

Zeitschrift: Schweizerisches Handelsamtsblatt = Feuille officielle suisse du commerce = Foglio ufficiale svizzero di commercio

Herausgeber: Staatssekretariat für Wirtschaft

Band: 20 (1902)

Heft: 376

Heft

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: 02.01.2026

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

Abonnementen:

Schweiz: Jährlich Fr. 6.

2^o Semester

Ausland: Zuschlag des Postos.

Es kann nur bei der Post abonniert werden.

Preis einzelner Nummern 10 Cts.

Schweizerisches Handelsamtsblatt

Abonnementen:

Suisse: un an . . . fr. 6.

2^o Semestre

Etranger: Plus frais de port.

On s'abonne exclusivement aux offices postaux.

Prix du numéro 10 cts.

</

Wochensituation der schweizerischen Emissionsbanken (inkl. Zweiganstalten) vom 18. Oktober 1902.
Situation hebdomadaire des banques d'émission suisses (y compris les succursales) du 18 octobre 1902.

Nr.	Firma Raison sociale	Noten — Billets		Gesetzliche Barschaft, umfassend das Guthaben bei der Abrechnungsstelle Espèces ayant cours légal, y compris l'avoir à la chambre de compensation		Noten anderer schweiz. Emissionsbanken Billets d'autres banques d'émission suisses		Uebrige Kassabestände		Total				
		Emission	Circulation	Gesetzl. Notendeckung 40% d. Zirkulation	Convertir légal des billets 40% de la circulation	Frei verfügbare Teil Partie disponible	In Kassa En caisse	Bei d. Abrechnungsstelle Conto B A la chambre de compensation Compte B	Autres valeurs en caisse	Fr.	Ct.			
1	St. Gallische Kantonalbank, St. Gallen	18,200,000	18,140,400	5,256,160	1,583,995	—	476,700	—	76,763	61	76,928	93	7,419,947	54
2	Basellandschaftl. Kantonalbank, Liestal	1,980,000	1,898,600	759,440	198,235	—	116,150	—	7,975	66	21,478	50	1,103,279	15
3	Kantonalbank von Bern, Bern	17,210,000	16,890,600	6,756,240	3,615,985	—	892,600	—	19,796	94	98,997	—	11,278,018	94
4	Banca cantonale ticinese, Bellinzona	2,000,000	1,998,400	797,360	57,010	—	101,350	—	8,995	76	135,862	97	1,100,578	73
5	Bank in St. Gallen, St. Gallen	18,000,000	17,487,550	6,995,020	829,655	—	589,000	—	105,281	80	9,984	65	8,528,841	45
6	Crédit agr. et ind. de la Broye, Estavayer	1,000,000	956,750	394,700	49,605	—	24,000	—	6,066	—	6,244	99	480,615	99
7	Thurg. Kantonalbank, Weinfelden	5,000,000	4,702,050	1,880,820	784,980	—	671,950	—	25,217	07	164,595	62	8,527,582	89
8	Aargauische Bank, Aarau	6,000,000	5,855,950	2,342,380	780,890	—	20,250	—	6,850	20	45,443	53	8,145,818	73
9	Toggenburger Bank, Lichtensteig	1,000,000	951,850	880,740	98,205	—	578,550	—	5,486	20	174,546	01	1,282,527	21
10	Banca della Svizzera italiana, Lugano	2,000,000	1,916,550	766,620	186,580	—	83,850	—	6,991	04	46,262	22	1,094,323	26
11	Thurg. Hypothekenbank, Frauenfeld	1,000,000	993,850	897,540	263,950	—	379,200	—	27,514	25	59,848	90	1,128,058	15
12	Gräubündner Kantonalbank, Chur	3,969,700	3,896,500	1,588,600	198,720	—	189,400	—	14,199	90	16,297	56	1,999,217	48
13	Luzerner Kantonalbank, Luzern	6,000,000	5,771,200	2,908,480	805,655	—	658,000	—	46,631	90	40,182	74	8,853,949	64
14	Banque du Commerce, Genève	24,000,000	23,600,260	9,440,100	782,725	—	95,700	—	165,895	—	34,648	80	10,608,671	80
15	Appenzell A.-Rh. Kantonalbank, Herisau	8,000,000	2,914,500	1,165,920	240,570	—	33,400	—	8,788	—	14,891	84	1,463,669	84
17	Bank in Basel, Basel	24,000,000	23,779,200	9,511,680	1,889,200	—	158,600	—	86,439	51	41,922	17	11,188,041	68
18	Bank in Luzern, Luzern	5,000,000	4,920,650	1,968,260	707,525	—	488,600	—	12,900	72	60,026	99	3,252,372	71
21	Zürcher Kantonalbank, Zürich	80,000,000	28,494,950	11,797,980	4,077,640	—	2,089,000	—	946,023	76	108,858	88	19,030,497	64
23	Bank in Schaffhausen, Schaffhausen	8,500,000	8,296,350	1,318,540	265,430	—	106,550	—	28,126	50	97,451	72	1,811,098	22
24	Banque cantonale fribourgeoise, Fribourg	1,187,500	1,148,650	459,160	149,670	—	111,650	—	19,551	10	13,158	08	753,484	18
26	Banque cantonale vaudoise, Lausanne	12,000,000	11,225,650	4,490,260	885,785	—	757,000	—	158,249	86	83,170	53	6,374,465	88
27	Ersparniskasse des Kantons Uri, Altdorf	1,500,000	1,439,200	575,680	76,885	—	43,750	—	7,815	40	8,046	22	712,126	62
28	Kant. Spar- u. Leihkasse von Nidw., Stans	1,000,000	963,750	385,600	95,795	—	31,100	—	6,488	50	9,869	52	528,643	32
30	Banque canton. neuchâteloise, Neuchâtel	8,000,000	7,846,800	9,135,720	166,945	—	975,850	—	486	97	29,850	18	3,711,552	15
31	Banque commerc. neuchâteloise, Neuchâtel	8,000,000	7,811,250	8,124,500	190,085	—	56,400	—	72,806	70	16,391	48	8,469,688	16
32	Schaffhauser Kantonalbank, Schaffhausen	2,500,000	2,399,750	985,900	263,085	—	257,500	—	191,215	09	15,323	09	1,662,973	18
33	Glarner Kantonalbank, Glarus	2,350,000	2,336,450	934,580	226,675	—	113,350	—	86,703	65	19,456	50	1,930,765	55
34	Solothurner Kantonalbank, Solothurn	5,000,000	4,818,400	1,939,360	541,520	—	450,950	—	9,056	—	64,544	97	3,006,480	97
35	Obwaldner Kantonalbank, Sarnen	1,000,000	963,900	385,320	81,765	—	31,800	—	14,816	85	16,258	43	529,980	28
36	Kantonalbank Schwyz, Schwyz	2,973,000	2,878,100	1,151,240	229,775	—	25,850	—	7,016	95	22,446	02	1,486,327	97
37	Credito Ticinese, Locarno	2,250,000	2,214,650	885,860	69,075	—	54,550	—	1,650	05	42,080	26	1,053,224	91
38	Banque de l'Etat de Fribourg, Fribourg	5,000,000	4,927,650	1,971,060	127,065	—	136,800	—	54,393	05	24,693	27	2,318,511	32
39	Zuger Kantonalbank, Zug	3,000,000	2,980,950	1,192,380	236,645	—	71,900	—	5,005	—	13,228	79	1,519,065	79
40	Banca popolare di Lugano, Lugano	3,000,000	2,991,400	1,196,560	66,975	—	33,000	—	549	82	48,284	63	1,846,889	45
41	Basler Kantonalbank, Basel	9,700,000	9,445,000	8,778,000	946,995	—	24,440	—	11,740	06	90,429	—	5,066,564	06
42	Appenzell I.-Rh. Kant.-Bank, Appenzell	1,000,000	991,950	398,780	64,575	—	12,600	—	1,741	—	10,007	18	485,708	18
Stand am 11. Oktober		237,275,200	*231,914,350	92,765,740	21,124,960	—	10,561,000	—	2,191,243	06	1,793,128	47	123,436,071	52
Etat au 11 octobre		235,897,500	229,748,950	91,899,580	21,920,445	—	9,268,200	—	2,357,866	08	2,156,595	55	127,602,686	68
+ 1,877,700		+ 2,165,400	+ 866,160	—	795,485	—	+ 1,292,600	—	- 166,623	08	- 363,467	03	+ 883,884	89

Ausgewiesene Zirkulation] Circulation accusée] Fr. 231,914,350.—

* Wovon in Ab- schnitten von
500 " 28,677,500
100 " 135,155,000
Dont en con- pures de 50 " 53,731,850

Fr. 231,914,350

Noten in Kassa bei der Abrechnungsstelle Conto B

12,752,245.—

Noten in Handen Dritter] Fr. 219,162,105.—

Billets en mains de tiers] Fr. 219,162,105.—

Gesetzliche Barschaft] Fr. 113,890,700.—

Espèces légales en caisse] Fr. 113,890,700.—

Ungedeckte Zirkulation] Fr. 105,271,405.—

Circulation non couverte] Fr. 105,271,405.—

Gold — Or . . . Fr. 104,899,125.—

Silber — Argent . . . 8,991,575.—

Gesetzl. Barschaft] Fr. 113,890,700.—

Encaisse métallique] Fr. 113,890,700.—

Fr. 104,302,860.

Fr. 118,820,025.—

Spezieller Ausweis der schweiz. Emissionsbanken mit beschränktem Geschäftsbetrieb.

Etat spécial des banques d'émission suisses avec opérations restreintes.

(Artikel 15 und 16 des Gesetzes.)

Vom 18. Oktober 1902. — Du 18 octobre 1902.

(Articles 15 et 16 de la loi.)

Nr.	Firma Raison sociale	Noten-Emission Emission	Notendeckung nach Art. 15 des Gesetzes — Couverture suivant l'article 15 de la loi						Total		
			Noten and. Kassa in b. d. Abrechnungsstelle, Conto B	Chèques, import 8 Tagen rafleige Depots, Kascheinheiten von Banken	Effets sur la Suisse	Innert 4 Monaten fällige — Echéant dans les 4 mois	Swisscher Wechsel	Ausland-Wechsel	Lombard-Wechsel	Schweiz. Staatsanleihen und Coupons	
5	Bank in St. Gallen	18,000,000	694,281. 80	—	—	6,201,946. —	1,589,045. 90	4,148,000. —	—	—	12,578,278. 10.
14	Banque du Commerce, à Genève	24,000,000	251,098. —	—	—	14,661,028. 95	2,382,801. 40	1,181,000. —	900,000. —	—	19,226,928. 85
17	Bank in Basel	24,000,000	245,289. 51	—	—	12,407,981. 95	4,988,849. 89	9,868,208. 50	—	—	27,449,124. 85
31	Banque commerciale neuchâteloise	8,000,000	128,706. 70	—	—	7,047,042. 89	58,886. —	574,610. —	—	—	7,804,245. 59
Stand am 11. Oktober		74,000,000	1,819,826. 01	—	—	40,317,849. 79	8,809,052. 59	15,711,813. 50	900,000. —	—	67,057,671. 89
Etat au 11 octobre		78,000,000	1,850,805. 79	—	—	40,348,634. 59	8,889,280. 50	15,401,113. 50	900,000. —	—	67,384,884. 88
+ 1,000,000		— 581,479. 78	—	—	— 26,284. 80	— 80,197. 91	+ 810,700	—	—	—	— 827,362. 49

Aktiven — Actif

Passiven — Passif

Nr.	Firma Raison sociale	Gesetzliche Barschaft Espèces ayant cours légal	Notendeckung Couverte des billets suiv. l'art. 15 de la loi	Uebrige kurzfristige dispon. Güthaben A tres créances disponibles à courte échéance	Total</
-----	-------------------------	--	--	--	---------

Nichtamtlicher Teil — Partie non officielle

Percement du Jura.

Depuis que la construction du tunnel du Simplon, qui ouvre une nouvelle porte d'entrée au trafic entre l'Italie et le nord et le nord-est de l'Europe en passant par la Suisse, est une affaire décidée, la direction des chemins de fer Jura-Simplon a dû, comme principale représentante des intérêts des chemins de fer de la Suisse occidentale, se poser la question de savoir quelle serait la manière la plus efficace de faire bénéficier la Suisse du trafic de transit entre l'Italie et le nord de la France. Déjà dans les années 1880 et suivantes, sa devancière, la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, s'était occupée du projet d'une ligne de raccourcissement destinée à relier directement la station de Frasne des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à la station de Vallorbe, en traversant le plateau de Frasne, puis le Mont d'Or par un tunnel de 6560 mètres de longueur. La distance de Frasne à Vallorbe par Pontarlier et les Hôpitaux étant de 41,11 km, et par la ligne de raccourcissement seulement de 24,65 km, on obtenait ainsi un raccourcissement de 17,11 km, correspondant à un raccourcissement en distance virtuelle de 35,25 km. Le coût de cette ligne était devisé à fr. 17,360,000. On avait en même temps projeté d'améliorer le tracé entre Vallorbe et Daillens par la réduction du maximum des pentes de 20 à 15 %, et par la pose d'une double voie, dont les frais étaient devisés à fr. 2,720,000.

D'autres projets concurrents surgirent bientôt pour la traversée du Jura et l'acheminement du trafic français sur le Simplon. C'est ainsi qu'une propagande fut faite notamment de Genève et de Paris en faveur du projet, dit de la Faucille, consistant à relier directement Dijon à Genève par Saint-Jean-de-Losne, Lons-le-Saulnier et Saint-Claude. De Genève au Simplon cette ligne pourrait emprunter la rive gauche ou la rive droite du Léman. Le maximum de rampe serait de 10 % et l'altitude du point culminant de 559 mètres. La distance réelle de Paris à Milan serait de 870 km et la distance virtuelle de 936 km. Les frais seraient évalués à 120 millions.

Un second projet, soutenu notamment par les députés et sénateurs des départements de l'Ain, de Saône-et-Loire et de la Haute-Savoie, et qui a aussi l'appui de la Chambre de commerce de Lyon, consiste à relier Dijon par Saint-Amour avec Bellegarde. Par la construction du tronçon intermédiaire de Saint-Amour à Bellegarde, on éviterait le détours par Mâcon, Bourg et Ambérieu et on économiserait ainsi 25 km. Le coût de ce projet, y compris celui des rectifications de la ligne Annemasse-Thonon-Evian-St-Gingolph, est évalué à 80 millions de francs. De cette façon, la distance réelle de Paris à Milan serait de 900 km et la distance virtuelle de 980 km. Le but de ce projet est manifestement de conserver aussi longtemps que possible le trafic du nord de la France avec l'Italie sur des rails français.

La direction des chemins de fer Jura-Simplon a entamé en temps utile des négociations avec la direction de la compagnie qui est maîtresse de l'accès de Dijon et du nord de la France à notre frontière occidentale, soit la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Celle-ci s'est occupée successivement de chacun des trois projets précités, pour se décider enfin en faveur du projet d'une ligne directe entre Frasne et Vallorbe. Dans une conférence qui a eu lieu en 1899 entre les directions des deux compagnies, on a reconnu que cette ligne directe présenterait les avantages ci-après:

1) La distance de Frasne à Vallorbe par Pontarlier est de 41,11 km et en ligne directe seulement de 24,65, d'où un raccourcissement de 17,11 km ou, en distance virtuelle, de 35,25. 2) Le point culminant de la ligne actuelle Frasne-Pontarlier-Vallorbe est à 1014 mètres au-dessus du niveau de la mer et celui du tracé direct à 897, d'où un abaissement du point culminant de 117 mètres. 3) Le maximum des rampes par le tracé actuel est de 25 % et sur la ligne directe de 14 % seulement. 4) Le rebroussement en gare de Vallorbe est supprimé. 5) Par la ligne directe, l'exploitation pendant l'hiver serait considérablement facilitée.

En même temps il a été convenu que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée se chargerait des études ainsi que de la construction de la nouvelle ligne, et que la répartition des dépenses de premier établissement entre les deux compagnies serait proportionnée à l'augmentation du trafic que chacune d'elles est présumée retirer de cette ligne. La concession devrait être obtenue, pour le tronçon situé sur territoire français, par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et pour le tronçon suisse par la compagnie Jura-Simplon. L'agrandissement de la gare de Vallorbe en vue de sa destination comme gare internationale incomberait également à la compagnie Jura-Simplon.

Le conseil fédéral a eu connaissance de cet état de chose en mars 1899, par une note du *Jura-Simplon au département des chemins de fer*, et il a autorisé le département à répondre à la direction de cette compagnie qu'il ne fallait pas compter sur une subvention importante en faveur de la nouvelle ligne eu égard aux avantages commerciaux à attendre au profit des chemins de fer fédéraux. On ajoutait que du reste la Confédération n'était pas en mesure de construire, d'acquérir ou de subventionner de nouvelles lignes de chemins de fer. La loi fédérale concernant le rachat des cinq chemins de fer principaux dispose à l'art. 4 que la construction et l'acquisition de nouvelles lignes devront faire l'objet d'une loi spéciale; or, pour une subvention de la ligne Frasne-Vallorbe, il faudrait donc suivre aussi la même voie. Le conseil fédéral s'est toujours prononcé, à l'égard de toutes les propositions qui depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le rachat lui ont été faites de participer à de nouvelles entreprises de chemins de fer, dans ce sens qu'avant l'acquisition des chemins de fer principaux et leur remise entre les mains de l'administration des chemins de fer fédéraux, il refusait de s'intéresser d'une manière quelconque à d'autres entreprises de chemins de fer. En agissant ainsi, le conseil fédéral estime être d'accord avec les chambres fédérales et le peuple suisse. Un octroi de subvention à la ligne Frasne-Vallorbe obtiendrait d'autant moins l'approbation des pouvoirs législatifs que cette ligne est située, pour la plus grande partie, sur territoire étranger, et sera construite et exploitée par une compagnie étrangère. Si néanmoins le conseil fédéral pense devoir prendre à l'égard du projet une attitude bienveillante, c'est pour ne pas s'opposer aux aspirations de la Suisse occidentale en faveur d'une communication plus facile et plus étroite avec la France, et parce qu'il faut reconnaître que toute amélioration des lignes d'accès au Simplon aura également pour conséquence avec le temps d'augmenter le trafic de transit. Le conseil fédéral serait dès lors disposé à proposer, à titre de compensations à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, que la compagnie Jura-Simplon fut autorisée à procéder à des améliorations importantes sur son propre réseau en ce qui concerne le point de jonction et la ligne de raccordement. Ces améliorations peuvent consister dans la transformation de la gare de Vallorbe en vue de sa destination comme gare internationale (devis estimatif, fr. 3,000,000) et dans la pose d'une double voie sur le tronçon Vallorbe-Daillens, dont le coût est évalué à fr. 1,325,000. En revanche, il est bien entendu que la compagnie Paris-

Lyon-Méditerranée aurait à verser, pour l'usage commun de la gare de Vallorbe, une indemnité de location convenable. Relativement à la question de savoir à qui la concession pour le tronçon Vallorbe-frontière suisse (1,42 km) devrait être accordée. Le conseil fédéral se prononçait en faveur de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, attendu que le nouveau tronçon ne ferait plus partie du réseau du Jura-Simplon, dont le rachat a été dénoncé, et que son acquisition par la Confédération devrait dès lors faire l'objet d'une loi spéciale. Par contre, la concession devait contenir la disposition que le tronçon suisse pourra être acquis en tout temps par le Jura-Simplon ou son ayant droit après avertissement d'une année et contre remboursement des dépenses réelles de construction.

Ensuite, un traité est intervenu entre les deux directions sur la base duquel la direction du Jura-Simplon a présenté le 12 mai 1902 au conseil fédéral une demande tendante à ce qu'il lui soit accordé, pour le compte de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, une concession pour le tronçon à établir sur territoire suisse d'un chemin de fer à voie normale, qui, partant de la gare de Vallorbe et traversant le Mont d'Or par un tunnel, formera la communication la plus courte entre cette gare et la station de Frasne ou une autre gare de la ligne Pontarlier-Dôle (par exemple La Joux). La ligne aurait une longueur de 23,798 mètres, dont environ 1513 mètres sur territoire suisse. Le raccourci qu'on obtiendra sera, comparativement à la ligne par Pontarlier, d'environ 18 km et le point culminant (899,88 mètres au-dessus du niveau de la mer), sera abaissé d'environ 115 mètres. Le grand tunnel à travers le Mont d'Or aura une longueur de 6238 mètres et débouchera à l'occident de la gare actuelle de Vallorbe. La frontière se trouve dans l'intérieur de ce tunnel, tout près de l'embouchure suisse. Le maximum des rampes est de 11 % (contre 25 % pour la ligne Pontarlier-Vallorbe) et le rayon minimum des courbes de 400 mètres. La gare de Vallorbe devra être agrandie suffisamment pour recevoir non seulement la nouvelle ligne à double voie, mais aussi les services français de surveillance sanitaire et de police, ainsi que les douanes françaises, attendu que c'est dans cette gare que s'effectuera la jonction nouvelle des réseaux français et suisses. L'exploitation se fera en entier par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; la concession est demandée pour son compte jusqu'au 31 décembre 1958, date de l'expiration des concessions françaises accordées à la même compagnie. Pour assurer l'unité des tarifs jusqu'en gare de Vallorbe, les taxes de transport pour les voyageurs, bagages, animaux vivants, marchandises, etc., devraient être fixées pour tout le parcours sur les bases de la concession française.

Il résulte du devis estimatif que la dépense pour la ligne entière de Frasne à Vallorbe est évaluée à frs. 21,000,000 et pour la variante La Joux-Vallorbe à fr. 23,800,000.

Il ressort des communications que le conseil fédéral a adressées déjà précédemment à la direction du Jura-Simplon qu'il adhère en principe à cette demande de concession. Il estime en effet que la traversée du Jura par une ligne directe de Frasne ou de La Joux à Vallorbe est destinée à acheminer, soit à conserver sur le réseau des chemins de fer suisses, par le Simplon, une partie importante du trafic de transit, qui autrement serait acheminé sur la route de Thonon-Bellegarde.

En revanche, le département militaire s'est vu dans le cas de présenter des objections. En se placant au point de vue de nos intérêts militaires, il considère comme regrettable l'établissement de la nouvelle ligne.

Ces objections ne doivent pas prévaloir sur les avantages commerciaux et économiques du projet; toutefois, on en a tenu compte dans la mesure du possible en insérant quelques dispositions protectrices dans le projet de concession.

Dans son message du 9 octobre courant le conseil fédéral recommande aux chambres l'approbation de la concession en question.

Verschiedenes — Divers.

Baumwollmarkt. Die Herren Scheffer & Drascher in Hamburg schreiben unter dem 18. Okt.: Zu Anfang der Berichtswoche brachte der als durchaus unparteiisch bekannte «Financial Chronicle» über den Stand der amerikanischen Baumwollernte ausführliche Angaben, die sich dahin zusammenfassen lassen, dass die grosse Mehrheit der Produktionsdistrikte den gleichen oder einen grösseren Ertrag wie im Vorjahr erzielen. Nord- und Süd-Carolina, sowie Georgia werden bei normaler Witterung und wenn Frost nicht früher einsetzt als zur Durchschnittszeit, ebenso viel oder etwas mehr als im letzten Saison ernten, Florida und Louisiana werden weniger, Oklahoma und Indian Territory werden dasselbe oder vielleicht etwas weniger als im Vorjahr ergaben. Die übrigen Staaten aber (Alabama, Mississippi, Texas, Arkansas und Tennessee) werden, wenn nicht ganz unvorhergesehene Unglücksfälle eintreten, grössere Ernten machen als letztes Jahr und zwar um so grössere, je später sich Frost einstellt.

Dieser Bericht hat wesentlich dazu beigetragen, dass eine günstigere Auffassung binnenschiff der Ernte wieder an Boden gewonnen hat und sich noch mehr verstärkte, als auch der Wochenbericht des Agricultural Bureau sich besser stellte, als man erwartet hatte. Es fanden sich unter diesen Umständen reichlich Verkäufer, die Haussiers nahmen in wachsendem Masse Realisationen vor, um ihre Lusten zu begrenzen, und so gestaltete sich die Tendenz der Woche recht flau. Europa hatte bei dem Rückgang meist die Führung, aber auch am amerikanischen Markt wichen die Preise immer weiter zurück trotz mehrfacher Versuche des von Price geleiteten Hauses-Consortiums, den Markt zu stützen und die Kurse wieder hinauf zu treiben. Es war gegen den Verkaufsandrang um so weniger anzukommen, als auch der Süden umfangreiche Abgaben vornahm, da das Wetter der Entwicklung der top crop anhaltend förderlich bleibt. Ob es dem Price-Consortium unter der Hand gelungen ist, einen Teil seiner riesigen Hauses-Engagements abzustossen, darüber sind die Ansichten geteilt.

Gegen Ende der Woche ist der pennsylvanische Kohlenarbeiterstreik endgültig beigelegt worden. Der Streik, an dem 140,000 Arbeiter beteiligt waren, hat 157 Tage gedauert und einen Schaden von etwa 140 Mill. Dollars verursacht. Wenn vielfach erwartet wurde, dass die Beendigung des Kohlenstreiks eine befestigende Rückwirkung auf den Baumwollmarkt ausüben würde, so ist eine solche tatsächlich zunächst nicht eingetreten. Es wäre ihr wohl auch an sich nur höchstens ein vorübergehender Einfluss heizumessen, denn für die Gestaltung des Baumwollmarktes wird die Grösse der Ernte von ausschlaggebender Bedeutung sein und mitbin vor allem der Zeitpunkt, an dem der killing frost einsetzt, das heisst so starke Kälte, dass die weitere Entwicklungsfähigkeit der Baumwollpflanze erötet wird. In den vorangegangenen Erntejahren ist killing frost zuerst eingetreten: 1900/01 am 8. November in Memphis-Tennessee und am 9. bis 12. November in allen übrigen Distrikten mit wenigen Ausnahmen; 1899/1900 am 1. November in Fort Smith (Arkansas) und vom 3. bis 5. November im Hauptteil des Baumwollgebiets; 1898/99 am 22. Oktober an einzelnen Punkten von Alabama, Mississippi, Texas, Arkansas und Tennessee, his Ende

Oktober in fast allen andern Gebieten; 1897/98 am 2. November in Palestine-Texas, und vom 17. bis 20. November in den meisten weiteren Gebieten.

— Dalny. Den Aushängebogen von R. Zabels «Durch die Mandschurei und Siberien» entnehmen wir folgende Ausführungen:
«Dalny, d. h. auf deutsch «die Ferne», im Süden der Liaotungshälfte gelegen, bildet den Endpunkt der transsibirischen Eisenbahn und stellt eine staatliche russische Gründung dar. Es dürfte das erste Mal sein, dass ein Staat ausgesprochenemassen als Städtespekulant auftritt, eine Stadt vollständig aufbaut, und dann die Völker der Erde auffordert, dorthin zu kommen, sich die Heimstätten, die der kühne Spekulant gebaut hat, anzusehen und sie zu erwerben — je teurer, desto besser. In Dalny bauen einige wenige Architekten nach eigenem Gutdünken mit fast unbeschränkten, jedenfalls für die Aufgabe reichlich zugemessenen Mitteln eine vollständig neue Stadt auf, der von vornherein durch die Eisenbahn eine gewisse Bestimmung erteilt, eine gewisse Chance geboten wird, sich nach einer bestimmten Richtung hin gewinnbringend zu vergrössern und auszubauen. Der grosse russisch-asiatische Länderkomplex ist ein halbes Jahr lang vom Eise des Ozeans umgeben. Es ist infolge dessen für Russland eine Lebensfrage, auf die eine oder andere Weise sich eine dauernde Verbindung mit der offenen See zu schaffen, wenn die transsibirische Bahn nicht ein halbes Jahr für den Transitverkehr brach liegen soll. Und darum führt Russland seine transsibirische Bahn nicht nach Wladiwostok, wie es ursprünglich geplant worden war, sondern es sucht sich einen Ort weiter südlich, an der dauernd offene See. Ursprünglich war Talienwan dazu aussersehen. Aber dieses erwies sich den Winden und dem Seegange zu sehr ausgesetzt. Infolgedessen gieng man an das gegenüberliegende Gestade und siedelte eine Stadt an auf freiem Felde, die man Dalny nannte. Wenn die Stadt erst fertig ist, dann wird man die Kaufleute und Nichtmilitärs aus Port Arthur in Dalny ansiedeln. Erst seit zwei Jahren arbeitet man an Dalnys Erbauung. Auf dem Platz, auf dem die Stadt sich schon jetzt teilweise erhebt, teilweise sich in Zukunft erheben wird, befinden sich zwei chinesische Niederlassungen, kleine Fischer- und Ackerdörfer. Diese wurden angekauft, die Häuser abgetragen, und nur die Bäume, die fast jedes Dorf in China kennzeichnen, liess man stehen. Sie sollen den Grundstock bilden für zwei Stadtparks, die im Bauplan vorgesehen sind. Dieser Bauplan selbst ist recht interessant. Die Stadt wird getrennt in vier scharf von einander gesonderte Viertel, und zwar soll der dem Wasser am nächsten gelegene Teil die Handelsstadt werden, in der die Bureaus und Lagerhäuser gedacht sind. In diese Geschäftsstadt soll auch die Eisenbahn einmünden, die, von Westen kommend, ein Stück am Hafenrande entlang laufen wird. Auf der dem Hafen abgewandten Seite schliesst sich die Wohnstadt an, das Viertel, wo diejenigen Leute hinziehen sollen, die in der Geschäftsstadt, im Hafen u. s. w. beschäftigt sind, die Stadt der Angestellten und kleinen Leute. Für die Chefs der Firmen und für alle diejenigen, die es sich leisten können, ist ein Stadt-

teil im Westen vorgesehen, der von der Wohnstadt durch den einen Zukunftspark getrennt sein wird. Hier sollen die vornehmen Privathäuser errichtet werden. Am entgegengesetzten Ende soll sich dann die Chinesestadt, die «City», anschliessen, von der Europäerstadt durch den andern Zukunftspark getrennt.

Die Geschäftsstadt wird durch eine breite Avenue von der Wohnstadt abgetrennt werden. Diese Strasse führt vom Bahnhof her geradlinig durch das Zentrum der Stadt hindurch auf die Chinesecity zu. Auf halbem Wege etwa ist ein grosser runder Platz vorgesehen, auf den die Hauptstrassenzüge der Geschäftsstadt und der Wohnstadt einmünden. Um diesen runden Platz sollen sich zehn Monumentalaufbauten gruppieren, nämlich die Russisch-chinesische Bank, Post und Telegraph, Theater, Polizeiverwaltung und Brandwache, Rathaus, Klubhaus, Gerichtsgebäude und noch drei Privatbanken. Ausserdem sind an anderen Plätzen noch weitere Monumentalaufbauten vorgesehen, nämlich eine orthodoxe Kathedrale, eine katholische Kirche, eine englische Kirche, eine evangelische Kirche, ein Museum, ein Gouvernementshaus, ein Verwaltungsgebäude, ein grosses Beamtenhaus, ein Zentralhotel, eine Knaben- und Mädchenschule, eine Stadthalle und Börse, eine Markthalle und noch verschiedene Gotteshäuser und Schulen. Diese Gebäude sollen zunächst einmal alle auf Gouvernementskosten hingestellt werden. Dazu kommen noch die Muster für Privat- und Geschäftshäuser, die Hauptstrassenzüge, kurzum das ganze Gerippe der Stadt, an das dann die Privatspekulation das Fleisch anmäst. Ausserdem aber ist noch ein verhältnismässig grosses Gouvernementsviertel im Bauplan vorgesehen, das bereits seiner Vollendung entgegengieht. Dieses Viertel ist schon jetzt für sich selbst eine kleine Stadt, in der circa 2000 Europäer, die in Dalny tätig sind, wohnen. Besonders bemerkenswert sind die Hafenbauten, die in Ausführung begriffen sind.

Wie gewaltig die Dimensionen sind, in denen gearbeitet wird, kann man aus folgender Episode ersehen. Als man an die Ausführung der Pläne gieng, die man in Dalny vorhat, ergab sich als einer der grössten Ausgabefaktoren Zement. Nun eröffnete man eine Konkurrenz um die Lieferung. Eine Fabrik war im Zusammenwirken mit andern in der Lage, die Lieferungen zu übernehmen. Aber der Preis, der pro Tonne verlangt wurde, erschien zu hoch. Die Fabrik erklärte, sie könne nicht billiger liefern. Daraufhin sprangte man aus, man hätte selbst ausgezeichneten Kalk in der Nähe von Dalny gefunden und wollte nun eine eigene Zementfabrik einrichten. Aber die Fabrik blieb zäh. In der Tat war Kalk vorhanden, aber er war wenig brauchbar für diesen Zweck und noch weniger ausreichend. Trotzdem bestellten die Russen die zur Anlage einer Zementfabrik nötigen Maschinen, und da die grosse Zementfabrik auch ihre Spione hatte, so war man gezwungen, tatsächlich die Maschinen aufzustellen und anzufangen, Zement zu produzieren. Das alles zusammen erforderte eine Ausgabe von mehreren hunderttausend Rubeln. Erst als das Zementkonsortium sah, dass man tatsächlich zu arbeiten anfing, gab es nach und stellte einen billigeren Preis. Darauf wurde die eigene Zementfabrikation wieder eingestellt und mit der Fabrik abgeschlossen.

Annoncen-Pacht:
Rudolf Mosse, Zürich, Bern etc.

Privat-Anzeigen. —

annonces non officielles.

Régie des annonces:
Rodolphe Mosse, Zürich, Berne, etc.

St. Gallische Hypothekarkassa in St. Gallen

Zinsreduktion auf Obligationen.

Der Zinsfuss unserer 4%igen Obligationen wird auf 3 $\frac{3}{4}$ % herabgesetzt und zwar nach 6 Monaten vom Tage ihrer Kündbarkeit an, frühestens jedoch mit 31. Dezember 1902.

Die Besitzer solcher Obligationen, welche mit dieser Reduktion einverstanden sind, wollen ihre Titel innert 4 Wochen ab heute (bezw. nach Eintreten der Kündbarkeit) gef. an unserer Kasse zur Umstempelung vorweisen; andernfalls gelten dieselben als gekündigt und hört mit Ablauf der in den betreffenden Obligationen enthaltenen Fristen die Verzinsung auf.

St. Gallen, den 21. Juni 1902.

St. Gallische Hypothekarkassa,
(1270) Der Direktor: P. Gygax.

Ventilationsanlagen

erstellt für sämtliche Zwecke (21)

J. P. Brunner, Oberuzwyl (Kt. St. Gallen)
Spezialität für Trockenanlagen.

Solothurner Kantonalbank.

An unserer Kasse werden bis auf weiteres (1413)

3 $\frac{1}{2}$ % Obligationen

in runden Summen von mindestens Fr. 500 ausgegeben. Dieselben sind von drei zu drei Jahren kündbar und werden nach Wunsch auf den Namen oder Inhaber ausgestellt.

Die Direktion.

ERSPARNIS

an Kosten, Zeit und Arbeit erzielt man bei Aufgabe
von Annoncen für Zeitungen, Zeitschriften etc. durch die

Annoncen-Expedition Rudolf Mosse

Central-Bureau für die Schweiz: ZÜRICH, Theater-Strasse 5

Agenturen: Aarau, Basel, Bern, Biel, Chur, St. Gallen, Glarus, Lausanne,
Luzern, Schaffhausen, Solothurn, Zofingen.

Kosten-Anschläge * Annoncen-Entwürfe * Kataloge gratis

1859)