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: - (1942)

Heft: 998

Artikel: The Bernina Railway

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-687558

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: 13.08.2025

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

guerre a développé de façon très réjouissante le sens de la solidarité et de la justice. Nous nous penchons avec plus de sollicitude sur le sort des déshérités. Surtout, nous avons fait, avec les caisses de compensation de très heureuses expériences. Ces caisses sont alimentées par un prélèvement de 2 pour cent sur tous les revenus du travail, par un versement équivalent des employeurs, l'Etat faisant une part identique à celle de l'économie privée. Bref, on mobilise chaque mois en leur faveur le 8 pour cent du revenu du travail en Suisse. Avec ces ressources, les caisses de compensation versent de substantiels subsides aux familles des soldats mobilisés.

Comme ces institutions de prévoyance et d'entr'aide ont réalisé de beaux bénéfices, l'idée a germé dans certains cerveaux de les mettre au service d'autres œuvres sociales encore. On a songé en particulier aux allocations familiales — dont bénéficieraient les chefs de familles nombreuses —, ainsi qu'à une assurance-vieillesse et survivants. Divers groupements ont fait des propositions dans ce sens. Elles ont pris corps dans des initiatives formelles des cantons de Neuchâtel et de Genève.

Le régime envisagé comporterait un gros avantage. En effet, les sommes ainsi réunies seraient immédiatement réparties entre les bénéficiaires des rentes. Ceux qui ont le privilège de pouvoir gagner normalement leur vie feraient les sacrifices nécessaires pour que les personnes privées de ce gagne-pain régulier, sans leur faute bien entendu, soient mises à l'abri du besoin. Ce régime comporterait moins de dangers financiers qu'un régime de capitalisation qui prévoit l'accumulation, pour chaque assuré, de primes pendant de longues années, de telle sorte que l'épargne ainsi constituée risque d'être avilie ou dévaluée au moment où elle doit produire son effet et rendre les services qu'on en attend. En outre, avec la répartition immédiate, les primes et les secours s'adapteraient automatiquement au coût de l'existence et à la valeur réelle de la monnaie.

Pourtant le Conseil fédéral n'a pas voulu entrer dans ces vues. Il préfère ne pas engager l'avenir. Il ne veut pas se lier. Il sait que les événements extérieurs peuvent exiger d'un jour à l'autre de plus amples mises sur pied de nos troupes, ce qui se traduirait par de plus forts versements à nos mobilisés et à leurs familles. Surtout, il entend garder les bénéfices des caisses de compensation pour parer à un autre danger qui nous menace plus immédiatement : le chômage.

Si notre ravitaillement continue à se heurter à des obstacles toujours plus insurmontables, le degré d'occupation dans les industries baissera notablement. Nous compterons des sans-travail par dizaines de milliers. Tel sera probablement, en tout état de cause, le cas après la guerre, quand l'économie mondiale, abandonnant les fabrications militaires, devra s'adapter de nouveau aux œuvres pacifiques.

A ce moment-là, il sera nécessaire et inéluctable de secourir les victimes de la crise, surtout de créer en leur faveur des possibilités de travail, par exemple en organisant de vastes chantiers de travaux publics. C'est en faveur de ces victimes et de ces déshérités que devra alors se manifester le sens de la solidarité qui a trouvé une si belle expression dans le régime des caisses de compensation.

Il n'en reste pas moins que l'idée de mettre les caisses de compensation au service des assurances sociales gagne du terrain. On peut même la considérer comme acquise. Elle représente une solution fort simple d'un problème fort compliqué. Elle lève les obstacles auxquels nous nous sommes toujours heurtés jusqu'ici. La guerre, à tout le moins, aura eu cela de bon qu'elle nous aura indiqué des voies que nous n'avions pas su découvrir et qui nous mèneront vers un état social meilleur, vers des conditions de vie plus justes et vers une société plus harmonieuse.

Pierre Béguin.

THE BERNINA RAILWAY.

(*"Modern Transport," March 7th*, 1942.)

Among minor international railways is at least one which is unlikely to be overloaded with through traffic : this is the metre-gauge Bernina Railway running from St. Moritz in the Upper Engadine, Switzerland, to Tirano in Italy. It connects at St. Moritz with the metre-gauge Rhaetian Railway, which runs to Coire, whence standard gauge lines of the Swiss Federal Railways run to Buchs, St. Margrethen and Schaffhausen (Swiss-German frontier stations), as well as to Zurich and Basle. At its southern terminus (Tirano) the Bernina Railway connects with the Ferrovie Alto Valtellina which runs to Sondrio, a distance of 26 km., where connection is made with the Milan line of the Italian State Railways. The breaks-of-gauge at Coire and Tirano, however, as well as the very high rates — due to the alpine character of the Rhaetian and Bernina Railways — make the 151 km. long Coire-Tirano route unprofitable for international goods traffic, although it is the only trans-alpine railway link across the high country between the standard gauge Brenner and Gotthard routes, now crowded with inter-Axis traffic.

The total length of the electrically-operated Bernina Railway is 61 km. (38 miles) ; it is one of the highest adhesion railways in Europe (highest point 7,400 ft.), and carries mostly tourist traffic. The goods carried consist chiefly of local traffic (wine and timber), and there are only very few through goods wagons which run through from Tirano to Coire or *vice versa*. The 1940 earnings of the Bernina Railway were frs. 799,966, compared with frs.871,894 in 1939, while the 1940 expenses amounted to frs.768,378, as against frs. 935,900 in 1939. Thus the year 1940 ended with an operating surplus of frs.42,588, compared with an operating deficit of frs.64,000 in 1939. Despite the unfavourable conditions and the bleakness of tourist traffic prospects, this line would appear to have benefited by wartime curtailment of train mileage.

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