

Swiss National Anthem

Autor(en): **Gravre, Adolphonse**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1937)**

Heft 791

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-686364>

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.

value of £4,076,000. These figures compare with imports from Switzerland to Great Britain to the extent of £11,365,000 in 1931, while British exports to Switzerland have remained very steady, during the last five years and stood at £4,138,000 in 1931. On both sides of the account the vast majority of the goods shipped between the two countries represent manufactured products.

These figures are not very large when compared with the total volume of trade of either country, but they nevertheless represent a very considerable volume of business in relation to the size of the country, since the Swiss market although limited in extent has nevertheless a considerable capacity of absorption for British goods. The business connection between the two countries is, however, much greater than would appear from a mere comparison of mutual imports and exports. The existence of the tariff difficulties referred to above has been responsible for the establishment in Great Britain of a number of subsidiaries, branches or agents of the leading Swiss manufacturers who have found it more profitable and convenient to transfer to Great Britain itself that portion of their manufacturing establishment which is required for the supply of their British and often also of their Dominion and Colonial customers. The firms, which are included among these latter, are in many cases of international reputation. The most notable example being probably Nestlé's Milk Products, while in the chocolate manufacturing industry dyestuffs, the boot and shoe manufacturing industry and certain special sections of the engineering industry, similar examples exist of firms manufacturing in Great Britain as subsidiaries of Swiss parent companies. Moreover, this connection has to some extent operated in both directions. There are a certain number of British concerns which have found it convenient and profitable to maintain manufacturing subsidiaries in Switzerland, and of these the Unilever concern and the British American Tobacco Company may be mentioned as the most prominent examples.

In a similar way there is a close business connection between the two countries in the field of insurance. A great volume of Swiss insurance is placed on the London market, more particularly with Lloyd's, while the great part played by the Swiss in the re-insurance market is well-known to all who are interested in the insurance industry.

The close business connection between the two countries is also brought out forcibly in the case of many commercial concerns doing international trade as exporters and importers of produce of various kinds from the countries of production to the consuming centres in Europe. The activities of such concerns as the firm of Volkart Bros. with its great net-work of interest in the East have played an important part in the development of Anglo-Swiss commercial relations and there are numerous other houses of less importance carrying on regular trading activities through the medium of the London market which might also be mentioned. The activities of one great trading concern with its headquarters in Basle are of the greatest importance in the commercial affairs of the West African possessions while important Swiss firms of cotton exporters in Egypt pass a volume of business through London which further cements these relations.

Apart from occasional operations of an exceptional nature, Switzerland has never been a borrower in the international markets and Swiss securities have in consequence not had a place of any importance on the London Stock Exchange, though there must be numerous large private holdings of Swiss internal loans by British investors. On the other hand, Swiss investors have always taken considerable interest in the London market and through the medium of their bankers or directly through members of the Stock Exchange who have personal connections in Switzerland an important business is done.

And finally, no survey of the financial relations existing between Switzerland and England would be complete without a brief reference at least to the tourist industry which plays such an important part in the internal economy of Switzerland. As one of the most important tourist centres in Europe, Switzerland entertains every year a very large number of British tourists and the mutual financial turnover resulting from this traffic represents an important factor in the financial relations of the two countries. It therefore automatically follows that there is an extensive organisation of tourist agencies of greater or less importance which represents a close link between the two countries and through the medium of which there passes a very great volume of business.

(The Anglo-Swiss Commercial and Financial Review).

PERSONAL.

We deeply regret to announce the passing away, on Wednesday last, of Mr. J. Piper, father of Mrs. Willi Deutsch, at the age of 87.

FRANZ ZIMMERMANN, DER DRITTE SWISSAIR-MILLIONÄER.

Man kennt ihn auf allen Flugplätzen Europas, den "Franz" der Swissair. Wenn die Gesellschaft, in deren Dienst er steht, ein neues Flugzeug kauft, so ist es bestimmt Franz, der sie zum erstenmal fliegt. Die rote Lockheed, deren Erscheinen den europäischen Luftverkehr revolutionierte, wurde von ihm eingeflogen. Er brachte die Clark und den Condor, den Douglas und die Rohöl-Junkers in die Schweiz. Wenn der holländische Flugzeugkonstrukteur Fokker rasch ein Douglas nach Spanien, Italien oder Polen abzuliefern hatte, so liess er Franz rufen.

Jetzt hat Franz Zimmermann als dritter Swissair-Pilot die erste Million Kilometer zurückgelegt und ist ganz erstaunt darüber, dass man aus dieser ganz "normalen" Leistung nun eine besondere Sache machen will. Ich habe ihn abgefasst, als er gerade von dem Streckenflug kam, der ihm diese "Million" einbrachte. Er wollte mir geschickt ausweichen, denn er kennt mich genau und weiss, dass nach einer solchen Begegnung sein Name meist in der Zeitung zu lesen ist. Aber es hat ihm nichts genützt, der grosse Flugplatz eignet sich schlecht zum Versteckspiel. Franz lächelt nun, zeigt sein blendendes Gebiss und streicht sich die pechschwarzen Haare zurück, die manchmal etwas vorwärtig unter der Flugkapitänsmütze hervorschauen.

"Wenn's schon sein muss, aber bitte nur ganz kurz," willigte er ein.

"Beantworten Sie mir bitte nur drei Fragen. Erste Frage: wie sind Sie zur Fliegerei gekommen?"

"Balz Zimmermann, der jetzige Direktor der Swissair, ist mein Vetter. Anno 1915 war er schon Militärpilot und mit seiner Maschine besuchte er einmal meinen Heimatort Mitlödi. Sie können sich vorstellen, was für einen bänigen Eindruck dies auf mich machte. Am nächsten Tage habe ich in der Schule einen Aufsatz über die Fliegerei geschrieben und damit die beste Note im Deutsch-Unterricht erhalten. Es stand für mich fest, dass ich Pilot werden musste und bei der Rekrutierung meldete ich mich zur Fliegertruppe. So wurde ich Militärpilot, trat nach einer längeren Trainingsperiode dann 1926 bei der Fluggesellschaft "Balair" als Verkehrspilot ein. Nun habe ich also in 10 Jahren, wie Sie sagen, 1 Million Kilometer im regelmässigen Luftverkehr abgeergelt."

"Die zweite Frage, Herr Zimmermann, wie stellen Sie sich die Weiterentwicklung des Luftverkehrs vor?"

"Dies ist nicht einfach zu beantworten. Bestimmt werden wir schon in nächster Zeit noch grössere Maschinen mit einem Fassungsvermögen von 40 und mehr Passagieren bekommen. Damit werden wir zum eigentlichen Langstreckenverkehr übergehen und den Zeitgewinn des Luftverkehrs noch viel besser ausnützen können. Wie schnell wir zu diesem Ziele gelangen, hängt weniger von der technischen Entwicklung als von den jeweils herrschenden Verhältnissen ab. Bestimmt wird der regelmässige Stratosphärenluftverkehr kommen, den die Amerikaner bereits schon eifrig theoretisch und praktisch studieren."

"Und nun meine letzte Frage, Herr Flugkapitän: was ist Ihre Lieblingsbeschäftigung?"

"Die Jagd — ja die Jagd" erhielt ich zur Antwort und jetzt beginnen seine Augen zu leuchten. "Wenn ich während meinen Ferien ins Glarnerland komme und in den Bergen auf die Gamsjagd gehe, dann bin ich erst restlos glücklich. Wissen Sie, wenn man so am frühen Morgen klettern kann, immer weiter hinauf, bis dorthin, wo man die Gamsen zu Gesicht bekommt, das ist etwas, was mir am meisten Freude macht."

Und nun ist das Eis gebrochen. Ich bekomme einen waschechten Vortrag über die Gamsjagd zu hören. Ich muss mich in die Technik des Bergsteigens vertiefen, ich höre eine Vorlesung über Gewehre, Munition und Schiessen im allgemeinen, ich sehe Gamsen vor mir, die Steinhalden heraufzusen, ich lerne Jägerfreud und Jägerleid kennen, aber vom Luftverkehr erfahre ich nichts. Ich habe einen "Millionär" der Swissair interviewt und dabei die Grundlagen der Gamsjagd gelernt. Künstlerpech!

O.N.S.d.T.

SWISS NATIONAL ANTHEM.

A new text in English.

All Hail, our Fatherland!
Swiss ever bear a hand
Protecting thee.
At sound of battle-cry,
Thee to defend they fly,
Ever prepared to die,
To keep thee free.

Land of our heroes bold,
Enshrined in deeds untold,
Homage to thee!
Long with us peace abide!
Proclaim from mountain-side,
From rock and peak with pride,
Sweet liberty!

Long, live our Fatherland!
True Swiss all hand in hand
Defend our laws!
Helvetia! Mother! see
Sons never failing thee
From fetters set thee free
LORD! Save our cause.

Land of eternal snow,
Thy sons, they fear no foe
Defending thee!
May hell approach, they fight
All tyranny with might
For freedom's holy light,
For liberty.

God save thee fatherland!
For thee we take our stand
In peace or war,
Speed us victorious,
Let freedom glorious,
Embracing all of us,
Rule as of yore!

Adolphus Grauer.

Drink delicious "Ovaltine"
at every meal—for Health!

Telephone Numbers :
MUSEUM 4302 (Visitors)
MUSEUM 7055 (Office)
Telegrams : SOUFFLE
WESDO, LONDON

Established
over
50 Years.

"Ben faranno i Pagani
Purgatorio C. xiv. Dante"
"Venir se ne dee giu
tra' miei Meschini."
Dante. Inferno. C. xxvii.

PAGANI'S RESTAURANT

GREAT PORTLAND STREET, LONDON, W. 1.

:: LINDA MESCHINI } Sole Proprietors. ::
ARTHUR MESCHINI }

If you want a SUIT to WEAR
wear a
PRITCHETT Suit

Suits, Overcoats & Ladies
Costumes from 3 Gns. to
7 Gns. and you get VALUE
for every penny you pay.

Agent for BURBERRY
Weatherproofs.

W. PRITCHETT

183 & 184, TOTTENHAM COURT ROAD, W.1.
2 mins. from S.M.S. School. Phone: MUSEUM 0428

Make Your Rendez - Vous the MYLLET ARMS

RESTAURANT COCKTAIL BAR
LOUNGE BAR

DINNER DANCE Every Night.

6/6 OR A LA CARTE.

Proprietor: Mr. Albert Widmer.

Rest. Manager: Mr. A. Rhyer.

WESTERN AVENUE (Opposite Hoovers),
PERIVALE.

Phone: Office, PERIVALE 4793.
Restaurant: PERIVALE 2427.