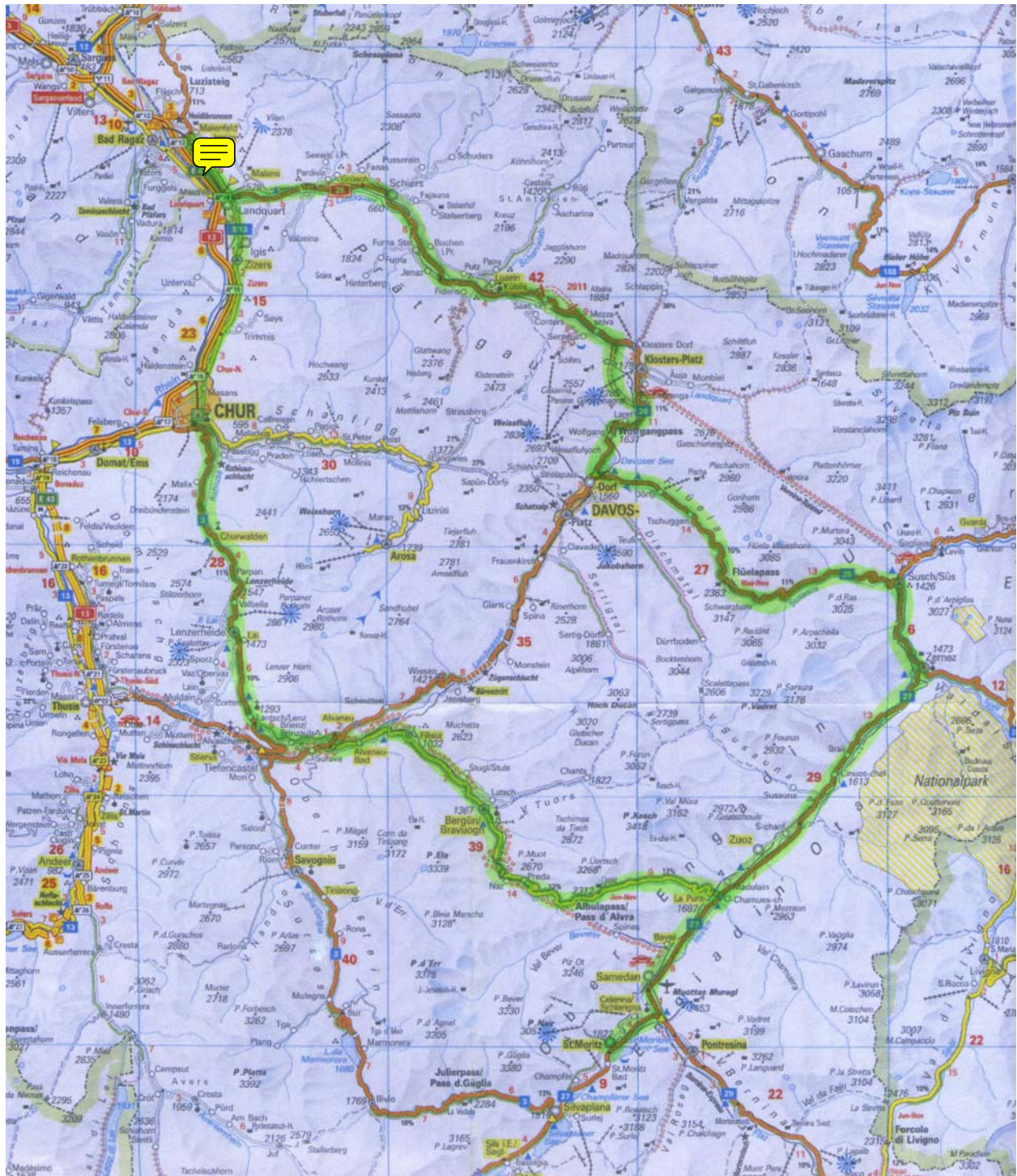



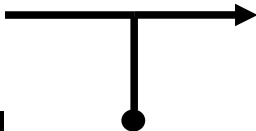
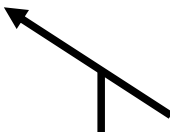
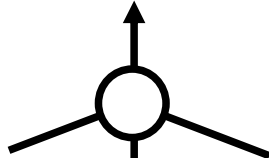
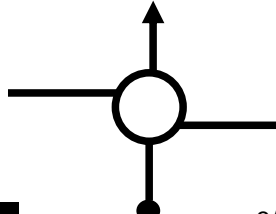


Maienfeld – St. Moritz St. Moritz - Maienfeld



Tagesausfahrt am Freitag 28. August 2009

Strecke total: 204,1 km

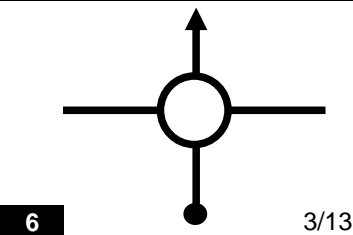
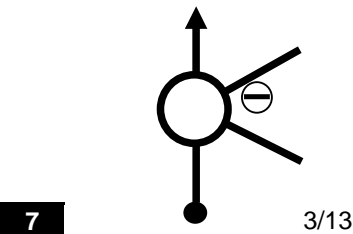
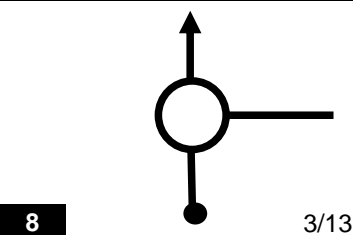
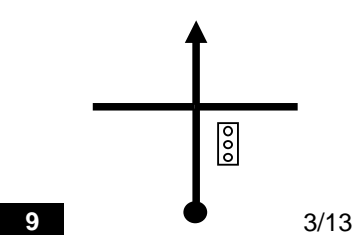
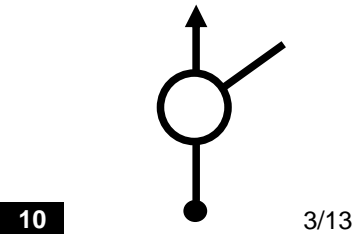
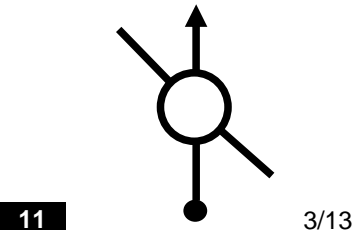
Maienfeld		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite 1
St. Moritz		95.6		Strecke		1	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 150			
Distanz		Direction Tulip Arrows		Routeninformation Info		Distanz bis Ziel	
Total	Inter						
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008 © Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk							
		Tageskilometerzähler auf " 0 " stellen! <div>0</div> <div>●</div> Strasse			95.6		
0.0	0.0	 <div>1</div> <div>●</div>			95.6		
0.1	0.1	 <div>2</div> <div>●</div>		Rechts Richtung Maienfeld			95.5
4.9	4.8	 <div>3</div> <div>●</div> 28		Links Richtung Chur			90.7
5.0	0.1	 <div>4</div> <div>●</div> 3/13/28		Links Richtung Chur			90.6
5.1	0.1	 <div>5</div> <div>●</div> 3/13		2. Ausfahrt Richtung Chur			90.5

0.2

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk

V1 Pro - Tulip Road Book Editor

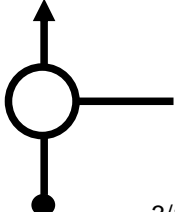
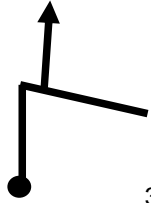
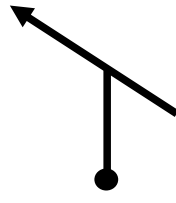


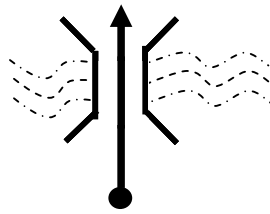
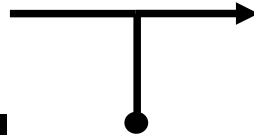
Maienfeld		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite 2
St. Moritz		95.6		Strecke		1	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 150			
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz	
Total	Inter	Tulip Arrows		Info		bis Ziel	
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008							
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk							
5.3	0.2		3/13	2. Ausfahrt Richtung Chur	90.3		
10.5	5.2		3/13	3. Ausfahrt Richtung Chur	85.1		
16.3	5.8		3/13	3. Ausfahrt Richtung Chur	79.3		
17.6	1.3		3/13	Lichtsignal gerade aus	78.0		
18.5	0.9		3/13	2. Ausfahrt Richtung Arosa	77.1		
18.6	0.1		3/13	2. Ausfahrt Richtung Arosa	77.0		

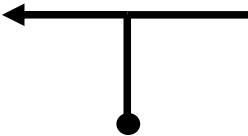

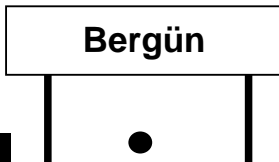
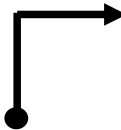
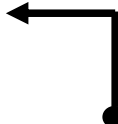
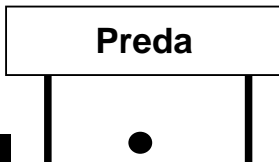
0.2

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk

V1 Pro - Tulip Road Book Editor

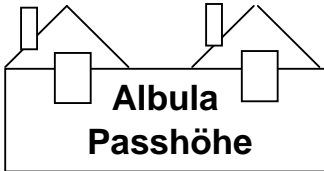

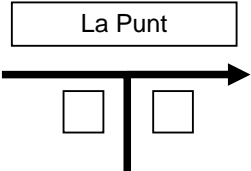
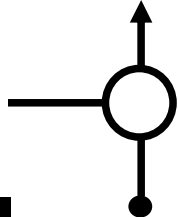
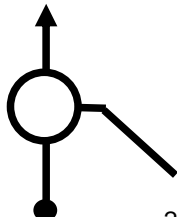
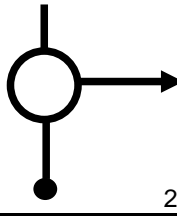

Maienfeld		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3		Seite	
St. Moritz		95.6		Strecke		1			
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h		Fahrzeit				3	
		40		150					
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz			
Total		Tulip Arrows		Info		bis Ziel			
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008									
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk									
18.8	0.2		12	3/13				76.8	
19.7	0.9		13	3		Vorsicht! In der Kurve links abbiegen Richtung Lenzerheide		75.9	
20.0	0.3		14	3		Links abbiegen, Lenzerheide		75.6	
42.2	22.2		15			Links abbiegen, Albula		53.4	
46.4	4.2		16			Holzbrücke gedeckt einspurig		49.2	
48.1	1.7		17			Rechts Richtung St. Moritz		47.5	

Maienfeld		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite 4
St. Moritz		95.6		Strecke		1	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 150			
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz	
Total	Inter	Tulip Arrows		Info		bis Ziel	
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008							
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk							
49.3	1.2				Links Richtung Albula		46.3
60.1	10.8				Vor Bergün		35.5
61.2	1.1				Ortstafel Bergün		34.4
61.3	0.1				Strasse folgen Richtung Albula		34.3
61.4	0.1				Strasse folgen Richtung Albula		34.2
67.8	6.4				Ortstafel Preda		27.8

7.0

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk
V1 Pro - Tulip Road Book Editor

Maienfeld		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite 5
St. Moritz		95.6		Strecke		1	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 150			
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz bis Ziel	
Total	Inter	Tulip Arrows		Info			
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008							
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk							
74.8	7.0			20.8			
83.8	9.0		Vorsicht sehr eng! Rechts Richtung St. Moritz	11.8			
90.2	6.4		1. Ausfahrt, St. Moritz	5.4			
90.5	0.3		2. Ausfahrt, St. Moritz	5.1			
92.6	2.1		1. Ausfahrt, St. Moritz	3.0			
95.6	3.0		Einfahrt St. Moritz	0.0			

0.0

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

Maienfeld			Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3		Seite														
St. Moritz			95.6		Strecke		1		6														
25 Jahre Spitfire Club Schweiz			Durchschnitt in Km/h		Fahrzeit		150																
			40																				
Distanz		Direction					Routeninformation			Distanz													
Total	Inter	Tulip Arrows					Info			bis Ziel													
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008												© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk											
95.6		0.0		<div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div>3027</div>					<div><div></div></div> <div>Erster Kreisel St. Moritz</div>			0.0											
				<div><div></div></div>					<div>Fahrt in St. Moritz</div> <div>nach separatem Plan</div>														
				<div><div></div></div>																			
				<div><div></div></div>																			
				<div><div></div></div>																			
				<div><div></div></div>																			
				<div><div></div></div>																			
				<div><div></div></div>																			

0.0

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk
V1 Pro - Tulip Road Book Editor


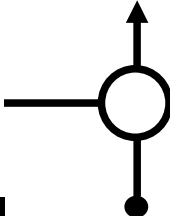
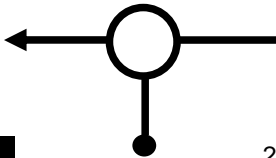
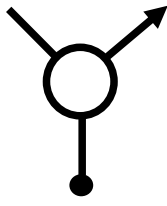
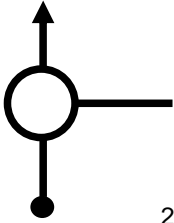
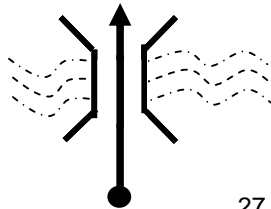
Parkplatz St. Moritz

Bergbahnen Engadin St. Moritz AG
Signalbahn
Via San Gian 30
7500 St. Moritz

Kapazität: 550 (PWs u. Busse)
im Sommer kostenlos

Lage zum Zentrum ca. 1500 m

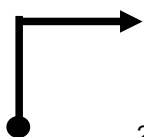
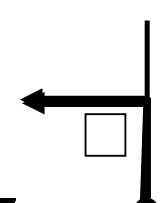
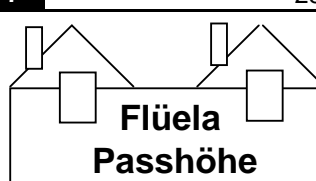
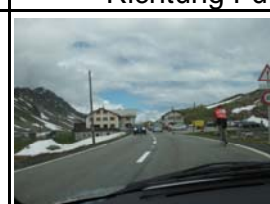
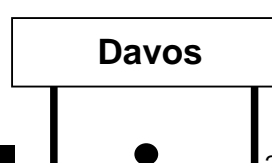
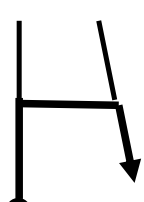

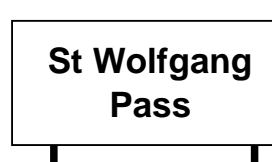


St. Moritz		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite	
Maienfeld		108.5		Strecke		2	1	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h		Fahrzeit				
		40		165				
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz		
Total		Tulip Arrows		Info		bis Ziel		
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008								
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk								
		Tageskilometerzähler auf " 0 " stellen!						108.5
		0		Strasse				
0.0	0.0	1		27		Start beim Kreisel		108.5
						in St. Moritz		
3.1	3.1	2		27		2. Ausfahrt, Zernez		105.4
5.2	2.1	3		27		1. Ausfahrt, Zernez		103.3
5.5	0.3	4		27		2. Ausfahrt, Zernez		103.0
12.3	0.0	5		27		La Punt Brücke einspurig		96.2

0.7

25 Jahre Spitfire Club Schweiz


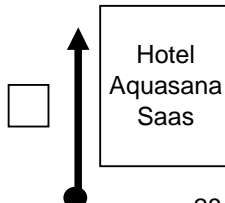

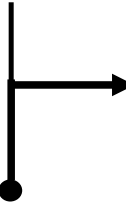

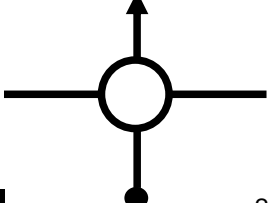
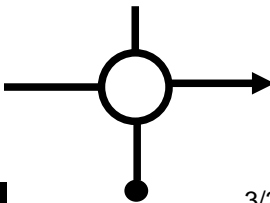
www.donbarrow.co.uk
V1 Pro - Tulip Road Book Editor

St. Moritz		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag	3	Seite 2
Maienfeld		108.5		Strecke	2	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 165		
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz bis Ziel
Total	Inter	Tulip Arrows		Info		
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008						
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk						
13.0	0.7		27	Strasse folgen		95.5
		6		Richtung Zernez		
31.7	18.7		28	<div>Zernez</div> Links abbiegen		76.8
		7		Richtung Furka		
50.5	18.8		28			58.0
		8		Passhöhe Flüela		
62.3	11.8		28	Einfahrt Davos		46.2
		9				
63.0	0.7		28			45.5
		10		2 x Rechts Richtung Landquart		
65.9	2.9		28			42.6
		11				

11.3

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

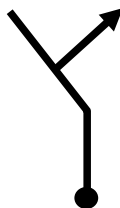
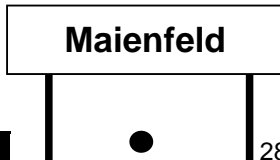
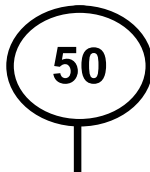
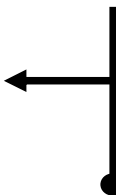


www.donbarrow.co.uk
 V1 Pro - Tulip Road Book Editor

St. Moritz		Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3	Seite 3
Maienfeld		108.5		Strecke		2	
25 Jahre Spitfire Club Schweiz		Durchschnitt in Km/h 40		Fahrzeit 165			
Distanz		Direction		Routeninformation		Distanz	
Total	Inter	Tulip Arrows		Info		bis Ziel	
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008							
© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk							
77.2	11.3		28		1. Ausfahrt, Landquart	31.3	
80.8	3.6		28		Beschränkte Parkplätze	27.7	
87.5	6.7		28		Strasse folgen Richtung Lanquart	21.0	
101.8	14.3		28		Abzweiger rechts nach Landquart	6.7	
102.2	0.4		28		2. Ausfahrt	6.3	
103.2	1.0		3/28		1. Ausfahrt, Sargans	5.3	

0.3

25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk
V1 Pro - Tulip Road Book Editor

St. Moritz			Distanz in Kilometres		Etappe / Tag		3		Seite												
Maienfeld			108.5		Strecke		2		4												
25 Jahre Spitfire Club Schweiz			Durchschnitt in Km/h		Fahrzeit		165														
			40																		
Distanz		Direction			Routeninformation		Distanz														
Total	Inter	Tulip Arrows			Info		bis Ziel														
Single User License granted to - Daniel Stoessel - 08-12-2008											© Copyright - Don Barrow - 2008 - www.donbarrow.co.uk										
103.5		0.3					18		28		Rechts Richtung Vaduz			5.0							
107.5		4.0					19		28		 Einfahrt Maienfeld			1.0							
108.4		0.9					20				Links zu Hotel			0.1							
108.5		0.1					21							0.0							
							22				Swiss Heidi Hotel in Maienfeld										
							23														

0.0
25 Jahre Spitfire Club Schweiz

www.donbarrow.co.uk
V1 Pro - Tulip Road Book Editor

Albulapass

Passhöhe: 2312 m

Steigung: 12 %

Passlänge: 40 km zwischen Alvaneu Bad (GR) und La Punt (GR)

Verbindung der Täler:

Verbindung der Kantone oder Länder: Graubünden (GR) und Graubünden (GR)

Fahrstrasse seit: 1865



Albulapass

Die 1865 angelegte Strasse verbindet Chur mit La Punt und misst 40 Kilometer. Auf der Passhöhe - 2312 Meter – steht ein Hospiz. Zudem fährt seit 1903 eine Bahn durch den auf 1823 Meter Höhe liegend, 5,9 Kilometer langen Tunnel. Nach Surava in Richtung La Punt stehen herrliche Engadiner Häuser. In Preda befindet sich der Tunnelnordeingang. Das ehemalige Zollhaus, beidem früher sämtliche Passagen kontrolliert wurden, steht in Guardaval.

Der Albula einst und jetzt

Wir brauchen gar nicht allzu weit zurückzublenden, um den zeitsparenden Fortschritt des modernen Verkehrs zu erkennen. Einer „Fahrordnung“ aus der Zeit vor hundert Jahren entnehmen wir, dass man mit der Postkutsche für die Strecke Chur- St.Moritz über den Albulapass an die 14 Stunden benötigte: „Abgang von Chur zwischen 6⁰⁰ und 7⁰⁰ Uhr morgens, Ankunft in St.Moritz Bad ca. 20⁰⁰ Uhr abends.“ Heute führen uns die bequemen Wagen des RhB - Schnellzugs in 1 ¾ Stunden dieselbe Route und schliesslich erst noch den Umweg über Thusis ein. Vor der Eröffnung der Albulabahn am 1. Juli 1903 kam der Passstrasse wesentliche Bedeutung zu. Bis 180 Pferde, gegen 50 Fahrknechte waren damals sommersüber eingesetzt. Bereits von 1860 an hatte ein Postbote den langen Weg auch winters zu befahren, sofern es die Schneesverhältnisse irgendwie erlaubten. Wir glauben es dem ehemaligen Postmeister Schmidt von Bergün gerne, wenn er in seinen Erinnerungen schreibt: „Es war allemal eine lange Nacht, Stunde um Stunde im Schritt berauf zu fahren.“ Der früher eher primitive Weg wurde erst in den Jahren 1864-1866 in einer durchgehenden Breite von 4,2 m ausgebaut. Wer aber heute mit dem eigenen Wagen diese Strecke fährt, wird stark beeindruckt sein von der Linienführung der RhB: Der Abschnitt Filisur - Preda gilt mit seinen vier Kehrtunnels, zahlreichen Kurven und Brücken als kompliziertester Kunstbau Europas.

Am Bergünenstein

Der jäh gegen die tosende Albula abfallende Fels kurz vor Bergün zwang vorzeitig den ganzen Verkehr entweder auf der linken Schluchtseite oder aber zur mühsamen Umgehung des „Crap“, bis er um 1695 seinen Meister fand. Es war das erste Mal im langen Zug der Alpen, dass zwei Männer – die Steinhauer Peter Tätscher und Peter Sur aus Thusis – der harten Fluh mit Schiesspulver zu Leibe rückten und durch einen Tunnel den direkten Zugang zum Talboden von Bravuogn / Bergün erschlossen. Dass aber diese Stelle von Sagen umwoben war, hat uns vor mehr als vierzig Jahren der längst verstorbene Lehrer P. H. von Latsch über Bergün in einem Brief bezeugt, der vor uns liegt: „Der Landammann Chr. Pollet war, als er noch Fuhrmann war, einmal ungefähr um Mitternacht mit seiner Fuhre am Fusse des Bergünenstein angelangt und befand sich in der Ebene, nicht weit von der Brücke, die über die Albula führt. Da flogen plötzlich die beiden Räder auf der einen Seite des Wagens ab. Mit grosser Mühe machte er sie wieder fest und wollte weiterfahren. Kaum war der Wagen wieder in Bewegung, so fielen die Räder auf der anderen Seite ab. Hierüber ungeduldig, begann er nach Fuhrmannsbrauch zu fluchen, machte aber die Räder wieder an. Als er das Pferd abermals antrieb, fielen wieder die zwei ersten Räder abermals ab. Er befestigte sie wieder und so ging es fort – er kam nicht von der Stelle. Nun hörte er auf zu fluchen, denn das nützte offenbar doch nichts und zudem empfand er ein Grauen: Das ging nicht mit rechten Dingen zu! In aller Stille spannte er sein Pferd aus, liess den Wagen ste-

hen und ritt nach Hause. Am folgenden Morgen früh kehrte er zurück und fand Fuhrwerk und Ladung in bester Ordnung in der Mitte des Weges, aber die Deichsel Bergün zugekehrt.

Engadiner Baukultur

Die frühere Bedeutung des Albula-Übergangs lässt sich schon daraus ersehen, dass hoch über Filisur die Reste der in den Felsen verankerten Burg Greifenstein das Tal in aller Weite überwachen. Das einflussreiche Rittergeschlecht war mit den Wildenbergern in Zernez und am Fusse des Ofenpasses verwandt. Am alten Passweg über Madulain im Oberengadin jedoch wendet sich der Blick bestimmt zur Ruine Guardaval (Talwacht), einer Zollstation der Churer Bischöfe, denen Burg Greifenstein schon Anno 1320 verpfändet worden war. So war denn der Zugang zum früheren Albulaweg auf beiden Seiten nach Belieben zu sperren. – Bis zum heutigen Tag aber wird der aufmerksame Beobachter durch den Baustiel der Häuser im oberen Albulatal beeindruckt werden. Sowohl in Bravuogn/Bergün wie in den hochgelegenen Dörfern Latsch und Stugl / Stuls, ja bis nach Filisur hinunter begegnen wir den charaktervollen Engadiner Häusern mit ihren mächtigen Toren zum „Sulèr“ – dem ins Haus einbezogenen hallenartigen Vorplatz-, mit ihren tiefen Nischenfenstern, den zierlichen Erkern und den so typischen Sgraffito-Ornamenten. Es handelt sich hier keineswegs um Malereien, sondern um Ritzfiguren: Sgraffito kommt vom italienischen „sgraffiare“ (zerkratzen). Damit wird die im 15. und 16. Jahrhundert von Italien kommende Schabkunst bezeichnet, die sich einzig im Engadin und in seinen Nachbartälern durch alle Zeiten erhalten hat und in der Gegenwart eine wahre Auferstehung erleben darf. Es ist hier nicht der Raum, auf die Technik dieser Dekorationen genau einzugehen; aber die mit strengen geometrischen oder schwungvoll-phantasievollen Motiven verzierte Fenster- und Türumrahmungen, figürlichen Darstellungen und Jahreszahlen oder Besitzernamen nebst sinnigen romanischen Sprüchen sind so auffällig und charakteristisch, dass aus ihnen deutlich die äussere wie innere Beziehung über den „Pass d’Alvra“ erhellt. Gottlob sind die Dorfbilder im Allgemeinen echt geblieben, so dass der Freund der Volkskunst voll auf seine Rechnung kommt.



Albula Passstrasse vor Bergün

Quelle: <http://www.schweizerseiten.ch/info/albulapass.htm>



Albula Passstrasse vor Preda

St. Moritz

Fläche:

Gemeinde total 28.69 km²

Lage:

Höhe	(St. Moritz-Dorf)	1822 m.ü.M
Einwohner	(Stand 2007)	5062
	(Kurzaufenthalter)	2100
	(Grenzgänger)	760

Verschiedenes:

Betten	(in 40 traditionellen Hotels)	5634
	(In Parahotellogiernächten)	7500



Geschichte

Anfangs September 1864 schloss der St. Moritzer Hotel-Pionier, Johannes Badrutt, mit vier britischen Sommergästen folgende Wette ab: Sie sollten doch einmal im Winter kommen. Falls es ihnen nicht gefalle, zahle er ihre Reisekosten ab London und zurück. Falls St. Moritz ihnen im Winter aber zusage, lade er sie als seine Gäste ein, so lange zu bleiben, wie sie wollten.

Den Engländern gefiel diese Wette, bei der sie so oder so gewinnen würden. Sie akzeptierten, kamen an Weihnachten und blieben bis Ostern. Sie waren die ersten Wintertouristen der Alpen, und sie entdeckten eine neue Welt - die "weissen Winterferien".

So wurde St. Moritz zur Wiege des Wintertourismus. Aber das Bergdorf kannte schon eine bewegte Vergangenheit, die der Entwicklung von St. Moritz als Kur- und Ferienzziel seine besondere Prägung gab. Die wichtigsten Anhaltspunkte zur Geschichte von St. Moritz können Sie der folgenden chronologischen Auflistung entnehmen.

Während St. Moritz zum beliebten Ausflugsziel von illustren und kultivierten Gästen wurde, entfaltete es einen bemerkenswerten Pioniergeist. So stand das progressive Bergdörfchen bei der Einrichtung vieler - heute selbstverständlichen - Kommoditäten und Sportanlässen an erster Stelle.



Johann Badrutt



Hotel Post

Damals wie heute war St. Moritz beliebter Tummelplatz vieler Promis. Dazu zählen Hollywood- und Opernstars, Könige und Prinzessinnen, Staatsmänner, Tycoons und andere Persönlichkeiten.

So zählten Alfred Hitchcock (Bild) und Brigitte Bardot genauso zu den St. Moritzer Stammgästen wie Charlie Chaplin, Henry Ford, Greta Garbo, Thomas Mann, die Kennedy-Familie oder der Schah von Persien.

Wahrzeichen von St. Moritz-Dorf ist der Schiefe Turm, ein Rest der im 19. Jahrhundert abgebrochenen Mauritiuskirche aus der Zeit um 1500. Das Segantini Museum beherbergt eine grosse Sammlung von Werken des Künstlers Giovanni Segantini. Sehenswert ist auch das Engadiner Heimatmuseum mit kulturhistorischen und volkskundlichen Sammlungen. Es ist in einem von Nicolaus Hartmann im Engadiner Stil entworfenen Gebäude untergebracht. St. Moritz-Bad umfasst die eigentliche Kurzone der Ortschaft und liegt am Südrand des Sees. Ebenfalls als "Sehenswürdigkeit" bezeichnen die St. Moritzer das Wetter: Die Sonne scheint an durchschnittlich 322 Tagen im Jahr. Da die Luft sehr trocken ist, spricht man auch vom prickelnden Champagner-Klima.

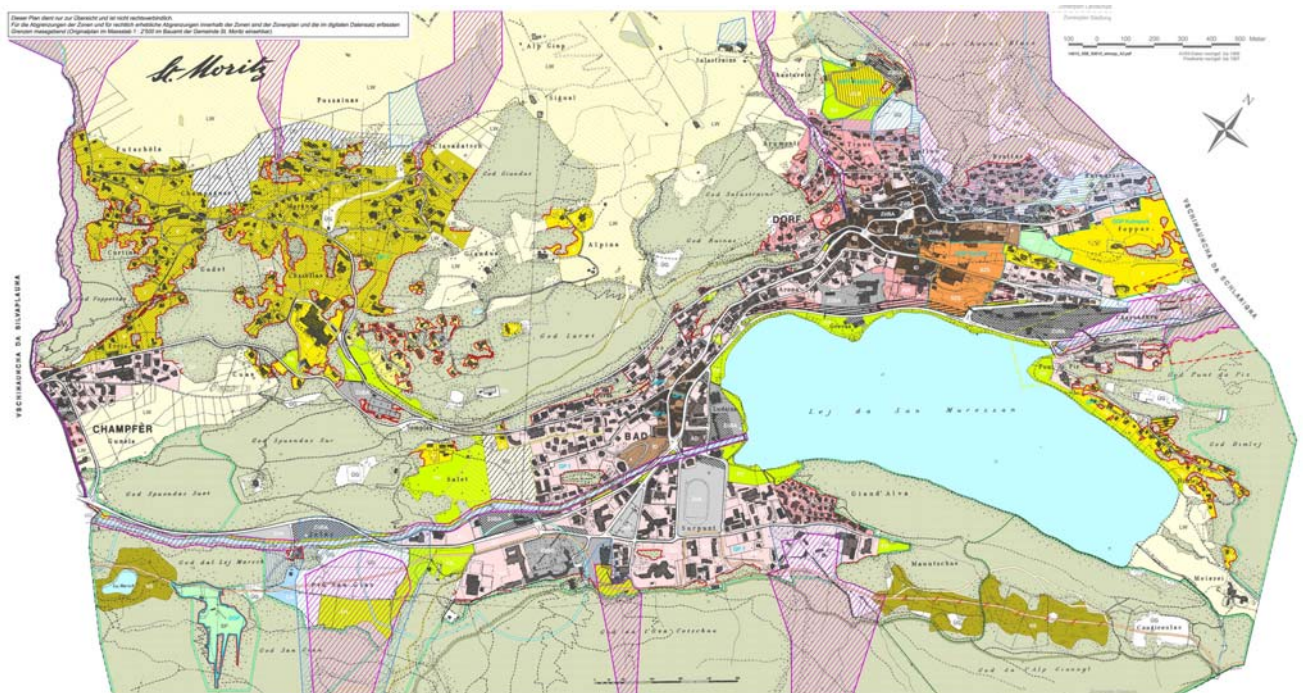
Im Jahr 1904 erhielt St. Moritz von Norden Eisenbahnanschluss an die Albulalinie der Rhätischen Bahn (RhB). 1909 folgte der Anschluss südwärts durch die Berninabahn, die St. Moritz mit Tirano in Italien verbindet. Seit 1913 bietet die RhB einen Anschluss engadinabwärts bis Scuol. Das Postauto bedient die Strecken über den Julierpass nach Chur und über den Malojapass nach Chiavenna und weiter nach Lugano. Der Bahnhof St. Moritz liegt an der Strecke des Bernina-Express und ist Ausgangspunkt des Glacier-Express und des Palm-Express. Für den lokalen Verkehr im Engadin haben sich die Rhätische Bahn, Postauto, Engadin Bus und der Ortsbus St. Moritz zum Engadin Verbund zusammengeschlossen. Für den Individualverkehr steht neben den gut ausgebauten Alpenpässen auch noch der Flughafen Engadin im 5 km entfernten Samedan zur Verfügung. Von 1896 bis 1932 verkehrte zwischen St. Moritz-Bad und St. Moritz-Dorf die Strassenbahn St. Moritz.



Bekannte St. Moritzer

- Marc Berthod, Skirennfahrer
- Arno Del Curto, Schweizer Eishockey-Trainer beim HC Davos
- Gian-Franco Kasper, amtierender Präsident des Internationalen Skiverbandes (FIS)
- Berni Schödler, war Trainer der Schweizer Skisprung-Nationalmannschaft





Ortsplan St. Moritz



Quelle: <http://www.stmoritz.ch/>

Flüelapass

Passhöhe: 2383 m

Steigung: 12 %

Passlänge: 26 km zwischen Davos Dorf (GR) und Susch (GR)

Verbindung der Täler:

Verbindung der Kantone oder Länder: Graubünden (GR) und
Graubünden (GR)

Fahrstrasse seit: 1867



Flüela

Mit dem Auto braucht man für die Strecke, die von Davos nach Susch führt, eine Stunde. Sie wurde 1867 angelegt. Das Flüela-Hospiz auf 2383 Metern liegt auf halbem Weg zwischen den beiden Ortschaften. Auf der Höhe der Chantsvra-Alp geniesst man eine herrliche Aussicht ins Unterengadin. Am Zielpunkt Susch Turm, alte Festungswerke und prachtvolles Haus in traditioneller Architektur besichtigen.

Der Flüelapass

Es ist schon wahr: Kein West-Ost-Pass hat jemals dieselbe entscheidende Bedeutung erlangt wie die grossen Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen. Und doch verdankt der Flüelaübergang seine Wichtigkeit dem Umstand, dass er die kürzeste Strecke zwischen dem Rheintal und dem Unterengadin ist. Seit Davos zum weltbekannten Kurort wurde und das früher so stille Pischagebiet durch eine Luftseilbahn vom „Dörfji“ her erschlossen ist, lockt das weite und sonnige Gelände zu einem wachsenden Betrieb mit all seine unerfreulichen Nebenerscheinungen, mag auch der Flüelapass seiner bekannten hohen Schneemengen wegen durch Monate geschlossen sein.

Anno dazumal ...

Wir haben sichere Beweise dafür, dass schon in vorrömischer Zeit ein wenn vielleicht auch nur gelegentlicher Querverkehr bestand: Sowohl auf dem Burghügeln bei Susch wie auf der Passhöhe des Flüela wurden dieselben bronzezeitlichen Lanzenspitzen gefunden, die wir vom Lürliab bei Chur her kennen. Dies kann bestimmt kein Zufall sein. Die eigentliche Geschichte von Davos – jeder Alteingesessene nennt die Landschaft „uf Tafaas“ oder auch nur „Tafaa“ – Beginnt in 13. Jahrhundert mit der Einwanderung einer Walsersippe. Noch ist der Vertrag erhalten, laut welchem Anno 1289 „Willhelm, dem ammen vnd sinen gesellen daz guot ze Tavaus ze rechten lehen“ Unter erstaunlich günstigen Bedingungen überlassen wurde. Eine andere Urkunde bezeugt, dass diese Siedler aus dem Wallis kamen. Die angestammte Mundart tritt uns ja auch deutlich im Flüelatal entgegen: „Höfji und Dörfji, Engi, Tschuggen und Säss, Mälchasten und Karlimatten heisst es da – und dies hatt sicher nichts mit dem Romanischen zu tun. – Dass Davos früh schon des Postverkehrs wegen wesentlich Bedeutung erlangte, ersieht man auch daraus, dass es von Zusammenschluss des „Zehnergerichtebundes“(1436) an Vorort dieser Vereinigung im nördlichen Rätien war. Ansehnliche Saumpferdkolonnen trugen die reichen Producte des Alpsommers, über den Berg an den Inn und seinem Lauf folgend, bis nach Hall im Tirol, um dort in den Salinen das unentbehrliche Salz zu hohlen. Alprodducte und Vieh machten zudem den Weg über den Flüelaber und den Ofenpass in den Vintschgau bis nach Bozen – es brauchte durchaus nicht erst die moderne Fremdenindustrie, um das Walsertal mit der Aussenwelt zu verbinden.

Grosse Pläne am Schwarzhorn

Wer auf der Passhöhe seinen Wagen oder das Postauto verlässt, wird sogleich drüben am Schottensee – er hat seinen Namen vom milchigen Gletscherwasser – eine ansteigende Wegspur entdecken. Es ist indessen nicht der Pfad, den vor Jahren die Sektion Davos der Schweizer Alpenklubs aufs Schwarzhorn angelegt hat;



25 Jahre Spitfire Club Schweiz

dieser zweigt erst einen Kilometer unterhalb der Passhöhe gegen Süden ab. Das Flüela-Schwarzhorn ist berühmt wegen seiner grossartigen Aussicht: Sie reicht vom Grossglockner bis zum Montblanc, wenn helles Wetter herrscht. Dies hätte in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts „ausgewertet“ werden sollen. Es bildete sich eine Aktiengesellschaft zum Bau eines mondänen Hotels auf dem Schwarzhorn Gipfel. Für den Aufstieg war eine Drahtseilbahn geplant; die günstigen Schneeverhältnisse sollten Schlittenfahrten das ganze Jahr über garantieren. Die „Gelegenheit zur Murmeltier- und Gamsjagd“ wurden angepriesen – das Hotel Adlerhorst sollte eine Weltsensation werden. Aber die Pläne zerschlugen sich gottlob. Doch noch lange nachher war zwischen den Blöcken beim Flüela-Hospiz die Inschrift zu lesen. „Hier sind Bauplätze zu verkaufen!“ In der rauen Höhe mutete das freilich wie ein Witz an.

Talcharaktere

Während das Flüelatal trotz seiner Weite schon unterhalb des Tschuggens mit dem geschlossenen Waldbestands aufhört und man die Kalimatten mit ihrer Ode „nicht sechs Kreuzer wert“ einschätzt, überrascht die Engadiener Seite des Flüelapasses um so mehr. Kaum sind wir in die ersten Kehren eingebogen, öffnet sich ein wunderschöner Blick ins Unterengadin. Ist das dort drunten denn nicht Ardez mit den Ruinen Steinberg? Ja, und dahinter ragt gar Tarasp empor, der stolze Herrnsitz auf seinem Felsklotz – fast 30 Kilometer weit von unserem Standort. Aber die Susasca, deren Nebenbäche ihr Wasser aus den Grialetschgletschern holen, hat den Talfluss Inn gegen Nordosten gedrängt und damit einen Ausblick geschaffen, der selbst verwöhnte Passfahrer begeistern kann, - Und dann erleben wir im Abwärtsfahren eine der für das Unterengadin so charakteristisch dichten Bewaldungen. An beiden Flanken steigen Lärchen, Weiss,- und Rottannen, in der Hochflur sogar Arven in dichten, hochgewachsenen Beständen auf. Nur in den lawinengefährdeten Blössen duckt sich unsere Strasse unter Galerien oder durchfährt selbst einen kurzen Tunnel, bis uns dann eine weit ausholende Kurve nach Susch hinunter bringt. Es ist der ganzen Anlage nach der typische Passfussort. Die schon in vorrömischer Zeit befestigten Steilhügel über dem Dorf – Chaschinas, Padnal, Motta da Palü und Chaschinas – aber bezeugt, dass diese Gegend und dem Flüelapass schon vor Jahrtausenden die Aufmerksamkeit der Siedler und Eroberer galt. Auch solche Dinge gehören zum „Passerlebnis“.