



**2h30min**    **Wanderkarte/n 1:50'000 276T**  
**Gesamtaufstieg 306m**

**Länge 5.4km**  
**Gesamtabstieg 652m**



Die Fahrt hinauf nach Loco mit dem Postauto hat mir gereicht. Niemals würde ich selber mit dem Auto diese Strasse wieder hinunter fahren. Früher war das noch anders, da hatte ich noch diesen jugendlichen Ehr-geiz. Dieser ist aber einem unerklärlichen Schauer-Gefühl gewichen, das genau weiss, wo ich es, vermeiden möchte.

Wer nach der Busfahrt glaubt, weiter als bis Loco gehe es nicht, sieht dass die Welt erst viel weiter oben - oder hinten - zu Ende ist. Die Strasse wird aber noch schmaler, und endet erst an der Landesgrenze.

Bei der Haltestelle des Postautos schwenkt der Wanderweg ab und senkt sich recht steil hinab ins fast 200 Meter tiefer gelegene Niva. Der historische Kopfsteinweg ist fachkundig renoviert. Noch etwas weiter unten überquere ich den schäumenden Isorno über eine kühn geschwungene Holzbrücke. Aber keine Angst, der Hades ist noch viel tiefer unten, auch wenn Kirche und Kapelle von Auressio von hier nicht mehr zu sehen sind!

Langsam schlängelt sich der Pfad an der Westflanke des tief eingeschnittenen Tals wieder schweisstreibend aufwärts. An einigen verstreuten Rustici vorbei zum Weiler Vosa, der wirklich zum Verweilen einlädt. Die ehemaligen Äckerchen und Pergole auf kunstvoll angelegten Terrassen sind längst wieder vom Wald überwuchert. Einen Laden oder ein Restaurant gibt es hier nicht, aber ich habe ja den Rucksack dabei.

Noch etwas höher stehen die Häuser von Pila, wo ich mich vor die schwierige Wahl gestellt sehe, einen der vielen Wege zu wählen: Entweder reizt mich der steile Aufstieg nach Costa und mit der Seilbahn nach Intragna, oder ich ziehe einen der direkten Abstiege an die Melezza vor. Es gibt deren zwei, einen nördlich der Lichtung und einen südlich davon. Ich habe den Letzteren gewählt, die beiden treffen sich jedoch sowieso nach wenigen Metern wieder.

Die berühmten Brücken über den tief unten fliessenden Isorno erlebe ich ohnehin erst im Zug zurück nach Locarno, wenn ich darüber fahre.

## Centovallibahn FART

Die Bahnlinie von Locarno nach Domodossola verbindet auf einer Streckenlänge von knapp über 50 Kilometern die Gotthardlinie mit der am Simplon. Sie überquert nach fast der Hälfte ihrer Strecke bei Camedo die Grenze zu Italien und hat bis dahin 23 Tunnels durchfahren und mehrere Brücken überquert.

Eröffnet wurde die Bahnlinie im Herbst 1923 weil der Erste Weltkrieg den Bau verzögert hatte. Für den Betrieb war ein Staatsvertrag mit Italien nötig, der noch vom italienischen König Emanuele III. unterzeichnet wurde.

Im Jahre 1978 zerstörten heftige Hochwasser hunderte Meter der Trasse und zahlreiche Brücken vor allem auf der italienischen Seite. Erst nach langen Diskussionen über eine Aufgabe dieser Verbindung erfolgte die Reparatur der Schäden, und 1980 konnte der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden.

Der Start in Locarno erfolgt heute unterirdisch, was die Einhaltung eines wenigstens teilweise verwirklichten Taktfahrplans ermöglichte. Vorher blieb die Bahn immer wieder im allgemeinen Verkehrswirrwarr stecken. Bei Ponte Brolla zweigte einst die Maggiatalbahn ab, die jedoch 1965 aufgegeben wurde. Einzelne Streckenteile sind noch heute sichtbar!

Anschliessend folgt die Bahn dem Flusslauf der Melezza über die bekannte Stahlfachwerkbrücke bei Intragna. Hier beginnt erst das Centovalli, das seinen Namen bis zum Grenzbahnhof nicht mehr ändert. Dort empfängt das Valle Vigezzo den Zug und führt ihn bis zum Scheitelpunkt bei Santa Maria Maggiore auf 836 müM. Der



# Val Onsernone

Fluss heisst jetzt Melezza occidentale und fliesst nach Westen. Bei Trontano folgt der bis zu 60 Promille steile Abstieg nach Domodossola, wo die Einfahrt in den Bahnhof wieder unterirdisch geschieht.

Die Schmalspurbahn fährt auf einer Spurweite von 1 Meter und benützt seit ihrer Eröffnung Gleichstrom mit einer Spannung von 1200 Volt. Gleichrichterstationen und Einspeisungsorte sind auf der ganzen Strecke verteilt, damit möglichst wenig Transportverluste ausgeglichen werden müssen. Seit Ende der 90er Jahre geschieht die Sicherung durchgehend mit Lichtsignalen und Streckenblocks. Letztere verhindern das Auffahren eines Zuges auf den vorderen.

