

Wolfgang König  
*Bahnen und Berge*  
Verkehrstechnik,  
Tourismus und  
Naturschutz in den  
Schweizer Alpen  
1870-1939

## **Bahnen und Berge**

Deutsches Museum  
Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung  
Band 2

herausgegeben von  
Helmuth Trischler (Deutsches Museum München)  
Christoph Kopper (Universität Göttingen)  
Hans-Liudger Dienel (»Zentrum Technik und Gesellschaft«  
der TU Berlin)

Heute fahren Jahr für Jahr etwa 120 Millionen Urlauber und Wochenendausflügler in die Alpen. Der alpine Massentourismus entfaltete sich in der Nachkriegszeit, seine Vorgeschichte reicht bis weit ins 19. Jahrhundert zurück. Dieser Vorgeschichte geht Wolfgang König für die Schweizer Alpen in diesem Buch nach. Er zeigt, daß Verkehrserschließung durch Wege, Bahnen und Straßen in einem engen Zusammenhang mit der touristischen Expansion stand. Besonders der Bau von Bergbahnen vollzog sich als heikle Gratwanderung zwischen Naturerschließung und Naturbewahrung. Einzig bei den Projekten von Hochgipfelbahnen gelang es Alpenclub und Heimatschutz, den kommerziellen Interessen einen Riegel vorzuschieben. In der Zwischenkriegszeit zeichnete der alpine Skisport für weitere touristische Konjunkturen verantwortlich. Wolfgang König analysiert die Interessen und Motive der wichtigen Akteursgruppen. Er geht den Hintergründen beim Konkurrenzkampf zwischen Verkehrssystemen nach. Und er skizziert die Anfänge des alpinen Landschaftsschutzes in der Schweiz.

*Wolfgang König*, geb. 1949, hat die Professur für Technikgeschichte an der Technischen Universität Berlin inne.

Wolfgang König

# Bahnen und Berge

Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz  
in den Schweizer Alpen 1870 – 1939

Campus Verlag  
Frankfurt/New York

2. Auflage, unveränderter Nachdruck 2021  
ISBN 978-3-59344-768-1 E-Book(PDF)  
Druck und Bindung: Books on Demand

**Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme**

**Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei  
Der Deutschen Bibliothek erhältlich  
ISBN 3-593-36500-6**

**Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere  
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung  
und Verarbeitung in elektronischen Systemen.  
Copyright © 2000 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main  
Druck und Bindung: KM-Druck, Groß-Umstadt  
Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.  
Printed in Germany**

**Besuchen Sie uns im Internet: [www.campus.de](http://www.campus.de)**

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung	7
<b>I. Die Expansion des Tourismus in den Schweizer Alpen 1870-1914</b>	
Tourismus und Verkehrserschließung	14
Davos: Der Winterkurort	19
Grindelwald und Lauterbrunnen: Tummelplatz der Berg- bahnen	30
Zermatt: Am Fuße des Matterhorns	68
Talbahnen: Voraussetzungen der touristischen Expansion	83
Bergbahnen: Zwischen Sensation und Amortisation	87
Die Bevölkerung: Von Gegnern zu Initiatoren des Bergbahn- baus	97
Der Heimatschutz: Für die Erhaltung der Schweizernatur	103
Der Alpenclub: Gegen die Profanation des Hochgebirges	125
Bund - Kanton - Gemeinde: Der Bau von Bergbahnen im politischen System der Schweiz	134
<b>II. Die krisenhaften Jahre des Tourismus in den Schweizer Alpen und der Wintersport 1914-1939</b>	
Einbrüche und Erholung des Tourismus	144
Davos: Der Wintersportort	147

Grindelwald und Lauterbrunnen: Auf dem Weg zum Skizentrum	158
Zermatt: Verzögerter Wintertourismus	168
Die Luftseilbahn als Konkurrenz des schweizer Bergbahnsystems	175
Wintersportbahnen und Skilifte	191
Der aufkommende Autotourismus	204
Zusammenfassung und Ausblick	212
Verzeichnis der Abkürzungen	218
Verzeichnis der benutzten Archive	219
Verzeichnis der Abbildungen und Karten	220
Verzeichnis der zitierten Literatur	221
Register der Personen, Orte und Bahnen	236

# Einleitung

Dieses Buch behandelt die Vorgeschichte des in der Nachkriegszeit einsetzenden Massentourismus in den Schweizer Alpen. Dabei stehen zwei systematische Fragen im Mittelpunkt: der Zusammenhang zwischen Technik und Tourismus sowie die Suche nach einem Weg zwischen Naturerschließung und Naturbewahrung. Technik meint hier vor allem Verkehrstechnik. Tourismus und Verkehrswesen standen und stehen in einer engen Wechselbeziehung. Bei den Fremdenverkehrsorten im Gebirge ging es zunächst um eine Verkehrsverbindung ins Tal, um den Wege- und Bahnbau und später um die Anlage von Autostraßen. In die Berge selbst zielten Ausflugs- und Sportbahnen: Zahnradbahnen, Standseilbahnen, Luftseilbahnen und als Aufstiegshilfen für Skifahrer Schlittenseilbahnen und Skilifte. Angestrebt werden plausibilisierte Aussagen, ob und in welchem Umfang Bahnen und Skilifte die touristische Entwicklung förderten.

Technische Bauwerke, wie Straßen, Bahnen und Lifte, stellen erhebliche Eingriffe in die Naturlandschaft dar. Gerade bei Ausflugsbahnen besteht das Paradoxe darin, daß die Erschließung der Natur durch eine Umgestaltung der Natur erfolgt. Je abgelegener und eindrucklicher die Naturlandschaft, desto größer der Erschließungsaufwand. Bergbahnen bieten deshalb wie kaum ein zweiter Gegenstand die Möglichkeit, die heikle Gratwanderung zwischen Naturerschließung und Naturbewahrung nachzuvollziehen. Der technische Umgang der Menschen mit der alpinen Natur läßt sich in eine Reihe von Fragen ausdifferenzieren: die Frage nach der Akzeptanz und der Umweltqualität der projizierten und verwirklichten technischen Lösungen; die Frage nach den beteiligten Akteursgruppen und ihren jeweiligen Auffassungen, Motiven, Interessen und Argumenten; die Frage nach der Wirkungsmächtigkeit der Natur- und Umweltschutzbewegungen.

Die Studie hat die gesamten Schweizer Alpen im Blick. Die allgemeinen Ergebnisse erheben somit einen weiterreichenden Geltungsanspruch. Dennoch war es allein schon aus arbeitsökonomischen Gründen notwendig,

mit Hilfe lokaler und regionaler Untersuchungen vorzugehen. Hierfür ausgewählt wurden Davos, Grindelwald und Lauterbrunnen sowie Zermatt. Die drei touristischen Regionen erstrecken sich in einem von Nordosten nach Südwesten streichenden Bogen im schweizer Alpenraum. Sie liegen in drei Kantonen und besitzen einen unterschiedlichen Charakter. Davos, eine Gemeinde außerhalb der Alpenhauptkette, entwickelte sich vom Lungenkurort zum prototypischen Wintersportort. Früh besaß Davos zwei touristische Saisons mit einem Übergewicht des Winters. Grindelwald und Lauterbrunnen bildeten im Berner Oberland, der ältesten Fremdenverkehrsregion der Schweiz, das beliebteste hochalpine Zielgebiet. Gegen Ende des hier untersuchten Zeitraums hielten sich Sommer- und Wintertourismus in etwa die Waage. Zermatt im Wallis war der bekannteste schweizer Bergsteigerort. Aufgrund seiner etwas abseitigen Lage und wegen seiner problematischen Verkehrsanbindung vollzog die Gemeinde die Entwicklung zum Wintersport mit zeitlicher Verzögerung. Die drei alpinen Fremdenverkehrsorte decken also eine Reihe charakteristischer Probleme touristischer Erschließung ab. Sie stehen hier - durch Literatur und Quellen über andere Gegenden kontrolliert - pars pro toto für den Tourismus in den Schweizer Alpen.

Die Untersuchung behandelt den Zeitraum zwischen 1870 und 1939. Um 1870 erhielt der Tourismus in den Schweizer Alpen einen neuen Schub. Noch wichtiger im Kontext dieser Studie ist es, daß um diese Zeit die ersten Bergbahnen gebaut wurden und erste konkrete Pläne für eine Bahnerschließung der alpinen Fremdenverkehrsorte auftauchten. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs dämpfte die touristische Konjunktur. In einer allgemeineren Perspektive läßt sich der Zweite Weltkrieg als Grenze zwischen einem Ober- und Mittelschichtentourismus einerseits und der Entstehung des Massentourismus andererseits fassen. Für den Fremdenverkehr in der Schweiz bedeutete der Zweite Weltkrieg einen weniger gravierenden Einschnitt als der Erste. Besonders in den alpinen Wintersportorten kam die Mehrzahl der Gäste inzwischen aus der Schweiz. Das Ausbleiben der Ausländer brachte beträchtliche Verluste, ging aber nicht an die Substanz. Überhaupt waren in den Schweizer Alpen die Keime für den modernen Massentourismus bereits in den späten 1930er Jahren gelegt. Sie entwickelten sich im Krieg weiter, wenn auch verlangsamt.

Der touristische Konjunkturverlauf und das Aufkommen des alpinen Skisports teilen den Zeitraum zwischen 1870 und 1939 in zwei Abschnitte. Touristische Expansion charakterisiert den ersten bis 1914 reichenden Abschnitt, der Wechsel von touristischen Krisen und Konjunkturen sowie ei-

ne expansive Funktion des alpinen Skisports den zweiten Abschnitt. Die Regionalkapitel in diesem Buch sind relativ streng in diese beiden touristischen Epochen unterteilt. Die mehr systematischen Kapitel werden dort untergebracht, wo die Schwerpunkte der Entwicklung lagen. Sie greifen also jeweils zeitlich über die Epochengrenzen hinaus. So finden sich die allgemeinen Ausführungen über Tal- und Bergbahnen im den Zeitraum 1870 bis 1914 umfassenden Teil, ebenso wie die Kapitel über die Akzeptanz der Bahnen bei der Bevölkerung, dem Heimatschutz und dem Alpenclub sowie die Analyse des Bergbahnbaus im politischen System der Schweiz. Der Teil, welcher den Zeitraum zwischen 1914 und 1939 behandelt, enthält den Konkurrenzkampf zwischen Standseilbahnen und Luftseilbahnen, den Bau von Wintersportbahnen und Skiliften sowie den aufkommenden Autotourismus, wobei jeweils die Anfänge weiter zurückverfolgt werden.

Im engeren Themenfeld der schweizer Tourismusgeschichte und der Geschichte der Bergbahnen gibt es kaum wissenschaftlichen Ansprüchen genügende monographische Überblicksliteratur. Immerhin ermöglichen ältere Arbeiten wie die von Bernard, Gölden oder Thiessing Einstiege und enthalten wertvolles Material. Etwas günstiger, wenn auch ungleichgewichtig sieht es bei der regionalen und lokalen Tourismusgeschichte aus. So ist die Literaturlage für Davos und das Berner Oberland ungleich besser als für Zermatt (wenn man von der ungedruckten Arbeit von Alexander Perrig abieht). Einschlägige Arbeiten stammen von professionellen Historikern, man denke an den hervorragenden Überblick von Christian Pfister im Rahmen seines Handbuchs zur Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Umweltgeschichte des Kantons Bern, oder von Heimatgeschichtlern wie die Arbeiten von Jules Ferdmann über Davos, von Rudolf Rubi über Grindelwald oder Hans Michel über Lauterbrunnen. Deutlich schlechter ist es mit wissenschaftlichen Monographien über einzelne Bergbahnen bestellt. Patrick Mosers Dissertation über die Jungfraubahn, deren Schwerpunkt allerdings auf der Bau- und nicht auf der Betriebsgeschichte liegt, steht ziemlich einsam in der Landschaft. Daneben gibt es eine Überfülle von auf Eisenbahnfans zielenden Büchern. Häufig enthalten diese zuverlässige technische Angaben zur Strecke und zur Ausrüstung. Wenn es aber um historische - auch technikhistorische - Kontexte geht, schweigen sich die meisten Abhandlungen aus, oder sie verbreiten Fehlinformationen.

Die vorliegende Studie hat die Literatur ergänzend herangezogen, stützt sich aber in erster Linie auf ungedruckte und gedruckte Quellen. Eine hervorragende Grundlage zum Bergbahnbau bietet die im Berner Bundes-

archiv liegende Überlieferung des schweizer Eisenbahnministeriums. Aus den Konzessionsakten lassen sich die Planungen, Erwartungen und Auseinandersetzungen beim Bahnbau detailliert rekonstruieren. Die Staatsarchive der Kantone Graubünden, Bern und Wallis geben einige Ergänzungen, wenn ihre Überlieferung auch größere Lücken aufweist. Das gleiche gilt für die Gemeindearchive. Stichprobenartig eingesehene regionale Zeitungen enthalten Hinweise zur Akzeptanz der Bevölkerung. Bei den Archiven mancher Bahnen besteht das Problem darin, daß das Material ungeordnet, nicht zugänglich oder gar verloren ist. Immerhin haben es die bereitwillig zur Verfügung gestellten und vollständig ausgewerteten Geschäftsberichte mit ihrem reichen statistischen Material ermöglicht, die hier im Zentrum stehenden Betriebsverhältnisse darzustellen. Zu den Positionen der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz und des Schweizer Alpenclubs sind deren Zeitschriften befragt worden. Eine Auswertung der Schweizerischen Bauzeitung hat vor allem die Stellungnahmen der schweizer Ingenieurwelt zum Bergbahnbau ins Visier genommen. Allen, die mich bei den Recherchen für diese Arbeit unterstützt haben, sage ich herzlichen Dank. Der Dank erstreckt sich auch auf Gesprächspartner in Davos, Grindelwald, Lauterbrunnen und Zermatt, die mein Bewußtsein für aktuelle Probleme und fortbestehende Mentalitäten geschärft haben. Frau Hannelore Martin hat das Manuskript mit großer Sorgfalt geschrieben.

Die Arbeit ist von einem deutschen Historiker in deutscher Sprache - nach den alten Rechtschreibregeln - abgefaßt. Sie ist so formuliert, daß sie für deutsche Leser verständlich ist. Die Schweizer mögen mir verzeihen, daß ab und zu ihnen selbstverständliche geographische Erläuterungen gegeben werden, daß manchmal für Bundesrat Regierung steht und für Departement Ministerium, das Schlitteln mit Rodeln wiedergegeben wird usw. Für die Schweizer wird dies ein wenig fremd klingen, für die Deutschen macht es manche Passagen erst zugänglich.

Manche, die den Verfasser kennen, werden sich über sein Interesse an der schweizerischen Tourismus- und Bergbahngeschichte wundern. Von einer allgemeinen Technikgeschichte der westlichen Welt (Propyläen Technikgeschichte, 5 Bde., Berlin 1990-1992) und anderen wissenschaftlichen Arbeiten zu den Schweizer Alpen scheint es ein langer und verschlungener Weg zu sein. Tatsächlich speist sich diese Arbeit aus mehreren wissenschaftlichen und persönlichen Motiven. Sie vereint technik-, tourismus- und umweltgeschichtliche Interessen. Und sie gab dem Verfasser die Gelegenheit, die von ihm seit über dreißig Jahren besuchten Schweizer Alpen auch wissenschaftlich zu durchmessen. In den hier be-

handelten Tälern und Bergen hat er sich als Bahn-, Rad- und Autofahrer, als Wanderer, Bergsteiger und Sportkletterer bewegt. Dieses Buch ist also mit Sympathie und Distanz geschrieben: Sympathie und Distanz zur Schweiz, zu den Bergbahnen und zur Technik, zu den Bestrebungen des Naturschutzes. Das Urteil, ob die Gewichte angemessen verteilt sind, liegt bei den Lesern.



# I. Die Expansion des Tourismus in den Schweizer Alpen 1870-1914

# Tourismus und Verkehrserschließung

Seit dem späten 18. Jahrhundert zog die Schweiz mehr und mehr Reisende an.<sup>1</sup> Die Alpen hatten ihren Schrecken verloren. Für die Reisenden waren sie nicht länger möglichst rasch hinter sich zu bringende Durchgangs-, sondern attraktive Zielregion. Die Motive der Reisenden waren unterschiedlich. Historisch und politisch Interessierte mögen das Land der Einfachheit und Freiheit gesucht haben, den natürlich gebliebenen homo alpinus eines Jean-Jacques Rousseau. Oder den Freiheitskämpfer, wie ihn Schiller im Wilhelm Tell gezeichnet hatte. Sie konnten ihren Idealen in den Dörfern und auf den Alpen nachspüren, wo die Natur die Kargheit und Härte des ländlichen Lebens verbarg. Oder in den von Bürgerwohlstand kündenden Gassen der Städte. Die meisten Touristen lockten die schweizerischen Naturschönheiten, die Seen und Flüsse, die Berge, Gletscher und Wasserfälle. Die Schweiz wurde zum prototypischen Ziel des Landschaftstourismus, welches zahlreichen anderen, mit Seen und Bergen ausgestatteten Gegenden in aller Welt, wie Sächsische Schweiz und Holsteinische Schweiz, seinen Namen lieh. Die Schweizernatur bot Seherlebnisse, Erholung und Abenteuer. Vom klaren Wasser, der reinen Luft und der bäuerlichen Ernährung mit Brot, Milch und Käse versprachen sich die Gäste gesundheitliches Wohlbefinden. Wanderungen und Bergtouren führten sie in Täler und Wälder, auf Alpen, Pässe und Gipfel.

Eine Schweizreise gestaltete sich vor dem Zeitalter der Eisenbahnen beschwerlich. Postkutschen und Fuhrwerke verkehrten auf häufig schlechten Straßen, Maultiere und Sesselträger schleppten die Touristen auf schmalen Pfaden; wenn nichts mehr half, ließ sich die Reise zu Fuß fortsetzen. Erleichterungen brachten zunächst die seit den 1820er Jahren auf den großen Seen verkehrenden Dampfschiffe, dann um die Jahrhundertmitte die Eisenbahnen. Sie verbanden zuerst die Städte im Nordwesten und

---

<sup>1</sup> Zur Geschichte des Tourismus in der Schweiz: Bernard; Gölden; Schärli; Faessler; Moser, S. 13-24; Frey/Vogel, S. 333ff.; Tissot, How Did the British.

drangen danach entlang der Flüsse ins Gebirge vor. Dennoch verlangte bis gegen Ende des Jahrhunderts eine Reise ins Gebirgsinnere die Kombination mehrerer Verkehrsmittel. Während die Städte von alters her mehr oder weniger komfortable Unterkünfte boten, sah es im Gebirge schlechter aus. Einfache Gasthäuser entstanden in der ersten Jahrhunderthälfte, Hotels seit der Jahrhundertmitte. Sie lagen in Ortschaften, an Seen, auf Aussichtspunkten. Viele waren nicht nur groß, sondern besaßen auch eine prächtige Ausstattung, wie es die reisende Oberschicht erwartete.

Die Kosten und den zeitlichen Aufwand einer Reise in die Schweiz und in die Alpen konnten sich nur die Wohlhabenden leisten. Bis um 1870 entstammten die Gäste vorwiegend dem europäischen Adel und Großbürgertum, es handelte sich um Grundbesitzer, Handelsherren und Industrielle. Das ständige Wachstum der Übernachtungszahlen bis zum Ersten Weltkrieg,<sup>2</sup> am steilsten in den 1870er Jahren, indiziert, daß sich das soziale Spektrum des Tourismus mit der Zeit nach unten erweiterte. In den Vorkriegsjahrzehnten bestimmte der gehobene Mittelstand der Beamten, Ärzte, Anwälte, Wissenschaftler und Geschäftsleute das Bild in den Fremdenverkehrsorten. Distinguierte Zeitgenossen wollten in dieser quantitativen und sozialen Expansion schon Vermassungerscheinungen erkennen, vom heutigen Massentourismus war dies jedoch weit entfernt.<sup>3</sup>

Die Schweizer stellten unter den Touristen nur eine Minderheit von etwa 20 %.<sup>4</sup> Die Deutschen dürften die vorher dominierenden Engländer in den 1880er Jahren überholt haben. In den beiden Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg kam nahezu ein Drittel der Schweizreisenden aus Deutschland. Danach folgten mit größeren Anteilen die Engländer, die Franzosen und die Amerikaner. Guido Rey, der Historiograph des Matterhorns, beschrieb das Treiben der Gäste im Mattertal nach der Jahrhundertwende:<sup>5</sup> "Da gibt es eine Menge Ehepaare aus Paris, hochelegant; schlanke englische Misses, tugendsam und liebenswürdig, die durch die Welt pilgern, Blumen pflücken, bewundern, malen, Briefe an ferne Freundinnen schreiben und in einem Monat zehn Bände Tauchnitz Edition verschlingen; ernste Deutsche mit breiten Schultern, goldenem Feldstecher am Lederriemen und einem kleinen Tirolerhut mit Federgesteck und Alpenblumen tief in dem starken Nacken; Amerikaner in ganzen Familien mit Kindern, Gouvernan-

---

2 Ritzmann-Blickenstorfer, Statistik, S. 740.

3 Vgl. König, Massentourismus.

4 Ritzmann-Blickenstorfer, Statistik, S. 741; Püntener, S. 58; Göllden, S. 82 u. 112ff.

5 Rey, S. 175f.

ten und Kodakapparaten, die alles photographieren, was sich nur irgend photographieren läßt."

In der Hohezeit des Schweiztourismus in den Jahrzehnten um die Jahrhundertwende entstand eine moderne touristische Infrastruktur. Neben die weiter das Ortsbild bestimmenden Paläste und Burgen der großen Hotels traten kleinere preisgünstige Häuser und einfache Pensionen. Dies läßt sich daran ablesen, daß die Zahl der Unterkunftsstätten stärker wuchs als die der Betten. Kur- und Verkehrsvereine warben für die Fremdenverkehrsorte und vermittelten Unterkünfte.<sup>6</sup> Sie kümmerten sich um das Wohlergehen der Gäste, legten Wege an, stellten Bänke auf, organisierten kulturelle und sportliche Veranstaltungen. In manchen Orten gaben sie die entscheidenden Anstöße für eine zentrale Wasserversorgung, Abwasserentsorgung, Müllabfuhr, für ein Gas- oder Kraftwerk. In der touristischen Frühzeit hatten sich die Reisenden über Alphornbläser, Sänger, Jodler, Milch- und Blumenverkäufer längs des Weges gefreut - oder geärgert. Jetzt eröffneten an den touristischen Brennpunkten Imbiß- und Andenkenbuden sowie Ladengeschäfte aller Art, Straßenhändler priesen ihre Ware an, folkloristische Darbietungen fanden zu bestimmten Zeiten statt.

Die vor dem Ersten Weltkrieg erzielten touristischen Wertzahlen, wie Betten, Übernachtungen, Gäste, wurden erst wieder um 1960 erreicht.<sup>7</sup> Nach Wertschöpfung und Beschäftigtenzahlen gerechnet, gehörte der Fremdenverkehr zur Spitzengruppe der Gewerbe. Bei einer langfristig festen Wachstumstendenz erlebte der Tourismus temporäre Konjunkturen und Krisen. Die Schwankungen spiegelten die Wirtschaftsverhältnisse im Ausland und die jährlichen Witterungsbedingungen wider. Weitere Probleme ergaben sich daraus, daß die Bettenkapazitäten zeitweise schneller wuchsen als die Übernachtungszahlen. Das Gastgewerbe mußte den sich erhöhenden Ansprüchen der Touristen gerecht werden. Man denke an elektrisches Licht, fließendes Wasser, Heizung und Badezimmer. Dies bedeutete eine Vervierfachung der Investitionskosten pro Bett in den drei Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg. Gerade die älteren Häuser standen mehrmals vor der Modernisierungsaufgabe. In diesen Zusammenhängen wurde häufiger von einer Krise des Fremdenverkehrs gesprochen. Doch ist dabei zu berücksichtigen, daß es den Fremdenverkehrsgemeinden ungleich besser ging als den meisten anderen Orten.

---

6 Vgl. hierzu Gölden, S. 324-34 u. passim; Thiessing, Bd. 4, S. 481-528; Walter, S. 142ff.; Tissot, *Tourism*.

7 Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus: Gölden; Bernard, S. 174ff.; Püntener.

Der Fremdenverkehr leistete einen Beitrag zur Umkehr der demographischen Entwicklung in der Schweiz.<sup>8</sup> Noch in den 1880er Jahren war die Schweiz ein Auswanderungsland - mit dem absoluten Spitzenjahr 1883. Danach ging die Auswanderung zurück, die heimische Bevölkerung wuchs, und mehr und mehr Ausländer zogen in die Schweiz. Zwischen 1888 und dem Ersten Weltkrieg erhöhte sich der Ausländeranteil an der Bevölkerung von 8 auf 16 %. Die meisten davon fanden im Bau- und im Gastgewerbe Arbeit. Von den im Fremdenverkehr Beschäftigten dürften etwa 30 % Ausländer gewesen sein. Im Unterschied zu heute hatten sie häufig bessere Qualifikationen vorzuweisen als die Schweizer und nahmen nicht etwa die schlechteren beruflichen Positionen ein. Die besonders große Bedeutung des Tourismus für die Gebirgsorte zeigt sich in der Bevölkerungsentwicklung. Im allgemeinen gewannen die städtischen Regionen Einwohner auf Kosten der ländlichen, wo die Bevölkerungszahlen stagnierten. Doch gab es im ländlichen Raum beträchtliche Ungleichgewichte. Während die Bevölkerungszahlen der touristischen Orte stiegen, und zwar teilweise erheblich, verloren die nicht-touristischen Einwohner, manche Gebirgsorte wurden sogar aufgegeben. Für die Gebirgsregionen erwies sich der Tourismus als einzige erfolgreiche wirtschaftliche Wachstumsstrategie.

Von den hier näher untersuchten Regionen rangierten das Berner Oberland und Graubünden als führende Zentren des schweizer Fremdenverkehrs etwa gleichauf und deutlich vor dem Wallis.<sup>9</sup> Mit der Verkehrerschließung durch die Eisenbahn wanderte der Tourismus ins Gebirge. So profitierten Interlaken und Leukerbad von ihren frühen Verbindungen durch Dampfschiff und Eisenbahn. Die touristischen Hochgebirgsorte, wie Davos, Lauterbrunnen, Grindelwald und Zermatt, erhielten erst aufgrund privater Initiativen um 1890 Eisenbahnanschluß. Dabei besaß Zermatt im Vergleich Strukturnachteile, denn die Linie wurde ausschließlich in den Sommermonaten betrieben. Bis um die Zeit des Ersten Weltkrieges waren die Orte nur aus bestimmten Richtungen gut zu erreichen: Davos aus dem Nordwesten; erst 1910 war die nicht sehr leistungsfähige Verbindung über Albula und Bernina nach dem Süden fertig. Zermatt aus dem Westen; erst 1906 bot die Simplonstrecke einen Zugang aus dem Süden und 1913 die Lötschbergstrecke einen besseren aus dem Norden. Beide genannten Streck-

---

8 Frey/Vogel, S. 225ff.; Ritzmann-Blickenstorfer, Alternative.

9 Ritzmann-Blickenstorfer, Statistik, S. 741, auf die Kantone bezogen und nach Hotels und Gästebetten gerechnet; anders aufgrund älterer Zahlen: Gölöden, S. 62.



Karte 1: Die Schweiz

ken erleichterten zudem die Anreise aus dem Süden ins Berner Oberland. Der Tourismus trug dazu bei, daß für die schweizer Bahnen der Personenverkehr einen größeren Stellenwert besaß als für die Bahnen anderer Länder. Für das Jahr 1913 wird der Anteil des Tourismus am Personenverkehr auf 20 % geschätzt.<sup>10</sup> Die um 1890 entstandenen Bahnverbindungen stellten einen markanten Einschnitt für den Fremdenverkehr in den Gebirgsorten dar. Sie senkten die Kosten und den Aufwand für die Anreise und brachten mehr Touristen in die Täler. Ferner setzten sie Überlegungen in Gang, quasi als Fortsetzung Aussichtsbahnen auf die umliegenden Pässe und Gipfel zu bauen. Die Bergbahnen brachten Touristen auf attraktive Aussichtspunkte und stellten selbst technische Attraktionen dar.

---

<sup>10</sup> Bairoch, S. 50.

## Davos: Der Winterkurort

Der Kanton Graubünden<sup>11</sup> besitzt eine Randlage im Osten der Schweiz, abseits der großen Verkehrsströme im Innern des Landes. Günstiger stellt sich seine Lage für den alpinen Transitverkehr zwischen Mitteleuropa und der italienischen Halbinsel dar. Das Rheintal dringt in südwestlicher Richtung tief in die Alpen vor, und die südlichen Seitentäler des Rheins vermitteln über Pässe wie Septimer, Splügen und San Bernardino Übergänge nach Italien. Die südöstlichen Regionen des Kantons, das Engadin und das jenseits der Bernina-Gruppe gelegene Puschlav lassen sich einfacher aus Italien und Österreich erreichen; von den bündnerischen Kernlanden und von der Innerschweiz sind sie durch Gebirgsriegel getrennt. Aufgrund dieser geographischen und politischen Situation besaß der Transitverkehr in Graubünden bis weit ins 19. Jahrhundert hinein eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung. Fuhrleute und Säumer beförderten Güter und Personen auf Wagen und Tieren durch die Täler und über die Pässe. Als transalpine Eisenbahnen in den Bereich des Möglichen rückten, setzte die bündnerische Politik auf die neue Verkehrstechnik. Sämtliche Initiativen scheiterten jedoch an der Finanzierung, und die Eröffnung der Gotthardstrecke 1882 ließ von nun an die großen Verkehrsströme an Graubünden vorbeifließen.

Davos,<sup>12</sup> zwischen dem Rheintal und dem Engadin auf 1560 m in einem breiten Hochtal gelegen, besaß mit seiner Nähe zum Flüela- und Scaletta- paß einen kleinen Anteil am alten Transitverkehr. Schlechte Wege verbanden den Ort durch das Tal der Landquart, das Prättigau, sowie durch das Landwasser- und Albula-Tal mit dem Rhein, weitere Wege durch die Seitentäler führten auf die Engadin-Pässe. Gebirgszüge schützten Davos auf allen Seiten vor Niederschlägen und sorgen für ein trockenes und sonniges Klima. Die klimatische Gunst veranlaßte Alexander Spengler (1827-1901),

---

11 Zur Geschichte Graubündens: Metz.

12 Zur Geschichte von Davos: Ferdmann, Anfänge; Ferdmann, Aufstieg; Bernard, S. 112-17; Jost, Einfluß; Halter; Metz, Bd. 2, S. 368ff.; Kneubühl.

den Arzt der Landschaft, Davos seit den 1860er Jahren als Luftkurort für Lungenkranke zu propagieren - mit großem Erfolg. 1870 besaß Davos etwa 200 Betten, 1880 waren es 1500.<sup>13</sup> 1874 übertraf erstmals die Zahl der Winter- die der Sommergäste, eine für den schweizerischen Fremdenverkehr außergewöhnliche jahreszeitliche Verteilung. Die meisten Tuberkulosekranken kamen wegen der trockenen Luft im Winter.

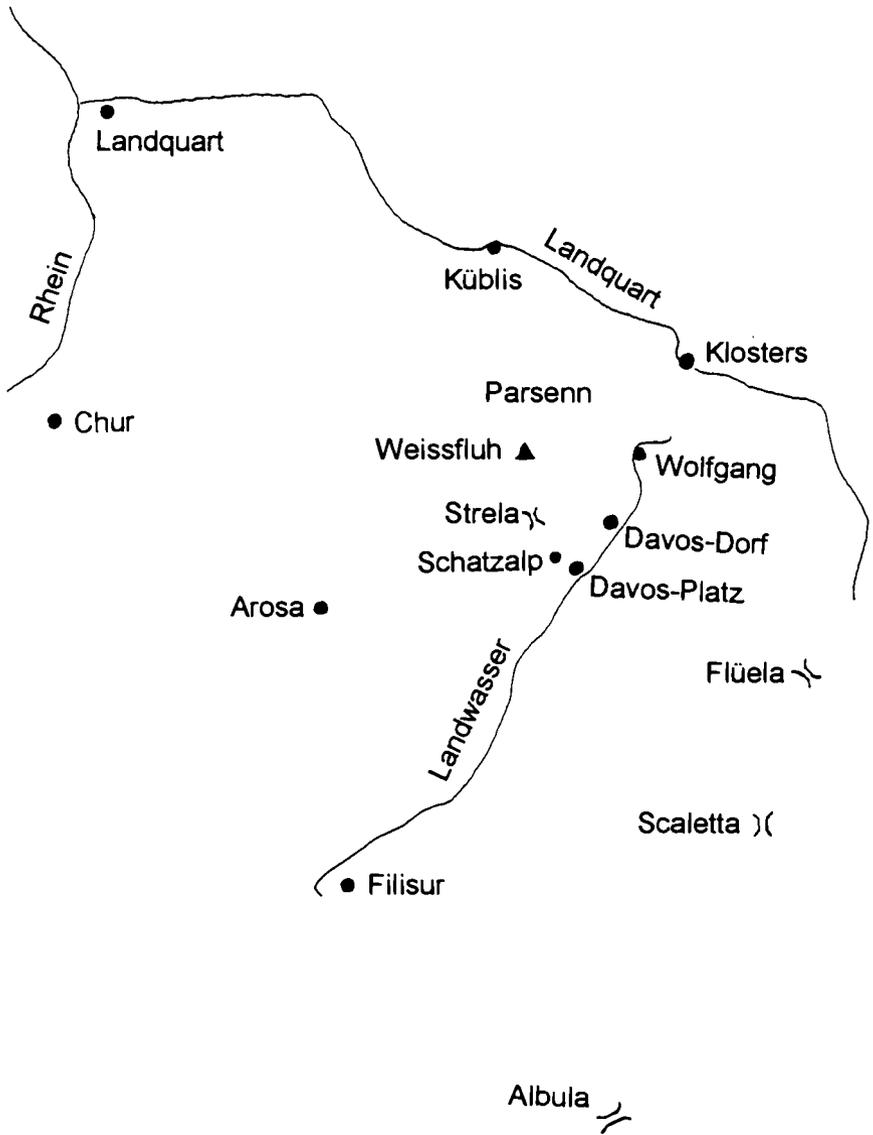
Im Jahre 1867 befand sich unter den Davoser Gästen ein Niederländer mit seiner lungenkranken Frau, Willem Jan Holsboer (1834-1898).<sup>14</sup> Als seine Frau noch im selben Jahr starb, blieb der ehemalige Bankmanager in Davos, wo er zu den treibenden Kräften des aufstrebenden Kurorts wurde. Holsboer beteiligte sich am "Curhaus", einem im Bau befindlichen Hotel. Als dieses abbrannte, gelang es ihm, Basler Finanzleute, die er als Hotelgäste kennengelernt hatte, für einen Neuanfang in Gestalt einer Aktiengesellschaft zu gewinnen. Holsboers geschäftliche Verbindungen nach Basel ermöglichten ihm später auch die Finanzierung seiner Eisenbahnunternehmungen. In dem 1871 unter der Bezeichnung "Verschönerungsverein" gegründeten Kurverein Davos-Platz gehörte Holsboer zu den maßgebenden Mitgliedern. Der Kurverein drängte die Landschaft, Davos mit einer eines Kurortes würdigen Infrastruktur zu versehen, und beteiligte sich an notwendigen Maßnahmen. In den 1870er und 1880er Jahren erhielt Davos eine zentrale Wasserversorgung, Kanalisation, befestigte Straßen und Trottoirs, eine Straßenbeleuchtung, zunächst mit Gas, dann mit Elektrizität, eine Pferdeomnibuslinie zwischen den beiden Ortsteilen, Platz und Dorf. Der Kurverein kümmerte sich um die Anlage von Wegen; das Besprengen der staubigen Straßen im Sommer, die Schneeräumung im Winter, die Kehrriichtabfuhr, die Errichtung von Sitzbänken und von Schutzhütten, den Bau und die Unterhaltung einer Schlitten- und einer Eisbahn, den Betrieb einer meteorologischen Station, um ein Theater sowie die Kurkapelle. Finanziert wurde das Ganze durch die Beiträge der Mitglieder, vor allem der Hoteliers, sowie durch die Gäste selbst, über die Kurtaxe.

Die meisten Gäste kamen aus dem Nordwesten, vom Bodensee durch das Rheintal. Seit dem Ende der 1850er Jahre war es möglich, mit der Bahn bis Landquart zu fahren. Gleichzeitig verbesserten sich die Straßenverbindungen aus dem Rheintal nach Davos. Der Weg von Davos nach Klosters, auf dem Reitpferde streckenweise geführt werden mußten, wich Anfang der 1850er Jahre einer mit Wagen befahrbaren Straße. Nach ihrer

---

13 Ferdmann, Aufstieg, S. 199 u. 253; Jost, Einfluß S. 32f. u. 51.

14 Zu Holsboer: Ferdmann, Aufstieg, S. 59ff.; Ferdmann, Holsboer.



Karte 2: Die Region um Davos

Verlängerung bis Landquart im Rheintal im Jahr 1859 nahm die Fahrpost eine tägliche Verbindung auf. Die Fahrt nach Davos dauerte mindestens sechs Stunden und vier zurück. Tschaikowsky, der Davos im November 1884 einen Besuch abstattete, berichtete einer Bekannten:<sup>15</sup> "Die Reise war sehr langwierig. Auf der Fahrt von München hierher mußte ich unterwegs zweimal übernachten und dann acht Stunden in einem schmalen, nur mit einem Pferd bespannten Wagen in die Berge fahren." Auf diese oder ähnliche Weise kamen jedes Jahr zwischen 10 und 25.000 Reisende nach Davos; die Zahl der Fußgänger, vor allem Einheimische, welche die Fahrkosten sparten, lag wesentlich höher.<sup>16</sup> Außer der Hauptstraße nach Landquart wurden 1866/67 die Verbindungen über den Flüelapaß ins Engadin und 1870/73 nach Filisur an der Julierstraße ausgebaut, welche aber für den Tourismus eine geringere Bedeutung besaßen.

Seit den 1870er Jahren wurde eine Bahnverbindung zwischen dem Rheintal und Davos diskutiert.<sup>17</sup> Alle frühen Planungen, an denen auch der Davoser Hotelpionier Holsboer beteiligt war, scheiterten jedoch. Für das Scheitern waren weniger der traditionalistische Widerstand gegen das auswärtige Kapital sowie die Interessen des Fuhrgewerbes verantwortlich, welches von der Eisenbahn geschäftliche Verluste befürchtete. Die Eisenbahnpläne, die noch die Normalspur von 1435 mm favorisierten, scheiterten an der Finanzierung. Erfolgreich war Holsboer dann mit einer weiteren Initiative für eine Eisenbahn Landquart (520 m) - Klosters - Davos (1540 m), mit der er 1886 an die Öffentlichkeit ging.<sup>18</sup> Es gelang ihm, die Interessen der Gemeinden im Prättigau und der Landschaft Davos unter einen Hut zu bringen. Die Gemeinden verpflichteten sich, den Bahnbau durch die Bereitstellung von Grund und Boden und von Baumaterial zu unterstützen. Klosters leistete einen kleineren, Davos einen großen verlorenen Zuschuß. Die Kosten wurden durch die Entscheidung für eine 1 Meter-Spur gedrückt. Zunächst dachte man an ein gemischtes System aus Adhäsions- und Zahnstangenstrecken; später entschied man sich für eine reine Reibungsbahn. Der größte Teil der Bahnaktien ging an Holsboers Basler Geschäftsfreunde. Die 1889 bis Klosters und 1890 bis Davos eröffnete Streck-

---

15 Zitiert nach Linsmayer, S. 209.

16 Hofmann, S. 13; Metz, Bd. 3, S. 167; Bericht, S. 10; Johner, S. 31.

17 Über Bahnpläne in Graubünden und die spätere Rhätische Bahn: Metz, Bd. 2, S. 409-31 u. 590-613, Bd. 3, S. 37-39; 50 Jahre Rhätische Bahn; Catrina; Fuchs; Hofmann; Naeff; BA E 53/6: 429.

18 Zur Eisenbahn Landquart - Klosters - Davos außer der oben genannten Literatur noch: BA E 53/6: 302; Bericht; Johner.

ke war über 50 km lang und verkürzte die Fahrzeit auf 2 Stunden und 40 Minuten für die Talstrecke bzw. 3 Stunden und 10 Minuten für die Bergstrecke.

Die Bahn zwischen Landquart und Davos stand in Konkurrenz zu Plänen, welche in die bündnerischen Kernlande, von Chur nach Thusis, und über den Albula ins Engadin zielten. In diesem Zusammenhang erhielt eine Gruppe 1887 die Konzession für eine Abzweigung, welche Davos von der entgegengesetzten Seite, von Filisur aus, erreichen wollte.<sup>19</sup> Dahinter stand offensichtlich das Motiv, den Planungen Landquart - Davos das Wasser abzugraben. Doch ließen sich weder die betroffenen Gemeinden noch die Basler Geldleute von dem Manöver beeindrucken. Die Bahnkonkurrenz zwischen der nördlichen Peripherie um Davos und den bündnerischen Kernlanden erreichte 1889 ihren Höhepunkt, als sich Holsboer eine Verlängerung der Strecke Landquart - Davos ins Engadin konzessionieren ließ.<sup>20</sup> Die in zwei Varianten ausgearbeitete Scalettabahn sollte das Engadin über einen langen Tunnel erreichen. Holsboer hatte von Anfang an nicht nur an den Verkehrsanschluß von Davos, sondern an eine Fernverbindung zwischen der Zentralschweiz und Italien gedacht.

Damit lagen die Alternativen auf dem Tisch: Holsboers nördliche Scalettabahn und eine zentrale Albula-Strecke Chur - Thusis - St. Moritz. Holsboer ging davon aus, daß es sich bei der überwiegenden Mehrheit der Fahrgäste um Touristen handeln werde und die Bahn deshalb über Davos als wichtigsten Fremdenverkehrsort führen solle. Die Verfechter der Albulabahn konzipierten dagegen ihre Bahn als ein Mittel zur wirtschaftlichen Erschließung des Kantons. Nicht einmal die Davoser schlugen sich auf die Seite Holsboers. Die Gemeinde teilte dem Kanton mit, daß die Bevölkerung der Scalettabahn "ungemein kühl" gegenüberstehe.<sup>21</sup> Die reservierte Haltung rührte aus Differenzen her über die Lage des Bahnhofs in Davos. Während Holsboer, der mehr aus der Perspektive der Transitstrecke dachte, einen Zentralbahnhof präferierte, wollte die Gemeinde je einen Bahnhof für die beiden Ortsteile, Platz und Dorf. Das Scheitern der Scaletta-Pläne entschied für die Gemeinde. 1889 sprachen sich die Bündner wenig überraschend in einer Volksabstimmung für die Albulabahn aus, deren Verfechter in überzeugender Weise technische und wirtschaftliche Vorteile geltend machten. Holsboer behielt seine Scaletta-Pläne noch eine

---

19 BA E 53/6: 210.

20 BA E 53/6: 190; StA Graubünden VIII 16 p 2; Catrina, S. 41-47; SBZ 13 (1889), S. 26f. u. 43f.; 14 (1889), S. 101f.; 17 (1891), S. 104-06 u. 113-17.

21 StA Graubünden VIII 16 p 2, 6.4.1889.

Zeitlang in Reserve, engagierte sich aber in solidarischer Weise für den seinen ursprünglichen Vorstellungen zuwiderlaufenden Weiterbau der Eisenbahn in den bündnerischen Kernlanden. Allerdings dauerte die Vollen- dung der Albulabahn bis 1904.

Unter wesentlicher Mithilfe Holsboers wurden die Eisenbahninteressen im Kanton Graubünden 1890 in der Schweizerischen Eisenbahnbank, Basel, gebündelt. Danach gerieten die Pläne für ein bündnerisches Schmal- spurnetz aufgrund finanzieller Turbulenzen in Verzug. Eine Neuordnung erbrachte 1894 die Gründung der Rhätischen Bahn. Bis 1896 stellte diese die Strecken Landquart - Chur und Chur - Thusis fertig. Danach verlor die hinter der Rhätischen Bahn stehende Schweizerische Eisenbahnbank das Interesse an ihrem bündner Engagement. Der Grund hierfür lag in einem vom Bund verabschiedeten restriktiven Gesetz über das Rechnungswesen der Privatbahnen. Die entstandene Lücke füllte der Kanton aus, der nach einer erfolgreich verlaufenen Volksabstimmung zusammen mit seinen Gemein- den die Rhätische Bahn übernahm. Für den Auf- und Ausbau eines Rhätischen Schmalspurnetzes erhielt die Bahn in der Folgezeit erhebliche Bundessubventionen. Um die Jahrhundertwende entschied sich die Schweiz für eine Staatsbahnpolitik, aus der schließlich die Schweizerischen Bundesbahnen hervorgingen. Hinter der Unterstützung des Kantons Grau- bün- den durch die Eidgenossenschaft standen vor allem politische und mili- tärliche Motive. Die Bahnbauten verbesserten die Verkehrsverbindungen zwischen den schweizerischen Kernlanden und dem Engadin, das von Österreich und Italien aus leichter zu erreichen war als von der Schweiz. Der Kanton, die Gemeinden und der Bund zusammen sorgten auf diese Weise bis 1913 für den Bau eines bündnerischen Schmalspurnetzes, wel- ches die wichtigsten Tallandschaften erschloß und über Paßstrecken mit- einander verknüpfte.

Die Interessen der Landschaft Davos gingen vor allem dahin, neben der Bahnverbindung in Richtung Nordwesten nach Landquart auch einen An- schluß an die geplante Albula-Hauptstrecke im Süden bei dem 19 km ent- fernten Filisur (1080 m) zu erhalten.<sup>22</sup> Davos machte seine Wünsche bald nach Konstituierung der kantonalen Bahn geltend und erklärte sich zu einer finanziellen Beteiligung bereit. Verzögerungen ergaben sich aus unter- schiedlichen Gründen. Da der Bund bestrebt war, die rhätischen Schmal- spurkonzessionen zusammenzufassen, dauerte die Konzessionserteilung bis

---

22 Zur Strecke Davos - Filisur: LAD B 2 ; LAD Ratsprotokolle der Jahre 1903-09; Sa- luz; Catrina, S. 105f.; Hofmann, S. 97-120.