

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: - (1941)
Heft: 993

Artikel: Difficultés économiques en Suisse
Autor: Béguin, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-690618>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

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

als auch auf der Geldseite nicht alles geschehen ist, um ihr wirksam entgegenzutreten. Die Gefahr ist umso grösser als gleichzeitig neue Preisforderungen angemeldet sind und mindestens eine Milch- und Milchproduktenpreiserhöhung vor der Türe stehen. Für die Produzenten, deren Produkte heute gesucht sind, namentlich für die Landwirtschaft, liegt die Gefahr nahe, die günstige Konjunktur auszunützen. Und damit ist auch der unheimliche Gegensatz zwischen Stadt und Land, zwischen Landwirtschaft und Industrie und Konsumenten schon in Sicht. In vorbildlicher Disziplin hat die Arbeitnehmerschaft bisher die Teuerung als unvermeidlich auf sich genommen. Heute ist der Moment, wo es ohne eine gewisse Erhöhung der zurückgebliebenen Löhne nicht mehr abgeht. Was man in Kriegszeiten fürchtet, soziale Spannungen, kündigt sich an. Ein Ausgleich muss stattfinden.

Es wird die schwere Aufgabe der leitenden Behörden in der nächsten Zeit sein, den richtigen Ausgleich zu finden, ohne die sowieso schwer belasteten Finanzen des Landes zu überspannen und ohne vor allem der Inflation in die Hände zu arbeiten. Dieser Ausgleich muss gefunden werden angesichts einer immer mehr sich ausbreitenden Malaise, die allerhand Ursachen hat, für die aber wirtschaftliche Unzufriedenheit nicht der kleinste Schrittmacher ist.

SWISS TONNAGE.

“The Financial Times,” 30th September, 1941.

The possibility of Swiss-owned and Swiss-chartered tonnage becoming available to the international freight market, as a result of the British Government's recent decision banning the shipment of industrial materials to Switzerland, is being discussed in well-informed City circles.

Switzerland possesses a merchant marine of about 35,000 tons and has a total tonnage of 80,000 Greek vessels under time-charter to her. Both the Greek and Swiss authorities have been very anxious to date for the time-charter arrangement to be continued indefinitely. All the chartered vessels fly the Panamanian flag.

It is conceded that Switzerland will continue to be able to import foodstuffs as before, but if she is forced to discontinue her imports of industrial material it is assumed that much of this tonnage would eventually become available to the highest bidder. Meanwhile, Swiss circles are hopeful that some modification of the British Government's recent decision may eventually be arranged, though there are at present no indications to show such a step is at all likely.

SHIPPING to and from SWITZERLAND

For advice on present facilities apply to
WORLD TRANSPORT AGENCY
LIMITED
1, MARTIN LANE, LONDON, E.C.4

Tel: MANsion House 3434

DIFFICULTES ECONOMIQUES EN SUISSE.

Nous sommes parfaitement conscients de la réserve que nous devons nous imposer, quand nous abordons le problème des difficultés présentes de la Suisse. Tel est en particulier le cas, quand nous nous adressons à ceux de nos compatriotes qui vivent dans des pays en guerre ou à un public étranger. Notre sort reste miraculeusement privilégié. Nos difficultés, pour être graves, ne sont point comparables à celles dont souffrent tous les peuples de notre continent. La décence la plus élémentaire nous commande de ne pas nous plaindre et d'apprécier les avantages très réels, irremplaçables même, dont nous bénéficions.

Toutefois, il faudrait fermer les yeux à la plus aveuglante évidence, pour soutenir que la Suisse ne se trouve pas placée, depuis quelques mois ou quelques semaines, devant des problèmes extrêmement délicats qu'elle se doit de résoudre. Maintenant seulement, après deux années de répit, elle commence à ressentir dans toute leur ampleur les conséquences que le conflit actuel comporte pour tous les peuples occidentaux et auxquelles ils ne sauraient échapper.

Certés, dès longtemps, notre économie nationale à été profondément désorganisée par la guerre. Les industries d'exportation, clef de voûte de cette économie, ont perdu d'importants débouchés et dû mettre l'essentiel de leurs forces au service du ravitaillement du pays. La population a dû transformer non moins profondément ses méthodes d'alimentation, renoncer à de très chères habitudes, s'accoutumer à vivre plus simplement, à se contenter du nécessaire, le superflu n'étant bientôt plus qu'un souvenir.

Toutes ces restrictions ont été accueillies avec une belle discipline et un louable sens des réalités. Nous savons que les belligérants doivent exploiter dans leur propre intérêt leurs ressources, qui, naguère étaient à notre disposition. Nous savons également que la guerre fait rage sur les mers et que les hostilités ne cessent pas pour laisser passer nos bateaux. Jusqu'ici, ces conséquences du conflit mondial ont été supportables, parce que nous avions constitué en temps utile des réserves importantes, parce que le peuple suisse sait pouvoir faire confiance à ses autorités qui ont pris toutes les mesures nécessaires, afin de trouver à l'intérieur du pays des ressources de remplacement.

Cependant, chose fort remarquable et qui en dit long sur l'état de notre opinion publique, une certaine agitation est née, dès que l'on s'est aperçu que, sous prétexte de guerre internationale, on voulait faire supporter aux consommateurs des charges que rien ne justifie. Il aura suffi qu'un groupe important de notre peuple néglige les devoirs de la solidarité, pour que se réveillent d'anciens conflits, pour que des considérations d'intérêt particulier tendent à l'emporter sur celles qui ressortissent à l'intérêt général. Les conséquences immédiates de la guerre, chacun est prêt à les supporter, précisément parce que nous savons que d'autres peuples payent l'impôt du sang et doivent accepter les plus cruelles destructions et les deuils les plus douloureux. Mais on se regimbe, non sans d'excellentes raisons, quand on veut faire passer pour des conséquences de la guerre la satisfaction de certaines revendications égoïstes.

Il est arrivé ceci que le coût de l'existence, sensiblement majoré, bien que dans des proportions supportables, marque depuis peu une tendance alarmante

à la hausse. Celle-ci ne s'explique pas entièrement par l'augmentation du prix des marchandises que nous devons encore importer et par les frais de transports dont elles sont grevées. En outre, une bonne part de ce renchérissement est dû à la pression des paysans suisses qui, heureux de retirer enfin de leur travail une rémunération équitable et suffisante, ne savent pas s'arrêter en si bon chemin et présentent sans cesse de nouvelles revendications. D'ailleurs, la plus stricte objectivité nous force à constater que nos agriculteurs ont retiré ces années dernières un revenu trop modeste de leur rude labeur et que, du simple point de vue humain, leur attitude nouvelle peut s'expliquer, sinon se comprendre. Nous devons dire aussi que beaucoup de consommateurs, par leur manque de discipline, par leur crainte panique de manquer du nécessaire, sinon du superflu, par leurs expéditions dominicales à la campagne, par leurs offres de prix surfaits, se sont révélés des tentateurs auxquels il était difficile de résister : c'est à leurs agissements que nous devons le développement du marché noir dont on se plaint aujourd'hui à juste titre.

Immanquablement, cette augmentation du coût de l'existence devait provoquer des revendications de salaire. Elles ont été accueillies favorablement par les employeurs qui, plus que jamais, en face du danger extérieur, sont conscients de leurs devoirs sociaux. Mais depuis que l'augmentation générale a atteint le niveau de 30% et qu'elle menace de le dépasser, il devient nécessaire de majorer les revenus des travailleurs dans des proportions qui exposent l'économie nationale à de graves dangers. Ces salaires augmentés provoqueront, à n'en pas douter, une nouvelle hausse des prix, parce qu'on ne peut pas maintenir à la longue un écart trop considérable entre la rémunération du travail agricole et celle du travail industriel, parce que les paysans se procurent à la ville des marchandises et des denrées qui sont grevées des frais de main-d'œuvre onéreuse. A son tour, cette nouvelle hausse des prix risque de provoquer de nouvelles revendications de salaires. On sait comment l'on s'engage dans cette voie. On ne sait pas comment on en sortira. Plus exactement, on sait qu'elle mène infailliblement dans l'impasse de l'inflation.

Or, des ravages de celle-ci, nous ne voulons pas. Après l'autre guerre, nous avons été bien placés pour observer la misère des peuples dont la monnaie nationale n'était pas restée saine. Nous savons qu'elle fait le jeu de certains profiteurs peu intéressants, mais qu'elle consomme rapidement la ruine de toutes les classes de la population, qu'elle engendre des conflits sociaux et de graves troubles politiques. C'est pourquoi, appuyées par une opinion publique unanime, nos autorités s'emploient en ce moment à élever une digue contre ce danger. Elles souscrivent à une adaptation des salaires les plus modestes, parce que les frais du renchérissement ne peuvent pas être supportés par tous les citoyens. Elles entendent freiner l'augmentation des prix. Elles sont décidées à venir en aide à tous ceux qui le méritent et auxquels un sort défavorable ne permet pas de faire leur part de sacrifices.

A n'en pas douter, nous réussirons dans cette entreprise. La Suisse, ce faisant, ne pense pas seulement au présent. Elle voit loin et regarde vers l'avenir. Elle sait que, si elle veut participer à la construction du monde de demain et y trouver sa place, elle doit conserver une économie nationale aussi saine que possible. Ruinée par une aventure, elle ne trou-

verait pas en elle-même la force de reconquérir les positions qu'elle s'est acquise par un labeur de tout un long siècle. C'est assez dire qu'elle garde la tête claire et que son intelligence saura déployer autant de vertus que le cœur qu'elle met à défendre son indépendance.

Pierre Béguin.

THE RAILWAY JUNCTION SCHEME AT GENEVA.

(*"The Railway Gazette,"* September 26th, 1941.)

The inauguration by the Swiss Federal Railways, in January of this year, of work on the scheme for linking the main Cornavin station at Geneva with the Eaux Vives terminus of the French system, on the other side of the Rhône, brings to a head proposals which have been under way for more than 70 years. The line from Lyons to Geneva, via Culoz and Bellegarde, was opened in 1858, as well as that from Geneva to Lausanne. Eleven years later a convention was signed between the Swiss Confederation and the French Government of Napoleon III whereby the latter, in consideration of certain Swiss customs advantages to be granted to the French inhabitants of certain zones immediately to the south of Geneva, agreed to construct a line from Annecy to Annemasse; this convention, dated November 24th, 1869, was followed by a declaration of the Grand Council of Geneva, on February 9th, 1870, that a line would be built from Annemasse into Geneva and continued across the Rhône to link up with the Cornavin line. Immediately afterwards, the Franco-German war of 1870-1871 broke out, and on its conclusion the French Republic refused to recognise the convention entered into by the previous Government, and, furthermore, on March 24th 1874, decided to build a line from Collonges, near Bellegarde, to Annemasse which would skirt the south of Geneva and avoid Swiss territory altogether. Still pursuing the original idea, however, the Canton of Geneva, on June 22nd, 1877, obtained from the Confederation a concession to construct a railway from the Cornavin station across the Rhône and *via* Carouge and Chêne to the French frontier with a branch from Chêne to Les Vollandes, which is the site of the present Eaux-Vives terminus. On June 14th, 1881, an arrangement was made between Switzerland and France for a line from Annemasse into Eaux-Vives, which was completed in 1888; but meantime nothing had been done to make a start on the continuation scheme to link this terminus with Cornavin.

Construction of the link, which was bound to be a costly task in view of the tunnelling and bridging needed, was now put in the background by other railway considerations affecting Geneva. One, raised in 1892-1893, was a plan for the redemption by the Canton of Geneva of Cornavin station and the Bellegarde line from there to the French frontier at La Plaine. A second, prompted by the approaching completion of the Simplon tunnel, was a grandiose scheme to put Geneva on a through main line from Paris to Milan, by means of a tunnel under the Col de la Faucille, connecting Lons-le-Saulnier with Geneva. Such a route would have shortened the distance from Paris to Geneva, but to Lausanne and beyond would have been longer than the Vallorbe route. By Article 13 of the convention of June 18th, 1909, between Switzerland