

Sondernummer des



**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E

ISBN 3-922404-34-0

die **FO**

**special
9/92**

Teil 1 · Die Furka-Oberalp-Bahn, heute und morgen

DM 19,80

sfr 19,80

öS 150,-



Beat Moser

(Füllseite)



Bild 2: Winter 1926/27: Ein Skisportzug mit Dampflok HG 3/4 Nr. 1 beim Aufstieg Andermatt – Nätschen. Im Hintergrund: Urserental und Winterhorn (2661 m).
Foto: Archiv FO

Bild 1 (Titel): Den zweifelsohne interessantesten Streckenabschnitt der FO bilden die zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen Nätschen und Andermatt angelegten Kehrschleifen. Die HGe 4/4 II Nr. 105 der FO hat im Sommer 1992 mit einem Glacier-Express soeben den oberhalb liegenden Bahnhof Nätschen verlassen.
Foto: J. Müller

Bild 4 (übernächste Doppelseite): Während die Sonne über den Walliser Alpen aufgeht, bereiten wir uns auf unsere FO-Erlebnisreise von Brig nach Disentis vor.
Foto: Bildagentur Lamby

Impressum

ISBN 3-922404-34-0

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Beat Moser
Textredaktion: Manfred Grauer
Bildredaktion: Hermann Merker
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout: Hermann Merker, Gerhard Peter
Titelseiten-Gestaltung: Gerhard Gerstberger
Anzeigen: Elke Albrecht, Beat Moser
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Copyright November 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstfeldbruck



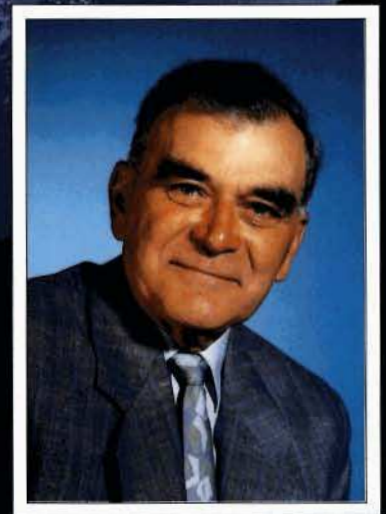
Inhalt

	Seite
Grußwort	7
Vorwort	8
Einleitung	9
Der Weg zur modernen Gebirgsbahn	11
Brig im Oberwallis	23
Reisebericht Brig – Disentis	
Teil 1: Von Brig nach Andermatt	28
Der Furka-Basistunnel	48
Die Schöllenenbahn	64
Reisebericht Brig – Disentis	
Teil 2: Von Andermatt nach Disentis	70
Im Winter Autoverladung über den Oberalppaß	88
Der Betrieb bei der FO	91
Zukunftsaussichten	95
Disentis/Mustér	106
Der Betriebsmaschinendienst	108



Bild 3: Das Dorf Bellwald im Wallis liegt auf einer Felsterrasse hoch über dem Tal. Der FO-Bahnhof Fürgangen verbindet es mit dem Rest der Welt. Foto: A. Ritz

*Grüßwort
des FO-Direktors
Alfred Gasser*



Dieser Blick auf die Ortschaft Bellwald nahe des Bahnhofs Fürgangen zeigt, daß das Wallis über herrliche Gebirgslandschaften verfügt. Die Furka-Oberalp-Bahn, die das Wallis per Schiene erschließt, ist die einzige West-Ost-Trasse in den Schweizer Zentralalpen. Heute sind die rot-weißen Züge der FO mit ihren modernen Lokomotiven ein Teil der grandiosen Gebirgslandschaft geworden, die immer wieder begeisterte Fotografen hierher zieht. Für die Täler Goms, Urseren und Tavetsch stellt diese Bahn *die* Lebensader dar, sowohl für den Regionalverkehr als auch für den lebenswichtigen Tourismus. Der Glacier-Express (Zermatt – St. Moritz), von dem auch die Gleise der FO befahren werden, hat einen weltweiten Bekanntheitsgrad erlangt.

Eine Zeitschrift hat die FO als "a friend in need and a great fun indeed" bezeichnet, frei übersetzt: Ein Freund in der Not und ein großartiges Vergnügen. Dieser Satz beschreibt die Bedeutung der Bahn sehr gut. Die FO möchte dem Reisenden ein Bahnerlebnis bieten. Nicht ein Maximum an Reisegeschwindigkeit ist das Ziel, sondern der Genuß einer einmaligen Landschaft – ein seltenes Vergnügen in der Hektik der heutigen Zeit.

Dem Hermann Merker Verlag und den Autoren gilt ein herzliches Dankeschön für diesen faszinierenden Bildbericht über unsere FO. Möge er den Lesern viel Freude bereiten und sie so begeistern, daß wir sie bald einmal zu unseren Reisenden zählen können!

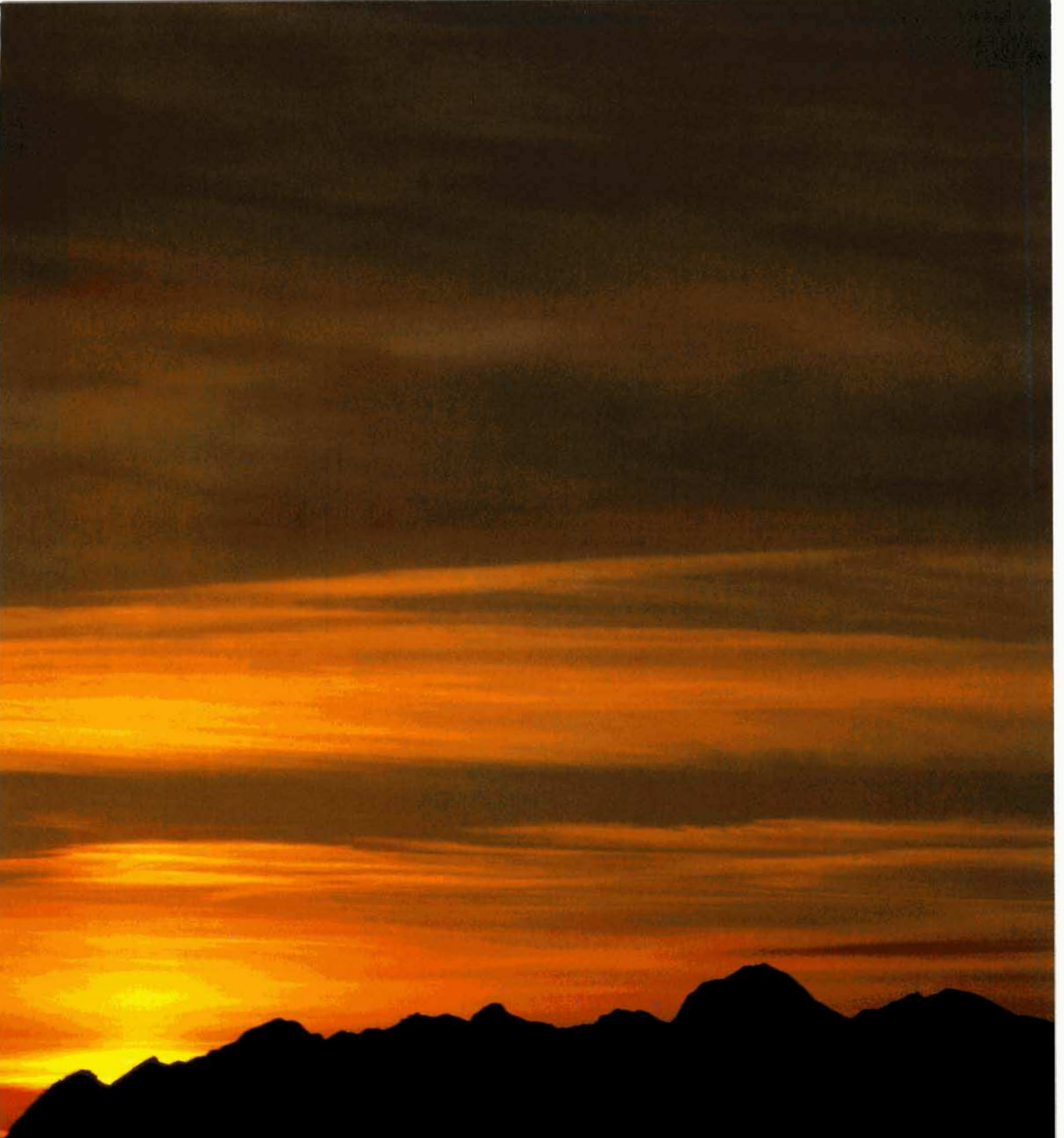


Vorwort

Als eine der höchstgelegenen Gebirgsbahnen Europas bietet die Furka-Oberalp-Bahn (FO) dem Reisenden eine Fülle unvergeßlicher Erlebnisse und zauberhafter Eindrücke. Ihren rund 100 km langen Schienenstrang säumen viele Naturschönheiten und Sehenswürdigkeiten. Die rund dreistündige Reise von Brig nach Disentis gilt denn auch als besonderes Erlebnis. Dies war Anlaß für unseren Verlag, der FO eine eigene Publikation zu widmen. Zusammen mit der Rhätischen Bahn (RhB) und der Zermatt-Bahn (BVZ) bildet die Furka-Oberalp-Bahn ein "Triumvirat" gleichartiger Bahngesellschaften; die FO ist das Bindeglied zwischen der RhB und der BVZ. Den übrigen beiden Gesellschaften haben wir ebenso wie dem von den drei Bahnen gemeinsam betriebenen Glacier-Express bereits in ähnlicher Art Broschüren mit herrlichem Bildmaterial gewidmet. Es

war von Anfang an geplant, die FO in diese Reihe mit einzubeziehen. Das umfangreiche interessante Bildmaterial, das sich bei uns angesammelt hat, veranlaßte uns allerdings, das Material auf zwei Ausgaben aufzuteilen. Deshalb befaßt sich das vorliegende Special in erster Linie mit dem heutigen Stand der FO und den Zukunftsaussichten (»Die FO heute und morgen«). Im zweiten Teil, den Sie in der ersten Jahreshälfte 1993 erwarten dürfen, gehen wir näher auf die Geschichte der Bahn, den Fahrzeugpark, die Furka-Bergstrecke und die Schöllenenbahn ein (»Die FO gestern und heute«). Mit tatkräftiger Hilfe der FO-Verwaltung konnte im bahneigenen Archiv so manche Bildrarität aus alter Zeit wiederentdeckt werden. Und so können wir Ihnen heute schon verraten: Auch der zweite Band wird eine rundum gelungene Ausgabe!

Hermann Merker Verlag



Einleitung

Erleben Sie mit uns auf Meterspur Natur und Technik in einer attraktiven Kombination: Wir beginnen unsere Panoramareise vom Wallis nach Graubünden im südlich anmutenden Verkehrsknotenpunkt Brig am Simplonpaß. An der Rhone entlang flußaufwärts geht es vorbei an den Dörfern Mörel und Betten zum Luftkurort Fiesch, wo Montblanc, Matterhorn, Eiger, Jungfrau, Mönch und viele weitere Viertausender den Horizont begrenzen.

Nach einer 20minütigen Fahrt durch den Furka-Basistunnel bietet uns das wildromantische Urserental mit seiner jahrhundertealten Kulturgeschichte ein völlig anderes Panorama. Die Reuß geleitet uns an Realp und Hospental vorbei nach Andermatt am Fuße des Gemsstockes (2961 m) – Ausgangspunkt der zur FO gehörenden Zweiglinie nach Göschenen.

179‰[∞] Gefälle meistert diese Zahnradbahn auf ihrer rund 4 km langen Talfahrt durch die Schöllenschlucht.

Bald ist die Oberalppaßhöhe mit dem tiefblauen Oberalpsee erreicht. Nach einer nur kurzen Rast in dieser prächtigen Berglandschaft mit ihrer seltenen Alpenflora setzt der Zug seine Fahrt fort.

Willkommen im Bündnerland mit seiner bekannten Ferienregion Tavetsch! Wenig später erscheint die barocke Klosterkirche unseres Endbahnhofs Disentis. Das Dorf ist ein Zentrum der rätoromanischen Kultur. Das Benediktinerkloster legt Zeugnis großartiger Baukunst ab.

Wer weiter nach Chur fahren will, steigt jetzt in die Rhätische Bahn um und setzt die Panoramafahrt durch die Schweizer Alpen fort.

Beat Moser







Bild 12 (oben): Auf Lehnerviadukten folgt die Bahn zwischen Mörel und Betten dem Hang, der Hauptstraße und der Rhone; Triebwagen Deh 4/4 II am 4. März 1992 vor Regionalzug 246 nach Göschenen. **Foto: E. Goy-Bress**



dem Bau einer normalspurigen Bahn bestand.

Das Jahr 1907 brachte die Entscheidung: Am 21. Juli erhielten die Gesellschaft Alioth, Münchenstein/Basel (später von BBC/ASEA übernommen), sowie Ingenieur Roland Zehnder (Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn) die Konzession für eine meterspurige Bahn von Brig nach Gletsch und am 8. Oktober 1908 eine für die Strecke Gletsch – Disentis. Am 27. Mai 1910 wurden die Compagnie Suisse du Chemin de Fer de la Furka (BFD = Brig – Furka – Disentis) in Lausanne gegründet und die Aktien zur Zeichnung aufgelegt.

Eine große Überraschung gab es bei der ersten Aktionärsversammlung: Der überwiegende Teil des Aktienkapitals stammte aus Frankreich. Als Präsidenten des Verwaltungsrates wählte die Versammlung Graf d'Ormesson aus Paris; weitere Franzosen gehörten dem Verwaltungsrat an. Die Projektverfasser und Inhaber der Konzession dagegen wurden aus der Gesellschaft entlassen.

Die mit den örtlichen Gegebenheiten nicht vertrauten französischen Bahnbauer trafen in der Folge einige Fehlentscheidungen, die der Furka-Oberalp-Bahn noch Jahr-

Bild 13: An einer steinschlaggefährdeten Talenge bei Bitsch erhebt sich die imposante barocke Wallfahrtskirche "Zu Hohenflüh". Im Bild auch Pendelzug Deh 4/4 I (Baujahr 1972 bis 1975) als Zug 240 (1. April 1991). **Foto: Th. Küstner**