

*la ligne  
électrique du*

# ST-GOTTHARD



# Chemins de fer fédéraux CARTE DE LA LIGNE DU ST GOTHARD



Printed in Switzerland

# LA LIGNE DU SAINT-GOTHARD

C'est au commencement de la seconde moitié du siècle dernier que des ingénieurs du chemin de fer songèrent sérieusement à creuser un tunnel à travers le massif central suisse, mais ce projet ne put être réalisé que 30 ans plus tard. A cette époque la montagne du Saint-Gothard fut attaquée à la fois par le nord et par le sud; les deux galeries se rejoignirent donc le 29 février 1880. Le 1<sup>er</sup> janvier 1882, le tronçon Göschenen-Airolo était mis en service et, le 1<sup>er</sup> juin de la même année, la ligne était exploitée sur tout son parcours, de Lucerne à Chiasso. Lorsque, en 1913, l'électrification du réseau des Chemins de fer fédéraux suisses fut décidée, c'est par le tronçon Erstfeld-Biasca de la ligne du Saint-Gothard que commença cette importante transformation.

Actuellement, la voie est exploitée électriquement sur toute sa longueur, comme c'est d'ailleurs le cas de presque toutes les lignes du réseau des Chemins de fer fédéraux suisses. Entre Lucerne et Chiasso, les trains sont remorqués par les locomotives électriques les plus puissantes du monde.

Antérieurement déjà à son rachat par la Confédération, en 1909, la ligne du Saint-Gothard était considérée comme l'épine dorsale du trafic international de la Suisse, «plaque tournante de l'Europe».

Du nord, elle attire à elle, en effet, le trafic d'Angleterre, de Hollande, de Belgique, de France, d'Allemagne et des Etats scandinaves; du sud lui parviennent les apports de l'Italie, de la partie orientale de la Riviera française, de la Yougoslavie, des Balkans et de l'Orient. Le trafic interne suisse à grande distance passant par la ligne du Saint-Gothard n'est pas moins considérable, grâce surtout à l'attrait qu'exercent les deux villes tessinoises de Lugano et de Locarno, et à la beauté des sites que le voyageur admire sur tout le parcours.



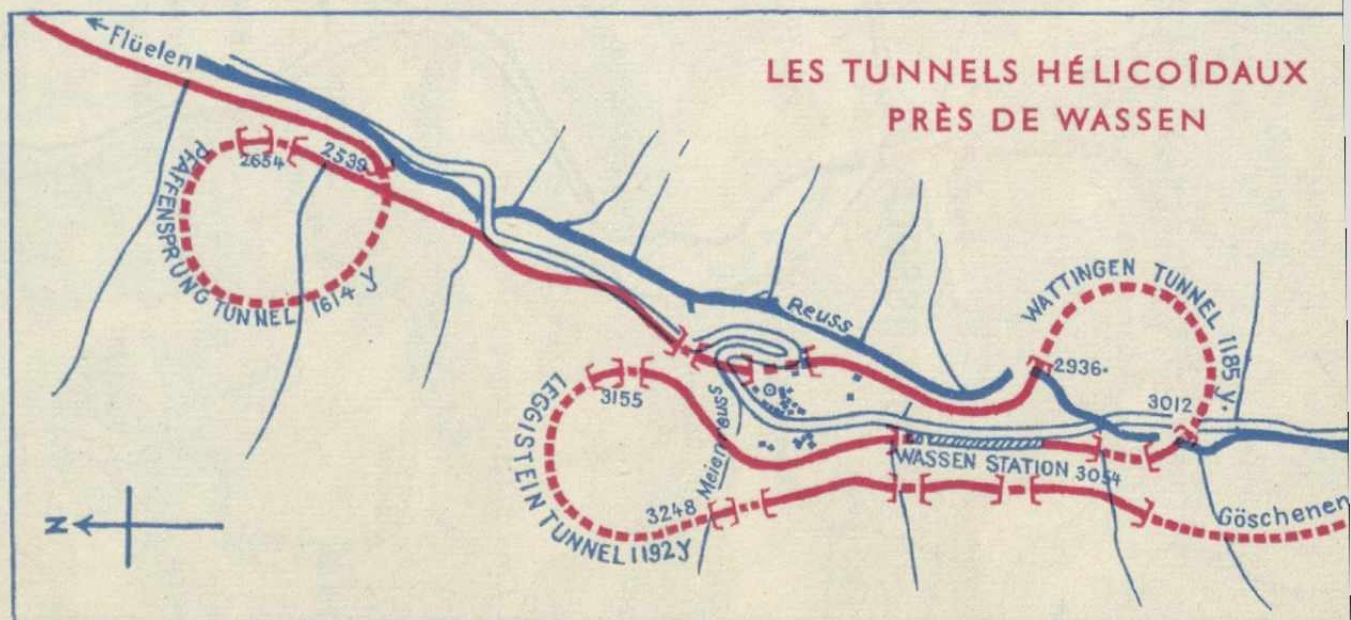
AU BORD DU LAC D'URI



PLACE DU MARCHÉ À LOCARNO

Dès que le train a quitté les tunnels qui passent au-dessous de la ville de Lucerne, la vieille cité s'offre dans toute sa parure aux regards éblouis des voyageurs. A l'arrière-plan, le Pilate élève sa masse imposante.

Le soir, sur les hauteurs du Bürgenstock, à travers les échancrures des sombres forêts, brillent les lumières des hôtels. Contournant le Righi et passant par Kussnacht, le train se dirige sur le lac de Zoug et la région de Goldau. Arth-Goldau est le point



de départ du chemin de fer qui monte au Righi. La ligne fait une courbe dans la direction de Schwyz, flanquée des deux Mythen, et rejoint à Brunnen le lac des Quatre-Cantons. De Brunnen, un chemin de fer à crémaillère transporte les voyageurs jusqu'à Morschach, Axenfels et Axenstein, tandis que, sur l'autre rive, un funiculaire grimpe à Seelisberg. Au débarcadère attend le bateau conduisant au Rütli, berceau de l'indépendance helvétique. Sur le trajet qui suit, une série de tunnels cachent et font apparaître alternativement sites, lac et montagnes, jusqu'à Flüelen.

Voici Altdorf et Bürglen, patrie de Guillaume Tell, et la route du Klausen, à gauche. Au-dessus d'Amsteg, le train, franchissant le seuil de la vallée de Maderan, passe par le haut viaduc du Kerstelenbach. Dans le fond, à droite, se trouvent le village et les usines électriques qui, avec celles de Ritom et la sous-station de Gæschenen, fournissent à la grande ligne internationale le courant dont elle a besoin.

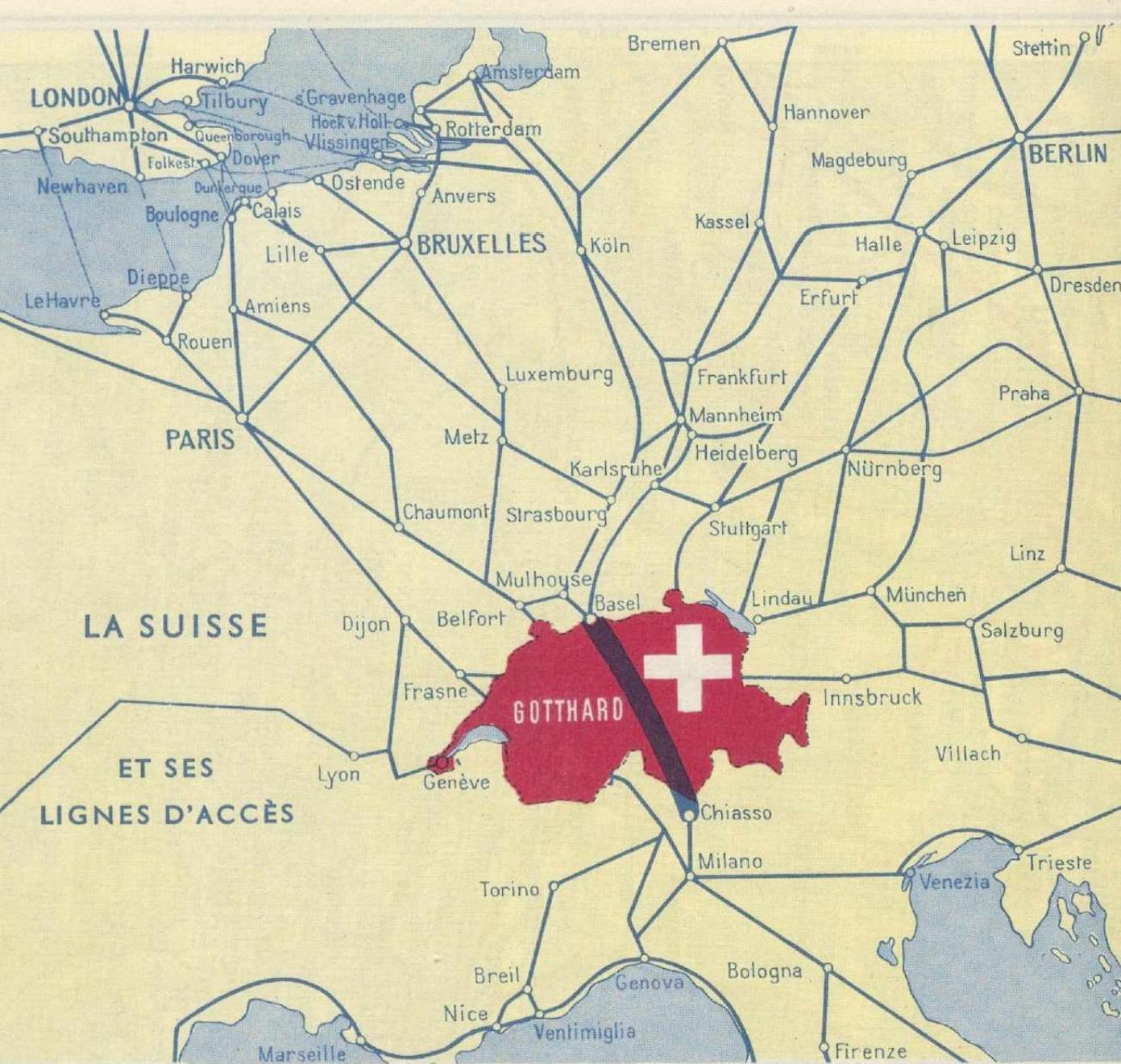
Et, de là, l'ascension continue. Là-bas, juchée sur une colline abrupte, se dresse, toute blanche, la petite église de Wassen. Le train s'en approche, en fait le tour, s'engouffre dans un tunnel, passe sur deux viaducs et arrive à Gæschenen. Ici, le voyageur qui dispose de quelques loisirs serait bien inspiré de prendre le train des Schœllenen, qui, tout en lui réservant des vues d'une rare beauté, le transportera en une demi-heure à Andermatt. De ce point, les autocars postaux conduisent leurs hôtes au col du Saint-Gothard et à Airolo.

Quant au voyageur pressé, il s'en va, avec l'express, par le long tunnel, qu'il traverse en 12 minutes, et descend la Léventine par les barrages de Faido et de Giornico. Un intéressant funiculaire monte de Piotta, passe près de la petite église d'Altanca et gagne la pittoresque région du lac Ritom. Les châtaigniers se font de plus en plus nombreux. Tout annonce l'approche du Midi.

C'est à Biasca que débouche la vallée de Blenio, desservie par un chemin de fer électrique. Castione est à l'entrée de la vallée de la Mesolcina, par laquelle un chemin



RIVAGES MÉRIDIONAUX



de fer à voie étroite, partant de Bellinzone, conduit à Mesocco. Bellinzone, chef-lieu du Canton du Tessin, possède des monuments remarquables, des églises, trois châteaux forts et une nouvelle maison de ville.

Le train arrive aux abords du Monte Ceneri. De là le regard plonge sur les premiers contours du lac Majeur. On y aperçoit dans le lointain Locarno et les hameaux qui s'accrochent comme des nids aux flancs de la montagne, Brione et Orselina avec l'église de la Madonna del Sasso. Une courbe, et tout ce beau décor disparaît comme une scène derrière un rideau. Le train passe par le tunnel du Monte Ceneri et atteint enfin Lugano. De la gare, bâtie sur un promontoire, le touriste a une vue merveilleuse sur la ville et le lac, le Monte Brè, le Salvatore, Caprino, Gandria et la région de Porlezza.

Nombreux sont les voyageurs qui descendent à Lugano pour y passer quelques jours et pour admirer à leur aise les splendeurs dont la nature a doté, avec une rare profusion, la campagne tessinoise.

Les autres continuent leur voyage dans la direction de Milan, la métropole lombarde. Le coup d'œil sur la nappe bleu foncé du lac soulève des exclamations d'enthousiasme. Le convoi s'engage sur la digue étroite de Mélide, passe au sud de l'enclave italienne de Campione et vient frôler le Monte Generoso, que gravit depuis plusieurs décennies un funiculaire. Avant d'arriver à la gare frontière de Chiasso, le train traverse le Mendrisiotto.

A Chiasso s'achève la ligne du Saint-Gothard. De là, le train est remorqué par les locomotives des Chemins de fer italiens de l'Etat, qui le conduisent, par Côme, à la gare monumentale de Milan.

La ligne du Saint-Gothard a permis au voyageur de traverser la Suisse en cinq ou six heures. Mais que de souvenirs glanés durant cette course parmi les sites les plus variés, les uns imposants, les autres gracieux, que plus jamais le voyageur n'oublie!