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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 6

Artikel: Furka-Oberalp

Autor: Marguerat, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773395

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

FURKA-OBERALP

Lorsqu'en 1925 la Compagnie Brigue-Furka-Disentis fut mise en faillite (seul le tronçon Brigue-Gletsch était achevé et exploité depuis 1915), d'aucuns se demandaient s'il valait la peine de maintenir ce chemin de fer et surtout si cela avait un sens de faire encore des frais pour terminer la ligne jusqu'à Disentis.

Heureusement, grâce à l'initiative de la Compagnie Viège-Zermatt, secondée très efficacement par M. le Dr Haab, chef du Département fédéral des chemins de fer et par les gouvernements des cantons des Grisons, d'Uri et surtout du Valais (ce dernier sous l'impulsion de son chef, M. le Conseiller d'Etat Troillet), ainsi que par de nombreux intéressés (chemins de fer du Gornergrat, Viège-Zermatt, des Schöllenen, Rhétiques, etc.), la Compagnie F. O. put être constituée pour acheter toutes les installations existantes, achever la ligne et en assurer l'exploitation.

Les débuts de la nouvelle entreprise furent heureux, mais avec la crise du tourisme, dès 1931, la situation devint de nouveau très difficile. Depuis la mobilisation générale de 1939, par suite de l'absence de concurrence automobile (camions et autocars) et d'une recrudescence de transports tant civils que militaires, la Compagnie F. O. a vu son trafic augmenter dans des proportions considérables.

Son activité s'exerce sur trois plans différents :

1° En été, la ligne entière est l'agent de liaison par excellence de tous les centres touristiques de la Suisse :

par Brigue : ceux du Valais et des bassins du Léman et du lac Majeur;

par le B. L. S. et le Grimsel : ceux de l'Oberland bernois et du Jura;

par les Schöllenen et Göschenen : ceux de la Suisse centrale et du Tessin;

par Disentis : ceux des Grisons et de la Suisse orientale.

2° Durant les trois saisons, dans chacun des trois cantons le tronçon respectif sert de ligne d'intérêt local assurant à ces populations de montagne tous les transports dont elles ont besoin (voyageurs, marchandises, poste, animaux, trains de sport, etc.).

3° Toute l'année et tout le long de son réseau, la ligne F. O. rend à l'armée des services sur lesquels il n'est pas nécessaire d'insister : le trafic de ces années de mobilisation l'a démontré avec toute la netteté désirable.

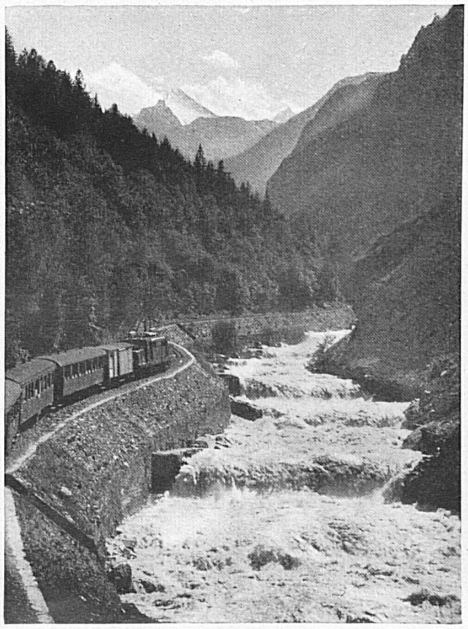
Les optimistes de 1925 ont donc eu raison en poussant à l'achèvement de cette ligne, la dernière construite en Suisse au XXme siècle.

Lorsque la tourmente actuelle sera passée, ce chemin de fer, maintenant électrifié sur tout son parcours, sera certainement appelé à apporter sa contribution à la reprise du trafic touristique en facilitant le passage direct à travers les Alpes :

de la Suise occidentale à la Suisse centrale et à la Suisse orientale,

des pays du Rhône à ceux de la Reuss et du Rhin.

En haut: Train du Furka-Oberalp à Gluringen. En bas, à gauche: Vers Zermatt, le long de la Viège. En bas, à droite: Le Glacier-Express. On reconnaît M. G. Bener, l'ancien directeur des chemins de fer Rhétiques et, au premier plan: M. Marguerat et M. Hans Bon.



Oben: Furka-Oberalp-Bahn bei Gluringen im Goms.* Unten links: Der schäumenden Visp entlang nach Zermatt.* Unten rechts: Der Glacier-Expreß. Im Waggon, mit dem Befehlsstab, alt Direktor G. Bener von der Rh. B. Vorn: Direktor Marguerat und Direktor Hans Bon.

Phot.: Gemmerli, Hutzli, Schneider