

À nos passagers/gères de 1^{re} classe

Votre accompagnateur/trice se fera un plaisir de vous communiquer de plus amples renseignements. N'hésitez pas à lui poser des questions!

Pour le trajet d'Oberwald à Realp, veuillez lire la description en partant de la fin.

Remarque: l'arrêt sur les plateformes ouvertes s'effectue aux risques et périls des usagers. **Nous vous mettons en garde contre toute projection d'étincelles venant de la locomotive à vapeur.** Dans les tunnels, veuillez impérativement rester en voiture et fermer les fenêtres.

Realp – Tiefenbach

Peu après avoir quitté la gare DFB, vous apercevez sur la droite notre base opérationnelle comprenant une cantine, une remise à locomotives, des ateliers, une fosse à charbon et une grue à eau. C'est là que nous effectuons la maintenance et la réparation de nos locomotives et voitures, la plupart affichant plus de 100 ans au compteur.



Vous apercevez maintenant (brièvement) le signal historique d'entrée à Realp: un signal à disque de Hipp. Une impulsion électrique déclenche un poids, lequel tourne le disque dans la position idoine (marche ou arrêt). Après 20 rotations, le poids doit être remonté à l'aide d'une manivelle. Ne nécessitant aucun câble, ce type de signal était avant tout largement répandu en montagne.

Près d'un kilomètre après la sortie de Realp débute une montée affichant un dénivelé de 110 ‰. Le train roule au pas jusqu'à ce que les roues dentées de la locomotive et des voitures soient encliquetées

dans la crémaillère.

Nous traversons une première fois la Furkareuss sur le pont de Wiler. En 1955, le pont en arc de pierre qui s'était effondré a été remplacé par un pont à poutres d'acier.

Le tronçon suivant (comprenant 3 petits tunnels) repose sur de nombreux murs de soutènement, souvent érodés par les crues. Ils nécessitent en permanence des travaux d'assainissement de grande envergure et très coûteux.

400 mètres après le troisième tunnel, vous reconnaissez, plongeant à pic sur votre gauche, le ravin du Steffenbach, un couloir d'avalanche tristement célèbre. Le pont du Steffenbach, érigé en 1913 sur des arcs de pierre maçonnés, a été détruit avant que le premier train n'ait pu le franchir. Un pont en acier composé de 3 parties a été construit en 1925. Chaque automne depuis lors, la partie médiane du pont est rabattue vers le bas à l'aide de treuils et de palans puis mise à couvert derrière la culée située côté vallée. Les parties haute et basse du pont sont soulevées et refermées sur les rails, de sorte que les avalanches n'engendrent aucun dommage.



En contrebas à droite, vous apercevez maintenant une prise d'eau. L'eau de la Furkareuss est amenée via un tunnel de 8 km de long au Göscheneneralpsee (lac de barrage) et de là jusqu'aux usines hydroélectriques des CFF situées à Göschenen, Wassen et Amsteg.

La locomotive à vapeur fait le plein d'eau à la gare de Tiefenbach. Les 7 minutes d'arrêt suffisent pour prendre quelques clichés. Pour ce faire, descendez calmement.

Tiefenbach – Furka

Nous traversons la Furkareuss et le Sidelenbach sur de magnifiques ponts en pierre. La ligne serpente à flanc de coteau, au nord de la Furkareuss tout en continuant à gagner en hauteur. Profitez de la vue sur la montagne et sa flore (rhododendrons jusqu'à la mi-juillet environ) et ne vous affolez pas si le chauffeur se voit contraint de chasser quelques bovins de la voie à l'aide de la pelle à charbon.



Conformément à l'horaire, le train opère un arrêt de 20 à 30 minutes en gare de Furka, située à 2160 mètres au-dessus du niveau de la mer, car certaines locomotives doivent alors être retournées pour aborder la prochaine descente. Vous disposez de suffisamment de temps pour prendre une boisson et un en-cas à note buffet, trouver un souvenir auprès de nos vendeurs ou encore ramener à vos proches restés à la maison un saucisson sec et un morceau de fromage d'alpage issus d'une production locale.

Furka – Muttbach

Le tunnel de sommet de 1874 mètres de long s'enfonce du côté valaisan, accusant une déclivité de 30 à 35 ‰. Dans le sens opposé, au départ de la station de Muttbach, une locomotive diesel aide à pousser le train car à cet endroit, la voie n'est pas équipée d'une crémaillère.

La position du tunnel, à la jonction du massif du Saint-Gothard et de celui de l'Aar, est extrêmement défavo-

nable d'un point de vue géologique. Le plissement des Alpes a complètement écrasé et broyé la roche à cet endroit. Il y a un siècle, la construction s'est déroulée dans des conditions très difficiles et aujourd'hui encore, il est nécessaire d'effectuer des travaux d'assainissement coûteux en permanence.



La neige entraînée par les avalanches encombre très souvent l'entrée du tunnel à Muttbach. Au début de la saison 2015, la neige a atteint une hauteur de 8 mètres, en 1999 de 18 mètres.

Muttbach – Gletsch



1913

Peu après avoir quitté la station Muttbach - Belvédère, vous apercevez les vestiges du glacier du Rhône, autrefois imposant: une paroi rocheuse à nu. De 1930 à

1981, les passagers/gères du célèbre Glacier Express admiraient ici une masse de glace, laquelle s'étendait encore à l'époque jusqu'au fond de la vallée.

Après le passage à niveau de la route du col de la Furka, le tracé de la voie ferrée s'enfonce progressivement vers la cuvette de Gletsch. En 1965, la locomotive à vapeur n° 10 circulait avec un chasse-neige, lorsqu'une avalanche lui a fait dévaler le versant à cet endroit. Le chauffeur et deux passagers ont été tués, le

mécanicien grièvement blessé. En souvenir de leurs infortunés collègues, nos mécaniciens sifflent et retirent leur couvre-chef à cet endroit.

Nous nous approchons maintenant du village de Gletsch. L'hôtel Glacier du Rhône, fondé en 1856 par l'hôtelier Seiler, originaire de Zermatt, ne se situait autrefois qu'à une centaine de mètres du front glaciaire. Toute la vallée, y compris les versants et le glacier lui appartenaient. En 1910, alors qu'il devait céder des terres pour la construction du chemin de fer, Joseph Seiler a convenu par contrat que chaque train opérerait un arrêt d'une heure à Gletsch et que le dernier train de la soirée devrait s'arrêter à Gletsch.



La locomotive fait une nouvelle fois le plein d'eau à Gletsch, dernière occasion pour vous de prendre quelques photos. La petite gare est restée en l'état depuis 1914, date de l'ouverture de la ligne de l'ancien BFD (chemin de fer Brigue – Furka – Disentis) de Brigue à Gletsch.

Gletsch – Oberwald

Après avoir croisé une nouvelle fois la route du col de la Furka, le tracé de la voie ferrée s'enfonce dans les gorges du Rhône, dont l'à-pic est surmonté d'un tunnel hélicoïdal long de 557 mètres. Sur la droite avant d'entrer dans le tunnel, vous voyez 56 m plus bas la voie après la sortie du tunnel.

À la sortie du tunnel hélicoïdal, nous traversons le Rhône (nommé Rotten dans la partie alémanique du Valais), dont les eaux sauvages se déversent à pic à partir des gorges.

Maintenant, le passage à travers la forêt de mélèzes et de pins n'est pas périlleux pour la locomotive circulant vers l'aval, elle n'a plus beaucoup de feu dans le foyer. Lors de la remontée, la cheminée crache toutefois de nombreuses étincelles. Nous utilisons donc alors des *gicleurs*, lesquels humidifient la forêt avant le passage du train. Chaque train à vapeur circulant vers l'amont est en outre suivi, en période de sécheresse, par une locomotive diesel avec véhicule extincteur et équipe de sapeurs-pompier.

Avant d'entrer en gare d'Oberwald, nous croisons la route du col de la Furka au niveau de la voie à crémaillère, laquelle est située en hauteur par rapport à la route. Si aucun train ne vient, elle est ramenée au niveau de la route au moyen d'un mécanisme unique en Europe.

Les collaborateurs/trices du DFB travaillent à titre bénévole, sans rémunération. Nous espérons que le parcours vous a plu et nous vous remercions de votre visite. Rendez-vous dans notre boutique (à côté de l'arrêt du car postal sur la place de la gare) et repartez avec un souvenir incontournable de cette belle journée.

N'hésitez pas à recommander ce parcours-découverte auprès de vos ami-e-s, voisin-e-s, proches et connaissances et à réitérer votre visite au plus vite. Nous vous souhaitons un bon retour chez vous.

- Longueur du tronçon Realp – Oberwald 17 630 m
- Dénivelé Oberwald – Furka 794 m
- Consommation de charbon env. 600 kg (aller s.)
- Consommation d'eau env. 5 000 l (aller simple)
- Construction des locs 1, 4 et 9: 1913; loc 6: 1902
- 1914: ouverture de la ligne Brig – Gletsch (BFD)
- 1926: ouverture de la ligne Gletsch – Realp (FO)
- 1941: électrification (pénurie de charbon)
- 1981: fermeture de la ligne (tunnel de base)
- 1990: retour des locs 1, 9, 704 et 708 du Vietnam
- 1992 – 2010: ouverture, tronçon par tronçon, de la ligne Realp - Oberwald à la traction vapeur

Pour toute information sur l'horaire, les réservations, les possibilités de bénévolat et de don, voir www.dfb.ch.