

Locomotive à vapeur de la Furka HG 3/4 n° 3

Après le début des travaux de construction en 1911, la compagnie du chemin de fer de la Furka, la «Furka-Bahngesellschaft» (BFD) commanda dix locomotives à vapeur tender de la série de fabrication HG 3/4 auprès de la société suisse de construction de locomotives et de machines (SLM) à Winterthur. Furent alors construites des automotrices à quatre cylindres pesant 45 t et dotées d'un système d'entraînement séparé et réglable permettant de rouler en adhérence ou à crémaillère et fournissant, grâce à une pression de 14 bars dans la chaudière, une puissance continue de 440 kW. Ceci favorisait la traction d'une charge de 60 t à 40 km/h dans des côtes de 25 pour mille et à 14 km/h sur des tronçons à crémaillère dans des montées avoisinant 110 pour mille. Le prix d'achat d'une locomotive s'élevait à 82 000 CHF.

Les quatre premières machines furent livrées dès 1913. Les locomotives n° 1 et n° 2 firent leur apparition à Brigue, la n° 3 à Disentis/Mustér. Le véhicule HG 3/4 n° 4 fut envoyé par la compagnie du chemin de fer à Andermatt où il fut livré en pièces détachées de la gare du Gotthardbahn à Göschenen, puis par charrettes à chevaux à travers les gorges de la Schöllenen pour être finalement remonté. Les locomotives furent immédiatement employées pour le transport d'éléments de construction.

Il fut avéré que la locomotive n° 3 atteignit avec son premier train la gare de Sedrun le 4 novembre 1913. Disentis et Andermatt ne furent reliées de façon permanente par une voie métrique que deux ans plus tard. La faillite de la BFD ne permit pas, dans un premier temps, de procéder à une circulation selon des horaires définis. Les tronçons au col de l'Oberalp et au col de la Furka sur son versant uranais tombèrent dans l'oubli durant une décennie. Il fallut attendre juin 1925 pour voir réapparaître les locomotives n° 3 et n° 4 avant les trains de chantier. Elles aidèrent à l'achèvement des installations après la création de la nouvelle compagnie Furka-Oberalp-Bahn (FO) qui exploita dès le 3 juillet 1926 la ligne reliant sur 100 km Brigue à Disentis.

Exploitation des locomotives à vapeur jusqu'en 1942

Durant 16 ans, les dix locomotives à vapeur assurèrent l'ensemble du trafic des trains et furent également attelées au Glacier Express circulant dès 1930. Au cours des années 1941/42, le trajet de la FO fut équipé d'une caténaire alimentée par un courant alternatif monophasé de 11000 V. Les locomotives électriques nouvellement acquises HGe 4/4 n° 31 à n° 37 et les premières automotrices ABDeh 2/4 n° 42 à n° 45 tractèrent alors les trains. Les locomotives à vapeur en trop furent affectées à de nouveaux domaines d'utilisation: deux HG 3/4 furent attribuées en 1940/41 à des compagnies de chemin de fer en Suisse romande telles la MOB et la BAM, puis à la France tandis que quatre locomotives furent acheminées en 1947 par bateau en Indochine (Vietnam).

La FO conserva les quatre locomotives n° 3, 4, 5 et n° 10 qu'elle alluma occasionnellement en tant qu'automotrices de réserve ne nécessitant pas de caténaire pour tracter des trains spéciaux et de chantier, pour déblayer la neige ou pour monter et démonter la caténaire sur la ligne de la Furka. La n° 5 resta entreposée de 1959 à 1969 sur une voie de garage et servit de structure pour le prélèvement de pièces de rechange. La locomotive n° 10 fut détruite en mai 1965 dans un accident dû à une avalanche.

Suite à la mise en service en 1967 des deux locomotives diesel HGm 4/4 n° 61 et n° 62, les machines fonctionnant au charbon ne furent plus guère utilisées. Tandis que la locomotive n° 3 fut immédiatement immobilisée, la n° 4 resta opérationnelle jusqu'en 1972.

1970: nouveau lieu de vie surplombant le lac Léman

Le chemin de fer-Musée Blonay-Chamby (BC) nouvellement créé montra en 1967 un intérêt particulier pour la locomotive n° 3 inutilisée et immobilisée dont lui fit cadeau par la suite la FO. Cette machine fut ainsi acheminée dans la région au-dessus de Montreux et de Vevey où, exposée dès 1970 sur une voie de garage à Chaulin, elle put être admirée dans un premier temps. L'objectif était de remettre en fonctionnement cette locomotive unique pour ses qualités techniques. Cependant, 17 années s'écoulèrent avant le début de la remise en état. Les principaux travaux furent réalisés au sein de l'atelier de la compagnie des chemins de fer fribourgeois (GFM) à Bulle (FR). Lors d'une grande fête les 17/18 juin 1989, la locomotive de la Furka rebaptisée BFD n° 3 put réaliser son second voyage inaugural. Elle fut présentée par la suite lors de nombreux week-ends devant des trains nostalgiques pour effectuer le simple trajet d'adhérence de trois kilomètres entre Blonay et Chamby. Lors d'une révision complète entre 2000 et 2003, elle fit l'objet d'une remise en état technique. L'entraînement par crémaillère est resté intact mais n'est pas autorisé aujourd'hui pour l'exploitation.

2014: nouvelle rencontre à la Furka

La locomotive à vapeur de la Furka HG 3/4 n° 4 avait déjà, lors des Pâques en 1993, à l'occasion de son 80ème anniversaire, effectué une courte visite à Blonay et à Chamby. À la mi-août 2014 aura lieu à Oberwald, resp. à Gletsch une nouvelle rencontre des quatre machines HG 3/4 n° 1, 3, 4 et n° 9 restant opérationnelles. De plus, la locomotive BFD n° 3 sera acheminée par route le 6 août de Vevey à Obergoms. Durant le week-end des 16/17 août 2014, elle sera alors présentée à un public intéressé lors de trajets nostalgiques avec des wagons historiques de la MGBahn entre Reckingen et Oberwald. Ceci constituera sûrement l'un des temps forts des festivités qui seront organisées conjointement par la MGBahn, la ligne sommitale de la Furka et les organisations de tourisme pour célébrer les 100 ans du trajet existant entre Brigue, Oberwald et Gletsch. Il se pourrait, à l'avenir, qu'un rendez-vous aussi attrayant ne se produise plus.

DFB/MR – Beat Moser
Seconde version 28.04.2014

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG , Postfach 141 , CH-6490 Andermatt
Service média www.dfb.ch