Rezensionen

Autor(en): **Salis, Katharina von / Roth, Prisca**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): **- (2010)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

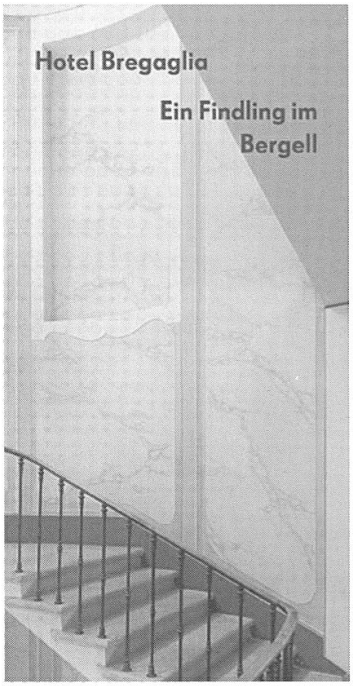
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rezensionen

Hotel Bregaglia

Isabelle Rucki und Stefan Keller (Hrsg). Hotel Bregaglia. Ein Findling im Bergell. Verlag hier+jetzt, Baden, 2009. 172 Seiten, zahlreiche Abbildungen. ISBN 978-3-03919-129-1.



Ein neues, schönes Buch über ein altes, grosses, aber abgelegen liegendes Hotel verdient ein kleines Fest als Vernissage. Und bekam das auch, kurz bevor das Hotel, das jeweils ab Juni für Gäste offen ist, für den Winter wieder geschlossen werden sollte. So waren denn alle Parkplätze in Promontogno voll, lange bevor an einem Samstag Nachmittag im Oktober 2009 die Vernissage des Buches «Hotel Bregaglia. Ein Findling im Bergell» hinter dem darin gefeierten Hotel sattfinden sollte. Die Festbänke waren schnell besetzt, und wenn alle Gäste nur aus dem Bergell angereist wären, hätten über 13% der Bevölkerung am festlichen Anlass teilgenommen. Die Gäste kamen jedoch, wie die Autoren und Autorinnen, auch aus dem Engadin und dem Norden und dem Süden. Durch das Programm führte Stefan Keller. Er wechselte, wie nach ihm auch andere Redner und Rednerinnen, elegant zwischen Italienisch und Deutsch, was von den Anwesenden sehr geschätzt wurde. Rosita Fasciati, die Präsidentin der Società Culturale di Bregaglia, erinnerte in ihrer Grussadresse auch an die gute alte Zeit, als man aus dem halben Tal anreiste, um am Samstag Abend im Hotel das Tanzbein zu schwingen. Georg Jäger erzählte, als ehemaliger Leiter des Instituts für Kulturforschung Graubünden ikg in Chur, das die Entstehung des Buches unterstützt hat, über die Entwicklung des Buchprojektes und dankte dem AutorInnenteam und den vielen weiteren Beteiligten. Isabelle Rucki, die Mitherausgeberin und freiberuflich als Kunsthistorikerin tätig, erinnerte an das Hotelsterben der letzten Jahrzehnte. Sie hob die ehemalige Wichtigkeit des Ortes Promontogno für den Transitverkehr durch das Bergell hervor, die Rolle des Hotels als Absteige während der Anfahrt aus Norditalien ins Oberengadin. Das noble Publikum verbrachte hier aber auch wochenlange Ferien. Nach und nach genügte aber der gebotene Comfort immer weniger, und mit dem Aufkommen des motorisierten Personenverkehrs verlor der Ort an Relevanz. Der achtköpfige grenzübergreifende Männerchor «Voci della Bregaglia»

umrahmte die Veranstaltung draussen und drinnen musikalisch äusserst facettenreich. Das weitere Programm war sehr vielseitig, stand doch noch viel Genüssliches bevor: Apéro mit gebratenen Kastanien, verschiedenste Führungen durch und um das Hotel, ein theatralischer Apéro, ein Nachtessen «Bacaria bregagliotta» – der legendären Metzgete – an einer Table d'hôte, gefolgt von Musik und Tanz. Und da am Sonntag dann noch die kastanienerntezeitliche gastronomische Wanderung der Pro Bregaglia folgte, waren auch sämtliche Betten in der näheren Umgebung voll. Fast wie einst.

«Kennen Sie das Bergell»? Diese Frage stellt im ersten Kapitel die aus Soglio stammende, freischaffende Historikerin Prisca Roth und verspricht darin «Eine Akklimatisation ans Tal». Auch für Bergell-versierte Gäste und Einheimische steht da allerlei, das sie noch nicht wussten oder wissen konnten, weil es vorher noch niemand untersucht hatte. Isabelle Rucki, die zum Thema «Das Hotel in den Alpen» promoviert hat, beschreibt «Architektur und Dekor» des Hotels, eines Grossbaus vor dem Dorf als ein Musterbeispiel des Eklektizismus, einem Schlosshotel mit Rauminszenierung auf hohem Niveau.

Lange war nicht klar, wer der Architekt des Hotels war. Die in Chur lebende Puschlaver Kantonsschullehrerin und Politikerin Silva Semadeni und der Unterengadiner Journalist Ruedi Bruderer haben das Rätsel endlich definitv gelöst: Giovanni Sottovia. Dieser war damals ein sehr gefragter und angesagter italienischer Architekt. Er baute Hotels in fast ganz Südbünden: in Sils-Maria das Hotel Edelweiss (1875), in Silvaplana das Da la Posta (1866 – 1877), in Champfèr den Julierhof (1869), in St. Moritz das Hotel Bellevue (1874), in Pontresina das Hotel Roseg (1871) und in Samedan den Engadinerhof (1871). Poschiavo verdankt ihm die Spaniola-Häuser, Zuoz das Kurhotel Concordia (1876), Scuol das Hotel Quellenhof (1875) und der Berninapass das Albergo Ospizio (1867). Die meisten dieser oft umfangreichen Bauten sind keine Hotels mehr, wurden stark umgebaut oder inzwischen ganz abgerissen und als Zweitwohnungsburgen wiedergeboren.

Stefan Keller, Gastronom, Journalist und Weinproduzent, bewohnt zeitweise die Remisa im Hotel Bregaglia und erzählt im Kapitel «Bis zum bitteren Ende» die Scartazzini-Saga. Da ist die Geschichte von Teodoro Scartazzini, dem kühnen Unternehmer, der das Hotel 1877 erbauen liess, der später aber das Tal angesichts eines drohenden Bankrotts verliess. Dank lückenhafter Überlieferung kann Stefan Keller auch herrlichen «Freiraum für Fantasien» bieten, wenn er über «Das Leben im Hotel» schreibt.

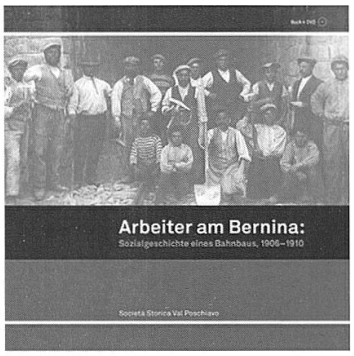
Konkreter porträtiert er im Kapitel «Adriano Previtalis Refugium» gekonnt lebendig den heutigen Betreiber des Hotels. Die freie Publizistin und Kuratorin Cordula Seger lebt in St. Moritz und steuert Gedanken zu «Transithotels. Im Zwischenraum der Reise» bei, dabei auch Vergleiche zu nahen Hotels mit ähnlichen Funktionen in ähnlichen Lagen ziehend. Auch der Löwen in Mulegns, an der Julierpasstrasse, und das Kurhaus in Bergün an der Albulapasstrasse waren als Transithotel gedacht. Sie probierten nach dem Aufkommen des Autos und später dem Bau neuer Alpentunnels auf Kur- und Ferienbetrieb umzustellen, was sich beiderorts als eher schwierig herausstellte.
Zwischen den einzelnen Kapiteln, welche das Hotel und Verwandtes thematisieren, zieht die Hotelgeschichte als vier Abschnitte «Aus dem Hotelarchiv I–IV» vorbei. Verfasst hat diese Kapitel Florian Hitz, Historiker aus dem Prättigau und Mitarbeiter am ikg in Chur. Da geht es zuerst um die Bau- und Besitzergeschichte. Wie das Angebot mit der Infrastruktur zusammenpasste, geht aus den weiteren Ausführungen hervor. Wie die Gäste darauf reagierten, wer sie waren und wie sich die Klientel mit der Zeit veränderte, folgt. Der Blick ins letzte Kapitel von Hitz lässt sicher vielen LeserInnen einen leichten Schauer über den Rücken ziehen. Da wird über allerlei nicht realisierte Projekte berichtet. Einerseits über solche, die bereits kurz nach dem Bau des Hotels diskutiert wurden. Andererseits zeigt der Autor aber auch Skizzen aus der Zeit der Hochkonjunktur, als 1972 ein «Kurhaus Bergell« mit 200 Plätzen und im Jahr danach eine siebenstöckige «Residenza Badile» mit 68 Wohnungen geplant waren. Ein aus heutiger Sicht allzu grosses Altersheim im bestehenden Bau scheiterte glücklicherweise an den Investitionen für eine Heizung. Dem Schlusssatz ist nichts beizufügen: «Beim Rückblick auf all die erwähnten Projekte drängt sich die Einsicht auf: So oft man das Hotel Bregaglia (bis zur Unkenntlichkeit) verändern, erweitern, aufwerten wollte, weil es nicht rentierte, so oft liess man dies aus Rentabilitätsüberlegungen dann doch sein. Gerade weil der Betrieb nie sehr rentabel war, ist so viel von der ursprünglichen Gestalt des Baus erhalten geblieben».
Zum Abschluss kommt durch Stefan Keller auch noch Adriano Previtali, der heutige Besitzer des Hotels Bregaglia zu Wort. Er lebt im Winter in zwei Welten: dem hellen St. Moritz, wo er im Elternhaus, dem Veltlinerkeller, am Herd steht, und dem sonnenlosen Promontogno, wo er sich zu Hause fühlt. Zu den immer wieder auftauchenden Gerüchtevarianten, dass das Hotel geschlossen, umgebaut oder verkauft werden soll, meint er: «Das

war nie unsere Absicht, weder zu schliessen noch zu verkaufen. Es scheint, dass wir immer die Letzten sind, die davon hören ...» Der Architekturfotograf Heinrich Helfenstein hat die aktuellen Bilder beigetragen, viele alte Bilder wurden gesucht, gefunden und ansprechend eingefügt. Ausklappbare Tafeln illustrieren das Beschriebene fotografisch und zeichnerisch herrlich, reichlich und gediegen. Zum Lesen im Bett ist damit das Buch aber eher wenig geeignet. Im trockenen Klima des Oberengadins verbog sich der Deckel des schlanken, edlen, keine 18 cm breiten Werkes nach ein paar Wochen. So wird man gerne einen Ort für das Buch finden, wo es gepresst wird – mit seinen 42.5 cm Höhe findet es kaum Platz bei handelsüblichen Büchern, macht sich aber gut zwischen den gleich hohen Bundesordnern. Dort überrascht es dann, seinem Titel entsprechend, als Findling.

Katharina von Salis

Arbeiter am Bernina

Andrea Tognina. Arbeiter am Bernina: Sozialgeschichte eines Bahnbaus, 1906–1910. Mit Beiträgen von Véronique Schegg und Ruedi Bruderer. Hrsg. Società Storica Val Poschiavo. (Collana di storia poschiavina; 6). Desertina Verlag, Chur, 2010. 151 S., 55 Fotos sowie DVD: Knochenarbeit am Bernina, ein Film von Ruedi Bruderer (Hrsg.: Televisiun Rumantscha RTR-SRG SSR idée suisse). ISBN 978-3-85637-392-4.



«It's beautiful, look at the mountains, the lakes … where ist the glacier Morteratsch? And these bridges and the tunnels … look at this view … it's wonderful.»
So oder ähnlich tönt es auf Englisch, Japanisch, Deutsch, Italienisch im Zugsabteil der Berninabahn, die die Touristen von St. Moritz in einer 2½-stündigen Fahrt nach Tirano (Italien) bringt. Die Begeisterung der Zugsreisenden gilt der Natur – den imposanten Bergen, den alpinen Seen, den wilden Schluchten – sowie der Technik, welche die Überwindung von über 1300 Meter Höhendifferenz und schier unpassierbaren Stellen überhaupt ermöglichte. Kein Erschaudern beim Gedanken an die mühselige, schwere und gefährliche Arbeit, die die Bahnarbeiter bei der Erstellung dieser Zugslinie auf sich nahmen?
Bis heute sind unzählige Publikationen zur Berninabahn erschienen und daraus erfahren wir einiges vor allem über die Technik, die Kunstbauten, die Linienführung, die Auftraggeber. Minuziöse Pläne werden dargestellt, Steigungen berechnet, die Initianten gelobt. Doch: Wer setzte die auf Papier gebrachten Ideen der Ingenieure in der Landschaft um? Wer liess schlussendlich die Berninabahn, die 2008 ins UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen wurde, entstehen?
Der Puschlaver Historiker und Journalist Andrea Tognina hat mit seiner Publikation «Arbeiter am Bernina: Sozialgeschichte eines Bahnbaus, 1906–1910» eben diese Forschungslücke gefüllt und zum ersten Mal das Interesse auf die Arbeiter, deren Herkunft, Arbeitsbedingungen und Organisation gerichtet.

Wo sind sie, die Arbeiter?

Zahlreiche Fotografen bereisten während der Bauarbeiten und kurz nach der Fertigstellung der Zugslinie die Berninaregion. Für ihre Fotoreportagen richteten sie ihre Objektive ausschliesslich

auf die überwältigende Landschaft und die Wunder der Technik. Keine Baracken, keine Arbeiter, Maultiere und Karren, keine Baugerüste und keine Arbeitsgeräte bekommt der Betrachter zu sehen. Offensichtlich dachte man schon damals in erster Linie an das zukünftige Publikum, an den Tourismus, der schon bald die Berninalinie in Beschlag nehmen sollte. Es ist einem einheimischen Laienfotografen, Francesco Olgiati (1871–1943), zu verdanken, dass die Baustellen der Berninabahn fotografisch dennoch dokumentiert wurden. Er schilderte in wahrhaftigen Reportagen, was sich entlang der Bahnlinie zutrug, indem er über Jahre hinweg das Tal kreuz und quer durchlief und mit der Neugier und Ausdauer eines Chronisten die Arbeiter und deren Umgebung aufnahm. Nebst den Fotografien des Genfer Ingenieurs René Correvon (1877–1959) bebildern Olgiatis Fotos auf eindrucksvolle Weise diese Publikation.
Als Ergänzung zum bildlichen Material dienten der Recherche zu diesem Buch vor allem das Archiv der Rhätischen Bahn, die Gemeindearchive im Puschlav und dem Oberengadin sowie Zeitungsartikel aus der schweizerischen und der italienischen Regionalpresse. Die Stimme der Arbeiter hingegen fehlt fast gänzlich. Die Werktätigen hinterliessen nur ganz wenige schriftliche Zeugnisse: zwei Leserbriefe und einige Aussagen in den Unfallprotokollen.

«Minatori e Manovali per Galleria trovano subito buon lavoro»

Als 1906 die Konzessionen für die Berninabahn und die Forze Motrici – das Elektrizitätswerk, das gleichzeitig zur Bahn gebaut wurde, um diese mit Strom zu versorgen – sowie die Finanzierung, die Unterstützung der Gemeinden und die Auftragnehmer endlich geklärt waren, begann die Rekrutierung der Arbeiter. Durch Inserate in der lokalen Presse aber vor allem durch Mundpropaganda – nicht zu vergessen, dass im Oberengadin der Hotelbau boomte und viele tausende italienische Arbeiter als Maurer, Steinmetze, Handlanger, Pflastersteinleger etc. dort saisonal tätig waren – meldeten sich die Arbeiter direkt bei der für den Berninabahnbau zuständigen Firma Alb. Buss & Cie. Über die Gesamtzahl der Arbeiter an diesem Projekt kann heute nur spekuliert werden. Da viele Aufträge in Untervergabe an Unternehmen abgetreten wurde, die nur selten namentlich aufgeführt wurden, kann die Zahl der Arbeiter und deren Herkunft nicht mehr ge-

nau rekonstruiert werden. Zudem schwankte die Anzahl saisonal und je nach Arbeit massiv. Bei längeren unbezahlten Schlechtwetterphasen kehrten die Arbeiter kurzerhand nach Hause zurück. Tognina geht von rund 3000 Arbeitern aus, wobei in etwa je die Hälfte im Norden und im Süden des Berninapasses tätig war. Die allermeisten Arbeiter stammten aus dem angrenzenden Veltlin, weitere aus der Lombardei, Venetien, einige aus der Toskana und dem Piemont, dem Friaul und dem Trient. Auf der Arbeiterliste der Gemeinde Poschiavo werden gerade mal zwei Bauarbeiter aufgeführt, die den langen Weg aus Kalabrien und Kampanien auf sich nahmen, um am Bernina zu arbeiten.

4.50 bis 5.– Fr. Taglohn für Mineure, 4.– bis 4.50 Fr. für Handlanger

Informationen über Löhne, Arbeitszeiten und andere Aspekte der Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer konnte Andrea Tognina in den Archiven nur bruchstückhaft finden, denn in den Verträgen zwischen der Berninabahn und den Unternehmen, die mit den Bauarbeiten beauftragt wurden, werden Lohnfragen und Arbeitszeiten nicht erwähnt. Darin wurde lediglich festgehalten, dass das Gehalt mindestens einmal im Monat in der Landeswährung ausbezahlt werden musste, wenn erwünscht sogar 14-tägig. Aus Inseraten der Firma Alb. Buss & Cie wird bekannt, dass das Unternehmen den Mineuren einen Tageslohn von 4.50 bis 5.– Fr. bezahlte und den Handlangern 4.– bis 4.50 Fr. Ein Monteur oder ein Facharbeiter konnte bis 7.70 Fr. pro Tag verdienen. Die Löhne lagen in etwa im schweizerischen Durchschnitt. Für die 4.50 Fr. mussten die Arbeiter jedoch bis zu zwölf Stunden pro Tag und sechs Tage die Woche schuften. Aus einem Brief des Ingenieurs Bosshard an die Puschlaver Behörde wird bekannt, dass die italienischen Arbeiter einmal sogar verlangten, auch am Sonntag wenigstens bis Mittag arbeiten zu dürfen. Offensichtlich zogen sie es vor, auch am vorgesehen Ruhetag Geld zu verdienen, da sie meist in Siedlungen ausserhalb der Ortschaften untergebracht waren, wo es keine Unterhaltungsmöglichkeiten gab. Die langen Arbeitstage und der hohe Arbeitsrhythmus wurden aber auch nötig, um den vorgesehenen Zeitplan einzuhalten. Oft verzögerten grosse Schneemengen, lange kalte und nasse Wetterphasen die Arbeit. In den Tunnels wurde deshalb auch nachts und im Winter gearbeitet. Nur so konnte die Berninabahn in der kurzen Zeit von vier Jahren fertig gestellt werden!

«Gelu correptus in monte Bernina»

«Auf dem Berninapass vom Frost ergriffen», notierte der katholische Pfarrer im Totenregister neben dem Namen des Verstorbenen. Der Tote hatte vor wenigen Tagen seine Arbeit in einem Tunnel nördlich des Berninapasses beendet und wollte über die Weihnachtstage zu seiner Familie ins Veltlin zurückkehren. Knapp unterhalb des Hospizes erfror der junge Arbeiter.
Schwierige Umwelt- und Klimabedingungen auf den Baustellen, die sich zum Teil auf über 2200 m ü.M. befanden, verlangten den Arbeitern einiges ab. Sah man sich bei den anderen Bahnbaustellen – wie beispielsweise am Gotthard – mit riesigen, durch den Tunnelbau bedingten technischen und logistischen Problemen konfrontiert, war die grösste Herausforderung für die Angestellten der Berninabahn die Arbeit im Hochgebirge und das unwegsame Gelände. Hochspannungsleitungen, Isolatoren, Lebensmittel, alles musste von Maultieren auf schlechten und holprigen Saumpfaden heran-transportiert werden. Auch die mobilen Baracken und Zelte mussten von Ort zu Ort verschoben und wieder von neuem errichtet werden. Die Arbeiter wurden zu 70 oder 80 in den mit einem Ofen ausgerüsteten Holz- und Blechbaracken untergebracht oder in den von den Einheimischen zugemieteten Ställen und Maiensässhütten einquartiert. Mehrmals wurde die Unzulänglichkeit der Unterkünfte bemängelt und die Engadiner Gemeinden Pontresina und Celerina beschwerten sich, dass die Arbeiter in ihren Wäldern ohne Erlaubnis Holz sammelten, um die Öfen einzuheizen. Nebst der Lebensmittelversorgung, die zuerst von der Baufirma selbst organisiert werden musste und erst gegen Ende der Bautätigkeit an lokale Anbieter übergeben wurde, musste auch für Erholung und Geselligkeit der Arbeiter gesorgt werden. Neben den Baustellen entstanden so viele Weinstuben. Der Ingenieur Bosshard mahnte zwar, bei der Erteilung der Wirtepatente für solche Weinstuben Vorsicht walten zu lassen. Er befürchtete, dass diese Gasthäuser die italienischen Arbeiter «zu ständigem Wirtshausbesuch und dann zu Excessen» verleiten könnten. Da die Einheimischen aber einen direkten, eigenen Nutzen aus diesem Geschäft ziehen konnten, wurde es in der Nähe der Baustellen auf dem Berninapass zur Gewohnheit, sich in Weinstuben zu treffen.

Gefährliches Dynamit

Zu den wetterbedingten Gefahren, wie Lawinenniedergänge und Erdrutsche, denen die Arbeiter am Berninapass ausgesetzt waren,

kamen noch die Risiken beim Umgang mit Maschinen, Sprengstoff und Elektrizität hinzu. Zwischen 1906 und 1910 verloren sechs Arbeiter das Leben, andere erlitten schwere Verletzungen. Die Hauptursache für die Unfälle war der Sprengstoff. Für die Tunneldurchbrüche und Wegbereitungen verwendete man Dynamit oder Sprenggelatine. Da Dynamit schon bei Temperaturen oberhalb von null Grad gefror und dadurch sehr schlagempfindlich wurde, genügte ein Hieb mit einer Schaufel oder einem Pickel um die Explosion auszulösen. Mehrere Unfälle ereigneten sich deshalb gerade bei der Wegräumung der soeben gesprengten Geröllmasse. Darunter befanden sich noch nicht explodierte Dynamitpatronen die sich aktivierten, sobald ein Arbeiter mit dem Pickel darauf schlug. Mehrere tödliche Unfälle und schlimme Gesichtsverletzung sowie vollständige Erblindungen waren die tragischen Folgen solch versehentlicher Explosionen.
Ein vom Schweizer Parlament im Jahr 1906 verabschiedetes Gesetz verpflichtete die am Bau der Bahnlinie beteiligten Firmen, eine Unfallversicherung für ihre Arbeiter abzuschliessen. Auch eine Krankenkasse wurde für die Arbeitnehmenden eingerichtet. Somit waren die Arbeiter zwar im Fall von Spitalaufenthalten und gegen Arztkosten versichert. Bei Todfall oder schweren Unfällen, bei denen die Arbeiter bleibende Schäden davon trugen und in deren Folge sie keiner Arbeitstätigkeit mehr nachgehen konnten – wie Erblindung, Lähmung oder Amputation – mussten sich die Betroffenen oder ihre Angehörigen auf mühselige und vor allem langjährige Rechtsverfahren eine Genugtuung erstreiten, die zudem meistens sehr bescheiden war.

«Kleiner Arbeitersieg»

Einige Arbeiter verlangten erstmals im Februar 1907 eine Gehaltserhöhung. Die Direktion der Berninabahn trat jedoch nicht auf das Anliegen der Streikenden ein, sondern zahlte die «Störenfriede» einfach aus und entliess sie. Auch ein zweiter Arbeiterprotest im Jahr darauf wurde von der Firma ignoriert, und wiederum wurden die Unruhestifter kurzerhand entlassen. Einige Monate später jedoch verlangten rund 50 Arbeiter von der Baudirektion einen Zusatz von sechs Lohnstunden für jeden wetterbedingten Ruhetag. Diesmal lenkte die Firma ein, denn auch sie konnte die «Vernünftigkeit der gestellten Forderung» nicht abstreiten, vor allem, wenn man den «Ort, die Arbeits-, Unterkunfts- und Kostbedingungen kennt». Die Arbeiter an der Berninabahn hatten

somit mit ihrem einstündigen Streik mehr Erfolg als ihre Schicksalsgenossen ein Jahr zuvor im Engadin. Beim grossen Arbeiterstreik im Mai 1907 im Engadin, an dem über 1000 Bauarbeiter teilnahmen – nicht jedoch jene der Berninabahn – wurden die Forderungen der Streikenden nur zum Teil umgesetzt, obwohl die Arbeiter anscheinend gut organisiert waren. Die italienischen Arbeiter am Berninapass waren kaum gewerkschaftlich ausgerichtet. An einem 1.-Maifest in Brusio nahmen gerade mal 15 bis 20 ein rotes Fähnlein schwingende Arbeiter teil.

Die Arbeiter: «gefährliche Elemente»

Wenn man bedenkt, dass zeitweise über 1000 italienische Arbeiter allein für den Bau der Berninabahn im Puschlav, das etwas mehr als 4000 Einwohner zählte, anwesend waren, kann man die Bedenken der lokalen Bevölkerung nachvollziehen. Die meisten Arbeiter waren jung und stammten aus ländlichen Gebieten. Die Auswanderung war für sie nicht nur eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern auch eine Loslösung von den traditionellen Banden und der sozialen Kontrolle. Die «üblichen Gesänge, Musik jeder Art und Geschrei», mit dem die Arbeitswilligen durch die Dörfer zogen, waren das kleinste Ärgernis. Viel mehr fürchtete man sich vor den rauflustigen, betrunkenen und Messer zückenden Ausländern. Trotzdem: Die 1907 zur Abstimmung vorgelegte Verschärfung des Waffengesetzes lehnte das Puschlaver Stimmvolk, im Gegensatz zur Mehrheit des Kantons, ab. Die Angst, die eigene Waffenfreiheit zu verlieren, war anscheinend grösser als jene um die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit durch «messerstechende Italiener». Nebst Lärm, Betrunkenheit, Prügeleien, die es durchaus gab, war das Verhalten der lokalen Bevölkerung gegenüber den Arbeitern auch von den Ängsten vor Arbeiterorganisation und sozialistischen oder anarchistischen Tendenzen beeinflusst. Subversive Ideen wurden im katholischen und wertkonservativen Puschlav nicht geduldet.
In einer interessanten Auseinandersetzung in Form von Leserbriefen in der lokalen Wochenzeitung *Il Grigione Italiano* berichteten einige Bürger aus Poschiavo über die Beleidigung des «religiösen Gefühls der grossen Mehrheit unserer Bevölkerung» durch das unsittliche Verhalten der Arbeiter. Worauf ein Arbeiter antwortete, dass es auch in Poschiavo «viele Anhänger des Bacchus und des Gambrinus» gebe und dass mit einer solchen Polemik bloss der Klassenhass geschürt werde. Er erinnerte zudem die

Einheimischen daran, dass ihr Wohlstand selbst von «Auswanderungen in fremde Länder, hauptsächlich nach Italien» herrühre, «wo sie sich niemals beklagen können, Gegenstand des Hasses oder der Zensur gewesen zu sein».
Trotz diesen Reibungsflächen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung gab es auch konfliktfreie, alltägliche Beziehungen. Vielen Einwohnern des Puschlavs und des Engadins war der Beitrag der Arbeiter zur lokalen Wirtschaftsentwicklung bewusst. Zudem profitierten nicht wenige ganz direkt von den Italienern. Zimmer konnten an sie vermietet werden, Weinstuben wurden eröffnet, Puschlaver Händler passten ihr Sortiment den Bedürfnissen der Arbeiter an. Auch einige Ehen zwischen Arbeitern und einheimischen Frauen wurden geschlossen.
Ein junger Puschlaver Autor, dem man über die «eingefleischten Trinker [...], geschickten Messerstecher [...], Störer der Sonntagsruhe, Schreier, Umstürzler, Brandstifter» berichtet hatte, wollte sich 1909 selber von diesem «blutrünstigen und heimtückischen Gesindel Italiens» überzeugen. Er stieg dafür ins Val Pila gegenüber dem Palügletscher hoch. Er war erstaunt als er dort auf die Arbeiter traf: «stumm, heiter, unermüdlich und mit bewundernswerter Ausdauer bei tausend Gefahren, die der mörderische Berg birgt [...], beharrlich gebückt [...] wie Sklaven mit unbeständiger Energie» schufteten dort die italienischen Arbeiter.
Andrea Tognina und seinen Mitarbeitern Véronique Schegg und Ruedi Bruderer ist es zu verdanken, dass wir heute endlich Genaueres über die Arbeiter am Bernina erfahren. Trotz schwieriger Quellenlage ist es ihnen gelungen die wichtigsten Themen, wie Lohnpolitik, Arbeitszeiten und -rhythmen, Arbeitskonflikt und -organisation, öffentliche Ordnung und Beziehungen zwischen Arbeitern und Einheimischen, aber auch den ganz normalen Alltag und die Arbeit während des Baus der Berninalinie auf sehr ansprechende Weise zu rekonstruieren. Die in dieser Publikation zum Teil erstmals mit Sorgfalt publizierten Fotos begleiten das Lesevergnügen zudem optimal und sind ihrerseits eindrückliche Dokumente der Arbeit am Bernina.

Prisca Roth