Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 5 (1901-1902)

Heft: 6

Artikel: Eine Sommerfahrt [Schluss]

Autor: Meili, Friedr.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-662568

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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 Hindlichen Geistes, der als Verungene dürsen 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.

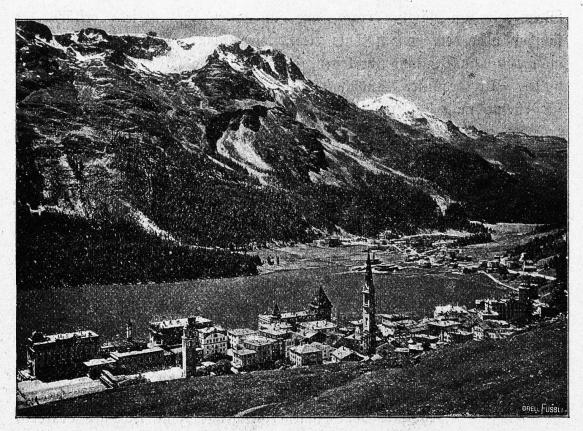
Eine Sommerfahrt.

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 empsinde ihn Schritt auf Tritt. Da sieh' dir diesen Silserse 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 be quem, luftig 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 Eisbecke über den See legt, soll es da oben noch schöner sein. Man kann sich's fast nicht denken, wie's dannzumal ist.

Dem Silsers folgt der kleinere Silvaplaner und diesem der noch kleinere Campfers und der Moritersee. Nicht übel ist von Sils Maria aus der Blick nach vors und rückwärts. Es ist ein sonniger, geschützter Ort, gut zum Bleiben und bequemer Ausgangspunkt für eine Reihe Bergstouren. 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 Silvaplanersee abgelöst. Beide zusammen vervollständigen das liebsliche Landschaftsbild.

Die Straße führt direkte ins Moritzerdorf 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, Skropheln u. s. w. notwendigen Ingredienzien alle ähnlichen Basser 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 Koms



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 sinden wird. Doch ziehe ich vor, in St. Moritz bei guten Bekannten den Abend zuzubringen; denn das einzig langweilige auf solchen Touren sind die Abende in Gegenden, wo man niemand kennt. Da, am äußersten Kand von St. Moritz, tut sich mir noch eine recht gute Herberge auf, ein nettes Zinmer wird bezogen, das Belo in der Kemise unters, und der Mann mit Bürste, Seise und einem ordentlichen Abendessen wieder in die Höhe gebracht.

Die St. Moriger 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 nird im Ernst dran denken, einen Bahnhof möglichst verborgen zu halten? Eben die St. Moriger!

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 ober 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 pustet. Die exquisite Kundschaft, deren das fremdenherbergende Engadin sich rühmt, mag sich zum Teil daraus erklären, daß nicht jeder Sommersfrischler in diese bergummauerte Talschaft gelangt und kein Kundreisebillet dis da hinüberreicht. Mit dem Betrieb einer Bahn wirds bald genug anders werden. Ein stärkerer Touristenstrom wird sich in das Jungebiet ergießen, das Engadin wird in die regelmäßige Besuchssphäre einbezogen werden. Und dann — sliehen wohl die vornehmen Gäste? Wahrscheinslich doch nicht. Aber eine St. Morizerträne wären sie wert, denn sie lassen schelb viel Geld zurück.

Es ist aber interessant genug, daß das Engadin trotz seines hervorsragenden 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 ausgiedige 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 Speditionshäuser in Chiavenna werden alles ausbieten, daß ihnen der Haupttransport nach dem Engadin nicht entgeht. Werden ihre Fourgons aber mit der Bahn konkurriren können? Wies scheint, ja! Nämlich für jene großen Warenbezüge, die über Genua kommen. So hätte es in der Tat keinen Sinn, das Gestreide aus Südrußland erst durch den Gotthard und dann über Chur nach dem Engadin zu sühren, während es über Chiavenna viel direkter ans Ziel kommt. Die Speditionsgeschäfte in Chiavenna gedenken mit ihren Frachtspesen sür 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 Privatsgesellschaften 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 überzrascht. 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 besinden. Von Celerina aus steigt man in zwei Stunden auf Muottas Muraigl, 2436 Weter 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 Gemeindes, Privats und Sasthäuser 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 Grenzswacht der verschiedenen Piz dieten sich dem entzückten Auge im vollen Morgenglanze dar. Durch Bevers, das am Fuß der Schwarzen Kämme liegt und über eine Moorsläche hinweg führt die Straße nach Ponte, von wo der Ausstieg nach dem Albula beginnt.

Die Bahnlinie wird durch das Beverstal ins Engadin eingeführt und zunächst in Bevers einmünden. Es erwachsen ihr hier bor ihrem süblichen Tunnelausgang weg keine wesentlichen Schwierigkeiten, außer daß einige Rüfen= und Lawinenzüge verbaut werden müffen. Ponte zunächst auf wenig bewachsenem Südabhang sich hinaufziehende Strafe bietet anfänglich wenig Abwechslung. Die Sonne macht warm, bas Begirp von Fliegen, Beuschrecken und andern Bielfüßern ift das einzige Beräusch, welches die Stille dieser einsamen Strecken unterbricht. Doch ift es kein undankbarer Aufstieg. Denn wo man auf einen morschen Brunnentrog ober einen moofigen Stein fich 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 feinen Allmählich wird die Steigung der Strafe stärker und muß Aufstiea. burch insgesamt fieben große Rehren übermunden werden. Alpweiden tun sich auf, und gegen die Paghöhe hin finden sich starte Biebherden links und rechts der Strafe verteilt, wie ich fie auf diefer Tour nirgends in

solcher Zahl traf. Muntere Rinder gloßen den Rabler verwundert an, auch ein resolut dreinschauender Zuchtstier würdigt mich seiner Aufsmerksamkeit. 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



Per 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.

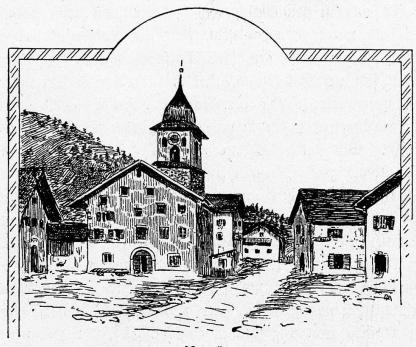
Ein Hospiz ist gewöhnlich das Zeichen, daß man bald oben ist und es nun bald wieder abwärts geht. Für den Radler ist das gute Botschaft. Doch setzt er sich, bevor die Talfahrt beginnt, noch eine Weile fest und zahlt sich zur Belohnung einen wohlverdienten Trunk.

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 Weißen stein vorbei, denn ich habe im Reisehandbuch 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 ift die Tannenregion und bald auch Breda erreicht, wo der Albulatunnel seinen nördlichen Eingang hat. Hier zweigt Bal Zavretta ab, burch welches der Anstieg zum Big Albula emporführt. Der Haupttunnel, der von hier ins Beverstal und Engadin hinüberführt, erhält die respektable Länge von 5866 Meter. Er naht, nach aufänglich großen Schwierigkeiten, nun rasch seiner Vollendung. Doch ist er nicht der einzige Tunnel auf diefer Bahnlinie, die von St. Morit bis Thufis 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 Bahnenviadutte. Der ftarte Abfall von Preda bis Bergun zum Beifpiel, 416 Meter betragend, erfordert bei 35 pro mille Steigung eine Ent= wickelung der Bahnlinie von rund 12 Kilometer, während die direkte Entfernung 6,5 Kilometer beträgt. Welche Kunftbauten bas mit fich bringt, wird aus dem Umstand ersichtlich, daß das Albulatal auf einer einzigen Strecke von ungefähr einem Kilometer nicht weniger als vier Mal überbrudt werden muß. Gine ftarte Lawinenverbauung, die zwischen Bergun und Breda notwendig wird, geschieht mit eidgenöffischer Sulfe.

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 gesprengt. Dreimal an diesem Tage mußich das Losgehen der Schüsse abwarten, bevor ich vorbei passiren kann. Und man hat dann an der Schüsstelle 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. Bal Tuors und Val Tisch münden hier ein, Piz Cesch, Piz Aela und Tinzenhorn fordern zu einem Besuche auf. Die Kirche



Bergün.

ist alt und enthält noch recht sehenswerte Malereien. Eine Schwefels quelle 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 Felsschlucht. Tannen wachsen aus halber Höhe herauf, mit dem Bipfel 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 Schweselquellen renommirten Bad Alveneusich mit dem Davoser Landwasser zu vereinigen. Zwischen Filisur und Bergün muß die Bahn eine künstliche Entwickelung von 1200 Meter Länge einschalten, wovon 736 Meter Tunnel sind, um die Höhen-Differenz, wieder bei 35 pro mille Steigung des Traze, zu überwinden. Fürwahr, diese Bahn mit ihrem Gewirr von Brücken, Schleisen und Tunnels muß erkämpst werden. Freilich wird sie auch nicht leicht von einer andern an prächtigen Ausblicken überboten. Der solide Unterbau ist auf der ganzen Strecke der Bollendung ziemlich nahe.

Tiefenkastel, wo die Straßen von Thusse 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 Schunt paß hinaus steigt die Straße ein gutes Stück. Die Schunstraße ist stark begangen und befahren. Indem man mit der Eisenbahn, deren Fortsetzung nun das Albulatraçe wird, bequem von Chur nach Thusis gelangt, verkürzt sich die Route nach dem Engadin hinüber um ein Bedeutendes.

Tief unter sich die schümmende Albula, ringsum eine prächtige Felsssenerie, bald unter eingesprengtem Stein, dann unter hohen Tannen hindurch, führt die Schunstraße 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 Taglöhne sauer verdient! Neben einer Neihe kleinerer Bögen wird die Brücke ein mittleres Halbkreisgewölbe von 40 Meter Weite erhalten. Alle Brücken der neuen Bahnlinie werden von Stein gebaut, die Kheinbrücke dis Thusis ausgenommen, welche in Sisenkonstruktion durchgeführt ist. Sin schöner Ausblick in das Rheintal hinaus schließt die lohnende Schunpartie. Thusis bringt uns zuerst wieder in engere Fühlung mit der Kultur des Klachlandes!

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 Gegenswind macht mir dieses letzte Stück Weg noch etwas beschwerlich. Es ist der gleiche Abend, da es in Zürich und andern Gestieten der Ostschweiz Bäume und Schornssteine 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 gemütlich bis Mühleshorn hinunter. Der Wallensee, mit seinen sonst so herzerquickenden Farbentonen, ist in Grau gemalt. Das läßt mich davon absehen, noch über den Kerenzerberg hinüber zu krazeln. Dieses Vergnügen habe ich mir schon wiederholt geleistet; es hat ja auch nach Brünig, Grimsel, Simplon,

Solisbrücke

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 Pracht= gebäude erhalten, bas ihr zur großen Zierde gereicht. Das alte Bundes= gebäude, in dem die schweizerischen Landesboten tagten, genügte längst nicht mehr den heutigen Bedürfnissen. Zu demselben war, als 1848 nach Beendigung des Sonderbundestrieges der neue Bund gegründet und Bern zur Hauptstadt ermählt worden war, 1851 der Grundstein gelegt worden. Im Jahre 1857 wurde es vollendet und bildet heute den rechten Flügel des Gefamtbaus. Es enthält die Sigungefäle für ben National- und Ständerat sowie die Geschäftszimmer für die fieben Bundesräte. Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts gelangte ber Gedanke zur Reife, in der Nahe des Regierungsfiges ein großes Bermaltungsgebäude für die verschiedenen Departements zu errichten. Da= mals legte Prof. Hans Auer in Bern, der Erbauer des jetzt vollendeten Bundeshauses, den Plan zu dem Ausbau vor, wie er mit geringen Aenderungen jest auch ausgeführt ift. Entsprechend dem im florentiner Palaftstil gehaltenen alten Bundesgebäude, murde nördlich davon ein gleicher Bau aufgeführt und das gange mit einem dominirenden, boch= aufftrebenden Mittelbau, dem Parlamentsgebäude, gefrönt. flügel murde 1888 bis 1892, das Parlamentsgebäude 1898 bis 1902 aufgeführt. Im ersteren find die Departements des Rrieges, der Finangen, des Handels, der Induftrie und der Landwirtschaft untergebracht.

Während das ganze Bundeshaus mit seiner Hauptfront nach Südsossen liegt und nach dieser Seite hin zur Wirkung seiner Großartigkeit kommt, tritt das Parlamentsgebäude als solches allein an seiner Nordswestfront, 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 Junere des Parlamentsgebäudes enthält die beiden Sitzungssäle für den Nationalsund Ständerat, die Kommissionszimmer sowie die notwendigen Lokalitäten für die Präsidenten der beiden Käte, die Stenographen und Journalisten Der Zugang erfolgt von der Stadtseite, und durch ein elegantes Vestibül