

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2015)  
**Heft:** 94

**Artikel:** Im Einsatz am Rande des ewigen Schnees  
**Autor:** Hopf, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037475>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

# Im Einsatz am Rande des ewigen Schnees

Text und Foto: Hans Hopf, Archiv

Vorbei sind die Zeiten, da der Mensch das Gebirge, vor allem das Hochgebirge, als unwirtlich, ja gar feindlich betrachtete, bevölkert von Geistern und bösen Mächten. Heute bevölkern Scharen von Touristen die Berge und Hänge der Alpen, wo sie Erholung und Entspannung finden. Gewiss hat der heutige Massentourismus auch seine Schattenseiten. Man vergesse aber nicht, dass es gerade der Tourismus ist, der wesentlich mit hilft, die Entvölkerung der Berggebiete zu verhindern. Fanden sich die ersten Touristen vor allem in den Sommermonaten ein, so ist es heute hauptsächlich der Wintersport, der die Leute in die Berge lockt. Bergbahnen, Seilbahnen, Ski- und Sessellifte erschliessen dem Skifahrer Gebiete, die früher nur nach mühsamem Aufstieg erreicht wurden. Solche



*Startbereit: auf «Vorab 3000» stellen sich die Demontageequipe und die Mannschaft der Saurer-Karawane zum Erinnerungsbild. Vor ihnen liegen 17 km schlechter, teilweise aufgeweichter Alpstrassen und 1600 m Höhendifferenz.*

Einrichtungen führen heute gar über Gletscher und Firne zum ewigen Schnee und ermöglichen dem Skifahrer, auch im Sommer seinem Lieblingssport zu

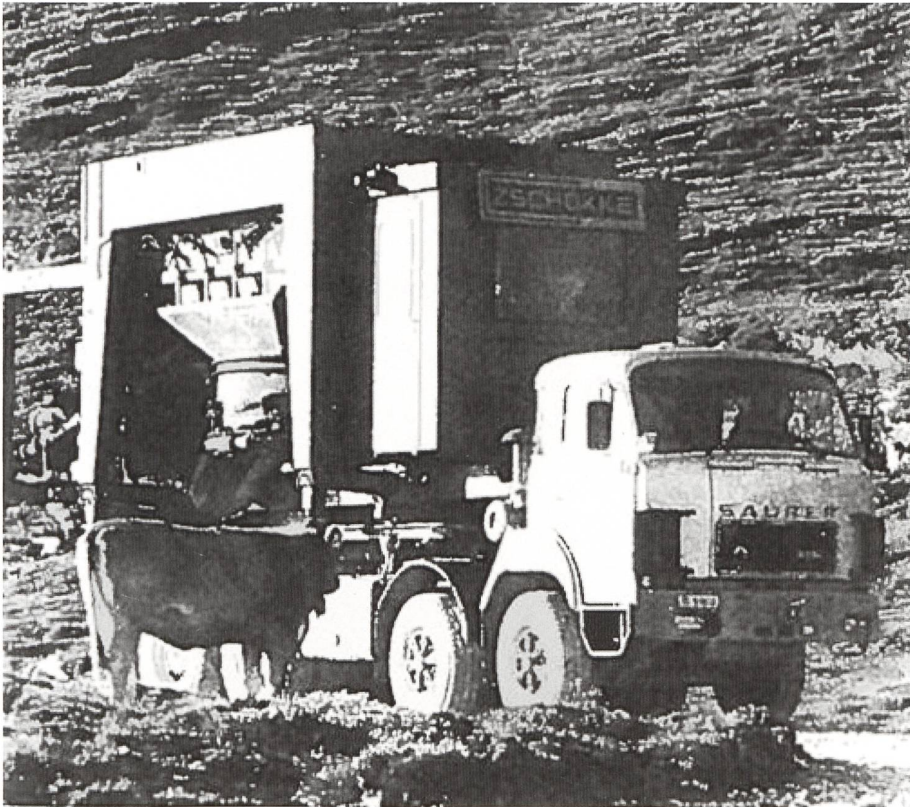
huldigen. Kaum ein Skifahrer wird sich aber Gedanken machen, welch enormen Aufwand die Erstellung all dieser Anlagen erfordert. «Formel Schweiz» war auf zwei Baustellen dabei, als es um den Transport schwerer und unförmiger Lasten im unwegsamen Hochgebirge ging.

## In Alt Fry Rätien

Der erste Besuch galt unsern Freunden in Graubünden, wo oberhalb Laax, am Rand des Vorab-Gletschers auf 2600 m eine Baustelle abgeräumt wurde. Hier ist ein neues Skizentrum entstanden, das 365 schneesichere Tage im Jahr garantiert. Die Arbeitsgemeinschaft Wolfzschokke aus Chur hat mit dem Bau verschiedener Anlagen, von der Gondelbahn über die Bergstation mit grossem Gletscherrestaurant bis zu Sessel- und Skiliften, an der Erschliessung dieses neuen hochalpinen Skigebiets während zwei Jahren mitgewirkt. Nun sind die



*Weit oberhalb der Baumgrenze beginnt die Fahrt der Saurer-Karawane mit hohen, überbreiten und überschweren Lasten. Chauffeure und Fahrzeuge haben über Stock und Stein Schwerarbeit zu leisten bis zur sichern Ankunft im Tal.*



*Neugierig mustert ein einsames Rindvieh den seltsamen Störenfried auf der friedlichen Alp.*

Baustellen geräumt, die Skifahrer können das Feld auf «Vorab 3000» endgültig übernehmen.

Ende August/anfangs September 1979 erfolgte der Abtransport der umfangreichen Bauinstallationen, der, noch mehr als der Antransport, den Verantwortlichen einige Knacknüsse aufgab, weil in verschiedenen Kehren der Überhang der Ladungen gegen die Felsen auszuweichen drohte. Eine Messfahrt ergab, dass an einzelnen Stellen der Fels abgesprengt werden musste, und dass wegen der Kippgefahr auch einige Korrekturen am Trasse notwendig waren. In diesem Gebiet gibt es eben keine gebahnten Strassen. Lediglich Alp- und Wanderwege, Saumpfade und provisorische Pisten standen zur Verfügung. Die ganze Strecke von 17 km (!) war steil, voller tückischer Spitzkehren, von Bächen durchquert und führte über steinigen, sandigen und sumpfigen Untergrund.

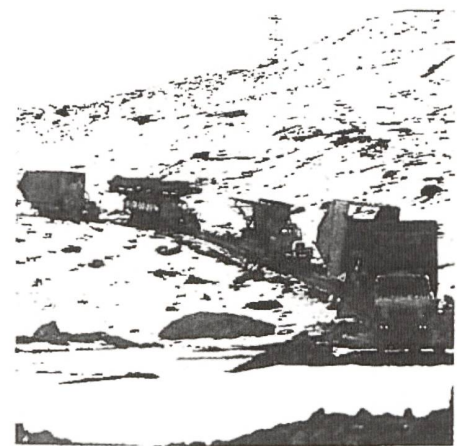
Wer «vom Bau» ist, weiss, welche Unmenge von Material sich im Laufe von zwei langen Jahren auf einer Grossbaustelle ansammelt. All diese wichtigen

und unwichtigen, grossen und kleinen Dinge waren nun ins Tal zu befördern. Erwähnen wir davon die gewichtigsten Brocken: die Betonanlage mit sechs Ladungen von 3 m Breite, wovon die grösste Gesamtlänge 11 m und die grösste Gesamthöhe 5,2 m betrug. Das schwerste Stück wog 14,5 Tonnen. Solches Ladegut rief nach zuverlässigen, berggewohnten Lastwagen und eben solchen Chauffeuren. Beides war für die Firma Zschokke kein Problem. Saurer-Lastwagen sind bei Zschokke stets im Einsatz und als ausgezeichnete Bergsteiger bekannt, und berggewohnte Chauffeure sind in Alt Fry Rätien allemal zu



*Das ist keine Vision schwankender Ungeheuer aus einem surrealistischen Film, sondern die Saurer-Kolonne, die über neblige Alpweiden zu Tale strebt.*

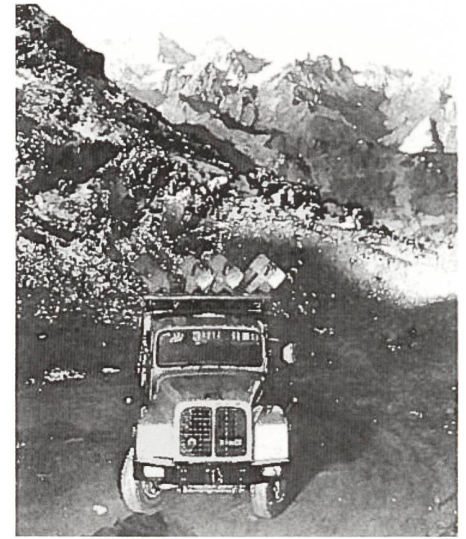
finden. So setzte sich denn eine Kolonne von sechs Saurer-Lastwagen in Bewegung und erreichte nach ungefähr vier Stunden anstrengender Fahrt das Tal bei Laax. Der Zementsilo wurde einem Dreiaxser anvertraut. Das Gefährt erreichte zusammen mit der Ladung die ansehnliche Länge von 11 m bei 3 m Breite, während ein Kiessilo die respektable Höhe von 5,2 m bei ebenfalls 3 m Breite erreichte. Die Betonzentrale mit 14,5 t Gewicht und sehr hohem Schwerpunkt erforderte ein besonders «standfestes» Fahrzeug. Sie wurde auf einen Vierachser verladen, bei dem die Brückenvorderwand und die Brückenladen entfernt wurden. Schliesslich lag der Schwerpunkt mehr als 3 m über der Fahrbahn zwischen den beiden Hinterachsen bei einem Gesamtgewicht von über 27 Tonnen. Jedoch konnte auch diese extreme Gewichtsverteilung den Fahreigenschaften des Vierachsers nichts anhaben. Um es vorweg zu nehmen: er hat sich glänzend bewährt. Mit von der Partie waren ferner drei ältere 4x2-Kipper und ein älterer 4x4-Kipper, die ihre Aufgabe alle mit Bravour gemeistert haben. Enge Passagen, in denen zentimetergenau gefahren werden musste, steile Spitzkehren,



*Erster Schneefall und darauf folgendes Tauwetter haben den Untergrund in glitschigen Morast verwandelt. Auf solchem Terrain hat sich besonders der Saurer-Vierachser als Spitzenfahrzeug der Kolonne glänzend geschlagen. Die ausgewogene Gewichtsverteilung, zwei angetriebene und zwei gelenkte Achsen verleihen ihm Fahreigenschaften, die jenen eines Allradfahrzeuges sehr nahe kommen.*



Am Anfang der «Marterstrecke». Bei aufgeweichter Fahrbahn werden hier die Ketten montiert. Die Chauffeure treffen sich zu einem kurzen Schwatz und helfen sich gegenseitig.



Die ersten Sonnenstrahlen fallen auf einen der Lastwagen, die an der Erschliessung neuer Sommerskipisten beim Mont Fort mitwirken. In den Sommermonate bringen Saurer-Lastwagen unermüdlich Baumaterial zur Baustelle am Col des Gentiannes.

in denen die Fahrzeuge oft in bedenkliche Schräglage gerieten, wechselnder Untergrund und Schnee konnten den Konvoi nicht aufhalten. Chauffeure, die mit den Gens auf du und du stehen haben zusammen mit zähen Schweizer Lastwagen, die auch extremstem Einsatz trotzen, eine beachtliche Leistung vollbracht. Insgesamt wurden bis zur endgültigen Räumung der Baustelle 18 Spezialfahrten ausgeführt, bei denen die Saurer-Lastwagen ihre Bergtauglichkeit erneut zu beweisen hatten. Standfeste Motoren in Abfahrt und Gegensteigung, Chassis, die auch die ausgefallensten Ladungen ohne Beschwerde aufnehmen, Lenkungen, die auf jede Bewegung prompt und sicher reagieren, Bremsen, die auch schwer beladene Fahrzeuge jederzeit sicher zum Stillstand bringen, haben das uneingeschränkte Lob von Chauffeuren und Unternehmern gefunden. Die Saurer haben ihre Pflicht getan – nun sollen sich die Skifahrer auf den sonnigen Hängen des Vorab tummeln. Ski Heil!

### Zwischen Matterhorn und Mont Blanc

Mit besonderer Freude haben wir unsere Freunde im Wallis besucht. Von Martigny, wo sich der Lauf der Rhone brüsk

nach Norden wendet, hat unser Weg ins Val de Bagnes und über Le Châble und Verbier zum Col des Gentiannes geführt. Kenner der Gegend werden nun stirnrunzelnd feststellen, dass zum Col des Gentiannes gar keine Strasse führt. Da haben sie recht, wenigstens teilweise. Doch beginnen wir der Reihe nach. Schon seit langem bietet der Sommer- und Winterkurort Verbier VS seinen Gästen eine Menge von Bergbahnen, die eine grossartige Alpenlandschaft erschliessen. Sie werden zum grössten Teil vom wichtigsten Seilbahnunternehmen der Region, der Téléverbier SA, betrieben. Noch ist der Ausbau dieser Bergbahnen nicht abgeschlossen. Im Gegenteil. Besonders im Hinblick auf den Sommerskilang werden weitere Bahnen gebaut, die auch die höchsten Berge erklimmen. Zur Zeit ist eine Seilbahn im Bau, die dereinst Skisportler, Wanderer und Bergfreunde von Tortin über den Gletscher mühelos zum Col des Gentiannes auf 2900 m bringen wird. Von dort wird eine Anschlussbahn zum Gipfel des Mont Fort auf 3328 m führen. Der Bau dieser Bergbahnen stellte die Verantwortlichen vor etliche Probleme. Da die Hauptbaustelle auf dem Col des Gentiannes von Tortin aus für Fahrzeuge wegen des Gletschers nicht zugänglich

ist, wurde von Verbier her eine befahrbare 19 km lange Piste erstellt. Nun darf man sich darunter beileibe keine Strasse vorstellen. Es ist viel eher ein breiter Pfad, der über Alpweiden, Felsen und Geröllhalden führt, mit Steigungen bis zu 14% und ungezählten engen und steilen Kurven. Den Verantwortlichen der Téléverbier SA waren die Vorzüge der Saurer-Fahrzeuge für den Einsatz in Berggebieten bekannt. Es war daher nicht erstaunlich, dass sie sich zur Anschaffung eines eigenen solchen Fahrzeugs entschlossen, das in der Folge zusammen mit Saurer- und Berna-Fahrzeugen von Transport- und Bauunter-



Inmitten eines grossartigen Alpenpanoramas bewältigen berggewohnte Chauffeure und Lastwagen den steilen Weg mit seinen ungezählten Haarnadelkehren.



*Dank ihrer robusten Konstruktion sind Schweizer Lastwagen auch den strengen Anforderungen des Hochgebirges gewachsen. Am Col des Gentianes auf 2900 m wird der Saurer-Allrädler am Rande des ewigen Schnees entladen.*

nehmern die schwierigen Transporte sicherstellen sollte. Die Wahl fiel auf einen Kipper vom Typ D330B N 4X4 mit Wandlerschaltkupplung (WSK). Der Erfolg bestätigte die Richtigkeit dieser Wahl.

Die Bauleitung für die neue Bahn liegt in den Händen der Téléréverbier SA, die über qualifiziertes Fachpersonal verfügt. Die Bausaison am Col des Gentianes dauert je nach Witterung von Ende Juni bis Ende Oktober. In dieser Zeit hat der betriebseigene neue Saurer-Kipper täglich zwei Fahrten auszuführen, die übrigen Fahrzeuge werden nach Bedarf eingesetzt. Die Fahrten führen von Le Châble (820 m), wo Kies, Sand, vorgefertigte Elemente und anderes Baumaterial geladen wird, über Verbier zur Baustelle auf 2900 m. In der Regel haben die Fahrzeuge die gut 2000 m Höhendifferenz mit dem vollen Gesamtgewicht (16 t) zu bewältigen. Ist schon die Strecke von Le Châble nach Verbier eine ausgewachsene Bergstrasse, so weist die 19 km lange Piste von Verbier zum Col des Gentianes alle Tücken auf, die einem Lastwagen im Hochgebirge begegnen können. Nach Schnee und Regenfällen ist die Piste zudem derart aufgeweicht, dass schon aus Sicherheitsgründen an den Vorderreifen Ketten montiert werden müssen, wie dies bei unserem ersten Besuch der Fall war. Bei Téléréverbier SA war man natürlich gespannt, wie der neue Saurer

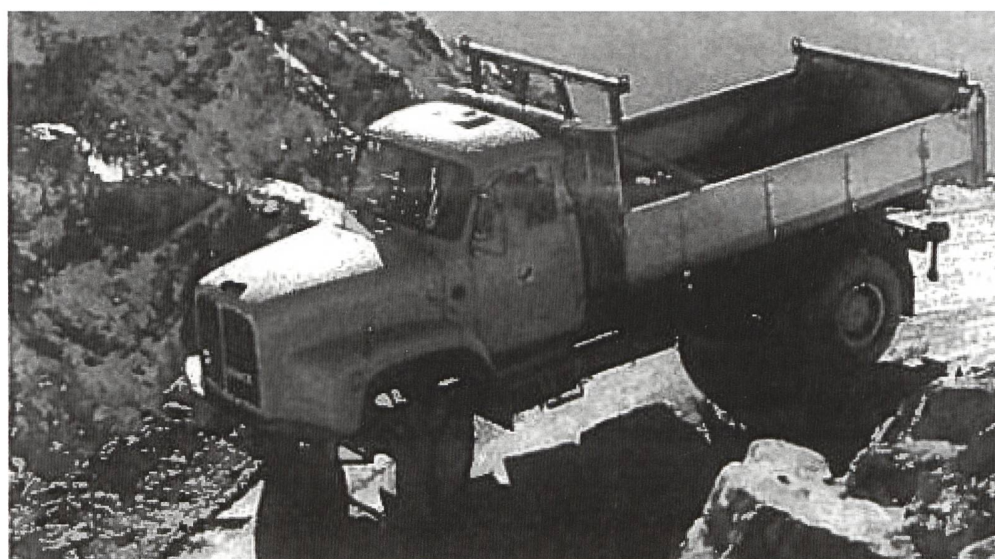
seine Aufgabe meistern werde. Nun, unter den Augen fachkundiger Chauffeure und kritischer Bauführer hat er seine Feuerprobe glänzend bestanden. Sein kraftvoller Motor, der sein höchstes Drehmoment schon bei verhältnismässig niedriger Drehzahl abgibt, zusammen mit der WSK erleichtern des Chauffeurs Arbeit ganz gewaltig. Wo die Fahrer der älteren Wagen mit dem Saurer-5D-8-Gang-Getriebe (4-Gang + pneumatischer Schnellgang) mit Schalten und Kuppeln «alle Hände und Füsse» voll zu tun haben, kann sich der Chauffeur des neuen Saurers voll auf die nicht ungefährliche Fahrbahn konzentrieren. Selbst steile Haarnadelkurven bewältigt der D330B N 4x4, ohne dass der Chauffeur Schalthebel oder Kupplungspedal berühren muss. Kein Wunder, dass er auch entsprechend stolz auf sein Fahrzeug ist und ihm Sorge trägt, als ob's sein eigen Kind wäre. Überhaupt, diese Chauffeure: wie ihre Bündner Kollegen sind auch sie berggewohnte, wettergegerbte Burschen, die den Teufel nicht fürchten. Zäh, wie ihre Fahrzeuge, sind sie mit ihren Wagen verwachsen wie der Reiter mit seinem Ross, und ihre Berge kennen sie wie den eignen Hosensack. Und wie ihre Bündner Kollegen haben auch sie gezeigt, zu welcher aussergewöhnlichen Leistungen tüchtige Fahrer fähig sind,

zusammen mit Schweizer Lastwagen, die auch bei extremer Beanspruchung nicht schlappmachen.

Rund 6 Mio. Passagiere werden von den Bergbahnen der Téléréverbier SA jährlich in die Höhe gehievt, 90'000 allein an Spitzentagen. Ab 1981 werden es noch einige mehr sein, die sich ab diesem Jahr auf den Sommerskipisten rund um den Col des Gentianes tummeln werden. Der Téléréverbier SA wünschen wir mit ihren neuen Anlagen viel Erfolg und auch den Walliser Skifans: Ski Heil!

### **Wo Berge sich erheben...**

...sind die Saurer-Lastwagen erst recht in ihrem Element. Die beiden Beispiele aus Graubünden und dem Wallis stehen stellvertretend für all die alten und neuen Saurer, die täglich im Gebirge im Einsatz sind: im Strassenbau und -unterhalt, im Kraftwerksbau, beim Schneeräumen, im Flur- und Forstwesen. Vergessen wir aber jene zahllosen Lastwagen und ihre Chauffeure nicht, die auch die hintersten Alpentäler zuverlässig und sicher mit allen lebensnotwendigen Gütern versorgen, und die Postautos und Autobusse, die Touristen bringen und den Anschluss der Bergbevölkerung an die grossen Zentren gewährleisten. Unser Saurer – gut, dass es ihn gibt!



*Die Talfahrt über steile und schlechte Pisten verlangt vom Chauffeur viel Fingerspitzengefühl und vom Fahrzeug eine ausgewogene Konstruktion und fein abgestimmte Bremsen. Einer der Gründe, warum die Téléréverbier SA für die Bewältigung dieser anspruchsvollen Aufgabe einen Saurer 4x4 gewählt hat.*