Scuol/Schuls

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **42 (1969)**

Heft 12

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778284

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

30

AROSA

Der kleine Christian Marugg war eines Tages das einzige Kind seines Heimatdorfes Arosa. Wie manches andere Dorf in den Hochalpen, war auch Arosa, wegen der Abwanderung zu den Industrien in den Tälern, leer geworden. Besonders die jungen Leute zogen aus. Und so war Christian allein mit seinem Lehrer in der Schule von Arosa. Von Chur herauf kam die Order, der Lehrer solle sein Bündel packen und dorthin gehen, wo die jungen Eltern mit ihren Kindern lebten. Christian Marugg war jetzt gar ohne Schulfreunde und ohne Lehrer; in ganz Arosa lebten überhaupt nicht einmal 50 Leute. Sogar der Postbote war schon unrentabel geworden. Der Pfarrer von Langwies brachte jeden Sonntag die paar Briefe mit herauf. Das alte Kirchlein von 1492 hat nie eine so kärgliche Gemeinde gehabt wie zu jener Zeit, als Arosa ein sterbendes Dorf zu sein schien.
Und jetzt ist das alles ganz anders: «Wie innert weniger als einem halben Jahrhundert aus dem dem Untergang geweihten Bergbauerndörflein... einer der bedeutendsten Sportplätze und Kurorte der Welt geworden ist..., liest sich wie eine amerikanische Success-Story.» Man weiss nicht recht, wer der Held dieser Story ist – die Landschaft, ihre Bewohner, deren Unternehmungsgeist oder der sogenannte Zug der Zeit? Die Formulierungen sind allgemein, man spricht «vom Land, das gezwungen war und es zustande brachte, aus der Schönheit und den klimatischen Vorzügen seiner Berggegenden Verdienst für die Bevölkerung des an Rohstoffen so armen Landes zu schaffen.» Die Geschichte von Christian Marugg aus Innerarosa habe ich nicht zu verfolgen vermocht. Vielleicht hat er noch dem aus Deutschland kommenden Arzt Dr. Herwig Dank dafür gesagt, dass er wieder Leben ins Dorf brachte: er gründete als erster ein Sanatorium, und das hatte zur Folge, dass Erholungsuchende aus der Ferne, aus der Fremde herbeikamen. 1890 wurde die Poststrasse von Langwies her in Betrieb genommen, und als der Erste Weltkrieg ausbrach, hatten die Bündner eben die Eröffnung der Chur-Arosa-Bahn gefeiert. Heute sind die Einwohner und das Dienstpersonal von insgesamt 4000 während der Saison in der Minderheit gegenüber den 6000 Gästen, für die Betten bereitstehen. In Arosa ankommen, bei Sonne und Schnee dort ankommen, heisst dem Alltäglichen entrückt werden. Im Zug, der sich zwischen den Gassen aus Chur herauszwängt, vorbei an den Eiszapfen eines erstarrten Wasserfalls, dem idealen Bühnenbild zu einem Stück von Gerhart Hauptmann; hinauf, hinauf. Tannenwälder unter der Schneehaube; Holzhäuschen als Bahnhöfe, und immer weiter hinauf; ein Viadukt über eisigem Schlund; graphische Zeichen des Winters, der den Berg zu einem gefleckten Fell oder zu einem Faltenwurf macht. Gehölz zeichnet sich wie dunkles Schleierwerk in den weissen Grund. Farben dann auf einmal dort in Arosa vor dem Bahnsteig. Die livrierten Hoteldiener, die Pferdeschlitten in Blau, Gelb, Rot, Gold und Silber, Federbüsche in allen Farben bei den Gespannen, lebhaft das Schabrackenwerk.
Pferde auf dem Schnee. Einst haben allein Pferde die Verbindung mit der weiten Welt hergestellt; wenn der Andrang zum Postschlitten zu gross war, wurde einfach ein kleiner Schlitten angehängt. «Daraus entwickelten sich die die Winterwelt erobernden Taillingsparties, und unvermittelt wurden berittenen Pferden die vor der Jahrhundertwende auftauchenden Skifahrer angehängt. Daraus entstand der Skijöring...»
Die Schlittentaxi wirkten wie ein knallig bunter Anemonenstrauss auf weissem Damast. Beim Obersee war schon alles bereitet für das Pferderennen. «Der Schnee darf nicht so hoch sein, dass die Pferdebeine darin steckenbleiben, nicht so spärlich, dass der harte Untergrund zum Vorschein käme. Er muss sich mit letzterem durch Anfrieren verbinden, um von den Hufen nicht weggeschleudert zu werden, er muss – was vor allem auf den Seen wichtig und schwierig ist – durch und durch gefroren sein, damit die Pferdebeine nicht plötzlich auf eine «faule» Stelle geraten und bis auf den harten Grund durchbrechen», schreibt Gaston Delaquis, der ein Fachmann für den Pferdesport im Schnee ist. Ein Maler, der vor allem der Pferde wegen nach Arosa gekommen war, hatte vom Training eine vibrierende Impression mitgebracht: Flockenwirbel, Pferdeleib, das farbige Tuch des Sportdress gingen von der Bewegung des Sujets in die Bewegung des Aquarellpinsels ein.
Die Eleganz der Pferde, die Eleganz der Menschen zum Skisport und après – das ist natürlich nicht das ganze Arosa. Die Bahn zum Weisshorn gondelt aus 1752 Metern Höhe hinauf auf 2639 Meter. Droben der berühmte weite Schweizer Blick ins Rund der Gipfel. «Wir haben vielleicht einige Gipfel zu viel», sagte der Photograph. Er kommandiert ein paar buntjackigen Skifahrern, Stellung zu nehmen unter dem roten Fahnentuch mit dem weissen Kreuz. Mannequins auf dem Weisshornblatt. Die Tourenskiläufer führen meist eine Kamera mit, eine Farbkamera versteht sich, und dann suchen sie nach Farbtupfen im gleichmacherischen weissen Gefild. Drunten im Wald – die Spazierwege sind bestens bereitet und gepflegt – promenieren die Nichtskiläufer, die Nichtsportler überhaupt; sie sind sehr in der Minderzahl. Zum Futterplatz kommen Rehe; nur wenig weiter ist man fern von allem Betrieb – paradiesische Stille.

Otto Friedrich Regner

SCUOL/SCHULS

◀ Blick auf die Luftseilbahn Scuol/Schuls–Motta Naluns, die der grossen Bädertrias Scuol-Tarasp-Vulpera weite Skigefilde erschliesst. In der Tiefe Scuol/Schuls. Photo Feuerstein

Le téléphérique Scuol/Schuls–Motta Naluns qui relie la «trinité balnéaire» de Scuol-Tarasp-Vulpera aux champs de ski. Dans la vallée: Scuol/Schuls

La teleferica Scuol/Schuls–Motta Naluns che porta alla vasta zona sciatoria delle tre note stazioni termali di Scuol-Tarasp-Vulpera. In basso, la località di Scuol/Schuls

View on to the cable car Scuol–Motta Naluns which carries skiers into the lovely surroundings of Scuol-Tarasp-Vulpera spa. In the plain Scuol.