

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: - (1927)

Heft: 300

Rubrik: Notes and gleanings

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: 26.11.2024

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

persons employed on the railways is nine times higher than in 1860, and that of persons employed in the post, telegraph and telephone services is 13 times higher. From 1910 to 1920 the number of persons occupied in trade, banking and insurance companies has risen from 55 to 77 per cent., the number of Government officials has increased from 8.9 per cent. to 14.9 per cent., and the number of those employed in education has risen by 10,000. Switzerland has too many brain workers for her population, a consequence of the great development of State education, and she is not in a position to provide trade and industry with the workers they need. The result is that a great proportion of manual workers is drawn from foreign immigrants, and that Swiss intellectuals find it difficult to earn their living in the country, and are compelled to emigrate or to accept situations for which they have not been trained.

Swiss Railway Electrification.

Practically all the English papers are commenting on the steady progress made in the electrification of our railway system in view of the important Geneva-Berne sector nearing completion. The following is from *Motor Transport* (May 14th):—

Considerable progress is being made in the electrification of the Swiss Federal and allied railway systems. By the middle of this month electrically-driven trains will be running over the whole of the Lausanne-Berne line. This line passes through 61 miles of green, orchard-filled valleys, but always within sight of the Jungfrau and the towering peaks of the Oberland mountains. Increased speed, absolute cleanliness, and greater tractive powers are among the results which are calculated to appeal to the tourist. Astonishing improvements have been made in the few years that have elapsed since the first electric train passed through the St. Gothard. The line between Lausanne and Romont (21 miles) rises 860ft., and over this gradient an electric locomotive recently drew a 200-ton train at 40 miles an hour on the steepest section and at 50 miles an hour on the less severe slopes. The electrification of this line will complete the change-over on the Geneva-Berne-St. Margrethen system, linking France with Austria across Switzerland. Another line just electrified is the Ricken railway, connecting Rapperswill with Wattwill. The Swiss Federal Railway authorities estimate that after the completion in 1929 of their present plans an annual saving approaching £2,000,000 will result from economies in fuel, rolling stock and staff, and that these savings will be accompanied by a more frequent and speedier train service.

From the Geneva Music Exhibition.

The Referee (May 15th) takes us back to the early days of the Geneva Conservatoire, when the illustrious Liszt failed to conquer the hearts of the local ladies:—

How many people remember that the illustrious Liszt once taught the piano in the Geneva Conservatoire?

Geneva was his first place of retreat when he ran away with the Comtesse d'Agout; and its Conservatoire of Music was just then being founded.

It was a very modest institution. Its modesty may be gauged by the fact that the stipend of its director was only £40 a year. Liszt, however, was enthusiastic about it, and offered his gratuitous services.

Not everyone was pleased. A lady teacher, hearing that she would have to work under his direction, flung her resignation at the director's head, saying that she did not feel that she possessed the qualifications which would fit her to fill a subordinate position.

But she was not, as she had expected, begged to remain. Her resignation was accepted, and her subordinate position was filled, at Liszt's suggestion, by a boy of fifteen.

Retrenchment as well as reform seems to have been the object of this change in the personnel. Liszt drew no salary. The only reward which he consented to receive for his services was the honorary title of professor in an institution in which the other teachers were described as "masters," and a gold watch and chain, presented to him as a souvenir on his departure.

His attention to his duties was consequently only intermittent, with the result that the following note appears in the minutes of a meeting of the Conservatoire governors: "He (Liszt) is satisfied with the ladies. As for the men, he is so dissatisfied with them that he does not mean to teach them any longer."

His satisfaction with the ladies, however, was only relative, as is proved by his "reports" on their progress, entered in a book which is now one of the most treasured possessions of the Conservatoire. These are often severe and sarcastic.

He complains of the "wriggling and grimaces of one of them. He sums a second up ironically as "artiste Genevoise"! He completely ignores the musical attainments of a

third, merely recording that she has "beautiful eyes."

Of course, he gave concerts as well as music lessons. The audience at one of his concerts included George Sand, Balzac, Victor Hugo, and Alexandre Dumas.

His fee for a performance was £20, but he did not always draw crowded houses. Many Genevan ladies boycotted his recitals as a protest against his "scandalous private life," with the result that he often played to a beggarly array of empty benches.

EIDGENÖSSISCHE GLOSSEN.

Nein-Sager.

Die letzte eidgenössische Abstimmung stellt unserer politischen Reife kein gutes Zeugnis aus. Wenn man in Berücksichtigung zieht, dass eine solche Selbstverständlichkeit wie die Erhöhung der Bundessubvention für die Alpenstrassen mit rund 200,000 Neinsagern zu rechnen hatte (zwei Fünftel der Stimmenden), so muss man annehmen, dass auch das Automobilgesetz hauptsächlich aus der Freude am Neinsagen verworfen worden ist. Diese Feststellung ist in keiner Hinsicht erfreulich, weder für die, die auf ein besseres Automobilgesetz hoffen, noch für die, die heute von einer Volksabstimmung etwas Wesentliches erwarten. Man wird es eine Zeitlang aus pädagogischen Gründen hoffentlich nicht vergessen, dass es der Kanton Aargau sogar zustande brachte, die Subvention der Alpenstrassen zu verwerfen (in elf Kantonen bewegte sich die Zahl der Ja-Sagenden nur zwischen 50 und 60 Prozent der Stimmenden), so wenig man es vergessen wird, dass es bei uns eine politische Kinderpolitik gibt, die aus lauter Aegerg über die Zumutung, stimmen zu müssen, sogar im Bündnerland 3000 Mann sammeln konnte—gegen die dem Kanton zukommende Erhöhung der Strassenabstimmung! Wenn wir die Demokratie lächerlich machen wollen, so sind wir auf dem besten Wege.

Der Teufel an der Wand.

Phantasie und Wirklichkeit oder "Die Russen müssen an allem schuld sein": Die *Gazette de Lausanne* kommentierte die Verwerfung des Automobilgesetzes mit der Bemerkung, dass man den Grund für die gewaltige ablehnende Mehrheit der Kantone Waadt und Freiburg im Missvergnügen über den Berliner Friedensschluss mit den Russen suchen müsse... in Wirklichkeit bestand die ablehnende Mehrheit aus einer Minderheit, denn sowohl im Waadtland wie im Freiburgerischen war man für das Automobilgesetz.

Die ausserordentlichen Leistungen der Bundesbahnen.

Generaldirektion und Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen haben einen reich dokumentierten, sachlichen Bericht herausgegeben über die ausserordentlichen Leistungen und Lasten, die den Schweizerischen Bundesbahnen in ihrer Eigenschaft als Staatsbahn in den Kriegs- und Nachkriegsjahren auferlegt wurden. Den Zahlen und Begründungen schliessen sich Anzüge aus den Protokollen des Verwaltungsrates an, die beweisen, dass man schon seit 1916 immer wieder der Belastung der Bundesbahnen mit bahnfremden Aufgaben und Leistungen kritisiert hat. Man werde also, meint der Verwaltungsrat, dem obersten Organe der Bundesbahnenverwaltung nicht vorhalten können, dass es sich nicht rechtzeitig für die Abwälzung der Kosten von allgemeinen staatspolitischen Leistungen verwendet habe. Nein, diesen Vorwurf wird man nach Lektüre dieser Protokolle nicht mehr erheben, dafür aber den andern: dass sich die oberste Leitung nicht mit genügendem Nachdruck zur Wehr gesetzt habe. Es blieb bei platonischen Protesten, man hat nicht alle Mittel der Verteidigung, die möglich gewesen wären, benützt. Diese Tatsache führt wieder einmal zur Konstatierung, dass es den Bundesbahnen besser gegangen wäre, wenn es sich um kantonale Teilbahnen gehandelt hätte, denn dann hätten sich die Vertreter der Kantone zu Wort gemeldet, die Kantonsregierungen wären in Bern vorstellig geworden usw. Die Bundesbahnen stehen in dieser Hinsicht viel wehrloser da dank der Tatsache, dass sie im Parlamente nicht vertreten sind, bloss ihr Personal.

Zwei andere Bemerkungen, zu denen man durch die Lektüre des Berichtes geführt wird, seien hier angefügt: Dank unseres recht komplizierten Systems der Taxenfestsetzung sind in der Schweiz die Taxerhöhungen immer zu spät gekommen. Als man Geld hatte in der goldenen Zeit der Kriegsgewinne, ist man billig gefahren. Als man keines mehr hatte—wurden die Taxen erhöht. In Zukunft werden sich die Bundesbahnen das Recht nehmen müssen, sich rascher anpassen zu dürfen. Ferners: Durch Bundesgesetz von 1920 ist die Frist zur Tilgung des Anlagekapitals der S.B.B. von 60 auf 100 Jahre verlängert worden. Man wird sich gelegentlich fragen müssen, ob man mit diesem Beschlusse nicht etwas zu weit gegangen ist und dank ihm in einer Illusionswirtschaft dahinglebt, die uns die Dinge besser zeigt, als sie sind. Wenn schon heute das Auftauchen der Automobile eine Sachlage schafft, die nicht ohne Auswirkung auf die Bundesbahnen geblieben ist, wer soll dann wissen, was nicht etwa erst in 50 oder hundert Jahren, sondern in zehn oder 20 Jahren geschehen wird? Alles spricht dafür, dass wir die stabilen

Zustände mit labileren vertauscht haben und dass man nicht mehr vertrauensvoll und zuversichtlich Einrichtungen irgend welcher Art treffen kann, die ganz ruhig mit ähnlichen äusseren Bedingungen auf Dutzende von Jahren hinaus rechnen dürfen. Man wird also vielleicht diesen Beschluss von 1920 wieder revidieren, wenn dadurch auch die Bilanz der S.B.B. schlechter wird. Denn eine unangenehme Wahrheit ist immer besser als eine angenehme Lüge.

Man kann die ausserordentlichen Leistungen und Lasten in zwei Arten gliedern: Erstens in jene, die durch den Krieg, die Beanspruchung durch andere öffentliche Betriebe, durch die besondere Stellung als Staatsbetrieb mit weitgehender aufgenötigter sozialer Verflechtung entstanden sind; zweitens in jene, die politischen Erwägungen zuzuschreiben sind. Die Aufstellung der S.B.B. nennt erstens: Militär- und Kriegstransporte: 16.3 Millionen. Anschaffung von Güterwagen zur Sicherung der Landesversorgung: 30 Millionen. Notstandsarbeiten: 52 Millionen. Einführung der elektrischen Zugförderung: 40 Millionen. Verluste infolge der Uebernahme der Kohlen der Kohlenengesellschaft: 47.5 Millionen. Verzicht auf Personalentlassungen, trotz starken Verkehrsrückganges, im Hinblick auf die im Lande bestehende Arbeitslosigkeit: 32.4 Millionen. Lasten infolge Ausdehnung der Personalversicherung: 141 Millionen. Total 359.2 Millionen. Die ausführliche Begründung dieser ausserordentlichen Leistungen und Belastungen ist überzeugend. Hier besteht ganz sicherlich die Verpflichtung des Bundes, helfend, das heisst zahlend einzugreifen. Es geht nicht an, direkte oder indirekte Mobilisationskosten einem Geschäftsbetriebe aufzubürden.

Zu diskutieren ist die Belastung aus Leistungen auf Grund politischer Erwägungen, die mit der Summe von 100 Millionen angegeben ist und sich auf die Aufhebung der Bergzuschläge und anderer Tarifmassnahmen zu Gunsten des Tessins und Genfs gründet. Hier wird man nach wie vor der Meinung sein dürfen, dass die Bergzuschläge schon längst hätten aufgehoben werden müssen. Die Politik hat hier eine Besserung der Zustände gebracht, die ohne Politik schon früher hätte kommen müssen, wenn man die Bundesbahnen als eine Einheit betrachtet, die das ganze Land nicht in regionale, sondern in eidgenössischer Weise erfasst nach dem Prinzip, dass die dank einfachen natürlichen Bedingungen billig gebauten Linien an die Kosten der andern Linien beizutragen haben. Denn Bundesbahnen haben wirklich nur einen Sinn, wenn sie aus dem Gedanken des Bundes eine Tatsache machen. Solche Tarifmassnahmen wären also geschäftlich zu lösen und nicht durch Beitrag des

MAURICE BRUSCHWEILER

High-class Beef & Pork Butcher

TELEPHONE 42, SNOWFIELDS,
HOP 3188. LONDON BRIDGE, S.E.1

Schweizer Spezialitäten.

Kalbs-Roladen	Gehacktes Rind-, Kalb- u. Schwinigs
Kalbs-Blätzli	Echte Schweizer
Kalbs-Voressen	Schübli,
Kalbsbraten, gerollt und gespickt	Landjäger,
Kalbsbrust zum füllen	Cervelat,
Kalbs-Nierenbraten, etc.	Wienerli,
Schweinebraten, gerollt	Bratwurst, etc.
Rindsbraten, gespickt	Geflügel aller Art
Rindsroladen	Geräucherter Schincken und Ochsenzungen in allen Grössen

These sausages can also be had at Jackson's, Moorfields; the "Swiss Hotel," Old Compton Street, and all first-class Continental shops.

Drink delicious "Ovaltine" at every meal—for Health!

MISCELLANEOUS ADVERTISEMENTS

Not exceeding 3 lines.—Per insertion, 2/6; three insertions 5/—Postage extra on replies addressed to Swiss Observer

WANTED for end of May, good Cook and House ParLOUR Maid. Friends or Sisters preferred; of Swiss nationality.—Apply Box H.V., "Swiss Observer," 23, Leonard St., E.C.2.

WANTED, an experienced Swiss girl for French Confectionery and Pastry counter in town near Guildford.—Apply Box A.B., "Swiss Observer," 23, Leonard St., E.C.2.

WANTED by young Swiss Lady and Gentleman, good but not too expensive board residence, suburbs preferred.—Particulars and price to A.A., c/o "Swiss Observer," 23, Leonard Street, E.C.2.