

The Financial position of the Swiss Federal Railways

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1921)

Heft 14

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-688918>

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.

THE FINANCIAL POSITION OF THE SWISS FEDERAL RAILWAYS.

In our last issue we gave a brief report of the results of the Federal Railways for the year 1920. As appeared from the figures we then quoted, the past year's working was even more disappointing in its financial results than that of the preceding year. Operating expenses showed an increase of about fifteen millions in excess of the gross receipts.

The annual deficits, since 1914, are shown by the following table:—

1914 ...	17,235,251 frs.	1918 ...	54,848,927 frs.
1915 ...	16,630,120 „	1919 ...	30,844,064 „
1916 ...	18,706,827 „	1920 ...	31,701,314 „
1917 ...	29,238,394 „		

Making a total for the whole war and post-war period of 199,204,897 frs. From this alarming total may be deducted a credit surplus of 8,039,161 frs. carried over from 1913 and an amount of 98,427,971 frs. which was allowed to be deducted under the Federal Law of the 16th December, 1920. This law empowered the railways to prolong the operation of their sinking fund, and this made it possible for them to utilise amounts written down between 1903 and 1919 to help to balance the existing deficit. Thus there remains at the present time an uncovered deficit of 92,737,762 frs.

REASONS FOR THE PRESENT DEFICIT.

It is a common mistake and one that has repeatedly been made by opponents of the whole system of National Control to attribute the unfavourable situation entirely to

the results of nationalisation. The argument has particularly been advanced in the English newspapers that under private control the railways would never have got into their present financial straits. Such wholesale condemnation of the system, however, takes no account of the actual facts of the case, which lie deeper down than in state ownership.

The official figures show that while between 1913 and 1919 the working costs increased by more than one hundred per cent. the number of "train-kilometres" and "axle-kilometres," upon which the railway officials base their calculations, decreased by 53 per cent. and 47 per cent. respectively. Thus, whereas in 1913 there were 36,800,000 train-kilometres, the corresponding figure for 1919 was only 17,100,000, a decrease of over 19 millions. At the same time the cost of coal used in 1913 was 18,500,000 frs., and in 1919 it was 67,100,000 frs. In 1913 the price of fuel worked out at 50¼ centimes per train-kilometre; in 1919 it was 391½ centimes, or about eight times as much. Here at least a private company could hardly have effected any saving.

THE WAGES BILL.

The heaviest item of expenditure is, of course, the wages bill. In 1913 this amounted to 101,519,000 frs., and in 1919 to 206,051,000 frs., while in 1920 it had still further increased to 239,478,000 frs. At the same time the amount of labour per axle-kilometre decreased by 46 per cent. between 1913 and 1919. Thus for example in 1913 the sum of 10,000 frs. paid for 3.7 employees, while in 1919 it only paid for 1.8. In 1913 there were 1,076 kilometres actually covered for every employee, and in 1919 only 540. Staff expenditure in 1919 included 89,900,000 frs. paid in bonuses owing to the increased cost of living.

Feuilleton.

C'EST LE CHEMIN DE FER.

Par Mme. DAVID PERRET.

Toi qui de mon jeune âge
Fut le premier berceau . . .

. . . Nous allons partir . . . Grand papa, grand'maman et tante Doya pleurent déjà à l'idée de cette séparation.

Même les poules de grand'mère ont pris un air affligé et la chatte blanche et jaune nous regarde longuement à travers ses paupières entrouvertes, où les prunelles ne sont plus que de minces petites lignes noires.

Cici, naturellement pleure avec la famille, s'attriste avec les poules et considère longuement la chatte blanche et jaune.

Moi, je me réjouis d'aller dans cet autre pays . . .

. . . Une fois encore nous attendons le traineau postal emmitouflées de la tête aux pieds. Le froid est vif . . .

. . . Nous couchons à B. d'où nous repartons, le lendemain matin, de bonne heure, dans un grand traineau postal fermé, suivi de deux autres, tant il y a de voyageurs.

Nous ne voyons que la neige et des sapins chargés de neige.

— Les pives sont toutes blanches de givre et semblent des bougies sur un arbre de Noël.

Cette phrase de Cici s'adresse à un monsieur somnolent qu'elle secoue par la manche pour attirer son attention.

— D'abord, qu'est ce que c'est que des pives? dit le monsieur.

Je crie de ma place:

— Des pivettes.

Le monsieur est français et ces termes locaux ne lui disent rien; mais, il y met de la bonne volonté et un désir sincère de s'instruire, déclare-t-il à Cici. Aussi, après nous avoir dit qu'il appelle des pives ou pivettes, des cônes, nous nous entendons à merveille. Il promet à Cici de dire désormais, des pives, et à moi, des pivettes, aux petites.

A C. où nous mangeons, nous quittons les voitures; il n'y a presque plus de neige. Nos bagages sont chargés sur des charrettes. Nous entrons avec grand'maman dans une maison qu'elle appelle "gare." De cette gare nous voyons s'étendre dans deux directions opposées, une longue route droite que suivent deux lignes métalliques régulières, étroites et brillant au soleil. C'est le chemin de fer dont on nous a tant parlé dans notre vallée primitive et solitaire. Avant que nous soyons revenues de notre étonnement, une chose fantastique, sifflant et crachant de gros nuages de fumée, a surgi et s'avance contre nous, c'est une formidable masse noire traînant une longue suite de chariots inconnus ressemblant à de petites maisons, et garnis de fenêtres.

Tout ce convoi s'arrête aisément, naturellement devant nous, et des chariots sortent des hommes, des femmes, des enfants qui ne paraissent pas le moins du monde empruntés de se trouver là. Cici est atterrée; je regarde de tous mes yeux; nous montons dans une sorte de couloir garni de bancs où nous nous asseyons de chaque côté de grand'maman sans mot dire.

Des coups de sifflet, une secousse. Est-ce nous qui glissons doucement ou le paysage qui passe sous nos yeux? Nous ne parlons plus, une de nos mains est étroitement emprisonnée dans celle de grand'mère; ce mystère nous cause une sorte d'insécurité qu'avive chaque ébranlement.

Peu à peu, nos têtes se penchent sur les genoux de grand'mère; nous nous endormons bercées par le roulement qui nous emporte dans cet "autre pays," où nous attend notre Petite Maman.

Il nous semble avoir dormi bien longtemps quand grand'maman nous réveille avec mille précautions; nous arrivons à Lausanne. Nous ne voyons pas grand'chose, nous sommes à moitié endormies encore, nous avons froid et faim. Comme les gens sont pressés dans ce Lausanne. Tout le monde court, circule, dans tous les sens, menaçant de se jeter entre nous et de nous séparer de notre grand'mère. Tout est noir; le vent s'est mis à souffler, il fait vaciller les flammes des grandes lampes et pleure lugubre, en s'engouffrant dans la gare.

In view of the general rise in prices it can hardly be argued that a private company could have effected any saving on this score and still maintained the service; nor could a private company have avoided bowing down to the demands of the times and accord an eight-hour day to its employees.

ECONOMY IN SERVICES.

Meanwhile, although, as we have already stated, the number of train and axle-kilometres were reduced by about one-half between 1913 and 1919, the number of passengers and the amount of goods carried showed no corresponding reduction. Whereas in 1913 the Federal Railways carried 91,600,000 passengers and 14,200,000 tons of goods, they carried 74,400,000 passengers and 13,300,000 tons of goods in 1919, a reduction respectively of only 23 per cent. and 6 per cent. Fares were, of course, increased and showed in 1920 a rise of 60, 55 and 40 per cent. respectively over 1913 for first, second and third classes. This did not, however, keep pace with expenditure, and in 1919, although an increase of 60 per cent. had been effected in receipts, the expenses had grown by 104 per cent. A private company might possibly have effected some economy by cutting down its staff when its services became reduced, but it must always be remembered that the men thus thrown out of work would have become a charge upon the State, and in any case the economy that could have been effected in this way would have been a comparatively small item.

IMPROVEMENTS.

Under the heading of new works and improvements a private concern would certainly have been able to economise. Much work was carried on primarily at the desire

of the Government to provide employment, which might otherwise have been postponed. The actual costs of this work did not, however, affect the working expenses, but were felt as increased charges payable on new capital.

PRIVATE RAILWAY COMPANIES IN SWITZERLAND.

Sufficient evidence of the difficulties which faced the private lines in Switzerland may be drawn from the fact that 83 companies were unable to pay the interest on their bonds, although in many cases these lines had the great initial advantage of being already electrified and were therefore relieved of the necessity of paying heavy coal bills, being dependent on water for their power.

The aggregate dividends paid by all the private lines in 1918 amounted to 0.3 per cent. of their capital, while Federal Railways have always maintained their coupon service.

WAR SERVICES RENDERED BY THE RAILWAYS.

It must also be borne in mind that the Federal Railways did an immense amount of valuable war service for which they received no remuneration. They carried the military, for example, after 1916, at one-fourth fares, and the loss they sustained in this way is estimated at some 25,000,000 frs. They further carried bread, gifts and letters for prisoners of war. From Berne alone there were despatched in 1915 4,060 tons of such goods, in 1916 19,530 tons, in 1917 17,480 tons, and in 1918 12,100 tons, and between 1916 and 1919 there was an average daily consignment of 42 trucks of bread sent over the Federal Railways to British and French prisoners of war in Germany. Estimating the goods rate at 300 frs. per truck, this would amount to about 13,879,000 frs. No figures are

Des machines, comme celle qui nous a amenées, avec leurs voitures à fenêtres éclairées, entrent en gare ou en sortent, faisant trembler le sol et vibrer les réverbères avec un bruit de verre qui va se casser.

O joie! Voici oncle Henri avec sa belle barbe brune; voici derrière lui, un visage bien connu "mon ami Bailli." Ils nous enlèvent dans leurs bras, nous emportent, suivis de grand'mère et des bagages et nous nous trouvons bientôt comme par enchantement, dans une chambre chaude et claire.

Oncle Henri place en riant, un miroir devant moi; je ne connais pas cette petite fille ébouriffée, ce visage si sale qu'il est noir. En cherchant des yeux, autour de moi, je vois Cici, aussi ébouriffée, aussi sale et aussi noire que moi et nous rions.

Nous nous réveillons tard, le jour suivant; nous ne nous lassons pas d'observer par la fenêtre, le va-et-vient des passants dans la rue. Où vont-ils donc? Que cherchent-ils? Pourquoi sont-ils tous si pressés que personne ne s'arrête pour examiner toutes les choses étranges que nous voyons en face de nous, dans de grandes fenêtres?

Personne ne nous renseigne. Tante Eugénie dit que c'est ainsi, dans les villes et nous nous contentons de ces explications sommaires.

A Lausanne, il n'y a pas du tout de neige; un clair soleil fait étinceler les toits, les vitres et tout a un air alerte et gai.

Nous retournons à la gare pour la dernière étape de notre long voyage.

Mon ami Bailli me tenant solidement par la main, me fait voir un train entrant en gare. Il est arrivé beaucoup plus vite que le premier que nous avons vu à C.

La machine souffle violemment et halète:

— C'est qu'elle est fatiguée, n'est-ce pas? dis-je à mon ami Bailli.

Cici qui veut toujours déchiffrer partout, tout ce qu'elle voit, est fort intriguée par des hommes portant les lettres J.S. et S.O.S. sur les revers de leurs blouses; elle cherche assidûment, les mots dont ces J.S. et S.O.S. peuvent bien être les initiales.

Elle proclame le résultat de ses recherches:

— S.O. veut dire selon, dit-elle, et J.S. j'ai soif.

C'est alors dans la salle d'attente un éclat de rire général.

Tout cela est bientôt oublié, les impressions s'effacent aussi rapidement qu'elles se succèdent dans les âmes enfantines.

Nous contemplant le lac, le beau lac Léman d'un gris ardoisé profond et chatoyant; ses rives aux courbes gracieuses, ses villages posés sur ses bords ou étagés sur les pentes; les montagnes qui le dominent, toute cette grandeur et cette majesté séculaires, patrimoine immuable du canton de Vaud.

Heureux celui qui t'aperçoit, ô Léman, pour la première fois, par une journée de gai soleil et de riche verdure, où le bleu de tes ondes se confond avec le bleu du ciel, où tes paysages sont riants et tes flots animés par les barques latines les sillonnant en tous sens.

Mais, bienheureux est celui dont le cœur gardera à jamais ton image gravée pour la première fois en un jour d'hiver!

Tes rives méridionales ne sont ni froides, ni désolées; les ceps et les arbres dépouillés attendent paisiblement le renouveau plein de promesses. Ils se reposent et ton soleil d'hiver les visite avec sollicitude. Tes vagues n'ont pas le murmure enchanteur des étés dorés, mais elles ont le calme qui promet. Tu symbolises ainsi, bien justement la vie, la vie où les beaux jours passent, mais où l'espoir demeure.

Le lac a disparu derrière les replis du terrain; notre train, puisque c'est ainsi que nous devons appeler cette merveilleuse machine, s'arrête devant une autre gare solitaire, dressée sur un grand tapis de neige, et de la neige partout.

A peine hors du train, Cici a aperçu Petite Maman s'avançant à notre rencontre; elle se précipite vers elle sans remarquer un talus, roule et disparaît jusqu'au fond. La neige a amorti le coup. Cici, moitié pleurant, moitié riant, est remise sur pied, et nous nous dirigeons allégrement vers notre nouvelle demeure, en racontant avec volubilité, nos extraordinaires aventures.

(Fragment du livre en préparation :

"LES PAS CHANCELANTS," de Mme. DAVID PERRET.)

available as to the corresponding quantities sent to Austrian and German prisoners in France and Italy or to those in Austria. In any case their value amounted to many millions.

The above facts are at least sufficient to refute any idea that the Federal Railways have fallen into a state of hopeless insolvency owing to their control by the State; at the very best, a privately operated concern could not well have avoided the losses, and it is doubtful whether such a concern would, after the difficult times passed through since 1913, still be in a position to carry through schemes for improvement and electrification and to face the future with hopes of reviving prosperity when trade restrictions are abolished and the exchange is less abnormal.

CONCLUSION.

Surrounded on all sides by belligerents, Switzerland could not escape the consequences of the war, and her railways were the first to suffer. Peace has brought little improvement in the situation, owing to the exchange, which militates against the Swiss routes for transit goods traffic.

But the Swiss railways have not been alone to suffer. The financial situation of other European railways, including the English lines, is equally unsatisfactory, and even the American railways have their difficulties, witness the following statistics published by the 'Neue Zürcher Zeitung' in their issue of the 6th instant:

	Total receipts	Increase	Nett receipts	Decrease
1917 ...	4138	430	1215	60
1918 ...	4900	863	905	284
1919 ...	5173	258	764	143
1920 ...	6204	1026	461	303

(in million dollars)

CROWE & CO. (London) Ltd.

Freight & Insurance Contractors,
General Shippers & Forwarding Agents.

Head Office: 158, Bishopsgate, LONDON, E.C.2

Telegrams: Inland—Crowefalco, Phone, London,
Foreign—Crowefalco, London.

Telephones: London Wall 6510 and 6511.

Branches at { 20, Cooper Street, MANCHESTER.
24, North John Street, LIVERPOOL.

General Agents for the United Kingdom of the Société Suisse de Remorquage, Basle, who maintains a regular service on the Rhine from Antwerp and Rotterdam to Basle.

Agents of the Dominion Express Co. of Canada.

Fastest and most regular goods service to and from Switzerland, via Harwich and Antwerp, through the Great Eastern Railway Co. of London.

Agencies:

In SWITZERLAND: Basle, St. Gall, Zurich, Chiasso.

In FRANCE: Paris, Bordeaux, Marseilles, Dunkirk, Strasbourg and Mulhouse.

In ITALY: Milan, Rome, Como, Genoa.

In BELGIUM: Antwerp.

Reliable Correspondents all over the world.

SWISS SPORTS

At Herne Hill on Saturday, May 28th.

Full Report and List of Winners will appear in next issue.

WANTED, Young, well recommended FRENCH-SWISS LADY to take care of little girl out of school hours, do needlework and light household duties and speak French in family. Wages £60 to begin with.

State full particulars to B. C., c/o. "Swiss Observer," 21, Garlick Hill, E.C.4.

BOARD-RESIDENCE in refined home, close to station and parks; moderate terms. Phone: Western 4694.—8, Atherstone Terrace, Gloucester Road, Kensington, S.W.7.

STEINWAY HALL, Lower Seymour Street, w. 1.

Mr. EMILE FREY

(From Zurich)

FIRST APPEARANCE IN ENGLAND.

TWO PIANOFORTE RECITALS

ON

Wednesday Afternoon, May 25th at 3.15

AND

Friday Evening, June 3rd at 8.30.

TICKETS (including Tax), 8/6, 5/9 and 2/4 at Box Office.
Telephone: MAYFAIR 382.

BARCLAYS BANK

LIMITED.

Head Office: 54, Lombard St., London, E.C.3.

Authorised Capital £20,000,000
Issued Capital . . . £15,592,372
Reserve Fund . . . £8,250,000
Deposits (31/12/1920) £327,788,370

Every banking facility is provided for merchants and others interested in the ANGLO-SWISS TRADE.

Chief Foreign Branch: 168, Fenchurch St., London, E.C.3.

West End Foreign Branch: 1, Pall Mall East, London, S.W.1.

The Bank has over 1500 branches in England and Wales, and agents and correspondents in all the principal towns throughout the World.

AFFILIATED BANKS:

THE BRITISH LINEN BANK, Head Office, Edinburgh,
THE UNION BANK OF MANCHESTER, Ltd., Head Office, Manchester
THE ANGLO-EGYPTIAN BANK, Ltd.,
Head Office, 27, Clements Lane, London, E.C. 4.

Kindly address all enquiries to:

The Manager, BARCLAYS BANK LIMITED,
WEST END FOREIGN BRANCH,
1, Pall Mall East, S.W. 1.