

# Hoch über die Pässe

Autor(en): **H.A.G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **5 (1930)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727447>

## **Nutzungsbedingungen**

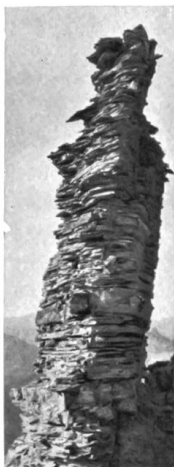
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Auch ein Verkehrs-  
polizeier

## Hoch über die Pässe.

Mit Flugbildern der Ad Astra-Aero

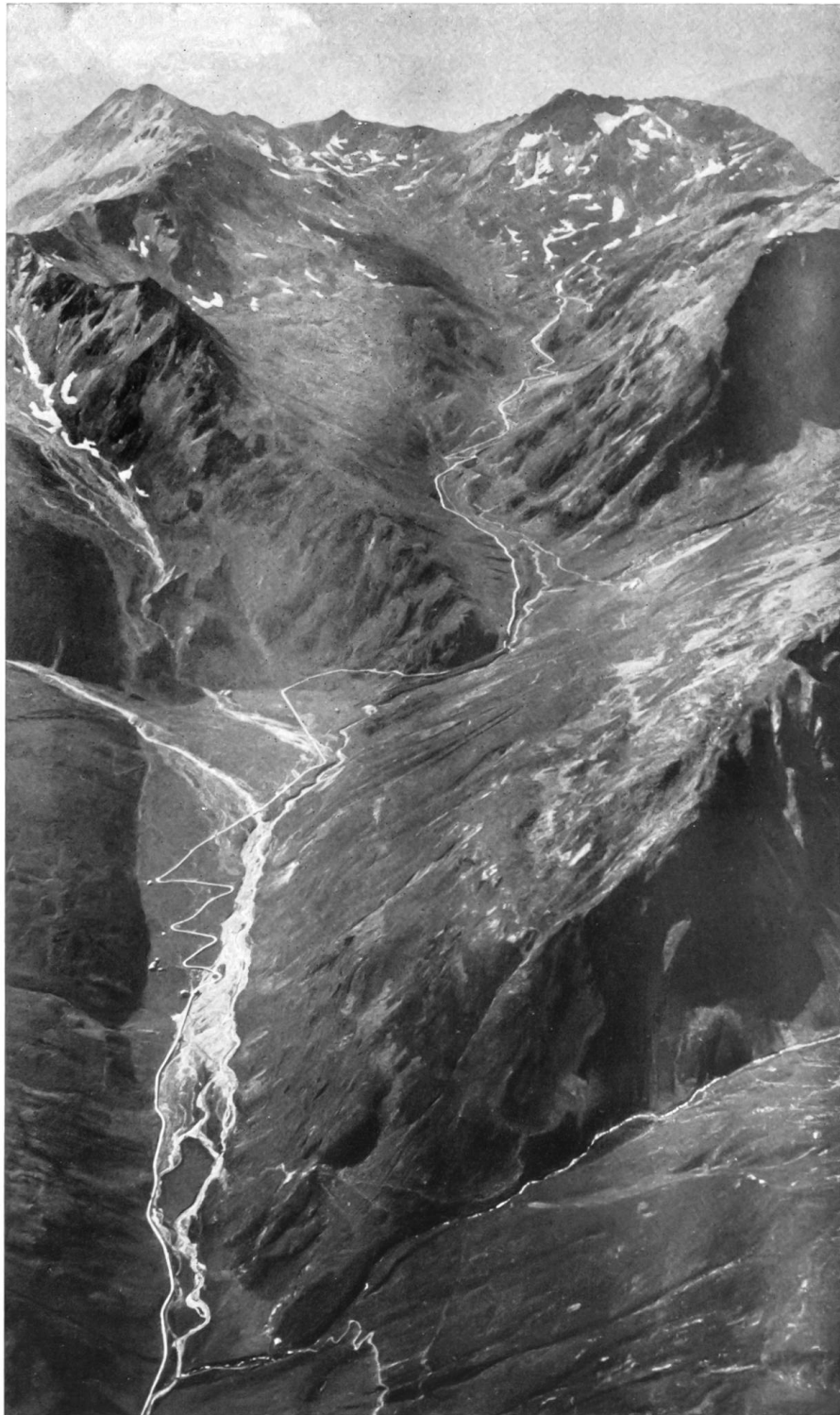
Der transneptunische Planet, dessen Vorhandensein die Grenzen unseres Planetensystems ins kaum Absehbare erweitert, soll in einer Entfernung von 6727 Millionen km die Sonne in 330 Jahren einmal umkreisen. Die Welt ist gross — der Mensch ist klein — ganz klein! — Und doch, wenn wir an einem schönen Sommertag, 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)



*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



①

②

③

⑤

④

### *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 Reufthänge, 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 Merkhahl 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 Merkhahl 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.

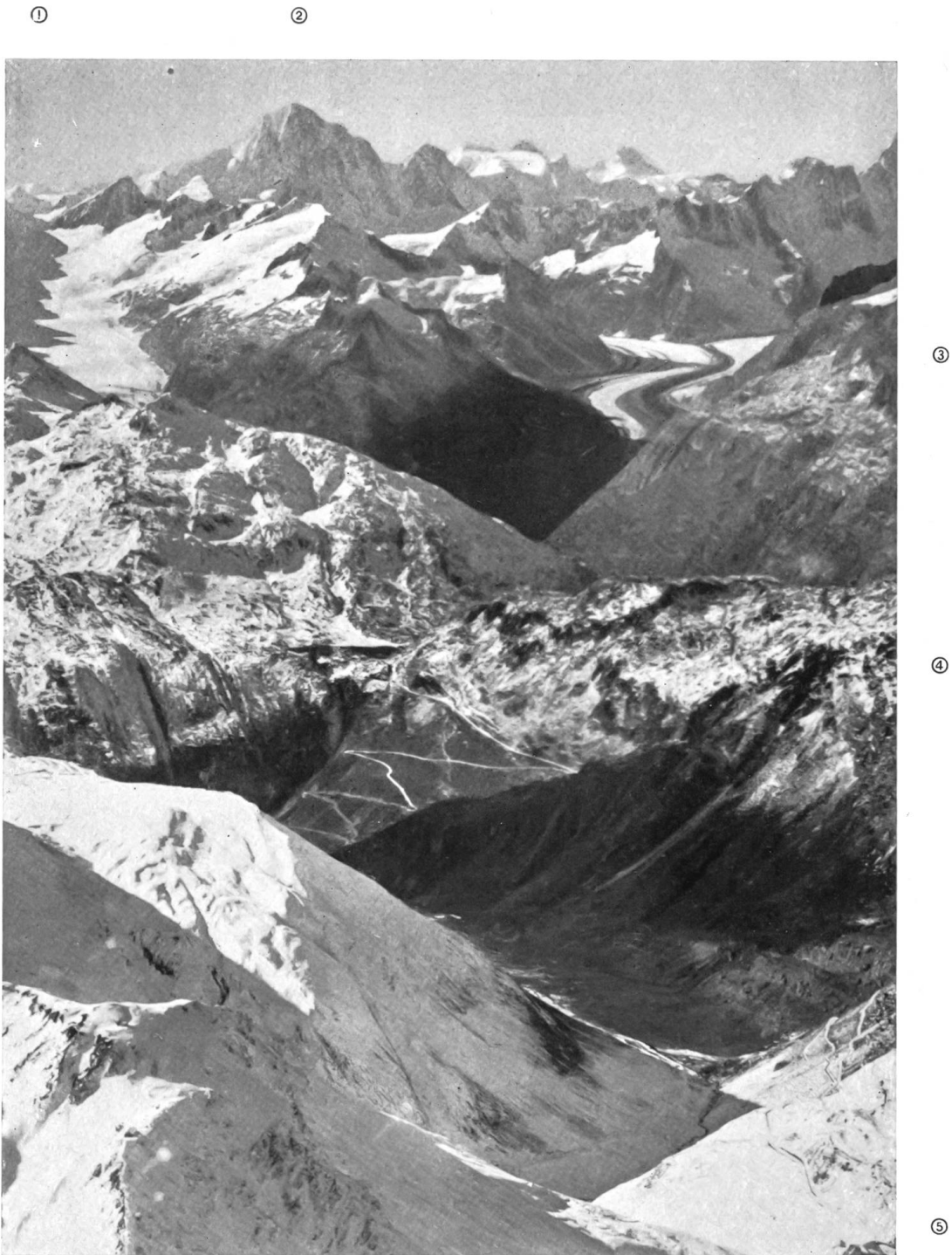
kaum möglich sein, einen lückenlosen Bericht zu Papier zu bringen. So geht es auch unserem Berichterstatter, der überdies noch glaubte ein ganz Schlauer zu sein, als er sich ins Flugzeug setzte, um die Strassenentwicklung im Berggelände möglichst anschaulich schildern zu können. Hie und da hat er falsch geknipst, mitunter hat ein Nebelschwaden das Bild weggeleckt und zudem ist er tollpatschig ungewohnt aus dem Flugzeug geklettert und eine ganze Kasette 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 Stifserjoch, am San Bernardino und im Tremola aufgebaut haben, möchten

(Forts. S. 52)



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



*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.

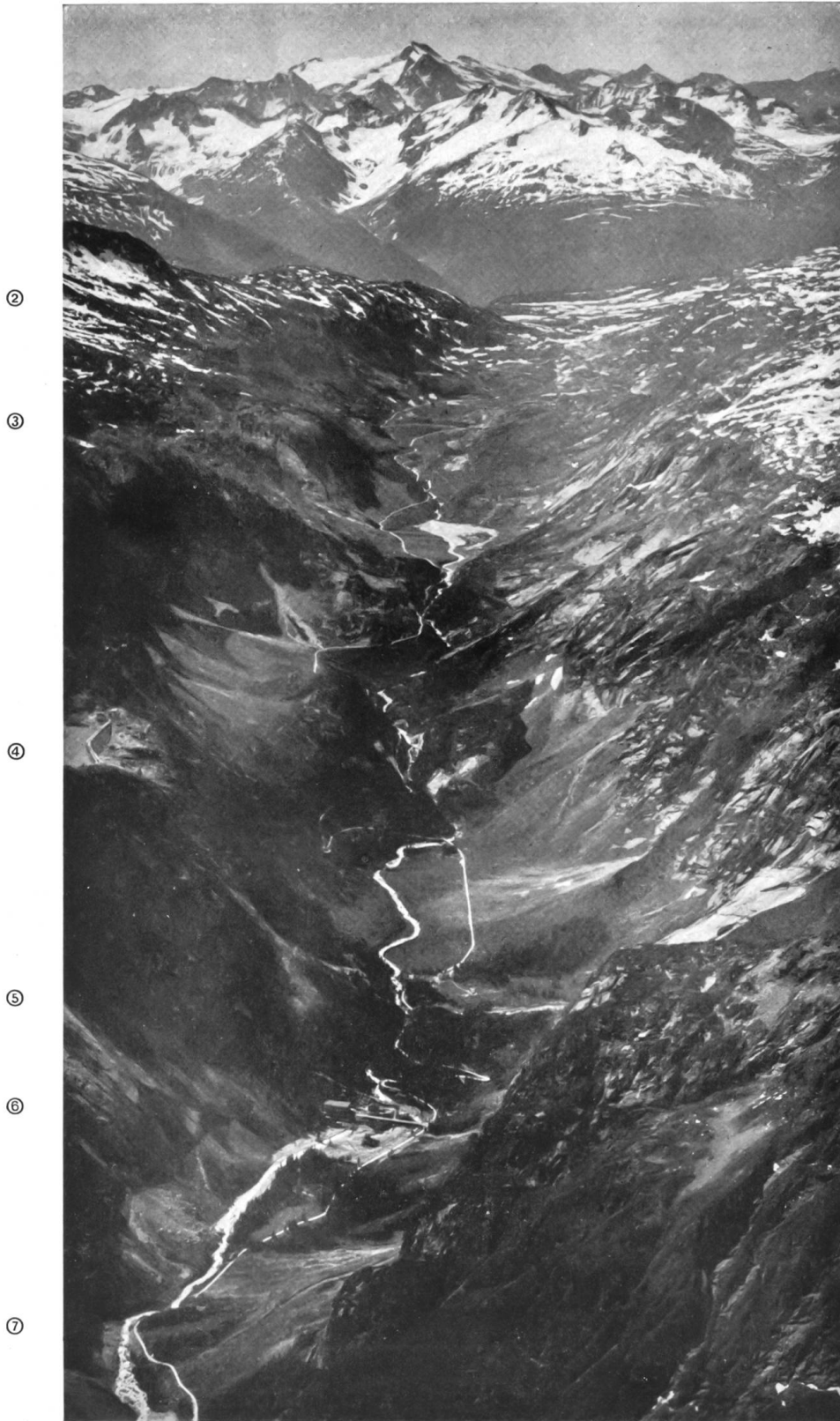




*Urseren*

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

①



*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.



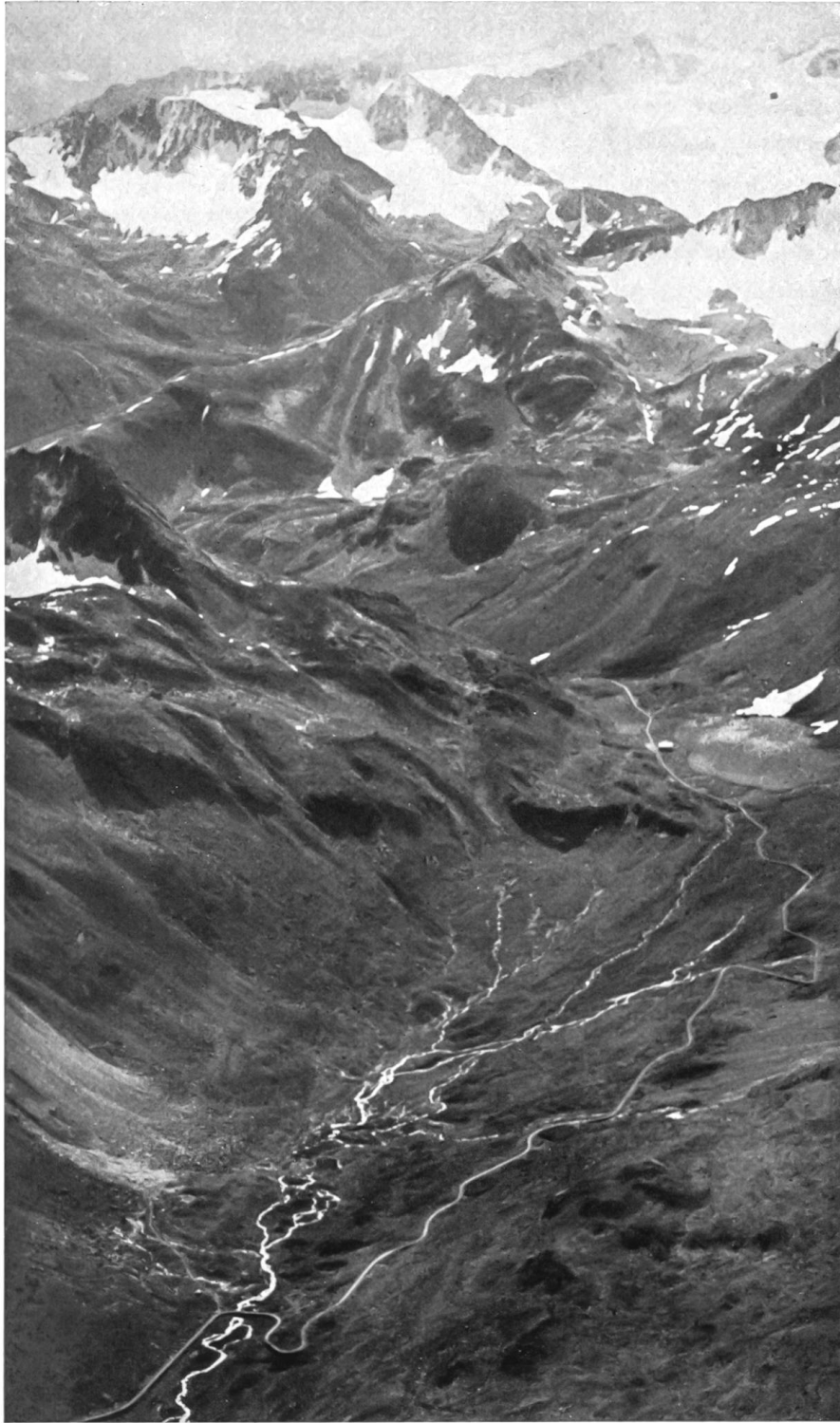
④ *10 km Prättigau.*

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



### *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 Laufschieneu 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 ureigenen Ausflugesgebietes 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

Bernalpen» 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 Flussspiralen 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.*