

# Le Gothard en locomotive électrique = Im Lande der elektrischen Bahnen

Autor(en): **A.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **7 (1933)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780766>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Le Gothard en locomotive électrique

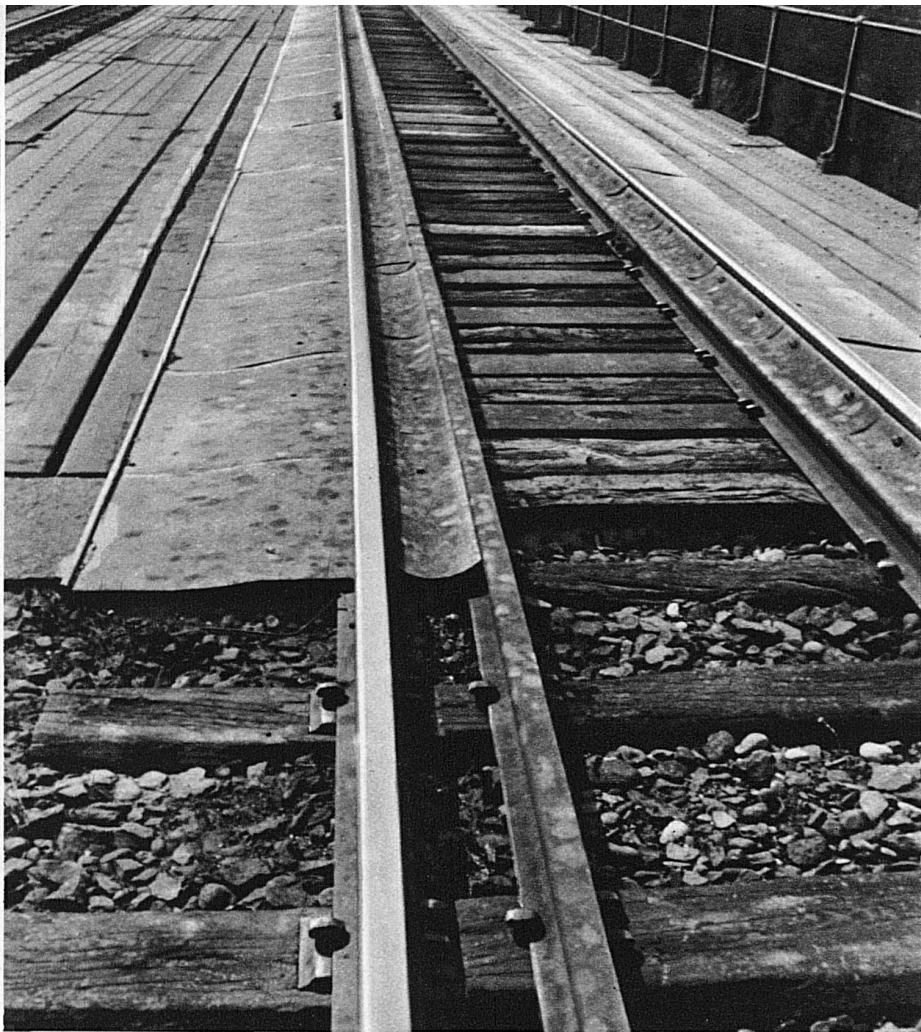
Quoi de plus palpitant que de parcourir la ligne du Gothard dans la cabine d'une locomotive électrique, et d'avoir, comme sur la proue d'un vaisseau, la sensation de dévorer l'espace ! Rien ne vaut la traversée des Alpes en compagnie du mécanicien, dont les regards semblent fascinés, subjugués, par la voie et les signaux.

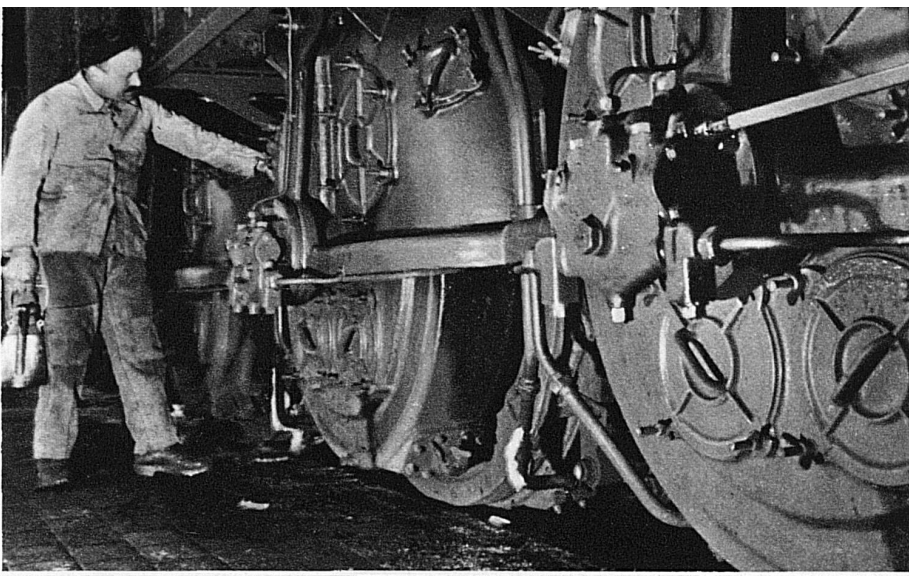
Dans tout le train, personne n'est aussi vigilant que lui. Chaque seconde, il doit tenir son attention en éveil. Les attraits du paysage n'ont aucune prise sur lui. Un ravin, une rivière, une cascade ne l'intéressent qu'en raison du pont qui les enjambe, une montagne qu'à cause de son tunnel.

Le mécanicien est aujourd'hui le maître d'une merveilleuse machine, il lui suffit de presser sur un levier pour que, sans bruit, elle se mette en marche, qu'elle avance, qu'elle court, qu'elle vole, entraînant derrière elle sa lourde suite de véhicules.

Elle travaille sans haleter, sans gémir, la locomotive électrique. Plus de fumée, de suie et de vapeur remplissant les compartiments. Nous sommes maintenant si habitués à la traction électrique que les temps où la contemplation du paysage n'allait pas sans charbons dans l'œil et où il fallait, aux tunnels, se précipiter vers les fenêtres pour les fermer, ces temps nous paraissent à tout le moins préhistoriques. L'électrification de leur réseau est, sans conteste, l'innovation technique la plus sensationnelle que les Chemins de fer fédéraux ait introduite depuis la guerre.

En peu de temps – deux heures de Goldau à Biasca – les puissantes machines électriques passent d'un côté du Gothard à l'autre. Elles se préci-



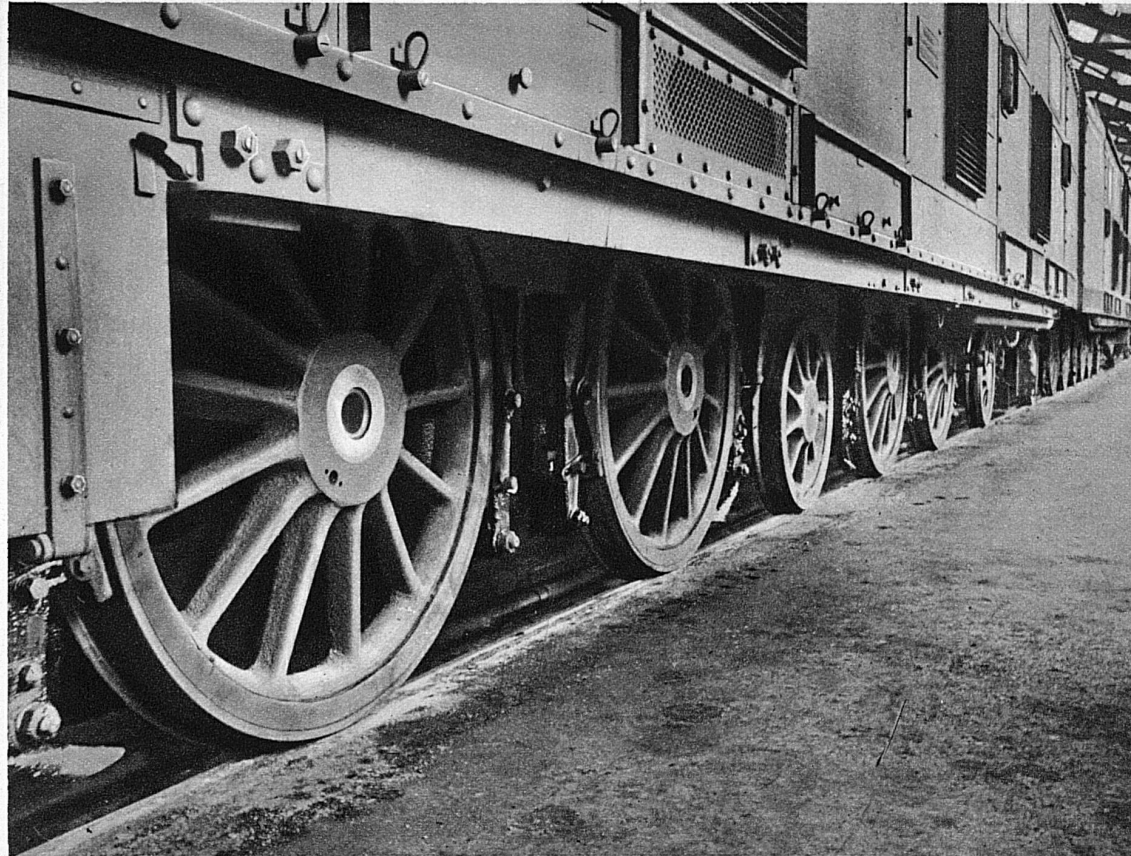


# Im Lande der elektrischen Bahnen

Au-dessous : La nouvelle locomotive du Gothard, la plus grande du monde, sa longueur est de 34 m. et sa puissance de 8800 CV

pitent sans aucune hésitation dans les tunnels hélicoïdaux, puis, tête en avant, fanaux allumés, s'engouffrent dans le tunnel du Gothard, dans sa nuit impénétrable.

Un point lumineux, gros comme une tête d'épingle, apparaît au loin, il s'approche, grandit, éblouit et meurt. Un autre s'aperçoit, le train se jette à sa rencontre à une vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure, le voici, il n'est plus. Un train ! Une seconde, ses lumières dorent les parois de granit puis, tout à côté, il se fraye un passage dans un bruit de tonnerre. Venant de la Méditerranée et de la Mer du Nord, c'est au Gothard que



les trains internationaux se croisent, tout imprégnés encore d'air salin.

Chaque heure, chaque minute est d'importance, le train s'élançait toujours plus vite, sachant que les cloches électriques l'ont annoncé, que les aiguilles ont été manœuvrées, les barrières abaissées, les routes barrées, la voie libérée de tout obstacle. La ligne entière est devenue l'esclave de l'express du Gothard : il arrivera sain et sauf.

Le mérite n'en revient-il pas, en partie, à ceux qui, sûrs d'eux-mêmes, assument, le jour, la nuit, la lourde responsabilité de conduire les trains d'un bout à l'autre de notre beau pays ?

A. F.