**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 24 (1934)

**Heft:** 21

**Artikel:** In Hochtälern Graubündens

**Autor:** Moser, Fritz C.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-638938

**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:** 31.07.2025

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

„Merkwürdig, Frau Kienascht! Der Bub war die ganze Zeit so lustig und meisterlosig! Und jetzt, da Ihr da seid, muckt er nur so in den Winkeln herum!"

„Es wird sein, weil er fort muß. Er will's nur nicht merken lassen! Aus dem werd' ich auch nie klug!"

*

Wir sitzen im Bahnwagen. Rasch drück ich mich in die Ecke; der Landjäger hat vom Bahnsteig herüber gewundert.

„Fährt der Zug nicht bald ab?"

„Wohl, wohl! Kannst's denn nicht erwarten?"

Ein Pfiff. Der Zug setzt sich in Bewegung.

„Der fährt aber langsam! Warum geht er denn nicht schneller?"

„Jetzt halt dich einmal ruhig! Wenn's dir nicht schnell genug geht, kannst du ja laufen!"

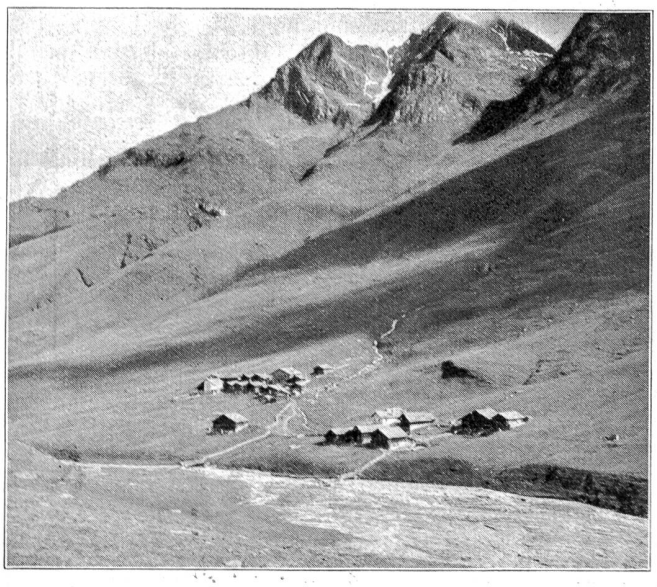
Wir haben ein paar Stationen hinter uns. Ich halte meinen Mund nahe an Mutters Ohr, ganz nahe, so daß mich niemand hören kann, und wispere:

„Jetzt nimmt der Landjäger die andern Schnapser und schließt sie im Zuchthaus ein. Gut, daß ich mich noch drücken konnte. Hier findet er mich nicht!"

# In Hochtälern Graubündens.

**Von Dr. Fritz C. Moser.**

Die Einwanderung der deutschsprechenden Walser im 13. und 14. Jahrhundert in Graubünden hat manches schwer zugängliche Hochtal dieses weiträumigen Gebietes der Alpwirtschaft erschlossen. Das ganze Jahr durch bewohnte, kleine Siedlungen wurden in den höchstgelegenen Talstufen erbaut, und im Schutze des Waldes pflanzten die Walser Brotgetreide, Flachs und Hanf und einige der Ungunst der Witterung trotzende Küchenpflanzen, wie Spinat und weiße Rüben, an. Da sie aber für ihre Alpwirtschaft viel Holz benötigten, wohl auch vom alemannischen Trieb beseelt, Wald reuteten, um Wiesboden zu gewinnen, wurde mit dem allmählichen Verschwinden des Waldes das Klima rauher, es gediehen Pflanzen nicht mehr, die früher dem Volke notwendig gewesen waren, die Getreidemühlen gingen ein, Flachs und Hanf gediehen nicht mehr, und folgerichtig mußte die Auswanderung aus den höchsten Talstufen einsetzen. So ist manche Walsersiedlung zum Maiensäß, der nur einen Teil des Jahres bewohnt wird, herabgesunken, und andere



Juf im Avers, 2133 Meter über Meer.

sind heute nur mehr Alpen, wie Stürvis ob Maienfeld, wo im Mittelalter und später Walser saßen.

Noch aber erhält sich als höchstgelegene, das ganze Jahr durch bewohnte Siedlung der Alpen und Europas, auf 2133 Meter Höhe das Dörfchen Juf im Avers, ein uraltes Walserdorf. Wohl deutet der Name Juf, wie andere Namen des Avers (Cresta, Campsut, Crot) darauf hin, daß die erste Besiedlung dieses sehr hoch gelegenen Tales durch Romanen erfolgte, die aber im 14. Jahrhundert und nachher im deutschen Stamme aufgingen. Heute spricht man im ganzen Avers deutsch, während der durch eine wilde Schlucht vom Avers getrennte vordere Talteil, das Val Ferrera, romanisch besiedelt ist. Bis Cresta auf 1949 Meter Höhe führt durch das wildschöne, große Abwechslung bietende Aversertal, in Andeer im Schams beginnend, seit 1895 ein schmales, sehr kühnes Sträßchen, das den Kanton Graubünden damals über 400,000 Franken kostete, und seit 1925 fährt auch der kleine Car Alpin der eidgenössischen Post dort hinauf. Von Cresta, dem Hauptort des Avers, hat man durch das wiesenreiche Hochtal, wo jede Spur eines stehenden Waldes verschwunden ist, noch 1½ Stunden zu gehen, um das von 20 Menschen bewohnte Juf zu erreichen. Unter den Lawinenzügen liegend — man hat wohl deswegen und auch des Holzmangels wegen, hier oben den privaten Wiesenbesitz nicht durch Zäune eingerahmt wie anderorts — sind Häuser und Ställe von Juf äußerst praktisch dem Gelände angepaßt. Jedes Wohnhaus wird vor der Gewalt der Lawinen durch einen überwachsenen Steinwall im Rücken geschützt. Alle Häuser sind der Sonne zugekehrt. Bis einen Meter lange Schieferplatten der Bedachung trotzen manchem Wintersturm, wurden aber auch schon Dutzende von Metern fortgetragen. Wasser wird, weil der Schieferboden des Avers undurchlässig ist, reichlich zugeführt, auch quillt eine starke, im hohen Winter noch 4 Grad Celsius warme Mineralquelle aus dem Abhang oberhalb des Dorfes: aber im Spätwinter kann es vorkommen, daß die Quellen versiegen, worauf dann Mensch und Vieh in das ca. eine halbe Stunde weiter vorn gelegene stattliche „Podestatenhaus" aus dem 17. Jahrhundert, oder in die dortigen Häuser „Am Bach" übersiedeln. Meistenteils aber bleibt Juf bewohnt, und der getrocknete, in Ziegel geschnittene Schafmist dient als Heizmaterial, während mit dem aus der tiefern Talstufe heraufgeführten Holz sehr sparsam umgegangen wird. Deshalb sind die neuen Häuser aus Stein gebaut.

Rauher ist es mit dem Verschwinden des Waldes hier oben bestimmt geworden. Gerste, Hanf und Flachs gedeihen nicht mehr wie früher, Versuche mit Kartoffeln schlugen gänzlich fehl, und auch die wenigen Küchenpflanzen leiden sehr, wenn Ende Juli noch der Reif auf ihren Blättern haften bleibt. Die fünf Familien von Juf reichen denn auch nicht mehr aus, die Alpwirtschaft im früher geübten Umfang zu betreiben. Früher ertragfähige Alpen, wie die Flühalp auf 2679 Meter Höhe, werden heute nicht mehr bestoßen, und zum Bergheuet Ende Juli und Anfang August treffen Trüpplein der äußerst anspruchslosen Italiener von jenseits der Berge ein.

Freudig aber wird der Botaniker hier oben weilen, denn das obere Avers mit dem Stallerberg hat nicht nur eine reiche, sondern auch seltene Flora mit einer größern Anzahl sonst ganz selten zu findender Pflanzen.

Steigen wir aber talaufwärts über den im 16. und 17. Jahrhundert durch den Lastverkehr ziemlich reichlich benützten Paß, die Forcellina, zum Septimerpaß hinüber. Seit dem frühen Mittelalter bis zur Erstellung der modernen Alpenstraßen war dieser Paß die Völkerstraße der Alpen. Sie wurde im Jahre 1388 durch Johann von Castelmur aus dem Bergell von Casaccia bis Bivio im Oberhalbstein als die erste fahrbare Straße der Alpen erbaut. Nur hier konnte man mit kleinen Wagen

fahren, auf allen übrigen Pässen der Alpen gingen Tiere mit Traglasten. So ist es denn auch begreiflich, daß ob Casaccia ein Hospital im romanischen Stil und später eine Mutterkirche im gotischen Stil erbaut wurde, dieser nachmals hochberühmte Wallfahrtsort im Bergell, die Kirche zu San Gaudenzio. Seit der Reformation hat sich das Interesse von ihr abgewendet und trotz ihrer schönen gotischen Formen zerfällt sie seit mehr als einem Jahrhundert in Trümmer.

Wandern wir weiter talabwärts auf alter römischer Heerstraße an Dörfern vorbei, die römischen Ursprung erkennen lassen (Vicosoprano), so gelangen wir zum ehemals römischen Castelmuro, wo ein Felsrücken mit Wachtturm und starken Sperrmauern das Tal völlig abriegelte. Die Maira braust in tiefer Schlucht am Fuße des Felssporns vorbei.

Wir besuchen auch das idyllische Soglio auf hoher Felsaltane, wo im alten Schloß der Salis von Soglio eine neue Familie Gäste bewirtet. Aus diesem Schloßgasthof stiegen wir früh am Morgen durch warme Kastanienwälder hinab zur Grenze und ließen uns hernach vom roten italienischen Verkehrsauto nach dem auf nur 300 Meter Meereshöhe liegenden Chiavenna, dann in 28 Kilometer langer Fahrt zu dem auf 2100 Meter Höhe liegenden Splügenpaß und von da nach Splügen hinabführen. Die Fahrt durchs italienische St. Jakobstal ist außerordentlich interessant, man bewundert auch vor allem die unvergleichlich kühnen Kehren der Straße.

Aus dem ruhigen, schönen, tannenbewachsenen Rheinwald stiegen wir noch gleichen Tags über jähsteile Abhänge zum Valserberg empor, wo sich über turmhoher Felswand ein unvergleichlich farbig schöner Anblick auf die Quellberge des jungen Hinterrheins eröffnet.

Von Vals, das wir noch vor Zunachten erreichten, führt ein etwas rauher Weg — ein recht kühn angelegtes Sträßchen im Bau soll in einigen Jahren bis hinein ins hinterste Tal führen — drei Stunden weit nach Zerfreila. Das ist die alte Walsersiedlung, die durch Dr. Jörger im Valserdialekt so reizend und aufschlußreich beschrieben ist. Zerfreila auf 1780 Meter Höhe ist ein reizendes Dörfchen mit einer kleinen Kirche. Jörger sagt, ein an die Kirche angelehnter Mühlstein zeuge davon, daß ehemals auch hier Gerste gemahlen wurde. Das ist durchaus glaubwürdig. Heute aber fehlen nicht nur Gerste, Hanf und Flachs, sondern auch Küchengemüse sahen wir nicht. Die Alpwiesen werden gemäht und deren Heu bis in den Februar hinein dem Vieh verfüttert. Dann gehen Mensch und Tier bis Ende Juni hinaus nach dem tiefer gelegenen Vals, weil auf Zerfreila dem Vieh das Futter mangelt. Zerfreila ist also bloß mehr „Maiensäß". Wohl nicht überall wird gesehen wie im obern Vals und auf Zerfreila, daß der in Unmenge gedeihende große Ampfer („Blakten") über starken Feuern in großen Kesseln gekocht und hernach in Holzverschlägen eingestampft, den Schweinen als Mastfutter dient.

Man sollte es nicht scheuen, diesen reizenden Ort zu besuchen. Eine stundenweite Fahrt mit dem Postauto von Ilanz durch das waldige, romantische Valsertal bis Vals, hernach auf zwei wildschönen Wegen, man hat ja die Wahl, zum lieblichen, von der Dichtung Jörgers umwobenen Zerfreila. Hier oben ist Ruhe und interessante Schönheit. An den Hängen wachsen Edelweiß.

Scheuten heutige Männer und Frauen die Arbeit in den höchsten Tälern nicht, würde der Staat diese Besiedlung tatkräftig fördern, wir glauben, aus alten Walsersiedlungen könnte noch einmal neues Leben erwachsen. Die Besiedlung der höchsten Alpentäler im Laufe der Jahrtausende ist dem Wellengange des Meeres vergleichbar, ein Zurückfluten und Wiederkehren, nur in sehr langen Zeiträumen.

**Zerfreila im Vals, 1780 Meter über Meer. Kirche mit Zerfreiler Horn.**

## Traum.

**Von Irmela Linberg.**

Meine Sehnsucht träumt sich eine Stelle,
Unter Linden ein vergess'nes Haus,
Dessen Fenster in der Abendhelle
Weithin leuchten in das Land hinaus.

Und wir beide gehen wonnetrunken,
Braungebrannt, an Kraft und Leben reich,
Eh' der Sonnenball im Meer versunken,
Hand in Hand nach Hause, Kindern gleich.

Durch die Stuben wehn Erinnerungen,
Rosen duften ... Lautlos kommt die Nacht,
Und das weite Land liegt traumbezwungen,
Märchengleich in seiner Julipracht.

Ueberm Wald beginnt der Mond zu steigen,
Blaue Schatten werfen Strauch und Baum,
Und das Glück zieht durch das Sommerschweigen,
Grüßt uns lächelnd — und wir atmen kaum ....

## Ein Dampfer wird „vorgeschuht"!

Eines der interessantesten und kuriosesten Experimente der Letztzeit nicht nur auf schiffbautechnischem Gebiete, sondern in der Technik überhaupt, dürfte unzweifelhaft das sogenannte „Vorschuhen" eines Dampfers sein, wie dies zurzeit erstmalig bei der Hamburg-Amerika-Linie mit den vier großen Dampfern „Hamburg", „Deutschland", „Albert Ballin" und „New York" geschieht.

Hierbei wird nämlich nichts Geringeres getan, als ein neues Vorderteil dem Schiff angesetzt, was der Fachmann „vorschuhen" nennt. Man hat nämlich auf Grund von Berechnungen und Versuchen herausgefunden, daß mit Hilfe dieser Verlängerung und Umformung des Vorschiffes zugleich eine wesentlich geringere Antriebskraft für das Schiff notwendig ist, ohne daß aber dabei die Geschwindigkeit vernachlässigt wird. Demzufolge tritt daher auch eine Er-