

Vor 50 Jahren: Furka - Oberalp-Bahn fährt durchgehend elektrisch

Bereits im ersten Konzessionsgesuch, das 1906 für eine Meterspurbahn von Gletsch nach Disentis eingereicht wurde, war von elektrischem Betrieb mit Gleichstrom die Rede. Bis zum ersten Spatenstich an der Furkabahn dauerte es aber noch bis 1911. Die feierliche Einweihung der ersten Teilstrecke Brig - Gletsch erfolgte am 30. 6. 1914. Infolge kriegsbedingter Verzögerungen konnte endlich am 3. 7. 1926 der durchgehende Dampfbetrieb von Brig über Andermatt nach Disentis aufgenommen werden.

Eine Elektrifizierung der Furka - Oberalp-Bahn (FO) als Bindeglied zwischen dem Netz der Rhätischen Bahn (seit 1913 1-, 16 $\frac{2}{3}$ Hz, 11 kV) und der Visp - Zermatt-Bahn (VZ, seit 1929 ebenfalls Wechselstrom) mit deren Stromsystem wurde erstmals 1930 erwogen. Sowohl der teure Dampfbetrieb, als auch die Entwicklung der wirtschaftlichen und politischen Lage sowie militärische Bedürfnisse im Zusammenhang mit dem Ausbau des Alpenreduits, ließen eine Elektrifizierung Ende der 30er Jahre immer dringen-

der erscheinen. So schlug der Bundesrat 1938 die Umstellung der FO auf das Wechselstromsystem der beiden Anschlußbahnen vor. Im selben Maßnahmenpaket war auch der wintersichere Ausbau der Strecke Andermatt - Disentis und die Systemanpassung der damals noch eigenständigen, mit Gleichstrom betriebenen Schöllenenbahn enthalten.

Bereits im April 1940 wurde von Andermatt aus mit den Elektrifizierungsarbeiten begonnen. Beim Fahrleitungsbau kam neben dampfbespannten Bauzügen auch der benzin-mechanische Triebwagen CFmh 2/2 Nr. 21 zum Einsatz, der sich seit 1974 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern befindet.

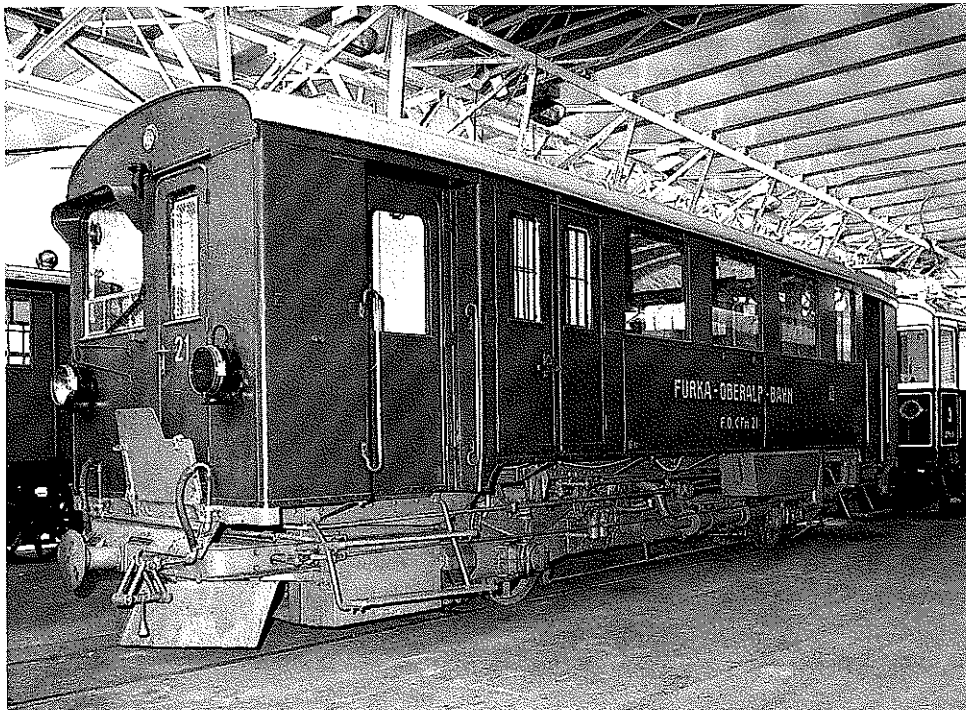
Als bautechnische Besonderheit sei die provisorische Einspeisung der bereits erstellten Fahrleitungsabschnitte mit Gleichstrom der Schöllenenbahn erwähnt, um mit den kleinen HGe 2/2-Elektrolokomotiven dieser Bahn auch Bauzüge Richtung Passhöhe befördern zu können. Kohlesparen war damals ein Gebot der Stunde!

Nach Fertigstellung der Wechselstrom-Speiseleitung vom Bundesbahnnetz in Göschenen nach Andermatt im September 1940, kamen bis zum Winterbeginn mietweise die „Krokodile“ der VZ zum Einsatz. Als erste FO-eigene Elektrolokomotive traf im Januar 1941 die HGe 4/4 Nr. 31 ein. Bis 1956 folgten ihr 6 weitere gleichartige Einheiten. Mit ihren auffälligen, geländerbewehrten Stirnplattformen wurden sie rasch zu einem unverwechselbaren Markenzeichen der FO. Ein Modell im Maßstab 1 : 10 befindet sich im Verkehrshaus.

Am 1. 7. 1942 konnte vorerst mit 4 Elektrolokomotiven der durchgehende elektrische Betrieb auf dem Netz der FO aufgenommen werden. Zu ihnen gesellten sich bis im Oktober noch die beiden Triebwagen CFhe 2/4 Nr. 42 und 43.

Bis November 1941 erfolgte auf der bis dahin mit 1200 V Gleichstrom betriebenen Schöllenenbahn die Umstellung auf Wechselstromtraktion. Damit wurde vermieden, Andermatt zum Zweisystem-Bahnhof mit seinen Nachteilen zu machen.

VHS, WI an



Oben: Benzin-mechanischer Triebwagen CFmh 2/2 Nr. 21 der FO im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Unten: Modell der Lokomotive HGe 4/4 Nr. 35 der FO im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

Fotos: VHS