

RIO GRANDE SOUTHERN RAILROAD

Texte tiré du livre AMERICAN NARROW GAUGE de Golden-West books.
Traduit de l'américain par Renée Seewer.

Lors de l'arrivée de la voie ferrée dans les montagnes du San Juan, Colorado, Otto Mears était mieux disposé à accepter cette nouvelle forme de transport que n'importe lequel de ses contemporains, y compris le Général William J. Palmer, constructeur du Denver & Rio Grande. La transition entre constructeur et opérateur de routes à péage pour chariots, dans le San Juan, et patron entrepreneur sur un chemin de fer à voie étroite, fut aisée.

Otto Mears arriva de Russie en Amérique à l'âge de dix ans, fut poussé vers la côte Pacifique lors de la ruée vers l'or et servit dans le 1er Régiment de Volontaires Californien. Il se rendit plus tard dans l'état du Colorado lorsqu'il y trouva un emploi de magasinier. Alors lui vint l'idée de faire le commerce de routes à péage. Il vit des trains de chariots et des prospecteurs se déplaçant dans les montagnes et pensa, qu'il en viendrait encore plus et qu'ils voudraient utiliser ses routes. Il devint plus tard Grand Patron et premier constructeur et opérateur de routes du Colorado. Entre 1867 et 1886, Mears construisit une douzaine des principales routes pour chariots dans le versant ouest du Colorado. Presque toutes ces routes se trouvaient entre des camps de mines qui se multipliaient comme des champignons. Elles servaient également au déplacement des prospecteurs dans la contrée. En peu d'années, ses routes deviennent les futurs tracés des lignes de chemin de fer à voie étroite.

En plus des constructions de routes, Mears fut entraîné dans l'affrètement, les services de diligences, le transport du courrier, et l'approvisionnement des concessions les plus éloignées et les plus inaccessibles. Sa familiarisation avec ces transports fit de lui un candidat comme constructeur de voies ferrées.

En 1882, le Denver & Rio Grande venait juste d'arriver à Silverton via le spectaculaire canyon de l'Animas River, depuis Durango.

Les ingénieurs de la ligne jetèrent un regard sur les formidables pics de l'Uncompahgre dominant de tous côtés sauf le passage où coulait la rivière et décidèrent de s'arrêter là.

A ce moment là, il fut aussi construit une ligne de Montrose vers Ouray. A chaque point, il semblait que les routes de Mears étaient des passages pour les rails.

Ouray et Telluride étaient en pleine expansion, et si le Rio Grande ne voulait pas construire une ligne au-delà de Silverton en direction de ces points, lui, Otto Mears leur montrerait comment ! Après tout, il n'y avait que 26 Miles de distance entre Silverton et Ouray !

Ironiquement, le Rio Grande Southern exista uniquement à cause de la précipitation avec laquelle les lignes à voie étroite du Colorado furent mises à l'enquête et construites.

Mears construisit le Silverton Railroad le long de Mineral Creek pour exploiter les riches mines de la région de Red Mountain. Il espérait en peu de mois rendre sa ligne opérationnelle à travers les tortueux confins de l'Uncompahgre Canyon, arriver à Ouray et ainsi combler l'intervalle entre les deux lignes du D&RG.

Les arpenteurs travaillaient sur Red Mountain, essayant de trouver une route possible, mais lorsque 12 Miles seulement séparaient la fin de la voie de Ouray, les géomètres de Mears lui déclarèrent qu'il tentait l'impossible ! Aucune voie ferrée ne pouvait passer dans le canyon sans qu'il soit prévu une crémaillère ou un câble.

Si Ouray ne pouvait être atteint par une extension de la ligne du Silverton RR, alors il pourrait l'être par une gigantesque boucle de 162 Miles de long. C'est pourquoi la Rio Grande Southern fut créée. Frustré, Otto Mears envoya ses ingénieurs sur le terrain.

Partant de Durango, la voie ferrée qu'il proposait devait passer à l'ouest de Mancos et Dolorès, et ensuite au nord à travers les immenses exploitations minières de Rico, Ophir et Telluride, au-dessus du canyon de San-Miguel et à travers Dallas Divide vers Ridgway pour une connexion avec

le D&RG, branche d'Ouray.

Dans ce trajet de 162 Miles, qui devait couvrir les 12 Miles qui séparaient Red Mountain et Ouray, il se trouvait assez de mines pour enrichir un chemin de fer. Il faudrait du génie, beaucoup de galeries à avalanches, des ponts chevalets et 9'000'000 \$ de 1890 pour le terminer.

Il voulait faire voir aux Uncompahgre Mountains que ça ne payait pas de jouer avec Otto Mears !

Le Rio Grande Southern Railway fut organisé en 1889, et une autre société, appelée Rio Grande Southern Company, construisit la ligne.

La construction commença aux deux extrémités de la ligne en même temps et Mears était impatient de compléter la voie ferrée aussi rapidement que possible afin d'exploiter les découvertes fabuleusement riches de Placerville, Ophir, et Rico, lesquelles étaient toutes en attente de transports plus efficaces.

L'extrémité Nord de la ligne de Ridgway à Telluride qui passait au-dessus de Dallas Divide suivait étroitement la route déjà existante de Mears. Ce qui simplifiait quelque peu l'arpentage de la nouvelle voie. Cette voie fut construite et ensuite exploitée en deux sections séparées : La parcourt Nord de Ridgway à Rico et le sud de Durango à Rico. Peu après, commença la construction en dehors de Durango de la ligne qui atteint Porter Coal Mine et le RGS en tira immédiatement des revenus.

Après le passage de Lizard Head, la construction avança à vive allure. Il y eut peu de chevalets à construire et beaucoup moins de rochers à déplacer. Les extrémités des pistes du nord et du sud se rencontrèrent finalement en décembre 1891 juste à 11 miles au sud de Rico.

Bien que la voie soit maintenant achevée, les recettes rentraient déjà depuis environ 1 an. Des trains à l'horaire avaient roulé entre Telluride et Ridgway. Le premier train traversant la ligne le fit en deux jours, s'arrêtant pour la nuit à Rico. En conséquence, un service de dortoirs fut inauguré sur la ligne et des vendeurs de whisky, mineurs et racoleurs en tous genres firent les arrêts.

Alors que le RGS fut une réussite immédiate, transportant du charbon à son extrémité sud, bestiaux et minerais à son extrémité nord, il n'avait pas achevé l'entière construction de la ligne que des temps difficiles approchèrent. La chute de valeur de l'argent métal en 1893 plongea l'Ouest entier dans la panique. L'expédition de marchandises tomba à quelques wagons par jour à Telluride et Rico. Le Denver & Rio Grande fut désigné liquidateur du RGS quand la compagnie ne put plus honorer ses bons de paiement.

Dès ce jour, le RGS fut relégué à un statut minoritaire et utilisé comme dépôt pour le matériel accidenté et rebuté du D&RG. Naturellement, la ligne fut chargée d'énormes sommes pour l'usage de l'espace dans les gares communes et les rotondes, la location de locomotives et les honoraires pour la réparation du matériel roulant qui égalaient la valeur d'un véhicule neuf.

Avec 70 % des actions du RGS dans sa poche, le D&RG pilla tout bonnement le trésor. On peut se demander pourquoi le RGS devint pareil à un beau-fils et ne fut pas absorbé dans le système du D&RG dès le moment où il fut à nouveau l'auteur d'un trafic considérable ? Une raison pouvait être la trop lourde charge du personnel.

Après tout, le D&RG allait obtenir le trafic comme second transporteur !

Le Rio Grande Southern se dégrada au cours des années, remplaçant les chargements de minerai manquant par des moutons, de l'autre bétail, du bois et des produits agricoles. Les touristes et propriétaires de mines qui fréquentaient la région découvraient que le train de voyageurs quotidien avait cédé la place à un train trois fois par semaine, et souvent cela devint un train mixte quand il n'y avait pas assez de trafic pour justifier un train complet de marchandises par jour.

Quand les trains furent réduits jusqu'à l'os, la manière la plus simple d'économiser de l'argent fut de différer l'entretien des voies. Bien que le tracé du RGS fut dans une zone de grandes précipitations pendant l'hiver, et que les rivières débordaient au printemps et emportaient régulièrement les voies, peu de choses furent faites pour prévenir cela. Si un éboulement ou une avalanche bloquait la voie, le RGS construisait juste à côté. Les ponts détruits furent remplacés par de petits supports quand bien même ils étaient continuellement arrachés. Les seuls ponts construits comme le rocher de Gibraltar étaient ceux d'Ophir.

Le tuteur Denver & Rio Grande tenta à plusieurs reprises d'abandonner la ligne lorsqu'elle était fermée par une catastrophe, mais les communautés et comtés le long de la ligne ne pouvaient pas

perdre entièrement le contact avec le monde extérieur et luttèrent avec acharnement pour sauver le RGS avec l'appui de la législature d'état.

Les accidents étaient fréquents sur le RGS en raison de la voie ferrée dure et inégale. On dit qu'un mécanicien a déclaré :

"Nous ne savons jamais si nous étions sur les rails ou sur le sol. Si la locomotive s'arrêtait complètement, nous étions certains d'être sur le sol. Alors juste un coup de cric et la locomotive était à nouveau sur la voie!"

Sur un chemin de fer provisoire, roulant sur des hauteurs incroyables et au-dessus de crevasses sans bornes, la fréquence des catastrophes était plus grande que sur la plupart des chemins de fer à voie étroite.

Les déraillements mineurs étaient si fréquents que le régulateur de Durango savait à coup sûr que lorsqu'un train avait plus d'une demi-journée de retard, l'équipe était loin quelque part en train de remettre une locomotive ou un wagon sur les rails. Il y avait des téléphones tout le long de la ligne, mais ils fonctionnaient rarement. Les équipes avaient l'habitude de toujours emporter des rations de survie dans le caboose pour au moins deux jours.

L'administration des chemins de fer des États Unis reprit le RGS durant la 1^{ère} guerre mondiale et des améliorations furent effectuées sur le plan matériel. Alors que d'autres chemins de fer faisaient des bénéfices, le RGS continuait de tourner à perte. En 1924, le coefficient d'exploitation atteignait 125 %, un record national pour cette époque. La prospérité des années 20 ne toucha jamais le RGS et ses déficits accumulés se montaient à \$ 3'000'000. En décembre 1929, tandis que les autres chemins de fer sortaient des dividendes extraordinaires, le RGS fut mis sous la tutelle de Victor A. Miller, un avocat de Denver.

Pour comble, la dernière mine importante à Pandora fut fermée et l'avalanche "Ames" dévala près d'Ophir, fermant la ligne pour des semaines, enlevant au RGS son trafic de transit et ses cargaisons saisonnières de bétail.

Libéré du joug du D&RGW, V.A. Miller se mit à diminuer les frais d'exploitation et, dans ce but, il abandonna le service voyageurs avec trains à vapeur et lui substitua 7 voitures automobiles sur rail qui par la suite furent connues sous le nom de Galloping Goose. Ces immenses camionnettes, de couleur noire au tout début puis de couleur argent, étaient propulsées par des moteurs Winton ou Pierce Arrow. Un grand compartiment pour marchandises détail à l'arrière, et des sièges pour 6 passagers dans la section avant, avec le conducteur. La crise coûta au RGS approximativement 85 % de ses bénéfices, et Miller reçut la permission de cesser de payer toutes les taxes de propriété le long de la ligne, en vue de garder la voie ouverte.

Il présenta au tribunal un nouveau plan de réorganisation, qui fut refusé. Il se résigna vite.

Case M. Herrington, un autre avocat de Denver, fut nommé Tuteur. Le régime Herrington, terminé à sa mort en 1948 fut marqué par de nouvelles pertes d'affaires.

Après que Herrington eut demandé l'abandon de la ligne en 1941, les citoyens locaux décidèrent de sauver la ligne et allèrent auprès de la "Reconstruction Finance Corporation" pour obtenir un prêt. L'année suivante, la Defense Supplies Corporation acheta les équipements de la ligne et la rejouèrent. L'Office of Defense Transportation réquisitionne la ligne entière, mais retira sa requête sur l'objection de la Defense Supplies Corp. Un autre prêt fédéral fut obtenu en 1945, mais le RGS était allé trop loin pour survivre plus longtemps. Le service des Galloping Geese avait été supprimé en 1941 entre Durango et Dolorès et les passagers, le courrier et les marchandises détail étaient acheminées par route.

Pierpont Fuller Jr. succéda à Herrington comme Tuteur et fut au service de la ligne jusqu'à la fin. Les dernières sources de trafic furent transférées à la route et, en 1948, la scierie de la Montezuma Lumber Co. près de Dolorès, brûla complètement, ce qui marqua la fin d'une excellente source de revenus. En 1948, le transport des passagers entre Ridgway et Dolorès fut interrompu et le courrier transporté par la route. A cette période, les mordus du rail accouraient en foule pour voir le RGS avant qu'il ne parte à la ferraille. En 1950, quelqu'un eut l'idée de découper une fenêtre dans le compartiment marchandises des Galloping Geese et de transporter par ce moyen plus de touristes. Cette transformation fut effectuée sur les Geese No 3,4,5,7 et l'intérieur équipé de sièges de vieux autobus de Denver.

Ces voitures touristiques à moteur, sur rail, circulèrent durant les mois d'été, menant les touristes

de Ridgway à Lizard Head et de Durango à Dolorès. Elles étaient disponibles à louer en tout temps sur demande à l'avance.

Des temps difficiles continuèrent de rendre la vie dure au RGS comme toujours. Pendant l'hiver 1948-1949, par exemple, le chasse-neige Rotary No.2 explosa à Vance Junction. Une fois la ligne enfin ouverte, la "Rico American Mine" ferma à cause de la baisse du prix du zinc, et la fonte des neiges emporta la ligne entre Rico et Dolorès. Et cela continua ainsi à empoisonner la situation. Année après année, il se passa toujours quelque chose et la créance se montant à \$ 8'000 par mois, il fut facile de justifier les opérations ultérieures. Le juge William Lee Knous accorda la permission de suspendre toutes les opérations le 17 décembre 1951.

Il y eut plusieurs "Derniers trains" en septembre pour les mordus qui avaient été si fidèles au RGS pendant des années. Le 15 novembre 1951, la locomotive No 20 fit une série d'excursions de trois jours entre Durango et Rico. Enfin, la locomotive No 461 fut envoyée pour ramasser tous les vestiges sur la ligne et les livrer au D&RGW. Le dernier train roula le 27 décembre 1951 quand la K27 No 464 ramena les derniers wagons de Mancos. Le feu fut éteint dans le foyer et la longue lutte fut enfin terminée. L' "Interstate Commerce Commission" autorisa enfin la sollicitation du Tuteur J-Pierpont Fuller d'abandonner le chemin de fer le 11 avril 1952.

Le Rio Grande Southern était mort pour toujours.....