

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 1 (1927)  
**Heft:** 5  
  
**Rubrik:** [Impressum]

### **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:** 18.01.2026

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

# SB Revue (SF)

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



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 inépuisables 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.

