

BAHN GESCHICHTE(N)

1956-2016



PRO *Flims*
CASSONS

Bahngeschichte(n) 1956–2016

Die Cassonsbahn
und ihre Menschen

Inhalt

Vorwort	3
Der Verein Pro Flims Cassons	5
Interviews mit Beteiligten und Verantwortlichen	ab Seite 8
Die Cassonsbahn – ein Verkehrsdenkmal erster Güte	18
Technische Daten der Luftseilbahn Naraus – Cassons	19
Bahngeschichten	ab Seite 20

Fotos

Titelseite: Jules Geiger, Flims
Seite 4: Jules Geiger, Flims
Verein Pro Flims Cassons
Tomas Dvorak, panorami.ch
Sebastian Kirsch

Idee und Konzept, Realisation, Interviews und Portraitfotos

Sebastian Kirsch, Chur
kirschpartner.ch

Gestaltung und Layout

Edgar Zanoni SGD, Chur
zkchur.ch

Quellen

*Bahntechnik: Flimser Winter
Chronik 1905–1980*,
Hrsg. Hannes Giger-Capaul,
1989, Flims

Festschrift «1945–1995:

«Die Geschichte der Flimser Bergbahnen»,
Heinz Baumberger, 2010, Flims

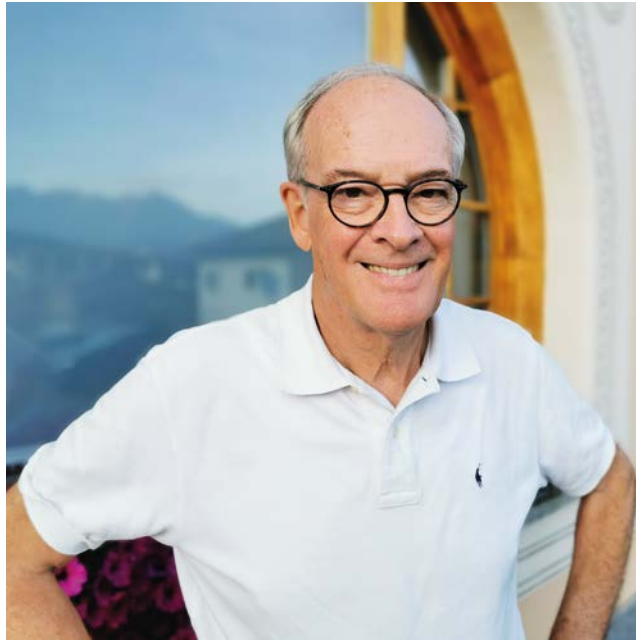
«Die schönsten Verkehrsmittel der Schweiz»,
Schweizer Heimatschutz, 2008, Zürich

Gemeinde Flims, «Dokumentation Bau-, Planungs-
und Infrastrukturgeschichte», in drei Bänden, 2011, Flims

© Verein Pro Flims Cassons, 2021

Schutzgebühr: CHF 5.–

Vorwort



Bahngeschichten sind meist verwoben mit Visionen, technischen Errungenschaften, Pioniertaten, Weitsicht, Risikobereitschaft. Dies ist auch bei der Cassonsbahn nicht anders. Es brauchte Initianten und Investoren, die in der touristischen Förderung Chancen für Flims sahen und bereit waren, die entsprechenden Risiken einzugehen. Der erhoffte touristische und wirtschaftliche Nutzen konnte denn auch während vieler Jahre «geerntet» werden. Aber die Welt des Tourismus stand nicht still. Die Gästebedürfnisse spiegeln sich im Wandel der gesellschaftlichen und sozialen Werte, der wirtschaftlichen Möglichkeiten, des Klimas und so fort. Es mussten Antworten in Form von zeitgemässen Angeboten gefunden werden. Die Anpassungen im Spannungsfeld von historisch gewachsenen, dörflichen Gesellschafts- und Wirtschaftsstrukturen und sich verändernden Anforderungen des Tourismusmarktes führten mitunter auch zu Zerreisproben der unterschiedlich gelagerten Interessen. Der daraus neu entstandene Mitbewerber Laax zeugt vom Wan-

del. In den letzten 15 Jahren aber war allzu oft die Cassonsbahn der Kristallisationspunkt solcher Kontroversen: Wirtschaftlichkeit versus Nostalgie, Privatwirtschaft versus öffentliche Aufgabe, Massentourismus versus Individualtourismus, Bedürfnisse Flims versus Bedürfnisse Laax, Wintertourismus versus Sommertourismus. Und mitten in dieser Gemengelage: der Verein «Pro Flims-Cassons», eine Position mit idealistischen Zielen in komplexem Umfeld!

Erinnerungen nähren sich von Erlebnissen. Deshalb beanspruchen Chroniken und technische Fakten den kleineren Teil dieser Schrift. Hauptdarsteller sind die Passagiere mit ihren Erlebnis-Berichten im Zusammenhang mit der Bahn. Aber auch die Protagonisten sollen mit ihren Ansichten und Erfahrungen zu Wort kommen.

Ich danke allen Mitgliedern, Spendern und Spenderinnen des Vereins Pro Flims-Cassons für ihre ideelle und finanzielle Unterstützung in allen Stimmungslagen. Einen besonderen Dank verdienen alle Mitwirkenden dieser Schrift, die eine lebendige Erinnerung an die einzigartige Bahn vermitteln, die ihrer Zeit voraus war, dann aber vom Lauf der Zeit eingeholt wurde.

Arno Krucker
Präsident PFC



«Der Verein Pro Flims-Cassons konnte etwas bewegen.»

Seit den 1970er Jahren war Arno Krucker regelmässiger Feriengast in Flims. Mit seiner Frau Judith hat er sich nach seiner Pensionierung dauerhaft in Flims niedergelassen und das PFC-Vereinspräsidium übernommen. Mit seinem Engagement wollte er die Cassonsbahn erhalten oder die rasche Umsetzung einer neuen bahntechnischen Erschliessung des Cassons erreichen. Die Vereinsarbeit förderte überdies seine Integration in die dörfliche Gesellschaft und weckte Verständnis für manche ihrer Besonderheiten. Ein Rück- und Ausblick.

Wir schreiben den 19. Juni 2009. Öffentliche Diskussionsveranstaltung in der Eventhalle Flims. Zugegen sind 500 Einheimische und Gäste. Thema: Zukünftige Erschliessung des Flimser Ski- und Wandergebietes von Foppa, Naraus und Cassons. Grundlage bildet das Gutachten Dr. Theus, das Voraussetzungen und Handlungsoptionen für einen Fortbestand der Cassonserschliessung aufzeigt. Was zuvor geschah: 2007 teilte die Weisse Arena AG (WAG), Eigentümerin und Betreiberin der Cassonsbahn, der verdutzten Flimser Bevölkerung mit, den Betrieb der Cassonsbahn 2010 einzustellen. Argumentiert wird mit der fehlenden Wirtschaftlichkeit und der technischen Überalterung der Anlage. Auch den nicht rentierenden Zubringersektionen bis Naraus samt Spalgna-Lift drohen das Ende.

Wie soll es nun weitergehen? Einig war man sich unter den Beteiligten, dass eine Sanierung oder der Neubau der Bahn massiv höhere Benutzerfrequenzen bedingt. Die Rede war von zusätzlichen 3'000

«warmen Betten», um die notwendige Wertschöpfung für die je nach Variante bis zu 50-Mio.-Investition zu generieren. Obwohl die touristische Bedeutung des Cassons nicht in Frage gestellt wurde, verspürten weder die WAG noch die Gemeinde grosse Lust, sich in einer im Gutachten vorgeschlagenen Projekt-Varianten zu engagieren. Nicht so die Gruppe «Zukunft Flims», bestehend aus vier Personen, die sich exponieren wollen – so ihre eigene Beschreibung. Ihre erklärten Ziele waren der Miteinbezug bei den massgebenden Abklärungen und Entscheiden, der Erhalt vom Sommer- und Wintergebiet Foppa-Naraus sowie die Abklärung über Notwendigkeit, Spezifikation und Finanzierung einer Cassonsbahn. Unter dem Titel «Einheimische und Gäste kämpfen für die Flimser Bahnen» starteten sie eine Umfrage, um Meinungen und Unterstützung eben dieser Zielgruppe zu ergründen.

Die Diskussionsveranstaltung vom 19. Juni 2009 gab die Initialzündung für die Gründung des Vereins «Pro Flims-Cassons». Die Gruppe «Zukunft Flims» rief die Interessierten am 1. August 2009 auf den Cassonsgrat zur Gründung des Vereins. 77 Einheimische und Gäste schrieben sich an diesem herrlichen Sommertag mit musikalischer Umrahmung als Vereinsmitglieder ein. Als erste Vorstandsmitglieder wurden gewählt: Hans Sutter, Walter Melchior, Sonja Schweizer, Christian Gadiant und Gaudenz Meiler.

Die Zweckbestimmung des Vereins

Der Verein bezweckt die immaterielle und materielle Förderung zur Erhaltung und Erneuerung der Bergbahnen Naraus-Cassons und all ihrer



Geheimnisse des Berges, erstellen Panoramatafeln und chauffieren als Gondelführer die Gäste hinauf und hinab. Jürg und Gaby Schenkewitz managen im Auftrag des Vereins und zur Freude der Gäste den Restaurantbetrieb auf dem Cassons.

Die eher zähen Verhandlungen mit der WAG und dem Gemeindevorstand mündeten in einer Vereinbarung, nach der der Verein 1 Mio. Franken für den Ersatz des Tragseils beibringt, womit der Betrieb der Bahn bis zum Konzessionsablauf 2015 sichergestellt werden soll. Andererseits unternehmen WAG und Gemeinde Anstrengungen für die Realisierung eines Ressorts, damit später die geforderte Steigerung der Logiernächte zwecks Finanzierung einer Ersatzbahn möglich wird.

In einer gross angelegten Aktion gelang es dem Verein, von 1'200 Spendern und Spenderinnen über 1 Mio. Franken an Spendengeldern zu sammeln – ein eindrücklicher Erfolg. Allerdings vernahm man gleichzeitig auch, dass das Tragseil nun doch nicht ersetzt werden müsse. Mit kürzeren Prüfungsintervallen sei die verbleibende Betriebszeit des Seils zu überbrücken. Zufrieden stellt der Präsident 2012 fest: Die Sicherung des Betriebes der Flimser Bahnen bis 2015 konnten wir weiter festigen und erreichen, dass die Planung für die Cassonserschliessung ab 2016 beginnt.

Was danach folgte, war für den Verlauf der Dinge in den Folgejahren charakteristisch. Es wurden seitens der WAG und Gemeinde Erschliessungsvarianten präsentiert, um sie wenig später mit verschiedenen Begründungen zu widerrufen. So erging es der sogenannten Y-Variante: eine Gondelbahn über Foppa, Punt Desch, Crap La Tgina. Das Opfer war die abgeschlossene Vorbereitung zur Gründung einer Stiftung, in die die bestehende Cassonsbahn eingebracht und saniert werden sollte. Es folgte die modifizierte Y-Variante mit Streckenführung über Foppa, Startgels, Ils Cugns. Zur Weiterverfolgung dieses Projekts gewährt der Flimser Stimmbürger 2015 trotz

zugehörigen Anlagen und Betriebe, sowie zur touristischen Erschliessung des umliegenden Wintersport- und Erholungsgebietes. Der Verein ist befugt alle Massnahmen zu treffen, die dazu geneigt sind, einen Beitrag zur Erfüllung seiner Ziele zu leisten. Insbesondere kann er auch die Erschliessung der Station Naraus sicherstellen.

Das Umfrageergebnis war eindeutig: Die Flimser Bahnen, vor allem die Cassonsbahn müssen erhalten bleiben. Mit Beherrtheit, Begeisterung und dem Glauben an die Machbarkeit engagierten sich Vorstand und Mitglieder für deren Umsetzung. Schon kurz nach der Gründung verzeichnet der Verein über 2'000 Mitglieder. Um die Attraktivität des Cassons zu steigern, ist Manpower gefragt. Vereinsmitglieder verbessern gemeinsam mit weiteren Helfern Wanderwege, bauen Ruhebänke, geben als Guides da Cassons Auskunft über die

Widerstand des Vereins einen Plankredit von 850'000. Aufgrund einer Mitgliederumfrage unterstützt der Verein diese Y-Variante nur unter Bedingungen, nämlich: die Bergstation muss knapp unterhalb des Cassonsgrates liegen, in Foppa muss eine Aus- und Einstiegsmöglichkeit erstellt werden, die Cassonsbahn muss in Betrieb bleiben bis die neuen Bahnen erstellt sind. Ansonsten sei die Cassonsbahn zu sanieren oder auf bestehender Strecke neu zu bauen. Diese Haltung belastete das ohnehin schon prekäre Verhältnis mit WAG und GV zusätzlich. Eine ordentliche Kommunikation war seit längerer Zeit unmöglich, von einer Zusammenarbeit konnte keine Rede sein. Der Verein fühlte sich ausgeschlossen, wurde nicht angehört. Eine Mitgestaltungsmöglichkeit wurde ihm trotz 3'000 Mitgliedern, die nicht nur Gäste, sondern zumeist auch Zweitheimische und somit Steuerzahler in Flims sind, seit längerem verwehrt. Die Angst, dass die Flimser Seite touristisch 'abgehängt' werden könnte, war omnipräsent. Kein Wunder, dass in der emotional geladenen Stimmung Misstrauen und Verdächtigungen im Raum standen. Der Bahnbetrieb wurde am 25. Oktober 2015 eingestellt. Mit dem Rückbau 2016 – 2017 war dann das Schicksal der Cassonsbahn endgültig besiegelt, das Problem der Cassonserschliessung aber nicht gelöst.

War der Verein in seiner Zielsetzung gescheitert? Sicherlich war es eine Zäsur in seiner bisherigen Strategie. Die entscheidende Frage war, wie der Verein in Zukunft einen wirklichen Einfluss auf die Erschliessungsprojekte nehmen kann. Dabei ist eine realistische Einschätzung der eigenen Möglichkeiten innerhalb des Machtgeflechts der Interessengruppen wichtig. Die selbstkritische Analyse veranlasste den Vorstand, das Gremium zu verkleinern, Funktionen anzupassen und neue Wege in der Kommunikation zu gehen. Gleichzeitig wurde der Zweckartikel der Statuten im Wesentlichen dahingehend geändert, dass generell die bahntechnische Erschliessung des Cassons angestrebt wird.

Im Sinne einer Zwischenbilanz nimmt der Verein für sich in Anspruch, die Verlängerung des Bahnbetriebs bis 2015 erreicht, zur Attraktivität des Cassons beigetragen und die Sensibilisierung der Flimser Bevölkerung für die Wichtigkeit des Cassons gefördert zu haben. In der Gesamtbeurteilung ist es bedauerlich, dass in den vielen Jahren der Lösungssuche keine grösseren Fortschritte möglich waren. Vielleicht lag es daran, dass keiner der Protagonisten das Leadership übernehmen wollte oder konnte. Inzwischen machte sich auch in grossen Teilen der Bevölkerung Unmut über den Gemeindevorstand breit. Seine passive und abblockende Haltung wurde immer lauter kritisiert.

Die weitere Entwicklung führte entlang dem bisherigen Muster. Ein Projekt löste das andere ab. Ein Meilenstein wurde dann 2019 vom Flimser Souverän gesetzt, indem er einen Gemeindebeitrag von 20 Mio. Franken für ein «redimensioniertes Jahrhundertprojekt» sprach. Das war auch ein klares Bekenntnis für den Cassons! Der neue Gemeindepräsident nahm den Ball auf und gewann mit seiner offenen Kommunikation das Vertrauen des Stimmvolks. Das Coronajahr 2020 inspirierte die WAG zu einem neuartigen Gondelbahn-System, das die Gäste von Flims über Foppa – Startgels – Segnes nach Ils Cugns und Nagens transportieren soll. Die raumplanerischen Grundlagen haben die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen 2021 gutgeheissen. Unsere Hoffnungen sind gross, dass dieses Projekt nun 2022 Wirklichkeit wird. Gemessen an unseren Zielsetzungen wären wir damit einen Riesenschritt weiter. Es bleibt noch, uns für die Graterschliessung und die Verbesserung der Attraktivität des Foppa-Gebiets einzusetzen.

Arno Krucker

«Durch den Verein PFC ist die Cassonsbahn nicht sang- und klanglos untergegangen.»

Reto Gurtner, Verwaltungsratspräsident (VRP) der Weissen Arena Gruppe (WAG), hat im Jahre 2007 an einer Strategiesitzung der Gemeinde angekündigt, die Cassonsbahn im Jahre 2012 stillzulegen. Dies aus zweierlei Gründen: zum einen hätte es eines enormen finanziellen Aufwandes bedurft, um die Konzession der Bahn zu verlängern; zum anderen lag der jährlich eingefahrene Verlust der Bahn bei 700'000 Franken. Auch aus heutiger Sicht hätte er den gleichen Entscheid gefällt.

Herr Gurtner, heute, im Jahr 2021, ist die Cassonsbahn seit sechs Jahren stillgelegt, die Erschliessung des Cassons noch nicht realisiert. Hätte man die Bahn nicht bis zum Ersatz weiterbetreiben können?

Reto Gurtner: Als ich im Jahre 2007 an einer Strategiesitzung über die mögliche Schliessung der Cassonsbahn gesprochen hatte, bezog sich dies auf die in die Jahre gekommene Bahn. Wir hatten nicht nur einen jährlichen Verlust von 700'000 Franken zu verzeichnen, sondern es hätte auch namhafte Investitionen gebraucht, um die Konzession der Bahn zu verlängern. Aus diesem Grund haben wir versucht, nach einer Lösung zu suchen. So wurden verschiedene Projekte evaluiert, um das Gebiet um Flims–Foppa–Naraus–Cassons weiterhin zu erschliessen. Aber die raumplanerischen Auflagen sowie die gestiegenen sicherheitstechnischen Anforderungen haben gezeigt, dass sich in diesem Bereich eine Bahn nicht wirtschaftlich betreiben lässt. Allein die Tatsache, dass sich die Li-

nienführung der Bahn längst in der roten Zone (Lawinengefahr) befindet hat mich aus unternehmerischen Überlegungen davon überzeugt, die Cassonsbahn aufzugeben. Schliesslich steht auch die Frage im Raum, was mit dem Zubringer Foppa–Naraus passiert, weil die Konzession für diese Bahn auch bald ausläuft. Es ging mir also keineswegs darum, wie mir oft vorgeworfen wurde, die touristische Entwicklung der Flimsenseite zu schwächen, sondern aus unternehmerischer Sicht das Beste aus der Situation zu machen.

Im Jahre 2010 wurde der Verein Pro Flims Cassons gegründet, um sich für den Erhalt der Cassonsbahn einzusetzen...

...ja, und ich gebe offen zu, dass ich diese Vereinsgründung anfangs als Kriegserklärung empfunden habe. Denn wir hatten mit allen Beteiligten ernsthaft versucht eine tragbare Lösung zu finden, aber vom Moment der Vereinsgründung an wurde es sehr emotional. Dabei wurde mit teilweise sehr unfairen Mitteln auf den Mann gespielt. Aber ich will hier keine alten Geschichten aufwärmen, sondern muss heute feststellen, dass der Verein mit seinem Engagement dazu beigetragen hat, dass die Bahn nicht sang- und klanglos untergegangen ist und drei Jahre länger betrieben (bis 2015) und erhalten wurde. Zudem ist der heutige Vereinsvorstand auf Konsens aus und hat auch mit seinen kritischen Fragen dazu beigetragen, den Planungsprozess positiv zu beeinflussen. Inzwischen haben wir ein sehr gutes Verhältnis zueinander. Nach zahlreichen Verhandlungen mit den Umweltschutzverbänden, mit der Gemeinde, dem Kanton und dem Bund haben wir zur Erschliessung der Tektonnikarena Sardona eine Linienführung gefunden, mit dem auch der Cassons erreicht werden kann. Und es freut mich sehr, dass auch PFC das aktuelle Projekt aktiv unterstützt hat.

*Reto Gurtner,
VRP der Weissen
Arena Gruppe (WAG)*



Aber im Gegensatz zur alten Cassonsbahn wird das Plateau nicht erreicht.

Das ist richtig, aber die Umweltschutzverbände haben uns von Anfang an signalisiert, dass sie eine Bahnerschliessung bis auf den Cassonsgrat verhindern würden. Zudem haben die Umweltschutzverbände im Sinne einer Konzentration der WAG-Bahnanlagen darauf gedrängt, Flims–Cassons aufzugeben. Man kann sagen, dass die Cassonsbahn damals optimal gebaut wurde. Sie hat sich bestens in die Landschaft eingefügt und einen direkten Zugang auf den Cassons ermöglicht. Aber eben, diese Linienführung würde heute keineswegs mehr bewilligt, weil sie in der roten Zone liegt.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft von Flims/Laax?

In meiner Funktion als VRP der Weissen Arena Gruppe muss ich nicht nur wirtschaftlich denken, sondern ich will auch Werte für die Menschen schaffen; für Einheimische, Zweiteinheimische, Mitarbeiter und Gäste. Dazu muss ich aber auch bereit sein, Neues zu wagen, um dem durchgreifenden Wandel im Tourismus ebenso begegnen zu können, wie dem Klimawandel. Fest steht: In Zukunft wird nicht weniger Ski aber mehr Bike gefahren und gewandert, sprich der Sommertourismus wird weiter zunehmen. Ich würde mich freuen, wenn man die mit diesem Wandel verbundenen Veränderungen oder Visionen nicht einfach bekämpft und an die vermeintlich «guten alten Zeiten» erinnert, sondern sich aktiv in den Prozess einbringt, damit auch die nächste Generation Gäste in einer intakten Natur mit einer nachhaltigen Infrastruktur empfangen kann.

«Letztlich hat sich unser Einsatz gelohnt.»

Hans Sutter war Gründungsmitglied und erster Präsident des Vereins Pro Flims Cassons. In einem Gespräch blickt er auf eine aufregende und spannende Zeit zurück.

Weshalb haben Sie sich für die Cassonsbahn und den Verein Pro Flims Cassons engagiert?

Hans Sutter: Für uns, also für meine Frau Margrith und mich, war es faszinierend, wie man mit der Cassonsbahn auf verhältnismässig einfache Weise eine aussergewöhnliche Bergwelt erreichen konnte. Der Cassonsgrat bietet von der Aussicht, von Flora und Fauna eine Vielfalt, wie sie seinesgleichen kaum sonst zu finden ist. Als wir vom drohenden Aus der Bahn erfahren haben, wollten wir uns mit unserer Erfahrung und aller Kraft für deren Erhalt einsetzen.

Welche Erfahrung haben Sie mitgebracht?

Meine Frau und ich hatten in den sechziger Jahren im Bauamt der Gemeinde Flims gearbeitet. In diesen fünf Jahren haben wir die Gemeinde und die Menschen kennen- und schätzen gelernt. Der enorme technische Wandel und die stetig wachsenden Ansprüche an die Gemeinde und deren Behörden stellten eine grosse Herausforderung dar. 1971 sind wir allerdings wieder ins Baselbiet zurückgekehrt, wo wir zusammen ein eigenes Bau- und Raumplanungsbüro gegründet haben, das heute, nach 50 Jahren, über 70 Mitarbeiter beschäftigt. Nach meiner Pensionierung hat es uns wieder ganz nach Flims zurückgezogen, weil wir hier sehr gut vernetzt sind und das Leben in den Bergen geniessen können.



Hans Sutter, ehemaliger Präsident Pro Flims Cassons

Hat sich aus Ihrer Sicht Ihr Engagement gelohnt?

Auf jeden Fall, für mich persönlich war es eine spannende und aufregende Zeit. Auch wenn wir die Bahn nicht retten konnten, hat sich letztlich unser Einsatz auch für Flims gelohnt, weil die Linienführung der neuen Bahn nun über Foppa geht. Und ja, auch haben wir mit Pro Flims Cassons den Zweitheimischen eine Stimme gegeben und mit unseren bis zu 3'000 Mitgliedern und Spendern gezeigt, dass auch wir bereit sind, uns aktiv für die Interessen von Flims zu engagieren. Heute bin ich ohne Groll, wir haben uns positioniert und haben keinen Scherbenhaufen hinterlassen, im Gegenteil. Der jetzige Vorstand von Pro Flims Cassons macht seine Aufgabe gut und hat einen direkten Draht zur Weissen Arena Gruppe (WAG) und zur Gemeinde gefunden.

«Der Verein hätte die Bedingungen als Konzessionsnehmer nicht erfüllen können.»

Martin Hug war Mitglied der GL der Weisse Arena Gruppe und als Geschäftsführer der Weisse Arena Bergbahnen AG verantwortlich für den Bereich Bahnen und Bauten

Martin Hug wurde im Herbst 2020 vom Flimser Souverän mit einem Glanzresultat zum neuen Gemeindepräsidenten gewählt. Martin Hug hat den Anfang vom Ende der Cassonsbahn seit dem Jahre 2005 an vorderster Front miterlebt und setzt sich heute in seiner neuen Funktion für die Neuerschliessung der Tektonikarena Sardona und damit den Cassons ein.

Martin Hug, seit Sie als Gemeindepräsident im Amt sind, hat sich in Sachen Neuerschliessung des Cassons viel getan. Was war vorher falsch gelaufen?

Martin Hug: Ich kann und will hier nicht einzelne Akteure kritisieren, sondern kann nur allgemein feststellen, dass sich zwischen den Flimser Gemeindebehörden, grossen Teilen der Bevölkerung sowie der Weissen Arena Gruppe (WAG) grosse Gräben aufgetan haben. Ich versuche nun mit einer offenen Kommunikation für Transparenz zu sorgen und die Bevölkerung zu motivieren, sich aktiv an den Entscheidungsprozessen zu beteiligen. Ich möchte deshalb nicht zurückblicken, sondern nach vorne schauen und dafür sorgen, dass Flims unter anderem mit der Neuerschliessung der Tektonikarena an Attraktivität gewinnt.

Aber gewisse Fragen rund um das Aus der Cassonsbahn sind noch nicht abschliessend beantwortet. Wie war das mit der berühmten 1-Franken-Übernahme der Cassonsbahn durch den Verein Pro Flims Cassons gemeint?

Ja, die Idee war grundsätzlich gut gemeint, aber die Juristen des Bundesamtes für Verkehr (BAG) haben uns nach längeren Verhandlungen zurückgepfiffen, weil der Verein Pro Flims Cassons nicht die Bedingun-

gen erfüllt hätte, die für eine Konzessionsnahme nötig gewesen wären. Und wie es Reto Gurtner bereits mehrfach gesagt hat: dem Verein Pro Flims Cassons gegenüber wäre es geradezu unfair gewesen, die Cassonsbahn so abzuwickeln. Denn neben den enormen sicherheitsrelevanten Investitionen in die Cassonsbahn selbst hätte das Konzessionsende für den Zubringerlift Flims – Naraus den Verein sicherlich in zusätzliche Schwierigkeiten versetzt.

Wie haben Sie den Verein Pro Flims Cassons erlebt?

Am Anfang hatte ich noch ein gutes Gefühl, doch sehr schnell hat die Sachlichkeit im Umgang miteinander gefehlt. Uns von der WAG wurde nicht mehr geglaubt, auch von der Gemeinde Flims nicht mehr. Um nur ein Beispiel zu nennen: nachdem der Finanz Infra AG das Beschneungskonzept samt baulicher Umsetzung von der Gemeinde bewilligt worden ist, wurde uns nach dem Bauabschluss die dafür notwendigen vertraglichen Wasserbezugsrechte gekündigt und bis heute nicht neu geregelt. Es ist schon paradox: Im selben Jahr als die Finanz Infra AG

die Automatisierung der Beschneigung bis Flims Tal realisiert hat, wurden dem Betreiber die Wasserbezugsrechte gekündigt. Ganz sicher *gegen* die Interessen der Einheimischen und Zweitheimischen.

Andererseits muss ich aber festhalten, dass sich mit der Übernahme des Restaurants auf dem Cassons durch den Verein die Wogen ziemlich geglättet haben und die Zusammenarbeit sehr gut geklappt hat. Aber wie Anfangs gesagt, ich will nach vorne schauen und in meiner Funktion dafür sorgen, dass wir in Flims die anstehenden Herausforderungen gemeinsam lösen. Mit Respekt, Anstand und der notwendigen Kompetenz.

Wie haben Sie selbst die Cassonsbahn erlebt?

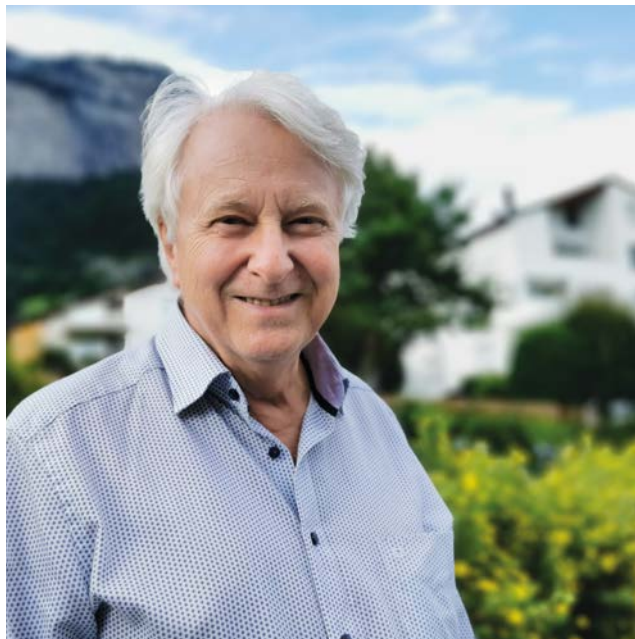
Ich kann mich noch gut an meine erste Fahrt mit der Cassonsbahn zurückerinnern. Es muss im Jahr 2002 gewesen sein, als ich mit meinen Eltern eine Wanderung vom Cassons über den Flimserstein nach Bargis unternommen habe. Ja, auch in späteren Jahren waren die Fahrten mit der Cassonsbahn immer wieder ein Erlebnis.



«Schwingen könnt ihr schon, aber stemmen nicht.»

Der Jurist und längjährige Präsident und heutige Co-Präsident des Vereins Slow Food Nordbünden, Rainer Riedi, engagiert sich seit 2012 im PFC-Vorstand und freut sich, dass mit der neuen Bahnerschliessung ein Ersatz für die Cassonsbahn realisiert wird. Schon seit seiner Jugend kennt er den Cassonshang, wo er sich als Hilfskilehrer betätigte.

*Rainer Riedi,
Vorstandsmitglied
des Vereins Pro Flims
Cassons seit 2012*



Herr Riedi, warum haben Sie sich für den Erhalt der Cassonsbahn stark gemacht?

Rainer Riedi: Die Cassonsbahn war nicht nur ein äusserst erhaltenswerter «Oldtimer» mit viel Nostalgie. Der Schweizerische Heimatschutz bezeichnete die Cassonsbahn «als eines der schönsten Verkehrsmittel der Schweiz». Nur zur Erhaltung dieses «Bijous» unternahm er und das Bundesamt für Verkehr herzlich wenig. Selbst die damalige Schweizerische Verkehrsministerin, Bundesrätin Doris Leuthardt, hatte nur «taube Ohren» für die Rettung der alten Cassonsbahn. Das traurige Resultat kennen wir alle.

Welche persönlichen Erlebnisse verbinden Sie mit der Cassonsbahn?

Während meiner Mittelschulzeit, das heisst Ende der 60iger- und anfangs der 70er-Jahre war ich während den Weihnachts- und Frühjahrsferien jeweils als Hilfsskilehrer in der Skischule Flims tätig. Zum Training fuhren wir, unter der Leitung vom damaligen Skischulleiter Heini Caduff oder einem seiner Skilehrer,

Kobi Veraguth, Johann Risch, Beni Fontana etc., um morgens 8 Uhr, nach Cassons. Ich trug damals die Skischuhe und «langen Latten» meiner älteren Brüder nach, die alles andere als perfekt waren. Unter diesen Bedingungen musste man die Technik beherrschen, wollte man nicht den eisigen Cassonshang «runterrutschen». Ich mag mich noch an eine Aussage von Johann Risch erinnern der uns sagte: «Schwingen könnt ihr schon, aber stämmen nicht». Und er behielt recht. Ein sicherer «Pflug» ist das wichtigste Element für das Bezwingen von steilen, eisigen Abfahrten. Johann Risch machte vielleicht deshalb stets eine sog. «Stemmkrustianie» und verzichtete gänzlich auf geschlossenes «Schwingen».

In bester Erinnerung sind mir natürlich noch die auch landschaftlich wunderschönen Abfahrten und Wanderungen nach Naraus, Foppa, Segmeshütte und Bargis von Cassons aus. Ein besonderer «Leckerbissen» war das Skifahren bis in den Frühling im Sulzschnee, was innerhalb der Weissen Arena einmalig war.

Was wünschen Sie sich für Flims?

Mich verbindet immer noch viel «Herzblut» mit Flims und der ganzen Region. Die neuere Entwicklung stimmt mich positiv. Dass Reto Gurtner auf Freestyle setzt und sich daher von der grossen Masse absetzt finde ich mutig und genial. Auch der Ersatz der Bahnen durch das moderne Konzept von Bartholet etc. scheint ein Schritt in die richtige Richtung zu sein. Das höchste Gut unseres Gebietes ist und bleibt die herrliche Natur und Landschaft die es zu schützen gilt. Am meisten wünsche ich mir, dass diesem Ziel stets Priorität zukommt.

«Die Cassonsbahn war für viele Menschen eine Herzenssache.»



Der Flimser Gemeindegemeinschafter Martin Kuratli hat die Geschichte der Cassonsbahn sowohl aus privater, wie aus politischer Sicht erlebt. Mit der Erschliessung der Tektonikarena Sardona werde nun ein attraktiver Ersatz geschaffen.

*Martin Kuratli,
Gemeindegemeinschafter
von Flims*

Herr Kuratli, welchen persönlichen Bezug hatten Sie zur Cassonsbahn?

Martin Kuratli: Ich war ein reiner Sommer- und Winternutzer dieser Bahn. Die Bahn gehörte einfach zum Angebot der damaligen BBF und dann der WAG. Wir Nutzerinnen und Nutzer sind gemeinsam mit der Bahn in die Jahre gekommen.

Welche persönlichen oder beruflichen Ereignisse verbinden Sie mit der Bahn?

Privat habe ich sehr schöne Erinnerungen an die Nutzung der Cassonsbahn: Einmal im Jahr fand mit meinen Eltern und meiner Schwester die traditionelle Sommerwanderung mit Picknick über den Flimserstein statt. In Bargis gabs dann immer als Belohnung ein Stück der feinen Aprikosenwähe und/oder ein Eis mit viel Schlagrahm. Gerne denke ich auch an die kameradschaftlichen Ostermontag Skitouren mit dem Skiclub Flims nach Bargis zurück. Beruflich werden mir die zum Teil sehr emotionalen und auf den Mann spielenden, endlosen und immer nach gleichem Muster ablaufenden Diskussionen in Erinnerung bleiben.

Vielleicht fällt Ihnen eine Anekdote zur Bahn ein?

Die 1. Kaderübung der Zivilschutzorganisation Flims ausserhalb der Zivilschutzmauern unter der Leitung des leider verstorbenen Ortschefs, Curdin Beeli, im Restaurant Cassons bleibt allen Teilnehmern in sehr guter Erinnerung.

Welchen Stellenwert messen Sie der Cassonsbahn für die Entwicklung von Flims bei?

Der damalige Bau der Cassonsbahn ging einher mit dem Aufschwung der Gemeinde. Die Gemeinde setzte immer stärker auf die Karte Winter-Tourismus. Die Cassonsbahn war damals ein wichtiger Bestandteil des touristischen Basisangebotes.

Wie bewerten Sie aus heutiger Sicht das Engagement von Pro Flims Cassons?

Das Engagement einzelner Vereinsmitglieder war sehr hoch. Es ist mir bewusst, dass der Erhalt der Cassonsbahn für sehr viele eine Herzenssache war und daher auch grosse Emotionen im Spiel waren. Eine Wertung über den Einsatz oder das

Engagement und den erzielten Nutzen daraus möchte ich nicht machen, das steht mir nicht zu.

Was wünschen Sie sich für die Region Flims/Laax?

Viel Lust, Freude und gemeinsamer Wille an der Mitgestaltung an der Zukunft der schönsten und attraktivsten Destination Graubündens. Mit der neuen Erschliessung der UNESCO Tektonikarena Sardona erhält die Destination einen mehr als würdigen Ersatz für die Cassonsbahn. Das freut mich und zeigt auch, dass die Bevölkerung auch heute noch offen ist für neue, zukunftsgerichtete Lösungen. Eine Zukunft unter einem gemeinsamen Flims-Laax Gemeindedach wäre nun der folgerichtige Schritt, wenn wir uns weiterhin erfolgreich weiterentwickeln möchten. Nur so wird die nächste Generation den gleich grossen, wenn nicht noch grösseren Handlungsspielraum, wie wir ihn hatten, haben und dann ebenso erfolgreich Projekte umsetzen können, wie dies unsere Generation und diejenige unserer Väter und Mütter tun konnten.

«Die Bahn hat die Menschen zusammengebracht.»

Seit 2011 engagiert sich Roger Langhi im PFC-Vorstand. Als ehemaliger Mitarbeiter auf dem Bauamt Flims sowie als Bauführer der Crap Sogn Gion AG hat er die grosse Zeit der Skigebietserweiterung in den 1970er Jahren miterleben und mitgestalten können.



*Roger Langhi, Vorstandsmitglied des Vereins
Pro Flims Cassons seit 2011*

Herr Langhi, wann sind Sie nach Flims gekommen?

Roger Langhi: Ein Inserat, «Gesucht. Bauführer als Mitarbeiter im Bauamt Flims» hat mich aus dem Unterland nach Flims geführt. Am 1. Mai 1970 trat ich meine neue Stelle an und mein Abenteuer Flims hatte begonnen. So lernte ich nicht nur die örtlichen Gegebenheiten aus nächster Nähe kennen, sondern konnte auch die durch den Tourismus ausgelöste Aufbruchstimmung miterleben.

Welches Verhältnis hatten Sie zur Cassonsbahn?

Die erste Fahrt zum Cassons hoch hatte mich sehr beeindruckt. Mit der Seilbahn entlang der Felswand mit Ausblick auf Steinböcke, Gämsen und Murmeltiere, dann der Ausblick vom Grat mit der einmaligen Rundsicht, die wunderschöne Alpenflora. Der Rundgang auch für nicht so berggängige Wanderer, einfach toll. Aber für mich als passionierter Skifahrer: ein Höhepunkt: Der Cassonshang im Tiefschnee oder im Frühling mit wunderbarem Firnschnee! Eine Superneigung von Grat bis Startgels. Einfach traumhaft schöne Spuren von oben bis unten zu ziehen und im Rückblick nochmals zu geniessen. Einer der schönsten Hänge im Bündnerland.

Warum haben Sie sich beim Verein Pro Flims Cassons engagiert?

Ich war und bin der Meinung, dass es solche Bergerlebnisse zusammen mit dem WeltNaturerbe verdient haben, erhalten zu werden. Mit freiwilligen Helfern des Vereins haben wir an schönen Punkten des Rundganges auf dem Plateau Steinkörbe als Sitz und Ruhebänke erstellt; den Aufstieg und den Rundwanderweg zum Teil erneuert. Das Wasserreservoir für das Cassonsbeizli wurde durch uns zusätzlich isoliert um das Einfrieren zu minimieren. Auch an dieser Stelle Cassonsi besten Dank für sein Engagement im Cassonsbeizli über all die Jahre. Die letzten fünf Betriebsjahre haben sechs Freiwillige des Vereins in der Wintersaison als Kabinenführer die zweistündige Mittagsablosung übernommen, damit die Bahn bei schönem Wetter möglichst viele Besucher nach Cassons bringen konnte. Nicht ohne vorgängige Rettungsübung, inklusive des Lösens der Betriebsbremse geübt zu haben. Wir wurden auch gut ins Team der Cassonangestellten integriert. Auch wir konnten den Gästen die Schönheiten der Natur und die Tierwelt näherbringen.

Hat sich Ihr Einsatz gelohnt, obwohl die Bahn längst verschwunden ist?

Ich glaube schlussendlich hat sich der Einsatz gelohnt, auch wenn die alte Cassonsbahn nicht gerettet werden konnte. Sie wurde immerhin fünf Jahre länger in Betrieb gehalten und der Einsatz für die Bahn hat die Menschen zusammengebracht. Eigentlich schade, dass das Ende relativ plötzlich kam. Mit der neuen Lösung wird die Flimserseite und insbesondere Foppa, Spalegna sowie ein Teil des Cassonsanges immer noch attraktiv bleiben.

Wie haben Sie Ihre Vorstandstätigkeit erlebt?

Die letzten zehn Jahre im Vorstand des Verein Pro Flims Cassons waren zum Teil recht intensiv, immer interessant, aber nicht immer einfach. Wir werden uns weiter zusammen mit der WAG und der Gemeinde für die neue Variante und die Beibehaltung der Attraktivität der Flimser Seite Flims Foppa Spalegna, Ils Cugns Cassons einsetzen.

«Wir sind mit Vico Torriani auf den Cassons gefahren.»

Jürg Schenkewitz, auch «Cassonsi» genannt, war von 2011 bis 2015 Wirt im Gipfelrestaurant der Cassonsbahn. Allein in diesen vier Jahren hat er über 620 Bergfahrten mit der Cassonsbahn unternommen und zählt diese Zeit zur schönsten seines Lebens. Sein bestes Bahnerlebnis stammt allerdings aus seiner Kindheit.



Jürg «Cassonsi» Schenkewitz, Wirt im Gipfelrestaurant der Cassonsbahn von 2011 bis 2015

Herr Schenkewitz, das Gipfelrestaurant auf Cassons war seit dem Jahre 2008 geschlossen. Wie sind Sie auf die Idee gekommen, dort zu wirten?

Jürg Schenkewitz: Die Idee ist eigentlich in der Zeit entstanden, als wir vom Verein aktiv auf der Suche nach Geld für das Seil waren. Der PFC-Vorstand wollte das Restaurant übernehmen, um damit die Vereinskasse zu füllen. Weil ich zu dieser Zeit nicht mehr mein eigenes Restaurant führte, wurde ich angefragt, ob ich Interesse hätte, als Gerant für den Verein zu wirken. Diese Gelegenheit habe ich mir nicht entgehen lassen und kann rückblickend sagen, dass es mit die schönste Zeit meines Lebens war. Gemeinsam mit meiner Frau Gabi und mit Martha Lüthi haben wir ein tolles Team gebildet. Ja, der Cassons war wie eine Sucht für mich. Ich war regelrecht betrübt, wenn es das Wetter nicht zuliess, auf den Berg zu fahren. Ja, der Cassons fehlt mir bis heute.

Wie war die Zusammenarbeit mit der WAG?

Martin Hug war es, der uns das OK für die Übernahme des Bergrestaurants gegeben hat. Auch alle anderen WAG-Leute haben mich von Anfang an unterstützt und sind mir

jederzeit zu Hilfe gekommen, wenn ich ein Problem hatte. Als Gegenleistung habe ich die gesamte WAG-Belegschaft zum Weihnachtsessen auf den Cassons eingeladen. Dieses Angebot wurde nur im ersten Jahr zögerlich angenommen, danach war es fester Bestandteil im Jahresprogramm.

Als Kabinenführer und Gerant haben Sie die Bahn bestens kennengelernt. In welchem Zustand war die Bahn?

Die Bahn war wirklich in einem sehr schlechten Zustand. Sowohl die Kabinen, als auch die technische Infrastruktur waren völlig veraltet. Namentlich die ganze Elektrik hat in keiner Weise mehr den heutigen Ansprüchen genügt. Am Schluss haben mich die WAG-Angestellten gerufen, wenn die Bahn nicht mehr gelaufen ist. Und das sei auch gesagt: Die verschiedensten Techniker hätten die Bahn am liebsten sofort stillgelegt, weil sie die Verantwortung zum Weiterbetrieb nicht übernehmen wollten.

Wie haben Sie das Verhältnis zwischen WAG und PFC erlebt?

Ja, es gab Zeiten, da hat es mir wirklich wehgetan, wie einzelne Leute miteinander umgegangen sind. Ich

denke mir, beide Seiten haben Fehler gemacht, aber diese Zeiten sind zum Glück vorbei.

Welches war ihr schönstes Erlebnis mit der Cassonsbahn?

Oh, das liegt lange zurück und stammt aus meiner Kindheit. Im Winter 1963/64 sind wir als Buben mit der Gondel nach oben gefahren, als uns ein Mann auffiel, der unseren damaligen Traumski hatte: einen Kneisel «White Star». Oben angekommen fragte er uns, ob er mit uns die Abfahrt machen dürfe, weil er sich nicht auskenne. Dabei stellte sich heraus, dass es sich bei dem Mann um Vico Torriani handelte. Unten angekommen bedankte er sich bei uns und fragte, ob wir nochmals mit auf den Berg kämen. Weil wir kein Geld hatten, die Fahrt kostete damals 80 Rappen, lud er uns spontan ein und so konnten wir nochmals mit Vico Torriani unsere Spuren in den Schnee ziehen.

«Für geübte Flieger war der Cassons eine beliebte Spielwiese.»

Der Fluglehrer Walo Besch gehört mit seiner Flugschule inzwischen zu den Urgesteinen der Leichtfliegerei. Er hat hunderten von Fussgängern das Fliegen beigebracht, ob am Delta oder am Gleitschirm. Dabei spielten die Startplätze in Naraus und Cassons mit ihren idealen Bedingungen eine grosse Rolle.

*Walo Besch,
Fluglehrer und
Inhaber der Flug-
schule Swissfly*



Was war für dich das Besondere am Cassons?

Walo Besch: Das Flugerlebnis Cassons war schweizweit etwas ganz Besonderes. Bereits die Fahrt mit der alten Bahn gehörte dazu, dann die Aussicht. Noch kurz vor der Stilllegung der Bahn wurde vom Verein Pro Flims Cassons ein grosses Panorama aufgestellt, auf dem alle Gipfel von der Bernina bis zu den Französischen Alpen aufgeführt waren. Die Startplätze auf Cassons waren einfach, auch für Schüler ideal, zudem konnten viele Piloten gleichzeitig ihr Gleitschirme auslegen. Auch für Deltapiloten waren die Startplätze ideal. Zum einen waren selbst einfache Gleitflüge ein besonderes Erlebnis. So konnte man bis über die Rheinschlucht hinausfliegen, was besonders die Schüler und natürlich die Passagiere sehr schätzten. Auch als Ausgangspunkt für lange Flüge war der Cassons ideal, für geübte Piloten war der Cassons das ganze Jahr über bei viel Wind eine der beliebtesten «Spielwiesen.»

Welche Bedeutung hatte die Bahn für dich und deine Schule?

Die Cassonsbahn war ja immer im Frühling und Herbst geschlossen, so mussten wir schon immer eine Alternative haben. Diese Alternativen nutzen wir nun häufiger. Allerdings sind die Flüge in Flims bei den Schülern nicht sehr beliebt. Zum einen ist der Landeplatz durch seine Grösse und das teilweise abfallende Gelände etwas eigen, zum anderen sind die Fahrkosten für die kurze Fahrt und diejenigen fürs Parkhaus sehr hoch, wenigstens für diejenigen, die nicht zum Skifahren oder Snowboarden hier sind.

Hast Du dich auch im Verein PFC für die Bahn engagiert?

Ja, am Anfang schon, und viele unserer Fluggruppen-Mitglieder haben sich an der Seil-Spendenaktion beteiligt, leider ohne Erfolg.

Wie bewertest du die neue Cassons-Erschliessung über Ils Cuns?

Diese nun x-te Version kann ich erst beurteilen, wenn sie dann man steht. Da mit der neuen Bahn aber auch Naraus wegfallen wird und die Startmöglichkeiten in Ils Cuns keineswegs ideal sind, bedeutet die neue Version zumindest aus fliegerischer Sicht absolut keinen Vorteil für uns Flieger.

Was wünschst du dir für die Zukunft von Flims?

Dass sich die Verantwortlichen auf das besinnen, was Flims sein kann und nicht zu sehr nach St.Moritz, Interlaken oder Verbier schauen.

«Der Cassons hat den schönsten Naturschneehang der Welt.»

Tomas Dvorak, Jahrgang 57, arbeitete von 1978 bis 1991 als Pistenmaschinenfahrer bei den Bergbahnen Flims und später bei der Weissen Arena Gruppe WAG im Pistenrettungsdienst. Dabei hat er sich auch als Fotograf einen Namen gemacht und seine Arbeits- und Lebenswelten in Bildern festgehalten.

Tomas Dvorak, welchen Bezug hatten Sie zur Cassonsbahn?

Tomas Dvorak: Ich war während meiner Zeit als Pistenpatrouilleur fast immer auf der Narauenseite tätig und damit auch viel auf dem Cassons. Hier lag der Schwerpunkt in der Pistensicherung, d. h. Pistenmarkierung, Lawinensprengung und auch Pistenrettung. Vor allem die Sprengtouren waren am Cassons etwas ganz Besonderes, da es am Schluss immer eine fantastische Abfahrt im jungfräulichen, unverspurten Hang gab. Manchmal auch zum Ärger der vor der Cassonsbahn wartenden „Cassonsfreaks“ wenn wir vor dem Öffnen der Abfahrten nochmals eine „Runde“ drehen mussten. Das natürlich um alle heiklen Hänge zu sichern. Bei schlechtem Wetter mit Sturm in der Höhe, Schneefall und schlechter Sicht war es jedoch nicht immer einfach zu entscheiden ob die tieferliegenden Pisten noch sicher vor Lawinen vom Cassons waren. Ich habe dieses Dilemma mit meinem Freund Toni Lampert besprochen. Er war Bergführer und früher auch Pisten und Rettungschef bei den Bergbahnen Flims. Er hat mir gesagt: Wenn du deine Liebsten wie deine Frau, deine Kinder oder deine Freunde mit gutem Gewissen da durchlässt, dann ist es sicher. Wenn du bei diesem Personenkreis sagst, lieber nicht, dann musst du die Piste schliessen. An diesen Rat habe ich mich immer gehalten und bin gut damit gefahren. Toni ist leider vor einigen Jahren verstorben. In den Som-

*Thomas Dvorak,
begeisterter
Naturfotograf*



mermonaten war ich auch mit den Revisions- und Unterhaltsarbeiten beschäftigt. Unter anderem auch an der Cassonsbahn. Da habe ich auch drei Sommer lang alle Stützen der Bahn frisch gestrichen. Zwei Anstriche! Das hat viel Farbe und noch viel mehr Pinsel gebraucht.

Auf dem Cassons haben Sie die Panoramabilder mit den 555 bezeichneten Gipfeln gemacht?

Die Idee dazu stammt noch aus meiner Zeit als Maschinenfahrer. Damals habe ich noch mit einer analogen Kamera und mit Diafilmen fotografiert. Mit den Papierabzügen habe ich ein Panorama zusammengesetzt und versucht, die Berge zu bestimmen. Was in der näheren Umgebung noch leidlich möglich war, stiess bei den weiter entfernten Gipfeln an seine Grenzen. Die Auflösung der Bilder war einfach zu schlecht. Erst später als die ersten vernünftigen digitalen Spiegelreflex-Kameras verfügbar waren konnte ich das Panorama in Angriff nehmen. Daraus wurde ein eine zweijährige Projektarbeit, die mir sehr viel Freude bereitet hat. Zur Bestimmung der vielen Bergspitzen habe ich die Karten 1: 25'000 auf

meinem PC verwendet. Ich habe also ohne weitere Instrumente gearbeitet, nur mit den Karten und manchmal mit viel Detektivarbeit wenn ein weit entfernter Gipfel zu bestimmen war. Die Projektgruppe (Pro Flims-Cassons, WAG, Flims-Laax-Falera Tourismus AG, IG Tektonikarena) beschloss dann im Winter 2010/11, mir das Panorama abzukaufen. Schade nur, dass die Tafeln dort oben fast niemand mehr zu Gesicht bekommt.

Wie beurteilen Sie den Cassonshang aus der Sicht eines Pistenpatrouilleurs?

Der Cassonshang gehört wohl zu den schönsten Naturschneehängen der Welt. Denn der Hang ist sehr breit und hat ein sehr gleichmässiges Gefälle, was die Skiabfahrten immer zu einem besonderen Erlebnis macht. Seit die Cassonsbahn nicht mehr fährt blieb der Hang den Tourenfahrern vorbehalten. Mit der geplanten Neuerschliessung von der Segneshütte aus wird es wieder allen Variantenfahrern möglich sein, frische Spuren in den Hang zu zeichnen.

«Die Cassonsbahn – ein Verkehrsdenkmal erster Güte»

In der Geschichte der touristischen Transporteinrichtungen stellte die Eröffnung der ersten kuppelbaren Sesselbahn der Welt im Jahre 1945, die von Flims Dorf nach Foppa führte, einen Meilenstein dar. Ein Jahr später wurde diese Bahn durch eine zweite Sektion bis zur Alp Naraus erweitert und schon bald kam auch der Wunsch nach einer Fortsetzung bis zum Cassonsgrat auf. Im Jahre 1954 lag ein bereinigtes Projekt für eine Luftseilbahn vor, welches von der Bürgerversammlung gutgeheissen wurde. So konnte am 21. Januar 1955 von der politischen Gemeinde die Baubewilligung erteilt werden. Aus Kostengründen war ursprünglich geplant, die Luftseilbahn vorerst nur mit einer Fahrbahn und einer Kabine zu erstellen. Nach eingehenden Studien zusammen mit der Firma Von Roll und dem Bundesamt für Verkehr hat sich der Verwaltungsrat aber für einen Vollausbau entschieden.

Modernste Technik

So wird die Anlage als sogenannte Zweiseilbahn mit zwei gegenläufigen, im Pendelbetrieb verkehrenden Wagen projektiert. Jedem Wagen dient ein Tragseil als Fahrbahn, das in der Bergstation fest verankert ist und in der Talstation durch ein Gewicht gespannt wird. Die Laufwerke der beiden Wagen werden von einem Zug- und Gegenseil, die zusammen eine geschlossene Schleife bilden, hin und her gezogen. Der Antrieb wird in die Station Naraus verlegt, um die Stromzuleitung nicht noch weiterziehen zu müssen. Das Zugseil wird hier über eine Treibscheibe geführt, die von einem Elektromotor über ein Reduktionsgetriebe in der gewünschten Richtung bewegt wird. In der Bergstation läuft das Gegenseil um eine mit Gewicht belastete Spannscheibe. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 6m/s kann ein Wagen die Strecke in 7½ Minuten abfahren, incl. des Ein- und Aussteigens, Anfahrens und Bremsens. Da jeder Wagen 26 bis 27 Personen Platz bietet, können also stündlich in beide Richtungen max. 220 Personen befördert werden.

Baubeginn der Luftseilbahn Naraus-Cassonsgrat war am 27. Juni 1955. Allerdings konnte durch einen frühen Wintereinbruch erst im darauffolgenden Jahr, am 26. Oktober 1956, die Eröffnung stattfinden. Bis Anfang der 1970er Jahre war die Bahn ohne nennenswerte Zwischenfälle in Betrieb. Während dieser Zeit fand aber eine massive bahntechnische Aufrüstung im Gebiet Laax statt und die «Weisse Arena» wurde geboren.

Brand und Generalrevision

In der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember 1973 wurden die Bergstation der Sesselbahn sowie das Restaurant auf Naraus durch ein Grossfeuer vollständig zerstört. Nur dank des in jener Nacht herrschenden Ostwindes blieb die Talstation der Luftseilbahn, die sich nur wenige Meter neben der Sesselbahnstation befindet, verschont. Nach einem provisorischen Wiederaufbau konnte der Betrieb der Sesselbahn bereits am 18. Februar 1974 wieder aufgenommen werden. Die darauffolgende Sommersaison stand ganz im Zeichen des definitiven Wiederaufbaues auf Naraus, so dass die Anlagen dem Publikum während dieser Zeit nicht zur Verfügung standen. Diese Zwangspause wurde dazu genutzt, eine Generalrevision an der Luftseilbahn durchzuführen. Die wichtigste Änderung war wohl der Umbau der beiden Kabinen. Die Carrosseriewerke in Aarburg (CWA) statteten die Kabinen, die ursprünglich von der SIG in Neuhausen gebaut wurden, mit neuen, abgeschrägten Stirnwänden aus, was die Grundfläche etwas vergrösserte, so dass statt der 23 Personen nunmehr deren 27 befördert werden konnten. Ausserdem wurden die Laufwerke bei Von Roll in Bern einer Verjüngungskur unterzogen und der elektrische Teil im Maschinenraum wurde von der Firma BBC in Baden gründlich überholt.

Würdigung ohne Folgen

Obwohl auch der Schweizer Heimatschutz auf die Cassonsbahn aus der Zeit des Aufschwungs aufmerksam geworden ist, konnte ihr Verschwinden nicht verhindert werden. In seiner Broschüre mit dem Titel «Die schönsten Verkehrsmittel der Schweiz» (2008) wurde die Cassonsbahn vom Heimatschutz gewürdigt, weil sie «...gemessen an der Bausubstanz, die älteste, eidgenössisch konzessionierte Pendel-Luftseilbahn der Schweiz ist (...) und durch die ästhetisch hochwertige Ausführung der Bauten, ihre der Landschaft angemessene Massstäblichkeit und die gelungene Einbettung in die Natur überzeugt. (...) Alles in allem also ein Verkehrsdenkmal erster Güte, das nicht nur Mittel zum Zweck, sondern allein für sich schon eine Reise wert ist». Am 25. Oktober 2015 fand die letzte offizielle Fahrt der Cassonsbahn statt.

Technische Daten der Luftseilbahn Naraus – Cassonsgrat

Inbetriebnahme	26. Oktober 1956
Ausserbetriebsetzung	25. Oktober 2015
Erbaut durch	Von Roll, Werk Bern
Fahrbahnlänge	2193 m
Höhe Talstation	1846 m ü. M.
Höhe Bergstation	2644 m ü. M.
Höhendifferenz	798 m
Grösste Neigung	50.0%
Grösste Spannweite	1091 m
Anzahl Zwischenstützen	4
Höchste Stütze	33 m
ø Tragseile	39 mm
ø Zugseil	24 mm
ø Gegenseil	25 mm
Kabinen	2 à 26 + 1 Pers., von SIG (Umbau CWA)
Kabinenleergewicht	1150 kg
Fahrgeschwindigkeit	6 m/sec.
Motorleistung max.	120 kW (160 PS)
Förderleistung	220 Pers./h





«Eine wunderbare
Erleichterung
auch für die
Bauern.»



Ab 1958/59 bot sich auch den Bauern von Trin, dank der Cassonsbahn, eine wunderbare Erleichterung, die Trinser Alpen (Raschaglius/Surcruns) zu erreichen. Besuche beim Alpwirtschaftspersonal und vor allem beim eigenen Viehbestand während des Sommers waren mit der Cassonsbahn-Bergfahrt zum Sommerereignis – neu für die ganze Familie – geworden!

Der Cassonsgrat war damals der höchstgelegene Aussichtspunkt in unserer Umgebung, den man durch eine Luftseilbahn erreichen konnte. Die fröhlichen Begegnungen auf dem Cassonsgrat auch mit vielen betagten Leuten sind mir in bester Erinnerung geblieben (Familie Hotz als Gastgeber im Bergrestaurant).

Der Ausblick vom Cassonsgrat ist atemberaubend, ja ganz besonders auch die einwirkende Energie in und aus der Umgebung. Die Flora, das Gestein – sagenhaft!

Edi Bonorand



«Mein erster
Abstieg war eine
schmerzhafte
Tortour.»



Mit der Cassonsbahn verbinde ich etliche schöne Erinnerungen, aber auch eine eher schmerzliche! Meinen lieben Mann lernte ich kennen, als ich noch im Engadin lebte, und die ganze Umgebung von Trin und Flims war für mich wie ein weisser Fleck auf der Landkarte. Ganz im Sturm- und Drangmodus des Verliebtseins, wollte Edi mir an einem Sommertag, kurz vor unserer Hochzeit, das aller schönste Erlebnis bieten: die Fahrt nach Cassons mit anschliessender Wanderung über La Ruossna und Bargis zurück nach Trin. Da er noch bis Mittag arbeitete, wurde es sozusagen eine Halbtagestour – easy!

Cassons, der Flimserstein, die Berge rundum, wunderbar. Es blieb aber keine Zeit herumzuschauen, es wartete der Abstieg heim nach Trin. Überhaupt nicht eingelaufen, begann ich schon bald meine beiden Knie zu spüren, wie Messerstiche schossen die Schmerzen ein und verhinderten ein entspanntes Laufen bis hinunter nach Trin Mulin. Weinend, zum Teil «hinterschy» laufend, bewältigte ich diese (Tor)tour – Wanderstöcke, wie ich sie jetzt nach 40 Jahren regelmässig brauche, kannte man damals noch nicht. Wir haben trotzdem geheiratet und ich liebe meine neue Heimat sehr!

Catrina Bonorand-Heyerick

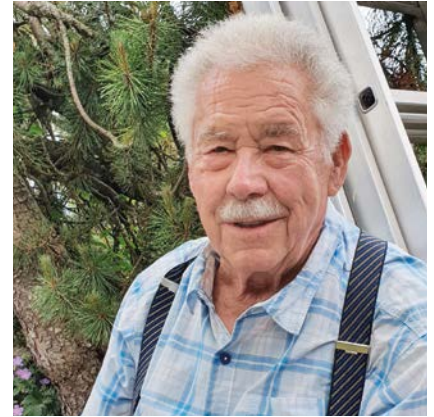
«Foppa, Naraus,
Cassons:
die magischen
Drei.»



Verschneit liegt der breite Rücken des Cassons vor mir. So früh im Herbst, unglaublich. Aber noch viel unglaublicher der wunderschöne Schmetterling, der mit bebenden Flügeln auf den Schneekristallen sitzt, da auf 2700 m. Wohnt er hier oben? Hat ihn die Thermik so weit hinaufgetragen? Mich schon. Mit meinem Gleitschirm besuche ich den Cassons seit 30 Jahren. Von Soaringflügen im tiefsten Winter über der Hochnebeldecke der Surselva bis zu den grossen Streckenflügen an den Oberalp und über Hinterrhein zurück nach Flims hat er mich immer geduldig auf seinem Rücken auf das grosse Abenteuer warten lassen. Nirgendwo sonst fühle ich mich mit der Natur so verbunden wie auf dem Cassons. Unvergesslich auch die vielen Skiabfahrten, als diese noch möglich waren. Einmal nahm ich wegen drohendem Unwetter die Bahn zurück nach unten. Wie staunte ich, als da ein stattlicher Steinbock den Gondeleingang versperrte. In der Schnauze hatte er frisches, schönes Gras. Nein er stand nicht da, er lag dort. Weidmann's Heil! Für den Erhalt der Cassonsbahn habe ich mich stark gemacht, weil sie mir und sicher vielen anderen solche Erlebnisse möglich gemacht hat und ich diese auch in Zukunft nicht missen möchte. Für Flims wünsche ich mir, dass es den Wert und die Bedeutung der «Magischen Drei» (Foppa, Naraus, Cassons) wachhält und sich von ganzem Herzen für sie stark macht.

Mark Bugmann

«Ich bin dankbar
für die vielen schönen
Erlebnisse auf
Cassons»



Ich war 14 Jahre alt, als das Bauprojekt der Bergbahn Naraus – Cassons in Angriff genommen wurde und ich war voll begeistert. Der Bahnbau war in diesem steilen Gelände und mit den damaligen technischen Mitteln eine grosse Herausforderung, Ich erinnere mich gut wie der Schwerttransport des Trageseils über die Runcabrücke vor sich ging. Die Brücke war für dieses Gewicht zu schwach, so musste eine leere Bubine über die Brücke fahren und das Trageseil wurde umgewickelt. Das war eine äusserst komplexe Angelegenheit. Die Kabinen wurden von Foppa nach Naraus mit dem Trageseil der Sesselbahn hinauf geschleppt, weil es damals keine Helikopter gab, welche das Gewicht hätten tragen können.

Für Flims war diese Bahn eine riesige Attraktion. Der Aussichtspunkt einmalig und die Fahrt ein Erlebnis pur. Die Bergpalette reicht über den ganzen Alpenraum. Die Skiabfahrten vom Cassons und die wunderbaren Touren zum Piz Dolf, Piz Sardona, Piz Segnas bleiben für mich unvergesslich. Die Frühlingsabfahrt nach Bargis war jeweils der schönste Saisonabschluss. Ich bin dankbar so viele schöne Erlebnisse in Erinnerung behalten zu dürfen.

Beni Fontana

«Die Spaziergänge, die Rundtour, die Tierbeobachtung, die Bahnfahrten und das Beizli mit Terrasse. Die Zeit mit der Cassonsbahn war einfach traumhaft.»

Hanspeter und Hilda Fuchs



«Jetzt lassen
sie dann oben
das Öl rein!»



Schon mit meinen Eltern habe ich die Skiferien in Flims verbracht, wo ich auch heute mit meiner Familie in der Regel die Skiferien verbringe. Als ich vor ca. 45 Jahren mit meinem Vater auf den Cassons fuhr, mussten wir für die nächste Bahn anstehen. Die kleine Gondel wurde dann bis auf den letzten Platz gefüllt, was nicht mehr viel Bewegung erlaubte. Nachdem die Türe geschlossen wurde, sagte jemand «jetzt lassen sie dann oben das Öl rein!». Daraufhin brach schallendes Gelächter aus. Diese Bemerkung traf den Nagel auf den Kopf, denn es war wirklich wie in einer Sardinenbüchse. Schade, dass es diese Bahn nicht mehr gibt, war doch die Aussicht von dort oben spektakulär und die Abfahrt nach Narau immer wieder ein Erlebnis.

Walter Gross



«Cassons, ich vermisse dich!»



An einem wunderschönen Winter-Sonntag war es soweit: Zusammen mit meinem Vater durfte ich als Primarschüler zum ersten Mal mit den Ski nach Cassons. Ich fühlte mich grossartig, wer den Cassonshang schaffte, wurde bewundert. In der Cassonsbahn war ich furchtbar aufgeregt. Die steilen Flanken beeindruckten mich. Die Fahrt mit den Ski nach Naraus ging so gut, dass es gleich eine zweite Fahrt gab. Das war wie ein Ritterschlag für mich.

Jahre später war der Cassonshang oft der Abschluss eines schönen Snowboard-Tages mit meinen Töchtern. Mit der letzten Bahn fuhren wir nach Cassons und genossen die wunderbare Aussicht und die letzten Sonnenstrahlen. Es folgte eine Fahrt auf dem wundervollen Schneetepich nach Startgels. Dort gab es zur Belohnung für die Töchter eine heisse Ovi und für den stolzen Papa einen Kaffee Startgels.

Nochmals Jahre später wurde der Cassons zum Startplatz mit meinem Gleitschirm. Die Thermik hob mich oft hoch über die Bergstation. Die Aussicht war nochmals gewaltiger und der Landeplatz bei der Talstation Flims in weiter Ferne. Cassons ich vermisse dich!

Hanspeter Hassler

«Schon bei unserer ersten Bergfahrt beobachteten wir einen Steinbock aus der Nähe.»



Seit 1989 hatte die Cassonsbahn für unsere Familie einen wichtigen Stellenwert. Unsere Kinder schwärmten, wenn sie nach einem wunderbaren Skitag vom Cassons zurückkehrten. Als Flachländer waren wir recht nervös, als wir an einem Sommertag das erste Mal die Bahn bestiegen hatten. Aber wie staunten wir, als wir gleich bei der ersten Fahrt einen Steinbock aus der Nähe beobachten konnten.

Seit unserer Pensionierung wohnen wir in Flims mit seiner grossartigen alpinen Landschaft. Unsere Kinder und Enkel reden mit Freude und Dankbarkeit von Flims. Wenn sie wieder nach Hause müssen, sagen sie bei der Abfahrt immer «Adé Flims!» Und denken: «Bis zum nächsten Mal!» und sie sind ein we-



nig gerührt durch alles, was Flims ihnen wieder gebracht hat. Flims hat sich stark verändert und das nicht nur zum Guten. Wir wünschen Flims wieder etwas mehr von der Ruhe der Natur, die es damals gab und nicht zu viel neue Technik. Die Flimser Bergwelt ist ja so gut geeignet, um sie zu Fuss oder mit Velo zu entdecken. In Flims grüsst man einander und die Mountainbiker bedanken sich oftmals, wenn wir ihnen Platz machen. Möge diese angenehme Atmosphäre erhalten bleiben.

Joyce und Karel Klarenbeek

«Plötzlich stürmte eine Kuhherde auf mich zu!»



Es war vor etwa 20 Jahren. Wieder einmal hatte mich die Cassons-Bahn auf den Grat hinaufgetragen. Wie schon dutzende Male vorher hatte ich gleich von der Bergstation die Wanderung über den Flimserstein nach Bargis angetreten. An diesem schönen Spätsommertag war ich mutterseelenalleine unterwegs auf dem schmalen, steinigen Weg. Ich hatte gerade die erste Geländestufe



nach unten überwunden und befand mich in einer grossen grasbewachsenen Mulde. Da hörte ich von weit her das vielstimmige, dumpfe Läuten von Kuhglocken. Es kam immer näher und wurde zunehmend lauter. Bald sah ich dann auch eine grosse Kuhherde, es werden wohl an die 50 Tiere gewesen sein, die geradewegs auf mich zustürmte. Was tun? Ausweichen war nicht mehr möglich. Weit und breit war auch kein grosser Felsen zu sehen, hinter dem ich mich hätte in Sicherheit bringen können,

geschweige denn ein Baum, auf dieser Höhe. Ich hatte einmal gelesen, dass man in einem solchen Fall einfach ruhig stehen bleiben und den Tieren ja nicht in die Augen schauen solle. Aber das war in diesem Moment graue Theorie. In Wirklichkeit war das fast nicht denkbar. Dennoch, der Lärm von den vielen Glocken und Hufen wurde immer noch lauter und so überwand ich mich, stand trotz allem bockstill und stierte in den Boden, sah aus den Augenwinkeln, wie sie alle immer näher und näher kamen. Und dann, oh Wunder! Tatsächlich bremsen sie ihren Ansturm kurz vor mir ab und scharten sich um mich herum. Mein Pulsschlag raste und erreichte seinen Höhepunkt. Die Tiere spürten wohl meine Angst. Aber sie hatten mich wenigstens nicht über den Haufen gerannt und liessen mich körperlich unversehrt. Nach einer gefühlten Ewigkeit beruhigte sich die Situation um mich herum und ich wagte es, mich etwas umzuschauen. Da sah ich, wie mir von unten auf dem Weg zwei Personen entgegenkamen. Kaum hatten die ersten Kühe diese Wanderer erblickt, stürmten sie von mir weg auf das Duo zu. Aber denen erging es dann zum Glück gleich wie mir. Ich war erleichtert. Es war niemandem etwas passiert und die Sache glimpflich abgelaufen. Was die Tiere dermassen aufgeschreckt hatte, blieb allerdings ein Rätsel. Nach einer Weile setzte ich meinen Weg mit immer noch zitterigen Knien und einem gehörigen Schock in den Knochen fort. Es dauerte lange, bis ich mich davon erholt hatte und fortan nahm ich jeweils den Weg weiter östlich, der Krete entlang. Die Erinnerung an dieses Erlebnis ist mir bis heute geblieben.

Paul und Anne Marie Knöpfel

«Cassons ist ein eigentlicher Kraftort.»



Mit dem Bau der Cassonsbahn im Jahre 1956 habe ich die Lehre als Schreiner bei der Firma: Candrian-Capaul begonnen, die den Auftrag für die Holzarbeiten erhalten hat. Zahlreiche Fahrten, erst als Gast und später sieben Jahre als Kabinenführer, in wechselnden Jahreszeiten haben mich immer wieder mit Begeisterung auf den Berg gebracht. Viele Gäste haben durch meine Hinweise Gämser, Steinböcke und Murmeltier entdecken können. Die unvergleichbare Tier-, wie Pflanzenwelt haben mich immer wieder von neuem fasziniert. Die überwältigende Aussicht und der Startort für zahlreiche, einzigartige Wanderungen sind einmalig und unvergesslich. Nicht nur die Gäste, auch ich bin immer und immer wieder auf Cassons zurückgekehrt und habe diese beeindruckende Gegend – meine Heimat – genossen. Für mich ist und bleibt Cassons ein magischer Ort mit positiver Wirkung, ein eigentlicher Kraftort. Dort konnte ich immer wieder Energie tanken, meine Batterien laden.

Flims ist ein wunderschöner Ort, eingebettet im Grünen, mit Bergen und Seen. Ein Erholungs- sowie Wohn- und Lebensort, der nicht mehr allzu arg strapaziert werden sollte. Nicht weiter nach dem Motto: mehr – schneller – besser –, sondern: erhalten – bewahren – schützen.

Thomas Schuoler

«Aus Angst vor der Bergfahrt wurde Sucht.»



Im Jahr 1979 habe ich in Flims «einen Bähnler kennengelernt» Eine der ersten Fahrten auf den Berg war die Bahnfahrt nach Cassons. Da ich nicht schwindelfrei war, stand ich während der ganzen Fahrt mitten in der Kabine, wagte nicht nach unten zu blicken. Ich war heilfroh unbeschadet oben angekommen zu sein. Die Aussicht auf sicherem Boden, die Bergwelt, die Alpenflora auf kargem Boden, sowie die Murmeltiere und Gämser haben mich sogleich in ihren Bann gezogen, haben mir ein herzliches: «WOW» entlockt.

Ich wurde süchtig nach diesem Cassons. Wann immer es Zeit und Wetter erlaubten, zog es mich mit besagtem Bähnler auf diesen Berg. Schon bald habe ich auch den Blick aus dem Kabinenfenster und damit die Weite – die Berge – die Tiere und das Gefühl von unendlicher Freiheit genossen. Unzählige schöne Wanderungen und Touren sind unauslöschbar in meinem Hirn und Herzen verankert.

Es war eine Herzensangelegenheit mich für den Erhalt der Bahn einzusetzen Auch wenn es nun Raum für etwas Neues gibt, das durchaus moderner – wirtschaftlicher und zweckmässiger sein wird. Es wird nie mehr das rote markante Bähnli sein. Ein Stück Lebensgefühl, nostalgische Vergangenheit ist unwiederbringlich und endgültig Geschichte.

Was wünsche ich mir für Flims?

Etwas mehr Mut sich hin und wieder für «Altes» einzusetzen, statt abzureissen und Neues hinzustellen. Das Alte ist immer auch ein Stück Lebensgeschichte... Das Eine schliesst das Andere ja nicht aus. Gegensätzliches kann durchaus auch eine Bereicherung sein. Ich meine auch: das Bewusstsein wach behalten, seiner Heimat Sorge tragen.

Margrit Schuoler





«Unsere Zwetschgenwähe hat auch ohne Rahm geschmeckt.»



Als die Cassonsbahn noch in Betrieb war, hatten wir eine Familienkarte für die Wintersaison. Wenn Neuschnee gefallen und am Wochenende schönes Wetter angesagt war, hiess es immer «gömmmer ufz Bord» und gleichzeitig «gömmmer uf Cassons». Ja und manchmal hat es dann geklappt, mit einer der ersten Fahrten, dichtgedrängt mit anderen Cassonsfans nach oben zu kommen. Nach ein paar Schritten in Richtung Grat konnten wir uns in den Tiefschnee hang stürzen. Am Anfang sah

man nur die ersten Meter vor sich und weit unten die Weisse Arena. An einem dieser Sonntage war das Restaurant am Cassonsgrat offen. Mein Sohn und ich kehrten beim Italiener ein und setzten uns als einzige Gäste ans Fenster mit Blick in die Ferne. Wir bestellten ein Getränk und eine Zwetschgenwähe – «oh ich muss schauen ob ich überhaupt genug Geld dabei habe?» – Glück gehabt, es reicht und wir bestellen «ein Kaffee, ein Schorle und zwei Zwetschgenwähen» mit dem Zusatz «für die Zwetschgenwähe mit Rahm haben wir leider zu wenig Geld dabei» – mit einem lustigen Unterton und der Hoffnung, dass dann der Rahm dazu auch noch kommt. So geniessen wir dann wenig später in luftiger Höhe mit Ausblick auf tausend Gipfel mit einem Gefühl über den Wolken zu sein unsere Zwetschgenwähe – sie hat uns auch ohne Rahm wunderbar geschmeckt.

Familie Denise und Sep Nay



«Ich war die erste Frau, die den Cassons per Bahn erreichte.»



Beim Bau der Cassonsbahn kamen noch keine Helikopter zum Einsatz. Mein Vater, Roman Bezzola, Verwaltungsrat der Bergbahnen Flims, hatte den Auftrag, den vorgeschlagenen Standort des künftigen Restaurants zu begutachten. Bei dieser Gelegenheit durfte ich – damals 18-jährig – ihn begleiten. Die Fahrt in der etwa 2 x 1.5 m grossen Holzkiste mit ca. 50 cm hohem Rand, war wacklig und abenteuerlich. Oben angekommen, rief mein Vater ein paar Arbeiter und organisierte eine lange Leiter. Da die Leiter nirgends angelehnt werden konnte, bat er die starken Mannen, die Leiter zu halten, damit er in Zirkusmanier hochsteigen konnte. Oben rief er: «phantastische Aussicht! – ja, hier bauen wird das Restaurant».

Die Flora und Fauna von Cassons, sowie der Blick auf das Panorama der Tektonikarena Sardona sind einmalig. Die Cassonsbahn wird wohl nicht mehr ersetzt, trotzdem hoffe ich, dass es mit einer neuen Bahnerschliessung im Bereich Ils Cuns bald möglich sein wird, den Cassons mit seiner grandiosen Rundschau, wieder ohne mehrstündigen Aufstieg zu erreichen. Der Ferienort Flims kann davon nur profitieren.

Maya Nussli-Bezzola



«Wenn ich mir etwas wünschen dürfte...»



...dann wünschte ich mir eine moderne Erschliessung unseres alten Hausbergs plus einen Zubringer in die Tektonik-Region. Dazu gehört auch die Wiederherstellung der abgebrannten Cassonsstation und natürlich den Weiterbetrieb der beliebten Stationen Foppa und Naraus.

Was wir brauchen sind gute Erinnerungen, aber auch Perspektiven. Was wir künftig absolut nicht mehr brauchen sind Naturverschandelungen wegen Pisten- und Bahnen Aufrüstung im Sinne von: immer höher, immer schneller, immer weiter, immer spektakulärer. Denn die Zeiten haben sich geändert und obige Adjektive stehen heutzutage schwer zur Disposition. Es besteht die Gefahr, dass unsere einzigartige Bergwelt, die uns allen gehört, bedroht, degradiert und zum gemeinen Massen-Sport-Rummel-Platz verkommen könnte.

Rolf W. Meyer



«Besser als Heliskiing in Kanada.»



Meine Mutter Maya Roth-Bergmann hat viele Jahre in der Skischule Flims Kinder unterrichtet. In den 80er- bis 90er-Jahren bin ich mit ihr besonders gerne den Cassons im Frühjahr gefahren. Damals kannte man das Freeride Skifahren noch nicht so ausgeprägt und die Skifahrer hielten sich auf den markierten Pisten auf. Im Frühjahr konnte man am morgen früh im Sulzschnee den Cassons in seiner ganzen Breite fahren, weil einen der Sulzschnee trug. Dabei konnte man sehr weite Schwünge in hoher Geschwindigkeit fahren, zumal die Sulzschneeschiicht topf eben war. Meist trug einem die Schneedecke bis zum Wasserreservoir bei der Runca Höhe und so konnte man die abenteuerlichsten Varianten fahren. Ich bin schon an ein paar Orten auf dieser Welt Ski gefahren, so zum Beispiel in den Rocky Mountains in den USA oder Heliskiing in Kanada im leichten Pulverschnee. Aber irgendwie hat mich dieser Cassons in seiner immensens Breite, die im Frühjahr im Sulzschnee befahrbar war, am meisten fasziniert. Heute schaue ich zusammen mit meiner Mutter an sonnigen Tagen zum Cassons hinauf und wir erinnern uns gerne an diese unvergesslich schönen Erlebnisse und Schwünge die wir gemeinsam am Cassons machen durften. Ich hoffe, dass dieses wunderbare Gebiet bald wieder erschlossen und erlebbar wird.

Max Roth



«Der Cassons bildet das Schaufenster in die Tektonikarena und sollte möglichst bald wieder vielen Leuten zur Verfügung stehen.»

Armin Röhliberger



«Cassons hatte immer etwas mit Über- raschung, Abenteuer und Einzigartig- keit zu tun.»



Wie erlebte ich die Cassonsbahn als Jugendlicher und junger Erwachsener im Winter in den späten Sechzigerjahren und frühen Siebzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts?

Die oft gut gefüllte Kabine der Cassonsbahn beinhaltete meist ein besonderes Grüppchen. Die Cassonsbahn war vor allem etwas für wetterfeste Kerle und robuste Frauen. Da waren auch meist einige gutgelaunte «Romontsch» dabei, die oft mit spassigen Sprüchen die Bergwärtsfahrenden erheiterten. Fast immer waren da auch einige braungebrannte Typen mit toller Ausrüstung und mit noch mehr Selbstbewusstsein und natürlich auch immer einige «Verirrte», wie Terrassengeniesser, Gipfelstürmer aus Prinzip und auch «Anfänger» mit übersteigertem Schneid, die meist einen langandauernden Kampf zu erwarten hatten. Damals wusste man auch nie so recht, was einen als Skifahrer da oben erwartete. Fegte da ein bissiger Wind über den Grat, wurde man da von winzigen Schieferplättchen und bizarren Eispartikel «sandgestrahlt»? Stand da eine Abfahrt entlang der rettenden Pistenmarkierungsstangen in weisser Watte (Nebel, Schneegestöber, Null-Sicht) bevor? Oder war da alles stahlblau, fernsichtig und windstill in diesem damals noch na-

menlosen Museum der Gebirgsformationen? Stand da eine weite Traumabfahrt über glitzernden Firnschnee bevor, die man dann kaum je vergessen wird?

Die Cassonsbahn war so etwas wie der «Gipfelstürmer» der Flimser-Bergbahnenentwicklung. Die Bahn baute man auch an einer ganz speziellen Stelle: An die Nahtstelle Ecke Flimserstein und den weissen Weiten des Cassonshangs. Die Lage war kühn und richtig gewählt. Diese «verwegene Bahn», diese Pioniertat an einzigartiger Lage galt es zu erhalten.

Für die Zukunft wünsche ich mir, dass Flims wieder vermehrt eigenständig und selbstbewusst auftritt. Dazu gehört eine gewisse «Emanzipation» vom struben Bergbahn-Tourismus, vom hektischen Techno-Schneesport, hin zu mehr emotionaler Tiefe, zu Nachhaltigkeit, Einssein mit der urtümlichen Gebirgswelt. Dazu etwas mehr Internationalität, Kultur auf hohem Niveau und eine Prise Noblesse wie in ferner Vergangenheit. Zudem hat Flims (Betonung auf «Flims») eine einzigartige Natur – ein «Geschenk» des Bergsturzes – die seinesgleichen sucht: Die türkisfarbenen Perlen im seltsam urtümlichen Waldmeer, eine imposante Felswand die den Ort schützt und das Nördliche bannt und dann ganz oben das verrückt-verkehrte Welterbe-Gebirge und ganz unten noch den spektakulärsten Kraftakt des Rheins auf seinem gesamten Laufe durch halb Europa. Da darf man schon etwas stolz und selbstbewusst sein.

Theo Gmür

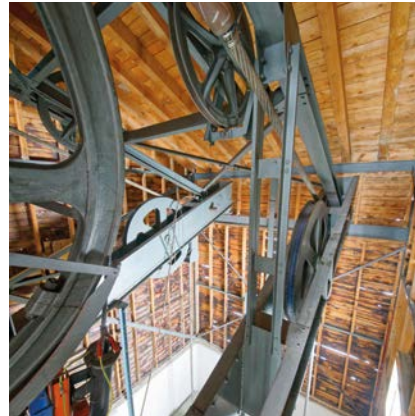
«Trotz Pflege
musste man die
«Mödali» der roten
Bahn kennen.»



Ernst Schöb war über 15 Jahre bei den Bergbahnen Flims tätig. Am Cassons kam er als Rettungssanitäter, Patrouillier, Maschinist und Kabinenführer zum Einsatz. Für ihn war und ist der Cassons ein Kraftort.

Als Kabinenführer konnte ich die Besucher auf die Naturschönheiten rund um den Cassons und der ganzen Region aufmerksam machen. Steinböcke, Gämsen und Murmeli, die man aus der fahrenden Kabine beobachten konnte, waren für alle Fahrgäste immer wieder ein besonderer Moment. Die Tiere posierten für uns immer an besonderen Stellen eindrücklich und imposant. Selbst der Adler, sogar der Bartgeier kamen zu Besuch. Auch die wunderschöne Rundschau auf dem Grat und das Sardona-Weltnaturerbe sind einmalig in der Region.

Die «Rote Bahn» war für mich etwas Spezielles. Da war noch nicht alles automatisiert. Geschwindigkeit, Windalarne – man musste als Kabinenführer immer das Wetter, den Wind und im Winter den Schneefall im Auge behalten. Je nachdem musste man von Hand und mit viel Gefühl darauf reagieren. Bei starken Winden wurde zum Beispiel der Betrieb aus Sicherheitsgründen eingestellt. Die Rollen auf den Masten, die sogenannten Seilsättel, mussten von Hand regelmässig gewartet und geschmiert werden. Auch gewisse Enteisungsarbeiten gehörten zum Programm. Das ging nur für Schwindelfreie. Auch war die Steuerung noch nicht digitalisiert.



Manches Mal mussten wir oben beim Cassons (im Restaurant) warten bis der Wind nachliess, um dann wieder zu Tale zu schweben. Ja, die «Alte Dame» hatte immer wieder ihre Macken, man musste sie immer sorgsam pflegen und ihre Mödali kennen. Manchmal brauchte es etwas Geduld und Nachsicht. Aber sie ist mir im Laufe der Jahre ans Herz gewachsen. Grazie Signora! Schade, sie fehlt doch irgendwie.

Für mich war es eine schöne Zeit und hat mir und auch den vielen Gästen und Besuchern viel Freude gebracht. Ich habe meine Arbeit mit grosser Freude und Genugtuung erledigt. Auch die schönen Wanderungen und Tiefschneeabfahrten auf diesem Berg bleiben mir unvergesslich!

Ernst Schöb



«Die Cassonsbahn war Herzstück der Flimserbevölkerung.»



Ich erinnere mich noch sehr genau zurück, als ich im Jahre 1970 als Berner nach Flims kam. Unter anderem hatte ich eine ganz besondere Ambition – ich wollte mich im Skifahren mit meiner Frau messen können. Kein einfaches Unterfangen – sie ist immerhin auf Skiern gross geworden. So vertraute ich mich also einem Experten und erfahrenen Skilehrer namens Theo Casanova an. Beim ersten Versuch, den Cassons-Hang zu bewältigen, hatte ich allen Respekt vor so viel «Fall-Linie!» Mit Recht, wie sich herausstellte. Bei dieser Premiere habe ich jedenfalls mächtig «in den Schnee gebissen»!

In der Gondel auf den Cassons-Grat hinaufgefahren zu werden, war für mich immer ein besonders beeindruckendes Erlebnis, ganz speziell in Erwartung eines der spektakulärsten Panoramen überhaupt. Spektakulär war jeweils auch der Muskelkater nach dem Abstieg ins Tal. Ein Foto der alten Bahn bei uns im Hauseingang, erinnert mich immer wieder an «die schöne, alte Zeit...» Ich bin überzeugt, dass die neue Bahnvariante, auf die wir uns alle freuen, würdiger Ersatz für die alte Cassons-Bahn werden wird. Ich möchte es an dieser Stelle nicht unterlassen, Herrn Arno Krucker und seinem Team, für den unermüdlichen Einsatz in Sachen «Cassons alt und neu» ganz herzlich zu danken.

Beat Glaus



«Hier kannte man den Begriff Massentourismus nicht.»



Seit den 60er Jahren habe ich, so lange die Cassonsbahn in Betrieb war, die meisten Winterferien in Flims verbracht. Vor allem die attraktive Bergfahrt auf den Cassons, die Wildtierbeobachtung aus nächster Nähe und die grandiose Aussicht haben mich immer wieder begeistert. Meine Lieblingspiste war die schwarze Abfahrt vom Cassons: äusserst anspruchsvoll und eine echte Herausforderung für jeden Hobbyrennfahrer. Das Schönste am Cassons war, dass man hier den Begriff Massentourismus nicht kannte. Dass ich die letzte Bergfahrt am Abend jeweils noch erreichen konnte, war oft nur dank der Grosszügigkeit der Bahnangestellten möglich. Seit die Bahn nicht mehr in Betrieb ist, sind wir nur noch sporadisch in Flims. Für mich war die Cassonsbahn ein Kulturgut und eine touristische Flimser Attraktivität, die nun leider für immer verschwunden ist. Ich wäre froh, Flims hätte mehr vom früheren Dorfcharakter erhalten können. Sicher eine illusorische Wunschvorstellung. Was bleibt sind die unvergesslichen Erinnerungen an ein grandioses Skigebiet und ein schönes Bergdorf.

Rita Beck, Karl Spänni



«Nennt sich das Fortschritt?»



Die Cassonsbahn hält für mich viele schöne Erinnerungen bereit; eine neue Liebe, auf der Terrasse kurz gegrüsst und in der Gondel richtig getroffen; die Aufregung, die ich mit Freunden und Familie teilte, als wir in der Gondel am Cassonsgrat ankamen und zwei Sonderfahrten, eine mit meinem Vater, eine mit meinem Onkel, beide Neuseeländer. Bis Ende der Sechziger Jahre waren sie sehr aktiv, leiden jetzt aber an Parkinson. Die unvorhergesehene Freude für beide Männer, wieder auf einem Berggipfel zu stehen, in relativ leichtem Gelände zu wandern und die

Wunder der Tektonikarena Sardona zu sehen. Das sind Erinnerungen, die ich nicht vergesse und die immer in meinem Herzen bleiben.

Die Cassonsbahn gab Flims etwas Spezielles. Diese Attraktion war einer der wichtigsten Gründe, warum ich 2009 eine Wohnung in Flims gekauft habe. Ich war schwer enttäuscht, als die mögliche Schliessung bekannt gegeben wurde und schloss mich dem Kampf an, diese historische Gondel in Betrieb zu halten.

Ich hoffe, dass der Ersatz für die Cassonsbahn schnell umgesetzt wird und möglichst die gleichen Vorteile und Möglichkeiten bietet. Natürlich wird es nicht so gemütlich und interessant wie die Cassonsbahn und es wird keine so spannende Route zum Cassonsgrat und seinem kleinen Restaurant folgen. Aber das nennt sich wohl Fortschritt?

Jacqueline Jones



«Für die Steinwildjagd durfte ich auf der Bergstation Cassons übernachten.»



Im Oktober 2009 durfte ich die Steinwildjagd ausüben. Für die Zeit des Aufenthalts war es mir erlaubt, im Schlafzimmer der Bergstation Cassons zu übernachten und vom Restaurant Gebrauch zu machen. Vielen Dank nochmals an Ueli und Martin. Im Verlauf kamen immer wieder Jagdfreunde zu Besuch. Nicht alle konnten wie geplant wieder mit der Bahn ins Tal und so mussten sie den Weg zu Fuss über die Pala da Porcs in Angriff nehmen. Es herrschten die berühmten «Querwinde» an Masten drei. Natürlich bleiben die schönen Sonnenauf- und Untergänge sowie das Nebelmeer, unvergessen!

Ich wünsche mir, dass in Flims ein stärkeres Miteinander stattfinden wird und sich Flims so zu einem etablierten Sommer Ausflugsziel entwickeln kann. Die Corona Situation im 2020 hat gezeigt, welches Potential möglich ist. Mit einer zusätzlich neuen Bergbahn in Richtung Cassons könnte dies klappen.

Ursin Meiler

«Als PFC-Gründungsmitglied wollte ich die Cassonserschliessung erhalten.»



Meine persönlichen Erlebnisse mit der Cassonsbahn bleiben mir stets in guter Erinnerung. Seit 1959 bis 2014 wohnte ich in Flims und die Ausflüge nach Cassons gehörten, speziell im Sommer, fest zu meinen Freizeiterlebnissen. Die im Jahr 1956 erbaute Luftseilbahn erschloss den Cassonsgrat (2644 m ü. M.) der ein fantastisches Panorama mit einer Rundschau der umliegenden Berge und Täler ermöglichte. Gäste und Einheimische waren schon damals begeistert von diesem Aussichtspunkt. Dank dieser Erschliessung durfte ich es mit der ganzen Familie, also auch mit den kleineren Enkeln wagen, den Cassonsgrat (2694 m ü. M.) zu erleben

Im Frühling, wenn im Tal der Löwenzahn die Wiesen in einen gelben Teppich verwandelt war ob Naras die Schneedecke noch oft fast geschlossen und die Murmeltiere krochen dann trotzdem aus ihren Bauten und suchten nach ihrem Winterschlaf nach den ersten Gräsern. Sie verursachten braune Spuren weg von den Löchern und waren so oft eine sichere Beute für den Adler. Ein Kabinenführer der Bahn hat mir erzählt, dass er mehrmals dieses Schauspiel gesehen hatte. Der Adler hatte mitten im Flimserstein seinen Horst. In dieser Zeit, wenn auf dem Flimserstein noch viel Schnee lag waren auch die Steinböcke oft auf der gegen die Sonne gerichteten Seite des Pass Naras oder etwas weiter oben beim Crap Spultrenna zu sehen. Die Kabinenführer machten die Fahrgäste oftmals darauf aufmerksam.

Als Gründungsmitglied des am 1. August 2009 auf dem Cassonsgrat beschlossenen Vereins «Pro Flims-Cassons» bestand meine Absicht darin, die Cassonsbahn zu erhalten. Vertreter der WAG, als Besitzerin sämtlicher Flimser Bahnanlagen, hatten



angekündigt, die Anlage aus wirtschaftlichen Gründen zu schliessen. Ein klarer Ersatz für die Erschliessung war noch in weiter Ferne. Laut Mitteilung der WAG damals soll das Seil der Cassonsbahn vom zuständigen Amt für Verkehr mit einem schriftlichen Bericht abgesprochen worden sein. Laut Bahnspezialisten würde der Seilersatz Kosten von ca. 1 Million Franken verursachen. Das Ziel der «Pro Flims-Cassons» für diese Kosten Geld zu sammeln, wurde erreicht. Leider haben wir vom Verein niemals Einsicht in den entsprechenden Bericht bekommen. Unsere Sorge war vor allem, dass unseren Gästen ohne Bahnersatz der Zugang in das Erholungsgebiet Cassons, Flimserstein mit den in ganz Europa bekannten Pflanzenvorkommen von Flims nicht in der Zeit, verwehrt bliebe. Unsere Sorge hat sich leider bestätigt. Aber es scheint nun so, dass der Knopf, wie die neue Erschliessung aussehen soll, gelöst ist. Allen, die für die Ausführung der geplanten, neuen Anlagen, mitarbeiten werden wünsche ich viel Glück für ein gutes Gelingen.

Walter Melchior

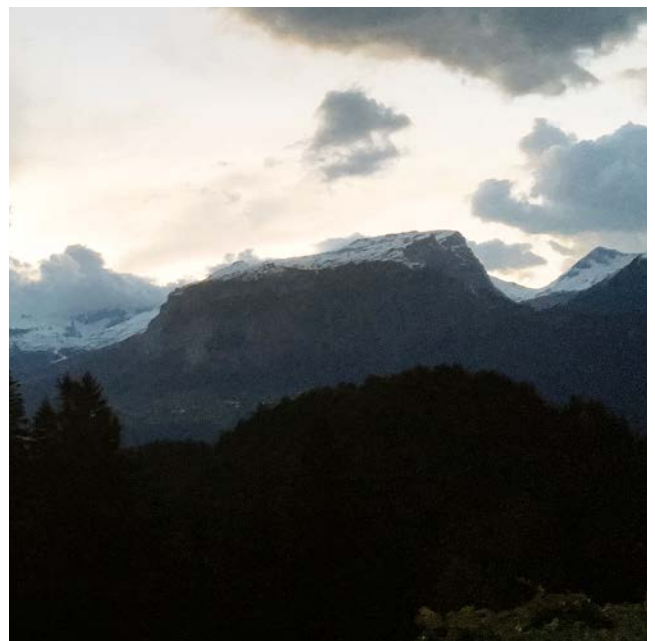
«Wir freuen
uns auf weitere
«Begehungen» mit
der neuen Bahn.»



Den Grap da Flem haben
wir täglich im Blick – am
Morgen, Mittag, Abend
und in der Nacht.

Zu jeder Jahreszeit erfreut er uns –
im Winter, Frühling, Sommer und ab
und zu auch im Winter. Er ist unser
Hausberg, wir lieben ihn aus der Ferne
– und haben ihn sehr häufig persönlich
besucht – mit Wanderungen
aufwärts und abwärts – oder sind
mit der ehrwürdigen Bahn gefahren.

**Ivan und Verena Schaufelberger
aus Salums in Bonaduz –
grad gegenüber
unserem Hausberg.**



«Als Kabinenführer war man das Aushängeschild der Bahn.»



Als der Kabinenführer einer Luftseilbahn trägt man eine grosse Verantwortung und ist im gewissen Sinne Aushängeschild der Einrichtung. Für die Fahrgäste ist man Begleitperson, Auskunftsperson usw., für die Bahnanlage selbst dafür verantwortlich, dass alles im normalen Rahmen verläuft. Wenn wir Kabinenführer von den Gämsen erzählten, wussten die Fahrgäste nie, ob es wirklich wahr sei. Dasselbe galt auch auf die Frage, was der Strich in der Felswand (Gebirgsüberschiebung) zu bedeuten habe. Mehr oder weniger wusste man auf alles eine Antwort. Wenn es zu laut in der Kabine wurde, sagte ich manchmal zu meinen Fahrgästen, sie mögen bitte etwas ruhiger sein, ich müsse doch hören, ob das Fahrwerk richtig laufe. Wir hätten kürzlich Revisionsarbeiten durchführen müssen. Dies wirkte sofort und in der Kabine war Ruhe. Während der Fahrt hoch zum Cassonsgrat fanden viele interessante Gespräche unter den Fahrgästen, aber auch oftmals mit uns Kabinenführern statt. Von Steinböcken war damals noch nicht die Rede, denn die kamen erst später in die Gegend des Flimsersteins. Viel eher sah man Gämsen und Murmeltiere. Das wunderschöne Bergpanorama, vor allem auf dem Grat war immer wieder Gesprächsstoff der Fahrgäste.

Rückblick

Seit die Cassonsbahn in Betrieb war, hat mich die Fahrt mit der Luftseilbahn, sei es hinauf oder auch hinunter fasziniert. Meine Erinnerungen gehen in die Zeit der 50er-/60er-Jahre zurück. Ein Ereignis ist mir besonders geblieben: Als junger Skifahrer hatte ich an einem Frühlingstag den Sulzschnee am Cassons falsch eingeschätzt und fuhr zu früh in den Hang hinein. Ich fuhr voraus und mein jüngerer Bruder mir hinten nach. Es war noch hart, also zu früh. Zurück konnten wir kaum mehr. In einem steilen Hang gab es nur ein langsames hinunterrutschen. Und so kam es, wie es kommen musste. Mein Bruder verlor das Gleichgewicht und rutschte 100 bis 200 m auf dem harten Schnee den Hang hinunter. Ich eilte zu Hilfe. Wir hatten schreckliche Angst. Wir mussten uns zuerst beruhigen, bis wir weiterfahren konnten. Da es nicht mehr so steil war, dachte ich, das Schlimmste sei vorbei. Aber mein kleiner Bruder hatte Panik, so dass er kaum auf den Skiern stehen konnte. Nur langsam erholte er sich vom Schrecken und es wurde wärmer. Wir fuhren danach langsam ins Tal zurück. Der Spass am Sulzschnee fahren war für diesen Tag vorbei, aber wir hatten daraus gelernt. Zu Hause erzählten wir niemanden, was uns Helden an diesem Hang passiert war. Ein anderes Erlebnis hatte ich mit meinem kleinen Bruder an einem wunderschönen Herbstsonntag. Um die Mittagszeit starteten wir die Rückwanderung ins Tal über den Flimserstein. Der lange Abstieg nach Bargis hat uns total überrascht. Mein jüngerer Bruder fragte mich immer wieder, wie lange geht es noch. Er war 8-jährig und ich 16 Jahre und ich hatte mit ihm noch nie eine so weite Wanderung gemacht. In Bargis dach-



ten wir, dass vielleicht jemand hinunter nach Flims fahren würde und wir mitfahren könnten. Aber wie es so ist, auch im Restaurant trauten wir nicht zu fragen, und so blieb nichts anders übrig, als zu Fuss nach Fidaz und anschliessend noch nach Flims zu wandern. 1957 gab es noch keine Handys und erst in Flims konnten wir die Eltern per Telefon benachrichtigen. Sie hatten sich grosse Sorgen gemacht.

Das Wichtigste bei Bergtouren ist eine gute Vorbereitung. Aber wie es oftmals so vorkommt, wird überraschend ein Entschluss gefällt. Wir dachten nur, «auf nach Cassons», – ein wundervoller Ausflug! Ohne sich über die Höhendifferenz und die Distanz ins Tal zu orientieren, zogen wir zwei Buben damals los.

Da die Umgebung von Flims mit den bekannten Bergen Vorab, Segnes, Sardona mit der Alpenüberschiebung und Ringelspitz ein sehr anspruchsvolles Wandergebiet ist, gab es früher zwei SAC Hütten in Flims.

Jene auf der Alp Nagens wurde mit der Erschliessung der Bahnen aufgegeben. Zeichen der Zeit, so wie es auch mit der Cassonsbahn geschehen ist. Da jedes Jahr in diesem Gebiet Bergunfälle vorkommen, unterhält die SAC Organisation, «Sektion Terri» in Flims eine Rettungskolonne.

Ich habe so viele, unvergessliche Erinnerungen an diese Bahn, so dass es mir wichtig erschien, mich für deren Erhalt einzusetzen. Darum habe ich schöne Erinnerungen erwähnt. Besonders im Winter unterhielt Heini Caduff, Skischulleiter Flims, die Skilehrer und Gäste ab zu mit der Handorgel in der Bergstation Cassons. Da passte der «Schneewalzer» ausgezeichnet zur Kulisse. Viele Einwohner und Besucher von Flims, wissen es zu schätzen, dass die Gegend um den Cassons - Flimserstein und Sardonagebiet etwas «Einmaliges» ist. Der Verein «Cassonsbahn» soll der grösste Verein im Bündner Oberland sein, und das unterstreicht doch dessen Bedeutung. Ich wünsche mir, dass das neue Projekt (Erschliessung des Cassons) für Flims eine grossartige Sache wird und dass die Landschaft möglichst von grossen Eingriffen verschont bleibt. Also kein Mammutprojekt, wie es einmal geplant war. Die «Tektonik Alpenüberschiebung» kann so einem grösseren Publikum zugänglich gemacht werden und das wäre für Flims von grosser Bedeutung. Warum suchen wir immer in der Weite das «Schöne», wenn wir es in der Nähe auch haben. Lernen wir staunen ob unserer grossartigen Natur.

Erwin Schmid-Waller



«Mein Hobby war die Steinbockjagd durchs Objektiv.»



Im Herbst 1946 fuhr ich als damals Elfjähriger mit Meiner Mutter zum ersten Mal mit der Sesselbahn nach Foppa und zurück. Viele Jahre später sind meine Frau ich mit der Familie den Berg hochgefahren – im Sommer und Winter. Die Zeit vergeht zu schnell. Im Jahre 1994 fuhr ich vom Frühling bis Herbst über dreissig Mal nach Cassons. Die sehr freundlichen Bahnangestellten liessen mich immer mit der ersten Fahrt nach oben, so konnte ich mich ungestört meinem Hobby, dem Fotografieren und Filmen von Steinböcken widmen. Einmal erhielt ich für den Monat Oktober die Bewilligung zum Abschuss eines Steinbocks. So konnte ich als Jäger eine erste Auslese für meine bevorstehende Steinbockjagd treffen und ich entschied mich für einen über zehnjährigen Steinbock. Dieses Tier wanderte von Anfangs Juli bis Oktober vom Cassonsgrat nach Trinserhorn auch Piz Dolf genannt bis Pez Da Stelserhorn, wo ich ihn am achten Oktober erlegen durfte. Sein Präparat hängt nun in unserer Stube und erinnert mich jeden Tag aufs Neue an Cassons.

Albert Schneider



«Auf einen Kaffee zu Jürg und Gaby.»



Sicher in Erinnerung geblieben sind die Fahrten als kleiner Junge mit meinen Eltern, wo ich jeweils am Fenster stehen durfte und immer nach den Steinböcken oder Murmelis Ausschau gehalten habe und dann immer überglücklich war, wenn ich diese gesehen habe. Ein Erlebnis aus der jüngeren Vergangenheit war die Fahrt als Erwachsener in Begleitung eines Gleitschirmpiloten. Ich hatte mit ihm meinen ersten Tandemflug und er hat für dieses Ereignis den Cassonsstartplatz ausgesucht. Meine Nervosität in der Gondel war wahrscheinlich für alle Passagiere spürbar. Auch jedes Mal ein Highlight war das Cassonsbeizli: als Jahresabo-Besitzer ist man halt auch einfach mal zu Kaffee und Kuchen zu Jürg und Gaby gefahren.

Die Gondel hat den gleichen Jahrgang (1956) wie ich und so war es für mich immer klar, dass ich den Erhalt unterstützen werde. Auch ich

bin in den 60 Jahren, seitdem ich als Unterländer regelmässig Flims besuche, in die Jahre gekommen. Aber es ist nicht ok, wenn man mich deswegen einfach ausrangiert und daher war es für mich ein Anliegen, dass die Bahn noch ein paar zusätzliche Betriebsjahre erhält um den vielen Wanderer und «Gleitschirmlern» Freude zu bereiten. Es wäre wunderbar, wenn man bald wieder mit einer neuen tollen Bahn auf Cassons schweben könnte um die Aussicht in alle vier Himmelsrichtungen zu geniessen.

Guido Stöckli



«Eine unvergleichliche Alpenflora.»



Sommer 1964: ich fahre das erste Mal mit der Bahn auf den Cassonsgrat, für mich eine freudige Überraschung. Das ist nicht ein steiler Grat, es ist eine ebene Fläche mit einer wunderbaren Aussicht und dazu mit einmaliger Alpenflora. Zwischengrauen Schiefersteinen sehe ich Frühlingsenzianen, Alpenmundklee, Berg-hahnenfuss, Frühlingsküchenschelle, Leinkraut, Polstersteinbrech, Berg-esparsetten und viele weitere Alpenblumen. Mit jedem Schritt offenbart sich mir eine unglaubliche Farbenpracht. Während 50 Jahren durfte ich jeden Sommer in dieses Paradies fahren. Die Cassonsbahn hat mir das ermöglicht, eine Bahn die man liebte und nie vergisst. Seit sechs Jahren kann ich mein Sommererlebnis auf Cassons leider nicht mehr erleben, weil meine Lieblingsbahn erst stillgelegt und dann abgebrochen wurde. Leider bevor ein Ersatz nach Cassons erstellt wurde.

Margrith Sutter



«Es braucht eine Erschliessung bis auf den Berg.»



Für mich ist der Cassons nicht einfach ein Berg, sondern etwas ganz Spezielles. Es gibt keinen anderen Berg auf dieser Höhe mit ebenen Wanderwegen und dieser wunderbaren Rundumsicht, ganz zu schweigen von dem Blick auf die Tektonikarena. Meine Erinnerungen sind sehr vielseitig, aber ich möchte mich auf die speziellen Momente mit den Tieren beschränken.

Sehr oft fuhr ich mit dem Cassons Bähnli auf den Berg und unterwegs sah ich immer wieder einen Steinbock direkt unter der fahrenden Bahn auf einem Stück Gras sitzen und die Sonne geniessen. Die Bahn störte das Tier überhaupt nicht, das war ein ganz spezieller Anblick. Auch im Restaurant konnte man vom Fenster aus in nächster Nähe die Murmeltiere beobachten. Bei schönem Wetter spielten sie manchmal mehrere Stunden miteinander. Im Winter, wenn hoher Schnee lag, sah man ebenfalls vom Restaurant aus Gämsen, die ganz gemütlich in einer Kolonne die Landschaft überqueren und das nur wenige Meter unter dem Restaurant.

Wenn meine Idee mit einer zusätzlichen Bahnerschliessung von Ils Cuns bis auf den Berg Realität würde, wäre mein Wunsch erfüllt und so könnten auch die weniger guten Läufer wieder auf den Cassons.

Sonja Schweizer



«Die Cassonsbahn wurde an meinem Geburtstag eröffnet.»



Erinnerungen an eine gute Zeit sind das schönste Geschenk, das man bekommen kann. Mein zeitweiser Arbeitsplatz im Gipfelrestaurant der Cassonsbahn hat mir eine interessante, abwechslungsreiche und herrliche Zeit beschert. Ich hatte es mit einem Superteam und aufgestellten Wanderern zu tun.

Es war herrlich, die Berge, die Aussicht, die Natur und von der Gondel aus, morgens und abends, die Könige der Berge und Lüfte, die Steinböcke und Adler zu bestaunen. Ich finde kaum Worte dafür, es war und ist einmalig schön auf dem Cassons. Hinzu kommt, dass die Cassonsbahn an meinem Geburtstag eröffnet wurde.

Martha Lüthi



«Die Bahn
war Zeitzeuge
der Seilbahn-
technik.»



Im Rahmen des Flimsfestivals durften wir vor einigen Jahren ein tolles Tibas-Konzert in einer unglaublichen und einzigartigen Nebel-Stimmung erleben. Als wir dann bei unserem letzten Besuch die Cassonsbahn eine Woche vor ihrem definitiven Ende im Nebel verschwanden sahen, hatte das Symbolcharakter für uns.

Als Gründungsmitglieder des Vereins «Pro Flims Cassons» fühlten wir uns verpflichtet, für den Erhalt der Bahn einzustehen, weil sie uns zu einem wunderbaren Aussichtspunkt geführt hat. Nicht zuletzt war die Bahn mit ihrem biblischen Alter von über 60 Jahren auch Zeitzeuge der Seilbahntechnik.

Wir wünschen uns einen äquivalenten und vom Aufwand her vernünftigen Ersatz für die alte Cassonsbahn. Dazu scheint uns das aktuelle Projekt mit kleinen Ausnahmen passend. Wichtig wäre wieder eine Restaurationsmöglichkeit auf der Bergstation mit einer Terrasse. Schade ist nach wie vor, dass das neue Bahnprojekt nicht ganz auf den Grat hinaufführt. In diesem Kontext wäre es wichtig, dass ein bequemer und nicht zu steiler Weg von der Bergstation zum Grat führen würde.

Ueli Seefeld



«Es herrschte eine
unglaubliche
Aufbruch-
stimmung.»



Nach der Gründung des Vereins «Pro Flims-Cassons» am 1. August 2009 herrschte eine Aufbruchstimmung, die alles als möglich erscheinen liess. Wir diskutierten und realisierten Ideen, um noch näher an die Bevölkerung und die Gäste ran zu kommen. Wir verhandelten, machten Vorschläge, vernetzten uns etc. Viele Flimser Betriebe unterstützten uns, wir durften sogar einen monatlichen Comic in der Arena Alva platzieren, für den Sina Semadeni-Bezzola die Texte schrieb. Innerhalb von kurzer Zeit bekamen wir über eine Million Franken zusammen, um die Bahn zu retten. Ich erinnere mich, wie wir jeweils im Hotel Vorab hitzig diskutierten, und da kam plötzlich die Y-Variante ins Spiel. Schon bald begab sich die WAG zusammen mit Leuten aus dem Vorstand zur Flurbesichtigung. Und ich wage zu behaupten, dass die Erschliessung von Ils Cuns beim Crap la Tgina erfolgen wird, ist nicht zuletzt diesem Input zu verdanken. Und alles weitere, das uns noch etwas näher an den Grat heranführt, kann ja immer noch angestossen werden.

Ursula Strub



«Als wenn sich ein neues Zeitgefühl einstellt.»



Die Zeit zählte nicht mehr bzw. es lohnte sich nicht, die Minuten zu zählen, wenn es um den Cassonsgrat und die Cassonsbahn ging. Es war nicht möglich, eine Zeitrechnung zu machen. Wann man zuoberst ankommen würde, konnte nicht geplant werden; ob man in Narau gerade eine Bahnfahrt erwischen würde, oder in einer Schlange stehen und eine oder zwei Runden warten musste, war nicht vorauszusagen.

Oben auf dem Cassonsgrat angekommen steht die Zeit still. Spätestens wenn ich dort war, hatte ich jedes Zeitgefühl verloren. Oder besser gesagt, kümmerte ich mich nicht länger um Zeitabläufe. Im normalen Alltag fließt die Zeit und Erlebnisse werden danach gemessen. Auf dem Cassonsgrat gibt es kein Gefühl von fließender Zeit; statt eines Flusses wird die Zeit zu gefrorenem Eis, ohne Bewegung und Dynamik. Herrlich, so aus dem Alltag heraus zu treten.

In diesen neuen Zeitverhältnissen werde ich mir meiner menschlichen Existenz bewusst; ich bin nicht länger Teil meiner Alltagswelt. Auch dank der überwältigenden Natur bin ich der normalen Welt entrückt. Ich erlebe mich nicht mehr als Berufsperson, nicht mehr als Familienvater, nicht länger als Mensch mit einem Hintergrund. Ich bin reduziert auf das Menschsein, eingebettet in die Natur pur.

Meiner Familie ging es ähnlich. Diesen Veränderungsprozess auf dem Weg hin zum Cassonsgrat und dort oben in der Höhe haben alle gespürt. Auf Cassonsgrat war die Existenz anders; kaum dynamisch, viel mehr statisch. Die Familien-Hierarchie bröckelte oder war nicht mehr relevant. Normalerweise bei einem Familienausflug mit zwei Kleinkindern treffen die Eltern Dutzende von kleinen Entscheidungen im Lauf des Tages, um den Ablauf des Tages bis in kleinste Details zu regeln. Beim Familienausflug auf Cassonsgrat war der Ablauf nicht durch Entscheidungen der Eltern, sondern durch die äusseren Bedingungen bestimmt. Beim Warten auf die Bahn war nicht viel mehr zu machen, als zu warten. Denn die Gondel machte ihren Weg gemütlich den Berg hoch. Oben im Restaurant war die Karte sehr beschränkt, vieles zu entscheiden oder anzuweisen gab es nicht. Auf der Terrasse nahm man die Natur und die Stimmung und das Zusammensein wahr; dabei war nichts zu entscheiden. Wanderung war möglich, jedoch einfach festzulegen: entweder links oder rechts oder beides für ein paar Hundert Meter zum Aussichtspunkt, und dann zurück. Das war's.

Es war schön, die Familie als Einheit, als alle gleichgestellt, zu erleben. Dieses Gefühl kommt selten vor, wenn man mit Kleinkindern unterwegs ist. Dies unterstrich das Gefühl, einfach Mensch zu sein.

Es war für mich sehr wichtig, mindestens einmal pro Wintersaison den Cassonsgrat zu erleben. Um diese anderen Seiten in mir zum Vorschein zu holen. Als die Bahn zugin, war es für mich, als würde ein Teil von mir abgeschnitten.

Eine mystische, mythische Bahnfahrt von Cassonsgrat nach Narau durch den Dunst.

Die Fahrt fing wie normal an. Der imposante Ausblick wurde einfach durch das Spiel der Wolken ein Stück imposanter. Der Umriss der Kabine war auf dem Schnee unten auszumachen. Dann fing das Licht an, durch Wiwderspiegelungen dem menschlichen Auge Tricks zu stellen. Die vertrauten Felsen kamen jetzt an dieser Fahrt unheimlich vor; fast drohend. Die noch intensiveren Widerspiegelungen brachten ein Durcheinander; was war innerhalb der Kabine, was ausserhalb? Dann ist das Licht sehr diffus geworden. Die Orientierung ging zum Teil verloren. Wo war man eigentlich? Die Partner-Kabine erschien plötzlich aus dem Nebel und gleitet vorbei nur mit Schattierungen drin, geisterhaft. Nachher kamen weitere Widerspiegelungen und mystische Kulissen aus einem grusigen Märchenland. Die Erlösung aus den nebulösen Umständen kam erst mit dem Ankommen in Narau.

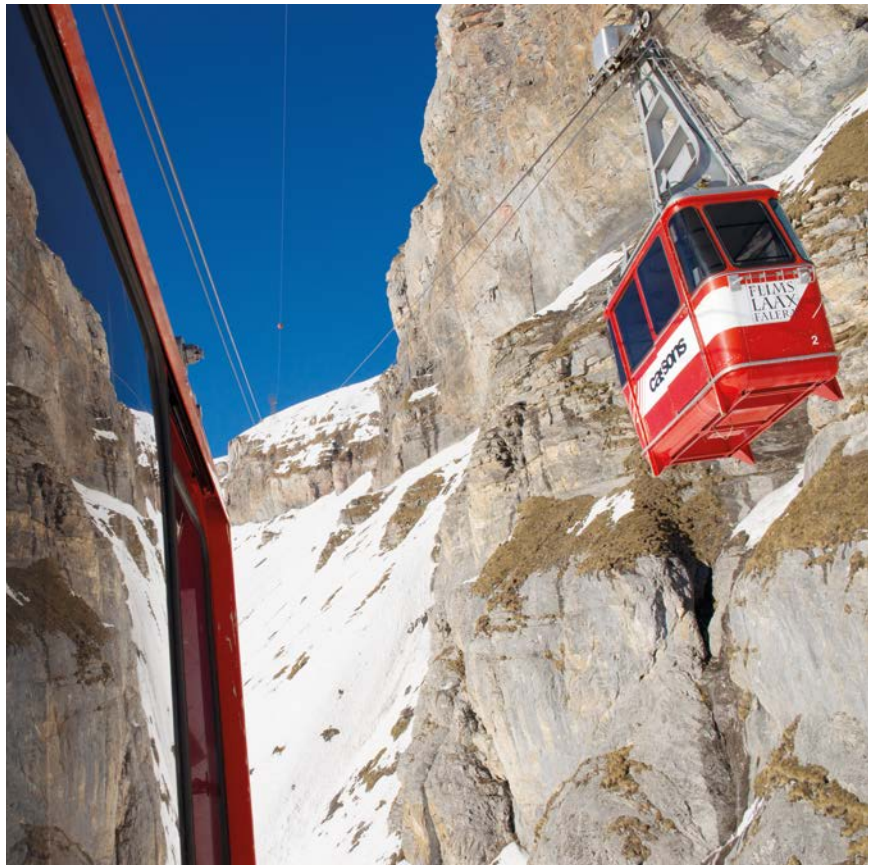
Benjamin Wall

Cassons Nostalgie: «Das waren noch Zeiten.»



Das waren noch Zeiten! Wir (Vater mit seinen Kindern) gingen morgens im Sommer mit der ersten Sesselbahn von Flims nach Foppa, dort umsteigen nach Narau und gleich weiter mit der ältesten Pendel-Luftseilbahn der Schweiz nach Cassons. Das Ziel war das Trinserhorn (Piz Dolf). Bis dort hinzugelangen und wieder zurück nach Flims: das war in einem Tag möglich. Die Kinder liefen zum ersten Mal auf einem kleinen Gletscher und machten ihren ersten Dreitausender. Piz Segnes und Piz Sardona konnten mit den älteren Kindern einige Jahre später dank der Cassonsbahn ebenfalls in einem Tag bezwungen werden. Das Gleiche wiederholte sich eine Generation später mit den Enkelkindern.

Im Sommer und Herbst spazierten wir oft von Cassons über den Flimserstein nach Bargis auf den drei verschiedenen Wegen. Zoologie und Botanik kamen auf ihre Rechnung: Murmeltiere, Gämsen und Steinböcke präsentierten sich meistens wie im Zoo. An seltenen Blumen



kein Mangel: ausser Edelweiss und Türkenbundlilie waren auf diesen Wegen fünf Enzian- und zwölf Orchideenarten zu bewundern. Und schliesslich auf dem langen Weg von Cassons über Fuorcla Raschaglius entlang der Aua da Mulins zeigten sich uns im höheren Bereich immer wieder Schneehühner. Weiter unten bei der Alp La Rusna machten Alle einen kleinen Abstecher zum Felsenkessel «Kathedrale», um die tosenden Wasserfälle zu bewundern.

Immer gegen Ende August gesellten sich in der Cassonsbahn plötzlich viele mit Fernrohr und Kamera ausgerüstete Vogelkundige aus dem Unterland und aus Süddeutschland zu uns. Das Ziel: Das Sichten eines äusserst seltenen Vogels, des Morrellregenpfeifers, der auf seinem Zug von Skandinavien nach Afrika auf dem Flimserstein nahe der Cassons-Endstation einen Zwischenhalt einschaltet. Schliesslich konnten wir bei der Wanderung von Cassons zur Segneshütte bei Tschenghel dil

Gori mit einem kleinen Abstecher jeweils den grossartigen Wasserfall zwischen dem oberen und unteren Segnesboden bewundern.

Die Cassonsbahn ermöglichte es mir auch, einen Gleitschirmkurs zu nehmen und einmal im Leben im Martinsloch zu stehen. Dass wir und weniger bergtüchtige Gäste dank der Cassonsbahn dort oben das Unesco-Weltnaturerbe bestaunen konnten, muss hier wohl nicht erwähnt werden. Die Zeiten, kommen sie wieder? Der Verein «Pro Flims-Cassons» hat sich seit vielen Jahren unermüdlich für die Cassons-Erschliessung eingesetzt. Möge diese gelingen.

Dirk Went

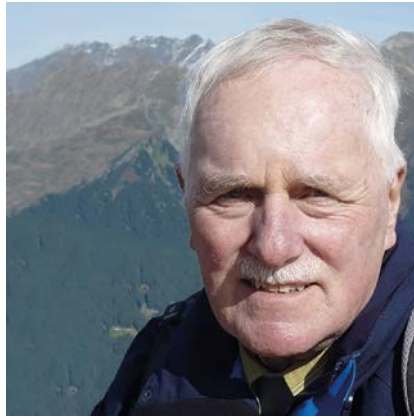


«Wer soll das bezahlen?»



Bis vor wenigen Jahren war der Zugang zu Cassons mit einer einfachen Bahn gewährleistet. Das neue Projekt wird noch viel Arbeit und Kosten verursachen. Wer soll das am Schluss bezahlen? Mehr will ich mich nicht fragen.

Werner Riesch



«Mit einer neuen Bahn hält Flims einen Trumpf in der Hand.»



Mit unseren Freunden aus dem deutschen Erzgebirge (Sachsen) verbrachten wir im Jahre 2009 zwei wundervolle Sommer Ferienwochen in Flims. Das Wetter zeigte sich von der besten Seite. Wir unternahmen verschiedene Wanderungen in der Umgebung. Selbstverständlich wollten wir das UNESCO-Weltnaturerbe, auch bekannt als Tektonikarena Sardona sehen und erleben. Ein biss-

chen mulmig stiegen wir in die Jahre gekommene Luftseilbahn. Unter den Wartenden ging das Gerücht um, dass dieser Bahn bald einmal das letzte Stündlein schlagen soll. Leider hat sich dieses Gerücht bewahrheitet.

Die Erschliessung der Tektonikarena hat uns veranlasst, uns für den Erhalt der Bahn einzusetzen. Das UNESCO-Weltnaturerbe verdient es, dass es zugänglicher gestaltet wird. Flims-Laax-Falera wird einen weiteren Trumpf in einer wunderbaren Ferienregion ausspielen können.


Werner Spinnler, Liestal



© IG Tektonikarena Sardona
Foto: Ruedi Homberger

Impressionen





Mit dem Abbruch der Cassonsbahn im Oktober 2016 ist eine der letzten klassischen Bündner Pendelbahnen aus den 1950er Jahren verloren gegangen. Um sich diese Zeitepoche mit der Cassonsbahn zu vergegenwärtigen, hat der Verein Pro Flims Cassons diese Erinnerungsschrift verfasst. Neben kurzen Interviews mit den Verantwortlichen und Beteiligten der missglückten Bahretung, kommen vor allem die «Beförderten» zu Wort. Ihre «Bahngeschichten» stehen stellvertretend für all die Menschen, welche in den Genuss gekommen sind, den Cassons und damit die Tektonikarena Sardona mit der Cassonsbahn zu erreichen.

PRO *Flims*
CASSONS