

Die Berninabahn, 1910 als höchste alpenquerende Eisenbahnlinie Europas durchgehend eröffnet, fasziniert alle. Vom mondänen Kurort St. Moritz aus durchquert sie, vorbei an Gletschern und Bergseen, die grossartige Hochgebirgswelt des Berninagebiets und steigt schliesslich durch alle Vegetationsstufen ab nach Tirano, dem von südlicher Lebensart geprägten Hauptort des oberen Veltlins. Die schönsten und spektakulärsten Fotos aus den frühen Jahren der Berninabahn sind in diesem Bildband vereint – ein romantischer Ausflug in die goldenen Zeiten des Tourismus im südlichen Graubünden!

Da sempre la Ferrovia del Bernina che attraversa le Alpi europee ad altitudini da record esercita un grande fascino. Da San Moritz, luogo di cura mondano, la ferrovia passa lungo il grandioso paesaggio della regione del Bernina davanti a ghiacciai e laghi di montagna. Poi scende fra vari tipi di vegetazione, fino alla meridionale Tirano, capoluogo della Valtellina superiore. Questo volume, illustrato con le foto più belle e più spettacolari dei primi anni di attività della Ferrovia del Bernina, riporta romanticamente ai tempi d'oro del turismo dei Grigioni meridionali.

Gion Caprez, geboren 1954, ist im Hauptberuf Lokomotivführer bei der Rhätischen Bahn. Er spezialisiert sich auf Aspekte der Denkmalpflege und der Technikgeschichte der Bündner Bahnen.

Peter Pfeiffer, geboren 1961, Verkehrsplaner, Eisenbahnpublizist und -fotograf, hat mehrere Schriften über das Schweizer Eisenbahnwesen verfasst. Er ist als Route-Manager bei den SBB für das Angebot im Fernverkehr zuständig.

Gion Caprez, nato nel 1954, macchinista presso la Ferrovia Retica, è specializzato nella tutela dei monumenti e nella storia della tecnica delle ferrovie grigionesi.

Peter Pfeiffer, nato nel 1961, pianificatore nel settore dei trasporti pubblici, pubblicista e fotografo di ferrovie, è responsabile dell'offerta ferroviaria su lunghe distanze presso le FFS. È inoltre autore di vari testi sulle ferrovie svizzere.

Als 1910 die Berninabahn von St. Moritz nach Tirano im Veltlin durchgehend in Betrieb genommen wurde, hatte der Tourismus bereits im Oberengadin Einzug gehalten. Die Hautevolee aus ganz Europa und sogar aus Übersee besuchte das Gebirgstal, das seit der Eröffnung der Albulabahn 1903 von Norden her leicht zu erreichen war.

Die Bahnlinie über den Berninapass hatte verschiedene Bedürfnisse zu erfüllen: Sie sollte den Gästen aus Italien von Tirano her eine direkte Zufahrt ins Engadin ermöglichen und den Engadin-Touristen die spektakuläre Hochgebirgswelt des Berninagebiets erschliessen. Zudem musste sie für den Bau der Kraftwerke Brusio und die Aufstauung des Lago Bianco auf dem Berninapass den Materialtransport übernehmen. Bei der Wahl der Linienführung liess man sich von touristischen Gesichtspunkten leiten; die Bahnfahrt bietet grossartige Ausblicke auf den Morteratsch-Gletscher, die Bernina-Gruppe und den Palü-Gletscher sowie hinunter ins Puschlav. Da die Anlage als wendige elektrische Schmalspurnahverkehrsbahn konzipiert wurde, konnte auf teure Kunstbauten weitgehend verzichtet werden. Der neue Band der AS-Reihe «Bahnromantik» lässt die goldenen Zeiten der Berninabahn in grossformatigen Fotografien aufleben. Ein Einleitungstext, verfasst vom Graubündner Eisenbahner Gion Caprez, vermittelt den historischen und sozialen Hintergrund für die Bildbetrachtung; Detailangaben, auch bahntechnischer Art, sind in den Bildlegenden des Herausgebers Peter Pfeiffer zu finden.

Quando nel 1910 la Ferrovia del Bernina venne inaugurata su tutta la sua lunghezza tra San Moritz e Tirano, il turismo aveva già fatto il suo ingresso nell'Alta Engadina. Il bel mondo di tutta Europa e persino d'Oltreoceano si recava in questa valle di alta montagna, ormai facilmente raggiungibile da nord dopo l'apertura della Ferrovia dell'Albula nel 1903. La linea ferroviaria doveva appagare diverse esigenze. Consentendo l'accesso diretto all'Engadina da Tirano, doveva rendere facilmente accessibile il mondo spettacolare delle Alpi. Doveva inoltre permettere il trasporto dei materiali per la costruzione della centrale elettrica di Brusio e per le dighe di sbarramento del lago Bianco. La scelta del tracciato fu determinata da criteri turistici: il viaggio in ferrovia offre infatti grandiose vedute sul ghiacciaio del Morteratsch, sul gruppo del Bernina, sul ghiacciaio del Palü e sulla valle di Poschiavo. L'impianto, concepito per l'esercizio di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto, permise di rinunciare quasi totalmente a costose opere d'arte.

Il nuovo volume della collana «Bahnromantik» (Romanticismo ferroviario) della casa editrice AS fa rivivere gli anni d'oro della Ferrovia del Bernina con fotografie di grande formato. Il testo introduttivo, redatto dal ferroviere grigionese Gion Caprez, fornisce lo sfondo storico e sociale alle immagini. I dettagli, anche di carattere ferroviario, si trovano nelle didascalie del curatore Peter Pfeiffer.