

MGB

Matterhorn Gotthard Bahn

Beat Moser
Urs Jossi

Teil 2



- Brig–Andermatt–Disentis
- Andermatt–Göschenen
- Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Best.-Nr. 54 07 01





Gotthard – so heißt ein kühner Alpenpass, eine wild-romantische Region und eine Schweizer Hardrockband. Aber der Gotthard ist vor allem eines: Eisenbahn pur. Und das seit nunmehr 125 Jahren. Keine andere Bahnstrecke Europas ist so reich an Superlativen. Loklegenden zerren schwere Lasten auf dem Schienengewirr der Kehrschleifen und -tunnels. Das weltberühmte Krokodil, die mächtige Ae 8/14, die wunderbare Ae 6/6 und schließlich die formvollendete 460. Sie alle markieren eindrücklich den Wandel der Epochen. Und: Der Mythos dieser einzigartigen Strecke wird noch viele Jahre zwischen Erstfeld und Bellinzona erhalten bleiben. Denn der Basistunnel, mit 57 km der längste Eisenbahntunnel der Welt, kommt erst 2015. Bis dahin fahren die Züge über den Berg, bekommen in Erstfeld ab 1300 t Zuggewicht eine Schiebelok. Dann rollen sie über die höchste Brücke im Netz der SBB: die Intschi-Reussbrücke. Sie ist stolze 77 m hoch. Später winden sie sich nach Gurtellen erstmals in einem Kehrtunnel bergwärts, umrunden die Kirche von Wassen einige Male, um dann, nach der Durchfahrt des alten 16.918 m langen Gotthardtunnels, im Tessin die berühmten Passagen im Dazio Grande und der Biascina hinabzuklettern.

Feiern Sie mit in diesem Jahr! Erleben Sie unsere Neuheiten aus vier Epochen zum Thema „125 Jahre Gotthardbahn“. Erhältlich bei Ihrem Fachhändler.

39590 Doppel-Elektrolokomotive.

Vorbild: Serie Ae 8/14 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF/FFS). Ausführung 11801 mit 2 Pantographen in Versuchslackierung Maschinengrün.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelter Doppel-Hochleistungsantrieb C-Sinus und Geräuschgenerator. 2 Hochleistungsmotoren in kompakter Bauform. 4 Achsen angetrieben, 8 Haftreifen. Kurvengängiges Gelenkfahrwerk. Feste Deichsel zwischen den Lokhälften. Spitzensignal und Schlusslicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Bahnhofsdurchsage, Lokpfeif sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit Control Unit oder mit Systems schaltbar. 2 Dachstromabnehmer mit Doppelschleifstück. Führerstände mit Inneneinrichtung. Länge über Puffer 39,1 cm.

Einmalige Serie zum Jubiläum „125 Jahre Gotthardbahn“.



Abb. in ca. 50% der Originalgröße.

39590 € 499,-*

*unverbindlich empfohlener Verkaufspreis

Sammeln

Gleissystem

Digital

Technik

Neuheiten

www.maerklin.com

MGB:

Bahnverkehr an Furka und Oberalp



DIE TOURISTISCHE ENTWICKLUNG des seit dem 13. Jahrhundert für den Warenverkehr benutzten Furkapasses begann mit der 1852 bis 1863 gebauten Fahrstraße zwischen Brig und Oberwald. Bereits 1857 entstand in Gletsch das später mehrfach vergrößerte Grand Hotel Glacier du Rhône. In den Jahren 1864 bis 1866 erfolgte der Ausbau der Furka-Passstraße, womit 1867 die Postkutschen ihren Dienst aufnehmen konnten. Die Eröffnung eines Hotels auf der Passhöhe nutzte 1868 die englische Königin Victoria zu einem mehrwöchigen Aufenthalt. Um 1900 wurde auch das zwei Jahrzehnte zuvor direkt am Rhonegletscher errichtete Gästehaus Belvédère zu einem stattlichen Berghotel erweitert. Am 20. Juni 1921 verkehrte der erste Omnibus der Reisepost über die Furka.

Der Oberalppass mit weniger Verkehrsbedeutung erhielt seine Fahrstraße in den Jahren 1861/62. Der 1922 eingeführte Post-Busbetrieb wich bereits nach vier Jahren der neu eröffneten Furka-Oberalp-Bahn (FO). Wie der Furkapass ist auch die Oberalpstraße bis heute in den Wintermonaten gesperrt. Dennoch wurde die Region früh für den Skisport entdeckt. So befuh die FO bereits ab 1927 die tief verschneiten Streckenabschnitte Andermatt–Nätschen und Disentis–Sedrun. Bei geeigneter Witterung stießen die Züge ab 1932 von Sedrun sogar auf die Oberalp-Passhöhe vor. Die Dampflok waren dazu mit großen Schneepflügen ausgerüstet. Seit dem Bau der Lawinengalerien und der Elektrifizierung im Jahr 1942 bedient die Bahn die Strecke Andermatt–Disentis ganzjährig. Der Skibetrieb in den Regionen Oberalp und Sedrun-Tujetsch begann um 1910. Als landesweite Neuheit galt der mit Gürteln ausgerüstete Skilift, der die Sportler ab 1937 von der FO-Haltestelle Nätschen zu den Pisten am Gütsch hochzog. Zwischen 1956 und 1962 gingen weitere Schlepplifte im Raum Oberalppass-Sedrun in Betrieb.

Die beiden Weltkriege brachten die Reisendenströme zum Erliegen. Die Kohlenknappheit zwang zur raschen Elektrifizierung und zur Prüfung ungewöhnlicher Nutzungskonzepte für die Bergtäler. So gab es 1920 und 1946 Projekte zur Überflutung des Urserntals mit einem Stausee zur Energiegewinnung, deren Realisierung aber glücklicherweise durch Volksentscheide verhindert werden konnte. Die kritische weltpolitische Lage steigerte die strategische Bedeutung der Zentralalpen. Mit dem Bau großer Festungswerke versuchte die Schweizer Armee die Landesverteidigung zu stärken und ermöglichte dadurch auch den Neubeginn der FO im Jahr 1926.

Im Oberwallis entstanden erste Seilbahnen zur Riederalp und Bettmeralp (1951) sowie zu Kühboden/Fiescheralp und Eggishorn (1965/68), um das bis heute autofreie Aletschgebiet zu erschließen. Die Region Andermatt erhielt dank der 1980 eröffneten Gotthard-Autobahn und dem Straßenausbau in der Schöllenschlucht eine schnellere Zufahrt. Die lang geforderte wintersichere Verbindung aus der Zentralschweiz ins Wallis brachte der 1982 eröffnete Furka-Basistunnel mit der Autoverladung Realp–Oberwald. Davon profitierte die Region Goms (Oberwald bis Fiesch), die sich schnell zur zweitwichtigsten Langlaufregion der Schweiz entwickelte. Die rasch vorangetriebene Modernisierung machte die FO zur ganzjährig befahrbaren Touristenbahn und den Glacier Express zum beliebtesten Schienenabenteuer in den Schweizer Alpen. Den seit 1926 geringen Güterverkehr auf der Schiene beleben heute die Transporte von Baumaterial und Zement zwischen Disentis und der Baustelle des Zwischenangriffs der AlpTransit Gotthard AG in Sedrun.

Die Fusion der FO mit der BVZ zur Matterhorn Gotthard Bahn im Jahr 2003 ermöglichte eine Konzentration der Kräfte, um künftige Herausforderungen im Hinblick auf die Eröffnung der Basistunnels am Lötschberg (2007) und St. Gotthard (2017) meistern zu können. Weitere innovative Ideen sind gefragt, um dem ständig sich ändernden Reise- und Freizeitverhalten mit entsprechenden Angeboten und möglichst attraktiven Fahrplänen Rechnung zu tragen. **BEAT MOSER**

REISEBERICHT ANDERMATT–DISENTIS

Der Oberalppass besticht durch seine hochalpinen Eindrücke und Naturschönheiten. Dem steilen Aufstieg zum höchstgelegenen Bahnhof der MGB – 2033 m über dem Meer – folgt die Talfahrt, an der Rheinquelle vorbei, ins prächtige Tujetsch und in die attraktive Surselva. ➔ 74

DAMPFLOKZEIT

Die Furkabahn wurde zur West-Ost-Erschließung der Zentralalpen projektiert. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte eine zügige Fertigstellung. Erst nach einem langen Überlebenskampf gelang es 1926, die Achse Lötschberg–Simplon mit dem Gotthardgebiet und Graubünden zu verbinden. ➔ 14



EREIGNISREICHE JAHRE AB 1945

Die Entscheidung für den Bau des Furka-Basistunnels im Jahr 1971 löste bei der FO einen großen Modernisierungsschub aus. Es wurde nicht nur neues Rollmaterial bestellt, auch in die Signaltechnik, in den Lawinenschutz und in die Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit wurde investiert. ➔ 26

REISEBERICHT BRIG–OBERWALD

Auf der 41 km langen Fahrt von Brig nach Oberwald im Goms bewältigen die Züge einen Höhenunterschied von knapp 700 m. Zwei Talstufen werden mit Hilfe von Zahnstangenabschnitten überwunden, bei Grenchols war sogar der Bau eines 260-Grad-Kehrtunnels erforderlich. ➔ 40

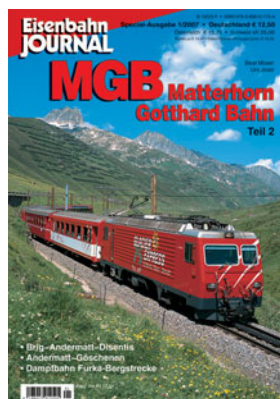
FURKA-BERGSTRECKE

Eisenbahnfreunde aus vielen Ländern verhinderten den Abbruch der Furka-Bergstrecke Oberwald–Gletsch–Realp, sanierten die landschaftlich einzigartige Trasse in Freizeitarbeit und lassen heute während den Sommermonaten eine vielbesuchte Nostalgie-Dampfbahn verkehren. ➔ 54



ANDERMATT-GÖSCHENEN

Die Fahrt von Andermatt nach Göschenen dauert gerade einmal zwölf Minuten. Von der wildromantischen Schöllenenschlucht sind leider nur kurze Blicke zu erhaschen, denn die technisch anspruchsvolle Strecke mit 181 ‰ Maximalsteigung verläuft überwiegend in Tunnels und Galerien. ➔ 66



TITELSEITE: Universallok HGe 4/4 II zwischen Oberalppass und Nätschen. FOTO: URS JOSSI

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
U. JOSSI (4), ARCHIV MGB, M. LEVY

EDITORIAL	3
Bahnverkehr an Furka und Oberalp	
GALERIE	6
Sehenswertes zwischen Wallis und Graubünden	
DAMPFLOKZEIT	14
Schwere Anfangsjahre	
1939 BIS 1945	22
Elektrisch von der Rhone zum Rhein	
EREIGNISREICHE JAHRE AB 1945	26
Aufbruch in die Zukunft	
REISEBERICHT BRIG-OBERWALD	40
An der jungen Rhone	
FURKA-BERGSTRECKE	54
Nostalgie am Rhonegletscher	
REISEBERICHT OBERWALD-ANDERMATT	60
Im Herzen der Schweiz	
ANDERMATT-GÖSCHENEN	66
Durch die Schöllenenschlucht	
AUTOVERLADUNG	72
Huckepack	
REISEBERICHT ANDERMATT-DISENTIS	74
Über den Oberalppass	
TRIEBFahrZEUGE	86
Bis zu 2000 kW	
FERIEN IM WALLIS, IN URI UND IM TUJETSCH	88
Reisetipps	
IMPRESSUM & VORSCHAU	90





Oberalp-Winter

Die Bahn fährt ganzjährig über den Oberalppass, die Straße ist hingegen im Winter geschlossen. Automobilisten können ihre Fahrzeuge jedoch auf Flachwagen verladen und sich von der MGB durch die überaus reizvolle Winterlandschaft von Andermatt nach Sedrun chauffieren lassen. Foto: Urs Jossi

Extrem steil

steigt die Bahnlinie von Göschenen an der Gotthardbahn durch die Schöllenen Schlucht nach Andermatt mit Hilfe der Abt-Zahnstange bergan. Bis zu 181 ‰ beträgt die Neigung, daher muss das Triebfahrzeug immer talseitig eingereiht sein. Es verkehren ausschließlich Wendezugarnituren, die bei der Bergfahrt geschoben werden.

Foto: Urs Jossi







DFB Realp

85



6

