Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 3 (1929)
Heft: 11

Artikel: Graubünden : das grosse Stadion des Wintersportes
Autor: Niederer, Florian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780258

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: 22.07.2025

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

GRAUBÜNDEN
das grosse Stadion des Wintersportes

Noch um die Jahrhundertwende räumten die Menschen dem fröhlichen Flockenspiel, das grossmütig dem abgetragenen Herbstkleid den schimmernden Hermelinmantel umlegt, nur widerwillig sein Recht ein, weil sie damals noch nicht wussten, was man mit dieser weissen, übersonnten Herrlichkeit anfangen sollte. Nur die schweigsamen Bergbauern in den hundertundfünfzig Alpentälern Graubündens schätzen die meterdicke Schneedecke schon immer als ein freundliches Zweckmittel: Auf knarrenden Schlitten bringen sie zur Winterszeit das im Sommer mühsam zusammengetragene Bergheu von den verwitterten Alphütten zu Tal, und ihre «Rösser» schleifen auf den gleitenden Schneehohlwegen mit Leichtigkeit die unter der derben Bauernaxt im stillen Winterwald gefallenen schlanken Graubündner Tannen ins Dorf. Aber die ausserhalb der Grenzpfähle dieses Alpenlandes liegende Welt betrachtete noch bis vor kurzem in brütendem Stubenhockertum den eisigfrischen und doch mit der Sonne vermählten Hochlandwinter als einen schlimmen Gesellen voll von abenteuerlicher Romantik. Wohl wagten schon in den letzten zwei Dezennien des vergangenen Jahrhunderts beherzte Männer den Sprung in den Hochgebirgswinter hinein. Im Jubiläums-Jahrbuch 1929 des Schweizerischen Skiverbandes erzählt Karl Egger von den Ausflügen seiner Brüder auf selbst geflochtenen Schneeschuhen, nach einem, vom Langwieser Doktor Schneider aus Amerika importierten Muster, auf die umliegenden Höhen von Arosa im Jahre 1885 und von seinen damaligen Touren mit fischförmigen, vorn aufgebogenen und nur 1200 Gramm wiegenden Schneeschuhen aufs Aroser Weisshorn, über die Maienfelderfurka und über den Strelapass. Und weiter plaudert dieser voranstürmende Pionier von seinem Versuch, über die Ochsenalp nach Chur zum Zahnarzt zu fahren, wobei ihm ein Ski enteilte und über eine Felswand hinaus verschwand und er seinen Weg zu Fuss fortsetzen musste. Auch weiss Egger zu berichten von seiner Tour aufs Aroser Rothorn in Begleitung von drei Kameraden, wovon nur einer, nach einem Muster aus dem Harz von Schreiner Engi angefertigte Skier an den Füssen trug, während die andern auf Schneeschuhen über den Schnee pilgerten. Und dieser eine war der damals 18jährige nachherige Doktor Stäubli, dessen Ausrüstung aus Engi-Ski mit Meerrohrbindung, einem Alpenstock, einem Riesenstrohhut und einem schweren Photographenapparat mit Stativ bestand. «Zum Steigen bediente sich Stäubli selbsterfundener, dreieckiger Bremsklötzchen, die mit Schnüren an der Mitte des Skis festgebunden wurden», verrät uns Egger.

Mit auflodernder Begeisterung sangen die wagemutigen Entdecker des Hochgebirgswinters, die die Schneemühseligkeiten im aufjubelnden Befreiertum besiegt hatten, das Lied der Winterpracht. Und die frohe Botschaft der Rufer drang aus den sonnigen, weiten Höhen hinab ins nebelüberlastete Tiefland, ins dichte, graue Häusergewirr der Großstädte, wo sich der Winter wie eine flügellahme Krähe alles überschattend fortschleppt.

Neugierig, ein wenig zögernd, wie Kinder, die sich verwirrt dem bestürzenden Reichtum des mit köstlichen Geschenken überladenen Weihnachtstisches zaghaft nähern, kamen die Menschen aus den Niederungen in die stillen Hochtäler Graubündens, bestaunten den blendendweissen Schneeteppich und die phantastischen Silhouetten des einsam träumenden Winterwaldes. Aber den stärksten Eindruck werden die schüchternen Erstlinge, die ein innerer Drang nach freiem Erleben aus dem keuchenden Naturzustand des düstern Tieflandwinters in die jungfräulichen Weiten des Hochlandes hinaufzog, wohl von der strahlenden Sonne im azurblauen Himmel empfangen haben.

Die Zuwanderung konnte nur stufenweise vor sich gehen, und man begnügte sich in den ersten Geltungsjahren des Gebirgswinters, die eher magern Gästelisten, die keine Namen von Maharadschas, Prinzen, Grossindustriellen, Boxweltmeistern, Film- und Revuestars nannten, nach dem Hektographieverfahren herauszugeben. Die Bequemlichkeit ist nun einmal eine der grössten menschlichen Schwächen, und es war nicht jedermanns Sache, im eidgenössischen Postschlitten stundenlang über die zweitausend Meter hohen Schneeeinöden der Bergpässe zu fahren. Die voranstürmende Technik im Bunde mit dem Weitblick zäher Verkehrsmänner, die die Möglichkeiten der Erschliessung neuer Erwerbsquellen für die Bevölkerung dieses an und für sich armen Alpenlandes rasch erkannten, machte den beschwerlichen Postschlittenreisen den Garaus: Im Zeitraum zwischen den Jahren 1889—1914 entstand das 400 km umfassende, heute in seiner Gesamtlänge elektrisch betriebene graubündnerische Schmalspurbahnnetz. Hemmungslos wie die Wasser eines geborstenen Staudammes setzte nun der Reisestrom nach den Wintersportplätzen, deren Lockruf in die weite Welt hinausgedrungen war, ein, und da, wo die Menschen noch keinen Schienenweg geschaffen hatten, trat in den Nachkriegsjahren das behende, in seinem Komfort bis aufs letzte ausgeklügelte Postauto in den Riss.

Mit der Erschliessung der Hochtäler durch die Bahn und das Postautomobil nahmen auch die Winterkurorte einen ungeahnten Aufschwung, und diese Aufwärtsbewegung dürfte am besten die Tatsache illustrieren, dass Graubünden heute in seinen drei Dutzend Winterstationen über 20,000 Gästebetten auf sich vereinigt, und dass seine grossen Sportzentren internationale Sportveranstaltungen von grössten Ausmassen reibungslos durchführen.

Der Entwicklungsgang dieses grössten Schweizerkantons vom einstigen unwirtlichen, schwer zugänglichen

Gebirgsland zum einzigartigen Stadion des Wintersportes und den Wandel, den St. Moritz und die andern im gigantischen Wurf dieses herrlichen Hochtales liegenden Orte, den Davos und Arosa, die alle anfänglich nur eine Sommersaison kannten, durchgemacht haben, erinnern einen an die von einem stahlharten Willen vorwärtsgedrängte Karriere eines self-made Mannes. Sinnend wird sich derjenige, der die kleinen Anfänge als Augenzeuge miterlebt hat, diesen eindrucksvollen Werdegang vom holperigen Postschlitten zum raffiniert gefederten Mitropa-Speisewagen, der in den Schnellzugskompositionen der Rhätischen Bahn durch den sechs Kilometer langen, höchsten Alpendurchstich Europas dem Engadin zu donnert, vergleichend ins Gedächtnis zurückrufen. Und die phantastischen Märchen aus unbeschwerten Kindertagen werden dem alten Landeskenner durch den Kopf schwirren, wenn er beim Zunachten das Lichtermeer eines Grosskurortes entstehen sieht. Anerkennung wird den nachdenklichen Beschauer vor dem ergreifen, was fleissige Menschenhände geschaffen haben. Aber wenn er von einem olympischen Standpunkt aus dieses sich eigensinnig auftürmende und senkende einziggrosse Stadion des Wintersportes überblicken könnte, so würde sich in ihm die Erkenntnis formen, dass das unter ihm ausgebreitete grosse Menschenwerk in der grandiosen Ursprünglichkeit der göttlichen Schöpfung versinkt ... *Florian Niederer.*

Taxvergünstigung der Eisenbahnen für die Beförderung von Skis und Sportschlitten

Die schweizerischen Bundesbahnen und die meisten schweizerischen Privatbahnen gewähren für die von Reisenden zum eigenen Gebrauche mitgeführten *Skis und gewöhnlichen Sportschlitten,* mit Ausnahme der Bobsleighs und Skeletons, folgende Begünstigungen:

1. Sofern den betreffenden Reisenden besondere Wagen III. Klasse oder besondere Wagenabteilungen III. Klasse zur Verfügung gestellt werden, ist ihnen die Mitnahme der genannten Sportgegenstände als Handgepäck in die Wagen gestattet.

2. Nehmen die Reisenden in den dem allgemeinen Verkehr dienenden Personenwagen Platz, so ist die Mitnahme von Ski und Sportschlitten in diese Wagen nicht zulässig. Dagegen können sie, ohne Einschreibung, zur *frachtfreien* Beförderung im Gepäckwagen aufgegeben werden. Die Reisenden haben in diesem Falle die Gegenstände selbst am Gepäckwagen aufzugeben und in Empfang zu nehmen und bei Zugswechsel auch selbst für ihren Umlad zu sorgen. Eine Haftpflicht für Verlust des Gutes, sowie für allfällige Verwechslungen, Überführungen oder Beschädigungen wird von der Bahnverwaltung nur im Falle nachgewiesenen Verschuldens übernommen.

3. Skis und Sportschlitten, die zur freien Beförderung im Gepäckwagen übergeben werden wollen, sind vom Aufgeber mit einer haltbaren Adresse zu versehen, auf welcher der Name des Eigentümers und die Bestimmungsstation deutlich angegeben sein müssen. Zweckmässige Adressformulare (Anhängeadressen) sind bei den Stationen verkäuflich. Es ist gestattet, die Skis zweier oder mehrerer Skifahrer mit nur einer Adresse aufzugeben, sofern sie in zweckmässiger und dauerhafter Weise zu einem Bündel vereinigt sind.

4. An den Gegenständen dürfen sich bei der Aufgabe keine alten Transportetiketten oder Adressen befinden, die sich nicht auf den bevorstehenden Transport beziehen. Andernfalls kann die Entgegennahme abgelehnt werden.

5. Jeder Reisende hat nur Anspruch auf unentgeltliche Beförderung von höchstens *zwei* Paaren Ski oder *einem* Schlitten. Sollte eine Person für sich allein eine grössere Anzahl mitnehmen wollen, so hat sie die Wahl, entweder die ganze Sendung gegen Bezahlung der Fracht als Gepäck aufzugeben oder die zulässige Zahl (zwei Paar Ski oder ein Schlitten) zur unentgeltlichen Beförderung und den Rest als Gepäck aufzugeben.

Facilités accordées par les chemins de fer pour le transport de skis et luges

Les chemins de fer fédéraux et la plupart des chemins de fer privés suisses accordent les facilités ci-après pour *les skis et luges ordinaires* que les voyageurs prennent avec eux pour leur propre usage, à l'exception des bobsleighs et skeletons:

1° Lorsqu'une voiture spéciale de IIIe classe ou certains compartiments spéciaux de cette classe sont mis à la disposition des lugeurs ou skieurs, ceux-ci peuvent prendre avec eux leurs luges ou leurs skis comme colis à la main et les placer dans la voiture.

2° Cette faveur n'est toutefois pas accordée s'il s'agit de voitures ordinaires, destinées à tous les voyageurs. Par contre, les skis et luges peuvent alors être *transportés gratuitement* dans le fourgon. Dans ce cas, les voyageurs doivent remettre personnellement ces objets au fourgon et en prendre aussi personnellement livraison; en outre, en cas de changement de train, ils doivent pourvoir eux-mêmes au transbordement. L'administration du chemin de fer décline toute responsabilité pour la perte de ces objets ou pour les avaries ou erreurs pouvant se produire pendant leur transport ou lors de la délivrance, à moins qu'une faute de sa part ne soit prouvée.

3° Les skis et les luges qu'on désire faire transporter gratuitement dans le fourgon doivent être munis de solides étiquettes-adresses indiquant distinctement le nom du propriétaire et la station destinataire. Des étiquettes établies spécialement à cet effet sont en vente dans les stations.

Les skis de deux ou plusieurs skieurs peuvent être remis au transport munis d'une seule étiquette-adresse, à la condition qu'ils soient soigneusement liés en un seul colis dans des conditions de fixité suffisante.

4° Les objets ne doivent être munis, lors de leur remise au transport, d'aucune ancienne étiquette ou adresse ne se rapportant pas au transport qui va se faire; s'il s'en trouve, le transport peut être refusé.

5° Chaque voyageur n'a droit au transport gratuit que de *deux* paires de skis au maximum ou d'*une* seule luge. Si une personne désire prendre, pour elle seule, un plus grand nombre de ces engins, elle a le choix, ou de consigner tous les objets comme bagages contre paiement des frais de transports, ou de remettre au transport gratuit le nombre d'objets admis (deux paires de skis ou une luge) et de consigner le reste.