

Durchs Graubündnerland

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Taubstumm-Zeitung**

Band (Jahr): **20 (1926)**

Heft 20

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922999>

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.

Gib Frieden, Herr, gib Frieden,
Du milder Lebenshort!
Dann grünet schon hienieden
Ein Paradiesesort,
Und Sorgen fliehn und Schmerzen
Aus jeder schweren Brust;
In Freuden blühen die Herzen,
In Lieb' und Himmelsluft.

Zur Belehrung

Durchs Graubündnerland.

Der Kanton Graubünden ist an Ausdehnung der größte unter den eidgenössischen Orten. Er bedeckt mit 7184 km² eine Fläche, die mehr als den sechsten Teil der Schweiz ausmacht. Fast 45 % des Bündnerbodens sind unproduktiv; Gletscher und Schneefelder, kahle Felspartien und Schutthalde, Seen und Flüsse schränken das Kulturland und die menschlichen Wohngebiete mächtig ein, trotzdem sich besiedelte Orte im Aversertale noch auf 2100 Meter über Meer vorfinden. Graubünden weist die geringste Bevölkerungsdichtigkeit der Schweiz auf; es wohnen auf einem km² nur 15 Menschen. Während der höchste Punkt des Kantons, die Berninaspitze über 4000 Meter aufragt, liegt die tiefste Stelle unterhalb Roveredo nur 258 Meter über Meer.

In das Gebiet von „Alt-Fry-Rhätien“ betten sich zwischen das Gewirr von gewaltigen Bergketten wohl 150 Täler; deren Wasser wenden sich im Inn zur Donau und zum Schwarzen Meer, in der Etich und im Po zum Adriatischen Meer und im Rhein zur Nordsee. Ein Land, das so mannigfaltig und vielgestaltig gegliedert ist, wie Graubünden, weist landschaftliche Schönheiten ohne Zahl, aber auch starke klimatische Gegensätze auf.

Sowohl im Sommer, wie ganz besonders im Winter wandern aus aller Welt Unzählige in die Bündner Hochtäler. Während vor fünf- und zwanzig Jahren noch die Post und Hunderte von Fuhrwerken den Verkehr auf den staubigen Landstraßen und über die Pässe hinüber bewältigten, hat der Kanton Graubünden jetzt ein immer dichter werdendes Netz von Schienenwegen gebaut. Die Rätischen Bahnen gehen von Chur über Landquart nach Klosters, Davos und schließen bei Filisur an den Strang an, der uns von Chur aus über Thusis, Tiefenkastel, Bergün ins Engadin bringt. Von

Reichenau zweigt ein Geleise nach dem Vorder- rheintal ab und führt über Flanz nach Disentis. Im Jahre 1911 haben die Arbeiten an der Linie Disentis-Oberalp-Furka nach Brig begonnen; sie wird voraussichtlich nur mit Sommerbetrieb den Touristenverkehr zwischen den Graubündner Fremdenzentren und denen des Wallis vermitteln. Von Bevers am Südausgang des Albulatunnels aus ist die Linie im Entstehen begriffen, die vorläufig bis Schuls-Tarasp, später wohl auch an die Landesgrenze und ins Tirol gehen wird. Die Strecke St. Moritz-Maloja-Chiavenna wird folgen, und über die Bernina fährt man jetzt schon ins Ruschlar und nach dem Bettlin.

Von Ragaz aus bringen uns die Bundesbahnen über den Rhein hinüber nach Landquart. Ein 50 km langes Teilstück der Rätischen Bahnen (Landquart-Davos) tritt durch eine Kluse, in der Schienenweg, Straße und Flußbett sich eng zusammendrängen, ins Prättigau ein. Dieses nördlichste Bündner Tal zieht sich, in süd-östlicher Richtung bis zur Silvretta-gruppe ansteigend, der Rätikonkette entlang, die es vom vorarlbergischen Montafon-Tal scheidet. Die Bahn berührt eine ganze Reihe stattlicher Dörfer, die als beliebte Aufenthaltsorte, z. B. Scesaplana, als Ausgangspunkte für Bergtouren von Fremden viel besucht werden. Noch sind die Spuren der Hochwasser von 1910 überall zu sehen; noch heute werden mit Aufwendung großer Geldmittel Sicherungsarbeiten ausgeführt. Der bekannteste Kurort des Prättigaus ist Klosters, das in den letzten Jahren besonders zur Winterzeit mit Gästen überfüllt ist. Von der steil gegen Davos ansteigenden Bahnlinie aus sehen wir tief im Walde die Straßenwindungen, auf denen im Winter Schlitten aller Art zu Tal sausen. Unten gibt man die Schlitten in den Gepäckwagen, steigt in den Zug ein und fährt von Laret in Blizeschnelle wieder talab. Skiläufer klettern ins Silvretta-Gebiet hinauf und gleiten auf mächtiger Schneedecke wieder nach Klosters ab, wo es die langen Winterabende durch lebhafter zugeht als in einer Großstadt. Am Schwarzsee vorbei erreicht der Schienenweg bei Wolfgang die Höhe von 1633 Meter und senkt sich dann mit 20 ‰ Gefälle an den Davosersee ab.

Davos! Tausende und aber Tausende von Kranken aus aller Welt suchen hier Heilung von schweren Leiden. Gewaltige Sanatorien — rechts das von Deutschland errichtete, links auf stolzer Höhe das Basler — und Duzende von

Gasthöfen und Pensionen nehmen die Leidenden auf, die in der strahlenden Sonnenwärme, in der reinen Bergluft Genesung erhoffen. Dazu kommen viele Tausende gesunder Menschen da herauf, um auf dem spiegelblank gefrorenen See und an den prächtigen Halden Wintersport zu betreiben.

Von Davos aus führt eine Poststraße über den Flüelapafz ins Unterengadin nach Schulst-Tarasp. Die Rätische Bahn aber folgt dem Landwasser, das sie auf dem gewaltigen Wiesener-Viadukt überschreitet und in Filisur an die Engadiner-Linie anschließt. Es zieht uns hinauf in das herrliche Hochtal des Inn. Bei dem stattlichen Dorf Bergün, von welchem aus die Albulastraße früher den Verkehr mit dem Engadin bewältigte, beginnt die interessanteste Strecke der Bahnlinie. In weitausholenden Schleifen und Windungen, in Kehrtunneln erreicht der Schienenweg die Höhe von Preda (1792 Meter) und führt quer durch das Gebirgsmassiv im fast 6 km langen Albulatunnel nach Beverz und Samaden.

Samaden ist ein stattlicher, behäbiger Engadiner Flecken, dessen weißgetünchte, massiv gemauerte Häuser dem Winter trotzen. Hier trennen sich die Geleise: das eine führt nach Pontresina, das andere nach St. Moriz. Wir wandern durch die Innenschlucht nach St. Moriz, dem besuchtesten Fremdenzentrum Graubündens. Vom lieblichen See ziehen sich am nördlichen Talhang die Hotelpaläste von St. Moriz-Dorf hoch hinauf, während am Westende der von Ruderbooten belebten Wasserfläche St. Moriz-Bad mit breiten Straßen, prunkvollen Magazinen und Gasthöfen sich behaglich in die Ebene bettet. Im Hochsommer und in den Wintermonaten sind die Straßen von Menschen aus aller Herren Ländern belebt; 6000 Gäste finden gleichzeitig Quartier in St. Moriz. Ueber Rampfer und Silvaplana, wo nach Norden die Julierstraße abzweigt, marschieren wir den Seen entlang, die der Inn bildet, auf die Maloja-Pafzhöhe. Wir schauen staunend die kühnen Windungen der Straße, die ins Bergell absteigt.

Wir besuchen das Denkmal des berühmten Malers Segantini, der wie kein anderer die Herrlichkeit der Alpenwelt und ganz besonders die des Engadins in seinen Bildern dargestellt hat. Dann wandern wir über Sils am rechten Ufer des Sees zur Fuorela Surlej empor. Der steile Anstieg wird uns durch einen prächtigen Blick ins Gebiet der Bernina- und Stella-

gruppe, auf Tschierva-Roseng- und Sellagletscher gelohnt. Der von der Piz Bernina nordwärts über P. Misfaun, P. Chalhagn gegen Pontresina verlaufende Gebirgszug ist für die Gemsen ein Freiberg. Da können wir ganze Rudel der behenden Grattiere durchs Fernrohr beobachten und uns an ihren Sprüngen ergötzen, wenn etwa ein Schuß im Tal sie aus ihrer Ruhe aufschreckt. Durch schattigen Urvenwald steigen wir nach Pontresina ab, das, am Fuße des Schafberges vor lästigen Winden geschützt, den Sommer über viele Fremde in seinen zahlreichen Gasthöfen beherbergt. Es ist Endstation der Rätischen Bahnen. Aber es ist auch eine Station der von St. Moriz über die Bernina Pafzhöhe ins Puschlav führenden, elektrisch betriebenen Bahn. Wir besteigen einen der eleganten Wagen, werfen während der Fahrt einen Blick ins Gebiet des Morteratsch-Gletschers und verlassen zu neuer Fußwanderung beim Bernina-Hospiz den Zug.

Unser Weg führt zwischen dem schwarzen und weißen See durch hinaus auf die ausichtsreiche Terrasse der Alp Grüm, von der aus der Palügletscher und das tief zu unsern Füßen liegende Puschlav unsere Blicke fesseln. Die elektrische Bahn muß von der Bernina-Höhe (2331 Meter) aus bis nach italienisch Tirano rund 1700 Meter absteigen. Diese Strecke erforderte gewaltige Kunstbauten, Kehrtunnel u. s. f. Wir wandern auf steilen Pfaden talab. Haben wir die Straße wieder erreicht, so fallen uns zur Sommerzeit die Wagenkolonnen auf, die das Engadin mit Gemüse und Früchten versorgen, im Winter die langen Schlittenzüge, welche den köstlichen Veltlinerwein nach Graubünden bringen. Gewaltige Elektrizitätswerke sind bei Brusio an die Wasserstürze hingebaut. Sie liefern bis nach Zürich und nach Mailand Licht und Kraft. In Tirano besteigen wir den Zug, der uns nach Colico und an den Comersee bringt. Zu Schiff gelangen wir nach Menaggio, benutzen den Tram bis Porlezza und erreichen müde in Lugano unser neues Standquartier.

Zur Unterhaltung

Ein berühmter Filmschauspieler,
hörender Sohn taubstummer Eltern.

Viele von euch haben gewiß auch die ergreifende, häßliche Gestalt des Buckligen in dem bekannten dramatischen Kinostück „Die Glocken