

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 2 (1928)
Heft: 5

Artikel: Der Sieger = Le vainqueur
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779993>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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



Der Sieger

Mit leisem Motorensang überwindet der elektrische Renner das zischend keuchende Dampffross

In den Tagen vom 9. bis 15. Mai ist der elektrische Bahnbetrieb auf die Strecken Zollikofen-Biel, Sargans-Chur, Lengnau-Delsberg und Winterthur-Romanshorn-Rorschach ausgedehnt worden. Mit diesem Zuwachs von 147 km sind im ganzen 1624 km oder 58 % unseres Netzes elektrifiziert, und 78 % des gesamten Verkehrs werden in Zukunft von der weissen Kohle bewältigt. Schnelligkeit, Zeitgewinn und Beförderung grösserer Lasten, Einsparungen an Personal und Betriebskosten sind die Vorteile der neuen Traktion, die den Reisenden ohne Belästigung durch Rauch und Russ in stossfreier und sanfter Fahrt zum Ziele führt. Der harte Tribut, den wir für teure Kohle nach dem Ausland entrichten müssen, wird jährlich um 25 Millionen niedriger sein, denn nicht weniger als 550 000 Tonnen Kohle können jetzt bei den Bundesbahnen mit der Elektrifizierung eingespart werden. Statt dessen schöpfen wir aus Quellen eigener Kraft und entnehmen die treibende Energie für unsere Schienenstränge den in Ritom, Amsteg und Barberine gestauten Gletscherbächen. So sind die ehemals brachliegenden Wasser unserer Berge zum Jungbrunnen nationaler Kraft geworden.

Le vainqueur

Sans fracas, au ronronnement de ses moteurs, le puissant tracteur électrique triomphe allègrement, dans sa course vertigineuse, de l'antique locomotive à vapeur haletante et frémissante

Du 9 au 15 mai, la traction électrique a été étendue aux parcours Zollikofen-Bienne, Sargans-Coire, Longeau-Delémont et Winterthur-Romanshorn-Rorschach, longs de 147 km, ce qui élève à 1624 km, ou 58 % de l'ensemble du réseau des chemins de fer fédéraux, la longueur totale des lignes électrifiées, et à 78 % la proportion du trafic transporté à l'aide de la houille blanche. Rapidité, gain de temps, accroissement du tonnage des convois, économie de personnel et de frais d'exploitation, tels sont les avantages du nouveau mode de traction, grâce auquel les voyageurs accomplissent les plus longs trajets sans secousses et presque sans fatigue, d'une marche douce et régulière, sans souffrir des inconvénients de la fumée et de la suie. Le lourd tribut que nous avons dû payer à l'étranger pour du charbon très coûteux sera allégé de 25 millions de francs par année, car l'économie de charbon que l'électrification nous permet déjà de réaliser, n'atteint pas moins de 550 000 tonnes. Aujourd'hui nous puisons à nos propres sources d'énergie, constituées par les eaux de nos glaciers accumulées à Ritom, Amsteg et Barberine, la force nécessaire à l'exploitation de nos voies ferrées. Ainsi le débit de nos rivières, naguère encore improductif, est devenu la fontaine de Jouvence de notre vigueur nationale.