

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: - (1928)

Heft: 346

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: 14.01.2026

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

the official appointment of Guardian of the Frontier. He owned vast estates, and thousands of cattle, sheep and horses, raised an army with which to overawe the Indians, and was escorted by retainers in gorgeous uniforms when he travelled.

He was allowed to retain his property and his proud position when the Americans annexed California, continuing to live in a fort defended by nine guns and a garrison of one hundred men. And then, one day, gold was discovered on his estate, and that discovery was his undoing.

The rush began. The 'forty-niners—tens of thousands of them—came streaming in; Sutter's retainers and his workpeople—mostly Indians and Kanakas—deserted him and joined them. There was no police force to compel them to respect Sutter's rights; and they did not respect them. They pegged out claims on his land. They milked his cows and picked his fruit, and cut down his trees. When he himself pegged out a claim of his own, the Kanakas whom he hired to work it stole the gold. The question for him was: Should he go back to Switzerland and live quietly on the modest competence which he had been able to save out of the wreck, or should he try to vindicate his rights in a Court of law.

He decided upon the latter course; and his claims were so numerous and so enormous that it took him four years to prepare his case.

The number of persons on whom he served writs for settling on his land without his leave was 17,221. The amount which he claimed as ground landlord of San Francisco, Sacramento and other townships was £40,000,000. He also sued the State Government for \$5,000,000, because it had failed to protect him from the trespasses of the 'forty-niners; and he claimed a royalty on all the gold which had been extracted from his immense estates.

Judgment was given in his favour, in all these suits, by Judge Thompson of the High Court of California, on March 15th, 1855: so that it may fairly be said that he was, at that date, theoretically the richest man in the world.

Theoretically, but not practically; for two insuperable obstacles blocked the way when Sutter tried to realise his wealth: the law's delays and the fierce indignation of the Californians. The judgment of the Californian Court required the confirmation of Washington; and Sutter had no sooner set out for Washington, to make his representations there, than the mob started rioting. It burnt down the San Francisco Court House, and destroyed all the papers contained in it. It threatened to lynch Judge Thompson, who had to run for his life; and it then proceeded to destroy Sutter's own country house, ravaging his vineyards and vegetable gardens, felling his fruit trees, emptying his cellar, slaughtering his cattle and his poultry, and hanging his Kanaka and Chinese employees.

He was ruined at a stroke. The rest of his life was devoted to the unavailing attempt to procure justice at Washington; and he died—a pauper and a broken man—of an apoplectic seizure outside the Capitol, at Washington, on June 17th, 1880. It is a wonderful story, most graphically told by M. Blaise Cendrars.

FINANCIAL AND COMMERCIAL NEWS FROM SWITZERLAND.

The subscription lists to the new Swiss Federal Railways loan of Frs. 150,000,000 are now open. The loan is of the 4½ per cent. type, coupons are payable on the 31st May and the 30th November, and the whole loan is redeemable on the 31st May, 1944, at par. The new issue is intended in the first place to provide for the conversion of the 5½ Federal Railways loan of 1918-19 which falls due for redemption on the 30th November, 1928, and in so far as stock still remains available for the purpose, holders of the Swiss Federal Treasury Bonds of 1923 Series V, will receive an opportunity of converting their holdings into bonds of the new loan. Any balance eventually remaining is open for public subscription at 98%.

The position of the Swiss Federal Railways has undergone a very satisfactory improvement of late. For the year ended 31st December, 1927, the gross revenue amounted to 335½ million francs, while gross expenditure was 267 million francs, leaving a gross working profit of 128½ million francs. The ratio of revenue to expenditure thus works out at 67.51 per cent., as compared with 70.77 per cent. in 1926 and a maximum of 96.59 per cent. attained in 1921, at the time of the Railways' worst post-war difficulties.

After meeting all interest charges, etc., the net revenue for 1927 amounted to somewhat over 6 million francs, which is a very good showing when compared with the deficit of 9½ million francs on the preceding year.

The large Swiss chemical manufacturing concerns have been able to look back upon a fairly satisfactory year's working in 1927. The Société Suisse pour l'Industrie Chimique in Basle closed the year with a net profit of Frs. 5,120,425 as compared with Frs. 5,027,013 in 1926, and is again distributing a dividend of 15 per cent.

La Fabrique de Produits Chimiques ci-devant Sandoz in Basle, is also able to maintain its dividend distribution at the same rate as last year, viz., 25 per cent., having made a net profit of Frs. 2,828,740 as compared with Frs. 3,183,571 in the previous year.

QUOTATIONS from the SWISS STOCK EXCHANGES.

BONDS.	May 1		May 8	
		Frs.		Frs.
Confederation 3% 1903	...	82.50	...	82.50
3% 1917, VIII Mob. Ln	...	102.00	...	102.00
Federal Railways 3½% A—K	...	86.52	...	86.50
" " 1924 IV Elect. Ln.	...	102.37	...	102.37
SHARES.	May 1		May 8	
		Frs.		Frs.
Swiss Bank Corporation	...	500	...	777
Credit Suisse	...	500	...	865
Union de Banques Suisses	...	500	...	720
Société pour l'Industrie Chimique	...	1000	...	2767
Fabrique Chimique ci-dev. Sandoz	...	1000	...	4800
Soc. Ind. pour la Schappe	...	1000	...	4222
S.A. Brown Boveri	...	350	...	640
C. F. Bally	...	1000	...	1580
Nestlé & Anglo-Swiss Cond. Mk. Co.	...	200	...	927
Entreprises Suisse S.A.	...	1000	...	1210
Comp. de Nav. n. sur le lac Léman	...	500	...	535
Linoleum A.G. Giubiasco	...	100	...	280
Maschinenfabrik Oerlikon	...	500	...	775

AUS DEM "AFRIKA FLUG."

(Der nachstehende Auszug ist mit gütiger Erlaubnis des Verlags dem von Orell Füssli in Zürich in deutsch und französisch veröffentlichten Buche "Afrika Flug" entnommen, das Mittelholzer's Flug durch den schwarzen Erdteil ausführlich in Wort und Bild beschreibt. Sein Begleiter, Lieut.-Col. René Gouzy wird am 23. Mai in unserer Kolonie einen Vortrag halten.)

VON ATHEN NACH ALEXANDRIA.

Alles war zur Fahrt bereit und wir hatten uns schon von unsern Landsleuten verabschiedet, als im Augenblick des Abflugs Mittelholzer bemerkte, dass eines der Seitensteuer versagte. Zurück zum Kai—Nachprüfung! Während der Nacht war der an der Boje vertäute Apparat vom Wellenschlag stark geschaukelt worden. Dabei hatte das Meerwasser das Gestänge des Seitensteuers mit einer Salzkruste bedeckt. Da blieb nichts anderes übrig, als den Abflug auf den folgenden Morgen zu verschieben.

Während des ganzen Tages arbeitete Hartmann unablässig unter Beihilfe eines Unteroffiziers des griechischen Flugdienstes an der Maschine, so dass am Abend der Schaden völlig behoben war. Um neun Uhr hatten wir uns im bescheidenen Gasthof von Phaleron zu Bette gelegt.

Am Morgen des 13. Dezember (da heisst es noch, die Flieger seien abergläubisch!), brachten uns eine Schaluppe um 6 Uhr 30 zum Flugzeug. Diesmal gab es keinen "blinden" Abflug. Zwar sprang der Motor auch nicht gleich an, denn die Nacht war sehr kühl gewesen. Doch um 8 Uhr 30 hoben wir uns in die Lüfte, hinauf in einen Himmel, an dem sich grosse kupferne Wolken jagten. Brise aus Nordnordost—also sehr günstig für uns. Doch wie lange, oder vielmehr bis wohin würde dieser Wind anhalten? Das blieb vorläufig Geheimnis. Denn wir starteten ohne jede Kenntnis der Wetterlage, wie sie jenseits von Kreta herrschte. Vielleicht eine Unvorsichtigkeit. Doch es blieb uns nichts anderes übrig.

Ich bekenne, dass ich in diesem Augenblick doch einige Erregung empfand. Auch Mittelholzer schien besorgt. Allein er hatte entschlossen die möglichen Schwierigkeiten ins Auge gefasst. Bei der Fliegerei muss man stets mit unvorhergesehenen Umständen rechnen, und wer nichts wagt, gewinnt nichts. Der Apparat hat übrigens seine volle Benzinbelastung, mit der wir uns zehn Stunden in der Luft halten und 1,500 Kilometer zurücklegen können. Von Athen bis "gegenüber" sind es bloss 1150! Wir haben also einen Ueberschuss. Zwar keinen überwältigenden. Doch nun frisch drauf los!

Auf etwa 400 m Höhe fliegen wir um 8 Uhr 50 über das Kap Sunion. Das anfangs so trübe Wetter schied sich auflukern zu wollen. Im Süden ging der wunderbar blaugoldene Himmel in ein azurnes Blau über, und bald warf die blendende Sonne ihre Strahlen auf das Meer. Vor uns liegt die endlose Kette der Kykladen, und die einzelnen Inseln dehnen sich wie eine Reihe von Panzern riesenhafter Schildkröten in die Weite, wo sie sich im Dunst verlieren. Unter dem Flugzeug brodelte das Meer und wirft seine Schaumkämme empor. Selten nur lässt sich eine Barke erblicken, die über den erregten Wogen auf und nieder tanzt. Um so besser—so haben wir den günstigen Wind für uns. In sauser Fahrt—zuweilen mit 170 Kilometer—jagt die Schweizland ohne jedes Schlingern vor dem Winde dahin und überholt nacheinander die Inseln Keos, Thernia, Seriphos, Siphnos und Sikinos, während zur Rechten die berühmte Venusinsel Milos auftaucht. Alles kahle, bräunliche, zerrissene Eilande, wo die Brandung wütend gegen die hohen Steilküsten donnert, an denen da und dort kleine Dörfer mit weissen Häuschen nisten. Auf der Höhe von Jos packt uns plötzlich ein gewaltiger Wirbel und wir stürzen mit einemmal hundert Meter tief in ein Luftloch. Mittelholzer, der gemächlich in der Kabine seinen Photoapparat 13 x 18 nachprüft, tut einen unfreiwilligen und sehr gefährlichen Luftsprung, erhebt sich aber sofort und

stürzt nach dem Steuersitz. Der kostbare Apparat liegt in einer Ecke. Ich selbst hielt mich an den Wänden fest. Glücklicherweise hat niemand Schaden gelitten. Nach diesem "Weckruf" und der Wiederherstellung unseres Gleichgewichts steuern wir gegen Thira oder Santorin, das wir um 10 Uhr überfliegen. Emsige photographische und kinematographische Geschäftigkeit! Dreimal umkreisen wir das vulkanische Gelände, das stark an den Krater der Insel St. Paul erinnert, die einsam aus den Wassern des südlichen Indischen Ozeans emporragt. Santorin zeigt aus der Vogelschau die Form einer Krone. Auf der innern Lagune sind einige Inselchen, zweifellos frühere Eruptionskegel, sichtbar. Auf dem Rande der Krone liegen mehrere Ortschaften; zwei davon sehen recht stattlich aus. Mittelholzer zeichnet eifrig die Dampfildungen (Fumarolen) und Schwefelablagerungen. An bestimmten Stellen, wo sich der Schwefel ansetzt, ist der Boden von chromartigem Gelb. Ein höchst merkwürdiger Anblick, dieser in den Annalen der Vulkanologie klassische Inselstück, ein Anblick, der das Herz unseres Geologen hätte höher schlagen lassen...wenn wir ihn nicht leider hätten durch Benzin ersetzen müssen!

Nach Santorin liegt vor uns nur noch das unendliche Meer. Hier und dort ein paar unbewohnte Eilande. Um 10 Uhr 50 fliegen wir über das einsame Riff von Chaminolisi, das unser Führer, nur nach dem Kompass sich richtend, mit bemerkenswerter Genauigkeit ansteuert. Unendlich zeichnen sich am westlichen Horizont Kap Sidero und die Küste von Kreta ab, während wir in westlicher Richtung Kosos, die letzte der Sporaden erkennen.

Eine halbe Stunde später sind Kreta und die Sporaden hinter uns verschwunden und nun jagen wir hinaus ins unbekannte Abenteuer. Es ist genau 11 Uhr 30. Wir werden festes Land erst wieder 650 Kilometer weiter südwärts zu Gesicht bekommen...wenn unser Motor durchhält. Das Wetter hat sich glücklicherweise endgültig aufgehellt, nachdem uns noch ein von Norden herangewehtes kräftiges Gewölke reichlich begossen hat. Zweifelloh der Abschiedsgruss des kalten und feuchten Europa!

Ich sitze neben Mittelholzer, der ein sehr ernstes Gesicht macht—unser Führer legt sich offenbar Rechenschaft darüber ab, dass unsere Sache mehr oder weniger vom Glück abhängt!—und betrachtet das Meer, das, soweit das Auge reicht, vor uns in sonnenbeglänzten Wogen schaukelt. Warum sollte ich nicht gestehen, dass ich eine sonderbare Erregung fühle, die ich aber sehr rasch unterdrücke. drücke. Wozu übrigens die Unruhe? Unser wackerer B.M.W.-Motor hat seine Proben zur Genüge abgelegt.

Stunde um Stunde, Ewigkeiten wie mir scheint, fliegen wir über die endlose Wasserfläche. Von Zeit zu Zeit werfen wir, Mittelholzer und ich, einen Blick auf den Chronometer, dessen Zeiger uns heute mit hoffnungsloser Langsamkeit vorzurücken scheint. Im Süden tauchen weissliche Wolken auf wie Eisberge. Vom Dröhnen des Motors gewiegt, denke ich an Ammanden und seine Gefährten, die im Jahre 1925 dem Pol zuzogen, hinein ins Unbekannte. Unermüdlich lässt unser B.M.W. sein Brummen hören und setzt keine Sekunde aus. Die Einsamkeit und Stille der Umgebung sind schrankenlos, fast erdrückend. Soweit der Blick reicht—kein Schiff. Das schlimme Unwetter, das in den letzten Tagen diese Gegend heimgesucht hat, ist ohne Zweifel schuld daran. In Alexandrien sagte man uns später, am Sonntag habe ein Sturm gewütet wie noch nie. Voll Besorgnis erwarteten uns die Landsleute. Wären wir an jenem Tage abgeflogen, dann...Wie man sieht, ist ein Unglück immer zu etwas gut und wir beglückwünschten uns nachträglich zu dem Unfall mit dem Mittelsteuer vom Sonntagmorgen. An so dünnem Faden hängt das Schicksal!...

Ich sprach soeben von Schiffen. Wir sahen im ganzen drei, oder vielmehr zwei und eine Raufahne am Horizont. Unsere Aussichten, im Falle einer Panne aufgefischt zu werden, waren also recht gering. Und zwar um so geringer, als unsere immer noch beschädigten Schwimmer bei so aufgeregter See nicht lange flott geblieben wären. Vorausgesetzt, dass uns die Wogen nicht von vorn herein zum Kentern gebracht hätten, wäre es uns nur möglich gewesen, den Apparat zwei bis höchstens drei Stunden über Wasser zu halten. Doch ist es überflüssig, sich dabei aufzuhalten, da ich ja noch da bin, dem Leser unsere Odyssee zu erzählen.

Gegen 14 Uhr 30 dreht sich plötzlich der Wind und bläst aus Südost. Zum Glück nähern wir uns dem Ziel. Um 15 Uhr 05 erblicke ich durch den Feldstecher einen langen, grellweissen Streifen. Land—Aegypten—hurra! Unsere Gesichter heitern sich auf.

Das Wasser wird allmählich trübe und die Azurfarbe des Meeres geht in ein schmutziges Gelb über. Offenbar das Schlammgeschlebe des Nils!

Um 15 Uhr 25 fliegen wir zum ersten Male über den schwarzen Erdteil. Oder vielmehr über den gelben, denn der schmale Landstreifen, denn wir 300 m unter uns erblicken, zeigt ein helles Braun, das nur zeitweise von grünen Flecken durchsetzt ist: Palmen! Unsere Meerfahrt hat vier Stunden gedauert. Vier Stunden zwischen Himmel und Wasser!