

Gegenrichtung siehe Seite 187
Alle Züge 1. und 2. Klasse

70b Göschenen-Andermatt

Elektr. Zahnradbahn
Schmalspur

185	Basel SBB 60	ab	AI	450	742	...	849	AI	AI	937	AI	AI	1240	1413	AI	1710	1750
90	Luzern	=	24.45 45.00	710	908	...	1021			1205			1406	1553	1614	1730	1911			
107	Zürich HB	70	n	650	...	853	...	1015	...	1146	1200	...	1327	1540	...	1653	1805	1905
0	Göschenen	an	26.50 45.54	844	1030	1046							1753	26	1540	1805	1905	2035	2045	
136	Chiasso	pt	...	559	...	...	926	...	1138	1301	...	1510	...	1636	1855	...	...	...
110	Lugano	503	n	645	651	...	952	...	1202	1326	...	1538	...	1701	1924	...	...	...
80	Bellinzona	70	an	756	834	...	1020	...	1231	1356	...	1611	...	1730	1953	...	...	...
0	Göschenen					1128		1338	1502			1719		1840	2101					
Tar.-km	Dir. SchB, Brig			3103	3105	3107	3109	3111	3115	3117	3119	3119	3121	3123	3125	3127	3129			
Personen	Göschenen	26	ab	7.00	8.00	9.00	10.50	11.35	12.45	13.45	f 15.15	c 15.82	15.85	17.37	18.15	19.09	21.10			
25	Andermatt	2	29	an	7.20	8.15	9.15	11.05	11.50	12.30	14.00	f 15.30	c 15.47	16.00	17.52	18.30	19.15	21.25		

(Gü 514e, 517a, 668e, 683c)

70b

Sie sah einer der letzten Fahrpläne der Schöllenensbahn im Kursbuch von 1960 aus.

und 16% Hz Wechselstrom elektrifizierte. Die vorhandenen vier SchB-Lokomotiven für einen Betrieb mit 1200-Volt-Gleichstrom mussten allerdings noch für die neue Spannung umgebaut werden.

Der Betrieb

Die eigentlich kurze Strecke weist Steigungen bis zu 179 Promille auf. In den ersten Betriebsjahren fuhren im Winter keine Züge. Die Bedürfnisse verlangten allerdings bald einen Ganzjahresbetrieb. Die Strecke musste in der Folge mit Lawinen- und Steinschlagschutz ausgerüstet werden. Ab 1925 konnten die Züge auch im Winter verkehren, was für Andermatt auch einen Schritt Richtung Wintersport bedeutete. Gefahren wurde mit der Lokomotive in der Fahrtrichtung, was in Andermatt und Göschenen zum aufwendigen Umfahren des

Zuges führte. In den Dreissigerjahren änderte das Konzept. Die Lok war immer auf Talseite eingestellt, sodass sie den Zug Richtung Andermatt schob. Die Wagen erhielten daher einen Beifahrerstand auf einer der Einstiegsplattformen und eine einfache Stirnbeleuchtung. Mit der Auslieferung des CFe 2/4 Nr. 41 und dem Umbau des BCF4 33 zum BCF4 30 vereinfachte sich die Sache noch einmal.

Das Rollmaterial

Der Fahrzeugbestand der SchB war nie üppig. Die Planung für die Beschaffungen gelang scheinbar optimal, mussten doch im Laufe der Zeit nie Nachbestellungen getätigt werden. Einzig 1941 kam ein gleichartiger Triebwagen wie die vier, die zur Elektrifizierung von der FO bestellt wurden, dazu. Damit war auch der bereits ange-

dachte Triebwagenaustausch mit der FO möglich. Die langsamsten Lokomotiven mit lediglich 40 km/h wären dazu wenig geeignet gewesen.

Die Bestellung umfasste vier Lokomotiven vom Typ HGe 2/2 1-4, hergestellt durch die SLM und die BBC. Die SWS lieferte die vier Personenwagen BC4 21-24 und die Wagen BCF4 31-33. Dazu kamen noch total sechs Güterwagen vom Typ K, L und M. Eine Ergänzung fand 1944 und 1948 mit dem Zugang von total sechs weiteren Wagen statt. 1941 wurden die Lokomotiven wegen der FO-Elektrifizikation von Gleichstrom- auf Wechselstrombetrieb umgebaut. Es ergab sich gleichzeitig auch eine Erhöhung der Leistung und der Geschwindigkeit. Zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten des neuen Triebwagens BCFhe 2/4 41 wurde zudem der Wagen Nr. 33 zu einem Steuer-



Bahnhof Andermatt: Die FO-Züge fahren Richtung Brig oder Disentis. Rechts der Anschlusszug nach Göschenen mit einer HGe 2/2, aber mit FO-Wagenmaterial.