

Engadiner Post

POSTA LADINA

Amtliches Publikationsorgan der Region Maloja und der Gemeinden Sils, Silvaplana, St. Moritz, Celerina, Pontresina, Samedan, Bever, La Punt Chamues-ch, Madulain, Zuoz, S-chanf, Zernez und Scuol. Informationsmedium der Regionen Bergell, Oberengadin, Engiadina Bassa, Samnaun und Val Müstair.

Lavin A Lavin s'ha fuormà una nouva iniziativa pel svilup dal cumün. Una grupp d'abitants invida per quista sonda ad una sairada da dialog per ramassar nouvas ideas per Lavin. **Pagina 8**

Radsport Bei Sommerwetter fiel am Donnerstag in La Punt der Startschuss zur fünften Etappe der Tour de Suisse. Neben dem sportlichen Geschehen war dieser Tag auch von Trauer geprägt. **Seite 10**

Fussball Die Engadiner Fussballclubs haben eine bewegte Saison hinter sich. Die vor der Saison gesetzten Ziele konnten sie trotz guter Leistungen nicht ganz erreichen. Es fehlte vor allem an Kontinuität. **Seite 12**

Seit 100 Jahren auf den Bündner Strassen

Die Aufhebung des Bündner Autoverbotes hat Graubünden im vergangenen Jahrhundert entscheidend geprägt. Die heutige Schwerpunktzeitung blickt zurück auf eine Zeit voller Geschichte, Wandel und Leidenschaft.

JAN SCHLATTER

Im Kanton Graubünden bestand zwischen 1900 und 1925 ein Autoverbot. Es brauchte acht Volksabstimmungen, um dies zu ändern. «Eine historische Abstimmung» titelte die Engadiner Post am 23. Juni 1925, zwei Tage, nachdem Graubünden der Zulassung des Automobils im Kanton zugestimmt hatte (siehe Seite 4). Den längsten Tag des Jahres habe es damals gebraucht, bis es zu einem Mehrheitsentscheid gekommen ist. Heute – genau 100 Jahre später – wird auf die Entwicklung, die auf diesen Entscheid beruhen, zurückgeblickt. Eingeleitet von der Stiftung Fundazion La Tuor in Samedan, mit welcher Beat Gugger eine Ausstellung kuratiert hat, die einen Überblick der historischen, kulturellen und baulichen Entwicklungen des motorisierten Verkehrs mit Fokus auf das Hochtal Engadin bietet. Weiter wird die Rolle der Passdörfer im Engadin beleuchtet: Einst lebte die Bevölkerung der Passdörfer La Punt oder Susch überwiegend vom Passverkehr. Passdörfer waren Umschlagplätze und Pferdewechselstationen für Säumer und Postkutschen. Mit der Aufhebung des Automobilverbots vor 100 Jahren veränderten sich die Passdörfer und auch ihre Dorfgemeinschaften. Sie wurden zu Transitdörfern, die heute Umfahrungen fordern. Auch auf dem Berninapass ersetzen die Autos nach und nach die Pferdekutschen – wenn auch mit mehr politischen Diskussionen, vor allem bei der Frage nach der Wintersperre. Nicht ganz 100 Jahre alt ist der Ford A aus dem Jahr 1928, der zur Sammlung von Fausto Chiesa aus Borgonovo gehört. Seine Leidenschaft gilt alten Autos und Motoren, und seine Garage dient ihm als persönlicher Rückzugsort. Bei einem Besuch gewährt er einen Blick in seine Welt.

Diese und weitere Geschichten rund um 100 Jahre motorisierten Verkehr in Graubünden finden Sie auf den

Seiten 3, 4, 5, 7, 9, 11 und 13



Ein Oldtimer auf Tour: Fausto Chiesas Ford A, Baujahr 1928, fährt noch heute durchs Bergell.

Foto: Andrea Gutgsell

Leitartikel

100 Jahre Auto: Der Fortschritt hat auch Stillstand mit sich gebracht

Graubünden leistete zähen Widerstand gegen das Auto. War dieser Widerstand aus heutiger Sicht weitsichtig oder eine reine Zwängerei? Angesichts von Dauerbaustellen, Staus und Lärm ist es an der Zeit, den Verkehr kritisch zu analysieren: solidarisch und zukunftsfähig.

ANDREA GUTSELL

Es brauchte ganze acht Abstimmungen, bis das Automobil auch auf den Bündner Strassen fahren durfte. Die Bevölkerung wollte die stinkenden und lärmenden Ungetüme nicht in ihren Dörfern. Nachdem aber das erste Auto über die Naturstrassen rumpelte, war der automobile Siegeszug nicht mehr aufzuhalten. In den Jahr-

zehnten danach wurde Graubünden und auch das Engadin in einem Ausmass umgebaut, das noch heute sichtbar und spürbar ist. Die staubigen, schmalen Naturwege wichen asphaltierten, breiten, kurvigen Strassen, die von findigen Strassenbauern oft kunstvoll in die Bergwelt eingebettet wurden. Der Mensch, so schien es, hatte die Natur bezwungen – zumindest zwischen Chur und dem Oberengadin.

Doch was einst als moderner Fortschritt galt, offenbart heute auch seine Schattenseiten. Der motorisierte Verkehr, der mit Argwohn empfangen wurde, hat sich zur dominanten Kraft in der mobilen Gesellschaft entwickelt. Es werden immer noch breitere Strassen gebaut, immer neue Umfahrungen, Kreisel und Tunnels, und doch, der Verkehr wächst schneller als die Infrastruktur. Das Bedürfnis der Autofahrerinnen und Autofahrer nach uneingeschränkter Mobilität hat in einigen Regionen zu Dauerbaustellen geführt.

Heute, ein Jahrhundert nach der entscheidenden Abstimmung, herrscht an Wochenenden oft der Ausnahmezustand: Kilometerlange Staus verstopfen die Hauptachsen, und der Ausweichverkehr wälzt sich immer häufiger durch die engsten Dorfgassen und bringt Lärm, Gestank und Gefahr mit sich. Stimmen werden laut, um diesem Umstand Einhalt zu gebieten. Gemeinden entlang der A13 zum Beispiel verlangen immer öfter nach Lösungen, die für alle akzeptabel sind.

Diese Entwicklung wirft unangenehme Fragen auf. Ist der Mobilitätswandel ein Irrweg? Haben wir mit dem Auto unsere Freiheit gekauft, aber unsere Lebensqualität verkauft? Zerbricht der Mythos der individuellen Mobilität an der Realität des stundenlangen Stillstehens?

Die Antwort kann nicht sein, das Auto zu verdammen. Was es braucht, ist eine ehrliche, kritische Verkehrswen-

de, die Rücksicht nimmt auf Mensch und Natur. Auch in Graubünden. Wir müssen nicht autofeindlich werden, aber «autokritisch», auch gegen uns selbst.

Der historische Widerstand der Bündner Bevölkerung während eines Vierteljahrhunderts verdient neue Aufmerksamkeit: Nicht aus Nostalgie, sondern als Mahnung. Die wahre Mobilität der Zukunft muss leise – Stichwort Elektromobilität – und solidarisch sein und nicht lärmend, stauend und egoistisch. 100 Jahre Automobilität in Graubünden sind auch ein Anlass, Bilanz zu ziehen. Dabei geht es nicht nur darum, zurückzuschauen, sondern vor allem darum, vorauszublicken. Das Auto soll nicht verschwinden, aber die Selbstverständlichkeit, mit der es unsere Landschaft, unsere Lebensweise dominiert.

Die Verkehrswende beginnt nicht an der Urne, sie beginnt in unseren Köpfen.



**Pontresina****Baugesuch**

Hiermit wird das vorliegende Baugesuch öffentlich bekannt gegeben.

Baugesuch Nr.

2025-8019

Parz. Nr.

1707

Zone

Dorfkernzone

eBau Nr.

2025-1091

Webseite

ebau.gr.ch

Objekt

Chesa Campell

Via Maistra 107

Giassa Stipa 4

7504 Pontresina

Bauvorhaben

Neue Dachaufbau PV-Anlage

Bauherr

Karin Campell

Via Maistra 107

7504 Pontresina

Grundeigentümer

Lütz Rudolf Campell

Via Maistra 107

7504 Pontresina

Projektverfasser

Grischa Solar AG

Spundisstrasse 23

7000 Chur

Auflagefrist

21.06.2025 bis 11.07.2025

Einsprachen

Die Baugesuchsunterlagen sind während der

Einsprachefrist im Gemeinde- und

Kongresszentrum Rondo (Korridor EG) einsehbar

oder auf ebau.gr.ch. Einsprachen gegen das

Bauvorhaben können während der Auflagefrist

schriftlich beim Gemeindevorstand Pontresina

eingereicht werden.

Pontresina, 21. Juni 2025

Baubehörde Gemeinde Pontresina

**Bever****Einladung zur Gemeindeversammlung vom 3. Juli 2025 um 20.00 Uhr im Schulhaus Bever****Traktanden:**

1. Begrüssung / Traktanden / Wahl Stimmenzähler
2. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 16. April 2025
3. Genehmigung Jahresrechnung 2024
4. Bürgschaft über Fr. 3 Mio. zugunsten der Bürgergemeinde für einheimischem Wohnungsbau
5. Varia

Bever, 19. Juni 2025
Gemeindevorstand Bever

**Scuol****Publicaziun da fabrica**

in basa a l'uorden davart la planisaziun dal territori pel chantun Grischun OPTGR (Kantonale Raumplanungsverordnung KRVO), artichels 45 e 54:

Fracziun

Scuol

Lö

Via da Ftan, parcella 500

Zona d'utilisaziun

Zona centrala

Patruns da fabrica

Natalia Melcher Stuker e Gerhard Stuker
Bächerstrasse 46
8806 Bäch

Proget da fabrica

- Nouva fuormaziun da las fatschadas
 - Renovaziun da las spuondas da las lobgias
 - Sanaziuns internas
 - Nouva suosta per autos
- Dumondas per permiss supplementars cun dovair da coordinaziun

H2 – Permiss pulizia da fö (GVG)

Temp da publicaziun

22 giün 2025 fin 11 lugl 2025

Exposizun

Uffizi da fabrica (Bagnera 171, Scuol), dürant las solitas uras da fanestrigl
Im Internet: www.engadinerpost.ch

Mez legal

Protestas cunter il proget da fabrica obain cunter la dumonda per permiss supplementars cun dovair da coordinaziun sun d'inoltrar in scrit e cun motivaziun dürant il temp da publicaziun a la suprastanza cumünala.

Scuol, ilis 21-6-2025

Uffizi da fabrica

Engadiner Post

POSTA LADINA

Generalanzeiger für das Engadin
Erschein: Dienstag, Donnerstag und Samstag
Auflage: 6100 Ex. (Print/Digital), Grossauflage 18 000 Ex. (WEMF 2023)
Im Internet: www.engadinerpost.ch

Redaktion St. Moritz:
Tel. 081 837 90 81, redaktion@engadinerpost.ch

Via Surpunt 54, 7500 St. Moritz

Redaktion Scuol:
Tel. 081 861 60 60, postaladina@engadinerpost.ch

Bagnera 198, 7550 Scuol

Inserate:
Tel. 081 837 90 90, werbemarkt@gammetermedia.ch

Abo-Service:
Tel. 081 837 90 00, abo@engadinerpost.ch

Verlag:
Gammeter Media AG

Tel. 081 837 90 00, verlag@gammetermedia.ch

Verlegerin: Martina Flurin Gammeter
Chefredaktor: Reto Stifel
Verlagsleiterin: Myrra Fasser

Redaktion Engadiner Post: Jon Duschletta (jd), Andrea Gutsell (ag),

Fadrina Hofmann (fh), Jan Schlatter (js), Lorenzo Iuena (lt)

Redaktion Posta Ladina: Nicolo Bass (nba), Stv. Chefredaktor

Technische Redaktion: Morgan Fouqueau

Korrektur: Birgit Eisenhut (be)

Online-Verantwortlicher: Jan Schlatter (js)

Correspondenten: Stephan Kienz (sk), Katharina von Salis (kvs), Ursula Rauschenbach-Dalmair (urd), Giancarlo Cattaneo (gcc),

Mayk Wendt (mw), Fabiana Wieser (fw), Denise Muchenberger (dm),

Birgit Eisenhut (be), Stefanie Wick Widmer (sww), Imke Marggraf (ima),

Jürg Baeder (jb), Elisabeth Bardill (eba), Not Janett (nja),

Corina Kolbe (cko), Ester Mottini (emo), Urs Oskar Keller (uok),

Sabrina von Elten (sve), Barbara Esther Siegrist (bes).

Agenturen:
Schweizerische Depeschenagentur (Keystone/SDA)
Fundazion Medias Rumantschas (FMR)

Inserate:
Gammeter Media Werbemarkt, Via Surpunt 54, 7500 St. Moritz

Telefon 081 837 90 00

E-Mail: werbemarkt@gammetermedia.ch

Abonnementspreise Print+ (Digital und Print):
Inland: 1 Mt. Fr. 30.-, 6 Mte. 146.-, 12 Mte. 263.-

Abonnementspreise Ausland:
1 Mt. Fr. 42.-, 6 Mte. 221.-, 12 Mte. 443.-

Abonnementspreise Digital:
Inland: 1 Mt. Fr. 25.-, 6 Mte. 118.-, 12 Mte. 215.-

All Preise inkl. MwSt.

Ferienleitungen innerhalb der Schweiz sind gratis, ins Ausland mit Postverrechnung.

Die in dieser Zeitung publizierten Inserate dürfen von Dritten weder ganz noch teilweise kopiert, bearbeitet oder sonstwie verwendet werden. Ausgeschlossen ist insbesondere auch eine Einspeisung auf Online-Dienste, unabhängig davon, ob die Inserate zu diesem Zweck bearbeitet werden oder nicht. Jeder Verstoss gegen dieses Verbot wird vom Verlag rechtlich verfolgt.

Leserforum**Petition zum Erhalt des Eis-, Sport- und Spielplatzes Roseg**

Am 1. April konnten wir die Petition zum Erhalt des Eis-, Sport- und Spielplatzes Roseg in Pontresina mit 2000 Unterschriften der Gemeinde Pontresina übergeben. Trotz dieses starken Zeichens aus der Bevölkerung und von Gästen hatte der Gemeindevorstand dem Anliegen der Petitionäre nicht entsprochen und die Petition abgelehnt; selbstverständlich hatten wir gehofft, dass der Gemeindevorstand den Dialog mit der Bevölkerung suchen wird.

Wir haben es sehr bedauert, dass ein offener Austausch mit der Bevölkerung

nicht stattgefunden hat und die sechs beteiligten Mitglieder des Gemeindevorstandes den Entscheid über die Zukunft des Sportplatzes Roseg selbst an die Hand genommen und dem Souverän nicht die Möglichkeit eingeräumt hat, selbst eine Beurteilung darüber zu fällen. Es wäre zudem nicht ausgeschlossen gewesen, dass je nach Ausgang der Voten aus der Bevölkerung die Bauherrschaft allenfalls zu einem Umdenken gebracht hätte.

Die in der Petition formulierten Ziele behalten ihre Gültigkeit; das Komitee

wird sich weiterhin für den Erhalt des Eis-, Sport- und Spielplatzes Roseg einsetzen. Wir danken allen Petitionären herzlich für ihre aktive Unterstützung. Mit all den Unterschriften konnte nicht nur ein Zeichen des Protestes, sondern auch ein kraftvolles Symbol dafür gesetzt werden, wie wichtig diese öffentliche Fläche für die Bevölkerung und Gäste von Pontresina und für die Attraktivität des Dorfes ist – auch mit einem Blick in die ferne Zukunft.

Für das Petitionskomitee:
Diego Schwarzenbach und
Michel Massé, Pontresina

und medizinische Einsätze in diesem Gelände kaum denkbar.

Die Erneuerung des Flughafens ist für die Trägergemeinden «Pflicht». Der Sonderbeitrag ist daher nicht nur ein Bekenntnis zur Sicherstellung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch zu einer sicheren Zukunft für alle, die hier wohnen oder das Oberengadin besuchen. Für St. Moritz ist ein Ja zum Sonderbeitrag «Kür» – nämlich ein Engagement für die Exzellenz, die unsere Destination auszeichnet.

Riccardo Ravo, Gemeinderat
Die Mitte, St. Moritz

Flughafenerneuerung: «Pflicht» und «Kür»

St. Moritz ist nicht nur ein weltbekannter Urlaubsort, sondern auch ein Zentrum für exklusive Gäste, die eine sichere, schnelle und komfortable Anreise erwarten. Als Gastgeber mit mehreren Fünf-Sterne-Häusern im Engadin profitiert St. Moritz in besonderem Masse von einer leistungsfähigen Flughafeninfrastruktur.

Der geplante Sonderbeitrag von rund fünf Millionen Franken für die Erneuerung des Flughafens ist daher nicht nur gerechtfertigt, sondern notwendig. Für die Hotels, die Gastronomie und den gesamten Tourismussektor ist er ein zentraler Bestandteil der Anbindung an

internationale Märkte. Doch der Flughafen hat nicht nur eine touristische Bedeutung – er ist auch entscheidend für unsere Sicherheit und die unserer Gäste.

Die Bergwelt rund um St. Moritz zieht jedes Jahr viele begeisterte Aktivurlauber an – Skifahrer, Langläufer, Wanderer und Biker. Im hochalpinen Terrain können Notfälle schnell eintreten. Der Flughafen Samedan ermöglicht schnelle Rettungsflüge und Bergungsaktionen, die für die Sicherheit aller von entscheidender Bedeutung ist. Ohne einen gut ausgebauten Flughafen wären schnelle Evakuierungen

Flughafen-Sonderbeitrag wichtig für unsere Wirtschaft

Mit grossem Interesse und immer wieder mit noch grösserem Erstaunen verfolge ich die Diskussionen rund um den Regionalflughafen Samedan als geschäftsführender Inhaber der traditionsreichen Bauunternehmung D. Martinelli AG und nicht zuletzt als Stimmünger von St. Moritz. Jeder investierte Franken schafft Arbeitsplätze, sichert bestehende und stärkt die lokale Wertschöpfungskette. Der Fünf-Millionen-Sonderbeitrag der Gemeinde St. Moritz ist also nur ein logischer und zukunftsweisender Schritt, den ich ausdrücklich begrüsse.

Gerade als Bauunternehmer wissen wir, wie wichtig verlässliche und leistungsfähige Infrastrukturen für das regionale Gewerbe sind. Sie ermöglichen

Innovation, fördern Wachstum und bieten jungen Menschen Perspektiven vor Ort. Der Sonderbeitrag von St. Moritz ist daher ein Gewinn für das gesamte Oberengadin.

Ich zähle auf den Weitblick unserer Stimmüngerinnen und Stimmünger und lege am 29. Juni ein klares Ja in die Urne.

Maurizio Pirola, St. Moritz

Ja zum Sonderbeitrag der Gemeinde St. Moritz

Die Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan ist in die Jahre gekommen und muss dringend erneuert werden. In den letzten Jahren wurde viel in die Planung investiert, in der Umsetzung haperte es aber. Die Infra hat mit dem «Projekt 2025» eine Erneuerung der Flughafen hochbauten ausgearbeitet und die Etappe 2/a soll in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Das Finanzierungskonzept sieht Beiträge und Darlehen von verschiedenen Seiten vor, darunter A-fonds-perdu-Beiträge der elf Oberengadiner Gemeinden und des Kantons Graubünden. Die Wichtigkeit des Flughafens Samedan für die Wirtschaft des Oberengadins ist unbestritten und er hat einen massgeblichen Anteil an unserer touristischen Entwicklung. Mit

Vom Pferdefuhrwerk zum modernen Fahrzeug

Auch im Engadin markierte die Aufhebung des Autoverbots den Sprung von der ländlichen Abgeschiedenheit in die motorisierte Moderne. Eine Ausstellung im La Tuor in Samedan blickt auf 100 Jahre Wandel zurück.

ANDREA GUTGSELL

Auch im Engadin, vor allem im Oberengadin, sorgte die plötzliche «Reisefreiheit» für einen wahren Boom. In den ersten Jahren nach Aufhebung des Verbots waren allein in St. Moritz mehr Autos unterwegs als beispielsweise in der Stadt Chur. Die Ausstellung in der La Tuor bietet einen Überblick über die historischen, kulturellen und baulichen Entwicklungen des motorisierten Verkehrs mit Fokus auf das Engadin. In der Ausstellung wird den Fragen nachgegangen, wie die Grenzen des Wachstums und eine Zukunft mit mehr oder weniger Verkehr aussehen könnte. Kurator Beat Gugger gab der EP/PL in einem Interview Antworten.

Engadiner Post: Beat Gugger: Ausstellungen rund ums Auto sind aus aktuellem Anlass schon beinahe an der Tagesordnung. Was erwartet die Besucherinnen und Besucher im La Tuor?

Beat Gugger: In der Ausstellung geht es in erster Linie darum, wie das Auto in den letzten 100 Jahren die Landschaft, die Dörfer und möglicherweise auch die Mentalität der Menschen verändert hat. Wenn wir heute unterwegs sind, fällt uns das oft nicht auf, da wir mit dem Auto und den damit einhergehenden Veränderungen aufgewachsen sind. Gerade im Kanton Graubünden und vor allem im Engadin hat sich durch das Auto jedoch eine enorme Veränderung ergeben. Das war unsere Motivation für die Ausstellung.

Sie erwähnen Veränderungen in der Landschaft, in den Dörfern und bei den Menschen. Wo glauben Sie, hat die grösste Veränderung stattgefunden?

Die grösste Veränderung betrifft natürlich die Verkehrsinfrastruktur. Vor 1925 waren die Strassen im Engadin einfache, offene staubige Feldwege. Die meisten hatten nicht einmal einen richtigen Randstreifen, bis auf die im 19. Jahrhundert für den Transit handel gebauten, wichtigen Kommerzialstrassen. Gelinde gesagt, waren das bessere Trampelpfade, auf denen die Menschen zu Fuss oder mit Fuhrwerken unterwegs waren. Und plötzlich fahren lärmende Autos mit horrender Geschwindigkeit von bis zu 30 Stundenkilometer über diese Schotterwege und hüllen ganze Landschaften in eine Staubwolke. Das machte den Menschen natürlich Angst, und es gab in der Anfangsphase



Beat Gugger hat sich mit den Veränderungen auseinandergesetzt, die das Auto mit sich gebracht hat.

Foto: Andrea Gutgsell

auch einige Unfälle mit durchgebrannten Ochsen- und Pferdegespannen.

Und so haben sich einige Dörfer im Engadin auch nach 1925 erfolgreich gegen die Aufhebung des Fahrverbots gewehrt und es für weitere zwei Jahre durchgesetzt. Wie war das möglich?

Die ersten Abstimmungen zur Aufhebung des Fahrverbots waren nicht von Erfolg gekrönt. Wie wir heute wissen, waren mehrere Abläufe nötig, bis es endlich klappte. Kurz nach der Abstimmung von 1925 profitierten die Befürworter des Fahrverbots also noch von der allgemeinen Skepsis gegenüber dem Auto. Hinzu kam, dass die Fuhrhalter und vor allem die Rhätische Bahn, die ihren Betrieb erst kürzlich aufgenommen hatte, diesem modernen Gefährt ebenfalls ablehnend gegenüberstanden. Ein weiterer wichtiger Punkt war, dass sich die Hoteliers noch nicht zu einer Lobby zusammen geschlossen hatten, die sich für das Automobil einsetzte.

Sie sagen – noch nicht. Das tönt nach einem Wandel ...

Genau. Dieser Wandel war nicht mehr aufzuhalten und der individuelle Verkehr über die Passstrassen nahm schnell zu. Die Strassen wurden übrigens damals von Ingenieuren so angelegt, dass den Automobilistinnen und Automobilisten eine attraktive Sicht auf das Alpenpanorama geboten wurde. Postkarten und Zeitungsartikel

zierten Bilder von offenen Postautos und mächtigen Autos mit strahlenden Passagieren, die die Bergwelt plötzlich frontal bestaunen können, statt dass sie wie in einem Zug an ihnen vorbeirasten. Auf den Passhöhen posieren stolze Besitzer vor ihren Autos, und auch Einheimische lassen sich gerne mit dem neuen Verkehrsmittel ablichten. Das Automobil erobert das Engadin im Sturm und ganze Dorfbilder erfahren eine Metamorphose.

Metamorphose steht unter anderem für Umgestaltung. Können Sie Beispiele nennen, wo solche Verwandlungen im Zusammenhang mit dem Automobil in den Dörfern im Engadin stattgefunden haben?

Gerne. Übrigens setzt sich unsere Ausstellung genau mit solchen Fragen auseinander. Welche Auswirkungen hatte das Auto auf die baulichen Entwicklungen in der Engadiner Landschaft und den Ortschaften? In zwei verschiedenen Filmen versuchen wir zu zeigen, was Infrastruktur heute bedeutet. Wir sind die Strecke zwischen Ardez und St. Moritz abgefahren, wo man die gesamte Strasseninfrastruktur mit den Kreiseln und die Verbauungen links und rechts des Strassenverlaufs sieht. Dabei haben wir uns gefragt, welche Eingriffe es gibt. Der zweite Film zeigt die Fahrt über den Julierpass, bei dem wir das annähernd cineastische Erlebnisse Fahrt über eine Passstrasse zeigen. Wenn man über Umgestaltung und Design spricht, kommen wir unweigerlich

auf die Tankstellen zu sprechen, die am Strassenrand oder am Dorfeingang standen und heute noch stehen. Viele dieser Tankstellen waren vor dem Durchbruch des Automobils mechanische Werkstätten oder Schmieden, in denen Pferde beschlagen und Wagen und Kutschen hergestellt und repariert wurden. Mit dem Auto wandelte sich auch der Beruf. Die Menschen, die mit Autos im mechanischen Sinn zu tun hatten, mussten sich fast über Nacht neuen Herausforderungen und Techniken zuwenden.

Das klingt, als hätte das Auto in kürzester Zeit alles umgekämpft ...

... und wie. Wir müssen uns vorstellen, dass die Menschen vor der Zeit des Autos kaum andere Möglichkeiten hatten, als zu Fuss an einen anderen Ort zu gelangen. Wenn sie Glück hatten, konnten sie vielleicht auf einem Heuwagen mitfahren, aber ein Transportfahrzeug wie den Engadinbus gab es noch nirgends. Dann kam das Fahrrad, mit dem sich der Radius, den man in einem Tag zu Fuss zurücklegen konnte, um einige Kilometer erhöhte. Mit dem Auto geschah jedoch der eigentliche Quantensprung, den wir uns heute kaum noch vorstellen können. Plötzlich konnte man selbst bestimmen, wohin man fahren wollte. Natürlich war das am Anfang nur den Reichen vorbehalten, doch in der Nachkriegszeit setzte sich der Individualverkehr durch. Viele Menschen konnten sich ein Fahrzeug leisten, mit dem sie in die Ferien fahren

konnten. Diese Individualität ist für uns heute selbstverständlich, zu dieser Zeit war sie jedoch ein wahnsinniger Erfolg.

Ein Erfolg, der uns heute einholt: Die Strassen sind verstopft, kilometerlange Staus sind fast jedes Wochenende zur Normalität geworden ...

... nicht nur das. Wir haben uns auch die Frage gestellt, ob wir dieses Gefährt, das uns heute so viele Probleme bereitet, überhaupt zelebrieren sollen. Einzelne Gemeinden und Dörfer, nicht unbedingt im Engadin, aber in der Umgebung der A 13, stellen sich heute die selbe Frage wie vor 100 Jahren: Wollen sie das Auto mit einer Durchfahrtsbeschränkung oder sogar einem Verbot wieder verbannen? Bei meinen Recherchen ist mir ein paar Mal aufgefallen, dass sich die Leute fragen, ob es der richtige Weg ist, den wir derzeit einschlagen. Wie soll es weitergehen mit dieser Mobilität, speziell auch im Engadin?

Beat Gugger wohnt in Luzern und konzipiert seit 2024 als freier Kurator für Museen und Ausstellungsorte kulturhistorische Ausstellungen im deutschsprachigen Raum.

Hinter dem QR-Code verbergen sich weitere Informationen zur Ausstellung in der La Tuor Samedan.



Zeugen aus längst vergangenen Tagen. Links die Aufforderung, mit dem Auto im Schrittempo zu fahren, rechts die Tankstelle der ehemaligen Palü Garage in Samedan. Fotos: Fausto Chiesa / Auto Pfister

Nr. 70

Engadiner Post

Abonnementspreis:

| | | | | |
|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 1 Monat | 2 Monate | 3 Monate | 6 Monate | 12 Monate |
| Fr. 1.20 | Fr. 2.40 | Fr. 3.20 | Fr. 6.20 | Fr. 12.20 |

Bei der Expedition abgeholt:

Vierteljährlich Fr. 3.—, halbjährlich Fr. 5.—, jährlich Fr. 10.—
Für das Ausland, frankiert:
Vierteljährlich Fr. 6.50, halbjährlich Fr. 12.50, jährlich Fr. 25.—

Die «Engadiner Post» erscheint dreimal in der Woche:
Dienstag, Donnerstag, Samstag

Eine historische Abstimmung.

In der Volksabstimmung über die Initiative für die teilweise Zulassung des Automobils in Graubünden sind bei einer Stimmteilnahme von zirka 75 Prozent 11290 Ja und 10248 Nein abgegeben worden. Es liegt das Resultat sämtlicher Gemeinden vor. Die Vorlage ist somit mit einem Mehr von 1042 Ja angenommen. Gestützt auf Art. 8 des Gesetzes hat der Kleine Rat die Vorlage sofort durch ein Extra-Amtsblatt in Kraft erklärt. Die vorgesehenen Straßen mit den entsprechenden Zufahrten über die Grenze sind also für den Autoverkehr bereits geöffnet. Das Baudepartement hat den Auftrag erhalten, die nötigen provisorischen Anordnungen zur Durchführung zu treffen.

Resultate vom Oberengadin, Unterengadin, Münstertal, Puschlav, Bergell, Albulatal, Davos und Chur.

| Gemeinden | Automobil-Initiative | | Gemeinden | Automobil-Initiative | |
|---|----------------------|------|-------------|----------------------|------|
| | ja | nein | | ja | nein |
| Sils | 42 | 33 | Cierfs | 16 | 21 |
| Silvaplana | 30 | 34 | Fuldera | 8 | 12 |
| St. Moritz | 566 | 169 | Lü, Lüsai | 10 | 5 |
| Celerina | 60 | 38 | Valcava | 19 | 26 |
| Pontresina | 82 | 108 | St. Maria | 46 | 32 |
| Samaden | 134 | 131 | Münster | 19 | 108 |
| Bevers | 26 | 32 | | | |
| Ponte | 21 | 12 | Brusio | 120 | 85 |
| Madulein | 7 | 9 | Poschiavo | 235 | 187 |
| Zuoz | 72 | 52 | | | |
| Scans | 53 | 35 | Bondo | 27 | 10 |
| Zernez | 37 | 73 | Casaccia | 8 | 10 |
| Süs | 34 | 7 | Castasegna | 24 | 13 |
| Lavin | 14 | 19 | Soglio | 33 | 21 |
| Guarda | 26 | 24 | Stampa | 40 | 46 |
| Ardez | 49 | 66 | Vicosoprano | 25 | 26 |
| Tarasp | 36 | 33 | | | |
| Fetan | 53 | 76 | Bergün | 51 | 50 |
| Schuls | 124 | 140 | Filisur | 42 | 22 |
| Sent | 54 | 66 | Ems | 101 | 247 |
| Remüs | 26 | 35 | Wiesen | 26 | 7 |
| Samnaun | 36 | 21 | Davos | 633 | 575 |
| Schleins | 40 | 66 | Chur | 1968 | 931 |
| Total Graubünden: 11,290 Ja, 10,248 Nein. | | | | | |

Es hat den längsten Tag des Jahres 1925 gebraucht, bis das Bündner Volk sich in seiner Mehrheit entschliessen konnte, die Hauptstrassen des Kantons dem Auto zu öffnen. Nachdem noch vor wenigen Wochen die Aussichten für die Initiativvorlage nicht sonderlich hoffnungsvoll waren, hat sich in der letzten Zeit ein entschiedener Stimmungsumschwung zu gunsten der Vorlage vollzogen. Die Hunderttausende, welche dem Kanton bei einem negativen Volksentscheid verloren gegangen wären, die in sicherer Aussicht stehende Öffnung bündnerischer Durchgangsstrassen durch den Bund im nächsten Frühjahr, die Regelung der Frage eines neuen Strassengesetzes, das waren in der Tat Entscheidungsgründe derart zwingender Natur, dass ein anderes Resultat bei aller Anerkennung der Einwände der Gegner nur schwer verständlich gewesen wäre. Die genannten Gründe haben sehr viele bisherige Neinsager veranlasst, den Kampf aufzugeben und der Abstimmung fernzubleiben, andere sind von Gegnern zu Befürworten des Autos geworden. Von grosser Wichtigkeit war auch die sehr geschickte Formulierung des Initiativbegehrens und die massvolle, sachliche Propaganda des Initiativkomitees. Nun ist einer dringenden Forderung des neuzeitlichen Weltverkehrs Genüge getan, der Kraftwagen hält noch im Laufe

Feuilleton.

Verena Veidt.

Erzählung von Edgar Chappuis.

Eine kleine, einfach gekleidete Frau und ein Mädchen in bärischer Tracht drängten sich mühsam durch das Gezoge, welches zur Mittagszeit die Strassen der Stadt erfüllte. Die Augen der Jüngern konnten sich gar nicht satt sehen. War das ein Leben hier! Ganz anders als das eintönige dort oben in den Bergen, wo sich Fuchs und Hase gute Nacht sagen, und wo man statt Autotut und Strassenbahngebimmel nur das blöde Kuhschellengeläut und Ziegengemecker in den Ohren hatte. Seit zwei Tagen befand sich Verena bei der Tante. Aus vollen Zügen genoss sie das Leben. Tagsüber besuchte sie die Museen und kam nicht mehr aus dem Staunen heraus, nachmittags verschlang sie Buch um Buch, und abends ging es ins Theater oder ins Konzert. Das war das Leben der Magd, die sonst den Mist aus dem Stalle zu schaffen hatte, und deren Lebenszweck nur dienen zu sein schien.

Mitten in dieses lachende Glück, bei welchem sich ihre Seele tiefster Sehnsucht erfüllte, kam ein Brief vom Vater, der sie schleunigst zurückrief, da die Mutter ernstlich erkrankt sei und der Pflege bedürfe. Schweren Herzens riss sie sich von allem, das ihr Herz erfreute, los. Und sie ging den Weg der Pflicht, wobei das Bedauern über das, was sie in der Stadt zurücklassen musste, beinahe den Kummer um

St. Moritz, Dienstag, den 23. Juni 1925

XXXII. Jahrgang

Engadiner Post

Amtliches Publikationsorgan
für die Gemeinde St. Moritz

Postcheck- und Giro-Conto X 667

Telephon Nr. 38

Telephon Nr. 38

Generalanzeiger für das Ober- u. Unter-Engadin

Insertionspreis:

Die einspaltige Petitzeile oder deren Raum:
Für den Kanton Graubünden 20 Cts., für die übrige Schweiz
25 Cts., für das Ausland 30 Cts. Reklamen Fr. 1.—.

Inserraten-Annahme für das Engadiner bei der
Expedition in St. Moritz. Für den übrigen Kantonsteil, die
Schweiz und Ausland durch Orell Füssli-Announce
Chur, Poststrasse (Telephon 6.26) und Filialen in: Zürich,
Aarau, Basel, Bern, St. Gallen, Luzern, Lugano, Solothurn,
Lausanne, Neuchâtel, Genf, Sion etc.

dieser Woche seinen Einzug auf den Bündner Strassen. Wir erleben nun die dritte Etappe der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung in Graubünden, den Automobilismus. Er bringt ohne Zweifel schwerwiegende volkswirtschaftliche Vorteile, setzt uns aber andererseits auch vor neue, grosse Aufgaben, vorab in verkehrstechnischer und verkehrspolitischer Hinsicht. Vergessen wir auch nicht, dass gar mancher sein Ja nur mit schwerem Herzen und nicht aus persönlicher Sympathie fürs Auto in die Urne gelegt hat. Nein, wenn wir heute nicht den Schwanengesang in der gesamten bündnerischen Autofrage anstimmen müssen, so ist dies, wie schon erwähnt, dem Zusammentreffen ganz besonders zwingender Umstände zuzuschreiben. Sorgen wir nun dafür, dass die so sehr befürchteten Nachteile des Autoverkehrs auf ein Minimum reduziert werden. Stricke, rücksichtslose Handhabung der Strassenpolizei durch Gemeinden und Kanton, notwendige Verbesserung von Strassenstücken, Bekämpfung der Staubplage etc. sind unerlässliche Forderungen. Es wird sich dann zeigen, dass doch manche Bedenken der Gegner zum mindesten übersetzt waren, und dass man sich in Graubünden wie anderswo auch mit den Nachteilen des neuen Verkehrsmittels sehr wohl abfinden kann. Wir haben dabei noch den Vorteil, dass wir Erfahrungen, die anderswo gemacht wurden, zu Nutze ziehen können.

Das Resultat vom Sonntag wird nun auch geeignet sein, das nach der letzten Automobilabstimmung etwas gespannte Verhältnis zwischen Landwirtschaft und Hotellerie in günstigem Sinne zu beeinflussen. Landwirtschaft und Hotellerie sind die Grundlagen der bündnerischen Volkswirtschaft; sie haben beide schwere Jahre hinter sich und soll es jetzt wieder vorwärts und aufwärts gehen, so heisst die Parole: Solidarität, Zusammenschluss, gegenseitige Unterstützung im Wirtschaftskampf. Wohlan denn, viele Landwirte haben am Sonntag Ja gestimmt, es ist nun am Hoteller, Gegenrecht zu halten, er berücksichtige in seinen Einkäufen wenn immer möglich noch mehr als bisher die einheimische Landwirtschaft. Er hat dabei zugleich die sichere Gewähr, auch reelle, gute Ware zu bekommen. Wenn dies geschieht, so wird die Landwirtschaft auch in Zukunft für alle Fragen der Hotellerie und der Verkehrsindustrie überhaupt mehr Verständnis haben. Einigkeit, Zusammenschluss auf der ganzen Linie tut not. Nur mit vereinten Kräften wird es möglich sein, die gesamte bündnerische Volkswirtschaft nach den schweren Schlägen der vergangenen Jahre einer besseren Zeit entgegen zu führen.

Im Anschluss an die jüngste Abstimmung mag ein Rückblick auf das Schicksal der verschiedenen Automobilvorlagen von Interesse sein. Am 5. März 1911 hat das Bündner Volk das absolute Autoverbot aufgestellt und zwar mit 12,000 Ja gegen 3500 Nein. Nach 9 Jahren, am 20. März 1920, wurde dem Volke ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der sämtliche Arten des Automobils zulassen wollte. Mit 14,644 gegen 6754 Stimmen wurde das Begehr abgelehnt. Nicht besser ging es einer Vorlage vom 13. März 1921, die wenigstens das Nutzauto zulassen wollte. Resultat: 12,843 Nein, 7644 Ja. Am 24. Mai 1921 folgte die langersehnte eidgenössische Abstimmung über die Regelung des Autoverkehrs durch den Bund. Währing in der gesamten Schweiz die Vorlage mit 203,794 Ja gegen 135,703 Nein angenommen wurde, verwarf Graubünden mit 12,030 Nein gegen 4635 Ja. Am 30. April 1922 wurde die Initiativvorlage über das Sanitätsauto sachlich geschickt und zwar mit dem Zufallsmehr von 10,566 Nein gegen 10,247 Ja.

die kranke Mutter überwog. Schon wieder hiess es in das eintönige Elend zurück. War sie wieder einmal darin versunken, gab es wohl kein Heraus mehr, und eines Tages würde sie sich dazu entschliessen müssen, den Hans oder den Peter zu heiraten, wollte sie nicht zeitlebens Bauernmagd bleiben.

* * *

In der Stube der kranken Bäuerin war es erstickend schwül. Die kleinen Fenster blieben fest geschlossen; denn die Kranke fürchtete sich vor jedem frischen Luftzug, der ihr doch so gut getan hätte. Draussen auf der Flur trappete der Mann mit seinen schweren Schuhen herum, und unten in der Küche stritten sich laut die Geschwister, die wieder einmal beisammen waren. Man kümmerte sich wenig um den Zustand der Kranken und wusste nichts davon, dass ihr Ruhe von nötigen war. Man hatte den Herrn Doktor kommen lassen, der ihr einen Trank verschrieben, den sie alle zwei Stunden einnahm. Sie lag zu Bett und brauchte nicht zu arbeiten. Ueberdies war die Vreni bei ihr, mehr konnte man gewiss nicht für sie tun. Wollte der Herrgott, dass sie gesund werde, konnte sie eben wieder aufstehen, wenn nicht, musste man sich in seinem Willen fügen. Neben dem Bette sass die Verena. Sie blickte auf das blasses, leidende Antlitz ihrer Mutter, die ihr nie so fremd erschien waren, wie jetzt. Wohl bedauerte sie die Arme, ihrer Krankheit wegen. Doch ein tieferes Gefühl für sie fand keinen Raum in ihrer Seele.

Drinnen schien die Sonne und sangen die Vögel. Hier in der Stube stöhnte die Kranke und atmete schwer, und ihre

Endlich, am 24. Juni 1923, nachdem der Bundesrat auf Grund seiner ausserordentlichen Vollmachten bereits vom 19. August bis 19. September 1922 die Strecke Castasegna-St. Moritz probeweise geöffnet hatte, fand eine Vorlage vor dem Volke Gnade. Mit 11,420 Ja gegen 9056 Nein wurde das bekannte Provisorium für einzelne Strassenstrecken mit Gültigkeit bis Ende 1924 geschaffen. Mittlerweile hatten die Behörden eine neue Vorlage zur definitiven Lösung der Autofrage vorbereitet, die am 18. Januar 1925 zur Abstimmung gelangte und mit 12,550 gegen 11,050 Stimmen verworfen wurde. Somit war man wieder beim absoluten Autoverbot von 1911 angelangt. Da ein solcher Zustand aber in Anbetracht der gewaltigen Steigerung des Autoverkehrs in aller Welt einfach unhalbar war, wurde ein Initiativ-Vorschlag lanciert, der nun letzten Sonntag am 21. Juni 1925 nach 8 Abstimmungen in der Autofrage endlich die gewünschte Lösung brachte. Dieser kurze Abriss der Geschichte der Autoabstimmungen in Graubünden zeigt mit aller Deutlichkeit, wie gross die Abneigung gegen das Auto in unserem Land war und zum Teil noch ist. Nur dem Zusammenspiel ganz besonderer Umstände ist es zu verdanken, dass die letzte Vorlage durchgebracht werden konnte. Möge deshalb durch die zuständigen Behörden und die Automobilisten alles geschehen, um das neue Verkehrsmittel, das berufen ist, eine gewaltige Rolle auch in unserem Wirtschaftsleben zu spielen, populär zu machen.

Ober-Engadin.

Automobil-Initiative.

Mit dem für die bündnerische Demokratie ehrenvollen Abstimmungstage tritt das kantonale Initiativkomitee vom Schauspiel seiner Tätigkeit ab. Es war, nach Einholung der erforderlichen Unterschriften und nach erfolgter Zustimmung der kantonalen Behörden, unser unentwegtes Bestreben, durch sachliche Aufklärung, ohne nach aussen hin durch eine allzu lärmende Propagandatätigkeit aufzufallen, dem stimmberechtigten Bündner Volke die Vorteile der von uns vorgeschlagenen Lösung der Automobilfrage für unsern Kanton vor Augen zu führen. Das Volk hat in seiner Mehrheit zugestimmt und gerne geben wir der Erwartung Ausdruck, dass die an das neue Automobilgesetz geknüpften Hoffnungen allseits in Erfüllung gehen möchten. Anderseits richten wir an die im Automobil reisenden Besucher unseres Landes, sowie an unsere einheimischen Autobesitzer die höfliche, aber dringende Bitte, sich den Vorschriften unseres Gesetzes anzupassen und durch vernünftiges, rücksichtsvolles Fahren auch diejenigen Kreise unserer Bevölkerung zu Freunden des modernsten Verkehrsmittels zu machen, die diesem heute noch den Zutritt nach Graubünden verweigern zu müssen glaubten.

An alle Freunde unserer Bestrebungen, die uns bei Sammlung der Unterschriften für die Initiative und nachher, auf die Abstimmung hin, mit Rat und Tat zur Seite gestanden sind, sowie an die gesamte bündnerische Presse, richten wir andurch den Ausdruck unseres lebhaften und herzlichen Dankes.

Das Komitee für die Automobil-Initiative 1925.

„Graubünden“.

Die erste Nummer von „Graubünden“, dem offiziellen Fremdenblatt für sämtliche Kurorte ist erschienen. Sie enthält wiederum prächtige Illustrationen, die geeignet sind, für unsern Fremdenverkehr zugängig und vornehme Propaganda zu machen. Ein reichhaltiger Text bringt Interessengemägerten Hände fuhren wie suchend über die rauhe Bettdecke. Und weit, weit fort, dort drüber, jenseits der Berge, die sich im blauen Dunst des Horizontes verloren, lag die grosse Stadt mit ihrem bezaubernden Leben, in welches auch Verena einige Tage hatte sehen dürfen. Die Mutter, die bisher leicht geschlummert hatte, fuhr wie erschrocken auf:

„Vreni! . . . bist Du . . . allein im Zimmer . . . ?“
„Ja Mutter, was willst Du? Soll ich den Vater holen?“
„Nein . . . nein . . . mein Kind . . . lass es . . . ich . . . ich . . . möchte nur . . .“

Und die kranke Frau schwieg wieder, weil sie zu erschöpft war, um weiter zu sprechen.

Draussen verschwand die Sonne hinter den Bergen. Dämmerung erfüllte die niedere Stube. Die alte Standuhr tickte gleichförmig, und gefühllos. Nun hub sie zu acht schweren, dumpfen Schlägen an.

„Kind! . . . — Es ist so finster. Ich bin so müde. Hörst Du mich?“

Verena beugte sich über das Bett, von dem die Worte nur leise klangen. Die Hand der Kranken wies nach der Truhe neben dem Kachelofen, einem alten Erbstück, in dem die Familie ihre wenigen Habseligkeiten aufbewahrte.

„Dort, hinter dem zweiten Ofenritt in der Wandritze findest Du ein Schlüsselchen.“

Vreni tat, wie ihr befohlen, fand den Schlüssel und gab ihn der Mutter. Diese versuchte sich etwas aufzurichten.

Vom florierenden Passdorf zum Transitdorf

Das Automobil hatte grosse Auswirkungen auf die Passdörfer in Graubünden. Auch Susch, La Punt und Silvaplana haben sich von wichtigen Rast- und Umschlagplätzen zu Durchfahrtsorten und Touristendörfern entwickelt.

FADRINA HOFMANN

Silvaplana hat bereits eine Umfahrung, La Punt bekommt bald eine und Susch hofft, bald als eine der nächsten Ortschaften vom Verkehr im Dorfkern entlastet zu werden. Passdörfer leiden vor allem in den Sommermonaten unter dem hohen Verkehrsaufkommen. Die Autos, Motorräder und Lastwagen halten nicht im Ort, sondern fahren in der Regel durch und hinterlassen Lärm und Abgase.

Einst lebte die Bevölkerung der Passdörfer überwiegend vom Passverkehr. Passdörfer waren Umschlagplätze und Pferdewechselstationen für Säumer und Postkutschen. Die Säumerzeit förderte auch das Handwerk, insbesondere Schmiede, Sattler und Wagner, aber auch Kutscher, Fuhrleute und Wegmacher. Mit der Aufhebung des Automobilverbots vor 100 Jahren veränderten sich die Passdörfer und ihre Dorfgemeinschaften.

Am Nabel des Flüelapasses

«Der Flüelapass hat immer schon eine wichtige Rolle für die Entwicklung des Dorfes gespielt», heisst es in der Ortsbroschüre von Susch, welche 2021 von der Tourismusorganisation herausgegeben wurde. Als Rast- und Umschlagplatz bot Susch im 18. und 19. Jahrhundert ein abwechslungsreiches Dorfleben, es gab mehrere Hotels und Gaststätten, die Einheimischen kamen zu Wohlstand.

Einen ersten Einschnitt für die Dorfbevölkerung gab es ab 1913, als die Eisenbahnlinie Bever-Scuol eröffnet wurde. Die Menschen nutzten fortan die Bahn und nicht mehr ausschliesslich Kutschen über die Passstrasse. 1925 wurde das Automobil in Graubünden zugelassen. Der motorisierte Individualverkehr nahm Jahr für Jahr stärker zu, die Zeit der Pferdetransporte war bald vorbei. Aus Ställen und Schmieden wurden Garagen und Tankstellen. Der Tourismus kam auf, wobei zwar das Engadin stark profitierte, allerdings nicht unbedingt Susch. Das letzte verbliebene Gasthaus ist das Garni Flüela.

Eine weitere Veränderung erfolgte mit der Eröffnung des Vereintunnels und der daraufhin eingeführten Wintersperre des Flüelapasses: Einige Ho-



Das rege Treiben im Passdorf Susch, auf einer historischen Postkarte festgehalten.

Foto: z.Vfg

tels mussten schliessen, und die Bevölkerung von Susch musste neue Wege beschreiten. Heute ist Susch bekannt für die Burnout-Klinik und für das Museum Susch.

Nur noch vierzehn Stunden ab Chur

Die Geschichte von La Punt Chamuesch ist eng mit seiner Lage am Fuss des Albulapasses verbunden. Das Dorf war ebenfalls lange Zeit ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und Handelsplatz. Deshalb liessen sich bedeutende Patrizierfamilien im Ort nieder und bauten hier herrschaftliche Häuser. Mehrere Gasthäuser boten Unterkunft für Reisende, Säumer und ihre Tiere. Heute weist nur noch das Hotel «Krone - Säumerei am Inn» auf die jahrhundertealte Säumergeschichte hin.

Im Jahr 1548 wurde der erste Postdienst in La Punt eingerichtet, der auch Personen in von sechs oder acht Pferden gezogenen Kutschen über den Pass transportierte. Personen, Post und Güter wurden in den Sommermonaten über den Albulapass gebracht. 1866 wurde die vier Meter breite Strasse zwischen Bergün und La Punt im Oberengadin fertiggestellt. Die Reise von Chur nach St. Moritz dauerte «nur» noch vierzehn Stunden. Dies war für den Tourismus von grossem Nutzen.

Die Umfahrung ist nah

«Erst als die Rhätische Bahn 1913 auch La Punt erreichte, flachte die Bedeutung des Albulapasses und der Gemeinde als Verkehrsknotenpunkt allmählich ab», heisst es in der Dorfchronik, welche vor einigen Jahren Sekundarschüler der Plaiv geschrieben hatten. Das erste Automobil in La Punt ist auf das Jahr 1927 datiert. Heute ist der Albulapass keine Hauptverkehrsader mehr, sondern in erster Linie eine Touristenroute und ein Pass für den lokalen Verkehr.

2023 hat die Bündner Regierung den Bau der Umfahrung La Punt mit einem Tunnel von rund 600 Metern Länge genehmigt. «Mit dem Bau der Umfahrung wird die Engstelle in der Dorfmitte vom Durchgangsverkehr befreit», schrieb der Kanton Graubünden damals in einer Mitteilung. Das erhöhte die Sicherheit und verbesserte die Lebens- und Wohnqualität von La Punt Chamuesch wesentlich. Der Spatenstich ist für den 1. September vorgesehen, der Bau dauert acht Jahre. Danach wird La Punt Chamuesch in eine neue Ära ohne Passverkehr starten.

Bis zu 200 Pferde im Dorf

Die Entwicklung vom Passdorf zum Touristendorf hat Silvaplana bereits vollzogen. Im Juni 2018 wurde die Um-

fahrung feierlich eröffnet und damit verschwand der Passverkehr aus dem Dorf. Silvaplana war im 18. und 19. Jahrhundert eine Drehscheibe für den Handel und den Transport von Waren über den Julierpass. Säumer, deren Tiere und später auch Postkutschen machten hier Station. «Silvaplana hatte zeitweise bis zu 200 Pferde im Dorf», erzählt Arturo Reich. Der frühere Gemeindepräsident von Silvaplana hat das Buch «Silvaplana - Chronik einer Gemeinde in Graubünden» geschrieben.

«Silvaplana als Dorf ist wegen des Julierpasses entstanden», sagt Arturo Reich. Die Verantwortlichen der Gemeinde entschieden sogar, wer, was und wie etwas bis nach Bivio transportiert werden durfte. Nebst dem Transportwesen gab es in Silvaplana noch viele Bauernbetriebe. «Aus dieser blühenden Zeit ist nichts geblieben, das Auto hat alles verändert», sagt der Chronist. Kutscher, Schmiede und Wirtes mussten den Beruf wechseln. Wer ein Haus hatte, bot neu Fremdenzimmer an oder es wurden Ferienwohnungen erstellt. Und jedes neue Haus musste per kommunalem Gesetz eine Garage haben.

Keine Konkurrenz durch die Bahn

Anders als in Susch und La Punt gab es in Silvaplana nie Konkurrenz von-

seiten der Rhätischen Bahn, da die Bahnstrecke bis heute nur bis St. Moritz geht. Dafür war der Julierpass einer der ersten Alpenpässe in der Schweiz, die asphaltiert wurden. Seit 1935 zahlte der Bund zusätzliche Subventionen für Alpenstrassen. Davon profitierte die Obere Strasse mit Julier und Maloja, die zwischen 1935 und 1940 zur ersten ganzjährig befahrbaren Schweizer Alpenstrecke ausgebaut wurde. Daraufhin stieg die Zahl der Fahrzeuge rasch. Der grosse touristische Aufschwung begann vor allem nach dem Bau der Corvatsch-Bergbahn 1963.

Der Tourismus ist mittlerweile die wichtigste Einnahmequelle in Silvaplana. Im Winter als Schneesportdestination, im Sommer als Segel- und Kitesurf-Hotspot. Die Plaza dal Güglia, das Dorfzentrum, ist inzwischen eine verkehrsreiche Begegnungszone. Es ist kaum noch vorstellbar, dass noch vor gar nicht so langer Zeit täglich unzählige Autos und Lastwagen durch den Ortskern fuhren. «Früher konnte man als Fussgänger nicht mal die Strasse überqueren, weil so viele Autos durchfuhren», sagt Arturo Reich und ergänzt schmunzelnd: «Den Verkehr vermissen wir in Silvaplana überhaupt nicht.»



Volvo-Reklame am Silvplanersee 1961 (links). Rechts: ein Auto auf dem Julierpass im Jahr 1929.



31451 Julier-Paßhöhe Post-Auto bei den römischen Säulen

Foto: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Com_C10-191-003-002/Ans_05092-008

FRISCHE KOCH-IDEE VON IHREM VOLG



Das heutige Rezept:
Melonen-Rajita mit orientalischen Hacktätschli

Für 4 Personen

Zutaten

½ Salatgurke, an der Röstirolle gerieben
½ TL Salz
500 g cremiges Jogurt nature
Ca. 200 g Charentais-Melone, geröstet, in kleinen Würfeln
1 Tomate, entkernt, in kleinen Würfeln
1 kleine Zwiebel, gehackt
½ Peperoncino, entkernt, gehackt
1 EL Peterli, gehackt
1 Msp. Pfeffer
700 g Rindshackfleisch
1 Bund Minze, gehackt
100 g Hirtenkäse oder Feta, zerbröckelt
1 TL Salz
1 EL Paprika
Pfeffer
2 EL Sonnenblumenöl

Zubereitung

1. Gurke mit Salz mischen, 10 Minuten ziehen lassen. Entstandene Flüssigkeit abgießen, Gurke mit den restlichen Zutaten mischen.
2. Hackfleisch, Minze und Käse in einer Schüssel zusammen mit Salz, Paprika und Pfeffer gut vermischen. Aus der Masse 8 Hacktätschli formen.
3. Hacktätschli im heißen Öl beidseitig je 3-5 Minuten anbraten, mit Rajita servieren.
ÖSIS TIPPS: Mit Ofenkartoffeln oder im Pitabrot servieren. Passt auch gut als Dip sowie zu gebratenem oder grilliertem Fleisch und Gemüse.

Weitere Rezepte finden Sie auf www.volg.ch/rezepte/

Zubereitungszeit: ca. 30 Minuten

**frisch und
fründlich** **Volg**
www.volg.ch

ENGADINER Lesespass

ALLEGRA!

Begegnungen in der /
inscuners illa Biosfera Val Müstair

Autorinnen: Susann Bosshard-Kälin & Anna Rodigari

CHF 28.00
ISBN 978-3-9525688-1-1



g gammetermedia

Ab **mitte August**
oder nach Vereinbarung suchen wir
für eine Fachkraft eine
1½ bis 2½-Zimmer-Wohnung
in Südbünden.

Wir freuen uns über Angebote.
p.kaeslin@gammetermedia.ch
Telefon: 081 837 91 22

g gammetermedia

Zur Unterstützung unseres Teams suchen wir ab Juli 2025 eine **gute Haushälterin mit Führerausweis** für eine Villa in St. Moritz (Teilzeit möglich, gerne auch Grenzgängerin). Sie sind eine Deutschsprechende Dame, die mit Arbeiten wie Waschen, Kochen, Einkaufen und der Reinigung betraut ist? Dann senden Sie Ihre aussagekräftige Bewerbung an:
Eraldo Crameri, Postfach 8,
7500 St. Moritz,
E-Mail: eraldo.crameri@spin.ch

P
alpinelodging.ch

Zur Ergänzung unseres familiären Teams, suchen wir per 1. September 2025 oder nach Vereinbarung

Mitarbeiter/in Hauswirtschaft 80%
in Ganztagsanstellung.

Wir bewirtschaften 3 Häuser mit 19 stilvollen und modernen Ferienwohnungen in Pontresina und wir brauchen Dich als unsere gute Fee. Du gibst den Wohnungen den letzten Schliff und bereitest alles sorgfältig vor, bevor die Gäste eintreffen. Du hältst die Treppenhäuser, die Wellness- & Fitnessbereiche sauber und dank Dir sind die Häuser immer tadellos gepflegt. Du denkst mit, bist aufmerksam und die Liebe zum Detail bereitet dir Freude.

Bei uns hast Du regelmässige Ruhetage und arbeitest tagsüber. Du hast moderne und faire Arbeitsbedingungen in einem innovativen Unternehmen.

Weitere Infos unter www.alpinelodging.ch oder T 081 842 01 12. Bewerbungen an info@alpinelodging.ch

SPITEX
Überall für alle
Daperduot per tuots
Oberengadin
Engiadina'ota



Geschäftsauflage

Slupinski furs
Liquidation, letzte Tage!
bis zu 70% Rabatt



Slupinski Furs

Slupinski Furs, Via Maistra 10, 7500 St. Moritz

Telefon: +41 81 832 13 09

Wir geben unsere Geschäftstätigkeit per Ende Juni 25 in St. Moritz auf. Profitieren Sie von unserem Ausverkauf und den tollen Rabatten auf die gesamte Kollektion

Via Maistra 10, 7500 St. Moritz
Tel. 081 832 13 09

Due aziende vitivinicole con portafoglio vino svizzero, italiano ed internazionale

Cercano Venditore – Sommelier anche part time promoter, ambasciatore, venditore grande assortimento di vini possibilmente già ben introdotto nella ristorazione grigionese, in particolare regione Engadina. Le aziende hanno già una rete di distribuzione capillare in Engadina per forniture rapide.

Si richiede professionalità, conoscenza del territorio e della clientela, attitudine alle relazioni, lingue nazionali

Inizio data da convenire
Condizioni da discutere in base al tempo di lavoro e ai risultati
Interessati scrivere a promoter.engadina@gmail.com

BEVER
GEMEINDE
VSCHINAUNCHA

Die Gemeinde Bever vermietet ab dem 1. Oktober 2025 oder nach Vereinbarung, im Gemeindehaus Bever, Fuschigna 6,

eine 4½-Zimmer-Wohnung mit 106 m², und ein Studio mit 30 m² Wohnfläche

Die neuen Wohnungen befinden sich im 1. Stock, verfügen über einen modernen und zeitgemässen Ausbau, zudem wird ein Kellerabteil und eine Garagenbox sowie die Mitbenutzung der gemeinsamen Waschküche im Keller der Liegenschaft angeboten.

Die Mietpreise inklusive Nebenkosten pauschal und Garagenbox belaufen sich auf Fr. 2'300 für die 4 ½ Zimmerwohnung und für das Studio auf Fr. 1'050.

Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an die Gemeindeverwaltung Bever Tel. 081 851 00 10. Gerne erwarten wir Ihre schriftliche Anmeldung bis zum 30. Juni 2025 an folgende Adresse: Gemeindeverwaltung Bever, Fuschigna 4, Postfach 18, 7502 Bever oder per E-Mail an: gemeinde@gemeinde-bever.ch.

Kulturförderung Graubünden Amt für Kultur
Promozion da la cultura dal Grischun. Uffizi da cultura
Promozione della cultura dei Grigioni. Ufficio della cultura

Wettbewerb für professionelles Kulturschaffen 2025 (kleine Projekte)

Der Kanton Graubünden schreibt einen Wettbewerb für Beiträge an professionelle Kulturschaffende aus, welche seit mindestens zwei Jahren Wohnsitz im Kanton Graubünden haben oder eine enge Verbundenheit mit dem Kanton Graubünden oder der Bündner Kultur aufweisen. Projektgesuche können für folgende Sparten eingereicht werden:

Angewandte Kunst – Bildende Kunst – Geschichte & Gedächtnis – Literatur – Musik – Tanz – Theater

Für Ausbildungen werden im Rahmen dieses Wettbewerbs keine Stipendien geleistet, wenn sie gemäss Gesetz über Ausbildungsbeiträge (Stipendiengesetz) beitragsberechtigt sind.

Die Bewerbungsfrist läuft bis **Freitag, 15. August 2025** (Datum des Poststempels).

Die Bewerbungsunterlagen sowie Auskünfte erhalten Sie unter folgender Adresse:

Kulturförderung Graubünden
Gürtelstrasse 89, 7001 Chur
+41 (0)81 257 48 00, info@afk.gr.ch
www.kfg.gr.ch

Architektur und Immobilien

Ihre Werbung auf unserer Themenseite

In der «Engadiner Post/Posta Ladina» vom 3. Juli erscheinen die Themenseiten «Architektur und Immobilien». Nutzen Sie diese redaktionellen Seiten, um Ihre Werbung gezielt zu platzieren und ein interessiertes Publikum zu erreichen.

Gerne beraten wir Sie zu Formaten und Möglichkeiten.

Erscheinung
Donnerstag, 3. Juli 2025, Grossauflage

Inserateschluss
Mittwoch, 25. Juni 2025

Wir freuen uns auf Ihre Buchung.

Gammeter Media AG
Telefon 081 837 90 00
werbemarkt@gammetermedia.ch



Engadiner Post
POSTA LADINA



Girella – wir dienen dem Nächsten

Begleitetes Wohnen und Wohnbegleitung für Menschen in schwierigen Lebenssituationen
IV-Integrationsarbeitsplätze und Unterstützung beim Wiedereinstieg in den ersten Arbeitsmarkt

Wohnheim Girella, Bever • Telefon 081 850 02 02
Girella Brocki, Celerina • Telefon 081 833 98 73
www.girella.ch • info@girella.ch

FESTIVAL DA JAZZ

St. Moritz

Festival da Jazz

Einsendeschluss: 25. Juni 2025

So gehts: QR-Code scannen
oder via Link engadinerpost.ch/wettbewerb

Dein Gewinn
2 x 2 Tickets für
«Jesus Molina»



Leserwettbewerb
Engadiner Post



Freie Fahrt ab 1925 – und was dann?

Die Zeit des Widerstandes gegen das Automobil in Graubünden ist gut erforscht. Nicht so die Zeit danach bis heute. Ein fünfköpfiges Forscherteam unter der Leitung von Simon Bundi hat die Geschichte des Automobils in Graubünden der letzten 100 Jahre nun nachgezeichnet.

JON DUSCHLETTA

Wie hat sich das Auto in Graubünden seit seiner Zulassung 1925 verbreitet und warum? Wie hat es Arbeit und Freizeitverhalten der Bevölkerung geprägt, und wie entwickelte sich die Verkehrspolitik rund um dieses «Schlüsselprodukt der Konsumgesellschaft»?

Mit diesen und anderen Fragen rund um das Automobil, die Mobilität und den damit verbundenen gesellschaftlichen Wandel der letzten 100 Jahre in Graubünden hat sich ein fünfköpfiges Forscherteam beschäftigt, und zwar Projektleiter und Historiker Simon Bundi sowie die Kollegen Christoph Maria Merki, Kurt Möser, die Kollegin Isabelle Fehlmann sowie die Ethnologin Flurina Graf. Die Ergebnisse aus ihrer gut zweijährigen Forschungsarbeit haben sie über das Institut für Kulturforschung Graubünden (ikg), einer in Chur ansässigen, unabhängigen Forschungsinstitution erarbeitet und pünktlich zum Jubiläum der Automobilzulassung in Graubünden in Buchform präsentiert. Das 240 Seiten starke Buch «100 Jahre Motorisierung in Graubünden» zeichnet auf der Basis des Automobils die Mobilitätsgeschichte des Kantons Graubünden ab 1925 und bis heute nach.

Zögerlicher Start

Nach einem langen und erbitterten Widerstand gegen das Automobil auf den Bündner Strassen – Graubünden ging da-



Angespannte Verkehrssituationen: Links St. Moritz-Dorf im Winter 1963 an der Kreuzung Via Maistra und Via Traunter Pazzas oder Vicosoprano um 1960, vor dem Bau der Umfahrung, die 1965 gleichzeitig mit jener von Pontresina eröffnet wurde.

Fotos: ETH-Bildarchiv/Comet Photo/Società Storica Bregaglia



mit als europäischer Sonderfall in die Geschichte ein – wurde das Autoverbot 1925 dann doch aufgehoben. Dennoch fand das Automobil in Graubünden nur zögerlich Anklang. 1927, zwei Jahre nach der Zulassung, besaßen gemäss dem einleitenden Kapitel von Simon Bundi «Wovon soll eigentlich die Rede sein?» noch keine 330 Personen ein Auto in Graubünden. Ganz anders heute, wo laut Statistik auf jeden Bündner Haushalt mehr als ein Personenwagen fällt, was wiederum bedeutet, dass der «Spätzünder Graubünden» pro Kopf stärker motorisiert ist als der Schweizer Durchschnitt.

Was andere Kantone und Länder in Bezug auf Automobile und Mobilität über einen bedeutend längeren Zeitraum erlebt haben, passierte in Graubünden also nur gerade in den letzten 100 Jahren. Graubünden, so steht es in der Beschreibung des Buches, erlebte in diesen 100 Jahren «alle Vorteile, Reize und Herausforderungen dieser Erfindung, die Alltag und Tourismus grundlegend veränderte.»

Folgenreiche Erfindung

Immer bessere Strassen ermöglichen neue Landschaftserlebnisse, welche infolge der späteren Form der Massenmotorisierung aber wiederum nach einer immer besser ausgebauten Infrastruktur, nach mehrspurigen Autobahnen und teuren Umfahrungen rief. Die Forschergruppe präsentierte in

ihren Beiträgen die Geschichte des motorisierten Verkehrs in Graubünden in seiner ganzer Spannbreite. Ihre Beiträge werden ergänzt durch Porträts von Menschen unterschiedlicher Altersgruppen und ihrer ganz persönlichen Mobilitätsgeschichten. Geschichten, welche den Forschern und Forscherinnen die Gelegenheit gab, die individuellen Aussagen dieser Zeitzeugen mit den Forschungsergebnissen zu vergleichen.

Der in Chur und Zignau aufgewachsene Projektleiter Simon Bundi ist promovierter Historiker und leitet seit 2016 als Kurator das Museum der Emil Frey Classics in Safenwil. Er studierte Allgemeine Geschichte, Filmwissen-

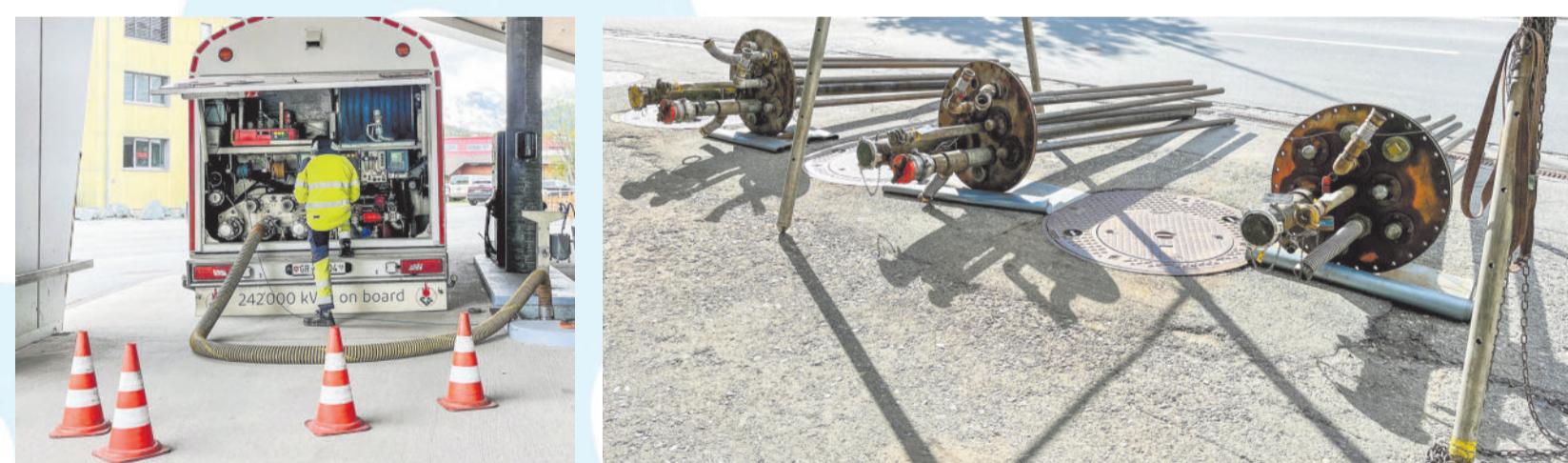
schaft und Rätoromanistik an der Universität Zürich, untersuchte in seiner Lizentiatsarbeit den Heimatschutz in Graubünden und doktorierte mit einer vom ikg mitfinanzierten Studie über die Bündner Bürgergemeinden.

Das Buch «Das Jahrhundert des Automobils» will neben allen wissenschaftlichen Facetten aber auch die «Lust am Automobil» zelebrieren, «jene Triebfeder der Motorisierung, von der man eher selten hört oder liest.»

«Das Jahrhundert des Automobils – Graubünden 1925 bis 2025» von Simon Bundi, Isabelle Fehlmann, Flurina Graf, Christoph Maria Merki und Kurt Möser. Erschienen 2025 beim Institut für Kulturforschung Graubünden (ikg) im AS Verlag. 240 Seiten. ISBN: 978-3-03913-070-2. Weitere Informationen unter: www.kulturforschung.ch

WUSSTEN SIE ... ???

... wie eine Tankstelle funktioniert?



Der Tanklastwagen bringt's, der Automobilist holt's. Was einfach tönt, ist bedeutend komplizierter, wie kürzlich ein Blick ins Inneneleben einer Tankanlage in Zernez (rechts) bewies.

Fotos: Jon Duschletta

Der Gang zur Tankstelle gehört für Automobilistinnen und Motorradfahrer so selbstverständlich zur Mobilität, wie der regelmässige Besuch beim Frisör. Der Unterschied: Beim Tanken spielt sich vieles im Verborgenen ab.

JON DUSCHLETTA

Beginnen wir vorne: Die Schweiz importiert den fossilen Energieträger Erdöl in Form von unbehandeltem Rohöl und nach dem Erdöl-Embargo gegen Russland hauptsächlich aus Ländern wie Nigeria, Libyen, den USA oder aus EU-Staaten. Laut der globalen Datenbank Statista Research Departement wurden 2023 alleine aus Nigeria rund 0,87 Millionen Tonnen Rohöl in die Schweiz importiert und im selben Jahr betrug der Gesamtwert des in die Schweiz importierten Rohöls rund 1,57 Milliarden Franken.

Neben Rohöl importiert die Schweiz auch fertig produzierte Treibstoffe. Das Rohöl selbst wird in der einzigen Schweizer Raffinerie in Cressier bei Neuenburg zu Treibstoff verarbeitet und über verschiedene Erdölkonzerns an die Schweizer Tankstellen geliefert.

Vorbei sind allerdings die Zeiten, in welchen Tankstellenbesitzer den Füllstand der unterirdischen Benzin- und Dieseltanks selber ablesen und bei Bedarf Nachschub bestellen mussten. Heute sind solche Vorgänge laut dem Zernezner Tankstellenbetreiber Dumeng Schorta an den meisten Tankstellen automatisiert. Je nach Vertrag liefert der Vertragspartner dann Nachschub, wenn die automatisierten Füllstände einen solchen Bedarf erkennen und melden. Ebenfalls periodisch erhält der Tankstellenbetreiber seine Gewinnmarge ausbezahlt.

Was dann vom Endverbraucher vor Ort getankt wird, Diesel oder verschiedene Benzinsorten, lagert in grossen unterirdischen und nach Produkten getrennten Tanks. Über ein ausgeklügeltes Pump- und Leitungssystem – kürzlich lag eine solche Apparatur einer Tankstelleninfrastruktur in Zernez ausgebaut vor der erwähnten Tankstelle auf dem Boden und gab den Anlass für das vorliegende Frage-Antwort-Spiel – wird Treibstoff aus den Tanks zu den Zapfsäulen befördert, von wo aus es über die altbekannten Schläuche in die Tanks von

Autos, Lastwagen oder Motorräder gelangt. Bis dass das Zapfventil, welches den Durchfluss misst, bei vollständiger Tankfüllung den Tankvorgang automatisch abbricht oder der von der Kundin bezahlte Betrag erreicht ist. Die wohl kostspieligste Investition bei Tankstellen sind die unterirdischen Treibstofftanks. Diese gehören in der Regel dem Tankstellenbetreiber, während die Anlagenteile der Treibstoff-Lieferfirma gehören. Die Tanks werden laut Schorta periodisch kontrolliert und überprüft und müssen, so wie in seinem Fall, bei Bedarf saniert werden. Heisst, den 1995 eingebauten, 50000 Liter fassenden Tank leeren, Pumpensysteme demontieren, Tank reinigen, Innenbeschichtung sandstrahlen und neu beschichten, trocknen lassen und dann alles wieder einbauen. Dies überhaupt noch in Auftrag zu geben, war für den längst schon pensionierten Garagisten keine einfache Entscheidung: Tankanlage sanieren lassen und Tankstelle weiterbetreiben oder den Betrieb endgültig einstellen. Gewonnen hat diesen inneren Kampf der Bauch.

Üna nouva iniziativa per Lavin

Üna pitschna gruppera da persunas ingaschadas voul tour per mans il destin da Lavin – ed invida quista sonda la populaziun ad üna sairada da dialog per discutar nouvas ideas pel svilup dal cumün.
L'ingaschamaint ha da chefar eir cul futur intschert da l'Hotel Linard.

«Co inavant Lavin?» dumondan placcats chi pendan in divers lös in cumün e chi invidan ad üna sairada publica per discutar quella dumonda quista sonda. Üna resposta concreta nun han ils organisators da la sairada Tobias Schwarz, Jason Studerus, Nils Wohlwend e Jasmin Hauser instant neir amo – ma els han la motivaziun ed intenziun da s'ingaschar per la cumünanza e pel futur dal cumün.

«Nus lain gnir a savair che giavüschs e che aspettativas cha la populaziun da Lavin ha resguardond il svilup da l'agen cumün», disch Tobias Schwarz. E Jason Studerus agiundscha: «Nus lain iniziari ün dialog in quella dumonda.» Tuots duos sun commembors da la suprastanza da la societät «Abitar Lavin» chi s'ingascha daspö traiss per daplü spazi da viver a Lavin – ed els vöglan uossa schlärgiar l'ingaschamaint da quella società. «Nus ans lain dedichar in möd plü vast a la dumonda dal svilup in cumün. Na be focussar sül spazi da viver,

ma eir sulla cultura, l'economia e la dumonda da partecipaziun in cumün», disch Jason Studerus.

La fin da l'Hotel Linard sco inizial
L'impuls per quist nouv ingaschamaint e per l'invit a quista sairada es stata l'annunzcha cha l'albier Linard, l'unic hotel in cumün, tschercha üna successiun. Hans Schmid, il gestiunari dal Linard dals ultims 20 ons, ha annunzchà da's retrar sün la fin da l'on e da vulair surdar la gestiun ed ils edifizis da l'hotel in nouv mans. Sper l'edifizi dal Linard, immez cumün, sun eir vinals la Chasa Bastiann güst daspera e l'edifizi da l'antieri Hotel Crusch Alba i'l quartier Sur Punt.

«Quist *momentum* intuorn l'hotel d'eira decisiv per nos ingaschamaint», disch Jason Studerus. «Nus vain l'imprechiun cha l'annunzcha da serrar l'hotel ha chaschunà bleras discussiuns in cumün – i nu's sa propi co chi va inavant là.» Adüna darcheu hajan els dudi chi füss puchà, scha l'hotel gniss simplainga vendü a quel o quella chi paja il daplü. Ma els sajan eir gnüts confruntats culla dumonda, sch'els nu vessan ün'idea e vöglia da far là alch. «Insè nun es noss'idea focussada be sün l'hotel. Ma là vain uossa liber spazi e la dumonda es: Che as voula far landroua, che giavüschla la populaziun da Lavin?», disch Tobias Schwarz.

Ingün oget da speculaziun

Fin uossa nun han ils iniziants da la sairada da dialog da quista sonda amo gnüngün barat cul mainagestiu partent da l'hotel. Sün dumonda conferma Hans



Jason Studerus e Tobias Schwarz (da sínistra) organiseschan cun lur co-iniziants üna sairada da dialog a Lavin. fotografia: Michael Steiner

Schmid, cha per las portadras e'l portadris da l'albier nu saja ingüna opziun da surlaschar quel a la speculaziun e da vender a quel o quella chi paja simplaing il daplü. «Ma schi's discorrua da salvar l'hotel, es quai tenor nus ün'idea massa defensiva. Nus lain surdar a successurs chi sun pronts da cintinuar da möd economic. Nus tscherchain imressari chi san reuscir cun nossa cha-sa eir i'l futur.»

Quant chapital cha quels impressarii stessan lura però avair per surtour l'albier, quai resta instant intschert. «Quista stà scrivaran nus oura l'hotel. Ma nus nu nomnain ingün predsch. Nus lain guardar che cha pussibels successurs vöglan far e pudessan offrir», disch Hans Schmid. El manzuna chi detta fingeia interessants cun intenziuns seriusas – tanter oter eir our dal cumün, ma chi saja instant amo massa bod per tradir daplü.

Impissamaints davart cooperativa

Ideas concretas per la successiun i'l edifizi da l'Hotel Linard nu nomnai instant neir na ils iniziants da la sairada da dialog. Ün impissamaint ch'els formuleschan i'l discours es da fundar üna cooperativa chi tschercha sustegn finanziar, cumpri i'l edifizi e realischa là lura concepts chi corrispondan als bsögns dal cumün. «In üna cooperativa nu daja ierarchias, tuots han il dret da's partecipar vi da decisiuns», disch Jason Studerus. «E la cooperativa es ün construct giuridic adattà per ir in tschercha da sustegn finanziar.»

E per chattar oura che ideas chi dess pel svilup da Lavin – na be a regard i'l edifizi da l'hotel Linard – vöglan els uossa iniziari ün dialog. «Nus eschan pronts d'ans ingaschar. Ma che chi dess gnir fat, quai laina eruir i'l dialog culla populaziun», disch Tobias Schwarz.

Tanter idealissem e realissem

Quant bainvgnüda cha lur iniziativa es in cumün, quai nu ris-chan ils iniziants instant da valütar. «Id es avant man ün tschert buonder», disch Tobias Schwarz. «Na adüna be ün buonder positiv – ma almain ha la glieud constatà: Quia capita alch.» Ch'els sajan natürlamaing optimistics. Ma scha la skeptika pigliess suraman, lura stuvessan els responder amo üna jada lur idea.

«Noss grond handicap es ch'ingün da nus nun es oriund da quia», disch Tobias Schwarz. El abita instant daspö ündesch ons a Lavin e lavura sco falegnam independent. Seis co-iniziant Jason Studerus ha imprais a cugnuoscher il cumün l'utuon passà, el viva uossa pür daspö s-chars quatter mais a Lavin e lavura pel mumaint sco sviluppader ed innovatur da servezzans pro la Swisscom. Sainza imbellir disch el: «Eu nu sa che cha quist cumün douvra. E per mai esa eir important chi nu detta l'imprechiun cha nus sco nouv abitants lessan uossa simplaing realisar nos-sas aignas ideas quia. In prima lingia ans vaja propi pel dialog.»

Lavin as rechatta pel mumaint in üna situaziun da müdamaint, perquai gaja ad els eir per tour per mans svess l'agen destin. «Schi nu's fa nüglia, lura capita la müdada da dadoura. Ma schi's vain svess activ, as poja eir influenzar quella müdada», disch Jason Studerus.

Michael Steiner/fmr

La sairada publica ha lò quista sonda, ils 21 gün a partir da las 19.15, in chasa da scoula a Lavin.

Arrandschamaints

Concert cun Luumu a Sent

Grotta da cultura In sonda, ils 21 gün, ha lò ün concert cun Luumu cul titel «The Elephant Love Song» i'l piertan da la Grotta da cultura a Sent. Luumu, quai sun istorgias pakettadas in chanzuns. La band intuorn la chantadura, cumponida e pianista Adina Friis, preschainta da

tuottas sorts melodias chi nu's laschan categorisar. Quista gruppera exista daspö il 2012. Da la partida sun eir Simon Iten (contrabass e zambrider da tun), Andy Schelker a la battaria e Gabriel Miranda a la violina. Il concert illa Grotta da cultura a Sent cumainza a las 20.15. (protr.)

Novavel inscunter da musica populara

Strada In sonda, ils 21 gün, ha lò il novavel inscunter da musica populara a illa chasa da scoula a Strada. A partir da las 20.00 sunandifferentas chapellas da datusch e da lontan. La sairada da musica populara cumainza a las 19.00 cun ün

aperitiv musical culla chapella Blazenga. A partir da las 22.00 ha lò il bal cullas chapellas preschaintas. La sairada vain moderada da Gaby Degonda. L'ustaria es averta a partir da las 18.30 e vain manada da la Giuventüna Strada-Martina. (protr.)

Imprender meglder rumantsch

| | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Das Auto | l'auto |
| der Motor | il motor |
| der Chassis | il biert, bröz |
| die Vorderachse | l'aschigl davaunt / devant |
| die Hinterachse | l'aschigl davous / davo |
| das Differenzial | il differenziel / differenzial |
| der Zylinderblock | il bloc dal cilinder |
| der Zylinderkopf | il vierchel dal cilinder |
| der Kolben | il pistun |
| der Vergaser | il carburatur |
| der Auspufftopf | il sramplun |
| der Verteiler der Zündung | il spartin |
| der Schalthebel | il levagli |
| die Kardanwelle | l'alber cardan |
| das Kardanrohr | la barbiroula cardanica / bavröla |
| funtana: Fögl Ladin (1942) | |

In marcurdi saira es Flurina Badel gnüda onurada cul premi grischun da litteratura per seis ingaschamaint litterar e qui impustüt per seis prüm roman «Tschiera».

FADRINA HOFMANN

Confamigliars, amias, cuntschaints, va-schins - üna gronda fuolla s'ha radunada aint il hotel Bellavista a Ftan per festagiar a Flurina Badel. Bivgnantà a la premiazun ha il president da la giuria dal premi da litteratura grischun, Köbi Gantenbein, la laudatio ha tgnü Rico Valär. Tschiera es bainschi ün fenomen meteorologic, ma eir ün inter chomps semantic chi ha üna vart metaforica, simbolica e psicologica.

Rico Valär ha rendü attent cha'l pled rumantsch nu deriva dal pled latin «ne-bula», dimpersè dal pled latin «caecus» in cumbinazion cun «aria», dimena «ajer orb». «Il roman 'Tschiera' ha plüs-sas significaziuns e muossa las realtats ed ils svilups socials ed economics cum-

plexs, la difficultà dad avair la survista, ed ün motiv per svilups i'l turissem e sül marchà dad immobiglias, nempe il mütschir illas muntognas davent da la tschiera», uschea il laudatur. Il titel fa eir allusun al tscharvè nebulus da la protagonist causa depressiuns. Aita perra dachasa ed amur e sfuondra illa tschiera interna.

Sensori per üna lingua ligera

La giuria loda a Flurina Badel per seis «sensori per üna lingua ligera e precisa, per atmosferas, per dinamica da ra-quint». Ella manzuna la ferma volontà da litterarisar ün tema actual e brisant. Rico Valär ha discurrü da la qualità litterara «dad evitar il manifest ed ir a tscherchar plüost la polifonia, l'inscunter da vuschs, da perspectivas e da pusiziuns differentas, eir divertentas». La giuria renda attent süllas staintas da l'autura da s-chaffir figüras litteraras e relaziuns tanter quellas chi sun «pro-fundas, cumplexas, perfin cuntradic-toricas».

Tenor Rico Valär daja trais romans la-dins chi quintan l'istorgia da l'Engiadina dal 1920 fin 2020: Cla Biert cun «La müdada», Anna Pitschna Grob-

Ganzoni cun «Temp scabrus» e Flurina Badel cun «Tschiera». «Cun seis roman reuschischa a Flurina Badel da s-chaffir ün spejel dal temp, da nossas societats e dals svilups intuorn nus», uschea il laudatur.

Involver sainza prescriver

Tenor Rico Valär merita «Tschiera» il titel «litteratura ingaschada». «Flurina Badel ans muossa cha litteratura ingaschada nascha our da dulur, ans confruntescha cun ün tema cun svilups, cun consequenzas, cun diversas vuschs e perspectivas». Cha litteratra ingaschada cumbinescha urgenza tematica cun qualità litterara e linguistica. «Litteratura ingaschada reuschischa da'n involver sainza ans prescriver che cha nus dessan pensar o sentir».

Tenor Flurina Badel till a han ils temas dal cudesch «Tschiera» turmentà dürant blers ons e tilla occupan amo adüna. «Per mai es stat il scriver da 'Tschiera' cuffort e resistenza», ha manià l'autura. Tras il cudesch passainta ella uossa inaspettadamaing üna colla-ziun stretta ed üna solidarità chi cre-scha illa populaziun. Il premi da litteratura grischun es dotà cun 10 000 francs.



Flurina Badel e Köbi Gantenbein duriant la premiazun a Ftan.

fotografia: Michael Steiner

L'automobil ha svaglià la musa

L'auto vain tematisà eir illa litteratura ladina. L'istorgia la plü cuntschainta sarà probabelmaing «Quels da Patnaglia e'l prüm automobil» da Cla Biert. Cun retscherchar as chatta però eir poesias, caricaturas e perfin glistas da terms per declarar ün auto.

FADRINA HOFMANN

Insè vain descrit il cuntnü dal cudesch «Fain manü» da Cla Biert cun «Istorgia per uffants.» Ma la gronda part da quellas sun scrittas per creschüts. Il frontispiz muossa ün bouv in pusizion da cumbat chi sta vidvart ad ün auto cun tet avert. I's tratta d'una scena da l'istorgia «Quels da Patnaglia e'l prüm automobil». La caricatura ha fat Jacques Guidon.

L'istorgia quinta co cha'ls homens da Patnaglia han da decider a radunanza sch'automobils possan passar sül territori da cumün o na. Ils counter-argumaints dals critikers sun variats: «L'automobil es fich nosch pella muaglia», «la maschina trida spütza d'ün sgrisch» o «ingün nu vain da mütschir a quist s-cherp da millimalams chi ha üna früda da fin a passa trenta kilometers l'ura».

Ils argumaints dals giuvens e'ls progressivs sun plü raziunals: «Il temp nouv nu spetta. Nus stuvain rivar davo». O lura: «Fich blers esters preferischan fingei hoz l'auto.» A la fin daja ün cumpromiss. L'automobil po passar tras cumün, ma unicamaing cun interrupziun dal motor, stumplà o trat dad ün bouv, üna vacha o ün chavagl.

La charozza chi va suletta

L'istorgia da Cla Biert es üna satira socio-istorica. Ella descriva co cha tuot la populaziun spetta in rotschas ourasom cumün a gnir «la charozza chi va suletta», per til-la tegner sü ed accumpagnar fin pro las



La cuverta cull'illustraziun da Jacques Guidon... fotografia: Fadrina Hofmann

ultimas chasas. Il manischunz es ün signur Lumbard in viadi vers il Tirol. L'auto cumpara stortiglond, in üna nüvla grischä da puolva, ils vaiders da l'auto tschiorbaintan sü vers la glieud ed i's doða üna canera fin uossa incuntschainta. «Sco'l ver da sar Bas-chan, tadlai co cha el rögnä», cloma Flurin. Tuot la glieud siglia da la vart, be il bouvun da sar Jachen sta immez la via e tschüttä tais, sbassa il cheu cullas cornunas, cun fouras da nas schladadas e chommas davo sbrajazzadas.

E tuot la glieud cumainza a sbragir

Il bouv vain quietà e muntà davant l'auto. El til tira tuot pacific tras cumün - fin cha Tumaschin schmacha vi da la trumbetta fatta ferma vi dal spejelin da la vart. «Inaquelle il bouv fa ün sigl tort, doza il cheu cun üna stratta secha, büttä la cua sur la rain aint e spivischä al föviv - taplac, taplac - dal stradun oura, da disperà. E l'auto attach, cun stortas dandettas, e tuot la glieud cumainza a sbragir».

La scena chi seguia es ün'unica cumedgia, descritta dal maister da pleds ed atmosferas, Cla Biert. Fich dramatic, fich divertent. L'istorgia piglia üna buña fin, eir scha l'ultima part ha ün tun melanconic: «E sü dal fuond da la val, dalöntschezzas, il god rimbomba d'üna sunagliera: L'ultima posta aint dal Tirol. Lura es gnüda l'era dals autos».

Un auto - ün sömmi d'infanzia

Il prüm Grischun chi ha fat la patenta da l'auto i'l chantun es stat Oscar Denoth da Ramosch. E quai fingei dal 1919, dimena avant chi d'eira insomma permiss dad ir cul auto in Grischun. In üna cuntribuzion dal «Fögl Ladin» dal 1942 quinta'l l'istorgia da sia paschiun. «Avair ün auto! Quai d'eira stat meis sömmi bod d'infanzia nan. Fingei cur chi passava ün da quists miraculus veiculs trats da chavagl o eir d'ün chavagl e dad üna vacha tras noss cumüns, schi m'impissaiva eu, aviad udi chi gijan eir be sulets e cun üna sveltezza fenomenala: Cur ch'eu sarà grand!».

2000 francs ha cuostü seis prüm «Ford». Sia prüma «gita automobilistica» es stata para desastrusa per sia buorsa: ün sbotsch cun ün camion ha tanter oter splattütschä il sfradar e fat dvantar tort il paracolps. Per declarar a la lectura ed al lectur plü precis las parts da l'auto, ha fat l'autur dafatta üna skizza ed üna glista alfabetica cun terms tecnicos da l'auto: dad abblenden (sbassar las glüms) fin Zylinder-block (bloc da cilinder).

Similas glistas sun gnüdas pubblichadas fingei avant in Chalenders Ladins. Suot il titel «Discurrin rumantsch s-chet e net» as dedichaiva dal 1933 üna part al tema «automobil». Pleds sco «manella» (Kurbel) nu's douvra hozind di gnanca plü.

Ün'occasiun per nervas da filier

Eir in plüssas poesias ladinas vegnan avant autos. In ün'istorgia in forma da vers sün set (!) paginas quinta Armon Planta da maniera fich divertenta da

«L'uscheditta occasiun». Ella cumainza cul vers: «Ün di cun ir a Cuoirer sur muntonga, meis char Austin tschüf sü la magogna ed el es stat pel min». Illa chapitala as lascha'l surmanar dal garischist da cumprar ün'occasiun cul nom «Bun Di».

Il prüm e'l be baja e plaschair da seis nouv model, adonta cha l'auto baiva massa bler benzin, cha l'avuader es «ün pultrun» e cha'l motor ha schachins da tschüffer. «Mo che voust far? Nu t'agit! Cha esser vöglia che chi si ja, tú hast cumplaina garanzia». I vegnan pro curiusas rumuors e vizis fin cha'l Bun Di «nu fa plü mucs». Ün dis-capit davo tschel seguia. L'optimissen svanischa, la fotta as sdaisda, e finalmaing dà'l inavo quist'occasiun.

«A seis ventur patrun e pover tier, giavüsch tuot bun e nerva da filfier. Ch'el cumpr'el eir el quist model e tuottavia be cun plaina garanzia».

Algordanzas, reflexiuns, satira

Jon Guidon descriva in seis cudesch «Poesia e prosa» ün inscunter cull'ambulanza chi til animeschä da far ponde-raziuns davart vita e mort. «La cuorsa» ha nom la poesia. «El passa, ed ün ajer crü am fa sgrischir fin aint il'ossa, i'm para sco schi füss stat sü dandet inchün our da la fossa».

«Il chardun» vaiva nom la revista satirica ladina chi tematisava actualitats dispiettavilas. Naturalmaing cha l'automobil es eir gnü discutì sco caricatura o in texts. Jon Nuotclà ha publichà dal 1984 divers textins pella rubrica »char-ta our da las nüvlas« aint «Il chardun». Ün porta il titel «L'asen e' chavagl»: «Curaschi, ha dit l'asen al chavagl sainza ponderar las consequenzas: bainbod traran ils tractors nos char».

Per chi chi ha tschüf plaschair dal tema «automobil» illa litteratura rumantscha; il giubileum «100 ons automobil in Grischun» es üna bun'occasiun per as fuar svessa amo ün pa in Chalenders Ladins vegls o cudeschs dad auturas ed autoors ladins. I vaglia la paina.

Oscar Denoth ha gnü la prüma patenta in Grischun

Dal 1919 ha Oscar Denoth-Andry surgni il permiss per guidar camiuns a motor. Seis prüm Saurer ha'l stuvü vender pac temp davo, causa cha in Grischun d'eira gnü scumandà da viagiar cun autos. A partir dal 1926 faiva il giuvnot innovativ viadis da taxi in Engiadina ed a l'ester.

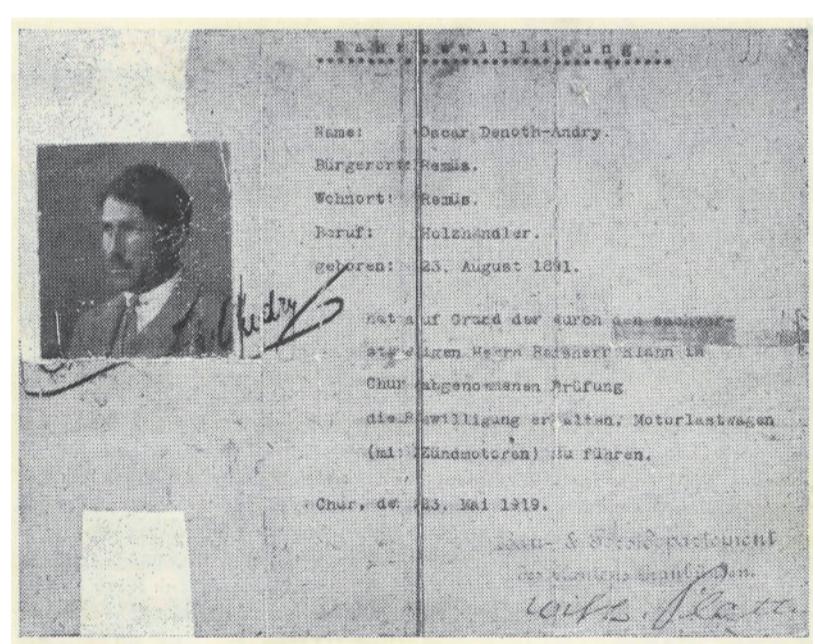
NICOLÒ BASS

Data: 23 mai 1919. Nom: Oscar Denoth-Andry. Domicil: Remüs. Nat als: 23 avuost 1891. Survain sün basa da l'examinaziun tras l'expert sar cusglier Klahn a Cuoirer il permiss da guidar camiuns a motor cun distributur d'impiz. Suottascrizpium: Schef dal Departament forestal e da fabrica sar cusglier guvernativ Plattner.

Tuot quai es scrit i'l permiss dad ir cun l'auto dad Oscar Denoth-Andry - il prüm permiss dad ir cun l'auto insomma in Grischun, s'inclegia. Oscar Denoth vaiva cumprà ün camiun da miltar da la marca Saurer giò la Bassa ed el vaiva eir fat là la patenta correspondenta. Ma causa cha quella nu valaiva in Grischun, vaiva'l stuvü repeter l'examen cun l'expert Klahn - chi dal rest nu d'eira amo mai sezzà aint in ün auto - avant co viagiar cun seis camiun in Engiadina. Ma eir quist prüm viadi in Engiadina nu d'eira stat dal tuot sim-



Dal 1926 ha Oscar Denoth cumanzà cun seis «Auto-Touren-Reise-Büro» a Scuol. El ha surgni la prüma patenta in Grischun.



fotografias: nossaintorgia.ch

pel: Causa cha autos e camiuns d'eiran scumandats in tscherts cumüns, vaiva'l stuvü laschar trar seis veicul cun chavals tras quists cumüns. Ma eir Oscar Denoth es rivà insacura a chasa cun seis camiun ed in gialoffa vaiva'l la patenta nömer 1 dal Chantun Grischun.

Scumond dad ir cun l'auto

Il plaschair nun es però stat da lunga dürada. Causa cha'l chantun Grischun ha scumandà dal 1923 dad ir cun l'auto, ha Oscar Denoth stuvü vender seis camiun amà. Ma quista jada ha il scumond dürà be trais ons. Fingei dal 1926

faiva il giuvnot innovativ viadis da taxi in Engiadina ed a l'ester. Cur cha'l cuors d'auto da posta in Samignun es gnü inaugürä dal 1928, ha Oscar Denoth gnü l'idea da realisar üna garascha per reparaturas d'autos - nempe la Central Garage Denoth. Quella es lura gnüda inaugürä dal 1931 a Scuol. Eir in seguit ha Oscar Denoth adüna gnü ün bun nas. Per exaimpel davo la seguonda Guerra mundiala cur ch'el vaiva cumprà divers Jeeps dals Americans e spor-schäva cun sia ditta da viadis «safaris» tras il Grischun. Pro'l giasts da cura da quella jada traivan impüstüts ils

viadis cul Jeep sainza tet da Scuol fin aint in S-charl.

Invids e medaglias

D'avair la patenta nömer 1 in Grischun, til ha manà differents avantags. Oscar Denoth gniva invidà a mincha giubileum ed evenimaints dad autos. Per exaimpel es el gnü invidà dal 1969 per sunalmaing dal cusglier guvernativ Josef Schutz, chi d'eira quella jada schef dal Departament da güstia a pulizia dal Grischun, a l'inauguraziun dal stabiliament da pulizia e da la controlla da veiculs a motor a Cuoirer. Quist'inaugu-

riaziun ha gnü lös precis 50 ons davo cha Oscar Denoth vaiva surgni sia patenta a Cuoirer. Dal 1975 ha el surgni lura üna medaglia in occasiun dal giubileum da 50 ons automobil in Grischun. Quista medaglia es gnüda surdatta als prüms trais automobilists in Grischun. Il segund sül podest d'eira il meidi Rudolf Campell chi vaiva fat la patenta dal 1925 e chi nu d'eira rivà a chasa cun seis prüm auto sainza sgraffels e bottas.

Informaziuns e funtas: Archiv Engadiner Post/Posta Ladina, Chalender Ladins, RTR e www.nossaistorgia.ch

Wenn der Sport still wird: «Der Albulapass gedenkt»

Bei strahlend blauem Himmel fiel heute um 12.05 Uhr in La Punt der Startschuss zur 5. Etappe der 88. Tour de Suisse. Eine Etappe, die in diesem Jahr weit mehr als nur Rennsport zu bieten hat. Neben sportlichem Glanz standen Trauer, Gedenken und Gedanken um die Zukunft des Startorts La Punt im Mittelpunkt.

ANDREA GUTGSELL

Vor zwei Jahren führte die Tour de Suisse zuletzt über den Albulapass. 2023 bedeutete der Bergsturz bei Brienz/Brinzauls das jähre Aus für den Zielort im Oberengadin. Die Strecke zwischen Alvaneu und Tiefencastel war für die Etappe am Folgetag nicht passierbar. La Punt musste damals auf den fest geplanten Etappenstart verzichten. Umso grösser war die Freude bei den Verantwortlichen, als La Punt von den Organisatoren der Tour de Suisse für dieses Jahr auserkoren wurde. «Wir hatten nach dem abgesagten Start vor zwei Jahren noch einen Start gut», freute sich Urs Nydegger, Gemeindeschreiber von La Punt. Doch die Freude war aus verschiedenen Gründen getrübt – und wird es wohl auch künftig bleiben.

Vorbereitungen mit viel Aufwand

Schon im Vorfeld war klar: «Die Gemeinde La Punt ist als Start- und Zielort derzeit suboptimal», sagte Kilian Steiner von La Punt Tourismus. Die Gründe dafür liegen nicht in der Organisation vor Ort, denn darin hat man genügend Erfahrung. Es sind die umfangreichen Baustellen im Dorf, die einen Mangel an Park- und Abstellplätzen mit sich bringen. «Eine Grenze ist wohl erreicht», sagte Kilian Steiner, und das nicht nur wegen der Bautätigkeit im Dorf. Der Individual- und Berufsverkehr auf der Kantonsstrasse in Kombination mit den Baustellen hat in den Sommermonaten eine Dimension erreicht, die die aktuelle Strasseninfrastruktur kaum noch schlucken kann.

«Das sind alles zukünftige Herausforderungen. In diesem Jahr ist der gesamte Tross der Tour de Suisse zu Gast



Familie, Freunde, Fans und Weggefährten fanden den Weg hinauf an den Albulapass.

Foto: Heinz Zwicky

bei uns in La Punt, was sehr schön ist», sagt Kilian Steiner und eilt mit dem Handy am Ohr in den Startbereich.

Gedenken, bevor es sportlich wird

In Gedenken an Gino Mäder, der vor zwei Jahren, am 15. Juni 2023, bei der Abfahrt vom Albulapass verunglückte und später im Krankenhaus in Chur verstarb, wurde vor dem Start am Unfallort eine Gedenkstätte errichtet. In der Unglückskurve entdeckte man am frühen Vormittag eine Skulptur zum Gedenken an den aufstrebenden Sportler.

Die Szenerie am Ort des Geschehens berührte: Weggefährten, Freunde, Familie sowie viele Fans hatten sich im Sonnenschein versammelt und liessen einen Moment der Stille einkehren. Die Atmosphäre schwankte zwischen stilem Schmerz und grosser Hochachtung. Die Worte von Christian Rocha von Crossroads und Freund der

Familie Mäder trafen mitten ins Herz: «Ich war selbst als Zuschauer am Albulapass. Ich erinnere mich an jede Begegnung, die Freude, jeden Moment der Begeisterung. Ich erinnere mich an den Spitzenfahrer, die Verfolger und alle grossen Namen der Radprofis, die bei uns vorbeigefahren sind. Es war ein Radsportfest. Und dann kam der Moment auf der Heimfahrt, als wir hier an der Unfallstelle vorbeikamen. Ab diesem Moment gab es nur noch Bangen, Hoffnung, Unfassbarkeit und unendliche Trauer.»

Sicherheit noch mehr im Focus

Der tödliche Unfall von Gino Mäder hat die Tour-Direktion in puncto Sicherheit noch stärker sensibilisiert. «Wir haben verschiedene Vorkehrungen getroffen. Zum einen lassen wir unsere Sicherheitsüberlegungen neu durch externe Fachpersonen überprüfen. Diese Expertinnen und Exper-

ten analysieren unsere Dokumente und Prozesse aus einer unabhängigen Perspektive. Das hilft uns sehr», sagt Olivier Senn, der langjährige Direktor der Tour de Suisse in einem Interview auf Tourdesuisse.ch. Auch die Risikoanalyse der Strecke wurde neu organisiert. Früher waren ein bis zwei Personen dafür zuständig. Heute befasst sich ein ganzes Team aus fünf Fachleuten mit diesem Thema. «Sie fahren jede Etappe ab, identifizieren potenzielle Gefahrenstellen und definieren gezielte Massnahmen. Die Risiken im Radsport haben sich in den letzten fünf bis zehn Jahren verändert, auch das müssen wir einbeziehen», sagt der Rennendirektor im Gespräch weiter. So werden beispielsweise vor heiklen Kurven Streckenposten aufgestellt, die die Fahrer nochmals deutlich warnen und zum Bremsen auffordern. «Zudem informieren wir alle Teams im Vorfeld noch detaillierter über Gefahrenstellen. Stürze

an sich werden wir zwar nie ganz verhindern können, aber wir können alles tun, um die Folgen so gering wie möglich zu halten», sagt Olivier Senn.

Zurück nach La Punt

Um 12.05 Uhr ist es endlich so weit. Mitten in La Punt fällt der Startschuss zur 5. Etappe. Während der Tross das Dorf verlässt und auf den ersten zwei Kilometern neutralisiert wird, bevor es an diesem schönen, warmen Sommerstag mit dem Rennen über den Julier nach Sta. Maria im Calancatal losgeht, bleibt in La Punt die grosse Frage offen, wann die Tour de Suisse wieder zu Gast im Oberengadin sein wird.

«Für die kommenden Jahre beantwortet eine Grossbaustelle diese Frage. Solange die Umfahrungsstrasse nicht fertiggestellt ist, wird La Punt meiner Meinung nach nicht als Ziel- oder Startort infrage kommen», sagt Kilian Steiner.

Engadiner Natur als Schulzimmer

Bildung Zwei Wochen lang wird das Engadin zum Klassenzimmer unter freiem Himmel: 28 Schülerinnen und Schüler der Atelierschule Zürich erforschen im Oberengadin und im Bergell die vielfältige Beziehung zwischen Mensch und Natur – mit Feldbuch, Kamera und künstlerischem Blick; forschend, selbstbestimmt und naturnah.

Unter dem Titel «Engadin – Künstlerische Forschung – Geografie – Ökologie» verbindet das Projekt naturwissenschaftliche Analyse mit gestalterischer Praxis. Im Fokus steht die Wahrnehmung als Ausgangspunkt von Erkenntnis – ein Zugang zwischen geografischer und biowissenschaftlicher Beobachtung und künstlerischer Verarbeitung. Die Jugendlichen nähern sich der Landschaft mit Malerei, Fotografie, Klang und Performance. Ihre Begegnung mit der alpinen Umwelt ist eingebettet in Exkursionen zu geologischen, ökologischen und geografischen Themen. Dabei entwickeln sie eigene Fragestellungen und setzen diese in experimentellen, prozessorientierten Arbeiten um – etwa in Maloja, im Val Fex oder am Silsersee.



Für die Schülerinnen und Schüler der Atelierschule Zürich wurde das Engadin zum offenen Atelier. Inspiration holten sie sich in der Natur.



Fotos: z. Vfg

Das Engadin wird so zum offenen Atelier. Ob bei der Gletscherüberquerung auf der Diavolezza, bei Beobachtungen im Schweizerischen Nationalpark oder im Austausch mit Fachpersonen – die Jugendlichen erleben den Klimawandel nicht als abstrakte Theorie, sondern als konkrete, sichtbare Realität. Wissenschaftliche und künstlerische Zugänge greifen ineinander. Die intensive Auseinandersetzung mit der Natur vermittelt nicht nur

Wissen, sondern auch Haltung – und Verantwortung.

Ein Lieblingsort der Schülerinnen und Schüler ist der Silsersee – insbesondere die Halbinsel Chastè. Etwas in Vergessenheit geraten ist, dass 1946 Pro Natura, der Schweizer Heimat- schutz, und über 20000 engagierte Jugendliche durch den Verkauf des ersten Schoggitalers ein geplantes Kraftwerk verhinderten, das den See überflutet hätte. Mit dem Erlös konnte ein zen-

trales Ufergrundstück erworben und das Bauvorhaben gestoppt werden. Diese Initiative bewahrte nicht nur einen einzigartigen Naturraum, sondern zeigt bis heute: Junge Menschen können Geschichte schreiben. Neben den naturwissenschaftlichen Erkundungen entstehen dichte künstlerische Arbeiten:

Installationen aus Fundstücken, serielle Zeichnungen, poetische Tagebücher und Klangexperimente. Die Projektwoche mündet in individuellen Gestaltungen: Zeichnungen, Gedichten, Performances – dokumentiert in einem Portfolio.

Dieses Bildungsprojekt steht exemplarisch für eine Schule im Wandel: interdisziplinär und erfahrungsbezogen. Im Engadin wird Lernen konkret. Die Landschaft ist nicht nur Kulisse, sondern Spiegel und Bühne natürlicher Prozesse und menschlichen Handelns.

Markus Rohner, Lydia Sautter Atelierschule Zürich



Der Lastwagen der früher Transporte rund um Sils machte wartet auf die Restauration. Fausto Chiesa weiss, wo er schrauben muss, damit der wieder Motor läuft.



Fotos: Fausto Chiesa / Andrea Gutgsell

Schatzkammer mit Ölgeruch: Wo Autos «träumen» dürfen

Fausto Chiesa lebt für Motoren: Der gelernte Automechaniker aus dem Bergell restauriert alte Fahrzeuge mit Leidenschaft und Präzision. Seine Werkstatt ist Rückzugsort, Schatzkammer und Denkmal für vergangene Zeiten auf Rädern. Hier restauriert er Fahrzeuge mit Herz und Hand.

ANDREA GUTSELL

Obwohl das Bergell noch einige Kilometer weiter von der Kantonshauptstadt entfernt ist, hatte das Fahrzeug auch im malerischen Südtal einen schweren Stand. Ein Zeitdokument von Franco Scatazzini aus dem Jahr 1906, das an Hans Fischer aus Chur gerichtet ist, belegt, dass Scatazzini 19 Jahre vor der Aufhebung des Fahrverbots eine Ausnahmehilfestellung für Fahrten zum ausschliesslichen Warentransport zwischen Promontogno und Castasegna erhielt. Da die Hoffnung auf baldiges freies Autofahren in Graubünden aber immer wieder zunichte gemacht wurde, verkaufte der Besitzer seinen Lastwagen im Jahr 1912 schliesslich nach Italien.

Ein nicht ganz so alter Lastwagen steht auf dem Vorplatz der Werkstatt von Fausto Chiesa in Borgonovo. Die Leidenschaft des mittlerweile pensionierten

«Profibastlers» für alte und spezielle Fahrzeuge war nie nur ein Hobby, sondern ein Lebensinhalt.

Fasziniert von der Mechanik

Bereits während seiner Lehrzeit als Automechaniker begann er, in seiner Freizeit an Autos zu schrauben. Mit 16 Jahren kaufte er einen Fiat 128, setzte ihn instand und verkaufte ihn weiter. Das zweite Fahrzeug, das er als Lehrling für 100 Franken kaufte, behielt er jedoch, bis heute. Einen alten VW Käfer aus dem Jahr 1948, der heute ein Vielfaches des Anschaffungspreises wert ist. «Ich habe immer nach Fahrzeugen gesucht, die mich faszinieren oder eine Geschichte zu erzählen haben. Diesem Motto bin ich bis heute treu geblieben», sagt Fausto Chiesa.

So ist es auch mit dem Lastwagen, der auf dem Vorplatz steht. Fausto Chiesa besitzt sogar noch den Original-Fahrzeugausweis. «Mit diesem Lastwagen wurde Material ins Val Fex gefahren.

Für einen Transport, bei dem das Material in Chur geholt werden musste, war der Chauffeur zwei Tage unterwegs», weiss Fausto Chiesa. «Der Lastwagen gehörte der Familie Gabriel, die in Sils ein Baugeschäft betrieb. Ich konnte das Fahrzeug von einem Transportunternehmer aus Sils kaufen, besser gesagt tauschen, und zwar gegen einen kleinen Bagger, der bei mir in der Garage stand», verrät Fausto Chiesa.

Das Innere der Kabine wurde bereits so weit wie möglich im Originalzustand restauriert, und

der Motor läuft wieder. «Jetzt muss ich noch einige wichtige Teile suchen, dann geht es weiter mit der Instandsetzung», sagt er mit einem Lachen und fügt hinzu, dass er keine Eile habe, schliesslich sei seit einem Jahr die AHV sein Arbeitgeber.

Ein Blick für das Spezielle

Ein besonderes Schmuckstück seiner Sammlung ist ein Ford A aus dem Jahr 1928, der direkt aus Amerika importiert wurde. «Er war in einem schlechten Zustand, als ich ihn im Unterland abholte. Aber ich sah, dass dieses Auto wieder auf die Strasse wollte», scherzt Fausto Chiesa und klopft dem bald hundertjährigen Fahrzeug auf den Kotflügel, als ob er ihm sagen wolle, dass er es gut gemacht hat. «Wenn ich mich für ein Fahrzeug entschieden habe, dann sehe ich auch, wie es am Schluss aussehen soll. Wenn das nicht der Fall ist, kaufe ich das Auto nicht.»

Nach unzähligen Arbeitsstunden erstrahlt der Ford wieder in altem Glanz und erfreut sich der Strassen und engen Gassen des Bergells.

Kauf und Verkauf

Um sich seine Leidenschaft leisten zu können, verkauft Fausto Chiesa immer wieder Fahrzeuge. «Man darf keine zu enge Bindung aufbauen», meint er und fügt gleichzeitig hinzu, dass er einige Fahrzeuge in seiner Sammlung niemals verkaufen werde, solange er lebe. «Mein erstes Motorrad zum Beispiel, das ich Jahre später in einem Tausch wieder zurückgehalten habe», erzählt er. «Erst beim Renovieren habe ich gemerkt, dass es mein erstes Motorrad war.»

Fausto Chiesa investiert unzählige Stunden in seiner Garage. Während andere nach der Arbeit ins Restaurant gehen, verbringt er seine Zeit dort. «Die meisten Restaurants im Bergell kenne ich von innen nicht. Meine Garage ist mein Rückzugsort, ein Ort, an dem ich zur Ruhe komme und mich einfach gerne aufhalte. Basta», sagt Fausto Chiesa freundlich, aber bestimmt. Seine Frau hat zum Glück Verständnis für seine Leidenschaft und sitzt bei Ausfahrten mit der Harley als Sozia häufig hinter ihm. «Auch beim Abholen eines gekauften Fahrzeugs ist sie meistens dabei. Sie ist eine grosse Unterstützung für mich und hat mittlerweile selbst Freude an diesen alten Autos bekommen», sagt Fausto Chiesa.



Oben: Recherchieren in der Werkstatt, Gas geben auf der Rennstrecke.

Nicht immer Originalteile

Ein weiterer Aspekt seiner Arbeit ist die Beschaffung beziehungsweise die Herstellung von Ersatzteilen. «Manchmal ist es nicht möglich, Originalteile zu finden», erklärt Chiesa. «Dann stelle ich sie, wenn möglich, selbst her oder verwende Teile, die von einem anderen Fahrzeug stammen.»

Das erfordert nicht nur handwerkliches Geschick, sondern auch ein grosses Netzwerk. «Man muss viel lesen und recherchieren, um die richtigen Teile zu finden. Natürlich habe ich mir in all den Jahren auch ein Netzwerk von Gleichgesinnten aufgebaut. Da kommt immer wieder Hilfe, oder es findet sich durch den Austausch eine Lösung des Problems.»

«Hobbybastler» Chiesa hat noch eine andere grosse Leidenschaft, die natürlich ebenfalls mit Motoren zu

tun hat. Mit seiner Formel-V-Klasse nimmt er immer wieder an Oldtimer-Rennen teil. Auch dieses Fahrzeug hat er in einem desolaten Zustand auf einem Bauernhof gefunden und von Grund auf neu aufgebaut. Gekauft hat er das Fahrzeug allerdings nicht, um damit Rennen zu fahren. «Das Auto trägt eine Original-Unterschrift von Clay Regazzoni. Für mich war klar, dass im schlimmsten Fall wenigstens die Karosserie in meiner Werkstatt an der Wand hängen wird. Es ist eine Hommage an einen grossartigen Fahrer und ein Stück Schweizer Motorsportgeschichte», sagt er stolz.

Fausto Chiesa hat nicht nur Benzin im Blut, sein Blut besteht wahrscheinlich aus Benzin. «Es ist mehr als nur ein Hobby», sagt er, «es ist meine Berufung.»



Mehr Übernachtungen und Investitionen

Die Wintersaison 2024/2025 brachte Zuwächse bei den Logiernächten in St. Moritz. Parallel dazu investieren Partner in Infrastrukturprojekte, um die Zukunft der Destination zu gestalten.

Wie die St. Moritz Tourismus AG diese Woche in einer Mitteilung schreibt, verzeichnete St. Moritz von November bis April 23 570 Übernachtungen mehr als im Vorjahreszeitraum. In der Hotelerie stieg die Zahl um 22 380 Nächte, und auch die Parahotellerie konnte zulegen. Die Zahl der Logiernächte von Schweizer Gästen stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,4 Prozent auf 143 788 Übernachtungen.

Diese Zahlen sieht die St. Moritz Tourismus AG als Ausdruck eines klaren Trends: Die Destination St. Moritz punktet zunehmend mit Qualität, Nachhaltigkeit und Erlebniswert – nicht nur als Ort mit Geschichte, sondern als Destination mit Zukunft.

Touristische Partner investieren

Dabei sei es kein Zufall, dass derzeit im ganzen Ort gebaut, geplant und neu gedacht werde: 60 Millionen Franken Investitionsvolumen für den neuen Serlas Wing des Hotel Badrutt's Palace, ein umfassender Umbau des Kulm Hotels für 125 Millionen, ein zweistelliger Millionenbetrag für den neuen Spa-Bereich des Suvretta House, das Renovierungsprojekt des Grand Hotel Des Bains Kempinski mit 76 neu gestalteten und renovierten Zimmern sowie die 100-Millionen-Investition der Laudinella Group in die Hotels Engadinerhof, Reine Victoria und Laudina-



Auch die Sommersaison gewinnt zunehmend an Bedeutung für die Destination St. Moritz.

Foto: Daniel Zaugg

nella – allesamt Beispiele für diese dynamische Entwicklung.

Daneben rüstet auch die Engadin Mountains AG mit Investitionen von rund 30 Millionen Franken für kommende Generationen. Mit dem Bau des Naturspeichersees Nair Pitschen entsteht ein nachhaltiges Infrastrukturprojekt: Es steht für 100 Prozent Schneewasser-Recycling, Resourcenschonung und Versorgungssicherheit. Parallel werden die Bergbahnen modernisiert und ab 2027 könnte bei Projektgenehmigung und ohne Einsprachen eine 8er-

Gondelbahn den Platz der bestehenden Signalbahn einnehmen.

Destination blickt vorwärts

Marijana Jakic, CEO von St. Moritz Tourismus, betont in der Mitteilung, dass alle Projekte von einem gemeinsamen Verständnis getragen seien: dem Anspruch, alpine Lebensqualität auf hohem Niveau zu bieten. «Es geht nicht um Investitionen um ihrer selbst willen, sondern darum, St. Moritz mit Sorgfalt, Innovationskraft und Nachhaltigkeit in die Zukunft zu führen.»

St. Moritz Tourismus AG

Höhen und Tiefen

Ein guter Abschluss, aber mit Luft nach oben: Der FC Celerina schliesst die Saison mit einem Sieg ab, hadert jedoch mit fehlender Konstanz. Ähnlich erging es den Lusitanos de Samedan, die nach starker Hinrunde nachliessen.

LORENZO TUENA

Die Saison 2024/2025 endete für den FC Celerina versöhnlich. Im Heimspiel gegen den FC Lenzerheide/Valbella verabschiedete man sich mit einem Erfolgslebnis in die kurze Sommerpause. Der 2:1-Erfolg am vergangenen Sonntag gegen einen direkten Tabellennachbarn – Punktgleichheit bei Saisonende – macht deutlich, dass mehr als Platz 6 möglich gewesen wäre. «Es war eine merkwürdige Saison, aber wir hätten sicherlich etwas mehr erwartet», sagt Sportchef Amos Sciuchetti. Schaut man auf den Saisonverlauf des FC Celerina, ist klar zu sehen: In der Konstanz herrscht Fehlanzeige. In der frühen Phase der Saison schlug man im Schweizer Cup mehrmals Mannschaften aus höheren Ligen, darunter den Aufstiegsaspiranten aus der 3. Liga US Schluein/Illanz. Auch in der Meisterschaft verlief der Saisonbeginn mehrheitlich positiv. Allerdings fehlte der Elf von Trainer Emmanuel Agbile vor allem eben die Konstanz. Es gelang seiner Mannschaft in der gesamten Saison nicht, zwei Siege in Folge zu holen. Der Rückstand auf die Spitzenechte wurde gross und grösser. Vor allem gegen vermeintlich schwächere Gegner, liessen



Zeigen sich nicht ganz zufrieden mit der Saison: Der FC Celerina und die Lusitanos de Samedan.

Foto: Facebook/Website des Clubs

die Engadiner haufenweise Punkte liegen. Gegen die letzten drei Teams der Tabelle gelangen in sechs Partien lediglich zwei Siege. Auf gute Spiele folgten häufig heftige Niederlagen wie beim Tabellenletzten Ems 2 (5:1) oder beim Rückrundenaufstakt im Bergell (6:1).

Grösseres Team – mehr Konkurrenz
In den zweiten Saisonhälfte hatten einige junge Spieler der B-Jugend, die in ihrer Kategorie auf hohem Niveau spielt, die Möglichkeit in der ersten Mannschaft Fuss fassen. Allgemein wird die Integration junger Spieler in die Herrenmannschaft ein wichtiges Thema sein, auch weil der Verein nächste Saison keine zweite Mannschaft mehr zu den Meisterschaften anmelden wird. «Wir werden durch die Auflösung der zweiten Mannschaft nächste Saison einen deutlich breiteren Kader haben», sagt Sciuchetti. «Vom grösseren Konkurrenzkampf werden wir sicher profitieren.»

Viel Zeit zum Ausruhen werden die Spieler nicht haben: «Die Sommerpau-

se existiert bei uns eigentlich nicht», sagt der Sportchef. In wenigen Tagen wird sich schon wieder auf die kommende Saison vorbereitet. Für Sciuchetti ist klar: «Wir müssen in jedem Fall konstanter werden. Wir sollten um die ersten drei bis vier Plätze mitspielen.»

Durchwachsene Aufstiegsrunde

Die Lusitanos de Samedan erlebten ähnlich wie die Celeriner eine bewegte Saison. Auf eine gute Qualifikationsrunde im letzten Herbst, in der man sich souverän für die Aufstiegsrunde qualifizierte, folgte ein ergebnisschwacher Frühling mit unnötigen Niederlagen, die den Samedanern im Kampf um den Aufstieg in die vierte Liga das Genick brachen. Mit elf Punkten aus zehn Partien und Platz 7 in der Tabelle verpasste man die Aufstiegsplätze letztendlich deutlich. In der Qualifikation im Herbst hatte das Team, angeführt von Trainer Leonardo Rodrigues, kein Spiel verloren. Die Konkurrenz im Frühjahr war für die junge Mannschaft jedoch eine Nummer zu gross.

EHC-Trainerteam wieder komplett

Andreas «Chutz» Schneeberger wird Cheftrainer der ersten Mannschaft des EHC St. Moritz und der U21 von Hockey Grischun Sud. Mit Nachwuchs-Cheftrainer Alexander Aufderklamm hat der Klub zudem den Vertrag bis Ende Saison 2026/27 verlängert.

In den letzten Jahren führte Alexander Aufderklamm die erste St. Moritzer Eishockeymannschaft durch die Meisterschaft. Dies nebst seinen Aufgaben als Koordinator der Nachwuchsorganisation Hockey Grischun Sud, welche aus fünf Engadiner Eishockeyvereinen hervorgegangen ist. Im Nachwuchsbereich wurde der Südtiroler durch den Ex-NLA-Spieler Reto Kobach unterstützt, welcher das Engadin im Frühling 2025 verlassen hat.

Nun hat der Eishockeyclub St. Moritz die Trainer-Strukturen umorganisiert. Der 59-jährige Andreas Schneeberger (genannt Chutz) wird ab August 2025 neu die Verantwortung für die erste St. Moritzer Mannschaft plus die U21 von Hockey Grischun Sud übernehmen. Er wird Alexander Aufderklamm entlasten, der künftig vor allem für den Nachwuchs da sein wird. Ergänzt wird das hauptamtliche St. Moritzer-Trainerteam durch Goalie-Coach Philipp Kiener. Dazu kommen die vielen nebenamtlichen Trainer.

Förderung junger Talente

Andreas Schneeberger startete seine Eishockey-Spielerkarriere beim Nach-

wuchs in Olten. Insgesamt absolvierte der Verteidiger 135 NLA-Spiele für Olten und Biel, dazu 91 Partien in der NLB (Ajoie, Olten). Von 2016 bis 2023 war er Nachwuchsbildner beim SC Langenthal (NLB). Zuletzt amtierte er als Trainer der U-20 des EHC Basel (NLB). Andreas Schneeberger steht für klare Spielphilosophie, konsequente Teamarbeit und gezielte Förderung junger Talente.

Die frühzeitige Einigung mit Alexander Aufderklamm bis zum Ende der Saison 2026/27 unterstreicht das gegenseitige Vertrauen und markiert einen bedeutenden Schritt in Richtung Kontinuität und langfristiger sportlicher Entwicklung. EHC St. Moritz-Sportchef Marc Wolf ist erfreut über die Weiterverpflichtung von Aufderklamm und lobt dessen grosses Engagement zu Gunsten des Engadiner Nachwuchses. Hockey Grischun Sud ist eines der Herzensprojekte des Südtirolers.

Neu mit dem 2.-Liga-Topskorer

Auf Spielerseite ist der Zuzug des letztjährigen Ostschweizer 2.-Liga-Topskorkers Simone Capelli vom Hockeyclub Ascona bereits gemeldet worden. Der Tessiner totalisierte 2024/25 in 18 Partien nicht weniger als 46 Punkte (25 Tore/21 Assists). Weiter wird Oliviero Cantiani wieder für den EHC St. Moritz spielen, nachdem er zuletzt bei Sursee engagiert war. Drei weitere eigene junge Spieler werden ins 2.-Liga-Kader aufgenommen. Den Rücktritt erklärt haben derweil Noah Arquint und Nicolas Duocli. Wie Marc Wolf sagt, sei es möglich, dass im Verlaufe des Sommers noch ein oder zwei Zuzüge dazukämen.

Stephan Kiener

Heimsieg vor Sommerpause

Fussball Am vergangenen Sonntag stand auf dem San Gian in Celerina das letzte Spiel der Saison auf dem Programm. Neben dem sportlichen Abschluss gegen den FC Lenzerheide/Valbella war es zugleich ein besonderer Tag für Kilian Steiner, der nach vielen Jahren im Dress des FC Celerina seine Karriere beendete und vor der Partie gebührend verabschiedet wurde. Zugleich war es auch das letzte Spiel von Lucas Bauer, welcher nach seinem Gastspiel im Engadin wieder zurück nach Deutschland geht.

Von Beginn an zeigte Celerina, dass man sich mit einem Sieg aus der Saison verabschieden wollte. Bereits in der 2. Minute sorgte eine scharf getrete Freistossflanke von Claudio Cadonau für die erste grosse Chance. Stefan Christeler drückte den Ball am zweiten Pfosten über die Linie, doch der Schiedsrichter entschied auf Abseits. Nur wenige Minuten später die nächste Gelegenheit: Dieses Mal war es Christeler, der von rechts flankte, Ahmed Abou El Na Ga kam zum Abschluss, konnte den Ball aber nicht im Tor unterbringen.

Die Engadiner Mannschaft bestimmt das Spielgeschehen klar. In der 15. Minute kam Kilian Steiner selbst zu einer aussichtsreichen Kopfballchance nach einer Ecke von Claudio Cadonau – der Ball strich knapp am zweiten Torpfosten vorbei. Die Engadiner waren deutlich überlegen, liessen aber zahlreiche Chancen ungenutzt: Youssef Loubadi (27.) und Pedro Pereira (28.) verfehlten aus guter Position das Tor.

In der 31. Minute tauchte Nanes Schlegel alleine vor dem gegnerischen Torhüter auf, scheiterte jedoch

am stark reagierenden Schlussmann von Lenzerheide.

Wie so oft im Fussball rächte sich die mangelnde Chancenverwertung. Nach einem seltenen Vorstoss der Gäste kam Lenzerheide in der 40. Minute durch ein Foul an der Strafraumgrenze zu einem Freistoss, den sie direkt und sehenswert zur überraschenden 0:1-Führung verwandelten. Kurz vor der Pause verpassten Cadonau (42.) per Freistoss und Christeler (43.) nach einem Steilpass von Loubadi den möglichen Ausgleich.

Nach dem Seitenwechsel setzte Celerina das druckvolle Spiel fort. In der 46. Minute verfehlte Pedro Pereira erneut knapp das Tor. Doch in der 57. Minute belohnte sich das Heimteam endlich: Nach einem Steilpass von Elia Beti tauchte Emmanuel Agbile frei vor dem gegnerischen Torhüter auf. Sein erster Abschluss wurde von diesem noch geblockt, doch den Abpraller köpfte er zum verdienten 1:1-Ausgleich ins Netz.

Celerina blieb am Drücker. In der 75. Minute köpfte Youssef nach Flanke von Agbile direkt auf den Torhüter. In der 84. Minute fiel schliesslich der umjubelte Siegtreffer: Nach einem Angriff über die linke Seite brachte Elia Beti den Ball scharf in die Mitte, wo erneut Agbile zur Stelle war und zum 2:1 vollendete.

Mit diesem verdienten Heimsieg verabschiedet sich der FC Celerina in die Sommerpause. Kilian Steiner

Für den FC Celerina spielten: Diego Carrajo, Peter Evans, Kilian Steiner (c), Aronne Beti, Stefan Christeler, Ahmed Abou El Na Ga, Pedro Pereira, Claudio Cadonau, Lucas Bauer, Marino Ravo, Nanes Schlegel, Elia Beti, Luca Albisini, Youssef Loubadi, Emmanuel Agbile, Pedro Cardoso



Die Einfuhr der Zölle zur Finanzierung der Arbeiten wurde in der Presse ausführlich thematisiert. Bild rechts: Dr. Felice Luminati (links) und Gian Luzi Battaglia (rechts).



Fotos: z. Vfg

Kampf um den Berninapass

Vom Saumpfad zur Öffnung im Winter: Der Berninapass wurde dank hartnäckigem Einsatz – besonders von Familie Battaglia – zur lebenswichtigen Verbindung zwischen dem Puschlav und dem Engadin.

LORENZO TUENA

Vor 1865, also vor mehr als 160 Jahren, war das Puschlav nur durch zwei Saumpfade mit dem Engadin verbunden, der westliche Weg über Cavaglia und der östliche über La Rösa. Der politische Wille, die Beziehungen zu den benachbarten Regionen zu verbessern, führte 1865 zum Bau und zur Eröffnung der befahrbaren Berninastrasse. «Die Händler aus Brusio haben den Handel mit Wein, Obst, Gemüse und vielen anderen Waren begonnen», sagt Gian Luzi Battaglia, Unternehmer und Schlüsselfigur im politischen Kampf um den Berninapass.

Anfänge am Bernina

Hundert Jahre ist es nun her, seit im Kanton der Widerstand gegen das Automobil zu grossen Teilen überwunden worden ist. Die ersten Autos ersetzten langsam, aber sicher die Pferdekutschen – mit Verspätung auch auf dem Bernina. Der Einsatz für die Passstrasse

hat die Familie Battaglia über mehrere Generationen beschäftigt. Gian Luzi Grossvater Lucio Battaglia, der in Poschiavo einen grossen Kutschenbetrieb mit bis zu 70 Pferden hatte, kümmerte sich bereits 1906 im Auftrag der Gemeinde Poschiavo um die Winteröffnung der Passstrasse mit Pferden, die den Weg am Morgen pfadeten. Zudem leitete er bis im Jahr 1927 den Kutschenbetrieb der Schweizerischen Post.

Vom ersten Schnee des Jahres bis zum 31. Mai des Folgejahres war er dafür zuständig. Dies war mit grossen Herausforderungen verbunden. Die Pferde blieben oft im hohen Schnee stecken. Lawinen machten die Arbeit gefährlich.

Zur selben Zeit wurde ab 1905 über die Westroute des Passes die Berninabahn gebaut und ab 1910 in Betrieb genommen. Dies führte unweigerlich zu einer Konkurrenzsituation, die im Laufe der Jahre hitzige Diskussionen auslöste. Bis 1913 beschränkte sich der Betrieb der Berninabahn nämlich auf die Sommermonate. Anschliessend wurde sie auch im Winter betrieben. Die damals unbequeme Route über die Berninastrasse wurde dadurch weniger gebraucht und daher auch weniger geräumt.

Das Auto setzt sich durch

1925 war es endlich so weit: Nach nicht weniger als acht abgelehnten Abstimmungen wurden im neunten Anlauf

motorisierte Fahrzeuge auf den Strassen im Kanton Graubünden zugelassen. Im Puschlav war der Widerstand vor allem durch die Landwirte besonders erbittert, doch am 1. Juli 1927 durften die ersten motorisierten Fahrzeuge über die Berninastrasse fahren. Die zugelassene Maximalgeschwindigkeit betrug maximal 18 Kilometer pro Stunde. Zwei Jahre später wurde der Automobil Club Schweiz Sektion Poschiavo gegründet. Emotionale Debatten, hartnäckige Auseinandersetzungen zwischen Unterstützern von Auto und Unterstützern der Bahn prägten lange Zeit das Geschehen.

Trotz der anfänglichen Skepsis der Bevölkerung und den genannten Spannungen wurde schon 1929 das erste Autorennen auf der Berninastrasse abgehalten. Dies erwies sich als voller Erfolg. Bereits im Jahr darauf fand das Rennen im Rahmen einer gesamten Autowoche – der Settimana mobilistica – statt. «Händler aus Brusio sowie mein Vater Josi Battaglia sen. kauften die ersten Lastwagen und Autos», erzählt Gian Luzi Battaglia. Ein Aufschwung des Handels zwischen Veltlin, Puschlav und Engadin war spürbar.

Öffnung trotz Bedenken

Mit der Zeit sah sich der Kanton mit der nächsten Herausforderung konfrontiert: «Die Wintersperre des Berninapasses war in einer Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Auf-

schwungs ein bedeutender Nachteil für das Tal», so Battaglia. So forderten Anfang der Sechzigerjahre die Grossräte Felice Luminati und Pietro Pianta sowie der Gemeindepräsident von Brusio, Loris Mascioni, im Grossen Rat, die Wintersperre aufzuheben. «Nach zwei bis drei Jahren mit hitzigen Diskussionen und zahlreichen Abstimmungen stimmte 1965 eine Mehrheit des Grossen Rates für die versuchsweise Öffnung des Passes während eines Winters.» Von morgens früh bis abends 18.00 Uhr hatte man nun die Gelegenheit, auch im Winter vom Puschlav aus ins Engadin zu fahren. Josi Battaglias Firma wurde mit der Winteröffnung beauftragt. Mit zwei Schneefräsen und Fräsen und hohem Aufwand wurde die Strasse freigeräumt. Gian Luzi Battaglia fuhr als einer der Ersten mit einer der Schneefräsen auf den Berninapass.

Widerstand aus der Politik

Nach einem Jahr der Rückschlag: Der Kanton wollte die Risiken, die eine Winteröffnung mit sich brachte, nicht mehr tragen und leistete Widerstand gegen eine dauerhafte Winteröffnung. «Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zur Benutzung der Strasse», hieß es. Gemeindepräsident Felice Luminati und Gian Luzi Battaglia reisten mehrmals nach Chur, versuchten abermals zu einem Umdenken zu bewegen. «Ich war von der harten Wortwahl von

Gemeindepräsident Luminati eingeschüchtert», erinnert sich Battaglia. Schliesslich konnte man sich 1966, nach langem Ringen, auf einen Deal einigen: Die Gemeinden Brusio und Poschiavo durften die Passstrasse auf eigene Gefahr und Kosten öffnen. Im selben Jahr gründeten die Gemeinden Poschiavo und Brusio die «Commissione pro apertura passo del Bernina». Zur Finanzierung wurden von den Automobilisten ein Zoll von drei Franken pro Personenfahrzeug und 20 Franken pro Lastwagen erhoben. Einige Jahre später gelang es, auf den Wegzoll zu verzichten und den Kanton vermehrt zur Finanzierung einzubeziehen.

Die Kommission bewährte sich mehr als 40 Jahre lang. Besonderen Anteil an den Schneeräumungen im Winter hatte Renzo Battaglia, Bruder von Gian Luzi. Er war über die gesamte Zeit hauptverantwortlich für die Räumungsarbeiten. 2009 beendeten die Gemeinden mit der Firma Battaglia eine jahrzehntelange erfolgreiche Zusammenarbeit, und der Kanton übernahm Unterhalt und Kosten. Bis heute wurde die Berninastrasse immer weiter ausgebaut. Vor allem im Sommer finden weiterhin regelmässig Autorennen statt. Die Geschichte der Berninastrasse ist untrennbar mit dem Engagement der Familie Battaglia verbunden – ihr Einsatz machte aus einem einst beschwerlichen Saumpfad eine wichtige Ganzjahresverbindung.



Die Kutsche der Schweizerischen Post auf der Berninastrasse 1905.

Info-Seite Engadiner Post

Notfalldienste

medinfo-engadin.ch

Ärzte-Wochenendeinsatzdienst

Falls der Haus- oder nächste Ortsarzt nicht erreichbar ist, stehen im Notfall folgende Ärzte zur Verfügung:

Samstag bis Sonntag, 21. - 22. Juni
Region St. Moritz/Silvaplana/Sils
Samstag, 21. Juni
 Dr. med. L. Campell Tel. 081 833 14 14
Sonntag, 22. Juni
 Dr. med. P. Glisenti Tel. 081 833 14 14

Region Celerna/Samedan/Pontresina/

Zuoz/Cinuos-chel
Samstag, 21. Juni
 Dr. med. F. Barta Tel. 081 854 25 25

Sonntag, 22. Juni
 Dr. med. S. Chappat Tel. 081 864 12 12
 Der Dienst für St. Moritz/Silvaplana/Sils und Celerna/Samedan/Pontresina/Zuoz dauert von Samstag, 8.00 Uhr, bis Montag, 8.00 Uhr.

Wochenenddienst der Zahnärzte

Telefon 144

Notfalldienst Apotheken Oberengadin

Telefon 144

Rettungs- und Notfalldienste

Sanitätsnotruf Telefon 144

Hausärztlicher Bereitschaftsdienst

St. Moritz, 24 h Tel. 081 833 14 14

Hausärztlicher Bereitschaftsdienst Scuol

und Umgebung, 24 h Tel. 081 864 12 12

Schweizerische Rettungsflugwacht

Rega, Alarmzentrale Zürich Telefon 1414

Selbsthilfegruppen

Al-Anon-Gruppe Engadin
 (Angehörige von Alkoholikern) Tel. 0848 848 843

Anonyme-Alkoholiker-Gruppe OE
 Auskunft Tel. 0848 848 885

Lupus Erythematoses Vereinigung
 Schweizerische Lupus Erythematoses Vereinigung

Selbsthilfegruppe Region Graubünden

Auskunft: Barbara Guidon Tel. 081 353 49 86

Internet: www.slev.ch

Parkinson

Infos: Daniel Hofstetter, Pontresina

E-Mail: hofidek@bluewin.ch Tel. 081 834 52 18

Anzeige

Wochentipp.



Erster Laret-Markt 2025

Nächsten Donnerstag ist es wieder so weit: Der Laret-Markt verwandelt die Via Maistra zum Engadiner Sommer-Treffpunkt. Freuen Sie sich auf regionale Spezialitäten, handgemachte Produkte, kulinarische Highlights und stimmungsvolle Live-Musik auf der Flaniermeile.

laret-markt.ch

Dorfführung durch Pontresina

Bei einem gemütlichen Spaziergang durch Pontresina zeigen ortskundige Guides schöne Engadinerhäuser mit ihren Sgraffiti und erzählen Geschichten zur Sprache, Kultur und Entwicklung des Dorfes als Pass- und Tourismusort. Die kostenlose Führung dauert rund 1.5 Stunden und findet jeweils am Mittwoch statt.

pontresina.ch/touren

Open Doors - Architektur für alle

Am 28. und 29. Juni öffnen sich die Türen zu rund 80 sonst unzugänglichen Bauten - von Privathäusern über Hotels bis zu Werkstätten und anderen Infrastrukturbauten. Im Rahmen von Open Doors Engadin wird zwischen dem Bergell und S-chanf die Engadiner Baukultur zelebriert.

opendoors-engadin.ch

pontresina@engadin.ch | www.pontresina.ch



Beratungsstellen

Beratungsstelle Alter und Gesundheit

Suot Staziun 7 - 9, CH-7503 Samedan
 alter-gesundheit-oberengadin.ch Tel. 081 850 10 50
 info@alter-gesundheit-oberengadin.ch

Beratungsstelle Schuldenfragen

Steinbockstrasse 2, Chur Tel. 081 257 45 80
BIZ / Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung für Jugendliche und Erwachsene

Samedan, Platzel 16 Tel. 081 257 49 40
 Scuol, Stradun 403A Tel. 081 257 49 40
 Poschiavo, Via Sputri 44 Tel. 081 257 49 40

Beratungszentrum-gr.ch Chesa Ruppanner

Alimenternhilfe / Budgetberatung: Beratung im Alimenternschuldenfall, Inkasso ausstehender Alimente, Gesuch um Bevorserbung der Unterhaltsbeiträge, Erstellung von Budgets, Schuldenberatung / www.beratungszentrum-gr.ch

Quadratscha 1, 7503 Samedan Tel. 076 215 80 82

CSEB Beratungsstelle Chüra

Pfleg- und Betreuung, Sylvia Parth, Via dals Bogns 323, Scuol, beratungsstelle@cseb.ch Tel. 081 864 00 00

Ergotherapie

Rotes Kreuz Graubünden, Samedan Tel. 081 852 46 76

Heilpädagogischer Dienst Graubünden

Heilpädagogische Frühreherziehung

- Engadin, Val Müstair, Samnaun, Puschlav, Bergell

Regionalstelle Samedan, Surtuur 2 Tel. 081 833 08 85

Psychomotorik-Therapie

- Oberengadin, Bergell, Puschlav

Regionalstelle Samedan, Surtuur 2 Tel. 081 833 08 85

- Unterengadin, Val Müstair, Samnaun

Regionalstelle Scuol, Chasa du Parc Tel. 081 860 32 00

Schul- und Erziehungsberatungen

- St. Moritz, Samedan, La Punt, Zuoz, S-chanf

ladiina.costa@avs.gr.ch; 081 257 58 56

- Sils, Silvaplana, Celerna, Pontresina, Bever

sabina.troisio@avs.gr.ch; 081 257 63 32

- Zernez, Scuol, Val Müstair, Samnaun, Val Müstair

dominic.baumgartner@avs.gr.ch; 081 257 65 94

Mediation

Professionelle Vermittlung und Unterstützung in privaten oder

öffentlichen Konflikten: Lic. iur. Charlotte Schucan, Zuoz

schucan@schucan-wohwend.ch Tel. 081 850 17 70

Kinder- und Jugendpsychiatrie Graubünden

Kinder- und Jugendpsychiatrie, Engadin

und S-chanf, Cho d'Punt 11, Samedan

W. Egeler, F. Pasini, M. Semadeni Tel. 081 850 03 71

Krebs- und Langzeitkranke

Verein Aevgnir: Beratung für Krebskranken und Nahestehende

Beatrice Engels (OE, Bergell, Puschlav) Tel. 081 834 20 10

R. Schönhauer (UE, Münsterthal) Tel. 076 459 37 49

Krebsliga Graubünden: Beratung, Begleitung und finanzielle

Unterstützung für krebskranken Menschen.

Personliche Beratung nach telefonischer Vereinbarung,

info@krebsliga-gr.ch Tel. 081 252 50 90

Elternberatung SGO

Judith Sem Tel. 075 419 74 45

Tabea Schäffli Tel. 075 419 74 44

Sylvia Kruger Tel. 075 419 74 40

elternberatung@spital.net

Opferhilfe, Notfall-Nummer

Tel. 081 257 31 50

Palliativnetz Oberengadin

info@palliativnetz-oberengadin.ch

Koordinationsstelle Spitez OE Tel. 081 851 17 00

Prevento, Pflege, Begleitung, Betreuung

Engadin, engadin@prevento.ch

Chur, engadin@prevento.ch Tel. 081 864 91 85

Tel. 081 284 22 22

Private Spix

Hausbetreuungsdienst für Stadt und Land.

Betreuung, Haushalt und Pflege zu Hause Tel. 081 850 05 76

Private Spix und mit Krankenkassen

Häusliche Pflege und Betreuung

durch spezialisierte Fachkräfte

GRAUBÜNDEN-PFLEGE: Vers Mulinis 27;

7513 Silvaplana; Tel. 079 902 00 99;

graubuendenpflege@rin.ch

Procap Grischun

Bündner Behinderten-Verband

Beratungsstelle Engadin/Südbünden Tel. 081 253 07 88

Quadratscha 1, Samedan, Do 8-11.30,13.30-17.00 Uhr

Pro Infirmis

Beratungsstelle für Menschen mit Behinderung und deren

Angehörige; Cho d'Punt 57, 7503 Samedan

R. Pohlenschmidt, G. Fischer-Clark Tel. 058 775 17 59/60

Bauberatung: roman.braserol@bauberatungsstelle.ch

Pro Junior Grischun

Engadin/Ota Tel. 081 826 59 20

engiadina@projunior-gr.ch

Engiadina Bassa Tel. 081 856 16 66

Pro Senecte

Oberengadin: Via Retica 26, 7503 Samedan 081 300 35 50

Engiadina Bassa: Suot Platz, 7542 Sustsch 081 300 30 59

RAV, Regionales Arbeitsvermittlungszentrum

A/En 4, Samedan Tel. 081 257 49 20

Rechtsauskunft Region Oberengadin

Am 1. Samstag im Monat, von 10.00 bis 11.00 Uhr, in

St. Moritz (Altes Schulhaus, Plaza da Scoula)

REDOG Hunderettung 0844 441 144

Kostenlose Vermisstensuche mit Hunden

Regionale Sozialdienste

Oberengadin/Bergell: Sozial- und Suchtberatung;

Flüchtlingsberatung Status S</p

Sonntagsgedanken

Ich sing dir mein Lied

«Ich sing dir mein Lied» ist der Titel eines Liedes des evangelisch-lutherischen Pastors und Liedermachers Fritz Baltruweit (geb. 1955). Er vergleicht das Leben mit einem Lied. Jedes Leben ist einzigartig und von Gott gegeben. Mir gefällt der Gedanke, dass von jedem Menschen auf diese Weise ein einzigartiges Loblied erklingt.

1. *Ich sing dir mein Lied – in ihm klingt mein Leben. Die Töne, den Klang hast du mir gegeben von Wachsen und Werden, von Himmel und Erde, du Hüter des Lebens. Dir sing ich mein Lied.*

Jedes Leben erzählt eine einzigartige Geschichte, hat seinen eigenen Rhythmus, seine eigenen Strophen. Gott nimmt jede und jeden von uns mit in seine Geschichte.

2. *Ich sing dir mein Lied – in ihm klingt mein Leben. Den Rhythmus, den Schwung hast du mir gegeben von deiner Geschichte, in die du uns mitnimmst, du Hüter des Lebens. Dir sing ich mein Lied.*

Manchmal singen wir in Dur – fröhlich und zuversichtlich – oder Moll – wehmütig und traurig. Wie bei einem Tanz entfernen wir uns manchmal von Gott und kommen ihm wieder näher.

3. *Ich sing dir mein Lied – in ihm klingt mein Leben. Die Tonart den Takt hast du mir gegeben von Nähe, die heil macht, wir können dich finden, du Wunder des Lebens. Dir sing ich mein Lied.*

Wie die Melodie eines Liedes sich nach oben und nach unten bewegt, so erleben wir im Lauf unseres Lebens Höhen und Tiefen.

4. *Ich sing dir mein Lied – in ihm klingt mein Leben. Die Höhen und Tiefen hast du mir gegeben. Du hältst uns zusammen trotz Streit und Verletzung, du Freundin des Lebens. Dir sing ich mein Lied.*

Doch Gott ist unermüdlich im Weben und Erfühlen neuer Fäden der Hoffnung, schafft durch neue Begegnungen die Möglichkeit für neue Freundschaften, neue Beziehungen, die wir mitgestalten dürfen. Gott will das Leben und ermutigt uns immer wieder, Schritte ins Leben zu wagen.

5. *Ich sing dir mein Lied – in ihm klingt mein Leben. Die Töne, den Klang hast du mir gegeben von Zeichen der Hoffnung auf steinigen Wegen, du Zukunft des Lebens. Dir sing ich mein Lied.*

Gott ist unsere Zukunft, auch wenn der Weg manchmal steinig ist, und uns die Luft auszugehen droht, und wir denken, dass wir nicht mehr können, so wie wir es manchmal auf Bergwanderungen erleben, kurz bevor wir ganz oben auf dem Gipfel sind. Er hat sich selbst nicht geschont und ist uns in Jesus Christus in der Schwachheit und im Leiden vorausgegangen durch das irdische Leiden hindurch ins ewige Leben. Gott nachzufolgen ist keine Kreuzfahrt in der Luxuskabine. Doch haben wir durch ihn und in ihm eine Zukunft, für die zu leben es sich lohnt.

Pfarrerin Marie-Ursula Kind, reformierte Kirchengemeinde Oberengadin



Gottesdienste

Evangelische Kirche

Sonntag, 22. Juni

Sils/Segl 15.00, Gottesdienst, Pfrn. Marie-Ursula Kind, Kirche Santa Margarita (Fex Crasta), mit Taufe
Silvaplana 11.00, Gottesdienst, Pfrn. Marie-Ursula Kind, Kirche Santa Maria
St. Moritz 9.30, Gottesdienst, Pfrn. Marie-Ursula Kind, Kirche St. Moritz Bad/Englische Kirche St. John
Celerina/Schlarigna 17.00, Gottesdienst, Pfr. Thomas Maurer, Kirche San Gian
Pontresina 10.00, Musikmatinée, Pfr. Thomas Maurer, Kirche San Nicolo, Monika Bryner an der Orgel, J. S. Bach – E. Forrer
Samedan 10.00, Gottesdienst, Pfr. Didier Meyer, Dorfkirche/Baselgia Platz
S-chanf 10.00, Gottesdienst mit Konfirmation, Pfrn. Corinne Dittes, Kirche Santa Maria, Folgende Jugendliche werden konfirmiert: Bott Mirta, Camichel Romina, Laudenbacher Giovanni, Meng Maja Menga, Schucan Anna Ursina und Thoma Flurin.
Ardez 11.10, Cult divin ad Ardez, r, rav. Marianne Strub, Baselgia refuromada Ardez
Ftan 10.00, Cult divin a Ftan, r, rav. Marianne Strub, Baselgia Ftan
Scuol 9.30, Cult divin, d, rav. Helmut Gossler, org. Urs Wittwer, Baselgia refuromada Scuol
Sent 10.45, Cult divin, d, rav. Helmut Gossler, Baselgia refuromada Sent
Ramosch 9.30, Cult divin, r, Stephan Bösiger, Baselgia Sonch Flurin Ramosch
Tschlin 11.00, Cult divin, r, Stephan Bösiger, Baselgia San Plasch Tschlin
Lü 9.30, Cult divin, d/r, Bettina Schönmann, baselgia



Katholische Kirche



Samstag, 21. Juni

Silvaplana 16.30, Eucharistiefeier, d, Kirche Maria Himmelfahrt
St. Moritz 18.00, Eucharistiefeier, d, Kirche St. Karl Borromäus, St. Moritz Bad
Celerina/Schlarigna 18.15, Eucharistiefeier, d, Katholische St. Antoniuskirche
Pontresina 17.00, Eucharistiefeier, d, Kirche San Spiert
Samedan 18.30, Santa Messa, i, Katholische Herz Jesu Kirche
Scuol 10.00, Firmung, d, HH. Camenziend, Willa, Christoph, Pfarrei Herz-Jesu Katholische Kirche
Scuol 18.00, Vorabendmesse, d, Willa, Christoph, Pfarrei Herz-Jesu Katholische Kirche

Sonntag, 22. Juni

St. Moritz 11.00, Eucharistiefeier, d, Katholische Dorfkirche St. Mauritius
St. Moritz 16.00, Santa Messa, i, Kirche St. Karl Borromäus, St. Moritz Bad
Celerina/Schlarigna 17.00, Santa Messa, i, Katholische St. Antoniuskirche
Pontresina 10.00, Eucharistiefeier, d, Kirche San Spiert
Samedan 10.30, Eucharistiefeier – Firmung des ganzen SVB, d, Katholische Herz Jesu Kirche
Zuoz 9.00, Eucharistiefeier, d, Katholische Kirche St. Chatrigna und Santa Barbara
Scuol 9.30, Eucharistiefeier, d, Willa, Christoph, Pfarrei Herz-Jesu Katholische Kirche

Evang. Freikirche FMG, Celerina und Scuol



Sonntag, 22. Juni

Celerina/Schlarigna 10.00, Gottesdienst, d, Unti-Team, Freikirche Celerina, Unti-Fest mit anschliessendem Apéro
Scuol 9.45, Gottesdienst, d, Eric Sollberger, Freikirche Scuol (Gallario Milo), mit Abendmahl



Zum Gedenken

Die «Engadiner Post/Posta Ladina» veröffentlicht auf dieser Seite kostenlos Nachrufe für Verstorbene, die im Engadin, Val Müstair oder Bergell gelebt haben oder aufgewachsen sind.

Erinnern auch Sie die Leserinnen und Leser der EP/PL in einem Textbeitrag über das Leben und Wirken des Verstorbenen. Zum einen sind das die wichtigsten Stationen aus dem Lebenslauf, zum anderen Hintergründe zur Person, spezielle Geschichten und Erlebnisse. Gerne können Sie uns auch ein hochauflösendes, qualitativ gutes Bild schicken. Der Text sollte zwischen 1500 und 3500 Zeichen lang sein, inklusive Leerschläge. Der Abdruck von «Zum Gedenken» ist kostenlos, über den Zeitpunkt der Veröffentlichung entscheidet die Redaktion.

Text und Foto bitte an redaktion@engadinerpost.ch oder auf dem Postweg an Redaktion «Engadiner Post/Posta Ladina», Via Surpunt 54, Postfach 297, 7500 St. Moritz.

Foto: nossalstorgia.ch



FOLGEN SIE UNS!

Engadiner Post

POSTA LADINA

vertraut • verbunden • vor Ort

Engadiner Post

POSTA LADINA

engadinerpost.ch

Das Portal des Engadins.



Kontinuierliche Transformation – das Spa vom Waldhaus von Miller & Maranta

Open Doors Engadin Das Waldhaus Sils-Maria thront wie eine Burg oberhalb des Dorfes auf einem Felsen im Lärchenwald. Von 1906 bis 1908 wurde es an dieser exponierten Stelle von dem St. Moritzer Architekten Karl Koller erbaut. Das familiegeführte, traditionsreiche Hotel wurde in den fast 120 Jahren seines Bestehens behutsam an die modernen Bedürfnisse angepasst. So entstand im Jahre 1971 die Schwimmhalle von Otto Glaus, die über eine Passerelle mit dem Hotelgebäude verbunden ist. Zwanzig Jahre später lernt der Architekt Quintus Miller die Hotelinhaber kennen, und gemeinsam mit seiner Partnerin Paola Maranta und Armando Ruinelly begleiten die Architekten bis zum heutigen Tag die Modernisierung des Waldhauses. Die Badezimmer, die Bar, das Fumoir, der Küchenbereich, das Vordach über dem Hoteleingang – alle diese Bereiche tragen die Handschrift des Basler Architek-

turbüros Miller & Maranta. Als die Idee aufkommt, das Hotel und die Schwimmhalle mit einem Spa zu erweitern, können Miller & Maranta auf ihre Bauerfahrung vom Mineralbad in Samedan zurückgreifen. Da ein grosser Teil des Bauvolumens unterirdisch liegt, werden Lichthöfe mit Oberlichtern geschaffen, die periskopartig aus dem Boden ragen. Wie gut sich das moderne Spa mit dem Hotelensemble und dem Bau von Otto Glaus verbindet, ist von der Auffahrt zum Hotel aus zu beobachten. Die Betonfassade wird durch die Raumabfolge von unterschiedlich hohen Einheiten und den grossen Fenstern rhythmisiert und aufgelöst und wirkt wie eine natürliche Fortsetzung der darüberliegenden Schwimmhalle. Am kommenden Wochenende kann das Gebäude an den Open Doors besichtigt werden. Weitere Infos auf www.opendores-engadin.org. (sve)

Foto: Sabrina von Elten

Anzeige

GOLF 4 ALL

Golf schnuppern für CHF 25.–

Montags, 18.30 Uhr, Golf Zuoz
Dienstags, 18.30 Uhr, Kulm Golf
Donnerstags, 18.30 Uhr, Golf Samedan
Freitags, 18.30 Uhr, Parkhotel Margna, Sils

Anmeldung & weitere Informationen: engadin-golf.ch/kurse

WETTERLAGE

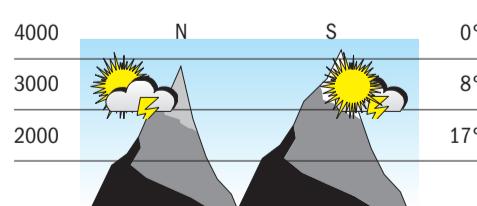
Eine ausgedehnte Hochdruckzone erstreckt sich von Mitteleuropa bis nach Osteuropa. Diese Hochdruckzone bestimmt am Wochenende unser Wettergeschehen. Nur vorübergehend wird am Samstag (Sommerbeginn) etwas feuchtere und labilere Luft in unsere Richtung gelenkt.

PROGNOSE ENGADIN UND SÜDTÄLER FÜR HEUTE SAMSTAG

Nicht ganz stabiles Sommerwetter! Wir starten gering bewölkt und mit viel Sonnenschein in den Tag. Bis um die Mittagszeit herrscht vielerorts recht schönes und gut brauchbares Sommerwetter vor. Die Luftmasse wird am Nachmittag zunehmend schwüler und somit auch labiler. Somit lassen grösser werdende Wolkentürme nicht lange auf sich warten und am späten Nachmittag bzw. gegen Abend hin muss man dann zumindest regional auch mit Regengüssen und Gewittern rechnen. Am Sonntag ist es länger sonnig und es bleibt auch am Nachmittag meist komplett gewitterfrei.

BERGWETTER

In der ersten Tageshälfte sind weitgehend stabile Wander- und Tourenbedingungen vorherrschend. Die sich auftürmenden Quellwolken geben aber zu erkennen, dass man am Nachmittag nirgends sicher vor Gewittern sein kann. Ratsam ist, wenn man daher schon zu Mittag wieder ins Tal absteigt.



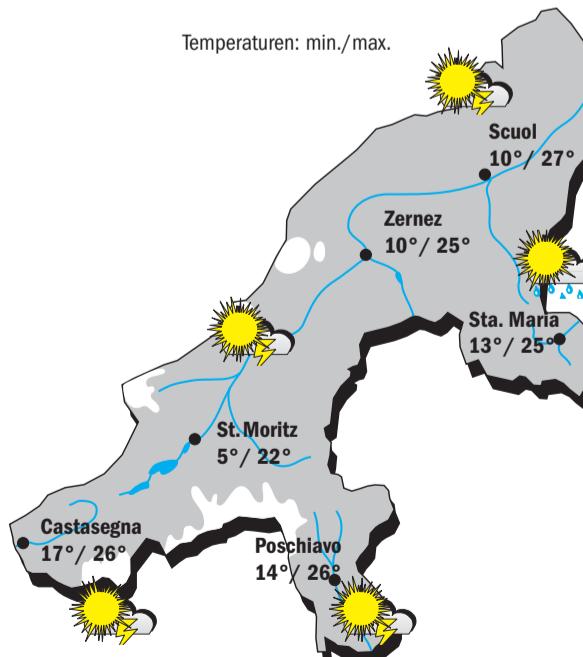
DIE TEMPERATUREN GESTERN UM 08.00 UHR

| | | | |
|----------------------------|-----|---------------------------|-----|
| Sils-Maria (1803 m) | 12° | Sta. Maria (1390 m) | 17° |
| Corvatsch (3315 m) | 6° | Buffalora (1970 m) | 8° |
| Samedan/Flugplatz (1705 m) | 7° | Vicosoprano (1067 m) | 19° |
| Scuol (1286 m) | 14° | Poschiavo/Robbia (1078 m) | 11° |
| Motta Naluns (2142 m) | 10° | | |

AUSSICHTEN FÜR DIE KOMMENDEN TAGE (SCUOL)

| | | | | | |
|---------|----------------|--------|----------------|----------|----------------|
| Sonntag | °C 11 30 | Montag | °C 13 25 | Dienstag | °C 11 28 |
|---------|----------------|--------|----------------|----------|----------------|

Temperaturen: min./max.



AUSSICHTEN FÜR DIE KOMMENDEN TAGE (ST. MORITZ)

| | | | | | |
|---------|---------------|--------|---------------|----------|---------------|
| Sonntag | °C 6 24 | Montag | °C 9 21 | Dienstag | °C 7 23 |
|---------|---------------|--------|---------------|----------|---------------|

Anzeige



Unsere Saunalandschaft bringt Ihr Immunsystem in Hochform.

Entspannen und geniessen.

