

Hommage an die Gotthard-Pioniere

Der neue Bahnwanderweg verbindet Natur, Technik und Geschichte

Zum 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn ist zwischen Erstfeld und Biasca ein Bahnwanderweg erstellt worden, der an gut 50 technischen Meisterwerken vorbeiführt und in einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt aufgeteilt ist. Als attraktiv gilt die Strecke Wassen–Amsteg.

«Wählen Sie doch einfach das Filetstück aus», ermuntert uns die Wirtin des geschichtsträchtigen Hotels Stern und Post in Amsteg. Dabei meint sie das nicht gastronomisch, sondern geografisch. Ihrer Ansicht nach ist der Abschnitt Wassen–Amsteg der wohl lohnendste des jüngst eröffneten Gotthard-Bahnwanderweges. Und wir sind dankbar für den Tipp: Denn erstens wäre die ganze, über 23 Kilometer lange Nordrampen-Tour von Göschenen bis Erstfeld kaum an einem Tag zu bewältigen gewesen, und zweitens erwiesen sich die 12 Kilometer zwischen Wassen und Amsteg – mit fast 600 Metern Höhendifferenz – als abwechslungsreich, interessant und anspruchsvoll genug. Immerhin waren wir über fünf Stunden unterwegs, und es hätten spielend noch einige mehr werden können, wären wir unterwegs eingekehrt oder hätten wir beispielsweise am Bahnhof von Gurtellen der ebenso unterhaltsamen wie lehrreichen Sonderausstellung zur Gotthardbahn mehr Zeit geschenkt. Alleine der dort installierte Eisenbahn-Simulator ist eine spannende Attraktion, die nicht nur Jugendlichen gefällt, sondern auch das Kind im Manne anspricht.

Im Übrigen gilt: Dank den bestehenden Postautoverbindungen kann man fast überall in den neuen Wanderweg einsteigen. Dieser ist allerdings kein lauschiger Pfad in wilder Natur. Er folgt vielmehr dem Bahntrasse oder der Autobahn, klebt mitunter an der alten Gotthardstrasse und zieht sich unter eindrucklichen Viadukten und Brücken vorbei an Wasserkraftwerken, Bahnhöfen und Industrieanlagen. Irgendetwas dröhnt, zischt, brummt oder hupt immer. Still ist es entlang dieser Route nur selten. So etwa beim Aussichtspunkt Pfaffensprung, der sich unmittelbar über dem einige Kilometer hinter Wassen gelegenen sogenannten Dotier-Kraftwerk (samt Stausee) befindet und den man unter gar keinen Umständen verpassen sollte. Nicht weil hier laut einer Urner Sage zwei Geistliche auf der Flucht über die Reuss gesprungen sein sollen, wobei gemäss Volksmund bloss einem der mutige Sprung gelang, der andere indes in die Schlucht stürzte. Sondern weil sich von hier aus das Prinzip der Kehrtunnels hautnah erleben lässt: Die Zugkompositionen, die im tief unter uns gelegenen Loch im Berg verschwinden, um wenig später viele Meter höher über uns wieder aufzutauchen, wirken beinahe wie Modelleisenbahnen.

Wertvoller Führer in Buchform

Zwischen Göschenen und Erstfeld hat die Bahn auf einer Strecke von 29 Schienenkilometern über 600 Höhenmeter zu überwinden. Gurtellen liegt etwa in der Mitte dieser Strecke, die man sowohl von Norden als auch von Süden aus in Angriff nehmen kann. Allein, wenn man von Norden kommt, ist das Panorama schöner. Das

zeigt sich bereits in Wassen, unserem Startpunkt, wo man von der sehenswerten Dorfkirche aus einen phantastischen Blick auf das Reusstal hat. Weit weniger phantastisch ist allerdings die Markierung des neuen Wanderweges, den es mühsam zu finden gilt. Dies ist insofern schwierig, als bereits mindestens zwei andere Fernwanderrouen über den Gotthard führen und teilweise dieselben Pfade nutzen wie der neue Bahnwanderweg.

Es empfiehlt sich deshalb, das im AT-Verlag erschienene Begleitbuch «Wanderweg Gottardo» von Kilian T. Elsasser zu erwerben. Es enthält nicht nur wertvolle Routenbeschriebe und Tipps, sondern ist auch voller interessanter Informationen zu den einzelnen Etappen. Zusätzliches Wissen wird dem Wanderer anhand von Tafeln am Wegrand vermittelt, so etwa auch der Hinweis, dass noch immer zwei Drittel des Güterverkehrs auf der Schiene durch den Gotthard transportiert werden und nur ein Drittel auf Lastwagen.

Imposante Schutzbauten

Einen Höhepunkt des verbleibenden Abschnitts Gurtellen–Amsteg bildet eine neue Hängebrücke über die Reuss. Sie passt wunderbar in das Umfeld von Bahnbrücke und Autobahnviadukt, auch wenn es ihr noch etwas an Patina fehlt. Sie wird, wie wir feststellen, auch von Nicht-Wanderern aufgesucht, die sich hier in luftiger Höhe über dem tosenden Bergbach fotografieren lassen. Eine steile Passage mit sauberen, neu erstellten Stufen führt uns auf eine Anhöhe, auf der man nach wenigen Minuten Marsch die Informationstafel 23a erreicht. Hier tut sich der Blick auf das Secken-Viadukt auf, die letzte noch ganz aus Stein gebaute Eisenbahnbrücke an der Gotthard-Nordrampe. Und hier finden sich erneut Hinweise auf die imposanten Schutzbauten, welche so typisch sind für diese aussergewöhnliche alpine Bahnstrecke, die gegen Naturkatastrophen wie Lawinenniedergänge, Steinschläge, Erdbeben und Hochwasser gewappnet und geschützt sein muss.

Kein Wunder, dass man im Weiler Ried vor Amsteg dem heiligen Eligius, dem Schutzpatron der Schmiede und Säumer, eine Kapelle erbaut hat. Das schicke Gebäude aus dem Jahre 1661 ist vor wenigen Jahren restauriert worden und schmiegt sich wunderbar in die liebliche und offene Wiesenlandschaft ein, durch die der Bahnwanderweg nun stetig nach Amsteg abfällt. Weil die letzten Kilometer immer die beschwerlichsten sind, schätzt man sich anschliessend glücklich, wieder gut in Amsteg angekommen zu sein. Und man weiss gar nicht, dass man unterwegs möglicherweise über die unterirdische Bunkeranlage marschiert ist, die dem Bundesrat und dessen Mitarbeitern im Zweiten Weltkrieg im Falle eines militärischen Angriffs auf die Schweiz als geheimer Zufluchtsort hätte dienen sollen – auch das mit Sicherheit ein Meisterwerk der Technik.

Friedemann Bartu