

Die Berninabahn

Autor(en): **Heer, J.C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **191 (1912)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374476>

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.

Gatten- und Eheglück erzählte. Das Trineli antwortete stets darauf, sagte aber nichts von seiner Krankheit.

Und weiter sagten die Leute, die unglückliche Liebe zum Ignaz habe das Trineli so krank gemacht. Und einmal redete auch die Lieblingschwester, die Ditta, der Kranken davon. Die jedoch entgegnete lächelnd: „Nein, Ditta, wegen einem Manne stirbt ein rechtschaffenes Mädchen nicht; da muß man schon mehr Vertrauen zum lieben Gott haben. Weißt, ich hatte schon lange gemerkt, daß es mit mir nicht mehr recht in Ordnung war.“

Und der Winter ging vorüber, und es kam der Frühling, und in den Wiesen von Schwendi blühte weißer Krokus und an den Felsen blaue Anemonen und gelbe Primeln, und der Frühsommer kam, und mit ihm die ersten Alpenrosen von der Meglisalp, duftende Männertreu und blauer Enzian — da läutete vom kleinen Kirchturn in Schwendi das Totenglöcklein und sagte den Leuten, das Trineli sei gestorben, und den Leuten traten die Tränen in die Augen; denn sie alle hatten das Trineli gerne.

Das tote Trineli lag wie ein Engel auf der Bahre

in Mütterleins Stübchen. Und das Geheimnis, das es im Leben stille bei sich trug, verriet es jetzt erst recht nicht, das Geheimnis, daß es nicht mehr Ignaz, sondern Nicolsen — geliebt hatte.

Kurze Zeit darauf erregte in Berlin ein neues Gemälde von Nicolsen einen wahren Sturm der Bewunderung. Es war betitelt „Sterbende Liebe“. An einem Kreuz, auf einsamem Bergpfade, war eine jugendliche Pilgerin zusammengebrochen, nachdem sie die gewaltigen Dämonen der Sünde und Leidenschaft siegreich abgewehrt hatte, die sich knirschend und doch scheu in den Abgrund flüchteten, aus dessen Tiefe ein Stück von einem dunkeln See heraufblickte, über dem es wie Höllebrodem lag. Über der Pilgerin lag der ganze Goldglanz der Jungfräulichkeit gebreitet, die ganze Huld des Mädchentums und die ganze Größe innigen Glaubens, eine Schönheit, welche alle Herzen ergriff. Und im Hintergrunde strahlte in den rosigem Tönen der untergehenden Sonne das Wildkirchlein, und eine Engelschar wallte heraus, um die Seele des Mädchens zum Himmel zu geleiten.

Wäre beim Wildkirchlein ein Friedhof, man hätte das Trineli dort begraben sollen!

G. Baumberger.

Die Berninabahn.

Von J. C. Heer.

Als in der Schweiz die ersten Eisenbahnen aufkamen, ging die allgemeine Ansicht dahin, das neue Verkehrsmittel würde für unser Land nur eine beschränkte Bedeutung erlangen, und nur für die sanften Hügelgegenden des Mittellandes. Die sechszigjährige Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens hat die kühnsten Träume unserer Großväter überholt. Die Schweiz ist heute an ihrem Flächeninhalt und an ihrer Einwohnerzahl gemessen eines der eisenbahreichsten Länder der Erde. Die Lokomotive hat am Gotthard, am Simplon, Albula und Rätichberg den Alpenkranz durchbrochen, in stolzer Sicherheit ziehen die Züge Tag und Nacht durch den Granit der Berge von Nord nach Süd, von Süd nach Nord und verbinden Länder und Meere. Sie haben in unsern Bergen auch klettern gelernt, klettern bis in die Gletschervelt. Auf dem Gornergrat blickt die Lokomotive auf den blauschillernden Eisstrom des Gornergletschers hinab und am Mönchjoch hat der kühne Bau der Jungfraubahn die Tore jener Firnenwelt des Berner Oberlandes und Wallis erreicht, die sich im mächtigen Aletschgletscher verknötet.

Eine der fesselndsten neuen Alpenbahnen der Schweiz ist die Berninabahn, die das Engadin über den Berninapass mit dem Veltlin verbindet und dabei einen der schönsten Gletscher des Landes, den Morteratsch, berührt. Als ich vor zwölf Jahren meinen Roman: „Der König der Bernina“*) schrieb, für den ich mir den berühmtesten Jäger des Bündnerlandes, Marchet Colani, zum Vorbild nahm, wer

*) Verlag der J. C. Cotta'schen Buchhandlung Nachf., Stuttgart. 60. Auflage.

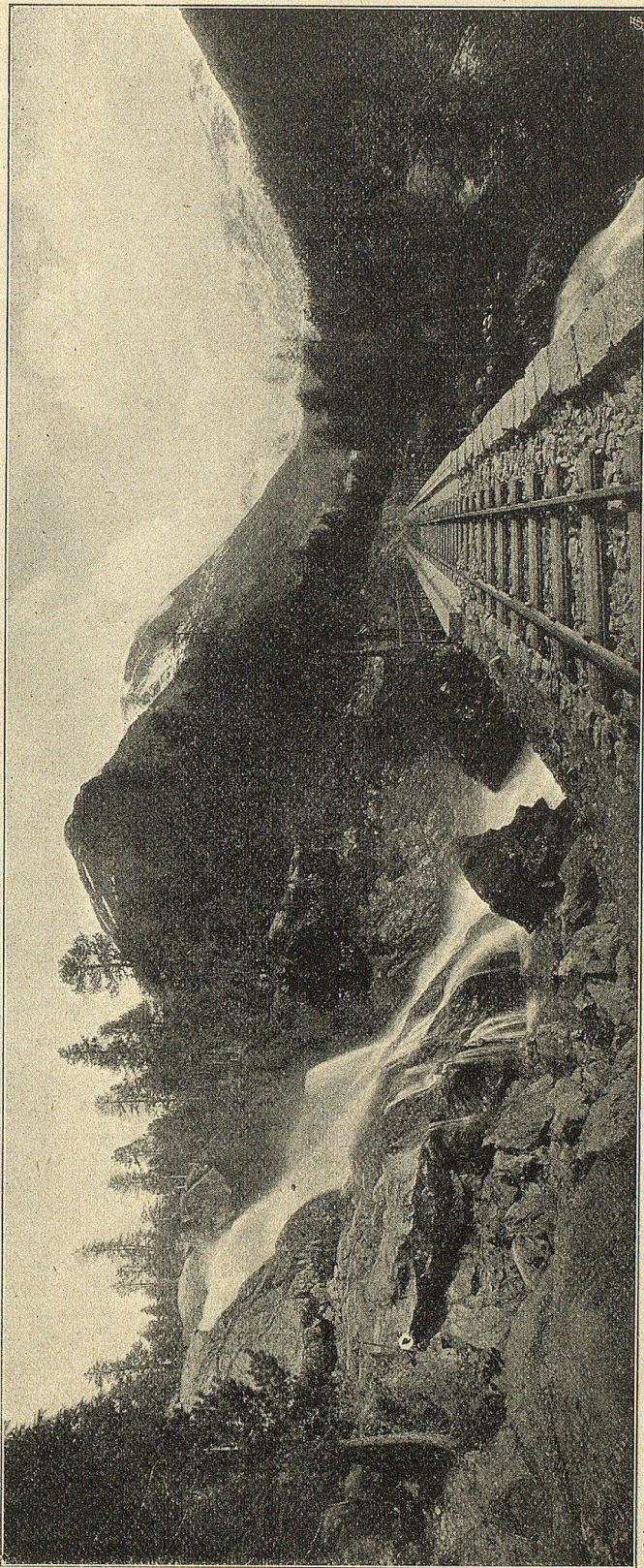
hätte da schon gedacht, daß eine Eisenbahn in das stille und geheimnisvolle Schönheitsreich des Berninagebirgs dringen würde? Im Jahr 1910 aber ist die 59 Kilometer lange Strecke, eine elektrische Schmalspur, die in St. Moritz beginnt und in Tirano endet, dem Verkehr übergeben worden, den sie nicht, wie so manche andere Bergbahnen bloß im Sommer, sondern selbst in den Winterstürmen des Hochpasses, soweit es irgend möglich ist, aufrecht erhält. Die neue Linie ist im Besondern auch ein redendes Beispiel dafür, wie gelenkig und geschickt unsere Bahnen allmählig geworden sind, um sich der Bodengestaltung unserer Berge anzuschmiegen und außerordentliche Höhenunterschiede wie im Spiel zu überwinden. Für die Berninabahn bezeugen es drei einfachste Zahlen. Ihre nördliche tiefste Stelle liegt bei der Station Muraiogl 1740 Meter, ihr Scheitelpunkt der Berninapasshöhe 2256, ihr südlicher tiefster Punkt in Tirano bloß 429 Meter über Meer. Ihre größte Steigung beträgt 70 Meter auf den Kilometer, im Übrigen verfährt sie nach dem alten Schweizer Sprichwort: „Ein guter Krümm ist nicht um.“ Die Kurven, deren kleinster Krümmungshalbmesser 50 Meter beträgt, sind außerordentlich zahlreich, dagegen hat die Bahn wohlthätigerweise nur wenige und kurze Tunnelstrecken und verdient auch dafür ein warmes Lob, daß sie mit großer Rücksicht auf die Schönheit ihrer Naturumgebung angelegt ist. Es gibt nur wenige Stellen, wo sie die bisherige Naturromantik beeinträchtigt, dagegen viele, wo der an den Felsen dahinziehende Zug selber wie ein Schönheitschauspiel wirkt.

Die Fahrt vom Engadin über den Paß nach dem Beltlin dauert ungefähr drei Stunden und geht durch eine ununterbrochene und so reiche Gallerie hochalpiner Bilder, daß es dem Reisenden gar nicht möglich ist, auf einer bloß einmaligen Reise all die wechselnde Pracht in Auge und Gedächtnis aufzufangen.

Schon St. Moritz*) ist ja ein wunderbarer Fleck Erde. Der opalfarbene See, aus dem das Licht in grünen und blauen Strahlen bricht, die Urven- und Lärchenwälder des Talrundes, die herrlichen Berghäupter, die von Westen her über die Alpenforste blitzen, sind ein wie ein Lied gestimmtes Naturbild, darin wohnig der Ort St. Moritz selbst, auf grüner, sonniger Halde über dem See das Dorf, im Hintergrund des Sees das Bad, beide mit Hotelfronten, die in der stillschönen Natur nur zu großstädtisch wirken. Und so lebenswert wie die Natur ist in St. Moritz das Leben, im Winter sowohl wie im Sommer. Außer einigen Seebädern und der Spielhölle von Monaco gibt es in der Welt kaum einen Kurort, der auf kleinem Raum so viel internationales und vornehmeres Leben sammelt, wie der durch seine Sauerquellen altberühmte erste Engadiner Städtchen. Da begegnen sich Könige und Fürsten, die Vertreter des Geburts-, Geld- und geistigen Adels, der Bühne und anderer Kunst, Europa, Amerika, Asien. In tausend Freuden, in unendlich viel wirklichen Novellen und Romanen erklingt das hohe Lied der Lebenslust und stets hat der Ort auch die Augenweide der schönsten, der elegantesten und extravagantesten Frauen, die in der großen Welt eine Rolle spielen. Im Winter fast mehr als im Sommer. Noch vor wenigen Jahren war dieser für den Fremdenverkehr wichtiger, aber die Freude am Sport hat rasch dem Gegenteil gerufen, zum Teil auf Kosten des Sommers überschäumt jetzt der St. Moritzer Winter, der von November bis März vier- oder fünftausend fröhliche Sportleute festhält, an Lebenslust. Wirklich ein wunderbares Bild strahlender Jugend, vor dem sich vergessen läßt, daß es auf der Erde so häßliche Dinge wie Not und Leid, Schuld und Krankheit gibt.

Wir befahren die Bahn in strahlender Sommerszeit, denn wer nicht gerade Sportsmann ist, der wird die leuchtende Farbenpracht des Engadiner Juni oder Juli doch einem Winteraufenthalt vorziehen, der bloß drei, aber allerdings gewaltige Natureindrücke des hohen, hellen Tals empfängt: Schnee, Sonne, Wärme. Indem wir von der stillen Schönheit des St. Moritzer Sees Abschied nehmen, lassen wir uns von dem sanftgleitenden kleinen Zuge durch jene Waldschlucht hinunterführen, die

*) Siehe den Artikel „Die Albulabahn“ von J. C. Heer im Jahrgang 1904 des Appenzeller Kalenders. Red.



Berninabahn: Berninabachfall. Im Hintergrund der Morteratschgletscher.

Meisser, Zürich.

der aus dem See kommende junge Inn mit quellenklaren Wassern und übermütigen Purzelbäumen durchweilt. Es ist sein erstes Stück Reise vom Hochgebirge nach dem Schwarzen Meer. Rotglühende Alpenrosen nicken ihm Geleit. Da treten wir aber schon aus der kühlen Schlucht und grüßen Celerina, das freundliche Dorf in der einzigen größern Wiesen ebene, die es im Engadin gibt. Im Hintergrund schimmert der schlanke, weiße Campanile von Samaden*), dem malerischen Hauptort des obern Tales, über dem schöne Berge glänzen, darunter namentlich der Piz Di. Ein altersgraues gotisches Kirchlein, das auf einem Felsenhügel in der Wiesen ebene steht, regt unsere träumerischen Gedanken an. Es ist St. Gian, die Graberkirche, eines der ältesten

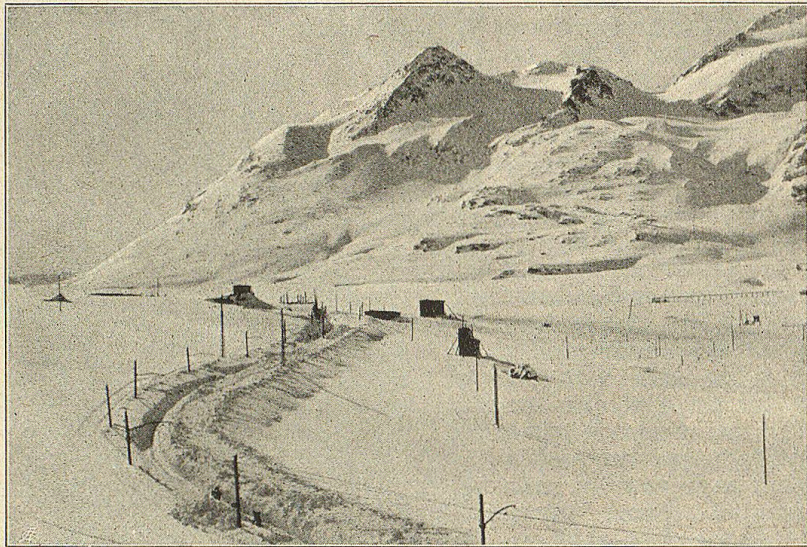
Baudenkmäler des Engadin. Seit sechs Jahrhunderten hütet es den Frieden der Toten. Wenn sie aber auferstünden und die alte Talheimat durchwandern könnten, wie würden sie über ihren Dörfern staunend die Köpfe schütteln, über die mächtigen Hotelbauten, die nah und fern über die breitgedruckten Engadinerhäuser ihrer Zeit emporgewachsen sind und über das viele fremde Volk, das in schimmernd hellen Gewändern durch Wälder und Gründe pilgert!

Mit den stets neuen Bildern aber, welche die Fahrt entfaltet, drängen aber auch die Gedanken vorwärts. Wir haben uns vom Inn abgewandt, durch das Tal des Flabaches, der ihm die Wellen des Morteratschgletschers zuführt, wenden uns gegen Pontresina*), dessen erste Häuser uns im Süden entgegenleuchten. Vorher ist aber Halt auf der Station Muraiagl, Aussteigestelle für die jenseits des Baches ansteigende Muottas-Muraiagl-Bahn, einer Drahtseilanlage, welche die grüne Bergwand des Piz Languard mit einem langweiligen, geraden Strich entzwei schneidet, aber dafür die Gäste in einer kleinen halben Stunde auf eine der entzückendsten Aussichtswarten der Schweiz führt, auf Muottas Muraiagl, eine Terrasse des Pontresiner Schafberges in 2430 Meter Höhe. „Trinkt, Wimpern, was das Auge hält, vom goldnen Überfluß der Welt!“ Unwillkürlich geht uns das Dichterwort durch die Seele, indem wir von Muottas Muraiagl den Blick sowohl über die wundervolle Seenfette von St. Moritz, Camphèr, Silvaplana,

Sils bis zum Maloja wie über das vielhäuptige Berninagebirge schweifen lassen, dessen Schneegipfel wie weiße Flammen zum tiefblauen Himmel schlagen. Wie der Vogel in der Luft haben wir die gesammte Herrlichkeit des Oberengadins unter unsern Blicken. Der hinter der Terrasse ansteigende Schafberg erinnert uns an den großen künstlerischen Darsteller des Engadins, an den Maler Giovanni Segantini, der dort einen seiner Lieblingsaufenthalte hatte und im Spätherbst 1899 mitten in der Arbeit auf der grünen Höhe an einer plötzlich auftretenden Blinddarmentzündung gestorben ist. „Ich will meine Berge sehen“, war sein letztes Wort. Im Anblick der abendroten Gipfel ist der geniale Künstler gestorben, der in seinen Gemälden die Hochgebirgsnatur so be-

wunderungswürdig stimmungsreich mit ihrem Volks- und Tierleben zu verbinden verstand.

Doch indem wir von Muottas Muraiagl plaudern, hat uns die Berninabahn schon nach Pontresina hinan geführt. Sonnig liegt das Bergdorf, das jetzt durch seine großen Hotelbauten mehr den Eindruck einer kleinen vornehmen Stadt macht, zu Füßen des vielbesuchten Piz Languard.



Berninabahn unterhalb Berninahospiz.

Wie St. Moritz ist es ein Glückskind, ein verwöhnter Liebling der fremden Welt, doch wenigstens im Sommer auf einen etwas herbern Ton gestimmt. Die Gesellschaft von Pontresina ist durchsetzt von einer Menge Bergsteiger und Bergsteigerinnen, die wirklich Großes wagen. Die Namen der Silberspitzen des Berninagebirges fliegen nur so her und hin, nicht nur am Tage, sondern auch in den Sommer Nächten geht das Leben nie aus, ist ein fortwährendes Kommen und Gehen von Einzelnen und Gesellschaften, die entweder nach den hohen Gipfeln aufbrechen oder totmüde und doch stolzgücklich von ihnen herniedersteigen, Herren und Damen, viele in Anzügen, die einem Karrikaturenzeichner dankbaren Stoff bieten würden, viele durch Wunden, grüne und blaue Male im Gesicht gezeichnet von der stechenden Sonne der Firngräte. Etwas charaktervoll Malerisches haben auch die sommerfengten Bergführer von Pontresina, die am Abend auf dem Dorfplatz zusammen stehen, die Fremden mit klugen Augen mustern und sich von den Ausdauerndsten unter ihnen für den folgenden Tag anwerben lassen. Auf dem

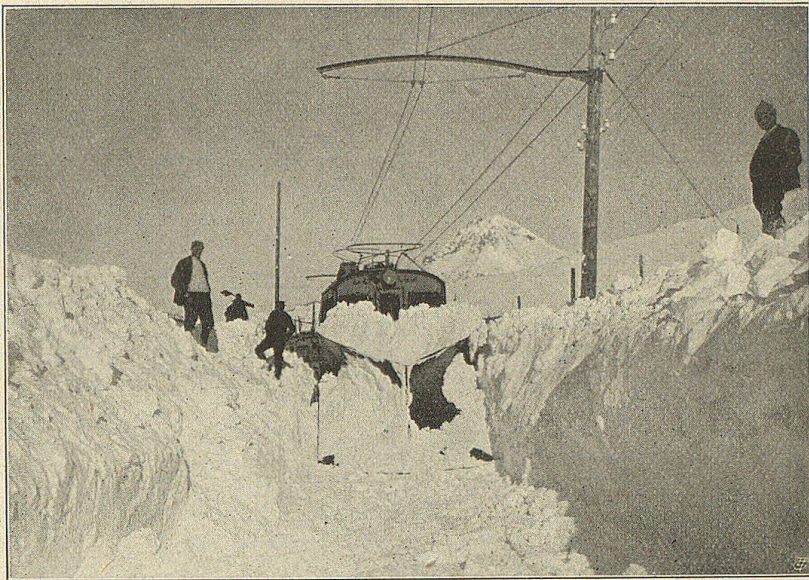
von Nelken durchblühten Friedhof des Dorfes melden aber manche Steine von Unglücksfällen in den Bergen, gestürzten Touristen und Führern. überhaupt lohnt sich ein Gang durch das Dorf, denn hinter all der neuen Pracht verbirgt sich noch genug Altes und Heimeliges aus jener Zeit, als Pontresina noch nichts weiter war als ein Säumerdorf, das die Fuhren des edeln Veltlinerweins über den Berninapäß nach dem Engadin und von diesem hinaus in die übrige Schweiz besorgte.

In Pontresina empfangen wir den ersten überwältigenden Eindruck des Engadiner Schneegebirges. über den Flatz- und Berninabach, die unterhalb des Dorfes in wilder Felsenluft zusammenströmen, blicken wir nämlich in's Rosegtal und aus einem Rahmen entzückend grünen Lärchenwaldes, Wipfeln und Ästen, strahlen uns die Berge entgegen, die sich um den Biz Roseg sammeln. Firnkronen an Firnkronen, so weiß, so rein, so leuchtend, als kämen sie eben frisch aus der Hand des Schöpfers, als erlebten sie der Erde ersten Tag. Indem wir nach ihnen hinsehen wie nach einem Märchen des Lichts, ist uns, sie seien in einem lautlosen Flug nach oben, hinein in den blauen Himmel begriffen und immer und immer müssen wir hinblicken, ob es denn auch wahr sei, daß wir so unsagbar Herrliches sehen.

Im übrigen beruht dieser Zauber nicht bloß auf dem Schneeleuchten der hohen Gipfel allein, sondern darauf, daß dunkelgrüner Wald und raschlebendige Wasser, die den Vordergrund beleben, mit den stillen, großen Flammen der Berge zusammenspielen. Der Arvenwald des Engadins ist einzig schön, jeder dieser Bäume, strengen Brüdern der italienischen Pinie, in seiner romantischen Verteilung von Stamm und Ästen mit den breit und dicht ausladenden Nadelschirmen des Zeichnerstiftes wert. Und wo sie in lichtem Wald beisammenstehen, da überkommt uns ein merkwürdiges Gefühl: Wir sehen eine Volksversammlung, es ist, als sei in jedem Baum ein alter Held verborgen und alle zusammen hätten in stummer Zwiesprache, doch mit dramatischer Geste, unendlich Geheimnisvolles und Schicksalsernstes zu beraten!

An einem raschen, doch unvergeßlichen Einblick in's Rosegtal vorbei führt uns die Bahn durch einen Wald wie den geschilderten, in dessen Licht und Schatten die alpenrosendurchblühte Idylle von Samsjucchi liegt, nach der Station Morteratsch. Der Name hat unsere Einbildungskraft auf das höchste gestachelt, die Haltestelle selber hält der Erwartung nicht ganz Stand. Wir sehen von dem vielgefeierten Gletscher nur den mächtigen Schuttkopf, den er gegen das Tal herausstreckt, erst auf der Weiterfahrt durch die sich langsam verkrüppelnden Wälder des Monte Bello empor von einer Ausbiegung der Bahn den blauen Gletscherstrom selber. Was wir aber auch auf Station Morteratsch sehen, das ist ein Hochgebirgsbild weißer Schneegipfel, die schon deswegen noch viel

mächtiger und gewaltiger als die des Rosegtales wirken, weil sie uns näher stehen. Scheinbar zum Ergreifen nah'. Vor allen Biz Bernina, 4095 Meter hoch, der die Sinne und das Herz bezwingt, der kühnste Riefe des Bündnerlandes, mit seiner riesigen Schwunglinie und scharfen Spitze eine der erhabensten Berggestalten der Alpenwelt überhaupt. Und an den weißen Bergen links hin, der Bella Vista und



Schneeflug der Berninabahn an der Arbeit.

dem Biz Palü, die uns mit ihrem Licht zu blenden drohen, sehen wir die riesigen, wunderschön geschweiften Schneeflügel überhängen. Nein, am Morteratsch sollte man nicht vorbeifahren, sondern einen Zug überspringen und ein Stündchen rechts hin auf dem guten Weg zur Bovalhütte emporwandern. Da genießen wir nicht nur die Berge noch schöner, sondern entfaltet sich auch der Gletscher in seiner gesamten Pracht vor uns. Wie ein mitten im rasenden Sturm zu Eis erstarrtes Meer liegt er da mit den sonderbarsten Gebilden von Eis, Türmen, Bogen, Brücken, Schöffern und Städten, neben denen die furchtbarsten Abgründe gähnen. In den Eisschluchten zucken grüne und blaue Lichter, erschimmern Regenbogen. Die rieselnden Schmelzwasserbäche des Gletschers stürzen darein und verklingen wehmütig rauschend in unbekanntem Tiefen. Mitten im Gletscher stehen die Felsen der Isola Bersa, der verlorenen Insel und erinnern an die dunkle Sage von dem Hirten Aratsch, der wegen eines



Wehrli A.-G., Kilchberg-Zürich.

Berninabahn und der Paligletscher.



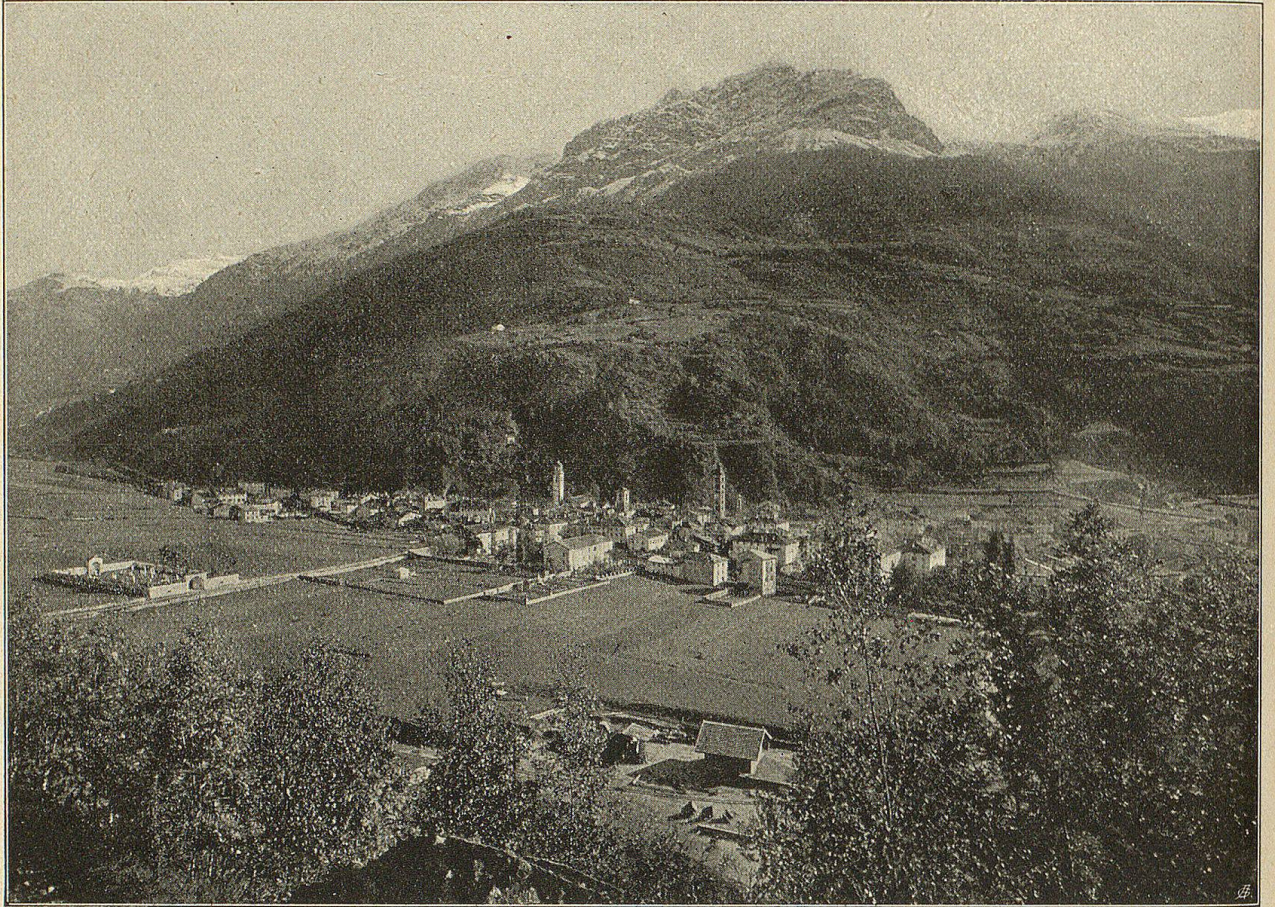
Berninabahn von Saffal Massone aus. Bahnentwicklung unterhalb Alp Grüm.

Wehrli A.-G., Kilchberg-Zürich.

ungetreuen Lieb's den Tod im Gletscher gefunden hat. —

Berge und Gletscher sind aber nicht die einzigen Schaustücke dieser landschaftlich so reich begnadeten Gegend, sondern das allerfeinste ist, wenigstens für Maleraugen, der Berninabach, der sich zwischen Tannen und Arven über und zwischen mächtigen Felsblöcken in blitzenden Strähnen, Bündeln und Splintern in den trüben Morteratschbach hinunter-

stern Morteratschgletschers hinüberführt, Touristen, die klein wie Ameisen aufwärts krabbeln. Der Wald verkrüppelt und bleibt hinter uns, doch in schweiger Einsamkeit blüht der jubelnde Hochgebirgsfrühling der kurzstieligen Felsenblumen. Wir gelangen in den Bereich des Perlenbandes kleiner Seen, die mit träumenden Fluten auf der Berninahöhe liegen, die einen mit hellen, die andern mit dunkeln Fluten. Während die ersten ihre Wasser noch hinab



Meisser, Zürich.

Buschlav

wirft. Seit hundert Jahren werden die Künstler nicht müd, diesen Fall zu malen. Aber wo wäre die Hand, welche die Schönheit dieses Naturspiels wiedergeben könnte? In ihrem Aufstiege über den Monte Bello, der einen ergreifenden Rückblick auf Pontresina gewährt, überschreitet die Bahn die Fälle des Baches und führt uns in's obere Berninatal, in dem die letzten menschlichen Wohnungen, die altertümlichen Berninahäuser, liegen. Selbst im Zug spürt man die Stille, die über den Bergen, grünen Weiden des Talgrundes und der Paßstraße liegt. Das weiße Land des Lebens von ehemals ist durch die Bahn verödet, wahrscheinlicher aber sehen wir am Silberdach der Diavolezza, die in die Geheimnisse des fin-

zum Inn senden, wendet sich der Abfluß der andern schon den italienischen Tälern, der Adda zu. Schnee und Gletscher leuchten auf die stillen Gewässer herab, links hin aber an der Sonnenseite des Passes steht das Berninahospiz in der Höhe, gegen die Winterstürme bewehrt gleich es einer finstern, trozigen Feste, doch ist es ein gastliches Haus, in dem sich mit besonderem Behagen ruhen läßt, wenn die Rebelfrau ihre Schleier über die Berge zieht oder der alte Harfner Sturm sein klagendes Lied an den öden Felsen geigt.

Uns lockt der blaue Himmel Italiens, unter dem wir vom Hospiz aus so kühne, schöne Berge stehen sehen wie im eigenen Land, während uns zugleich die Engadiner Berge die letzten Grüße senden. Der

Zug windet sich um den südlichsten der kleinen Berninaseen und durch eine Granitlandschaft, die uns anmutet wie ein uraltes Schlachtfeld der Naturgeister. Hier ist auch der erste kleine Tunnel der Bahn, wenn wir nicht schon durch solche von Schnee gefahren sind, der in diesen Höhen manchmal weit in den Sommer liegen bleibt. Unvergleichlich schön taucht hoch über uns zur Rechten der Palügletscher hervor, der an der Südseite des Biz Palü hängt.

Hochbalkon des Buschlav, auf dem jetzt wohl bald eine große Hotellerie entsteht. Denn die Stelle ist an Naturpracht einzig. Im grünen Abgrund des Buschlav leuchtet der See von Le Prese und fast bis nach Tirano hinaus, gegen eine im Süden ragende Gebirgswelt, können wir im Abgrund den Weg der Bahn verfolgen.

Wir wissen nur nicht recht, wie sie in die grüne Hölle des Buschlav hinuntergelangen soll. Sie hilft sich mit Windungen und Schleifen, auch mit einem



Brusio und Viadukt der Berninabahn.

Meisser, Zürich.

Grün, blau und silberweiß schimmern seine Eisabbrüche und blitzende Wasserbänder flattern von ihm hernieder in das Reich der Lärchen und Arven, die mit zerzausten Kronen, doch mit lebendigem Grün am Berghang kämpfen. Der Baumwuchs, der uns so hochhin entgegenkommt, ist schon ein Verkündiger des Südens. Wie im Zauber des Palügletschers sind wir im Banne entzückender Tiefblicke in das Tal von Buschlav, den Lappen Bündnerland, der sich weit in die italienischen Gebiete hineindrängt. Inmitten der Berglandschaft, die uns so Gemälde hoher Gletscher und tiefen Tals, dunkler Schluchten und weißen Wassern, von Wald und viehbelebten Weiden entrollt, liegt die Haltestelle Alp Grüm, ein

Kehrtunnel, sie ist in dieser Entwicklung für sich selber ein großartiges Schaustück, sie weist uns die Bilder in Höhen und Tiefen mit stets neuen Anblicken, läßt uns hier in eine Schlucht schauen, dort in ein grünes Idyll und auf Hütten, die wie Schwalbennester an den Bergen kleben. Neben dem sinnverwirrend viel Schönen, das von allen Seiten auf uns eindringt, finden wir kaum Zeit zu beobachten, wie sich der Berghang rasch mit einem üppigern Pflanzenwuchs überzieht, an den Felsen fremde Blumen und Gewächse erblühen und schon ein Hauch des Südens über die Halden weht.

Vierzehnhundert Meter in die Tiefe geht die herrliche Fahrt über die Haltestellen Cavaglia und Ca-

dera. Das Herz voll Entzücken gelangen wir nach Buschlav, in das Tal eines Häufleins Eidgenossen, die wir vor dem Bau der Bahn nicht leicht zu Gesicht bekamen. Der einem Städtchen ähnliche Flecken liegt in einer lachenden Ebene schon in Gärten und Obstbäumen. Er besitzt stattliche Häuser von italienischer Bauart, die von ein paar Kirchtürmen überragt sind und über den frischströmenden Poschiavofluß schwingen sich drei Brücken. Die gesamte Erscheinung des Ortes atmet altangestammte Wohlhabenheit und für die dunkeläugigen Frauen haben wir schon deswegen eine besondere Sympathie, weil sie so ausgezeichnete Melkenzüchterinnen sind. Frauen und Blumen gehören ja zusammen!

Das Tal von Buschlav entwickelt sich in Stufen gegen Tirano hinab, Ebenen und Abhänge wechseln, prächtige Wasserfälle stürzen von den Bergen, Weiler und Dörfer sonnen sich und eine besondere landschaftliche Perle bildet Le Prese, dessen Schwefelquelle ein anmutiges sommerliches Kurleben an den Ort fesselt, sowie sein dunkelblauer See, in dem sich die steilen Felsen spiegeln, mit ihnen ein Kranz hoher Berge. Am Ausfluß des Sees liegt das Stauwerk für das Elektrizitätswerk Brusio, das der Berninabahn die Kraft liefert. Über mächtige Granitblöcke hinab jagt der Talfluß in Schnellen nach den Gefilden des malerischen Brusio hinab, um dessen Häuser sich schon die Weinreben ranken. Walnuß-, Kastanien- und Feigenbäume umgeben das Dorf, dessen Be-

wohner aus einer ursprünglichen Steinwüste ein kleines Landschaftsparadies geschaffen haben. Da sind auch die letzten Kunstbauten der Bahn, zwei prächtige Kurven und ein hoher Bogenviadukt.

Wärmer und üppiger wird das Tal, für wir aber stehen auch schon an einem der äußersten Enden des Schweizerlandes, im Grenzdorf Campocologno, wo sich die Zentrale des Kraftwerkes von Brusio befindet, zu der mächtige Zuleitungsröhren vom Bergang niedersteigen. 16,000 Pferdekkräfte erzeugen die Turbinen des Werks. Die italienischen Zöllner kommen in die Wagen, ein paar Lokomotivstöße noch und wir sind in Madonna di Tirano und — im Städtchen Tirano selbst! Die weiße Marmorkirche Madonna di Tirano mit ihrem schlanken Campanile erinnert uns, daß wir im Land der Kunst eingerückt sind, davon sprechen auch die alten Paläste des Städtchens, die Menge von Kunst und Zier an den Häusern, Portale und Loggien, Gitter und Wappen. In mächtigem Wogenzug durchbraust die Adda den etwa 6000 Einwohner zählenden Ort und stäubt kühlen Schnee- und Gletschergruß über die Brücken empor, in den Gärten aber blüht und duftet es von fremdländischen Gewächsen und an den Bewohnern spüren wir das leichtere Blut.

Vor drei Stunden noch in St. Moritz, jetzt im Süden! Ja, es ist doch etwas Schönes und Herzbefreiendes um Reisetage.

Ds Schäärli.

Ds Liseli het es Schäärli gha,
's het's no nie la schlyse,
's schnyt und haut keis Bizli meh,
Das isch liecht z'begryse.

I dr Werkstatt het dr Gsell
Grad am Schlyfstei gschaffet,
Ds Liseli het sech eis, zwen, drü,
I dä Bursch vergaffet.
Und dä jung und bildhübsch Ma
Lachet ihn's o fründlech a.

Wendlech het es sy Begähr
Chönne füreworge;
Seit dr Gsell, wenn's müessi sy,
Chönn er's grad no bsorge.
Ds Meitschi meint, 's pressier nid so,
's well de z' morndrischt umecho.

's macht si vor em Spiegel zwäg,
's chrüset d'Stirnelöckli,

Bindt es artig's Fürtech um,
Schlüpft i ds bessere Röckli,
's steckt es Röseli i d'Gstalt,
's überlaufft ihn's heiß und halt.

Wo's zum Gsell i d'Werkstatt hunt,
Het dä möge lache,
Und es meint, er sölli jek
Gschwind der Gunte mache,
„'s host es Müntschi!“ het er gseit,
Und es het sy Schuld abtreit.

Ds Liseli isch sit där Jyt
Ds reinste Hochmuetsnärrli,
Über o wie rein verhärt
Isch das tustigs Schäärli,
Wil es jeze alli Bott
Eifach nimme schnyde wott.

E. Wüterich-Muralt.