

Illustrierte Rundschau

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **13 (1909)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.



Gesamtsicht von Davos. Phot. Emil Meerkämper, Davos-Platz.

Politische Uebersicht.

Mehr als der Kampf des Klerikalismus gegen die weltliche Schule, der nun mit allem Ernst eingesezt hat, mehr als die von der Kammer verworfene Verhältniswahl beherrscht die öffentliche Diskussion in Paris die Kriminalaffäre der Madame Steinheil, die das stets nach Sensation verlangende Publikum der Weltstadt seit dem 3. November in Atem hält. Ein Mutter- und Gattenmord, ein Ehebruchs-drama mit pikanten Beziehungen bis in die höchsten gesellschaftlichen Regionen ist in der Tat auch für Paris ein nicht alltäglicher Fall; doch wird der gute Geschmak die gebildete Welt außerhalb Frankreichs daran hindern, daraus etwa ein typisches Sittengemälde für das heutige Paris machen zu wollen. Die dunkeln Mächte des Schicksals und Verbrechens, die in der grauenvollen Nacht vom 30./31. Mai zur Katastrophe führten, bezeichnen Ausnahmezustände und nicht das wahre Bild der Stadt Paris im zwanzigsten Jahrhundert.

Das englische Unterhaus hat nach sechsmonatlichem zähem Ringen



Edmund Dähler, Landammann von Appenzel J.-Rh.

* Zürich, Mitte November.

um jede einzelne wichtige Position das Budget mit 379 gegen 149 Stimmen angenommen; das Oberhaus wird die Vorlage mit Wucht verwerfen, und daraus wird sich ein Konflikt ergeben, der alle politischen Leidenschaften in dem Inselreiche in ihren Tiefen aufwühlen wird. Man erwartet, daß Neuwahlen im Januar den künftigen Kurs der britischen Regierung bestimmen und auch darüber entscheiden werden, ob das Oberhaus eine wesentliche Einschränkung seiner Befugnisse erfahren soll.

Die Tschechen in Oesterreich fahren fort, die Arbeit der Regierung und des Parlaments nach besten Kräften zu hindern. Von der ausschließlichen Herrschaft und Intoleranz auf ihrem eigenen Gebiet besetzt, glauben sie Grund und Anlaß zu den wütendsten Protesten zu haben, wenn für die vier reindutschen Kronländer die deutsche Amtssprache gesetzlich festgelegt wird. Der ungeheure Aufwand an Kraft und Mitteln, den der unaufhörliche Nationalitätenhader in der Doppelmonarchie verschlingt,

wäre einem Reich von weniger zäher Lebensenergie längst zum tobbringenden Verderben geworden.

In Dänemark hat das radikale Ministerium des Rechtsanwalts Zahle die Herrschaft übernommen und als seine erste wichtige Aufgabe die endgültige staatsgerichtliche Liquidation der bösen Alberti-Erbschaft erklärt. Ein Staatsgerichtshof wird demnächst über die Mitschuld und Mitverantwortlichkeit von Männern zu urteilen haben, die noch bis vor kurzem zum vertrautesten Rat der Krone gehörten.

Jammervoll ist der Rutschniß, den der griechische Schiffsleutnant Tybaldos angezettelt hat. Ein einziger Kanonenschuß, der über die Gewässer von Salamis dahinrollte,

genügte, um die Rebellenflotte auseinanderzujagen zu lassen. Der Zwischenfall ist nur ein Symptom mehr der unheilvollen Disziplinlosigkeit und Verlotterung von Heer und Flotte in Griechenland — und im Hintergrund droht immer noch die bange Schicksalsfrage: Kreta!

Durch die Hand eines koreanischen Meuchelmörders ward Japan seines größten Staatsmannes, des Fürsten Ito, beraubt. Ist der Fanatismus des von Japan grausam unterdrückten Korea auch sehr wohl zu verstehen, so wird doch dem Fürsten Ito, dessen Name mit allen Fortschritten im heutigen Japan verknüpft ist, von der Weltgeschichte ein Ehrenplatz unter den Heroen unseres Zeitalters eingeräumt werden.

Davos-Filisur.

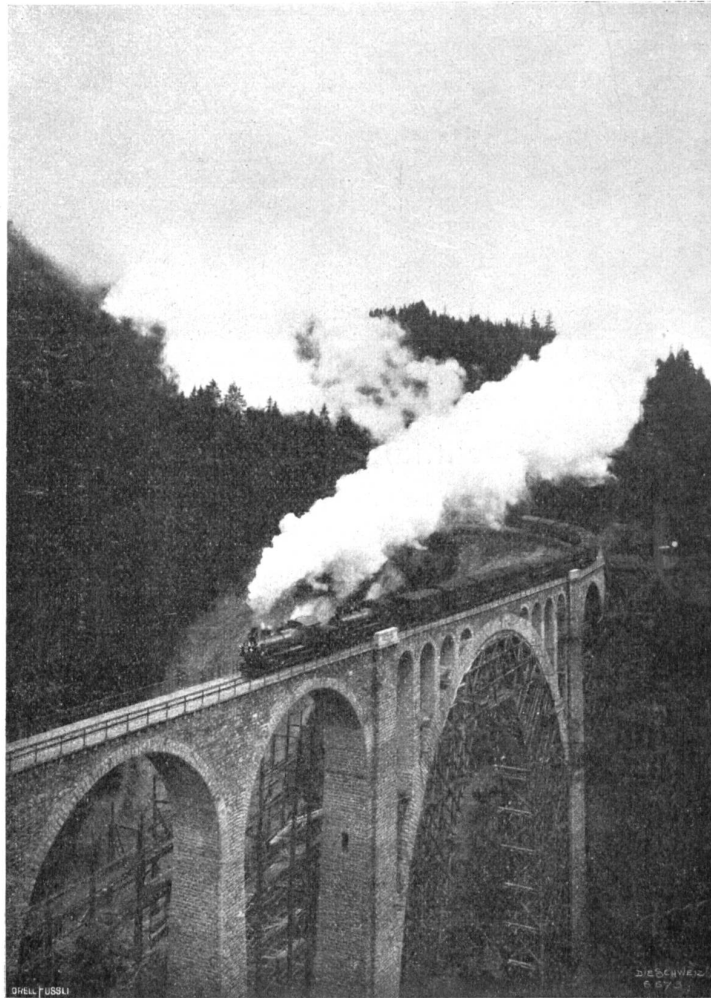
Mit fünf Abbildungen nach photographischen Aufnahmen von Emil Meerländer, Davos-Platz.

Die Karte kam mir jüngst wieder zu Gesicht, aus der ich in meinen Schultagen mit Eifer die geographischen Kenntnisse über den Heimatanton schöpfte. Du liebe Zeit, wie simpel hat's da noch ausgesehen im Bündnerland! Breit in der Ecke steht das ausgepartete Feld für die Zeichenerklärungen: Burgruinen und Bäder, Dorf und Stadt, Weg und Straße, zuguterletzt gar noch die Eisenbahn. Von allem andern ist reichlich über die Karte gestreut — aber wozu die Eisenbahn? Dieses Zeichen ist ja beinahe überflüssig, so spärlich ist seine Verwendung.

Ganz schüchtern schiebt sich bei Nagaz die rote Linie über die Kantongrenze und hat schon vor den Toren der alten Hauptstadt ein Ende. So war's in den Sechzigerjahren, und so ist's bis anno 1889 geblieben. Seit dieser Zeit erst hat der Kartograph Gelegenheit, neben den Straßen auch die Linien durch alle Täler zu ziehen, die das Rollgeleise darstellen. Und wo er vor wenigen Jahren nur andeutete, daß da auch einmal die Lokomotive fahren werde, darf er heute die Striche fest einzeichnen, was besagen will: die Züge verkehren.

Der Kanton Graubünden hat sein eigenes Bahnnetz, darauf ihm die Bundesbahnen weder Maschinen noch Wagen schieben. Mit einem Meter Spurweite ziehen die Geleise der Rhätischen Bahn durch Schluchten und über die Höhen und finden ohne Zahnrad den Weg, wo ein Normalgeleise zu legen ein vergeblich oder ein gar kostspielig Bemühen wäre. Das zeigt auch die jüngst vollendete Strecke Davos-Filisur, von der ich ein wenig besprechen möchte.

Die alte Stammlinie Landquart-Davos war im Jahre 1890 fertig geworden. An ihrem einen Endpunkt, in Landquart, hat man dann die Verlängerung nach Chur und Thusis angeknüpft und ist mit dem Strang schließlich ins Engadin und ins Oberland vorgezogen. Davos aber ist Kopfstation geblieben an die zwanzig Jahre lang, und jeder Lokomotive wartete die Drehscheibe. Wie mancher hat meinen mögen, es könnte auch nicht ein Jahr länger so bleiben, wenn er von Bergeshöhe gleichzeitig in Davos den Zug einfahren sah und nicht weiter und im Süden um dieselbe Minute die Wagenreihe des Engadinerzuges auf der Kurve des Landwasser-Biaduktes umbiegen sah nach Filisur, so greifbar nahe, und wollte den Weg nicht aufwärts nehmen ins Davoserthal! Und doch ist es einige Jahre so geblieben, bis die Davoser den Bau des Teilsstückes von Davos nach Filisur sich förmlich ertrotzten, als sie diese Lücke nicht länger mehr bestehen lassen mochten. Nicht daß sie zu einem „Fähnklumpf“ griffen, wie er bei ihren Alvordern schier Brauch war, die den Harnisch umschnallten und mit Hallbarten und Morgensternen auszogen, wenn die Bundeshäupter nicht nach ihrem Sinn regierten, sondern es ist glimpflich hergegangen. Sie haben Wehr und Waffen im Kapital gefunden, haben die Bürger aufgeboten zur Aktienzählung, bis nach dem Gesetz auch der Kanton zum Beitrag und die Rhätische Bahn zum Bau gezwungen waren. Am 1. Juli 1909 ist die neue Linie eröffnet worden. Sie konnten das tun, die Davoser; denn Davos ist nicht mehr die Bauerngemeinde von ehedem, sondern

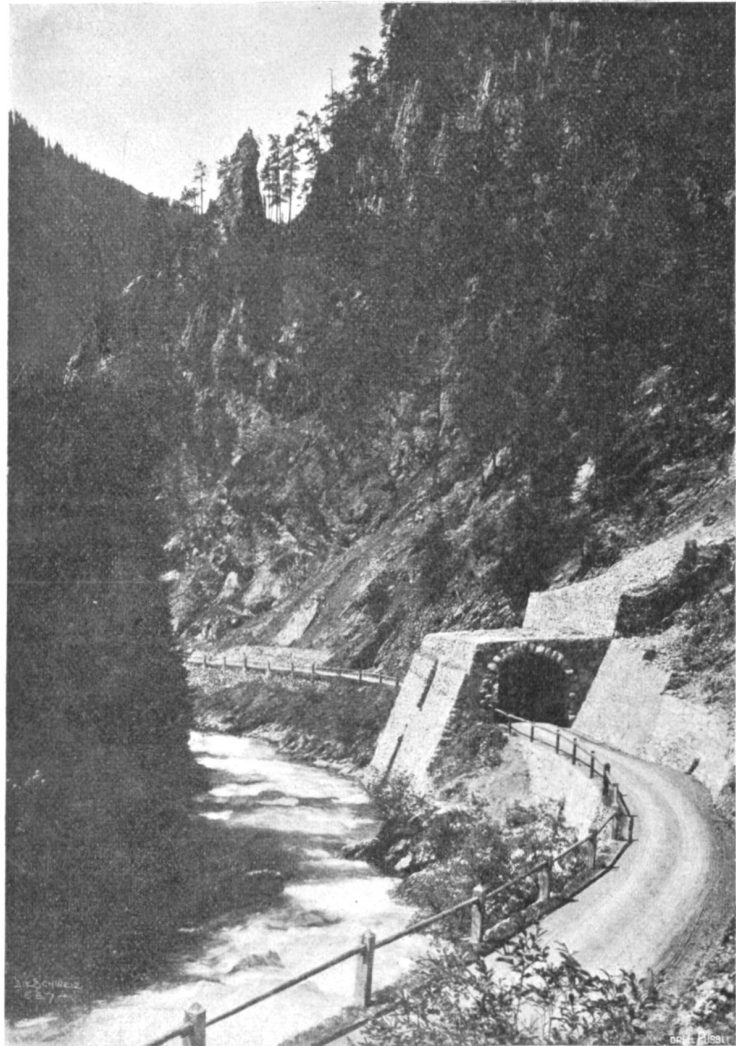


Der Eröffnungszug der Rhätischen Bahn auf dem Wiesener Viadukt.

ben die Bürger aufgeboten zur Aktienzählung, bis nach dem Gesetz auch der Kanton zum Beitrag und die Rhätische Bahn zum Bau gezwungen waren. Am 1. Juli 1909 ist die neue Linie eröffnet worden. Sie konnten das tun, die Davoser; denn Davos ist nicht mehr die Bauerngemeinde von ehedem, sondern

ein großer Kurort geworden. Der liebe Herrgott hat das Tal so zwischen die Berge gebettet, daß die Sonne den langen Tag auf den breiten Grund hereinscheint, und hat den Winden und den Winternebeln einen Niegel geschoben. Wem die Düsternis der Tiefe Gemüt und Atem beengt, der findet da oben für beides Befreiung, und das hat Davos zum Fremdenzentrum gemacht. Zu denen, die das verlorene Gut der Gesundheit wiederfinden möchten, sind nun auch die gekommen, die dem Besitz Sorge tragen. Das will heißen: diejenigen, die im Sport die Gesundheit stählen. Den Bewohnern des Tales hat diese Entwicklung zum Wohlstand verholfen, der wieder in der Schaffung der Bahn nutzbringende Verwendung gefunden.

Die Bündner haben sich nicht wenig zugute getan auf das technische Meisterwerk der Albulabahn, die der Gotttharzbahn an Lehren und Schleifen, Brücken und Gallerien nicht nachsteht. In der Linie Davos-Filisur ist die Albulabahn in mancher Beziehung übertroffen worden. Das wird der ermessen, der letztere kennt und heute unsere Bilder sieht. Hübsch ordentlich am einen Ende angefangen und am andern aufgehört, ist jedoch der Grundfaj jedes überlegenden Schilderers, und dem möchte ich auch bei meiner Beschreibung folgen. Und die Umstände wollen es, daß wir so eine Steigerung vom Lieblihen zum Großartigen erleben, wie sie die Natur in ihrer urgewachsenen Dichtung recht selten zeigt. Das Davoser Tal ist ein fruchtbares Wiesengelände, dem im Herbst kein goldener Obstsegen lacht. 1500 bis 1600 m über der salzigen Meerflut ist die göttliche Ceres bescheiden geworden und nimmt mit einer kleinen Opfergabe an Gerste vorlieb. Aber die Wiesen und Wälder sind der Schmuck, der die Landschaft auszeichnet, und hinter den Bergen verliert sich der Blick in der Tiefe des blauen Himmels. Und unter diesem Himmel fährt die Bahn von Davos-Plaz talabwärts durch das sonnige Land, zuerst, ohne daß man ihr mit Mühe den Weg brechen und über Schluchten hinüberhelfen mußte. Bald rechts, bald links spritzen und tummeln sich die Wellen des Landwassers, grüßen wetterbraune Häuser und Ställe, läuten aus heimeligen Kirchlein die Mittagsglocken. Der Station Frauenkirch folgt die Station Glaris, und dann biegt die Bahn untersehens in den Berg ein. Der Winter 1906/07 hat da mit seinen großen Lawinstürzen der Bahn den Dienst erwiesen, ihr zu zeigen, wie weit sie den Bau in den Berg verlegen müsse, um ihn vor der Verschüttung sicher zu halten. So beim Tävernazug und wieder beim Rofschzug. Das hochgelegene Dorf Monstein hat seinen Bahnhof bei Schmelzboden. Da steht unweit der Station ein großes Gebäude mit leeren Fenstern, und daneben zerbröckeln in Wind und Wetter alte Mauerreste, die letzten Zeugen des blühenden Bergbaus von anno dazumal. Im zweiten Jahrzehnt des neunzehnten Jahrhunderts arbeiteten anderthalbhundert



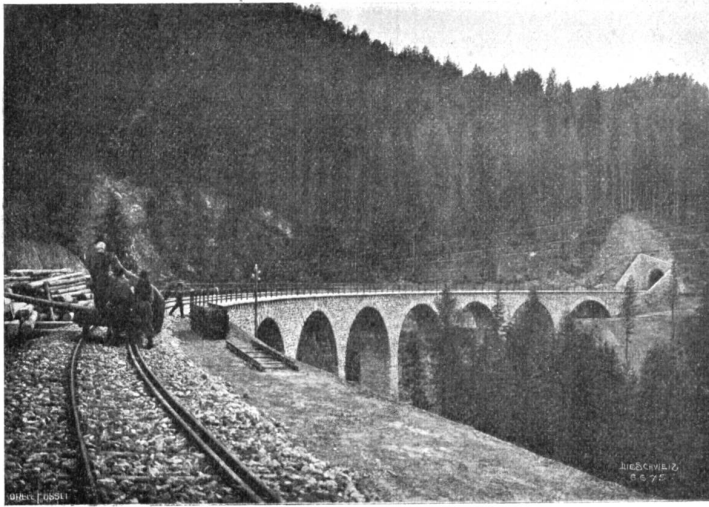
Motiv aus der Bügenstraße mit Schutzwehr gegen Steinschlag.



Partie an der Landwasserstraße.

Mann in den Schächten und Stollen am Silberberg. Es war kein Regen in der Arbeit, und schon um die Mitte des Jahrhunderts war der Glanz der hoffnungsvollen Unternehmung — „Hoffnungsau“ hatte sie das Hüttenwerk genannt — erloschen.

Beim Schmelzboden beginnt die Bahn ein eigenartiges Versteckensspiel mit dem schäumenden Landwasser, das sich durch die enge Felschlucht der „Züge“ hinunterdrängt. Von Tunnel zu Tunnel führt das Geleise und läßt kaum gleichviel Zeit zum Auslug wie zum ungeduldigen Harren in der glühlicherhellten Bergesfinsternis. Plötzlich trägt uns ein kühner Bogen über den Fluß und die Straße — und wieder das Geräusch im ausgepreschten Durchschluß. Es war der Brombenzviadukt, eine reizvolle Brücke, die der Wanderer von der Straße aus mit Wohlgefallen betrachtet. Wer die Großartigkeit der wilden Natur und des so sicher in sie eingefügten Baues ohne Beeinträchtigung auf sich wirken lassen will, der verläßt, trotz der Fahrkarte in der Tasche, bei Schmelzboden den Zug und durchwandert die „Züge“ mit beschaulichem Verweilen zu Fuß. Damit weicht er den sieben Tunnels aus, die eine Gesamtlänge von mehr als 3 km haben auf eine Stationsdistanz von 4,5 km. Vom „Känzeli“, wo die Straße beim sogenannten Värentritt ins Sägentobel und nach Wiesen hinauf abbiegt, zeigt sich die Bahn, nur auf wenige Meter, in der Tiefe



Der Cavia Viadukt, Linie Davos-Filisur.

Auch von Wiesen nach Filisur, in ihrem Schlusstück — das übrigens durch den Gehsteg am Viadukt auch zur lohnenden und abwechslungsreichen Fußwanderung geworden — ist die Bahn ein interessantes Werk. Den Blick aber nimmt vor allem wieder die Landschaft gefangen. Auf den Höhen der rechten Talseite sind die Dörfer Wiesen und Schmitten sichtbar; nahe stürzen die Felsen hinunter in die breiter gewordene Schlucht, wo unten in grünen Inseln einsame Hütten stehen, und gegen die lichte Breite des Abulatales hinaus zeigen sich die eleganten Bogen des Landwasser-Viaduktes der Engadiner Bahn. Die Davofer schauen ihn heute nicht mehr in bangender Sehnsucht, ihre Wünsche haben den Weg nach Filisur gefunden. Was ihnen ein Lebensbedürfnis war, ist auch andern durch die Verwirklichung zur Freude geworden. So offenbart sich in unserm Weltwesen überall ein Zusammenhang.

Wem's von Interesse, der mag noch wissen, daß die Strecke von Davos nach Filisur 19,297 m lang ist, eine Maximalsteigung von 35‰ hat und beinahe 6 Millionen Franken gekostet hat.

Dr. Erhard Branger, Davos.

grad über einem Wasserfall, Schwellen und Schienen vom Gischt genäßt. Und weiter dringt der Blick in die ungründige, brodelnde Schlucht.

Die Station Wiesen bildet einen Ruhepunkt in der Entwicklung des großen Schauspiel, zu dessen Aufbau Natur und Menschenhand den Dichterbund geschlossen. Von dem kleinen, dem waldigen Hang abgewonnenen Plateau führt die Jennisberger Brücke in schlankem Bogen 75 m überm Wasserspiegel das Sträßchen für den hochgelegenen idyllischen Weiler Jennisberg auf die linke Seite der Landwasser-Schlucht. Hier ist eine Stelle, an der wohl jeder mit stummem Staunen über die Mauerbrüstung lehnt und dem dumpfen Brausen lauscht, das zwischen den sich eng bebrängenden Felsen emporsteigt. Aus der Nacht der Tiefe schimmert das Geisterpiel des stäubenden Wassers, darin sich die wenigen Sonnenstrahlen irrend verli-

ren. Raum hundert Meter von dieser Stätte mystischen Zaubers steht das Sinnbild des unbesiegliehen, über alle Hemmnisse wegschreitenden freien Gedankens: der Wiesener Viadukt. Die 210 m lange, fast 100 m hohe steinerne Brücke ist das kühnste Bauwerk der Rhätischen Bahn und hat überhaupt einen ersten Platz unter seinesgleichen. Im elliptischen Hauptbogen mißt die lichte Weite 55 m, 6 Kreisbogen zu 20 m schließen sich an. So überschreitet sie das Tal in abgemessenen, sichern Schritten, und man hat ihr nachgeredet, daß sie auch Gegenfäße überbrückt habe, die bis dahin zwischen den Gliedern des einen Bündnervolkes bestanden. Mich will es schön dünken, daß hinter dem leblosen Werk ein tieferer Sinn steht. Der Wiesener Viadukt hat zwei Jahre Arbeit beansprucht. Wer seinem Entstehen zugeschaut, der weiß, welch großes Interesse ein Teil der Hilfsarbeit beanspruchte, die heute nicht mehr sichtbar ist. Ich denke an den waghalsigen Gerüstbau für den großen Bogen. Im Lichtbild ist er uns noch erhalten. Die Brücke ist zur Selbstverständlichkeit geworden — im Werden war sie ein Ereignis.



Die alte Kirche in Klosters. Phot. Hella Raegeli, Zürich.

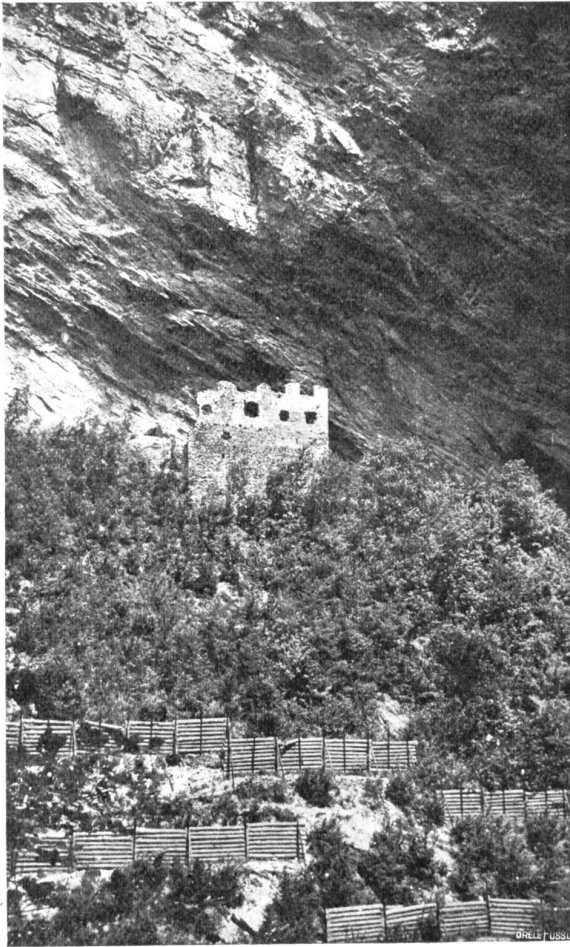
Klosters.

Wenn das Prättigauer Bähnchen nach vielen Windungen mühsam der Höhe zustrebt, grüßt bei der letzten Wegesbiegung das Kirchlein von Klosters ins Tal — ein erstes Wahrzeichen des dahinter versteckten Dörfchens. Bald sieht der Wanderer den ganzen Platz vor sich, Haus an Haus, alt und neu, in buntem Durcheinander, oft eng zusammengedrängt, dann wieder weithin über die grünen Matten gesät. Durch die Talebene rauscht die Landquart, umsäumt von buschigen Weiden, und der Silberrettagletischer läßt seine Eisfelder verlockend in der Sonne schimmern. Einer der ältesten Zeugen vergangener Zeiten in dieser Gegend ist wohl die Kirche von Klosters. Einst hatten sich Mönche vom Prämonstratenserorden diesen schönen Fleck Erde für ihre Wirksamkeit ausgesucht und stellten wohl um das dreizehnte Jahr-



Ehemalige Kapelle zum Gnadenbild. Phot. Hella Raegeli, Zürich.

hundert das Kloster St. Jakob mitsamt der Kirche hin. Das erstere ist vom Erdboden verschwunden, es ging in den Verheerungen der Religionskriege zugrunde; doch der alte Kirchturm blieb stehen und schaut heute noch trotzig ins Tal. In harter Arbeit wurde einst Stein auf Stein gefügt, um die meterdicken Mauern zu bilden. Die Kirche selbst ist weniger alt. Ein schönes Spitzbogengewölbe ziert das Chor, reich verchnörkelte Wandsprüche geben dem Innern ein trauliches Aussehen, und manchmal wohl schweift der Blick des andächtigen Zuhörers über die Kanzel hinweg, den Sinn der alten Inschriften zu entziffern. Der Sage nach soll von hier aus ein unterirdischer Gang nach der Kapelle zum Gnadenbild geführt haben. Ob dieser wirklich vorhanden war, ist fraglich. Diese Kapelle steht jetzt noch an der Landstraße nach „Klosters-Dörfli“. Sie ist in ein stattliches Wohnhaus umgewandelt worden und verrät durch ihr Aeußeres kaum mehr ihre einstige Bestimmung. Der Name „zum Kloster“, Klosters ist geblieben und zugleich seine einstige Anziehungskraft. Wie die Mönche vor Jahrhunderten hier ein Ruheplätzchen fanden, so gibt die Natur heute noch jedem arbeitsmüden Menschenkinde neue Kräfte und neue Lebensfreude durch all das Schöne, das hier so reichlich ausgestreut ist.



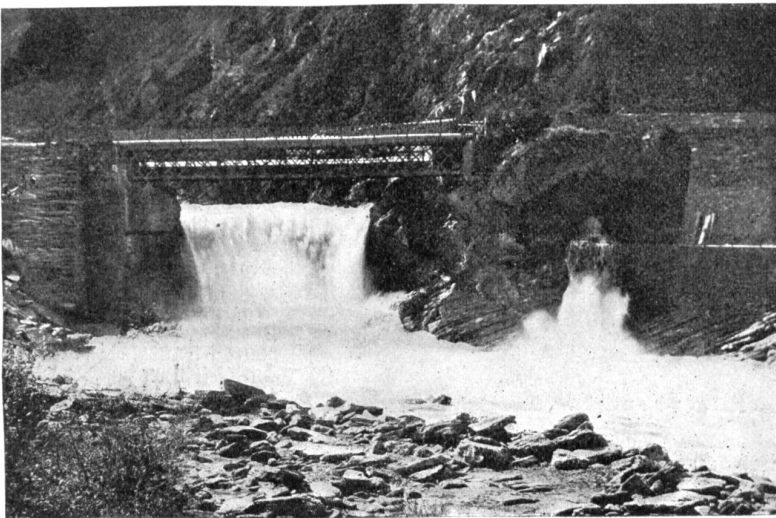
Burgruine Fragstein bei Landquart. Phot. P. Hüb, Pfarrer, Malans.

Die Elus, der Engpaß zwischen Rheintal und Prättigau.

Westlich von der Station Landquart durchbricht der Fluß gleichen Namens die gegen das Rheintal hin schroff abfallende, imposante Bergkette des Rhätikon auf der einen und der Schrankenberge auf der andern Seite in einem Engpaß, den die Gewässer sich vor Jahrtausenden wohl selbst erzwungen haben. Es ist die Elus, die einzige Schlucht, wo eine fahrbare Straße und in neuerer Zeit auch die Bahnlinie nach dem Prättigau angelegt werden konnten. Die Felsen stehen sich in dem wildromantischen Engpaß nahe gegenüber. Die nördliche Seite zeigt sogar eine Strecke weit drohend überhängende Felsmassen, deren Eindruck auf den Wanderer durch das Losen der Landquart bedeutend gesteigert wird. Der Bahnreisende kommt indessen meist um den Genuß dieser landschaftlich seltenen, höchst malerischen Talenge, wenn er nicht darauf aufmerksam gemacht wurde, und dann noch entgeht ihm manches, was der Fußgänger mit Muße und Staunen betrachten kann.

Unweit der Station Felsenbach, in deren Nähe eine Brücke über die Landquart führt, gerade, wo sie einen prächtigen Wasserfall bildet, klebt unter formidabel überhängenden Felsen an fast unzugänglicher Stelle die kleine Burgruine Fragstein, den Eindruck eines richtigen Raubritternestes zur Beherrschung der unten durchführenden, verkehrsreichen Landstraße machend. Es darf wohl ruhig gesagt werden, daß Lage und Umgebung dieser kleinen Burgruine ganz einzig in ihrer Art sind, und wenn sie auch keineswegs bedeutend ist, so erweckt doch namentlich die Wahl ihrer Lage hohes Interesse. Die steil abfallende Felswand

macht aber den Zugang recht schwierig, und häufig, namentlich im Frühjahr stattfindende Steinschläge drohen dem Erstieger Gefahr. So wird das Gemäuer nur selten erklimert, und es ist daher erst in neuerer Zeit bekannt geworden, daß das Innere der Ruine Interessanteres bietet, als bei der bloßen Betrachtung vom Tal aus vermutet wird. Vor einigen Jahren entdeckte ein Schlossermeister aus Maiensfeld einige Wappenzeichnungen, die in Sgraffito im Mauerverputz angebracht waren. Diese sind dann durch Herrn Professor Jenny in Chur im Auftrag der Schweizerischen Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler kopiert und dem Landesmuseum in Zürich zu bequemem Studium übermittelt worden. Uebrigens ist das Bergnest keineswegs ein rohes Gemäuer, wie es den Anschein hat. Die Frontmauer gegen die Landquart hin zeigt eine ungewöhnlich saubere und exakte Steinmearbeit, und das Innere sieht, soweit es noch erhalten ist, fast wohnlich aus. Es existieren noch zwei Stockwerke. Die Wände des obern sind weiß getüncht, und die Räume haben ganz hübsche Fenster-nischen. Freilich, gemüthlich mag das Wohnen in diesem Gebäude doch nicht gewesen sein, namentlich nicht für eine Besatzung, die für das Trinkwasser auf die in der Tiefe vorüberausende Landquart angewiesen war und die mit Leichtigkeit wie in einer Mauerfalle eingeschlossen werden konnte. Eine Mauer, die von dieser kleinen



Brücke der Rhätischen Bahn über die Landquart bei Station Felsenbach.
Phot. P. Hüb, Pfarrer, Malans.



† Professor Cesare Lombroso,
der berühmte italienische Psychologe.

nehmen, und es ist wahrscheinlicher, daß die Erhebung von Wegzöllern, die im Mittelalter üblich und hier leicht zu bewerkstelligen war, den Erwerb der Feste begehrenswert machte. Immerhin sollen die Bewohner der Burg in der Talschaft im ganzen den Ruf von Wohltätern und guter Schutzvögte genossen haben. Der letzte Ritter von Fragstein soll freilich diesen guten Ruf schwer geschädigt haben, indem er sich den Raub der Braut eines Dorfbewohners zu Schulden kommen ließ, infolgedessen die Burg soll in Brand gesteckt worden sein.

Später wiederhergestellt, diente sie vornehmlich als militärische Talsperre. Doch waren ihr nicht viel glorreiche Momente beschieden, was mit Rücksicht auf die wenig zahlreiche Mannschaft, die der beschränkte Raum gestattete, begreiflich ist. Zur Zeit des Einfalls der Oesterreicher ins Prättigau floh die Besatzung ohne Schwertstreich, als sie zahlreiche Leichen Erschlagener die Landquart hinuntertreiben sah. Beim Auftreten der Franzosen im Rheintal im Jahr 1799 scheiterte dagegen deren Einfall ins Prättigau am tapfern Widerstand, den sie in der Clus fanden und der erst aufgegeben werden mußte, als die Vertheidiger sich durch die auf Felsenpfaden ins Prättigau eingedrungenen Franzosen umgangen sahen.

Nicht sehr weit von der Clus entfernt steht auf einem Felsen unweit der Station Grünsch, auf der Seite nach Seewis hin, die größte Ruine des Prättigau, Solavers, die von der Bahn aus leicht sichtbar ist und noch recht stattlich aussieht. Ihre Geschichte hängt mit derjenigen der Talsperre Fragstein zu verschiedenen Malen zusammen. Hier wurde Graf Friedrich von Toggenburg geboren, nach dessen Tod das Schloß 1437 mit der Burg Fragstein an die Grafen von Matsch gelangte, die unbestrittene Eigentümer der Gerichte Schiers und Castels wurden. Der letzte Besitzer von Solavers soll sich auch den Grimm der Bevölkerung zu-

zogen und, um nicht in deren Hände zu geraten, sich auf seinem Schimmel über eine jähe Wand des Schloßfelsens in die Talschneise geschürzt haben.

Die kleine Burg hat in der Zeit vom zehnten bis vierzehnten Jahrhundert eine Reihe hervorragender Besitzer aufzuweisen, so die Grafen von der Landquart, von Montfort, von Werdenberg, von Toggenburg und von Matsch, sowie die Freiherren von Baz und Apermont. Daß sich diese Herren des interessanten Wohnsitzes wegen um den Besitz dieser Burg gestritten haben werden, ist nicht anzunehmen.

gezogen und, um nicht in deren Hände zu geraten, sich auf seinem Schimmel über eine jähe Wand des Schloßfelsens in die Talschneise geschürzt haben.

Was die Bauart betrifft, soweit sie noch erkennbar ist, wird die ältere Anlage den Montforts, die neuere dem Grafen von Toggenburg zugeschrieben (Dr. Secklin). Im fünfzehnten Jahrhundert fiel die Burg in Trümmer. In den noch stehenden Ueberresten sind die Mauern der Marien-Kirche zu erkennen.



Fürst Ito, früherer Leiter der japanischen Verwaltung in Korea, wurde von einem Koreaner ermordet.

Aktuelles.

Edmund Dähler, der zur Zeit amende Landammann des Kantons Appenzell A. Rh., geboren 1847 in der Kantonshauptstadt, begann 1881 seine politische Betätigung mit der Wahl in den Großen Rat seines Heimatkantons. 1882 erfolgte sein Eintritt in das Kantonsgericht und 1883 in die Regierung, der er seither ununterbrochen angehört. Nicht weniger als sieben Mal hat er in dieser Zeit während je zwei Jahren die Würde eines Landammanns bekleidet. Seit 1890 vertritt er seinen Heimatkanton in den eidgenössischen Räten, von 1890 bis 1893 als Mitglied des Nationalrates, seither als Mitglied des Ständerates.

Totentafel. 26. Oktober: in Bern alt Buchhändler **Karl Schmid**, Mitinhaber der bekannten schweizerischen Verlagsfirma Schmid & Francke, Nestor der schweizerischen Buchhändler, im 82. Altersjahr.

27. Oktober: in Bern alt Nationalrat **Fris Bürgi**, 71 Jahre alt, Baumeister, lange Jahre Mitglied des Berner Großen Rates.

5. November: in Zürich im 73. Altersjahr **Oberst Louis Veillon** von Aigle und Lausanne, von 1883 bis 1900 Kommandant der Schießschule in Wallenstadt, seit 1900 zur Disposition des Bundesrates. Die „Illustrierte Rundschau“ brachte in Heft XIII dieses Jahrgangs bei Anlaß der goldenen Hochzeitsfeier des Verstorbenen dessen Bild und Biographie.

7. November: in Bellinzona Nationalrat **Dr. Alfred Bionda** im 61. Altersjahr, geb. 1. November 1848 zu Locarno, Mitglied des Stadtrates von Locarno seit 1884, des Großen Rates seit 1885, des Nationalrates seit 1893, einer der Führer der teffinischen liberalen Partei.



Teile der Burgruine Solavers bei Seewis.
Photographische Aufnahme von Anstaltslehrer Mischol in Schiers.