

Von den Reben zum Älpli-Adlerhorst und zum Vilan

An diesem Herbsttag liegen viele Meter zwischen dem Vilan-Gipfel und den vorbeiziehenden Wolkengebilden. Ganz unten im Tal ist Wimmlet. Hinter den Reben schwebt die gelb-schwarze Aelplibahn Richtung Älpli-Adlerhorst. Und, ganz oben, auf 2376 Metern, stehen wir – mit viel Freude im Bauch, mit blitzenden Augen, windzerzausten Haaren, klammen Fingern.

■ Text: Karin Huber

Da sieht man es wieder einmal: In nur gerade anderthalb Stunden Wanderzeit stehen wir auf dem markanten Vilan-Gipfel. Der Berg ist vom Rheintal aus nicht zu übersehen. Entsprechend beeindruckend sind auch die Aussichten. Die kleine Büro-Auszeit hat sich mehr als gelohnt, auch wenn uns der Wind einiges an Standfestigkeit abverlangt. Wer – so fragen wir uns grinsend – ausser den Bündnerinnen, Bündnern und natürlich den Feriengästen kann einfach in der verlängerten Mittagspause mal kurz auf einen Gipfel wandern? Wir finden das jedenfalls formidabel. In nur gerade 14 Älplibahn-Minuten tauchen wir ein in eine andere Welt. Zuerst gibt's einen Kaffee auf dem Adlerhorst, auf der aus dem Felsen gehauenen Terrasse des Älpli-Restaurants. Es ist der Auftakt für die mittägliche

Vilan-Gipfelbesteigung. Es ist nicht die erste, und wird wohl auch nicht die letzte sein.

IM ZICK ZACK DURCH WEIDELAND

Der zuerst breite Weg vom Restaurant aus führt in einem Bogen durch lichten Wald zum eigentlichen Wanderweg Richtung Jeninser Obersäss. Und der steigt vorerst nur mässig an. In grosszügigem Zickzack laufen wir durch ockerfarbiges Weideland, vorbei an rostrot gefärbten Alpenrosenblättern und Heidelbeerstauden, die ihr Grün noch nicht ganz an den Herbst verloren haben. Die letzten süssen schwarzen Beeren führen uns zuerst in Versuchung und dann in Entzückung. Wir laufen am Fuss der rechtsseitigen Messhalde Richtung Alp Ortasee, früher könnte sich



Auf dem Gipfel des Vilan – Blick ins Rheintal.

Foto Karin Huber



Zu jeder Jahreszeit eine Äppli-Bahnfahrt wert.



Wo geht's hier lang?



Aufs Äppli: Immer auch ein Fest für die Kinder.

Fotos Susi Schildknecht

dort ein See befunden haben, wie der Flurnamenforscher This Fetzter das vermutet. Alsbald drehen wir dann nordwärts ab in Richtung Obersäss.

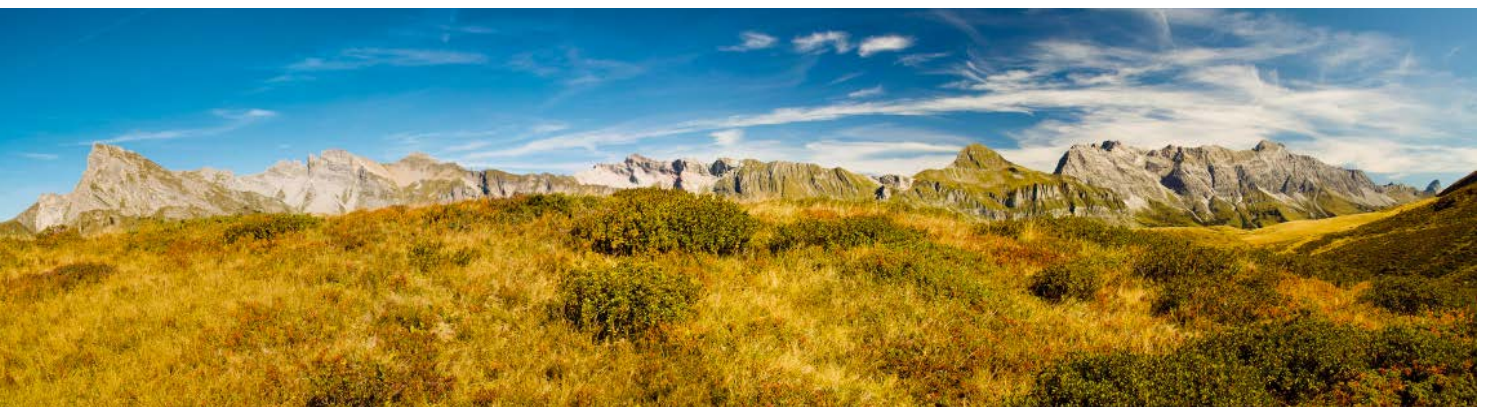
DIE HERBSTSONNE WÄRMT

Es dauert nicht lange und die Windjacke verschwindet im Rucksack. Die Sonne gibt wirklich alles an diesem traumhaften Herbsttag. Der vorerst noch leicht säuselnde Wind auf der Hochebene ist durchaus ein willkommener Begleiter. Da es jedoch in den Tagen zuvor immer mal wieder geregnet hat, ist der schmale, ausgetretene Bergpfad stellenweise doch etwas glitschig. Es heisst also aufpassen, wohin wir treten.

Gleichmässig wandern wir über die Sunntigweid, wie das Gebiet zwischen Messhaldenspitz und Vilan-Gipfel heisst. Es gehört zur Jeninseralp. Blicke und Hände fliegen hin und her: Schaut doch, die Churfürsten, der Regitzer Spitz, rechts der Falknis mit seinem Gipfelkreuz, das Glegghorn und das Barthümeljoch, der Übergang ins «Ländle». Ganz rechts der Rätikon mit Drusenfluh und Drusentürmen mit ihren steilen Wandfluchten, die man auch gerne als Schweizer Dolomiten bezeichnet. Bereits weit unter uns und von hier aus nicht sichtbar aber erahnbar die Rebberge, die noch nicht ganz leer gewimmelt sind.

ZWEI ROUTEN FÜHREN ZUM GIPFEL

Wir haben uns für die Normalroute entschieden, denn die Alpinroute über den Messhaldenspitz ist doch ziemlich steil und exponiert. Zwar kommt man auf dem letzten Stück auch auf der Normalroute ins Schnaufen, aber wenn der Boden feucht und glitschig ist, dann empfiehlt sich aus Sicherheitsgründen diese Variante. Wanderstöcke sind hilfreich. Je näher wir dem Gipfel kommen, desto eisiger bläst der Wind. Also nichts wie rein in die Windjacke und die letzten Meter hoch bis zum Gipfel. Ein Bänklein steht da, lädt irgendwie ein, sich draufzusetzen und doch auch wieder nicht, weil es uns fast wegbläst und nicht einmal der heisse Tee viel hilft, um hier sesshaft zu werden. Aber den Rundumblick lassen wir uns nicht nehmen. Vor uns der Calanda, das ganze Rheintal, hinter uns der Rätikon,



Sunntigweid mit Blick zur Schesaplana.

Foto: Werner Legler, Formen der Natur

die Schesaplana, das Prättigau, rechts Piz Bernina, Piz Kesch, dann Ringelspitz, die Glarner Alpen. Und über uns: ein paar Wölkchen, weit weg. Ein Segelflugzeug, ganz nah. Nach einem Gipfelfoto und dem Eintrag ins Gipfelbuch kehren wir mit leicht knurrendem Magen zurück zum Älpli-Adlerhorst und den dort wirkenden weiblichen und männlichen Küchenfeen. Wir freuen uns auf das Voessen samt hausgemachtem Kartoffelstock. Wir wissen, dass irgendeine kreative kundige Hand jeden Tag dafür sorgt, dass die Gäste auch kulinarisch glücklich werden. Mal gibt es Capuns-Auflauf oder Pizzoccheri, mal Prättigauer Knödli, Lasagne oder eine Berner Platte. Dazu gibt's Salat oder Suppe und Dessert. Es hat so lange es hat und wenn es nichts mehr hat, gibt's immer noch Käse, Salsiz oder fast immer eine Hauswurst.

DER ÄLPLI-VIRUS

Claudia Liesch ist eine der vielen Freiwilligen, ohne die weder Bergrestaurant noch Bergbahn funktionieren würden. «Ich bin seit neun Jahren dabei und wie alle hier vom Älpli-Virus befallen. Denn stehen wir auf dem Älpli, tauchen wir ein in eine andere Welt. Der Alltag bleibt im Tal.» Claudia Liesch (48) ist als Freiwillige zuständig für das Sekretariat, für die Einteilung der rund 30 Koch- und Serviceteams. Sie ist aber auch Wochenmaschinistin, bedient die Bahn, macht Reservationen, schaut für die Sicherheit. Immer wieder wirkt sie als Küchenhilfe und im Service. «An schönen Tagen», erzählt sie, «bereiten die Kochteams oft an die 60 Mittagessen zu.»

EINE LIEBES- UND HERZENSGESCHICHTE

Insgesamt sorgen 800 Vereins- und 550 Genossenschaftsmitglieder seit den 1980er-Jahren mit viel Herzblut für den Erhalt der Älplibahn Malans. Sie setzten sich auch dafür ein, dass das notwendige Kapital für die Sanierung der alten Bahnanlage überhaupt zusammenkam. Denn 1973 wurde der Betrieb der im Zweiten Weltkrieg vom Militär gebauten und genutzten Bahn aus Sicherheitsgründen eingestellt. Man sprach sogar vom Abbruch der Bahn. Doch das verhinderten der daraufhin gegründete Verein und die Genossenschaft erfolgreich. Viele aus der Bevölkerung

Älplibahn Malans

Wie hinkommen: Mit den SBB bis Landquart oder mit der RhB aus dem Raum Davos und Chur bis Malans, dann mit dem Bus 22 bis zur Talstation Älplibahn Malans. In den heute je zwei Kabinen können stündlich 32 Personen über 1194 Höhenmeter befördert werden. Voranmeldung notwendig. Preise: Bergfahrt CHF 12.–, Berg- und Talfahrt CHF 18.– Ermässigung für Kinder und Gruppen. www.sbb.ch; www.rhb.ch

Die Älplibahn ist in Betrieb vom 14. Mai bis 15. November 2015. Samstag und Sonntag von 7 bis 18 Uhr, Montag bis Freitag von 7 bis 18 Uhr, Reservation ist unerlässlich, Tel. 081 322 47 64. Unter www.aelplibahn.ch finden Interessierte detaillierte Wandervorschläge, thematische Wanderungen und Exkursionen, darunter Vogelexkursion, Wine & Dine, Geführte Familienwanderung in die Nacht (26. Juni), Wildkräuter-Exkursion (17. Juli), Pilzexkursion (23. August), Sonnenaufgangs- und Sonnenuntergangs-Tour auf den Vilan (3./23. Oktober), Älplibahnfest (6. September).

Unzählige Wandervarianten führen von der Bergstation auf Gipfel wie etwa Vilan, Falknis, Schesaplana, zu Alpen, Seen und Kraftorten oder via alpine Übergänge zu den Berghäusern Enderlinhütte, Pfälzerhütte, Strassburgerhütte oder Schesaplanahaus. Geniessen lässt es sich auch ohne Wandern auf der Terrasse des Bergstation-Beizlis. Hier tischen die engagierten Älplibahn-Teams feine Mittagsmenüs auf oder eine Gerstensuppe, einen Wurst-Käse-Salat, ein Plättli und hausgemachte Kuchen.

Wie bleiben? Im «Heidiland» finden sich viele Unterkünfte. www.heidiland.ch

zeichneten Anteilsscheine, halfen ebenso wie das Militär bei der Wiederinstandsetzung. Sogar grosse Bahnen unterstützten das Vorhaben. Und so wurde die Älplibahn zweifellos für viele eine wunderbare Liebes- und Herzengeschichte.

Ältere Mitglieder erinnern sich noch gut an früher: An vielen Samstagen waren oft bis zu 40 freiwillige Helferinnen und Helfer im Einsatz. Insgesamt leisteten die Freiwilligen über 6000 Stunden Fronarbeit, bis die Bahn 1982 wieder in Betrieb genommen werden konnte. 1989 erfolgte aufgrund der guten Nachfrage der Ausbau auf die Doppelkabinenbahn. Aber sonnenklar ist: Ohne Freiwillige ginge es heute immer noch nicht.



Vilan mit Blick ins Churer Rheintal.

Foto: Werner Legler, Formen der Natur