# 25 Jahre Furka-Oberalp-Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1951)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773984

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# 25 JAHRE FURKA-OBERALP-BAHN

Im Liniennetz der Schweizer Bahnen stellt die nahezu hundert Kilometer lange Strecke Brig-Andermatt-Disentis gleichsam das imposante, vor erst 25 Jahren fertiggestellte Schlußstück dar. Man macht sich leicht einen Begriff von der Wichtigkeit dieses durch das Herz der Alpen führenden Schienenstranges, wenn man bedenkt, daß die Furka-Oberalp-Bahn (FO) heute Teilstück und Bindeglied eines einheitlich elektrifizierten und in seiner Gesamtheit rund 500 Kilometer messenden Schmalspurbahnnetzes ist. Über die «Route des Glaciers» sind die namhaftesten Kurorte der Gebirgskantone Wallis, Uri und Graubünden auf direktem Wege unter sich verbunden, und zudem bestehen in Andermatt (Schöllenenbahn) und Brig bequeme Anschlüsse an die großen Nord-Süd-Transitrouten Gotthard und Lötschberg-Simplon, während das Schmalspurnetz, sowohl im Wallis wie im Rheintal, seine direkte Fortsetzung in den Schnellzugslinien der Bundesbahnen findet.

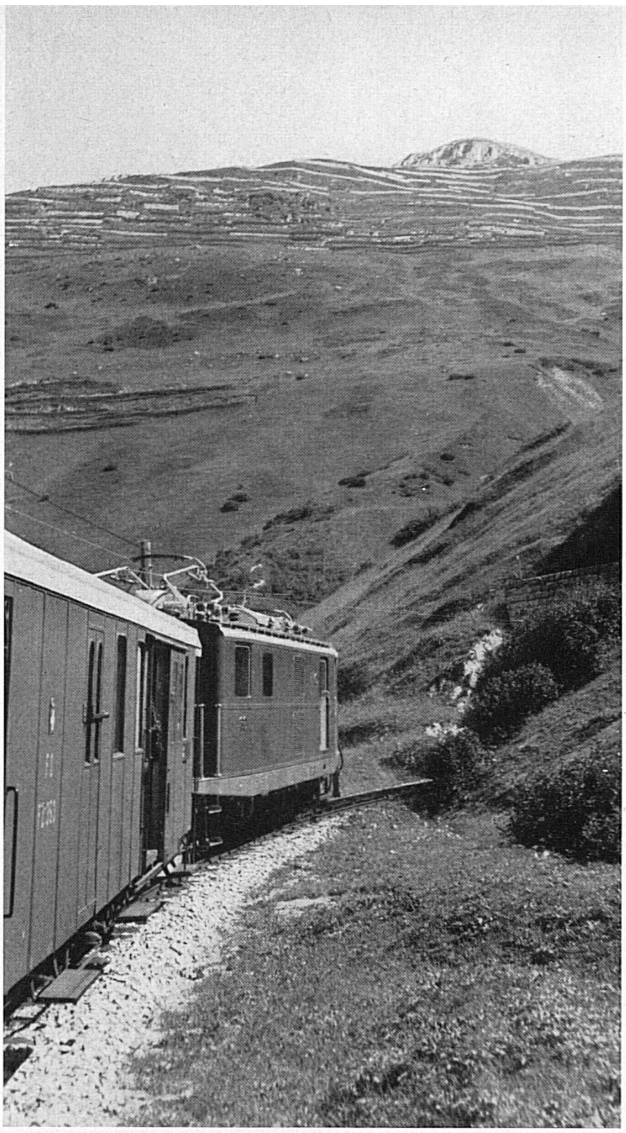
Angesichts der zahlreichen Vorteile einer verkehrspolitisch wichtigen und zudem mit landschaftlichen Reizen so überaus reich dotierten Ost-West-Verbindung inmitten der Alpen kann man sich über das relativ späte Zustandekommen des Baues eigentlich nur wundern. Die Entstehungsgeschichte der Bahn ist aber zugleich eine Leidensgeschichte. Erst 1911, kurz vor dem Durchstich des Lötschbergtunnels, gelang einer französischen Gesellschaft die Finanzierung der meterspurigen Fremdenverkehrslinie

Unten: Disentis im Bündner Oberland, dessen Kloster weithin die Landschaft dominiert, ist der Endpunkt der Furka-Oberalp-Linie.

Ci-dessous: Dans l'Oberland grison, Disentis, dont le couvent domine toute la contrée, est le terminus de la ligne de Furka–Oberalp.

Oben: Die Steilstufe zwischen Oberwald und Gletsch im obersten Rhonetal erklimmen die Züge der Furka-Oberalp-Bahn mittels Zahnstange und Kehrtunnel. Photo: Egli

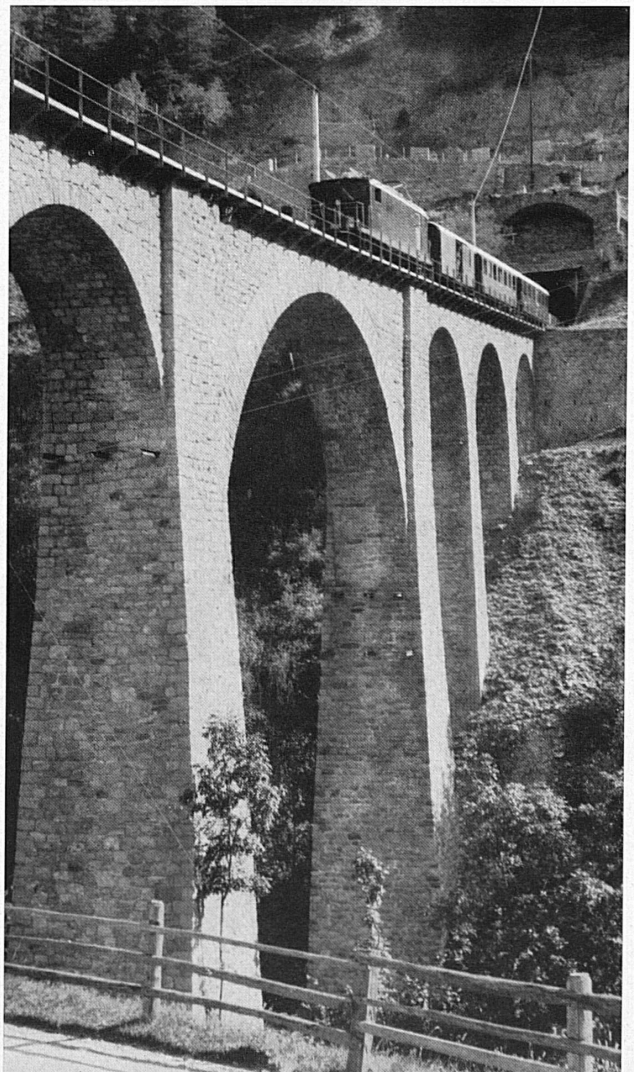
Ci-dessus: Une voie à crémaillère et un tunnel hélicoïdal permettent aux trains du F.O. de grimper d'Oberwald à Gletsch, dans la partie supérieure de la vallée du Rhône.



Links: Gewaltige Lawinenverbauungen geben der Landschaft am Aufstieg zum Oberalppaß oberhalb Andermatt mit das Gepräge.

A gauche: D'Andermatt au col de l'Oberalp, d'immenses dispositifs anti-avalanches donnent une note particulière au paysage.

Photo: Schwabe



Links: Eine der bedeutendsten Kunstbauten der Oberalp-Linie, der Rhone-Viadukt bei Grengiols im Goms.

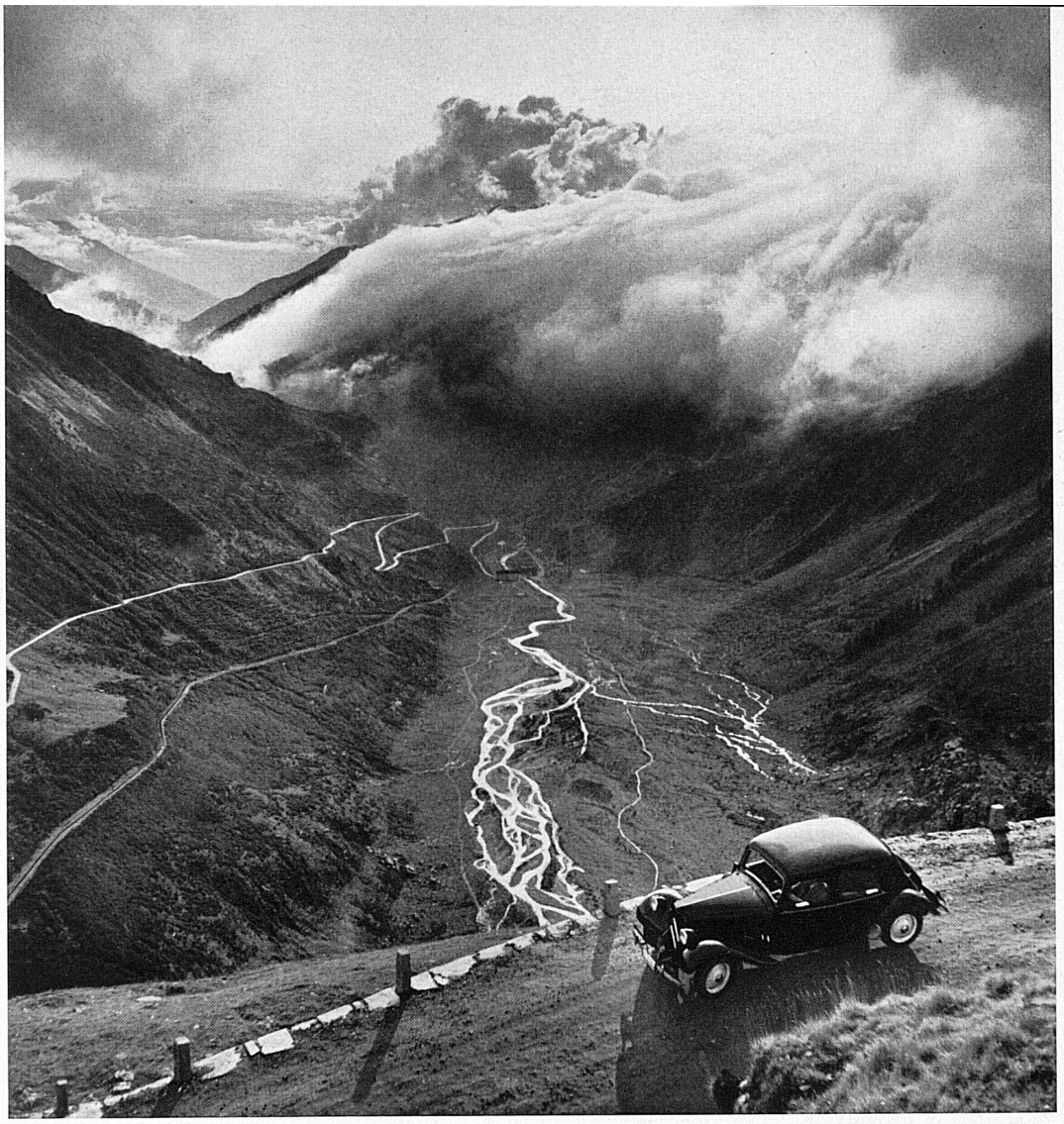
A gauche: Un des plus importants ouvrages d'art de la ligne de l'Oberalp, le viaduc du Rhône, près de Grengiols, dans la vallée de Conches.

Photo: Kaufmann

Brig—Furka—Disentis. Geplant war ein gemischter Betrieb (Adhäsion und, an steileren Stellen, Zahnstange, System Abt) mit Dampflokomotiven. Die bald einsetzenden Arbeiten schritten rasch voran, doch brach mitten in der Bauzeit der Erste Weltkrieg aus und machte die gehegten Hoffnungen samt und sonders zunichte. 1915 wurde einstweilen im Goms das Teilstück Brig-Gletsch dem Betriebe übergeben, doch konnte sich die Unternehmung damit nicht erhalten. Fast wäre es zu Beginn der zwanziger Jahre zur Liquidation und zum Abbruch gekommen (bereits erschienen

↑ Allenthalben trifft man längs der Linie Schmuckstücke der Kunst: Altarplastiken in der St.-Anna-Kapelle im Fiescher Tal (1691).
Les richesses artistiques ne manquent pas dans les localités que relie cette ligne; ici, détail d'un autel (1691) dans la chapelle de Sainte Anne (vallée de Fiesch).
Photo: Kaufmann

Unten: Heuet im Oberwallis.
Ci-dessous: On fait les foins dans ↓ le Haut-Valais. Photo: Beringer



Oben: Blick von der Furkastraße auf den Talkessel von Gletsch. Links die am Hang emporsteigende Bahnlinie.
Ci-dessus: Vue de la route de la Furka vers le fond de la vallée de Gletsch. Sur la gauche, la voie ferrée montant à l'assaut des pentes.
Photo: Giegel

einzelne Nekrologe), als sich in letzter Minute ein Syndikat unter der Leitung von Direktor A. Marguerat von der Visp-Zermatt-Bahn zur Übernahme des Betriebes entschloß. Mit der finanziellen Unterstützung von Bund, Kantonen, Gemeinden und interessierten Unternehmungen gelang die Neuaufrichtung der Furka-Oberalp-Bahn und vor allem die glückliche Vollendung des gesamten Werkes, so daß am 3. Juli 1926 der durchgehende Verkehr von Brig über die beiden Pässe nach Disentis, dem Anschlußpunkt der Rhätischen Bahnen, feierlich eingeweiht werden konnte.
Mit dem Bau der schmalspurigen Verbindung Brig-Visp wurde ferner 1930 auch der technische Zusammenschluß mit der Visp-Zermatt-Bahn zur Tatsache, womit der Einführung des weltberühmten «Glacier-Expreß» mit seinen direkten Wagen Zermatt-St. Moritz nichts mehr im Wege stand. Seit der 1941/42 durchgeführten Elektrifikation und dem Ausbau der Linie für teilweisen Winterbetrieb (Brig-Oberwald und Realp-Andermatt-Disentis) gehört die FO vollends zu den modernsten Betrieben ihrer Art, und sie wird der Schweiz auch weiterhin die besten Dienste leisten! -st-