1925	9. August 1927	4. August 1928
Personenautos	670	1314	1951
Lastautos	—	26	5454
Postautos	48	77	99
Motorräder	47	101	186
Velos	—	549	605
Einspänner	455	376	362
Zweispänner	120	54	108
Vierspänner	2	1	8
Lastfuhrwerke	575	606	767
Reiter	40	8	—
(Pferdegezogene) Hotel-Omnibusse	72	51	—
Autobusse (Touren)	14	11	—
total gezählte «Fahrzeuge»	2043	3174	4140

13 Quelle: Gemeindearchiv St.Moritz. Schachtel 34/0 (1). Dossier «Automobilstatistik 1926-1932».

Tabelle 9: Fahrzeuge auf dem Postplatz St.Moritz an je einem Stichtag in den Jahren 1932 bis 1941¹⁴

	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941
Auto	1319	1977	1807	1931	1482	2217	2168	1860	283	74
Velo	415	604	539	968	746	921	1070	857	896	1385
Fuhrwerk	310	325	262	296	256	252	252	188	114	227
Lastauto	21	39	102	110	144	136	178	150	81	61
Postauto	60	146	140	141	124	133	172	153	63	15
Motorvelo	117	129	64	113	103	125	105	65	27	2
Droschke	86	114	74	96	28	54	49	18	35	46
Total-Verkehr	2328	3334	2988	3655	2883	3838	3994	3291	1499	1810

Wie direkt der Verkehr in der Gemeinde — und besonders der Automobilverkehr — mit dem Tourismus in Zusammenhang gebracht wurde, belegen die Rubriken einer anderen — wahrscheinlich ebenfalls vom Kur- und Verkehrsverein und in Zusammenarbeit mit den Réceptions der Hotels erhobenen — Art von Statistik. Sie gibt, jeweils für die Sommersaison, die Zahl der in St.Moritzer Hotels angekommenen Privatwagen und der mit in Autos angereisten Gäste an und setzt sie in Bezug zur Gesamtzahl der in den lokalen Hotels abgestiegenen Personen. Sie vergleicht ausserdem die Logiernächte von motorisierten Gästen mit dem Total der Logiernächte. All diese Zahlen machen die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels offensichtlich: noch in Perioden touristischen Rückgangs konnte der Autoverkehr in St.Moritz (allerdings nach einem Einbruch zwischen 1930 und 1931) zunehmen — oder wenigstens die Zahl der Ankünfte per Auto. Und der Anteil der Logiernächte motorisierter Gäste am Total der Logiernächte stieg zwischen 1928 und 1938 von einem knappen Siebtel auf mehr als einen Drittelp. Die mit Motorwagen ins Engadin gereisten Personen machten in der untersuchten Periode sogar zwischen einem Viertel und weit mehr als einem Drittelp aller Gäste in St.Moritzer Hotels aus.¹⁵

14 Quelle: Gemeindearchiv St.Moritz. Schachtel 43/0 (1). Dossier ‹Verkehrszählungen auf dem Postplatz 1932-1942›.

15 Im Anschluss an die Präsentation einer Verkehrsstatistik stellte die Engadiner Post (29. September 1932) die Bedeutung des Automobilverkehrs für die Gemeinde dar, indem sie sich über die mangelnde Koperationsfreudigkeit übergeordneter politischer Stellen beklagte: ‹Rekapitulieren wir kurz und fassen wir in grossen Zügen zusammen, was uns die St.Moritzer Verkehrszählungen lehren, dann bietet sich uns die unumstössliche Tatsache dar, dass das Automobil heute in St.Moritz als der weitaus wichtigste Verkehrsfaktor angesprochen werden muss. Als Zubringer des Verkehrs hat das Auto heute für einen Kurort wie St.Moritz allererste Bedeutung. Was an ihm lag, hat St.Moritz alles getan, um sich dem neuen Verkehr anzupassen:›

Tabelle 10: Automobil- und Gästestatistik für St.Moritz in den Sommersaisons von 1928 bis 1938¹⁶

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
A	2'434	3'117	3'244	2'694	2'927	3'371	4'172	3'839	3'565	4'782	3'290
B	—	—	—	—	—	86	111	161	216	275	335
C	7'505	9'176	9'336	8'053	7'803	9'110	10'760	11'417	9'957	13'062	9'001
D	—	—	—	—	—	1'658	2'217	2'949	4'567	5'279	6'616
E	27'044	30'588	29'201	21'372	19'439	24'306	30'630	28'852	27'011	34'310	34'015
F	38'389	50'371	51'469	34'786	25'779	40'782	43'165	40'452	35'478	49'921	43'497
G						37'906	40'720	37'204	28'786	44'642	35'783
H						2'876	2'445	3'248	6'692	5'279	7'714
I	284'501	307'141	292'092	175'602	134'343	141'344	142'776	141'597	112'291	145'183	136'825

A: Zahl der in St.Moritzer Hotels angekommenen Privatautos. B: Gesellschaftswagen. C: Zahl der Gäste mit Privatautos. D: Zahl der Gäste mit Gesellschaftswagen. E: Total der in St.Moritz abgestiegenen Gäste. F: Zahl der Logiernächte motorisierter Gäste — G: mit Personenautos — H: mit Gesellschaftswagen. I: Total der in St.Moritz verzeichneten Logiernächte

In Einklang mit den oben erwähnten Bedenken und mit der Gegnerschaft zum Automobilverkehr im Winter sind die entsprechenden Zahlen aber rarer und ausserdem weniger differenziert zusammengestellt worden. Die Wintersaisons waren zwar daran, dem Sommertourismus den Rang abzulaufen, die Wintergäste kamen aber noch zu einem geringen Teil im Auto ins Engadin. Obwohl eine Versammlung in St.Moritz noch 1926 mehrheitlich gefordert hatte, dass der Automobilverkehr im Winter gänzlich zu untersagen sei, wurde nun der Möglichkeit, auch im Winter von Norden her per Auto ins Engadin zu reisen, grosse Bedeutung zugemessen. Die Touristikkreise des Tals formulierten die «Offenhaltung des Juliers» als «ein schweizerisches Problem» und setzten sich dafür im Kanton und auf eidgenössischer Ebene ein. 1935 gelang es ihnen, Bundesrat Pilet-Golaz die Strecke befahren und so ein Zeichen setzen zu lassen für die Winter-Verbindung ins Engadin.

Interessant sind all die bisher angeführten Zahlen schon für sich, denn an ihnen lässt sich die rasch zunehmende Bedeutung des Auto-

mit einem Aufwand von über einer Million hat es seine Strassen ausgebaut. Seine fortschrittlichen Taten aber werden zu einem nicht geringen Teil dadurch paralysiert, dass der Kanton beim Ausbau seiner Strassen — man denke nur an die internationale Durchgangszone durch das Engadin — ein Tempo einschlägt, das die Gefahr des Abgefahrenwerdens in greifbare Nähe rückt.»

16 Quelle: Gemeindearchiv St.Moritz. Schachtel 43/0 (1). Verschiedene Blätter aus dem Dossier «Automobilstatistik 1928-1938».

möbils für den Fremdenverkehr im Engadin ablesen. Bedeutungsvoll ist aber auch die Tatsache, dass die Zahlen überhaupt gesammelt und wie sie erhoben wurden: Der Kur- und Verkehrsverein fertigte Statistiken an, welche von der politischen Gemeinde aufbewahrt wurden und die aufgrund einer Zusammenarbeit der öffentlichen mit der privaten Sphäre, des halböffentlichen Bereiches mit der kommunalen Verwaltung, der Hotellerie mit den lokalen politischen Machtträgern (mit dem Kur- und Verkehrsverein als Vermittler) zustandegekommen waren. Es ergab sich auch hier wieder ein eindeutiges Gefälle zwischen der Tourismusbranche und der Öffentlichkeit und ihren Organen: Die Hotellerie hatte — zum Teil im Verband mit anderen ökonomischen Sektoren und zum Teil gegen die Stimmen anderer wirtschaftlicher Interessen in der Region und im Kanton — die Zulassung des privaten Motorfahrzeugverkehrs durchgesetzt; nun liess sie die Entwicklung dieses Verkehrs beobachten und gab sich so die Argumente in die Hand, mit welchen sie die Öffentlichkeit zu einer Verwaltung und Regulierung, vor allem aber zu einer Verbesserung der Bedingungen für den Automobilverkehrs drängen konnte.

Fuhrhalterei

Widerstand gegen die Einführung der Automobile und vor allem gegen die Lastwagen war — ausser von der Rhätischen Bahn — von einem Gewerbe zu erwarten gewesen, welches ausschliesslich vom Transport lebte. Die Fuhrhalter beförderten Personen und Waren in den Ortschaften und zwischen diesen, sie waren demnach von grosser Bedeutung für das wirtschaftliche Leben der Region und trugen — da sich ihre Arbeit zu einem guten Teil in der Öffentlichkeit abspielte — zum Erscheinungsbild der Dörfer bei. Kollektiven Widerstand leisteten die Fuhrhalterei aber gar nicht: entweder, weil sie selbst an vorderster Front an der Einführung der Automobile beteiligt waren, oder dann, weil sie vom öffentlichen Waren- wie Personentransport vorerst keine erdrückende Konkurrenz zu erwarten hatten: Lastwagen durften ja noch für einige Zeit nicht in den Dörfern verkehren und die Kutschenfahrten blieben eine Touristenattraktion. Weil die Gemeinde St. Moritz auch einigen administrativen Aufwand bezüglich der Kutscher und ihrer Gefährte betrieb, stehen Zahlen zur Verfügung, welche die Rolle der Fuhrhalterei im Personenverkehr einigermassen darstellbar machen, ihre Abhängigkeit von wirtschaftlichen Entwicklungen demonstrieren und ihre sich mit dem Aufkommen der Automobile verändernde Stellung quantifizieren. Diese Zahlen stellen aber nicht die Gesamtheit der

pro Saison in St.Moritz verkehrenden Kutschen dar, denn die Konzessionen betreffen bloss die Gefährte, die sich so das Recht erwarben, an einem der Standplätze auf Fahrgäste zu warten. Eine — nach Angaben von Informanten — viel grössere Zahl von Kutschen und Schlitten war jeweils vor den Hotels postiert, also dort, wo ebenfalls gute Chancen auf Verdienst bestanden. Der Entwicklung der Zahlen konzessionierter Kutscher wird dennoch Aussagekraft über die jeweilige Lage des Gewerbes überhaupt zugetraut, weil eine Parallelität zur Ab- und Zunahme der nicht konzessionierten Gefährte bestanden haben soll.

Die Konzessionen waren nur für die Platzkutscher. Die galten also für Kutschenstände, mit den Hotels hatte das nichts zu tun. An den öffentlichen Standplätzen durften nur, genau wie in Zürich am Bahnhof, die konzessionierten Kutscher halten und auf Kundschaft warten. An die stellte man auch gewisse Anforderungen wie gepflegte Tiere, saubere Schlitten und so weiter. Die anderen, die bei den Hotels aufstellten, hatten keine Konzessionen zu entrichten.›

Reglementierungen

Hatten gleich nach dem Krieg der schlechte Gang des Fremdenverkehrs, die Preise für Pferde und Kutschen sowie die angeblich hohen Knechte- und Stallburschenlöhne für Schwierigkeiten des Gewerbes gesorgt, so musste sich dieses in den Zwanzigerjahren auch mit einer ganz neuen Verkehrssituation auseinandersetzen (vgl. fE, 28. Dezember 1920). Dass das Fuhrhalter- und Kutschergewerbe in einem fortlaufenden Umbruch war, zeigt sich allein schon an der kontinuierlichen Neureglementierung der Tätigkeit.¹⁷ Es war die Anpassung des Tourismus an neue wirtschaftliche Bedingungen, hervorgerufen unter anderem durch das Aufkommen des Automobilverkehrs, welche für die Neuordnung im Gewerbe und für die berufliche Interessenvertretung verantwortlich waren. Besonders die Postautokurse und die Lastwagen zwangen die Fuhrhalter zu Umstellungen: erstere beeinträchtigten den Personentransport in Kutschen durchs ganze Tal und letztere konkurrenzierten nicht nur die Bahn, sondern eben auch jene örtlichen Fuhrhalter, denen der Warentransport eine wichtige oder sogar hauptsächliche Spezialisierung war.

Das St. Moritzer Kutscherregulativ von 1927 ordnete die Konzessionsberechtigung, plante *im Benehmen mit den Interessenten einen offizi-*

¹⁷ Im Archiv der Gemeinde St.Moritz liegen ein «Kutscher-Reglement der Gemeinde St.Moritz», das in der Gemeindeversammlung vom 25. April 1888 genehmigt wurde, und ein identisch benanntes Reglement vom 20. April 1894. Die «Verordnung über die Ausübung des Kutschergewerbes in der Gemeinde St.Moritz» vom 25. November 1927 erwähnt ausserdem ein Kutscherreglement vom 3. Juni 1913.

ellen Kutschertarif aufzustellen, verteilte die Berechtigung der Benützung bestimmter Standplätze und versuchte, durch Bussandrohungen die Einhaltung der so erlassenen Vorschriften zu gewährleisten. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, vor allem wohl aber die Präsenz der Automobile auf St.Moritzer Strassen hatten es ausserdem notwendig gemacht, die Gemeinde in Zonen aufzuteilen, nach welchen unterschiedliche Konzessionskarten abgegeben wurden, die die Kutscher zum Erwarten der Gäste in verschiedenen 'Räumen' berechtigten. Für unterschiedliche Preise waren diese Kutscherkarten nun zu erstehen: das Recht auf privilegiertere Standorte war selbstverständlich teurer als jenes auf 'Haltestellen', von welchen niedrigere Frequenzen erwartet wurden. Unterschiedlich waren übrigens nicht nur die Preise für die verschiedenen Zonen, unterschiedlich war die Höhe der Kartenpreise auch für St.Moritzer Konzessionäre und für solche aus anderen Gemeinden. Letztere hatten doppelt so hohe Abgaben an die Gemeinde abzuliefern. Sie mussten ausserdem in St.Moritz Stallungen benützen können. Gleichzeitig betätigten sich die grossen St.Moritzer Fuhrhaltereien ihrerseits in anderen Gemeinden.

Die Konkurrenz unter den Kutschern war also teilweise heftig. Sie brachte in einem komplexen Zusammenspiel einheimische und auswärtige sowie grosse und kleine Fuhrhalter in Gegensätze, welche teilweise auch in der Öffentlichkeit diskutiert und ausgetragen wurden, also über die Grenzen des Gewerbes hinaus von Bedeutung waren und gleich den Tourismus als ganzen thematisierten. Besonders anlässlich von grossen Veranstaltungen, die von Touristen besucht wurden, zeigten sich die Spannungen, in welchen die Fuhrhaltereien und kleine Kutscher verstrickt waren:

Ihre Meldung, wonach 205 Schlitten und 62 Privatfahrzeuge nach der Olympiaschanze verkehrten, ist recht und gut. Doch wollen wir dieses Verkehrsmittel etwas näher betrachten. Dass 62 Privatautomobile dorthin verkehrten, wollen wir, gerne oder ungerne, in Kauf nehmen. Anders verhält es sich mit den 205 Schlitten. Es ist schon längst zur unschönen Tatsache geworden, dass, wenn in St.Moritz ein Fest abgehalten wird (Sprungkonkurrenz, Pferderennen, Eisfeste, Bobrennen etc.), nicht nur die kleinen Fuhrhalter und Landwirte mit ihren Schlitten hierher kommen, sondern, dass die grossen Fuhrhalter aus den Gemeinden Celerina, Pontresina, Samaden, Bevers, Ponte etc. ihre sämtlichen Fuhrwerke nach St.Moritz schicken und ihren Kollegen hier schwere Konkurrenz machen. So ist es am letzten Sprungtage vorgekommen, dass auswärtige Schlitten mit 3 und 4 Personen hin und zurück zur Schanze für nur 8-10 Franken gefahren sind, und dass dafür biesige Schlitten leer, d.h. ohne Passagiere, zur Schanze fahren mussten. Die vielen auswärtigen Schlitten, und dazu noch die vielen Autos der eidg. Post, welche an

Sprungtagen bin- und berrasen und pro Person nur 1 Franken einkassieren, machen dem einheimischen Kleinkutschergewerbe, welches nichts weniger als glänzend gestellt ist, eine solche Konkurrenz, dass es sich nicht mehr lohnt, Kutscher zu engagieren und Pferde und Schlitten zu halten. Es wird am besten sein, die eidg. Post unterhalte die Kutscher und bezahle die Patente und Steuern.» (eP, 10. März 1934)

Arbeitsbedingungen

Die Unterschiede, welche die Gruppe der Fuhrhalter differenzieren und interne Gegensätze deutlich machen können, sind also von ebenso grosser Bedeutung wie die gemeinsamen Interessen. Denn vor allem die Personentransporte mit Kutschen und Schlitten waren eine der Möglichkeiten für einheimische Bauernsöhne aus der näheren und weiteren Umgebung von St.Moritz, wirtschaftlich direkt vom Tourismus zu profitieren, sich in seinen Geldkreislauf einbeziehen zu lassen — entweder indem sie mit eigenen Tieren und Fahrzeugen in St.Moritz oder einem anderen Dorf auftraten oder indem sie sich von grossen Fuhrhaltern einstellen liessen. An die kleinen Fuhrhalter erinnert sich ein grosser folgendermassen: *«Kleine Fuhrhalter gab es mehrere, die hießen Dorizzi oder Neuhäusler, Nay, Baselgia undsoweieter. Die hatten ein bis zwei Pferde. Und die hatten auch eigene Stallungen. Meistens wenigstens. Wir hatten jedenfalls keine Pensionspferde von anderen Kutschern im Stall. ... Aber während des Sommers gab man einige Pferde zum Teil auch an Bauern ab, die sie dann im Herbst wieder brachten.»* Und umgekehrt konnten die grossen Fuhrhalter ihren Pferdebestand bei Bedarf kurzfristig vergrössern, indem sie Pferde einheimischer Bauern mieteten: *«Pferde wurden auch von Bauern in Pacht genommen, zusätzlich zu den eigenen. Und teilweise kamen da die Dragoner gleich mit, als Kutscher.»* Und andere, die es selbständig versuchten, *«stellten ihr einziges Pferd in einen Kuhstall und machten so den Platzkutscher.»* Die grossen Fuhrhalter dagegen waren Unternehmer, die aus dem Transportgeschäft ihre hauptsächliche oder einzige wirtschaftliche Basis gemacht hatten. Sie benötigten grosse Stallungen, Angestellte, Kutschen, Wagen und Schlitten, um Personen und Waren vom Bahnhof St. Moritz in den obersten Teil des Engadins und bis ins Bergell zu befördern. Sie versorgten die Dörfer und Hotels von St.Moritz bis Maloja mit allem, was von Norden ins Engadin kam. Und auch die Gäste wurden nicht bloss im Ort und in der näheren Umgebung und zu Vergnügungsfahrten herumkutschiert. Der Vertreter einer Fuhrhalterfamilie erinnert sich folgendermassen an die Verhältnisse:

«Im Herbst wurden am Bahnhof Waggons und Waggons von Kohle ausgeladen, die man dann in die Hotels bringen musste, bis nach

Chantarella, Suvretta. Mit den Gästen wurden einwöchige Ausflüge bis nach Meran zum Beispiel gemacht, über den Ofen und durchs Vintschgau. Das waren selbstverständlich vor allem die grossen, die das konnten. ... Es gab drei grosse Fuhrhaltereien: Conrad, Mathis und Degiacomi. Die hatten alle mindestens 30 Pferde. Die kleinen hatten nur wenige Pferde, oft bloss ein einziges. Die Stallungen waren hier, am Rand des Dorfes. Die Kutscher, welche von den grossen Fuhrhaltereien angestellt wurden, waren zum Teil Unterengadiner, einige St. Galler und Appenzeller hatten wir, und Tiroler. Sie kamen unterschiedlich lang: einige zehn Jahre, andere bloss eine Saison. In der Wintersaison hatten wir immer Bauernsöhne aus dem Unterengadin, von Strada waren unsere. Alle kamen bloss saisonal und schließen in den Ökonomiegebäuden, immer sechs in einem Zimmer. Ihr Verdienst setzte sich zusammen aus einem Lohn, Kost und Logis, und aus den Trinkgeldern der Fahrgäste. Die meisten waren Bauernsöhne. Den Umgang mit den Tieren hatten sie deshalb meistens zuhause, auf dem Bauernhof gelernt. Für den Umgang mit den Gästen verlangte man nichts. Keine Sprachenkenntnisse zum Beispiel. Und höflich waren die von selbst: die hofften auf Trinkgelder.¹⁸

Ein anderer Transportgewerbler erinnert sich ähnlich an die Verhältnisse vor dem 2. Weltkrieg, wenn er von den angestellten Kutschern spricht. Auch er überträgt die Verantwortung für deren Entlohnung teilweise auf die Gäste, welche den grössten Beitrag zum Einkommen der Kutscher geleistet haben sollen.¹⁹

Auffällig ist ausserdem, dass nicht in Geldbeträgen von den Verdienstmöglichkeiten gesprochen wird, sondern dass sie in Grossvieheinheiten ausgedrückt werden, einer Einheit, die der sozialen oder berufligen

18 Allerdings befassen sich die Kutscherreglemente ausdrücklich mit den Fähigkeiten und mit dem Verhalten der Kutscher, deren Arbeit so den (vermuteten) Erwartungen der Hotelgäste angepasst wurde: «Art. 11. ... Der Kutscher muss durch Attest seiner Wohngemeinde den Beweis erbringen, dass er des Fahrens kundig, dass er zuverlässig und gut beleumundet sei und dass er das 17. Altersjahr zurückgelegt habe; dass ihm keine körperlichen oder geistigen Gebrechen anhaftent, z.B. Kurzsichtigkeit, Schwerhörigkeit etc., die ihn für die Ausübung dieses Berufes unfähig machen oder eine Gefahr für die Allgemeinheit bedeuten. Notorische Trinker sind als Kutscher nicht zuzulassen. ... Art. 12. 1. Der Kutscher hat sich stets eines höflichen und anständigen Benehmens zu befleissen und soll sich ganz besonders vor Trunkenheit hüten. Das Verlassen der bespannten Fuhrwerke, sowie die Belästigung des Publikums durch Rufen und Hinzudrängen ist bei Busse verboten.» (Gemeinderat... 1927) Das Kutscher-Reglement von 1888 hatte sogar noch «jedem Kutscher ... strengstens untersagt, ohne die Bewilligung der Fahrenden zu rauchen.» Zum Kutscherwesen vgl. auch Margadant und Maier (1993:112-115).

19 Was die Erinnerungen verschweigen, ist die Tatsache, dass auch die Höhe der Trinkgelder reglementiert war. Verschiedene Kutscher-Tarife dieser Jahre setzen das Trinkgeld tagsüber auf 10% und bei Nacht Fahrten auf 15 oder 20% des Fahrpreises fest, fügen aber auch die interpretationswürdige Bemerkung bei, dass Trinkgelder gezahlt werden sollen «vorausgesetzt, dass man mit dem Dienst zufrieden ist. Allfällige Reklamationen sind an die Kurdirektion zu richten» (Kutscher-Tarif für St. Moritz und Champfér. Gültig mit 1. Juli 1919)

chen Herkunft vieler Kutscher offenbar zu entsprechen scheint. So wird gleichzeitig aber der kapitalintensive Tourismus auf eine landwirtschaftliche Basis zu stellen versucht und damit eine Kontinuität und Harmonie zwischen den beiden wirtschaftlichen Sektoren behauptet, die der Fuhrhalterei angemessen sein mag, solange sie mit Tieren arbeitet, die auch in der Landwirtschaft Verwendung finden. Fischbacher (1991) hat gezeigt, dass viele im Tourismus tätige Personen diese Verdienstmöglichkeiten suchten, um den familiären Landwirtschaftsbetrieb in Schwung zu halten. Nicht gesagt wurde vom Gewährsmann aber, wie sehr sich die beiden Bereiche unterscheiden und in einem Kräfteverhältnis zueinander stehen, das immer zugunsten der Hotellerie spielt:

Wir hatten ein eigenes Personalhaus. Die Kutscher wohnten in 10er- bis 12er-Zimmern, genau wie in den Hotels auch, wo die Angestellten in Schlafräumen unter den Dächern beisammen wohnten. Damals. Heute will ja jeder ein Einerzimmer oder eine Wohnung. ... Was Fremdsprachen betrifft, da gab es keine Anforderungen an die Kutscher. Es hatte aber schon Bauernsöhne, die im Ausland gewesen waren und die deshalb einigermassen Französisch oder Italienisch sprachen. Englisch wohl weniger. Die Kutscher waren in der Regel jung. Dragoner. Bauernsöhne. Aber nicht nur Schweizer. Viele hatte wir aus dem Tirol und aus dem Vinschgau. Zum Teil, aber bloss wenige, waren auch Ganzjabresangestellte. ... Bezahlt wurden die Kutscher mit einem Fixum, mit Kost und Logis. Aber hauptsächlich lebten sie vom Trinkgeld. Und ich glaube: nicht schlecht. Man hat immer gesagt, so ein Kutscher verdiene eine bis zwei Kühe in einem Winter.

Viele grosse Fuhrhalter versuchten übrigens, sich auch selbst in der Landwirtschaft zu betätigen, die ihnen bei gutem Tourismusgang die Versorgung der Pferde erleichterte und in schlechten konjunkturellen Lagen zum haupstädtlichen Betätigungsfeld wurde. *Während der Krise [der Dreissigerjahre] musste man sich umstellen, da haben wir versucht, in der Landwirtschaft tätig zu werden. Die Fuhrhalterei war hier seit dem 1. Weltkrieg ein unsicheres Geschäft. So hat mein Vater einen Bauernbetrieb aufgebaut, den ich heute noch habe.*» Die ‘Natürlichkeit’ der landwirtschaftlichen Diversifizierung ergibt sich den Fuhrhaltern durch das Pferd, das beiden Wirtschaftszweigen Voraussetzung und Arbeitsmittel und ausserdem prestigeträchtiges Ziel ist.²⁰ Dass diese Betätigung in der Landwirtschaft, vor allem in der Heuproduktion, ein Privileg der grossen Fuhrhalter war, ist ebenso selbstverständlich wie die Tatsache, dass nicht diese selbst auf den Höfen und Heumatten arbeiteten, sondern Pächter einsetzten, die ihrerseits *Mäher*,

²⁰ Für eine weiter gefasste Darstellung des bündnerischen Zusammenhangs zwischen Landwirtschaft und hauptsächlich vor-touristischem Transportwesen im 19. Jahrhundert vgl. Simonett (1986).

Bergamasker vor allem, in Taglohn nahmen, um das Pferdefutter zu produzieren. Da die Bauerngüter im Oberengadin aber nicht in grosser Zahl feil waren, traten die Fuhrhalter oft auch selbst als Pächter auf. Angestellte bewirtschafteten dann das gemietete Land. *So konnte man immerhin das Heu selbst machen. Hafer und Kurzfutter musste immer zugekauft werden, das kann man hier nicht produzieren. Wir bezogen es von der Firma Hörni & Gebedinger in Winterthur.* Die Selbstversorgung mit Heu war allerdings für die grossen Fuhrhaltereien ausgeschlossen. Und wenn der Zukauf von Futter erschwert war, hatte das einschneidende Konsequenzen für den Unternehmer. Eine Zeitungsnotiz vom 11. März 1919 im Fögl d'Engiadina meldete eine katastrophale Heuknappheit:

Die Bauern haben wenig; die Kutscher keines. So ist zum Beispiel die Firma Conrad gezwungen, einen grossen Teil ihrer Kavallerie aufzugeben und hat schon ungefähr 70 Pferde verkauft. Auch andere könnten gezwungen sein, so zu handeln, und falls sich nichts verbessert, wird der Kurort im kommenden Sommer für eine Saison ohne Pferde auskommen müssen.

Eine andere Erinnerung stellt das Oberengadin nicht bloss dank den Touristen in einen weltweiten Zusammenhang:

Der Hafer beispielsweise wurde aus Argentinien importiert. Der ist dann über Genua und Chiavenna ins Engadin gekommen. Ich kann mich erinnern, dass sie im Herbst 50 Tonnen Hafer in Chiavenna holten für die 100 bis 200 Pferde der Fuhrhalterei. Mein Vater hat dann in Sils und in Silvaplana Landwirtschaften gepachtet, von den von Flugi. Das war für das Heu. Die Pferde brauchten aber eben auch viel Hafer, denn die waren teilweise bis 20 Stunden am Tag unterwegs. Von den Bäckereien wurde zusätzlich Pferdebrot bezogen, altes Brot, damit den Pferden genügend Vitamine und so zugeführt wurden.

Trotz den bisherigen Hinweisen auf seine Schwankungen ist es aber eben nicht so, dass das Transportgeschäft nur dem Gang des Marktes unterworfen war. Innerhalb der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wurden die Fuhrhaltereien und das Kutschenwesen auch durch soziale Verhältnisse konditioniert, die nur indirekt auf konjunkturelle Schwankungen oder Bedingungen zurückzuführen sind. Die Reglementierungen, welche einheimischen und auswärtigen Kutschern und Fuhraltern zu unterschiedlichen Preisen unterschiedliche Möglichkeiten des Zugangs zu einer Konzession ermöglichten, sind schon genannt. Außerdem bedurften die Kutscher aber auch eines Garantiescheins, der Bestätigung einer einheimischen Person oder Institution, welche finanziell und moralisch für sie bürgten. Wenigstens ergibt sich dies aus der Erinnerung von Erben zweier ehemaliger Kutscher und aus dem Ver-

zeichnis der Kutschertaxen für den Sommer 1921, welches im Gemeindearchiv von St.Moritz aufbewahrt ist. Als Garanten fungieren dort unter der Rubrik ‘Garantieschein’ und jeweils hinter der Eintragung der Konzessionäre Namen von St.Moritzer Persönlichkeiten und Einrichtungen (Gemeindepräsident, Ärzte, Obersten, Hoteldirektoren, eine Bank). Die Notwendigkeit, einen ‘Paten’ zu haben, um die Kutscherei betreiben zu können, zeigt auf eine neue Weise den totalen Charakter, welcher die wirtschaftliche Spezialisierung des Oberengadins annimmt. Nicht nur ist die Fuhrhalterei ein direkt vom Gang des Tourismus abhängiges Gewerbe, die Verbindungen zu diesem sind ausserdem personifiziert, indem Vertreter der politischen und sozialen Elite den einzelnen Kutschern ihre Tätigkeit überhaupt erst ermöglichen konnten und so Verpflichtungen schufen, die ihnen in Loyalität (politischer beispielsweise) vergolten wurden. Besonders interessant oder auffällig sind in dieser Hinsicht selbstverständlich die Paten oder Patrons, die aus der Hotellerie stammen, denn hier zeigt sich die Verbindung am deutlichsten. Solche Verbindungen funktionierten dann auch direkt im Arbeitsalltag von Kutschern und Hoteliers. Die Berechtigung zum Benützen bestimmter Kutschenstandorte wurden nicht nur per Konzession geregelt, denn auch zwischen Hotels und einzelnen Kutschern bestanden Vereinbarungen bezüglich der Möglichkeit, vor den Hotelporten auf Fahrgäste zu warten. Ein Informant erinnert sich an die Verteilung der Hotels auf wichtige Kutschereien:

‘Die eine Firma hatte dieses Hotel und die andere jenes. Mein Grossvater hatte als einziger beim abgebrannten Grand Hotel Kutschen. Conrad hatte das Palace. Degiacomi das Kulm. Aber das war irgendwie ein ungeschriebenes Gesetz, das waren keine direkten Abmachungen, das hat sich so ergeben. Eine Tradition war das. Wir hatten das Suvretta und das Grand Hotel. ... Es kam aber auch vor, dass die Hotels eigene Kutschen hatten, die Hotel-Omnibusse. Suvretta hatte einen und das Palace auch. Mit denen holten sie die Gäste vom Bahnhof oder brachten sie dorthin zurück.’

Bestätigt wird diese Sicht durch eine andere Erinnerung:

‘Die Familie Conrad bediente mit ihren Kutschen allein das Palace. Ein anderer Unternehmer, zusammen mit Torriani von Champfèr hatte ein ähnliches Monopol beim Carlton. ... Der Konkurrenzkampf zwischen den Fuhrhalterien war hart. Der wurde ausgetragen, indem man persönliche Beziehungen spielen liess, zum Beispiel zu einem Hotelier, der dann eben nur noch die Kutschen eines oder weniger Fuhrhalter berücksichtigte, wenn Gäste im Hotel nach einer Kutsche oder nach einem Schlitten verlangten.’

Modernisierungen

Innerhalb dieses rechtlich und sozial, teilweise sogar verwandtschaftlich, geregelten und kontrollierten, gleichzeitig aber durchaus konkurreniellen Systems mussten die Kutscher ihre kollektiven und individuellen wirtschaftlichen Interessen immer wieder formulieren, den sich verändernden Bedingungen anpassen und verteidigen. Einige der grossen Unternehmer waren es dann, welche — weil sie die Konkurrenz der Automobile zu spüren bekamen — die neuen Arbeitsinstrumente als erste Einheimische zu ihrem Arbeitsmittel machten. Sie hatten das für die grossen Anschaffungen notwendige Kapital und konnten Taxis und Lastwagen fahren lassen, welche die pferdegezogenen Wagen, Kutschen und Schlitten zusehends ersetzen sollten. Sie verhalfen so — zusammen mit den Touristen selbst — dem Automobil zu seinem Durchbruch, waren von Gegnern zu Anwälten und Förderern geworden.

Für diesen an die Hotellerie sich anlehnnenden Erwerbszweig war die Zwischenkriegszeit eine doppelt komplizierte. Nicht nur die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, auch die radikalen technischen Neuerungen prägten die Geschicke der Kutscher und Lastenfahrer, vergrösserten die Unterschiede innerhalb des Gewerbes und machten der Motorisierung wegen neue Diversifizierungen notwendig, da die Landwirtschaft, die der Fuhrhalterei als ökonomischer Puffer gedient hatte, die Automobile nicht mehr mitbenutzen konnte. Das Kutscherwesen zeichnete sich durch häufige Wechsel der Beteiligten aus. Zwischen der Sommersaison 1920 und der Wintersaison 1939/40 lösten in der Gemeinde St.Moritz insgesamt 125 Kutscher Konzessionen für Standplätze. 42 von ihnen taten es allerdings bloss in einer einzigen Saison und weitere 21 während bloss einer oder zwei Saisons. Nur neun Kutscher lösten Konzessionen während mehr als 20 Saisons.²¹

Ab der Sommersaison 1926 — durch die Aufhebung des Automobilverbotes ermöglicht — wurden für den gewerbsmässigen Personentransport auch Autokarten abgegeben. Von den angeführten 125 Konzessionären beanspruchten insgesamt 11 Scheine für den Betrieb eines Taxis, acht von ihnen widmeten sich sogar ausschliesslich dieser motorisierten Transporttechnik (falls sie nicht auch Kutschen in den Strassen von St.Moritz hatten, die ohne Standplatzrecht arbeiteten).

Ausser den konjunkturellen Bedingungen waren es die Verkehrssituation auf den Strassen der Gemeinde, die Konkurrenz, welche den

21 Vgl. Gemeindearchiv St. Moritz. Schachtel 26/16. Dossier Kutscherkonzessionen 1909-1940/41.

Fuhrhaltern und Kutschern dort auch andere professionelle Transporteure machten und schliesslich der auf den Autoverkehr ausgerichtete Strassenzustand selbst, der zu Beanstandungen und Klagen Anlass gab. Wichtiger als interner Wettbewerb waren da die Betonungen der allen Pferdefuhrwerken gemeinsamen Probleme und Interessen:

Der Einzug des Automobils in Graubünden und die starke Konkurrenz durch das Postautomobil versetzten den Fuhrhaltern einen schweren Schlag. Man versuchte, sich der neuen Situation möglichst anzupassen, aber die Verhältnisse haben sich derart gestaltet, dass die Laune manches Pferdebesitzers ungemütlich zu werden beginnt. Zwei Strassenunfälle mit tragischem Ausgang um die Weihnachtszeit gaben den äusseren Anstoss zu einer Zusammenkunft der Pferdebesitzer von St.Moritz und Umgebung, um zur unhaltbar gewordenen Situation Stellung zu nehmen. So versammelten sich denn am 9. Januar im Hotel Bären in St.Moritz eine stattliche Anzahl Interessenten, alles bodenständige, urwüchsige Männer, die im Ernstfall dem Vaterland nicht nur persönlich, sondern auch mit ihren Pferden samt Schlitten- und Wagenpark zur Verfügung stehen. Es läge also schon im Interesse des Staates, vom Standpunkt der Landesverteidigung aus gesehen, für die Erhaltung dieser Volkskategorie besorgt zu sein. ... Besondere Empörung verursachte die Behandlung der Strasse im Winter. Am 2. Dezember wurde das Engadin mit einem ergiebigen Schneefall bedacht, der für den ganzen Winter einen herrlichen Schlittweg garantiert hätte. Aber was geschah? Mit Schneepflug und sogar mit der Schleuder wurde der Schnee dermassen aus der Strasse geworfen, dass an vielen Stellen der glatte, harte Asphalt zum Vorschein kommt. «Lässt der Herrgott schneien, damit wir mit dem Schlitten auf dem Asphalt fahren!» dröhnte es in heiligem Zorn aus der Versammlung. ... Weitere Klagen wurden aus der Versammlung laut über die Konkurrenz durch das Postautomobil. Die Beförderung der vielen Gäste durch die Post auf der Strecke Celerina—St.Moritz (es handelt sich hauptsächlich um Skifahrer, die von der Corviglia durch das Saluvertal herunterfahren) setzt den Kutschern hart zu. Ohne jegliche Rücksicht auf andere Strassenbenutzer fährt der gelbe Bundeswagen breitspurig daher, hält, wie es ihm gerade passt, mitten in der Strasse; der Chauffeur steigt aus, nimmt das Fahrgeld in Empfang, versorgt die Skis, lässt die Passagiere einsteigen und fährt dann weiter, um beim nächsten Wink wieder anzuhalten. Der Kutscher, der zufällig laden konnte, soll warten, bis der Strassenomnibus die Strasse freigibt. Als neuesten Schlager notieren wir das Faktum, dass die Eidgenössische Post auch die Bobsleighs nach St.Moritz schleppt. Das Geld aber geht nach Bern in eine grosse Kasse, das Geld, das früher vom Gast zum Kutscher, vom Kutscher zum Bäcker, Metzger, Schmied, Wagner, Sattler, Maler wanderte, und so im Tal zirkulierte und zum Wohlstande führte.» (eP, 14. Januar 1937)²²

Dass in der Zeit vor der Einführung des Automobils auf der Strasse

zwischen öffentlichen und privaten Transporteuren gar keine Konkurrenz hatte bestehen müssen, da Private eben in Konzession öffentliche Aufgaben übernahmen und ausserdem eine Aufgabenteilung bestand zwischen privaten Unternehmern und öffentlichen Betreibern, zeigt das folgende Zitat eines Fuhrhalterssohnes, welcher die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg noch aus eigener Anschauung kennt:

«1904 kam die RbB bis St.Moritz. Vorher war die ganze Verbindung ins Engadin mit der Pferdepost gegangen. Die eine Route war die über den Julier: Chur-Churwalden, wo ein Pferdewechsel stattfand, dann bis Mühlen, wo die Pferde erneut gewechselt wurden, und dann bis hierher. Und hier in St.Moritz war die grosse Pferdehalterei Conrad. Die hatte vor dem Ersten Weltkrieg 200 Pferde und besorgte die Postkutsche bis Chiavenna. Im Ersten Krieg gab Conrad die Pferde ins Militär, erhielt sie aber nachher wieder zurück. Als 1925 in Graubünden das Auto bewilligt wurde, war es natürlich mit der Fuhrhalterei rasch zu Ende.²³ Postautos kamen und die Pferdezahlen reduzierten sich mehr und mehr, so dass die Fuhrhalterien eigentlich nur noch im Winter gut arbeiteten, mit den Schlitten. Je mehr der Automobilverkehr sich entwickelte, desto mehr wurde aber auch der Schnee aus den Strassen geräumt und die Schlitten konnten gar nicht mehr fahren. Jetzt (1990) hat es etwa noch fünf Schlitten, die können nur noch auf Nebenstrassen fahren.»

Der abnehmende Pferdebestand hatte übrigens auch Folgen für den Veranstaltungskalender von St.Moritz, denn der traditionell im Juni stattfindende Pferde- und Viehmarkt wurde der veränderten saisonalen Bedürfnisse wegen auf den Herbst verschoben.²⁴ Die zitierte Auskunft

- 22 Die Kreispostdirektion fühlte sich durch diese Stellungnahme zu einer Antwort veranlasst, die am 21. Januar 1937 in der Engadiner Post erschien. Darin stellt der Regiebetrieb sich als ausführendes Organ dar, das Entwicklungen nicht initiiert, sondern — auf Wunsch der Wirtschaft beispielsweise — ausführt, um den sich verändernden Anforderungen der Kunden gerecht werden zu können: «Die Tatsache, dass fast die ganze Welt zum Kraftbetrieb übergeht, und die Sorge, dass der Schweiz von anderen Touristenländern der Rang nicht abgelaufen werde, drängten die schweiz. Postverwaltung, ihren Transportdienst rechtzeitig zu modernisieren und den Zeitverhältnissen anzupassen.»
- 23 Es ist deshalb einleuchtend, dass die Viehzählung von 1936 für St.Moritz blass noch 123 Pferde verzeichnet. Allerdings sei daran erinnert, dass der Pferdebestand im Fremdenverkehrsort wie die Zahlen der Arbeitskräfte und der Gäste starken saisonalen Schwankungen ausgesetzt war und dass die Statistik, die keinen Stichtag angibt, möglicherweise in eine «ungünstige» Zwischenperiode fällt. Dieselbe Statistik zeigt auch, dass die Hälfte der Pferdebesitzer im Kanton Graubünden mit über 10 Tieren im Bezirk Maloja ansässig sind.
- 24 «Es gab eine Zeit, da der St.Moritzer Pferdemarkt dazu berufen war, in der Versorgung des Tales mit zweckdienlichem Pferdematerial eine grosse Rolle zu spielen. Das Auto hat nun für den Sommer wenigstens das Pferd stark bedrängt, und Hand in Hand damit sank auch die Bedeutung des Junimarktes in St.Moritz immer mehr. Für den Winter aber kommt das Pferd in erhöhtem Masse in Betracht, und so schien es für Interessenten auch gegeben, den St.Moritzer Monatsmarkt auf den Herbst zu verlegen.» (eP, 10. November 1932)

des Informanten macht nebenbei deutlich, wie sehr das ganze Transportwesen mit Pferden als Einheit gesehen wurde, mit einem Blick, dem der Unterschied zwischen Personen- und Gütertransport erst in zweiter Linie wichtig war. Die Auskunft macht aber auch auf die Arbeitsinstrumente der Fuhrhalter aufmerksam, auf die Pferde und die Fahrzeuge. Die Arbeitsmittel waren nicht bloss Vorbedingung für die Ausübung der Fuhrhalterei, sondern auch prestigeträchtiger (oder -mindernder) Ausdruck des Berufsstolzes, da die gesamte Öffentlichkeit, und nicht nur die Kunden, die Fahrzeuge und Tiere der Kutscher beobachten konnten.

Wichtig war den Kutschern auch, wer die schönsten Pferde und die besten Fahrzeuge hatte. Am Maimarkt und am Andreasmarkt in Chur kaufte Conrad beispielsweise vier schöne Rappen und ein anderer, etwas kleinerer Fuhrhalter versuchte, durch den Kauf von zwei Schimmeln einigermassen mitzuhalten. ... Mit denselben Pferden wurden Waren transportiert und auch Gäste. ... Hauptlieferant der Pferde war die Firma Zindel in Maienfeld. Da hatte es Ungarn, Hannoveraner, und ganz gut waren die Irländer, die ertrugen das Klima am besten. ... Die schönsten Schlitten baute Hug in Zürich, die zweitschönsten die Firma Höbner in St. Gallen und die drittschönsten Ardüser in Chur. Die Chaisen und Landauer waren die meisten von der Riviera gekommen, da vor dem 1. Weltkrieg Gäste von dort hierherkamen, und da kamen die Kutscher mit ihren Wagen und Pferden gleich mit, um die Sommersaison zu machen..

Ein anderer ehemaliger Vertreter des Gewerbes erinnert sich folgendemassen an Pferde, Fahrzeuge und Stallungen und erwähnt dabei die Tatsache, dass auch Reitpferde vermietet wurden, dass also auch Ausritte ein Teil des Ferienprogrammes von Hotelgästen sein konnte:

Die Pferde gehörten der Fuhrhalterei. In der Wintersaison mussten aber fremde zugemietet werden. Von den grossen Pferdebändlern wie Zindel beispielsweise. ... Die Stallungen waren hier im Haus, 4 Stockwerke mit Platz für je etwa 20 Pferde. Hier standen also etwa 80 Pferde. Dann hatte mein Vater Stallungen des Hotels Stahlbad zugemietet, um weitere Pferde unterbringen zu können. Weitere Pferde waren in Sils und in Pontresina. Die Pferde für die Zugarbeit, für die Vierspänner, waren meistens Oldenburger. Dann: Holsteiner, Halbblüter, und Hannoveraner. Die Reitpferde, die wir auch hatten, waren Hannoveraner, teilweise Irländer. ... Die 3-Plätzer, die 1-Spänner, und die grossen 4- bis 8- oder 10-Plätzer wurden im Winter auf Schlitten umgerüstet. Fabriziert wurden die hauptsächlich von der Firma Hug in Wetzikon. Landauer, Victoria, das waren die 2-Plätzer, haben sie teilweise aus Deutschland bezogen. Die Autofabrik Karman hat ja auch solche Fahrzeuge gebaut, Pferdefahrzeuge. .

Und so wie die Firma Karman ihre Produktion umstellte von Pferde-

wagen auf Autos, so veränderten sich im Oberengadin die Vorlieben und Bedürfnisse der Strassenbenutzer. Neue Fahrzeuge wurden wichtig, die pferdegezogenen Kutschen, Schlitten und Wagen durch private Personenwagen und Motorräder ersetzt, durch Autobusse und Lastwagen. Ob der Zunahme des motorisierten Verkehrs nahm die Zahl der Kutschen, welche den Transport von Gästen innerhalb und zwischen den Gemeinden garantiert hatten, rasch ab. Und bald — endgültig war das nach dem Zweiten Weltkrieg der Fall – verkehrten die Pferdefahrzeuge bloss noch als Reminiszenzen einer Vorstellung der belle époque, die jetzt, nach wirtschaftlichen Krisen und nach einem weiteren Krieg, nur um so deutlicher die Referenz des «richtigen» Funktionierens des Tourismus werden sollte. Die Benutzung von Kutschen und Schlitten ermöglichte den Hotelgästen eine Anlehnung an aristokratische oder grossbürgerliche Lebensweisen, die einen guten Teil der touristischen Anziehungskraft des Oberengadins ausmachten. Schon früher hatten jedoch Effizienzargumente der Motorisierung neuen öffentlichen Verkehrsmitteln zum Durchbruch verholfen: Seit 1899 verkehrte ein Tramway zwischen St.Moritz Dorf und St.Moritz Bad. Dass der Betrieb zu Beginn des Zweiten Krieges eingestellt wurde liegt an den sinkenden Gästezahlen und demzufolge an der schwindenden Nachfrage, dann aber auch an der Einrichtung einer Autobusverbindung, die ab 1935 während den Touristensaisons von der Postverwaltung übernommen wurde und für welche die Gemeinde eine teilweise Defizitgarantie übernahm. Die Tramschienen stellten bald keine Verkehrsbehinderung mehr dar, da sie der Rohstoffknappheit wegen ausgegraben und einer neuen Verwendung zugeführt wurden.

Verkehrstechnische Veränderungen ergaben sich in St.Moritz und im gesamten Oberengadin aber nicht nur auf den Strassen. Die ganze Landschaft wurde durch neue Verkehrsmittel auf neue Art und Weise zugänglich gemacht, einer freizeitlichen und sportlichen Nutzung zugeführt, die dabei selbst neue Qualitäten annahm, zum ökonomischen Faktor heranwuchs und bald zum zentralen Feriengrund im winterlichen Oberengadin werden sollte. Die Bewegung von Personen und Gütern, dann auch die von Informationen, wurde in der Zwischenkriegszeit radikal umorganisiert. Moderne Kommunikationsmittel verschiedenster Art beschleunigten die Transportmöglichkeiten und schlossen so das Engadin noch enger an den Rhythmus des städtischen Europa an.

Neue Kommunikationsmittel

Der öffentliche Transport von Personen im Oberengadin und anderswo erhielt eine neue Qualität, als Hotels und Kurhäuser nicht mehr in den bestehenden Agglomerationen, sondern auf prominenten Punkten der umliegenden Anhöhen erstellt wurden: zu einigen dieser Bauten wurden nämlich Bahnen gebaut. Sie stellten einen ersten Schritt dar in der nach dem 2. Weltkrieg massiv einsetzenden Entwicklung, welche die alpinen Landschaften den Touristen nun auch vertikal zugänglich machten.²⁵

Bergbahnen und Skilifte

Diese Bahnen waren zwar meistens für den Sommerbetrieb gebaut, sie sollten aber, dank des immer wichtiger werdenden Skisports, dessen Erfolg sie ihrerseits erst recht beförderten, bald auch in der Wintersaison funktionieren.²⁶ 1912 wurde oberhalb von St. Moritz die ‹Hochalpine Erholungs- und diätetische Höhen-Kuranstalt Chantarella› gebaut, und mit ihr eine vom Dorf hinaufführende Bahn. Die erste Drahtseilbahn im Oberengadin, deren Hauptzweck die Beförderung von Skifahrern war, ist die Corvigliabahn. 1928 in der Verlängerung der Chantarellabahn zu Ende gebaut, erreichte sie eine Höhe von fast 2500 Metern über Meer. Sie sollte bald die Zubringerin zu den Skigebieten am Piz Nair und den dort erstellten Skiliften werden.

Solche Bauten wurden aber nicht diskussionslos akzeptiert, und der Dissens bestand durchaus auch innerhalb der direkt am Tourismus interessierten Kreise. Als die Herren Hans Bon (Hotel Suvretta) und Karl Koller (Architekt) von der Villa Suvretta aus eine ‚Schleppseilbahn‘ planten, reagierte Herr E.Thoma-Badrutt, als Besitzer des Hotels Chantarella selbst im Tourismus tätig und als Initiant der Corvigliabahn auch direkt am Transportwesen interessiert, mit heftigen Einsendungen an die lokale Presse und mit dem Austritt seines Hotels und der

25 Zu geplanten und realisierten Bergbahnprojekten im Oberengadin vgl. Margadant und Maier (1993:130-137).

26 ‹Spät kamen die Drahtseilbahnen nach Graubünden. Zu Dutzenden erklimmten bereits Seilbahnen die schönsten Aussichtspunkte im Berner Oberland, im Waadtland, im Tessin und am Vierwaldstädtersee›. Die erste solche Bahn Graubündens war eine im Dezember 1899 eröffnete Installation in Davos Platz, die eine ‹bequeme Verbindung mit dem Sanatorium Schatzalp› ermöglichen sollte. Erst danach wurden auch im Oberengadin solche Bahnen in Betrieb genommen. ‹Als zweite Drahtseilbahn im Bündnerland folgte die Drahtseilbahn Muottas Muragl. Die Bauzeit dauerte vom 4. Mai 1905 bis zum 5. August 1907. Am 9. August 1907 wurde der fahrplanmässige Betrieb der Muottas Muragl Bahn aufgenommen, und am gleichen Tag öffnete auch das angegliederte Hotel Muottas Kulm seine Pforten. Bereits im Winter 1908/9 führte die ... Bergbahn auch den Winterbetrieb ein.› (von Planta s.a.a:13)

Chantarella—Corvigliabahn aus dem Kurverein (vgl. Kasper 1989:71f). Gegen die Modernisierung des Skisportes führte er ästhetische Gründe und solche der Sicherheit der Skifahrer ins Feld, die den wirtschaftlichen Standpunkt, von dem aus er sprach, aber nicht vergessen liessen:

«Es handelt sich um Anlagen, die den Faulenzern dienen sollen und mit welchen möglichst viel Geld verdient werden will. ... St.Moritz ist wahrlich nicht zu reich an Skigelände in der Nähe des Ortes, wachen wir darüber, dass uns dasselbe unverbunzt und unverschandelt erhalten bleibe, Schleppseilbahnen gehören in die Kategorie von Jahrmarkt- und Lunapark-Betrieben!» (eP 7.Mai 1935)

Ein Projekt des Herrn Fritz von Opel für eine gleiche Anlage zwischen Salastrains und der Alp Giop erfuhr in einer Gemeindeabstimmung Gegnerschaft, die ähnlich argumentierte. Das Konzessionsgesuch wurde zwar mit 99 gegen 79 Stimmen gutgeheissen (vgl. eP, 11.Juli 1935), die Diskussionen um die Skilifte hielten aber an. Das Wort selbst ersetzte die Bezeichnung ‘Schleppseilbahn’, welche offenbar als ungünstig empfunden wurde. Was ein Skilift ist, musste aber wenige Wochen vor der Eröffnung des Liftes Suvretta—Corviglia den einheimischen Stimmberchtigten und der Bevölkerung noch erläutert werden. Dass dabei die Modernität, die sich besonders als Zeitgewinn ausdrückte, als selbstredender Vorzug ins Feld geführt werden konnte, überrascht nicht; ebensowenig wie der Versuch, damit für Verständnis zu werben, dass die Einrichtungen jeweils im Sommer abgeräumt würden und so den Landschaftsgenuss nicht behinderten.²⁷ Die offizielle Eröffnung des Skiliftes Suvretta, eingrahmt von Ansprachen der Herren Degiacomi, als Präsident des Verwaltungsrates der Skiliftgesellschaft, Bon, Constatm (Erfinder und Erbauer dieser und einer ersten solchen Anlage in Davos) und Koller, wurde von einem prominenten Gast vorgenommen.

27 Vgl. die Engadiner Post vom 23. November 1935, in der folgende Mischung aus technischer Beschreibung und Loblied zu lesen stand: «Ski-Lift und Ski-Technik sind zwei ganz moderne Dinger, der Ski-Lift [führt] auf einem 800 Meter langen Trasse über 260 Meter Höhendifferenz auf 2200 Meter ... In 7 Minuten langer Fahrt wird der Skifahrer an vom Schleppseil herabhängenden Bügeln in halb sitzender Stellung auf seinen Hölzern emporgeschleppt — nicht damit er ja nie steigen muss und sich zum hundertprozentigen downhill-only Fahrer entwickelt, sondern um hauptsächlich dem Anfänger zu ermöglichen, sich die richtige Technik durch auf ein Mehrfaches gesteigertes Abfahren in viel kürzerer Zeit zu eigen zu machen, als es beim kostbare Skistunden fressenden, mühsamen Wieder-Ansteigen des Anfängers bisher gelang. Bei durchgehendem Betrieb schenkt der St.Moritzer Suvretta Ski-Lift 200 Personen pro Stunde einen Aufstieg von 260 Meter, d.h. ein entsprechendes Plus an Abfahrten in einem höchst abwechlungsreichen, automatisch «instruktiven» Abfahrts- und Übungsgelände, zum bescheidenen Preis von einem Franken. Ebenso erfreulich wie das Bestehen dieses mechanischen guten Geistes des abfahrtsgierigen Skifahrers und ungeduldig an ihrer weiteren Ausbildung arbeitenden Rennfahrers der Zukunft im Winter ist die Tatsache, dass der Suvretta-Ski-Lift zur Sommerzeit diskret verschwindet; denn dank der wegnehmbaren Konstruktion der das Schleppseil führenden Tragmasten wird der neue St.Moritzer Ski-Lift keine das sommerliche Bild der Landschaft verunstaltende Nachteile im Gefolge haben.»

Auf diese Weise suchte man die Installation den zitierten Anfechtungen zu entziehen:

Mit grosser Spannung wurde nun das Durchschneiden des Sperrbandes und damit die erste Fahrt in die Höhe erwartet. Diese Ehre sollte keinem geringeren zukommen als unserem vieljährigen treuen Gast Douglas Fairbanks, dem weltbekannten Meister des Films. Wohl mancher hätte sich mit gemischten Gefühlen dieser magisch bebenden und schleppenden Kraft anvertraut; der grosse Schauspieler hingegen griff beherzt nach dem Haken, und unter lautem Applaus begann seine erste Bergfahrt mit dem Skilift Suvretta, die wohl als ein gutes Omen für die Weiterentwicklung der Dinge gedeutet werden kann.» (eP, 24. Dezember 1935)

Im Frühjahr zuvor war in öffentlichen Diskussionen auch schon darüber nachgedacht worden, wie eventuell von der Ausübung des Wintersports selbst und von seiner Mechanisierung eine Gefährdung für diesen ausgehen könnte, denn *«die Bestrebungen zugunsten sogenannter Schleppbahnen [wurden] als eine grosse Gefährdung unserer Skigebiete dargestellt.»* (eP, 19. März 1935). Solche Ansichten konnten sich aber nicht durchsetzen. Sie blieben Ausdruck einer Skepsis, die anlässlich einer so bedeutenden Innovation zu erwarten war. Wichtiger und erfolgreicher als die Bedenken erwiesen sich die Bedürfnisse, den Skifahrern ihren Raum zu sichern, einen Teil der St. Moritzer Landschaft nicht mehr im Hinblick auf sommerliche und schon gar nicht auf agrarische Aktivitäten zu definieren, sondern sie dem Skifahren vorzubehalten. Eine vom Kur- und Verkehrsverein einberufene Versammlung stellte Überlegungen an zu den Möglichkeiten, das Skigelände dieser einzigen Bestimmung per Verhandlungen oder sogar per Gemeindegesetz zu reservieren, und formulierte schliesslich auch Forderungen: Man war sich einig, *«dass unsere vornehmsten Skifelder in unmittelbarer Nähe der Ortschaft soweit zu tunlich vor Verbauung zu schützen seien»,* und so fasste die Versammlung einstimmig folgende Resolution:

«Die Interessentenversammlung von St. Moritz vom 18. März 1935 beschliesst ... den Handels- und Gewerbeverein, als Träger der wirtschaftlichen Interessen von St. Moritz, zu veranlassen, bei der Gemeinde ein dringliches Gesuch einzureichen: 'Die Gemeinde möchte zur Sicherung der Skiabfahrten und des Skiübungsgeländes gesetzliche Bestimmungen erlassen und erklären, die Behörden in dieser Frage in jeder Hinsicht zu unterstützen.» (eP, 19. März 1935)

Schon 1936 wurde der weitere Ausbau der Transportanlagen geplant, die das Gebiet des Piz Nair erschliessen sollten. Mit einer Seilbahn und einem weiteren Skilift wollte man die Beförderungskapazitäten erhöhen und neue Abfahrtsmöglichkeiten eröffnen. (Vgl. eP, 13. und 18. August 1936) Allein das Tempo, mit welchem Kapitalien gefunden,

technische Probleme gelöst und die Ausführung an die Hand genommen wurden, mussten diesmal Gegnerschaft auf den Plan rufen. Diese brachte jedoch nicht mehr pädagogische und moralische Bedenken vor, vielmehr wies sie darauf hin, dass die bestehenden Anlagen vor Konkurrenz geschützt werden sollten, da ihr gegenwärtiger guter Gang durch ein zu grosses Angebot gefährdet würde. Mitbesitzer der Corviglia-Gesellschaft trugen sich nämlich ihrerseits mit Ausbauplänen. Handfeste wirtschaftliche Interessen waren also im Spiel, als das Tempo der Innovation — nicht diese selbst — gebremst werden sollte. Noch im Ungewissen über den gewaltigen und anhaltenden Aufschwung, der dem Skisport bevorstand, konnten die Promotoren der Bahnen und Lifte nicht wissen, dass die Grenzen der entsprechenden Bedürfnisse auf Seiten der Gäste noch lange nicht erreicht sein würden. Und mit handfesten Vorteilen sollte die Wohnbevölkerung von St.Moritz für die Pläne eingenommen werden, die ein Jahr später, 1937, in Form einer Schlittenschleppbahn realisiert wurden²⁸:

«Ferner erklärte Herr Oberst Thoma, dass er bereit sei, die Taxen auch auf der unteren Bahn für die Einheimischen um 50% zu reduzieren, so dass die Bergfahrt statt wie bis anhin Fr. 1.20 nur mehr 60 Rp. kosten würde, was offensichtlich in der Gemeindeversammlung mit grosser Genugtuung aufgenommen wurde. Sodann ist nun zur Genüge bekannt, dass beide Bahnen, Chantarella und Corviglia, im Sommer und Winter stets unsere sämtlichen Schulklassen, sofern die Fahrten nicht in die Zeit des Stossbetriebes fielen, gratis befördert haben.» (eP, 29. August 1936)²⁹

Die Skilifte, nicht bloss von grundsätzlichen Gegnern der Mechanisierung des Skifahrens, sondern auch von den Betreibern der Bahnen bekämpft und als «Fudihaken» bezeichnet³⁰, wurden zum Modernisie-

- 28 In einer Gemeindeabstimmung vom 4. Juli 1937 gewährten die St.Moritzer Stimm-bürger Emil Thoma-Badrutt [der sich noch ein Jahr zuvor gegen den Bau von Skiliften gewendet hatte], resp. einer von ihm zu gründenden Gesellschaft das Recht, von der Corviglia zum Plateau des Piz Nair Pitschen eine Schlittenseilbahn (Funi) zu bauen. Diese Funibahn, die 1938 auch in den Besitz der Gemeinde überging, war nur während der Jahre 1938 und 1939 geöffnet. Während der Kriegsjahre blieb der Betrieb eingestellt. ...Im Jahre 1945 wurde die Funi-Bahn abgebrochen und an deren Stelle wurde der Skilift Corviglia-Piz Nair Pitschen gebaut. (von Planta s.a.a: 23f)
- 29 Die Benutzung der Chantarella-Bahn durch Einheimische, die nicht freizeitliche oder sportliche Zwecke verfolgten, war so lange eine Selbstverständlichkeit gewesen, als die drei später aufgehobenen Zwischenstationen bedient blieben: «Manche Hausfrau, nach getätigten Einkäufen im Dorf, benützte die Chantarellabahn bis zur Haltestelle Tinunsstrasse, sie ersparte sich mit ihren vollen Einkaufstaschen den mühsamen Treppenweg ab Hotel St.Moritz.» (von Planta s.a.a:18)
- 30 Vgl. den letzten Appell zur Gemeindeabstimmung vom 29./30. August 1936 in der Engadiner Post vom 29. August 1936, der die Volkswirtschaft der Gemeinde durch den Bau weiterer Skilifte in Gefahr sah: «Ich betrachte die Angelegenheit als eine

rungsschritt des Tourismus, der die Umkehrung, mindestens die Aufweichung eines bisher bestehenden Verhältnisses einleitete: Die Hotellerie war nun nicht mehr selbst und fast ausschliesslich im Zentrum des Ferieninteresses der Gäste. Es entstanden vielmehr Anlagen, welche, eben noch durch die Hotellerie ermöglicht, diese ihrerseits in eine Abhängigkeit brachten. Die Hotels füllten sich nun nicht mehr ausschliesslich um ihrer selbst willen, sondern eben mit Leuten, die auch Skilifte benützen wollten. Dass der Übergang ein schwieriger war und dass er die Loyalitäten in der Gemeinde strapazierte, zeigt das Abstimmungsergebnis vom August 1936 über:

«die Konzession für die Erstellung eines Skiliftes von Randolins nach dem Fuss des Kleinen Piz Nair ... Die Beteiligung an der Abstimmung muss als ausserordentlich bezeichnet werden. Von den 519 Stimmberechtigten waren 467 ortsanwesend, und davon gingen 429 Mann zur Urne. Für die Konzessionierung wurden 208, dagegen 205 Stimmen bei 16 leeren Zetteln abgegeben. Dem Vernehmen nach soll mit der Erstellung der neuen Transportanlage unverzüglich begonnen werden.» (eP, 1. September 1936)

Die Bahnen waren durch private Gelder ermöglicht worden. Spätestens mit den Gemeindeabstimmungen über Konzessionserteilungen wurden sie aber zu einer im engeren Sinn politischen und überhaupt öffentlichen Angelegenheit. Und bald sollte auch die Finanzierung solcher Anlagen den Stimmberechtigten von St.Moritz die Gelegenheit einer Stellungnahme bieten: Am 24. Oktober 1937 wurde nämlich beschlossen, die Drahtseilbahnen Chantarella—Corviglia für den Betrag von 900'000 Franken in Gemeinde-Besitz übergehen zu lassen. Nach einer weiteren kommunalen Volksabstimmung im Juli 1938 konnte die Übernahme rückwirkend auf Anfang Jahr wirksam gemacht werden³¹.

Wenn es auf den ersten Blick erstaunlich scheinen mag, dass die öffentliche Hand touristische Transporteinrichtungen kaufte und betrieb, die auf private Initiative zurückgehen und private Profite zum Ziel hatten, dann erinnert ein zweiter daran, dass ein solches Vorgehen in St.Moritz durchaus System und Tradition hat. Andere regionale Trans-

Existenzfrage für St.Moritz und bin der festen Überzeugung, dass, wenn ich ein Nein in die Urne lege, ich im Interesse des Wohlergehens der ganzen Gemeinde und der Stimmberechtigten aller Kreise gehandelt habe.»

31 Diese Übernahme, vor allem von Gemeindepräsident Carl Nater vorbereitet und organisiert, holte die Entscheidungsgewalt über die Geschicke der beiden Bahnen aus dem Unter- und Ausland in die Gemeinde St.Moritz zurück. Zu den ersten Verwaltungsräten hatten ausser dem einheimischen E. Thoma-Badrutt die Herren A.Galland (Lausanne), N. Künzli (Zürich) und F. Schwenter (Paris) gehört. (Vgl. von Planta s.a.a:19) Allerdings wurde diese Rückholung teuer bezahlt: die Aktien mussten über dem Nennwert erstanden werden (vgl.Mohr s.a. 73).

portaufgaben waren ja ebenfalls von der Öffentlichkeit, den PTT beispielsweise, übernommen worden, und die Gemeinde sicherte immer wieder durch Investitionen und Garantien den Gang des einheimischen Wirtschaftslebens. Das Eingreifen der Öffentlichkeit stand selbstverständlich jeweils dann zur Debatte, wenn Krisen den Tourismus erschütterten — zum Zeitpunkt des Kaufs der Chantarella-Corviglia-Bahn bereitete man sich auch in St.Moritz auf den nächsten Krieg vor — oder wenn Innovationen anstanden, welche die Möglichkeiten privater Investoren aus finanziellen oder rechtlichen Gründen überstiegen.

Flugzeuge

Letzteres war in besonderem Masse der Fall, als das touristische Engadin und besonders St.Moritz es für nötig befanden, sich nach dem terrestrischen nun auch dem Luft-Verkehr zu öffnen, und für den Bau eines Flugplatzes eintraten. Schon lange bevor ein solcher realisiert werden sollte, waren Aeroplane für das regionale touristische Selbstverständnis von Bedeutung gewesen. Ab 1909 wurden jeweils vom zugefrorenen St.Moritzer See aus Flugversuche unternommen, die schon im nächsten Winter ein erstes Mal glückten. Damit ist St.Moritz angeblich der Ort in der Schweiz, in welchem zum ersten Mal ein Flugzeug startete und landete. Nicht dem Zufall war das zu verdanken, sondern der Planung und Promotion durch den örtlichen Kurverein, welcher im Jahr 1910 Preise in Höhe von je 2'000 Franken aussetzte für die ersten beiden Flüge von mehr als 15 und 30 Minuten Dauer und einen von mindestens 50 m Höhe (vgl. Kasper 1960:108). 1919 wurde das erste Mal ein Versuch unternommen, eine Aktiengesellschaft zu gründen mit dem Zweck, regelmässige Flüge vom Engadin nach Zürich und zurück zu organisieren und das Engadin dank des Luftverkehrs auch mit anderen Destinationen in der Schweiz zu verbinden. Wegen des negativen Verlaufs der Konzessionsverhandlungen mit dem zuständigen Departement in Bern blieb es aber vorerst bei einzelnen Starts und Landungen auf dem zugefrorenen See oder in der Champagna bei Samedan, dem Ort, an dem später der Flugplatz tatsächlich gebaut werden sollte. Nachdem dank Verhandlungen mit der Einwohner- und der Bürgergemeinde Samedan, dank Expropriationen und dank einer Volksabstimmung vom 11. September die Landfragen geklärt waren, konstituierte sich am 24. September 1936 die «Genossenschaft Flugplatz Oberengadin» unter der Präsidentschaft von Gemeindepräsident Carl Nater aus St.Moritz. Seine Gemeinde engagierte sich finanziell stark am Unternehmen, indem sie einen Kredit von 95'400 an die Erstellung des Flugplatzes guthiess (vgl. eP, 12. September 1936). Im Winter 1937/38

erteilte das Eidgenössische Luftamt die Freigabe des Flugplatzes Champagna für Grossflugzeuge. Die erste Landung einer 14-plätzigen 'Douglas-Maschine' war eine Promotion für den Flugplatz, aber auch für den hiesigen Tourismus insgesamt, denn der Direktflug aus London hatte englische Journalisten ins Engadin gebracht, welche die neue Verkehrsverbindung bei der potentiellen Kundschaft bekannt machen und für Ferien im Engadin werben sollten.

'Die St. Moritzer hatten den See als Flugplatz, aber da konnte man nur im Winter und mit kleinen Flugzeugen starten und landen. In der Champagna war das Gelände natürlich für einen Flugplatz ideal. Der Ort ergab sich deshalb wie von selbst. Widerstände hat es sicher gegeben, die gibt es immer. Ich kann mich aber nicht an Details erinnern. Aber das ist doch immer so: wenn etwas Neues kommen soll, ist ein Teil dagegen. Meistens die, welche keinen direkten Nutzen von der Veränderung haben oder sogar einen Schaden davon erwarten. Das ist doch logisch. Das war bei der Bahn so, es war beim Automobil so, warum sollte es da beim Flugplatz anders sein?'

Nachdem im Krieg die militärische Beteiligung am Flugfeld die schwierige finanzielle Situation der Genossenschaft verbessert hatte, blieb diese Zusammenarbeit zwischen zivilen und militärischen Betreibern auch nach 1945 bestehen. Sie wurde allerdings so verändert, dass ab 1950 das Militär den Flugplatz eigentlich übernahm und nur noch von einer *'Mitbenutzung durch Zivilaviatik'* die Rede war.

'Trotz Krise und Depression auf der Höhe der Zeit zu verbarren', war der Leitgedanke der mutigen Personen in der Gründungszeit und der Führungsverantwortlichen der sich nicht immer in bester finanzieller Verfassung befindenden Genossenschaft Flugplatz Oberengadin. Dank dem grossen finanziellen Einsatz der öffentlichen Hand, Kanton Graubünden, Gemeinden des Oberengadins, Bund, d.h. eidgenössisches Militärdepartement, der Tourismusinteressenz des Oberengadins und dem Goodwill der Bevölkerung, befindet sich die Genossenschaft heute auf einem guten Fundament.' (Genossenschaft Flugplatz... 1987:3)

Hier wird gedrängt wieder einmal der umfassende Charakter des Tourismus im Oberengadin formuliert. Er vermochte die unterschiedlichsten Ebenen und Interessen zu seinen Gunsten zu mobilisieren und konnte damit rechnen, dass ihm — als regionalem Monopolgewerbe und als Wirtschaftszweig von nationaler Bedeutung — notfalls unter die Arme gegriffen würde. Dass es hier eine Genossenschaft mit einer präzisen und begrenzten Aufgabe war, welche vom Zusammenspiel öffentlicher und privater Kräfte profitierte, ändert nichts am Befund, dass touristische Einrichtungen immer dann mit der Unterstützung durch die öffentliche Hand rechnen konnten oder an diese übergingen,

wenn wirtschaftliche Krisen Profite gefährdeten oder sogar zum Verschwinden brachten.

Telephonapparate

Ein anderes Kommunikationsmittel hatte problemloser eingeführt und auch von grösseren Bevölkerungsteilen genutzt werden können als dies beim Flugplatz der Fall war. Die Automatisierung des schon bestehenden Telephonbetriebes in den frühen Dreissigerjahren wurde allgemein begrüsst, so wie alle Verbesserungen der Verkehrsmöglichkeiten mit dem Unterland und mit dem Ausland im touristischen Oberengadin in der Regel rasch akzeptiert wurden. Das galt übrigens auch für den Telephonrundspruch, der dank Verkabelung die Möglichkeiten des Radio-Empfanges verbesserte. Am 29. Oktober 1932 meldete die Engadiner Post den durchschlagenden Erfolg des Radio-Empfanges per Draht:

„Noch selten hat eine technische Errungenschaft eine derart schnelle Verbreitung erfahren wie der Telephon-Rundspruch. Im kurzen Zeitraum von wenigen Monaten sind über 3'900 Anschlüsse an das eidg. Telephonnetz erfolgt. In St. Moritz allein sind innert Monatsfrist, d.h. seitdem die Anschlussmöglichkeit besteht, bereits 30 Rundspruchanlagen entstanden, und dies dank dem störungsfreien Empfang, den sie ermöglichen.“

Benutzer der neuen Kommunikationsmöglichkeiten waren vornehmlich die Touristen und die Kreise der ansässigen Bevölkerung, welche als Hoteliers oder selbständig in von der Hotellerie abhängigen (Dienstleistungs-)Gewerben tätig waren. Die Vermehrung und Beschleunigung der Kommunikation mit der Aussenwelt verbesserten die Möglichkeiten, Geschäfte zu planen und durchzuführen und «normalisierten» das Engadin zusehends. Das Tal hinkte in dieser Entwicklung aber nicht etwa hinter anderen Regionen der Schweiz nach, sondern nahm — wie etwa beim Flugwesen — durchaus eine Pionierrolle ein. Was im Oberengadin entstanden war, hatte eben nicht weltfremde Retraite zu sein, sondern Wiederholung der zivilisatorischen Errungenschaften in alpiner Umgebung. Die Kundschaft der Hotels sollte zwar die Vorteile der Stadtferne geniessen können, ohne aber deshalb auf die Annehmlichkeiten ihrer Herkunftsorte verzichten zu müssen. Die Informationen sollten in St. Moritz nicht spärlicher fliessen als in London, Paris, Mailand oder Berlin, und die Verbindung mit solchen Zentren hatte auch deshalb leicht gemacht zu werden, damit Hotelgäste während ihres Aufenthaltes im Engadin nicht von ihren geschäftlichen Aktivitäten abgeschnitten waren. *„Es gab schon immer, jedenfalls seit dem 1. Weltkrieg, Direktoren und Patrons der Industrie und von Banken und so,*

die täglich ihre Mitarbeiter anriefen, um sich über den Gang und den Stand der Geschäfte zu informieren, weiss ein Hotelier zu berichten, der auch auf die Pionierrolle seines Gewerbes für technische Innovationen hinweist:

Zwar war die Aufenthaltsdauer hier kürzer geworden — oder die Familien blieben länger als die Geschäftsberren — , aber das Bedürfnis nach einem stetigen Kontakt war natürlich dank der neuen Kommunikationsmittel auch während den kürzer werdenden Ferien geweckt worden. Und dann verlangten die von den Hotels einfach die Möglichkeiten, die sie von zu Hause gewohnt waren. Und das galt nicht nur für Verkehr, für Radio, Telephon, Post undsowieso, das galt beispielsweise auch für die sanitären Einrichtungen der Häuser hier. Der Komfort musste einfach ganz allgemein derselbe sein wie in den Städten.

Die neuen Kommunikationsmittel, die Beschleunigung des Informationsflusses zwischen dem Oberengadin und der Welt, waren unumstritten. Es waren allenfalls die Bedingungen ihrer Benützung, welche zu Diskussionen Anlass gaben. Die — gemessen an den Zentren des Mittellandes — periphere Lage des Engadins, die eben bloss geographisch eine war, aber nicht mehr kommunikationstechnisch, machte die Benutzung der neuen Kommunikationsmöglichkeiten mit den Orten, zu denen die intensivsten wirtschaftlichen Beziehungen bestanden — und die waren eben nicht immer die nahegelegenen — relativ teuer. Die Telephontarife beispielsweise gaben deshalb verschiedentlich zu Beanstandungen oder zur Formulierung von Wünschen des einheimischen Gewerbes Anlass. Als die Telephondirektion darauf reagierte, tat sie es unter anderem mit der Bemerkung, dass *„die Telephonverbindung ... wohl einer der wenigen Artikel [sei], der in St. Moritz zum gleichen Preise gekauft werden [könne] ... wie in anderen Schweizerstädten.“* (Vgl. eP, 3. Januar 1934) Der Vorstoss zur Tarifreduktion der Telephonate blieb zwar erfolglos. Wie immer, wenn engadinische Interessen durchgesetzt oder wenn einer dem Tourismus förderlichen Innovation zum Durchbruch verholfen werden sollten, diente aber die Mobilisierung wirtschaftlicher Verbände und politischer Strukturen den Zwecken der Hotellerie. Und diese Zwecke wussten sich als jene der Region darzustellen. Besonders deutlich und facettenreich lässt sich diese Funktionsweise des Oberengadins — intern und als Verhältnis nach aussen — vorführen an seinen erfolgreichen Bemühungen, die Nutzung seiner Wasser zur grossangelegten Produktion elektrischer Energie zu verhindern.

Energieproduktion

Die Versuche einer Nutzung des im Silsersee sich sammelnden Wassers und des Gefälles von dort ins Bergell hinunter zur Erzeugung elektrischer Energie, vor allem aber der engadinische Widerstand gegen diese Projekte, machen eine Charakteristik der Interessen der Hotellerie und ihrer (angeblichen oder tatsächlichen) Konvergenz mit den öffentlichen besonders deutlich: Die Hotelbetreiber erheben zur Durchführung ihres Gewerbes einen Anspruch an den Raum, der nicht bloss ihre Häuser und allenfalls deren nächste Umgebung betrifft, sondern Landschaften in ihrer Totalität belegt. Sie kamen darob in einen auf verschiedenen Ebenen ausgetragenen Konflikt mit einer anderen wirtschaftlichen Aktivität. Argumentiert wurde dabei ebenso zwischen zwei benachbarten Regionen — dem Oberengadin und dem Bergell — mit ihren unterschiedlichen Möglichkeiten, sich ökonomisch zu entwickeln und zu spezialisieren, wie zwischen zwei als national dargestellten Aufgaben, der Energieproduktion einer- und dem Fremdenverkehr anderseits. Im Bergell und besonderen in der Gemeinde Stampa kam man deshalb überhaupt auf die Idee grosser Kraftwerke, weil ihr Territorium über die Wasserscheide des Maloja-Passes hinaus ins oberste Inntal hinaufreicht und also auch einen Teil des Silsersees umfasst. Dank der elektrischen Stroms hoffte das vom Tourismus kaum profitierende Bergell, dessen Pläne zum Bau einer Bahn sich zerschlagen hatten, etwas vom Rückstand aufzuholen, in welchen es sich seit dem touristischen Boom des Oberengadins versetzt fühlte. Der Tourismus in den Gemeinden des Hochtals stützte sich seinerseits aber selbstverständlich auf die Nutzung elektrischer Energie. St. Moritz verfügte zu der Zeit, als die Gemeinde vehement gegen die Bergeller Projekte Stellung nahm, schon über ein eigenes Kraftwerk, das den lokalen Bedarf an elektrischer Energie zu einem guten Teil decken konnte. Die Hotellerie bekämpfte nicht die Stromherstellung, sondern den dafür vorgesehenen Standort.

Silserseekraftwerkprojekte

Ein Projekt der Herren Zschokke und Lüscher von 1904 zur Nutzung des Silsersees als natürliches Reservoir war wegen des entschiedenen Widerstandes der Oberengadiner Gemeinden und der Beurteilung einer kantonalen Kommission relativ rasch wieder fallengelassen worden.

‘Die Kommission hat vor allem die technische und die ästhetisch-volkswirtschaftliche Seite des Projekts gründlich untersucht und ist dabei, genau wie wir, zum Schlusse gekommen, dass die Ausführung des Projektes ... ‘eine so schwere Schädigung der Naturschönheiten des

obersten Teiles des Oberengadins bedinge, dass sie nicht mehr zugelassen werden darf.' ... Die Expertise stimmt mit uns darin überein, dass 'die geplante Stauung des Silsersees und die Innkorrektion vom Silser zum Silvaplanersee zu einer unzulässigen Verunstaltung der Gegend führe.' ... Es liegt ... auf der Hand, dass der Schaden für das Oberengadin bei Ausführung des ... Projektes ein ganz enormer, unberechenbarer sein müsste und dass darunter nicht nur die gesamte dortige Hotellerie, sondern die gesamte Bevölkerung und damit in hohem Masse auch der Kanton Graubünden schwer zu leiden hätte.» (Meuli A. 1911:3f)

Hier sind die Argumente versammelt, welche allen früheren³² und späteren Versuchen zur Nutzung des Silsersees für die Energieproduktion entgegengehalten wurden. Die abzusehenden Schäden, welche die Hotellerie im Falle der Projektbewilligung zu tragen hätte, brauchen nicht einmal ausgeführt oder berechnet zu werden. Sie sind den Schreibenden ebenso evident, wie ihnen Landschaften wertvoll und der Fremdenverkehr natürlich erscheinen. Das Pramat der Hotellerie, das dadurch deutlich wird, verdankt sich der Tatsache, dass der Tourismus eine längere lokale Tradition hat als die Erzeugung elektrischer Energie. Und dann spielt auch das Machtgefälle eine Rolle, welches sich, unter anderem dank des Fremdenverkehrs, zwischen dem Oberengadin und dem Bergell etabliert hat.³³

Trotz des bisher dreimaligen Scheiterns von Unterfangen mit dem selben Ziel kam es im letzten Jahr des 1. Weltkrieges zu einem neuen Versuch zur Nutzung des Malojagefälles und des Silsersees für die Herstellung von Elektrizität:

«Basierend auf Vorschlägen der für das ... Projekt [Zschokke und Lüscher] eingesetzten Expertenkommission, entstand 1918 das neue Projekt zur Ausnutzung der Silsersee-Bergeller-Wasserkräfte ... Dieses sab [im Gegensatz zu früheren Vorstellungen] keinen Aufstau des Silsersees vor, wohl aber eine maximale Absenkung von 4,65 m (mittlere Absenkungshöhe 3,8m, mittlerer Wiederauffüllungstermin 28.Mai).» (Töndury-Osirnig 1946:128)

Dieses Projekt, welches 1921 zur Planauflage gelangte und welches die Initianten 1926 mit Änderungsvorschlägen versehen noch einmal vorlegten, an dem sie dann in den Dreissigerjahren noch drastische Kürzungen vornahmen, sollte während 15 Jahren zum engadinisch-ber-

32 Schon in den Neunzigerjahren des letzten Jahrhunderts hatte sich ein Konsortium um die Nutzung des Silsersees als Akkumulationsbecken für Wasserkraftanlagen im Bergell beworben. (Vgl. Töndury-Osirnig 1946:127)

33 Es ist jedoch nicht so, dass nur touristische Interessen massive Eingriffe in die Landschaft mit dem Ziel der Energieproduktion verhindern konnten. Das Schicksal der Pläne für eine Stauung des Hinterrheins im Rheinwald legt davon Zeugnis ab. (Vgl. Egloff 1987:7-26)

gellischen Dauerthema werden.³⁴

Der spätere Churer Stadtpräsident G. R. Mohr erinnert sich personalisierend an diese Episoden aus seiner Zeit als junger Journalist in St.Moritz:

Die Technik hatte sich auf den Silser See gestürzt, dieses Juvel der Alpenwelt, von Dichtern und Malern so oft gepriesen. Nun sollte er als Sammelbecken für die grossartige Gefällstufe Maloja—Casaccia dienen. In Maloja fand eine erste grosse Versammlung statt, in der das Konsortium Meuli-Salis die Pläne für das neue Kraftwerk vorlegte und den Gemeinden grosse Entschädigungen und sonstige Vorteile versprach. Die Bergeller waren Feuer und Flamme dafür, die Silser z.T., aber es war doch auch eine Minderheit da, die das Projekt heftig bekämpfte. Der alte Präsident Giovanoli sprach mit leiser Stimme für das Projekt. Er nahm die Folgen für das Engadin auf die leichte Achsel mit dem Ausspruch: ‘On ne peut pas faire l’omelette, sans casser les œufs.’ Als die Malojer Resolution bekannt wurde, ging ein Sturm der Entrüstung durch die ganze Schweizer Presse. Ich schrieb heftige Artikel gegen die Industrialisierung des Silser Sees und bekam von allen Seiten Zuschriften. Dr. O.Bernhard verfasste eine Broschüre über die verhängnisvollen Folgen der Seeabsenkung, er nannte als solche vor allem: die Verschlechterung des Klimas durch die Ausdünstungen der freigelegten Ufer, Rutschungen an den Ufern beim Nachlassen des Wasserdruckes, Trübung des Sees durch Senkung und Hebung des Wasserspiegels etc. Reg.-Rat Dr. Ludwig

34 Gleichzeitig wurde auf privater und öffentlicher Basis aber auch ein viel massiverer Ausbau der alpinen hydroelektrischen Anlagen im allgemeinen und der engadiniischen im besonderen verlangt und geplant. Ein Ingenieur sah die Stauung der Oberengadiner Wasser zwischen Champfèr und St.Moritz und die Bildung eines einzigen grossen Sees vor: ‹Freilich müssten dadurch die Dörfer Sils, Silvaplana, Campfèr und Maloja ... dem Untergang geweiht und die ... ‘Unberührtheit’ des Hochtals geopfert werden. ... Es ist die Weite, die Erhabenheit und das farbenreiche Leuchten des Tales und der umgebenden Gebirge, die Reinheit von Luft und Wasser und die Stille, was dem Oberengadin in erster Linie seinen Reiz verleiht. Dazu gesellt sich eine wunderbare Vegetation und — wir geben es zu — auch die Gliederung der Seen und auch die an ihnen gelegenen Ortschaften tragen in hohem Masse zu seiner Schönheit bei. Von allen diesen Faktoren ginge im Falle der Überstauung des Tales nur einer endgültig verloren, nämlich die Gliederung der Wasserfläche. Aus den drei Seen würde ein einziger entstehen, welcher — auch dies sei zugegeben — den Nachteil eines schwankenden Wasserspiegels hätte. Alle anderen landschaftlichen Reize aber würden in vollem Umfange erhalten bleiben, bzw. die Ortschaften neu und wahrscheinlich schöner ... wieder aufgebaut, wofür geeignete Plätze in geeigneter Zahl vorhanden sind. Dass hiebei der Übergang vom alten zum neuen Zustand, insbesondere für die Talbewohner schmerlich wäre, wollen wir nicht bestreiten.› (Brunnschweiler 1925:11f) Die Bündnerischen Kraftwerke ihrerseits stellten am 19. Januar 1919 an einer Versammlung in St.Moritz ein Projekt vor, welches, unter Nutzung der Abflüsse von der Bernina, vom Morteratsch und von Roseg, die Bildung eines Sees in Roseg und die Überführung von dessen Wasser durch Stollen in den Silvaplanersee plante. Vier elektrische Zentralen waren in Silvaplana, Casaccia, Bondo und Chiavenna vorgesehen (vgl. fE, 21. Januar 1919). Am Sonntag den 16. Februar 1919 fand im Gemeindesaal von St.Moritz eine öffentliche Versammlung von mehr als 220 Personen statt, in der die Projekte ‹Salis-Meuli› (für den Silsersee) und ‚Bündnerische Kraftwerke‘ einander gegenübergestellt und ausgiebig kritisiert wurden (vgl. fE, 18. Februar 1919).

in Basel, der in Pontresina seine Kinderzeit verbracht hatte, liess sich auch in der ‘Engadiner Post’ vernehmen, und dazu der stille, liebe Albert Steiner, dieser hervorragende Künstler als Photograph, der seine herrlichen Aufnahmen der Engadiner Landschaft in alle Welt hinaus sandte. Es war rührend, wie dieser einfache und trotz seiner Meisterschaft bescheidene Mann sich ausdrückte: ‘Wir sind viele, die kein Haus besitzen, die nicht unter einem eigenen Dach wohnen, aber wir haben eine schöne Heimat und sind stolz auf sie. Lasst das Schönste an ihr unberührt, zerstört nicht das göttliche Bild, ihr zerreist Bande, die uns ans Vaterland binden.’ ... Die eigentliche Rettung des Silser Sees vor dem Zugriff der Technik verdanken wir Alt-Regierungsrat und Bezirksgerichtspräsident Dr. Ganzoni, der schon als Kreispräsident sich der Sache annahm, eine erschöpfende Abhandlung über den ganzen Fragenkomplex verfasste und zuletzt durch seine Taleraktion den Streit zu Ende brachte, durch Abfindungen an die in Frage kommenden Gemeinden. Ganzoni, der im Kampf um die Erhaltung der romanischen Sprache in den vordersten Reihen focht, hat auch dafür gesorgt, dass dem Engadin die schönste Landschaft unversehrt erhalten bleibt.» (Mohr s.a.:41ff)

In dieser Version werden die unterschiedlichen Interessen zwar weniger neutral referiert, auch deswegen sind sie aber nun leichter erklärbar. Besonders auffällig ist, dass Anton Meuli, der durch das Verfassen einer (hier schon zitierten) Stellungnahme im Namen der Oberengadiner Gemeinden (1911) gegen das vorangegangene Projekt opponiert hatte, sich nun selbst an den neuen Plänen beteiligte.³⁵ Und auffällig ist auch, dass die Gemeinde Sils nun ebenfalls das Lager gewechselt und mit den Bergeller Gemeinden für den Bau der hydroelektrischen Anlagen votierte. Diese Meinungsänderungen nahmen die Stimmen, die sich gegen das neue Projekt wandten, selbstverständlich auf. Sie versuchten, den Widerspruch für ihre Sache zum Argument werden zu lassen. Die Glaubwürdigkeit der Gemeinde Sils und des Gesuchstellers Anton Meuli wurden als zweifelhafte dargestellt (vgl. Brügger et al. 1923:9). Dass Meuli, der schon anlässlich der Einführung des Automobilverkehrs im Kanton eine gewichtige Rolle gespielt hatte, selbst zum Gesuchsteller für eine entsprechende Anlage wurde, kann mit einer persönlichen Entwicklung und mit seiner beruflichen Tätigkeit als Anwalt erklärt werden. Interessanter ist der Meinungsumschwung in der Gemeinde Sils, die einen grossen Teil «ihres» Sees auf eigenem Territorium wusste und sich deshalb von der Realisierung der Pläne ein-

35 Meuli, der das Advokaturbureau Calonder in Chur übernahm, als dessen Inhaber 1913 in den Bundesrat gewählt wurde, war seit 1903 Grossrat, sollte von 1928 bis 31 einen Nationalratsessel innehaben und 1936 Präsident der Rhätischen Bahn werden. Der vielseitige Jurist war auch Initiant und Mitbegründer der Chur—Arosa-Bahn sowie des Hochalpinen Töchterinstituts in Ftan.

Geschäft erhoffen durfte, die aber auch in viel geringerem Mass als etwa St.Moritz oder Pontresina touristische Einrichtungen aufwies.

Legitimationen

Der Tourismus hatte sich hier noch nicht zur wirtschaftlichen Monokultur ausbilden können, welche nicht einmal mehr die Vorstellung einer anderen ökonomischen Tätigkeit neben sich dulden wollte. «Die landwirtschafttreibende Bevölkerung bildet immer noch den grössten Teil, und die Landwirtschaft ist immer noch der Erwerbszweig, der allein für das ganze Jahr Beschäftigung gibt.» (Barblan und Dedual 1927:26)³⁶ Und in Sils bestand eben auch die Möglichkeit zu einer solchen Alternative, welche nach den betrüblichen Erfahrungen der Hotellerie in den Kriegsjahren zwischen 1914 und 1918 nur um so tröstlicher erscheinen musste. Landwirtschaft und Hotellerie konnten hier auf eine Art gegeneinander ausgespielt werden, wie es sonst im Oberengadin kaum geschah. Aber erst der Katalysator der Elektrizitätsproduktion, also die Aussicht auf eine gleichmässiger fliessende Einnahmequelle, liess eine argumentative Konkurrenz entstehen, welche das Primat der Hotellerie nicht nur in Frage stellte, sondern sogar seine Existenz bestritt.³⁷ Eine die engadinischen Interessen darstellende Schrift reagierte prompt und heftig auf diese Sichtweise, indem sie die Fortschritte der Silser Hotellerie herausstrich und deren Anteil am lokalen Wirtschaftsleben als bedeutenden definierte. (Vgl. Anonymus (1928?))³⁸ Die Vertreter der beiden Seiten rechneten einander ihre

- 36 Die Betonung der Bedeutung der Landwirtschaft ergibt sich in der zitierten Schrift aus der folgenden Darstellung des Dorfes: «Sils hat etwa 300 Einwohner mit dauernder Niederlassung. Davon leben höchstens vier Familien ausschliesslich von den Fremden. Der grösste Teil betreibt Landwirtschaft, einige Handwerkerfamilien sind da, einige, die von auswärtigen Ressourcen leben, einige Lehrerfamilien und einige Ladeninhaber und Wirte. Der grösste Teil der Bevölkerung hat neben dem besonderen Erwerbszweig noch etwas Landwirtschaft. Kleinere Pensionen und Gasthofbetriebe sind sieben vorhanden, grössere Hotels fünf. Seit einigen Jahren haben drei Hotels auch Winterbetrieb, zwei hatten bisher immer nur Sommersaison. Jahresbetrieb besteht in keinem.» (Barblan und Dedual 1927:26)
- 37 Eines der Kriterien für diese Einschätzung ist auch hier der steuerbare Ertrag und die tatsächlich in die Gemeindekasse abgeleiteten Steuerbeträge, welche den beiden Wirtschaftszweigen angerechnet werden können. Anders als in den bisher zitierten Fällen, soll hier jedoch die Bedeutung des Tourismus relativiert werden: «Bis zum Jahr 1926 haben die Hotels [von Sils] gar keinen Erwerb versteuert. Im Jahre 1926 erscheint zum ersten Male ein Erwerb von Fr. 15'000. Demgegenüber versteuert die Landwirtschaft einzig aus dem Heuertrag, einen Erwerb von Fr. 76'000. ... Auch wenn man den Betrag der Hauptsteuer zusammenfasst und daran misst, wieviel die Hotelunternehmungen in den Haushalt bezahlten, so kommt dabei für sie kaum ein Drittel, und vom Gesamtertrag der Steuern ein schwaches Viertel heraus.» (Barblan und Dedual 1927:32)
- 38 Der von den Vorständen der Oberengadiner Gemeinden (Sils selbstverständlich ausgenommen) und vom Kreispräsidenten unterzeichnete, aber anonym verfasste

wirtschaftlichen Interessen vor. Da hauptsächlich den Kraftwerkbefürwortern spekulative Gewinnabsichten vorgeworfen wurden, fühlten diese sich genötigt, die angeblich idealen Beweggründe ihrer Gegner auf eine wirtschaftliche Basis hin zu untersuchen. P. Barblan formulierte die Sachlage aus seiner Sicht folgendermassen:

Jede seriöse Bestrebung und namentlich, wenn sie ideale Tendenzen verfolgt, muss sich eines höchsten Masses an Korrektheit befleissen. Denn sie kann gar nicht verhindern, dass rein wirtschaftliche, spekulative Interessen ihr auf Schritt und Tritt folgen und Vorteil ziehen aus ihrer Tätigkeit. Ob sie will oder nicht, es geschiebt. Geht sie wider den Willen einer Partei vor, so macht sie Vorspanndienste für die andere Partei, unterlässt sie aber die allgemein üblichen formellen Schritte, wo es sich um Rechte Dritter handelt, so ist ihr Vorgehen böswillig. Sie arbeitet bewusst zum Nachteil einer Partei.» (1922:2f)

Um diese ökonomischen Aspekte wirksam verteidigen zu können, wurden auch juristische Argumentationen gebraucht — Argumentationen, denen allerdings auch durchaus eigenständige Bedeutung zukam und die darüberhinaus ein Interesse auf sich ziehen sollten, das weit über den Anlass der oberengadinischen bzw. bergellischen Wassernutzung hinausreichte. Die Initianten aus dem Bergell und aus Sils sahen sich nämlich mit öffentlichem Eigentum betreffenden Vorstellungen konfrontiert, die ihnen unakzeptabel erschienen, eben weil sie neue Kriterien auf das Recht zu wirtschaftlichen Nutzungen natürlicher Ressourcen anzuwenden versuchten.

«Wir erachten es als unsere höchste Pflicht, als Bürger autonomer Gemeinden und als Schweizerbürger, dieses ‘neue Recht’ zu bekämpfen. Unser Eigentum am See ist von keiner Seite bestritten worden, das Recht, den Konzessionsvertrag abzuschliessen, ist unantastbar. Die Gemeinden haben mit einstimmigem Beschluss ihren Willen, das Werk auszu-

Text erschien wahrscheinlich im Jahr nach jenem von Barblan und Dedual: «Das Verhältnis der Leistungen der Hotelerie zu den Leistungen der Landwirtschaft hat sich also schon im Jahre 1927 ganz erheblich zugunsten der Hotelerie verschoben. Das Jahr 1928 wird noch günstiger ausfallen. Die Erwerbsverhältnisse bessern sich rasch und es dürfte somit der Moment, wo wieder das volle Aktienkapital zur Steuer herangezogen werden kann, nicht mehr so ferne liegen. Der Pessimismus des Verfassers der Broschüre Sils-Bergell kann nicht mehr geteilt werden, er ist heute schon durch die Tatsache und durch die fortwährende Entwicklung der Hotelerie von Sils überholt und hinfällig geworden. ... Dass die landwirtschafttreibende Bevölkerung immer noch den grössten Teil bildet, wird zutreffen, bezweifeln möchten wir jedoch, dass die Landwirtschaft immer noch der Erwerbszweig ist, der allein für das ganze Jahr Beschäftigung gibt. Herbeigezogen durch die Hotelerie, welche sich im Lauf der letzten Jahre in Sils auf erfreuliche Weise entwickelt hat, ... haben sich in Sils verschiedene Geschäftsleute aller Art ständig niedergelassen. Es sind Jahresbetriebe entstanden, die mit dem Bergdorf und der Landwirtschaft nichts zu tun haben, sondern durch den Fremdenverkehr gerufen wurden und von ihm alimentiert werden. Und die Hotelerie selbst ist heute gewissermassen zum Jahresbetrieb übergegangen, nachdem die meisten Hotels auch im Winter ihre Tore öffnen.» (Anonymus (1928?):60ff)

bauen, bekundet. Was das ‘neue öffentliche Recht’ uns wegnehmen will, ist die normale wirtschaftlich gegebene Nutzniessung unseres Eigentums, wobei die von der Regierung bestellten Experten einwandfrei erklärten, dass eine Regierung eine solche Entwicklung nicht unterbinden dürfe, es sei denn, dass sie die Verantwortung übernehme für die zwangsweise Lahmlegung jeder wirtschaftlichen und politischen Entwicklung dieser ganzen Gegend.» (Barblan und Dedual 1927:5)³⁹

Der hier vertretene juristische Standpunkt wurde vom touristisch interessierten Oberengadin aus selbstverständlich ebenso heftig bekämpft wie die wirtschaftliche Sicht, die er stützen sollte. Dem Bergeller Rechts- und Eigentumsverständnis wird sein Alter, seine angebliche Unangepasstheit an die aktuellen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse vorgeworfen: *Die [eben zitierte] Schrift ... führt — merkwürdig genug — einen Kampf gegen das neue öffentliche Recht und für die mittelalterliche Autonomie der Bündner Gemeinden.» (Anonymus (1928?):5)* Und weiter unten heisst es:

Vor allem aber gehört die alte Gemeindeherrlichkeit nicht mehr dem lebenden Recht an, sondern ist zu einem Stück Rechtsgeschichte geworden. Die neuere Zeit mit ihren gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklungen, die Zeit der Kraftwerke, hat notgedrungen auch ein modernes, dem neuen Zeitgeist angepasstes Recht geschaffen, das neben den Ansprüchen der Einzelnen in erhöhtem Masse die allgemeinen öffentlichen Interessen berücksichtigen will. Und eine natürliche Folge dieser neuen, auf das grössere Ganze gerichteten Rechtsbildung war es, dass die untergeordneten Gemeinwesen einen guten Teil ihrer früheren Machtfülle an übergeordnete Gemeinwesen (Kanton, Bund) abtreten mussten, wogegen sie allerdings auch einer weitgehenden und wertvollen Unterstützung seitens der letzteren teilhaftig werden, was manchmal zu leicht übersehen wird.» (Anonymus (1928?):74)⁴⁰

- 39 Im selben Text heisst es, wiederum Recht und Wirtschaft in engen Zusammenhang bringend: «Nirgends in der Schweiz wohl ist die Gemeinde so sehr Trägerin des souveränen Volksbewusstseins wie bei uns. Durch das ganze Mittelalter bis in die neuere Zeit hinein ist in Graubünden der Volkswille durch das ‘Mehren’ der Gemeinden zum Ausdruck gekommen. Die Mehrheit der Gemeindestimmen entschied, nicht die Mehrheit des Volkes. Darin kommt zum Ausdruck, dass der Einzelne in Dingen des Gesamtlebens eher irren kann als die durch die Verhältnisse so stark ausgebildete Gemeinde, in der im kleinen alle Volks- und Staatsbegriffe auch wieder Ausdruck finden müssen. Eine Verletzung der geltenden Rechte trifft daher die Summe der Einzelnen und zugleich das Gemeindewesen, den gemeinsam gepflegten und erprobten Willensausdruck. Das lässt sich nur ertragen, wenn wirklich grosse, nationale Interessen es erfordern. Aber dann ist es auch an der Nation, den verursachten Schaden auf Grund rechtskräftigen Anspruches wieder gutzumachen.» (Barblan und Dedual 1927:56)
- 40 Eine (hauptsächlich rückwärts blickende) juristische Diskussion bezüglich der Wasser der Oberengadiner Seen und ihrer Nutzung hatte die Frage der Elektrizitätsproduktion auch bei der Gruppe von Oberengadinern Freizeitfischern ausgelöst: Bis ins Mittelalter zurückverfolgt werden konnte in der Presse die Frage nach dem Besitz an Fischereirechten und dem Inhalt solcher Bestimmungen (vgl. fE, Ausga-

Diese für bündnerische Verhältnisse erstaunlichen Töne sind das Produkt einer argumentativen Zwangslage und beanspruchten nur im vorliegenden Kontext Gültigkeit. In anderen gesellschaftlichen und ökonomischen Bereichen waren die Auftraggeber des Schreibenden durchaus und eifersüchtig auf die Autonomie der Gemeinden bedacht, die sie hier im Namen einer wirtschaftlichen Modernität als obsolet definieren liessen. Aber in diesem Fall war die Landschaft eben nicht mehr von Gemeinden und Individuen besessene Basis der Landwirtschaft, sondern — zur Fremdenverkehrs-Region gewordener — Ort einer international sich anlassenden Bewirtschaftung ihrer Schönheiten und Vorteile, welche keine Beeinträchtigungen duldet. Eine Gesamtheit müsse erhalten werden, so argumentierten die Befürworter einer ausschliesslich touristischen Nutzung des Hochtals, da gerade diese Gesamtheit die Attraktivität des Oberengadins ausmache. Der die Gemeindegrenzen überschreitende Blick (der Touristen) dürfe nicht durch das wirtschaftliche Ausscheren einer einzelnen Kommune in seinem ästhetischen Genuss gestört werden. Dieser Interessenlage wegen konnte der politische Kreis Oberengadin zu einer Bedeutung kommen, die weit über seine üblicherweise vor allem juristischen und administrativen Zuständigkeiten hinauswies. Abzulesen ist das an den Reaktionen der Gemeinde Sils, welche heftig gegen das neue Selbstverständnis der Kreisbehörden protestierte, da diese sich zur Partei in einem Konflikt zwischen den sie tragenden Gemeinden gemacht hätten und sich so aufführten, als seien sie Mitbesitzer der Teile des Oberengadins, deren wasserwirtschaftliche Nutzung zur Diskussion stand: *Der Kreis hat weder Eigentum noch Nutzniessung an den öffentlichen Gütern, sie gehören den Territorialgemeinden.* (Barblan und Dedual 1927:7) Daraus ergab sich ein Problem mit der Finanzierung der Aktivitäten des Kreises gegen das Silserseewerk:

Will das Amt nach den Statuten vorgehen, so muss es sich für seine, die Gemeinde Sils schwer benachteiligende Tätigkeit, auch von dieser Gemeinde bezahlen lassen. Will es aber diese offenkundige Ungerechtigkeit vermeiden, so muss es die Kosten dieses Verfahrens auf die anderen Gemeinden oder sonst Interessierte abladen, dann verletzt es aber die Statuten und setzt sich dem Vorwurf der Käuflichkeit aus. (Barblan und Dedual 1927:8)

Ungerecht behandelt fühlten sich die Silser Gegner der ‘Elektrifizierung’ ihres Sees auch von der kantonalen Regierung, da durch sie *die parteiische Behandlung, die beim Kreisamt begonnen hat, ... dann weiter gepflegt und gehandhabt* wurde. Diese Regierung *hat die*

ben vom 25. Februar und vom 28. März 1919).

Anwaltstätigkeit des Kreisamtes Oberengadin dauernd anerkannt. Dem Kreisamt als Partei sind alle Eingaben der Konzessionäre zur Stellungnahme übergeben worden.» (Barblan und Dedual 1927:9) Sils und dem Bergell zufolge handelten übergeordnete politische Grössen ohne Rücksicht auf politische Zuständigkeiten und Gepflogenheiten und nahmen damit einseitig für die touristischen Interessen Stellung.

Ohne Rücksicht auf die kartographierten Linien, welche rechtliche Hoheiten und Einflusssphären voneinander trennen, floss auch das Wasser, welches die Bergeller bewirtschaften wollten: die Seen des Oberengadins speisen nicht das Bergell, dem sie teilweise gehörten, sondern das Engadin. Für das Engadin stellte schon die vom Projekt vorgesehene Umleitung des Fexbaches (zusammen mit der Orlegna) in den Silsersee und von grossen Teilen dessen Wassers ins Bergell — die Neudefinition der Wasserscheide überhaupt, die nun nicht mehr die Malojapasshöhe hätte sein sollen — eine so grosse Veränderung des Gewohnten dar, dass ein blosses Bedenken ihrer Möglichkeit grosse Teile des Oberengadins zu mobilisieren vermochte.⁴¹ Darüberhinaus wurde die Frage der gegenwärtig und zukünftig durch das Engadin abfliessenden Wassermengen den Kontrahenten zu einer Möglichkeit, die Nutzung des Silsersees zu thematisieren, welche ausser dem touristischen Primat auch die Ebene internationaler Beziehungen ins Spiel brachte. Dem österreichischen Inntal wären geringere Wassermengen zugeleitet worden, was zu Komplikationen mit dem Nachbarstaat hätte führen können.

‘Industrialisierung’

Am heftigsten wurde die Argumentation gegen die Bergeller Pläne dann, wenn sie eine Dichotomie herstellte zwischen Tourismus und industrieller Produktion. Der Tourismus lebte gerade vom Unterschied der industriellen Produktionsstandorte zu den landschaftlichen Schönheiten seines nicht-städtischen Gegenpols. Für den Hotelgast sei die zeitweilige Möglichkeit der Verneinung oder des Vergessens der so anderen Ästhetik von Fabriken und ihren sichtbaren Auswirkungen auf die Umwelt ein Grund für den Besuch im Engadin. Aber «schon ... seit 1900 ungefähr sind Technik und Spekulation an dem Versuch, aus den

41 Dass das Geschiebe des Fexbaches, der bisher in den Silvaplanersee floss, das Aussehen des Silsersees verändert hätte, wäre nach einigen Meinungen nicht zu verhindern gewesen: «Sie leiten künstlich den Fexbach und die Orlegna in den Silsersee und durch Kläranlagen soll eine ‘wesentliche Trübung des Sees’ verhindert werden ... keine Kläranlage ist im Stande, die Trübung der Seen zu verhindern.» (Brügger et alii 1923:13) Für eine ausführliche Stellungnahme gegen Ableitung von Teilen der Inn-Wasser ins Bergell vgl. Ganzoni-Campell (1921).

Engadiner Seen einen Fabrikweiher im ganz grossen Style zu machen.» (Brügger et alii 1923:5) Die von den potentiellen Konzessionären angebotene Entschädigung für während der Touristensaison auftretende Veränderungen der Seeufer, d.h. den niedrigen Wasserstand, hätten den Schaden angeblich nicht gutmachen können:

«Und wenn der See bis zum 15. Juni sich nicht füllt, nicht einmal bis zur Winterwasserhöhe? Ja, dann bekommt Sils nach Konzessionsvertrag alle Tage 2'000 Franken Bussgeld, und dazu bekommt Sils und das ganze Engadin eine verpfuschte Saison, und wenn sich das etliche Male wiederholt, dann ist's fertig mit dem Weltruf des Engadins. Zum Weltruf des Engadins gehört seine landschaftliche Schönheit, zu dieser gehören die wunderbaren Seen in ihrer blauen Klarheit und ihrer Bergesruhe. Mit all' dem ist's vorbei, wenn die Seen Fabrikweiher werden. Wohl versprechen die Konzessionsbewerber die Erhaltung der Schönheit der Seen, aber dieses Versprechen können sie gar nicht halten, auch wenn sie wirklich wollten.» (Brügger et alii 1923:13)

Dr. Bernhard fasste das Verhältnis zwischen dem Engadin und der Industrie folgendermassen zusammen:

«Die Industrie ist in unserem Tal nicht an ihrem Platz, sie verändert auch das Klima und nimmt unserer Sonne ihre Kraft.» (fE, 7. und 14. März 1919)

Das symmetrische Gegenargument zu den Industrialisierungsbefürchtungen betonte die (wirtschaftliche) Gefahr, dass aus dem Oberengadin ein zweiter Nationalpark gemacht werden könnte:

«Der Gedanke dieser absoluten Naturschützler geht dahin, auch am Silsersee, ähnlich wie im Ofenberggebiet, eine Art Naturreservierung zu schaffen, die auf alle Zeiten jegliche menschlichen Eingriffe in diese Gegend fernhält. Über die damit verbundenen gewaltigen Auslagen (denn es ist klar, dass in diesem Falle die Gemeinden ... entschädigt werden müssten) machen sich diese Opponenten offenbar keinerlei Sorgen.» (Meuli A. 1922:36)

Die Veränderungen des regionalen Wasserhaushaltes durch den allfälligen Bau von Anlagen zur Energieproduktion im Bergell liessen deren Opponenten aber nicht nur sichtbare Veränderungen befürchten, sondern auch Beeinträchtigungen jener Attraktionen des Oberengadins und besonders von St.Moritz, auf welchen die touristische Erschliessung des Tales teilweise begründet sind: Die Veränderungen der Seespiegel hätten eine Gefährdung der Mineralquellen möglich werden lassen, welche hier zum Argument für den Tourismus überhaupt gemacht wurde.⁴² Dass die tatsächliche Bedeutung des Bäder- und Kur-

⁴² Ein «Gutachten» des «kgl. Bayr. Oberbergdirektor[s] v.Gümbel, dato München 30. August 1888» und einen «Nachtrag dazu, dato Nov. 1888» zitierend, stellen Brügger und seine Co-Autoren folgendes fest: «Im Jahre 1888 hat St.Moritz die gegenseitigen

tourismus zeitweise stark in den Hintergrund getreten war, tat der Gewichtigkeit des Argumentes in den Augen seiner Benutzer kaum Abbruch, denn es ging ihnen eben nicht nur um die Bewahrung von Nutzungen, sondern auch um den Schutz entsprechender Möglichkeiten. Ein Versiegen der Mineralquellen wäre wohl irreversibel gewesen und hätte den Verlust eines Teils der Gäste bedeutet, darüber hinaus aber auch eine mögliche Belebung der Bade- und Kuraufenthalte in St.Moritz behindert. Was auf dem Spiel stand, war der Charakter des Oberengadins, oder sogar seine Existenz, welche in retro- und in prospektiver Sicht beschworen wurde⁴³:

«... mit der Industrie kommen dann auch die Fabriken, das ist natürlich, selbstverständlich, unvermeidlich. Und wo die Industrie anfängt, da muss dann die Hotellerie aufhören und mit ihr der Wohlstand und die wirtschaftliche Existenzfähigkeit eines ganzen Hochtales. Die Engadiner dürfen dann wieder auswandern, nachdem sie mit so grosser Energie und so grossem Verständnis und Geschick und mit so grossen Opfern durch das einheimische Geschäft des Hotelbetriebes, das dem Engadiner dabeim Verdienst gab, das Engadin wohlhabend gemacht hat, tragfähig für einen sehr grossen Teil der Schwerlast des ganzen Kantons.» (Brügger et alii 1923:13)

Der wirtschaftlichen Bedeutung des Oberengadins für den Kanton hatte das Bergell ausser der Eventualität einer zukünftigen Stromproduktion nichts entgegenzusetzen.⁴⁴ Umgekehrt musste sich die geplan-

Beziehungen seiner verschiedenen Mineralquellen zueinander untersuchen lassen. Der Experte legte dar, wie eine grosse, tiefe Quellspalte mit kohlesäurehaltigem Wasser dem Innlauf nach durch das ganze Oberengadin gehe, bis nach Maloja hinauf, und wie nur der grosse Druck der Überlagerung die Kohlesäure vom Aufsteigen in die Luft zurückhalte und sie zwinge, das Quellwasser der Tiefe zu Mineralwasser zu machen ... Wird durch den grossen Wasserentzug der Überlagerungsdruck der beweglichen Wassermassen der Seen verhindert, so werden die Druckverhältnisse der gesamten Überlagerung gestört und der Schaden, speziell auch an den Mineralquellen, kann unberechenbar werden.» (Brügger et alii 1923:16)

43 Das Vorwort zur schon zitierten Schrift «Das Engadin und sein Inn und seine Seen» formuliert diesen Sachverhalt folgendermassen: «Den Behörden und der Öffentlichkeit möchte das Ober-Engadin sagen und zeigen, wie es um Heimat und Existenz sich wehren muss. Für fremde Geschäfte und Spekulationen sollen dem Engadin, gegen Recht und Gesetz, sein Inn weggenommen und seine Seen verunstaltet werden...» Brügger et alii, 1923:3) Und eine andere Stimme formuliert noch deutlicher in Hinblick auf eine selbstbestimmte Zukunft: «Aber auch abgesehen von seinen Privat- und öffentlichen Rechten am natürlichen Wasserlauf des Inn: das Engadin, sein Volk, seine Gemeinden und seine Behörden, sie haben nicht nur ein gutes Recht, sie haben eine heilige Pflicht gegenüber den jetzigen und zukünftigen Generationen, für die Integrität seiner nationalen, seiner kulturellen und wirtschaftlichen Existenz einzutreten, die durch das vorliegende Projekt, das von Hochfinanz- und Privatspekulation ausgeht, gefährdet erscheint. Es braucht sich, wenn es dieser Gefahr gegenüber für diese Güter eintritt, keinen Vorwurf gefallen zu lassen, denn es kämpft um seine Selbsterhaltung.» (Ganzoni-Campell 1921:11)

44 Bei argumentativem Bedarf konnte dieses Verhältnis engadinischerseits allerdings

te Stromerzeugung nicht bloss der Landschafts- und Tourismusschädigung verdächtigen lassen, sie musste sich — im Fall des Bergells — auch an der Formulierung einer sich national gebenden Moral messen lassen. Diese Moral machte sich die Tatsache zunutze, dass an den elektrischen Projekten ausser den Bergeller Gemeinden und schweizerischen Finanzen auch italienisches Geld beteiligt war: *Das sind grosse, allgemein volkswirtschaftliche Interessen, die es nicht erlauben, dem Nutzen und dem Interesse einer obern privaten und einer untern, sogar rein ausländischen Elektrizitätsgesellschaft (Castasegna-Chiavenna) das Engadin und seine Hotellerie zu opfern.* (Brügger et alii 1923:13f) Für den unwahrscheinlichen und auch unerwünschten Fall, dass die im Bergell produzierte Energie an Ort und Stelle zu industriellen Zwecken verbraucht würde, hält der oberengadinische Standpunkt Argumente bereit, die deshalb erstaunen, weil er sie, abgesehen vom Schreckensbild der rauchenden Schornsteine, aus eigener Erfahrung bestens kennt. Dass dem Bergell im Fall seiner Industrialisierung eine ‹Überfremdung› drohte, die Gefahr, sich selbst entfremdet zu werden, tönt aus engadinischem Mund einigermassen überraschend, weil das Oberengadin schon lange jene tiefgreifenden sozialen und demographischen Veränderungen erfahren hatte, die hier als Überfremdung bezeichnet werden. Ein Unterschied konnte nur dank einer andersartigen Bewertung behauptet werden.⁴⁵ Die Fremden, die sich im Engadin

auch umgekehrt dargestellt werden: *Land und Leute sind bestens bekannt. Gestützt auf vorbildliche Faktoren seiner Bevölkerung gilt das Bergell als ausserordentlich wohlhabend. Durch den Krieg hat das Bergell mit seiner Landwirtschaft treibenden Bevölkerung nicht so sehr gelitten, ökonomisch steht es stark da, vielleicht noch stärker als vor dem Krieg. Wir erinnern uns daran, dass aus letzter Zeit Kaufabschlüsse von Bergellern betreff Güter in Sils und Fex bekannt wurden, bei welchen sehr grosse Summen in Frage standen. Von den Gemeinden des Bergells ist es bekannt, dass einzelne überhaupt keine Steuern kennen und die bedeutendsten schuldenfrei sind, ganz besonders die reiche Gemeinde Stampa. Wie steht dem gegenüber das Engadin da, nachdem, wie ein Hagelwetter auf das Saatfeld, die Kriegs- und Nachkriegsjahre mit ihren für den Fremdenverkehr in Graubünden so verheerenden Wirkungen vorüber sind? Man sehe sich die Finanzen unserer Gemeinden und deren Steuerlast (nicht nur die von Sils) an, man schaue hin, wie viele vordem solide Privatunternehmungen der Gefahr des Zusammenbruches, wieviele vordem gutgestellte Familien der völligen Verarmung nahe gebracht worden sind.* (Ganzoni-Campell 1921:13)

45 *Nun ist ja keineswegs ausgeschlossen, dass ungeachtet der schwachen Besiedelung des Bergells ein Teil der Abfallkraft an Ort und Stelle in elektrochemischen Betrieben konsumiert wird. Damit entwickelt sich die Talschaft aus einem Agrarländchen zu einer Industriezone mit allen bedenklichen Begleiterscheinungen der Industrialisierung. Da es an einheimischen Arbeitskräften fehlt, werden fremde Arbeitstätige das Ländchen überschwemmen und binnen kurzer Zeit an Zahl die alteingesessene Bevölkerung übertreffen. Und da es sich hierbei in der Hauptsache um mittellose Leute handelt, so werden die sozialen und öffentlichen Lasten die Gemeinden der Verschuldung entgegenführen. Die alteingesessene Bevölkerung wird sich gar bald der Flutwelle, die von aussen hereinströmt, nicht mehr erwehren können und bei ihrer geringen Zahl ausser Stand sein, die zugewanderten Elemente zu assimilieren,*

aufhielten, wiesen andere soziale Qualitäten auf: Hier waren es zum einen nicht Arbeitskräfte, welche sich unter die Einheimischen mischten und diese zeitweilig sogar zur Minderheit machten, sondern zahlungskräftige Gäste, von denen man wusste, dass sie rasch wieder abreisen und die lokalen und regionalen Infrastrukturen der Sozialhilfe nicht beanspruchten. Und die zur Bedienung dieser Touristen notwendigen Lohnempfänger mussten zum grössten Teil zwar auch von ausserhalb ins Engadin geholt werden. Es handelte sich bei ihnen aber meistens um unverheiratete Erwachsene, deren Aufenthalt ausserdem ein meistens bloss saisonaler war. Die sich im Engadin niederlassenden Familien von Angestellten und Gewerbetreibenden schliesslich waren nicht Arbeiter, und ihnen traute man offenbar nicht zu, die ansässige Bevölkerung zu majorisieren. Der engadinische Widerstand gegen die Sozialdemokraten, der etwa aus Anlass des Bahnbaus deutlich wurde, blieb da allerdings vergessen. Und möglicherweise wurde die Durchmischung der Wohnbevölkerung so sehr als Voraussetzung des Tourismus gesehen, dass sie schon nicht mehr als als Gefährdung der lokalen Gesellschaft galt.

Die Bergeller Argumentation hielt ihre elektrischen Pläne allerdings auch deshalb für berechtigt, weil ihr die Teilnahme an der touristischen Entwicklung angeblich mehr oder weniger willentlich vorenthalten worden war: Hatte der Bau der Bernina-Bahn schon die Bedeutung des Tals als nord-südliche Verbindung verkümmern lassen, so schnitt die östlich nicht über St. Moritz hinausführende Rhätische Bahn das Bergell auch vom zeitweiligen touristischen Aufschwung der Nachbarregion ab.⁴⁶ Den entsprechenden Standpunkt präsentierte ein Mitglied der

umso weniger, als das Tal von der engen Heimat durch einen mächtigen Gebirgswall getrennt ist. Die Grund- und Bodenpreise werden steigen und Mietskasernen ihren Einzug halten, um in Verbindung mit den gelben ungesunden Rauchschwaden chemischer Werke das stille Alpental des Bergells in eine internationale Industriesiedlung umzugestalten. Es ist nicht gesagt, dass es so kommen muss, aber ebenso wenig kann die Möglichkeit bestritten werden, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung in der geschilderten Weise nicht Bahn bricht; da ja der Handels- und Gewerbefreiheit keinerlei Grenzen gezogen sind. Zu Zeiten der Hochkonjunktur wird man sich über die Schattenseiten der Industriegründungen hinwegsetzen. Was aber dann, wenn diese Konjunkturindustrien, denn in der Hauptsache wird es sich um solche handeln, Krisenzeiten entgegengehen. Dann werden die Gemeinden binnen kurzer Zeit von den sozialen Lasten erdrückt. Exempla docent! Mit der traditionellen Eigenart des Tales wäre es für immer vorbei, das gesunde, physisch so wohlgebaute, gesittete und arbeitssame, eines gleichmässigen Wohlstandes sich erfreuende Bergellervölklein würde der Scholle entwurzelt, seines Heimatgefühls verlustig gehen und in das internationale Wirtschaftschaos mit hineingerissen. Das Ländchen gehört gar bald nicht mehr der eigenen Bevölkerung an, sondern internationale Gesellschaften würden die Geschicke des Landes bestimmen.» (Brügger et alii 1923:38)

46 Vgl. beispielsweise die ‚Worte über unsere freudigste Hoffnung, die Bergellerbahn‘ (Ganzoni (1921?):25) Eine andere Schrift stellte die Bahnfrage folgendermassen

lokalen Elite, ausgehend von der Formulierung einer (verkehrs-)historischen Grundlage, folgendermassen:

Jedoch von dem Zeitpunkte an, da die Albula- und die Berninabahn dem Betrieb übergeben wurden, hörte dieser Verkehr durch das Bergell auf. Heute ist das Tal einsam, verlassen und auf die Seite geschoben. Sein Verkehr ist sehr gering, und langsam aber stetig geht es seinem Verfall entgegen. — Die Bevölkerung fühlt es deutlich, und sie trägt ihr tragisches Schicksal mit scheinbarer Ergebung. Unter diesem scheinbar apathischen Äussern verbirgt sich Betrübnis, Unwille und Groll; denn sie weiss, dass sie in ungerechter Weise zurückgesetzt und vernachlässigt wird! Dieser Groll und dieser erregte Seelenzustand spiegeln sich in den kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen wider, sowie in der auffallenden Gleichgültigkeit, die das Volk allen öffentlichen Angelegenheiten entgegenbringt. — Das Bergell fühlt, dass der kritische Zustand, in welchem es sich befindet, nicht einem natürlichen und unabänderlichen Entwicklungszustand entspricht, dass er vielmehr die Folge ist des Missbrauches einer Mehrheit gegenüber einer Minderheit.» (Ganzoni (1921?):10)

Aus dieser Situationsbeschreibung werden Forderungen abgeleitet, die das Recht auf Modernisierung des Bergells geltend machen wollen:

Aber von blossen Sympathien, schönen Worten und leeren Versprechungen haben wir nicht gelebt. Das Bergell hat anderes nötig. Wir brauchen bessere Verkehrsmittel, einen rascheren und bequemeren Kontakt mit der Welt; wir müssen unsere Wasserkräfte nutzbar machen können, als neues Hilfsmittel zur Ersetzung derjenigen, die uns im Wandel der Zeiten verloren gegangen sind. Aber dem allem wird ständiger und systematischer Widerstand engegengesetzt ...» (Ganzoni (1921?):14)

dar: «Noch im Jahre 1909 zählte man im August 450 Pferde, die täglich über Maloja gingen, und 1'000 Personen. Damals war es auch ein besonderes Vergnügen der Wintergäste von St.Moritz, nach Maloja zu fahren und von dort bis Vicosoprano zu schlitteln. Selbst bei Mondschein machten sie solche Partien. Heute durchtanzen sie die Nächte in den grossen Hotels, und wenn sie über Tag ausfahren, kommen sie höchstens bis Maloja. Alle Bemühungen und Anstrengungen, die Bahnverbindung nach Chiavenna zu erlangen, sind fruchtlos gewesen. Nicht länger als ein Jahr ist es her, dass sich die Direktion der Rhätischen Bahn entschieden gegen diese Bahnverbindung ausgesprochen hat. Selbst gegen die Zulassung des Lastautos von Chiavenna bis St.Moritz und des Postautos von St.Moritz bis Maloja im Winter hat man sich gewehrt und gesperrt in einseitigster und ängstlichster Verfolgung angeblich gefährdeter Interessen der grossen Kurorte.» (Barblan und Dedual 1927: 37f) Auch auf diese Darstellung wurde dem Bergell aus dem Engadin allerdings geantwortet: «... dagegen müssen wir doch Herrn Barblan widersprechen, wenn er, wie es den Anschein hat, die Interessen der grössten Kurorte dafür verantwortlich machen will, dass die Bahnverbindung St.Moritz—Chiavenna noch nicht erstellt wurde, d.h. dass das Bergell dem Verkehr und dem Kanton nicht, wie recht und billig, besser angeschlossen ist. Soweit wir orientiert sind, wünscht die Hotellerie des Oberengadins und auch von St.Moritz diese Bahnverbindung ebenfalls. Und wenn heute im Kanton Kräfte dagegen an der Arbeit sind, so muss man sie anderswo suchen und nicht im Lager derjenigen, welche das Silserseewerk bekämpfen. (Bernhardinbahn.)» (Anonymus (1928?):69)

Was hier ausgetragen wurde, war ein Konflikt um unterschiedliche Nutzungen der oberengadinischen Landschaften. *«Fremdenverkehr und Fremdenindustrie oder rücksichtslose Ausbeutung der Wasserkräfte ist in concreto die Alternative; beides zugleich gibt es nicht.»* (Ganzoni-Campell, 1921:14) Die Hotellerie sah sich durch einen äusseren Gegner konkurreniert. Sie wusste das Kapital an Naturschönheiten gegen die geplante Elektrizitätsproduktion rasch und wiederholt als unantastbar zu verteidigen — Veränderung waren nur dann geduldet, wenn sie dem Tourismus dienten. Die Bergeller Interessen dagegen fühlten sich gerade dadurch bedroht, dass eine ökonomische Möglichkeit, für die das Tal ideale Voraussetzungen aufweist, ungenutzt bleiben sollte.

Öffentlichkeit

Rekonstruierbar ist dieser Kampf dank den Publikationen, die ihn teilweise ausmachten und die in rascher Folge aufeinander reagierten⁴⁷, und dank vielen Zeitungsartikeln, welche die Veranstaltungen und Entwicklungen, die Meinungen und deren Bekanntmachungen referierten. Die regionale Presse wurde darob selbst Instrument und Partei in den Auseinandersetzungen. Auch in den Zeitungen, nicht blass im direkten Kontakt und mündlich, wurde die Auseinandersetzung je nach aktuellen Umständen und nach Temperament der Kontrahenten bisweilen sehr heftig geführt. Der Ton konnte gehässig werden und die Angriffe hatten oft weniger einen Standpunkt als vielmehr deren Vertreter zum Ziel: *«'Ruhig Blut!' so hat Herr Dr.Meuli seinen sehr erregten Artikel überschrieben, worin er links und rechts ungerechtfertigte Hiebe austeilt. Ich habe noch nie etwas gelesen, wobei der Titel so wenig mit dem Inhalte übereinstimmte.»* (Bernhard 1919:3)⁴⁸ Von der

47 Die bisher zitierten Broschüren bilden keine vollständige Auswahl. Auffällig sind einige Erscheinungsdaten: 1921 erschienen die Schriften 'La Bregaglia angustiata' und die 'Antwort' darauf, 'Das Oberengadin in seiner Schicksalstunde', von den beiden Herren Ganzoni. Nach Bekanntwerden der Änderungsvorschläge der Konzessionäre Meuli und Salis (Konsortium... 1926) schrieb das Kreisamt Oberengadin 1928 'Das Oberengadin und die Silserseefrage'. Direkt auf die Schrift von Barblan und Dedual 'Wir wollen das Wasserwerk Silsersee-Bergell...' (1927) reagierte 'Kein Silserseewerk!', (1928?) ohne Autorenangabe erschienen. Und gegen Anton Meulis Schrift über 'Die Verwertung der Wasserkräfte im Bergell...' von 1922 verfassten Brügger und andere 1923 'Das Engadin und sein Inn und seine Seen...'. Der St.Moritzer Arzt O.Bernhard hatte 1919 in der Presse und dann mit einem Separatdruck daraus seine 'Stellung zur Silsersee-Frage' bekanntgegeben, die ein Jahr zuvor durch eine neue Projektierung wieder aufgenommen worden war.

48 Bernhards Artikel reagiert auf 'Ruhig Blut!' von Dr. A.Meuli in Nr. 22 und 24 der 'Engadiner Post'. Weil ich darin von Herrn Dr.Meuli direkt und indirekt persönlich angegriffen worden bin ... fühle ich mich zu einer Antwort genötigt.» (Bernhard 1919:3) Diese Antwort leitet Bernhard mit einer Reaktion auf die 'persönlichen

Presse selbst wurden — je nach Standpunkt der Leser — gewisse Dinge erwartet und andere wurden ihr scharf vorgeworfen. Und das Problem des Silsersees war so dringend, dass sich die Redaktoren selbst zu Stellungnahmen gedrängt fühlten. Das betrifft die Zeitungen des Engadins, es gilt aber auch für die Bündner und sogar für die schweizerische Presse. Gleichzeitig betonte beispielsweise der Fögl d'Engiadina zwar seine *'absolute Neutralität'* in der Silserseefrage, rief aber seine Leserschaft dazu auf, ihre Meinungen kundzutun, und versprach Gegnern wie Befürwortern unbeschränkten Zugang zu den Spalten der Zeitung.

Die Behörden der Gemeinden ihrerseits liessen sich vom Souverän die Berechtigung und die Mittel zur Aufnahme der wirksamen politischen und propagandistischen Förderung oder Bekämpfung der Kraftwerkpläne geben.⁴⁹ Es gelang also den sich durch die Silserseepläne am direktesten betroffen fühlenden Interessenvertretern, die Bevölkerung zu mobilisieren, sich dazu der institutionellen Möglichkeiten der hiesigen Demokratieform bedienend. Konkreteste Darstellung der Öffentlichkeit waren die Zusammenkünfte der Wohnbevölkerung des Tals. Versammlungen auf Gemeinde- und Kreisebene taten den mehrheitlichen oberengadinischen Willen gegen die Silsersee-Nutzung verschiedentlich kund. Die Volksversammlung des Kreises Oberengadin vom 27. April 1919 in St.Moritz beispielsweise verabschiedete eine Resolution folgenden Wortlautes:

'Die allgemeine Volksversammlung, zu der vom Kreisamt ... aufgerufen wurde, beschliesst: 1) Jede Industrialisierung der Oberengadiner Seen ist gegenwärtig und bis nicht ein akuter Bedarf besteht, mit aller

Invektiven seines Gegenspielers ein. Die Argumentation wird dann zu einer zwischen Berufsständen und zu einer sehr explizit ökonomischen, da angebliche Gewinnsucht die Motive in allzudeutlicher Weise bestimmen. Es wird ein Duell angeboten, das unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel geführt werden soll: «Wenn Herr Dr.Meuli in seinem Artikel auch das Sprechzimmer des Arztes hineinzieht und unserem Stande Gewinnsucht vorwirft, als ob nicht jede ehrliche Arbeit auch ihren Lohn verdiente, so möchte ich ihm hier offen mitteilen, dass ich für meine Person von nun an sofort gratis Sprechstunden erteilen werde, sobald Herr Dr.Meuli sich zu gleichem verpflichtet, und dabei bin ich allein auf den Erwerb durch meinen Beruf angewiesen und nicht nebenbei noch wohlbestallter Agent irgend einer kapitalkräftigen Gesellschaft. Man verzeihe mir diese 'Retourkutsche'.» (Bernhard 1919:4)

49 Die St.Moritzer Gemeindeversammlung vom 14. März 1919, von 150 Stimmberechtigten besucht, «eine ... aussergewöhnliche Zahl», beschloss, sich einer Resolution des Verkehrsvereins vom 6. März anzuschliessen, und sprach einen Kredit von 5'000 Franken, mit dem die Behörde die Opposition gegen «die Industrialisierung des Silsersees» organisieren und wirksam machen sollten (vgl. fE, 18. März 1919). Die Gemeinde und die Bürger von Sils ihrerseits liessen sich in der Presse vernehmen, um den Vertrag, der sie mit dem Konsortium Meuli-Salis verband, bekanntzumachen: in Rundschreiben sollten die interessierten Kreise, d.h. das gesamte Engadin, in dem Sinn informiert werden, dass das Projekt durchaus zum allgemeinen öffentlichen Wohle beitragen könne und dass der Naturschutz von der Planung eingehend berücksichtigt worden sei (vgl. fE, 25. April 1919).

Energie zu bekämpfen. 2) Sie [die Volksversammlung?] lädt alle zuständigen Instanzen des Engadins, des Kantons und der Eidgenossenschaft ein, sich aller notwendigen Mittel zu bedienen, diese Gefahr zu verhindern.»⁵⁰

Dass über den rechtlichen Status einer solcher Versammlung in deren Verlauf selbst noch diskutiert werden musste, dass also nicht klar war, ob allfällige Abstimmungen anderen als blos konsultativen Charakter hatten und zu was sie beschlussfähig waren, mindert nicht deren soziale Bedeutung und ihre Wichtigkeit in der Entscheidungsfindung. Letzteres zeigt besonders das Beispiel einer Versammlung von 26 gewählten Gemeindevertretern des Kreises Oberengadin am 29. April 1919 in Samedan. Praktisch alle Delegierten waren beauftragt, endgültige negative Stellungnahmen abzugeben.⁵¹ An dieser Versammlung wurde die schwierige Position von Sils deutlich: Die Gemeinde hatte das Kreisamt um eine öffentliche Aussprache gebeten und signalisierte an der Versammlung, durch eine ganze Kommission vertreten, dass sie sehr an einer einvernehmlichen Lösung der grossen Frage interessiert sei. Von den Bergellern *mit einer Art Ultimatum* zu einem positiven Entscheid bezüglich der Wassernutzung innerhalb der nächsten vier Wochen aufgefordert und von den Engadinern immer wieder und aufs heftigste an die touristische Räson erinnert, wurde die geographische Lage von Sils zum Grund und zum Ausdruck seiner doppelten Verpflichtungen und Interessen.

Als Resultat dieser Versammlung beauftragte der Kreisrat nach Beratungen und auf Bitte der Gemeinde Sils das Kreisamt mit der Durchführung einer Abstimmung in den elf Oberengadiner Gemeinden und mit der Abfassung eines Rundschreibens (vgl. fE, 27. Juni und 1. Juli 1919). Die Behörden setzten also einiges in Gang und auch die privaten Stimmen blieben — dank Einsendungen an die Presse und dank Einsprachen gegen die Konzessionerteilung — weiterhin gut vernehmbar.⁵² 1921, als Peider Lansel ein Gelegenheitsgedicht an den Kampf gegen die *Industrialisierung* des Silsersees beisteuerte⁵³, war die Frage

- 50 Die romanische Version dieses Textes erschien am 29. April 1919 im Fögl d'Engiadina. Angenommen wurde die Resolution mit 122 gegen 28 (Silser?-) Stimmen, bei 20 - 30 Enthaltungen. Im Fögl d'Engiadina vom 6. Mai 1919 erschien ein von Dr.J.Poult unterzeichneter offener Brief, der als Beispiel für die Intensität und Dichte der Diskussion des Themas in der Presse dienen kann. Er bezog sich bei seiner Verteidigung naturschützerischer und touristischer Interessen mythisierend auf das freie Bauerntum Graubündens.
- 51 Bever hatte noch keinen formalen Entscheid gefällt, die Meinungen waren nach Angaben des Vertreters aber gemacht, und zwar gegen das Projekt. Der Vertreter Samedans sprach sich im Namen seiner Gemeinde ebenfalls gegen die Erteilung einer Konzession für die Nutzung der Silserseewasser zur Energieproduktion aus,

noch immer nicht entschieden. Die Mehrheit der oberengadinischen Bevölkerung hatte sich zwar auf verschiedene Weise — ausser den Versammlungen und den Konsultativabstimmungen wurde Ende 1921 auch eine Unterschriftensammlung durchgeführt⁵⁴ — gegen die Nutzung des Silsersees ausgesprochen, ihre Stellungnahmen waren aber insofern wirkungslos geblieben, als das Projekt eben (silser- und) bergellischerseits weiterhin verfolgt wurde.

Allerdings wurde es für einige Zeit stiller um die Pläne. Das ist teilweise dem Umstand zu verdanken, dass unterdessen die wirtschaftlichen Wunden des 1. Weltkrieges zu verheilen begannen und dass

- 52 Im Inseratenteil des Fögl d'Engiadina vom 24. Juni 1919 erschien eine grossformatige Bekanntmachung folgenden Inhalts: «Die Bevölkerung des Oberengadins sieht sich heute vor eine Entscheidung grösster Wichtigkeit gestellt wie es bis zum heutigen Tag vielleicht noch nie der Fall gewesen ist. Es handelt sich nämlich darum abzustimmen: ob es unser Wille ist, dass unsere Seen, die schönste Zierde unseres Bergtales, aufgegeben werden, damit ihr Wasser für elektrische Anlagen verwendet werden kann. Wir schlagen ein kräftiges: Nein vor, ausgehend von den folgenden Überlegungen: 1. Wir wohnen auf einem Stück Erde, von der ganzen Welt beneidet, das Naturschönheiten besitzt, ein exzellentes, von seinen Seen regliertes Klima, bewährte heilbringende Wasser, und durch diese Qualitäten ist unser Stück Erde zur ausserordentlichen Kurregion Europas, wenn nicht der Welt, bestimmt. Unsere Pflicht ist es folglich und unsere Auflage, dieses kulturelle Gut zu behalten, Eigentum der gesamten Menschheit, uns als unveräußerliches Erbe zu seinem vorgesehenen Ziel anvertraut. 2. Das Oberengadin, Kurort von Weltrang, bot bis heute etwa 10'000 Personen Verdienst. Mehr als 120 Millionen sind in seiner Hotellerie und dazugehörige Infrastrukturen investiert. Wahrhaft eine enorme Summe für unsere kleine Talschaft! Wahrscheinlich würde es die totale Zerstörung dieses Kapitals bedeuten, wenn die Schönheit der Landschaft zu stark beeinträchtigt würde, ... 3. Vor allem besteht keine absolute Notwendigkeit, die Ufer unserer Seen und den natürlichen Wasserlauf zu verändern. Der Kanton Graubünden allein verfügt über 636'000 PS. Mit gutem Willen kann man folglich genügend elektrische Energie zur Deckung der Bedürfnisse des Oberengadins und des Bergells (Bergellerbahn) besorgen, ohne die Schönheit und die Jungfräulichkeit des Bildes unserer Landschaft zu beeinträchtigen und ohne Gefahr zu laufen, durch die Industrialisierung unserer Seen auch in klimatischer und in hygienischer Hinsicht Schaden zu erleiden. 4. Wir wollen ausserdem mit Energie verhindern, dass aus unseren Wasserkräften ein simples Geschäft gemacht wird, ja ein Nebengeschäft, dass man die Wasser unserer majestätischen Berge ins Ausland exportiert und dass sich ausländisches Kapital auf unkontrollierbare Weise unserer natürlichen Schätze bemächtigt. Die Demütigungen, welche der traurige Gotthardvertrag über unser Land gebracht hat, sollen uns immer ein Warnzeichen sein. ... Wir wollen keine ökonomische Provinz des Auslandes werden. 5. Der Schweizerische Heimatschutz, der Schweizer Bund für Naturschutz, die Schweizer Gesellschaft für Kurorte und Mineralwasser, viele Engadiner, die fern ihrer geliebten Heimat leben, tausende und abertausende von Freunden, von Bewunderern unseres schönen Engadins, in der ganzen Welt verstreut, sie alle stehen zu uns und jubeln uns zu: Die schöne, einzigartige Landschaft des Engadins und der Zauber ihrer kristallinen Seen dürfen nicht berührt werden.»
- 53 Der damals in Genf wohnhafte Engadiner liess im Fögl d'Engiadina vom 11. November 1921 unter dem Titel «Laj da Segl. (Cunter l'uschidetta «industrialisaziun» del laj da Segl.)» ein Gedicht erscheinen. Für eine andere Probe engadinischer Poesie zum Thema vgl. fE, 29. November 1921
- 54 Zu diesem Zweck bediente man sich auch bestehender Organisationen, so beispielsweise der «Jungen Bündnerinnen», deren Mitglieder «mit den Formularen von Haus zu Haus [gehen], um Unterschriften zu sammeln.» (Vgl. fE, 22. November 1921)

ausserdem die Diskussion um die Zulassung der Automobile im Kanton die Öffentlichkeit beschäftigte. Dazu kommt, dass die Konzession von der Bündner Regierung immer noch nicht erteilt worden war, das Projekt also nicht kurz vor seiner Realisierung stand. Als 1928 in Italien ein Verbot des Elektrizitätsex- und -imports diskutiert wurde, sanken die Chancen der Konzessionserteilung weiter, da ja die im Bergell transformierte Energie zu einem guten Teil nach Italien ausgeführt worden wäre (vgl. fE, 27. März 1928).

Aber ab 1934 wurde die Silserseefrage wieder aktuell, zuerst allerdings auf eher unerwartete Weise: das Konsortium Salis-Meuli reichte nämlich bei der Kantonsregierung ein Begehren um Gutheissung der Konzession unter Verzicht auf die den Silsersee betreffenden Projektteile ein. Die Bergeller Kraftwerke hätten danach realisiert werden sollen, ohne den Silsersee als Reservoir zu nutzen. Dieser Plan löste die Reaktion der Bergeller Gemeinden und von Sils aus, hatte also eine Spaltung zwischen Konzessionsgemeinden und Konzessionären zur Folge. Sils fühlte sich übergangen und sah Einkünfte schwinden, mit denen man gerechnet hatte.⁵⁵ Am 27. Januar fand sich in der Presse eine Einsendung aus dem bergellischen Vicosoprano, die auf die geschlossene Meinung der Konzessionsgemeinden hinwies, die alle das Projekt in seiner Gesamtheit realisiert wissen wollten und deshalb verlangten, *«durch einen klipp und klaren Entscheid der Regierung von seinen «Wohltätern» Nat.-Rat Dr. Meuli und Ingenieur Salis endlich befreit»* zu werden: die kantonale Exekutive sollte das Konzessionsgesuch in seiner neuen Form ablehnen.

Entscheid und Nachspiele

Den Entscheid der Bündner Regierung vom 13. Februar 1934 konnte die Engadiner Post zwei Tage später bekanntgeben:

«Am Dienstag hat der Kleine Rat Graubünden seinen Entscheid in der Silsersee-Angelegenheit gefällt. Er lautet: «Das Gesuch um Genehmigung der Verträge zwischen den Gemeinden Stampa, Casaccia, Castasegna, Soglio, Vicosoprano, Bondo und Sils i.E. und dem Konsortium zur Verwertung der Silsersee—Bergeller-Wasserkräfte wurde in mehreren Sitzungen beraten und heute einstimmig abgewiesen.»»

Fast 13 Jahre waren also seit dem Datum der Eingabe des Gesuches

55 Ein offener Brief des Gemeindevorstandes Sils erschien in der Engadiner Post vom 30. Januar 1934, darin wird der Widerspruch zwischen Sils und dem Vertragspartner Meuli folgendermassen dargestellt: *«Bei dieser Campagne wissen wir sehr wohl, dass wir es mit einem starken Gegner zu tun haben, der über grosse Routine in der Anwendung und Auslegung von Gesetzesparagraphen und über eine langjährige Konzessionspraxis verfügt, während wir als Laien nur mit nackten Tatsachen unseren Standpunkt vertreten können.»*

am 2. Juli 1921 vergangen, bis die Kantonsregierung sich zu einem Entscheid hatte durchringen können.⁵⁶ Und noch immer war damit das Thema nicht abgeschlossen. Am 20. und am 24. Februar konnte Meuli auf den ersten Seiten der Engadiner Post seine Sicht der Dinge ausführlich darstellen, dem Kanton und den am Kraftwerk interessierten Gemeinden kleinere und grössere Fehler vorwerfen und einen Rekurs an das Bundesgericht und eventuell an den Bundesrat in Aussicht stellen. Am 29. März berichtete das selbe Blatt aber, dass die Gemeinde Sils aufgrund des Beschlusses einer Gemeindeversammlung nicht gegen den Entscheid der Regierung rekurrieren werde. Diese Sicht der Dinge versuchte der ehemalige Konzessionär Anton Meuli mit dem Hinweis zu korrigieren, dass ein Rekursrecht nicht den Gemeinden, sondern den Konzessionären zustehe und dass das Konsortium Salis-Meuli entsprechende Schritte auch tatsächlich unternommen habe. Weiter stellt der Brief einen der Gründe dar, welcher — ausser dem geplanten vorläufigen Verzicht des Konsortiums auf den Silsersee — die Bergeller Gemeinden und Sils auf einen negativen regierungsrätlichen Entscheid hatte hoffen lassen. *«Die Gesellschaft der Kraftwerke Brusio, deren Aktien bekanntlich mehrheitlich in italienischen Händen sich befinden»*, habe an Vicosoprano und von dort aus an alle Bergeller Gemeinden mit Ausnahme von Casaccia Entwürfe für den Abschluss neuer Konzessionsverträge gehen lassen. Das von Italien und vom Bergell aus betriebene *«Kesseltreiben gegen ... Salis und Meuli»* soll aus dieser Sicht auch den Zweck verfolgt haben, den regierungsrätlichen Beschluss ungünstig zu beeinflussen, um so Verträgen mit neuen Konzessionären den Weg zu ebnen. (Vgl. eP, 17. April 1934) Diese Darstellung konnte nun der Gemeindepräsident von Sils seinerseits nicht unbeantwortet lassen: Gian Fümm warf Meuli in der Engadiner Post vom 24. April 1934 vor, zwei unvereinbare Argumentationen anzuwenden (*«Hallo, Herr Nationalrat, was stimmt jetzt? Wohl das zweite, weil das erste zu ihren Ungunsten ausfiel!»*), wenn er der Gemeinde Sils vorhielt, nicht zu rekurrieren, ihr aber gleichzeitig ein Rekursrecht absprach, und wirtschaftliche Interessen mit persönlichen und politischen bis zur Verwechslung zu vermischen: *«Und nun, Herr Nationalrat, fahren Sie ruhig weiter in Ihrer Polemik und Korrespondenz. Sicher ist, dass Sie*

56 Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte das Bergell dann doch noch zu einer Nutzung seiner Wasserkraft zu Zwecken der Elektrizitätsproduktion kommen. Allerdings war dazu eine auswärtige Beteiligung erforderlich: *«Im Jahre 1955, als die Stadt Zürich beschloss, unsere reichen, seit Jahren brachliegenden Wasserkräfte mit einem Kostenaufwand von beinahe 200 Millionen Franken auszunutzen, läuteten alle Glocken des Tales. Nach langen Jahren konnte ein kleines, an der Peripherie unseres Vaterlandes lebendes Volk neuen Mut fassen und zuversichtlicher in die Zukunft blicken.»* (Stampa 1964:22)

in Sils für das Konsortium nichts mehr zu holen haben. Es ist dabei ganz gleichgültig, dass sie den Unterzeichneten weiter verunglimpfen, dass sie ihn gerne färben (möglichst rot) möchten, um die Affäre politisch auszuschlachten.» So sehr wünscht sich Fümm ein Ende der Diskussionen und der Affäre, dass er seinen Brief wie folgt schliesst: «Bekennen will ich, dass ich in den [Jahren?] 1919 bis 1921 für das Konsortium zur Verwertung des Silsersees eingestanden bin, und bekennen, dass ich heute, nach 13 Jahren, mich freue auf den Frühling an den unangetasteten Ufern unseres Silsersees.»

Ein juristisches Ende setzte auch das Bundesgerichtsurteil vom Januar 1936 den Streitigkeiten noch nicht (vgl. eP, 25. und 30. Januar 1936), als es zuerst die Beschwerde der Konzessionäre gegen den grossräumlichen Entscheid für Nichteintreten auf ihre Beschwerde gegen den regierungsräumlichen Entscheid ablehnte. Über die Beschwerde der Konzessionäre gegen den regierungsräumlichen Entscheid sollte noch einmal fünf Monate später in Lausanne ein endgültiger negativer Entscheid fallen.

Auch hier, anlässlich dieses letzten Versuches der Nutzung des Silsersees zur Produktion elektrischer Energie, nahm die Argumentation immer wieder die beiden Hauptthemen der Naturschönheit und der wirtschaftlichen Spezialisierung auf. Der Verweis auf die Oberengadiner Landschaft enthielt die ökonomische Begründung immer schon und berief sich — implizit meistens, gelegentlich aber auch explizit und als Verdeckung der ökonomischen Formulierungen — auf einen Begriff oder eine Vorstellung von Heimat: Die Erhaltung der Seen ist *für das Engadin ... Lebensfrage und Heimatfrage zugleich*. (Brügger et alii 1923:11)⁵⁷ So wie *Veränderungen rein geologisch-physikalischer Na-*

57 So gross war der Dissens, dass darob die Einschätzung der alpinen Natur überhaupt kontrovers wurde: Die Kraftwerkbefürworter behaupteten zwar nicht, die betroffenen Landschaften seien nicht schön, aber sie betonten einen Aspekt derselben, der von den Gegnern in diesem Zusammenhang nicht instrumentalisiert werden konnte, da ein Unwetter das Bergell heimgesucht hatte: «Denn so viel erscheint schon heute als Tatsache, dass die ganze Hochwasserbekämpfung im Bergell weit besser, billiger und rationeller in Verbindung mit dem immer noch zur Diskussion stehenden Kraftwerk durchzuführen wäre. Ästhetische Gründe dürfen heute nicht mehr massgebend sein, wo es gilt, eine ganze Talschaft vor verheerendem Unheil zu bewahren. Die grosse Frage an den Heimatschutz ist heute die: Was ist echterer und notwendigerer Heimatschutz? Der Schutz eines allerdings herrlichen Sees oder aber der Schutz einer nicht minder schönen Talschaft? Was ist eine vorübergehende Trübung des Sees, was einige kleine Rutschungen am Silsersee gegenüber den heutigen Verheerungen im Bergell?» (Barblan und Dedual 1927:69f) Die Unwetter vom 25. September 1927 und ihre im Bergell sichtbaren Folgen waren den Kraftwerkgegnern nicht in Bezug zum ausgebliebenen Kraftwerkbau zu setzen. Die Natur erschien ihnen nicht als Gefährdung, und schon gar nicht als eine, die durch das Fehlen der Anlagen zur Elektrizitätserzeugung mitverschuldet wäre: «Unverständlich ist bei dieser ungewöhnlich leidenschaftlich gehaltenen Auseinandersetzung die Verquickung der Bergeller Hochwasserkatastrophe mit der Frage des

tur das ästhetische Moment gar oft weitgehend beeinflussen können (Blumenthal 1924:129), so werden auch Heimatgefühl, Landschaftsbe trachtung und Wirtschaft nötigenfalls unauflöslich ineinander ver schränkt. Allerdings wurden die ökonomischen Absichten bisweilen auch bloss bei den Interessen der Gegner angesiedelt:

„...so hat die Schweiz binnen verbältnismässig kurzer Frist ihre Rolle als Natur- und Erholungsstätte ausgespielt. ... Man kann sich des Ein drucks nicht erwehren, dass in der Wertschätzung unserer Gewässerwelt eine höchst bedenkliche Auffassung Platz gegriffen hat, welche die reiche Ausschmückung unseres Landes mit Naturschönheiten nur noch geldwirtschaftlich bewertet, die Silberadern unserer Gebirgswelt, die reinen, kristallklar rubenden Seebecken bloss noch nach der Zahl der zu gewinnenden Kilowattstunden konjunktur- und börsenmässig ein oder abschätzt.“ (Gelpke 1926:16)

Ein in der Hotellerie aktiver Informant hat aber auch das Verhältnis zwischen Tourismusinteressen und Oberengadiner Landschaft auf einen ökonomischen Punkt gebracht:

„Wovor man immer Angst gehabt hatte, das war die Wasserkraft. Die Schönheiten der Natur waren die stillen Reserven, die Finanzquelle sogar, für den Tourismus. Die durften nicht versiegen. Heute würde man anders argumentieren, damals tat man es aus ökonomischen Gründen. Und das hat gewirkt. Man nahm finanzielle Opfer in Kauf, um die Haupterwerbsmöglichkeit nicht zu gefährden. Man verzichtete also auf Diversifizierungen oder behinderte sie sogar. Vor allem vor Kraftwerken hatte man Angst.“

Die «stillen Reserven» und die «Finanzquelle» wurden von den Hoteliers verteidigt, und dies wenn nötig auf aggressive Weise. Ein solches Vorgehen widersprach selbstverständlich nicht dem grossen Interesse der Tourismusbranche an der Elektrizität.

St. Moritzer Strom

Und dieses Interesse war nicht bloss eines von Konsumenten: Die elektrische Energie ist im Engadin auch auf positive Weise eng mit der Hotellerie verknüpft. So eng, dass jene dieser sogar ihre Einführung verdankt und dadurch einen Teil des Ruhmes ausmacht, mit dem die

Silsersee-Exportwerkes. So tief bedauerlich die schwere Heimsuchung des Alpental durch die entfesselten Elemente auch überall empfunden wird, so entschieden muss die Behauptung, wonach die Verschleppung der Konzessionerteilung den Umfang der Katastrophe vergrössert habe, als völlig haltlos zurückgewiesen werden. Es ist auch nicht der geringste organische Zusammenhang zwischen der Wasserverwüstung und der Kraftanlage nachzuweisen. Keinerlei Berührungs punkte sind hier namhaft zu machen, es sei denn die phantastische Idee der Überleitung von Hochwasserfluten aus dem Bergell in das Becken des Silsersees.“ (Gelpke (1928?):48f) (Vgl. auch Anonymus (1928?):52ff)

Pionierzeit der Hotellerie mündlich so gerne erinnert wird: *Johann Badrutt [der «Gründer» des Winter-Kurortes St.Moritz] hatte in den Siebzigerjahren im Kulm elektrisches Licht installieren lassen. Das muss eine Sensation gewesen sein, denn er musste auch ein kleines Elektrizitätswerk bauen. Das erste in der ganzen Schweiz war das!* Diese wichtige Anekdoten aus den Anfängen des engadinischen Tourismus, an deren Überlieferung verschiedene Informanten sich — wenn auch bloss aus zweiter Hand — gerne beteiligen, zeigt, wie vorurteilslos die touristischen Interessen sich der neuen Energiequelle zu bedienen wussten und dass sie dabei durchaus auch Eingriffe in die Landschaft in Kauf nahmen. Die waren (auch für das zweite von Badrutt, 1887 unten an der Innschlucht gebaute, von St.Moritz aus nicht sichtbare, Kraftwerk) zwar nie so bedeutend, wie eine Realisierung der Bergeller Pläne sie notwendig gemacht hätten. Aber auffälligerweise tangierten auch sie in den Ausbauphasen nach dem Zweiten Weltkrieg (vorher war Entsprechendes am Widerstand der betreffenden Gemeinden gescheitert!) nicht nur den St.Moritzer See, sondern auch die anderen Oberengadiner Gewässer. Hier und zum eigenen Vorteil war also möglich, was unter anderen Umständen den Bergeller Wünschen verwehrt worden war. Ab 1892 lieferte das ausgebaute Werk nicht mehr bloss dem Kulm-Hotel Strom, sondern auch der ganzen Gemeinde St.Moritz, und ab 1904 wurde auch Celerina ans Netz angeschlossen. Der rasch ansteigende Elektrizitätsbedarf hatte die Betreiber im selben Jahr mit dem EW Madulain einen Stromliefervertrag abschliessen lassen, der aber 1912 aufgelöst wurde, weil beide Partner die elektrische Versorgung des neu erstellten Suvrettahauses übernehmen wollten. Ein heftiger Wettbewerb um neue Kunden entstand, und die St.Moritzer gingen mit den Kraftwerken Brusio einen neuen Liefervertrag ein. Die Produktion und der Verkauf von elektrischer Energie war damit auch innerhalb des touristischen Oberengadins — und nicht mehr bloss mit einer benachbarten Region — zum Objekt eines Konflikts geworden. 1913 — mit Auslaufen des Konzessionsvertrages — übernahm die Gemeinde St.Moritz das Kraftwerk, welches während des Ersten Weltkrieges und in den Jahren danach in wirtschaftliche Schwierigkeiten kam. Ein Zusammenschluss der in verschiedenen Gemeinden bestehenden kleinen Elektrizitätswerke drängte sich auf, und deren Verkauf entweder an die Kraftwerke Brusio oder an die ins Engadin vorstossenden Bündner Kraftwerke schien nur noch eine Frage der Zeit zu sein. Gegen den bevorstehenden Zusammenschluss, den der St.Moritzer Gemeinderat mehrheitlich befürwortete (fE, 23. April 1920), regte sich ab 1920 in der Gemeinde und in Samedan Widerstand. Befürworter und Gegner bekämpften sich

mit Argumenten, welche unterschiedliche Vorstellungen der Beziehungen ihrer Gemeinde mit ihren Nachbarn und dem Kanton deutlich machten. Obwohl die stimmberechtigte Bevölkerung von St.Moritz einer Fusion zuerst einmal grundsätzlich zugestimmt hatte (vgl.fE, 27. April 1920), kam es nie zu einer solchen, denn in einer weiteren Gemeindeabstimmung wurde, wie in Samedan, 1923 die Fusion endgültig abgelehnt. Nur die Werke der Gemeinden Silvaplana, Pontresina und Madulain gingen schliesslich geschlossen in den Besitz der Bündner Kraftwerke über. Auch wegen seiner isolierten Stellung erwiesen sich nun die Kapazitäten des Elektrizitätswerkes von St.Moritz bald als zu klein, und nach einer kurzen Planungs- und Bauphase wurde im Oktober 1932 die neue, ebenfalls unten an der Innschlucht erstellte Anlage 'Islas' ans Netz angeschlossen.

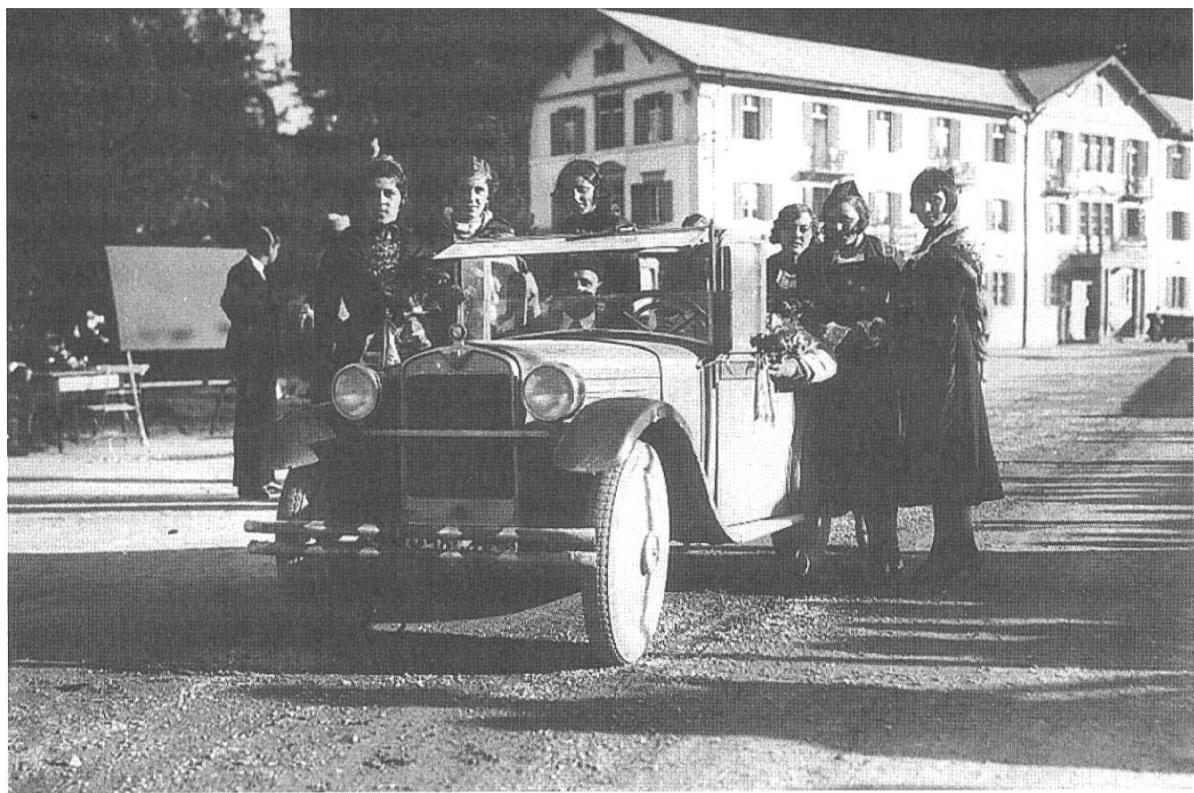
«Ausgerechnet im selbigen Saale, wo am 15. Juli 1879 zur grossen Freude des Besitzers und seiner Gäste die erste elektrische Lampe in der ganzen Schweiz brannte, strahlte uns ein derart reiches Lichtarrangement entgegen, dass wir uns der grossen Entwicklung der Lichttechnik in den letzten fünfzig Jahren vollauf bewusst werden mussten. Und was des Hauses Küche und Keller zu bieten vermochten, stand in vollem Einklange mit dem grossen Freudentag und belegt aufs neue den guten Namen des Badrutt'schen Unternehmens.»

So beschrieb die Engadiner Post am 20. Dezember 1932 das Bankett zur Einweihung der neuen Anlage, die nicht zufälligerweise in einem Hotel gefeiert wurde.

Inmitten von vielfältigen externen Abhängigkeiten — die von den Hotelgästen und, besonders in Krisenzeiten, von auswärtigen Finanzquellen — versuchte St.Moritz also seine Eigenständigkeit zu bewahren oder, was zutreffender ist, überhaupt erst herzustellen. Verteidigt hatte die Gemeinde gleichzeitig ihren Status als Touristenort (indem sie die Bergeller Elektrifizierungspläne durchkreuzte) und ihre (elektrische) Eigenständigkeit (indem sie sich die Mittel gab, mindestens einen Teil der benötigten Energie selbst zu erzeugen).

Die engadinische Eigenständigkeit (nicht Selbständigkeit!) hatte aber nicht nur wirtschaftliche Aspekte; in umfassendem und in speziellem Sinn kulturelle Bereiche bilden einen weiteren wichtigen Teil dieser Eigenständigkeit. Das Sprechen über diese engadinische Kultur meint die (wechselhafte, aber als durchaus kontinuierlich verstandene) hiesige Normalität, die es meist nicht näher zu bestimmen gilt, da sie ja offensichtlich war und ist. Die kulturelle Spezifität des Engadins konnte sich aber bei Gelegenheit und in dafür vorgesehenen Formen auf eine gewollt explizite Art darstellen. Das (Ober-)Engadin leistete sich beispielsweise als erste Region der Schweiz ein eigenes Museum;

die lokale Historie — auch ihre exportierten Teile, die mehr oder weniger überzuckert dargestellten Auswanderungswellen — und die romanische Sprache wurden, zusammen mit der Hotellerie, verbal auf eine Weise in den Rahmen der umgebenden Natur und ihrer Herrlichkeiten gestellt, die keine Zweifel darüber aufkommen liess, dass das Engadin dank seinen Besonderheiten in besonderem Mass als Heimat taugt. Es ist eine Heimat, welcher die Fremden, die Hotelgäste, wichtiger Bestandteil sind — auch wenn die in den Bildern von der Heimat meistens nicht als reale soziale Akteure, sondern allenfalls als Staffage präsent sind. Als wertvolle Staffage allerdings, denn mit der Qualität der Gäste vergrössert sich die Qualität der Heimat Oberengadin. Die Namen berühmter Hotelgäste werden erinnert, mit der Landschaft assoziiert — besonders deutlich im Fall von Nietzsche — , mit bestimmten Dörfern und sogar mit einzelnen Hotels. Die berühmten Personen, die sich in St.Moritz und im Oberengadin trafen, kamen hierher, weil die Gegend berühmt war, und vermehrten gleichzeitig deren strahlendes Bild. Im Schatten dieser Strahlung spielte sich ein lokaler Alltag ab, der im Sog der touristischen Voraussetzungen funktionierte, manchmal auch in Versuchen zur Abgrenzung von ihnen. Dieser heimatliche Alltag soll in den zwei nächsten Kapiteln beleuchtet werden. Die dörfliche und regionale Politik einerseits und in einem engen Verständnis kulturelle Aspekte andererseits sind die Themen der folgenden Abschnitte, welche wiederum hauptsächlich an Auseinandersetzungen der Zwischenkriegszeit interessiert sind, da solche besonders gut im Gedächtnis der Zeitgenossen haften blieben und da man sich von ihnen besonders erhellende Zugänge zur wechselhaften Normalität versprechen darf.



Engadinerinnen in Tracht und ein Automobil (Archiv Engadin Press AG, Samedan).



Die im Bau befindliche Nordeinfahrt des 1903 eröffneten Albula-Bahntunnels (Archiv Engadin Press AG, Samedan).