

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2011)
Heft: 259-260

Artikel: La ligne de la Furka : résurrection d'un bijou ferroviaire
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849441>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

TOURISME

La ligne de la Furka

Résurrection d'un bijou ferroviaire

par Michel Goumaz

Saviez-vous que le train de la Furka a quelques liens étroits avec la France ? En effet c'est la Société des Batignolles de Paris qui commença les travaux en 1911.

La Compagnie suisse du chemin de fer de la Furka (Brigue-Furka-Disentis ou BFD) fut fondée en 1910. La société, dont le siège était situé à Berne, était financée principalement par des Français majoritaires au conseil d'administration.

Le premier tronçon de la ligne reliant Brigue à Gletsch fut ouvert en 1915 malgré les problèmes rencontrés lors du percement du tunnel sommital. Les finances épuisées, les travaux s'arrêtèrent un an plus tard et la compagnie fit faillite en 1923. La compagnie du Furka-Oberalp avec l'appui des chemins de fer rhétiques reprit les infrastructures et le matériel roulant, si bien que les premiers directs à vapeur purent circuler de Brigue à Disentis dès 1926.

Grâce à un raccordement avec la ligne du Viège-Zermatt on put inaugurer en 1930 le célèbre « Glacier Express » reliant les pieds du Cervin à St-Moritz. En 1942, tout le trajet fut électrifié mettant ainsi fin au règne de la vapeur. Pourtant ce fameux train ne pouvait circuler qu'à la bonne saison, soit environ 4 à 5 mois. La neige dans la région du glacier du Rhône interdisait tout trafic hivernal et exigeait le démontage du pont du Steffenbach, qui grâce à un mécanisme pliant unique au monde permettait d'être à l'abri des avalanches.

Cette coupure saisonnière ne favorisait évidemment guère une exploitation commerciale optimale. On entreprit donc entre 1973 et 1982 la construction du tunnel de base de la Furka entre Oberwald et Realp (15,4 km). Cette nouvelle traversée des Alpes fut un progrès fantastique, car elle permit au « Glacier Express » de devenir une attraction touristique mondialement reconnue offrant des vues exceptionnelles sur des paysages estivaux et hivernaux. De plus, ce nouveau tunnel offrait, grâce au



Départ de Realp

feroutage, une liaison permanente entre le Valais et le canton d'Uri.

Cependant son ouverture sonnait le glas de la ligne sommitale de la Furka qui allait tomber dans un oubli définitif. C'était sans compter sur une poignée d'amoureux du rail, réunis en association (Verein Furka-Bergstrecke) nullement prêts à signer un acte de décès. Elle devint plus tard société anonyme sans but lucratif afin de pouvoir exploiter la ligne.

Un travail immense attendait une foule de bénévoles aux professions bien différentes qui, les jours de congé venus, se trouvaient souvent un nouveau métier pour sauver un bijou ferroviaire.

En 1992, on ouvrit le tronçon de Realp à Tiefenbach qui fut peu après prolongé jusqu'à la gare de la Furka située juste avant le tunnel sommital. Ce dernier exigea de difficiles travaux de réhabilitation et ce ne fut qu'en 2001 que le train arriva jusqu'à Gletsch. Il fallut encore presque dix ans de travaux acharnés avec entre autres la réfection du tunnel hélicoïdal pour achever la ligne sur tout son tracé d'origine. Elle

fut inaugurée le 12 août 2010. *Suisse Magazine* y était...

Le tracé de Realp à Oberwald

Partant de Realp à 1 538 m d'altitude dans le canton d'Uri que l'on atteint facilement grâce au « Glacier Express », notre petit train bleu, parfois rouge quand on utilise du matériel de l'ancien Furka Oberalp, s'ébranle, comme sur un nuage, dans des volutes de fumée et de vapeur d'eau pour un trajet de 18 km, dont 13,5 km à crémaillère, qui va durer près de deux heures et quart.

La respiration de la locomotive, une dame respectable âgée d'une centaine d'années, se fait profonde et bruyante. Le chauffeur enfourne force charbon dans la chaudière, tant il faut d'énergie pour faire partir le convoi qui va suivre la vallée de la Reuss. Après avoir dépassé le portail est du tunnel de base et le nouveau dépôt atelier indispensable pour l'entretien d'un matériel précieux, le train serpente le long des berges

de la rivière avant d'arriver au premier tronçon à crémaillère (pour les initiés il s'agit du système Abt). La vallée se rétrécit, le train grimpe lentement mais sûrement, va passer sur trois ponts dont celui unique et démontable de Steffenbach et franchir trois tunnels. Juste avant, pour ne pas ressortir de l'aventure transformé en parfait ramoneur, on se précipite pour fermer les fenêtres largement ouvertes par les photographes.

Voici la station de Tiefenbach pour un arrêt que notre locomotive attend avec impatience pour assouvir, après avoir tant sué, une soif immense. Le paysage s'est élargi, pâturages et flores alpêtres, au fond la route en lacets du col et des sommets enneigés. Le spectacle ne va pas durer, car juste après la gare de la Furka le train s'enfonce dans le tunnel sommital long de 1 874 m pour réapparaître à Muttbach-Belvédère (2 120 m) d'où l'on accède en 40 minutes de marche à l'hôtel du Belvédère et à la grotte glacière aux reflets bleus.

Le traditionnel soleil valaisan nous salue. En face, le presque feu glacier du Rhône qui, de là, ne nous laisse qu'une vue sur sa moraine abandonnée. Au centre, un petit filet d'eau qui, sans doute, ne sait pas encore qu'il aura une vocation internationale.

La crémaillère a repris du service pour descendre jusqu'à Gletsch (1 757 m), carrefour des cols géants de la Furka et du Grimsel, peut-être le plus beau de Suisse. Ce hameau endormi lors des très longs mois d'hiver malgré son hôtel qui abrite un siècle et demi d'histoire, est devenu, en étant un soupçon marseillais, gare de triage avec sa plaque tournante qui fonctionne encore à la force du mollet.

Mais pour notre train, ce n'est pas le moment de la sieste, il faut aller jusqu'au bout de la ligne. On ferme les fenêtres pour le passage du tunnel hélicoïdal, un fabuleux travail de calcul et construction. Avant de traverser d'odoriférantes forêts de mélèzes, on longe le Rhône qui de filet d'eau est devenu torrent impétueux.

Tout le long de la voie, en regardant attentivement, on aperçoit d'étranges tuyaux qui sortent de terre à distance



En gare d'Oberwald

régulière. Bizarre, bizarre, mais c'est évident aurait dit le Dr Watson : ce sont des lances à incendies, car il suffirait de la moindre escarbille incandescente pour provoquer une catastrophe. C'est pour cela que les cheminées des locomotives ont été pourvues d'un tamis ne laissant passer que la fumée. La forêt dépassée, toute la haute vallée de Conches s'offre aux yeux du voyageur ébaubi et, en contrebas, voici Oberwald, joli village aux chalets noircis par le temps autour de son église baroque de 1702 surmontée de son clocher à bulbe.

Encore une centaine de mètres et le train arrive en gare après avoir franchi un passage à niveau sans doute unique au monde. En effet, afin que les voitures puissent passer sur les rails sans problème, on a inventé une crémaillère rétractable qui s'enfonce dans le sol quand la voie est libre.

Le matériel roulant

Lorsque l'on décida de restaurer la ligne sommitale de la Furka, le matériel roulant n'existait plus.

Avec des épaves, de vieilles photos et quelques plans, il fallut reconstruire des wagons à l'identique aux couleurs bleu cobalt de la compagnie auxquels se sont ajoutés quelques ancêtres à la robe rouge de la compagnie du Furka Oberalp (FO). Mais on avait encore besoin de trouver des locomotives et c'est une belle histoire...

Une surprenante épopée de locomotives

Dans les années 1913/14, la SLM (Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik) fabriqua dix locomotives du type HG 3/4, soit à quatre essieux dont

trois moteurs. Certaines eurent un destin peu ordinaire, car devenues inutilisées, elles furent vendues au Vietnam pour la ligne reliant la mer à la station réputée de Da Lat, chère au Dr Alexandre Yersin, Vaudois d'origine, découvreur du bacille de la peste et fondateur, avec Paul Doumer, gouverneur de l'Indochine et futur président de la République française en 1931, d'un sanatorium afin que les expatriés puissent se refaire une santé.

La seconde guerre du Vietnam fut fatale à cette ligne qui fut démantelée et les locomotives abandonnées dans un coin.

Créée en 1983, l'association de la Ligne sommitale de la Furka décida en 1990 d'aller au Vietnam pour retrouver ses locomotives terriblement malmenées par la rouille. On ramena en Suisse deux machines, la n° 1 baptisée *Furkahorn* et la n° 2 *Gletschhorn* renumérotée n° 9. Après une très sérieuse cure de jouvence, plus belles

que jamais, elles ont repris du service avec panache.

Une troisième locomotive de cette série, restée en Suisse, est devenue reine sur la ligne musée du magique « Blonay-Chamby » dont on vous a parlé dans notre n° 227/228 juillet-août 2008. En outre, une troisième rescapée asiatique attend encore une éventuelle et future restauration.

Pour compléter le parc, la locomotive *Weisshorn* HG 2/3 construite en 1902, réduite en qualité de monument devant l'école Herold à Coire, fut donnée à la DFB et remise en service en 1989. La *Breithorn* du même modèle, peinte en vert, chauffée au fuel depuis sa révision en 2001, est prêtée par la Compagnie du Viège-Zermatt.

La ronde des métiers

Il n'est pas évident de faire circuler un tel train tant les contraintes sont nombreuses. Au prorata de l'offre que l'on ne peut guère augmenter, les frais d'exploitation sont terriblement élevés. Pour que les belles et vénérables locomotives à vapeur puissent souffler et suer, il faut certes du charbon et de l'eau mais tant d'autres choses encore. Ces vieilles dames exigent des soins de beauté constants et les rails sur lesquels elles circulent nécessitent surveillance et entretien. Les talus ou murs de soutènement qui longent la voie subissent les affres de la météo et doivent être consolidés, les ponts entretenus, les tunnels contrôlés, etc.

Pour que tout cela fonctionne pour la plus grande joie des passagers, il faut du monde : chauffeurs, contrôleurs, guichetiers, mécaniciens, terrassiers, maçons, charpentiers, ébénistes, électriciens, peintres, informaticiens, comptables, vendeurs, etc. Ces métiers, indispensables à la bonne marche de la ligne, sont souvent accomplis par des bénévoles passionnés (voir encadré).

Et il y a de quoi être passionné : si vous aimez les beaux paysages, si vous avez un brin de nostalgie, allez-y et écarquillez les yeux tout grand. Vous aurez un plaisir fou et retrouverez votre âme d'enfant. Bon voyage ! ■

Le bénévolat pour des vacances actives et différentes

Tout comme sur la ligne musée du Blonay-Chamby, l'exploitation d'une telle compagnie ferroviaire destinée au pur plaisir de ses voyageurs serait impossible sans le concours de nombreux bénévoles ayant quelques aptitudes dans les métiers cités ci-contre, même si ce n'est pas leur profession. C'est ainsi que des passionnés du rail de Suisse ou de l'étranger viennent prêter main forte le temps d'une ou deux semaines au bon fonctionnement d'un train de rêve. N'est-ce pas là, pour ceux qui ont un peu de temps libre une chance de se plonger dans un monde merveilleux ? Certes, ils ne seront pas rémunérés mais en revanche logés et nourris. En attendant la création d'une branche française de l'association qui compte 23 sections et quelque 7 700 membres, on peut en savoir davantage à l'adresse suivante : Philippe Roux, Case postale, CH-1142 Pampigny, ☎ +41 21 964 30 57, courriel : vfbromandie@dfb.ch

Horaires et tarifs et réservations

Les trains circuleront les samedis et dimanches du 25 juin au 2 octobre 2011. Il y a deux trains par jour dans chaque sens plus quelques liaisons supplémentaires entre Oberwald et Gletsch. Le trajet simple course de Realp à Oberwald ou vice versa coûte 79 francs en seconde classe, l'aller et retour 121 francs.

Toute la saison les enfants et les jeunes de 6 à 16 ans révolus accompagnés d'au moins un des parents ou grands-parents voyagent gratuitement. La réservation est obligatoire sous peine de rester sur le quai faute de place. Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, Postfach 141, CH-6490 Andermatt, ☎ +41 848 000 144, Messages : par le biais du site Internet www.furka-bergstrecke.ch, rubrique « Kontakt » en bas de la page à droite.