

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: - (1925)

Heft: 196

Rubrik: Home news

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: 16.05.2025

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

The Swiss Observer

Telephone: CITY 4603.

Published every Friday at 21, GARLICK HILL, LONDON, E.C.4.

Telegrams: FREPRINCO, LONDON.

VOL. 5—No. 196

LONDON, APRIL 4, 1925.

PRICE 3d.

PREPAID SUBSCRIPTION RATES

UNITED KINGDOM AND COLONIES	3 Months (13 issues, post free) -	3s 6d
	6 " " " " " " " " -	6s 6d
	12 " " " " " " " " -	12s 6d
SWITZERLAND	3 Months (13 issues, post free) -	Fr. 7.50
	6 " " " " " " " " -	14s
	12 " " " " " " " " -	28s

(Swiss subscriptions may be paid into Postcheck-Konto: Basle V 5718).

HOME NEWS

The two Federal Chambers elected at their joint sitting on Thursday, March 26th, Dr. Plinio Bolla, a Federal Judge, in place of Mr. Garbanini-Nerini, who has accepted the post of director of the International Postal Union. Dr. Bolla is a Ticinese of only 29 years of age, and is at present Professor of Swiss Civil Law at the University of Pavia. — As successor to A. von Steiger, who died at the beginning of last month, Dr. Käslin has been appointed Federal Chancellor; he was born in 1871 in Aarau, studied law, and has been on the personnel of the Confederation since 1902, having been promoted to the post of vice-chancellor in 1919.

Though it was freely admitted by several speakers that the assessment and collection of the military tax is fraught with hardship and unfairness, the National Council declined to discuss a suggested revision of the present *modus operandi*.

According to preliminary figures just published, the accounts for 1924 of the town of Zurich close with a surplus of about eight million francs.

A daily air service Lyons-Geneva-Basle will be opened on June 1st by a new company which has just been registered in Geneva.

Damage to the extent of Frs. 400,000 was caused by a fire which broke out on Wednesday, March 25th, in the steel and iron works S. Fischer in Mühlethal (Schaffhausen).

The Swiss Minister to Spain and Portugal, Monsieur Alfred Mengotti, died last Sunday, March 29th, in Madrid at the age of 59. He was born in Poschiavo, and was an engineer by profession. Since 1904, when he was appointed Consul-General, he has resided in Madrid, where he leaves a widow and nine children.

Dr. Rudolph Steiner, the well-known leader of the anthroposophs, died in Dornach, near Basle, last Monday, March 30th, after a protracted illness at the age of 54. A native of Croatia, he studied in Vienna and Rostock, and was a recognised authority on Goethe. For some years he was a prominent member of the Theosophical Society in London. In 1913 he established the 'Goetheum' in Dornach, which was destroyed by fire at the end of 1922 and the re-erection of which has recently led to some heated controversies.

BASLE FAIR PARTY.

CHANGE OF DEPARTURE.

Contrary to our preliminary announcement, the party will leave London a day earlier, i.e., on Friday, April 17th; in consequence of the change to summer-time, the hour of departure is advanced an hour, and the train will leave Victoria Station at 1 p.m. Those intending to join should return at once the necessary form, duly filled in, as after Tuesday next, April 7th, we cannot consider any more applications.

EXTRACTS FROM SWISS PAPERS.

La population du Canton de Soleure. — D'après le dernier recensement, fait en 1920, le canton de Soleure compte 130,617 habitants. Il y a cinquante ans, cette population était de 74,608 âmes, ce qui fait une augmentation de 56,009 personnes en un demi-siècle. L'excédent des femmes est de 2,657.

Les étrangers atteignent 6,543 personnes. Ils sont plutôt en diminution.

Bien qu'étant le siège de l'évêché de Bâle et de Soleure, on compte néanmoins 47,441 protestants contre 81,989 catholiques; il y a en outre 163 juifs et 1,024 personnes appartenant à d'autres confessions. On compte dans le canton 2,621 personnes parlant français et 2,514 parlant italien.

D'après les professions, 59,368 personnes sont classées dans la catégorie des artisans, soit plus du 50%; 11,000 personnes sont occupés dans l'agriculture, 35,402 autres s'occupent d'industries et 7,329 de commerce et de transports.

(Le Travail.)

Les industries à Berne. — Le Conseil communal de Berne a procédé à la discussion de l'interpellation relative à l'émigration des industries bernoises. M. Guggisberg, directeur des finances, fait observer que les transferts de siège de sociétés n'ont pas été plus nombreux à Berne qu'à Zurich ou à Bâle. Sur 169 nouvelles fabriques créées en Suisse en 1924, 79 l'ont été dans le canton de Berne. En ce qui concerne le coût de l'alimentation et de l'habillement ainsi que des salaires, la différence n'est guère très grande entre Berne et d'autres villes suisses; c'est à Berne cependant que les loyers sont les plus élevés. La loi cantonale est responsable des impôts élevés et le mécontentement qui existe contre les méthodes de taxation a été causé principalement par les organes du canton. Une prochaine réduction d'impôt est envisagée pour la ville et le canton de Berne. Si la loi d'impôt révisée est rejetée dans la votation qui aura lieu cette année, la ville de Berne procédera d'elle-même à une réduction du taux de l'impôt. Des facilités pourront être accordées à l'industrie en ce qui concerne l'acquisition de terrains à bon marché.

La discussion a été reprise le soir par un exposé de M. Grimm, directeur des Services industriels.

En définitive, le Conseil a reconnu que la situation des industries à Berne n'était pas si défavorable qu'on l'a dit, et pris acte du vif désir qu'a la municipalité d'agir de son mieux pour l'améliorer.

(La Revue.)

Un tribunal qui l'échappe belle. — Mercredi matin, 25 mars, à l'Hôtel de Ville d'Yverdon, MM. Fischer, président du Tribunal; Baatard, greffier substitut, et Schulthess, huissier remplaçant, qui se trouvaient dans la salle du Tribunal, se sentirent soudain mal.

M. Schulthess tomba, tandis que M. Baatard réussit à ouvrir une fenêtre et à appeler M. Robellaz, facteur, qui passait. De son côté, M. Fischer sortit dans le vestibule, où il réussit à se faire entendre de M. VERNY, huissier municipal. M. Baatard, à son tour, s'évanouit. M. le Dr. Pache appelé, prodigua ses soins à ces trois messieurs, dont deux, MM. Baatard et Schulthess, durent être reconduits en automobile à leur domicile.

Une bascule du poêle, qui, on ne sait trop comment, s'était trouvée fermée, est la cause de ce commencement d'asphyxie, qui, on espère, n'aura pas des suites fâcheuses.

Mais l'alerte fut vive un moment à l'Hôtel de Ville.

(La Tribune.)

La mort du doyen. — Le doyen des habitants de Lausanne, M. Jean-Louis Pache, ancien employé au Pénitencier, vient de mourir à l'âge de 94 ans. Après avoir appris le métier de tanneur il s'était engagé au service de Naples et, grâce à sa belle prestance et à ses manières distinguées, était devenu intendant d'une famille noble en Italie. Rentré au pays, il fut nommé, vers 1886, employé au Pénitencier; il conserva ses fonctions jusqu'en 1910.

L'Etat lui accorda une petite pension et comme Jean-Louis Pache n'avait plus de famille, la direction du Pénitencier le garda dans la maison, où il s'est éteint paisiblement l'autre jour.

On regrettera, dans le quartier de Martheray, la haute silhouette de cette affable vieillarde, que ses amis appelaient familièrement "le baron."

(La Revue.)

Des chèvres suisses en Bulgarie. — Pour permettre aux familles qui ne peuvent avoir de leur vache journalièrement du lait frais et non falsifié pour leurs enfants, le Conseil général de Sofia a décidé, il y a quelque temps, d'acheter des chèvres suisses de la race de Gessenay et d'organiser à Sofia un dépôt où la population locale pourra se fournir. Une commission de spécialistes est venue récemment en Suisse dans ce but et y a acheté 46 chèvres et 3 boucs de la dite race. Ce troupeau a été installé à la ferme modèle du couvent de Dragalevitz. Lorsque l'on aura un nombre suffisant de jeunes chèvres nées dans le pays, il sera procédé à l'installation de nouveaux centres d'élevage.

(La Suisse.)

Mord im Storchennest. — Weil man seit drei Jahren bei dem Storchennest auf dem Dache des Pfarrhauses in Stein (Amt Bretten in Baden) keinen Storch mehr sah, sollte das Nest abgetragen werden. Als die Maurer oben anlangten, sprang plötzlich ein Marder aus dem Neste, dem noch vier weitere folgten. Im Nest fand man zwei tote Störche, einige Ratten und einen Zylinderhut (!). Die Suche nach dem Verbleib der fünf Marder war bisher vergeblich.

(St. Galler Tagblatt.)

Switzerland and the Navigation on the Rhine and the Rhone.

The Swiss soil cannot sustain more than a quarter of the native population. It does not supply the raw materials so essential to the highly developed industry on which the nation's life depends. Under these circumstances, and in presence of the growth of international trade, it is of the utmost importance for a country far removed from the great centres of production and consumption, to secure its economic independence by obtaining free access to the sea.

Such free access can only be secured permanently through a navigable way. In war time, every means of transport is seized upon in the neighbouring belligerent countries for the purposes of defence. In peace time, governments organize themselves for the economic struggle, and make use more and more of railways and railway tariffs as a weapon and as an efficient means of coercion.

To these facts we may add the high and often prohibitive price of long-distance transports of heavy goods by rail and by roads, which are often encumbered: it is therefore easy to understand the present tendency in favour of inland navigation, which had been put aside in Switzerland, about a century ago, owing to the progress realized by the railroads. It is also obvious, especially after the experience of the late world war, why such efforts will continue as long as the country is not endowed with fluvial ports, in as free communication with the outer world as the harbours of Rotterdam, Marseilles or Genoa.

Modern legislation ensures to every estate enclosed on all sides a free access to the high road, as well as the connection with the public pipe lines, as being necessary for the improvement of the estate. The treaties, which put an end to the last war, have proclaimed the principle that in the case of inland countries the same vital necessities create analogous rights. This amounts to upholding the right of free navigation on the Rhine between the sea and Switzerland, as well as ensuring the circulation of Swiss barges on the Rhone when that river becomes navigable up to the frontier.

The persevering efforts made in France towards the complete navigability of the Rhone, the negotiations engaged between the governments of both neighbouring republics, the vital and common interest in the aim pursued, afford reasons to hope that in no very distant future Geneva will become the Mediterranean port of Switzerland, just as Basle became a Swiss harbour for the northern shipping traffic.

The advantages presented by a two-fold access to the sea are a clear indication of its necessity. The access to Marseilles opens for Switzerland a direct communication with Africa, the Black Sea and the Near East along a route which is less liable than the Rhine to be blocked in case of war, that is to say, when the water-way is most needed.

In its issue for September, 1924, the Official Bulletin of the Swiss Industrial Bureau gave a brief account of the traffic at the port of Basle, which amounted last year to nearly 300,000 tons, and will continue to increase steadily and considerably like that of the other harbours further down on the Rhine. 18 per cent. of that traffic represented Basle's quota, while 82 per cent. concerned the Swiss towns situated further up on the river. This is an indication that the navigation on the Rhine will not stop here, but will extend further up through the construction of hydraulic works to the Lake of Constance and up to Brugg, the future central port of the Swiss plateau and the starting point of the Gothard railroad. From Rotterdam to Brugg, the distance by water measures 910 km., from Marseilles to the Swiss frontier there are 536 km. Between those two water courses there is a distance of only 268 km., across Swiss territory, 159 of which are already navigable, the remaining 129 km. to be canalized. This latter section represents only $\frac{1}{2}$ of the whole distance from the North Sea to the Mediterranean, by the Rhine and the Rhone through Switzerland. The link which has thus to be constructed will also give the most direct communication between the Rhone and the Danube, when, according to the German scheme, the Lake of Constance will be connected with the latter river, near Ulm, by a canal about 100 km. long.

The above plan shows the part to be played by the Rhone-Rhine-Danube navigable system, which France and Germany, each on her side, are actively elaborating. Owing to the high cost of railway transport, Switzerland is exposed to certain risks that are sufficiently well known. It is there-