

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 11 (1934)
Heft: 6

Artikel: Ostschweiz. Geograph.-Commerzielle Gesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13996>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.04.2025

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

Die Valle Redorta.

Bei Sonogno mündet das Redortatal, das oberste grössere, rechtsseitige Nebental, ins Haupttal ein. Die Redorta, welche das durch Schuttverkleidung z. T. prächtig trogförmig gestaltete Tal durchfließt, erhält in ungefähr 1070 m Höhe einen bedeutenden Seitenbach, der tief in das Rasiamaassiv hineingelegten Mugagliaalp entspringt. Der Ostgrat des pyramidenförmigen Mte. Zucchero trennt diese Alp von der Alpe di Redorta, dem eigentlichen Redortalschluss. Gleich östlich des Zusammenflusses dieser beiden grossen Quellbäche verschwindet der anstehende Fels im Talweg und bis zu der Einmündung in die Verzasca fließt die Redorta auf dem gegen 40 m hoch mit Bergsturzsutt und Alluvionen aufgeschütteten Talboden. Auch im oberen Talteil liegt zwischen den Höhenkurven 1620 und 1410 ein stark verschüttetes, nur wenig geneigtes und schön trogförmig gestaltetes Talstück von über 1½ km Länge (Tafel VI, Nr. 1). Der anstehende Talboden, der wie auch im Unterlauf höchst wahrscheinlich beckenförmige Gestalt hat, ist hier mit einer gut 20 m mächtigen Schuttschicht bedeckt (Abwitterungssutt, flache Schuttkegel der vielen Seitenbäche), in die sich die Redorta und die grösseren Seitenbäche mehrere Meter tief eingeschnitten haben.

(Fortsetzung folgt.)

Ostschweiz. Geograph.-Commerzielle Gesellschaft.

I. Vorträge.

Unser 55. Vereinsjahr schloss am 30. Juni 1934 ab, und ein Häuflein Mitglieder versammelte sich im Restaurant Scheffelstein, um die Geschäfte der Hauptversammlung zu erledigen. Die gesamte Kommission wurde bestätigt und unser Präsident, Herr Prof. Dr. E. Schmid, erfuhr eine einstimmige Wiederwahl. Aus seinem Jahresbericht sei folgendes festgehalten: Das abgelaufene Jahr war ein stilles, aber arbeitsreiches. In unserer Gesellschaft wurden die folgenden *Vorträge* gehalten:

1. Herr Oberstdivisionär *Frey*, Bern: Begleitwort zur neuen Landeskarte der Schweiz.
2. Herr Regierungsrat Dr. *Kobelt*, St. Gallen: Ueber den gegenwärtigen Stand der Bodenseeregulierung.
3. Herr *J. Hofstetter*, St. Gallen: Wanderfahrten in Jugoslawien.
4. Herr Dr. *Krucker*, St. Gallen: Von afrikanischer Kunst.
5. Herr Prof. Dr. *Flückiger*, Zürich: Studienreise ins Kilimandscharogebiet.
6. Herr Dr. *Furrer*, Zürich: Reisen in den Abruzzen.
7. Herr Dr. *Ziegler*, Basel: Streifzüge auf den Admiralitätsinseln.
8. Herr Dr. *Fehrmann*, Basel: Reiseerlebnisse in China.

Alle unsere Vorträge waren recht gut besucht. In der Regel wurden sie im Hotel « Hecht », zweimal im Restaurant « Kaufleuten » abgehalten.

II. Exkursion der Ostschweiz. Geograph.-Commerziellen Gesellschaft St. Gallen.

Am 9. September veranstaltete unsere Gesellschaft die übliche *Herbstexkursion*. 43 Mitglieder und Gäste nahmen daran teil. Im Autocar und in Privatwagen führte uns die Fahrt über die Wasserfluh ins Toggenburg, über den Ricken in die Linthebene und hinauf in die *Amdenermulde*. Hier oben, hoch über dem Spiegel des Wallensees, referierte unser Kommissionsmitglied, Herr Regierungsrat Dr.

Kobelt, über die *neue Wallenseestrasse*. Die Ost- und Westverbindungen sind im Schweizerland spärlich. Im Süden finden wir die Oberalpstrasse, die wohl für den Touristenverkehr wundervoll ist, aber als Durchgangsstrasse keine grössere Bedeutung hat. Dann folgt die Strasse vom grossen Verkehrszentrum Zürich aus dem Wallensee entlang nach Graubünden und dem Arlberg. Eine Strasse, die durch die Talmulde führen würde, wäre für den allgemeinen Durchgangsverkehr von grösster Bedeutung. Eine dritte Route West-Ost führt über den Ricken ins Toggenburg und den Wildhauserpass ins Rheintal. Eine vierte Verbindung bildet die Stossstrasse vom Appenzellerland hinunter ins Rheintal. Von allen vier Verbindungsmöglichkeiten ist die Wallenseeroute die wichtigste. Die Strasse ist aber keineswegs erstklassig; sie ist schmal, weist zahlreiche und dazu sehr enge Kurven auf und führt auf eine Höhe von 745 m hinauf; auch ist sie im Winter häufig vereist. Dem heutigen Automobilverkehr ist sie daher nicht mehr gewachsen. Aus dem Bedürfnis nach einer genügenden Autostrasse heraus hat sich ein Initiativkomitee aus den Kantonen Schwyz, Glarus, St. Gallen und Graubünden gebildet. Zwei Lösungen sind studiert worden, eine Wallensee-Südstrasse und eine Wallensee-Nordstrasse. Nach längeren Verhandlungen einigten sich die Initianten auf die Südstrasse. Vom finanziellen Standpunkt aus ist diese Linie für den Kanton St. Gallen die günstigere. Auch die technische Ausführung ist auf der Südseite vorteilhafter. Diese Linie weist eine Gesamttunnellänge von 197 m auf, während auf der Nordseite 21 Tunnel von einer Gesamtlänge von 4 km zu erstellen wären. Zudem kämen Verbauungen gegen Steinschlag und Rutschungen hinzu. Die militärischen Instanzen haben sich ebenfalls für die Südlinie entschieden. So haben sich also die beteiligten Kantone auf diese Linie geeinigt; das Projekt liegt in Bern.

Nach diesen Ausführungen hatte der Geograph, Herr Dr. *Krucker*, das Wort. An dieser geologisch-klassischen Stelle brachte er uns den Aufbau der Landschaft näher. In Amden befindet man sich noch im Kalksteingebirge, sieht aber hinein in die Molassezone. Im Aufbau des Amdener Gebietes nehmen vorwiegend die Schichtserien zweier helvetischer Decken teil, der Säntis- und der Mürtschendecke. Letztere, als die tiefer gelegene, bildet den Sockel des Churfirstengebietes. Sie taucht bei Betlis in die Fluten des Wallensees ein. Amden selbst liegt in einer breiten, durch Rensen gegliederten Mulde. Ein zweites Element bilden kleine und grössere Terrassen. Die einstigen Zusammenhänge sind aufgelöst worden durch die Erosion der Bäche. Amden ist durchtobelt wie nicht gerade eine Gegend im Kanton St. Gallen. Wären die vielen Wasserfälle, Trichter und Strudeltöpfe zugänglicher, so könnten sie geradezu eine touristische Attraktion bilden. — Von Filzbach aus, wo man einen herrlichen Ueberblick über die gesamte Mulde genießt, führte uns Herr Dr. *Krucker* ins Siedelungsgeographische ein. Dieser Siedelungsraum bietet viele klimatische Vorteile. Amden besitzt vor allem eine ausserordentlich sonnige, windgeschützte Lage. Vergleiche (allerdings nur während zwei Jahren ausgeführt) mit dem ungefähr gleich hoch gelegenen Sanatorium Wald ergaben im Winter für Amden günstigere Verhältnisse. — Interessant ist die Geschichte der Besiedelung Amdens. Die erste Urkunde, die von Amden berichtet, geht auf das Jahr 1178 zurück. Darnach waren die sog. «Gottshausleute» dem Kloster Schänis pflichtig; doch gab es später auch «Eigenleute», die direkt von Oesterreich abhängig waren. — Im Dorf Amden können wir infolge der Geländegestaltung drei getrennte, untrügliche Siedelungspartien unterscheiden: Brugg, Hinterdorf und Vorderdorf. Zwischen Vorder- und Hinterdorf ist eine Siedelungslücke, bedingt durch einen vom Mattstock herunterführenden Lawinenzug. Die Siedelung schloss sich so lange als möglich von der übrigen Welt ab. Erst 1882 wurde nach langer Opposition die Hauptstrasse gebaut. 1840 waren noch 99,9% Ortsbürger, 1850 100% Katholiken; von den Geschlechtern herrschen heute noch die Gmür, Böhni, Büsser und Eberle vor. — Den wirtschaftlichen Hauptanteil bilden die Alpweiden; sie sind der Stützpunkt der ganzen Wirtschaft. Sie sind Gemeindegut, die sehr zahlreichen Hütten dagegen Privatbesitz. Während früher ca. 150 Hütten bestanden, sind es heute noch 70, doch würden 18—20 genügen. Amden besitzt auch eine Seidenweberei, die heute noch 50—60 Arbeitskräfte benötigt.

Von jeher sehr bedeutend war die Nutzung der Kieselkalke. Eigenart der Lage und klimatische Gunst haben Amden innerhalb weniger Jahre einen ansehnlichen Fremdenverkehr gebracht.

Vor der Kirche in Berschis hatte Herr Regierungsrat Dr. *Kobelt* noch einmal das Wort. Seine Ausführungen galten den Flumserbergbahnprojekten. Die Flumserberge werden nicht bloss im Sommer, sondern hauptsächlich im Winter sehr stark besucht, und zwar kommen sie sowohl als Ferienort wie auch als Weekend-Ort in Betracht. Heute führt eine Strasse mit Postkurs auf die Terrasse; sie genügt jedoch nicht. 1932 hat sich in Wallenstadt ein Initiativkomitee gebildet, das ein Bahnprojekt ausgearbeitet hat. Dieses sieht eine solche von Mols aus vor. Es wurde dem Regierungsrat vorgelegt, der entgegen dem Willen der Flumser damit einverstanden schien. Nun bildete sich auch in Flums ein Initiativkomitee und arbeitete zuhanden der Behörden ein Projekt aus, das die Bahnführung von Flums aus vorsieht. Beide Projekte haben Vor- und Nachteile. So besteht beim Molser Projekt der Nachteil, dass die Autobusverbindung Wallenstadt—Mols über die schmale und mit Kurven gesegnete Staatsstrasse führt. Flums dagegen besitzt eine S. B. B.-Station, von welcher die Talstation der Bergbahn 1,3 km entfernt wäre. Der Verkehr ginge durch das Dorf Flums, wo viele Möglichkeiten zur Auflockerung des Stossverkehrs vorhanden wären. Technisch ist der Bau beider Bahnen möglich; doch wird die Bodenerwerbung beim Flumser Projekt auf grössere Schwierigkeiten stossen als beim Molser Projekt. Die Baukosten für die längere Flumser Bahn werden sich höher stellen als für den Bau der Molser Bahn. Die Kostenvoranschläge müssen noch überprüft werden. Der Regierungsrat hat sich dahin geäussert, jenem Projekt den Vorzug zu geben, das wirtschaftlicher ist; diese Frage wird endgültig in Bern entschieden.

Im Namen aller Teilnehmer dankte unser Präsident, Herr Prof. Dr. *E. Schmid*, den beiden Referenten herzlich. Wir haben ein schönes Stück Heimatkanton in flutendem Sonnenlicht durchfahren und dabei Gelegenheit gehabt, Bestehendes und Zukünftiges besser verstehen zu lernen. Wt.

Buchbesprechungen.

Wir möchten hiermit unsere Leser für die kommende Festzeit auf die folgenden Werke aufmerksam machen, die uns im Verlaufe dieses Jahres zur Besprechung zugesandt worden sind und die wir in erster Linie als Geschenkbücher warm empfehlen können. Dies aus dem Grunde, weil sie nicht trockene, wissenschaftliche Abhandlungen enthalten, sondern weil in ihnen farbenfrohes Sehen landschaftlicher Schönheiten, ansprechende Schilderungen oder starkes und lebendig wiedergegebenes Erleben auf Reisen in fremden Ländern und auf weiten Meeren zur Darstellung kommen. Mehrheitlich handelt es sich bei den Verfassern um Schweizer, die uns aus früheren Darstellungen bekannt sind oder sich in der Fremde durch ihre Leistungen einen Namen gemacht haben.

Hans Wälti, Die Schweiz in Lebensbildern. Band IV: *Bern*. Ein Lesebuch zur Heimatkunde für Schweizerschulen. Verlag H. R. Sauerländer & Cie., Aarau.

Als Geschenkbuch für unsere Jugend sei hier der neu erschienene 4. Band von Wältis Lebensbildern an erster Stelle genannt; handelt es sich doch dabei um ein Buch, das, ähnlich wie die übrigen 3 andern Bände, eine grosse Anzahl lebensvoller Schilderungen aus allen Natur- und Lebensgebieten des Landes, hier des Kantons Bern enthält. Es ist geradezu erstaunlich, welche Fülle von anziehenden und lehrreichen Lesestücken aus dem allerdings grossen und dichtbevölkerten Kanton,