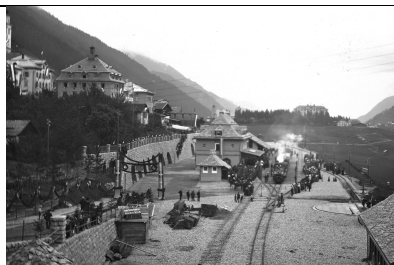


Viafier Furca Alpsu oz Viafier Matterhorn Gottard



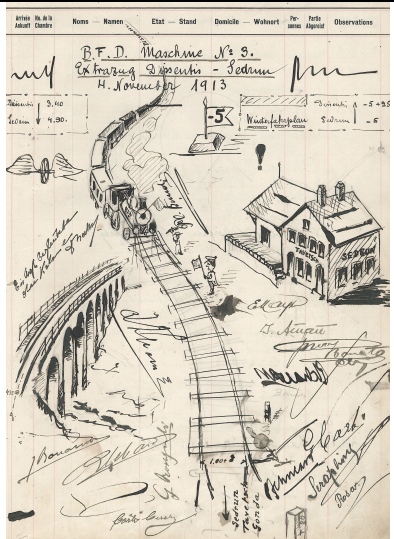
Fiasta d'avertura a Mustér

Ils 22 da zercladur 1911 entscheivan las lavurs per la construcziun dalla viafier da Brig a Mustér. Igl onn 1912 occupeschan ins pressapauc 3000 luvriers sil territori denter Brig e Mustér. Gia alla fin digl onn 1913 curseschan divers trens d'emprova sin certas lingias, sco per semeglia era denter Sedrun e Mustér. L'avertura ufficiala dil toc Sedrun-Mustér ei succedida ils 15 da settember 1925. La lingia denter Andermatt e Mustér ei vegnida surdada al traffic ils 19 da zercladur 1926 ed ils 3 da fenadur 1926 han ins saviu inaugurar l'entira lingia denter Brig e Mustér.

Eröffnungsfeier in Disentis

Am 22. Juni 1911 beginnen die Arbeiten für den Bau der Bahn von Brig nach Disentis. Im Jahr 1912 beschäftigt man auf dem Gebiet zwischen Brig und Disentis annähernd 3000 Arbeiter. Bereits Ende 1913 verkehren verschiedene Versuchszüge auf bestimmten Linien, so auch zwischen Sedrun und Disentis.

Die offizielle Eröffnung der Strecke Sedrun-Disentis/Mustér erfolgte am 15. September 1925. Die Strecke zwischen Andermatt und Disentis wurde am 19. Juni 1926 dem Verkehr übergeben und am 3. Juli 1926 konnte die gesamte Strecke zwischen Brig und Disentis eingeweiht werden.



Tren special 1913

Digl'emprem viadi denter Mustér-Sedrun exista in interessant document el cudisch da hosps digl anteriur Hotel Oberalp a Sedrun. Ils 4 da november 1913 arriva la locomotiva BFD (Brig-Furka-Disentis) nr. 3 cun 5 carrs alla staziun da Sedrun. Probabel ei quei in summa igl'emprem viadi d'emprova. Tenor las notizias el numnau cudisch da hosps era il tren partius da Mustér allas 14.40 ed arrivaus a Sedrun allas 16.30, quei cun retenidas en differents loghens. Normalmein quintavan ins per quei viadi 25 minutas. A quell'emprema excursiun ein quendisch persunas presentas, denter quellas era in miedi, numnadamein dr. Stiafen Berther da Camischolas.

Extrazug 1913

Von der ersten Fahrt von Disentis nach Sedrun gibt es ein interessantes Dokument im Gästebuch des ehemaligen Hotel Oberalp in Sedrun. Am 4. November 1913 kommt die BFD-Lokomotive (Brig-Furka-Disentis) Nr. 3 mit fünf Wagen am Bahnhof Sedrun an.

Wahrscheinlich ist es die erste Probefahrt überhaupt. Gemäss den Notizen des genannten Gästebuchs war der Zug um 14.40 Uhr in Disentis abgefahren und kam um 16.30 Uhr in Sedrun an. Normalerweise rechnete man für diese Fahrt 25 Minuten. An diesem ersten Ausflug waren 15 Personen anwesend, darunter auch ein Arzt, nämlich Dr. Stiafen Berther von Camischolas.



Il viaduct sur la Val Bugnei

Il pli marcant e grond viaduct en Tujetsch sesanfla a Bugnei. Il viaduct ei vegnius baghegiaus cun interrupziuns ils onns 1913 tochen 1925. Igl onn 1926 ha la Viafier Furca-Alpsu priu en funcziun il viaduct. Da 2000 tochen 2001 eis el vegnius restauraus. Cun injeziuns da cement ei la miraglia vegnida consolidada. Las novas fatschas da maula corrispundan allas originalas. L'entira tecnica da viafier ha stuiu vegnir remplazzada. Ultra da quei ei vegniu fatg in passapei pils pedunzs. Il viaduct ei 120 meters liungs e surstendius cun nov artgs. La miraglia ei 3,13 meters lada e maximal 24,20 meters aulta.

Der Viadukt über das Val Bugnei

Der markanteste und grösste Viadukt auf dem Gemeindegebiet von Tujetsch befindet sich in Bugnei. Der Viadukt wurde mit Unterbrechungen in den Jahren 1913 bis 1925 gebaut. Im Jahr 1926 nahm die Furka-Oberalp-Bahn den Viadukt in Betrieb. Von 2000 bis 2001 wurde er restauriert. Mit Zementinjektionen wurde das Mauerwerk befestigt. Die neuen Mörtelgesichter entsprechen den Originalgesichtern. Die gesamte Bahntechnik musste ersetzt werden. Ausserdem wurde ein Gehsteig für Fussgänger angelegt, der Teil des Wanderweges Sedrun nach Disentis ist. Der Viadukt ist 120 Meter lang und mit neun Bögen überspannt. Das Mauerwerk ist 3,13 Meter breit und maximal 24,20 Meter hoch.

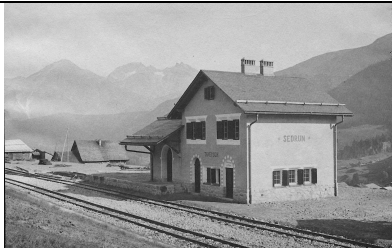


Interrupziun sfurzada

Cun l'entschatta dall'Emprema uiara mundiala, igl emprem d'uost 1914, dat ei ina midada radicala per la viafier. Las lavurs vegnan per part sistidas ed ins fa mo aunc transports pil militar. Sulettamein il traffic denter Brig ed Oberwald mantegnan ins naven da 1919. Ils deficits annuals creschan onn per onn e 1923 decida la dertgira federala d'arver il concuors dalla societad. Duront quei temps (1921-1925) cursescha igl auto da posta sur l'Alpsu. Il trassé dalla lingia da viafier ei en in miserabel stan, las rodaias ein spir ruina e carschidas en cun pastg e zercllem. Quei maletg desolat sigl entir tschancun en Tujetsch muossa la foto gest avon la punt da Bugnei. Igl avrel 1925 seconstituescha a Berna ina nova societad cul num «Viafier-Furca-Alpsu». Cun slontsch, entusiassem e perschuasiun semetta la societad alla planisaziun ed organisaziun. En in temps extraordinari cuort ein las lavurs da reconstrucziun finidas.

Zwangsunterbruch

Mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs, am 1. August 1914, kommt es zu einer radikalen Änderung für die Bahn. Die Arbeiten werden teilweise eingestellt. Lediglich der Verkehr zwischen Brig und Oberwald wird ab 1919 beibehalten. Die jährlichen Defizite wachsen und im Jahr 1923 beschliesst das Bundesgericht den Konkurs der Gesellschaft zu eröffnen. Das Trasse der Bahnlinie ist in einem miserablen Zustand, die Schienen sind verrostet und mit Gras und Unkraut eingewachsen. Dieses trostlose Bild auf der ganzen Strecke in Tujetsch zeigt das Foto gleich vor der Bugneibrücke. Im April 1925 gründet sich in Bern eine neue Gesellschaft mit dem Namen „Furka-Oberalp-Bahn“. Mit Elan, Begeisterung und Überzeugung stellt sich die Gesellschaft an die Planung und Organisation. In aussergewöhnlich kurzer Zeit sind die Instandstellungsarbeiten abgeschlossen.



Staziun a Gonda ni a Sedrun?

Pertuccont la staziun principala dalla val ha ei dau beinenqual discussiun e lutga denter ils vischins da Gonda e Sedrun. La staziun a Gonda ha consequentamein era pretendiu in access atras Gonda. - Pliras radunonzas da vischnaunca han tractau quei tema: "Arisguard la staziun da Gonda/Sedrun vegn ei, suenter haver tedlau ils differents meinis ed aviert la discussiun generala en caussa per Gonda ni Sedrun, concludiu ils 17 da mars 1912 cun 97 encunter 73 vuschs, che la staziun Sedrun/Gonda dueigi restar sco previu els plans a Gonda e buca vegnir translocada a Sedrun." Ella ei aunc vegnida reponderada en ina radunonza communal dils 8 d'avrel 1912, denton senza midar il conclus anteriur da baghegiar la staziun a Gonda.

Bahnhof in Sedrun oder Gonda?

Um den Hauptbahnhof im Tal gab es wohl Diskussionen und Kämpfe zwischen den Nachbarn Gonda und Sedrun. Der Bahnhof in Gonda verlangte folglich auch eine Zufahrt. Mehrere Gemeindeversammlungen befassten sich mit diesem Thema. In Bezug auf den Bahnhof Gonda/Sedrun wird nach Anhörung der verschiedenen Meinungen am 17. März 1912 mit 97 zu 73 Stimmen beschlossen, dass der Bahnhof Sedrun/Gonda wie in den Plänen vorgesehen in Gonda bleiben und nicht nach Sedrun verlegt werden soll. - Sie wurde an einer Gemeindeversammlung vom 8. April 1912 noch einmal überdacht, allerdings ohne den vorherigen Beschluss, den Bahnhof in Gonda zu bauen, zu ändern.



Contractivas

Bia radunonzas da vischnaunca han giu da tractar la construcziun dalla viafier. Liungas ed ualti diras contractivas denter ils organs dalla viafier e la vischnaunca dat ei concernent prezis d'expropriaziun. La societad offerescha alla vischnaunca 15 raps il m2 per pastira, cumpriu tuttas incunvegnientschas, e 20 raps il m2 per terren d'aul, cumpriu tutta meinsvaleta dalla lenna per stuer pinar igl uaul aunc buca madirs e per part aunc en regiuvinaziun e cun la cundiziun che la lenna seigi sin la fin da fenadur 1912 giud il trasse' dalla lingia sin donn e cuost dalla vischnaunca.

Verhandlungen

Viele Gemeindeversammlungen hatten sich mit dem Bau der Bahn zu befassen. Lange und harte Verhandlungen zwischen den Organen der Bahn und der Gemeinde gibt es bezüglich der Enteignungspreise. Die Gesellschaft bietet der Gemeinde 15 Rappen pro m2 für Weide an, alle Unvereinbarkeiten eingenommen, und 20 Rappen pro m2 für Waldgrundstücke, inbegriffen der Minderwert des Holzes für die Holzung unreifer, junger Bäume und mit der Pflicht, dass das Holz Ende Juli 1912 vom Trassee der Bahnlinie entfernt sei und zwar auf Kosten der Gemeinde. Das Foto zeigt drei wichtige Brücken in Richtung Oberalppass, für die Bahn, für den Fahrzeug- und Fussgängerverkehr und die ehemalige alte Strasse. Im Hintergrund liegt am Hang die Walsersiedlung Giuv.



Plazzas da lavur tier la VFA

Ils onns 1910/1920 fuvu la lavur scarta, las famiglias grondas e buca pusseivel a tuts vegnentsuenter da far il pur. L'emigraziun ell'America fuvu quels onns aunc adina ina opziun. 79 persunas ein emigradas els Stadis Uni denter 1903 e 1928. Auters ein semplamein serendi giu la Bassa ni el sid dalla Tiaratudestga. La lavur tier la viafier ei stada ina buna alternativa. Dalls famiglias dils Hendrys han per semeglia tschun umens fatg diever da quella pusseivladad. Las fotos muossan Benedetg Hendry- Monn (1917-1969) cul caustaziun Karl Groth e dunna Anne Marie Groth-Tschümperlin (1911- 1983) caustaziun denter 1938 e 1943.

Arbeitsplätze bei der FOB

In den Jahren 1910/1920 war die Arbeit spärlich, die Familien gross und nicht allen war es möglich, in der Landwirtschaft zu arbeiten. Die Auswanderung nach Amerika war in diesen Jahren immer noch eine Option. Zwischen 1903 und 1928 sind 79 Personen in die Vereinigten Staaten ausgewandert. Die Arbeit bei der Bahn war eine Alternative. Von den Familien der Hendrys nutzten gleich fünf Männer diese Möglichkeit. Die Fotos zeigen Benedetg Hendry-Monn (1917-1969) mit Bahnhofsvorstand Karl Groth und Frau Anne Marie Groth-Tschümperlin (1911-1983) Bahnhofsvorstand zwischen 1938 und 1943.



Dresina

Sco dresina vegn designada in vehichel dalla viafier per gronda part sin quater rodas u sin treis rodas che vegn duvraus sco vehichel auxiliar per inspectar tschancuns da viafier sco era per transportar luvrers ed uaffens als plazz da lavur. Silla dresina ils dus conjugals Anna Maria ed Eugen Tschümperlin-Nay, igl emprem caustaziun, naven digl onn 1926 tochen 1938.

Draisine

Als Draisine wird ein meist vierrädriges oder dreirädriges Bahndienstfahrzeug bezeichnet, das mit Muskel- oder mit Motorantrieb ausgestattet, als Hilfsfahrzeug zur Inspektion von Eisenbahnstrecken sowie zum Transport von Arbeitern und Werkzeug verwendet wird. Auf der Draisine sitzen Anna Maria und Eugen Tschümperlin-Nay, der erste Bahnhofsvorsteher von Sedrun, von 1926 bis 1938.



Las empremas locomotivas

Las empremas quater locomotivas ein gia vegnidas furnidas gl'onn 1913, ils numers 1 e 2 a Brig, nr. 3 a Mustér e nr. 4 ad Andermatt. Las ulteriuras sis maschinas ein suandadas gl'onn 1914 a Brig. L'entschatta dall'Emprema uia mundiala ha sfurzau gl'onn 1916 da sistir las lavurs da construcziun, aschia che a partir digl onn 1915 ha pudiu vegnir purschiu in traffic da tren tenor urari mo denter Brig e Gletsch. Per quei han ins utilisau quater dallas otg locomotivas ch'eran avon maun a Brig. Las locomotivas 3 e 4 ein vegnidas deponidas suenter gl'onn 1916 a Mustér ed ad Andermatt. Suenter il concuors dalla viafier Brig-Furca-Mustér igl onn 1923 ein tuttas diesch locomotivas idas vi alla Viafier Furca-Alpsu che ha pudiu entscheiver 1926 cun il menaschi permanent da Brig a Mustér. Las diesch locomotivas a vapur ein vegnidas cumpletadas igl onn 1928 cun dus vaguns a motor da benzin che duevan possibilitar in menaschi pli favoreivel en temps da grond traffic.

Die ersten Lokomotiven

Die ersten vier Lokomotiven wurden bereits 1913 für den Bau der Brig-Furka-Disentis-Bahn geliefert, die Nummern 1 und 2 nach Brig, 3 nach Disentis und 4 nach Andermatt, wo sie 1914 in Betrieb gesetzt wurde. Die restlichen sechs Maschinen folgten 1914 nach Brig. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges zwang 1916 zur Einstellung der Bauarbeiten, so dass ab 1915 lediglich zwischen Brig und Gletsch ein fahrplanmässiger Zugsverkehr angeboten werden konnte. Dafür wurden wechselweise vier der acht in Brig vorhandenen Lokomotiven eingesetzt, die Loks 3 und 4 blieben nach 1916 in Disentis und Andermatt abgestellt. Nach dem Konkurs der Brig-Furka-Disentis-Bahn 1923 gingen alle zehn Lokomotiven an die neu gegründete Furka-Oberalp-Bahn, die 1926 den durchgehenden Betrieb von Brig nach Disentis aufnehmen konnte. Die zehn Dampflokomotiven wurden 1928 durch zwei Benzinmotorwagen ergänzt, die einen kostengünstigeren Betrieb in verkehrsschwachen Zeiten ermöglichen sollten.



Promoziun dil turissem

L'idea fundamentala dall'erecziun dalla viafier Brig – Mustér ei stada la promoziun dil turissem ella regiun dil Goms, ella Val d'Ursera ed ella Val Tujetsch. Aschia ein fetg biaras staziuns vegnidas eregidas e plazzads suls vitgs per possibilitar ina biala e cumpleina survesta silla cuntrada. Aschia ei quei per semeglia era bein veseivel en Tujetsch. Tujetsch ha suenter l'erecziun dalla via, igl onn 1864, profitau dall'erecziun dalla viafier atras la val. Igl unviern ei quella communicaziun oz aunc adina la suleta viers vest ed ha era oravontut possibilittau dalla entschatta enneu il svilup dil turissem d'unviern e promova aunc oz quel.

Tourismüsförderung

Die Grundidee der Errichtung der Bahn Brig - Disentis/Mustér war die Förderung des Tourismus in der Region Goms, im Urserental und im Tujetschertal. So wurden sehr viele Bahnhöfe oberhalb der Dörfer platziert, um einen schönen und vollständigen Überblick über die Dörfer und Täler zu ermöglichen. So ist das auch in Tujetsch gut sichtbar. Tujetsch profitierte nach dem Bau der Strasse im Jahr 1864 von der Errichtung der Bahn durch das Tal. Im Winter ist diese Verbindung heute immer noch die einzige Richtung Westen und hat von Anfang an vor allem die Entwicklung des Wintertourismus ermöglicht und fördert diesen noch heute.



Lag, pass ed ustrias

La foto dretg muossa il lag el stan original, la via da 1864 suenter la spunda e la viafier parallel cun quella. La foto seniester giudem muossa la galleria eregida denter 1939 e 1945 che schurmegia la viafier ed il stradun cun il niev trassé. Il traffic permanent sur l'Alpsu ha animau entginas famiglias da nezegiar la caschun per ereger casas d'albiert. Seniester sisum la foto cul «Kur- und Posthotel Oberalp au Lac» alla fin dil lag. Ils Christens, lu Meyers e lu Nagers han tgirau e menau quei menaschi entochen 1951. Quei onn, ils 20 da schaner, destruescha ina lavina tuts edifecis ed ils dus ustiers anflan la mort. Igl onn 1933 ei l'ustria Calmut vegnida eregida sil pass da vart dil cantun Uri. Da vart dil cantun Grischun han ils Cavegns entschiet gia igl onn 1894 cun in menaschi d'ustria e menau quel plirs decennis. Il Pass Alpsu ha manteniu sia muntada locala sco ligiom denter damaun e sera. Il traffic silla via e cun la viafier s'augmenta onn per onn e quei principalmein suenter l'erecziun dils tunnels dil Gottard e dalla Furca. A Caschinutta essan nus ligiai cul stradun naziunal e cun la Viafier Federala.

Oberalpsee, Pass und Gasthäuser

Das Foto rechts zeigt den See im Originalzustand, die Strasse von 1864 dem Hang entlang und die Bahn parallel dazu. Das Foto unten links zeigt die zwischen 1939 und 1945 errichtete Gallerie und die Bahn und Strasse mit dem neuen Trassee. Der ständige Verkehr über den Pass hat einige Familien dazu bewogen, die Gelegenheit zu nutzen, um Gasthäuser zu errichten. Links oben da Foto mit dem «Kur- und Posthotel Oberalp au Lac» am Ende des Sees. Die Christens, Meyers und dann Nagers haben diesen Betrieb bis 1951 geführt. Dieses Jahr, am 20. Januar, zerstört eine Lawine alle Gebäude und die beiden Wirte fanden den Tod. 1933 wurde das Gasthaus Calmut auf dem Pass auf Seite des Kantons Uri errichtet. Seitens des Kantons Graubünden begannen die Cavegns bereits 1894 mit einem Gasthausbetrieb und führten diesen mehrere Jahrzehnte. Der Oberalppass hat seine lokale Bedeutung als Bindeglied zwischen Westen und Osten behalten. Der Verkehr auf der Strasse und mit der Bahn nimmt zu, vor allem nach der Errichtung des Gotthard- und Furkatunnel. In Göschenen sind wir mit der Nationalstrasse verbunden.



Tschamut

La caustaziun Anne Marie Groth-Tschümperlin (1911-1983) vid midar la direcziun dallas rodaias. Bein veseivel ein las rodas dentadas ch'il tren drova per numerus tschancuns naven da Mustér ad Andermatt. Plinavon funcziunava la staziun da Tschamut sco staziun da cruschada. Igl onn 1912 han ils umens tuatschins exprimiu il giavisch viers la direcziun dalla viafier ch'ei vegni dau a Tschamut il num staziun enstagl «Haltestelle». A caschun da quella radunonza ein ils vischins era s'exprimi da dar era alla «Haltestelle» da Rueras in indrez da cargar e descargar rauba e che quella vegni translocada tochen sut ils baghetgs da Flurin cun sbassar il trassé dalla lingia naven da Camischolas Sura anen.

Tschamut

Die Bahnhofsvorsteherin Anne Marie Groth-Tschümperlin (1911-1983) ändert die Richtung der Schienen. Gut sichtbar sind die Zahnräder, die der Zug für zahlreiche Strecken zwischen Disentis und Andermatt benötigt. Ausserdem fungierte der Bahnhof Tschamut als Zugkreuzung. Im Jahr 1912 äusserten die Männer von Tujetsch an der Gemeindeversammlung den Wunsch, dass in Tschamut anstelle von „Haltestelle“ der Name Station gegeben werde. Anlässlich dieser Versammlung sprachen sich die Nachbarn auch dafür aus, dass auch die „Haltestelle“ Rueras eine Anlage zum Ver- und Entladen von Gütern erhält und dass diese bis unter die Gebäude von Flurin verlegt wird, indem das Trassee der Linie ab Camischolas Sura abgesenkt wird.

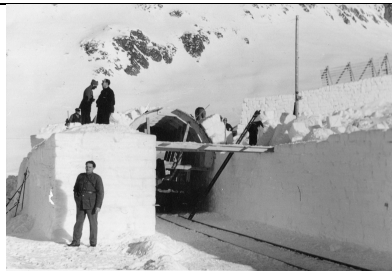


Sin 2044 meters sur mar

Cheu passa la locomotiva davos il restaurant „Gasthaus zur Passhöhe“ ora. Plitard vegn construiu sutora in tunnel per evitar quei passadi. Sco colligiaziun cun la Val d'Ursera, ed ultra da quei era viers nord, vest e sid, era il pass dall'Alpsu ina colligiaziun impurtonta gia duront il temps medieval, aschia haveva la claustra da Mustér ils dretgs da suveranità ed ils beins d'Ursera. Ils onns 1863 - 1864 ei la via vegnida construida sul pass. Cun igl onn 1926 passa il tren sul pass. La lingia ei vegnida electrificada gl'onn 1942 e circulescha dapi lu duront igl entir onn e dapi igl onn 2003 sco Viafier Matterhorn-Gottard. La viafier traversa il pass en in tunnel da strusch 900 meters lunghezia ed en pliras gallarias. Cun quei eis ella, sper la viafier dil Bernina, gl'unic tschancun da viafier en Svizra che damogna ina tala altezia senza in tunnel pli lung.

Auf 2044 Meter über Meer

Hier fährt die Dampflokomotive hinter dem Restaurant vorbei am „Gasthaus zur Passhöhe“. Später wird ein Tunnel gebaut, um diesen Übergang zu verhindern. Als Verbindung mit dem Urserental und darüber hinaus nach Norden, Westen und Süden, war der Oberalppass schon im Mittelalter eine wichtige Verbindung, so hatte das Kloster Disentis wichtige Hoheitsrechte und die Höfe in Urseren. 1863/1864 wurde die Strasse über den Pass gebaut. Mit dem Jahr 1926 fährt die Bahn über den Pass. Die Strecke wurde 1942 elektrifiziert und verkehrt seither ganzjährig und seit dem Jahr 2003 als Matterhorn-Gotthard-Bahn. Die Bahn überquert den Pass in einem knapp 900 Meter langen Tunnel und mehreren Gallerien. Damit ist sie neben der Berninabahn die einzige Bahnstrecke in der Schweiz, die in dieser Höhe ohne einen längeren Tunnel auskommt.



Schurmetg encunter lavinas

Igl unviern 1939/1940 ei vegniu fatg per l'emprema gada l'emprova da tener liber il pass, ton per la Viafier Furca Alpsu sco era la via sul pass Alpsu. D'impurtonza fuvu la colligiaziun militar. Quella lavur ha pretendiu gronds sforzs ed igl engaschi da numerusas forzas da lavur militar. Al pei dallas spundas prigusas ei vegniu construiu cun blocs da neiv pressiai duront jamnas in liung tunnel suenter il lag sco galleria da schurmetg da lavinas per la viafier. La largia denter il tunnel da neiv, circa la lunghezia dalla galleria dad oz, e la spunda prigusas da lavina ei da gliez temps vegnida emplenida cumpleinamein cun neiv. Ils immens cuosts per dismetter la neiv dalla via e viafier surpren l'armada.

Cun l'erecziun d'ina galleria da betun la fin 1945 vegn il traffic regular cul tren sul Cuolm d'Ursera aviarts, denton cun grondas difficultads e cun prighels. Naven da 1945/46 cureschan, aschilunsch sco pusseivel, dua pèra trens duront igl unviern naven dad Andermatt a Mustér.

Lawinenschutz

Im Winter 1939/1940 wurde erstmals versucht, den Pass freizuhalten, sowohl für die Furka-Oberalp-Bahn als auch für die Passstrasse. Im Zentrum stand damals auch die militärische Bedeutung. Diese Arbeit erforderte grosse Anstrengungen und den Einsatz zahlreicher militärischer Arbeitskräfte. Am Fuss der gefährlichen Hänge wurde mit Schneeböcken über Wochen ein langer Tunnel entlang dem See als Lawinenschutzstollen für die Bahn gebaut. Die Lücke zwischen dem Schneetunnel, etwa so lang wie der heutige Gallerie, und dem lawinengefährlichen Hang wurde damals komplett mit Schnee gefüllt. Die immensen Kosten für die Beseitigung des Schnees übernimmt die Armee.

Mit dem Neubau einer Betongallerie auf Ende 1945 wird der regelmässige Verkehr mit dem Zug über dem Pass eröffnet, allerdings mit grossen Schwierigkeiten und Gefahren. Ab 1945/46 verkehren, soweit möglich, zwei Züge im Winter von Andermatt nach Disentis.



Fusiuns

La Viafier Furca-Alpsu, ina viafier a binaris stretgs, fusiunescha igl onn 1961 cun la Viafier dalla Val Scalina. Igl 1. da schaner 2003 crescha la viafier cun la fusiun dalla Viafier Zermatt e senumna naven da lu Viafier Matterhorn Gottard. La viafier d'ina lunghezia da 97 km unescha ils cantuns Grischun, Uri e Valleis. All'entschatta surmuntava ella il Pass dil Furca ed igl Alpsu, denton mo la stad. Igl Alpsu vegn baghegiaus ora segirs d'unviern ed il Furca cun in tunnel da basa. Sil traffic en general ha il tunnel, aviarts ils 25 da zercladur 1982, giu gronda influenza sil svilup e traffic dalla viafier. Cugl unviern 1982/83 entochen 2022/23 ha il transport d'autos sul Pass Alpsu, denter Sedrun ad Andermatt, funcziunau. En paucs onns sa la viafier festivar siu 100avel onn d'existenza. Cun tuttas difficultads e miserias ha quella viafier dau in tschuat alla Val Tujetsch.

Fusionen

Die Furka-Oberalp-Bahn, eine Schmalspurbahn, fusioniert 1961 mit der Schöllenenbahn. Am 1. Januar 2003 vergrößert sich die Bahn mit der Fusion der Zermatt-Bahn und heisst fortan Matterhorn Gotthard Bahn. Die 97 km lange Bahn vereint die Kantone Graubünden, Uri und Wallis. Anfangs bestieg sie den Furkapass und den Oberalppass, aber nur im Sommer.

Der Oberalppass wird wintersicher ausgebaut und die Furka mit einem Basistunnel. Insgesamt hatte der am 25. Juni 1982 eröffnete Tunnel grossen Einfluss auf die Entwicklung und den Verkehr der Bahn. Vom Winter 1982/83 bis 2022/23 funktionierte der Autotransport über den Oberalppass, zwischen Sedrun und Andermatt. In wenigen Jahren kann die Bahn ihr 100-jähriges Bestehen feiern. Mit allen Schwierigkeiten und Nöten hat diese Bahn dem Tujetscher Tal vieles gebracht.