Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses
Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer
Band: 5 (1930)

Artikel: Hoch über die Pässe
Autor: H.A.G.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727447

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Auch ein Verkehrspolizeier

Hoch über die Pässe.

Mit Flugbildern der Ad Astra-Aero

Der transneptunische Planet, dessen Vorhandensein die Grenzen unseres Planetensystems ins kaum Absehbare erweitert, soll in einer Entfernung von 6727 Millionen km die Sonne in 330 Jahren einmal umkreisen. Die Welt ist gross — der Mensch ist klein — ganz klein! — Und doch, wenn wir an einem schönen Sommertag, zurückgelehnt im 100 pferdigen Reisewagen ohne Mühe über steile Alpenpässe getragen werden, dann denken wir befriedigt «na», «gut» und «immerhin» und den transneptunischen Planeten lassen wir eben ruhig millionenweit seine einsame Bahn ziehen. Was hätten wir auch davon, ständig in die Sterne zu gucken und immer wieder über einen Knüppelweg auf den Bauch zu fallen. Bleiben wir beim Naheliegenden. Geniessen wir die Schönheit unserer Alpengegenden und nützen wir die Fortschritte moderner Technik.

Von unseren Schweizerstädten zum Alpenwall sind es wenige Wegstunden für den Benzinmotor und die vielen Gesellschaftswagenhalter sind nicht uniform in ein festes Verkehrsnetz eingestellt, sie können den Wünschen ihrer Gäste voll entsprechen. Es lohnt sich deshalb mit dem Wagenführer und Kenner der Strasse zu unterhandeln, wenn es gilt die Reisekasse des Jass- oder Kegelklubs auszuleeren. Und hat der Reiselustige seinen Reisewagen geheuert, dann los, mit Bedacht und offenen Augen.

Die Auswahl ist gross. Die geographische Lage des Ausgangspunktes fällt nicht stark ins Gewicht, denn auf dem Asphalt unserer Ueberlandstrassen lässt sich die Verschiebung Ost-West in kurzer Zeitspanne vollziehen. Aber, wenn es dann gilt Nord-Süd vorzustossen, dann muss man auch wissen, ob mit Fendant oder Malanser der Bergbegeisterung nachgeholfen werden soll. Ob wir uns aber für die Pässe des Wallis, des Gotthardgebietes oder Graubündens entschliessen oder gar über die «Grosse Schweizer Alpenroute» Pillon-Grimsel-Furka-Oberalp-Julier vom süffigen Waadtländer zum schwerblütigen Sassella wechseln, Du wirst es bald heraus haben, dass die Bergreise über gut Essen und Trinken hinauswächst und zu einem seelischen Erlebnis wird. Der liebliche Wechsel der Landschaft und die stille Grösse der Hochalpen schlagen Dich in ihren Bann und geben Dich nicht wieder frei bis die herbe Bergluft zurückbleibt und Du langsam wieder in den warmen, müden Odem der Städte eintauchst.

Wenn einer eine Reise tut, so kann er was erzählen, aber es wird ihm

(Forts. S. 42)

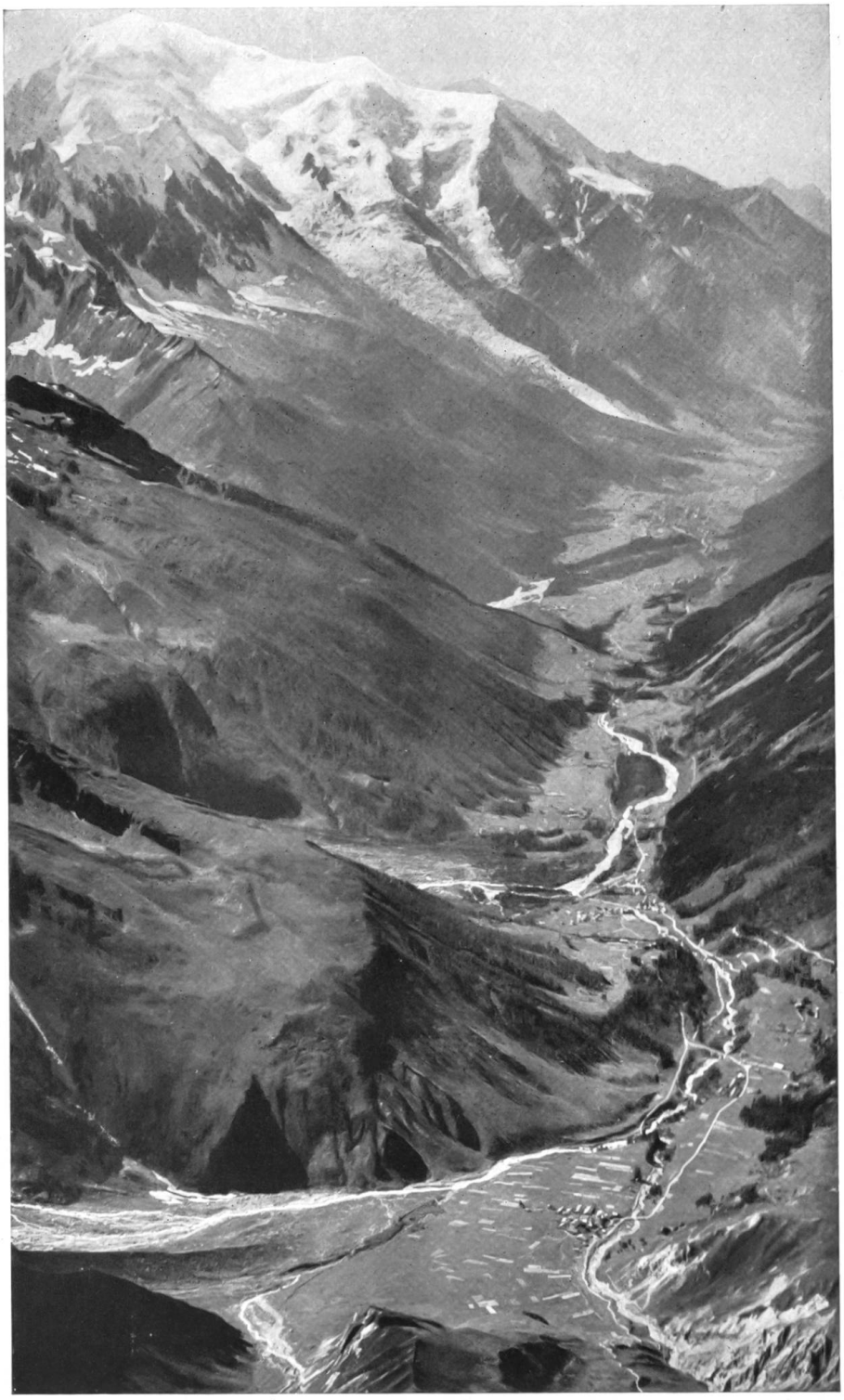
②

①

Am Grossen St. Bernhard

Strassentwicklung von ca. 1800 m bei Cantine de Proz bis 2472 m beim Hospiz des Grossen St. Bernhard ①. Oben links ② der Mont Vélan.

⑥ ⑤ ④



③

②

①

Vallée de Chamonix

Das Tal in ca. 3800 m Flughöhe über dem Col des Moutets (1461 m) mit ① Argentières, ② Chamonix, ③ Glaciers des Bessons, ④ Grands Mulets, ⑤ Aiguille du Midi und ⑥ Mont Blanc 4810 m

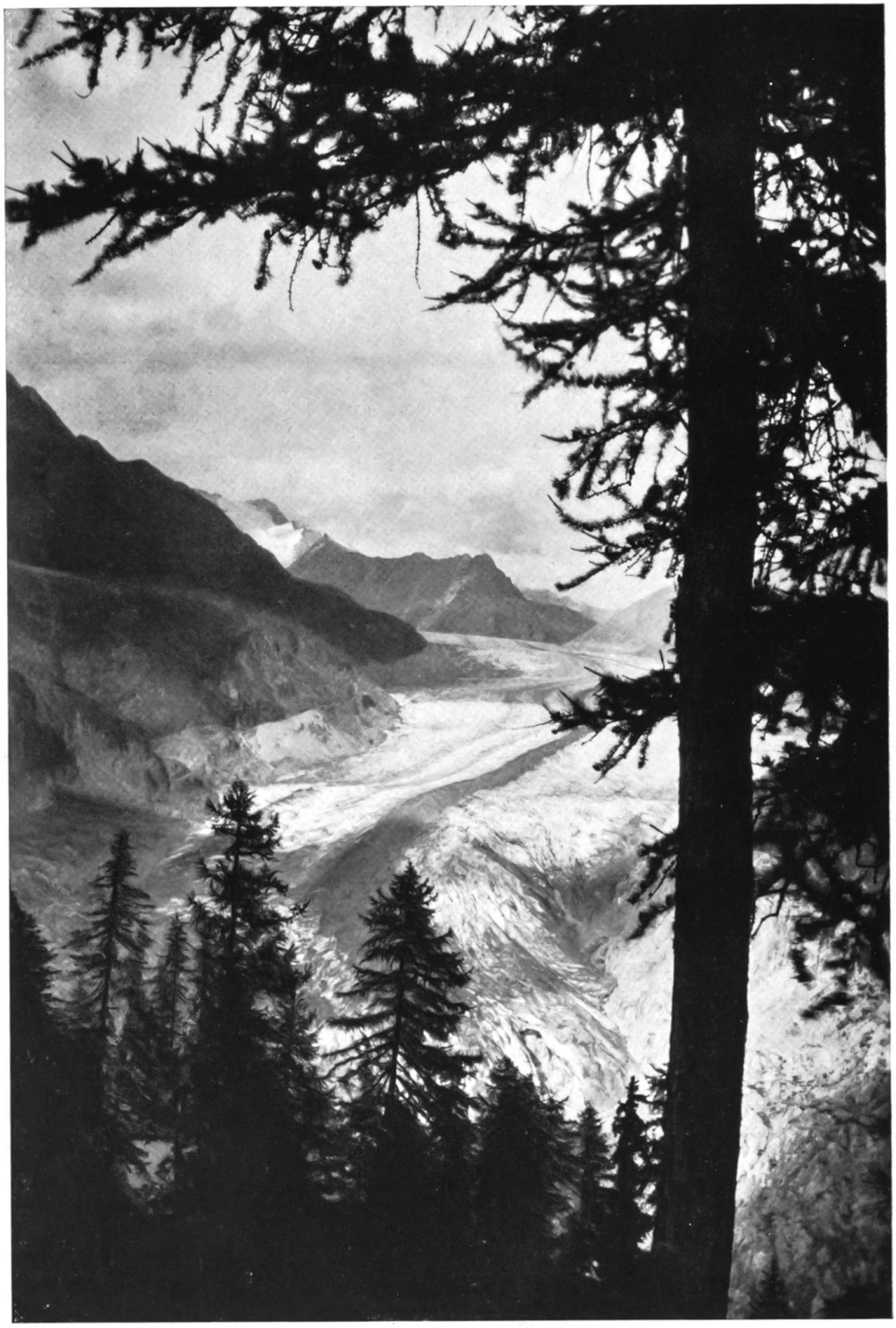
⑤

④

① ② ③

Grimsel-Furka-Oberalp.

In 4000 m Höhe fliegt der Adler über die Siedelhörner, links ragt der Galenstock (3597), ein Gratwächter des vom Weissnollen und Dammastock 10 km vorstossenden Rhonegletschers. Bei ①, an der Handegg, erscheint die letzte Kurve der Grimselstrasse vor der Passhöhe (2176 m), dort, wo bei ② der Totensee unterhalb der Strasse liegt, geht es hinaus in die zahlreichen Schleifen der Maienwand, die bei ③ die Talsohle und Gletsch erreichen. Von hier klettert das weisse Band die gegenüberliegenden Reuftenhänge, legt eine zahme Schleife ins Muttbachtal, um dann in kühnen Spitzkehren zum Belvédère (2272 m) unmittelbar am Rhonegletscher anzuklettern, das im Bild zweifingerbreit über der Merkzahl ③ zu finden ist. Im Sattel bei ④ liegt die Furkapasshöhe (2431 m), von wo die Strasse ins Reusstal hinabzieht und in zahlreichen Kurven zwischen Tiefenbach-Galenstock (2000 m) und Realp (1542 m) die Sohle des Urserentales erreicht, das ganz rechts im Bild bei der Merkzahl ⑤ im Dunstschleier vor uns liegt, mit Hospental, der Abzweigung des Gotthard, und Andermatt (1439 m), über dem sich die Kurven des ansteigenden Oberalppasses bis zur Passhöhe (2048 m) erkennen lassen.



Arven am grossen Aletschgletscher.

Auf der Fahrt durch das Goms von Brig nach Gletsch lohnt es, sich den Wagen in Fiesch (1050 m) anzuhalten und den Tagesausflug nach Eggishorn und Märjelensee (2345 m) zu wagen.

kaum möglich sein, einen lückenlosen Bericht zu Papier zu bringen. So geht es auch unserem Berichterstatter, der überdies noch glaubte ein ganz Schlauer zu sein, als er sich ins Flugzeug setzte, um die Strassenentwicklung im Berggelände möglichst anschaulich schildern zu können. Hie und da hat er falsch geknipst, mitunter hat ein Nebelschwaden das Bild weggeleckt und zudem ist er tollpatschig ungewohnt aus dem Flugzeug geklettert und eine ganze Kassette mit vielen Zentnern an Stützmauern und Wehrsteinen ging dabei in Scherben. Der kleine Rest der Bilder gibt einen Ausschnitt aus der Fülle der Gesichte ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu machen. Ja, wo ist denn der San Bernardino geblieben, wo sind die Wälder des Ofenberges und die Blumenmatten des Pillon? Wir wiederholen «na, gut und immerhin», halten wir uns an das Gegenwärtige.

Jeder Naturfreund hat so seine besondern Lieblinge. Der eine liebt seinen Dackelhund, der andere pirscht Fahlwild und Birkahn, ein Dritter erklettert im Schweisse seines Angesichts einen ziegenrückigen Eisgrat und einigen ganz verschrobenen Kerlen wird der Strassenkorkzieher der Tremolaschlucht zum Steckenpferd. Ja, all die Spiralen, die kühne Strassenbauer *vor* der Erfindung des Automobils ganz speziell für den Volantsport am Stilfserjoch, am San Bernardino und im Tremola aufgebaut haben, möchten

(Forts. S. 52)

Im modernen Reisewagen (Saurerwagen der Rottal A.-G., Luzern)

①

②

③

④

⑤

Blick gegen die Berneralpen.

Aus 3600 m Flughöhe über der Furka gegen das Aarmassiv. Links ① Oberaarjoch (3233 m), Oberaargletscher und rechts der Unteraargletscher ③ mit deutlicher Spirale der Randmoräne. Dahinter ②, überragend, das Finsteraarhorn (4275 m). In der Bildmitte ④ die Grimselstrasse-Maienwand und rechts, unten im Bild ⑤, die verschneite Furka.

Urseren

① Oberalppasslücke, ② Oberalpsee, ③ Andermatt, ④ Hospenthal, ⑤ Realp, ⑥ bei Tiefenbach

①

②

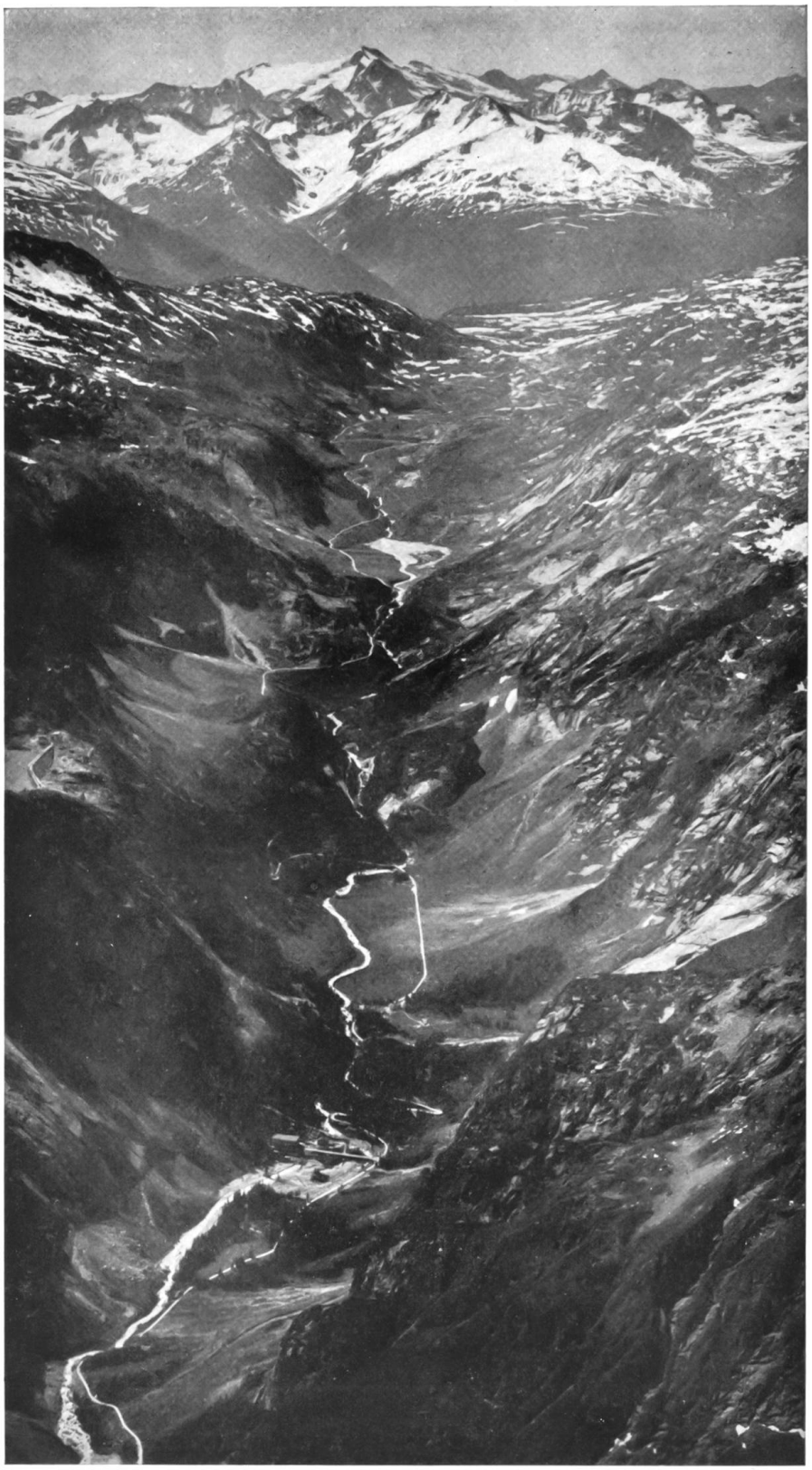
③

④

⑤

⑥

⑦



8 km Grimselstrasse

① Pizzo Gallina (3067 m), ② Passhöhe (2176 m), ③ Nollen (1931 m, ④ Gelmersee mit Staumauer, ⑤ Handegg (1375 m), ⑥ Kraftwerk, ⑦ Stäubenden (1321 m)

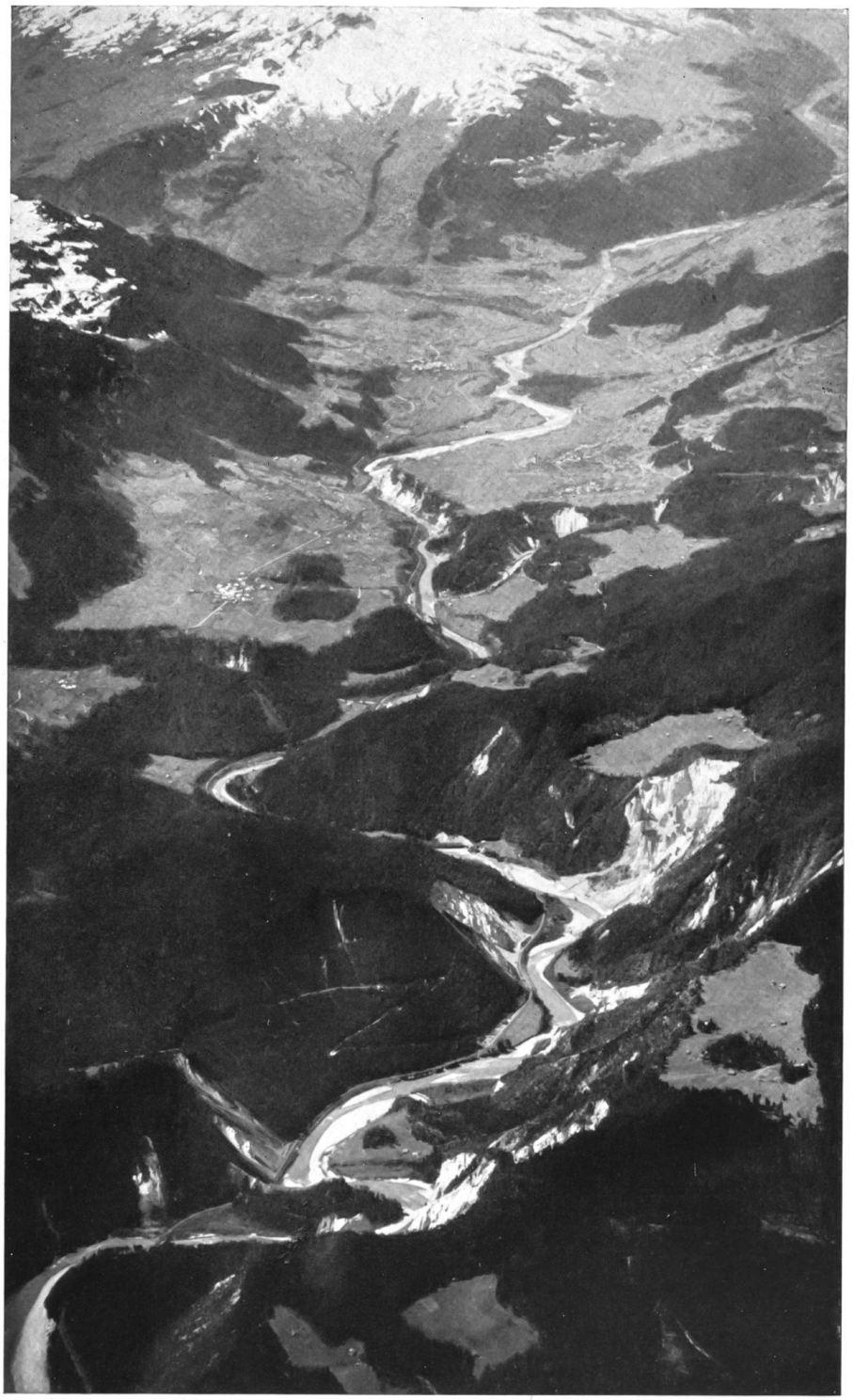
10 km im Goms.

Im Flugzeug über Münster mit Südwestblick talaus mit den Walliserdörfern Reckingen (1320 m), Gluringen, Ritzingen, Biel, Selkingen, Blitzingen, Niederwald und hinter dem Höhenzug der Giebelegg im Nebel liegt Fiesch.

①

② ③ *Abend im Tavetsch.*

Hinter dem schwarzen Buckel des Calmot (2314 m) leuchtet das helle Auge des Oberalpsees ①. Links im Bild das helle Band der Reuss ②; rechts daneben, am Hang die Oberalpstrasse ③ nach Tschamut (1671 m), dem letzten bewohnten Dorf im Hintergrund des Tavetschtales.

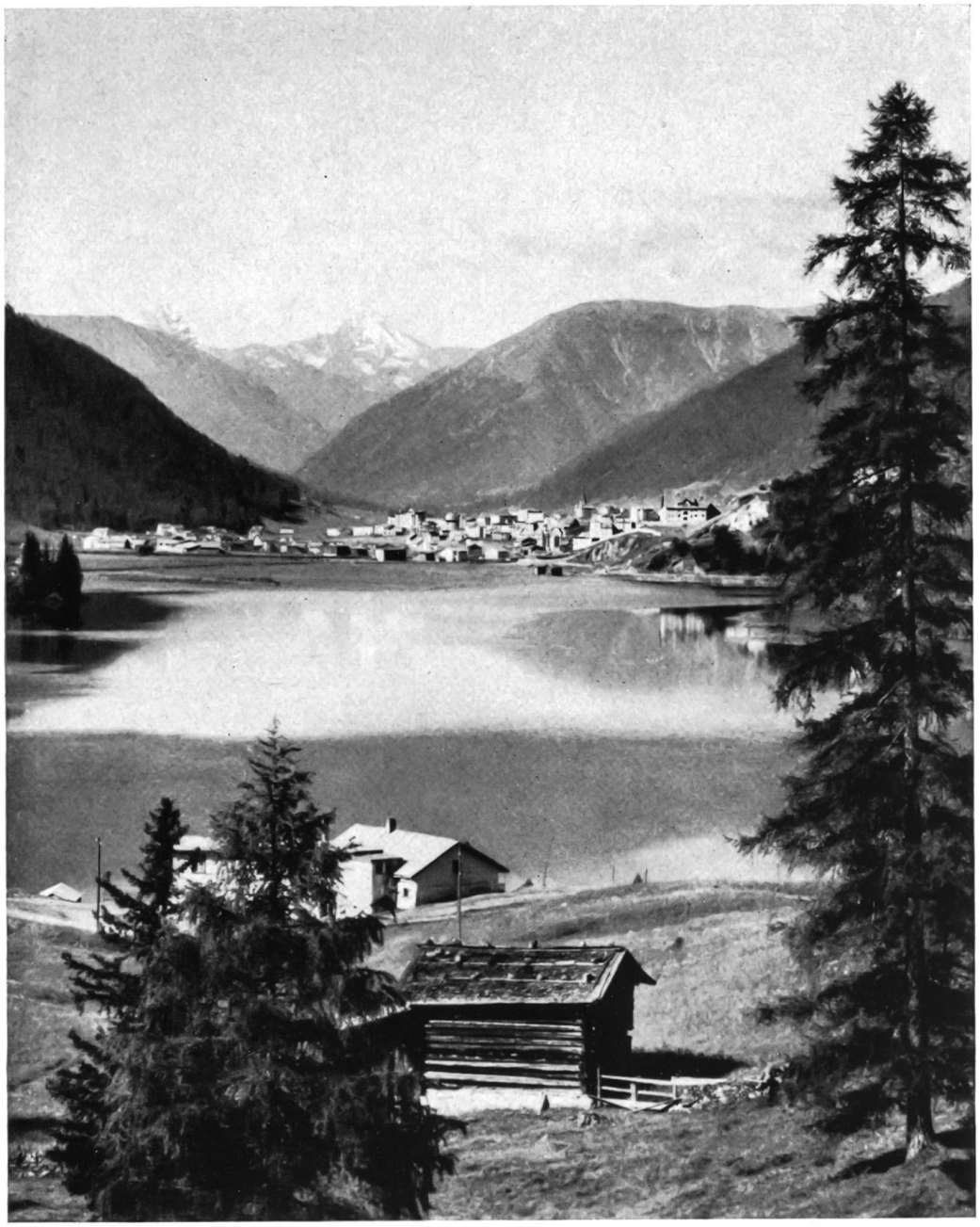


Hindernis: Das Band des Vorderrheins im Bergsturzgebiet.

Von Flims: ① Eingang ins Lugnez. ② Vorderrheintal Richtung Oberalp. ③ Von Ilanz ersteigt die Strasse den Hang nach Flims über Schlenis und Sax, während auf der andern Talseite ④ sich die Strasse ebenfalls am Hang ansteigend über Versam durch Wald und Schluchten nach Bonaduz durchwindet.

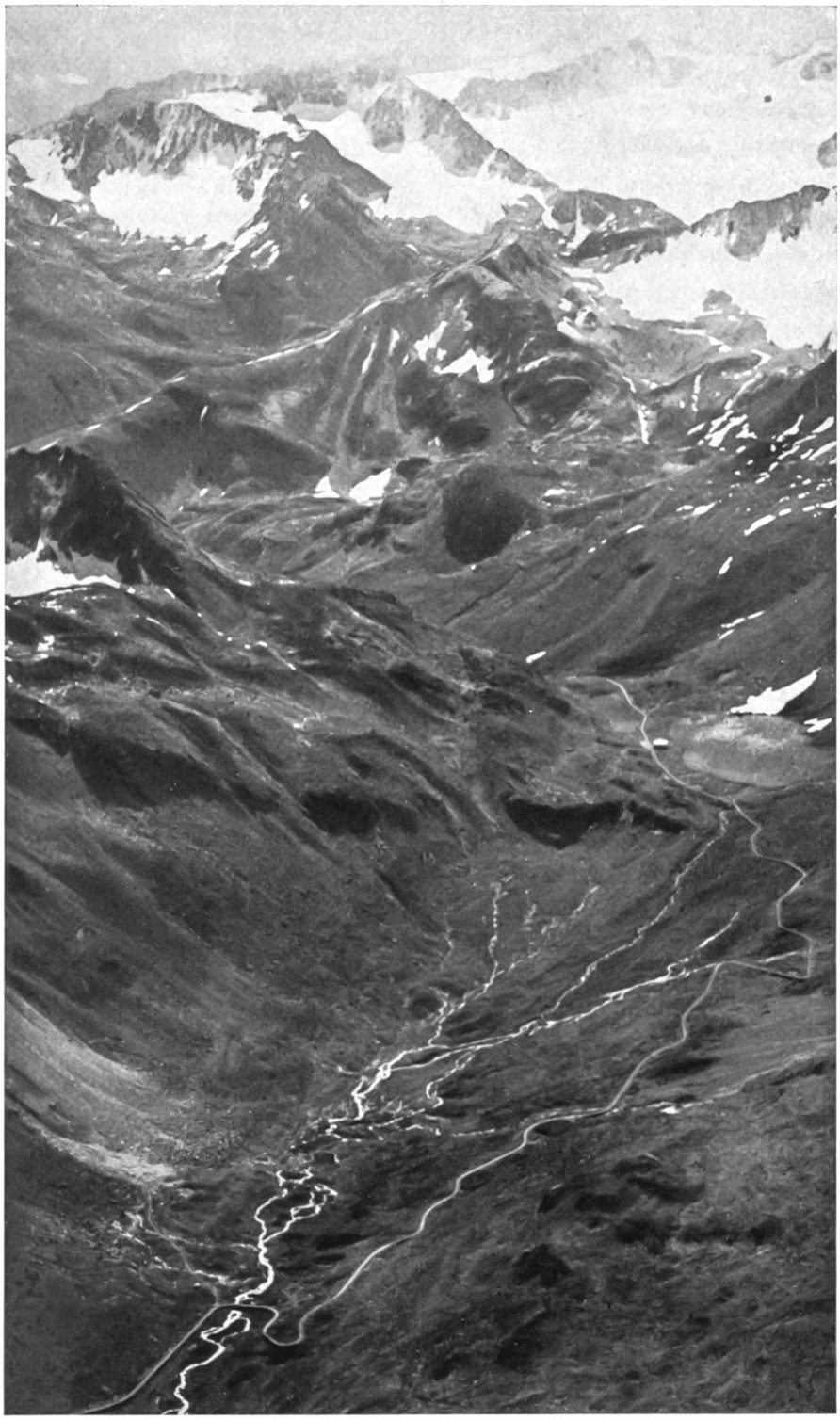
10 km Prättigau.

Am rechten Hang tritt die Talstrasse ① wenig unterhalb Klosters-Dörfli ins Bild. Bei ②: Station Höfli. Bei ③: Mühletobel und Saas-Martels. Am linken Hang: bei ④ eine Teilstrecke der Rhätischen Bahn zwischen Davos und Klosters, die bei ⑤ in Kehrtunnels verschwindet. Auf der Höhe von ⑥ in der Bildmitte: Serneus. Am Hang bei ⑦ Conters und in der Talsohle bei ⑧ Küblis und bei ⑨ Fideris.



DAVOS

Sportplatz und Kurort in geschütztester Lage (1500—1800 m ü. M.)
Bergtouren, Auto, Fischerei, Tennis, See



②

①

Am Flüelapass.

Die obersten Kurven der Flüelastrasse. Links unterhalb «Weisse Rüfen» ① die Brückenkurven bei der Wegerhütte (2210 m), dann der Anstieg zum Hospiz (2388 m) neben dem Pass-See ②. Kurz nachher verschwindet das Strassenband im Val Susasca. Im Hintergrund steht, leicht im Nebel, Piz Sarsura (3178 m) und rechts in der Ecke muss Piz Vadret (3226 m) die Schneefelder des Vadret da Grialetsch abschliessend, gefunden werden.

wir heute nicht missen. Uns verblüfft die absolute Sicherheit, mit der das moderne Automobil auf diesen Laufschienen waghalsiger Strasseningenieure bergan tremoliert.

Wenn unser Bilderbogen gleich zu Anfang einen Abstecher nach Italien und Savoyen macht, so ist es uns weniger darum zu tun, die freundeidgenössische Vorliebe für fremde Länder und fremde Sitten zu persiflieren oder die besondere politische Lage Helvetiens inmitten europäischer Grenzen zu zeichnen, als vielmehr unsern lieben Welschschweizern durch Vorstellung ihres ureignen Ausfluggebietes den Vortritt zu lassen, denn, wo es gilt, gehen sie in automobilistischen Dingen immer voran.

Der grosse St. Bernhard als Verbindung des weingesegneten Tales des «Rotten» mit den königlich-savoyischen Steinbockrevieren im Aostatal, ist heute ein vielbefahrener Pass geworden. Die Bernhardinerhunde der Augustiner Mönche werden dick und rund von der gut gemeinten Ueberfütterung aus den luncheon-baskets der Töchter Albions, die von Montreux her ankutschiert kommen. Auch geht es hier nicht ohne Erinnerung an den berühmten Winterübergang Napoleons vom Jahre 1800 ab. Der grosse Korse hat nicht nur bei Gabi am Simplon ein Glas Milch getrunken, auch in Bourg St. Pierre am grossen St. Bernhard lässt ihn der gute Wirt gerne aus dem rauchgeschwärzten Kamin hervorgeistern und als legendäre Attraktion zieht er sogar über Grimsel und Furka, über die er seiner Lebtag nie geritten; die Autounternehmer von Interlaken haben schon manchen Oxforder- und Cambridger man of history mit ihrer Napoleons-Road zum Nachschlagen alter Schmökker veranlasst.

Das Automobil ist eben ein junges siegreiches Verkehrsmittel. Es ist jung und eitel wie Amerika und hascht daher nach Tradition und Folie. Nicht verwunderlich, wenn uns deshalb die mühelose Fahrt über die Hochalpen zur Rückschau reizt und wir die pustende Zahnradbahn, den peitschenknallenden Postillon und den frechschnauzigen Maultiertreiber an uns vorbeiziehen lassen und gerne geneigt sind, das alte, ungemütlich gewordene Schloss eines zu höfischer Würde aufgestiegenen Postkonzessionärs oder das Kastell eines rosschindenden Raubritters als Ahnenburg mit der modernen Generation in Verbindung zu bringen. Die Romantik ist auferstanden trotz Marconi's funkentelegraphischer Kraftübertragung von seiner Yacht an der ligurischen Küste aus nach dem himmelweit entfernten Prunksaal des Lordmajors von Sidney.

Wir wollen nicht vergessen, dass es unsere Grossväter und Väter waren, die die schönen Passtrassen gebaut haben, lange bevor an eine Bereisung mit dem heutigen Komfort auch nur gedacht werden konnte.

Unsere Flugaufnahmen lassen die Strassenentwicklung überblicken, wie dies vom erdegebundenen Wagen aus niemals möglich ist. Die Perspektiven, die uns der Flieger zeigt, sind denn auch ungewöhnlich. Der «Blick gegen die

Berneralpen» ist für den Automobilisten um volle 1500 m überhöht und es wird natürlich nur dem fliegenden Adler möglich, die Nordhänge der Grimsel bei der Hausegg mit dem Calmot auf der Oberalp in *einen* Gesichtswinkel zu schliessen. Das «Urserntal» lässt sich von der Furkahöhe und beispielsweise von Tiefenbach aus ebenfalls überblicken, aber auch dies nicht in der Vollkommenheit unserer Bildbeilage. Sehr eindrucksvoll bieten sich die Hindernisse für den Strassenbauer im «Bergsturzgebiet von Flims» dar, wo der Rhein in kiesfressenden Spiralen ein Bett durchgestossen hat, wo aber die Hauptverkehrsstrasse von Ilanz weg sich erneut mühsam an den Berglehnen hochwindet, um über Waldhaus-Flims den tiefen Runsen zu entgehen. Das Bild zeigt uns aber auch, dass dem heutigen, mit Kapital und Technik ausgerüsteten Bauherrn selbst diese Naturhindernisse nicht mehr stark imponieren können: die Rhätische Bahn hat ihr Trace ohne Steigungskonzessionen, dem Rhein folgend, durch die Flusspiralen geführt. Im Bild von der «Flüela» steigen die Berggebiete von Sarsura und Vadret in einer Mächtigkeit vor uns auf, wie wir sie von der Strasse aus kaum empfinden können; und doch bietet *jede* Passreise Einblicke in Täler und verträumte Winkel, die kaum einmal Sommers von Sennen befahren werden, oder im Herbst einmal den Besuch des Jägers erwarten: freie Alpen, freie Wildbahn!

Das Puschlav aus 1400 m Flughöhe von S. O.