

# Vom Bauerndorf zur Tourismus-Destination

## Kulturlandschaftswandel in Flims in den letzten 125 Jahren



Melanie Röthlisberger    Rea Wenk    Marco Vanoni    Joël Braun

Betreuung: Stefan Räber

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	S 2
<b>2. Veränderung des Dorfbilds</b> .....	S 3
2.1 Flims um 1875.....	S 3
2.2 1875 bis 1950.....	S 4
2.3 1950 bis heute.....	S 5
<b>3. Flimser Bergbahnen</b> .....	S 7
3.1 Die ersten 3 Bahnen.....	S 7
3.2 Ausbau, Zusammenschluss mit Laax.....	S 8
3.3 Rund um das Skigebiet.....	S 9
<b>4. Verkehr</b> .....	S10
<b>5. Interview</b> .....	S11
<b>6. Schlussbericht</b> .....	S13
<b>7. Literatur und Quellenverzeichnis</b> .....	S15
<b>8. Anhang</b> .....	S16

## 1. Einleitung

Landschaften wurden über hunderte von Jahren vom Menschen gestaltet, geformt und genutzt. Solche Kulturlandschaften sind unser Lebensraum, mit denen wir uns die Tier- und Pflanzenwelt teilen. Landschaften widerspiegeln unser Wirtschaftswachstum sehr ausgeprägt. Kulturlandschaftswandel im Allgemeinen ist die Veränderung und Entwicklung unserer Umgebung, am meisten geprägt durch das Wirtschaftswachstum und neue Technologien.

Unter dem Titel Kulturlandschaftswandel konnte sich unsere Gruppe sehr schnell auf ein bestimmtes Thema festlegen. Da zwei von vier Gruppenmitgliedern aus dem Kanton Graubünden stammen, entschieden wir uns für das Bergdorf Flims. Wir wollten herausfinden, wie gross die kulturlandschaftlichen Veränderungen von 1875 bis heute sind und dies speziell anhand des Tourismus aufzeigen. Dabei nahmen wir folgende Themen genauer unter die Lupe: Hotellerie und Parahotellerie, Skipisten und Bergbahnen, Verkehrserschliessung, Interview mit einer Zeitzeugin.

Für unsere Arbeit verwendeten wir verschiedenstes Datenmaterial wie Karten aus unterschiedlichen Zeitabschnitten, Ortspläne, Prospekte, Internetseiten, Bücher, Fotos und Statistiken. Unser Vorgehen bestand darin, dass wir die Karten und Pläne verglichen, einen Ausflug nach Flims unternahmen, ein Interview durchführten, Fotos machten und Berichte und Bücher lasen.

## 2. Veränderung des Dorfbilds

### 2.1 Flims um 1875

Flims liegt in einer Landschaft, die vor rund 15`000 Jahren durch den gewaltigen Flimser Bergsturz gebildet wurde. Eindrückliche Bergflanken, mehrere Waldgruppen und eine weite, landwirtschaftlich nutzbare Ebene bestimmen die Umgebung des Dorfes. Flims hatte 1870 744 Einwohner und wie zu dieser Zeit üblich waren die meisten im landwirtschaftlichen Sektor tätig. Dies prägte das Dorfbild nachhaltig: Ein kleiner Dorfkern mit bescheidenen Bauernhäusern und einzelnen Gasthäusern zeichneten sich ab. Abgeschieden lagen noch einige Häuser am Waldrand, wo später das bekannte Kurhotel Waldhaus seinen Platz finden wird (Abb.1). Als um 1864 ein Strom von Kurgästen nach Davos und ins Engadin nach St. Moritz drängte, kam dem damaligen Flimser Pfarrer die Idee, die Luft-, Molken- und Badekuranstalt Waldhaus zu gründen. Bald befasste sich ein Kreis von Männern mit diesem Plan und die Aktiengesellschaft "Kur- und Seebadanstalt Waldhaus" wurde 1874 ins Leben gerufen. Mit Geschick wählte die Gesellschaft die Bauplätze auf dem Gelände des Waldhauses aus, das freie Aussicht auf das Tal und die Nähe des idyllischen Caumasees gewährte. Dies und auch die reichlich vorhanden Möglichkeiten für Wanderungen in alle Richtungen waren ausgezeichnete Voraussetzungen für den jungen Kurort.



*Abb.1: Die Waldhäuser und Flims- Dorf um 1880*

## 2.2 Flims 1875 bis 1950

Nach der Gründung der Aktiengesellschaft „Kur- und Seebadanstalt Waldhaus“ begann man bei Flims-Waldhaus mehrere Hotels zu bauen: so entstand das Waldhaus (heute das Hotel „Segnas“), das „Kurhaus“ (1877), das „Belmont“ (1881), „Silvana“ (1889) und zehn Jahre später das „Adula“. 1903 wurde der „Schweizerhof“ fertiggestellt und bis zum Ende des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts folgten das „Des Alpes“, das „National“, der „Flimserhof“, das „Schlosshotel“ und das „Vorab“.

Die allgemeine Bautätigkeit beschränkte sich in den Anfängen hauptsächlich auf die Hotellerie, denn die Einwohnerzahl stieg von 1870 bis 1900 nur um 45 Einwohner. In den folgenden 20 Jahren stieg die Einwohnerzahl dann um 188 Personen auf 977 im Jahre 1930. Gebaut wurde aber vorwiegend auf folgenden Gebieten: Privatwohnungen und Bauernhäuser wurden in Flims Dorf errichtet, die Hotellerie ihrerseits baute in Flims Waldhaus. Im Dorf wurden nur wenige neue Häuser gebaut, daher konnte der Dorfcharakter in diesen Zeiten weitgehend erhalten werden. Einzig in Flims-Waldhaus gab es grössere Veränderungen: Viele neue Hotels, Häuser und Strassen wurden erstellt. Wiesen- und Landwirtschaftsland und auch Wald mussten diesen neuen Überbauungen weichen (Abb.2).

Bis 1950 wurden keine neuen Hotels mehr gebaut.

Doch während zu Beginn des Kurortes Flims der Tourismus auf den Sommer ausgerichtet war, begann man sich in der ersten Hälfte des Jahrhunderts auf den Wintertourismus einzurichten. Mitte 30er Jahren waren Eisfelder, Schlittelbahnen, ein Curling-Rink, eine Sprungschanze und eine Skischule vorhanden. Zudem wurden die Hotels tatkräftig unterstützt bei

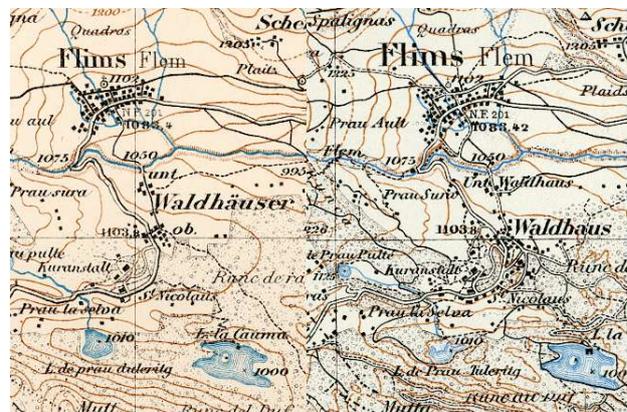


Abb. 2: Flims um 1874 (links) und 1933

der erforderlichen Ausrüstung mit Einrichtungen für die Wintersaison, wie zum Beispiel die bis anhin nicht vorhandenen, doch notwendigen Heizkörpern.

1950 hatte Flims 1148 Einwohner. Auch für die Touristen wurde Flims immer attraktiver. 1930 zählte man etwa 95'000 Logiernächte und im Jahr 1950 waren es schon beachtliche 190'000. Der Winterkurort Flims hat Fuss gefasst.

### 2.3 1950 bis heute

Seit den 50er Jahren erlebte Flims eine Bauwelle, die bis heute nicht verebbt ist. Dank der Hochkonjunktur konnten sich immer mehr Leute aus dem In- und Ausland eine Zweitwohnung leisten. Die sogenannte Parahotellerie wuchs explosionsartig, während die traditionelle Hotellerie an Boden verlor. Die Baulust galt vor allem den Ferienhäusern, Miet- und Eigentumswohnungen. Rings um die Bauernsiedlungen entstanden oft im besten Acker- und Wiesland ganze Quartiere. Besonders im Nordwesten und Osten von Flims und im Gebiet zwischen Flims Waldhaus und Flims Dorf wurden sehr viele neue Siedlungen aus dem Boden gestampft (Abb.3) . 1968 wurde das Baugesetz und der Zonenplan eingeführt, um der Bauwut Einhalt zu gebieten. Der Zonenplan verhütete die vollständige Verschandelung des Gebiets, gestand aber dem weiteren Häuserbau noch grosse Möglichkeiten zu.

In der Zeit zwischen 1950 und 1980 hat sich die überbaute Fläche in Flims rasant vergrössert. Zu Beginn der Fünfziger Jahre hatte das überbaute Gelände rund 80 Hektaren betragen, 30 Jahre später betrug es schon über das Doppelte, nämlich etwa 140 Hektaren.

50 Jahre nach dem Bau der grossen Flimser Hotels wurde 1958 erstmals wieder ein neues Hotel errichtet, das Garni Hotel Meiler. Zwölf Jahre später folgte auf der gegenüberliegenden Strassenseite das Hotel Baudet (heute Albana) , 1974 dann das Hotel Crap Ner. 1980 wurden das Hotel Curtgin und 1984 das Hotel Mira Val errichtet.

Die Zahl der Logiernächte stieg in der Zeitperiode von 1950 bis 2000 rasant an. 1960 zählte man im Sommer

etwa 200'000 und im Winter 165'000 Übernachtungen. Acht Jahre später zählte man im Winter mit 293'000 Übernachtungen zum ersten Mal mehr Logiernächte als im Sommer mit 284'000 Übernachtungen. 1994 übernachteten in Flims circa 637000 Touristen.

Auch die Einwohnerzahl von Flims stieg seit 1950 stetig an. 1970 zählte man in Flims bereits 1936 Einwohner und im Jahr 2000 waren es 2549 Einwohner. Dies hat damit zu tun, dass immer mehr Touristen nach Flims kamen und dadurch neue Arbeitsplätze geschaffen wurden.

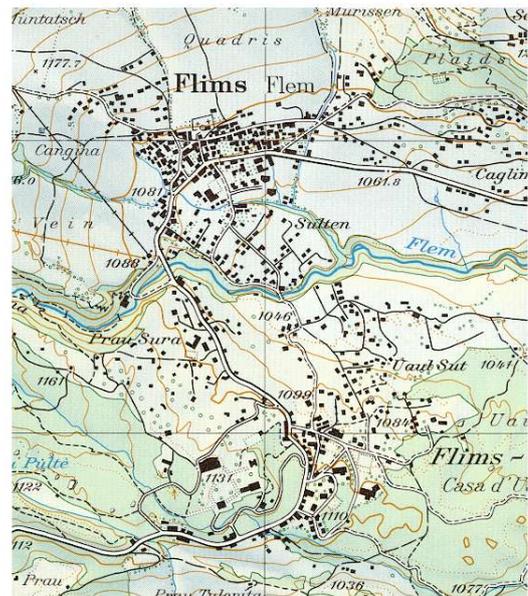


Abb.3: Flims 1966

Die Jahresberichte des Kurvereins zeigen, wie schon bald nach dem zweiten Weltkrieg die Zahl der Logiernächte sich zunehmend auf die so genannte Parahotellerie verlagerte. Mittlerweile ist die Anzahl angebotener Betten (8300) in Ferienwohnungen fast fünf Mal höher als die der Hotellerie (1800). Auch im Vergleich zu den dauerhaft bewohnten Häuser sind Zweitwohnungen deutlich in Überzahl: Von den rund 3300 Flimser Wohnungseinheiten werden zwei Drittel touristisch genutzt.

### 3. Flimser Bergbahnen

#### 3.1 Die ersten 3 Bahnen

Am Ende des zweiten Weltkrieges war Flims schon so stark vom Tourismus abhängig, dass es sich auf die Zeit nach dem Krieg vorbereiten musste. Aus der Erkenntnis, dass der Kurort Flims mit seiner heute kaum zweimonatigen Sommersaison auf die Dauer nicht bestehen kann, und dem Umstand, dass der Wintersport in den letzten Jahren immer populärer wurde, begann man mit der Planung eines hochstrebenden Projektes: einer Sesselbahn. Diese konnte im Gegensatz zu dem bis anhin vorhandenen Motorschlitten die Gäste sowohl im Winter als auch im Sommer in die Höhe transportieren. 1945 war es dann soweit: die erste Sesselbahn mit automatischer Kuppelung wurde eingeweiht. Nun war Flims sowohl für den Ansturm der Wanderer im Sommer, als auch für die zahlreichen Wintersportler gerüstet. Die Erwartungen der Sesselbahn wurden übertroffen. Die Touristen kamen in Scharen. Deshalb baute man gleich die zweite Sektion von Foppa nach Naraus, die 1947 eröffnet wurde. (Pistenplan) In dieser Zeit entstand auch der Höhenweg Naraus-Segneshütte. Zwei Jahre später folgte ein weiterer Weg von Foppa nach Spaligna. Die letzte der drei wegweisenden Bahnen, die Luftseilbahn von Naraus zum Cassonsgrat am Rande des Flimsersteins, wurde am 26. Oktober 1956 zum ersten Mal benutzt (Abb.4)



Abb.4: Die ersten 3 Bergbahnen

### 3.2 Ausbau, Zusammenschluss mit Laax

In den 60er und 70er Jahre wurde die Bergbahnen im grossen Stil erweitert. 1963 wurde das Gebiet des Laaxerstöckkli mit der Bergstation La Siala erschlossen. In dieser Zeit erstellten die Bergbahnen Flims drei Skilifte von Laax Murschetg auf den Crap Sogn Gion, die jedoch nach kurzer Zeit durch eine Grosskabine ersetzt.

Von Flims aus war die alte Sesselbahn nicht in der Lage, die Gäste genügend rasch in die Höhe zu bringen. Der Plan einen Teil der Skifahrer mit einem neuen Transportmittel direkt nach Startgels in die Höhe zu bringen, nahm Gestalt an. Doch wegen Durchleitungsrechten, Rodungsbewilligungen und neuen technischen Entwicklungen ging es relativ lange bis das Projekt realisiert werden konnte. Schliesslich konnte Im Jahre 1969 die Vierergondelbahn mit einer Winkelstation im Runcawald in Betrieb genommen werden.

Inzwischen war von Laax aus der Crap Sogn Gion vollständig als Skigebiet erschlossen worden. Auch die Umgebung um den Grauberg wurde für die Wintersportler zugänglich gemacht. Bald darauf wurden diese beide Skigebiete mit weiteren Bahnen und Pisten verbunden. 1973 erhielt auch Falera eine Sesselbahn. Somit war die dritte Gemeinde ans Skigebiet angeschlossen.

Ab 1974 fuhr eine zweite Grosskabinenbahn von Crap Sogn Gion auf den Crap Masegn und 1978 konnte man nach heftigem Widerstand aus Naturschutz- und Alpinismuskreisen die Gondelbahn vom Crap Masegn über Fuorcla zum Fuss des Vorabgletschers eröffnen, von wo aus eine Sesselbahn und zwei Parallelskilifte hinauf auf den Vorab in Einsatz kamen.

Flims Laax und Falera ist heute unter dem Begriff der Weissen Arena eines der grössten zusammenhängenden Skigebiet mit 220km Skipisten und 29 Bergbahnen bildet. Während zu Beginn des 20. Jahrhundert die Berge um Flims fast nur von Bergbauern benutzt wurden, sind sie durch die Jahrzehnte lange Gestaltung des Wander- und Skigebiets Flims heute auch für Wandern, Bergsteigern und Wintersportlern zugänglich. (siehe Anhang S.23)

Diese Errungenschaften konnten nicht ohne massiven Eingriff in die Natur erreicht werden. Durch die Bergbahnen und die Skipisten hat sich die Landschaft markant verändert. Umfassende Gebiete mussten für die Erstellung der Skipisten planiert, Wälder gerodet und Lawinenverbauungen aufgestellt werden.

### **3.3 Rund um das Skigebiet**

1945 bestand die ganze Infrastruktur aus einem Sessellift mit Tal- und Bergstation sowie einem Personalbestand von fünf Personen. 1969 wurde das Parkhaus im Stenna- Tobel mit 728 Parkplätzen gebaut.

Ein grosses Problem war während vieler Jahre die drohende Überbauung durch Skipisten, vor allem im Gebiet von Fischeisch und Runcs, aber auch auf der Skischulwiese von Flims Waldhaus. Aus dem gleichen Grund musste die Schlittelbahn mehrmals verlegt werden. Erst das Baugesetz von 1961 und der Zonenplan von 1968 brachten eine klare Regelung. Um die Skiabfahrten und das Skiübungsgelände zu schützen, wurde 1967 die Stiftung Pro Flims gegründet, welcher die Gemeinde, der Kurverein, die Bergbahnen, der Hotelier- und der Gewerbeverein angehörten. Mit den von diesen Mitgliedern regelmässig zur Verfügung gestellten Mitteln konnten Grundstücke gekauft werden.

## 4. Verkehr

Bis zum Bau der Oberländerstrasse Reichenau-Ilanz 1842-1855 lag Flims Dorf nicht direkt an der Durchgangsstrasse. Die Strecke reichte bis 1848 von Trin direkt nach Flims Waldhaus und von dort weiter nach Laax. Mit der Eröffnung der Strasse, die das Val Stenna hinter dem heutigen Parkhaus überquerte, lag Flims an der immer bedeutender werdenden Strasse, die über den Lukmanier- oder Oberalppass führte. Die ersten Pferdepostkutschen fuhren von Reichenau nach Flims. Nachdem 1882 die Gotthardbahn eröffnet wurde, dachte man auch in Chur bei der Rhätischen Bahn über eine Erschliessung des Bündner Oberlandes nach. Eine Linienführung über Flims war ebenfalls geplant, verwirklicht wurde allerdings die mittlerweile weltbekannte Route durch die Rheinschlucht.

Als nächster Meilenstein gilt die Eröffnung der ersten Postautolinie von Reichenau nach Flims im Jahre 1919. Ab 1924 fuhren auch im Winter das erste Postauto, ein 12plätziges Fahrzeug mit Raupenantrieb. Im Jahre 1934 konnte mit dem Postauto endlich die langersehnte Einigung erzielt werden, die Kurse bereits ab dem Bahnhof Chur zu führen.

Ab 1925 waren auf den Bündner Strassen erstmals auch Privatfahrzeuge zugelassen, vorher durfte nur mit Pferdegespann durch den Kanton gereist werden. Die 1848 eröffnete Strasse Reichenau-Flims erlebte einige wichtige Umbauten, die allesamt mit der immer stärker werdenden Verkehrsbelastung in Verbindung gebracht werden müssen: 1971 wurde die Strecke Flims-Staderas erneuert. Die engen Gassen der Gemeinde Trin, welche stark und unter dem Durchgangsverkehr gelitten haben, wurden erst durch die Eröffnung der Umfahrung Trin mit einem 2 km langen Tunnel im Jahre 1994 entlastet. Vier Jahre später, am 25.06.1998, war der Spatenstich der lange ersehnten Umfahrung Flims. Die Umfahrung beinhaltet 2 Tunnels, sowie einer Brücke über das Stennatobel. Im Dezember 2004 konnte der Durchschlag des 2.9 km langen Flimsersteintunnels gefeiert werden, bereits im Juli 2001 wurde der 479 m lange Tunnel Prau Pulté durchstossen. Mit dieser Umfahrung wird Flims ab dem Jahre 2007 markant vom Durchgangsverkehr entlastet. Speziell an Winterwochenenden entfallen nämlich bis zu 16'000 Fahrten täglich auf den Durchgangsverkehr.(siehe Anhang S.24)

Die A13 wurde 1964 als Autostrasse bis nach Reichenau fertiggestellt, der Tunnel durch den San Bernardino wurde im Jahre 1967 eröffnet. Im selben Jahr konnte auch die Umfahrung der Gemeinde Tamins eröffnet werden, somit stand einer problemlosen Anfahrt nach Flims sowohl aus dem „Unterland“ als auch aus dem Tessin nichts mehr im Wege.

## 5. Interview

Interview mit Frida Keller-Jakob, wohnhaft in Flims von 1956 bis 1970

*Sie haben von 1956 bis 1970 in Flims gewohnt. Können Sie sich an markante Veränderungen des Dorfes Flims erinnern?*

Ja, ich kann mich noch gut an den Ausbau der Bergbahnen erinnern. Auch Flims Waldhaus hat sich in dieser Zeit verändert. Aber nicht nur solche Entwicklungen waren zu beobachten. Die Touristenzahl, aber auch die Einwohnerzahl stiegen deutlich an.

*Waren sie von der Entwicklung im Bauwesen direkt betroffen?*

Nicht direkt, da ich im Dorfzentrum gewohnt habe, das grösstenteils unverändert blieb. Doch wurden unser und auch die meisten umliegenden Einfamilienhäuser kurz nach unserem Wegzug abgerissen und Ferienwohnungen erstellt.

*Wie standen Sie persönlich zu der Wandlung vom Bauerndorf zur Tourismusdestination?*

Da ich grundsätzlich eher eine offene Person bin, störte ich mich nicht an dieser Entwicklung. Es wird immer Veränderungen geben, die unser Leben massgeblich beeinflussen. Da lohnt es sich nicht gegen diese Prozesse anzukämpfen. Doch einige meiner Bekannten hatten da schon mehr Mühe. Das waren vor allem die alteingesessenen Einheimischen, die sich vor den Veränderungen fürchteten und die touristische Nutzung von Flims ablehnten.

*War eine Grundstimmung der Einheimischen spürbar?*

Das ist schwierig zu beantworten. In unserem Umfeld war die Stimmung eher positiv, ob die Grundstimmung auch so war, kann ich jedoch nicht sagen. Es gab natürlich auch etliche negative Töne zu hören.

*Wie sehen sie im Nachhinein den Werdegang von Flims ?*

Durchwegs gut. Die Verantwortlichen haben der Baulust genügend früh den Riegel vorgeschoben, so dass nicht ein zweites St. Moritz entstehen konnte.

*Wie kann ich das verstehen: „Ein zweites St. Moritz“?*

Nun ja, wir waren früher oft in St. Moritz bei Verwandten. Was dort geboten wurde und leider immer noch geboten wird, ist traurig. Eine starke Trennung von Touristen und Einheimischen hat stattgefunden und die Landschaft wurde durch hässliche Bauten verschandelt. Dies kann man in Flims nicht erkennen. Ausser das Parkhaus bei der Talstation der Bergbahnen in Flims haben sie meiner Meinung nach keine grössere Fehlbauten erstellt.

## 6. Schlussbericht

Vor 1875 war Flims ein kleines Bauerndorf mit etwa 800 Einwohnern, die grösstenteils von der Landwirtschaft lebten. 1875 wurde die Aktiengesellschaft „Kur- und Seebadanstalt“ gegründet und das Kurhotel Waldhaus gebaut. Das war der Beginn des Kurortes Flims und somit auch der Anfang des markanten Wandels der natürlichen Umgebung. Von 1875 bis Anfangs des 20. Jahrhunderts wurden vor allem bei Flims Waldhaus viele Hotels gebaut, so dass ein grosses Gebiet Natur beansprucht wurde. Flims Dorf blieb fast unverändert.

Nach dem ersten Weltkrieg wurde das Potential für den Wintertourismus erkannt, was den Landschaftswandel massiv beeinflusste. Durch den Bau von Eisfeldern, Schlittelpisten und den vielen Skipisten wurden zahlreiche einschneidende Eingriffe in die Landschaft vorgenommen.

Während der Hochkonjunktur der 50er Jahren erlebte Flims einen Bauboom, der bis heute nicht verebbt ist. Rund um Flims und Waldhaus wurde Landwirtschafts- und Wiesenland überbaut. Es entstanden zahlreiche Ferienwohnungen. Auf Grund von diesen Entwicklungen hat sich die überbaute Fläche innerhalb von 30 Jahren von 80 Hektaren auf 140 Hektaren mehr als verdoppelt.

Der Bauboom war auch bei den Bergbahnen zu spüren. In den 60er und 70er Jahren wurde das ganze Gebiet vom Cassons über die La Siala und den Vorab Gletscher bis zum Crap Sogn Gion und den Crap Masegn erschlossen. Flims, Laax und Falera ist jetzt ein zusammenhängendes Skigebiet mit 220km Pisten und 29 Bergbahnen. Der Grösse des Skigebiets entsprechend wurde ein beachtlicher Teil an Landwirtschafts- und Wiesenland, aber auch Waldgebiet zerstört.

Der Ausbau des Strassennetzes, sowie die etlichen Umfahrungen haben wohl die Gemeinden entlastet, doch tangierte auch dieser Vorgang die Kulturlandschaft im Gebiet Flims.

In naher Zukunft stehen keine grösseren Bauprojekte in Flims an, ausser die schon in Angriff genommene Umfahrung des Dorfkerns. Daraus, und aus dem Umstand, dass die Baupolitik in Flims früh kanalisiert wurde, drängt sich die Vermutung auf, dass dem Dorf keine markanten Veränderungen bevorstehen.

Den Dorfcharakter zu erhalten, stand schon in den Anfängen der Entstehung des Kurortes Flims, an vorderster Stelle. So werden allfällige Erweiterungen des Dorfes Flims vor allem Gebiete wie Flims Waldhaus betreffen. Wobei anzumerken ist, dass auch schon dort der vorhandene Boden stark bebaut ist und die Möglichkeiten zu einem weiteren Ausbau gering sind. Zudem scheint es, dass die Behörden

von Flims einen guten Mittelweg zwischen Dorf und Tourismusdestination gefunden haben und sich bewusst sind, dass eine massive Überbauung dem Dorfbild und der Landschaft schaden könnte, was unter Umständen zur Folge hat, dass Flims an Attraktion verlieren könnte.

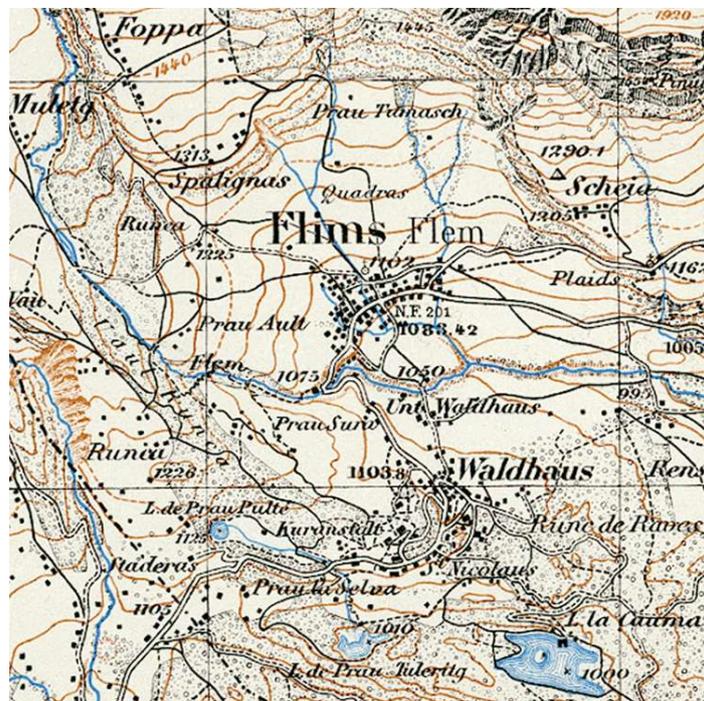
## 7. Literatur und Quellenverzeichnis

- Tiefbauamt Graubünden, Berichte und Pläne über Umfahrung Flims
- Amt für Wirtschaft und Tourismus GR; Statistiken Logiernächte
- Atlas der Schweiz: Einwohnerzahlen
- Flims in Bildern 1880-1950, 1987
- Flims: Ein Portrait, Kur- und Verkehrsverein Flims
- Flims, Hermann Anliker Schweizer Heimatbücher 106, Bündner Reihe, neunter Band, 1982
- Region Flims-Laax, Cristian Caduff, 1984
- 1945-1995: 50 Jahre Bergbahnen Flims, Heinz Baumberger, 1995, Bergbahnen Flims AG
- 1:25'000 Landeskarten (1966, 1978, 1997)
- 1:50'000 Siegfriedkarten (1874, 1933)
- [www.gemeindeflims.ch](http://www.gemeindeflims.ch)
- [www.fidazerhof.ch](http://www.fidazerhof.ch)
- [www.schweizerhof-flims.ch](http://www.schweizerhof-flims.ch)

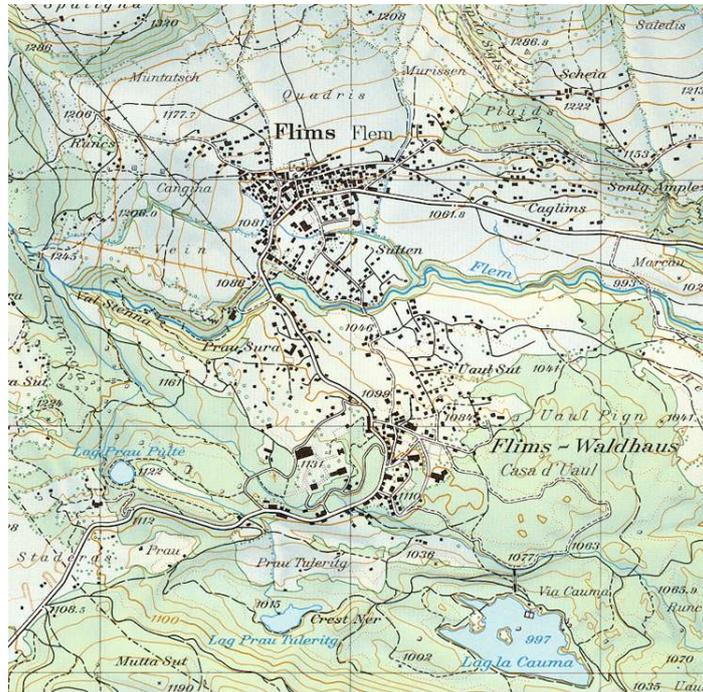
### 8. Anhang



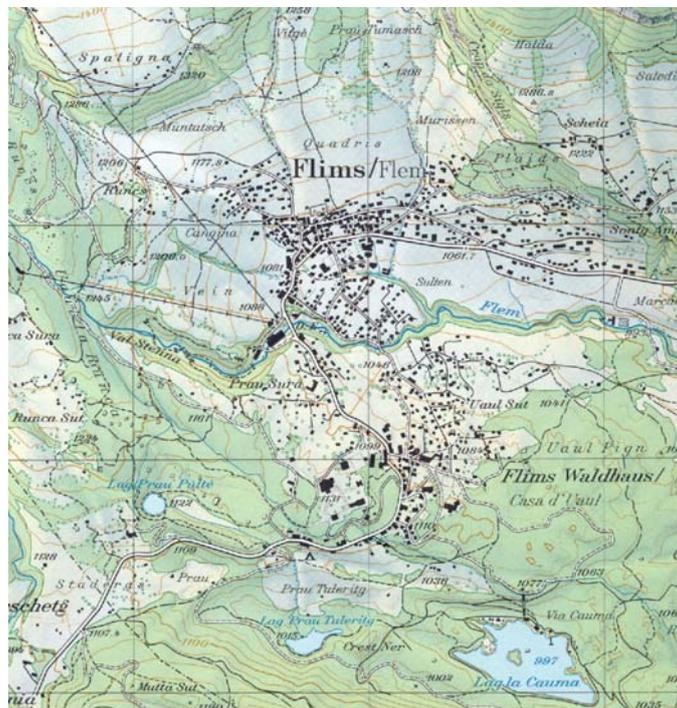
Ausschnitt aus Siegfriedkarte von 1874



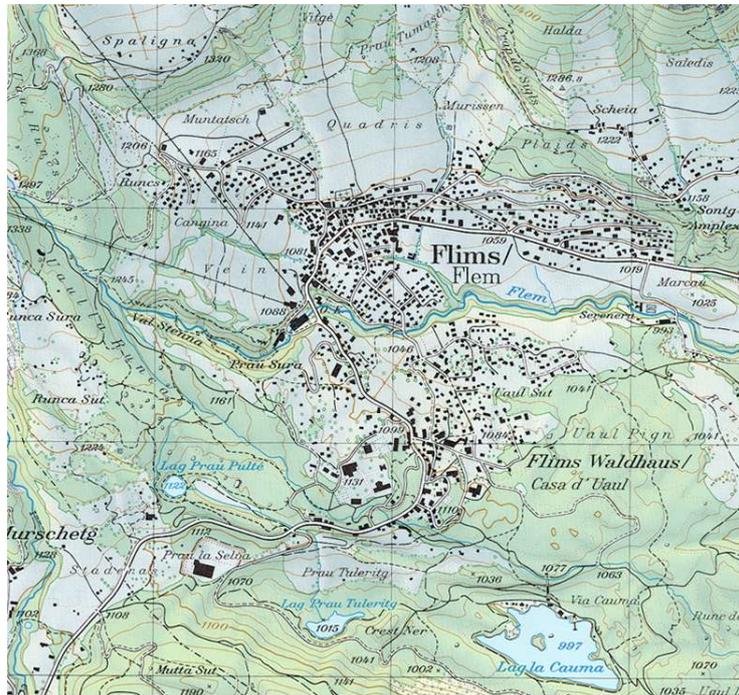
Ausschnitt aus Siegfriedkarte von 1933



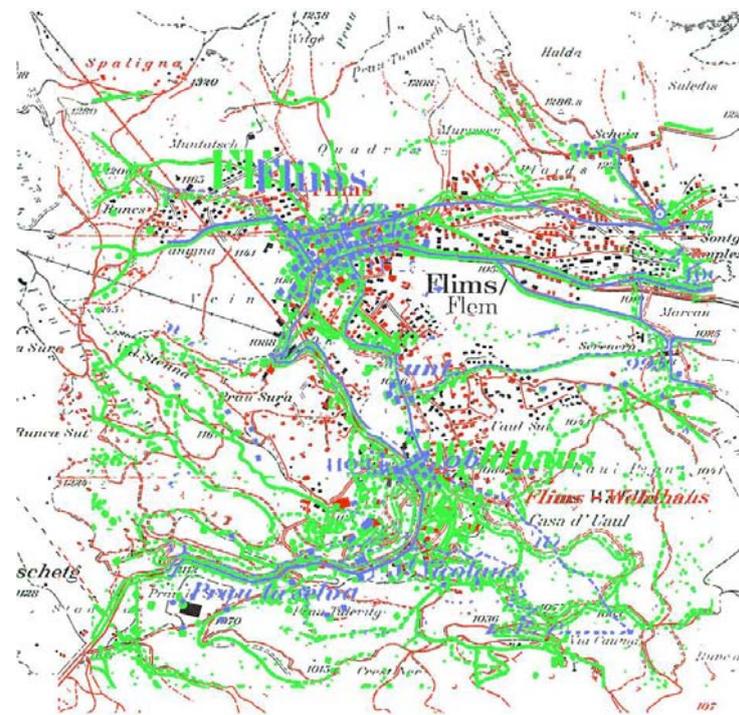
Ausschnitt aus Landeskarte von 1966



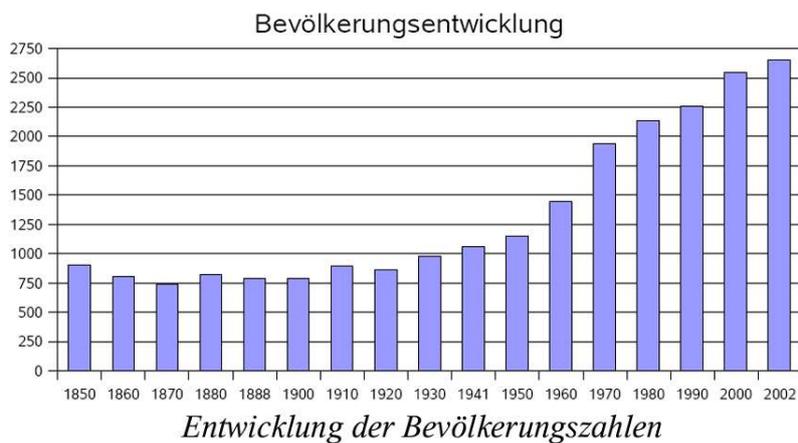
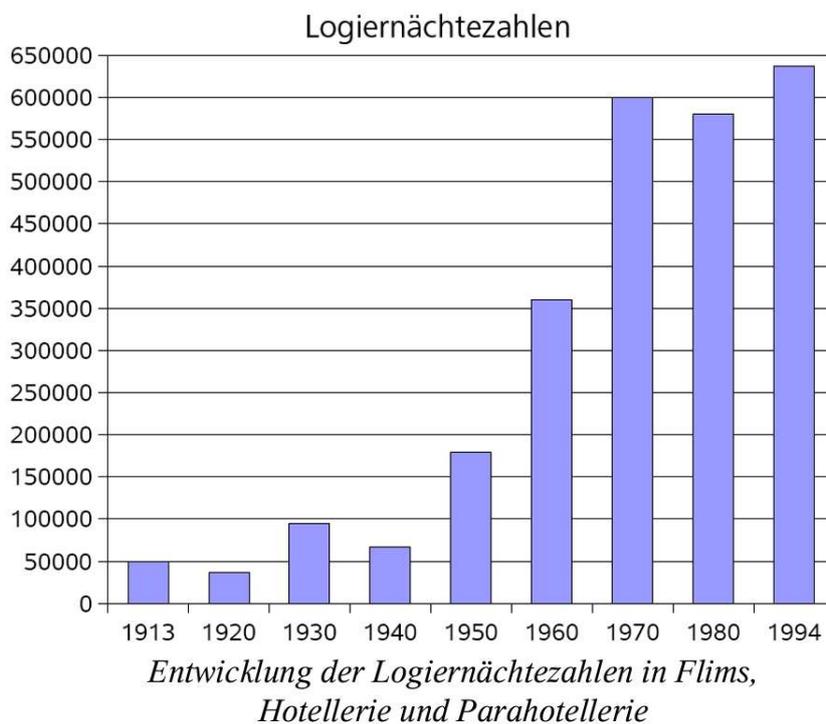
Ausschnitt aus Landeskarte von 1978



Ausschnitt aus Landeskarte von 1997



Karten aus verschiedenen Zeitperioden:  
1874, 1933, 1966, 1997





*Foto von Flims Dorf, oben auf Hügel liegt Fidaz, 2005*



*Flims Dorf, um 1928*



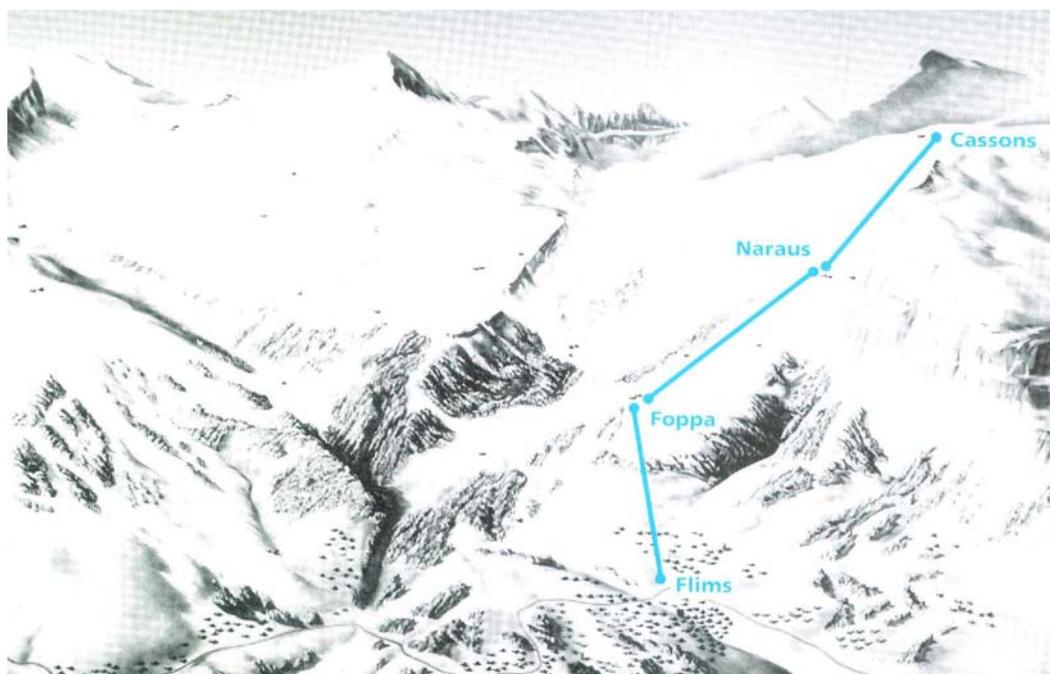
*Flugaufnahme von Flims, um 1920*



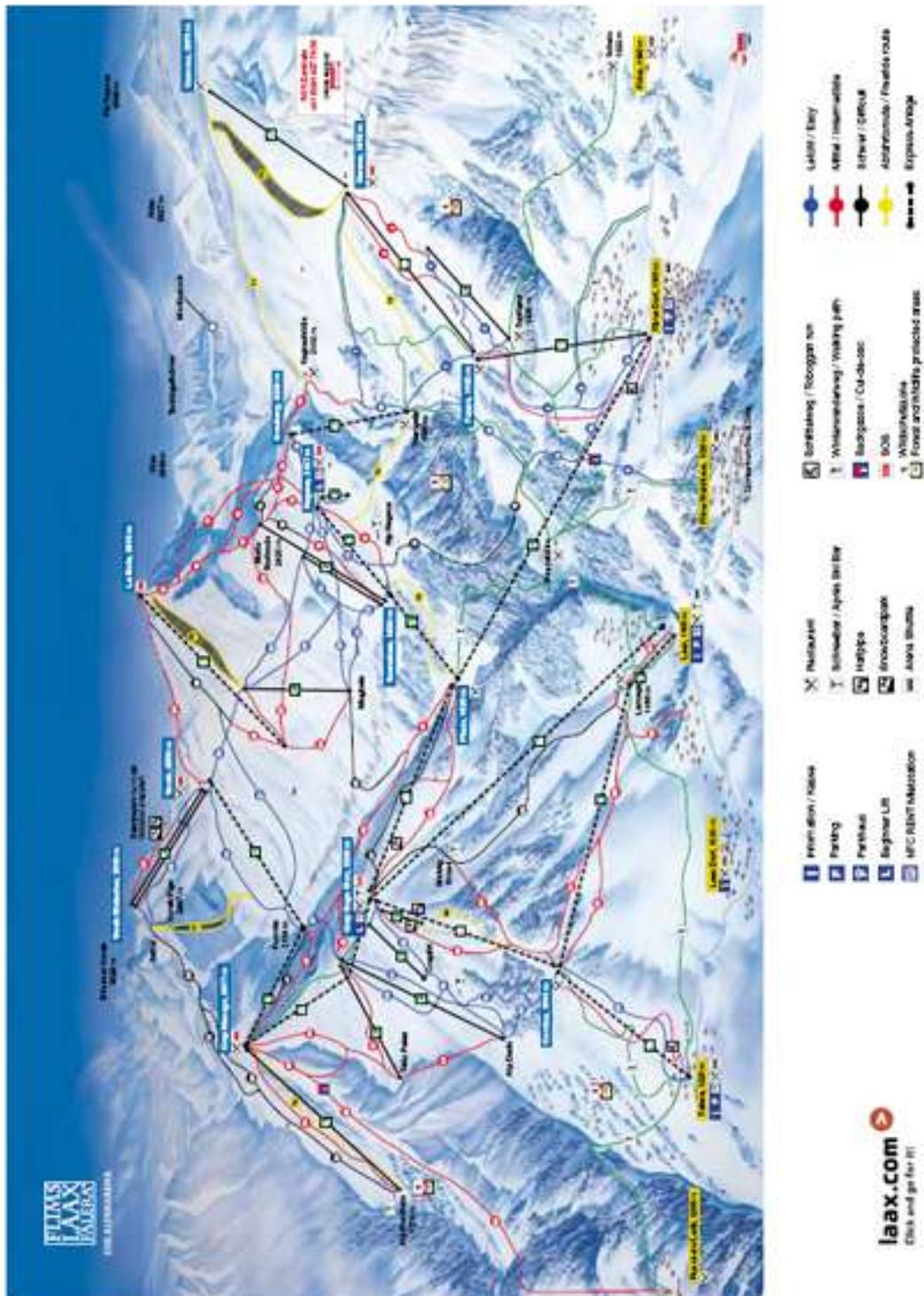
*Flims, die Waldhäuser und Flims-Dorf, um 1880*

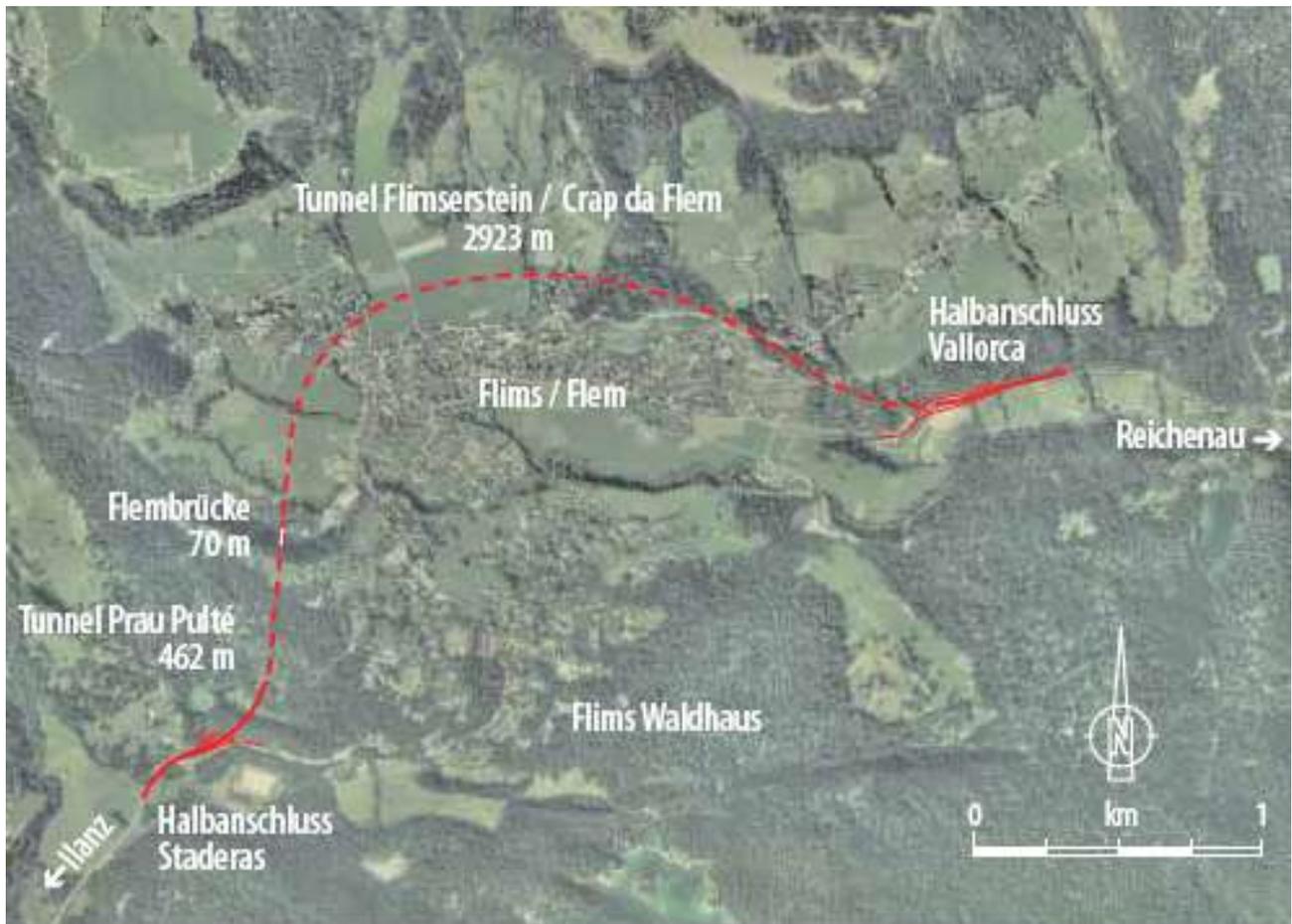


*Flims Dorf und die Fidazerstrasse, um 1911*



*Die ersten drei Sektionen der Bergbahnen Flims (1945-1956)*





*Die sich im Bau befindliche Umfahrung Flims, fertiggestellt 2007*