

Eine Sommerfahrt [Schluss]

Autor(en): **Meili, Friedr.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **5 (1901-1902)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-662568>

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.

geschleudert? Niemand weiß es, kein menschlicher Verstand hat bis jetzt den Ort gefunden, von wo aus die Kraft wirkt, die unsere Sonne in ruheloser Hast antreibt. Hier stehen wir tatsächlich an der Grenze des menschlichen Wissens. Im Hinblick auf das bisher Errungene dürfen wir indessen hoffen, daß der Abglanz des göttlichen Geistes, der als Vernunft in uns wirkt, auch dereinst dieses Dunkel lichten und uns weiter führen wird im Verständnis der Wunder, welche die schaffende Allmacht rings um uns ins Dasein rief.

Dr. Klein.

Eine Sommerfahrt.

Von Friedr. Meili, Zürich-Wiedikon.

(Schluß.)

Alles ist Licht und Farbe hier oben, anderes Licht als unten und andere Farbe. Worin der Unterschied besteht, könnte ich nicht sagen, aber ich empfinde ihn Schritt auf Tritt. Da sieh' dir diesen Silbersee an, nicht lang, nicht breit und doch in seiner Herbigkeit bedeutsam genug, um nicht mit dem ersten besten Talsee verwechselt zu werden. Felsen erheben sich zur Seite, Tannen spiegeln sich im See, herrliche Schneekuppen grüßen herüber und auf ebener Straße fährt sich's dahin, so bequem, lustig und herzerquickend, daß kein Fürst es schöner haben könnte. Hier, in dieser hehren Einsamkeit herum zu gondeln, mag einen seltenen Reiz haben; und im Winter, wenn sich die sichere Eisdecke über den See legt, soll es da oben noch schöner sein. Man kann sich's fast nicht denken, wie's dannzumal ist.

Dem Silber= folgt der kleinere Silvaplanner und diesem der noch kleinere Campfer= und der Morizersee. Nicht übel ist von Sils-Maria aus der Blick nach vor- und rückwärts. Es ist ein sonniger, geschützter Ort, gut zum Bleiben und bequemer Ausgangspunkt für eine Reihe Berg-touren. Mit Silvaplana, das ebenfalls ein besuchter Kurort ist, sind wir immer noch über Rigikulmhöhe. Hier mündet die Julierstraße ins Engadin ein. Der See von Campfer ist eigentlich nicht deutlich von dem Silvaplannersee abgelöst. Beide zusammen vervollständigen das liebliche Landschaftsbild.

Die Straße führt direkte ins Morizerdorf hinein. Das Bad mit seinen großartigen Hotels liegt tiefer unten am See. Der Kurort St. Moritz ist weltberühmt. Der Eisensäuerling, der hier entspringt, übertrifft an allerlei zur Hebung von Schwächezuständen, Stropheln u. s. w. notwendigen Ingredienzien alle ähnlichen Wasser Europas. Herrlich läßt sich's hier, 1800 Meter ü. M., leben, wenn die Mittel es erlauben. Da ist es zunächst das neuerbaute Stahlbad, das mit den modernsten Kom-



Phot. Gebr. Wehrli, Kilchberg b. Zürich. St. Moritz.

fort eingerichtet ist, ferner das Kurhaus Viktoria, du Lac und eine Reihe recht guter Hotels zweiten Ranges. Doch der letzte Platz ist bereits besetzt, wie ich mit meiner Staatskarosse angefahren komme. Das macht mir weiter keine Sorge, denn wenn alle Stricke reißen sollten, bin ich bald in Celerina oder Samaden, wo sich wohl noch ein Unterschlupf finden wird. Doch ziehe ich vor, in St. Moritz bei guten Bekanuten den Abend zuzubringen; denn das einzig langweilige auf solchen Touren sind die Abende in Gegenden, wo man niemand kennt. Da, am äußersten Rand von St. Moritz, tut sich mir noch eine recht gute Herberge auf, ein nettes Zimmer wird bezogen, das Velo in der Remise unter-, und der Mann mit Bürste, Seife und einem ordentlichen Abendessen wieder in die Höhe gebracht.

Die St. Moritzer waren diesen Sommer noch im schweren Zweifel, wo sie den Bahnhof der Albulabahn am besten plazierten, ob weiter unten, weiter oben im Dorf, ob aller Welt sichtbar oder mehr verborgen. Nun, wer wird im Ernst dran denken, einen Bahnhof möglichst verborgen zu halten? Eben die St. Moritzer!

So über Nacht kamen nämlich diese Leute zu der nicht ganz unbegründeten Erwägung, ob wohl die heiß ersehnte Bahnverbindung für das Engadin wirklich einen Vorteil oder etwa gar einen Nachteil bedeute.

Wenn man sich nämlich fragt, wie sich dieser Gottesfriede erklärt, der sichtbar über dem ganzen Tale liegt, wird man ihn mit gutem Grund auch aus dem Umstande herleiten, daß keine Lokomotive durch dieses Tal pufstet. Die exquisite Kundschaft, deren das fremdenherbergende Engadin sich rühmt, mag sich zum Teil daraus erklären, daß nicht jeder Sommerfrischler in diese bergummauerte Talschaft gelangt und kein Rundreisebillet bis da hinüberreicht. Mit dem Betrieb einer Bahn wirds bald genug anders werden. Ein stärkerer Touristenstrom wird sich in das Innggebiet ergießen, das Engadin wird in die regelmäßige Besuchsphäre einbezogen werden. Und dann — fliehen wohl die vornehmen Gäste? Wahrscheinlich doch nicht. Aber eine St. Moritzerträne wären sie wert, denn sie lassen schrecklich viel Geld zurück.

Es ist aber interessant genug, daß das Engadin trotz seines hervorragenden Fremdenverkehrs wirtschaftlich und ökonomisch im Laufe der Zeit zurückgegangen ist. Die Einnahmen der großen Hotels kommen nur zu einem Teil dem Lande selbst zugute. Da bleibt zwar noch als eine Haupteinnahmequelle der ausgiebige Fuhrwerkverkehr. Aber dieser nimmt, und nur für einen Teil vom Jahr, eine große Zahl kräftiger Leute in Beschlag, die vielleicht anderweitig bessere Arbeit fänden. Im Berner Oberland wenigstens stehen lieber Hunderte als Träger und Führer Tage und Wochen lang herum, bis ihnen ein Fremder in die Hände läuft, als daß sie die lohnende Alpwirtschaft betreiben, die Mangel an Arbeitskräften hat. Wenn durch die Bahn das Engadin einen wirtschaftlichen Aufschwung erfährt, kann es unter Umständen schon einige reiche Engländer oder Amerikaner verschmerzen.

Allerdings wird das Fuhrwerk auch beim Bahnbetrieb nicht ohne weiters dahin fallen. Die großen Expeditionshäuser in Chiavenna werden alles aufbieten, daß ihnen der Haupttransport nach dem Engadin nicht entgeht. Werden ihre Fourgons aber mit der Bahn konkurrieren können? Wies scheint, ja! Nämlich für jene großen Warenbezüge, die über Genua kommen. So hätte es in der Tat keinen Sinn, das Getreide aus Südrußland erst durch den Gotthard und dann über Chur nach dem Engadin zu führen, während es über Chiavenna viel direkter ans Ziel kommt. Die Expeditionsgeschäfte in Chiavenna gedenken mit ihren Frachtspesen für die Strecke Chiavenna-St. Moritz per 100 Kg. von Fr. 3. 50 auf Fr. 2. 50 herunterzugehen und dannzumal würden sie allerdings eine scharfe Konkurrenz für die Bahn abgeben, um so eher, weil ihnen ihre Beziehungen zu den italienischen Bahnen, die Privatgesellschaften sind, ausnahmsweis günstige Ansätze für den Transitverkehr

gestatten. So soll sich z. B. Kohle aus dem Ruhrgebiet in Chiavenna billiger stellen als in Chur.

Früher schon bin ich mit dem Rad über den Julier hin und über den Fluela aus dem Engadin zurückgereist. Jetzt gilt es, noch den Albula abzufahren, bevor die Bahnlinie auch diese Straße einsam macht. Gegen Celerina geht's ziemlich bergab durch schönen Lärchenwald, hinter dem auch ein Infall sich versteckt. Aus dem Walde tretend, wird man durch einen hübschen Ausblick auf das Oberengadin bis Zuz hinunter überrascht. Wenn die Albulabahn wahrscheinlich bis 1903 vollendet ist, wird die Strecke Celerina-St. Moritz mit zwei Tunnels von zusammen 600 Meter Länge sich noch im Rückstand befinden. Von Celerina aus steigt man in zwei Stunden auf Muottas Muragl, 2436 Meter hoch, mit prächtiger Aussicht, von wo häufig photographische Aufnahmen dieser ganzen Gegend gemacht werden.

Samaden, obgleich nur 900 Einwohner zählend, ist nicht bloß für den ganzen Engadiner Verkehr, sondern auch für das öffentliche Leben dieser Talschaft von erster Bedeutung. Schöne Gemeinde-, Privat- und Gasthäuser wirken zusammen, diesem Ort einen vornehmen Anstrich zu geben. Von hier aus wird die Albulabahn später ihre Abzweigung nach Pontresina erhalten. Morteratsch, Bernina und eine ganze Grenz-wacht der verschiedenen Biz bieten sich dem entzückten Auge im vollen Morgenglanze dar. Durch Bevers, das am Fuß der Schwarzen Rämme liegt und über eine Moorfläche hinweg führt die Straße nach Ponte, von wo der Aufstieg nach dem Albula beginnt.

Die Bahnlinie wird durch das Beverstal ins Engadin eingeführt und zunächst in Bevers einmünden. Es erwachsen ihr hier vor ihrem südlichen Tunnelausgang weg keine wesentlichen Schwierigkeiten, außer daß einige Rufen- und Lawinenzüge verbaut werden müssen. Die von Ponte zunächst auf wenig bewachsenem Südabhang sich hinaufziehende Straße bietet anfänglich wenig Abwechslung. Die Sonne macht warm, das Gezirp von Fliegen, Heuschrecken und andern Vielfüßern ist das einzige Geräusch, welches die Stille dieser einsamen Strecken unterbricht. Doch ist es kein undankbarer Aufstieg. Denn wo man auf einen morschen Brunnentrog oder einen moosigen Stein sich niederläßt und die Blicke nach dem Engadin hinüberlenkt auf Biz Rosatsch und Corvatsch u. a. m., hat man an dieser Aussicht schon reichen Gewinn für seinen Aufstieg. Allmählich wird die Steigung der Straße stärker und muß durch insgesamt sieben große Fehren überwunden werden. Alpweiden tun sich auf, und gegen die Pashöhe hin finden sich starke Viehherden links und rechts der Straße verteilt, wie ich sie auf dieser Tour nirgends in

folcher Zahl traf. Muntere Kinder glogen den Radler verwundert an, auch ein resolut dreinschauender Zuchstier würdigt mich seiner Aufmerksamkeit. Alles starrt einen hier an, die zerrissenen Felsen der Schwarzen Kämme, darin noch Steinadler wohnen und der Granitgrat des Albula. Aber es ist doch heimelig, wo von Alp zu Alp das Läuten

Der Albulapass.



der Herdenglocken erklingt. Trupps fröhlicher Wanderer kommen in Sicht. Ein korpulenter Herr, der im Schweiß seines Angesichtes die Erdschwere überwindet, tut sichtbar aller Welt dar, mit welchem Gewichtverlust er wohl das Wagnis dieser Bergwanderung werde büßen müssen.

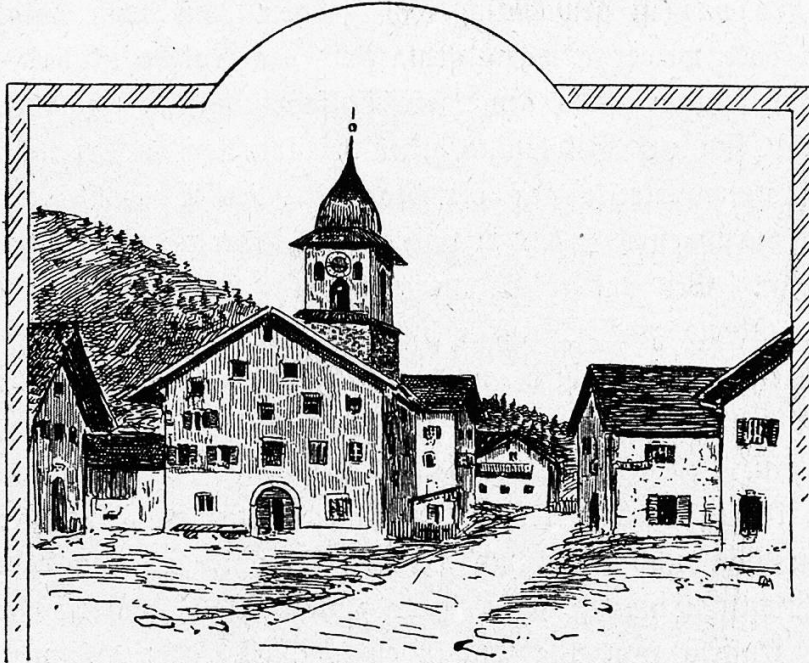
Ein Hospiz ist gewöhnlich das Zeichen, daß man bald oben ist und es nun bald wieder abwärts geht. Für den Radler ist das gute Bot-schaft. Doch setzt er sich, bevor die Talfahrt beginnt, noch eine Weile fest und zahlt sich zur Belohnung einen wohlverdienten Trunk.

Die oberste Strecke auf der Nordseite des Albula, die ich nun zunächst zu durchmessen habe, erinnert durch ihre Steinwildnis stark an den Julierpaß. Mit großer Selbstüberwindung steure ich an dem einsam gelegenen Gasthaus zum Weißenstein vorbei, denn ich habe im Reise-handbuch gelesen, daß es hier apart gute Forellen gebe. Das Mittagessen mußte eben erst verdient werden; in Bergün wird es dann gerade die Zeit dazu sein.

Der Abstieg wird steiler, die Bremsen treten in Funktion; bald ist die Tannenregion und bald auch Preda erreicht, wo der Albulatunnel seinen nördlichen Eingang hat. Hier zweigt Val Zavretta ab, durch welches der Anstieg zum Piz Albula emporführt. Der Haupttunnel, der von hier ins Beverstal und Engadin hinüberführt, erhält die respectable Länge von 5866 Meter. Er naht, nach anfänglich großen Schwierigkeiten, nun rasch seiner Vollendung. Doch ist er nicht der einzige Tunnel auf dieser Bahnlinie, die von St. Moritz bis Thusis 61,5 Kilometer mißt. Denn nicht weniger als 15,8 Kilometer dieser ganzen Strecke entfallen auf größere und kleinere Tunnels und 2,5 Kilometer auf Brücken und Bahnenviadukte. Der starke Abfall von Preda bis Bergün zum Beispiel, 416 Meter betragend, erfordert bei 35 pro mille Steigung eine Ent-wicklung der Bahnlinie von rund 12 Kilometer, während die direkte Ent-fernung 6,5 Kilometer beträgt. Welche Kunstbauten das mit sich bringt, wird aus dem Umstand ersichtlich, daß das Albulatal auf einer einzigen Strecke von ungefähr einem Kilometer nicht weniger als vier Mal über-brückt werden muß. Eine starke Lawinenverbauung, die zwischen Bergün und Preda notwendig wird, geschieht mit eidgenössischer Hülfe.

Auch der Radler merkt den starken Abstieg gegen Bergün hinunter und ist um so mehr auf der Hut, weil hier schon und immer mehr bis Thusis hinaus die Straße durch den Bahnbau stark mitgenommen ist. Zum Ueberfluß wird auch noch gesprenkt. Dreimal an diesem Tage muß ich das Losgehen der Schüsse abwarten, bevor ich vorbei passiren kann. Und man hat dann an der Schußstelle vorüber erst noch den Argwohn in sich, ob auch alle Schüsse richtig losgegangen seien.

Bergün, romanisch Bergogn, immer noch 1389 Meter ü. M. ist ein, wenn auch jetzt etwas unruhiger, doch überaus heimeliger Ort. Val Tuors und Val Tisch münden hier ein, Piz Gesch, Piz Mela und Tinzenhorn fordern zu einem Besuche auf. Die Kirche



Bergün.

ist alt und enthält noch recht sehenswerte Malereien. Eine Schwefelquelle oberhalb des Dorfes könnte diesem Luftkurort mit der Zeit noch erhöhte Bedeutung verleihen.

Unterhalb Bergüns ist die Partie des Bergünersteins von besonders malerischer Wirkung. Sie erinnert an die Viamala, freilich nur durch die Tiefe, nicht durch die Länge der Felschlucht. Tannen wachsen aus halber Höhe herauf, mit dem Wipfel kaum die Straßenbrüstung erlangend, und durch die Niederung der Schlucht, die nur selten einen Sonnenblick erhascht, stürmt der Albula hinaus, um zwischen Filisur und dem durch gipshaltige Schwefelquellen renommirten Bad Alveneu sich mit dem Davoser Landwasser zu vereinigen. Zwischen Filisur und Bergün muß die Bahn eine künstliche Entwicklung von 1200 Meter Länge einschalten, wovon 736 Meter Tunnel sind, um die Höhen-Differenz, wieder bei 35 pro mille Steigung des Trage, zu überwinden. Fürwahr, diese Bahn mit ihrem Gewirr von Brücken, Schleifen und Tunnels muß erkämpft werden. Freilich wird sie auch nicht leicht von einer andern an prächtigen Ausblicken überboten. Der solide Unterbau ist auf der ganzen Strecke der Vollendung ziemlich nahe.

Tiefenkastel, wo die Straßen von Thusis und Lenz sich kreuzen und nach Albula und Julier abzweigen, ist wieder ansehnlich aus dem

Schutt erstanden. Es liegt etwas in der Tiefe, auch gegen den Schnpafß hinaus steigt die Straße ein gutes Stück. Die Schnstraße ist stark begangen und befahren. Indem man mit der Eisenbahn, deren Fortsetzung nun das Albulatrage wird, bequem von Chur nach Thusis gelangt, verkürzt sich die Route nach dem Engadin hinüber um ein Bedeutendes.

Tief unter sich die schäumende Albula, ringsum eine prächtige Felszenerie, bald unter eingesprengtem Stein, dann unter hohen Tannen hindurch, führt die Schnstraße mit viel Abwechslung nach Thusis hinaus. Die hohe Solisbrücke von Stein soll die höchste Brücke in Europa sein, 77 Meter über dem Wasserspiegel des Albula. Aber um 8 Meter wird sie von der neuen Eisenbahnbrücke überragt werden, welche eben im Bau begriffen ist. Der Holzrost wird von beiden Ufern vorgetrieben und hängt frei in den gähnenden Abgrund hinaus. Da werden die Tagelöhne sauer verdient! Neben einer Reihe kleinerer Bögen wird die Brücke ein mittleres Halbkreisgewölbe von 40 Meter Weite erhalten. Alle Brücken der neuen Bahnlinie werden von Stein gebaut, die Rheinbrücke bis Thusis ausgenommen, welche in Eisenkonstruktion durchgeführt ist. Ein schöner Ausblick in das Rheintal hinaus schließt die lohnende Schnpartie. Thusis bringt uns zuerst wieder in engere Fühlung mit der Kultur des Flachlandes!

Zwar ist auch diese Gegend noch nicht so ganz flach. In schönen Windungen führt die Straße dem Rhein entlang nach Chur. Streckenweit begleitet sie die schmalspurige Eisenbahn, das Vorbild der ebenfalls schmalspurigen Albulabahn. Ein heftiger Gegenwind macht mir dieses letzte Stück Weg noch etwas beschwerlich. Es ist der gleiche Abend, da es in Zürich und andern Gebieten der Ostschweiz Bäume und Schornsteine umwarf.



Von Chur, wo ich das letzte Nachtquartier bezog, gehts unter leisen Regenschauern heimwärts. Ich zürne dem Jupiter Pluvius nicht. Er hat mich auf der ganzen Reise gnädig verschont; hier kann er mir das Spiel nicht mehr verderben. So treibe ich's gemüthlich bis Mühlehorn hinunter. Der Wallensee, mit seinen sonst so herzerquickenden Farbentönen, ist in Grau gemalt. Das läßt mich davon absehen, noch über den Rerenzerberg hinüber zu fraxeln. Dieses Vergnügen habe ich mir schon wiederholt geleistet; es hat ja auch nach Brünig, Grimsel, Simplon,

Maloja und Albula keinen Reiz mehr. Die Eisenbahn bringt mich rasch an den Zürichsee hinaus. Seine friedlichen Wasser werden vom Sturm durchwühlt, ein Gegenstück zu der stillen Genugtuung, die ich über acht schöne reiche Reisetage durch unser gottgesegnetes Vaterland empfinde.



Das Schweizerische Bundeshaus in Bern.

Mit der kürzlich erfolgten Fertigstellung des Gesamtbaus des Schweizerischen Bundeshauses hat die Bundeshauptstadt Bern ein Prachtgebäude erhalten, das ihr zur großen Zierde gereicht. Das alte Bundesgebäude, in dem die Schweizerischen Landesboten tagten, genügte längst nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Zu demselben war, als 1848 nach Beendigung des Sonderbundeskrieges der neue Bund gegründet und Bern zur Hauptstadt erwählt worden war, 1851 der Grundstein gelegt worden. Im Jahre 1857 wurde es vollendet und bildet heute den rechten Flügel des Gesamtbaus. Es enthält die Sitzungssäle für den National- und Ständerat sowie die Geschäftszimmer für die sieben Bundesräte. Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gelangte der Gedanke zur Reife, in der Nähe des Regierungssitzes ein großes Verwaltungsgebäude für die verschiedenen Departements zu errichten. Damals legte Prof. Hans Auer in Bern, der Erbauer des jetzt vollendeten Bundeshauses, den Plan zu dem Ausbau vor, wie er mit geringen Aenderungen jetzt auch ausgeführt ist. Entsprechend dem im florentiner Palaststil gehaltenen alten Bundesgebäude, wurde nördlich davon ein gleicher Bau aufgeführt und das ganze mit einem dominirenden, hoch-aufftrebenden Mittelbau, dem Parlamentsgebäude, gekrönt. Der Nordflügel wurde 1888 bis 1892, das Parlamentsgebäude 1898 bis 1902 aufgeführt. Im ersteren sind die Departements des Krieges, der Finanzen, des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft untergebracht.

Während das ganze Bundeshaus mit seiner Hauptfront nach Südosten liegt und nach dieser Seite hin zur Wirkung seiner Großartigkeit kommt, tritt das Parlamentsgebäude als solches allein an seiner Nordwestfront, die unmittelbar an die Stadt anschließt, abgeschlossener hervor, da die Straßenverhältnisse der Stadt nur den Mittelbau allein freilassen und die Seitenflügel des übrigen Baus verdecken. Das Innere des Parlamentsgebäudes enthält die beiden Sitzungssäle für den National- und Ständerat, die Kommissionszimmer sowie die notwendigen Lokalitäten für die Präsidenten der beiden Räte, die Stenographen und Journalisten. Der Zugang erfolgt von der Stadtseite, und durch ein elegantes Vestibül