

quemlichkeit die Postkutsche dazu. Im Jahr 1882 änderte sich aber alles. Die Gotthardbahn wurde eröffnet, und viele Transporte verlagerten sich auf die Bahn. Die Erschliessung des Urserentales konnte aber die Schöllenschlucht nicht umgehen. Mit dem Bahnaufbauer gab es verständlicherweise entsprechende Wünsche, auch Andermatt mit einer Bahn zu erschliessen.

Das Vorbild

Ein Wagnis

Erste Überlegungen für den Bau einer Bahnverbindung zwischen Göschenen und dem Urserental wurden um 1890 öffentlich. Technische Probleme, aber auch Geldmangel liessen noch etliche Jahre verstreichen, bis realisierbare Projekte vorlagen. Aber auch der zögerliche Fortschritt beim Bau der Bahnverbindung von Brig nach Disentis machte klar, dass wohl eine eigenständige Lösung angebracht war. 1903 konnte ein Projekt vorgelegt werden, für welches dann im Juni 1904 die eidgenössische Konzession erteilt wurde. Trotzdem: Ein Baubeginn war noch nicht in Sicht, denn man hatte scheinbar vergessen, den Natur- und Heimatschutz beim Projekt einzubeziehen. Aber auch vom Militär gab es Einwände, war doch Andermatt ein wichtiger Waffenplatz. Die Jahre gingen ins Land. Doch 1912 war es schliesslich so weit: Die finanziellen Probleme waren gelöst, das Militär sah keine Probleme mehr, ja beteiligte sich sogar an den Kosten. Brown, Boveri Baden beteiligte sich auch an der Finanzierung und erreichte damit den Bau einer elektrischen Schöllenenbahn. Die Bauarbeiten begannen zuversichtlich im Mai 1913. Doch im Sommer 1914, mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, gerieten sie ins Stocken. Die einige Hundert Arbeiter zählende Baugesellschaft musste auf Befehl des Militärs auf eine Gruppe von unter hundert reduziert werden. Die Arbeiten wurden auf kleiner Flamme weitergeführt und schliesslich mit aktiver Unterstützung des Militärs abgeschlossen. In einem schlichten Einweihungsfest am 11. Juli 1917 wurde der Abschluss der Bauarbeiten gefeiert. Einen Tag später begann der Bahnbetrieb zwischen Andermatt und Göschenen auf der 3,5 Kilometer langen Strecke.



Foto E. Hofmeister, Sig. Willen

Die Zugszusammenstellung in Göschenen besteht aus B4, einem ABF 4 und der Lok Nr. 1.

Weitsichtigkeit

Bei der Gründung der Bahngesellschaft war man sich bewusst, dass auch die Bahnverbindung zwischen dem Wallis und Graubünden entstehen würde. Als Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) sollte sie über Andermatt das Urserental in west-östlicher Richtung durchqueren. Der Berührungspunkt war somit in Andermatt gegeben. In weitsichtiger Weise wurde versucht, die Bedürfnisse des eigenen Betriebes mit den technischen Kenntnissen über die kommende Bahn zu verbinden. Wichtig war der Entscheid, die Schöllenenbahn mit dem gleichen Zahnstangensystem wie die BFD

auszurüsten. Die Wahl des Systems Abt ermöglichte es, Fahrzeuge untereinander auszutauschen. So war die Führung von direkten Wagen von Göschenen über Andermatt hinaus Richtung Brig oder Disentis und Chur möglich. Es wurde auch geplant, die Bahnhofsanlagen in Andermatt für einen Fahrzeug- oder Wagenübergang auszubauen. Weitsichtig auch der Entscheid, von Beginn an die elektrische Traktion einzuführen, obwohl die BFD und nach deren Konkurs die Furka-Oberalp-Bahn (FO) Dampflokomotiven einsetzte. Alle diese Entscheide wurden schliesslich 1940 bestätigt, als die FO ihre Strecke mit 11 000 Volt



Karte: Sig. René Stamm

Postkarte aus den 1930er-Jahren, erkennbar ist die Dachrutenkupplung des Gleichstrombetriebs.