

1915

## KRIEG

Erster Bombenabwurf auf Zivilpersonen durch einen Zeppelin in Grossbritannien.

19

## GIFTGAS

Erster Giftgaseinsatz durch die Deutschen in Ypres.

22

## SCHIFFFAHRT

Ein Unterseeboot der deutschen Marine versenkt an der Südküste von Irland mit einem Torpedo das britische Dampfschiff Lusitania. zvg

7

30

## OSMANISCHES REICH

Veröffentlichung des Dekretes zur Deportation der Armenier. Von den 2,1 Mio. Armeniern, die im Osmanischen Reich verbleiben, sterben rund eine Million zwischen 1915 und 1918. 120 000 Überlebende kommen in syrischen Städten an, 200 000 siedeln sich im Euphrat an, 300 000 im Kaukasus. Viele fliehen nach Europa, so dass nur noch rund 70 000 Armenier im Mittleren Osten verbleiben. zvg

800,000 ARMENIANS  
COUNTED DESTROYED  
—  
Viscount Bryce Tells House of Lords That is the Probable Number of Turks' Victims.  
—  
10,000 DROWNED AT ONCE  
—  
Peers Are Told How Entire Christian Population of Trebizond Was Wiped Out.



## MEDIZIN

Tod des deutschen Neuropsychiaters Alois Alzheimer. zvg

19

JAN FEB MÄRZ APR MAI JUNI JULI AUG SEPT OKT NOV DEZ

## EISENBAHN – DAS WALLIS SUCHT DIE ÖFFNUNG NACH OSTEN

# Eine Schmalspurbahn fährt ins Goms und über alle Berge

Die Furka-Bahngesellschaft wird im Jahre 1910 mit französischem Kapital gegründet. Ihr erklärtes Ziel ist es, eine Schmalspurbahn mit Zahnradbetrieb ab Brig durch das Goms hinauf zu erstellen. Seit dem Jahre 1907 gibt es eine Konzession für diese Eisenbahnlinie; die Arbeiten beginnen 1911 und dauern bis 1914. Am 1. Juli 1915 wird die Strecke Brig–Gletsch mit einer Länge von 42 Kilometern eingeweiht.

## Französischer Erbauer

Die Initianten des Projektes vertrauen den Bau des Eisenbahntrassees durch das Goms hinauf der französischen Gesellschaft Batignolles an. Diese gibt einem Dampftrieb den Vorzug vor der Elektrifizierung, wie sie sonst im ganzen Alpenraum bereits favorisiert wird.

Und auch sonst hinterlassen die Erbauer aus Frankreich ihre Spuren. So erinnert der Bahnhof von Gletsch in seiner ganzen Architektur praktisch durchweg an französische Eisenbahnstationen.

## Konkurs

Die Betriebsgesellschaft der Furka-Bahn geht 1923 in Konkurs und wird sehr rasch durch die Furka-Oberalp-Bahngesellschaft ersetzt, nämlich ab dem Jahre 1925. Diese setzt die Arbeiten an der West-Ost-Verbindung bis nach Disentis im Kanton Graubünden fort. Dazu erbaut sie einen Scheiteltunnel am Fusse des Furkapasses. Am 3. Juli 1926 wird der Betrieb auf der mit Dampf betriebenen Strecke aufgenommen. Im Jahre 1942 erfolgt schliesslich die Elektrifizierung der gesamten Strecke bis Disentis.



Gletsch mit dem Rhonegletscher ist eine touristische Attraktion erster Güte. Am 1. Juli 1915 wird die 42 Kilometer lange Strecke Brig–Gletsch eingeweiht, und ab 1926 führt die Bahn bis Disentis in Graubünden. zvg

## Das zweite Leben der FO-Bergstrecke

Der Bau und die Eröffnung des Furka-Basistunnels mit einer Länge von 15,4 Kilometern, der im Jahre 1982 in Betrieb geht, versetzt die Furka-Bergstrecke in einen Dornröschenschlaf. Der letzte Zug, der damals die Bergstrecke befährt, verkehrt am 11. Oktober 1981. Die Anschlüsse in Realp und in Oberwald sowie der Lammern-Viadukt und alle Bahnübergänge werden zurückgebaut. Die frühere Ei-

senbahnstrecke wird auf diesen Teilabschnitten mit Asphalt bedeckt, ganz so, als ob man sie auf ewig begraben möchte.

Doch einige Idealisten setzen alles daran, um die Bergstrecke zu neuem Leben zu erwecken. 1992 wird eine Aktiengesellschaft mit nicht kommerziellen Zielen gegründet, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Sie betreibt die Bergstrecke, die sie unter grossem Aufwand und mit viel Fronarbeit von freiwilli-

gen Helfern aus ganz Europa wieder betriebsbereit macht. Der Scheiteltunnel wird restauriert, die Bergstrecke wieder hergestellt und der Lammern-Viadukt ersetzt. Dann gelingt es sogar, eine alte Dampflokomotive aus Vietnam zurückzuführen und die Bergstrecke sozusagen wieder im «Originalzustand» zu betreiben.

## Der Glacier Express

Die Verbindung zwischen Zermatt und St. Moritz besteht

seit dem Jahre 1930, und zwar unter dem Namenszug des Glacier Express. Diese prestigeträchtige Verbindung zwischen den beiden Top-Kurorten folgt der Linie der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Brig-Visp-Zermatt Bahn (BVZ) sowie der Rhätischen Bahn. Im Jahre 2002 fusionieren die beiden Gesellschaften zur Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), die sich heute in erster Linie als eine Touristen- und Erlebnisbahn definiert und erfolgreich am Markt positioniert.

## VERKEHR

## Die Bahn nach Leukerbad



Das Jahr 1915 sieht die Eröffnung einer Eisenbahnlinie zwischen Susten-Leuk und Leukerbad. Die elektrisch und mit Zahnrad betriebene Bahn durchfährt eine Strecke von 10,4 Kilometern. Sie wird den Tourismusort während 50 Jahren bis 1967 bedienen.

Die ersten Projekte für den Bau einer Eisenbahn stammen aus dem Jahre 1889, damals sogar als Verbindung zwischen Bern und Wallis durch die Gemmi. Andere Varianten schlagen eine Bahn zwischen Leukerbad und Kandersteg bis Spiez vor, aber auch Pläne für eine Verbindung Siders–Leukerbad sind im Gespräch.

Leukerbad, das schon im 15. Jahrhundert für seine Quellen berühmt und für seinen schwierigen Zugang berüchtigt ist, begrüsst den Bahnbau und verabschiedet sich ohne Wehmut von den langen und mühsamen Kutschfahrten.

Doch dann beginnt der Niedergang der Bahnstrecke; die Strasse gewinnt immer mehr an Bedeutung und schliesslich fehlt es an den nötigen Mitteln, um die veralteten Einrichtungen neuen Erfordernissen anzupassen. Im Jahre 1967 überlässt die Bahn den Transport einer Buslinie.

## ANZEIGE

WETTBEWERB  
www.wkb.ch

«Das Wallis in der Schweiz ist:  
die entscheidende Differenz.»

Thierry Cornut  
50 Jahre, Direktor WKB, Leiter der Region Monthey  
Wohnhaft in Monthey



Walliser  
Kantonalbank