



4h **Wanderkarte/n 1:50'000 246T / 256T**
Gesamtaufstieg 671m

Länge 8.8km
Gesamtabstieg 1090m

Das Urnerland, ob links oder rechts der nimmermüden Verkerswege, gilt nicht unbedingt zu den trendigsten Wandergebieten der Schweiz. Dennoch hat auch dieses Gebiet durchaus etliche Trouvaillen zu bieten. Einmal mehr gilt das Sprichwort: „Wer sucht, der findet“! Und ich glaube, gefunden zu haben. Das Kleinod heisst Arnisee und wäre durch eine Seilbahn von Intschi aus erschlossen. Ich wähle aber den Fussweg von Gurtellen hinauf.



Ich verlasse also das Postauto und mache mich gleich auf die Sohlen aufwärts, zuerst auf dem Strässchen und dann auf einem gut markierten Pfad nach Ober Gurtellen. Auf diesem Wanderweg wird mir keinerlei bergsteigerisches Können abverlangt, aber die Puste brauche ich schon. Leider ist mir der Blick hinunter auf die Reuss, die Bahnlinie, die Autobahn und die Kantonsstrasse verwehrt, dafür grüssen mich die schneebedeckten Hänge des Bristen vor dem gleissenden Licht der Sonne.

Auch der untere Weg führt zum tief eingeschnittenen Tobel des Intschibaches. Sein Wasser und Geröll haben weiter unten schon öfters für Aufregung und Schrecken gesorgt. Heute ist er zahm und brav, und die Brücke steht noch.

Auf der Heissigegg habe ich den höchsten Punkt der Route erreicht. Die Terrasse bietet die lang ersehnte Aussicht ins Tal hinunter und der Weg führt zum idyllischen Arnisee, dem ich gerne verzeihe, dass er künstlich angelegt wurde. Über den Leitschachbach gelange direkt zum Ufer. Das Bergrestaurant liegt etwa 100 Meter tiefer, und ich erkenne den weiteren Verlauf meiner Reise in ungefähr nördlicher Richtung.

Gestärkt und ausgeruht starte ich die zweite Etappe an der Transport-Seilbahnstation vorbei zum markanten Gupf bei Vorder Arni. Von nun an geht's bergab - und wie. In engem Zickzack muss ich fast 1000 Höhenmeter vernichten! Das führt ordentlich in die Knie und die Waden! Nach der Lichtung Älen gibt's eine kleine Verschnaufpause, aber der Weg zeigt weiter nach unten.

Schliesslich erreiche ich die Talsohle und suche jenseits der Reuss nur noch die Bushaltestelle in Silenen.

Gotthardbahn

Unter Gotthardbahn versteht man die etwas über 200 Kilometer lange Eisenbahnstrecke zwischen Immensee im Kanton Schwyz und der Lanadesgrenze bei Chiasso. Ebenfalls durch die damalige Gotthardbahn-Gesellschaft wurden die Zubringerstrecken von Luzern nach Immensee, Zug - Ath-Goldau, zwischen Giubiasco und Locarano sowie die Strecke Cadenazzo - Luino geplant und gebaut. Im Jahre 1909 wurde diese Gesellschaft in die SBB integriert.



Jahrelang wurde vor dem Bau über die Linienführung und die Finanzierung gerungen. Schliesslich gaben die langen Anstiegsrampen im Reusstal und in der Leventina den Ausschlag für heute noch bestehende Linienführung. Dadurch konnten die nördliche und die südliche Rampe durch einen relativ kurzen Scheiteltunnel auf 1150 Metern Höhe verbunden werden. Trotzdem galt dieses Loch bei seiner Eröffnung als längster Tunnel der Welt. Berühmtheit erlangte die Strecke aber auch durch die vielen Schleifen- und Spiraltunnels (fälschlicherweise auch Kehrtunnels genannt). Der Tunnel selber, eine Röhre, die im Gegenverkehr befahren wird, steigt auf der

Nordseite bis zum Scheitelpunkt ungefähr in der Mitte ganze 45 Meter und fällt dann bis zum Portal in Airolo lediglich 9 Meter.

Arnisee

In der Zeit bis heute hat sich auf der kürzesten Bahnverbindung zwischen den Industriezentren im Nordwesten Europas und Italiens eine unglaubliche Entwicklung abgespielt. Während 1964 noch gute 10 Millionen Tonnen Güter und 5 Millionen Passagiere transportiert wurden, waren es zur Jahrhundertwende mehr als dreimal so viel. Daneben hat aber auch der Güter-Verkehr auf der Autobahn erschreckend zugenommen, weshalb die Alpenkonvention, den Lastwagenverkehr auf der Strasse zu limitieren und den Rest auf die Bahn zu verbannen.

Dies ist jedoch nur möglich mit einer neuen Bahntrasse, auf welcher den Zügen die enormen Steigungen zum Scheiteltunnel erspart bleiben. Der neue Basistunnel ist 57 Kilometer lang und liegt lediglich auf 550 Metern über Meer. Dieser Tunnel besteht aus zwei Röhren mit etlichen Verbindungs- und Querstellen, was insgesamt 153 Kilometer Tunnelstrecken ergibt. Dieser Basistunnel erlaubt die Fahrt mit 200-250 km/h, weshalb Milano eine Stunde eher erreicht werden kann. Bei Güterzügen fällt der Einsatz von Schub- oder Zwischenloks endgültig weg.

