

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: - (1937)

Heft: 808

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: 15.05.2025

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

The Swiss Observer

FOUNDED BY MR. P. F. BOEHRINGER.

The Official Organ of the Swiss Colony in Great Britain.

EDITED WITH THE CO-OPERATION OF MEMBERS OF THE LONDON COLONY.

Telephone: CLERKENWELL 9595.

Published every Friday at 23, LEONARD STREET, LONDON, E.C.2.

Telegrams: FREPRINCO, LONDON.

VOL. 15—No. 808

LONDON, 8 MAY, 1937

PRICE 3d.

PREPAID SUBSCRIPTION RATES

UNITED KINGDOM AND COLONIES	3 Months (13 issues, post free)	5/6
	6 " " " "	9/6
SWITZERLAND	6 Months (26 issues, post free)	12/-
	12 " " " "	24/-

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



HOME NEWS

(Compiled by courtesy of the following contemporaries: National Zeitung, Neue Zürcher Zeitung, St. Galler Tagblatt, Vaterland, Tribune de Genève and Schweizerische Verkehrszentrale.)

FEDERAL.

CANTONAL DEFICITS.

The accounts for 1936 of various cantons continue to show deficits, here are the latest figures published: Valais: 724,928 Frs.; Basle: 5,824,170 Frs.; Schwyz: 73,202 Frs.; Schaffhausen: 641,970 Frs.

GRAF ZEPPELIN SURPRISE.

The "Graf Zeppelin" flew over the canton of Schaffhausen during some military manoeuvres of the Swiss Army.

The new Swiss frontier guard has been established in Schaffhausen, and this division went through important manoeuvres on Monday and Tuesday together with a practice mobilisation of all Swiss troops from that region. The canton was in complete darkness for an air-raid practice. Citizens who saw the manoeuvres say that for a moment they believed the air raid to be a real one when the nose of the German Zeppelin appeared in the faint light of early dawn. The Zeppelin flew over at 500 feet, circled the sector in which the manoeuvres were being carried on, and returned to Friedrichshafen.

No explanation has been volunteered, although the German Legation in Berne is said to have explained that the Zeppelin had lost its way. The Swiss military authorities are reported to be greatly disturbed over the incident, feeling that the Zeppelin would not ordinarily be cruising about at four o'clock in the morning. There is no truth in the report that the Swiss troops fired blank cartridges at the Zeppelin.

The Swiss Ministries of Air and National Defence are investigating the circumstances in which the German Zeppelin flew over the manoeuvre area.

NEW JAPANESE MINISTER.

M. Amau, head of the Press section at the foreign office in Tokio has been appointed Japanese Minister in Berne.

OTHMAR SCHOECK HONOURED.

Othmar Schoeck, the well-known Swiss composer, has been made an Honorary Member of the "Schweizerischen Musikpädagogischen Verbandes."

SWISS BISHOP HONOURED.

Mgr. von Streng, Bishop of Basle and Lugano, has been made a *doctor honoris causa* of the University of Innsbruck (Austria). Bishop von Streng was at one time a student at the Innsbruck University.

SWISS RAILWAYS.

The five years of economic crisis in Switzerland strongly affected the Federal Railways. Receipts, which exceeded 420,000,000fr. before 1930, gradually decreased, while the yearly working surplus was only maintained at a comparatively high level by drastic curtailments in all expenses. The figures are:—

	Receipts Francs	Surplus Francs
1931	389,000,000	106,000,000
1932	342,000,000	69,000,000
1933	336,000,000	76,000,000
1934	333,000,000	86,000,000
1935	314,000,000	74,000,000
1936	290,000,000	77,000,000

The devaluation of the Swiss currency in September last resulted in an increase in both goods and passengers, the number of tourists having risen by about 20 per cent. during the winter months. During the first quarter of this

year the Federal Railways transported 27,641,000 passengers, against 26,446,000 in the first quarter of 1936, and 3,685,000 tons of goods, compared with 2,708,000 tons. Receipts totalled 75,000,000fr. against 63,000,000fr. in 1936, while expenses were about the same at 52,000,000fr., thus leaving a surplus of 23,000,000fr., against 11,000,000fr.

These results are very encouraging, but it is to be feared that they will defer the examination of the reorganization scheme of the railways, which the Government has been carrying on for the past two years without arriving at any definite result. The financial charges of the Federal Railways are such that their accounts only balance when the working surplus exceeds 130,000,000fr., and since 1903 their accounts have balanced only 14 times. Last year was the worst year on record, with a deficit of 68,000,000fr.

LOCAL.

ZURICH.

Professor, Dr. Eugen Bleuler, formerly Director of the Clinic "Burghölzli" in Zürich, has celebrated his 80th birthday anniversary. Professor Bleuler has written many works which have made his name known in International Medical circles.

M. Otto Pfister has been elected President of the cantonal government for 1937-38, Dr. Karl Hafner will act as Vice-President.

On the occasion of the *Dies academicus* of the University of Zurich the following have been honoured with the title of *doctor honoris causa*: Pastors Rudolf Hauri and Arnold Zimmermann in Zurich; Pastor Gottfried Kuhn in Zumikon; M. Ernest Fehr, late member of the Superior Court in Zurich and M. Hermann Schneebeli, a former General Secretary of the Swiss National Bank.

BERNE.

M. Rodolphe Stadler, Manager of the "Cableries et Treilleries de Cossonay" in Lausanne, has been elected a member of the Board of the Swiss Federal Railways.

FRIBOURG.

The death has occurred at Estavayer-le-Lac of M. Fernand Torche, late National Councillor and member of the cantonal government at the age of 71. The deceased was a member of the Grand Council of the canton of Fribourg from 1896-1934. From 1909-1916 he was a member of the government of the canton of Fribourg. He sat in Parliament (National-Council) from 1919-1922 and from 1925-1931. During 25 years he acted as President of the Tribunal of Estavayer.

BASLE.

In Basle died at the age of 61, Dr. Carl P. D. Wiedemann, a member of the Board of the "Schweiz. Gesellschaft für Elektr. Industrie." The deceased was at one time a lecturer at the University of Berne and later on entered the diplomatic service. Dr. Wiedemann was also a member of the General Management of the Swiss Federal Railways.

NEUCHÂTEL.

The oldest inhabitant of the canton of Neuchâtel, Mme. Theuriat has died at La Chaux-de-Fonds at the age of 104.

GENEVA.

The death is reported from Geneva of Dr. Rudolf Weber, for many years Professor of Medicine at the University of Geneva.

Pastor Henri d'Espiné from the Parish of Plainpalais has been nominated Professor of Theology at the University of Geneva.

THURGAU.

The accounts of the canton of Thurgau for 1936 close with a surplus of 86,964 frs; it is refreshing to see that at least some cantonal administrations can show a satisfactory Balance-Sheet.

LA POLITIQUE.

Les chemins de fer privé.

La situation actuelle de nombreux chemins de fer privés cause autant d'inquiétudes que celle des C.F.F. On peut même dire que, très souvent, elle est pire encore, ce qui paraît presque inconcevable. Sur 115 compagnies qui vivent — ou

végètent — en Suisse, une seule enregistra, en 1935, un produit net supérieur à 3%; douze eurent un léger produit net; les autres n'en eurent aucun; dix seulement purent distribuer un dividende; encore faut-il relever que ceux des chemins de fer privés qui peuvent boucler leurs comptes sans déficit ne se tirent d'affaires, en général, que grâce au rendement d'une usine électrique annexée à l'entreprise. Ces compagnies, en revanche, ont des recettes qui ne couvrent même pas les frais d'exploitation, en telle sorte que, si l'on ne venait pas à leur secours, elles feraient faillite.

Pent-on abandonner à leur sort celles de ces lignes qui subissent le plus durement les conséquences de la crise et, aussi, de l'évolution moderne des moyens de transport? Le Conseil fédéral, tout en gardant son entière liberté d'appréciation sur l'importance et l'utilité de chaque fragment de ce vaste réseau, estime que l'économie nationale exige le redressement d'une telle situation, comme celle des C.F.F. C'est tout le problème des transports suisses qui doit recevoir une solution rationnelle et pratique; et si l'on acceptait de bon gré la ruine des entreprises privées les plus obérées, les C.F.F. en pâtiraient indirectement, car sans ce concours le réseau suisse ne serait pas complet et ne pourrait pas rendre les services qu'on attend de lui. Imaginons, par exemple, le trouble que provoquerait, jusque dans les relations internationales par chemin de fer, la suppression de lignes comme celle du Laetschberg, sans parler de la "directe" Berne-Neuchâtel ou des chemins de fer rhétiques. De nombreuses compagnies privées sont seules à assurer, dans telle région, des communications régulières et une liaison avec les C.F.F.

Mais s'il est difficile de contester ce point, il est non moins évident, pour le gouvernement central, que les requérants ne sauraient faire valoir un droit strict à l'aide fédérale. Car il a toujours été bien entendu et clairement spécifié qu'aucune ligne mise au bénéfice d'une concession ne pouvait avoir l'assurance qu'elle serait rachetée plus tard. Le droit de rachat est réservé; mais aucun engagement n'est pris par la Confédération, ni en ce qui concerne la nationalisation, ni — et à plus forte raison — au sujet d'une aide financière éventuelle. Le message du Conseil fédéral prouve, avec d'excellents arguments dans le détail desquels nous n'entrerons pas ici, que l'Etat a gardé à cet égard toute sa liberté.

Si donc des motifs d'intérêt général justifient, dans certains cas, une intervention officielle, la Confédération demeure seule juge des divers cas qui peuvent se présenter. Un choix s'impose. Nous craignons d'ailleurs qu'à l'expérience il ne se révèle très malaisé, car les compagnies qu'on voudra laisser de côté feront agir les représentants de la région intéressée, et cela avec une extrême vigueur, pour participer aussi à la distribution. Mais l'opinion du Conseil fédéral a incontestablement la logique pour elle.

La nouvelle loi projetée serait ce qu'on appelle une "loi-cadre," assez générale et assez souple pour être appliquée à tous les cas particuliers. L'article premier subordonne la participation fédérale à l'importance économique ou stratégique de l'entreprise. En outre, le concours des cantons est présumé, et ce pour une part au moins égale à celle de la Confédération. Une commission d'experts, rattachée au département des postes et chemins de fer, examinera les requêtes et donnera son préavis. La compagnie ainsi secourue devra appliquer les mesures d'assainissement qui lui seront imposées et ses dépenses d'exploitation seront soumises à un contrôle. Un crédit de 150 millions est prévu. Dix millions seront prélevés sur le fonds alimenté en 1936 et 1937, conformément au deuxième programme financier; après l'année en cours, il sera prélevé en outre, pour chaque année durant laquelle ledit fonds sera alimenté, cinq millions de francs.

En terminant cet exposé succinct, rappelons qu'à fin 1935 on comptait, en fait de chemins de fer privés, 36 lignes à voie normale représentant une longueur de 779.6 km.; 67 lignes à voie étroite, avec 1,547.3 km.; 15 chemins de fer à crémaillère (109.5 km.); 32 tramways (473.5 km.) et 54 funiculaires (57.3 km.). Il s'ensuit que le réseau privé est plus étendu que celui des C.F.F.

Léon Savary.
(Tribune de Genève).