

[Impressum]

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **1 (1927)**

Heft 5

PDF erstellt am: **30.06.2024**

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>

SB Revue CF

Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen / *Schriftleitung*: Generalsekretariat in Bern
Inseratenannahme, Druck und Expedition: Böhler & Co., Bern

CF

Publiée par la Direction générale des chemins de fer fédéraux. *Rédaction*: Secrétariat général à Berne / *Annonces, Impression et Expedition*: Böhler & Cie, Marienstr. 8, Berne

Erscheint einmal im Monat — Paraît une fois par mois. *Abonnement*: 1 Jahr Fr. 6.- — 1 année fr. 6.-. 1 N° 60 Cts. Postcheck — Chèques postaux III 5688

L'ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

L'électrification de notre grand réseau ferré national se développe rapidement, suivant exactement en tous points le programme arrêté. La longueur des lignes électrifiées était fin 1919: 107 km, 1921: 217 km, 1923: 507 km, 1925: 849 km, 1926: 1054 km.

De toutes parts, de Genève à Rorschach comme de Bâle à Chiasso, disparaissent les volutes de fumée qui, naguère encore, se jouaient au gré des vents au-dessus du long ruban de nos lignes principales. Partout la houille noire, importée à grands frais de l'étranger, cède le pas à la reine du jour, la houille blanche, dont les mines sont inexpuisables comme les torrents de nos montagnes.

Quelques semaines à peine nous séparent du moment (fin décembre 1927) où les lignes exploitées à l'électricité s'étendront sur une longueur de 1490 km.

L'année 1928 marquera une date mémorable dans l'histoire des chemins de fer fédéraux, du fait de l'achèvement de la première grande étape de l'électrification, qui comprend, au total, l'équipement de 1666 km de lignes (distances entre stations), avec plus de 3800 km de voies.

Soit dit en passant, nous aurons l'année prochaine, en Suisse, avec les chemins de fer secondaires, en chiffre rond 3300 km de lignes exploitées à l'électricité, soit les deux tiers environ de tout le réseau, qui compte 5250 km de lignes.

Le choix même des lignes comprises dans la première étape d'électrification a été particulièrement heureux, étant donné qu'il n'englobe que le 60% du réseau des CFF bien qu'ayant le 80% du trafic total, un réseau, par conséquent, dont l'électrification nécessitait un mini-

mum d'installations tout en offrant un maximum de chances de bon rendement économique, les économies réalisables par la traction électrique croissant avec le trafic. L'ensemble des lignes choisies présente aussi l'avantage de s'adapter parfaitement aux usines construites, qui sont assez puissantes pour leur fournir sûrement, hiver comme été, l'énergie électrique nécessaire, même avec un trafic quelque peu supérieur au trafic actuel.

Les chemins de fer fédéraux disposent actuellement de deux groupes d'usines pour l'exploitation électrique de leur réseau, le groupe Amsteg/Ritom au Gothard et le groupe Vernayaz/Barberine en Valais, abstraction faite de la petite usine de Massaboden qui, depuis 1906, alimente le Simplon de Brigue à Iselle. Ces usines, reliées entre elles par des lignes de transport de grande capacité qui leur permettent une entre-aide mutuelle de tous les instants, ont une capacité de 440 millions de kWh. En d'autres termes, s'il est permis d'employer

ici une image un peu plus parlante, elles seraient assez puissantes pour faire marcher dans la boucle Berne-Bienne-Neuchâtel-Lausanne-Fribourg-Berne (228 km)

un train fantastique de 42 grosses locomotives et de 650 voitures à quatre essieux, pouvant transporter 45 000 personnes et long de quelque 12 km, à la vitesse moyenne de 60 km à l'heure, qui le ramènerait, dans une sarabande infernale, toutes les quatre heures en gare de Berne, et cela nuit et jour, sans une minute d'arrêt, pendant toute l'année, lui faisant ainsi parcourir une distance égale à environ 13 fois le tour de la terre à l'équateur.

