

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 46 (1971)
Heft: 2

Artikel: St. Moritz-Bahnhof
Autor: Hammer, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1080093>

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: 09.01.2026

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

St. Moritz-Bahnhof

«Alles aussteigen!» Der Ruf ist überflüssig. Keiner sitzt im Zug, der nicht seit Minuten lauerte, St. Moritz zu erblicken, und der nicht wusste, dass über St. Moritz nichts hinausgeht. In jeder Beziehung!

Weil sich St. Moritz durch eine aus seiner Geschichte gehäkelten Fama noch immer als Hort von — angeblichem — Snobismus, Adel, Reichtum und Exklusiv-Sport darstellt, ist auch der Bahnhof etwas Kostbar-Besonderes. Nicht dass dieses Gebäude dem Geniestreich eines Kopfes à la Corbusier entsprungen wäre! Doch schon seine wundersame Lage lässt seine Umrisse leicht übersehen. Links schickt sich der Inn zu einem kleinen, pläsierten Fällchen an, tief genug, um eine bange Klamm anzudeuten — für die Gäste.

Rechts erhebt sich der Steilhang zu «Carlton» und «Kulm», zwei der «Big Four»-Hotels, die St. Moritz Weltruhm erwarben. Majestätisch wartet die Riege der Gepäckträger. Hier entsteht kein Buhlen um die Ankömmlinge. Jeder Gast ist avisiert, zumal in der Wintersaison, und jeder wird auf der Schildmütze eines Porteurs den Namen seiner Herberge entziffern. Wer sich unangemeldet heraufwagt, ist selber schuld, wenn er kein Bett findet.

Fünfmal am Tag paradiert die Kavalade der Empfangsautos und Taxis in elegantem Bogen vor der Westseite des Bahnhofs. Ohne Vorschrift findet jeder Chauffeur seinen Platz, regiert doch gerade in Dienstleistungsberufen ein starkes Bedürfnis nach Hierarchie, von der Hotelküche bis an die Reception. Neben Luxuskarossen der Grosshotels harren die VW-Busse des «Massentourismus», nämlich von Hotels, die nach Krieg und folgender Flaute den Anschluss nicht fanden und, veraltet und ein bisschen verwahrlost wie sie waren, billig an internationale Reise-Gesellschaften verkauft wurden. Ihnen macht es nichts aus, für niedrige Preise vier oder sechs Personen in einen Raum zu logieren, den in den Vorzeiten der

Exklusivität höchstens ein distinguiertes Paar bewohnte.

Klassenlose Gesellschaft

Der Bahnhof St. Moritz hat einen Turm. Ihn ziert eine Uhr, Messerin der Zeit des Tages, des Urlaubs, von Ankunft und Abreise. Eine Menge Leute bewohnt diesen Bahnhof, unter dessen Dächern nicht nur jene Schicht von Menschen an- und abreist, die die anderen Schichten als «gehoben» verehren, sondern Tausende unberühmte Zeitgenossen, die den Schah oder Herbert von Karajan auch nur von Illustrierten und Schallplatten her kennen.

Huscht dann die zierliche pelzvermummte Person der Kaiserin Dibah leibhaftig über Bahnsteig 1, wo alle Züge nach Chur—Zürich—Basel—Paris—Hamburg—Stockholm starten, so erkennt niemand sie! Ein dreijähriges Bürschlein rennt ihr in die Seite. Beherrscht rümpft sie nicht einmal die Nase. Die Gesichtszüge ihrer Begleitdamen drohen für eine Sekunde zu entgleisen. Doch es ist nichts geschehen, Majestät lächelt!

Auch wenn der Maestro und «Figaro» aller Dirigenten kommt, beachten ihn im Gedränge nur seine beiden Töchterchen, Isabell und Arabella, die ihn — Gott weiss, wie lang — ersehnten, seitdem er das letzte Mal hier weilte. Ist es der Zusammenklang von makelloser Schönheit der Natur mit einer Klientel, die — sonst sehr standesbewusst — dieser Bahnhof in eine klassenlose Gesellschaft auflöst, was ihn mit dem Flair von Einmaligkeit erfüllt?

Die Männer, die hier arbeiten, bilden auch unter sich weder Klassen noch Rassen. Sie sind wie Freunde, tun ihr Tagwerk am elektrischen Schaltbrett in der Zentrale so kollegial wie draussen auf vereisten Gleisen, über die zu rangieren, Züge zu trennen, Wagen zu kuppeln, bei minus 20 Grad kein Spass ist. Sie bilden ein Korps bis zum Büfett und zum Kiosk, der alle Zeitungen des Kontinents und drei amerikanische offeriert. Am Kurort des «Kapitalismus» liegt ebenso das

treudeutsch-fanatische «konkret» mit marxistischem Sex auf dem Titel da wie der Zürcher «Blick» und «The Times».

«Hier wird alles verlangt», sagt die Verkäuferin. Dieser Bahnhof wirkt versöhnend. Hier fühlen sich der Tiroler Porteur aus Meran und der italienische Fensterputzer aus Bozen als Landsleute. Hier bekommt niemand nationale oder soziale Komplexe. Permanente Tuchfühlung mit Prominenz aus Politik, Sport, Kunst, Literatur macht sogar die Kinder immun gegen Götzendienst am äusseren Erfolg.

«Lueg, dem Sachs sine!» Ohne Erregung stösst die Dreizehnjährige ihre Freundin an und nickt lässig zu einer blonden Dame hin, die ihr Auto besteigt. «Wer?» «No dia, was vor d'r Wiännacht g'hürate hät, dia was im Palace wohnt.» «Aha», mault die andere faul.

Da die Rätromanen seit dem Wiener Kongress und dem Verlust ihrer Veltliner Sonnenterrasse keine Kolonie mehr zur Ausbeutung errangen, locken sie über diesen Bahnhof Gäste aus aller Welt in ihr Tal. Sie reisen gern zur freiwilligen «Ausbeutung» an. Neben Landschaft, kultivierter Gastronomie, Sport zieht sie noch etwas an: Toleranz und Individualismus der Einheimischen!

Die Bahnhofs-Arbeiter reden in mindestens vier Sprachen: ober- und unterengadinisch sowie italienisch in doppelter Dialekt-Sosse, als Bergeller oder Puschlaver Idiom. Jeder redet, wie er gewohnt ist. Und jeder andere versteht ihn. Die Sprache erzieht zu Individualismus und Toleranz, und sie bildet Charaktere.

Der Vorstand und seine Vertreter sprechen — selbstverständlich — alle Kultursprachen des mittleren Europa einschliesslich englisch, vielleicht ausser ungarisch. Doch zu ihrer originalen, ausserdienstlichen Menschlichkeit reifen sie heran, wenn sie ihre Heimatdialekte gebrauchen. Jeder darf hier bleiben, wer er ist. Und soll's sogar sein, damit er auch werde, was er wirklich ist und kein angepasster, katzbuckelnder Komplexträger.

Individualismus trägt Schuld daran, wenn die Gleise des Welt-Bahnhofs nicht parallel laufen wie Soldaten eines marschierenden Regiments, sondern dass sich in einem unsymmetrischen Spitzwinkel der dritte Perron von seinen Genossen abzweigt, indigniert gleichsam, ein wenig schmolend. Auch ein anderer Wagenpark verrät die frühere Eigenständigkeit: die Bernina-Bahn, später mit der Rhätischen Bahn verschmolzen, hat ihren eigenen Kopf; nicht einmal beim Rangieren mag sie die Gleise ihrer grösseren Schwester benutzen.

Sie ist Europas höchste Bahn, und seine kunstreichste. Obwohl sie keine Schnellzüge führt, verkehrt sie mit einer Noblesse, dass mächtigere Züge sich verstecken können. Auf ihr strömen alle Sportler, die in einer halben Stunde auf Diavolezza oder Lagalb gelangen, ans weisse Ziel.

Berühmter freilich ist die «RhB» (Rhätische Bahn) nach Chur. Sie hat rote Speisewagen mit Kellnern, die noch in fernen Ländern berüht sind.

Sie rattert über schwindelnde Brücken, senkt sich um 1200 Meter hinab und verbindet das entlegene Hochtal mit der Welt. Auch in der Ära des Autos ist sie nicht überholt, obwohl man mit dem Wagen rascher in die Kantonshauptstadt gelangt. Aber was dann, wenn der Julier verschneit ist? Wenn selbst dicke Schneefräsen die sulzigen Schneemassen nicht mehr aufpflügen können?

Arrivée

St. Moritz ist Endstation, und zwar in technischer, sportlicher, sozialer Hinsicht! Heute brüten über dem Bahnhof tintenblaue Horizonte. Als goldene Kugel wälzt sich die Sonne darüber und lacht in den See. «Uossa vegnan els!» (Heute kommen sie). Der Hilfstträger meint die Saison-Gäste. Ab Ende Januar strömen täglich neue herbei. Signale blinken auf und ein Zweijähriges kräht: «Binka, binka!» Hart wie im Kloster zum Mittagsgebet schlägt die Glocke zweimal: der Zug hat Celerina verlassen! Rote Katzenaugen blaken am Autoübergang.

«Gott sei Dank!» grunzt ein Chauffeur, der heute dreimal vergeblich hier war, um angesagte Gäste zu holen. «Das ist der letzte von Chur. Wenn sie mit dem nicht kommen...» Keine Sorge! Da sind sie schon. Donnernd zischt die Maschine namens «St. Moritz» ein. Gewimmel, Geschrei, Geschimpfe, Geküsse wie in Mailand oder München. Ein Filmstar umfängt seine..., was ist sie ihm im Moment? Vielleicht sind sie heimlich getraut. Dazwischen rollen Karren mit Milchkannen. Postwägelchen manövrieren stachlige Skier in den Gepäckraum. «Attenziun!» ruft der Fahrer.

Die weisshaarige Gestalt am Kiosk ist doch nicht? Doch, der abgesetzte deut-

sche Minister, vor einem halben Jahr noch in jeder Illustrierten! Daneben der Professor aus Berlin, der mit preussischer Zungenschärfe ein Taxi herbeischarrt, ist engagierter links-extremer Sprecher der APO, der seit Jahren hier eine teure Ferienwohnung besitzt. Kapitalismus für die Ferien tut gut.

«Früher hatten wir noch die Prinzen, Könige und Kaiser», seufzt die Frau im Kiosk. «Dann kam wenigstens die Soraya. Die geht jetzt nach Gstaad. Das wird eine Konkurrenz für St. Moritz.»

«Konkurrenz?» Gutmütig lacht der Vorstand. «Gstaad? Hat es einen Bahnhof?» Wolfgang Hammer

Rucksack und Filzhosen

Wahrscheinlich könnten die meisten Leser beim Anblick nebenstehender Photographie einer Legende entraten und auch die folgenden drei Bildseiten dürften ihnen nicht allzuvielen Rätseln aufgeben. Ganz gewiss zeigen sie einen Markt in einem sogenannten unterentwickelten Land, das noch hauptsächlich Agrarerzeugnisse herstellt. Man sehe sich nur die Kleider an: zwar warm, aber die Mode der letzten zehn Jahre ist an ihnen ohne Spur vorbeigegangen. Die meisten Männer tragen Rucksäcke. Der Rücken ist noch wichtigstes Transportmittel. Von modernen Verkaufsmethoden ist nichts auszumachen. Die Ware liegt in gewöhnlichen Kartonschachteln, die Preisschilder sind von Hand geschrieben.

Aber sieht man nicht auf einem der Bilder einen neuen Lieferwagen? Und die Bäuerin davor verkauft die Hühner aus modernen Plastikkäfigen! – Die Unzahl der Rucksäcke liessen einen ja schon stutzig werden: das könnte in der Schweiz sein, diese Bilder wurden sicherlich in unserem Lande aufgenommen!

Doch ist die Schweiz nun wahrhaftig kein Entwicklungsland. Die Mode lässt sich aus dem Gesicht unseres Landes nicht wegdenken, moderne Einkaufszentren und Laden-Ketten gibt es immer mehr und öffentliche Verkehrsmittel sind auch nicht gerade eine Seltenheit. Trotzdem sind unsere Bilder wahr. Aber sie zeigen eine Minderheit, die an ihrem Viehmarkt und Kuhhandel ebenso stark festhält wie an Rucksack und Filzhosen. Eine Minderheit, deren Integrierung in die moderne Konsumgesellschaft nie gänzlich vollzogen werden kann, weil sie sich in vielen Teilen noch selbst versorgt und ihr Reichtum nicht im Einkommen, sondern in ihrer Habe besteht, und weil es für sie eben noch Märkte gibt, Fachmessen gewissermassen, wo sie sich mit dem Notwendigen eindeckt.

Urs Ledergerber

Die folgenden Bildseiten zeigen eine solche Fachmesse, den Herbstmarkt in Langnau im Emmenthal.

(Photos: Ernst und Margrit Baumann Bern)