

Les bienfaits de l'électrification

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 5: **Jubiläumsnummer zum 50-jährigen Betrieb der Gotthardbahn**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

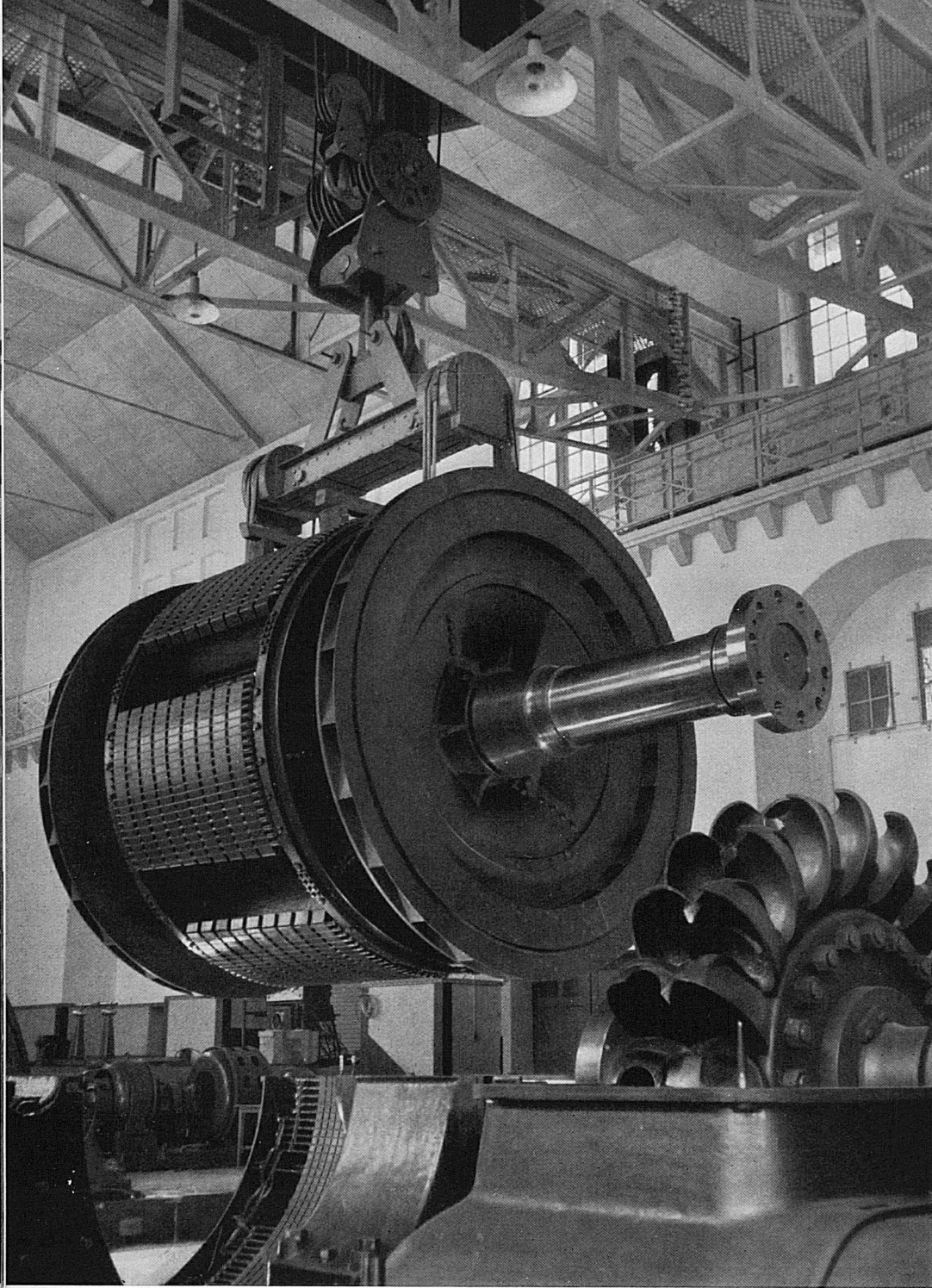
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780353>

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.



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

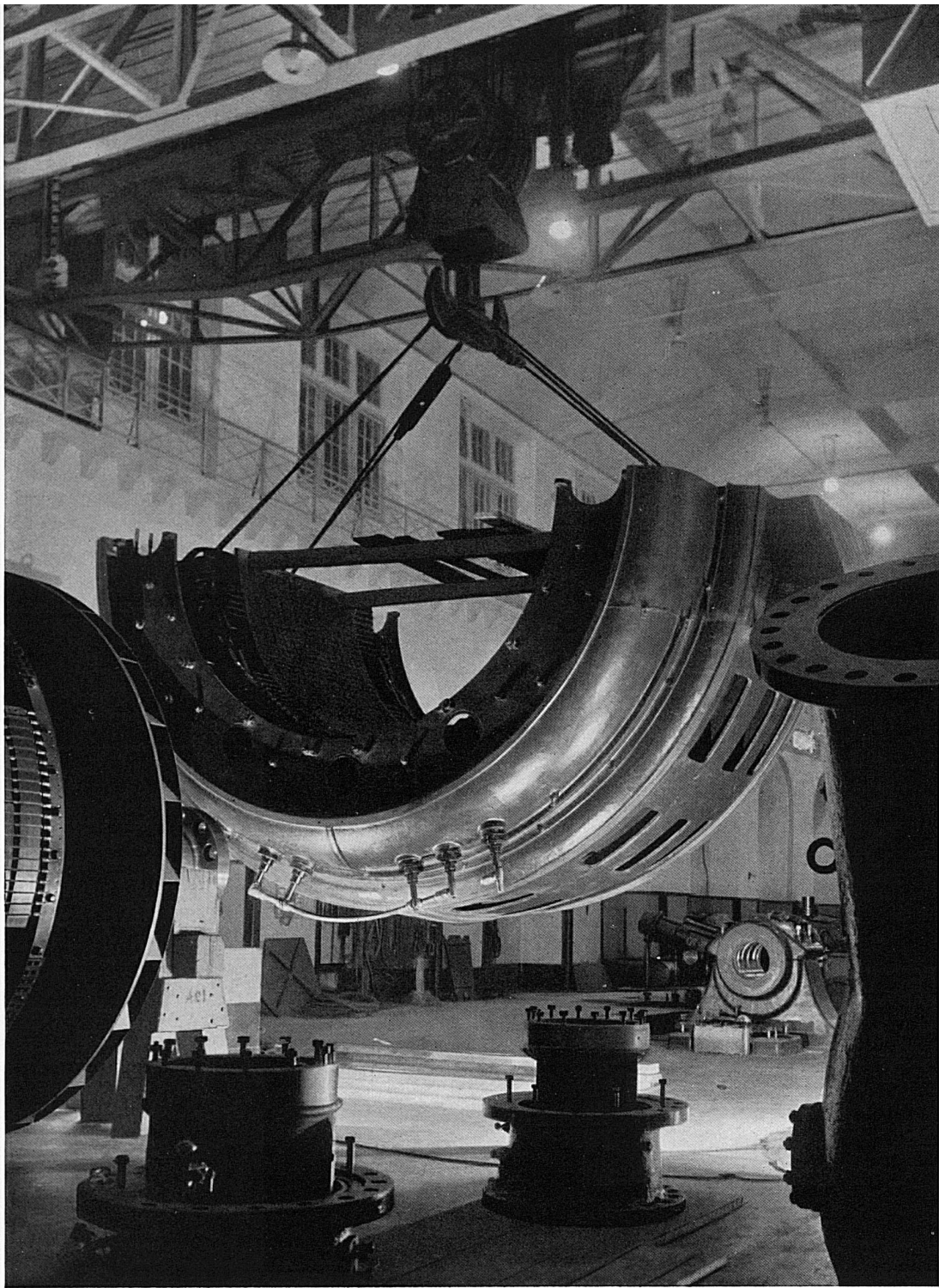
O fontanina che sì dolce parli
al mio cuore, e, a mirarli,
gli spruzzi in cui t'immilli
son perle onde sfavilli,
come leggiadra imperi
su questa cerchia di monti
severi!

O fontanina che somigli tanto
a colei che nel canto
lodo, così mi piaci
che una voglia di baci
tremi 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.