

Das Tram von Flüelen nach Altdorf (1906-1951)



Altdorf ist zwar der Hauptort des Kantons Uri. Die meisten Schnellzüge halten jedoch seit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882 in Flüelen. Mit dem Einzug der Elektrizität Ende des 19. Jahrhunderts sollte auch auf dem Weg von dem Hafenort Flüelen nach Altdorf die von Pferden gezogenen Verkehrsmittel durch neue Transportmittel ersetzt werden. 1895 projektierte das neu geschaffene Elektrizitätswerk Altdorf zwar eine Strassenbahn, das Projekt verschwand jedoch in der Schublade. Vor allem die 1899 erstmals stattfindenden Tellschiffe verlangten dann dringend nach einem effizienten Verkehrsmittel. Die Ingenieure Dominik und Wilhelm Epp ergriffen die Initiative und erhielten in den Jahren 1903/04 vom Landrat die Baubewilligung und vom Bund die Konzession für den Betrieb einer Strassenbahn. Am 14. November 1905 konstituierte sich die Gesellschaft "Strassenbahn Altdorf-Flüelen" mit Sitz in Altdorf und einem Aktienkapital von 150'000 Franken.

Das Rollmaterial wurde bei der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg MAN hergestellt (Spurbreite: 1000 mm). Die elektrische Ausrüstung stammt von der Firma Alioth in Münchenstein. Die 4 Motorwagen boten 36 Plätze, die zwei offenen Sommeranhänger je 41 Plätze (insgesamt 108 Sitz- und 118 Stehplätze). Zum Rollmaterial gehörte noch ein offener Güterwagen. Das Depotgebäude, bestehend aus Wagenremise und Reparaturwerkstätte, kam in den unteren Dorfteil von Altdorf zu liegen (heutige Bus-Depot).

Nur neun Monate nach der Konstituierenden Versammlung konnte der Betrieb am 25. August 1906 aufgenommen werden. Die relativ hohen Taxen betragen: 30 Rappen für die einfache Fahrt, 50 Rappen für die Retourbillet. Daneben wurden noch Abonnemente heraus gegeben. Ausweichstellen gab es nur bei den beiden Endstationen und im Moosbad.

Die Frequenz war von Anfang an sehr gut. Während dem Sommer wurden 60 und im Winter 36 fahrplanmässige Züge durch je einen Motorwagen ausgeführt. Im Sommer herrschte während der Haupttageszeit Viertelstundenbetrieb. Bei Bedarf wurden der Anhänger oder Supplementszüge eingesetzt. Der Trambetrieb beschäftigte bei Betriebsanfang 1 Depotchef, 1 Sekretär, 1 Streckenwärter, 2 Wagenführer, 2 sogenannte Billeteure und 1 Aushilfe, insgesamt 8 Männer. Für die rund 3'100 Meter lange Strecke brauchte das Tram 12 Minuten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 25 bis 30 km/h.

Mit dem Ersten Weltkrieg blieben die Fremden aus. Das Tram konnte jedoch erstaunliche Frequenzen verzeichnen. An der Flüelerchilbi, des Jahres 1921 wurden insgesamt 3'196 Fahrgäste gezählt. Die grösste Jahresfrequenz konnte das Kriegsjahr 1944 verzeichnen: 518'697 Personen - mit dem bescheidenen Rollmaterial aus dem Gründungsjahr. Nach dem Kriegsende gingen die Frequenzen stark zurück. Gründe waren die Zunahme der Motorisierung, die Freigabe des Benzins, Einstellung des Betriebs wegen Trockenheit (Strommangel, 1947). Am 22. Juli 1950 beschloss die Generalversammlung die Umstellung des Betriebs auf Autobusse ab Fahrplanwechsel 1951. Am 20. Mai 1951 fuhr das Tram zum letzten Mal die Strecke von Altdorf nach Flüelen.

Literatur:
Leutwiler Ernst, 90 Jahre Strassenbahn Altdorf-Flüelen; in: tram, 4/96.

Fotos:
© [Staatsarchiv Uri](#), Sammlung Bilddokumente, Sammlung Postkarten.