

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 85 (2007)
Heft: 7-8

Artikel: Tour de Suisse mit öffentlicher Hilfe
Autor: Vollenwyder, Usch
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-725169>

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: 30.03.2025

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

DIE SCHWIMMFLIEGE
FLICHT
Blickt man auf
die Welt, so ist
das Leben ein
Mosaik aus
kleinen und
großen
Stücken. Doch die
Kleinen sind
oft die wichtigsten.

SC

THEMA | ÖFFENTLICHER VERKEHR
Einige ganz besondere Tour de Suisse
INTERVIEW | ANDRÉ STÄNER
Die Ausser-Rodan sind wie

ZEITSPIEGEL
Die AVT wird 60 Jahre alt





Tour de Suisse mit öffentlicher Hilfe

Ein öffentliches Verkehrsnetz von 24 000 Kilometern – mehr als die Hälfte des Erdumfangs – zieht sich kreuz und quer durch die Schweiz.

Die Zeitlupe ging auf eine Rundreise: mit Bahn, Schiff und Bus, per Velo und zu Fuss. Vielleicht ist auch für Sie eine Ausflugsidee dabei.

**VON USCH VOLLENWYDER MIT
ILLUSTRATIONEN VON SUSAN SCHOCH**

Die Schweizreise – aufgeteilt in kürzere und längere Etappen, die sich je nach Lust und Zeit beliebig «er-fahren» lassen – beginnt mit der ersten Teilstrecke **von Romanshorn nach Luzern**. In einer langen Kurve führt der Voralpen-Express vom Bodenseeufer weg und gewinnt an Höhe. Bereits hinter St. Gallen beginnt die voralpine Hügellzone, die der Streckenführung den Namen gegeben hat. Auf 143 Kilometern verbindet sie in etwas mehr als zwei Stunden die Ost- mit der Zentralschweiz.

Von Herisau aus geht es durch Tunnel und über Brücken durch abgeschiedene Gegenden bis nach Wattwil, dem wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des Toggenburgs. Nach dem acht Kilometer langen, schnurgeraden Rickentunnel fährt der Zug hinunter nach Rapperswil, der Rosenstadt mit der markanten Altstadt-silhouette und ihrem Kinderzoo.

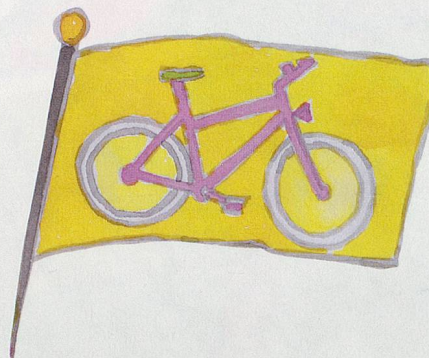
Der Damm zwischen dem Zürich- und Obersee hinüber nach Pfäffikon ist nur zwei Kilometer lang; dann steigt das Eisenbahntrasse wieder an Richtung Schindellegi. Der Voralpen-Express fährt die Biber entlang durch das ausgedehnte und unter Naturschutz stehende Hochmoor von Rothenthurm, eines der schönsten und grössten von ganz Europa.

Schreibergärten, eine Hundeschule, eine Wandergruppe, Holzstapel, ein Wiesenbord voller Flockenblumen, abgeholzter Wald, eine Kiesgrube, zwei Walkerinnen mit ihren Stöcken, ein schmusendes Liebespaar, eine Schulklasse auf der Schulreise, Bauern auf ihren Traktoren... Der Blick hinaus aus dem Zugfenster fällt auf Alltägliches ebenso wie auf einzigartige Landschaften und heimatliche Wahrzeichen: auf die Rigi und den Pilatus, auf unbekannte Alpengipfel,

auf den Vierwaldstättersee und schliesslich auf die Stadt Luzern.

Die rote Zentralbahn fährt **von Luzern nach Interlaken**. Vor zwei Jahren aus dem Zusammenschluss der Brünig mit der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn entstanden, führt sie auf einer Schmalspur vom Vierwaldstättersee weg durch den Kanton Obwalden über den Brünig ins Haslital hinunter und nach Interlaken. Gleich hinter dem Loppertunnel liegt Alpnachstad, von wo aus die steilste Zahnradbahn der Welt mit über 48 Grad Steigung auf den Pilatus fährt. Auch die Zentralbahn wird streckenweise von Zahnradern angetrieben. Nur so können grosse Steigungen überhaupt überwunden werden.

In Brienz lohnt sich ein Zwischenhalt für einen Abstecher mit dem Bus ins Freilichtmuseum Ballenberg: Dort ist die



Schweiz von anno dazumal kaum zwei Kilometer lang und nur einen halben Kilometer breit. Originale, jahrhundertealte Schweizer Häuser und Höfe aus allen Regionen, traditionelles Handwerk und Gewerbe, einheimische Nutztiere, Bauerngärten und ein grosser Heilkräutergarten zeigen, wie in der Schweiz früher gelebt und gearbeitet wurde.

Von Interlaken bis Spiez geht die Fahrt mit dem Schiff weiter. Die «Blüemlisalp», ein hundertjähriger, vor wenigen Jahren renovierter Raddampfer, ist die besondere Attraktion der Thuner- und Brienzersee-Flotte. Auch die Motorschiffe tragen Namen aus der Umgebung: «Schilthorn» oder «Stockhorn», «Stadt Thun» oder «Niederhorn», «Berner Oberland» oder «Beatus» – benannt nach den weitverzweigten Beatushöhlen auf der rechten Seeseite. Im sechsten Jahrhundert sollen sie dem heiligen Beatus, der das Christentum ins Berner Oberland bringen wollte, als sicherer Unterschlupf gedient haben. Auf einer Länge von etwa tau-

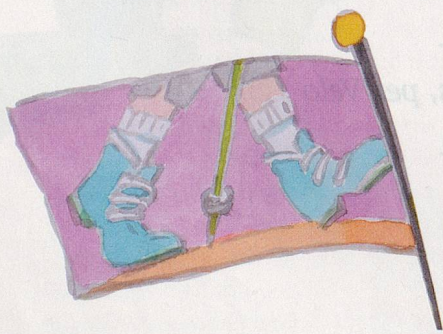
send Metern sind die Tropfsteinhöhlen auch dem Publikum zugänglich.

Mit der BLS, neben den SBB das grösste Verkehrsleistungsunternehmen im schweizerischen Normalspurnetz, geht die Fahrt **von Spiez nach Kandersteg**. Überall sind die Spuren der Neat-Grossbaustelle zu sehen: Kiesgruben, Erdhügel, Zufahrten, Rampen, Bagger, Lastwagen... Nach acht Jahren Bauzeit wird der 34,6 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 voll in Betrieb genommen. Mit einem Tempo von 160 bis 200 Stundenkilometern werden die Züge hindurchrauschen und die Fahrzeit von den grossen Zentren der Deutschschweiz nach Visp im Wallis um eine gute halbe Stunde verkürzen.

Kandersteg – Montreux heisst die nächste Reisetappe, die mit einer Wanderung über den Gemmipass beginnt. Alte Münzenfunde zeigen, dass dieser Alpenübergang bereits zur Römerzeit als Handelsweg benutzt wurde. Mit den Luftseilbahnen auf der Nordseite von Kandersteg auf den Sunnbüel und auf der Walliser Seite von der Passhöhe hinunter nach Leukerbad lassen sich die Höhenunterschiede leicht bewältigen.

Dazwischen liegt eine rund zweieinhalbstündige klassische Wanderoute: Sie führt auf breiten Wegen in der Nähe der Arvensee vorbei zum Restaurant Schwarzenbach und von dort weiter an den Daubensee, wo jeweils am letzten Wochenende im Juli das Schäferfest stattfindet. Regelmässige Busverbindungen führen von Leukerbad – bekannt für seine heilenden Thermalquellen – nach Leuk-Susten, wo die Interregio-Schnellzüge der SBB auf ihrer Fahrt durchs Unterwallis anhalten.

Von Montreux nach Freiburg geht es zunächst ein kurzes Stück mit der MOB, der Montreux-Oberland-Bahn. Asiatische Feriengäste halten ihre Kameras gezückt und fotografieren den Genfersee mit den dahinterliegenden Savoyer Alpen. In Montbovon trennen sich die Geleise: Die MOB fährt auf der Golden-Pass-Linie weiter in die Touristenorte Châteaud'Oex, Gstaad und Zweisimmen. Auf der Greyerzer Linie Richtung Bulle steht schon das orange Bähnchen des TPF – Transport Public Fribourgeois – bereit. In einer halben Stunde legt es die 17 Kilometer die Saane entlang abwärts bis nach

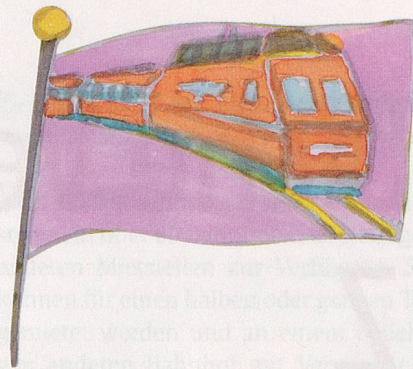


Bulle, Verkehrsknotenpunkt und Hauptort des Greyerzerlandes, zurück. Von dort aus fährt der Eilbus in einer Dreiviertelstunde den Greyerzersee entlang über die Autobahn nach Freiburg.

Per Zug, Standseilbahn und zu Fuss geht es weiter **von Freiburg nach Biel**. Nur eine gute Stunde dauert die Fahrt von der freiburgischen Voralpenkette in die jurassischen Freiberge. Dazwischen liegt das Dreiseenland, eine sanfte Landschaft mit einem Klima, in dem Reben und Gemüse gedeihen. Wie ein kleiner Tafelberg ragt der Mont Vully in die Höhe; wie eine mächtige Felsarena wirkt der Creux du Van, der kurz nach Neuenburg Richtung Val-de-Travers zu sehen ist. Die Anfahrt nach La Chaux-de-Fonds ist so steil, dass der Lokführer in Chambrelieu den Stand wechseln muss: Was beim Zug hinten war, ist nun vorne und umgekehrt.

Von La Chaux-de-Fonds aus fährt das rote Bähnchen der «Chemins de fer du Jura» weiter in das kleine Uhrmacherstädtchen St-Imier; von dort aus geht es mit der Standseilbahn auf den Mont Soleil. Auf einer schnurgeraden steilen Strecke überwindet sie in vier Minuten 350 Höhenmeter. Bei der Bergstation nimmt eine Schulklasse an den grossen Picknicktischen das Znüni, bevor sie auf ihre Exkursion geht. Vom Mont Soleil, dem Sonnenberg, bis zum weiter östlich gelegenen Mont Crosin führt ein Erlebnispfad vorbei an einer Sonnenkraftanlage und Windturbinen, die als alternative Energiespender rund 3000 Haushalte mit elektrischem Strom versorgen.

Das ständige schwirrende Geräusch der sich schon beim kleinsten Windhauch drehenden Rotorblätter des nächsten Windrades liegt in der Luft. Es braucht etwas Geduld, den Wanderweg nach Le Noirmont zu finden: Querfeldein führt er über Juraweiden mit einzelnen Tannen, kleinen Waldinseln, alten Baumbeständen. Elektrozäune, Stacheldrähte, Steinmüerchen begrenzen die Weiden,



durch die sich neben dem Wanderweg auch kaum befahrene Strässchen ziehen.

Kühe und Pferde – robuste, kräftige Freiberger, die in dieser Gegend gezüchtet werden – lassen sich von den Wandernern kaum beirren. Manchmal braucht es ein bisschen Mut, sich den Tieren zu nähern, die oft mitten auf dem Weg stehen. Nach drei Stunden gemütlichen Wanderns ist Le Noirmont erreicht. Zweimal muss man umsteigen, um von dort aus die zweisprachige Stadt Biel/Bienne zu erreichen.

Von Biel nach Solothurn wird die Reise auf dem Wasser fortgesetzt, vorbei an Naturlandschaften und dem Wasserlauf der alten Aare, vorbei an kleinen Inseln, dem mittelalterlichen Städtchen Büren mit seiner Holzbrücke und der Storchensiedlung Altreu. Eine technische Attraktion ist die Schiffschleuse schon kurz nach Biel. Sie gehört zum Wasserregulierwerk Port, dem Kernstück der zweiten Juragewässerkorrektur aus dem letzten Jahrhundert. Etwa zehn Minuten dauert es, bis das Schiff mithilfe des ausströmenden Wassers auf die zweieinhalb Meter tiefer liegende Aare abgesenkt ist. Das dicke Schleusentor öffnet sich, und die Fahrt kann weitergehen – der dreissig Kilometer entfernten Barockstadt Solothurn entgegen.

Mit den verschiedensten Bahnen geht es **von Solothurn nach Schaffhausen**: Mit dem Regio zunächst nach Moutier und von dort aus mit dem Intercity nach Delémont und durch das Laufental nach Basel. Dreimal wird dabei die Birs überquert, neunmal eine Kantonsgrenze überfahren. In Basel fährt vom Badischen Bahnhof aus die Deutsche Bahn jenseits des Rheins weiter.

Erst kurz vor Schaffhausen, beim Grenzort Erzingen, wird wieder die Schweizer Grenze passiert. Dort beginnt das Klettgau im Schaffhauser Blauburgunderland mit den Winzerorten Wilchingen, Trasadingen und Hallau. Mit gegen 300 Hektaren Reben gilt es als das

grösste zusammenhängende Weinbaugebiet der Schweiz. Nur ganz kurz ist bei Neuhausen rechter Hand der Rheinfluss zu sehen. Dann fährt der Zug auch schon in Schaffhausen ein.

Die Strecke **Schaffhausen – Romanshorn** beginnt mit einer Velofahrt: Am Bahnhof Schaffhausen lässt sich für einen Tag ein silberfarbenes, stabiles Countrybike mit der Aufschrift «Ihr Mietvelo am Bahnhof» ausleihen. Der Helm wird gratis dazugeliefert, ebenso eine kurze Beschreibung der Veloroute bis nach Stein am Rhein. Sie gehört zur über 400 Kilometer langen Rhein-Rhone-Route von Veloland Schweiz und ist entsprechend ausgeschildert. Ohne Steigung führt sie den träge fliessenden Rhein entlang, manchmal nur auf einem Radstreifen auf der Strasse, dann wieder querfeldein, durch den Wald, über Kieswege und asphaltierte Nebensträsschen.

Nur die dunkelroten Markierungen von Veloland Schweiz und die grün-weißen deutschen Schilder zeigen an, ob man sich auf deutschem oder schweizerischem Boden befindet. Hin und wieder macht ein weiteres Signal die Velofahrer darauf aufmerksam, dass sie durch ein



Grenzgebiet radeln: «Grenzüberschreitender Wander- und Veloweg. Fuss- und Radwanderern ist der Grenzübergang bei Tag gestattet», steht auf einer Tafel neben einem gelb-schwarzen Schlagbaum und einer rot-weißen Stange.

Je nach Kondition, nach Zeit, Lust und Laune kann das Velo erst im Bahnhof von Romanshorn abgegeben werden. Oder schon in Kreuzlingen – oder noch vorher in Stein am Rhein, dem historischen Städtchen, das alljährlich Zehntausende von Besucherinnen und Besuchern anlockt. Von dort aus fahren Züge oder auf dem Wasserweg Schiffe zurück an den Ausgangspunkt und Zielort der Zeitlupe-Rundreise durch die Schweiz: nach Romanshorn. ■