

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1952)
Heft:	3
Artikel:	A Cari, ad Airolo e ad Andermatt con la Freccia bianca del San Gottardo
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-775056

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

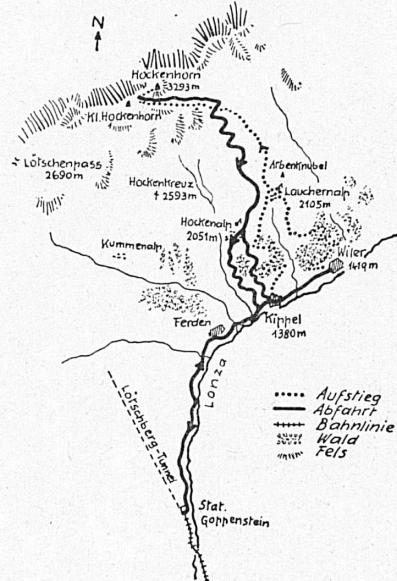
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 18.02.2026

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

DIE SKITOUR DES MONATS

Station Goppenstein – Kippel oder Wiler – Hocken- oder Lauchernalp – Hockenhorn (3293 m) – Abfahrt nach Goppenstein



Alle Welt kennt und schätzt die Gletscherfahrt vom Jungfraujoch über die Lütschenlücke und das lange Lütschental hinaus (wir zeigen an anderer Stelle dieses Heftes eine Bilderserie

von dieser wohl bekanntesten Skihochtour. Die Red.). Gelegentlich sucht sich freilich der Blick zu jenen weiten Lütschentaler Höhen durch, welche, teilweise sanftgewellt, teils rastigsteil, sonnseits über den Wäldern liegen und beinahe für alle Jungfraujoch-Touristen absolutes Neuland sind.

Die schönste Abfahrt dieser Gegend ist unstreitig das Hockenhorn; doch sei vorausgenommen, dass auch für mittlere Fahrer der Tourengelegenheiten und herrlichen Sulzabfahrten im März gar viele sind, vom Hockenkreuz und dem Arbenknubel bis zum fernen Lütschenpaß. Selbst der Anfänger wird in der Umgebung der Alpen Übungsgelegenheiten die Fülle finden, wenn schon die Abfahrt ins Tal der schönen Hänge wegen nur mit sicherer Schwungtechnik zum Genusse wird.

Wir folgen von der Station Goppenstein der Straße bis nach Kippel oder Wiler, von welchem Dorf ein gut angelegter Waldweg emporführt. Vorsichtshalber erkundigen wir uns im Dorf nach den Unterkunftsgelegenheiten auf einer der Alpen; meist sind das Berghaus und die beiden Skihütten nicht so überbesetzt, daß wir nicht Einlaß fänden. Schon der Aufstieg mit dem immer weiteren Blick ins Tal und namentlich auf seinen schönsten Berg, das Bietschhorn, ist begeisternd. Sobald der steile Hang sich zurücklegt, gewahren wir das morgige Ziel, das Hockenhorn, einen auffälligen Felsklotz im Grat.

Der Zugang ist von verschiedenen Seiten möglich; vorteilhaft folgen wir dem Tälchen direkt hinter der Lauchernalp und betreten den um diese Jahreszeit noch tiefverschneiten Gletscher von Südosten her. Unter den Felsen queren wir auf steiler werdenden Hängen, die wir nur bei sicheren Verhältnissen betreten, in

die Einsattelung zwischen dem Felszahn des Kleinen und des Großen Hockenhorns; hier werden die Bretter zurückgelassen. Es lohnt sich schon deshalb, unsern Gipfel über die schiefreite Westseite zu ersteigen, weil der Tiefblick ins Gasterntal hinab atemraubend ist: Beinahe zweitausend Meter liegt es unter uns in tiefem, eiskaltem Schatten. Wundervoll ist auch der Blick nach Süden: Das Hockenhorn steht fast genau in der Achse des Unter-Lütschentals; so liegt die Pracht der Walliser Berge vom Rhonetalgraben bis zu den Viertausendern vor uns. Aber auch von hier aus dominiert unstreitig das Bietschhorn.

Bei nicht zu stark verblasenen Gräten und gar im Sulzschnee wird die Abfahrt ein einzigartiges Erlebnis. Wir folgen im allgemeinen der Aufstiegsroute, wenn auch von der Gletscherschulter an viele Varianten offenstehen. Am besten halten wir zunächst ziemlich hoch, direkt unter den Felswänden des Ostgrates durch und biegen dann scharf gegen Süden ab. Die Gegend ist so offen, daß sich überall ein Durchschlupf finden läßt. Die Lauchernalp lassen wir rechts liegen und fahren direkt gegen die Hockernalp, dann entweder von den obersten Lärchen noch weiter westlich bis gegen den Golmbach, womit wir aus den Bäumen sind, oder aber – sehr reizvoll mit den lockeren Baumgruppen – zwischen den Waldteilen durch. Schon blicken wir auf Kippel hinab und setzen Schwung an Schwung, bis wir die Straße erreichen, die uns nach Goppenstein hinunter führt.

Zeiten für mittlere Fahrer: Station Goppenstein-Kippel: 1 Std.; Kippel-Lauchernalp: 2 Std.; Lauchernalp-Hockenhorn-Schulter: 3½–4 Std. yz

A CARÌ, AD AIROLO E AD ANDERMATT CON LA FRECCIA BIANCA DEL SAN GOTTARDO

Una volta ancora le FFS hanno voluto portare un loro valido contributo allo sviluppo del turismo sportivo del nostro paese. Ogni domenica, a partire dal 3 febbraio scorso, la Freccia bianca del San Gottardo, un comodo e rapido treno leggero, porta gli sciatori del basso Ticino e della Lombardia sui campi di neve della Leventina e di Andermatt. Grazie al collegamento stabilito mediante un'automotrice sul tratto Milano-Chiasso, lo sportivo che lascia la capitale lombarda alle 6 e 20 potrà già essere ad Andermatt alle 10 e 21 ed avere quindi davanti a sé un'intera giornata di neve e di sole.

Allo sciatore domenicale la Freccia bianca offre tre possibilità: Carl, Airolo e Andermatt. La più nuova fra queste stazioni invernali è Carl. Situata sopra Molare, vi si giunge in un'ora con l'auto postale che parte da Faido in coincidenza con la Freccia bianca del San Gottardo. Un rapido scilift porta lo sportivo sin oltre il laghetto omonimo, a 2000 metri sul livello del mare, aprendogli una conca ricca di discese per tutti i gusti: ripide o dolci, attraverso le pinete o fuori, in un paesaggio che conserva intatta una sua particolare bellezza un poco aspra. Anche Airolo è dotato di una comoda sciovia, molto indicata pure per gli sciatori



Disegno di J. Schedler

meno esperti, i quali troveranno qui un ottimo terreno per le loro prime discese. A chi non scia Airolo offre facili passeggiate pianeggianti in un'aria cristallina che sa di pini e di abeti. L'ultima tappa della Freccia del San Gottardo è Andermatt. Il treno si ferma a Göschenen, da dove ripartirà la sera alle 6 e 30. Da qui, con la ferrovia della Schöllenen, si arriva in un quarto d'ora ad Andermatt. Non occorre senz'altro presentare questo centro sportivo. La sua attrezzatura turistica e le molteplici possibilità nell'ambito dei diporti invernali ne fanno uno dei maggiori della Svizzera centrale. La ferrovia del Furka-Oberalp organizza corse continue per il Nätschen, dove lo sciatore può rimanere su una comoda terrazza al sole, oppure salire con la sciovia sino al Güttsch. E dai 2200 metri di lassù si calerà sulle ali dei suoi sci, percorrendo un'ampia e variatissima

pista sino ad Andermatt, superando in pochi minuti un dislivello di circa 700 metri. Inoltre Andermatt è un importante punto di partenza per escursioni d'alta montagna: valicato l'Oberalp, si giunge rapidamente nella vallata del Reno anteriore con Rueras e Sedrun. Questi dunque sono in sintesi i vari programmi che la Freccia bianca propone allo sciatore per la gita domenicale. Essa ammette gli sportivi al beneficio di notevoli riduzioni tariffarie sugli scilift e sulla ferrovia Furka-Oberalp. La Freccia bianca del San Gottardo è una nuova dimostrazione dell'attenta organizzazione svizzera nel campo ferroviario: le lucenti carrozze del nuovo treno sono di tipo leggero e rivelano con la loro linea agile ed elegante la concezione moderna veramente funzionale che ha guidato i loro costruttori.

Un nuovo impulso per il turismo invernale nel-

l'alto Ticino e nella regione di Andermatt deriverà senz'altro da quest'intelligente iniziativa. La partecipazione degli sciatori ticinesi e dell'Italia settentrionale a queste domeniche sportive è in continuo aumento. Molti sportivi scopriranno regioni piene d'incanto: Carl, isolata nella sua conca silenziosa, Airolo con le sue pinete, Andermatt in una ampia cornice di vette alpine. Le porte di un mondo di sogno, un tempo riservato a pochi, si sono aperte: l'evasione dal mondo grigio della vita cittadina nelle sbiadite e fredde giornate invernali è diventata una realtà, una realtà alla portata di tutti.

In un'atmosfera di sana allegria, la Freccia bianca del San Gottardo porta ogni domenica verso il sole, verso l'ebbrezza delle discese, verso un'aria limpida tutti gli amici della montagna.

C.

EIN GEDENKTAG DER JUNGFRAUBAHN ALPINE SKITOURENWOCHE

Ein Gedenktag der Jungfraubahn

Vor 40 Jahren, in der Morgenfrühe des 21. Februar 1912, um 5.45 Uhr, erfolgte in 3454 m ü. M. der Durchschlag des Jungfraujoch-Tunnels, und zwar laut Protokoll genau an der im Projekt vorgesehenen Stelle. Mit den damals verhältnismäßig einfachen Baumaschinen war man im harten Gneis pro Tag durchschnittlich 3,75 m bis 5 m vorgerückt. Die ehrgeizige Nachschicht, die um 6 Uhr abgelöst werden sollte, hatte aber derart fiebhaft gearbeitet, daß sie den am Vorabend auf mindestens 6 m geschätzten restlichen Teil doch noch, und sogar einige Stunden früher als erwartet, zu bewältigen vermochte. Es war aber auch eine

ungewöhnlich starke Dynamitladung, die den vehementen Durchbruch der Außenwand bewirkte. Mit den Arbeiten am 7123 m langen Tunnel Eigergletscher-Jungfraujoch war im Herbst 1898 begonnen worden; für die am 15. Oktober 1907 begonnene letzte Teilstrecke Eismeer-Jungfraujoch (3,6 km) benötigte man 1589 Bohrlage. v.

*

Alpine Skitourenwochen

Wer im blendenden Reich großartiger Dreiland-Viertausender und unter strahlendem

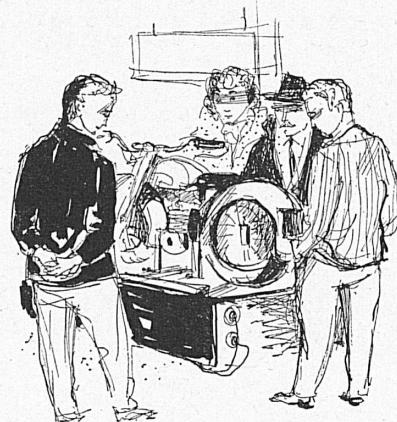
Walliser Himmel zu günstigen Bedingungen einmal so recht nach Herzenslust Traversierungen, Gipfelbesteigungen und abwechslungsreiche große Abfahrten genießen will, greift zum soeben erschienenen ausführlichen Programm der vom Kur- und Verkehrsverein Zermatt veranstalteten Alpinen Skitouren. Es sind vom 2. März bis 17. Mai, unter Leitung bewährter einheimischer Skilehrer, elf Skitourenwochen mit großen Besteigungen in der Höhenlage von 3000 bis 4500 m vorgesehen. Als Standquartiere dienen die Hotels in Zermatt und das Hotel Riffelberg mit besonderer Standard-Tourenwoche, ferner Touristenhaus Fluhalp, Hotel Schwarzsee und Schönbühl- und Monte-Rosa-Hütte. v.

A GENÈVE: LE 22^e SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE, DE LA MOTO ET DU CYCLE du 20 au 30 mars 1952

Les statistiques nous livrent des chiffres de jour en jour plus stupéfiant: ceux de la circulation automobile. Notre industrie nationale, en matière de véhicules à moteur, ne fabrique guère que des poids lourds et des motos (sans parler des bicyclettes à moteur). Pourtant la Suisse a enregistré de 1950 à 1951, la mise en circulation de 28 626 voitures neuves; au lieu des 100 852 automobiles qui roulaient en Suisse

avant la dernière guerre, nous en avons maintenant plus du double, 212 268 en septembre passé, dont les 4/5 sont des voitures de tourisme. L'on compte un véhicule à moteur pour quinze habitants dans l'ensemble du pays; à Genève, ville-record, un pour 6,6 (nous nous excusons auprès du Genevois ainsi coupé en tranches inégales - les statisticiens sont gens sans pitié!). D'où viennent alors toutes ces voitures? L'Alle-

magne, qui vient de conquérir la première place parmi les pays fournisseurs, nous en a envoyé l'an passé 13 431, les Etats-Unis 7109, la Grande-Bretagne, qui sacrifie son marché intérieur à l'exportation, 5156, la France 4828, l'Italie 3365. D'Italie nous viennent aussi 14 893 motos, en majeure partie des scooters. Et d'où vient l'argent, peut-on se demander? Assurément, ce capital roulant est un signe de



Dessin de Jacques Schedler