

Gotthard Basis Tunnel-Erlebnis (Freitag, 19. August 2022)

Ausgerechnet für diesen Tag waren heftige Regenfälle angesagt, was für die Natur ein Segen war nach dieser Trockenzeit. Unsere Wanderung entlang dem Vierwaldstättersee musste aber leider schon im Voraus abgesagt werden.

Bei strömendem Regen trafen sich teils schon ziemlich durchnässt die ersten sieben auf dem Bahnhof in Jona. Der Rest der Reisegruppe gesellte sich in Rapperswil dazu. Einzig Erwin Rüegg verspätete sich und schaffte es nicht auf den Voralpenexpress nach Arth Goldau. In Biberbrugg gesellten sich noch Rita und Hans dazu, sodass wir insgesamt zwanzig Teilnehmer waren, davon sieben Frauen. Für uns waren sogar Plätze im Zug reserviert und Andreas, unser Reiseleiter verteilte allen einen Jeton für einen Kaffee, zu dem uns seine Frau Irma frische Gipfeli servierte.

In Arth Goldau mussten wir umsteigen und fuhren ebenfalls mit der SOB bis nach Erstfeld. Dieser Zug fährt stündlich auf der alten Gotthardstrecke ins Tessin. In Erstfeld wurden wir von unseren beiden Führern, Markus Indergand und Bruno Pagani begrüsst und kurz instruiert.

Erstfeld war schon für die ersten Züge durch den Gotthard ein wichtiger Bahnhof, begann doch hier die Bergstrecke. Vor allem die Güterzüge mussten hier durch zusätzliche Lokomotiven verstärkt oder unterteilt werden. In einer Remise waren die modernsten und stärksten Loks stationiert, nebst vier riesigen Schneeschleudern. Der 2016 eröffnete Gotthard Basistunnel bedeutete für Erstfeld einschneidende Änderungen. Das Lokomotivdepot wurde geschlossen und Arbeitsplätze gingen verloren. Im Gegenzug wurde hier das nördliche Erhaltungs- und Interventionszentrum des Tunnels errichtet.

Verteilt auf zwei Busse wurden wir vom Bahnhof Erstfeld zum Zugangstollen in Amsteg und von dort rund zwei Kilometer in den Berg chauffiert. Hier wurden wir mit Leuchtwesten, Helm und Trinkflaschen ausgestattet, trafen auf eine Ausstellung zum Tunnelbau und wurden über den Bau und Betrieb der NEAT informiert.

Am 11. Dezember 2016 wurde der Gotthard-Basistunnel fahrplanmässig in Betrieb genommen. Mit seinen 57 Kilometern ist er der längste Eisenbahntunnel der Welt und weist praktisch keine Steigungen auf. In den 17 Jahren Bauzeit wurden insgesamt 152 km Röhren ausgebrochen und die Kosten beliefen sich auf fast 10 Mrd. Franken. Rund 20 Minuten dauert heute eine Fahrt durch den Tunnel und dies bei einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h.

Beim Bau mussten die Mineure ganz unterschiedliche Gesteinsschichten durchbohren, vom harten Granit bis zu stark zerbrochenen Sedimenten. Der Vortrieb erfolgte zu 80 % mit Tunnelbohrmaschinen, der Rest mit konventionellem Sprengvortrieb. In drei Schichten arbeiteten bis zu 2400 Personen gleichzeitig auf den verschiedenen Abschnitten. Mit einer Felsüberlagerung von bis zu 2300 Metern ist dieser Tunnel der am tiefsten unter Tag liegende Eisenbahntunnel der Welt. Im Berg betrug die Temperatur bis zu 50 Grad Celsius und die Arbeitsplätze mussten gekühlt werden.

In zwei Gruppen erfuhren wir Interessantes über die Tunnelanlage und deren Bau. Anhand eines Modells erfuhren wir einiges über die Dimensionen, die Sicherheit und die Probleme beim Bau. An einem Modell einer Tunnelbohrmaschine erläuterten unsere Führer die technischen Einzelheiten und ein Video zeigte uns die Maschine bei der Arbeit. Interessant waren auch die Ausführungen über den Tunnelbau, die verwendeten Materialien, der Schutz gegen eindringendes Wasser und das Verlegen der Schienen. Auch die Probleme bei den Arbeiten in den verschiedenen Felszonen und deren Lösungen wurden uns erörtert.

Das Highlight der Führung bildete das Tunnelfenster. Hier kann man die vorbeibrausenden Züge sehen und auch hören. Die von den Zügen vorausgeschobene Luft klingt wie das Heulen eines geheimnisvollen Berggeistes. Schon von weiter Ferne sahen wir die Lichter der Lokomotive und innert Sekunden brauste der Zug



an uns vorbei, eine unvergessliche Erinnerung. Zum Schluss erlebten wir in kurzen Videos Höhepunkte beim Bau, dem Durchbruch, den Testfahrten und der Einweihung.

Mit den Bussen ging es zurück zum Bahnhof Erstfeld und mit dem Zug nach Flüelen. In der Zwischenzeit waren die Bäche angeschwollen und der strömende Regen verwandelte das Wasser der Flüsse in eine braungelbe Brühe. Trotz Schirmen wurden wir auf der kurzen Wanderung zum Restaurant teilweise nass. Ein Sitzen auf der Terrasse am See im Restaurant Apertura wie vorgesehen, war bei diesem Wetter undenkbar.

Bald sassen alle gemütlich drinnen im originell eingerichteten Restaurant und genossen den von Albert offerierten Weisswein und stiessen auf sein Wohl zu seinem am nächsten Tag zu feiernden 80. Geburtstag an. Die Bruscettis, das frische Brot mit Olivenöl und die Snacks stillten unseren ersten Hunger. Schon bald wurde auch ein Salat mit Hausdressing serviert und zum Hauptgang genossen die einen grillierten Fisch und die anderen gebratene Poulet Brust. Dazu wurde uns Risotto und Gemüse aufgetischt. Vorgesehen waren eigentlich saisonal gefüllte Ravioli. Panna cotta mit Beeren rundeten das Menü ab.

In der Zwischenzeit hatte der Regen etwas nachgelassen und wir konnten schon das gegenüber liegende Ufer des Sees und die wolkenverhangenen Berge wieder sehen. Aber an eine Wanderung bei diesem Wetter war nicht zu denken. Mit der Bahn fuhren wir von Flüelen nach Arth Goldau und von dort mit dem Voralpenexpress nach Rapperswil, wo wir kurz vor 16 Uhr ankamen. In Biberbrugg hatten sich Rita und Hans wieder von der Reisegruppe verabschiedet. Die Übrigen machten sich in Rapperswil mit dem Bus oder zu Fuss auf den Heimweg. Trotz miesem Wetter verbrachten wir einen sehr interessanten und schönen Tag. Für das tolle Programm und die gute Organisation möchten wir uns bei unserem Reiseleiter Andreas Nef nochmals herzlich bedanken.

Theo Winiger