

# Hinterjochli

Anforderung



**2h30min**    **Wanderkarte/n 1:50'000 245T**  
**Gesamtaufstieg 722m**

**Länge 10.4km**  
**Gesamtabstieg 245m**



Von Isleten am fast senkrechten Ufer des Vierwaldstätter-sees, gegenüber von Flüelen, steigt eine schmale Strasse hinauf nach Isenthal und weiter nach Schattenberg. Von hier schwebt eine Seilbahn nach Gitschenen. Erst da oben ziehe ich die Schnürsenkel richtig an, um den Aufstieg zum Hinter Jochli in Angriff zu nehmen.

Wenig höher als die Bahnstation liegt die Alp Chneuwies am Fusse eines stattlichen Hangmoores. In ungefähr nördlicher Richtung führt ein guter Weg bergwärts zu den Hütten Unter-Bolgen. Der Alpbetrieb stützt sich auf zwei Transportbahnen. Die eine überwindet den stotzigen Hang, den ich nun zu Fuss meistern werde. Er zielt nach Ober Bolgen oben in den Felsen, knappe 200 Meter höher.

Nochmals weiter oben erwarten mich in einer schmalen Mulde drei kleine Seelein, deren Wasser durch den Lauwelibach ins Tal hinunter fliesst. Ob die Rinder, welche hier den Sommer verbringen dürfen, auch wissen, wie paradisisch dieser Fleck liegt?

Der Weg schenkt nun in Richtung Risetenstock und überquert den Kamm an seiner tiefsten Stelle auf 2105müM. Das Hinter Jochli hat wegen seiner traumhaften Aussicht nach beiden Seiten eine Pause verdient.

Ausgeguckt mache ich mich an den Abstieg. Nach lediglich 20 Minuten treffe ich auf die Seilbahnstation, die mir insgeheim schon seit einiger Zeit zugewinkt hat. Das Bähnchen fährt mich bequem hoch über die Beckenrieder Alp zum Stafel. Unweit davon lädt das Berghaus Tannibüel zum Verweilen und Verpflegen.

Ich lasse es mir schmecken und lösche auch gleich den Durst, bevor ich mich aufmache, auf dem Strässchen den Klewenstock westlich zu umgehen, um zur Siedlung Klewenalp zu gelangen. Ganz unten am Waldrand finde ich die Bergstation einer weiteren Seilbahn, mit welcher ich an die Gestade des Vierwaldstättersees, genauer nach Beckenried, fahre. Die Sicht aus den etwas zerkratzten Fenstern ist fantastisch. Die Schiffe, die auf dem Wasser kreuzen, sehen aus wie Spielzeuge in einer Modelleisenbahn-Anlage. Nur die Wellenspur belegt ihre Echtheit.

## Seelisbergtunnel

Die A2 führt auf 295km quer durch die Schweiz von der deutschen Grenze bei Basel im Norden zur italienischen Grenze bei Chiasso im Süden. Das Kernstück ist wohl der 17km lange Gotthardtunnel, den täglich etwa 20'000 Fahrzeuge benutzen.

Der andere lange Tunnel unterquert den Seelisberg zwischen Altdorf und Luzern. Würde man meinen, aber dies ist nicht exakt so, denn der Tunnel führt unter dem Niederbauen Chulm hindurch, dessen nördlicher Ausläufer Seelisberg heisst und das Dorf darauf ebenso.

Der Tunnel besteht aus zwei Röhren mit einer Fahrbahnbreite von 7.5m zuzüglich einem 80cm breiten Gehweg für Notfälle. Die zwei über 9km langen Röhren verlaufen in einem Abstand von 25 bis 60m und sind alle 300m durch einen Querstollen als Fluchtweg miteinander verbunden. Der Seelisbergtunnel ist der längste doppelröhrige Strassentunnel der Schweiz.

Die Belüftung des Tunnels geschieht über vier unterirdische Zentralen. Je eine davon steht am Tunnelende bei Büel im Süden und Rüttenen auf der anderen Seite. Zudem gibt es noch die Station bei Hattig mit einem 275m hohen Zu- und Abluftrohr. Die Mittelzentrale Huttegg ist sogar mehr als 600m über dem Tunnel. Diese



# Hinterjochli

Anlage sorgt nicht nur für die Filterung der Abluft, sondern auch für eine klare Sicht im Loch und einem Klima, bei dem die Autoscheiben nicht beschlagen sollen.

Der Bau des Tunnels erfolgte in mehreren Baulosen, jede Röhre von jeder Seite. Der Treffpunkt lag nicht exakt in der Mitte, weil auf der Südseite etwas schwierigere Verhältnisse erwartet wurden. Zudem drangen die Mineure auch vom Lüftungsstollen Huttegg her in beide Richtungen. Die Fahrbahn besteht aus Betonplatten, die auf speziell geformte Noppen an den Tübbing (kreisförmige Betonelemente zur Auskleidung der Tunnelröhre) aufgesetzt werden konnten. Darauf liegt dann der Asphaltbelag.

Trotz seiner Länge und der Eintönigkeit für die vielen Fahrer ereigneten sich im Seelisbergtunnel bis heute nur wenige nennenswerte Unfälle. Besonders heikle Zeiten sind solche, in denen die eine Röhre aus irgendwelchen Gründen gesperrt werden muss, und auf der anderen Seite Gegenverkehr herrscht.

