

INSERAT



## IM FOKUS

### Betrugs-SMS aus Marokko

Am 2. August vergisst eine Churerin beim Spaziergang im Giessenpark in Bad Ragaz, die Parkgebühr zu bezahlen. Unter dem Scheibenwischer findet sie später eine Busse. Zu Hause scannt sie den QR-Code, der die Frau auf die Website der Kantonspolizei St. Gallen führt und sie bezahlt. Zwei Tage später erhält sie eine SMS, die sich auf die Busse bezieht und einen Link enthält. Weil sie tatsächlich gebüsst worden ist, ist sie nun verunsichert. Sie klickt den Link aber nicht an, löscht die Nachricht und meldet sie als Spam. Eine Nachfrage im Umfeld ergibt: Die Vorwahl +212 stammt aus Marokko. Möglich ist laut Kantonspolizei St. Gallen, dass Unbekannte die Busse fotografiert, den QR-Code ausgelesen und anschliessend Meyers Telefonnummer recherchiert haben. (KKL)

REGION ..... Seite 5



## Es lockt der Crap da Flem

Mehr als 100 Jahre lang gibt es schon eine **Seilbahn von Fidaz hinauf zur Alp Flimserstein**. Die früheste Transportanlage auf den Crap da Flem wurde noch zu Zeiten des Ersten Weltkriegs erstellt – damit es im Dorf auch sommers **frische Milch** für den aufstrebenden **Flimser Tourismus** gab. Die Lasten wurden **mit einer simplen Holzbarelle** berg- und talwärts befördert. Aber auch Personen führen hie und da wagemutig mit, wie erzählt wird. Als Alperschliessung blieb die Barelle allerdings der Landwirtschaft vorbehalten. Das änderte sich auch nicht, als **Mitte der 1970er-Jahre eine richtige Seilbahn mit Kabine** gebaut wurde, um das Alppersonal bergwärts und die Milch oder auch mal eine verunfallte Kuh talwärts zu bringen. Jetzt aber beginnt am Flimserstein eine andere Ära. Die von der Gemeinde Flims in den vergangenen Monaten realisierte **neue Gondelbahn** steht erstmals auch dem Tourismus offen – alle, die wollen, können nun bequem in einer modernen Kabine auf den Crap da Flem fahren. **Am 22. August** beginnt der reguläre Betrieb. (TEXT UND FOTO JANO FELICE PAJAROLA)

KLARTEXT ..... Seite 2

KOMMENTAR Hansmartin Schmid über die gegenwärtige hitzige Debatte über die Neutralität

# Ist eine «moralische» Aussenpolitik überhaupt möglich?

Die gegenwärtige hitzige Debatte zur Abstimmung über die Neutralitätsinitiative der SVP vom 27. September hat einen alten Widerstreit neu belebt, mit dem die Schweiz schon seit langer Zeit kämpft. Denn die Linke und die Mitte, welche die Initiative bekämpfen, fordern auch von der neutralen Schweiz im Grunde eine «moralische» Aussenpolitik auf der Seite der echten Demokratie, der Menschenrechte, den Rechten und Anliegen der Dritten Welt. Ein Streit zwischen strikter Neutralität auch gegenüber der Forderung von Moral und Ethik in der Aussenpolitik und strikter Gleichbehandlung aller politischen Mitspieler in der Welt und der pragmatischen, neutralitätspolitisch oftmals problematischen Unterstützung der «richtigen» Seite der Geschichte. Praktisch durchzog diese De-

batte die Schweiz schon während des Zweiten Weltkriegs. Und sie ist seither nie mehr zum Stillstand gekommen. Wie war das mit Anpassung oder Widerstand gegen das Dritte Reich? Was war mit den moralisch kaum zu rechtfertigenden, aber wirtschaftlich vielleicht notwendigen Waffenproduktionen und Waffenlieferungen an Nazi-Deutschland? Wie war das mit den unmoralischen und todbringenden Rückweisungen der Juden an den Grenzen? Oder die ganz grosse Frage: Hat wirklich die Neutralität die Schweiz im Krieg vor einem deutschen Angriff bewahrt. Oder waren da nicht noch ganz andere Dinge im Spiel?

War die Schweiz im Krieg wirklich neutral? Man erinnert sich: Der deutschen Wehrmacht fielen bei ihrem Vormarsch in Frankreich bei Charité-sur-Loire Geheimdokumente in die Hände, die Absprachen des Schweizer Generals Henri Guisan mit dem französischen Generalstab für den Fall eines deutschen Angriffs auf die Schweiz

festhielten. Den Deutschen galt dies als neutraler Sündenfall, doch einige Historiker schreiben, danach hätte sich Adolf Hitler, damals in seiner Wirrnis oft auch ein Sympathisant der Schweiz, persönlich dafür eingesetzt, dass dies keine Folgen habe. Zudem hat jetzt ein anderer Historiker geschrieben, derartigen Absprachen



«Neutralität in der Verfassung täte dem Bild der Schweiz sehr gut.»

für den Fall eines Angriffs, aber nur für diesen, seien von der Neutralitätspolitik her erlaubt gewesen.

Jetzt also fordern auch die Gegner der Initiative derartige «Absprachen», nicht zum Schutz der Schweiz, sondern zum Schutz des Völkerrechts und der Demokratie, zum Mittragen der

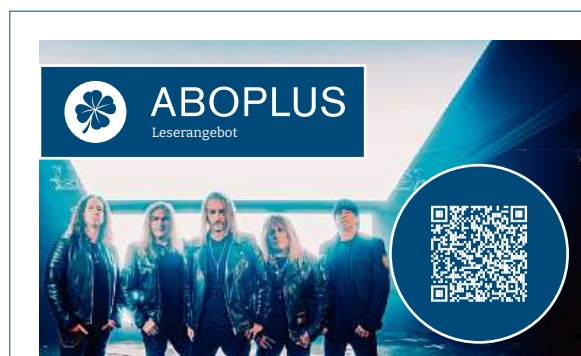
westlichen Sanktionen gegen Russland, Schweizer Waffen für die völkerrechtswidrig angegriffene Ukraine, militärische, zumindest Mini-Kooperationen mit den europäischen Armeen, also eine moralischethische Aussenpolitik. Ist dies überhaupt möglich für ein kleines Land im Wind der Zeiten? Charles de Gaulle hat einmal gesagt: «Staaten haben keine Freunde, nur Interessen». Und Winston Churchill, der grosse britische Kriegspremier, hat zwar nach dem Krieg gesagt: «Die Feuerwehr kennt keine Neutralität». Er hat aber andererseits doch festgehalten: «Von allen Neutralen hat sich die Schweiz im Kriege am besten verhalten».

Das Urteil der Welt war und ist also schwankend. Deshalb ändert auch der laufende Riesenstreit, ob die Neutralität jetzt Verfassungsrang haben solle oder nicht, aussenpolitisch rein gar nichts. Aussenpolitisch am besten wäre es, die Initiative würde angenommen, die Neutralität kommt

in die Verfassung. Dann könnten die Schweizer Politik und Diplomatie immer darauf verweisen, die Welt theoretisch darüber versichern. Dass es dann von Fall zu Fall neutralitätspolitisch ganz anders aussieht und der Bundesrat anders reagieren muss, das ist dann schweizerische innenpolitische Streiterei und Juristerei, die im Ausland niemand kümmert. Der Bundesrat hätte immer noch viel aussenpolitischen Spielraum, wenn man ihn innenpolitisch liesse. Oder sonst müsste er sich ihn erkämpfen. Aber Neutralität in der Verfassung – das hätte auch den immensen Vorteil, dass das Parlament, das sich ja aussenpolitisch nie und nimmer auf eine Linie bringen kann, weniger zu sagen hätte. Neutralität in der Verfassung täte dem Bild der Schweiz in der Welt sehr gut.

HANSMARTIN SCHMID, Dr. phil., ist nach mehr als 30 Jahren Print und 20 Jahren Fernsehjournalismus seit 1998 für das «Bündner Tagblatt» als Kolumnist tätig.

INSERAT



### Exklusive Verlosung von 6x2 Tickets für Gotthard im AREON Chur!

Wir verlosen 6x2 Tickets für das Gotthard Eröffnungskonzert am 11. September 2026 in der neuen Eventhalle AREON.

Jetzt mitmachen:  
QR Code scannen oder anrufen unter 081 255 50 05

Teilnahmeschluss am 27. August 2026





**Aufräumarbeiten werden noch einige Tage dauern:** Die Strasse ins Davoser Sertigtal ist vom Geschiebe befreit. (FOTO GEMEINDE DAVOS)

## Heftiges Gewitter hat im Sertigtal gewütet

Im **Davoser Sertigtal** sind am Montagabend bei einem Unwetter **zwei Bäche über die Ufer getreten**. Eine grosse Fläche ist mit Geschiebe und Schlamm verschüttet. Die **Strasse ist wieder befahrbar**.

Das Unwetter sei relativ kurz und heftig gewesen, sagt Markus Hubert, Leiter Forstbetrieb Gemeinde Davos. Am Montag, kurz vor 22 Uhr, gingen im Davoser Sertigtal in der Region oberhalb des Restaurants «Mühle» enorme Regenmassen nieder. Dadurch traten der Stadlerbach und der Witibach über die Ufer. «Wir haben keinen grossflächigen Rutsch festgestellt. Es sieht so aus, als habe es das dortige Stadlertobel von oben bis unten ausgespült», erklärt Hubert das Ereignis. Personen kamen nicht zu Schaden, zwei, drei Garagen wurden überflutet. Die Strasse ist wieder befahrbar.

Geröll liegt teils bis zu zwei Metern hoch

Wie Hubert ausführt, wurde eine Fläche von 4000 bis 5000 Quadratmetern von Geröll und Schlamm verschüttet. Er schätzt, dass durch das Unwetter rund 20 000 Kubikmeter Material heruntergespült wurden. Teilweise liege dieses bis zu zwei Meter hoch im Gelände. «Einzelne Gewitter können sich irgendwo ganz lokal entladen, und das kann zu Schäden führen. Das ist schwierig vorausszusehen, da kann man nicht viel dagegen machen», erklärt Hubert.

«Kurz nach dem Ereignis, als wir das Gefühl hatten, dass der Regen nachlässt, wurden Maschinen aufgeboden», sagt Hubert. Mit der Unterstützung durch die Davoser Feuerwehr sei dann dafür gesorgt worden, dass die Wassermassen nicht mehr auf der Strasse in Richtung des «Mühle»-Restaurants, sondern in den Sertigbach fliessen. Die Aufräumarbeiten werden laut Hubert noch einige Tage dauern, das Material wird mit Lastwagen abgeführt: «Wir wissen noch nicht, was man alles machen muss. Bei den Bächen sind noch keine Massnahmen definiert.» Weil durch den Erdbeben beim Stadlerbach eine Brücke weggerissen wurde, ist der Wanderweg Sertig–Clavadel gesperrt und kann vorläufig nicht mehr begangen werden. Eine Umleitung besteht gemäss der Gemeinde Davos über die Sertigstrasse. **BÉLA ZIER**

### KURZNACHRICHT

## Gemeindeversammlung von Lumnezia billigt Kredit für Sportplatz in Degen

Die Gemeindeversammlung von Lumnezia hat am Freitagabend einen Kredit von 385 000 Franken für einen neuen Aussensportplatz in der Fraktion Degen gutgeheissen. Zum Projekt gehört ausserdem die Realisierung einer Solaranlage auf dem Dach des ehemaligen Gemeindezentrums, wie aus einer Mitteilung hervorgeht. Ebenfalls genehmigt wurden 375 000 Franken für die Planung eines Zusammenschlusses der Abwasserreinigungsanlage Turatscha in Degen mit jener in Vella-Siglinas. Auf Zustimmung stiess zudem die kommunale Rechnung für das Jahr 2025. Sie weist bei einem Aufwand von 17,4 Millionen Franken ein Plus von 1,5 Millionen Franken auf. Netto investiert wurden 887 000 Franken; der Cashflow lag bei knapp 2,2 Millionen Franken. (JFP)

# Wie man in sechs Minuten in eine völlig andere Welt kommt

Die **neue Milchseilbahn auf den Crap da Flem**, den Flimserstein, läuft **im Testbetrieb**.

Die Anlage ist jetzt nicht mehr nur der Alpwirtschaft vorbehalten. Wir haben uns aufgemacht zur **Probefahrt**.

► JANO FELICE PAJAROLA

Wer je in der Kabine der Flimser Milchseilbahn mitfahren durfte, wird dieses Transporterlebnis so schnell nicht vergessen. Ich jedenfalls erinnere mich noch sehr gut daran. Ein kühler, feuchter Morgen im September 2010, der Tag des festlichen Alpbazugs vom Flimserstein. Für ein Buchprojekt habe ich als Mitautor und -fotograf die Ausnahmeerlebnisse bekommen, die knapp 900 Meter Höhenunterschied zwischen Flims-Fidaz und der Alp per Bahn zurückzulegen – gemeinsam mit Landwirten, die ihr Vieh oben aufwendig schmücken und mit den Tieren anschliessend über die Scala Mola, den berühmten Treppenberg, hinab ins Hochtal Bargis zum wartenden Festpublikum wandern. Zuerst geht es aber aufwärts – in einer in die Jahre gekommenen grünen Gondel mit Platz für maximal vier Personen. Die Bahn ist einspurig, es gibt keine zweite Kabine, die oben losfahren kann, wenn es unten aus der stillstehenden Station hinausgeht. Bis zu 15 Minuten dauert eine Fahrt, an diesem Morgen durch dichten Nebel. Die steilen Flanken des Flimsersteins sind kaum zu erkennen, obwohl man ihnen sehr nahe kommt.

2010: Kein Wohlfühltransport

Es rumpelt und ruckelt beim Passieren der Stützen. Die Fenster der Gondel sind beschlagen vor Feuchtigkeit, es wird schwülwarm im Inneren. Kein Wohlfühltransport. Ich bin erleichtert, als wir endlich oben bei der Alp ankommen und die Kabinentür geöffnet wird. Frische Bergluft strömt hinein, die mitgebrachten schweren Kuhglocken für den Viehtrieb werden ausgeladen. Zeitsprung in die Gegenwart. Es ist der erste Mittwoch im August, und zwischen Fidaz und dem Flimserstein hat quasi eine neue Ära begonnen. Der Flimser Gemeindepräsident Christoph Schmid steht vor der Talstation der komplett erneuerten Milchseilbahn, er ist sichtlich stolz auf den futuristisch anmutenden Bau aus Sichtbeton und Holz, entworfen vom einheimischen Architekten Reto Durisch. «La Curnaglia», romanisch für die Alpendohlen: So hat Durisch seinen Entwurf getauft, «und das stimmt ja genau», stellt Schmid fest. Die Form des Bauwerks erinnert tatsächlich an einen wegfliegenden Vogel.

2026: Die Porsche-Design-Gondel

Die Dohle fliegt den Flimserstein hinauf, respektive: Die neue Gondel tut es, Porsche-Design, acht Plätze, schwarz und rund wie die Kabinen des hypermodernen FlemX an der gegenüberliegenden Flimser Bergflanke. Doppelspurig ist die Anlage jetzt auch, es sind also zwei Kabinen parallel im Einsatz. Und vom Start bis zum Ziel braucht man gerade noch sechs Minuten. Lässt man die Bahn alle 15 Minuten laufen, ergibt das eine Kapazität von 32 Personen pro Stunde und Richtung. Mindestens viermal mehr als früher.

Nein, das ist nicht nötig, weil das Alppersonal ständig ins Tal oder die Landwirte ständig an den Berg

müssten. Die Milchseilbahn, Mitte der 1970er-Jahre in Betrieb genommen als Ersatz für eine reine Lastentransportbahn aus der Zeit des Ersten Weltkriegs, war für «nichtlandwirtschaftliche» Fahrgäste nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen. Mit dem inklusive Nebenanlagen total 8,8 Millionen Franken teuren Neubau der Gemeinde ändert sich das nun. Aus der Alpbahn ist auch eine Tourismusbahn geworden – alle dürfen sie benutzen. Keine Ersatzteile mehr, die Steuerung veraltet

Für diese Veränderung hat sich das Flimser Stimmvolk vor zwei Jahren an der Urne nicht etwa aus reinem Vergnügen ausgesprochen. «Die alte Bahn brauchte immer mehr Unterhalt», erklärt der zuständige Flimser Departementsvorsteher Guido Casty. Gleichzeitig waren Ersatzteile nicht mehr erhältlich, und die Steuerung entsprach

«

Das Abenteuer mit der gehörigen Portion Nervenkitzel von einst ist Geschichte.

»

nicht mehr den heutigen Anforderungen. «Im Südtirol», so Casty, «gibt es ähnlich spektakuläre Bahnen, die ursprünglich während der Weltkriege für Transporte entstanden sind und später für den Tourismus umgenutzt wurden. Wieso machen wir das nicht auch in Fidaz?, haben wir uns gefragt.»

Denn gleichzeitig zählt die Alp Flimserstein mit ihren rund 200 Tieren gemäss einer Plantahof-Studie zu den besten Milchviehalpen im Kanton, und die involvierten Bauernbetriebe stehen voll hinter

ihr. Doch um die Milch sommers ins Tal zu bringen, braucht es die Bahn, anders geht es in dieser Topografie nicht. Also entschied man sich in Flims für das «Joint Venture» von Landwirtschaft und Tourismus. Immer morgens bis 8.30 Uhr und abends ab 17 Uhr ist die Anlage für den Alpbetrieb reserviert. «Ein Zusammenspiel, das ausserdem für den Produkteabsatz eine grosse Chance birgt», davon ist Casty überzeugt – wenn die Bäuerinnen und Bauern sie auch nutzen. Einen kleinen Kiosk bei der neuen Bergstation haben sie bereits eingerichtet.

Dorthin, zur Bergstation, fahre ich nun mit Casty. Seit einigen Tagen läuft der Testbetrieb der Anlage; Einheimische und Gäste sind bis zur offiziellen Eröffnung am Fiderfest vom 22. August auf Anmeldung für Probefahrten willkommen. Dabei geht es weniger um die Bahn an sich, «die funktioniert einwandfrei», sagt Casty. Im Fokus sind Zugang und Ticketing. Zwar steht während der ersten Sommersaison eine Hilfsperson in der Talstation bereit, doch an sich läuft die Anlage autonom, sie wird von der Weissen Arena Bergbahnen AG von Foppa aus überwacht und gesteuert.

Künftig muss online gebucht werden

Wer mitfahren will, wird ab der offiziellen Inbetriebnahme das Ticket online buchen können – aber wegen der begrenzten Kapazität der Gondeln gilt es stets für einen ganz bestimmten Slot, eine genaue Fahrzeit. Nur dann öffnet sich der Zugang, und auch das nicht früher als fünf Minuten vor Abfahrt. «Damit müssen wir noch Erfahrungen sammeln», meint Casty.

Gerade bei der Bergstation kommt es bislang recht oft vor, dass Leute über die Abschränkung klettern würden, um eine frühere Kabine als die gebuchte zu erwischen. Was natürlich zu Problemen führt, wenn die Plätze eigentlich von anderen Fahrgästen reserviert wären. «Da werden wir anhand der ersten Erfahrungen bis zum 22. August sicher etwas nachjustieren können», ist Casty überzeugt.

Jetzt aber hinein in die Kabine, Panoramablick rundum, ultraleiser Betrieb, wir gleiten sanft in die Höhe, erspähen unten im Tal den Crestasee, die Dörfer der Rheinschlucht, oben die senkrechten Wände des Crap da Flem, den Klettersteig Pinut, dann, nach der grossen Hauptstütze, gerät der sanft ansteigende riesige Rücken des Flimsersteins mit seinen ausgedehnten Alpweiden ins Sichtfeld.

Lücken werden geschlossen

«In nur sechs Minuten kommst du in eine ganz andere Welt», findet Casty. «Und was die Wandermöglichkeiten angeht, konnten wir mit der neuen Bahn einen Bogen spannen: von der FlemX-Bergstation Ils Cugns bis hierher und weiter nach Bargis.» Die Milchseilbahn schliesst für alle Aktiven am Berg eine Lücke. Wer sich den anstrengenden Abstieg über die Scala Mola sparen will, hat nun eine bequeme Alternative. Dasselbe gilt für all jene, die den Pinut-Klettersteig bezwungen haben. Und der Ortsbus zum Stenna-Parkhaus in Flims ist im Ticket gleich inbegriffen – Parkplätze gibt es bei der Talstation in Fidaz nicht.

Flimserstein, das Ziel ist erreicht. Die Türflügel der Kabine öffnen sich automatisch. Anders als vor 16 Jahren muss ich diesmal nicht erleichtert sein und dringend nach frischer Luft schnappen. Das Abenteuer mit der gehörigen Portion Nervenkitzel von einst ist Geschichte. In Erinnerung wird der Ausflug auf den Crap da Flem trotzdem bleiben – aus den besten Gründen.

.....  
**Die Milchseilbahn Fidaz–Crap da Flem wird jeweils von Mai bis Oktober in Betrieb sein. Weitere Informationen gibt es unter: [flimslaax.com/milchseilbahn](https://flimslaax.com/milchseilbahn). **Feierliche Eröffnung:** Samstag, 22. August, 13 Uhr, mit Musik, Kulinarik, kulturellen Beiträgen und Präsentationen von lokalen Vereinen und Handwerksbetrieben. Einen besonderen Schwerpunkt bildet dabei die Geschichte der Bahn und des Ortsteils Fidaz.**



**«La Curnaglia»:** Wegen der Form der Stationen ist die neue Bahn von Fidaz zum Flimserstein nach den Bergdohlen benannt, wie Gemeindepräsident Christoph Schmid erklärt. (FOTO JANO FELICE PAJAROLA)