

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 6 (1932)
Heft: 5: Jubiläumsnummer zum 50-jährigen Betrieb der Gotthardbahn

Artikel: Fontanina alpestre
Autor: Zoppi, Giuseppe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780352>

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

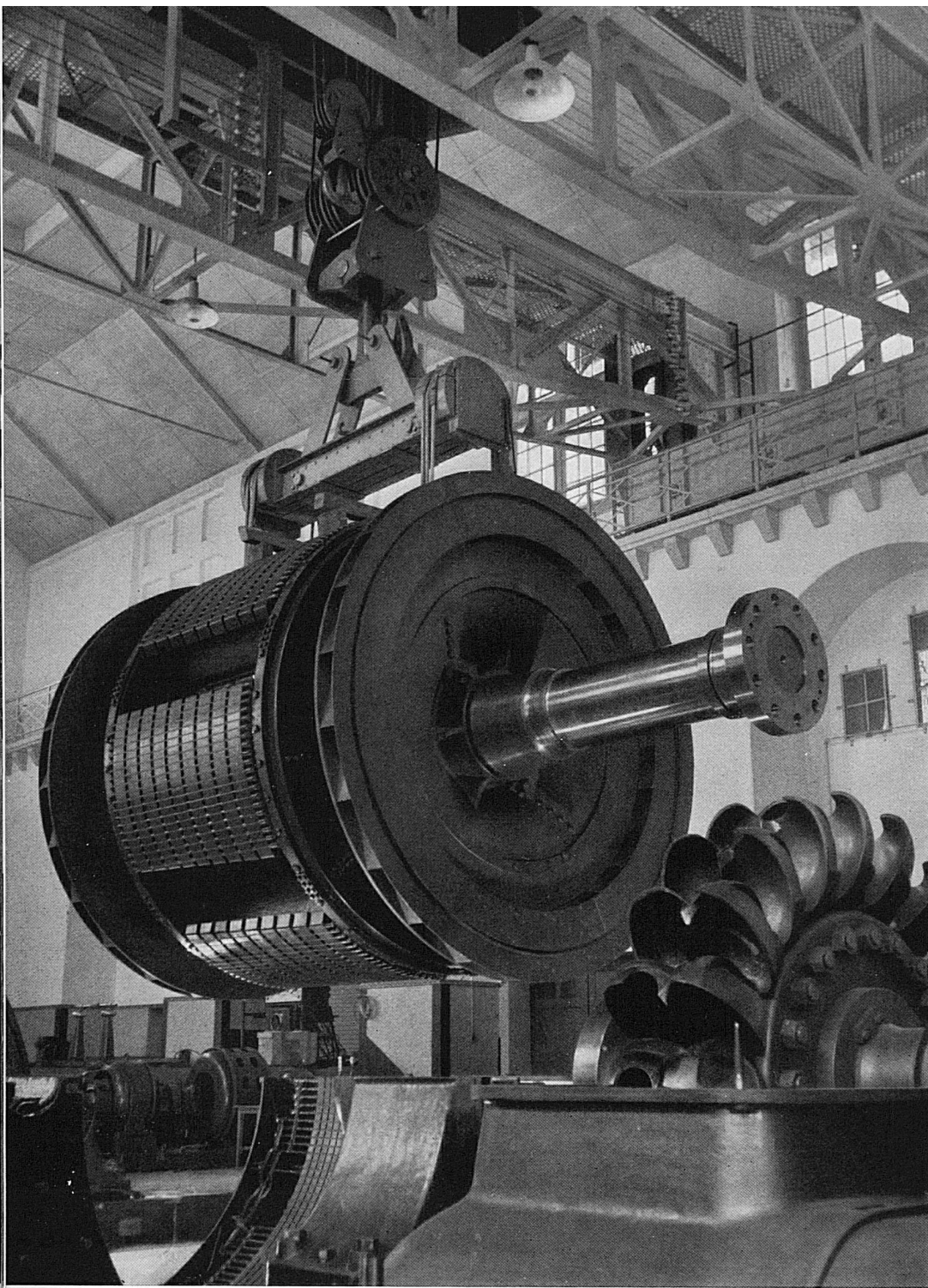
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.01.2026

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



Fontanina

O fontanina giovinetta ch'io
vedo giunger con brio,
e giù, fra verdi ciuffi
e verdissime mufte,
inseguita dal vento,
precipitar con balzi alti d'ar-
gento!

O fontanina ch'io cercai da
quando
quassù venni anelando,
o ora mi disseti
benigna, e più m'allieti,
chè un sorso mi ristora,
ma l'altro d'un piacer lungo
m'irrorà!

Rien n'est plus impres-

aux usines hydro-électriques,
où l'on voit quelles machines
gigantesques sont nécessaires

Les bienfaits de l'électrification

L'électrification des chemins de fer fédéraux a une importance considérable au triple point de vue national, économique et touristique. Elle nous rend, au point de vue ferroviaire, indépendants de l'étranger et nous libère du tribut annuel de 20 millions de francs payés autrefois aux pays voisins pour les charbons. 600 millions de francs ont été „investis“ dans l'entreprise, mais cette somme énorme, les chemins de fer fédéraux ne l'ont demandée à la nation que pour la répandre dans tout le pays comme une pluie bienfaisante. Dans les années particulièrement difficiles de l'après-guerre, les travaux d'électrification ont été quasi le salut pour de nombreuses industries suisses et pour des milliers d'ouvriers qui y trouvaient leur pain quotidien. Qui dira maintenant les avantages de la traction électrique en ce qui concerne la circulation des trains? Jamais le chemin de fer n'aurait pu lutter victorieusement contre l'automobile s'il ne lui avait opposé les progrès décisifs dus à la traction électrique. L'accélération des trains a permis de gagner une demi-heure et même une heure entière sur certains parcours. Enfin, l'électrification a dissipé la fumée qui, dans la traction à vapeur, importunait grandement les voyageurs.

alpestre

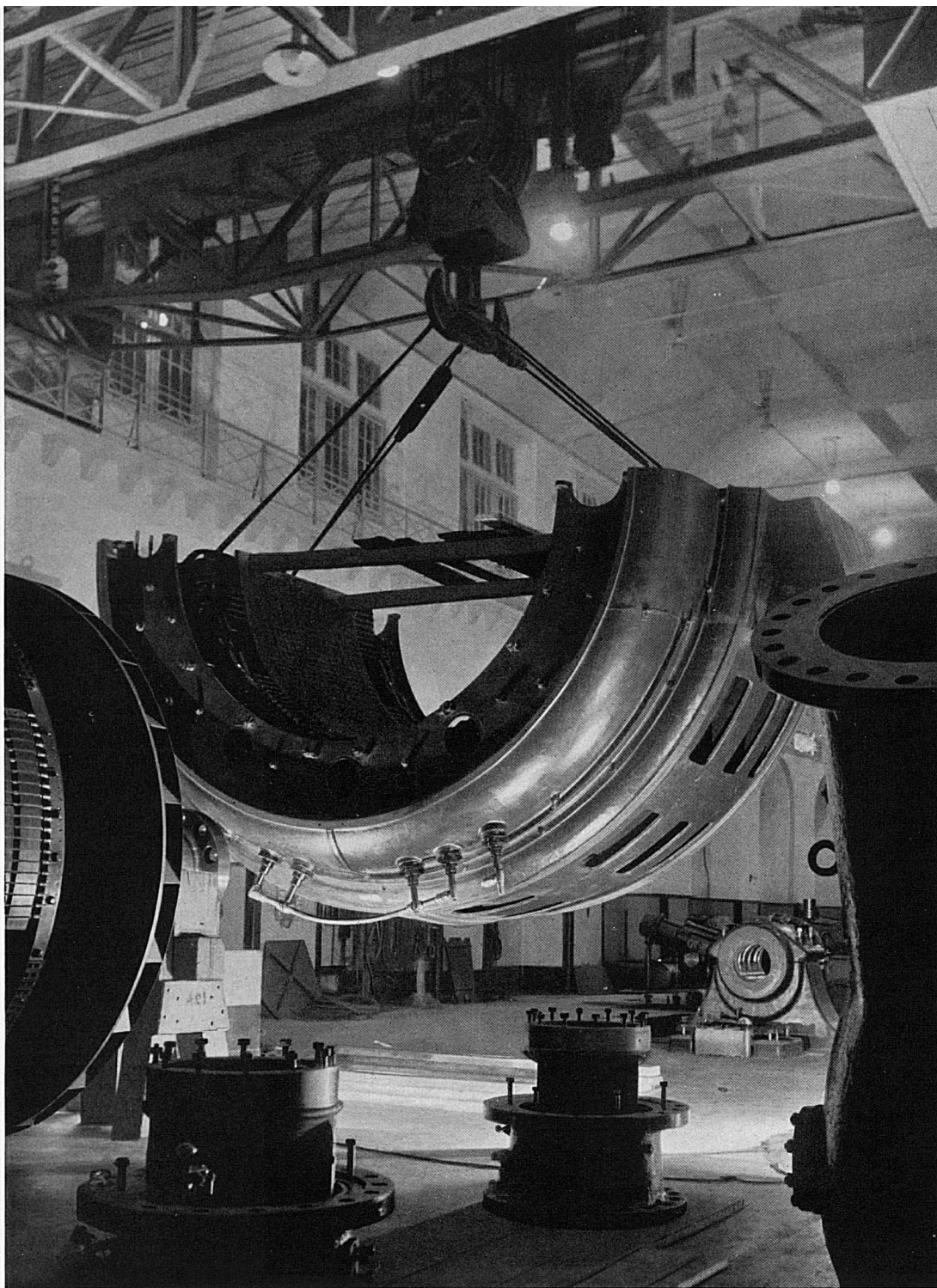
O fontanina che sì dolce parli
al mio cuore, e, a mirarli,
gli spruzzi in cui t'immilli
son perle onde sfavilli,
come leggiadra imperi
su questa cerchia di monti
severi!

O fontanina che somigli tanto
a colei che nel canto
lodo, così mi piaci
che una voglia di baci
trema sulla mia bocca
quando, o freschezza, beata
ti tocca!

Giuseppe Zoppi

sionnant qu'une visite

pour transformer en énergie
électrique la force des eaux
en mouvement.



Au point de vue technique, l'électrification du réseau suisse est une œuvre qui fait l'admiration du monde. Les chemins de fer fédéraux possèdent actuellement les quatre usines hydro-électriques d'Amsteg, de Ritom, de Vernayaz et de Barberine, et en construisent une cinquième à l'Etzel. Ces usines travaillent par groupe de deux. Ritom et Amsteg forment un groupe, et Vernayaz-Barberine le second. Les usines de Vernayaz et d'Amsteg, qui sont fluviales, selon l'expression consacrée, fournissent leur principal effort à la saison des hautes eaux, en été. Les lacs de Barberine et de Ritom profitent alors de ce répit pour faire provision. Car le moment vient, en hiver, où les eaux fluviales baissent, et où il faut avoir recours aux bassins d'accumulation. Il existe ainsi entre les usines une entr'aide, une alternance qui assurent une production d'énergie régulière. Les usines envoient un courant de 66 000 volts, par les lignes de transport, aux sous-stations, qui abaissent ce courant à 15 000 volts pour le lancer dans le fil de contact et, de là, dans la locomotive. Sur celle-ci se trouvent des transformateurs qui abaissent le courant à la tension variable nécessaire à la marche des moteurs et à la traction du train.