



Reise-Extra den Schweizer Automagazin

Sonderbeilage 2021 Fr. **5.00**
präsentiert von

simpego.ch

auto-illustrierte.ch

Die alten Hauptstrassen führen mitten durch die Schweiz und ihre Ortschaften. Eine Reise in den Süden und zurück auf der H2 und H3.

Hauptsache Hauptstrasse

In den Süden und zurück auf der H2 und H3



Hauptstrasse

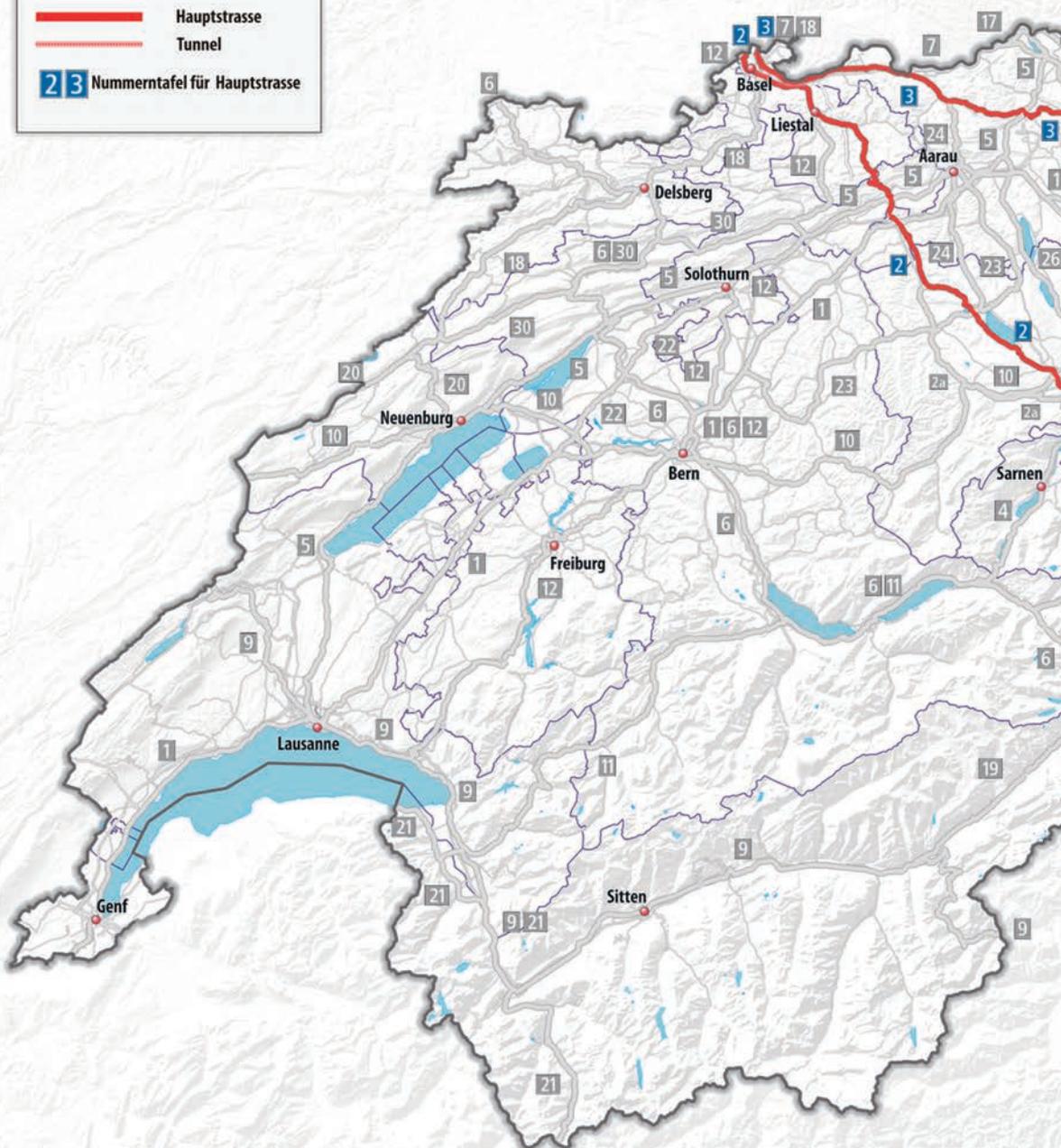


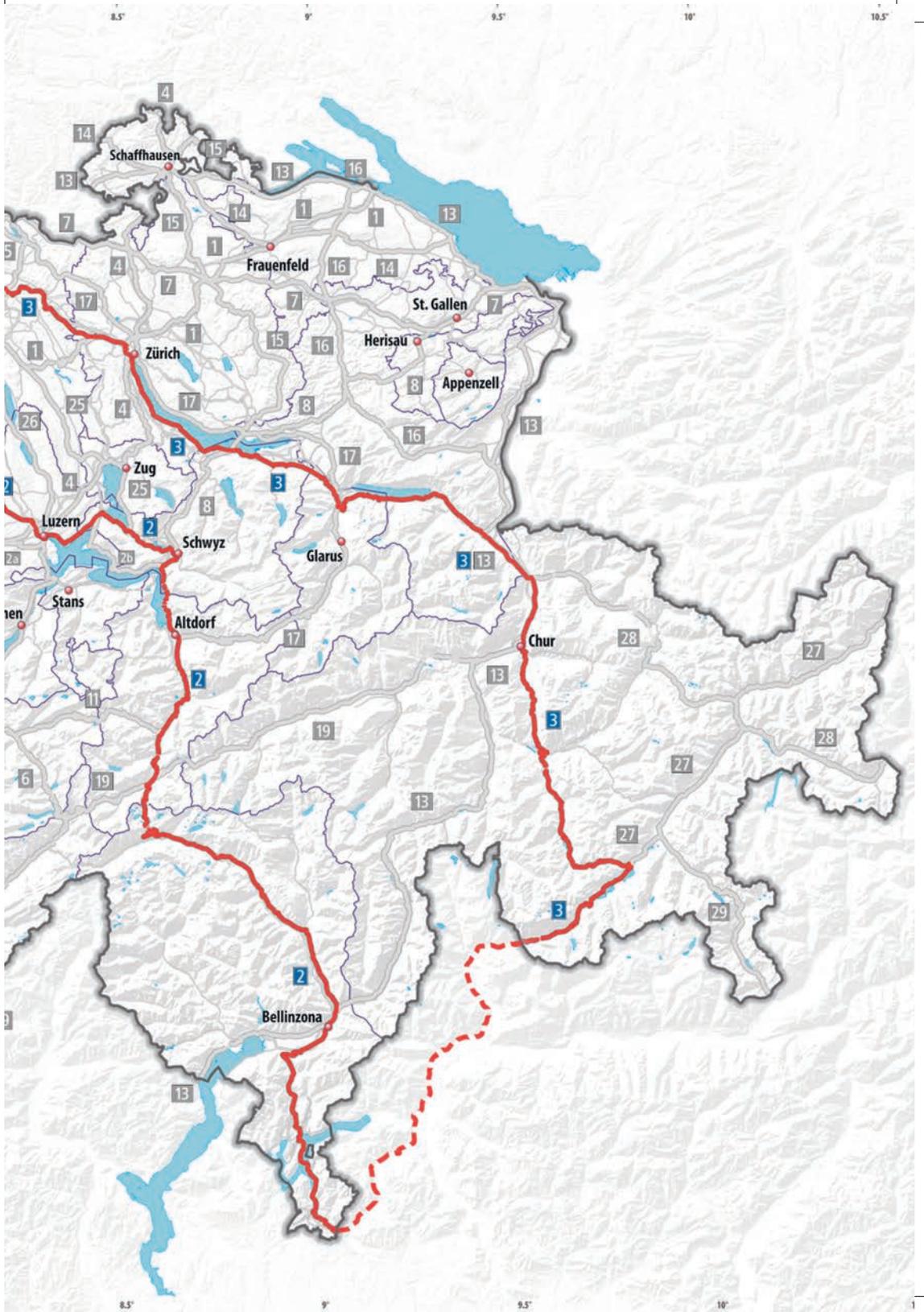
Hauptstrasse



Tunnel

2 3 Nummerntafel für Hauptstrasse





Inhalt

8–17

Etappe 1: Basel bis Luzern

Vom Jura bis zu den Voralpen

18–23

Etappe 2: Luzern bis Flüelen

Vierwaldstättersee und Rigi

24–31

Etappe 3: Flüelen bis Airolo

Reusstal und Gotthardpass

32–39

Etappe 4: Airolo bis Chiasso

Leventina, Ceneri und Mendrisiotto

40–47

Etappe 5: Chiasso bis Castasegna

Comersee und Valchiavenna

50–57

Etappe 6: Castasegna bis Bad Ragaz

Engadin bis ins Rheintal

58–65

Etappe 7: Bad Ragaz bis Zürich

Walensee und Zürichsee

66–71

Etappe 8: Zürich bis Basel

Limmattal, Bözberg, Fricktal

IMPRESSUM

Herausgeberin

Auto Illustrierte Medien AG
Grundacher 5
6060 Sarnen
www.auto-illustrierte.ch

Verleger/VRP/CEO

Markus Mehr

Verlag und Redaktion

Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 70 00
info@auto-illustrierte.ch

Redaktoren

Martin Sigrist, Benjamin Albertalli,
Dario Fontana, Jörg Petersen

Fotografie

Vesa Eskola, Dario Fontana,
Davide Saporiti, Martin Sigrist

Bildnachweis

ETH e-pics, Villa d'Este,
FAI - Fondo Ambiente Italiano

Grafik

Silke Altenhövel, Vesa Eskola,
Silvia Janser

Korrektorat

Bärbel Philipp

Anzeigen

Creative Media GmbH
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Telefon 043 322 60 30
inserate@auto-illustrierte.ch

Verkaufsleiter

Fabio Schoch
fabio.schoch@c-media.ch
Telefon 043 322 60 36

Key Account Manager

Patrick Frey
patrick.frey@c-media.ch
Telefon 079 922 20 40

Key Account Manager Romandie

Roger Grossmann
roger.grossmann@c-media.ch
Telefon 043 322 60 37

Druck

Swissprinters AG, Zofingen

©Auto Illustrierte Medien AG,
Grundacher 5, 6060 Sarnen
Nachdruck nur mit Genehmigung
des Verlages und Quellenangabe.
ISSN 1424-0130

simpego.ch

Autoversicherung



UMFRAGE ZEIGT:

**94.5% aller Flamingos würden
ihr Auto bei uns versichern.**

„Weil praktischer“

Hauptstrasse H2

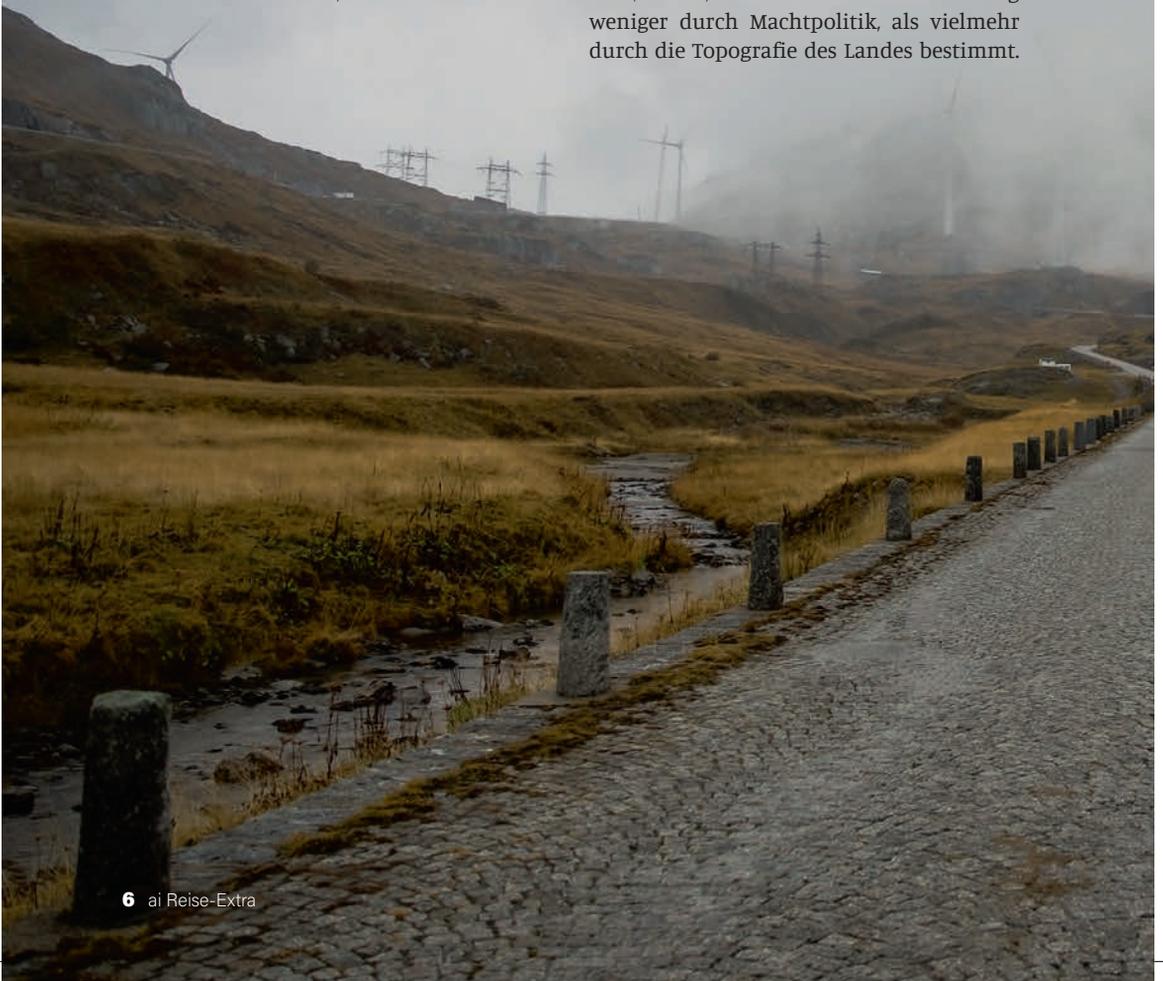
Die Mutter aller Schweizer Strassen

Die Schweiz orientiert sich in vielen Belangen an der Hauptstrasse Nummer zwei. Manche glauben gar, sie habe ihren Ursprung der Existenz einer Verbindung zwischen Norden und Süden zu verdanken. Und sie habe sich die nötige Macht, die Unabhängigkeit zu bewahren, durch ihre Hüterrolle der Achse zwischen Hamburg und Rom geholt.

Steht der internationale Verkehr hierzu-lande zur Diskussion, dann ist immer die

Nord-Süd-Achse damit gemeint. Sie trägt die Hauptlast und eine Schlüsselfunktion innerhalb der Verkehrsströme Europas. Heute ist es die Autobahn A2, die auf Schweizer Boden Deutschland mit Italien verbindet. Bis zu deren lückenlosen Fertigstellung kam dieser Aufgabe die Hauptstrasse Nummer zwei nach.

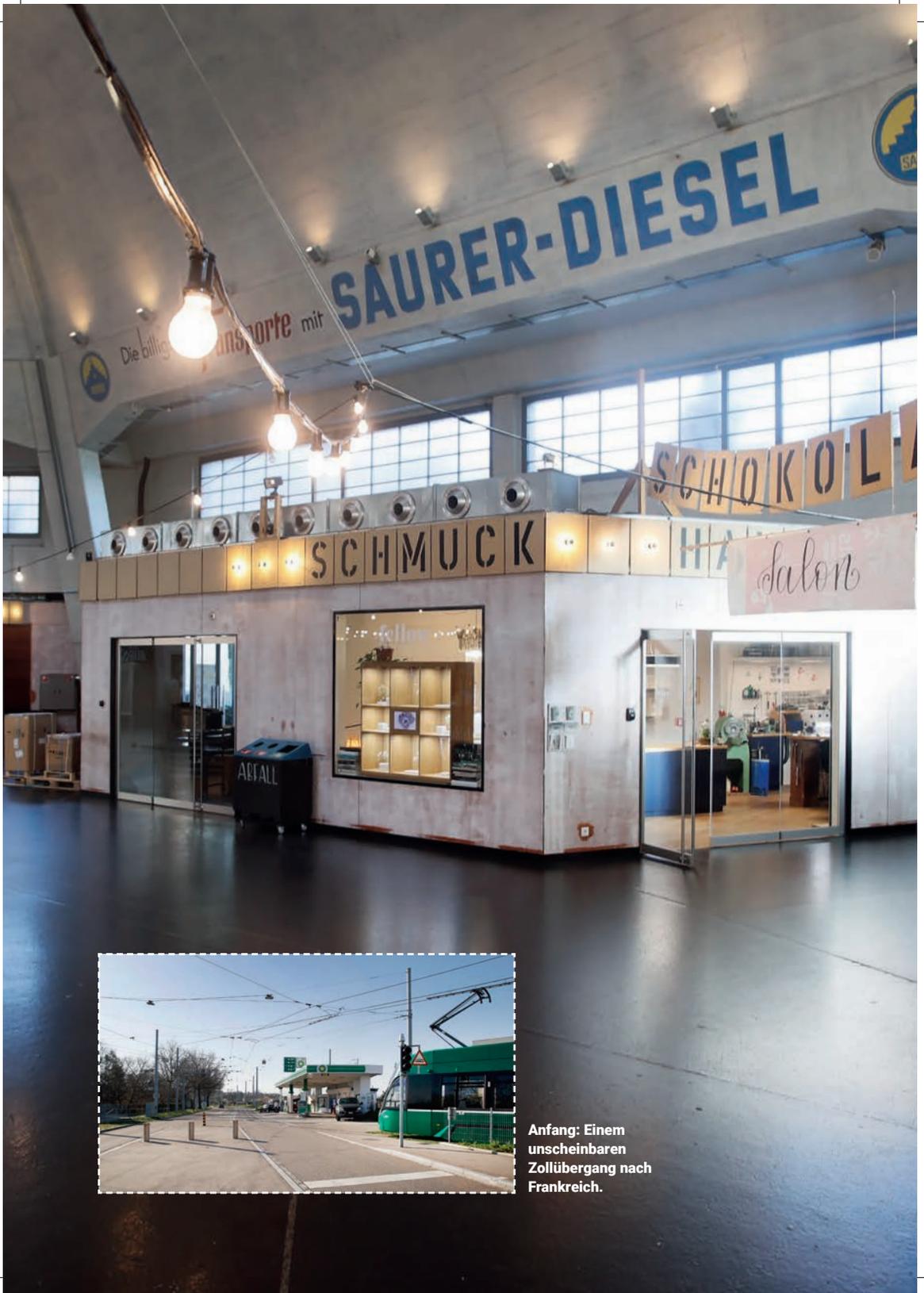
Anders etwa als ihr Pendant von Ost nach West, der H1, war und ist ihre Linienführung weniger durch Machtpolitik, als vielmehr durch die Topografie des Landes bestimmt.



Und während die Nummer eins unter den Schweizer Hauptstrassen ihren höchsten Punkt bei Châlet-à-Gobet bei moderaten 873 Metern über Meer erreicht, windet sich die H2 über den Hauptkamm der Alpen, ja gar über das Wasserschloss derselben – den Gotthardpass mit 2107 Meter über Meer. Dank dem Pass aller Schweizerpässe ist die H2 an ihren Schlüsselstellen ausführlich beschrieben, historisch dokumentiert und war Thema unzähliger Arbeiten. Dennoch oder gerade deswegen ist es reizvoll, dieser Achse

auf ihrem ursprünglichen Pfad zu folgen. Was dabei kaum erstaunt, ist die Vielzahl der Spuren aus allen Epochen, die einem unterwegs begegnen. Denn tatsächlich existieren Teile der H2, seit erstmals jemand überhaupt auf unserem Gebiet richtigen Strassenbau betrieben hat: den Römern.





Anfang: Einem unscheinbaren Zollübergang nach Frankreich.



1. Etappe: Basel bis Luzern

Wir starten in Basel, an einem unscheinbaren Zollübergang nach Frankreich. Die Strasse ist hier gesäumt von Schrebergärten. Rechts sind sie französisch, links der Strasse nach Süden gesehen schweizerisch. Wie eine Hauptstrasse wirkt die H2 hier definitiv nicht, eher wie ein Schleichweg für staugeplagte Grenzgänger. Hier hat die Zeit die ursprüngliche Bedeutung der Route definitiv überholt. Als weitaus deutlicherer Startpunkt dient uns daher der eindruckliche Achteckbau der Basler Markthalle – ein 1929 erbauter Kuppelbau mit 28 Metern Höhe. Die Decke des denkmalgeschützten Gebäudes hat eine Dicke von gerade einmal acht Zentimetern. Wer jetzt schon Hunger hat, findet darin ein reiches

Tipp! Markthalle Basel

Eindrucklicher Achteckbau: Der Basler Markthalle – ein 1929 erbauter Kuppelbau mit 28 Metern Höhe – ist heute eine Food-Halle mit vielfältigem Angebot.

Angebot an Foodständen. Das Problem nur ist, es gibt keine Parkplätze. Abhilfe schafft das Parkhaus Elisabethen, respektive dessen Hinterausgang.

Hier, direkt neben dem Bahnhof, endeten früher Basels Vorstädte. Ähnlich der H1 vermeidet es die H2 direkt durch die Städte zu führen, dies wird in ihrem Verlauf mehrmals deutlich. Wir verlassen die Stadt.

Ein weiterer Rundbau begegnet uns in MuttENZ. Hier steht, Oldtimerbegeisterte wis-



sen es, das sinnigerweise Pantheon genannte Forum für Oldtimer von Stephan Musfeld. Die Mischung aus Sonderausstellung, privat eingemieteten Oldtimern und Wagen, die zum Bestand des Pantheons selber gehören, sorgen stets für Neuentdeckungen. Übrigens besitzt auch das Pantheon, ein Bau von 1965, eine sagenhaft dünne Spannbetondecke. Mehr als 50 Meter Durchmesser überspannend, misst sie nur fünf Zentimeter!

Wasser und Strom

Die Strasse führt uns weiter durch Liestal nach Sissach. Hier betreibt die Familie Buchenhorner seit Generationen die Brunnenverwaltung und füllt das Wasser ab, das sie in Eptingen fasst. Doch nicht nur mit Wasser beschäftigt man sich hier. Seniorchef Buchenhorner hat Sinn für historische Fahrzeuge. Ergo gibt es im teilweise erhaltenen historischen Fuhrpark von Eptinger nicht nur Diesellastwagen, sondern zwei Besonderheiten: das letzte, vollständig erhaltene System Tribelhorn mit Ladestation, Batterie-wechselwagen und natürlich dem Typ VIII Elektrolastwagen, der 1918 am Zürichsee gebaut wurde. Dazu gesellt sich ein Öhler Elektrolastwagen von 1941 – ebenso komplett erhalten mit seiner dazugehörigen Ladestation. Die Fahrzeuge sind allerdings nicht öffentlich zugänglich. Wer die Garagenanlage beim Eptinger Hauptsitz erkennt, mag aber vermuten, was sich dahinter befindet. Wen der Übermut packt, findet in Sissach übrigens auch das einzige Henkermuseum der Schweiz. Na denn, Prost!

10 ai Reise-Extra

Tip! Pantheon - Forum für Oldtimer

Die Mischung macht's: Sonderausstellungen, privat eingemietete Oldtimer und Klassiker, die zum Bestand des Pantheons selber gehören, lohnen den Besuch.

Älter als der Gotthard

Wir dringen tiefer in die Juraketten ein. Der Weg führt heute offiziell über allerlei Umfahrungen. Bereits in Sissach wird man, strikt der «Z» folgend, um den Ortskern herumgeführt. Wir bleiben aber auf der alten Hauptstrasse, die auch so heisst. Der Weg steigt langsam an, führt uns nach Läuelfingen. Hier mündet übrigens die Eisenbahn – die alte Hauensteinlinie hat nur noch lokale Bedeutung – in den Scheiteltunnel. Dieser



1858 nach einer Bauzeit von fünf Jahren eröffnete, erste bedeutungsvolle Schweizer Eisenbahntunnel diente fortan der Schweizerischen Centralbahn SCB für die Anbindung Basels an das Schweizerische Mittelland und in letzter Konsequenz auch an den Gotthard nach Süden.

Wir aber fahren über den Pass. Die Strasse erhielt bereits 1829 bis 1830 eine erste Ausbaustufe mit moderaten, fuhrwerktauglichen Steigungen und zahlreichen Kurven. Sie passt somit bestens zum Ausbau des Gotthards von einem Saumweg in eine befahrbare, vollwertige Alpenpassstrasse.





Tipp!
Restaurant Isebähni

Töffbeiz: Als einer der ersten Treffpunkte für Motorradfahrer in der Schweiz, ist das Isebähni in Trimbach eine nationale Institution für Zweiradfans.

Wir bewegen uns aber kurz noch auf den Spuren der Römer. Lange war es umstritten, ob es sich bei den Karrspuren, die zum Teil im Bach des Homburgertals gefunden wurden, wirklich um römische Zeugnisse handelt oder doch eher um solche aus der frühen Neuzeit. Unbestritten jedoch ist die Nutzung des unteren Hauensteins durch die Römer, davon zeugen zahlreiche Münzfunde entlang der Route. Und ja, mangels besserer Wege ging man noch lange tatsächlich bei entsprechendem Wetter den Bach hoch. Bei Regen war hingegen die Unterscheidung zwischen einer Strasse und eben einem solchen Fliessgewässer kaum zu erkennen. Gute, neue Zeit.

Mit dem Töff ins Isebähnli

Trimbach, da, wo die Bahn wieder ans Tageslicht kommt, ist ein Heiligtum nationaler Bedeutung für Motorradfahrer. Wer sich gewundert hat ob der sehr konsequenten Geschwindigkeitslimitierung weiter Strecken auf 60 km/h, und dies auf der recht gut ausgebauten Strasse, der findet hier eine Erklärung. Besonders am Donnerstag war hier früher die Hölle los. Gefühlt das ganze Mittelland, die Nordostschweiz und weite Teile bis in die Region Zürich trafen sich hier auf zwei Rädern.

«Das grösste regelmässige Motorradtreffen Europas findet hier statt.» berichtet die Website des Isebähnli. Seit der damalige Wirt Peter Flückiger 1968 erstmals den «Töfflern» Gastrecht im Isebähnli einräumte — was damals keinesfalls allgemeinüblich war —, ist Trimbach eine der Schweizer Motorrad-Pilgerstätten.

Das Zentrum der Schweiz

«Outte», nicht nur dass hier der alte Kilometer «0» des Schweizer Eisenbahnnetzes steht, übrigens hinter den Geleisen des Olteners Bahnhofs. Mit Olten hat es noch eine andere Bewandtnis. Wer den undefiniertesten Schweizer Mundartdialekt sucht, wird hier fündig. Im Sprachgebrauch der Werber,



wenn es etwa darum geht, für einen Spot eine ungefärbte Sprache zu finden, heisst dies «Olten-Bahnhofbuffet». Und tatsächlich, natürlich liegt nicht nur für das Schienennetz hier eine Schlüsselstelle. Einige Kilometer weiter, in Oftringen, kreuzen sich die beiden Hauptachsen der Schweiz, die H1 mit unserer H2, mitten im Dorf, das wir durchfahren. Den Wackerpreis für das gut erhaltene Ortsbild wird hier entlang der «2» kaum eine Ortschaft gewinnen können. So nahe dem Schweizerischen Verkehrsdreh- und -angelpunkt gab es halt stets andere Prioritäten. Der Weg führt weiter nach Zofingen. Die hübsche Altstadt umfährt die H2 auch hier. Ein Besuch aber lohnt sich definitiv!

Danach wird die Linienführung grosszügiger, die Landschaft offener. Unser nächstes Ziel heisst Dagmersellen, wo — ungewöhnlich für eine Hauptstrasse — diese sich teilt. Tatsächlich gibt es eine direkte Verbindung,



Tipp! Historisches Zofingen

Zwar wird sie von der H2 umfahren, doch die weitgehend intakte Altstadt von Zofingen ist definitiv einen Halt wert.



die uns Richtung Sursee führt, linksseitig entlang des Sempachersees, oder aber die Strasse «2a». Sie verbindet nicht nur das Luzerner Hinterland mit dieser Achse, sondern führt in eine der eigentümlichsten und urchigsten Gegenden der Voralpen, das Napfgebiet.



Offizielle Umwege

Strassenverläufe haben sehr oft eine politische Komponente. Im Fall der H2a war dies ein geschickter Schachzug, denn damit werden alle Amtsgebiete des Kantons Luzern an diese wichtige Lebensader angeschlossen, und zwar so, dass alle miteinander auf Augenhöhe stehen bleiben.

Die H2a etwa führt uns vor das Tor von Willisau, und dies ist nach wie vor wörtlich zu verstehen. Das mittelalterliche Städtchen ist weitgehend erhalten geblieben. Als Lokalzentrum hat es einige Bedeutung, doch gab und gibt es hier auch Unternehmen und Institutionen von nationaler Bedeutung und sogar internationaler Ausstrahlung. Eines davon ist das Willisauerringli – beinhartes und süsses Gebäck mit Loch in der Mitte. Andererseits wirkt das Jazz-Festival tatsächlich weit in die Welt hinaus, als einer der Eckpfeiler besonders der neueren Jazz-Szene. Der vor kurzem verstorbene Jazzpianist Keith Jarrett nannte Willisau «One of the best places for music in the world» – auf dass wir uns dessen berühmtes Köln-Konzert zum Stream auf unserer weiteren Route genehmigen.

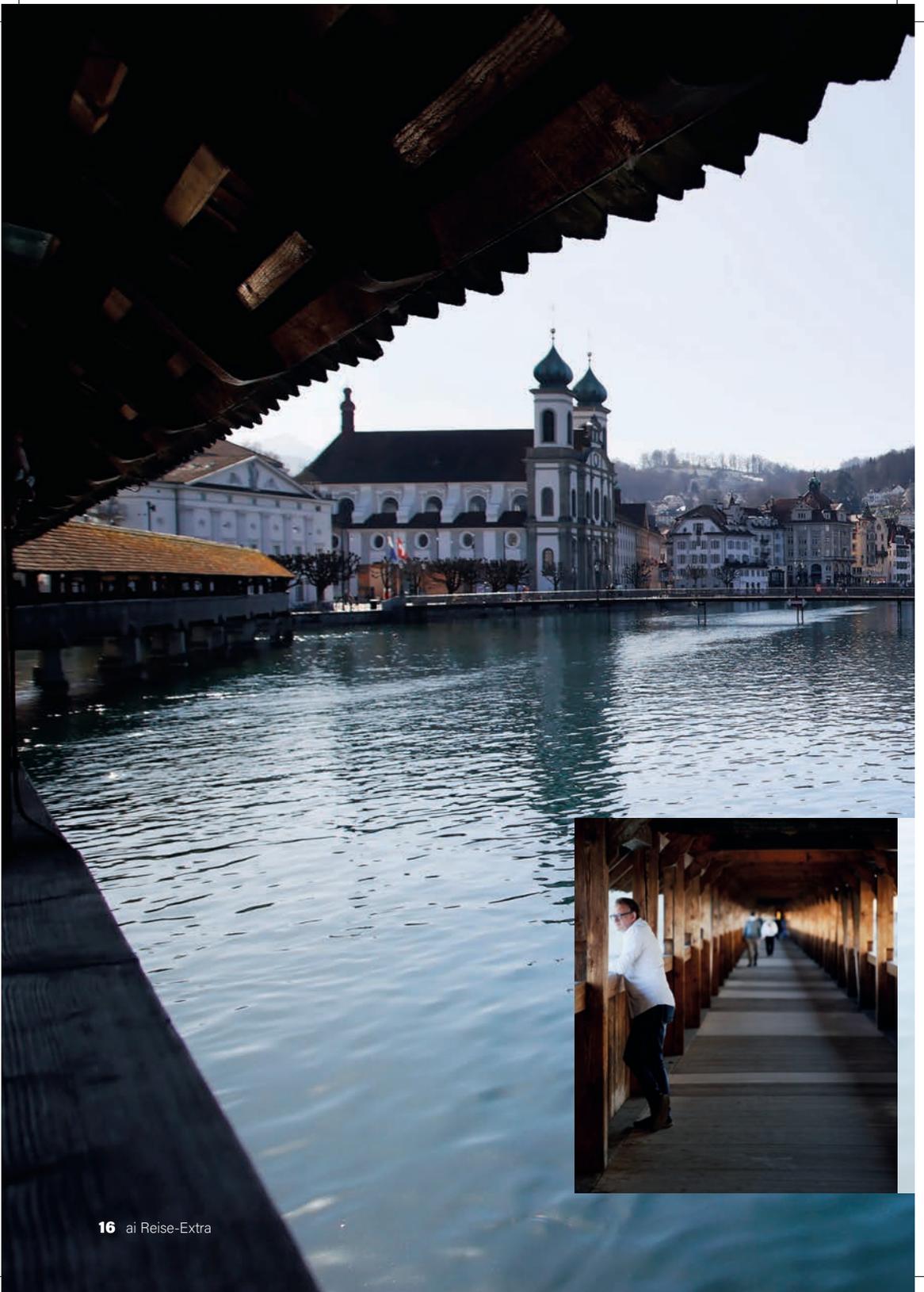
Vorbei an den fast apokalyptisch wirkenden Rohrwerken und dampfenden Schlo-

ten der Firma Swiss Krono, Hersteller von Pressspanplatten, führt die H2a nach Wolhusen, womit diese auch die Anbindung an das Entlebuch schafft. Entlang der kleinen Emme weitet sich alsbald das Tal. Doch statt auf ein unerwartet grosszügig ausgebautes Stück Autostrasse biegt die «2» ab und leitet die Reise durch Schachen und Malters zum Renggloch. Die Rengg, Abfluss der von Sommergewittern oft heimgesuchten Hänge des Pilatus, fliesst nicht seit jeher durch diese enge Schlucht. Tatsächlich haben Sprengungen im 18. Jahrhundert der Rengg ihren eigenen Abfluss beschert, auch bei Hochwasser, statt wie früher in den Krienbach überzulaufen und damit mitten in die Stadt Luzern. Die Rengg mündet heute in die kleine Emme.

Cüpli statt Autos auf dem Drehteller

Luzern ist vielbesungen, ein eigenes Tourismus-Universum. Die H2 brachte der Leuchtenstadt stets viel Verkehr und ist tatsächlich bis heute deren Hauptader. Besonders deutlich wird dies dort, wo die H2 und die H2a wieder zusammenkommen – am Pilatusplatz. Hier weisen die Wegweiser nach Norden und Süden. Wir folgen der Pilatusstrasse und flankieren an ihrem Ende den Bahnhof. Das hinter Glas gelegte Bild, eine Allegorie auf den Süden, ist klimatisiert und stammt aus der alten Haupthalle des 1971 abgebrannten Vorgängers des heutigen Bahnhofs. Die Seebrücke, vor dem Bau der Autobahn A2 eine der meistbefahrenen Brücken Europas, bietet den Blick auf die Kapellbrücke mit dem Wasserturm und die Altstadt – astreine Postkartenbilder.

Unsere Hauptstrasse folgt der Hotelmeile. Wir aber verlassen sie ganz kurz und fahren Richtung Zürich, um kurz vor dem Löwenplatz rechts ins Quartier abzubiegen und einen Parkplatz zu suchen. Unser Ziel heisst Bourbaki-Panorama – ein charakteristischer Rundbau. Jahrzehntelang beherrschte er nicht nur das bekannte 1881 gemalte Rundbild von Edouard Castres zum Übertritt der Bourbaki-Armee nach der Niederlage im





Deutsch-Französischen Krieg von 1871 in die Schweiz im Val de Travers. In dessen Untergeschoss befand sich die grösste Autogarage Luzerns. Seit den 1920er-Jahren verfügte sie über ein einmaliges Feature, einen riesigen Drehteller, der es ermöglichte, Autos ohne Rangieren in eine Abstell- oder Arbeitsnische zu bugsieren. Die Garage ist Geschichte, der Teller aber existiert noch – als immer noch funktionierender, denkmalgeschützter Boden einer Bar. Und tatsächlich «geben» die Gäste des Restaurants Bourbaki noch heute, freiwillig oder nicht, zu jeder Stunde eine Runde durch den Saal.



Tipp!
Aufs Schiff

Zum Beispiel von Weggis nach Gersau und mit Anschluss-Kurs zurück. Zur Flotte der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee SGV gehören auch fünf Raddampfer.

2. Etappe: Luzern-Flüelen: Die Touristenroute

Während die H1 mancherorts für schweizerische Verhältnisse eine überaus grosszügige Linienführung aufweist, wurde der H2 an einigen Stellen eine andere Aufgabe zugeordnet, als die der reinen, schnellen Fernverbindung. Ja, sie macht gar Umwege. Dazu später mehr.

Wir folgen dem lieblichsten Teil des Vierwaldstättersees, dem Küssnacherbecken – über Meggen und Merlischachen nach Küssnacht am Rigi. Obstbäume wachsen hier prächtig, Wein gar, und tatsächlich gibt es zwei, drei Gründe anzuhalten. Etwa in Meggen beim Weingut Letten.



Apropos Obst, vor Küssnacht fallen einem die beidseits der Strasse liegenden Parkplätze auf. Gut möglich, dass irgendwo ein belgischer Reisebus parkiert steht. Das ist kein Zufall, der Ort am See ist quasi ein exterritoriales Nationalheiligtum der Belgier. Schuld daran war ein Birnbaum, dem 1935 die belgische Königin zum Opfer gefallen ist, nachdem ihr Mann seinen Minerva von der Strasse gebracht und den Baum gerammt hatte. Das Auto wurde darauf im See versenkt, eine Kapelle erinnert an die Tragödie – und der Birnbaum ist vor etwa 20 Jahren

eines natürlichen Todes gestorben und wurde gefällt. Die heutige Situation, mit aufgeschütteter Parkplatzterasse seeseitig und hoch abgestütztem Hang bergseitig lässt verkennen, dass vor 90 Jahren die Strasse ein schmaler Kiesweg war, der durch einen Obsthain führte. In Küssnacht, heute von einer aufwendigen Umfahrung umringt – steuer günstig und lieblich gelegen hat hier manch potenter Neuzuzüger eine Villa errichtet –, teilt die H2 in zwei Teile, nördlich oder südlich der Rigi entlang. Wir wählen die südliche Umfahrung, weiterhin dem Ufer des Vierwaldstättersees folgend. Allerdings hat auch die Strecke via Arth am See und Goldau, entlang von Zuger- und Lauerzersee sehr viel landschaftlichen Reiz zu bieten – es ist eine reine Geschmacksfrage.

Mediterranes Klima

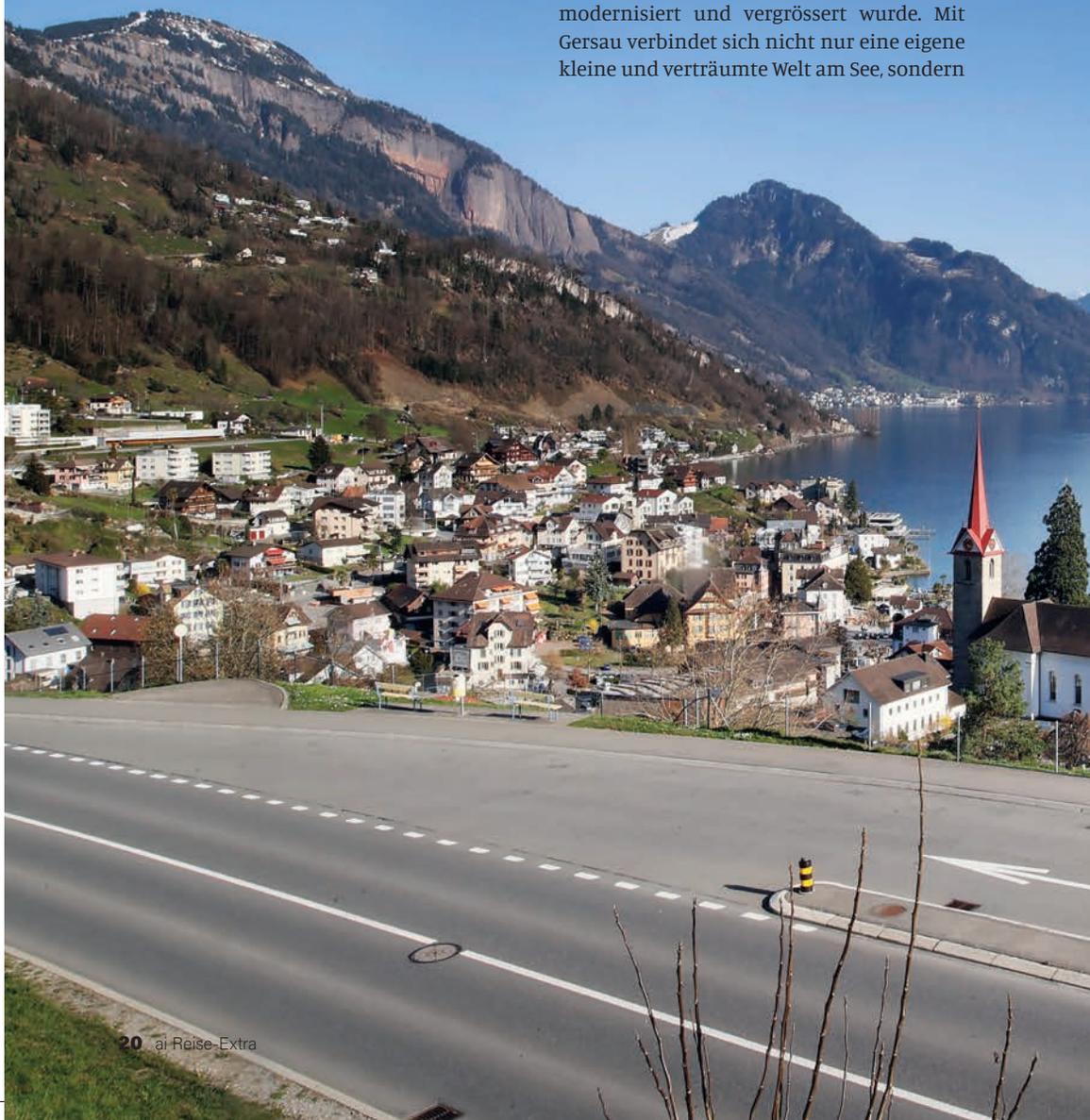
Feigenbäume und Palmen, nicht umsonst sind Weggis und Vitznau bevorzugte Residenzorte für all jene, die ein mildes Klima schätzen. Mit dem Schutz der Rigiflanke gegen die kalte Bise im Rücken und der kühlenden Wirkung des Sees bei heissen Sommertemperaturen gedeihen hier auch empfindliche Gewächse. Die H2b ist eine ausgesprochene und beliebte Touristenroute, bestens dazu geeignet, den «Fremden» die Schönheit des Landes zu präsentieren.

Allerdings, die H2 folgt ab Küssnacht noch nicht dem See. Erst bei Greppen steigt sie langsam an und verläuft bei Weggis oberhalb desselben. 1966 konnte diese «Panoramastrasse» eröffnet werden. Der Blick über das Vitznauerbecken hin zum Bürgenstock ist grandios und es steht extra am Kulminationspunkt ein Halteplatz zur Verfügung. Nirgendwo sonst lässt sich der Vierwaldstättersee eindrücklicher per Auto erleben.

Wir erreichen Vitznau, das uns mit seinem eindrücklichen Parkhotel empfängt. Von hier führt die älteste Zahnradbahn Europas auf die Rigi – im Sommer an den Wochenenden gar mit Dampfbetrieb. Ab 2021 fährt die erste Lok der Bahn, die Nummer 7, wieder auf den Berg. Ein grosses Parkhaus direkt an der Strasse sorgt für einen reibungslosen Anschluss –auch auf das Schiff, das direkt bei der Bahnstation anlegt.

Kurven und Wasser

Die Enge zwischen Vitznauer- und Gersauerbecken wird von den beiden «Nasen» begrenzt. Die H2 führt um die obere Nas, die Strasse ist hier buchstäblich in den Felsen gehauen und entsprechend kurvenreich. Wir passieren Rotschuo. Kurz vor Gersau, von 1433 bis 1817 eine freie Republik, legt der «Tellsprung» an. Die Fähre nach Beckenried verkehrt seit 1931. Das Fährschiff ist noch dasselbe, auch wenn es 1964 umfangreich modernisiert und vergrössert wurde. Mit Gersau verbindet sich nicht nur eine eigene kleine und verträumte Welt am See, sondern





auch ein gewisses Vorurteil. Es ist mit dem Ausdruck «gersauern» verbunden und bedeutet in der Innerschweiz so viel wie ein Schildbürgerstreich. Ob es mit dem limitierten Genpool, der nie mehr als 1000 Seelen grossen Republik zu tun hatte? Erst 1867

konnte die Strasse nach Brunnen eröffnet werden, davor war Gersau nur mühsam oder via Wasser erreichbar... honi soit qui mal y pense.

Der älteste Urner lässt grüssen

Ein Steinbruch zur Linken und der Jachthafen zur Rechten — Samih Sawiris, der ägyptische Investor im Urserental nennt hier ein Boot sein Eigen —, so empfängt uns Brunnen. Die Hauptstrasse führt uns derweil weg vom See, zum Bahnhof des Ortes, den es so als Gemeinde gar nicht gibt, sie heisst nämlich Ingenbohl. Hier schliesst sich die H2b wieder mit der 2 zusammen. In Brunnen führt die Hauptstrasse im rechten Winkel



zum See, in die Richtung, wo einem öfter ein steifer Wind entgegenbläst: der Föhn. Der südliche Fallwind sorgt in Brunnen öfters für zusammengeklappte Sonnenschirme und Schaumkronen auf dem Wasser.

Als Segelrevier ist dieser Teil des Sees hingegen ein Paradies. Im Sommer sind die wenigen Parkplätze direkt am See leider heiss umkämpft. Die Einfahrt im spitzen Winkel in die Umfahrungsstrasse nach dem Mositunnel ist etwas haarig. Die H2 hat hier, als Fortsetzung der Autobahn A4 respektive durch ihre Doppelbelegung mit derselben, ihre ursprüngliche Bedeutung als Hauptverkehrsachse bewahrt. Ihr Verlauf durch Felssturzgebiet und das Bestreben, die Linienführung zu begradigen und Orte weitestgehend zu umfahren, haben der H2 respektive der Axenstrasse viel von ihrem ursprünglichen Reiz genommen. Das hat uns dazu bewogen, ihren Spuren aus der Zeit vor der Autobahn — der sie entlastende Seelisbergtunnel auf der anderen Seeseite, Teil der A2, wurde im Dezember 1980 eröffnet, mit dem Velo zu «erfahren».

Auf dem Weg zum Ursprung

Das Herz der Schweiz, ja gar ihr Ursprung, das wird dem Gotthard zugewiesen. Und in der Tat, er ist nicht nur der Pass der Pässe, er ist zweifelsfrei der wohl wichtigste Übergang über die Alpen. Seit Jahrhunderten beschäftigen seine Verkehrswege die Schweiz — in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht. Jüngstes Beispiel ist die NEAT und nun der geplante Bau einer zweiten Tunnelröhre zwecks Sanierung des längsten Autotunnels der Welt. Doch wir sind davon noch weit entfernt. Zunächst geht es mit dem Velo voran. Nur so — oder natürlich zu Fuss — lassen sich die alten Streckenteile der Axenstrasse begehen. Es ist erstaunlich, wie friedlich die sich eng an die Felsen anliegende Strasse heute gibt, bedenkt man, dass vor einigen Jahrzehnten der internationale Fernverkehr darauf unterwegs war. Doch heute findet man darauf gar einen Grillplatz.

Vor Sisikon trifft uns der stechende Blick des Uristiers. Er prangt vom Felsen neben einem grob aus dem Stein gehauenen Tunnelportal. Kurz darauf fahren wir durch Sisikon, dem Dorf am Eingang zum Riemenstaldental, auf einem Kegel gegen den See hin gelegen, mit bester Aussicht auf das Rütli oder die eindruckliche Felsformation des Teufelsmünsters. Das V-förmige Couloir fällt über 400 Meter fast senkrecht ab in die Fluten des Urnersees. Der nächste Halt ist bei der Tellsplatte. Die besseren Zeiten des internationalen Ferienverkehrs liegen auch hier deutlich zurück. Ein Teil dieser Sehnsucht-nach-dem-Süden-Romantik ist aber noch heute spürbar. Wer den Fussmarsch nicht scheut, mag hinuntersteigen zur Telskapelle, dort, wo der Sage nach Tell seinen Häschern mit einem Sprung ans Ufer hatte entfliehen können.

Wunder des Strassenbaus

Das Ufer wird wieder steiler und geht in senkrechten Felsen über. Die moderne Strasse verschwindet in einem langen Tunnel. Die alte Strasse hat man buchstäblich in den Felsen gehauen. Die offene Galerie umrundet als letztes Hindernis die Axenfluh, bevor sich das Reusstal Richtung Süden hin öffnet.

Kurz nach dem Ende der Steingalerie, beim Spinnenloch, stand von 1911 bis 1937 das Fotoatelier von Michael Aschwanden, der in dieser Zeit etwa 7000 Durchreisende fotografierte. Als «Freilichter» fertigte er Souvenirfotos zum Mitnehmen an. Das Verkehrsaufkommen muss sehr überschaubar gewesen sein. Nur so ist zu erklären, dass damals selbst ganze Gesellschaftswagen Zeit und Musse fanden, mitten auf der Strasse in die Kamera zu blinzeln und darauf zu warten, bis das Bild entwickelt und trocken war. Auszüge aus dem Werk sind im Buch «Unterwegs auf der Axenstrasse» publiziert.

Der Bildbestand befindet sich heute im Staatsarchiv von Uri in Altdorf, viele davon sind online einsehbar.



Tipp!
Aufs Velo steigen

Die spektakulärsten Passagen der Axenstrasse gehören heute dem langsamen Verkehr. Wer in die Pedale tritt, sieht halt mehr!





Tipp!
Die richtige Route wählen

Der Gotthard wurde öfters den Verkehrsbedürfnissen angepasst. Links und rechts des Pfades sind noch heute Spuren älterer Wege zu finden.

3. Etappe: Flüelen bis Airolo:

Die H2 passiert Altdorf. Tell und Walterli stehen zur Linken und schreiten auf ihrem Sockel daher. Über die Verkehrsverhältnisse früher braucht man sich keine Illusionen zu machen. Auch heute noch quetscht sich der Verkehr förmlich durch die enge Hauptgasse.

In Erstfeld wird sie einem erstmals so richtig bewusst, die Eisenbahn. Längst hat das Dorf als Ort, wo von den Flachland- auf die Bergmaschinen gewechselt wurde, an Bedeutung verloren. In den Depots lagern heute etwa die Museums-Loks von SBB Historique. Die Landschaft gibt derweil einen Vorgeschmack auf das, was noch kommt: Hoch türmt sich der über 3000 Meter hohe Bristen auf. An seinem Fuss liegt Amsteg. Hier wurde nicht nur das erste Auto im Kanton Uri betrieben, ein Wagen der Adlerwerke Frankfurt am Main von 1910 — er befindet sich heute in der Sammlung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern.

Ebenfalls in Amsteg, und nicht zu übersehen, ist eines der ältesten Hotels der Schweiz, das Sternen und Post. Bereits im 14. Jahrhundert ist erstmals von einer Herberge an dieser Stelle die Rede. Heute ist es nicht nur ein Juwel, es zeigt auch in seiner baulichen Entwicklung die Veränderungen, die der Verkehr im Reusstal durch die Jahrhunderte erfahren hat. Ein besonderes Bijoux sind die Originalstube von 1789 oder der Biedermeiersaal von 1830, als der Sternen dank der Fahrstrasse zur Relaisstation der Postkutschen wurde.

In Amsteg beginnt die Strecke zu steigen. Weit kommen wir allerdings nicht. Direkt beim Kraftwerk Amsteg zweigt ein unscheinbarer Kiesweg links ab, beziehungsweise



führt geradeaus weiter, denn die Strasse führt rechts über die Eisenbahn hinweg. Wie uns wohl der beste Kenner der Gotthard-Verkehrsachse, Kilian Elsasser, ehemaliger Kurator Schienenverkehr des Verkehrshauses und Stiftungsrat von SBB Historic, heute in Göschenen als Ausstellungs- und Museums-konzepter tätig, erläuterte, gab es vor dem Ausbau der Strasse zu einer durchgängig befahrbaren Verbindung zwei Wege, eine leichtere Sommerroute und einen mühsameren, dafür lawinensicheren Winterpfad. Letzterer führte genau da durch, wo heute die Kiesstrasse abzweigt und die auf einer Talterrasse liegenden Weiler auf der linken Talseite verbindet. Wir fahren jedoch rechts und quetschen uns auf der Strasse zwischen Felsen und Eisenbahn durch die engste Stelle der ganzen H2 auf ihrem Weg von Basel bis Chiasso. Ein Stück weiter oben lädt eine grössere Haltenische mit Busstopp zu einem Zwischenhalt. Unter uns liegen Bahnlinie und die Autobahn, dicht übereinander gepackt. Tatsächlich stecken im Felsen zur linken Talseite verschiedene Anker, um den vielfach durchbrochenen Sporn zu stabilisieren.

Ein kurzer Marsch zurück, bringt uns zur Intschibrücke. Sie ist 121 Meter lang und liegt 77 Meter über der Reuss. Der Clou aber ist die zwischen den beiden Tragwerken, vorgespannten Betonhohlkörpern, verlaufende Fussgängerverbindung. Für schwache Nerven gilt anzumerken, dass es sich nur um Gitter handelt, die mit wenigen Zentimetern Auflagefläche zwischen dem Beton hängen. Mittig ausgelegte Planken erlauben es selbst jenen mit Höhenangst, ohne Blick in die Tiefe die Brücke zu queren. Was wie ein Tourismuspektakel tönt, hat eine sehr praktische Ursache. Dank der Verbindung ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr von den Weilern jenseits des Tals wesentlich kürzer. Besonders die Schulkinder wissen dies zu schätzen.

Lawinenschutz und Vico Torriani

Eine Tankstelle taucht am Dorfeingang von Gurtzellen auf. «Nur Barzahlung» heisst es da, dafür gibt es Vollservice wie in alten Zeiten. Doch was heisst hier alt? «Frau Frieda»,



so will die rüstige Tankwartin und Besitzerin angesprochen werden, arbeitet hier seit 1974. «Gert Fröbe hat stets bei mir angehalten, oder Vico Torriani» meint Frieda Stern zu ihren illustren Kunden. Der Kiosk ist zwar schon lange zu, Zigaretten gibt es aber immernoch zu kaufen. Ein Stück alter Gotthard-Ferienromantik, in Gurtzellen ist sie noch zu finden – mit dem Sänger Vico Torriani im Ohr. Der nächste Ort ist Wassen, es ist der «mit der Kirche». Wie der Zug muss das Auto diese Talstufe zu überwinden. Die

Hauptstrasse legt dazu eine Extraschlaufe, um Höhe zu gewinnen.

Die Bahn verläuft in Wassen gleich dreifach. Hier verschwinden ihre Gleise in den Kehrtunneln und schrauben sich in den Talflanken in die Höhe. Darum sieht man die Kirche von Wassen im Zug gleich dreimal. Den Rohrbach kreuzt die Bahn zumindest zweimal – zunächst, fast unerkannt, als vermeintliche Stufe im Bachbett, ein zweites Mal hingegen weit über ihm in einer geschlossenen Betonröhre. Sie dient dem Lawinenschutz nachdem die alte, einzige Bogenbrücke der Gotthardbahn mehrere Male beschädigt worden war. Daneben liegt, nicht nur für Bahnbegeisterte interessant, das Streckenwärterhaus Eggwald. Im Geräteschuppen ist eine kleine Ausstellung zum Dienst an der Gotthardbahn installiert. Das Häuschen kann man übrigens mieten. Der Zugang erfolgt zu Fuss über die Betonröhre der Brücke.

Zollbrücke im Tunneldorf

Wie sämtliche Verkehrswege wechselt auch die Hauptstrasse bei Waitingen wieder die Talseite. Wer rechts abbiegt, folgt dem alten Pfad und trifft auf die Kapelle St. Josef. Die Säumer sind hier quasi unter dem Vordach hindurchgegangen, das war praktisch im Ablegen eines Stossgebets. Heute käme dies einer Drive-Through-Kirche gleich. Es erinnert uns auch daran, dass ohne den Herrgott in früherer Zeit kaum jemand eine Alpenquerung gewagt hat. In der Hektik des modernen Verkehrs sind diese Momente vollkommen verschwunden.

Nach einer weiteren Reussquerung steigt die Strasse in gerader Linie nach Göschenen. Zur linken grüsst als Zielbestätigung der Teufelsstein. Er, der im Zuge des Autobahnbbaus mehrere Male die Strassenseite gewechselt hat und gar dem Jahrhundertwerk hat Platz machen müssen, ist nicht nur mit der Sage von der Teufelsbrücke belegt, er erinnert auch an die stets vorhandenen Gefahren, die ein Leben am Talgrund mit sich



Tipp! **Intschibrücke**

Nichts für Angsthassen: 77 Meter unter den Gittern des Fussgängerwegs über die Intschibrücke fließt die Reuss unter der Eisenbahnbrücke durch.



bringt. So ist es kein Zufall, dass Göschenen, auf einem Felssporn gebaut ist, vor Lawinen geschützt. Einst eine Schlüsselstelle, die alte Zollbrücke über die Reuss bezeugt die Bedeutung der Einnahmen eindrucklich, so scheint der Ort heute reichlich verschlafen. Durchgangsverkehr gibt es kaum noch. Spannend am Ortsende ist der Richtstollen von Louis Favre. Der Erbauer der Gotthardbahn hat damit seine Instrumente geeicht um den Vortrieb des 1872 bis 1882 gebauten Eisenbahntunnels kontrollieren zu können. Heute gibt es darin eine Ausstellung und Installation dazu.

Mit dem Verlassen des Dorfs beginnen die Serpentinaen der Schöllenen. Kurz vor der ersten Kurve trennt sich der alte Saumpfad von der 1830 erbauten Fahrstrasse. Dessen steinerne «Häderlisbrücke», 1987 ein Opfer des Hochwassers, ist eine Rekonstruktion. Die Strasse windet sich in weiten Kehren den Steilhang hinauf, zum Teil geschützt in Galerien, bis sie aus dem Tunnel über die Teufelsbrücke führt. Gleich danach laden Parkplätze zum kurzen Halt ein. In jüngster Zeit hat eine praktische Fussgängerunterführung die Gefahr, über die Strasse gehen zu müssen, eliminiert.

Wer sich vorstellt, dass bis 1956 der gesamte Verkehr das Restaurant umrundet und die alte Brücke überquert hat, mag die Bedeutung der heutigen Brücke erkennen. Die alte Fahrstrasse von 1830 ist nun den Wanderern und Velofahrern vorbehalten. Übrigens, ein Stück russischen Bodens liegt beim

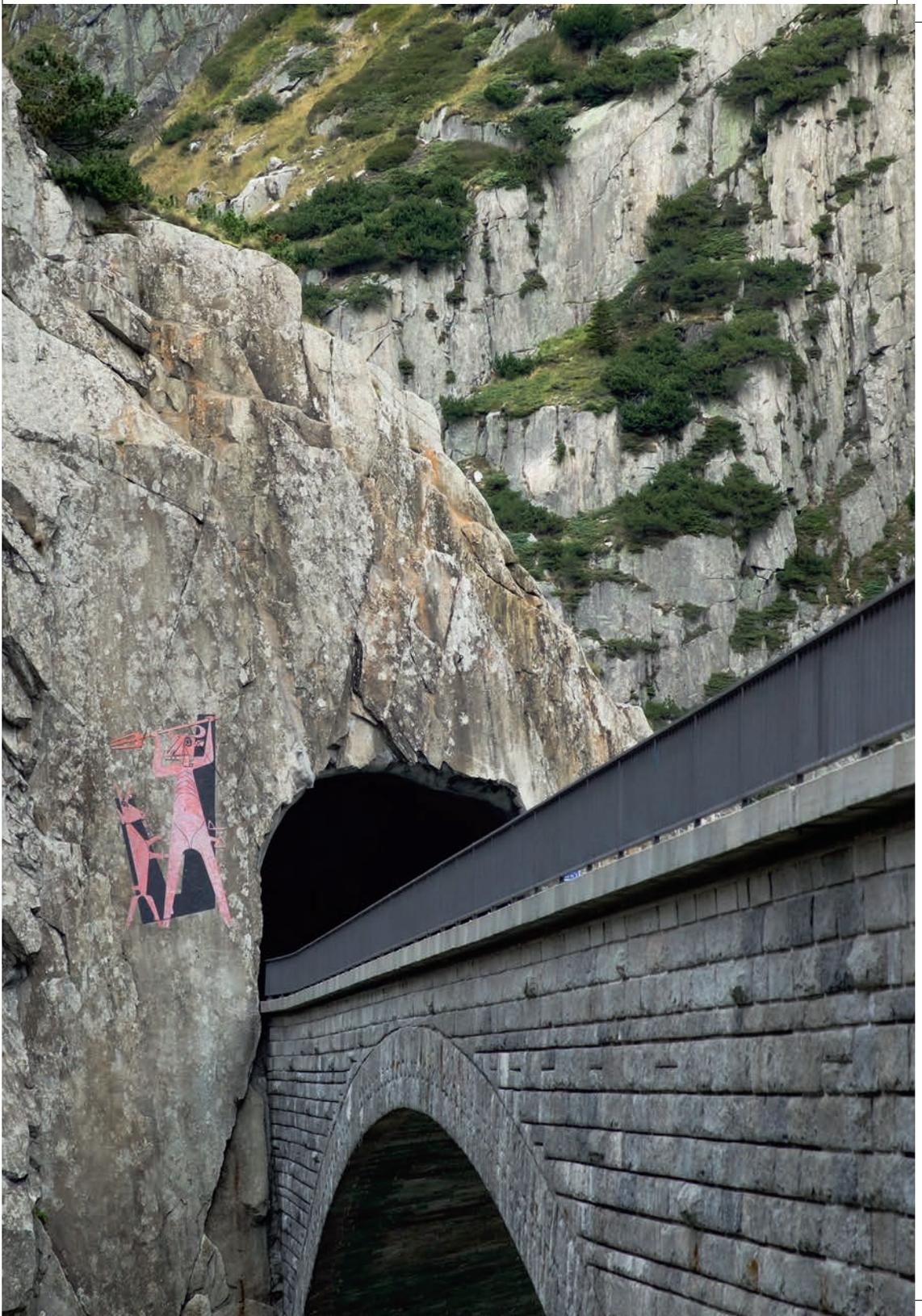


Suworow-Denkmal. Es ist zu Ehren der 1799 im Kampf gegen die Franzosen gefallenen Soldaten 1893 bis 1896 errichtet worden. Der Boden gehört dem russischen Staat, allerdings bleibt es Schweizer Territorium.

Nach dem kleinen Ausflughalt zurück auf der Route, entschwindet die Strasse einmal mehr in einem Tunnel. Das «Urnerloch» ersetzte 1707 die Twärrenbrücke, ein an Ketten hängender, rund um den senkrechten Felsen geführter Holzsteg und ist nichts weniger als der erste Tunnel der Schweiz.

Ägypter, Säumer, Agenten und Abzeichenjäger

Andermatt, das Urserental, Militär und der riesige Tourismuskomplex von Samih Sawiris mit dem Luxushotel Chedi im Zentrum fangen unsere Blicke. Haben uns gerade noch Naturgewalt, Wasser und Felsen fasziniert, so sind es nun menschliche Aktivitäten. Der Eingang zu Andermatt ist geprägt von militärischen Bauten, im Felsen auszumachende Bunkeröffnungen und Kasernengebäude. Dann fällt der Blick auf die Neubauten der Tourismusanlagen des ägyptischen Investors Sawiris. Wir folgen links der alten Route mitten durch Andermatt. Am Ortsausgang Richtung Gotthard liegt linker Hand die ehemalige Tankstelle wo Agent 007 im Film «Goldfinger» nach einer actionreichen Fahrt über die Furka seinen Aston Martin zum Stillstand gebracht hat. Statt Tanksäulen stehen hier heute allerdings nur noch Blumenkästen.





Der Weg führt durch den Talboden des Urserentals, entlang der Gleise der Matterhorn-Gotthardbahn. Sie führt nach Realp währenddessen die H2 nach Hospental, respektive heute drum herum führt. Heute zielt ein Kreisel die Strasse Richtung Gott-

Tipp! Kurvenfahren

Wer gerne kurbelt, der kommt auf der Tremola auf seine Kosten. Die alte Gotthardstrasse ist heute ein geschütztes Denkmal.



hard von jener nach Realp, vom Tessin und vom Wallis. Doch direkt bei diesem Kreisel gibt es auch ein Stück der alten Strasse, die sich in mehreren Kehren den Berghang emporarbeitet. Typisch für diese ist die maximale Steigung von 6,5 Prozent. Sie ist den Möglichkeiten der Fuhrwerke und der Postkutsche geschuldet.

Noch unterhalb der Passhöhe traversiert die Strasse die Kantonsgrenze zum Tessin. Kurz danach führt ein schönes Stück alte Gotthardstrasse rechts weg. Gesäumt von aus Gotthardgranit geschlagenen Begrenzungssteinen und auf altem Strassenpflaster steigt die Route sanft an Richtung Passhöhe. Unübersehbar sind die Windturbinen,

die den Reisenden vergangener Jahrhunderte vermutlich das Fürchten gelehrt hätten. Die Passhöhe empfängt uns mit Souvenirständen und Bratwurstduft.

Eine Sust und 37 Kurven

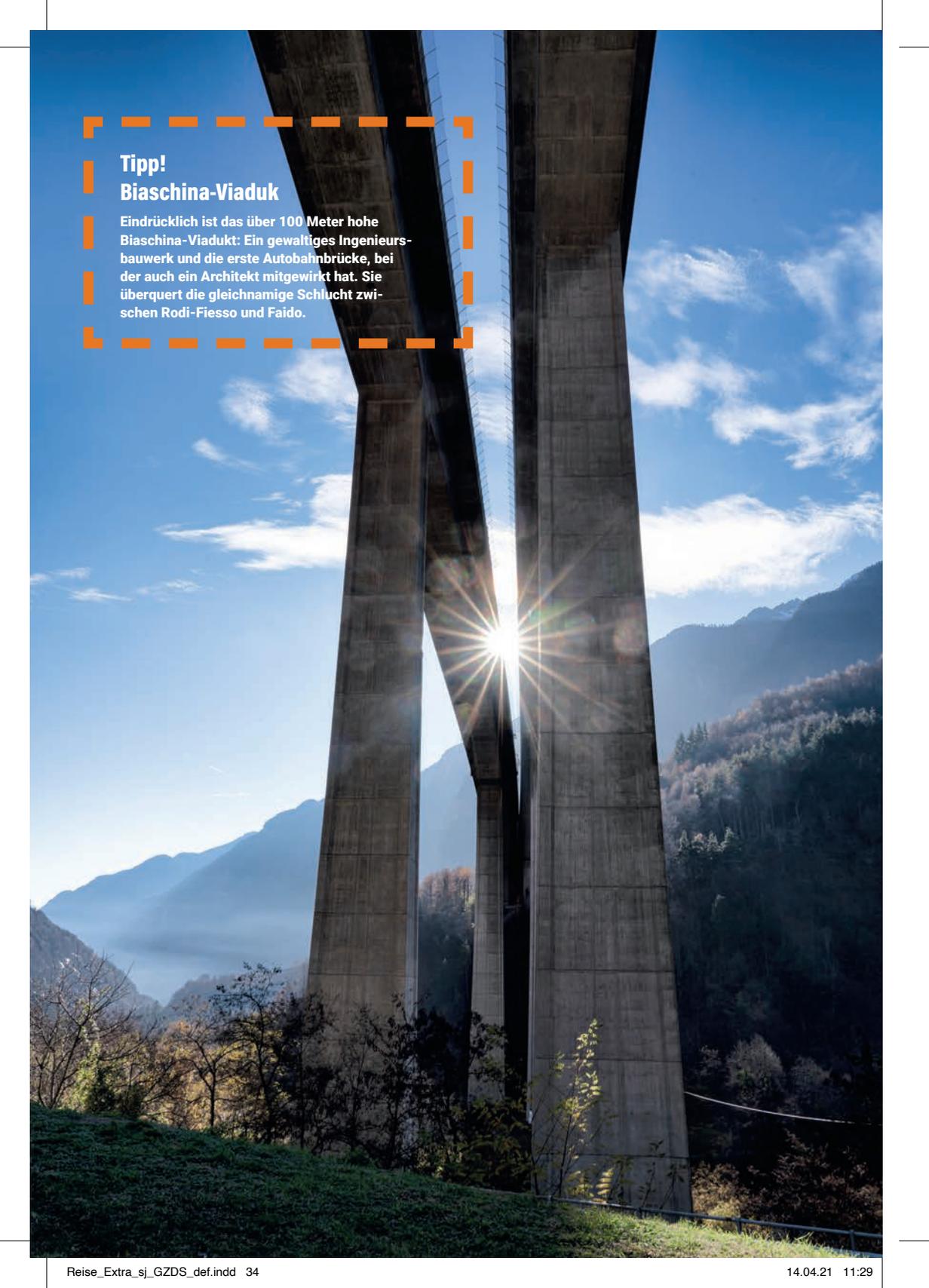
Zwischen der Sust, dem «Museo nazionale del San Gottardo» und dem Albergo Gottardo wählen wir die ehemalige Hauptstrasse, heute ist sie die Strasse 561, die berühmte Tremola durch das gleichnamige Tal. In 37 Kurven, auch hier wurde darauf geachtet, dass die Steigung nirgends die 6,5 Prozent übersteigt, windet sich die historische Strasse an der Bergflanke ins Tal. Die gepflasterte Strasse zeigt sich etwa so, wie sie 1951 letztmals ausgebaut worden war. Das reichte allerdings nicht allzu weit. Der ständig steigende Verkehr verlangte nach einer grosszügigeren Linienführung. Die H2 führt heute durch eine lange Galerie und einen Tunnel, weit oberhalb der Tremola und gewährt mit grosszügigen Wendeplatten auf Pfeilern schwungvoll und einen guten Blick ins Val Bedretto bietend, den Abstieg nach Airolo.



4. Etappe: Airolo bis Chiasso

Hier unten, eingebettet zwischen den von der tiefstehenden Morgensonne berührten Bergen der oberen Leventina, hat die kleine Gemeinde Airolo mit ihren heute knapp 1500 Einwohnern seit Jahrhunderten die Ehre, die Wanderer zu empfangen, die wie wir aus dem Norden über den Gotthardpass kommen. Und natürlich auch diejenigen, die – weniger romantisch und nicht ganz so abenteuerlich – durch den bequemen Strassentunnel fahren.





Tipp!

Biaschina-Viaduk

Eindrucklich ist das über 100 Meter hohe Biaschina-Viadukt: Ein gewaltiges Ingenieurbauwerk und die erste Autobahnbrücke, bei der auch ein Architekt mitgewirkt hat. Sie überquert die gleichnamige Schlucht zwischen Rodi-Fiesso und Faido.

Der Gotthard ist eine natürliche Grenze zwischen Norden und Süden. Obwohl er dank des Tunnels in kurzer Zeit durchquert werden kann, ist er immer noch die «Völkerstrasse»: ein kultureller und politischer Treffpunkt, der seit der Römerzeit bekannt ist, als er «Mons Tremulus» genannt wurde. Die Überquerung des Gotthards nach alter Schule ist auch heute ein kleines, grosses Ereignis. Für jene, die den Süden in Richtung Norden hinter sich lassen, und für jene, die wie wir vom Norden her kommend durch den Kanton Tessin bis zur italienischen Grenze reisen wollen.

Viele Tragödien

Beim Verlassen von Airolo blicken wir links auf die Pfarrkirche der Heiligen Nazario und Celso. Ein Gebäude, das uns noch den romanischen Glockenturm zeigt, nachdem es, wie der grösste Teil des Dorfes, nach dem grossen Brand von 1877 wieder aufgebaut worden war. Nur eine von vielen Tragödien, die das Dorf in seiner Geschichte erleben musste, wenn man an die Erdbeben und Lawinen denkt, die im 19. Jahrhundert einen



Teil der Gemeinde und leider auch mehrere Menschenleben auslöschten.



Die historische Hauptstrasse bietet eine fast so direkte Weiterreise wie die Bahngelise und die Fahrbahnen der viel jüngeren Autobahn A2. Drei praktisch parallel verlaufende Verkehrswege, die die natürlichen Adern zwischen den Bergen und das Flussbett des «Ticino» nutzen und sich mit der Kraft des menschlichen Einfallsreichtums ihren Weg bahnen.

Ein besonders eindrückliches Beispiel dieser Kreativität ist das Biaschina-Viadukt: ein gewaltiges Ingenieurbauwerk – mit über 100 Metern eines der höchsten der Schweiz –, das zur Überquerung der gleichnamigen Schlucht zwischen Rodi-Fiesso und Faido konzipiert wurde. Die natürliche Barriere entstand durch riesige Erdbeben während der letzten Eiszeit und stellte jahrhundertlang einen Zwangsstopp für Reisende und Waren dar. Zeuge davon ist der Dazio Grande, ein ehemaliger Maut- und Rastpunkt, der etwas weiter nördlich am Anfang der Schlucht liegt und noch immer nach Südosten ausgerichtet ist, als würde er weiterhin auf Wagen, Waren und Händler warten.

Wunder der Technik

Das 1983 eingeweihte Biaschina-Viadukt ist atemberaubend, wenn man es von unten betrachtet – von den Haarnadelkurven der Kantonsstrasse aus, die sich um die Pfeiler winden wie eine Schlange zwischen den grauen Beinen eines versteinerten Riesen. Ein paar Fahrminuten weiter begegnet man einem zweiten Wunder der modernen Ära:



Ein grosses, rundes Stahlobjekt macht sich am Eingang des Gotthard-Basistunnels breit. Es handelt sich um eine Fräse mit einem Durchmesser von 9,5 Metern, ein komplexes Werkzeug aus Metallzähnen und Klingen, das dazu dient, Gestein zu zerbeißen und zu zerkleinern. Zweifellos ebenfalls ein Symbol menschlicher Ingenieurskunst. Dank dieser Fräse konnte das Projekt Alptransit «die Berge abplatten» und einen nicht weniger als 57 Kilometer langen Eisenbahntunnel schaffen – den längsten und tiefsten der Welt. Das 2016 eingeweihte Technikwunder hat rund 28 Millionen Tonnen Gesteinsmaterial bewegt, aber auch acht Arbeitern das Leben gekostet.

Nach der Abfahrt, wenn die Strasse eben wird, trifft das Leventina-Tal in Biasca auf das Blenio-Tal, und weiter vorne umarmt der Ticino-Fluss die Moesa. Ein Zeichen, dass wir bald in Bellinzona, der Hauptstadt des Kantons Tessin, ankommen werden. Im Herzen der Hauptstadt ist die ehemalige Hauptstrasse heute eine Fussgängerzone, in der samstags der traditionelle Markt stattfindet. Mehr als 100 Stände mit lokalen Köstlichkeiten und viel Kunsthandwerk beleben einen Treffpunkt, den die «Bellinzonesi» – und nicht nur sie – nicht aufgeben wollen. Bellinzona ist vor allem wegen seiner mittelalterlichen Burgen bekannt, welche im Jahr 2000 von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt wurden. Castelgrande, die nächstgelegene Burg, erhebt sich majestätisch von ihrer Hügelkuppe.

Tipp! Samstagmarkt in Bellinzona

Mehr als 100 Stände mit lokalen Köstlichkeiten und viel Kunsthandwerk beleben einen Treffpunkt, den die «Bellinzonesi» – und nicht nur sie – nicht aufgeben wollen.

Von Bellinzona bis zur nächsten Etappe sind es nur wenige Fahrminuten. Jetzt begegnen wir einer anderen natürlichen und historischen Grenze: dem Monte Ceneri. Obwohl er sich auf eine viel niedrigere Höhe als der Gottardo erhebt, nicht einmal 600 Meter, stellt er ein Hindernis und somit eine neue Herausforderung dar. Der Mensch hat sie einerseits mit der Kantonsstrasse und andererseits mit der Autobahn A2 überwunden. Darüber hinaus ermöglicht auch der neu



baute Ceneri-Basistunnel, der ebenfalls zum Alptransit-Projekt gehört und knapp über 15 Kilometer lang ist, schnellere Verbindungen zwischen den beiden grössten Tessiner Städten Bellinzona und Lugano.

Klein-San-Francisco

Nach der Überquerung des Ceneri stehen wir nun vor den Toren Luganos – der anderen grossen Stadt des Kantons Tessin. Obwohl sie im nationalen Vergleich nicht besonders bevölkerungsreich ist – sie rangiert auf Platz neun der Liste der grössten Schweizer Städte





– ist sie dennoch sehr belebt. Sie führt entlang der Hügel, die den gleichnamigen See umschliessen, und geht rauf und runter wie ein kleines San Francisco. Die Aussicht und die fühlbare Urlaubsatmosphäre, beides wird geboten, wenn man einmal am Seeufer angekommen ist, machen die Reise noch viel lohnenswerter. Einst die Endstation der Via Varesina, die von Mailand herführte, ist Lugano noch immer jene Schweizer Stadt, in der Italienisch die meistgesprochene Sprache ist. Von hier aus ist Italien ganz nah und die Kantonsstrasse führt uns südwärts, den See entlang, als würden wir das warme Meer des Bel Paese umrunden.

Als wir Melide erreichen, schneidet die Dammbrücke, die Mitte des 19. Jahrhunderts entworfen wurde, den See in zwei Hälften, sodass wir ihn schnell bis nach Bissone überqueren können. Nach so vielen Ingenieursleistungen von beachtlicher Grösse könnte man meinen, dass auch die Dammbrücke ein Werk des Menschen ist. Sie nutzt aber eine natürliche Moräne, eine perfekte Lösung für die Eisenbahn (1874) und seit den 1960er-Jahren die Autobahn. Eine kuriose Tatsache: Vor Fertigstellung der Dammbrücke konnte man Lugano von Süden her nur erreichen, indem man um den See herumfuhr oder mit der Fähre von Bissone aus losschipperte.

Die Sonne geht über den Gipfeln des ockerfarbenen Mendrisiotto unter. Weinberge und Zypressen an der Grenze zwischen Mendrisio und Coldrerio sind fast ein Vorgeschmack auf die Toskana. Eine italienische Region, die weit entfernt ist, aber Italien ist tatsächlich gleich um die Ecke. Mit der Ankunft im Grenzort Chiasso ist diese imposante Route zu Ende.









5. Etappe: Chiasso bis Castasegna:

Historisch und traditionell ist der Kanton Tessin stark mit dem nahen Italien verbunden und von ihm beeinflusst. Es liegt deshalb auf der Hand, spontan die Grenze zu überqueren, um ein Stück des «Bel Paese» zu erkunden.



Die vorherige Route, die von Airolo ausging und in Chiasso endete, hatte uns fast an den Comer See geführt. Dies ist nun eine gute Gelegenheit, ihn definitiv zu erreichen. Wir fahren von Chiasso nach Como und ab da am Westufer des Lario, wie der Comer See von den Italienern gerne genannt wird, entlang. Von Cernobbio geht es bis nach Chiavenna. Dort kehren wir an der Grenze bei Bergell zurück in die Schweiz. Diese Strasse ist seit mindestens 1187 auch als «Strada Regina» bekannt; aus diesem Jahr stammt die erste namentliche Nennung.

Während der Ausdehnung des Römischen Reiches nach Norden war die Strasse eine wesentliche Verbindungsader zwischen Rom und dem restlichen Europa. In dieser Gegend verlief die Route sowohl entlang der Ufer des Sees als auch auf dem Wasser selbst, verteidigt von einer imposanten kaiserlichen Flotte. An Land waren es eigentlich zwei verschiedene Strassen, die aber direkt miteinander verbunden waren, um eine



einzige Route von Cremona nach Clavenna (Chiavenna) zu bilden. Sie führte durch den strategischen Knotenpunkt Comum (Como) sowie durch Mediolanum (Mailand) – heute bekannt als Hauptstadt der Lombardei. Zwischen dem 3. und 4. Jahrhundert nach Christus war Mailand sogar die Hauptstadt des Weströmischen Reichs!

Orte für wohlhabende Reisende

Die alte «Via Regina» ist zusammen mit anderen grenzüberschreitenden Verbindungen – wie die Via Franciscana oder die Via Spluga – eine der historischen Handels- und Kulturaustauschrouten zwischen Italien und der Schweiz. Sie ist Teil des Netzwerks historischer, geografischer und kultureller Verbindungen mit der transalpinen Welt, die das Gesicht der gesamten Region tiefgreifend geprägt haben.

Obwohl die Via Regina im Laufe der Zeit ihre Rolle als wichtige Kreuzung an die Strasse Lecco–Colico verloren hat und teilweise von der Strada statale 340 umgangen wird, bewahrt sie den unvergleichlichen Charme und die Geschichte aus Jahrhunderten des Verkehrs von Menschen und Waren aus dem ganzen Kontinent. Ab 1600, vor allem in den beiden folgenden Jahrhunderten, gehörten die Orte entlang der Strasse zu den Favoriten der wohlhabenden Reisenden der Grand Tour. Viele junge Adlige reisten auf der Via Regina, um die Schönheiten des Lario zu entdecken; unweigerlich wurden seine Ufer im Laufe der Jahrhunderte mit majestätischen und faszinierenden Villen bereichert. Diese überblicken auch heute noch die Via Regina,

die mittlerweile durch die Hektik und Aufdringlichkeit des modernen Tourismus sehr belebt ist.

Tipp! Villen, Villen, Villen

Vom See sind sie oft besser zu sehen, die herrlichen Villen am Comersee. Manche dienen als Filmkulisse, andere, wie jene von George Clooney, gehören einem Filmstar.

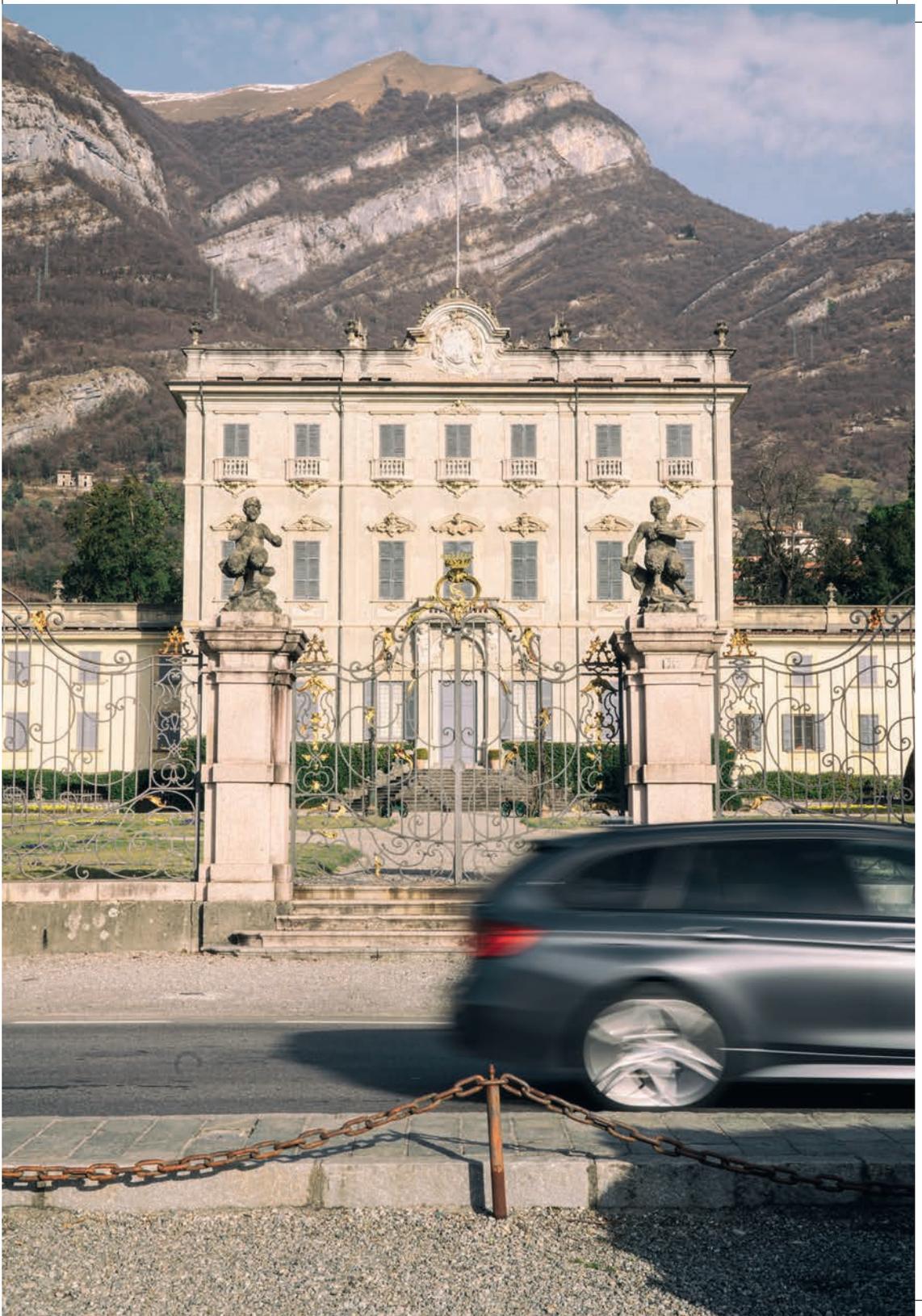
Automobiler Treffpunkt

Viele bedeutende Gebäude sind hier zu sehen. Wie die Villa Bernasconi, ein Jugendstiljuwel, das für den gleichnamigen Mailänder Textilunternehmer bestimmt war, oder die Villa Erba und vor allem die nahe gelegene Villa d'Este, ein Symbol der Renaissance und Weltkulturerbe. Alles Residenzen, die sich das Vergnügen teilen, Gastgeber des «Concorso di Eleganza di Villa d'Este» zu sein. Bei



diesem paradieren seit 1929 die schönsten Autos aus aller Welt, darunter der Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé, der als Zusatz ebenfalls den Namen der Villa d'Este trägt.

Ob mit einem sündhaft teuren Alfa Romeo oder einem gewöhnlicheren Automobil: Fährt man am Westufer des Comer Sees entlang, gibt es eine endlose Abfolge von Villen, bekannt und weniger bekannt, die man nicht immer sieht, deren Anwesenheit man aber hinter gepflegten Hecken und schönen schmiedeeisernen Toren erahnt. Ein Vergnügen, von dem sich die Fahrenden jedoch





nicht zu sehr ablenken lassen sollten, da auf den schmaleren Abschnitten der Via Regina beim Kreuzen mit dem Gegenverkehr auf die eigenen Rückspiegel Acht gegeben werden muss. Wir durchqueren Moltrasio, wo der Komponist Vincenzo Bellini Inspiration für seine Sonnambula und Norma fand und wo das ihm gewidmete Denkmal steht. Dann lassen wir Laglio – berühmt für die Villa Oleandra von George Clooney – und Brienno hinter uns.



Lohnenswerter Umweg

Als der Comer See nach rechts «abbiegt» und wir Argegno passieren, kommt ein weiterer Höhepunkt dieser Gegend ins Blickfeld. Es ist die Insel Comacina, die einzige Insel im Comer See. Sie ist klein in der Grösse – ihr Umfang beträgt nur etwa zwei Kilometer –, aber sie hat eine grosse Geschichte. Und sie fungiert als besonders illustre Vertreterin der Schönheit, weil sie der Accademia di Belle Arti di Brera, der Akademie der schönen Künste, in Mailand gehört. Kurioses Detail: Es ist das nördlichste Gebiet Italiens, in dem Olivenbäume angebaut werden.

In Anbetracht der kurzen Entfernung lohnt es sich, einen kleinen Umweg zu machen: Auf der nahe gelegenen Halbinsel Lavedo befindet sich die prächtige Villa del Balbianello, eine Residenz aus dem späten 18. Jahrhundert, die dem Entdecker Guido Monzino gehörte und in jüngerer Zeit als Filmkulisse sehr beliebt ist. So wurden hier einige Szenen aus «James Bond – Casino Royale», «Star Wars Episode II – Angriff der Klonkrieger» und «Ein Sommer am See» gedreht.



Duces Niedergang

Ein weiterer Abstecher zu einem alles andere als romantischen, aber historisch bemerkenswerten Ziel führt zu dem Punkt, an dem Benito Mussolini nach offiziellen Überlieferungen erschossen wurde. Nur wenige Autominuten entfernt, im Ortsteil Giulino di Mezzegra, erinnert ein schwarzes Kreuz, das neben der linken Säule eines Tores in der Via XXIV Maggio angebracht ist, an die letzten Momente des Duce und das Ende des faschistischen Regimes. Am Vortag in dem nicht weit entfernten Dorf Dongo gefangen genommen, wurde Mussolini hier am 28. April 1945 zum Tode verurteilt und hingerichtet. So zumindest die amtliche Version. Gerüchten zufolge sei er schon bei der Festnahme am Vortag erschossen worden ...

Unabhängig vom genauen Ablauf ist die düstere Zeit des Zweiten Weltkriegs bald wieder weit weg, als wir auf die Via Regina zurückkehren und sogleich die Villa Carlotta erreichen. Sie beherbergt einen prächtigen botanischen Garten und ein Museum mit dem Schaffen von Canova, Thorvaldsen und Hayez. In Menaggio halten wir danach für einen Kaffee am Seeufer an und bewundern eines der unserer Meinung nach schönsten Dörfer des Lario.

Dieser See, «ganz in Brüsten und Klüften», wie der Dichter und Schriftsteller Alessandro Manzoni einst schrieb, vollzieht in seinem gewundenen Gleiten zwischen den hohen Hügeln, die ihn umschliessen, wahre Metamorphosen. Er ist nie derselbe See, ausser vielleicht in dem regelmässigeren nördlichen Bereich, den wir jetzt erreicht haben.



Aber bevor wir ihn ganz hinter uns lassen, wollen wir wissen, was uns die Geschichte über die Beziehung zwischen dem Menschen und diesem Gewässer erzählt. Genauer gesagt, über die larianische Schifffahrt.

Larianische Gondeln

Der motorisierte Transport auf dem See begann bereits 1826, als das Dampfschiff Lario vom Stapel lief und am 16. August die Strecke Como—Domaso zu befahren begann. Aber schon davor schipperten während Jahrhunderten Boote aller Art über den See, von denen das häufigste das «Batel» war. Dieses war für den Fischfang bestimmt und wird heute wegen der Verbindung mit der Flucht der Protagonistin im Roman «I Promessi Sposi» («Die Verlobten») von Alessandro Manzoni auch Lucia genannt. Erwähnenswert sind auch die larianischen Gondeln, grosse Holzboote mit römischen Segeln, und der Comballo, das grössten Boot seiner Zeit.

Etwa 20 Fahrminuten entfernt von der Mündung des Flusses Mera, der von seiner Schweizer Quelle in den Lario fliesst, entde-

cken wir ein Museum, das mit dem Ziel gegründet worden war, an diese und alle anderen «Comer» Boote zu erinnern: Das «Museo della Barca Lariana» in Pianello del Lario erzählt zwei Jahrtausende der Geschichte der Schifffahrt auf dem Comer See mit einer grossen Ausstellung aller Arten von Booten sämtlicher Epochen, darunter viele Segel- und Motorboote. Es wurde 1982 von Gian Alberto Zanoletti gegründet, dem Halter des Geschwindigkeitsweltrekords in der Sport-Aussenborder-Klasse SF aus dem Jahr 1970, erzielt mit einem Abbate-Boot mit Carniti Motor. Es ist das grösste Museum seiner Art in Europa: 2500 Quadratmeter Ausstellung und 2000 Quadratmeter Park.

Porsche-Motor für die Schifffahrt

Zwischen antiken Beplankungen, Schiffskörpern von Rennbooten, faszinierenden Oldtimersegeln und einem Berg von Innen- und Aussenbordmotoren wird unser «automobiles Auge» besonders von einem scheinbar anonymen Motor angezogen, der sich aber als alles andere als unbedeutend entpuppt.



SETTE ANNI PER UN RECORD

Tipp! Bootmuseum

Es ist das grösste seiner Art in Pianello del Lario und zeigt die Vielfalt des Bootbaus am und auf dem Comersee.

Es handelt sich nämlich um den Porsche Typ 729, einen zweckentfremdeten Motor des legendären 356ers, der für den nautischen Einsatz umgebaut wurde. Ja, den nautischen Weg hatte Porsche schon zu Beginn seiner Geschichte versucht – auf dem kleinen Max-Eyth-See bei Stuttgart. Mit einem Hubraum von 1582 ccm, einer Leistung von 52 PS bei 3600/min und selbstverständlich luftgekühlt, konnte er direkt am sogenannten Heckspiegel, knapp über der Tauchlinie platziert werden, obwohl er die Innenbordkonfiguration nicht verschmähte. 1959 erreichte das erste Boot mit Porsche-Motor 46 km/h.

Nach dem Museumsbesuch fahren wir weiter Richtung Norden, bis wir den nördlichsten Teil des Sees erreicht haben, die höchsten schneebedeckten Berge in Sichtweite. Wir befinden uns nun kurz vor der Valchiavenna und der Rückkehr in die Schweiz. Das römische Clavenna (Chiavenna), Namensgeber für das hiesige Tal, war bereits anno dazumal ein wichtiges Transitgebiet. Und es ist auch heute noch der Protagonist der Kreuzung zwischen den Pässen Spluga

und Maloja, mit seinen steinernen Brücken, die sich über die Gewässer des Flusses Mera erstrecken, dem alten Stadtkern mit den Palästen aus dem 11. Jahrhundert und einer Atmosphäre auf halbem Weg zwischen Vergangenheit und Zukunft, zwischen grossen Gewerben und kleinen Geschäften.

Spezielles Mikroklima

Besonders erwähnenswert sind hier die Handwerksbetriebe, welche gearbeiteten Speckstein von Prosto di Piuro verkaufen, sowie die «Crotti», Höhlen, die durch Erdbeben entstanden sind und in denen sich ein spezielles Mikroklima gebildet hat – perfekt für die Reifung aller Arten von Speisen oder Getränken. Eingebettet in eine üppige Natur, reich an Wanderwegen und als Freizeit- und Sportziel bekannt, umarmt die Valchiavenna die Schweiz und erstreckt sich im Westen ins Valle Spluga und im Osten ins Val Bregaglia (Bergell). Wir entscheiden uns ab dem Grenzort Castasegna für die letztere Richtung und geniessen die ersten Kurven der schönen Strasse, die zum Maloja-Pass führt.

Hauptstrasse H3

Die Bündner-Route

Auch wenn der Gotthard heute im Zentrum des Nord-Süd-Verkehrs steht – die ältesten Wege über die Alpen, neben dem Grosse St. Bernhard im Wallis, führen über Graubünden. So waren die wichtigsten Pässe auf helvetischem Boden in der Antike der Septimer und der Julier. Während Ersterer bereits im 16. Jahrhundert an Bedeutung verloren hat, war der Julier in den 1940er-Jahren der erste Schweizer Alpenpass mit Asphalt-

belag. Doch die Hauptstrasse 3, die über ihn hinweg führt, bringt uns auf ihrem weiten Weg von Castasegna im Bergell bis nach Basel entlang von weiteren, bis in die Römerzeit zurückreichenden Wegstücken. Augenfälligstes Beispiel ist etwa der Bözberg, der zwischen Kaiseraugst (Augusta Raurica) und Windisch (Vindonissa) zwei bedeutende römische Niederlassungen verbindet. Und nicht zuletzt verbindet die Nummer 3 zwei grosse, bedeutende Schweizer Städte, die stets miteinander im friedlichen Wettstreit stehen: Zürich und Basel. Die H3 ist aber auch die Verbindung von Mittelmeer, Alpen und Jura mit der Nordsee. Spannung ist garantiert!



6. Etappe: Castasegna bis Bad Ragaz:

Startpunkt dieser Etappe ist der Zoll in Castasegna. Von Chiavenna aus kommend, führt uns der Weg durchs schöne Engadin und eröffnet einen optimalen Blick auf die Bündner Bergwelt. Das 200-Seelen-Dörfchen Castasegna auf knapp 700 Metern ist klein, aber fein. Die Kopfsteinpflasterstrasse, die durch den Ort führt, sorgt für ein südliches Flair. Sie ist typisch für diese Region in Südbünden. Auf der Weiterfahrt zum nächsten Stopp kommt man am berühmten Örtchen Bondo vorbei, das 2017 europaweit wegen eines fatalen Bergsturzes in den Medien war und als einer der grössten Bergstürze des Kanton Graubündens Einzug in die Geschichtsbücher hielt. An Bondo vorbei, gelangt man schnell nach Promontogno, wo das famose Hotel Bregaglia steht. Es wurde 1875/1876 nach den Plänen des Architekten Giovanni Sottovia aus Vicenza gebaut. Er baute auch im Engadin und im Puschlav. Promontogno war damals eine wichtige Transitstation. Noch







Tipp! **Hotel Bregaglia**

Den Hotelcharme vergangener Tage findet man in diesem ehrwürdigen Haus. Manchen Gästen aus alten Tagen soll es hier so gut gefallen haben, dass sie noch heute hier herumgeistern sollen.



heute ist die Unterkunft in Betrieb und Zimmer können online gebucht werden.

Weiter geht es nach Stampa. Auf dem Weg fährt man unter einem beliebten Foto­punkt, die zwei sich knapp berührenden Fel­sen, hindurch. Stampa ist nur 6,5 Kilometer von der Grenze entfernt aber bereits 300 Meter höher gelegen als das Startdomizil Casta­segna. Man gewinnt also rasant an Höhe, der Malojapass ist auch nicht mehr fern.



Gigantische Ausblicke

Via Bregaglia erreichen wir danach Casaccia. Der Weg führt uns an unzähligen Burg­ruinen und der Pranzaira-Seilbahn vorbei. Sie führt hoch zum Albigniassee und zu dessen Staumauer. Die Strasse und Region hoch zum Malojapass sind atemberaubend schön und wenig befahren. Ein Grund mehr für einen Ausflug. Durch die Idylle und die Ruhe sieht man dementsprechend viele Tiere, selbst tagsüber kann man sie gut beob­achten. Trotz seiner nur 60 Einwohnern ist Casaccia ein wichtiger Knotenpunkt, es ist der Startpunkt zum Malojapass. Die offizielle Passstrasse, die durch eine entsprechen­de Passtafel gekennzeichnet ist, beginnt im Dorfkern. Der Malojapass hat es in sich. Über 23 Kilometer windet er sich durch unzählige Kurven und Serpentinaen. Schon für die spektakuläre Aussicht auf die Bergwelt lohnt sich der Ausflug. Dank diverser Rast­plätze kann man problemlos kurze Pausen einlegen, die Beine vertreten und den Aus­blick geniessen.

Weiter führt die Passstrasse hoch nach Ma­loja. Dort gibt es diverse Verpflegungs- und

Rastmöglichkeiten in Form von Restaurants, Bars, Toiletten und Lebensmittelgeschäften. Letztere sollte man unbedingt besuchen, um die lokalen Spezialitäten zu probieren. Auf dem Weg weiter in Richtung Julierpass fahren wir am Maloja Palace vorbei. Ein wahrhaftig majestätisches 4-Sterne-Hotel, das 1884 durch den Grafen von Renesse im Neurenaissancestil errichtet wurde.

Die Hauptstrasse führt nun weiter den Sil­sersee entlang. Mit einer Tiefe von 71 Metern und einer Länge von rund fünf Kilometern ist dessen Grösse bescheiden. Umgeben von den Bergen wirkt er jedoch gross und die Farbe des Wassers strahlt in wunderschö­nem Blau. Der nächste Halt auf der Route ist in Sils. Von da aus kann man zu Fuss oder per Pferdekutsche ins Fextal, das ein Seitental im Oberengadin ist und gleichzeitig ein beliebter Ausgangspunkt für Wanderungen und Outdoor-Freunde.

Mit seinen 1000 Einwohnern ist Sil­vaplana das bisher grösste Dorf auf dem Weg durch das Bündnerland. Der lebendige, junge Trendspot des Engadins ist umgeben von ursprünglicher Natur und perfekt in die Se­enlandschaft der Region eingebettet. Es ist ein internationaler Hotspot für sportbegeis­terte Touristen und eignet sich als optimaler Ausgangspunkt für Ausflüge in die Natur.

Am Fusse des Julierpasses

Von 1815 Metern am Fusse des Julierpasses in Silvaplana geht es auf direktem Weg zum Julierpass Passhöhe auf 2284 Meter. Der Pass hat viele verschiedene Facetten und Stras­senabschnitte. Das merkt man vor allem bei der Fahrt ins Tal in Richtung Tiefencastel. Doch zuerst muss ein Stopp auf dem Gipfel sein. Der Julierpass ist ebenfalls ein perfek­ter Ort für Wanderer. Der Pass Lunghin ist von da aus auf einer Wanderung gut erreich­bar. Zwischen dem Piz Lunghin und dem Piz Grevasalvas liegt jener auf 2645 Metern. Er ist berühmt für seine Dreifachwasser­scheide, die einzigartig in Europa ist. Für einen Regentropfen kann es von da aus in

die Nordsee, das Schwarze Meer oder in die Adria gehen.

Zu erreichen ist der Pass Lunghin vom Julierpass über die Fuorcla Grevasalvas oder von Bivio über den Septimerpass. Ein weiteres Highlight auf der Passhöhe ist der rote



Origen-Turm. Wie lange er noch da sein wird ist unklar, die Zukunft für ihn sieht aber gut aus. Jede Vorstellung im Origen-Theater, das auf Initiative von Giovanni Netzer errichtet wurde, war bisher ausgebucht. Ausstellungen und Theatervorführungen für die Sommersaison 2021 sind in Planung. Bis zu 250 Menschen haben Platz, um eine der Vorführung beizuwohnen.

An Bivio vorbei, geht es weiter zum Lai da Marmorera. Die Geschichte dieses Stausees ist spektakulär: 1954 wurde der Staudamm Marmorera fertiggestellt. Das alte Dorf wurde geflutet, nachdem die wichtigsten Gebäude gesprengt worden waren. Das neue Marmorera wurde oberhalb des Stausees

und der Julierpass-Strasse aufgebaut. Die meisten Einwohner zogen es aus wirtschaftlichen und emotionalen Gründen vor, umzuziehen.

Der Lai da Marmorera wird gerade in den Sommermonaten gerne zum Bergseetauchen besucht. Es herrschen ideale Bedingungen: glasklares Wasser, Reste eines versunkenen Dorfes und eine Anfahrt von Norden, die über keinen Pass führt.

An Sur vorbei geht die Route weiter nach Mulegns. Das ist ein Dorf, das erst vor Kurzem in den Medien war. Die Weisse Villa wurde im August 2020 um mehrere Meter verschoben. Grund dafür ist die Aufhebung eines Nadelöhrs auf der Julierstrasse. Die Kulturorganisation Origen ist Mitinitiatorin und will die Villa zusammen mit dem historischen Posthotel Löwe in Zukunft bespielen. Der Durchgang durchs Nadelöhr wurde wesentlich grösser, so kann es nun auch gut weitergehen.

Tinizong und Savognin sind die beiden nächsten wichtigen Ortschaften. Das Tourismusbüro im Dorfkern von Savognin hat die besten Ausflugsdestinationen der Umgebung zusammengetragen. Es liegt direkt gegenüber der Metzgerei Peduzzi. Sie punktet mit ihren Bündner Spezialitäten wie dem klassischen Bündnerfleisch oder der Trockenwurst Andutgel.

Auch die Landschaft auf dem Weg ins Tal ist sehr idyllisch und naturbelassen. Tiefencastel, der nächste Halt, ist einer der





wichtigsten Knotenpunkte der Region. Davos, Bergün, der Albulapass und Thusis sind nur ein Teil der berühmteren Domizile, die gut erreichbar sind. Auch den direkten Weg nach Chur via Thusis könnte man wählen, wir wollen jedoch auf der H3 bleiben und auf die Lenzerheide.

Ab auf die Lenzerheide

Von Tiefencastel geht es über eine weitere kurvige Bergstrasse in Richtung Lenzerheide. Nachdem man durch Lantsch/Lenz und Obervaz gefahren ist, erreichen wir das berühmte Bergdorf mit rund 2700 Einwohnern. Schöne Restaurants, gute Hotels und unzählige Freizeitaktivitäten sind hier zu finden. Am Heidsee entlang verläuft die Rennstrecke des Lenzerheide Motor Classic. Es ist aber auch eine sehr schöne Region für Fussgänger.

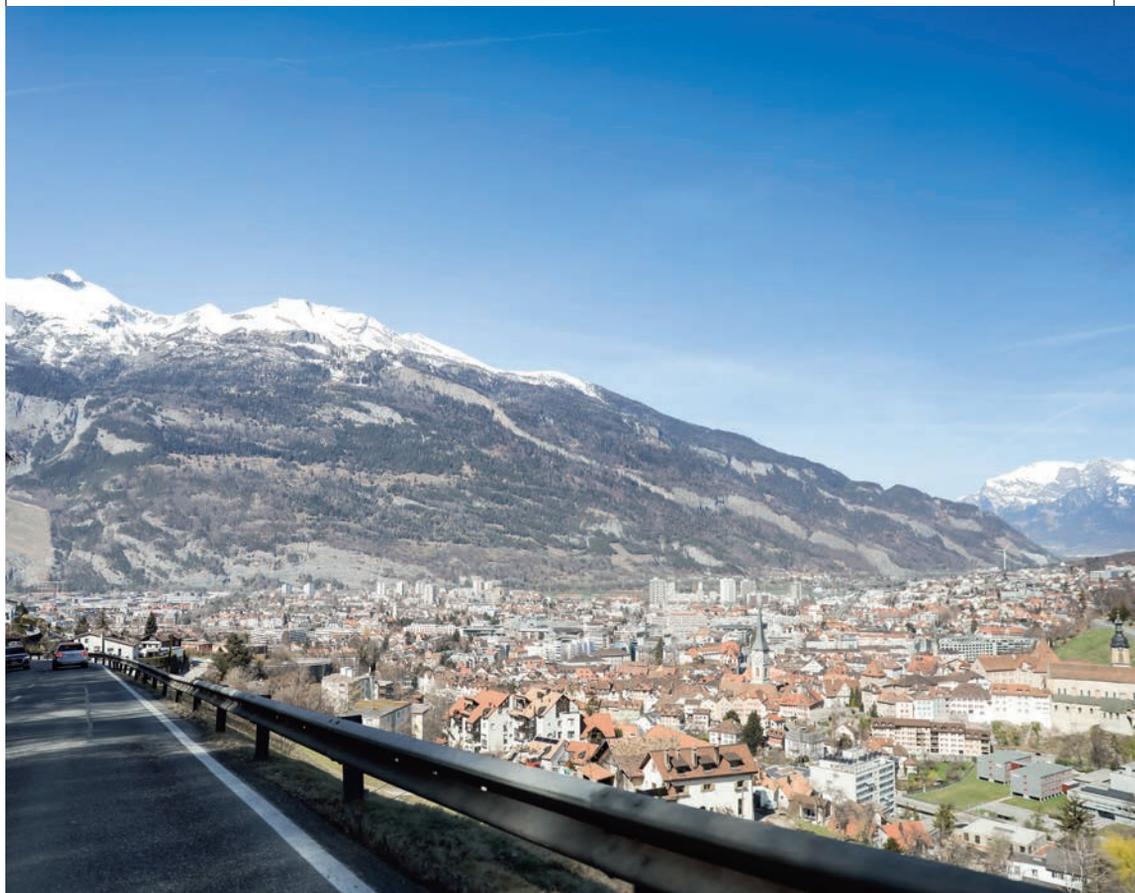
Wer mehr Action mag, kann sich im Bikepark Lenzerheide austoben – einer der weltweit berühmtesten seiner Art. Auch die per Seilbahn erreichbaren Berggipfel der Region versprechen schöne Panoramen und Wanderwege. Ist man unterwegs ins Tal nach Chur, fährt man an diversen weiteren berühmten Örtlichkeiten vorbei. Dazu zählen Valbella, Parpan und Churwalden. Neben dem Direktverkauf der Fleischtrocknerei Grischna ist Churwalden für etwas Weiteres besonders berühmt – den Erlebnisberg

Tipp! Bündner Spezialitäten

Bündnerfleisch, Salsiz oder Andutgel für Fleischliebhaber, oder Nusstorte und ganz zu schweigen von den erlesenen Weinen der Bündner Herrschaft. Nach dieser Tour ist der Proviantkorb reich gefüllt.

Pradaschier. Die Rodelbahn, die bereits zum Skigebiet Arosa-Lenzerheide gehört, bietet Spass für Gross und Klein. Mit 31 Kurven, einer Höhendifferenz von 480 Metern und einer Länge von über drei Kilometern ist sie die längste Rodelbahn der Schweiz.

Nun vorbei an Malix folgen wir dem weiteren Strassenverlauf. Es geht schnell talwärts, von 1473 Metern auf der Lenzerheide ist man zügig unten in Chur auf 593 Metern. Der Hauptort des Bündnerlands hat über 38 000 Einwohner und ist der wichtigste Punkt des Kantons. Die Geschichte der Kantonsstadt reicht weit zurück. Vor über 13 000 Jahren lebten altsteinzeitliche Menschen zeitweise auf dem heutigen Stadtgebiet. Feste Ansiedlungen lassen sich in der Bronze- und Eisenzeit (ca. 2200–15 v. Chr.) nachweisen. Die Römer eroberten unter Kaiser Augustus um 15. v. Chr. die Region und die



Stadt wurde dementsprechend wichtig in der römischen Zeit. Chur nennt sich deshalb auch die älteste Stadt der Schweiz.

Auch das Bündner Kunstmuseum ist sicherlich einen Besuch wert. Es liegt direkt im Herzen der Stadt. Durch die vielen Parkmöglichkeiten und die überschaubare Grösse lässt sich vor allem die schöne Altstadt gut zu Fuss erkunden.

Wein in der Bündner Herrschaft

Nach dem Stopp im Hauptort kann es weiter in Richtung Bündner Herrschaft gehen. Via Zizers und Igis erreichen wir Landquart – ein ebenfalls wichtiger Knotenpunkt für den Bahn- und Strassenverkehr. Direkt am Bahnhof befindet sich das beliebte Fashion Outlet. Hunderte Marken sind in der Shopping-Siedlung zu finden. Der Shopping-

Halt ist also kaum vermeidbar. Nach dem Stopp kann es weiter nach Bad Ragaz gehen. Für dieses kleine Stück empfehlen wir die Route über Malans, Jenins und Maienfeld. Unter Weinkennern ist die Weinregion der Bündner Herrschaft international ein Geheimtipp. Die Weinreben sehen zudem auch wirklich schön aus, landschaftlich komplett anders als das bisher Gesehene. Der kleine Umweg lohnt sich. Natürlich darf ein Abstecher ins Heidi-Dorf dabei nicht fehlen.

Nach dem Exkurs durch die Weinregion erreichen wir Bad Ragaz. Die 5000-Einwohner-Gemeinde hat einiges zu bieten. Das Grand Resort und die Tamina Therme sind dabei die berühmtesten Besichtigungsorte. Gönnen Sie sich eine Auszeit, schalten Sie ab und geniessen Sie ein paar wohltuende Stunden in der Therme.





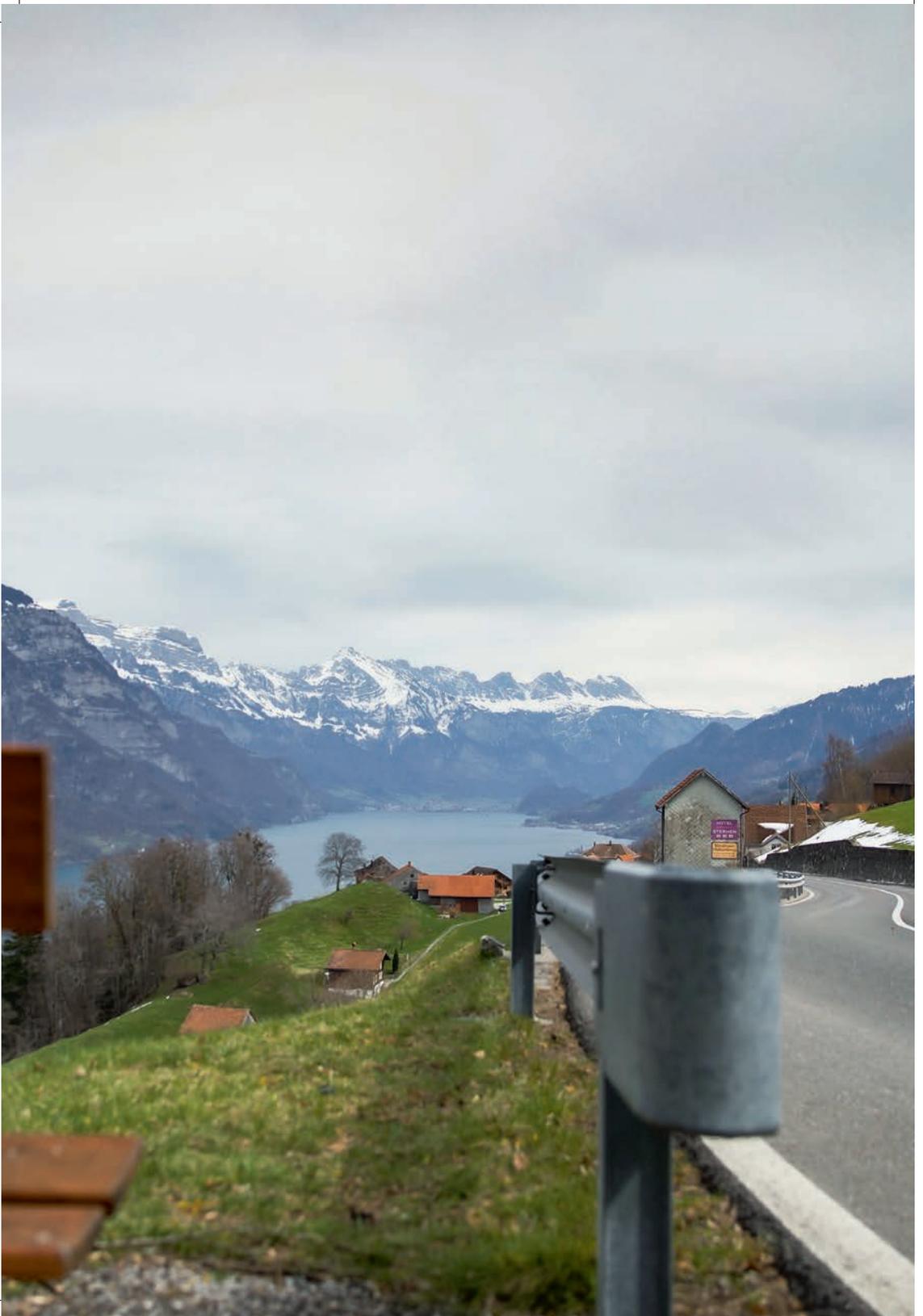
7. Etappe: Bad Ragaz bis Zürich

Der Quellenhof in Bad Ragaz ist der mondäne Startort der letzten Etappe auf der Hauptstrasse 3. In ihrem Verlauf zeigt sie die Schwierigkeiten, die die Topografie der Schweiz den Strassenbauern vor der Erfindung von Dynamit und Spannbeton bereitet hat. Ragaz liegt bald hinter uns. Sargans mit seiner Burg ist von Weitem sichtbar. Der Besuch lohnt sich definitiv, am besten mit der Kombination von Museum und dem Städtchen.

Wie die mittelalterlichen Befestigungen – das Sarganserland gehörte von 1459 bis zum Ende der alten Eidgenossenschaft 1798 die-

ai Reise-Extra **59**

ATELIER



Tipp!

Quinten am Walensee

Das Auto mal stehen lassen: Nach Quinten führt keine Strasse. Der Ort am Walensee ist nur per Schiff oder zu Fuss erreichbar.

ser als gemeines Herrschaftsgebiet – blieb der Region ihre strategische Bedeutung bis in die jüngste Vergangenheit erhalten. Die Festungswerke Sargans gehörten über Jahrzehnte zu den drei wichtigsten Verteidigungsanlagen der Schweiz. Unter diesem Stichwort finden sich mehrere Vereine und auch Privatunternehmen, die sich dem Erhalt und der (Um-)Nutzung des umfangreichen Inventars an Bauten widmen.

Kalt und mild

In Walenstadt erreichen wir den Walensee. Eingebettet von steilen Felswänden ist er zwar kälter als vergleichbare Alpenseen, in Quinten aber, nur zu Fuss oder mit dem Schiff, zum Beispiel ab Walenstadt, erreichbar, herrscht mediterranes Klima. Der Ort ist von der Hauptstrasse aus gut zu sehen. Die H3 indes, nachdem sie dicht dem Seeufer gefolgt ist, steigt ab Mühlehorn stetig an, hoch zum Kerenzerberg. Erst ab 1848 war es so möglich, auf dem Landweg am Walensee vorbeizukommen. Das Glarnerland liegt vor uns, bei Mollis erreichen wir den Talgrund und überqueren den Escherkanal der Linth. Seit 1811 führt dieser das Wasser aus dem Glarnerland erst in den Walensee, der als Wasserspeicher dient und so, zusammen mit den gesamten Schutzbauten und dem Linthkanal zum Zürichsee als Linthwerk bekannt, der Trockenlegung grosser Sumpfbereiche diente. Entlang der Linth und des Walensees, der seither 5,5 Meter weniger Pegelstand aufweist, konnte so die Malaria eliminiert werden.

Oberer Zürichsee und Pfnüselufer

Bevor wir das Glarnerland verlassen, zieht es uns kurz weg von der Hauptstrasse. In Bilten lockt ein bekannter Schoggierhersteller zum Zwischenhalt – es wird übrigens nicht der Einzige dieser Art auf dem Weg nach Basel bleiben. Weit weg vom Schwyzer Talkessel spricht man bei den Bezirken «March» und «Höfe» – zusammen mit Einsiedeln – auch von Ausserschwyz. Unser Weg führt durch Reichenbach, Buttikon, Schübelbach, Sieben, Galgenen nach Lachen am Obersee.

Bei Pfäffikon führt der Seedamm nach Rapperswil, wir bleiben jedoch auf der linken Seeseite. Spricht man vom privilegierten Nordufer mit Südsicht von der Goldküste, so heisst diese Seite «Pfnüselufer». Spätestens wenn die Sonne diesseits längst im Rücken zum See untergegangen ist, und das dicht bebaute gegenüberliegende Ufer im Abendrot glänzt, wird einem klar, warum das so ist. Andererseits zeigt sich in Bäch, direkt an der Strasse gelegen, eine der Perlen dieser Seeseite. Die edelsten Mahagoni-Motorboote baut

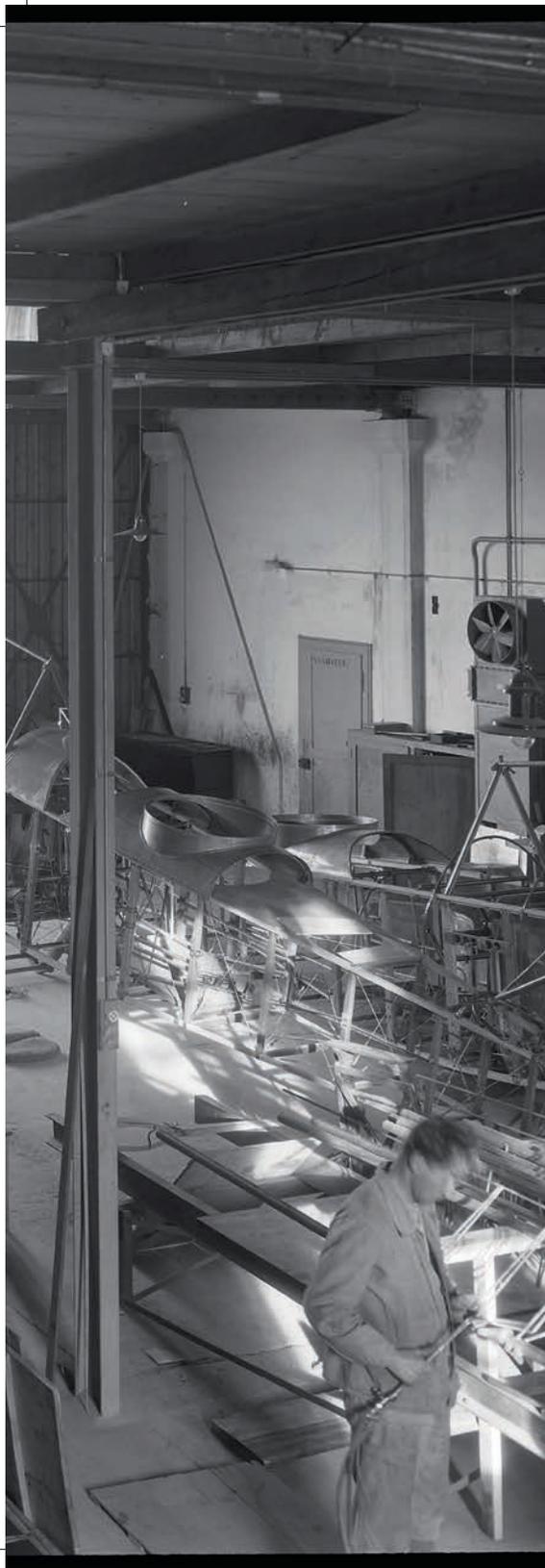


hier Pedrazzini. Kaum mehr als eine Handvoll pro Jahr verlassen die Edelwerft mit langer Tradition.

Umschlagplatz und Polizeitöffs

Richterswil liegt bereits auf Zürcher Boden. Wir fahren weiter nach Wädenswil. Kurz vor Au, oder «der Au», wie die Lokalen hier sagen, verlässt die H3 das Seeufer, denn hier schiebt sich die Halbinsel zwischen Strasse und Gewässer.





Dass die Au vom augenfälligen Bauboom entlang des Sees verschont geblieben ist, liegt auch an deren Besitzverhältnissen. Ab 1150 gehörte die einst von Eichenwald bedeckte Halbinsel der Stadt Zürich und wurde via Landvogtei Wädenswil verwaltet. Seit 1911 bewahrte sie das Au-Konsortium vor der Überbauung. In der Au sind übrigens die wenigen Rebberge des linken Zürichsees zu finden. Sie liegen am südwärts gerichteten Hang des Au-Hügels, abseits vom See.

Horgen war früher ein typisches Industriedorf. In seinem Kern hat der Ort, der sich bis heute übrigens trotz mehr als 20 000 Einwohnern strickt nicht als Stadt verstehen will, seinen Charakter bewahrt. Die linksseitigen Gemeinden des Zürichsees gehören zu den Bauboomstandorten, die Immobilienpreise schiessen durchs Dach, das ist bei der Zahl der Baukräne offenkundig. Eines der ältesten Gebäude Horgens ist die Sust. Das Zollhaus für den Umschlag von Gütern Richtung Hirzel, der Zentralschweiz und letztlich Richtung Gotthard wurde 1525 erstmals dokumentiert. Heute beherbergt sie das Ortsmuseum.

Kurz nach der Eisenbahnunterführung, gleich nach der Ortsgrenze zu Oberrieden, liegt rechts heute die Werft von Faul. Gegenüber findet sich eine Pizzeria. Das Restaurant führt noch heute den Namen Fliegerhalle. Tatsächlich baute an diesem Standort in den 1920er-Jahren Auguste Comte die ersten Serienflugzeuge der Schweiz. Nach dessen Ende übernahm 1935 Antonio Vedova die leeren Hallen und verlegte seine 1928 in Willisau gestartete Produktion von Motorrä-





dern der Marke Universal nach Oberrieden. In den 1950er-Jahren waren in der Schweiz 24 Polizeikorps mit den an BMW-Töffs — mit Boxermotor und Kardanantrieb — erinnernden Qualitätsmotorrädern unterwegs. 1962 verliess der letzte Töff die Fabrik, danach baute Universal noch Rasenmäher bis in die 1990er-Jahre.

Tipp! **Schoggistrasse H3**

Mit Läderach in Bilten und Lindt & Sprüngli in Kilchberg liegen gleich zwei Schoggi Fabriken an der H3. Beide laden zum Besuch ein. An den Fabrikläden ist kein Vorbeikommen.



Goldhasen und Rockmusiker

Die Fabrik ist nicht zu übersehen und auch in der Nase bemerkbar. Von Kilchberg aus hat sich Lindt & Sprüngli aufgemacht, die Welt mit Goldhasen und ihren verführerischen Schoggiaktionen zu beglücken — die goldenen Langohren kommen aber aus einem Zweigwerk im deutschen Aachen. Das tut allerdings wenig zur Sache, gönnt man sich einen Zwischenstopp im eben erst eröffneten Home of Chocolate. Der Besuch ist umsonst. Die Ausstellung — sie soll eine zweistellige Millionensumme gekostet haben, der ganze Bau gar dreistellig — sollte

man sich gönnen. Und den Fabrikshop sowieso. Die Sünde ist unvermeidbar...



Langsam rückt Zürich näher. Die H3 passiert die rote Fabrik in Wollishofen. Da, wo heute die alternative Kultur ein Zuhause hat, wurde ursprünglich Seide gewebt und später wurden Telefone gebaut. Seit 1977 ist sie Kulturzentrum. Das seit 1987 und einer Volksabstimmung, ganz offiziell. Dazwischen lagen auch wilde Jahre.

Zürich. Die H3 durchquert die Stadt via Wiedikon, über die Hardbrücke und führt — nun gemeinsam mit der H1 — durch Schlieren. Die H3 überquert kurz nach dem Porsche Zentrum die Limmat und lässt die H1 wieder ziehen, während sie den unteren Teil der Werbinsel überquert.







8. Etappe: Zürich bis Basel

Nun, Dietikon wird man sich kaum als Feriendestination aussuchen. Es ist der typische Agglomerationsmix, den man hier antrifft und der einen etwas auf den Boden der Realität zurückbringt. Hier herrscht, nicht nur optisch, die Zweckmässigkeit, der schiere Pragmatismus. Wir überqueren die Grenze zum Aargau. Mit Spreitenbach tut sich in der Ferne der Ort auf, von dem einst ein Aargauer meinte, «Wir haben Spreitenbach den Zürchern geopfert.»

Einst ein Bauerndorf im Limmattal, dominieren hier heute das Tivoli-Shoppingcenter, IKEA oder die grösste Bahnanlage der Schweiz und eine der grössten Europas, der Rangierbahnhof Limmattal. Auf Letzterem rangieren die SBB Nacht für Nacht gegen 2500 Güterwagen.

Die H3, einst Garant für den ungehinderten Verkehrsfluss – die Einkaufsparadise liegen direkt an der Strasse – sie führt heute nicht mehr durchs Zentrum, sondern aussen drum herum. Undank? Wohl eher Ernüchterung und Verkehrsüberdross. Wir freuen uns auf Baden und Brugg, Kleinode und wichtige Stationen auf unserer Route nach Basel.

Flusslandschaft und Eisenbahn

Limmat, Reuss und Aare, die H3 quert sie alle in kurzer Folge auf dem Weg zu den Jura-zügen, die sie über den Bözberg überwinden wird. Zuvor aber lohnt es sich, etwas in die Vergangenheit zu blicken. Mit Baden liegt eine bemerkenswerte, kulturell und historisch spannende Stadt am Weg. Wasser spielte hier stets eine Rolle. Schon die Römer nutzten die Thermalquellen von Aquae Helveticae, wie Baden in der Antike hiess. Über Jahrhunderte war Baden ein wichti-

ger Kurort. Die erste Eisenbahn der Schweiz führte von Zürich nach Baden. Zunächst war sie eine Binnenlinie der Schweizerischen Nordbahn SN und die Zeitgenossen sahen zu Beginn wenig Sinn darin. Zudem war Baden nicht der Industriestandort, der er dereinst, erwähnt sei etwa die ABB, werden würde. So nannte der Volksmund das neue Verkehrsmittel «Spanisch-Brötli-Bahn», das eine damals beliebte Badener Spezialität nach Zürich bringen würde. In Anbetracht des Aufwands für diese Belanglosigkeit war dies durchaus spöttisch gemeint. Allerdings war 1847 gewiss nicht das Ende, sondern der Anfang des Eisenbahnbaus. Es sollte allerdings bis 1856 dauern, bis in Baden die Bahn nach Brugg, später bis Aarau und an die Centralbahn und damit nach Basel weiterführte. Das Nadelöhr Baden für den Strassenverkehr wurde zwischen 1957 und



1965 entschärft und die Altstadt wird seither von der H3 umfahren – und zwar durch den ältesten Eisenbahntunnel der Schweiz, den Schlossbergtunnel – einst gebaut für die Spanisch-Brötli-Bahn.

Windisch ist eine römische Gründung, die Spuren des Kastells von Vinonissa sind hier noch heute zu sehen. In der Antike verband eine Römerstrasse über den Bözberg das Kastell mit dem Rhein und der Stadt Augusta Raurica.

Brücke, Berg und Saurier

Brugg ist ein Brückenstädtchen am Übergang über die Aare. Die Hauptstrasse führt heute rechts um die Stadt herum. Der Altstadt kern ist heute vom Autoverkehr ver-

schont und das ist gut so. Seinen Charakter hat sich das Städtchen Brugg erhalten können. Ein Zwischenhalt ist definitiv zu empfehlen.

Ab hier steigt der Weg an und findet auf dem Bözberg seinen Kulminationspunkt. Die Bedeutung der Strecke zwischen Zürich und Basel zeigt sich im grosszügigen Ausbau der Strecke und den zahlreichen alten Gaststätten entlang der Strasse. Zwischen Mumpf und Stein steht dazu als Zeuge, dass dies schon vor 2000 Jahren so war, die Nachbildung eines römischen Meilensteins aus dem Jahr 139. Nach der Passhöhe auf 569 Metern fällt die Strasse sanft ab. Sie verläuft heute noch da, wo 1779 eine neue befahrbare Verbindung von den Bernern errichtet und eröffnet worden war. Damit einher gingen zahlreiche Umspann- und Haltestationen, heute oft noch stattliche Gasthöfe. Allerdings setzte die Eisenbahn dem Kutschenverkehr 1875 ein jähes Ende. Rund 80 Jahre später sollte dessen Rolle der Strassenverkehr übernehmen. Wer sich ein Bild machen möchte, wie sich die H3 zwischen Zürich und Basel in den 1960er-Jahren präsentiert hat, findet auf YouTube unter dem Titel: «Tollkühne Autofahrer in den 60ern | SRF Archiv» ein filmisches Dokument, das einem die Augen öffnet. Pikant: Erst seit 1996 sind Zürich und Basel mit der Eröffnung des Bözbergtunnels auf direktem Weg über die Autobahn verbunden.

Heute ist es wesentlich ruhiger auf der H3. Nicht allzuviel Hektik dürften auch die Saurier geplagt haben, die man im Fricktal gefunden hat. Besonders die Tongrube gilt als einer der bedeutendsten Fundplätze in Europa. Ein Plateosaurus, ein früher Vertreter seiner Art aus dem Trias vor rund 210 Millionen Jahren, grüsst uns von einem Kreisel. Und in Frick gibt es dazu ein eigenes Sauriermuseum.

Mehr als Bier

Rheinfelden zeigt sich besonders den eiligen, jenen, die auf der Autobahn an dem

Tipp! Brugg

Früher donnerte der Verkehr zwischen Zürich und Basel durch das Städtchen und über die Aare-Brücke. Die Umfahrung machte aus dem Engpass wieder einen lauschigen und sehenswerten Ort zum Verweilen geworden.





Städtchen vorbeifahren, von seiner bekanntesten Seite, jener mit dem Feldschlösschen. Die H3 indes lässt die «schönste Brauerei der Welt» weit links liegen. Der Umweg dahin lohnt sich aber zweifelsohne. Rechts von unserem Weg nach Basel liegt indes die Altstadt von Rheinfelden. Sie ist ein absolutes Bijou und Highlight. Der kurze Fussmarsch vom Parkplatz durch die alte Stadtmauer, hinein in die pittoresken Gassen der ehemaligen Zähringerstadt, ist die Mühe auf jeden Fall wert.

Zwar führt die H3 nicht ans Meer, aber zumindest zum Salz. Doch später, erst besuchen wir nochmals die Römer in Augusta Raurica oder Kaiseraugst. Ihre Spuren liegen



direkt an der Hauptstrasse unter Glas, so ein römisches Handels- und Gewerbehauus oder die Reste davon. Kurz danach weist links ein Wegweiser zur Hauptattraktion aus jener Zeit, dem imposanten Theater und dem rekonstruierten Römerhaus mit Museum. Damit ist Kaiseraugst jedoch längst nicht am Ende seines Lateins. Wer einen längeren Spaziergang nicht scheut, erfährt etwas über

Tipp! Rheinfelden

Rheinfelden ist ein Kleinod. Das Städtchen am Rhein ist reich an Charme, pittoresken Gassen und lauschigen Ecken sowie einer der Höhepunkte auf dem Weg von Zürich nach Basel.

die eindrückliche Ausdehnung und über die wesentlichen Gebäude einer typischen Römerstadt.

Industrie und Ende

Der Einfluss von Basel wird spürbar. Typische «Ausfransungen» der Agglomeration säumen die Strecke. Nach Kaiseraugst erfährt die touristische Attraktion einen Dämpfer. Die Anlagen der chemischen Industrie in Schweizerhalle entlang der Strasse sind zumindest eindrücklich. Es ist die grösste zusammenhängende Industriezone der Schweiz. Wer wissen will, woher viele der hier verarbeiteten Rohstoffe kommen, biegt zum Auhafen mit seinen ausgedehnten Tanklagern ab.

Nach so viel Industrie kann sich das Auge am ausgedehnten Grün des Hardwaldes etwas beruhigen. Er ist der grösste Wald in der Nähe Basels, ein wichtiger Erholungsraum und unsere Hauptstrasse ist der einzige grössere Verkehrsweg, der ihn durchschneidet.

Basel liegt nun vor uns. Die Roche-Türme werden sichtbar. Wir entlassen die Hauptstrasse 3 in das Gewirr der Stadt. Der Gegensatz von ihrem Anfang im Bündner Castasegna zu hier könnte nicht grösser sein. Wir sind umgeben von geschäftiger Urbanität. Die Nähe zum Ausland, ja der zum Teil unsichtbare Übergang über der Landesgrenze, der Blick nach Deutschland, seit wir dem Rhein folgen, das ist so völlig anders als der Grenzübertritt von Italien in die Schweiz. Die Reise ist zu Ende, zumindest fürs Erste. Basel ist eine eigene Reise wert. Erst recht, da von hier weitere Hauptstrassen durch das Land führen.







@autoillustrierte

Teilen Sie mit uns Ihre schönsten Fotos auf den Sozialen Medien (Facebook und Instagram), die Sie auf der Hauptstrasse H2 oder auf der Hauptstrasse H3 gemacht haben.

Jeden Monat wählen wir das schönste Bild aus, das uns zugesendet wurde!

Die Reise geht weiter

Sobald die Wintersperre des Gotthardpasses vorbei ist, finden Sie auf unserer Website weitere Infos und Bilder zur Rundreise.

Zudem werden wir Ihnen einen Link zur Verfügung stellen, den Sie auf Ihr Navigationsgerät laden können, damit Sie die Rundreise, startend ab Basel, mitfahren können.

www.auto-illustrierte.ch/rundreise

af Reise-Extra **73**

Mitmachen & Gewinnen!

simpego und auto illustrierte verlosen 1 x im Monat (Mai bis September) ein Weekend mit dem Campingo, dem einzigen flamingo-farbigen VW Caddy California Maxi. Im hippen, flamingo-roten Camper die H1, H2 oder H3 er-«fahren» – cooler geht's nicht mehr!



Und so klappt's: Finde alle flamingo-roten VW Caddy California Maxis in dieser Broschüre und melde uns Deine Lösung (3x, 5x oder 7x?) unter www.simpego.ch/weekend oder schick uns Deine Lösung mit einer Postkarte an: auto illustrierte, Schützenstrasse 19, 8902 Urdorf.

simpego.ch

Autoversicherung



TESTIMONIAL:

Ursula hat ihr Auto bei uns versichert.

„Weil günstiger“

Mach's wie Ursula

