

**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:** - (1949)  
**Heft:** 1120

**Artikel:** Ten-years electricity plan for the Swiss Federal Railways  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-693733>

### **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:** 11.12.2024

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

production suisse et celle des pays occidentaux n'est pas en défaveur de la première.

\* \* \*

Un cours de vacances pour les écoles suisses de l'étranger a eu lieu à Bad Attisholz (Soleure). Son but était de mettre le corps enseignant résidant à l'étranger au courant des problèmes économiques les plus importants pour la Suisse. 50 instituteurs et institutrices de Milan, Gênes, Florence, Rome, Naples, Catane, Luino, Barcelone et Alexandrie y ont pris part.

\* \* \*

Le camp de vacances pour jeunes gens qui s'est ouvert à la Lenk (Oberland bernois) réunit une forte participation internationale. Français, Suisses, Américains, Belges et Anglais, qui ne peuvent encore s'offrir un séjour dans nos hôtels, y passent leurs vacances.

\* \* \*

A l'occasion du neufcentième anniversaire de la canonisation de l'impératrice Richarde, la sainte d'Alsace, aura lieu la première de "Richarde", pièce d'Hermann Ferdinand Schell, musique de Richard Sturzenegger (Berne), régie de Wilfried Scheitlin. La première représentation aura lieu le 28 août, devant la vieille cathédrale d'Andlau sous le patronage de l'évêque de Strasbourg et du Consul de Suisse.

\* \* \*

A l'occasion d'une manifestation à Ottawa, le vice-président du Conseil canadien de l'Unesco a remis un chèque de 25,000 dollars au ministre de Suisse, M. Victor Nef. Ce don du comité canadien de reconstruction représente une participation aux frais de construction d'une maison commune au village international Pestalozzi à Trogen.

\* \* \*

L'usine à vapeur "Guadaira", qui vient d'être terminée au port de Séville, peut être considérée comme une œuvre suisse, si l'on fait abstraction des quelques livraisons faites par l'Espagne et d'autres pays; c'est notre industrie mécanique qui a en effet fourni la plus grande partie de l'équipement. La construction en a été confiée à des ingénieurs suisses.

\* \* \*

Au cours de cette année, trois excellents livres sur la Suisse ont paru en Amérique; il s'agit de "The Swiss without halos" ("Le Suisse sans auréole") de Christopher Herold; "Switzerland" de Dore Ogrizek et J. G. Rüfenacht; "Travellers in Switzerland" ("Voyageurs en Suisse") de G. R. de Beer.

## INSURANCE SERVICE

*The members of the SWISS COLONY in this country can obtain free expert advice on any insurance matters.*

Please phone or write for particulars to:—

**ANGLO-SWISS INSURANCE  
AND REINSURANCE AGENCY LTD.,  
29 & 30, HIGH HOLBORN, LONDON, W.C.1**

Tel.: CHAncery 8 5 5 4 (5 Lines)

## TEN-YEAR ELECTRICITY PLAN FOR THE SWISS FEDERAL RAILWAYS.

A power consumption scheme covering the next ten to fifteen years has been evolved by the Swiss Federal Railways to meet the increasing requirements necessitated by intensified train services, additional conversions of lines, and so on.

The scheme is based on the assumption that requirements in 1948 would have totalled 895,000,000 kWh. Consumption for the year ended September 31st, 1948, totalled only 877,548,000 kWh., because of reduction of services and heating in the trains, and enhanced use of steam locomotives. By adding 28,000,000 kWh. for additional annual consumption from newly-electrified lines, and a further 47,000,000 kWh. for the intensification of services, a total annual consumption of 970,000,000 kWh. has been arrived at. It is believed that the 1,000,000,000 mark p.a. will not be exceeded annually even in the distant future.

Annual production by the Federal Railways' own power stations now totals 782,500,000 kWh. To this must be added supplies from privately-owned power stations aggregating 99,000,000 kWh. annually. After extensions, now in hand, to their own power stations the Federal Railways envisage an additional 72,500,000 kWh. annually from this source alone; supplies from privately-owned power stations are expected to increase by some 43 million kWh. annually. Hence, the grand total would be 997,000,000 kWh. In practice, however, a maximum of only 898,000,000 kWh. is expected to result. The annual deficit, therefore, would be 72 million kWh.

There are various ways to cover the deficit. One is a participation of the Federal Railways in projected joint-ownership power stations. Another is the possibility, now being examined, of erecting a railway-owned power station in the Gotthard massif additional to the two railway-owned power stations already there at Amsteg and Ritom. In any case the solution will have to be part of a power scheme covering the whole of Switzerland, and in such a way as to ensure full supply even in years with prolonged droughts or dry winters, as experienced in recent years, which periodically embarrass the Federal Railways. Thus, in the severe, dry winter of 1946-7, shortage of power resulted in drastic curtailment of passenger services, the situation being aggravated by a coal shortage throughout Europe. The idea is to avoid in future years any curtailment of traffic because of deficiencies in the power supply; steam services which have to be introduced at such times prove too costly.

It is believed that there will be only a slight intensification of services in coming years, reaching a maximum of 5 per cent. (based on the 1948 total) within ten or fifteen years. Long and heavy trains will probably be gradually replaced by shorter and more frequent trains.

## OUR NEXT ISSUE.

Our next issue will be published on Friday, September 30th, 1949.

We take this opportunity of thanking the following subscribers for their kind and helpful donations over and above their subscription: A. Aklin, E. Wyman, F. Matthey, Jos. Ecker, C. Schardt, J. Keller, M. A. Mauch-Modica, M. A. Leuba, A. Srittmatter, G. Senn.