

KARL STANKIEWITZ

Wie der Zirkus in die Berge kam

Die Alpen
zwischen Idylle und
Rummelplatz



Karl Stankiewicz

Wie der Zirkus in die Berge kam

Die Alpen zwischen Idylle und Rummelplatz

ISBN 978-3-86581-310-7

304 Seiten, 14,5 x 23,8 cm, 22,95 Euro

oekom verlag, München 2012

©oekom verlag 2012

www.oekom.de

Vorgeschichte

Die dramatische Frühzeit
der alpinen Erschließung



Post über den Pass

Über den Großen St. Gotthard wurde in 2.106 Metern Höhe schon im 15. Jahrhundert ein Saumweg befestigt – eine der wichtigsten Straßenverbindungen über die Alpen.

Erschließung an allen Fronten

Am Anfang war alles wüst und leer. Aber schon in der Steinzeit drangen Menschen in das große Gebirge ein, das sich aus der Auffaltung der Erdkrusten zweier Kontinente gebildet hatte und welchem dann der griechische Geschichtsschreiber Polybios den banalen Namen »Alpeis« (Berge) zuteilte. Sie jagten Bären, wie diese bewohnten sie Höhlen, hinterließen Werkzeuge und Felsbilder noch in über 2.000 Metern Höhe.

Dann kommen die Eroberer, der Afrikaner Hannibal gar mit 37 Kriegselefanten. Einige der Eindringlinge und Einwanderer errichteten Siedlungen. Darunter sind wanderlustige Völker wie die Kimbern und Teutonen oder die Walser, deren Spuren zwischen dem heutigen Wallis und dem Allgäuer Walsertal zu finden sind. Ab 75 vor Christus durchquert Julius Cäsar, der gar einem Pass seinen Namen gibt, mit fünf Legionen das mächtigste Gebirge des Abendlandes, um in die transalpinen Provinzen Rätien und Allamanien zu gelangen.

So kommt ein Prozess in Gang, der bis heute andauert und allgemein als »Erschließung« bekannt ist. Auch ein bloßes Durchmarschgebiet braucht Einrichtungen, die man heute »Infrastruktur« nennt. Innerhalb eines halben Jahrhunderts schaffen die Römer ein Straßennetz, das ebenfalls bis heute einzigartig ist. Sie bauen Fahrbahnen und Brücken durch wilde Schluchten, reißende Flusstäler und über 2.000 Meter hohe Pässe. An manchen Stellen sind diese Römerwege heute noch erkennbar, immer wieder werden einzelne Abschnitte, jüngst etwa bei der Franzensfeste in Südtirol, freigelegt und möglichst für Wanderer hergerichtet.

Tavernen für die Scharen der Spediteure und Stationen für den Pferdewechsel, genau vermessene Meilensteine und rühmende Monumente säumen diese befestigten Straßen. Es entstehen erste Bauerngüter, Kastelle und schließlich ganze Ortschaften inmitten der bislang unzugänglichen, noch Jahrhunderte lang abschreckenden Bergwelt.

Der prominenteste rätische Alpenübergang ist die 46/47 gebaute *Via Claudia Augusta*, die von der venetischen Stadt Altinum über den Fernpass und die Provinzmetropole Augsburg zur Donau führt.

Selbst nachdem im zweiten Jahrhundert auch der Brenner passierbar gemacht wurde, bleibt die *Via Claudia* noch 1.500 Jahre lang ein wichtiger Handelsweg, auf dem beispielsweise die schwer beladenen Frachtwagen der Fugger rollten. Daneben entsteht im Mittelalter ein ausgeklügeltes, ausgedehntes System von »Straßen zweiter Ordnung«, wozu etwa auch die grenzüberschreitenden Samerwege gehörten. Auf ungezähmten Flüssen wird gedriftet. Salz, Holz und Wein sind die alpentypischen Handelsgüter. Noch geschieht der Transit tief in den Tälern. Sehr viel später erst spannt man Straßen übers Hochgebirge, 1935 etwa die Glocknerhochalpenstraße.

Auch von industrieller Erschließung bleibt die Alpennatur nicht verschont. Die Ausbeutung der Bodenschätze (Erz, Salz) nimmt mancherorts umwälzende Ausmaße an, beschäftigt punktuell Zehntausende von Knappen, bringt Ansätze für ein selbst für heutige Begriffe fortschrittliches Wirtschafts- und Sozialsystem hervor, macht Städte wie Schwaz in Tirol und einige Kapitalgesellschaften superreich. Längst sind die Lager erschöpft, nur noch am steirischen Erzberg wird abgebaut, nur noch in Leoben, Bruck und Bergamo arbeiten alpine Stahl- und Walzwerke.

Um 1878 beginnt, zunächst in den französischen Alpen, die Erschließung der Wasserkraft zur Energiegewinnung. In abgeschiedenen Tälern entstehen Pumpwerke, Turbinenhäuser, künstliche Seen, ganze Kraftwerkketten. Textil- und Uhrenfabriken werden nahebei aus dem Boden gestampft. Seit 1930 wird auch das Hochgebirge, zunächst in der Silvretta, von den großen Energiekonzernen erschlossen. Über Fallhöhen bis zu 1.700 Meter stürzt die »weiße Kohle« durch unterirdische Rohre.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird noch einmal versucht, den »Hydrostrom« zum großen Wachstumsbringer zu veredeln. Insbesondere im industriefernen Osttirol und im südlichen Salzburger Land werden der Natur gewaltige Anlagen abgetrotzt. Immerhin ist die Energieausbeute mit 80 Prozent bei der Wasserkraft doppelt so groß wie bei Kohle und anderen Energieträgern. Nicht alle jene Projekte,

die ganze Talschaften überflutet und schönste Landschaften irreparabel zerstört hätten, können die staatlichen Planer durchsetzen. Ausbeutungsfähige Reserven gibt es jetzt nur noch in Österreich und der Schweiz. Der Status der Wasserkraft als regenerative und daher »nachhaltige« Energieform und das absehbare Ende der fossilen Brennstoffe lassen immer wieder an weitere Erschließungen denken.

Mineralölbohrungen indes scheinen sich zunächst nur im nördlichen Alpenvorraum zu lohnen. Diese Art von Erschließung wird denn auch nach immensen Investitionen von gewinnerpichten Unternehmen wieder eingestellt, aber da und dort mit neuen Technologien durch aufwendige Versuchsbohrungen erneut angegangen. Jedoch haben die Ölgiganten zigtausend Kilometer Pipelines kreuz und quer durch die Alpen gebohrt – nach dem Vorbild jener Soleleitung, die schon 1619 die Salzlösung aus Reichenhall in die Traunsteiner Sudpfannen gespült hatte (und heute als kulturhistorischer Wanderweg markiert ist).

Die weiteren Meilensteine der Alpenerschließung werden ziemlich gleichzeitig gesetzt, nach der Mitte des 19. Jahrhunderts. Sie markieren den Bau von Schienenbahnen wie auch den Beginn des Gebirgstourismus. Gefördert wird dieser Prozess wesentlich durch die Berichte berühmter Schriftsteller, die – neben Fürsten und anderen Honoratioren – zu den ersten begeisterten Nutzern der neuen Bergzubringer zählen.

Am 17. Juni 1854 wird die Semmeringbahn nach sechs Jahren Bauarbeit eröffnet. Damit wird zum ersten Mal ein Gebirge von der Eisenbahn überquert. Der auf 897 Meter Seehöhe sanft steigende Schienenweg, seit 1999 Weltkulturerbe, soll Wien mit dem k.u.k. Hafen Triest direkt verbinden. Die Stammstrecke führt nach wie vor in kühnen Kurven über 16 Viadukte und durch 15 kleine Tunnel auf 35 Kilometern Länge höchst beschaulich von Gloggnitz nach Mürzzuschlag. Zwar hatte der geniale Chefingenieur Carl Ritter von Ghega aus Venedig bereits einen sechs Kilometer langen Scheiteltunnel eingeplant, doch war das Dynamit noch nicht erfunden.

Sind Arthur Schnitzler und Hugo von Hofmannsthal häufige Passagiere und Propagandisten der Semmeringbahn, so machen der Amerikaner Mark Twain und der Magdeburger Heinrich Tschokke die

erste echte Bergbahn Europas weltweit bekannt. Diese rattert seit dem 21. Mai 1871 auf einen der fünf Gipfel der Rigi (1.797 Meter), wo Twain »über einer grenzenlosen Weite wogender Weißköpfe« schaut. Ab 4. Juni 1889 dampft am gegenüberliegenden Ufer des Vierwaldstättersees ein Zug auf der bis heute steilsten Strecke der Welt (bis 48 Prozent) auf den legendären Luzerner Hausberg Pilatus (2.063 Meter), von wo sogar Königin Victoria und Musikkönig Wagner das Panorama genießen. (Der erste Originaltriebwagen steht im Deutschen Museum).

Bahnen bringen Boom

Die Bahnen bringen einen bis dahin nicht gekannten Boom an beachteten Besuchern aus der alten und der neuen Welt. Man braucht also Beherbergungs- und Speisestätten. Zwischen 1880 und 1914 wuchsen in der Zentralschweiz zahlreiche höchst luxuriöse Grand-hotels, die fortan – langfristig nicht zum wirtschaftlichen Vorteil – in der ganzen Eidgenossenschaft dominieren sollten. In Österreich indes setzt man mehr auf kleinere Herbergen, auch auf Privatzimmervermieter, zieht aber beim Bau von allerlei Alpenbahnen mit Zahnradbetrieb schnell nach.

Höchstpersönlich setzt Kaiser Franz Joseph am 8. Juni 1889 am Achensee die erste Bergbahn Tirols in Betrieb. Zum Teil in goldenen Lettern hat er nur zehn Monate zuvor dem k.u.k.-Konsul Theodor Friedrich von Dreifuß aus dem bayerischen Wildbad Kreuth die Konzession für eine »schmal spurige Lokomotiv Eisenbahn« erteilt. 1893 wird der Schafberg bei St. Wolfgang, von dessen 1.732 Meter hohem Gipfel man 13 Seen erblicken kann, unter schwarzgrauen Dampf gesetzt. Ringsum lassen sich viele Dichter und Musiker nieder; sie besingen, wiederum den Tourismus fördernd, die Schönheiten des Salzkammerguts und machen es zur Operettenszene.

Nächste Station ist der Hochschneeberg zwischen Wien und dem Semmering, wo man schon 1827 den ersten größeren Wassertunnel der Alpen und 1873 eine 118 Kilometer lange »Hochquellwasserleitung« eröffnet hat. 1897 werden hier die längste Zahnradstrecke (9,8 Kilometer) und der höchstgelegene Bahnhof Österreichs (1.792 Meter) in Betrieb genommen. »Unter tosendem Jubel« bereist Kaiser Franz

Joseph den endlich gut erreichbaren »König der Wiener Alpen«, um auf dessen Krone im Gedächtniskirchlein für seine ermordete Gemahlin Elisabeth zu beten.

Die nächste Runde der Alpenerschließung gewinnt wiederum die Schweiz. Am 1. Juli 1908 schnauft von Pontresina im Engadin erstmals eine Bahn hinauf zum Fuße des Motteratschgletschers (1.896 Meter). Das ist der Beginn der Berninalinie (die ebenfalls seit 2008 zum Unesco-Welterbe gehört) und die Keimzelle des vielleicht schönsten und vollkommensten Bergbahn-Spinnennetzes der Welt: der Rhätischen Bahn.

In diesem vom Schriftsteller Walter Flaig gepriesenen »Festsaal der Alpen« hat sich früh schon ein gehobener Fremdenverkehr entwickelt. Gefördert wird er noch vom Märchendichter Andersen, von Richard Wagner und Viktor Scheffel. Stefan Zweig macht sich vor dem ersten Weltkrieg lustig über all die »Sorglosen« in dem üppig aufblühenden Hoteldorf Pontresina und über die »mit ihren Affengewändern die Berge herabfahrenden« Skimenschen.

Das Lungenheilbad Davos wird 1909, Arosa im Dezember 1914 mit dem Rhätischen Räderwerk verzahnt. Nicht erst Thomas Mann muss literarisch für das touristische Wachstum werben. Jedenfalls bietet dieser Stammkurgast beider abgelegenen Bergdörfer seinem aus dem Tiefland anrollenden Hans Castorp vom Abteifenster aus ungewohnten Genuss: »Der Zug wand sich gebogen auf schmalem Pass; man sah die vorderen Wagen, sah die Maschine, die in ihrer Mühe braune, grüne und schwarze Rauchmassen ausstieß, die verflatterten. Wasser rauschten in die Tiefe zur Rechten; links strebten dunkle Fichten gegen Felsblöcke gegen einen steingrauen Himmel empor. Stockfinstere Tunnel kamen, und wenn es wieder Tag wurde, taten weitläufige Abgründe mit Ortschaften in der Tiefe sich auf ...«

Um die gleiche Zeit, zu Beginn des 20. Jahrhunderts, kommen auch Bergschwebbahnen für Personen auf. Man traut zunächst der Reißfestigkeit der Seile nicht. Der Sicherheit wegen ist die erste Anlage, der 1908 bei Grindelwald betriebsbereite »Wetterhornaufzug«, noch mit vier Seilen pro Kabine ausgerüstet. Wie das im Deutschen Museum befindliche Modell zeigt, wurde von vier vorgesehenen Sektionen nur eine realisiert. Wegen der enormen Schwierigkeiten hat sich

der Planer, der deutsche Ingenieur Feldmann, noch während des Baus erschossen. Bei der Wankbahn von Partenkirchen verlässt man sich bereits 1929 auf zwei Seile, während die modernen Umlaufbahnen nur noch ein einziges brauchen.

Nachzügler Deutschland

Im Deutschen Reich nimmt die erste Alpenbahn am 25. Mai 1912 den Betrieb auf. Mit ihr bekommt der Wendelstein (1.838 Meter) endlich einen Zubringer, den er längst seinem Ruf als meist bewandertes Berg Bayerns schuldig ist. Diesen Ruf verdankt er vor allem Berichten über seine Besteigung durch König Max II im Sommer 1858. Nach langem Pläneschmieden und Verhandeln treiben 800 meist aus Italien oder dem Balkan angeworbene Arbeiter – was sich der badische Kommerzienrat Otto von Steinbeis zwei Millionen Goldmark kosten lässt – Gleise und Tunnel für die »Hochgebirgsbahn« knapp zehn Kilometer weit bis fast vor das schon 1883 eingeweihte Wendelsteinhaus, für welches ein Verein mit Hilfe des Westernhelden Buffalo Bill gesammelt hat. Dessen Ausbau zum Luxushotel verhindert der Erste Weltkrieg.

Vielfältige Pannen, Probleme und Proteste hat es gegeben, ehe die »Reibungs- und Zahnradbahn« von Garmisch auf das Zugspitzplatt – nach fünf abgelehnten Konzessionsgesuchen von der bayerischen Regierung – 1928 endlich genehmigt wird. Aktionäre der Berliner Lokalbahn AG, die neben der AEG und einer Münchner Gesellschaft Kapital und Kautions stellt, bangen lautstark um ihre Dividenden. Mit 20 Millionen Goldmark schießen die Baukosten immerhin um das Doppelte in die Höhe.

Auch der Landesausschuss für Naturschutz hat mitzureden; noch ist für die Alpinisten jede Bergbahn ein böser Eingriff. Doch die Gegenargumente werden von Behörden und Presse höher bewertet: »Ist es nicht schön, dass Menschen, die körperlich nie in der Lage wären, in solchen Höhen zu wandern, nun mit Hilfe der modernen Technik mühelos diese wunderbare kräftige Höhenluft atmen können und den zauberhaften Fernblick genießen dürfen, der ihnen sonst ewig verschlossen geblieben wäre?«

Rund tausend erfahrene Sappeure, größtenteils ehemalige Gebirgsjäger, hämmern Steige in nie begangene Wände, schleppen schwere

Seile für Hilfsbahnen bergauf, sprengen Kavernen für Lagerräume und Schlafstätten, treiben schließlich einen 4.500 Meter langen Tunnel von neun Sprenglöchern aus in Deutschlands höchstes Bergmassiv. Gleichzeitig wird dort, wo die Zahnradbahn unterirdisch endete, das Schneefernerhaus als modernstes Berghotel des Reiches hingestellt. Zehn Bahnarbeiter kommen ums Leben: durch Steinschlag, Absturz, Explosionen und einen fürchterlichen Kantinenbrand. Immerhin kann das technische Wunderwerk bereits am 8. Juli 1930, nach nur zweijähriger Bauzeit, eingeweiht werden.

Keine drei Wochen später meldet die Schweiz einen kaum weniger sensationellen Fortschritt alpiner Verkehrserschließung: Von St. Moritz nach Zermatt durchquert am 27. Juli 1930 erstmals eine Eisenbahn der Superlative die großartigsten Hochgebirgslandschaften Europas, die ausgestattet sind mit so vielen Gletschern, Gipfeln, Pässen, Flüssen, Städten, Schlössern, Klöstern, außerdem mit dem höchsten Eisenbahntunnel Europas und dem längsten Schmalspurbahntunnel der Welt. Auf seiner gut 150 Kilometer langen Strecke, die zur Hälfte auf die Rhätische Bahn entfällt, wirbt dieser »Glacier Express« immer noch als »langsamster Schnellzug der Welt«.

Die eigentliche Erfolgsgeschichte der Bergseilbahnen einschließlich der Skilifte beginnt erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Am 16. Dezember 1945 wird in Flims (Graubünden) weltweit erstmals eine Doppelsesselbahn eingesetzt. Das Besondere: Sie hatte Seitensitze und war kuppelbar, was geradezu einen Quantensprung für die Förderleistung bedeutete – und das Zeitalter des winterlichen Massentourismus einleitete.