La politique : sept ou neuf?

Autor(en): **Sacary, Léon**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK**

Band (Jahr): **- (1939)**

Heft 899

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-688553

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Saurer. In addition she has given the farm, including a large area of forest land, valued at over half a million francs, which belonged to her husband together with an amount of 100,000frs. for the maintenance of the property.

VAUD.

M. Marcel Bezancon, editor of the "Feuille d'Avis de Lausanne," has been appointed Director of the studio Lausanne of the Société Romande de Radio diffusion.

* * *

The death is reported from Lausanne of M. Gabrie de Weiss, at the age of 68.

During the war, Major de Weiss, was in charge of the Press control department of the General Staff.

NEUCHATEL.

According to figures published by the Federal statistical office, the population of the canton of Neuchâtel, at the end of December 1938 numbers 118,196 inhabitants.

LA POLITIQUE

Sept ou neuf?

Il est fort probable que les motions Muller-Amriswil et Wettstein seront discutées cette semaine dans les deux Chambres. M. Etter, président de la Confédération, exposera le point de vue du gouvernement qui, comme on se le rappelle, s'est finalement prononcé contre l'élévation de sept à neuf du nombres de nos hauts magistrats.

Ce qui fausse actuellement la position du problème, c'est qu'il n'est pas considéré sous l'angle des intérêts généraux, mais sous celui des préoccupations électorales.

Si, le 15 décembre dernier, M. Kloeti avait été élu, personne ne parlerait des neuf sièges, ni de l'élection par le peuple. C'est l'échec de leur candidat qui pousse les socialistes à réclamer cette réforme-ci, tandis que celle-là est proposée par des radicaux "socialisants," qui souhaitent une détente, grâce à une large concession à l'extrême-gauche.

En réalité, on ne se pose donc pas la question: est-il utile, est-il nécessaire, en raison des tâches qui leur incombent, d'augmenter le nombre des conseillers fédéraux? On se dit bien plutôt: il faut faire place aux socialistes; or, c'est difficile, pour ne pas dire impossible, si l'on ne met pas sur roulettes deux nouveaux fauteuils.

Notons que c'est une erreur. Si l'on y tenait absolument, c'est-à-dire si l'on voulait faire appel à cette dangereuse collaboration, on le pourrait en mettant à la disposition des sociétés un des sièges radicaux (d'aucuns vont jusqu'à dire: deux). La prépondérance radicale actuelle au gouvernement se justifie parfaitement si l'on admet, comme nous l'admettons, la nécessité d'une majorité au pouvoir et d'une certaine cohésion entre ceux qui l'exercent. En revanche, elle ne rimerait à rien du jour où l'on se résignerait à l'absurde principe selon lequel tous les partis d'une certaine importance doivent avoir leur représentation au gouvernement. Cette extension de la proportionnelle rendrait logique la distribution: deux radicaux, deux conservateurs, deux socialistes, un agrarien. En effet, au total, les radicaux ont aux Chambres 63 mandataires, les conservateurs 60, les socialistes 53, et les agrariens 24. Rien ne serait plus désastreux qu'un tel émiettement des responsabilités, que la formation d'un tel directoire acéphale. Mais si l'on est résolu à faire droit aux revendications de l'extrême-gauche, on le pourrait, sans augmenter le nombre des sièges.

Nous estimons du reste qu'il s'agit d'autre chose. On ne revise pas la constitution simplement pour faire plaisir à un parti, et parce que quelques ambitieux de peuvent plus attendre le couronnement de leur carrière de révolutionnaires plus ou moins assagis. Il faudrait, pour motiver le changement proposé, des raisons objectives. Or les partisans de la réforme n'en font guère valoir de convaincantes.

La seule qui tienne debout, et celle aussi qui a retenu le plus longtemps l'attention du Conseil fédéral, c'est le surcroît de travail du département de l'économie publique. C'est un fait notoire que ce département est encombré. M. Schulthess, doué d'une puissance de travail exceptionnelle, était surmené. Depuis cinq ans, la tâche est devenue plus lourde encore; et bien qu'il soit entouré de collaborateurs du premier ordre, M. Obrecht ploie sous le faix.

Mais qui empêcherait même avec le système actuel, de le décharger d'une partie de ses attributions, si variées? Pourquoi ne rattacherait-on pas, comme il en a été question déjà, les services de l'agriculture à un autre département? Ou, éventuellement, la division du commerce à celle des douanes? D'autres modifications internes peuvent être envisagées encore; il est certain que si l'un des départements souffre de la pléthore, d'autres sont moins enflés. Il en va des bureaux comme des hommes: les uns sont gros, les autres maigres.

Cela constaté, l'augmentation préconisée par MM. Muller et Wettstein n'a que des inconvénients. Du moment qu'elle n'est pas indispensable en vue d'une meilleure répartition administrative, il ne reste qu'à lui réserver un enterrement de première classe.

Léon Savary.
(Tribune de Genève.)

DER IKARUSPALAST VON LONDON.

Bei der Einfahrt in die Victoria Station in London wird schon manchem Reisenden ein neues Riesengebäude aufgefallen sein, das mit seinem hoch emporschiessenden Turme ein neues Wahrzeichen von London ist. "New Terminal Station & Offices for Imperial Airways Ltd." ist auf einer grossen, plakatartigen Tafel zu lesen.

"Aha," denkt der neugierige Reisende, "das wäre also das neue, im Bau begriffene Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude der englischen Luftverkehrsgesellschaft Imperial Airways."

Ganz richtig, hier im Herzen von London, direkt neben der Victoria Station, wächst der neue Ikaruspalast der Imperial Airways in den grauen Himmel der Themsestadt. Mit seiner Frontlänge von über 160 m und seinem fast 60 m hohen Turme darf diese Riesenanlage wohl als das grösste "Luftverkehrs-Stadtbüro" bezeichnet werden. Von diesem modernen Zweckbau aus wird in kurzer Zeit der ganze Luftverkehrsstrom der englischen Kapitale nach dem Kontinent und nach dem britischen Kolonialreiche abgefertigt werden. Die Ausmasse des Gebäudes sind so bemessen worden, dass diese Zentralstation mehrere Jahrzehnte lang ohne irgendwelche Vergrösserungen dem ständig anschwellenden Strom des englischen Luftverkehrs gewachsen sein wird.

Die Lage des neuen Gebäudes darf wohl als ganz einzigartig bezeichnet werden, denn auf der Rückseite stösst der Zentralsitz der Imperial Airways direkt an Perron 17 der Southern Railways, während die Vorderseite der breiten Buckingham Palace Road zugewendet ist. Für die Passagiere der Reichsstrecken hat man den Bahnsteig des Spezialzuges nach dem Abflughafen in Südengland im eigenen Hause, und für die Autobusse des Flugplatzes Croydon steht die bequeme Strasseneinfahrt offen.

Als Mittelpunkt des ganzen Gebäudes steht der 60 m hohe viereckige Turm zwischen den beiden Gebäudeflügeln. In seinem obersten Teile, frei vom Getöse der Umwelt, ist eine ultramoderne Radioempfangs- und Sendestation eingebaut, die mit sämtlichen Verkehrsmaschinen auf dem weitverzweigten Weltnetze der Imperial Airways in Verbindung treten kann. Es ist z.B. wenig bekannt, dass auf den letzten Probeflügen über den Atlantischen Ozean die Riesenflugboote einen ständigen Kontakt mit der Zentrale der Imperial Airways in London aufrecht erhielten.

Das Erdgeschoss von einem Ausmasse von über 6,000 Quadratmetern wird ausschliesslich für die Verkehrsabfertigung eingerichtet. Die oberen Stockwerke sind als Büroräumlichkeiten für den weitverzweigten Betrieb und die Direktion der Imperial Airways bestimmt.

Für die Passagiere ist in grosszügiger Weise gesorgt worden. In einer imposanten Buchungshalle, mit kostbarer Wandvertäferung, können Plätze nach allen Teilen der Welt direkt gebucht werden. Ein luxuriös ausgestattetes Restaurant, bequeme Warteräume, ein eigenes Luftpostamt, Auskunftsbüros, Handgepäckschalter, Zeitungskioske und zahlreiche Telephonkabinen vervollständigen diesen "Stadtbahnhof" des englischen Luftverkehrs.

Passagiere, die "nur" nach dem europäischen Kontinent reisen und Fluggäste für die grossen Reichslinien der Imperial Airways werden von Anfang an sorgfältig getrennt. Während die europäischen Fluggäste nach Vornahme der Abfertigungsformalitäten am Südende des Gebäudes den Autobus nach dem Flughafen Croydon besteigen, haben die Passagiere der Reichslinien auf der Nordseite im bereitstehenden Spezialzug der Southern Railways Platz zu nehmen, um in direkter Fahrt den Wasser-Flughafen Southampton zu erreichen.

Als weitere Kuriosität muss das Nichtvorhandensein des schwerbeladenen und schwitzenden Dienstmannes verzeichnet werden. Wie es unserem mechanisierten Zeitalter entspricht, werden im Gebäude der Imperial Airways die Koffer und Frachtstücke durch laufende Bänder zu ihrem Bestimmungsorte befördert.

Die Arbeiten am "Ikaruspalast" von London sind schon so weit fortgeschritten, dass in wenigen Wochen der definitive Einzug der Fluggesellschaft erfolgen wird, nicht zuletzt auch zur Freude des gesamten Personals, das dem alten Gebäude wegen der seit Jahren schon herrschenden Raumnot den wenig schmeichelhaften Namen einer "Sardinenschachtel" verliehen hatte.

(Office National Suisse du Tourisme.)

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

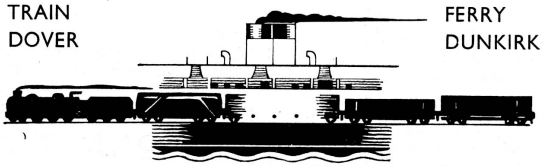


ELITE HOTEL ZURICH

For your stay in Zurich.
The CARLTON-ELITE!
Prop. Hugo E. PRAGER.

NO INTRODUCTION NEEDED...
You will be glad to know that MAGGI's SOUPS, made in the famous Kempttal Factory, are now on sale at all good-class grocers. If you have any difficulty in obtaining them, please write to the Sole Agents: Marber & Co. 1, Stanhope Street, London, N.W.1.
MAGGI's SOUPS

ACME-GOTH SERVICES
FOR SPEED AND RELIABILITY
TRAIN DOVER — FERRY DUNKIRK



OFFICIAL AGENTS
ACME TRANSPORT Co. Ltd.
Head Office: 20, WHITECROSS STREET, LONDON, E.C.1
Also at : BRADFORD – DOVER – PARIS.
GOTH & Co. BALE – ZURICH – ST. GALL – GENEVA.
FASTEST DAILY EXPRESS, G.V. & GROUPAGE SERVICES TO & FROM SWITZERLAND.