

Zeitschrift: Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am
Departement Architektur der ETH Zürich

Herausgeber: Departement Architektur der ETH Zürich

Band: - (2009)

Heft: 16

Artikel: Bergrausch : Reisen ohne Ankunft

Autor: Seger, Cordula / Sauter, Christoph

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-918956>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

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

Bergrausch

Reisen ohne Ankunft

Das Thema des Reisens ist mit dem Diskurs der Entsinlichung notwendig verknüpft. Im 18. Jahrhundert wurden geschlossene Kutschen als unzulässiger Entzug physischen Erlebens empfunden.¹ Der Ausbau des Eisenbahnnetzes und damit verbunden das bequeme und immer schnellere Reisen über weite Distanzen hinweg wurde im 19. Jahrhundert im Gegensatz dazu als Gefahr für die Identität der Reisenden beschrieben, da die vorbeigleitende Landschaft nicht mehr wahrgenommen, sondern nur noch schemenhaft konsumiert werden konnte.² Die neue Reisegeschwindigkeit hatte auch für die Tourismusgeschichte der Alpen weitreichende Konsequenzen. Hatte die beschwerliche Fahrt über die Pässe in Kutschen oder Schlitten die Reisenden oft für eine ganze Saison an den Ort der Erholung gefesselt, verkürzte sich die Aufenthaltsdauer mit Bau des Eisenbahnnetzes drastisch (Abb. 1). Dieser Trend setzt sich bis heute fort. So wird die eigentliche Ankunft, die ehemals mit dem Empfang in den Hallen des Grand Hotels zur gesellschaftlichen Zeremonie erhoben wurde, beständig aufgeschoben. Das Eigentliche der Heim-Suchung hat sich zu einem Prozess des Übergangs verkehrt. Das Transitorische, das Vergnügen am gleitenden, gegenstandslosen Blick, ist zum Selbstzweck geworden. Wie Thomas Mann im *Zauberberg* verdeutlicht hat, ist «die Einschaltung von Um- und Neugewöhnungen das einzige Mittel, unser Leben zu halten, unseren Zeitsinn aufzufrischen».³ Dieses Bedürfnis nach Auffrischung des Zeitsinns ist in der aktuellen Reise- und Erlebnisgesellschaft ins Unermessliche gestiegen, so weit, dass der Ort der Ankunft keine Gewöhnung im Sinn gelebter Über-einkunft mehr erfährt, sondern nur noch ein Dazwischen bis zum nächsten Aufbruch darstellt. Schon für die 1920er Jahre hält Siegfried Kracauer in *Die Reise und der Tanz* fest, dass die «Seele heute – oder was Seele so heisst – [...] den Wechsel des Raums, den die *Reise* ihr bietet»⁴, suche und nicht mehr das Land der Sehnsucht und damit den Ort der Ankunft.



Abb. 1, o. K., *Chemins de Fer del'Est*, Werbung, um 1890.

Aufbruch

«Welch ein Wandel doch in der Schweiz und auch im übrigen Europa im Laufe dieses Jahrhunderts stattgefunden hat. Vor siebzig oder achtzig Jahren war Napoleon der einzige in Europa, den man wirklich einen Reisenden nennen konnte; er war der einzige, der dem Reisen Aufmerksamkeit widmete und kräftiges Interesse daran nahm, der einzige, der viel reiste. Nun jedoch fährt jeder überall hin, und die Schweiz und viele andere Gebiete, die vor hundert Jahren unbesuchte und unbekannte Abgelegenheiten waren, sind heutzutage in jedem Sommer ein summender Bienenstock voll rastloser Fremder.»⁵

Wie Marc Twain ausführte, zeugte die Vergnügungsfahrt in die Berge am deutlichsten von der Veränderung der Wahrnehmung und des Reiseverhaltens,

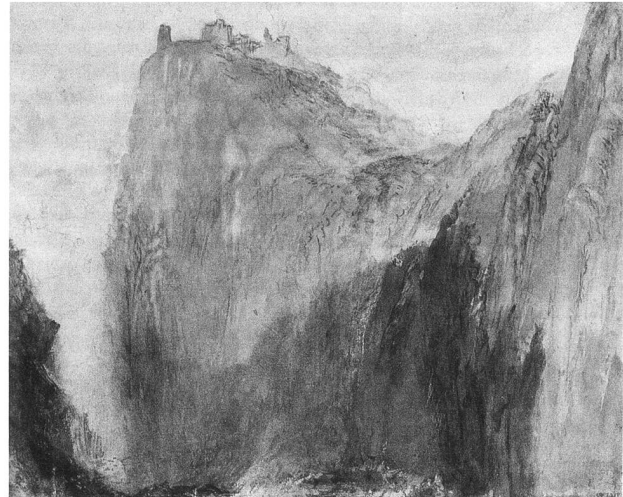


Abb. 2, William Turner, *The Viamala*, Aquarell über Bleistift mit Kratzeffekten, September 1843.

die sich seit Anfang des 19. Jahrhunderts abzuzeichnen begonnen hatten. Die Berge als Ort der Gefahr und des Schreckens wandelten sich dank der wissenschaftlichen und schliesslich – massenwirksam – dank der literarischen Überschreibung zu einem Ort des Begehrens. Dies wird anschaulich, wenn man etwa an die vielen Bildungsreisenden denkt – Goethe als der Bekannteste unter ihnen – welche mit Jean-Jacques Rousseaus *Nouvelle Héloïse* in der Hand, sich erstmals der Berglandschaft an den Ufern des Genfersees stellten, und dank der Projektion einer reinen Liebesgeschichte der bisher als fremd und abweisend empfundenen Natur eine neue Seite abzugewinnen vermochten. Mit Schillers *Wilhelm Tell* schliesslich werden die Berge in der kollektiven Wahrnehmung zum Synonym von Aufrichtigkeit, Reinheit und Kraft, Ort erhabener Entbehrung. Dabei ist es bezeichnend, dass dieser veränderte und als ästhetisch zu begreifende Blick auf die Berge mit Distanz und leiblicher Sicherheit einhergeht, wie dies Kant ausgeführt hat. So hält er in seiner *Kritik der Urteilskraft* fest, dass Kultur notwendig sei, um die Berge und deren Bewohner überhaupt in ihrer ästhetischen und mithin moralischen Dimension erkennen zu können: «In der Tat wird ohne Entwicklung sittlicher Ideen das, was wir, durch Kultur vorbereitet, erhaben nennen, dem rohen Menschen bloß abschreckend vorkommen. Er wird an den Beweistümern der Gewalt der Natur in ihrer Zerstörung und dem großen Maßstabe ihrer Macht, wogegen die seinige in nichts verschwindet, lauter Mühseligkeit, Gefahr und Not sehen, die den Menschen umgeben würden, der dahin gebannt wäre. So nannte der gute, übrigens verständige savoyische Bauer (wie Hr. v. Saussure erzählt) alle Liebhaber der Eisgebirge ohne Bedenken Narren.»⁶

Der Genuss des Schauens ist erst vorhanden, wenn man sich sicher fühlt. Diesem Credo folgte der Ausbau der touristischen Infrastruktur rigoros, sei es mit der Erweiterung der Verkehrslinien, dem Einsatz neuer Verkehrsmittel wie auch mit der Platzierung der panoramatisch angelegten Grand Hotels. Der Wandel von der notwendigen Reise, mit dem Ziel von A nach B zu gelangen, hin zu der Vergnügungsreise, die das Erlebnis in den Vordergrund stellt, wird in folgendem Rückblick deutlich: In der Viamala bei Thusis war es noch lange üblich, nervösen Reisenden die Augen zu verbinden, damit sie mutig genug waren, dem Abgrund zu trotzen. Zugleich macht jedoch das Aquarell von William Turner, im September 1843 gemalt (Abb. 2), mit seinem Gegenüber von besonnten Höhen und blauschattigen Tiefen deutlich, dass gerade im Schauer dieses Orts ein besonderer Reiz liegt, der dem Bildbetrachter vermittelt werden soll.⁷ In der Realität wurde der Blick in den Abgrund jedoch erst inszeniert, als die Technik sich mit zwei Schienen auf sicherer Bahn wusste und mit dem schwindelnden Schauen in die Tiefe die menschliche Überlegenheit gefeiert wurde.



Abb. 3, o. F., *Bobbahn*, St. Moritz, um 1930, aus: Dokumentationsbibliothek St. Moritz.

- 1 Annegret Pelz, *Reisen durch die eigene Fremde. Reiseliteratur von Frauen als autobiographische Schriften*, Köln/Weimar/Wien: Böhlau 1993.
- 2 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Frankfurt am Main: Fischer-Taschenbuch-Verlag 2004.
- 3 Thomas Mann, *Der Zauberberg*, Frankfurt am Main: Fischer-Taschenbuch-Verlag 1993, EA 1924, S. 145.
- 4 Siegfried Kracauer, «Die Reise und der Tanz», in: ders., *Das Ornament der Masse*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1977, S. 40.
- 5 Marc Twain, *Zu Fuß durch Europa*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1967, EA 1880, S. 258.
- 6 Immanuel Kant, *Kritik der Urteilskraft*, Werk- ausgabe Bd. X, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1996, S. 190.
- 7 Kurt Wanner, *Der Himmel schon südlich, die Luft aber frisch. Schriftsteller, Maler, Musiker und ihre Zeit in Graubünden 1800–1950*, Chur: Bündner Monatsblatt 1993, S. 117–159.

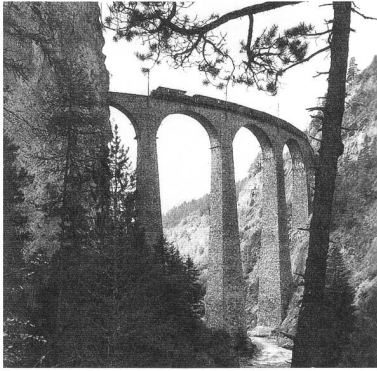


Abb. 4, Albulabahn, Landwasserviadukt bei Filisur, Bahnstrecke von 1898–1904 erbaut, zeitgenössisches Foto von Emil Meerkämper.

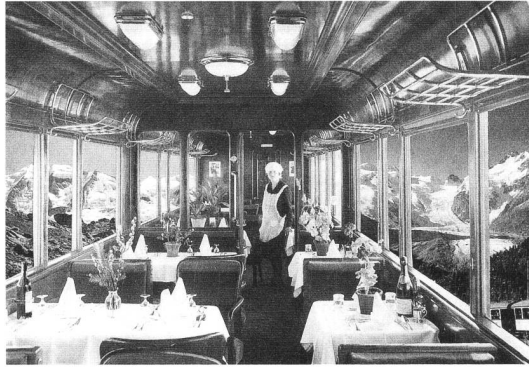


Abb. 5, Mitropa-Speisewagen der Berninabahn mit Bergkulisse, St. Moritz, Berninabahn von 1906–1910 erbaut, zeitgenössische Fotomontage von Albert Steiner.

Die Reise: vom Mittel zum Zweck zur Lust am Transitorischen

In die Berge zu reisen, etwa ins oft gerühmte Engadin, bedeutete vor 1900 meist, sich im Winter, eingehüllt in dicke Pelze, in kleine offene Schlitten zu drängen und auf klares Wetter zu hoffen. In den Sommern musste man sich gegen die staubigen Strassen wappnen und sich in den Kutschen angesichts von Kurven und Abgrund in Gelassenheit üben. Diese umständlichen Transportmittel wirkten sich auf das Verhalten der Gäste aus: Hatte man die Beschwerden der Reise hinter sich gebracht und glücklich das Ziel erreicht, blieb man meist für Wochen oder Monate. Angekommen am anderen, beziehungsweise neuen Ort, brachten die Gäste Kultur und Wissen ein und sorgten damit für einen Ideentransfer, der sich gleichermassen in die Mentalitätsgeschichte der Einheimischen als auch der Fremden einschrieb. Insbesondere die Engländer lösten mit ihrer unerschöpflichen Sportbegeisterung einen Innovationsschub in den von ihnen bereisten Regionen aus.⁸ Im Oberengadin regten sie den Bau von Bahnen und «Runs» an, um mit Bob oder Tobogganing in die Tiefe zu flitzen (Abb. 3). Auch wenn sie damit Sportarten einführten, die auf Bewegung zielten, war das Reisen noch nicht auf das Transitorische an sich, sondern auf die Ankunft ausgerichtet und insofern noch lediglich Mittel zum Zweck.

Je mehr sich der (Fremden-)Verkehr entwickelte, umso umfangreicher wurde allerdings bereits die Fahrt als eigenständiges Ereignis inszeniert und entsprechend zur Attraktion beziehungsweise zum Erlebnis ausgebaut. Schon beim Bau der Albulabahn, die 1903/04 fertiggestellt wurde, hatten die verantwortlichen Ingenieure auf eine entsprechend sinnfällige Linienführung geachtet. Imposante Steinbogenbrücken waren an die Stelle der funktionalen Eisenbrücken, die noch auf der Davoser Linie Verwendung gefunden hatten, gerückt. Eine atemberaubende Synthese von Landschaftsbetrachtung und Ingenieurbaukunst hat die Albulabahn zu einer der aufregendsten Bahninfrastrukturen der Alpen gemacht (Abb. 4). Die Berninabahn wurde als Steigerung dieser Idee in ihrer Trassierung vollständig nach Aspekten malerischer Blickbeziehungen inszeniert. Die Bahnreise wurde als ausschliesslich touristisch vermarktbarer «Bilderbogen» mit einer ausgewogenen Mischung aus typisch menschlichen Artefakten⁹ und aussergewöhnlichen und erhabenen Natursituationen inszeniert. Das Transportwesen diente in den Alpen der Erschliessung eines umfassenden Panorama-Kasinos, welches als «Playground» der «Leisure Class» zum Ereignis stilisiert wurde, zugleich aber war die Bahn selbst zum unentbehrlichen Teil dieses Spielplatzes geworden (Abb. 5). Solche Touristenbahnen näherten sich immer stärker dem Transitorischen, also dem Reisen als Selbstzweck an, das Kracauer so treffend erfasst hat: «Woher es denn rührt, dass, streng genommen, die Reise à la mode nicht eigentlich mehr dazu dient, die Sensation fremder Räume zu geniessen – ein Hotel gleicht dem andern und die Natur dahinter ist den Lesern der illustrierten Zeitschriften bekannt – sondern um ihrer selbst willen unternommen wird. Der Akzent liegt auf der

Die Zukunft in den Alpen.



Abb. 6, o. K., Die Zukunft in den Alpen, Karikatur zur Entwicklung des Tourismus im Berggebiet, in: Nebelspalter (1893), aus: Madlaina Bundi (Hrsg.), *Erhalten und Gestalten. 100 Jahre Schweizer Heimatschutz*, Baden: hier + jetzt 2005, S. 30.

Abgelöstheit als solcher, die sie gewährt, nicht auf der durch sie vermittelten Hinwendung zu einer so oder so gearteten Gegend, ihre Bedeutung erschöpft sich darin, dass sie es ermöglicht, den Five-o'clock-Tee in einem zufällig weniger abgelebten Raum als dem des Alltagsbetriebs zu konsumieren. Immer mehr wird sie zur unvergleichlichen Gelegenheit, woanders zu sein, als eben dort, wo man gewöhnlich ist; als räumliche Veränderung, als vorübergehende Vertauschung der Aufenthalte erfüllt sie ihre entscheidende Funktion.»¹⁰

Eigentlichkeit oder Konsum – ein touristisches Dilemma

Nachdem mit Strassen und Bahn eine bequeme Infrastruktur geschaffen worden war, griffen die Bedürfnisse nach Mobilität über den Talboden hinaus. Diese Entwicklung bildete den Ausgangspunkt für weitere technische Höhenflüge. So führte im Engadin seit 1907 eine Drahtseilbahn auf Muottas Muragl. Für den Preis einer Fahrkarte konnten sich die Gäste nun jenen Ausblick kaufen, den der Maler Giovanni Segantini wenige Jahre zuvor, vermittelt durch ein gross angelegtes Panorama anlässlich der Pariser Weltausstellung 1900, hatte in die Welt tragen wollen. Das Panoramaprojekt scheiterte aus Geldmangel, hätte jedoch in dieser Zeit wohl bereits anachronistisch gewirkt, zielten die technischen Neuerungen doch auf bewegte Bilder hin, während es die modernen Transportmittel zunehmend auch einem breiten Publikum ermöglichten, die gepriesenen Naturwunder mit eigenen Augen zu sehen.

Die Lust, die Landschaft wie ein Gemälde zu geniessen und sich auch die entferntesten und höchsten Gipfel auf bequeme Weise anzueignen, regte den Pioniergeist der Ingenieure an. So sollte selbst der Bernina, «König der Ostalpen» und höchster Gipfel derselben, nach dem Vorbild der Jungfrau im Berner Oberland erschlossen werden.¹¹ Und wie auch bei diesem Jahrhundertbauwerk schwankte die Rezeption zwischen Technikbewunderung und dem Vorwurf, Frevler an Natur und Heimat zu betreiben. Eine zeitgenössische Stimme mahnte: «Eine Bergbahn auf den Piz Bernina, fehlt nur das, um den Engadiner das Höchste erhabener Pracht und Grösse zu nehmen! Der viel besungene Piz Bernina, dieses Wahrzeichen der Freiheit, unantastbarer Reinheit für jeden wahren Bergfreund Bündner, soll um schnöden Geldes willen entweiht, verschachert werden. Nicht einmal ein Piz Bernina ist mehr sicher vor gierigen Händen, die sich nach dessen diamantener Krone ausstrecken!»¹²

Während die Erschliessung der Schweizer Alpen durch den Zug als Förderung des Fremdenverkehrs weitgehend positiv begrüsst worden war, wurden die auf die Gipfel strebenden Zahnradbahnen oft beargwöhnt und als Verkörperung eines touristischen Dilemmas¹³ wahrgenommen: Der touristenfreundliche Ausbau der Berge untergrabe gerade jene Idylle, die dem Reisenden in Aussicht gestellt wird (Abb. 6). Schon Alphonse Daudets Held Tartarin von Tarascon hatte auf seiner abenteuerlichen Schweizerreise die Idee, «im Fahrstuhl auf die Alpen zu klettern», empört abgelehnt und den Rigi trotz bereits vorhandener,



Abb. 7a, o. F., *Souvenirverkauf auf Rigi Kulm vor der Umgestaltung*, 1950, aus: Archiv Schweizer Heimatschutz.

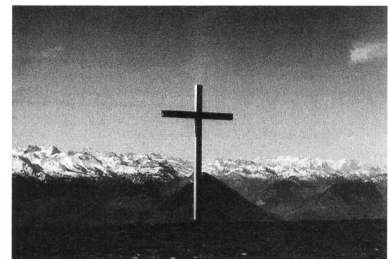


Abb. 7b, o. F., *Rigi Kulm nach der Umgestaltung*, Zustand 1955, aus: Archiv Schweizer Heimatschutz.

8 Cordula Seger, *Grand Hotel. Schauplatz der Literatur. Teil 1*, Köln/Wien: Böhlau 2005.

9 Luzi Dösch, *Die Bauten der Rhätischen Bahn. Geschichte einer Architektur von 1889 bis 1949*, Chur: Terra Grischuna 1984.

Ders., *Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780*, Zürich: Scheidegger & Spiess 2001, S. 182–197.

10 Siegfried Kracauer, «Die Reise und der Tanz», in: ders., *Das Ornament der Masse*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1977, S. 41.

11 David Gugerli: «Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekommen ist», in *Kunst + Architektur in der Schweiz* (1997), Nr. 1, S. 42–55.

12 Peter Robert Berry (1864–1942), *Flugblatt*, undatiert, einsehbar im Kulturarchiv Oberengadin, Samedan.

13 Hans Magnus Enzensberger, «Eine Theorie des Tourismus», in: Ders., *Einzelheiten I. Bewusstseins-Industrie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp 1962.

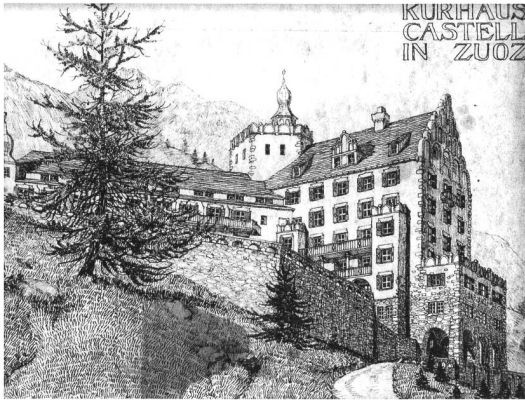


Abb. 8, Nicolaus Hartmann jun., *Hotel Castell*, Zuoz, perspektivische Ansicht, um 1912.

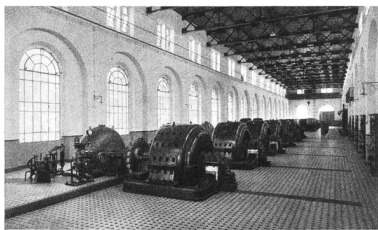


Abb. 9, *Die Zentrale von Campocologno*, Puschlav, 1906 erbaut, Foto von Albert Steiner.

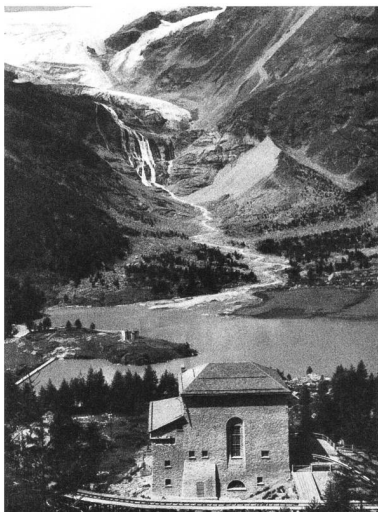


Abb. 10, Nicolaus Hartmann jun., *Die Zentrale Palù der Kraftwerke Brusio*, 1927, Foto von Albert Steiner.

bequemer Bahn – seit 1873 führt eine Zahnradbahn auf den Berg – zu Fuss erklommen. Allerdings nur, um sich dort mit Horden von Vergnügungsreisenden und einem riesigen Hotel in einer Opernkulissenlandschaft konfrontiert zu sehen. Lebt Daudets Geschichte gerade von der Komik, die sich aus dem Missverhältnis zwischen der Erwartung, in den Schweizer Bergen das wilde Naturparadies zu finden, und der vorgefundenen Realität einer umfassend aufbereiteten Kunstlandschaft ergibt, so wird dieses Auseinanderklaffen aus der Perspektive der Ortsansässigen immer stärker als Heimatverlust thematisiert. Die Rückführung der Berge in den Zustand vor dem «touristischen Sündenfall» ist in der Schweiz gerade nach dem Zweiten Weltkrieg ein wichtiges Thema: Der Heimatschutz lancierte 1951 eine Schokoladentaleraktion mit dem Ziel, den Rigi-Kulm von Hotelbauten, Verkaufsbuden und anderen dekadenten Lockungen zu befreien. 1954 schliesslich war die Räumungsaktion und Neugestaltung vollendet und dort, wo zuvor Reiseandenken verkauft worden waren, prangte nur noch ein einsames Kreuz (Abb. 7a + b). Der Wunsch nach Eigentlichkeit und Ankunft hatte sich hier, an diesem exemplarischen und zum Symbol stilisierten Ort, getragen von kollektiver Euphorie scheinbar gegen das Transitorische durchgesetzt. Gerade die Überfrachtung dieser Geste aber lässt durchscheinen, dass auch das Idyll nur eine Form der künstlichen Aufbereitung der Landschaft ist und seinerseits den Gesetzen der Erlebniskultur folgt.

Energiehaushalt

Sinn der Reise in die Berge war es, neue Kräfte zu gewinnen und Energie zu tanken. Anders als die Lungenkranken, die sich oft genug im langjährigen Bergexil wiederfanden, mussten den gestressten Städtern bald einmal einige Tage prickelnder Champagnerluft zur Erfrischung der Sinne genügen. Aufgeriebene Stadtseelen fanden in Kurorten wie St. Moritz so viel Zerstreuung, dass sie den Müsiggang gerade noch aushielten. Trotzdem begannen die reisenden Menschen, sich immer schneller zu langweilen, je weniger Zeit sie zur Verfügung hatten. Gäste und Infrastruktur standen buchstäblich unter Strom.

Die Verknüpfung des touristischen Ausbaus der Berge ging Hand in Hand mit einer umfassenden Elektrifizierung. Nicht zufällig leuchteten die ersten elektrifizierten Lampen in der Schweiz 1879 im Kulm Hotel in St. Moritz. Es ist auch bezeichnend, dass Dr. Alfred von Planta zugleich Präsident der 1904 gegründeten Kraftwerke Brusio und Direktor der Rhätischen Bahn sowie der Berninabahnsgesellschaft war. Parallel mit der Berninabahn wurde auch eine Stromleitung nach Norden gebaut. Das damals grösste hydraulische Kraftwerk Europas in Campocologno nahm 1906 den Betrieb auf (Abb. 9). Die Elektrizität bediente nicht nur die neuen touristischen Bedürfnisse. Vielmehr zog sie mit ihren Bauten als Ikonen einer neu gewonnenen Kraft Besucher aus aller Welt an. Wie sehr das gelungene Wagnis international als technisches Wunder bestaunt wurde, zeigt nicht nur die Aufnahme der Kraftwerke Brusio in Frederick Arthur Talbot's Sammelband *Electrical Wonders of the World*, sondern tritt noch deutlicher im Gästebuch der Zentrale Campocologno zutage. Bis zum Ersten Weltkrieg besuchten über 2500 – das heisst jährlich gegen 400 – Besucher das Werk. Neben Besuchereinträgen aus allen grösseren Städten der Schweiz und ihrer Nachbarstaaten finden sich auch solche aus Santiago, Axat (Anden), New York, Stockholm, London, Madrid, Budapest, Rio de Janeiro,

Oslo, Rotterdam, Sofia, Cleveland, Buenos Aires, Barcelona, Kapstadt, Petersburg, Singapur, Griechenland, Neuseeland, Indien und vor allem auch immer wieder aus Japan.¹⁴

1905 formulierte die neu gegründete Bündner Sektion des Heimatschutzes für sich unmittelbar als Ziel, die stark veränderte Situation, mit durch den Tourismus stimulierten Grossbauten, Hotels und Kraftwerken, in den Griff zu bekommen. Sie forderten, dass bei allen neuen Bauten die Topographie und die lokale Bautradition berücksichtigt und neu interpretiert werden müsse. Prägende Architekten, wie Nicolaus Hartmann Junior aus St. Moritz fanden entsprechende Lösungen, die sich alle durch repräsentative Gesten auszeichneten (Abb. 8 + 10) und einerseits die sichtbaren Bewegungsflüsse der Gäste, andererseits die unsichtbaren der Energie (Abb. 11) verbildlichten. Bis heute haben sich Kraftwerkzentrale und Hotel einander auch in ihrer Funktion immer mehr angeglichen. Angetrieben von einer kollektiven Beschleunigung bewegen sich die modernen Jet-Set-Reisenden wie die verborgenen Läufe der Elektrizität. Das Prinzip ist einfach: Nachts wird mit preiswertem Strom das Wasser in die hoch gelegenen Stauseen gepumpt, um tagsüber zu Spitzenzeiten das Wasser wieder in die Tiefe stürzen zu lassen und die gewonnene Energie gewinnbringend vermarkten zu können. Auf vergleichbare Weise fliegen die modernen Reisenden heute mit dem Privatjet ein, laden sich im Engadiner Champagnerklima auf und sind am nächsten Tag wieder für den Stress der Metropolen gewappnet.

Nicht-Orte

In diesem Fluss ständiger Energieströme, der darauf abzielt, die Spannung aufrechtzuerhalten, haben «Nicht-Orte»¹⁵ Konjunktur, da sie in ihrer Anonymität und Belanglosigkeit darauf abzielen, die Reisebewegungen nicht durch ein vermeintliches Gefühl der Ankunft zu unterbrechen. Setzen die altehrwürdigen Grand Hotels noch ganz auf die Lesbarkeit ihrer Fassade, die den Wunsch der Gäste nach Repräsentation und Öffentlichkeit überhöhen sollte, folgt der moderne Traum vom Wohnen in den Bergen den Gesetzen des Transitorischen: Sichtbar sind nur die Spuren des Transports – Strasse und Dreifachgaragen. (Abb. 12). Der Eingang eines Hauses ist kaum mehr zu finden, er symbolisiert nicht mehr die Schnittstelle zwischen Aussen- und Intimwelt. Vielmehr verdeutlicht er in seiner versteckten Belanglosigkeit, dass die Schwelle als bewusster Ort des Übergangs jede Bedeutung verloren hat. Die Tiefgarage ist zur wirklichen Empfangshalle geworden und der Lift führt direkt in die Wohnungen, ohne die Reisenden mit unlieben zwischenmenschlichen Kontakten zu konfrontieren (Abb. 13). So sind die Häuser lediglich Hüllen einer kurzen Stockung des Transits, stumme Symbole anonymer Bewegungen. Die Gäste, die diese Zweitwohnungen und -häuser beleben, bleiben Phantome, unsichtbar im Kommen und Gehen. Das rastlose Prinzip der Reise hat den touristischen Raum so weit umklammert, dass eine Abkehr unmöglich scheint, da jegliche Art von Stillstand den Tourismus komplett auszulöschen droht.

Christoph Sauter ist Architekt in St. Moritz.

Cordula Seger ist wissenschaftliche Assistentin an der ETH Zürich und Lehrbeauftragte an der Universität Wien.

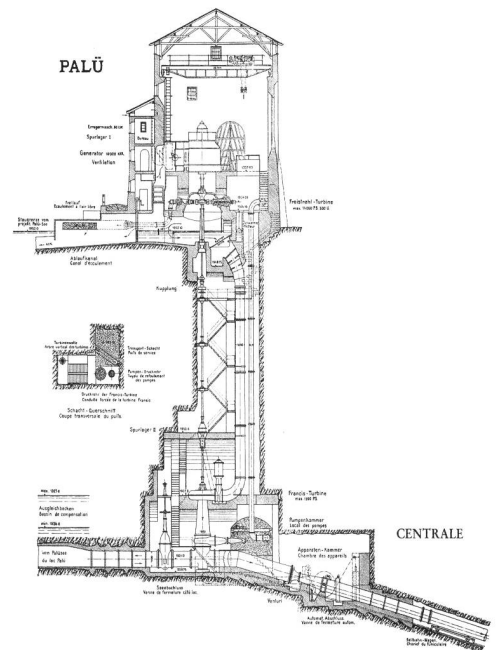


Abb. 11, Nicolaus Hartmann junior, Zentrale Palü der Kraftwerke Brusio, Schnitt, um 1927.



Abb. 12, Garage und Eingangsbereich eines typischen aktuellen Neo-Engadinerhauses, St. Moritz, 2006, Foto von Christoph Sauter.



Abb. 13, Bautafel, Luxus ist: einfahren in die Tiefgarage, hochfahren mit dem Privatfahrstuhl, St. Moritz, 2006, Foto von Christoph Sauter.

14 Verwaltungsrat und Direktion der Kraftwerke Brusio AG (Hrsg.), *Die ersten 50 Jahre Kraftwerke Brusio. 1904–1954*, Poschiavo: Kraftwerke Brusio AG 1954, S. 71.

15 Marc Augé, *Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity*, London/New York: Verso 2000.