

Eidgenössische Glossen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1927)**

Heft 283

PDF erstellt am: **26.04.2024**

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.

EIDGENÖSSISCHE GLOSSEN.

Arbeitslose Kaufleute.

Das Novemberheft der Sozialstatistischen Mitteilungen des Eidgenössischen Arbeitsamtes meldet z. B., dass Ende Oktober auf 10 offene Stellen männlicher angelernter und gelernter Stellensuchender der Gruppe "Handel und Verwaltung" 704 Bewerber kamen. Für die weiblichen Stellensuchenden lauten die entsprechenden Ziffern: 21 und 343. Nimmt man die ungelernten Arbeitslosen dieser Berufsgruppe dazu, so standen zu diesem Zeitpunkt 49 offenen Stellen total 1254 Stellensuchende gegenüber. Diese Zahlen sagen genug. Was aber nie genug gesagt werden kann, ist dies: Die Hauptschuld an dieser wirtschaftlichen Widersinnigkeit trägt der einseitige Schulunterricht mit seiner Ueberschätzung des Lesens, Schreibens und Rechnens und des Erlernens fremder Sprachen.

Das ewige Auto.

Es soll endlich ein schweizerisches Automobil geschaffen werden. Und was ist der erste Schritt? Erhöhung des Zolls. Offengestanden, ich bin enttäuscht. Seit Jahren bin ich für das schweizerische Automobil eingetreten. Ich habe darauf gewartet, dass unsere schweizerische Maschinenindustrie, die alles zustande bringt, auch dies zustande bringe, in gemeinsamer Arbeit. Nun haben sich wahrhaftig der Schweizerische Gewerbeverband, der Verband der schweizerischen Karosserie-Industrie, der Verband der schweizerischen Hammer- und Werkzeugfabrikanten, der schweizerische Schmiede- und Wagnermeisterverband, der Verein schweizerischer Maschinenindustrieller und die Schweizerischen Bundesbahnen zusammengetan... um auf Grund von gründlichen Vorstudien neuer Patente in wohlhabender, klug berechneter Arbeitsteilung ein schweizerisches Automobil herzustellen? Nein, um eine Erhöhung des Zolls bis auf zirka 23 Prozent bei Personenzügen zu verlangen.

Noch einmal: Ich bin enttäuscht. Heute beträgt der Wertzoll bei einem Durchschnittswagen von 800 Kilo Gewicht zirka 12 bis 14 Prozent. Das heisst: dieser ausländische Wagen ist über die Herstellungskosten hinaus mit 720 Fr. belastet. Wenn es nun nicht möglich ist, mit diesem Vorsprung von 720 Fr. plus Frachtkosten des ausländischen Wagens einen schweizerischen Wagen zu bauen, so müssen wir es wohl bleiben lassen.

Ich glaube aber immer noch daran, dass bei genügender Konzentration der geistigen und wirtschaftlichen Kräfte und Dezentralisation der Herstellung von Teilstücken ein schweizerischer Gebrauchswagen möglich wäre — bei den heutigen Zollsätzen. Gesucht werden müsste eine Verbindung von Bodenmotor- und Automotorherstellung. Wir fabrizieren alle möglichen Motoren in allen möglichen Fabriken. Sie sind vorläufig begreiflicherweise alle zu teuer. Mögen sich diese Fabriken einigen, aber nicht nur über die Tunlichkeit gewisser Schritte in Bern. Das ist furchtbar leicht. Das andere ist schwerer, doch nicht unmöglich. Sonst müsste man schliesslich noch den Eindruck erhalten, als ob das Ganze vor allem darauf hinausläufe, das Automobil zu verteuern, ohne dass es sicher ist, dass wir das gewünschte schweizerische Auto kriegen. Denn was haben die Bundesbahnen mit der Herstellung eines billigen Autos zu tun?

Eines ist Vorbedingung bei dieser in Frage kommenden Schweizerware wie bei so vielen anderen möglichen Schweizerwaren, die bis dahin unmöglich geblieben sind: dass wir nicht hundert verschiedene Modelle verlangen. In dieser Beziehung handelt der Schweizer immer noch wie ein Kind, zur Freude der Wiederverkäufer und der Reparateure. Jeder hat seinen eigenen Wunsch, seinen eigenen Geschmack. Darum müssen uns alle Modelle, die Frankreich, Italien, Deutschland, England und Amerika hervorgebracht haben, zur Verfügung stehen. Denn erst dann kann der Schweizer mit seiner ganz besonderen verständnisvollen Empfindsamkeit für das Wesen eines Vier-, Sechs- oder Achtzylinders den ihm und nur gerade ihm genau passenden Wagen finden. Hundert verschiedene Modelle müssen her. Kein Wunder, dass die *Automobil Revue* zum Schlusse kommt, es sei wahrscheinlich unmöglich, einen Industriezweig zu schaffen, "der den in seinen Bedürfnissen ausserordentlich differenzierten schweizerischen Markt in der bisherigen Weise versorgen könnte." Nein, in der bisherigen Weise wird es eine schweizerische Industrie sicherlich nicht vermögen. Es wird sich aber bei einigem Nachdenken und einigen vernünftigen Überlegungen zeigen, dass unsere Bedürfnisse nicht so ausserordentlich differenziert sind, wie es heutzutage den Anschein hat. Es wird sich ohne Mühe ein Normaltypus aufstellen lassen, der für 90 Prozent der Schweizer Automobilisten passt. Die ausländischen Hersteller von Serienwagen haben übrigens diesen Weg längst gewiesen.

Der "Eisenbahner" verweist auf einen Aufsatz im "Berliner Tageblatt," in dem u. a. vom Eisenbahnkraftwagenverkehr (auf der Landstrasse) der Eisenbahndirektionen Berlin und Halle die Rede ist. Hoffentlich bleibt es unseren Bundesbahnen erspart, dieses Beispiel allzugetreu nachahmen zu müssen, das heisst, Lastkraftwagen auf Strecken zu führen, wo bereits Eisenbahnlinien bestehen. Wir

haben allen Grund zu wünschen, dass die Güter den Weg zur Bahn zurückfinden. Wenn die S. B. B. dieses Problem lösen können, so leisten sie nicht nur sich selber, sondern dem ganzen Lande einen Dienst. Unser von der Natur begnadetes, abwechslungsreiches Land hat kein Interesse daran, seine Strassen von Lastkraftwagen blockiert zu sehen. Züge von Lastkraftwagen gehören auf die Schienen. Unser Eisenbahnetz ist so dicht, dass es bei entsprechenden Tarifen und Einrichtungen möglich sein sollte. Gerade weil die Menschen wieder mehr als in den letzten fünfzig Jahren die Strassen aufsuchen, dürfen die Strassen nicht von den Gütern mit Beschlag belegt werden.

Felix Moeschlin in "N.Z."

A SWISS POET.

The Swiss abroad who has an opportunity of reading Swiss journals and periodicals meets, year in and year out, many names of newcomers into the field of literature. Some of the names might become familiar because they appear frequently, others remain unnoticed. Yet the fact that an author or poet is constantly brought before the public is not conclusive in itself as to his real merits. The one who has to fight hard for his acknowledgement, the one who has to battle through the insincere and slightly benevolent passivity of the important official criticism, might be a true master.

Switzerland abounds in self-styled poets; it also abounds in literary clandoms, where the god 'Clique' reigns supreme, and where the goddess 'Official Criticism' distributes her favours upon dutifully bowing vassals.

Most of the old and the new poets base their fecundity upon the facts that they have acquired the technical foundations of poetry in a purely mechanical fashion, and that they believe themselves able to find at times a new or original motif! Their efforts are bent upon making a 'poetical find.' For days and weeks they search for their motif, which, once found, they press into some classical or speculative mould—if possible the latter. Then they are called 'Expressionists,' or even 'Futurists.' They are Motif-Hunters; and when their finds once get exhausted they indulge in cheap sentimentalism which is by no means the emotional result of actual happenings and experiences. Their rhyme production may be somewhat pleasing, but its purpose and its significance is practically zero.

There are but few poets whose work is the necessary and unmistakable outcome of personal experiences. They are men of a strong and sensitive inner life, who, like the strings of a harp, react resoundingly upon every touch that reaches the resonance of their creative minds. They are poets because they feel the artistic rhythm innate and because their personal experiences urge them to artistic expression.

Such a man is Bernhard Moser, of Solothurn. It is nearly eight years since his first poems appeared occasionally here and there. They found warm appreciation wherever they were read. But even in 1924, when his first book of collected poems, "Irrfahrt," was published by the courageous Hermann Meister, Heidelberg, the official and influential critics, who at times can be so enthusiastic about mediocrity, were no more than polite. But besides being polite, they really did not care about the man B. Moser himself. As he had given proof of being independent and selfwilled, it did not interest or stir them that Moser was forced to live actually in misery and hardship with his family; that he was forced to live to himself, to educate himself, to find the artistic success and approval within his own soul.

Moser's first collected Lyrics, "Irrfahrt," give proof of his outstanding talent. They show that in spite of the many obstacles in the way of his development he has forged ahead undaunted. Their purity and conception remind one of Goethe, Heine, Lenau, and their independence in personal feeling and in poetical vision is marked.

Soon after the "Irrfahrt" Moser published his first drama, "Adam Zeltner" (Hambrechtverlag, Olten). Any serious reader of this historical Swiss drama must feel convinced that there he has found one of the most thoughtful pieces in Swiss dramatic literature. His characters are most realistically drawn, with a cleanness and truthfulness which gives them the stamp of impressive actuality. His language is strong and passionate, and almost prophetic in its precision.

"Adam Zeltner" has been bought lately by the Schweiz. Schillerstiftung, which at last shows that he is finding appreciation in some quarters. It is indeed an honour of which he may be proud. Unfortunately, the accompanying financial relief was of short duration only.

But in spite of all the misery he had to go through, Moser's creative mind did not rest. His last publication is a new collection of lyrics, "Hohe Fahrt" (Hambrechtverlag, Olten). As in "Irrfahrt," a certain bitterness and melancholy, an enforced self-concentration brought about by the incredible aloofness and coolness of his fellow-citizens, provide the keynote to the understanding of his poetical soul.

His songs reveal his relation to God and to

men and beasts. They show the tenderness of a father to his child; they show the soul-stirring love of a son for his lost mother. His songs, too, are the mirrors of the suffering of an unacknowledged genius. The luminous thread of personal experience is always apparent. How true it seems that a prophet is never valued in his own country. Yet the time will come, has soon to come, when he must be acknowledged. Some of the Swiss high-brows will have to learn to bow before him.

For over eighteen months Moser has been without work. A serious illness, a nervous breakdown, robbed him of a humble position. And Moser is still in misery. One of the best in Switzerland is still pressed with Hunger and oppressed by Silence.

DR. SCHWEGLER.

Aus der "Irrfahrt."

TROTZ.

Sei Vorwurf, Lied und Keulenschlag!
Wir formen aus der Nacht der Zeit
Den Wertetag
Der Menschlichkeit.
In deinem Klange schwingt Gehalt
Gestreuter Frühlingssaat:
Sei Aufschrei, Brücke, sei Gestalt,
Und werde Tat!

NACHTLIED.

Mondlicht tröpft von allen Zweigen.
Ueber Büsche und Land
Hat die Nacht ihr tiefes Schweigen
Friedlich ausgespannt.
Rings um mich ist süßes Friede
Hingestruet und Ruh,
Nur ein Rabe flattert müde
Seinem Horste zu.
Meiner Berge ferne Gipfel
Leuchten, glanzumteht,
Und durch alle Tannenwipfel
Rauscht ein Nachtgebet.

Aus der "Hohen Fahrt."

HYMNEN AN GOTT.

In jedem Baume strebst du wipfelwärts.
Tautropfen atmen Blatt und Blüte
Dem heben Lichte zu.
Der Käfer summt, buntfarbig schillernd,
Den grossen Frohsang der Liebe,
Und aus den nachgestirnten Fernen,
Trinkt jedes Auge deinen tiefen Frieden.
O, wie das Kleinste noch vor Grösse strotzt!
Lebt deine Grösse in Vollkommenheit?
Denn aus dem Zufall leuchtet das Gesetz.

FUER MICH.

Schwinge den Spaten,	In blutige Furchen
Der Tag ist lang.	Mit starkem Arm,
Wirke und schaffe:	Streue den Samen:
Tat ist Gesang!	Die Welt ist arm!

SKLAVE.

Der Hunger würgt mich roh und stark;
Ich habe Knochen ohne Mark!
Was nützt mir Gott? Ich will nur Brot!
Wer für mich betet, ist die Not.
Ich staune über jedes Wort,
Das nicht zum Schweigen eingedrort.
Denn wer zum Menschen werden will,
Der hungrig erst und schweige still.
Was nützt mir Gott? Gebt Brot, nur Brot!
Wer für mich betet, ist die Not.

HEIMAT.

Du Haus am Felsenhange,
Wie klein bist du gebaut;
Hier hat vor Sturm und Wetter
Mir nie gegraut!
Ich pflügte meine Scholle,
Wie hart sie immer sei,
Und wenn ich Hungers sterbe:
Ich lebte frei!

From BERNHARD MOSER'S Lyrics.

Départ de M. A. J. Fontannaz de Liverpool.

Le 5 janvier le Club Suisse de Liverpool, au nom de la Colonie Suisse, offrait à son cher et populaire Consul, M. A. J. Fontannaz, un dîner d'adieux.

M. Fontannaz fut Consul Honoraire de Suisse à Liverpool du 10 mai 1916 au 30 septembre 1926, et eut dans cette période, à surmonter les temps difficiles de la guerre.

Ce dîner auquel participait entre autres le Landsturm de la Colonie, fut des plus patriotiques. Un magnifique plat en argent with inscriptions fut présenté à M. Fontannaz, en souvenir des précieux services rendus à la Colonie.

Par les discours prononcés, notre Consul a pu se rendre compte du regret général que la Colonie éprouve par suite de son départ.

Il se retire des affaires à l'âge de 67 ans, après une vie de grand activité, couronnée de succès et quitta Liverpool où il vécut pendant 45 ans, pour aller s'établir à Varenna.

Nous lui souhaitons ainsi qu'à Madame Fontannaz, de nombreuses années de santé et de bon-