



4h

**Wanderkarte/n 1:50'000 266T**  
**Gesamtaufstieg 570m**

**Länge 12.3km**  
**Gesamtabstieg 725m**



Die Leventina besteht aus drei Abschnitten, die jeweils durch eine enge und steile Talstufe voneinander getrennt werden. Die obere liegt zwischen Rodi und Faido und die untere zwischen Nivo und Giornico. Diese Engnisse überwindet die alte Bahnlinie jeweils mit Kreis- oder auch Spiraltunnels. Der Ausdruck Kehrtunnel ist eigentlich falsch, denn der Zug fährt immer vorwärts!

Etwas oberhalb Faido liegt der kleine Ort Osco, der durch eine Postautolinie erschlossen ist. Hier ist der Ausgangspunkt der zweiten Teilstrecke der Strada alta. Allein schon die Fahrt mit dem Bus ist ein Abenteuer der besonderen Art. Ein Stück der schmalen Strasse gehe ich nun wieder zurück, zweige aber bei der ersten Kehre ab, überquere den Ri del Ri und gelange zum Wegkreuz bei den Hütten Targ-

nett.

Anschliessend folgt der tiefe Graben des Formigario und wenig später das Dorf Calpiogna. Ich habe mich schon recht weit von der eigentlichen Strada entfernt und quere den Ri Bassengo oberhalb des felsigen Tobels. Erst kurz vor Tengia treffe ich sie wieder, sie endet jedoch bei der Kirche. Ich nehme deshalb die ebenere Variante unterhalb Sorsello und begegne einem weiteren Wildbach.

Ohne mich verlaufen zu können gelange ich tüchtig abwärts nach Calonico, wo ich erneut auf eine Strasse treffe. Es ist die Fortsetzung des ersten Abschnittes, denn hier ist das Gebiet wieder wesentlich weniger ruppig. Weiter abwärts auf der breiten Terrasse ziehe ich weiter und kann über die steile Fluh hinab schauen auf das Elektrizitätswerk von Lavorgo und den von Felsbrocken übersäten Hang auf der Gegenseite.

Etwa einen Kilometer später zweigt der Weg ab hinauf zu einer ziemlich abgelegenen Bushaltestelle. Für geplagte Füsse oder wund Zehen könnte dies die Rettung sein, auch wenn der Bus eigentlich für die Bewohner des Prato Bello gedacht ist.

Parallel zur Strasse, nun wieder oberhalb der 900m-Höhenlinie, führt der Weg durch den Bosco Salvagata und durch das Valle della Buza fast ebenaus nach Anzonico, meinem Tagesziel.

## Gotthardbahn

So wird die seit 1909 von der SBB betriebene Bahnstrecke von Immensee bis Chiasso genannt. Diese 206 Kilometer waren damit der vielleicht wichtigste Teil der Verbindung von Deutschland nach Italien durch die Schweiz. Ihr Kernstück bildete die von Erstfeld ansteigende Gebirgsbahn der Reuss entlang zum Scheiteltunnel und dann dem Ticino folgend wieder hinunter nach Bellinzona. Auf diesen Rampen überwindet die Bahn Steigungen bis 2.8%. Steiler konnten die damals eingesetzten Dampfloks nicht fahren. Erst im 20. Jhrd. erfolgte dann der durchgehende Ausbau auf Doppelspur sowie die Elektrifizierung.

Der Verwirklichung dieses gigantischen Projekts gingen jahrelange Diskussionen und Planungen über den exakten Verlauf der Bahnlinie und natürlich auch der Finanzierung voraus. Dabei spielte der Zürcher Unternehmer und Politiker Alfred Escher eine massgebliche Rolle. Das Tal der Reuss und die Leventina boten lange Anfahrtsrampen und damit einen viel kürzeren Tunnel auf über 1100müM. Trotzdem war dieser bei seiner Eröffnung im Jahre 1882 mit seinen 15 Kilometern der längste der Welt. Diesen Platz nahm 24 Jahre später der Simplon mit knapp 20 Kilometern ein.

Noch berühmter als mit der Länge des Tunnels wurde die Gotthardstrecke allerdings durch die künstliche Verlängerung der Anfahrtsrampen durch etliche Schleifen und Kehrtunnels, die aber besser Spiraltunnels genannt werden soll-



# Strada Alta II

ten. Der wohl bekannteste Abschnitt bilden die drei Durchfahrten bei der Kirche von Wassen.

Bis zur Eröffnung des 57km langen Basistunnels im Juni 2016 stellte die Gotthard-Linie die kürzeste Verbindung der wichtigen europäischen Wirtschaftsräume beidseits der Alpen dar. Pro Jahr wurden zuletzt über 10Mio Tonnen Güter und 5Mio Passagiere durch das Gebirge befördert.

Der Basistunnel sollte zu einer stärkeren Verlagerung des Warenverkehrs auf die Schiene führen, wie dies in der Alpeninitiative gefordert wird. Für dieses Ziel wurden mit den Anrainerstaaten Anschlussverträge ausgehandelt, welche aber bis heute weder von Deutschland noch von Italien erfüllt werden konnten. Aus diesem Grund beteiligt sich nun die SBB am Ausbau der betreffenden Strecken im Ausland. Es besteht allerdings die Gefahr, dass nach dem Ausbau der zweiten Autobahnröhre das Verlagerungsziel in weite Ferne rücken wird.

