

Traktorfahrt über Galtür, Silvretta-Hochalpenstraße in die Schweiz (Gotthardpass) vom Montag, 11. Juli bis Montag, 18. Juli 2022

Bericht: Hans Huber

Fotos: alle Teilnehmer

Teilnehmer an der Fahrt:

<i>Name</i>	<i>Vorname</i>	<i>Wohnort</i>	<i>Traktor</i>	<i>PS</i>	<i>Bemerkungen</i>
Bacher	Ferdl	Edling	Eicher	62	
Bauer	Christian	Albaching	Eicher	16	
Huber	Hans	Pfaffing	Güldner	36	
Moser	Benno	Albaching	Eicher	28	
Unterforsthuber	Sepp	Kraiburg	Hanomag	35	
Geidobler	Robert	Soyen	Fendt	25	bis Bielerhöhe
Steinegger	Martin	Soyen	Fahr	24	bis Bielerhöhe



Ferdl Bacher – Hans Huber – Christian Bauer – Sepp Unterforsthuber – Benno Moser – Martin Steinegger – Robert Geidobler

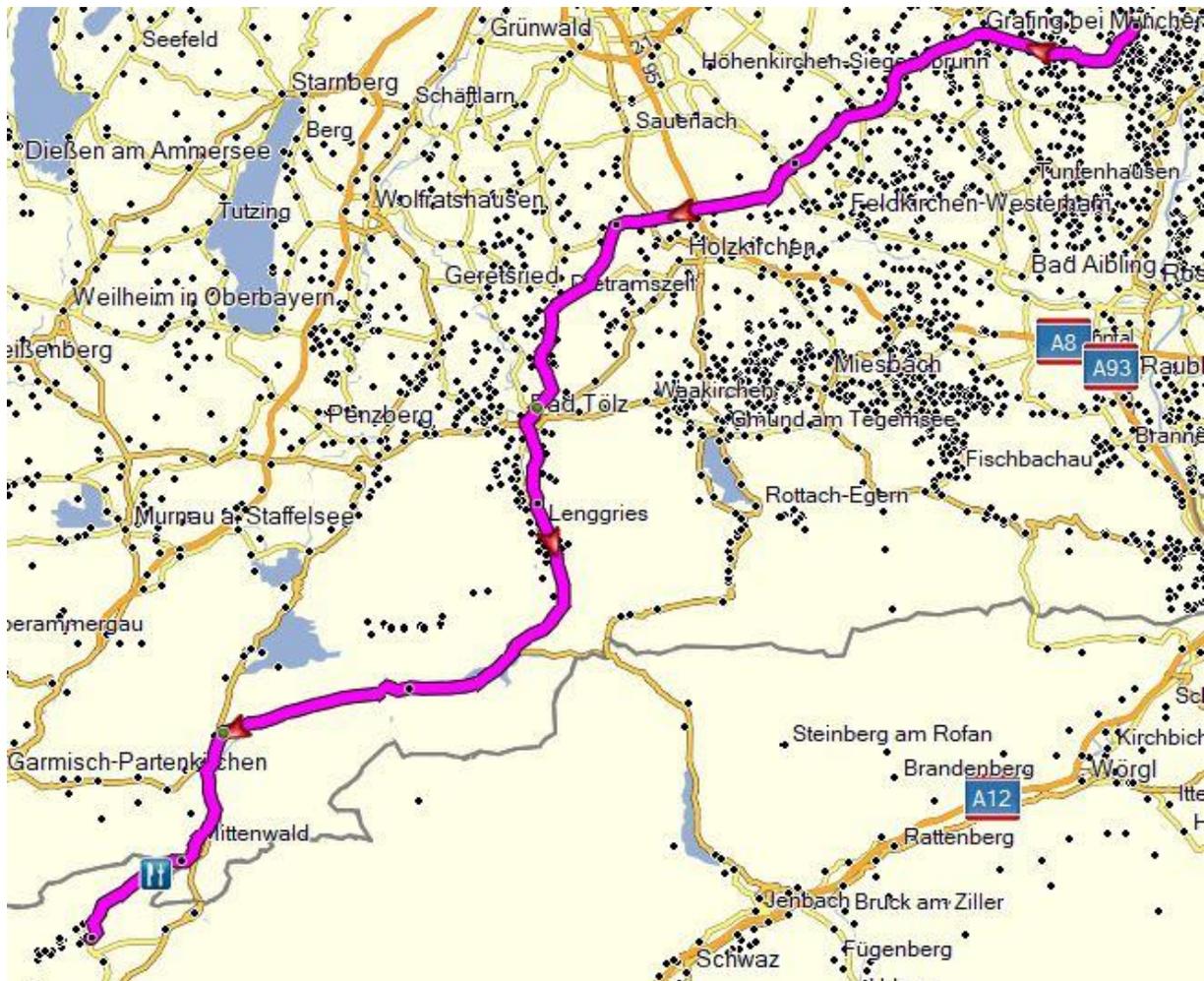
Gesamte Strecke: ca. 1.000 km. Wir hatten die ganzen 8 Tage herrliches Wetter.

Übersicht gesamte Strecke



Tag 1: Pfaffing nach Leutasch (ca. 140 km)**Montag, 11. Juli 2022**

Pfaffing – Grafing – Glonn – Großhelfendorf – Kreuzstraße – Erlach – Dietramszell – Bad Tölz (B 472) – entweder über Wackersberg – oder über Arzbach (St2072) – Vorderriß – Wallgau – Mittenwald – Leutasch.



Abfahrt war um 8 Uhr in Pfaffing. Vor dem Pfaffinger Hof stellten wir uns noch zu einem Gruppenfoto auf. Dann ging die Fahrt in 3 Gruppen, jede Gruppe mit einem Navi ausgerüstet, los. Es kommt auf unseren Fahrten immer wieder vor, dass von der geplanten Route etwas abgewichen wird, wir kommen aber immer wieder zusammen. Kurz vor Glonn bei Westerndorf dachte ich, jetzt ist meine Fahrt schon beendet. Ich war irgendwie mit dem Fuß an den Handbremshebel gekommen, so dass die Bremsen stark zu rauchen anfinden, es kühlte aber wieder ab und die Fahrt konnte weitergehen. In Leutasch stellten wir zuerst unsere Anhänger beim Gasthof „zur Mühle“ in Burggraben ab. Wir hatten dort Zimmer gebucht. Wir tranken etwas. Mit der Frau von Kurt Kluckner, Ellinor Kluckner hatten wir einen Besuch vereinbart. Kurt hatten wir 2010 bei unserer Fahrt über das Timmelsjoch kennengelernt. Wir wurden sehr freundschaftlich empfangen und mit Kaffee, Kuchen und Getränken bewirtet. Natürlich sahen wir uns den sehenswerten Lanz-Kachelofen an. Kurt ist derzeit alleine mit dem Traktor mit Wohnwagen zum Nordkap gefahren und am vergangenen Wochenende auch dort angekommen. Er ist jetzt wieder auf der Rückfahrt.

Nach dem Besuch fuhren wir zurück zum Gasthof „zur Mühle“, aßen sehr gut und genossen den lauen Abend, bevor wir müde ins Bett gingen.





Tag 2: Leutasch nach Galtür und auf die Bielerhöhe (ca. 120 km) Dienstag, 12. Juli 2022

Leutasch – Telfs – Stanz – (B 171 bei Plans abbiegen auf B 188) Sesselebene – Ischgl - Galtür und auf der Silvretta-Hochalpenstrasse zum Berggasthof Piz Buin am Silvrettasee (2.032 m ü.M.)



Nach einem ausgiebigen Frühstück im Gasthof „zur Mühle“ fuhren wir los. Die Fahrt war vom Verkehr her nicht schwierig, Baustellen behinderten aber immer wieder. Bei Imst machten Ferdl, UFO und ich einen Schlenker über Imsterberg. Es ging sehr steil hinauf und auf einem kleinen Strasserl steil wieder hinunter bis wir wieder auf die B171 kamen. An einem Parkplatz machten wir eine kurze Rast. Wir kamen schon gegen 15.30 Uhr in Galtür an. Wir stellten unsere Traktoren beim Sport- und Kulturzentrum ab und gingen zum Superiot monte Alpinhotel der Familie Harald & Marylou Niedermeier. Harald Niedermeier ist mit Kathi Bacher', der Frau von Ferdl verwandt. Bald kamen alle Bulldogfahrer zusammen, wir ratschten an Tischchen neben der Hotel, auch der Vater von Harald besuchte uns. Nach dieser kleinen Erholungszeit gingen wir zum Alpinarium.

Dort schauten wir uns die Ausstellung und den Film über die *Lawinenkatastrophe von Galtür* an. Am 23. Februar 1999 wurde Galtür von einer Lawine heimgesucht, die 31 Menschenleben forderte. Aufgrund starker Schneefälle war der Ort im Februar 1999 von der Außenwelt abgeschnitten, nur mittels Hubschrauber konnten Hilfsmannschaften ein- und Urlauber ausgeflogen werden. Es war sehr beeindruckend.

Nachdem wir erst nach 17 Uhr die Silvretta-Hochalpenstraße befahren durften, fuhren wir mit unseren Fahrzeugen zum Stausee Kops.

Der Stausee Kops ist ein Stausee der Vorarlberger Illwerke AG und wurde von 1962 bis 1969 gebaut. Der erste Vollstau erfolgte im November 1967, dabei bog sich die Hauptstaumauer um bis zu 55 mm durch. Er ist Speicher für das 1969 in Betrieb genommene Kopswerk I und das 2009 fertiggestellte, wesentlich leistungsstärkere und über einen separaten Stollen angebundene Kopswerk II

Bei der Rückfahrt Richtung Galtür kehrten wir beim uralten Restaurant „Weberhimmel“ ein, anschließend fuhren wir auf die Silvretta-Hochalpenstraße. Wir mussten jeweils 25,50 € Maut für eine LKW Tageskarte zahlen und erhielten einen Fahrerlaubnisschein zur Benützung der Silvretta-Hochalpenstraße mit Anhänger.

11-1.8.V118

Vorarlberger Illwerke AG

Fahrerlaubnisschein Nr.
zur Benützung der Silvretta-Hochalpenstraße mit Anhänger

gemäß Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Bludenz, Zl. III-54/2/98, vom 23.04.1998
gemäß Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Landeck, Zl. 3-13879, vom 28.05.1998

Firma/Herr/Frau Hans Huber

ist berechtigt, die Silvretta-Hochalpenstraße mit dem Fahrzeug
pol. Kennzeichen RJ-GG-10

mit einem Anhänger am 12. von Uhr bis Uhr
bzw. im Zeitraum von 12.07. bis 13.07. 9.00 zu benützen.

12.07.22
Ausstellungsdatum

**Vorarlberger Illwerke
Aktiengesellschaft**

Der Berechtigte bestätigt, die oben genannten Verordnungen zu kennen und nimmt die
unseitigen Bestimmungen zustimmend zur Kenntnis.

12.07.22
Datum

Huber
Unterschrift

SILVRETTA
HOCHALPENSTRASSE

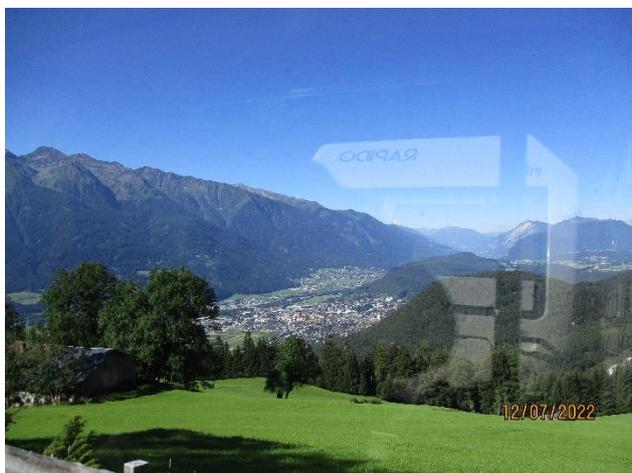
LKW Tageskarte
Gültig: 12.07.22

LKW
EUR 25,50

Gute Fahrt
!! Beleg bei Ausfahrt vorweisen !!

12.07.22 18:28 27-54-09987

Bald waren wir beim Berggasthof „Piz Buin“ auf der Bielerhöhe (2.032 m ü.M.) angekommen. Die Eigentümer sind Peter und Birgit Oberschmid, wiederum Verwandtschaft von Kathi und Ferdl Bacher. Wir wurden sehr freundlich empfangen. Robert, Martin und ich bekamen ein Bergsteiger-Einzelzimmer, die übrigen Fahrteilnehmer übernachteten in ihren Wohnanhängern. Wir aßen vorzüglich (Tiroler-Gröstl) und bekamen sogar einen Nachschlag. Peter Oberschmid setzte sich nach dem Essen zu uns und spielte uns mit seiner Steirischen Harmonika auf. Von den Fahrteilnehmern bekam ich als Anerkennung für die Organisation der Fahrt ein sehr schönes, von Robert Geidobler gefertigtes Biertragerl mit verschiedenen Sorten Bier. Es war ein toller Tagesausklang.







Vor ca. 100 Jahren war die Armut mancher Paznauner Familien so groß, dass sie ihre Kinder den Sommer über in das Schwabenland schicken mussten. Kinder im Alter von 8 bis 15 Jahren wurden dort auf einem Arbeitsmarkt um geringen Lohn als "Kindsdirnen" oder "Hirtenbuben" regelrecht verschachert. Der mühsame Weg ins Schwabenland führte über das Zeinisjoch durch das Montafon in die Gegend von Ravensburg. Bis zum Zeinisjoch begleiteten die Mütter ihre Kinder. Beim Rearkappali auf Zeinis mussten sie sich verabschieden. Der Name der Kapelle (rera - weinen) erinnert an das Leid der Schwabekinder.

Als **Schwaben-** bzw. **Hüttekinder** wurden Bergbauernkinder aus Vorarlberg, Tirol, der Schweiz und Liechtenstein bezeichnet, die von Beginn der Neuzeit bis ins frühe 20. Jahrhundert aufgrund der Armut ihrer Familien alljährlich im Frühjahr durch die Alpen zu den „Kindermärkten“ hauptsächlich nach Oberschwaben zogen, um dort als Saison-Arbeitskräfte im Wesentlichen an Bauern in ländlich geprägten Regionen Württembergs (Oberschwaben und Schwäbische Alb), teilweise auch Badens und Bayerns vermittelt zu werden.





Heimfahrt der beiden Soyener Robert und Martin am 13./14. Juli 2022:

Die Soyener Robert und Martin fuhren zur Unterkunft vom 11. Juli nach Leutasch, Burggraben zurück. Die Fahrt führte vom Berggasthof Piz Buin am Silvretta-See (2.032 m ü.M.) über Galtür und Ischgl Richtung Landeck, dann am Inn entlang Richtung Innsbruck (B171). In Imst legten wir eine Mittagspause ein, weiter ging es nach Telfs. Hier erwartete uns eine steile Auffahrt von ca. 16 % auf 1.180 m ü.M. nach Seefeld in Tirol. In Mösern übersahen wir den Parkplatz zur Friedensglocke, da wir ein schönes Tempo hatten. Im Gasthaus Neuleutschach legten wir eine Kaffeepause ein. Im Gasthof „zur Mühle“ in Burggraben wurden bei einem guten Abendessen mit dem Nachbartisch unterhaltsames und Bulldog-Gespräche geführt, dann hieß es gute Nacht zusammen.

Am nächsten Tag verabschiedeten wir uns von der Wirtin und dem weißen Schaf. Gestärkt traten wir die Heimfahrt an. Über Mittenwald, Wallgau bogen wir rechts zur Mautstraße Vorderriß entlang der Isar ab. An der Sylvenstein Staumauer legten wir eine kurze Pause ein. Von dort aus fuhren wir auf der B 307 in Richtung Tegernsee zum Bräustüberl. Da das Bräustüberl überfüllt war, entschieden wir, weiter über Miesbach nach Irschenberg zum Kramerwirt zu fahren. Bei einem guten ABO-Essen und interessanten Gesprächen mit den Wirtsleuten ging es weiter über Maxrain nach Rott am Inn. Beim Fischerstüberl in Attel gönnten wir uns einen Eisbecher. Nach der viertägigen Bulldogfahrt und ca. 555 km kamen wir unfallfrei und mit schönen Erinnerungen um ca. 17 Uhr in Soyen an.



Am Abend aßen wir noch sehr gut im Hotel Edelweiss. Ich habe eine Graubündener Spezialität „Capuns“ gegessen. Es schmeckte mir sehr gut.

Es handelt sich um in Mangoldblätter (typischerweise wird Schnittmangold verwendet) oder Lattichblätter gewickelte Päckchen aus Spätzleteig, der mit Kräutern und in kleine Stücke geschnittenem Landjäger, Salsiz oder Bündnerfleisch angereichert ist. Capuns werden in Milchwasser gekocht. Je nach Rezept werden sie noch mit Bergkäse überbacken. Dazu reicht man eine Sauce aus Milch und Wasser (halb Milch und Bouillon). Die Schnittmangoldblätter werden im Bündner (Schweizer) Volksmund auch Capunsblätter genannt.

Ich selbst habe im Hotel Edelweiss ein Zimmer genommen, die Kollegen übernachteten in ihren Wohnanhängern.





Tag 4: Tschierschen nach Andermatt (ca. 110 km) Donnerstag, 14. Juli 2022

Tschierschen – Chur – Sagogn – Rabius – Disentis – Tujetsch – Oberalpstraße (19) – Andermatt
Campingplatz: Gotthard-Camping-Andermatt



Nach dem gemeinsamen Frühstück im Hotel Edelweiss fuhren wir den steilen Berg hinunter nach Chur und weiter Richtung Oberalpstraße. Der Verkehr auf dieser Strecke war etwas dichter, aber immer noch nicht schlimm. Bei Trin kam der erste Tunnel. Die Zufahrt zur Umfahrung war gesperrt für Fahrzeuge aller Art, also fuhren wir durch. Es gab keine Probleme. Bald darauf kam der etwas längere Flimstunnel. Vor der Einfahrt stand ein Schild „die Umfahrung Flims ist stark behindert“, so dass wir dachten, dass es wohl gescheiter wäre, wenn wir auch dort durchfahren. Wir sahen das Schild „50 km/h“, das eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h vorgibt. Für den Tunnel war eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorgegeben. Nachdem wir alle ca. 30 km/h fahren können, dachten wir, dass die Behinderung durch unsere 5 Traktoren wohl nicht zu groß ist. Wir versuchten auch, die Behinderungen so gering wie möglich zu halten. Es fuhren auch LKW durch, die bestimmt nicht 80 km/h fahren konnten. In Ilanz wurden wir von der Kantons-Polizei Graubünden PSP Ilanz am Kreisverkehr ausgeleitet und mussten zu einem Bauhof der Straßenverwaltung fahren. Dort wurde jeder von uns von einem eigenen Polizisten vernommen und eine Anzeige aufgenommen, die an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet wird. Es waren zwischendurch noch mehr Polizisten gekommen. Zum Abschluss wurden wir belehrt. Das ganze dauerte ca. 1 ½ Stunden. Gegen eine Sicherstellung von 600 SFr. (618,04 € wurden bei mir abgebucht) durften wir dann weiterfahren. Unsere Stimmung war dadurch natürlich etwas bedrückt. Bei der Durchfahrt durch den Tunnel zeigte uns ein Schweizer Autofahrer den Stinkefinger (dieser wird sich wohl bei der Polizei beschwert haben).

Wir fuhren dann weiter über die Oberalpstraße. Beim Leuchtturm Rheinquelle hielt ich an.

*Der **Leuchtturm Rheinquelle** ist eine Touristenattraktion auf dem Oberalppass im Schweizer Kanton Graubünden.*

Der zehn Meter hohe Turm wurde 2010 im Rahmen eines touristischen Marketings in der Nähe der Rheinquelle errichtet und soll als originelle Aktion für die Attraktivität der Ferienregion werben. Er ist eine Nachbildung des ehemaligen Unterfeuers Hoek van Holland (niederländisch Lage licht van Hoek van Holland), das 70 Jahre lang die Mündung des Rheins in die Nordsee bezeichnete und seit 1990 im Maritiem Museum in Rotterdam aufgestellt ist.

Für den Betrieb und Unterhalt des Turms ist die 2015 gegründete «Stiftung Leuchtturm Rheinquelle» in Sedrun verantwortlich. Sie ernannt jährlich einen Prominenten zum «Ehrenwärter», z.B. 2019 Nik Hartmann. Laut Stiftung soll es der höchstgelegene Leuchtturm der Welt sein, allerdings liegt der Faro de Puno am Titicacasee weitere 1764 Meter höher über dem Meeresspiegel.

*Der **Oberalppass** verbindet die beiden Schweizer Ortschaften Disentis/Mustér in der Surselva im Kanton Graubünden mit Andermatt im Urserental im Kanton Uri.*

Länge 33 km.

Die Passhöhe liegt auf 2044 m ü.M. im Gemeindegebiet von Tujetsch. Unmittelbar westlich der Passhöhe liegt der leicht angestaute Oberalpsee.

Unweit des Oberalppasses liegt in südlicher Richtung der Lai da Tuma (Tomasee) auf 2345 m. Er gilt als die Quelle des Rheins (Vorderrhein, Rein Anterior). Der Abfluss aus dem See heißt Rein da Tuma. Aus diesem und einigen anderen Zuflüssen wird nach den ersten zwei Talstufen noch vor Tschamut der Vorderrhein.

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn überquert den Pass in einem kurzen Tunnel und ist damit neben der Berninabahn die einzige Bahnstrecke der Schweiz, die auf einer solchen Höhe ohne längeren Tunnel auskommt.

Die Hauptstraße 19, die über die Passhöhe führt, wird im Winter geschlossen, allerdings kann eine limitierte Anzahl Fahrzeuge während dieser Zeit die Strecke mittels Autoverladung zwischen Andermatt und Sedrun transportiert werden. Die Öffnungszeiten des Passes variieren je nach Schneelage ab Mitte April bis maximal Anfang Dezember.

Die Fahrt über die Oberalpstraße war landschaftlich wunderbar. Wir kamen um ca. 16.30 Uhr alle gut am Campingplatz in Andermatt an. Die Platzwartin Frau Andrea Russi empfing uns sehr freundlich. Nach einer Brotzeit am Traktor und einem Bummel mit Einkehr durch Andermatt gingen wir rechtschaffen müde in unsere Wohnanhänger.



Tag 5: (Schweiz) Andermatt über den Gotthard-Pass nach Airolo und zurück (ca. 60 km)

Freitag, 15. Juli 2022

Andermatt – Gotthardpass – Airolo – und zurück über den Tremolapass zurück nach Andermatt und zur Teufelsbrücke



Der **Gotthardpass** (italienisch *Passo del San Gottardo*) war seit dem Mittelalter bis zum Bau der Eisenbahn- und Autobahn-Tunnels eine der wichtigen Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen. Als *Gotthardachse* wird die auch heute noch europäisch bedeutende Verkehrsachse bezeichnet, die in Nord-Süd-Richtung über das Gotthardmassiv oder unter ihm hindurch führt. Sie ist die direkte Verkehrsverbindung durch die Zentralalpen, da sie nur über einen Gebirgskamm führt. Aus diesem Grund hat sie – anders als der Pass selbst – nach wie vor eine große Bedeutung für den Alpentransit. Namensgeber für den Pass ist der heilige Godehard von Hildesheim.

Himmelsrichtung	Nord	Süd
Passhöhe	2107 m ü.M.	
Kanton	Tessin, Uri	Tessin
Wasserscheide	Gotthardreuss, Reuss (Rhein)	Foss, Ticino (Po)
Talorte	Andermatt	Airolo
Ausbau	Passstrasse	
Erbaut	1827–1830	
Wintersperre	November–Mai	
Besonderheiten	alte Strasse: 13,4 km, maximale Steigung: 11,4 %	

Auf der Passhöhe soll schon früh eine Kapelle gestanden haben. Wer sie wann errichtete, ist nicht bekannt. Bei Ausgrabungen im Keller des alten Hospizes auf der Passhöhe fand man ihre Grundmauern, die wenigstens bis in die karolingische Zeit zurückreichen; ein weiterer Vorgängerbau ist denkbar.

Die Kapelle und eine Sust auf der Passhöhe werden erstmals erwähnt in einem am 12. August 1331 nach Grenzstreitigkeiten geschlossenen Friedensvertrag zwischen Urseren und Livinen. Der Mailänder Erzbischof Galdinus soll die Kapelle im Jahre 1230 dem Heiligen Godehardus geweiht haben (gemäss Liber notitiae Sanctorum Mediolani), nach dem der Pass benannt ist. Es gibt aber auch Anhaltspunkte dafür, dass bereits Jahrzehnte zuvor die Mönche von Disentis hier eine Kapelle oder Unterkunft unterhielten und dort ebenfalls den Heiligen Godehardus verehrten.

Bald entstand als Herberge für die zahlreichen Rompilger und andere Reisende ein Hospiz (Schutzhütte), welches 1431/32 vergrößert wurde. Im 17. Jahrhundert ließ Erzbischof Federico Borromeo von Mailand das Hospiz ausbauen und durch eine Priesterwohnung ergänzen. Ab 1685 wurde das Gasthaus von Kapuzinern geführt, die wegen des extremen Wetters die Sondergenehmigung erhielten, Schuhe zu tragen.

Vom Ende des 18. Jahrhunderts ist ein Bericht überliefert, in dem über die Bewirtung von mittellosen Reisenden berichtet wird. So hatte der Wirt jedem ein Stück Brot, etwas mageren Käse und ein wenig süßen Wein zu geben, zur Mittagszeit gab es dann noch eine «geschmalzte Suppe». Auch gab man Nachtlager und nötigenfalls Pflege. Jährlich sollen um die 4000 Arme dermaßen gepflegt worden sein.

Bei Kämpfen zwischen Russen und Franzosen wurde das Hospiz 1799 zerstört und die Kapuziner wurden abberufen, 1837 wieder eingesetzt und 1841 endgültig abberufen. 1830 ging das Gebäude an den Kanton Tessin über, der es 1834 erneuerte und 1838 Hotel und Zollgebäude bauen ließ. Betreut wurde das Hospiz fortan durch Felice Lombardi aus Airolo, dessen Familie bis 1972 dort Wirt war. 1866 eröffnete Lombardis Sohn neben dem Hospiz das Hotel Monte Prosa, um vornehme Gäste standesgemäß bewirten zu können. 1905 brannte das Hotel ab, wurde jedoch sogleich wieder aufgebaut. In der ehemaligen Sust gegenüber dem Hospiz sind heute ein Restaurant und das Museum San Gottardo untergebracht. Das Hospiz wurde 2005 als Folge eines Architekturwettbewerbes durch die Architekten Quintus Miller und Paola Maranta oberhalb des ersten Stockes entkernt. Der Giebel wurde erhöht und neben das betonierte Treppenhaus wurde eine bis unter das Dach reichende Holzkonstruktion gebaut.

Airolo liegt am oberen Ende des Valle Leventina, 55 km nördlich von Bellinzona, am südlichen Fuß des Gotthardpasses an der Grenze zur Deutschschweiz (Kanton Uri) und rätoromanischen Schweiz (Kanton Graubünden). Westlich von Airolo erstreckt sich das Val Bedretto, von dem man über den Nufenenpass (Paßstrasse) und den Griespass (Wanderweg) in den benachbarten Kanton Wallis oder über den Passo San Giacomo (Wanderweg) ins italienische Val Formazza gelangen kann. Zur Gemeinde gehören nebst dem Hauptort auch die Weiler Brugnasco, Fontana, Madrano, Nante und Valle; unbewohnt sind heute Albinasca und Bedrina.

Die Tremola: historische Passstrasse über den Gotthard

Die engen Serpentinaen der Tremola führen steil hinauf zum Gotthardpass. Früher ratterten und klapperten die Postkutschen über die kurvige Strasse. Heute fahren fast nur Touristen über die historische Paßstrasse. Während ihre verkehrstechnische Bedeutung schwindet, steigt ihr historischer Wert an.

Gerne fahren Touristen, die es nicht so eilig haben, ab Airolo über die historische unter Denkmalschutz stehende Paßstrasse zurück. Die engen Serpentinaen der Tremola führen steil hinauf zum Gotthardpass. Früher ratterten und klapperten die Postkutschen über die kurvige Straße. Lange war die Tremola die beste Möglichkeit, den Gotthardpass zu überqueren. Nach dem Zweiten Weltkrieg aber, genügte die steile und kurvige Gotthardstrasse den neuen Ansprüchen immer weniger, obwohl man zwischen 1937 und 1941 auf der Tremolastrasse und anderen Teilstücken den Naturbelag durch einen Belag mit Granitsteinen ersetzt hatte.

1977 war der Verkehr nicht mehr auf die alte Paßstrasse angewiesen

Im Sommer 1967 konnte der erste Teil der neuen Paßstrasse eröffnet werden; die restliche Strecke konnte aber erst 1977 befahren werden. Die neue Tremolastrasse umgeht mit dreizehn Brücken, einem Tunnel und ihren langen Lawinengalerien die alte Tremolastrasse großräumig. Seitdem ist die mit Granit und Gneis gepflasterte Strasse nicht mehr Hauptverkehrsachse. Doch bereits mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels durch den Gotthard im 19. Jahrhundert büßte die alte Paßstrasse an Wichtigkeit ein.

50 Jahre lang ratterte die Postkutsche über die Tremola

Die Tremola wurde ursprünglich als Saumweg angelegt, später wurden dann Stufen für Lasttiere hinzugefügt. Kutschenverkehr war kaum möglich. Die meisten Reisenden überquerten den Gotthard zu Fuss, zu Pferd oder in der Sänfte. Erst 1830 wurde sie für den Postkutschenbetrieb ausgebaut. Passagierzahlen und Postfracht nahmen laufend zu. 1842 fuhr täglich eine 5-spännige Achtplatz-Kutsche in beiden Richtungen über den Pass. Selbst im Winter wurde der Pass für die Postkutschen offen gehalten. Die Bergstrecke wurde mit Schlitten bewältigt. Heute ist das anders: Der Gotthardpass bleibt bis zur Sommeröffnung (meist um Pfingsten) für den Verkehr geschlossen.

Nach dem gemeinsamen Frühstück an unseren Fahrzeugen, UFO hat wieder Kaffee gemacht, fuhren wir zuerst nach Hospental zum Tanken. Unsere Anhänger hatten wir abgehängt und am Campingplatz stehen lassen. Dann ging es hinauf auf die Paßhöhe des Gotthardpasses. Ferdl und Christian waren voraus gefahren, sie fuhren auf der normalen Straße 2 ohne Halt über den Pass bis Airolo. UFO, Benno und ich fuhren auf der alten Gotthardpass-Straße (Straße Vecchia) hinauf zur Paßhöhe, (Lago della Piazza) und machten dort Pause. Danach fuhren wir auf der Straße 2 hinunter

nach Airolo. Ein Stück oberhalb des Ortes sah ich Ferdl und Christian, die mir aber bald darauf entgegenkamen. Ich kehrte um und fuhr ihnen nach. UFO und Benno fahren noch weiter bis Airolo, um dort den Ort zu sehen. Ich fuhr in aller Ruhe über den Tremola-Pass die wunderschöne gepflasterte Straße wieder hinauf zur Paßhöhe. Dort warteten wir dann auf UFO und Benno. Ich ging auf eine Bergkuppe, um von dort aus zu sehen, wie die Beiden den Tremola herauf fuhren. Nachdem wir wieder alle beisammen waren, machten wir wieder Pause. Ferdl und Christian konnten es nicht abwarten, sie fuhren wieder die Straße 2 hinunter und dann zur Schöllenschlucht. UFO, Benno und ich ließen uns Zeit, fuhren wieder über die Straße Vecchia und die Straße 2 hinunter und auch weiter zur Schöllenschlucht, um die Teufelsbrücke zu besichtigen.

Die wilde Schöllenschlucht war seit alters ein nur schwer zu überwindendes Hindernis auf der Route über den Gotthardpass, die den Kanton Uri mit dem Tessin verbindet. Vermutlich um 1200 waren es Walser aus dem gegen Norden nur über den Bözberg zu erreichenden Urserental, welche die Schlucht erstmals mit dem Bau eines für damalige Verhältnisse waghalsigen Saumweges mit mehreren Brücken begehbar machten.

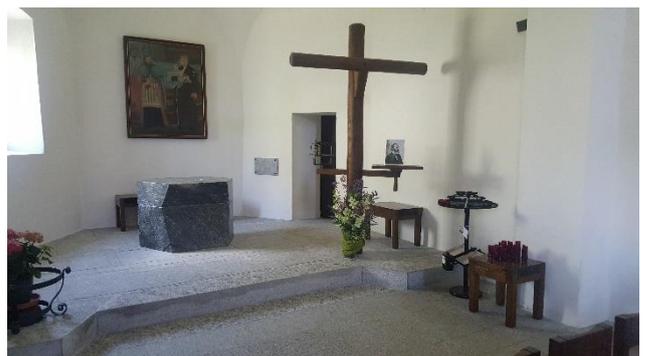
Sage zur Teufelsbrücke

Einer Sage zufolge wurde die erste Teufelsbrücke vom Teufel errichtet. Die Urner scheiterten immer wieder an der Errichtung einer Brücke. Schließlich rief ein Landammann ganz verzweifelt aus: „Do sell der Tyfel e Brigg bue!“ (Da soll der Teufel eine Brücke bauen!) Kaum ausgesprochen, stand dieser schon vor der Urner Bevölkerung und schlug ihnen einen Pakt vor. Er würde die Brücke bauen und als Gegenleistung bekomme er die Seele desjenigen, der als Erster die Brücke überquere. Nachdem der Teufel die Brücke gebaut hatte, schickten die schlaun Urner einen Geissbock über die Brücke. Der Teufel war über diesen Trick sehr erzürnt und holte einen haushohen Stein, mit dem er die Brücke zerschlagen wollte. Es begegnete ihm aber eine fromme Frau, die ein Kreuz auf den Stein ritzte. Den Teufel verwirrte das Zeichen Gottes so sehr, dass er beim Werfen des Steines die Brücke verfehlte. Der Stein fiel die gesamte Schöllenschlucht bis unterhalb des Dorfes Göschenen hinab und wird seit daher „Teufelsstein“ genannt.

1973 wurde der rund 2000 Tonnen schwere Teufelsstein für 300'000 Franken um 127 Meter verschoben, um der Gotthardautobahn Platz zu machen. Die Verschiebung des Teufelssteins wird in einer modernen Erweiterung der Volkssage für die Häufung von Verkehrsunfällen bei Kilometer 4 des 17 Kilometer langen Gotthard-Strassentunnels verantwortlich gemacht.

Wir wanderten den beeindruckenden Rundweg durch die Schöllenschlucht. Nach der Rückkehr zum Campingplatz Andermatt gingen wir Alle zusammen nochmals in eine Pizzeria und machten uns einen gemütlichen Abend. Es war ein Tag mit sehr vielen Eindrücken.







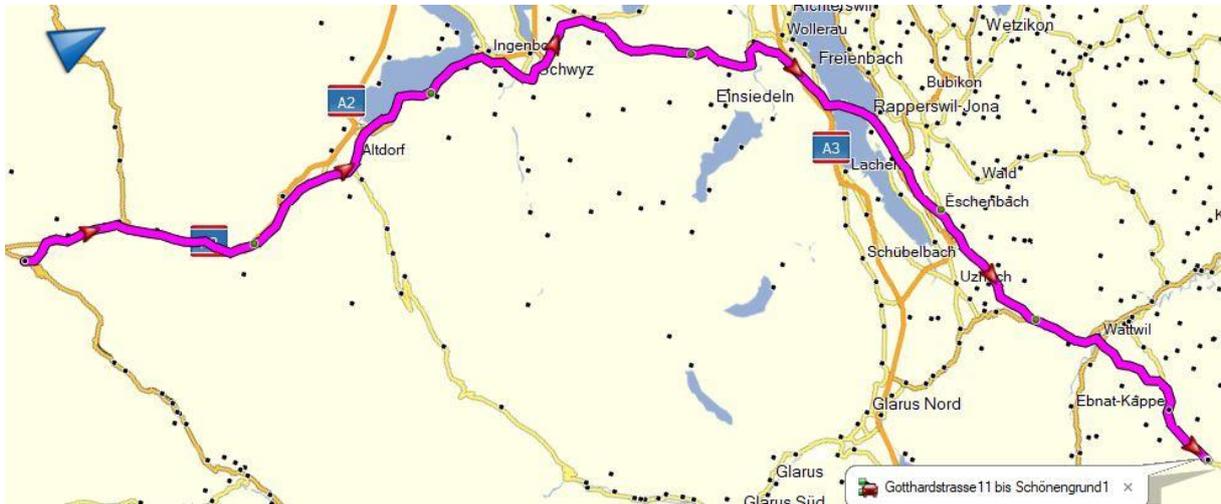
9





Tag 6: Andermatt, Gotthard Camping nach Camping Schönengrund (ca. 131 km) Samstag, 16. Juli 2022

Andermatt, Gotthard Camping – Teufelsbrücke – Wassen – Silenen - Schattdorf
Sisikon – Ingenbohl – Schwyz – Sattel – Rothenthurm – Biberbrück – Pfäffikon – (kurz vor Rapperswil fahren wir auf einer Brücke über den Zürich-Obersee. Dort gibt es eine sehenswerte Holzbrücke Hurden-Rapperswil) Rapperswil-Jona – Eschenbach – Ricken – Wattwil – Lichtensteig – St. Peterszell – Camping Schönengrund im Appenzeller Land



Nach dem gewohnten Frühstück bei unseren Traktoren fuhren wir Richtung Appenzeller Land. Schon in der Früh hatte ich bemerkt, dass bei UFO's Hanomag der linke Vorderreifen wenig Luft hatte. Wir fuhren trotzdem los, UFO wollte bei Gelegenheit Luft einfüllen. Vorbei ging es am Urnersee, Vierwaldstättersee, Lauerzersee, und Zürichsee-Obersee. Wir hatten immer wieder herrliche Ausblicke auf die Seen. Der Verkehr war zwar stärker, wir konnten aber immer wieder ausweichen. UFO fuhr mehrere Tankstellen an, er konnte aber nirgends Luft aufpumpen. UFO hat dann bemerkt, dass das Ventil nicht mehr zu finden ist. Kurz vor Schattdorf sah ich einen Bauern an der Straße beim Heu machen. Ich hielt an und fragte ihn, ob er eine Landmaschinen-Werkstätte weiß, die den Reifenschaden beheben kann. Er nannte uns die Fa. Schallberger in Schattdorf. Dort war auch geöffnet und der Ventilschaden wurde behoben. Ein Lehrling war sehr fleißig damit beschäftigt, UFO und Christian halfen kräftig mit. Ferdl, Benno und ich fuhren weiter als klar war, dass alles in Ordnung geht und wir nicht bei der Schadensbehebung helfen konnten. UFO und Christian fuhren danach weiter.

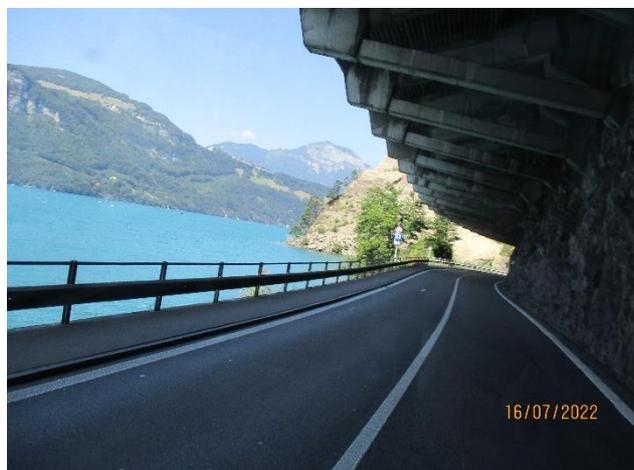
Die Fahrt von Pfäffikon über den Seedamm nach Rapperswil-Jona war etwas schwierig. Wir kamen auseinander, aber nach einiger Zeit fanden wir uns in Eschenbach wieder.

*Mit **Holzbrücke Rapperswil–Hurden** werden die prähistorischen Seequerungen im Bereich des Seedamms sowie historische Brückenbauten, wie die in den Jahren 1358 bis 1360 im Auftrag von Rudolf IV. (Rudolf der Geistreiche) von Habsburg-Österreich erbaute hölzerne Brücke und bis 1878 nutzbare Neubauten bezeichnet. Diese stellen eine Fußgänger- und Wagen-Verbindung zwischen Rapperswil und Hurden auf dem Gebiet des oberen Zürichsees her.*

Prähistorische Pfahlreste und Anhäufungen von Quadersteinen datieren eine während mehreren Jahrhunderten genutzte erste Seequerung zwischen den jungsteinzeitlichen Siedlungen Rapperswil-Jona-Technikum und Freienbach-Hurden-Rosshorn um das Jahr 1525 v.Chr.; eine ins späte zweite Jahrhundert datierte römische Holzbrücke ist archäologisch nachgewiesen.

Als «... frühe Nachweise für Transportrouten ...» sind die Seequerungen zwischen Rapperswil und Hurden als Bestandteil der Seeufersiedlungen des Alpenraumes am 27. Juni 2011 in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen worden. Im Schweizerischen Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung sind der Seedamm sowie die prähistorischen und mittelalterlichen Brücken als Klasse-A-Objekte aufgeführt.

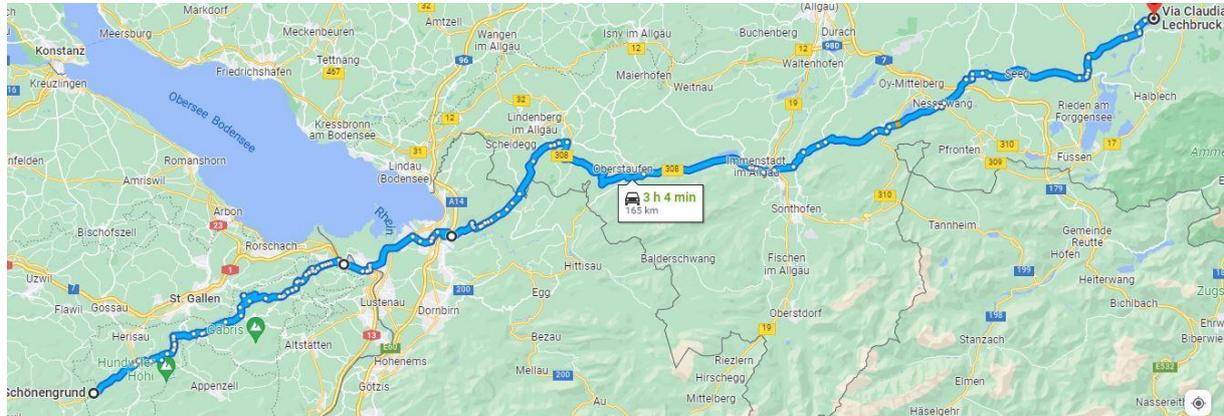
Die Fahrt zum Campingplatz Schönegrund verlief dann problemlos. In Schönegrund kamen wir wieder alle zusammen, auch UFO und Christian kamen nach einiger Zeit an. Im Gasthaus „Ochsen“ aßen wir sehr gut. Am Campingplatz waren wir etwas wild aufgestellt. Bei der Rezeption (Pilgerstübli) spielte der Vater des Campingplatzbetreibers noch mit dem Akkordeon bis zur Platzruhe um 22 Uhr auf. Wir hatten uns die Bettruhe an diesem Tag redlich verdient.





Tag 7: Camping Schönergund nach Campingplatz Via-Claudia, Lechbruck am See (ca. 163 km) Sonntag, 17. Juli 2022

Camping Schönergund – Hundwil – Appenzell – Altstätten – Rebstein – Zollstelle Lustenau – Bregenz - Haberkorn – Fluh - Gschwend – Krumbach – Ach im Allgäu - Oberstaufen (B308) Immenstadt i. Allgäu – Rettenberg – Nesselwang – Seeg – Via-Claudia-Camping in Lechbruck am See



Dieses Mal fuhren wir gemeinsam los, immer jeweils in Sichtabstand. Das Navi führte mich zwar nicht exakt der eingegebenen Route, wir fuhren bei der Zollstelle Lustenau über die Grenze nach Vorarlberg. An der Grenze wurde ich nur gefragt, wo wir herkommen und wo wir hinfahren. In Bregenz bogen wir auf die sehr steile Fluhstraße ab. Ich zweigte auf der Bergfahrt nochmals ab zum Gebhardsberg mit der Burgruine Hohenbregenz. Schade, dass wir dort nicht stehenblieben sondern umkehrten und wieder zur Fluhstraße hinunter und weiter fuhren. Die Abfahrt von der Fluhstraße war ebenfalls sehr steil (19 %), es ging aber alles gut. Die Weiterfahrt verlief problemlos in sehr schöner Landschaft. Bald kamen wir über die Grenze nach Bayern ins Allgäu. Wir durchquerten das Allgäu von West nach Ost. Die Landschaft im Allgäu ist hügelig, wunderbar, wir durften wieder feststellen, dass wir in einem sehr schönen Bayern leben dürfen. Wir kamen kurz nach 17 Uhr im Campingplatz Via Claudia in Lechbruck am See an. Es ist ein sehr schöner Campingplatz. Wir hatten kaum die Plätze belegt, da hatten UFO, Benno, Christian und Ferdl die Badehosen angezogen und gingen zum Schwimmen an den See. Ich regelte unsere Ankunft an der Rezeption und bezahlte die Gebühren. Im Restaurant auf dem Platz aßen wir dann gut und genossen ein kühles Bier. UFO, Benno und Christian spielten dann noch Federball bis es zu dunkel wurde. Den Dreien hat es so gut gefallen, dass sie spontan ausmachten, noch einen Tag zu verlängern und erst am Dienstag heimzufahren.



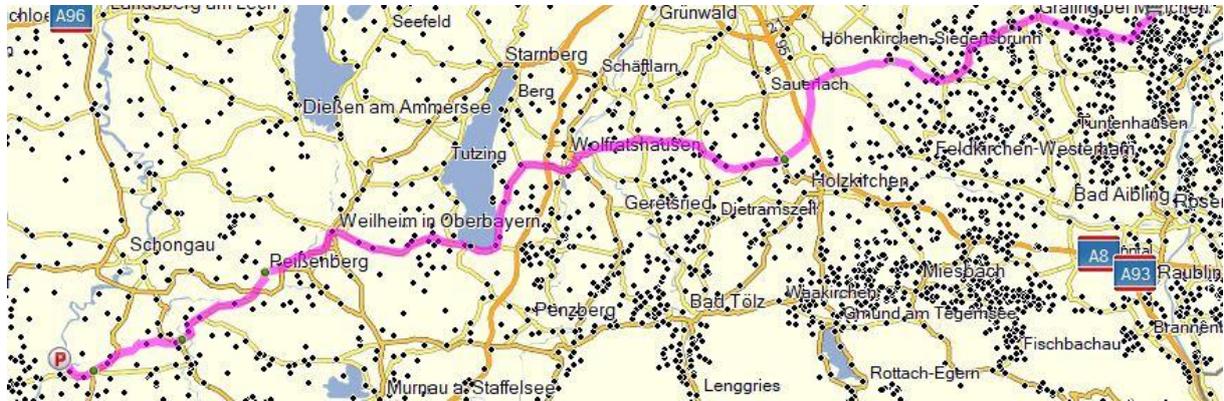




Tag 8: Campingplatz Via-Claudia, Lechbruck am See nach Pfaffing (ca. 140 km)

Montag, 18. Juli 2022

Campingplatz Via-Claudia – Lechbruck am See – Steingaden – Rottenbuch – Peißenberg – Weilheim – Seeshaupt – Münsing – Egling – Otterfing – Egming – Glonn – Grafing - Pfaffing



Ferdl und ich fuhren wie geplant heim. Ich hatte eine sehr schöne und weitgehend verkehrsarme Strecke ausgesucht. Ferdl war auf der Heimfahrt nicht mehr zu bremsen, er wollte zu seiner Kathi. So kamen wir bereits gegen 15 Uhr in Pfaffing an. Wir machten noch ein Foto vor dem Pfaffinger Hof, dann fuhr jeder heim.



Die drei UFO, Benno und Christian fuhren jeder nach belieben und unterschiedliche Strecken heim. Sie kamen aber ebenfalls gut nach Hause.

So ging eine erlebnisreiche, weite Fahrt mit vielen Höhenmetern zu Ende. Das Wichtigste ist, dass wir alle gesund und munter und ohne größere Pannen die Fahrt absolvieren konnten.