

# Die Auslandschweizer in Gefahr [Fortsetzung]

Autor(en): **Schürch, Gerhart**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1935)**

Heft 705

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-690090>

## **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.

have been constructed of late years by the military and civil authorities.

From the three large international aerodromes of Zürich-Basle, and Geneva, the high mountain region can be reached in a half-hour flight. In an hour we have already flown over the chains of the Urner- and Berner Alps and are above the Matterhorn and Mont Blanc.

The Alpine chain, which, with an average of 65 miles in breadth, separates German-speaking northern Switzerland from the southern Italian-speaking part, is at the same time the sharp, climatic boundary between the raw, foggy region of the north of Europe and the milder, more sunny zone of the Mediterranean countries.

I have always enjoyed letting my thoughts wander beyond the limited confines of my own country, out into the vastness of the world. It was, therefore, merely a matter of waiting for a favourable opportunity to fulfil my dreams. During a short stay in Berlin in 1923 I was asked by the Junkers Works, if I would take part in the Junkers Spitzbergen Expedition, which was to be an auxiliary expedition to the first intended Polar flight of Ronald Amundsen.

At the time Captain Amundsen was attempting to fly from Alaska to Spitzbergen over the North Pole, but because of the limited radius of action of his machine there were doubts as to the successful execution of this bold plan.

I accepted the proposition with enthusiasm. The next day I started in my plane from Hamburg via Denmark and Norway, and at Bergen joined the Expedition party, which had already arrived by steamer. A Dutch coaling vessel took four days and nights to carry us, in sunshine and rain and all kinds of weather, along the magnificent fjord coast, to the north. When we had passed the Arctic Circle a radio message reached us from Alaska, stating that Amundsen had given up his projected Polar flight on account of damage to his Junkers machine.

This message put an end to our proposed plans. It was very disappointing for us to turn back after having so nearly reached our desired goal.

After a hurried conference, we decided to continue our journey to Spitzbergen in order to study there, in a few flights, Arctic conditions and to take photographs of this little-known part of the world. And so a new situation was created and new problems arose which I liked far better than the idea of a rescue expedition.

Our new task was the detailed exploration of Spitzbergen, and we were able to return home with limited, but profitable, results.

At the time, I made the following entry in my diary — "The aeroplane serving as a means of exploration of unknown land difficult of access; therefore an era of profitable exploration has been opened up. The aeroplane will play a very important, if not a decisive part in future Arctic and Antarctic exploration."

All my prophecies have been fulfilled. Three years later Byrd in an aeroplane and Amundsen, Ellsworth, and Nobile in a dirigible flew from Spitzbergen over the North Pole, and in the spring of 1928 Wilkins succeeded in traversing the Arctic regions in an uninterrupted flight from Alaska to Spitzbergen.

Pilot Neumann and I traversed a considerable stretch of the Arctic regions. After a few reconnoitering flights, we started with our Junkers hydroplane, Type F 13, and flew, in 6 hours 40 minutes, over the highest peaks of Spitzbergen, as far as the Hinlopen Strait and the North East Land. From there we returned along the magnificent fjords of the west coast to our starting point, the whale-fishing station of Green Harbour.

This was the end of the Spitzbergen Expedition.

I returned home with valuable experience. Often, during my flights over the mountains of the "Land of the Midnight Sun," which reminded me very much of the Alps at home, I fancied myself over the highest peaks of the Bernese Oberland.

After this first and wonderfully successful journey in the Far North, I often travelled in thought into foreign countries. In the winter of 1924/25 I began a distant air excursion. I started from the Lake of Zürich and flew via Italy, Greece, Turkey, and Iraq to Teheran. The Junkers Works and the Persian Government engaged me for the flight, and especially the energetic Persian Ruler, Reza Khan Pahlavi, wished me to demonstrate the great value of air traffic to his country.

Under the protection of Reza Shah, I made various flights in Persia during a two months sojourn. My mission was to chart the most suitable air lines in that country. Once I traversed the high passes of the Elbruz Mountains to the Caspian Sea; at another time I flew over the mysterious places of Isfahan and Shiraz as far as the Persian Gulf.

The culminating achievement of my Persian flights was to cross the premier mountain in Persia, the ice-crowned Demavend, which towers

to a height of 18,600 feet. That flight is indelibly impressed on my memory, as I was the first to fly over it.

Two years later, in the winter of 1926/27, I flew over Africa from north to south with three companions. We were the first to fly over this part of the world in a hydroplane. No engine trouble occurred during the flight.

Eight months were spent in preparation for the trip. The distribution of about 4,200 gallons of gasoline among four European and 20 African stations alone required four months. My German Dornier hydroplane, with a 12-cylinder BMW motor, with which I won twelve world records on the 24th and 29th of July in Zürich, worked excellently during the African trip.

From Switzerland, via Italy, Greece, and the Mediterranean, I reached Cairo in 21 flying hours. From there I followed the long course of the Nile to Lake Victoria in order to arrive on the east coast of Africa near Beira, by the way of Lake Tanganyika and Lake Nyasa. From there, in four stages, I reached Capetown via Durban and East London.

Between the Zambesi and Beira I experienced one of my most difficult situations. We flew 6,500 feet above Nyasaland, one of the well populated districts of Africa. The sun set at 6:35, while we still flew onward to the southwest, above dense virgin forest without a river valley. Anyone who knows how quickly darkness in the Tropics sets in after sunset will understand my serious thoughts.

At last we were over the Pungwee which, however, at this point did not look at all tempting for a landing. In a deep ravine, with steep sides and fringed with steeply high virgin forest, it flowed toward the south in great bends. So, further on we must fly, in spite of the rapidly enveloping darkness! —

*Continuation and finish in next number.*

## DIE AUSLANDSCHWEIZER IN GEFAHR. Ihre Probleme — unsere Aufgaben.

Von Gerhart Schürch.  
("Bund" 3. Febr. 1935).

*Fortsetzung.*

Es besteht heute für uns aber noch ein anderer Grund, in unserem eigenen Interesse mehr für die Erhaltung des Auslandschweizertums zu tun, als bisher: Die Sorge um den inländischen Arbeitsmarkt. In den Jahren 1926-30 sind jährlich im Durchschnitt 8300 militärpflichtige, also zum grössten Teil berufstätige, jedenfalls arbeitsfähige Schweizer ausgewandert. 1933 betrug diese Auswanderung nur noch 4300. Zugleich aber ist die Rückwanderung im Verhältnis zur Auswanderung stets gestiegen (einzig das Jahr 1933 verzeichnet eine Abnahme der Rückwanderung). Seit 1931 haben wir einen jährlichen Rückwanderungsüberschuss von durchschnittlich etwa 2000 militärpflichtigen Schweizerbürgern zu verzeichnen. Wenn man weiss, wie viele Arbeitslose sich unter diesen Rückwanderern befinden, so wird man einsehen, wie wichtig es ist, die Positionen der Auslandschweizer soweit als möglich zu halten.

Und dann wollen wir — wenn man sie schon nicht in Zahlen messen kann — die Bedeutung des Auslandschweizertums für die kulturelle, für die künstlerische, wissenschaftliche und politische Rolle unseres Landes in der Welt nicht vergessen. Wir können es uns nicht leisten, auf den Ruhm zu verzichten, den Gelehrte, Staatsmänner, Künstler, Ingenieure, und Arbeiter im Ausland dem Schweizernamen erwerben. Die Werbekraft des tüchtigen Auslandschweizers — und er ist tüchtig, in 99 von 100 Fällen — diese Werbekraft für schweizerisches Produkt jeder Art ist unserer wirtschaftlichen wie geistigen Selbstbehauptung in der Welt unerlässlich.

Gehen wir in kurzem Rundgang hinaus zu unseren Landsleuten in der Ferne, und sehen wir zu,

wo sie stecken,  
was sie treiben, welches ihre Probleme sind:

Die grösste Zahl befindet sich in den europäischen Ländern, nämlich insgesamt 240,000, gegen 77,000 in Amerika, 8000 in Afrika, 2500 in Asien und 1600 in Australien (die Zahlen sind vom Jahre 1932).

Unter den europäischen Ländern steht an der Spitze Frankreich mit 132,000 Auslandschweizern. Davon sollen sich in Paris allein etwa 40,000 befinden, also mehr als im ganzen Kanton Zug oder als in der Stadt Biel. Im übrigen verteilen sich die Schweizer in Frankreich hauptsächlich auf den Südwesten, wo sie in der Landwirtschaft, und auf den Norden, wo sie in der Industrie tätig sind.

An zweiter Stelle folgt mit 51,000 Deutschland, wo der Schweizer als Präzisionsarbeiter in der Maschinen- und Uhrenindustrie, als Unternehmer und Arbeiter vor allem in der süd-deutschen Textil- und Nahrungsmittelproduktion und als Bauer auch in Ostpreussen angesiedelt ist. Italien zählt heute noch 17,400 Schweizer, die

zum grossen Teil als Bank- und Kaufleute, häufig in leitenden Stellungen tätig sind, zum Teil auch in der Marmor- und Strohindustrie, und vor allem in der norditalienischen Industrie, bei deren Aufbau insbesondere in der Textilbranche sie wie in Süddeutschland einen ganz wesentlichen Anteil gehabt haben.

In England wohnen noch 14,500 Landsleute. Die bedeutendste Kolonie ist London, wo eine grosse Zahl schweizerischer Kaufleute und Finanzmänner tätig ist.

In deutlichem Abstand folgen dann mit unter 5,000 Auslandschweizern Belgien, Spanien, Rumänien, Holland, Russland; mit unter 1,000 die osteuropäischen Länder und mit ganz kleinen Kontingenten die baltischen und skandinavischen Staaten.

Von den 77,000 Schweizerbürgern Amerikas befinden sich 46,000 in den Vereinigten Staaten, zum grössten Teil als Farmer; an der Westküste vor allem Auswanderer aus dem Tessin.

Ebenfalls zur Mehrzahl in der Urproduktion sind die 15,000 Argentinischschweizer tätig, sowie die 7,500 Kanadens-, die 4,300 Brasilien-, die 1,600 Chileschweizer.

Bedeutende Schweizerkolonien befinden sich noch in Mexiko, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Guatemala und Kolumbien.

Mit wenigen Ausnahmen sind die Zahlen der in den amerikanischen Staaten wohnenden Schweizer ziemlich stark zurückgegangen. Im Jahre 1928 befanden sich noch 83,000 Schweizer in Amerika, 1932 wie gesagt noch 77,000; an diesem Rückgang von 6,000 sind die U.S.A. allein mit 3,000 beteiligt.

Im Vergleich zu diesen Ziffern sind die andern Kontinente ziemlich unbedeutend. Immerhin zählt Afrika gegen 8,000 Auslandschweizer, wovon 3,500 in Algerien, 1,800 in Französisch-Marokko, je 600 in Ägypten und Britisch-Südwestafrika. Seit 1928 sind die Zahlen der Schweizer in Afrika gestiegen; der Zufluss kam hauptsächlich Algerien und den übrigen französischen Besitzungen, sowie Britisch-Ostafrika und Belgisch-Kongo zugute.

Aus Asien ist eine starke Rückwanderung zu verzeichnen von Niederländisch Indien, dafür eine Zunahme der Kolonien in Britisch-Indien, China, auf den Philippinen und in Palästina. Die geringe Gesamtzahl der Asienschweizer (2,400), sowie auch die der Australienschweizer (1,600) darf uns nicht dazu führen, diese Kolonien zu vernachlässigen; denn gerade in einzelnen von ihnen liegen heute noch Zukunftsaussichten für die Auswanderung und für den Export. Bei der Betrachtung der heute dringendsten Probleme aber müssen wir uns auf die wichtigsten und auch am schwersten betroffenen Kolonien beschränken. Das sind heute: Frankreich, Deutschland, Italien und Oesterreich. In nächster Nähe unseres Interesses stehen aber auch die übrigen europäischen Staaten, der nahe Orient und Nordafrika, sowie Nord- und Süd Amerika.

*Fortsetzung folgt.*



## The AIR EXPRESS to SWITZERLAND

*Quickest and shortest through service*

London - Basle . . . 3 hours flight  
London - Zurich . . . 3½ hours flight

*Operated with comfortable  
Douglas 14-seater Planes by*

**SWISS AIR**  
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.

## MAGGI'S PRODUCTS

OF WORLD-WIDE FAME.

**Maggi's Soups:** delicious and wholesome—14 Varieties to choose from.

**Maggi's Seasoning:** unique for improving Soups, Gravies, Stews and Sauces.

**Maggi's Consommé and Bouillon Cubes:** for the immediate preparation of an exquisite broth.

On sale at all good grocery stores. If not stocked yet by your regular grocer, apply to **MARBER & Co., 1 Stanhope Street, London, N.W.1.**