

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1932)

Heft: 548

Artikel: New electric locomotives for Swiss Federal Railways

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-691575>

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: 31.01.2025

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

LA FOIRE SUISSE D'ÉCHANTILLONS A BALE.

Le nombre des visiteurs à la Foire de Bâle, qui dépasse toutes les prévisions, a définitivement consacré le succès de cette grandiose manifestation de notre activité industrielle et commerciale.

La journée officielle a été honorée de la présence de M. Motta, président de la Confédération qui, en visitant plusieurs stands, a témoigné de son vif intérêt pour notre commerce. Salué par de vives acclamations, il a prononcé au banquet qui suivit la visite du comptoir, un discours sur la crise économique :

"J'ai considéré de mon devoir, dit-il, de me rendre personnellement à Bâle en cette période de crise. La visite des stands m'a profondément réjoui; partout, en dépit de la dureté des temps, l'optimisme prévalait.

"La plupart des exposants, par moi questionnés, m'ont assuré qu'ils étaient satisfaits du succès. Les exportateurs eux-mêmes ne perdent pas courage. Bien que leur succès ne soit pas si grand que celui des industries travaillant pour le marché indigène."

Parlant ensuite de l'industrie horlogère, M. Motta a exprimé l'espoir que cette importante branche de notre industrie nationale aille bientôt au-devant de temps meilleurs. Les exposants ne peuvent pas encore se prononcer sur les mesures prises par le Conseil fédéral pour protéger l'horlogerie suisse, attendu que les répercussions ne se feront sentir, peut-être, que dans un ou deux ans, mais les efforts des autorités fédérales sont appréciés. Le mot d'ordre qui s'impose après cette visite de la Foire, ajoute le président de la Confédération, est celui-ci "Achetes les produits suisses." C'est ce mot d'ordre qu'il faut répandre dans tout le pays.

M. Motta a fait ensuite allusion aux délibérations récentes du Conseil fédéral pour la protection de l'industrie suisse. Il a mentionné que dans ce domaine, le Conseil fédéral témoignait d'une unanimité parfaite. "A ceux qui prétendent que l'harmonie n'est pas entièrement au sein du Conseil fédéral, nous répondons que, d'une manière générale, dans toutes les questions importantes et spécialement lorsqu'il s'agit de problèmes économiques, l'unanimité du Conseil fédéral est absolue.

"Des discussions ont évidemment eu lieu. Il ne saurait en être autrement dans une réunion de sept hommes représentant des tendances les plus diverses. Ces discussions, étant donné la complexité des problèmes à traiter sont d'autant plus nécessaires qu'elles seules permettent d'éclairer les problèmes et de créer une unité d'action. La stabilité du gouvernement suisse fait qu'à la longue chaque membre du Conseil fédéral cesse d'être un homme de parti et considère les choses d'un point de vue plus élevé. Les faits sont dans la règle plus forts que les mots. Ils contraignent à la collaboration ceux qui sont de bonne volonté et n'ont en vue que le bien du pays. L'intérêt supérieur du pays veut parfois qu'en certaines circonstances la plupart des questions deviennent des questions d'appréciation et d'opportunité. On peut évidemment poursuivre certains buts, mais les chemins conduisant à ces buts sont très nombreux. Mais, le but principal ne peut et ne doit être que le bien public. Il ne faut non plus oublier que la Suisse ne peut être un îlot dans le monde. Mon très cher ami, le docteur Laur, a ajouté le président Motta, me permettra de lui dire ici que la Suisse ne peut être une île ni politique, ni économique, ni culturelle. Après son entrée dans la S.D.N., la Suisse s'est toujours strictement tenue à sa neutralité, mais elle a néanmoins pris une part active aux questions politiques internationales."

Aux applaudissements de l'assemblée, M. Motta a rappelé que le représentant de la Suisse à Genève s'est permis de réclamer la justice dans le conflit entre deux grandes puissances d'Extrême-Orient. Puis le président de la Confédération a montré l'étroite union intellectuelle de la Suisse avec ses voisins du sud, de l'ouest et du nord.

La crise économique et la baisse des salaires.

L'aggravation de la crise économique a montré d'une manière saisissante combien notre pays est économiquement lié avec le reste du monde. La Suisse doit maintenant s'efforcer d'adapter son économie à celle des autres nations, surtout en ce qui concerne le niveau des prix. Cet ajustement ne doit être ni déraisonnable, ni soudain, il doit s'effectuer par étapes et raisonnablement. Nous devons nous adapter, car notre niveau de vie, qui fut toujours élevé, est relativement encore plus haut depuis la baisse du niveau à l'étranger. Selon M. Motta, lorsqu'on parle de baisse des prix, il ne peut être question des prix des produits agricoles. L'agriculture a déjà payé son tribut. Mais il ne faut pas créer d'antagonisme entre l'exportation et l'agriculture. Il faut trouver un compromis. La Suisse est un Etat bien équilibré culturellement et politiquement et constitue une synthèse démocratique. Les races qui constituent notre pays diffèrent les unes des autres et ce n'est que par la conciliation et la synthèse qu'elles ont formé un Etat. Nous

devons nous rendre compte que tous les citoyens dépendent les uns des autres, qu'ils soient ouvriers, agriculteurs ou fonctionnaires, la seule chose qui domine est la loi de l'équilibre.

En terminant, M. Motta a remercié tous ceux qui ont contribué au succès de la Foire. Il a porté son toast au gouvernement de Bâle-Ville, à la direction de la Foire et à la gloire du courage, de la confiance en soi et de l'énergie qui permettront de surmonter la crise victorieusement.

Le Journal Suisse de Paris.

THE EIGHTH HASLEMERE FESTIVAL.

It has now become generally recognised that the Annual Haslemere Festival of Chamber Music, besides bringing interest and pleasure to the participants, is of paramount importance as the basis of a sound musical education.

No art can develop healthily unless grounded upon a real, direct comprehension of the achievement of past generations.

The neglect of this truth is the principal cause of the futile striving after originality and the misguided experiments which have brought music to its present chaos.

The Haslemere Festival has already done much to fill up the dangerous gap caused by the present ignorance of the music of the past.

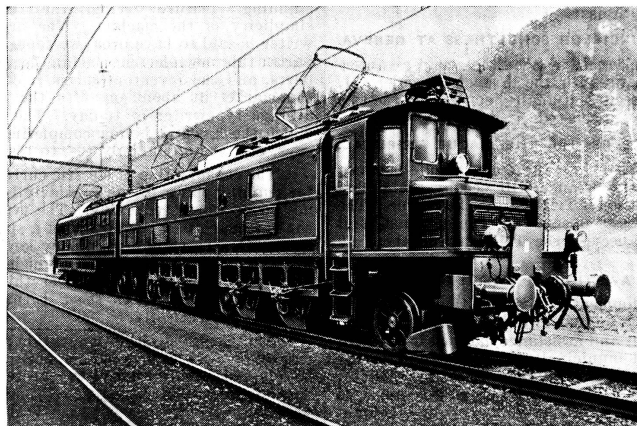
Mr. Percy Grainger felicitously resumed the situation when he wrote to me recently :

"The work you are doing is so deeply beneficial to the cause of music — and, indeed, to the betterment of mankind — that it ought to be blazoned forth as widely as possible..."

"Your concerts are the most liberal musical education I have ever witnessed. Also they are the most enjoyable concerts I have ever heard..."

"I am, in music, a modernist... But I realize that true art has no oldness or newness, that all periods of human life produce great art, and that artistic culture depends upon a knowledge of the past, an understanding and love of the past..."

NEW ELECTRIC LOCOMOTIVES FOR SWISS FEDERAL RAILWAYS



The Swiss Federal Railways electric locomotive No. 11,801, the electrical equipment for which was supplied by Brown, Boveri & Co., Ltd., of Baden, Switzerland. The mechanical parts were built by the Swiss Locomotive and Machine Works, of Winterthur. (cliché C.F.F.)

The difficulties which the Swiss Federal Railways have hitherto experienced in selecting and standardising a type of electric locomotive suitable for dealing, on the steep gradients of the St. Gothard Line, with either slow or express passenger trains, as well as goods trains, would appear to be approaching solution, two new 7,000 h.p. locomotives have been designed to meet the very arduous conditions which this service demands. As may be seen by reference to the accompanying illustration, these are of double type, each portion having four driving axles, whilst each has also one driver's compartment. A short coupling is used to connect the two portions, which are only to be separated when, owing to accident or the need for repairs, it is found convenient to utilise the undamaged portion in conjunction with an equally efficient section of a similar locomotive in the same predicament. Otherwise, the two sections will only be uncoupled when it is necessary to facilitate the entrance of the locomotive into the workshops. In addition to obviating the need for two drivers' compartments in each section, the construction of the locomotives on this principle eliminates the need for duplicating a considerable amount of costly and heavy equipment.

In brief, the main economies which, it is claimed, are to be effected by the introduction of these two powerful locomotives are (1) the possibility of a more general and extensive use of each locomotive (separate locomotives having hitherto been necessary to deal with each kind of traffic),

"The Fantasies for Viols, as you do them, are a far more subtle and exalted form of string music than any of the usual 'quartets' that are everlastingly heard..."

"It seems to me that some means should be taken to make a *world public* realize that the old music on the old instruments (made available and practical by you) is a necessary part of *musical study* (alongside the study of Beethoven, Bach, Wagner, etc.), and that it can be studied, as *living music*, from you!"

To hear one or two separate concerts is always worth while, but I strongly advise serious musicians to attend the whole course comprised in the two weeks' Festival, which is calculated to convey a general idea of the best schools of music from mediaeval to comparatively recent times.

In order to enable visitors to make their arrangements in good time, we have now settled the date of the 1932 Festival, to begin on Monday, July 18th, and conclude on Saturday, July 30th.

Subscription prices to the twelve concerts, including admission to the morning exhibitions:

Reserved seats, 70s., 50s., 35s.; unresd., 25s.

Single tickets, if available, can be had from April onwards, at the following prices:

Reserved seats, 8s. 6d., 5s. 9d., 3s. 6d.; unreserved, 2s. 4d.

From Messrs. Charman, High Street, Haslemere, Surrey.

Full programmes will be issued in the spring, and may be had (price 1s.), from Messrs Charman.

Haslemere is a most beautiful English country place, and it is possible to live there quite cheaply if accommodation is secured well in advance.

The cost of private lodgings with board ranges from about £2 2s. to £3 3s. per week, and of Hotels from £3 3s. to £6 6s. per week. Information on this point and assistance in booking can be obtained from Miss With, "Jesses," Haslemere, Surrey.

ARNOLD DOLMETSCH.

and a consequent reduction in the number of locomotives necessary to deal with the traffic on the St. Gothard Line; (2) the haulage, on the steepest gradient, of heavy express trains by one locomotive instead of two, and of the heaviest goods trains by two locomotives instead of three or four; (3) the abolition of the need for stationing banking engines and their crews at the terminal stations of the steepest gradient; and (4) the economies in locomotive equipment to which reference has already been made. These economies, it is claimed, far outweigh the extra cost which results from the fact that on certain level sections of the line many express trains hitherto hauled by locomotives having four driving axles will, in future, be drawn by a locomotive with eight driving axles. The principles underlying the design of the new locomotives were originally proposed by Dr. Huber-Stockar, technical consultant for electrification to the general direction of the Swiss Federal Railways, the actual design having been worked out by the late Mr. M. Weiss, chief engineer, in collaboration with the technical staff of the locomotive engineers' department, Mr. Fritz Steiner having been specially identified with this portion of the work. The mechanical parts of the locomotives were built by the Swiss Locomotive and Machine Works, of Winterthur, and the electrical installations by Brown, Boveri and Co., Limited, of Baden, and Oerlikon, Limited, of Oerlikon, Switzerland.

Modern Transport.