

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1951)

Heft: 7

Artikel: 25 Jahre Furka-Oberalp-Bahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773984>

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: 15.01.2026

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

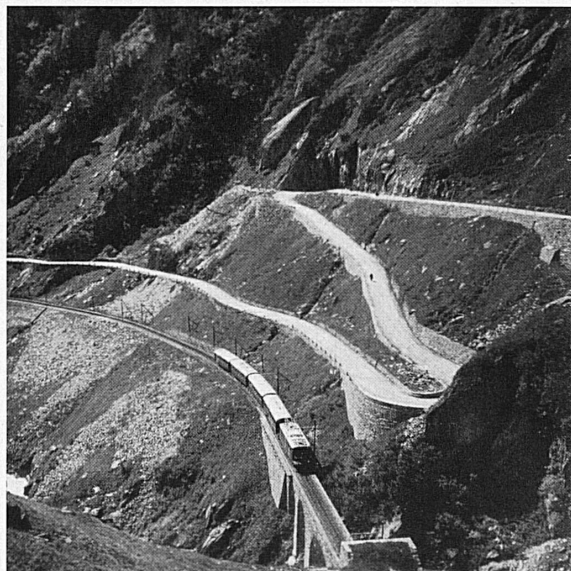
25 JAHRE FURKA-OBERALP- BAHN

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 Schmalspurnetzes 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 meter-spurigen 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

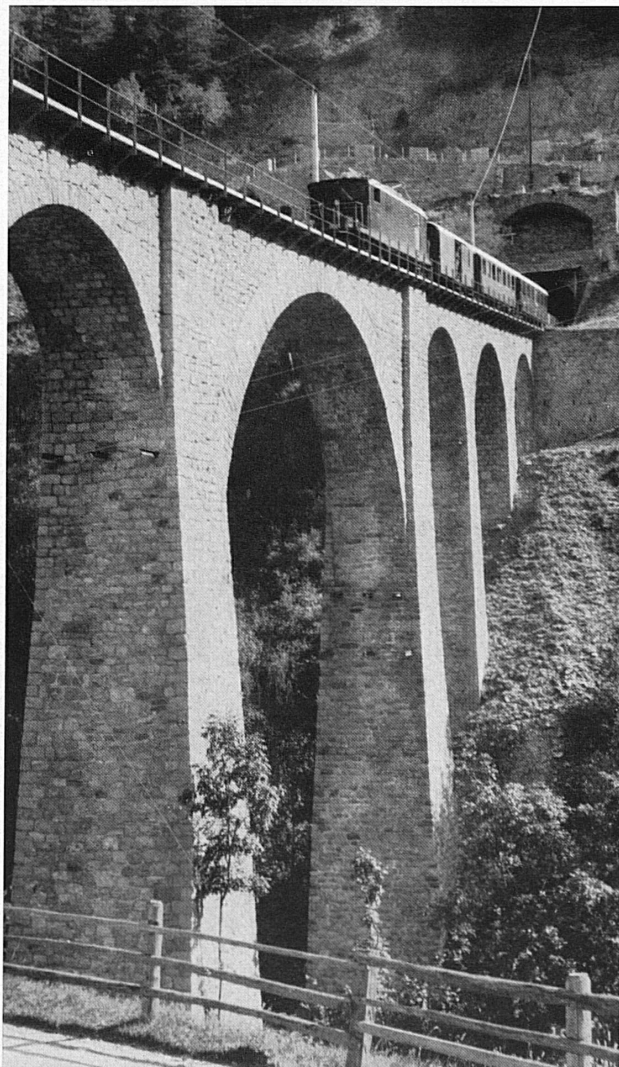
Ci-dessous: Une voie à crémaillère et un tunnel hélicoïdal permettent aux trains du F.O. de grimper d'Oberwald à Gletsch, dans la partie supérieure de la vallée du Rhône.



Links: Gewaltige Lawinnenverbauungen 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 Grens im Goms.

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

Photo: Kaufmann

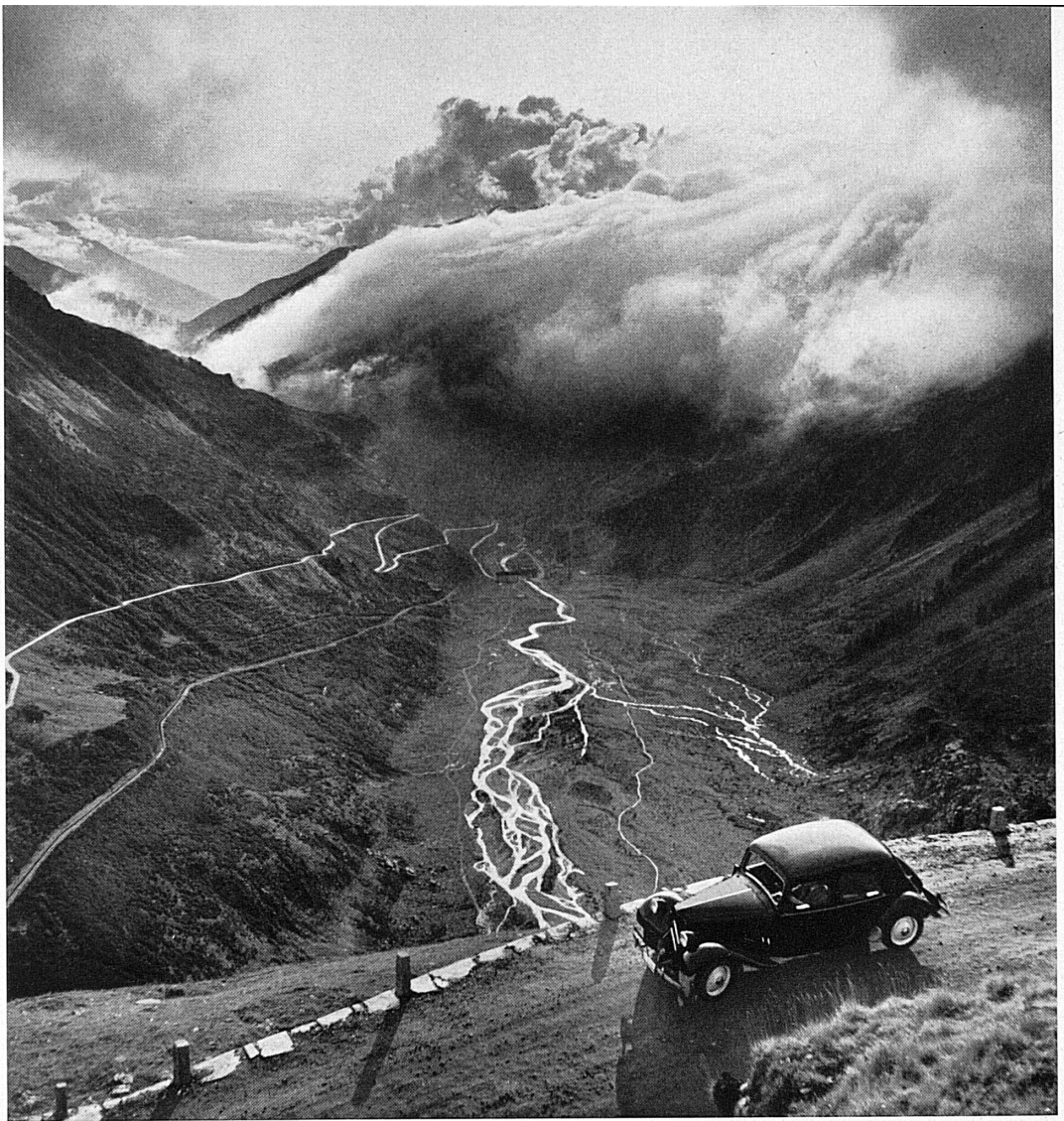
Brig—Furka—Disentis. Geplant war ein gemischter Betrieb (Adhäsion und, an steileren Stellen, Zahnstange, System Abt) mit Dampflokomotiven. Die bald einsetzenden Arbeiten schritten rasch voran, doch brach mitten in der Bauzeit der Erste Weltkrieg aus und machte die gehegten Hoffnungen samt und sonders 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 foin 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 Neuauf-
 richtung 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—