

## Der Geissbub Luzi und die beiden Uhren, 1895

*Holsboer, Willem Jan: Orientbahn oder Schmalspurnetz. Betrachtungen aus Graubünden, Separatdruck aus der Neuen Zürcher Zeitung vom 4., 5., 6., 10., 12. und 15. September 1895.*

Im Lande dahinten lebte ein Hirtenbüblein, Luci geheissen, das hütete auf hoher Alp seine Geissen. Eines Tages sass Luci mit einem Kameraden aus den Urkantonen im Schatten einer Felswand und plauderte mit ihm von allerlei Sorgen und Wünschen, wie sie etwa die Herzen von Geissbuben erfüllen. «Ach», sagte der eine von ihnen, «wenn wir doch nur eine Uhr hätten wie die grossen Leute drunten in den Thälern, damit wir wenigstens immer wüssten, welche Zeit am Tage es ist.» Plötzlich stand vor den beiden ein Bergmännli mit langem weissen Bart. In der einen Hand trug es eine schöne goldene Uhr und in der anderen zwei Heuhalme. «Seht Buben», sagte es zu den erstaunten Hirten, «diese Uhr will ich einem von Euch schenken, Ihr dürft darum losen. Wer den längeren dieser beiden Halme zieht, der darf sie behalten. Versucht Euer Glück!» Die beiden Geissbuben vermochten erst kaum an den Ernst der Sache zu glauben. Zögernd langte Luci endlich zu, aber o weh! er zog den kürzeren Halm.

Das Bergmännli überreichte die Uhr seinem Kameraden und sagte zu Luci, der ein sehr bekümmertes Gesicht machte: «Tröste Dich, mein lieber Bub! Heute habe ich allerdings nur eine Uhr zu vergeben, aber wenn du brav bist, so darf ich dir vielleicht später auch einmal eine goldene Uhr bringen.»

Damit verschwand das Bergmännli. Der arme Luci aber träumte von da an bei Tag wie bei Nacht von der goldenen Uhr, die ihm versprochen war, und so oft er von weitem einen Reisenden oder auch nur einen Senn oder Holzhacker des Weges kommen sah, meinte er jedesmal, es sei das Bergmännli, das ihm die goldene Uhr bringen wolle, aber immer aufs neue musste er erfahren, dass er sich getäuscht hatte.

Eines Tages sass er wieder an der Felswand und machte ein gar trübseliges Gesicht; denn es war ihm kurz vorher das Gerücht zu Ohren gekommen, dass ein anderer Geissbube, der am Simplon seine Geissen hütete, auch eine goldene Uhr bekommen habe. Da trat ein fremder Herr zu ihm, der vom Thale zu der Alp heraufgestiegen war, und fragte ihn nach der Ursache seiner Betrübniß. Luci erzählte ihm von seinem Unglück. Der Fremde lächelte und sagte: «Schau, Bub, mit der goldenen Uhr ists freilich eine unsichere Sache. Ich weiss nicht, ob du je eine solche kriegen wirst. Aber thäts nicht auch eine silberne?» Luci meinte, er hätte doch lieber eine goldene. Der Fremde aber fuhr fort: «Zu einer goldenen Uhr bringts nicht jeder Hirtenbub, aber zu einer silbernen kann er wohl kommen, wenn ers richtig anfängt. Sieh da, hast du fünf Franken; sei verständig, hebe sie gut auf, und wenn dir ein Fremder ein Trinkgeld giebt, weil du ihm den Weg hast zeigen oder das Ränzeln tragen müssen, so lege das Geld dazu, dann wirst du in zwei oder drei Jahren genug beisammen haben um dir eine silberne Uhr zu kaufen. Silber oder Gold macht im Grunde so viel nicht aus, die Hauptsache ist, dass man die Uhr zu brauchen weiss. Und überdies will mirs vorkommen, als ob für einen Hirtenbuben eine silberne Uhr praktischer sei als eine goldene.»

Luci bedankte sich für das Geschenk und den guten Rat, und der Fremde ging weiter.

Von der Zeit an begann Luci seine Rappen zu sparen, aber die goldene Uhr kam ihm nicht aus dem Sinn. Zwar hatte er bald die fünf Franken verdoppelt, und er sagte sich, dass er in wenigen Jahren Geld genug haben werde für eine silberne Uhr und gab sich zufrieden; aber wenn er in seinem Hirtenhüttchen schlief, dann wars ihm zuweilen, als höre er eine Stimme, die ihm zurufe: «Luci, wach auf! das Bergmännli ist da mit der goldenen Uhr!» Wenn er dann vom Schlaf auffuhr, so merkte er natürlich bald, dass er geträumt hatte und nur der

Bergwind mit den Dachschildeln der Hütte klapperte. Dann war er stets eine ganze Woche lang sehr missmutig, und das Sparen wollte ihm schier verleiden.

Der findige Leser hat bereits gemerkt, dass wir ihm die Geschichte von Graubünden und der Alpenbahn erzählt haben. Als es um die grosse Alpenbahn sich handelte, hat Graubünden den kürzeren Halm gezogen. Wir begreifen, dass das dem Bündner Volk schwer eingeht. Wir begreifen, dass es voller Hoffnung immer wieder nach dem Retter ausschaut, der ihm den Splügen durchbohren, oder gar die grosse Orientbahn durch seine Berge führen wird. Wir begreifen, dass manchem eine Normalbahn ohne weiteres wertvoller vorkommt, als ein Schmalspurnetz, und dass er deshalb aufmerksam und gläubig jeder Stimme lauscht, die von einer grossen Alpenbahn spricht. Aber wir können uns des Gedankens nicht erwehren, dass die Aussichten auf eine solche Bahn heute geringer seien als je, und dass wir besser thäten, die unfruchtbaren Wünsche nach der grossen Alpenbahn uns einstweilen aus dem Sinn zu schlagen und, statt von der goldenen Uhr zu träumen, alle Kraft daran zu setzen, eine silberne zu bekommen. Die silberne thuts vorläufig auch, wenn man sie nur zu brauchen weiss.

## Kommentar

Der hier wiedergegebene Text bildete den Auftakt zu einer längeren Auseinandersetzung über die Eisenbahnpolitik im ausgehenden 19. Jahrhundert.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 brach der Transitverkehr auf den Bündner Strassen völlig zusammen, nachdem seit 1857 die Menge der durch Graubünden geführten Transitwaren bereits stetig abgenommen hatte. Dies hatte schwerwiegende Auswirkungen auf die Durchgangstäler, aber auch auf das Selbstverständnis ganz Graubündens. Die Bündner Politik war in den Jahrzehnten vor 1900 geprägt von unzähligen fruchtlosen Versuchen, die Pläne für eine sogenannte Ostalpenbahn, eine zweite Eisenbahn-Alpentransversale, doch noch zu realisieren. Erst allmählich meldeten sich erste Stimmen, die meinten, dass das Lamentieren über die Benachteiligung Graubündens endlich einer realistischeren und konstruktiveren Sicht Platz machen müsse.

Dieser Perspektivenwechsel bestand in einer Abkehr von der internationalen Alpenbahn und einer Hinwendung zu Plänen für eine kantonale Schmalspurbahn. Hierbei spielte der Davoser Hotelier und gebürtige Holländer Willem Jan Holsboer eine entscheidende Rolle. Er legte 1886 einen Plan für eine schmalspurige Bahn ab Landquart vor. Bereits 1889 konnte die Strecke bis Klosters eröffnet werden, 1890 war die Strecke bis Davos vollendet. Mit der Macht des Faktischen konnte er den Ostalpenbahn-Träumern beweisen, dass die Bündner Zukunft nicht im Transitverkehr, sondern im Tourismus liege.

Die Diskussion um die Ostalpenbahn war jedoch noch nicht beendet. 1895 lancierte Adolf Guyer-Zeller, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Nordostbahn, das Projekt einer normalspurigen Orientbahn via Albula und Ofenpass nach Meran. Holsboer antwortete mit einer Artikelserie in der «Neuen Zürcher Zeitung». Als Einstieg wählte er die (selbst erfundene) Geschichte vom Geisshirten Luci (Luzi). Dieser träumt der goldenen Uhr nach, der Alpenbahn, wie sie sein Urner Kollege erhalten hat. Ob all der Phantastereien läuft er Gefahr, schliesslich ohne Uhr überhaupt dazustehen, auch ohne die silberne, die seinen Bedürfnissen besser entspricht. Damit meint Holsboer das Netz von Schmalspurbahnen, das der lokalen Wirtschaft und dem aufblühenden Tourismus eher zum Nutzen gereichen würde. Eher belustigend wirkt heute dieser Versuch, anhand einer Parabel die Sinnhaftigkeit einer politischen Haltung zu unterstreichen. Die Überzeugungskraft dieser Argumentation dürfte gering, der Erkenntnisgewinn aus der arg konstruierten Geschichte minimal gewesen sein.

Dennoch ist die Quelle wertvoll, zeigt sie doch, dass die Diskussion um durchaus zentrale politische Themen mit teilweise merkwürdigen Mitteln geführt wurde.

Literatur:

Vgl. den Beitrag von Jürg Simonett in Band 3. (Kurzfassung)

50 Jahre Rhätische Bahn, Festschrift 1889–1939, Davos 1939.

Catrina, Werner: Die Entstehung der Rhätischen Bahn, Zürich 1972.

Simonett, Jürg, Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden: Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert, Chur 1986.