

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK
Band: - (1935)
Heft: 721

Artikel: Die Probleme des regelmaessigen Alpenfluges
Autor: Mittelholzer, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-693953>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

SCHAFFHAUSEN.

Mme. Margarethe Gysel in Wilchingen has celebrated her 100th birthday anniversary.

SCHWYZ.

The death is reported from Gersau of M. Werner Camenzind, partner of the "Florettspinnerei" in Gersau at the age of 56.

URI.

M. Werner Lusser, a former National-Councillor and "Landammann" has celebrated his 75th birthday anniversary.

SOLOTHURN.

In Solothurn died, at the age of 77, M. Jules von Arx. The deceased was a partner in the "Baugesellschaft Olten." From 1904-1911 M. von Arx was "Ammann" of the "Bürgergemeinde" Olten.

L'AFFAIRE DE L' "ADULA" ET LA REACTION DU CONSEIL FEDERAL.

L'arrestation de M. Colombi et de Mme Bon-tempi n'a pas surpris le public après les fortes paroles de M. Motta lors de son discours du 1er août, ni surtout après la lettre ouverte du promoteur de l'"Adula", lettre dont la *Tribune de Genève* a publié un résumé. Il était bien évident que le Conseil fédéral ne pouvait accepter d'être bravé avec tant de désinvolture sans procéder immédiatement aux actes que réclamait d'ailleurs M. Colombi: son incarcération et la mobilisation du Parquet fédéral contre lui. D'ailleurs, il faut reconnaître d'emblée que l'importance attachée aux résultats des différentes perquisitions opérées à l'Adula rend bien précaire la défense de M. Colombi: il n'est pas d'usage, chez notre gouvernement, de persécuter des citoyens, même adversaires déclarés, s'ils ne se sont pas rendus coupables des plus graves méfaits.

Cependant, sans insinuer le moindre blâme contre des poursuites qui ont toute l'apparence de la raison et dont le bien-fondé sera pleinement démontré d'ici peu par l'instruction en cours, il est permis de considérer avec quelque surprise la soudaine explosion de colère du Conseil fédéral. Le problème de l'"Adula" est loin d'être récent. L'irrédentisme tessinois existait déjà avant la guerre, peu puissant, il est vrai, mais réel. Au lendemain de 1918, il reprit sans plus de succès, heureusement, mais en s'organisant et en s'affirmant mieux sur le terrain de la doctrine. Que M. Colombi et son mouvement de l'"Adula" aient alors joué un rôle dangereux et qui méritait d'être endigué fut-ce par des mesures draconiennes, personne n'en disconvient. Pourtant, rien de pareil ne se produisit: on protesta, on fit de la polémique de presse, et c'est tout. Le trait le plus curieux, à notre sens, réside dans le fait que le fascisme alors en pleine virulence conféra aux manœuvres de l'"Adula" une exceptionnelle gravité. Pendant un lustre, on se demanda sérieusement chez nous si les anciennes relations de confiance et d'amitié italo-suisses pourraient être rétablies. L'intelligence et le sens diplomatique de M. Mussolini, la patience et le tact de nos gouvernants parvinrent enfin à dissiper les malentendus parmi lesquels figurait au premier chef le conflit tessinois. Ce dernier étant réglé à notre satisfaction, tout entra dans l'ordre.

On en a encore eu une preuve il y a quelques semaines, à l'occasion de l'affaire de l'"Adula" précisément. A mesure que l'orage grossissait contre M. Colombi, celui-ci ne laissait pas de quêrer l'aide de ses amis italiens: il ne l'obtint que très parcimonieusement. M. Motta y a fait allusion le 1er août, mais au fond les "échos" qu'il a dénoncés dans la presse de nos voisins sont bien peu de chose en comparaison des concerts d'imprécations que soulevait naguère le moindre incident de frontière entre le royaume de Victor-Emmanuel et nous. Il paraît établi que le gouvernement fasciste n'appuie pas l'"Adula" dont il s'est servi dans un temps où sa politique était différente et qu'il ne peut à cause de cela désavouer ouvertement.

On en vient alors à se poser les questions suivantes. L'"Adula" sentant décliner son prestige en Italie même n'aurait-elle pas risqué dernièrement son va-tout et commis des actes suffisamment répréhensibles pour motiver la fondroyante intervention du Conseil fédéral? Mais, si tel est le cas, ne convient-il pas de penser que Berne, en couvrant le risque de révéler la susceptibilité romaine, a eu autre chose en tête que le châtiement d'un ou de plusieurs citoyens déloyaux et l'anéantissement définitif d'un mouvement en train de s'éteindre? Peut-être pourrait-on distinguer dans cette complexe affaire un sérieux avertissement donné à des tiers qui n'ont aucun lien avec l'"Adula" mais dont les procédés de sournoise invasion et d'espionnage sans scrupule ont motivé la loi fédérale du 21 juin. La volonté de leur montrer que la Suisse s'est ressaisie, que le temps des enlèvements, des vols et des intimidations de toutes sortes est aujourd'hui révolu, telle serait la cause profonde de la réaction étrangement vive du Conseil fédéral dans l'affaire de l'"Adula". Elle nous semble extrêmement pertinente dès le moment où

il est établi que M. Colombi a encouru une culpabilité certaine.

Jean Marteau.
(Tribune de Genève).

THE "SUNDAY EXPRESS" AND SWISS HISTORY.

The following short notice has appeared in the issue of the 11th Inst. of the "Sunday Express."

IN SWITZERLAND.

"The Swiss Government arrests Fascist leaders in its Italian-speaking provinces.

There is no Swiss race. The country is made up of Germans, Frenchmen and Italians. The Nazis have long been busy trying to make the German Swiss break away.

Now the Fascists are trying to make the Italian Swiss break away.

Both stress claims of race.

Neither will have the slightest success. Race is not the only thing that counts. History, tradition and, above all, the love of freedom are often stronger."

We have for obvious reasons desisted from replying to such a display of wanton ignorance on the part of the Editor of the "Sunday Express;" but we are glad to inform our readers that one of our subscribers in the provinces has sent a letter to our contemporary, he wrote as follows:

12th August, 1935.

Sir,

In your yesterday's issue of the "Sunday Express" under the heading of "March of time" appears the paragraph "In Switzerland," where you go on to say:—

"There is no Swiss race. The country is made up of Germans, Frenchmen and Italians."

I consider it a great pity that the Public should be so misled by articles appearing in newspapers of good repute. I remember that during the War this sort of thing created a great deal of controversy in the Press, which was regrettable, for it created a false impression.

Switzerland is probably the oldest Democracy and Independent State in Europe. The typical Swiss native is a sturdy fellow, hardened by the climate in the Mountains and his claim of race is undeniable.

Switzerland, being situated in the heart of Europe its people naturally speak the languages of the neighbouring Countries. There is, in fact, a very old language resembling Latin, still spoken in some of the Mountain Valleys.

However, because German, French and Italian is spoken in Switzerland this surely does not deprive the Swiss Nation of her racial pedigree, otherwise the same could be said of other Nations. For instance, in Gt. Britain Welsh is spoken in some parts and Gallic in others, and, going back in English history, i.e., to the time of the invasions of the Romans, Normans, Danes, Dutch, French, etc., surely it cannot be argued that because of this there is no English race.

Really, such paragraphs as that referred to appearing in your esteemed Paper arouse indescribable feelings in the heart of

A TRUE SWISS.

The Editor,
"Sunday Express,"
London, E.C.4.

INTERNATIONAL CAMP OF SAILFLYING ON JUNGFRAUJOCH 11,340 ft. a.s.l.

The following countries will be represented at the 1st International Camp of Sailflying on Jungfraujoch from September 4th to 18th.

Germany, Austria, Yugoslavia and Switzerland. The following entries have been made:

1. *Germany* under Udet the flyers Dittmar, Hofmann, Hirth and Riedel.

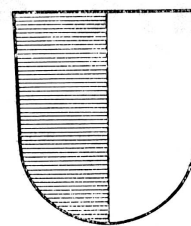
2. *Austria* is sending the sailflyers Wolfgang Hütter and Ulrich Hütter, Bruno Gumpert Karl Frena, and Peter Lerch.

3. The entries from *Yugoslavia* are: Aleksander Stanojewic, Boriwoj Ivkovic and two others not yet chosen.

4. *Switzerland* is represented by Willy Baur, Basel; Mario Martinaglia, Walter Rebsamen, Basel; from Zürich: Emil Berna, Felix Binder, Max Kramer, Marcel Godinat, Oscar Baroni and Guido Oetiker. The competitors from Berne are: Otto Schurter, Gottfried Sutter and Willi Vögeli. A total of 24 sailflyers will therefore attend the 1st International Camp of Sailflying in the Swiss Alps on Jungfraujoch.

The tremendous progress made in sailflying during the last few years is evident from the following records: Ludwig Hofmann, Germany, world's distance record of 470 km. Heinrich Dittmar, Germany reached a height of 4,320 metres above the start and Kurt Schmidt, Germany accomplished the longest uninterrupted flight of 36hrs. 36 min. The sailflyers Hofmann and Dittmar will attend the International Camp of Sailflying on Jungfraujoch, which is to be held from September 4th to 18th this year. It is highly probable that existing records will be well beaten on this occasion.

ARMS OF LUCERNE.



Per Pale Azure and Argent.

These arms are very ancient and probably, like those of Zurich, symbolize the wonderful Lake of Lucerne. Unlike the escutcheon, the banner is parted horizontally permitting both colours to be seen when the flag is rolled up.

Lucerne threw off the yoke of Austria in 1332 and, joining the alliance of the Waldstätten, Uri, Schwyz and Unterwalden, formed the nucleus of the future Swiss Confederation. This date marks the development of Lucerne as an independent and powerful State. In 1386, its banner flew gloriously on the heroic battlefield of Sempach and since then, the destiny of Lucerne is closely linked with that of the Confederation.

From 1815 till 1848, Lucerne has shared with Berne and Zurich the honour of being one of the temporary Vororts (capitals) of the Confederation; for this reason it now holds third rank in the precedence of Swiss cantons.

P.S.

DIE PROBLEME DES REGELMAESSIGEN ALPENFLUGES.

Von Walter Mittelholzer.

Der tragische Unfall der holländischen Verkehrsmaschine auf der neuen Alpenflugstrecke Frankfurt — Mailand hat zu zahlreichen, berufenen und unberufenen Kommentaren geführt. Es sei deshalb einem Fachmann, der seit zwei Jahrzehnten der Lösung dieser Probleme einen Teil seiner Lebensaufgabe gewidmet hat, gestattet die heutigen Methoden für die Durchführung des Alpenluftverkehrs dem Laien verständlich zu machen.

Bis vor wenigen Jahren konnte man von einem regelmässigen Luftverkehr über die Alpen nicht sprechen. Es blieb immer bei mehr oder weniger Schönwetter-Flügen, d.h. die Alpen konnten nur dann traversiert werden, wenn der Flieger Bodensicht hatte. Hier und da versuchten besonders Waghalsige, meistens waren es unerfahrene, junge Piloten, in den Alpen durch Nebel und Wolken durchzustechen. Allein in den Schweizeralpen haben diese Versuche mit unzulänglichen Mitteln, in den letzten 15 Jahren über ein halbes Dutzend Opfer unter den Piloten gefordert. Auch der Schreiber dieser Zeilen hatte es nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass vor 13 Jahren ein Schneelag mit metertiefem Neuschnee seinen Sturz in die Tiefe bedeutend weicher abgebrems hat, als die nur einige hundert Meter davon entfernte Felswand es voraussichtlich getan hätte. Es war dies am 1. April, 1923 in den Glarneralpen. Die Südsseite der Alpen, von wo ich aufstieg, war klar, während nördlich des Gotthards ein Nebelmeer sich bis auf 4000 m Höhe ausbreitete, in welchem es in dichten Flocken bis zur Talsohle stürmte und schneite. Auf ähnliche Weise, nämlich durch Anprall an die nebelverhängten Felswände sind die meisten Fliegerunfälle in den Alpen entstanden.

Erst mit der allmählichen Entwicklung des Blindfluges vermittels Instrumenten, die dem Flieger an Stelle des im Nebel verloren gegangenen Horizontes einen Künstlichen schaffen, dann aber vor allem dank der Funknavigation konnte man daran denken, die Alpen regelmässig zu traversieren. Dabei war man sich auf Grund der meteorologischen Aufzeichnungen der letzten Jahrzehnte klar, dass ca. während 250 Tagen eines Jahres die Alpen im totalen oder teilweisen Blindflug und vor allem in genügend sicherer Höhe überflogen werden müssen. Dass dies heute tagtäglich funktioniert ergibt sich aus der Statistik der Deutschen Lufthansa, welche die Linie Frankfurt-Mailand seit der Eröffnung am 1. Mai dieses Jahres mit 100% Regelmässigkeit durchführt. Dabei hatten wir in diesem Mai ganz schlechtes Wetter mit noch riesigen Schneefällen in den Alpen.

Mit den modernen, starken, mehrmotorigen und rasch steigenden Verkehrsflugzeugen wird bei der Methode des Blindfluges eine Mindesthöhe von 4000 m eingehalten. Ist die Luft in dieser untern Zone noch zu turbulent, so wird bis auf 6000 m Höhe gestiegen, wo dann in den allermeisten Fällen ein ruhiger Flug möglich ist. Durch die eigene Funkpeilanlage an Bord der Flugzeuge ist der Flugkapitän sozusagen jede Minute im Klaren über seinen Standort. Er kommt nacheinander in Verbindung mit den

Funkstationen von Frankfurt, Stuttgart, Basel, Zürich und Mailand, die ihn über die Wetteränderungen der Tiefe informieren. Im allgemeinen kümmert sich der Pilot beim Blindflug in grosser Höhe kaum um diese Angaben. Sein Hauptaugenmerk ist auf die exakte Navigation zur Erreichung seines Endflughafens gerichtet. Zu diesem Zwecke verlangt er bei der Traversierung der Alpen von der Funkstelle Zürich Kurspeilungen nach rückwärts, solange bis er von Mailand seinen rückenwärts Kurs nach dort erhält. Aus den Abweichungen dieser Peilungen von seinem Kartenkurs errechnet er seine Abdrift durch die Winde und nimmt die entsprechenden Korrekturen vor. Dazu ist zu sagen, dass bei den heutigen modernen Flugzeugen mit Stundengeschwindigkeiten von 270 km auch ein starker Seitenwind keine grossen Abweichungen vom Kurs ergeben kann. Die Einrichtung von Funkbaken, wie sie in Dübendorf vor kurzem erstellt worden ist, ermöglicht den Piloten, die Maschine auf 10 Meter genau zu dem gewünschten Zielflughafen zu steuern, sodass lediglich zur Ausführung der Landung noch eine Bodensicht von 50 m in der Vertikalen und 500 m in der Horizontalen Richtung nötig ist.

Nur nach dieser oben beschriebenen Methode darf heute an eine regelmässige Alpenfluglinie herangegangen werden. Sie erfordert ein jahrelanges, strenges Training der Verkehrsflieger. Dabei spielt die genaue Kenntnis des zu überfliegenden Geländes gar keine Rolle mehr. Wichtig ist an die Leistungen der Piloten sowie des Flugmaterials grössere Anforderungen stellend, ist die Umgehung der Vereisungsgefahr. Wohl lässt sich dieselbe bei schlechtem Wetter nicht vermeiden, doch wird der erfahrene Blindflieger sich allmählich einen "Flair" aneignen, um die stärksten, eisbesetzenden Wolken und Schichten zu meiden. Für unsere heutigen, starken Hochleistungsflugzeuge ist die halb-ständige Traversierung des Alpenwalles auch bei Vereisung ertragbar, umso mehr als mit der Zunahme der Höhe, der Eisansatz immer geringer wird. Auf keinen Fall aber sind die Gefahren der Vereisung bei Blindflug durch die Wolken mit denjenigen des Tieffluges in Parallele zu setzen.

Seit der Eröffnung der neuen Alpenfluglinie, durch die holländische und deutsche Fluggesellschaften, hat die Deutsche Luft Hansa seit dem 1. Mai jeden Tag die Strecke Mailand — Frankfurt, oft unter ungünstigsten Wetterlagen regelmässig durchgeführt, und zwar stets unter Anwendung des oben geschilderten Hochblindfluges.

Keiner unserer Swissair Piloten und am wenigsten der Schreiber selber, die in den Alpen zuhause sind, würden bei schlechtem Wetter den Flugweg unten durch nehmen. Als am 12. Mai a.e. Walter Ackermann einen Krankentransport von Mailand nach Wien bei schneulichstem Regen- und Schneewetter, das man sich denken kann, durchführen musste, so flog er nach der modernen Methode des Blindfluges mit dauernder Funknavigation nach allen Seiten. Sofort nach dem Start in Dübendorf verschwand er in den nassen Regenwolken. Die Alpen wurden in einer sicheren Höhe von 5000 m in 3/4 Std. nach Mailand traversiert. Fünf Minuten vor der Landung sah er wieder Boden. Das gleiche war der Fall bei dem 600 km langen Flug über die Ostalpen nach Wien. Trotz erheblichen Niederschlägen auf beiden Seiten der Alpen war die Vereisung dank der rasch steigenden Douglas-Maschine minim.

Für den heutigen Stand der Aviatik haben die Alpen aufgehört, ein Hindernis zu sein, das nicht zu überwinden wäre. Allein nur in der richtigen Anwendung der uns heute durch die Technik gebotenen Mittel, liegt der Erfolg eines regelmässigen und vor allem sichern Alpenluftverkehrs.

DIE "ERSTE AUGUST-FEIER" DES "SWISS-CLUB" MANCHESTER.

Der Vorstand des "Swiss-Club" Manchester muss aus Optimisten zusammengesetzt sein, denn wie anders kann man sich den Beschluss erklären, die "1. August-Feier" dieses Jahres im Freien, nach schlechter Schweizerart, abzuhalten.

Gewiss, es war ein Risiko, aber der Verlauf des Abends bewies, dass der Optimismus vollauf berechtigt war. Nicht nur war der Wettergott uns hold, sondern auch die Beteiligung überstieg alle Erwartungen. Trotzdem dies ja die Zeit ist, wo viele unserer Landsleute ihre wohlverdienten Ferien geniessen, fanden sich 53 Mitglieder und Familienangehörige zusammen im prächtig gelegenen "Swiss Tennis-Club," in Chorltoncum Hardy, zur Bundesfeier, die sich ganz im Rahmen eines Familienfeste abspielte.

Die Veranda des Tennis-Pavillon hatte ihr Festkleid angezogen, als die Teilnehmer am Geburtstagsfest sich einfanden; die Wappen der Kantone umrahmten die geliebte Schweizerflagge und Lampions warteten auf die Dunkelheit, um durch ihren gedämpften Schein dem Ganzen die richtige Stimmung zu verleihen. Und drinnen im heimeligen Chalet hatten fleissige Frauenhände ein ächt-schweizerisches "Z'Abigässe" vorbereitet, dem dann später alle Ehre angetan wurde.

Um acht Uhr ertönten die wohlbekannten, munteren Klänge der "Tagwacht" und hierauf begrüsst der Präsident des "Swiss-Club," Herr Ernst Kübler, die Gäste mit ein paar Worten, in denen er der Hoffnung Ausdruck gab, der Abend werde für die Anwesenden ein recht gemütlicher werden, umso mehr, als er kein festes Programm aufweise, um den Mitgliedern Gelegenheit zu geben, einen ächt "heimeligen" Abend zu erleben.

Die darauf folgende Stunde gab den Älteren Gelegenheit zur gemütlichen Plauderei und die Jüngeren wagten ab und zu einen Tanz auf dem Tennisplatz zur Regung des Appetits. Allmählich hörte man auch hinter dem Pavillon ein bekanntes Geräusch, das für die Herren eine besondere Anziehungskraft hatte. Mittlerweile wurden auch die Theekessel in Aktion gebracht und kurz nach neun Uhr setzte sich die fröhliche Festfamilie zu Tisch. Drinnen im Pavillon herrschte richtiges Hüftenleben und die Beleuchtung von der Veranda zeigte, dass auch draussen auf dem Rasen beim grossen Tisch die Feststimmung entflammt war. Die belegten Brote verschwanden und die Kuchenteller mussten verschiedentlich erneut gefüllt werden, aber unsere Damen haben sich nicht überraschen lassen und die Sättigung der Schweizerappete verursachte keinerlei Störung. Aber schliesslich findet auch dieser zweite Teil seinen Abschluss und die Festgemeinde versammelt sich vor der Veranda zur Festrede des Präsidenten:—

Liebe Landsleute.

644 Jahre sind es her, seitdem unsere Vorfahren am 1. August 1291 den "Ewigen Bund" geschlossen und durch ihre Siegel den Ersten Bundesbrief bestätigten. Dieser "Ewige Bund" war und ist der Kern, um den sich unsere Heimat aufgebaut und ausgebaut hat zur heutigen "Schweizerischen Eidgenossenschaft," von der Heinrich Luthold sagt:—

Heldenruhm hob einst beinah Euch zur Weltmacht;

Andre Zeiten, andre Sitten gaben

Andre Säulen Euren Bestand, Euch selber andre Ziele.

Einer Kleinstaat rage hervor durch Gross-Sinn,

Zeigt der Freiheit Segen Europa's Völkern, Und durch Weisheit Eurer Gesetze werdet ihnen ein Vorbild.

Der heutige Tag ist darum wie kein Anderer berechtigt, unser Nationaltag zu sein, an dem wir Schweizer mit Stolz auf unsere Heimatliche Geschichte zurückblicken, erfüllt von Dank unseren Vorvätern gegenüber für das, was sie uns erkämpft, gebaut und hinterlassen.

Daheim läuten jetzt die lieben Glocken von den Kirchtürmen herab, die Höhenfeuer sind bereit und bald leuchten ihre prasselnden Flammen hinauf ins schimmernde Sternenzelt und tun Kunde von Tal zu Tal, dass überall, wo Schweizerherzen schlagen, hüben und drüben, ein Gedanke sie beherrscht:—

"Lieber Gott, der Du unsre Heimat bis hieher hast sicher und treu geführt, lass es Dir gefallen, dass auch die Zukunft unseres Landes eine gesegnete sei."

Und wie die Nacht langsam hinaufschleicht zu den Höhen, wo noch vor Kurzem das Alpenglänzen die Spitzen mit seinem rosigen Hauch bekleidete, da hallt es in den Tälern wider vom frohen Gesang der Chöre und der Musik, und mancherorts lauscht die stille Menge auf den Plätzen der kernigen Ansprache eines ihrer Führers.

Auch wir lauschen, aber nicht auf dem alten Münsterhof, sondern in der Stille unserer Herzen, auf das, was dieser Tag uns sagen will, und was wir uns selbst sagen müssen. — Und was will dieser Tag uns sagen? — Fühlt nicht Jeder von uns in diesem Augenblick die Grösse der vergangenen Schweizer-Geschichte? — Ist nicht gerade jetzt in jedem Schweizerherz ein Gefühl von Heimweh und Stolz, — "Eins zu sein mit unsern Schwestern und Brüdern hier und daheim an diesem Tag der frohen Feier des Geburtstages unserer Heimat?" Und feiern wir diesen Tag nicht deswegen, weil wir, obschon seit langem ausserhalb seiner Grenzen, uns doch mit starkem Banden der Vaterlandsliebe verbunden wissen mit der Heimat, die heute wiederum ein Jahr älter, aber auch, so hoffen wir ein Jahr stärker geworden! —

Dies sind die Freuden des heutigen Tages.

Aber wir feiern nicht nur Freudentag. Jedes Schweizerherz muss mehr wie je am heutigen Tage Einkehr halten in sich selbst. Wohl haben unsere Vorfahren ein Erbe hinterlassen, auf das wir stolz sind. Wohl singen wir mit Begeisterung:—

"Nichts soll Dir reissen aus der Hand
"Dein Banner Dir, mein Vaterland.

Aber nehmen wir unsere Pflichten der Heimat gegenüber voll und ganz auf? — Darüber sich Rechenschaft geben, — das ist die heilige Pflicht vom heutigen Tag für Einen Jeden von uns.

Die Schweiz, wie alle andern Laender, macht jetzt eine schwere Zeit durch, und da ist es nicht zu verwundern, dass ob der materiellen Sorge des Einzelnen das Ideal des Schweizer: — "Einer für Alle — Alle für Einen" — oftmals in den Hintergrund des Alltäglichen gedrückt wird, und nur, wie das Sonntagskleid, an Festtagen das Sonnenlicht erblickt. Aber dennoch wissen wir, dass der Patriotismus der Schweizer nicht nur wie ein Banner der Menge voranflattert. Er lebt in Einem Jeden von uns und der Beweis dafür ist gerade jener 1. August der Neuzeit, des Jahres 1914. Der Geist, der Jeden besetzte, der jenen grossen Tag miterlebte, er ist auch heute noch in uns. Aber es scheint oft, als ob der Einzelne sich beinahe schäme, sich dazu zu bekennen und ihm Ausdruck zu geben. "Patriotismus" wird heute oft missverstanden. Wenn wir an Stelle der manigfaltigen "ismen" den richtigen, ächten "Patriotismus" setzen, der die Schweiz gross gemacht hat, dann können wir unserm Lande helfen und uns des Erbes würdig erzeigen, das wir übernehmen und als starkes Ganzes den Nachkommen übergeben werden.

Nur wenn die einzelnen Bestandteile eines Körpers gesund sind, kann das Ganze gesund bleiben. Darum muss es unser Bestreben sein und bleiben, den Einzelnen körperlich und geistig gesund zu erhalten. Nur wenn jeder Einzelne ein ganzer Schweizer ist, voll von nationaler Erkenntnis und Pflichtgefühl, kann der Staat als solcher ein Ganzes bleiben.

Nur der Mensch aber, der nationales Gefühl voll und ganz in sich hat, kann sich auch in der Welt draussen, in internationaler Weise auswirken zum Wohle der Menschheit.

Darum gebe ich der Hoffnung Ausdruck, dass es einem Jeden von uns gelingen werde zu einer noch grösseren Selbsterkenntnis zu gelangen und dadurch Schweizer zu sein, nicht bloss infolge von Ueberlieferung, sondern aus Ueberzeugung und Liebe zu unserm Vaterland, sodass auch wir mit G. von Salis-Seewis sagen können:—

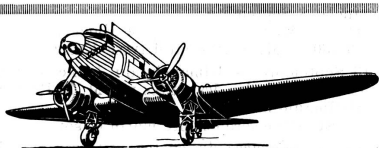
Traute Heimat meiner Lieben,
Sinn ich still an dich zurück,
Wird mir wohl und dennoch trüben
Schnuschtstränen meinen Blick.

Traute Heimat meiner Väter,
Wird bei deines Friedhofstür
Nur einst, früher oder später,
Auch ein Ruheplätzchen mir.

Liebe Landsleute. — Vereint im Gefühl unserer Zusammengehörigkeit lasst uns trinken zum Wohle unserer lieben Heimat, auf dass auch unser innigster Wunsch sich vereine mit dem unserer Lieben daheim und in aller Welt. Und lasst uns aufs Neue bekennen:—
"Einer für Alle — Alle für Einen."

Die Ansprache wurde eingeleitet durch die Schallplatten "Lasst Hören Aus Alter Zeit," eine Sammlung von verschiedenen Wohlbekannten Schweizermelodien, die so recht die heimatischen Klänge in uns wachriefen und der Beifall am Schluss bezeugte, dass die Anwesenden ein Stück Heimat gefunden hatten, das sie für einige Stunden vergessen liess, dass wir ja in Wirklichkeit fern sind von unserem geliebten Heimatland.

Einer dringenden Bitte folgend, richtete hierauf Herr St. Luisoni vom hiesigen Konsulat in italienischer Sprache ein paar Worte an die Festgemeinde, in denen er den tiefen Sinn dieser Feierstunde für uns Auslandschweizer hervorhob und dabei auf unsere Pflicht hinwies, individuell



The AIR EXPRESS to SWITZERLAND

Quickest and shortest through service

London - Basle . . . 3 hours flight
London - Zurich . . . 3 1/2 hours flight

Operated with comfortable Douglas 14-seater Planes by

SWISSAIR
Swiss Air Traffic Co. Ltd.

For detailed information and bookings apply to IMPERIAL AIRWAYS, London, Telephone Victoria 2211 (day and night), Telegrams IMPAIRLIM, London, or any authorized TRAVEL AGENT or SWISS FEDERAL RAILWAYS, 11 Regent Street, London, S.W.1.