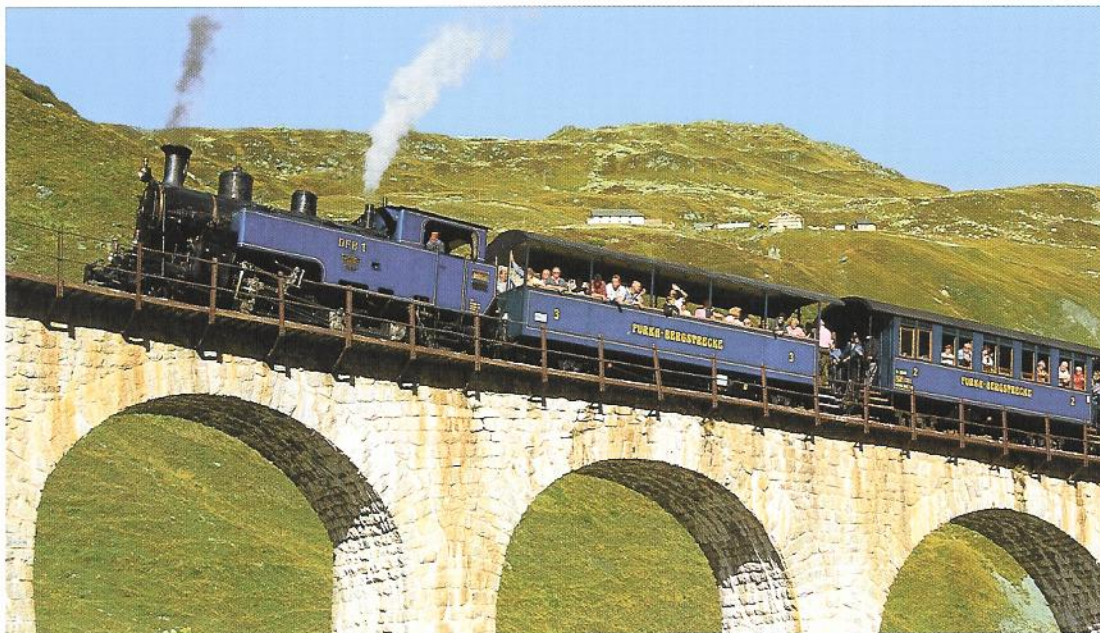
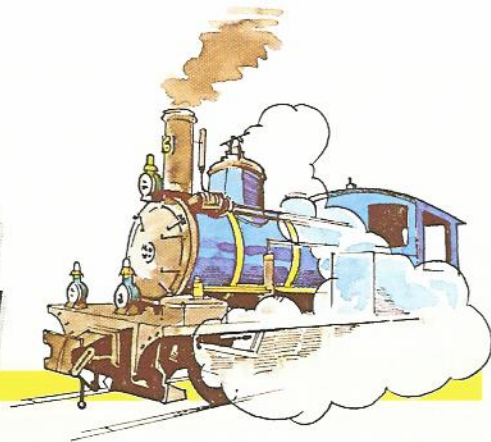


# Zahnradbahnen im Urserntal



Dampfbahnzug mit der Dampflok HG 3/4 Nr. 1 «Furkahorn», Baujahr 1913, Aufarbeitung 1992/93.

Herausgeber:  
Urner Kantonalbank  
Gotthardstrasse 43  
CH-6490 Andermatt  
Telefon 041 887 02 12  
Fax 041 887 02 30  
24-Std.-ec-Bancomat

Kundeninfo 041 875 60 00  
Cantophone 041 875 63 63  
Internet: <http://www.urkb.ch>  
(mit Urner Kultur-Kalender)  
e-mail: [urkb@tic.ch](mailto:urkb@tic.ch)



Der Glacier-Express der Furka-Oberalp-Bahn in Fahrt auf der Oberalpstrecke.

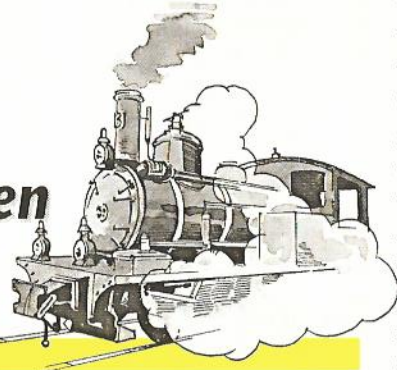
Der Pioniergeist im Eisenbahnbau in Europa im 19. Jahrhundert fand seinen Höhepunkt im Bau der Gotthardbahn (1872-1882). Als internationale Nord-Süd-Transitlinie gebaut, verhalf sie aber auch dem Fremdenverkehr in den Alpen zu neuem Aufschwung. Bilder vom Bahnhofplatz in Göschenen mit Dutzenden von Pferdefuhrwerken dokumentieren dies eindrücklich. In der Sommerzeit verbanden

Postkutschen täglich mehrmals Göschenen mit dem Urserntal und mit Disentis und Brig. Diese Entwicklung rief nach einer Verästelung des Eisenbahnnetzes via Urserntal in die touristisch attraktiven Regionen im Wallis und in Graubünden. 1907 und 1908 wurden Konzessionen für elektrische Schmalspurbahnen von Brig nach Gletsch und von Gletsch nach Disentis erteilt.



Urner  
Kantonalbank

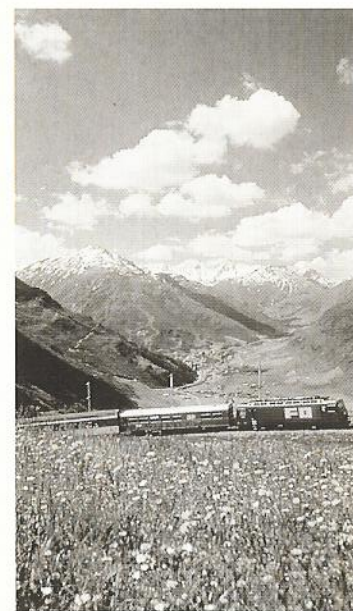
# Zahnrad- bahnen im Urserntal



1910 wurde in Lausanne die «Compagnie Suisse du Chemin de Fer de la Furka Brig-Furka-Disentis» gegründet. Das ursprüngliche Ausbau- und Betriebskonzept wurde geändert, statt einer Traktion mit Adhäsion wurde für bestimmte Strecken Zahnradantrieb nach dem System Abt gewählt und statt des zukunftsweisenden elektrischen Betriebes entschloss man sich für den Dampfbetrieb, ein Entscheid, der 1918 zur Folge hatte, dass der Betrieb zeitweise wegen Kohlemangels eingestellt werden musste. Bereits 1914 wurde die Strecke Brig-Gletsch eingeweiht. Die darauf folgende Zeit brachte wegen des

1. Weltkrieges Einbussen bei den Verkehrseinnahmen, bauliche und finanzielle Probleme und schliesslich 1923 den Konkurs. 1925 übernahm die neugegründete Furka-Oberalp-Bahn die Konkursmasse von 1,75 Millionen Franken. Die Arbeiten wurden fertiggestellt und am 4. Juli 1926 wurde der fahrplanmässige Betrieb Brig-Disentis aufgenommen. Schon im gleichen Jahr verkehrten die ersten Wintersportzüge zwischen Andermatt und dem Nätschen. Am 26. Juni 1926 nahm der Glacier-Express zwischen St. Moritz und Zermatt seinen Betrieb auf. 1942 wurde der Entscheid von 1910 korrigiert und die ganze Linie auf elektrischen Betrieb umgestellt sowie die Strecke über den Oberalppass wintersicher ausgebaut. Vier Dampflokomotiven wurden 1947 nach Vietnam verkauft. Die Schöllenenbahn mit ihren gelb/blauen Wagen und kubisch wirkenden Lokomotiven, welche ab 1917 Göschenen mit Andermatt verband, fusionierte am 1. Januar 1961 mit der Furka-Oberalp-Bahn. Die Strecke von Gletsch über den Pass nach Realp konnte aus Sicherheitsgründen nicht ganzjährig befahren werden, was finanzielle, organisatorische und administrative Nachteile brachte. Diese konnten nur mit dem Bau eines Basistunnels von Realp nach Oberwald beseitigt werden und im Jahre 1973 wurde damit begonnen. Geologische, technische, finanzielle und damit verbunden politische Probleme begleiteten den Bau, doch am 25. Juni 1982 konnte der Furka-basistunnel eröffnet werden. Eine

ganzjährige Ost-West-Verbindung durch die Schweizeralpen, eine bessere Erschliessung des Kantons Wallis, Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse dank dem Autoverlad und betriebswirtschaftliche Vorteile sind das Resultat dieser Investition von über 300 Millionen Franken. Die Furka-Oberalp-Bahn ist ein wichtiger wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Faktor für die drei beteiligten Kantone und aus dem touristischen Angebot dieser Gebirgsregion nicht wegzudenken. Eine andere touristische Attraktion ist, wie der Vogel aus der Asche, auf dem Trasse der Furka-Bergstrecke entstanden: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Die Mitglieder des 1983 gegründeten Vereins Furka-Bergstrecke haben sich mit viel Initiative daran gemacht, die reizvolle Strecke über die Furka vor dem Abbruch zu bewahren und mit Rollmaterial aus der Anfangszeit der Furkabahn wieder zu betreiben. Als Trägerschaft für den Betrieb der Bahn wurde 1985 die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) gegründet. Die Erfolge dieser von viel Idealismus und Optimismus getragenen Organisation können sich sehen lassen: Ein Aktienkapital von über 10 Millionen Franken, reine Geldinvestitionen von rund 12 Millionen, dazu Eigenleistungen der ehrenamtlichen Mitarbeiter von ebenfalls etwa 12 Millionen. Eindrücklicher als Zahlen sind die sichtbaren Ergebnisse bei der Wiederherstellung der Strecke und beim Ausbau von Gebäuden und Sicherungseinrichtun-



Eine Fahrt mit der Furka-Oberalp-Bahn ist zu jeder Jahreszeit ein besonderes Erlebnis.

gen. Vorzeigestücke sind aber vor allem die beiden Dampflokomotiven «Furkahorn» und «Gletschhorn». Sie standen von 1913 – 1947 auf der Strecke Brig-Disentis im Einsatz, wurden dann nach Vietnam verkauft, 1990 wieder in die Schweiz zurückgeschafft und nach einer vollständigen Aufarbeitung und Erneuerung 1993 wieder in Betrieb genommen. Neue Aktionäre und Vereinsmitglieder sind stets willkommen. Man kann die Ziele der beiden Organisationen nicht nur ideell und finanziell fördern, sondern auch selbst tatkräftig in Freiwilligeneinsätzen Hand anlegen, sei es bei Revisionsarbeiten in der Werkstatt, beim Unterhalt der Bergstrecke oder z.B. als Ansichtskarten- und Getränkeverkäufer an einem sommerlichen Reisetag.

Eine Fahrt mit der Furka-Oberalp-Bahn in den modernen Panoramawagen oder mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit den nostalgischen Zügen ist ein Erlebnis besonderer Art. Geniessen Sie die Fahrt entlang klarer Gebirgsbäche, vorbei an Resten von Lawinschnee und blühenden Wiesen.



Prunkstücke der Furka-Dampfbahn sind die beiden Dampflokomotiven, die zwischen 1913 und 1947 bereits einmal im Einsatz waren.



Weiterführende Literatur:

– Furka-Oberalp  
Hans Schweers  
ISBN 3-921679-55-9

– Geschichte des Landes um die Furka  
Ferdinand Kreuzer, 1982

## Andermatt

Offizielles Verkehrsbüro  
und Skischulbüro  
Gotthardstrasse 2  
CH-6490 Andermatt  
Telefon 041 887 14 54  
Fax 041 887 01 85  
e-mail: verkehrsverein-  
andermatt@bluewin.ch