Le billet tessinois

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Le messager suisse de Paris : organe d'information de la Colonie suisse**

Band (Jahr): **3 (1957)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE BILLET TESSINOIS

Notre ligne a 75 ans

La ligne du Gothard est la ligne du Tessin. Même si elle commence à Bâle et au-delà, car c'est par elle que l'Europe du Nord communique avec l'extrême-sud du continent, nous avons une option, une priorité sentimentale sur elle et surtout le tunnel, le « trou », qui, de Goeschenen, passe sous le massif pour déboucher à Airolo, est à nous, bien à nous. De Bâle à Chiasso la ligne, qui par ses voies d'accès de Zurich, de Locarno et de Luino a une longueur de 414 km. (ce qui représente le 14 % à peu près des voies ferrées suisses), est la ligne des Tessinois et son histoire, comme celle jadis du Gothard lui-même, est tellement fondue avec celle du Tessin tout entier que cette possession est absolument explicable, réelle et sans appel.

La journée-anniversaire du 25 mai 1957 sera particulièrement fêtée !... Elle représente le 75e anniversaire de l'inauguration officielle du tunnel et de la nouvelle ligne Goeschenen-Airolo. Six jours après celle-ci, le 6 juin 1882, c'était l'inauguration et le commencement du trafic de la ligne Lucerne-Milan qui allait porter la durée du parcours des 27 heures et demie d'alors aux 4 heures et 53 minutes d'aujourd'hui.

En effet les voyageurs qui, entre 1874 et 1882, voulaient se rendre depuis Lucerne, en passant par les Alpes, à la capitale lombarde, avaient devant eux un voyage de presque 28 heures. Au départ (à 5 heures du matin), c'était le bateau du Lac des Quatre-Cantons qui les amenait jusqu'à Fluelen : ensuite, la diligence postale attendait les voyageurs au quai même d'embarquement, les conduisant, par la vallée de la Reuss, les gorges sauvages de la Schœllenen, le vieil Hospice du St-Gothard, aux mille souvenirs historiques, les lacets du Trémola et les molles descentes de la Leventina, à Biasca qui était alors la tête de ligne du vieux tortillard poussif conduisant à Bellinzona. Ici, une autre diligence attendait les voyageurs qui poursuivaient leur randonnée par le Cenéri jusqu'à Lugano d'où, s'ils n'étaient pas encore morts de fatigue, à 3 h. 30 du matin (dont après 22 heures de voyage épuisant), ils pouvaient s'installer dans un autre train qui les déposait enfin, à 8 h. 30, à Milan...

Entre ces durées de parcours, les 27 heures et demie de 1874 et les 4 heures et 53 minutes de 1957, se situe toute une époque : celle qui précède et qui suit l'entière construction de la ligne et le percement du tunnel du Gothard et qui reste et restera toujours une preuve éclatante des progrès réalisés en 75 ans dans les communications entre les divers pays d'Europe.

Le tunnel du Gothard, qui fut à l'époque de son percement et pour des années diverses le plus long d'Europe, a été une des plus grandes œuvres créées par le génie civil au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle et avec le canal de Suez qui fut percé à la même époque, ne sera pas oublié dans l'histoire du progrès humain.

Pour réaliser l'œuvre titanesque, il y eut des discussions qui durèrent une bonne vingtaine d'années. Ce furent des luttes, des polémiques, des études, des comparaisons continuelles entre les divers projets en concurrence pour arriver, enfin ! à ce 15 septembre 1869 qui vit se réunir à Berne et sous la présidence de M. Emil Welti, alors président de la Confédération, les représentants de l'Allemagne, de l'Italie et de la Suisse pour la signature officielle de la Convention internationale du Gothard. En août 1871, enfin, sous la direction générale du Genevois Louis Favre, on commençait les travaux de percement du tunnel qui durèrent dix ans et qui présentèrent des difficultés énormes et même surprenantes. Ce fut un dur labeur de perforation, d'excavation et de déblaiement qui coûta la vie à 177 travailleurs et en blessa 400 autres, sans compter les maladies et épidémies qui décimèrent bon nombre d'ouvriers et de dirigeants. Le plus grand malheur fut la mort de Louis Favre qui, dans la construction du tunnel, y laissa sa vie. Il tomba foudroyé par l'apoplexie au milieu de ses ouvriers, sur le chantier. Ses collaborateurs et sa fille purent terminer l'œuvre titanesque de leur maître et père.

Aujourd'hui, à son 75e anniversaire, la ligne du Gothard conserve intacte toute son immense valeur. Elle constitue toujours un des tracés ferroviaires les plus hardis et les plus parfaits que le génie de l'homme a su terminer à la fin d'une époque où les moyens de construction étaient à peu près rudimentaires, si on les compare avec ceux de nos jours. Le tunnel lui-même, les autres 55 galeries dont quelques-unes hélicoïdales (Wassen, Dazio Grande, Biaschina), les viaducs vertigineux, les ponts hardiments jetés sur les abîmes, les soutiens contre les avalanches et chutes de terrains sont une preuve lumineuse de la technique et du travail de l'homme, du créateur comme du conducteur, du chef de chantier comme du manœuvre. La valeur spirituelle du percement dont le Tessin et la Suisse vont fêter en ce mai 1957 le 75e anniversaire, est immense et restera toujours valable. Il a aidé, ce beau tunnel qui sort triomphant au soleil de notre beau pays quand partout ailleurs c'est la grisaille, à la formation de ce lien puissant entre des peuples qui, tout en appartenant à la même Nation, sont absolument différents par les habitudes, les mœurs, le langage, la religion, mais sont absolument unis dans l'amour vers la Patrie commune. « Notre Gothard », il canuto Gottardo, ce groupe puissant de pics, de neiges et glaciers éternels qui barre la « voie des gens », est, depuis des siècles, un lien puissant entre les Suisses. Ces 15 km. de rail, sous le bloc énorme des pierres d'où sont parties toutes nos libertés, est un bras que nous tendons vers nos frères d'au-delà des monts, des pics et des vallées pour leur serrer la main et aider ainsi au bonheur de tous.

Elsa FRANCONI-PORETTI.

Madame DOZON

101, boulevard de l'Hôpital, 13e

Dame Suissesse, d'Avenches (Vaud), se trouvant seule et dans la peine, son mari hospitalisé gravement malade, désirerait faire connaissance de famille suisse.