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: - (1927)

Heft: 284

Rubrik: Financial and commercial news from Switzerland

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

ing the same month the French Government requested the French Parliament to authorise French ratification. The French Chamber approved ratification in July, 1926, more than one year later. Since then the matter has progressed no further. Even the Commission for Foreign affairs in the French Senate has not yet dealt with it.

In the meantime Frence has built big Custom houses directly on the Swiss frontier. This postponing of the ratification and the building of Customs houses on a spot where they could not be erected if the free zones still existed, has undermined confidence in French good faith.

Trade Union Funds.

The financial, though not the numerical, strength of the trade union movement in Switzerland is illustrated in the following article from the Trade Supplement of the *Times* (Jan. 22nd) :—

Whereas between 1919 and 1925 the number of workers increased from 1,000,000 to about 1,500,000 in Switzerland, the membership of the Swiss trade unions fell from 223,588 to 149,997. But during the same period the funds of the unions rose from nearly 3,000,000 francs (£120,000) to 12,766,495 francs (£510,659). The most important—i.e., that of the railwaymen—has 3,104,687 francs (£124,187) at its disposal ; the metal and watch workers 3,014,376 francs (£120,575) ; the printers 2,706,518 francs (£108,260) ; and the wood and building trade workers 1,395,367 francs (£55,814).

In 1925 the receipts of the trade unions totalled 8,373,297 francs (£334,931) and the expenditure 6,747,594 francs (£263,903), thus showing a surplus of 1,625,703 francs (£65,020) for the year. The chief items of expenditure were one and one-third million francs (£53,000) for illness and accident allowances ; one and one third million francs (£53,000) for unemployment pay ; 600,000 francs (£24,000) for printing and publications issued by the trade unions) ; 500,000 francs (£20,000) for help to strikers ; and nearly 1,500,000 francs (£60,000) for the administrative staff and the leaders of the trade unions.

The Most Popular Ambassador.

Our Minister has—like all those who have the good fortune to make his acquaintance—taken the *Lady's Companion* by storm for this is what that journal says in its issue of Jan. 22nd :—

The most popular Ambassador in London is probably the Swiss one, M. Paravicini, and it isn't altogether because he's got a ready smile and enormous tact. He's six feet in height. Next in popularity, I should think, is the Spanish Minister. He is also exceptionally good-looking. Don't ask me who's the most unpopular amongst the Legation folk, for I should'nt dare tell you!

Mittelholzer—a German!

One of the news agencies (British United Press) has issued the following curious item to the English Press :—

Anxiety is being expressed in Berlin as to the fate of the German aviator, Herr Walter Mittelholzer, who, it is feared, is lost or has met with disaster in Central Africa.

Herr Mittelholzer left Zürich in December, and was last sighted at Jinja, Central Africa, whence he intended to fly to Ruwenzori.

The expedition, which was being made in a Donnier-Wahl airplane, had the former German colonies for its destination.

Lieut. Mittelholzer is, of course, Swiss and he is not lost ; the expedition is an entirely Swiss venture. The chief cause of the interruption of his flight to the Cape is petrol trouble, the tank steamer on the Tanganiyka Lake having, owing to a mishap, been unable to furnish the pre-arranged supply. In the meantime one of the observers, M. René Gouzy, has contracted malaria and will not be able to accompany the aviator on the remainder of his journey.

FINANCIAL AND COMMERCIAL NEWS FROM SWITZERLAND.

The Cantonal Bank of Zürich has been the first of these institutions to declare its profits for the year 1926 and announces that out of a net profit of Frs. 2,900,000, an allocation of Frs. 1,450,000 will be made to reserves, Frs. 1,160,000 will go to the Cantonal Treasury, and Frs. 290,000 to the General Cantonal Fund.

The Swiss Customs authorities announce that for the month of December, 1926, imports reached a value of Frs. 219,000,000 and exports amounted to Frs. 172,000,000, showing a surplus of imports—that is, an unfavourable trade balance of Frs. 46,000,000 for the month.

For the complete year 1925 imports amounted to a total of Frs. 2,633 million and exports were Frs. 2,038 million, while the final figures for 1926 showed imports to a value of Frs. 2,414 million and exports of Frs. 1,836 million.

It was recently reported that the Chemin de Fer du Midi was placing in Switzerland a 6% loan of Frs. 100 million. It is now understood that the whole of this issue has been taken up by an important banking house in Zürich, and that there will be no public offering of the bonds in the Swiss markets. The amount of the loan is fixed in French and not Swiss francs.

The Cantonal Authorities of Berne are not often in the limelight as borrowers in the Swiss markets, and their appearance now with a loan of 15 million francs is the first since May of 1925. The new loan is to bear interest at the rate of $4\frac{3}{4}$ % and will be issued at 99 %. The term of the loan is fixed at 15 years, with option on the part of the Canton to redeem after 12 years.

It will be remembered that the last occasion on which the Canton of Berne offered a loan was in 1925, when the issue was made to provide funds for the earlier stages of the work on the Oberhasli Power Station. The amount of the loan was then only 12 million francs, which was issued in the form of 5 % bonds at 98 % redeemable in 12 years, and the applications were so heavy that very large oversubscription resulted and a total amount of Frs. 125 million was actually applied for.

For 1927 the Berne budget forsees a deficit of $3\frac{1}{2}$ million francs, but in this connection it must not be overlooked that the Canton owns very valuable agricultural and forest property, the value of which may be put at approximately Frs. 50 million, an asset of the greatest importance.

QUOTATIONS from the SWISS STOCK EXCHANGES.

BONDS.	Jan. 25	Feb. 1
	%	%
Confederation 3% 1903	81.75	82.00
" 5% 1917, VIII Mob. Ln	101.80	101.62
Federal Railways $3\frac{1}{2}$% A—K ...	84.40	84.22
" " 1924 IV Elect. Ln.	101.50	101.62

SHARES	Nom	Jan. 25	Feb. 1
	Frs.	Frs.	Frs.
Swiss Bank Corporation ...	500	800	805
Crédit Suisse ...	500	846	849
Union de Banques Suisses ...	500	700	700
Société pour l'Industrie Chimique	1000	2585	2592
Fabrique Chimique ci-dev. Sandoz	1000	4055	4072
Soc. Ind. pour la Schappe ...	1000	2750	2760
S.A. Brown Boveri ...	350	540	557
C. F. Bally ...	1000	1275	1285
Nestlé & Anglo-Swiss Cond. Mk. Co.	200	631	697
Entreprises Sulzer S.A. ...	1000	1029	1055
Comp. de Navig'n sur le Lac Léman	500	570	570
Linoleum A.G. Giubiasco ...	100	100	98
Maschinenfabrik Oerlikon ...	500	697	692

EIDGENÖSSISCHE GLOSSEN.

Benzinzoll als Allheilmittel.

Unter den Schulden der Bundesbahnen figuriert ein klarer Posten, der nichts anderem als der militärischen und wirtschaftlichen Verteidigung der Schweiz während des Krieges zuzuschreiben ist. (Die Bundesbahnen haben sich zwar etwas spät aufgemacht, um auf eine Uebernahme dieses Postens durch den Bund zu bringen.) Es scheint nun eigentlich selbstverständlich, dass dieser Betrag von 200 Millionen vom Bund auf Konto "Mobilisationskosten usw," übernommen wird. Doch allen scheint das nicht selbstverständlich zu sein. Nationalrat Dr. Klöti ist der Meinung (siehe Schweizerisches Zentralblattt für Staats- und Gemeindeverwaltung, 1. Heft), dass der Benzinzoll "teilweise zum Lastenausgleich zwischen Bahn und Automobil verwendet werde," d. h. dass "ein gewisser Mehrertrag über die Summe von 16 Mill. Franken (Gesamtertrag 1916) hinaus den S. B. B. als teilweises Entgelt für ihre ungenügend honorierten Leistungen der Kriegszeit zugewiesen werde."

Also : Weil der Bund während des Krieges die Bundesbahnen ungeschäftlich behandelt hat, soll heute der Benzinverbraucher diese Schulden bezahlen. Der ganze Benzinzoll rührt in seiner unglaublichen Höhe (zirka zwei Fünftel des Kaufpreises!) aus einer Zeit und einer Anschauungswelt her, da man den Benzinverbrauch als einen Luxusverbrauch betrachtete. (Könnte man heute schon Benzin aus Kohlen in der Schweiz herstellen, so fiele dieser Zoll weg, denn die Kohlen werden glücklicherweise nicht derart behandelt.) Statt nun diesen Benzinzoll, der gleichzeitig eine Steuer ist, den Strassen so viel wie möglich zugute kommen zu lassen, sollen damit de Schulden der S. B. B. verzinst werden. Es ist gut gemeint—aber gegenüber demjenigen, der mit Benzin arbeitet, weil sich kein Mensch und kein Bund darum kümmert, einen schweizerischen Brennstoff, ein schweizerisches Betriebsmittel entsprechender Art zu schaffen, nicht sehr gerecht.

Die Automobilisten sollen laut Gelpke für den Unterhalt und die Verbesserung der Strassen aufkommen. Sie sollen laut Klöti wenigstens teilweise die Zinsen der Bundesbahnen bezahlen. Und was noch? Ich kann mir zehn Pferde halten, wenn ich will, und die Strasse mit diesen zehn Pferden schlimmer herichten als mit einem kleinen bescheidenen Automobil, und es kostet mich keinen Rappen Steuer. Wenn ich aber diese zehn Pferde aus Fleisch und Blut in ein Motorpferd aus Eisen und Benzin verwandle, dann kommt die Steuer, ob ich fahre oder nicht. Man hat schon schwer, solches zu begreifen. Wieviel schwerer hat man erst zu begreifen, dass das Automobil von 1927 für die Kriegsschulden aufzukommen habe!

Fabriken und Fabrikate.

Der Präsident des Verwaltungsrates der Brown, Boveri u. Cie sagte in einem Vortrage, gehalten in der Statisch-volkswirtschaftl. Gesellschaft Basel vor dreiviertel Jahren, dass es unsern Maschinenfabriken nicht möglich sei, unter Anwendung der ausgeklügeltsten amerikanischen Methoden zu schaffen. Gut. Ist es aber notwendig, dass eine Fabrik gleichzeitig Stickmaschinen und Last-automobile herstellt wie die Aktiengesellschaft Adolph Sauerer in Arbon?

Ich empfehle irgend einem volkswirtschaftlichen Seminar der Schweiz als Thema für eine Doktorarbeit das folgende : "Die schädliche wirtschaftliche Auswirkung der Tatsache, dass in der kleinen Schweiz in der gleichen Fabrik verschiedene Fabrikate und in verschieden Fabriken die gleichen Fabrikate hergestellt werden."

Das heilige Mittagessen.

Man plant gegenwärtig auf der rechten Zürichseeseite die Einführung von beschleunigten Zügen, die einige Stationen von Zürich aus ohne Anhalt passieren. Eine alte gute Idee, die endlich ihrer Verwirklichung entgegengeht. Unerfreulich bei der ganzen Begründung ist bloss der Umstand, dass man das häusliche Mittagessen als positiven Grund für die Einführung solcher Züge aufzählt. Dann können nämlich auch die Bewohner der weiter abgelegnen Seegemeinden mittags schnell nach Hause fahren—als ob das zum Vorteil der Bundesbahnen wäre. Die S. B. B. erhalten nicht mehr, ob die Leute nachmittags nach Hause fahren oder nicht, handelt es sich ja doch bloss um Abonnenten. Die Tatsache selber führe ich hier nur an, um wieder einmal auf unsere sehr unökonomische und auch menschlich nicht so günstig wie ein früher Feierabend auswirkende Zweiteilung des Tages aufmerksam zu machen. Wir scheinen vom ausgiebigen, zeitraubenden Mittagessen nie loskommen zu können!

Im Heft 3 der *Schweizerischen Bauzeitung*, das ich in der Bibliothek durchblätterte, hatte eine eifriger Leser einem Satz von Generaldirektor Schraft ("Es wird eine Beschränkung der Vorteile des Automobiltransportes auf ein vernünftiges Mass in Erwägung zu ziehen sein") mit einer kleinen Anmerkung versehen. Sie hiess : "Die Nachteile der Bahn beseitigen wäre besser!"

Diesem unbekannten Leser, der sich genötigt fühlte, den Bleistift aus der Tasche zu ziehen, möchte ich gerne die Hand drücken.

Eine Kleine Anmerkung und ein grosser Andrang.

In der *N. Z. Z.* steht folgende Mitteilung : (Eing.) "Wegen des grossen Andranges werden Audienzen nur noch Samstag nachmitttags 2-4 Uhr erteilt. In der Zwischenzeit sind Gesuche schriftlich einzureichen. Bis heute sind 724 Fälle behandelt worden..."

Um was handelt es sich? Warum, woher, wozu der grosse Andrang? Es handelt sich um das zürchische Komittee zur Bekämpfung des—Selbstmordes.

Derart ist unsere Zeit : Wir lesen jeden Tag einmal oder zweimal, was in der Welt geschieht. Ein Geschehnis im hintersten Hinterindien erreicht uns ein paar Stunden darauf. Im Radio hören wir die halbe Welt. Doch von unserem Nächsten wissen wir nichts. Die menschliche Gesellschaft gleicht einer Gesellschaft, die, den Kopfhörer hermetisch über den Ohren, nichts mehr vom Nebenmenschen hört—doch stolz ist, die Stimme New Yorks zu vernehmen.

Glücklicherweise ist dieses Komitee in Zürich gegründet worden, um abzuhelfen dem grossen schweizerischen Andrange—zum Selbstmord.

—*Felix Moeschlin in "N.Z."*

PRINTING

OF

MARKET REPORTS
CATALOGUES
PRICE LIST
LEAFLETS, &c.
in Foreign Languages
a Speciality.

Telephone : Clerkenwell 9595

FREDERICK PRINTING CO. Ltd.
23, LEONARD STREET, LONDON, E.C.2.

CITY SWISS CLUB.

CINDERELLA DANCE
at PAGANI'S RESTAURANT, on
SATURDAY, FEBRUARY 19th, at 6.30.

Tickets at 10/6 (incl. Supper), may be obtained from Members of the Committee.