

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 3

Artikel: Le Gothard en locomotive électrique = Im Lande der elektrischen Bahnen
Autor: A.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780766>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.04.2026

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

Le Gothard en locomotive électrique

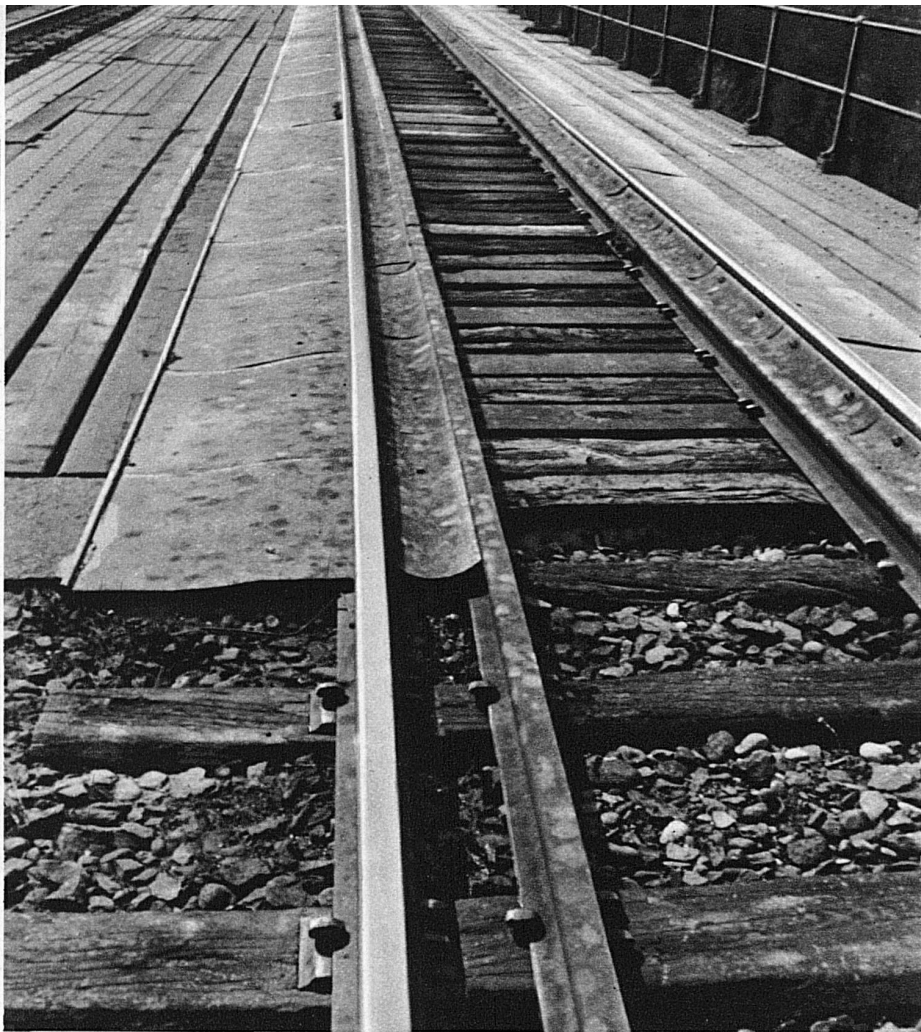
Quoi de plus palpitant que de parcourir la ligne du Gothard dans la cabine d'une locomotive électrique, et d'avoir, comme sur la proue d'un vaisseau, la sensation de dévorer l'espace ! Rien ne vaut la traversée des Alpes en compagnie du mécanicien, dont les regards semblent fascinés, subjugués, par la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

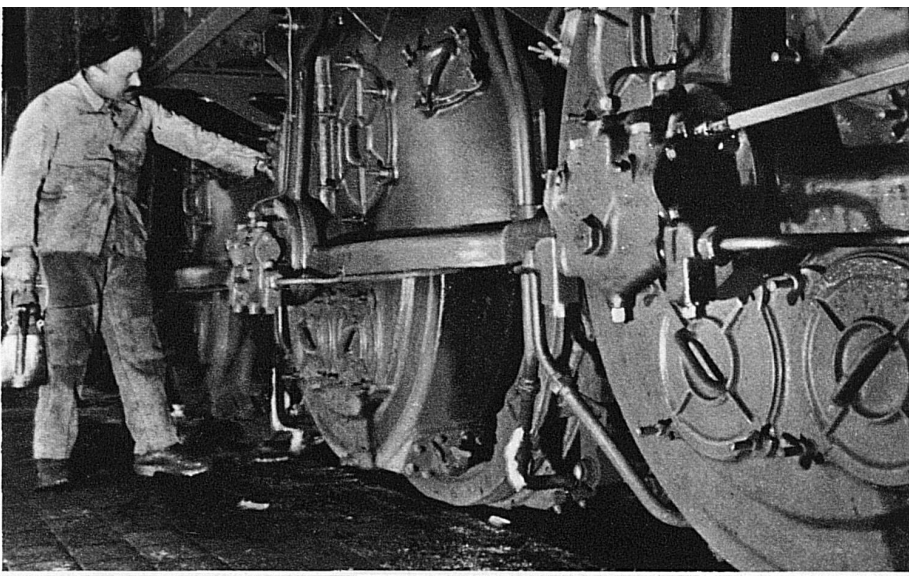
Dans tout le train, personne n'est aussi vigilant que lui. Chaque seconde, il doit tenir son attention en éveil. Les attraits du paysage n'ont aucune prise sur lui. Un ravin, une rivière, une cascade ne l'intéressent qu'en raison du pont qui les enjambe, une montagne qu'à cause de son tunnel.

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-



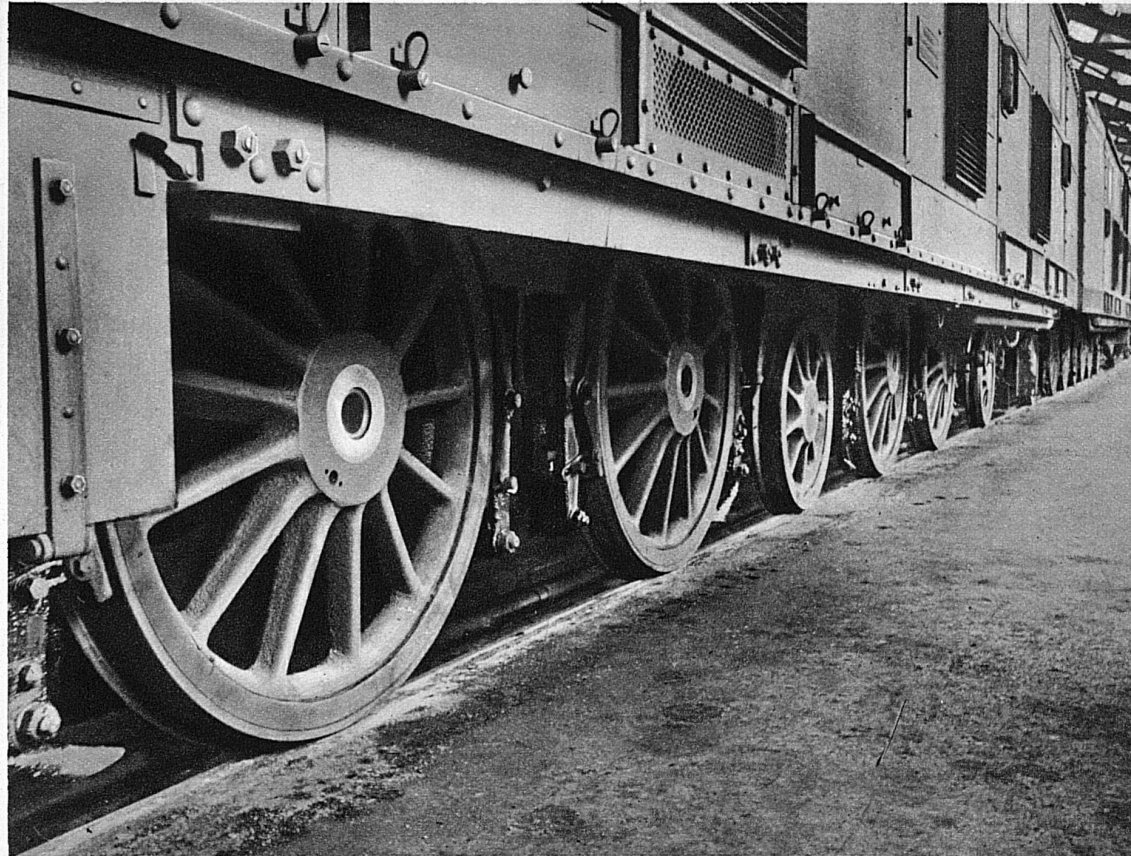


Im Lande der elektrischen Bahnen

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 dorant 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.