

25. Auslandschweizertag 1947

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Helvetia : magazine of the Swiss Society of New Zealand**

Band (Jahr): **12 (1947)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

On the other hand, Swiss Women, who marry foreigners, can retain their Swiss citizenship only if they do not acquire the nationality of their husbands by marriage.

2. SOME POSSIBILITIES OF MODIFICATION.

- (a) Inconsistency of the Swiss citizenship with that of another country. Whoever acquires a foreign nationality would automatically lose the Swiss citizenship.
- (b) Declaration of Option. Whoever acquires, or has acquired a second nationality, would have to give a written statement to the effect, that he or she desires to retain the Swiss nationality. By neglecting to make such a statement one would lose the Swiss citizenship.
- (c) The Swiss person, who acquires a foreign nationality, will retain the Swiss citizenship if he does not duly express his renouncement of the same. He should, however, be obliged to enrol at the competent Swiss Consulate and to renew this enrolment regularly. The person, who neglects to renew this enrolment, would renounce the Swiss citizenship. The same would hold good for the descendants also.
- (d) Legislation might also pay regard to the domicile of the person possessing two citizenships. For example, special Regulations could be laid down for citizens of two nations, who are domiciled in neighbouring countries (or in Europe and the Mediterranean countries). These regulations would differ from those applied to Swiss citizens living in other countries.

With regard to this question you may possibly consider other solutions or combinations as appropriate. We should be much obliged if you would also let us know, if you consider measures, intended to prevent a further increase in cases of double citizenship, or the abrogation of this institution, to be in the interest of the Confederation. We could imagine, that above all in your group of countries such measures might alienate from Switzerland a large number of well-meaning personalities, who may have been citizens of another country for generations, while maintaining certain connections and sympathies, which find their expression in the retention of their hereditary citizenship.

It cannot be the purpose of Legislation to trifle with sympathies, existing abroad, by a clumsy procedure in the question of double citizenship. For Switzerland, as a small State, very much depends on her friends all over the world, whose comprehension of and sympathy for the principles, governing our Home and Foreign Policy, may aid us in maintaining our independence and existence.

We should be grateful for a frank expression of your opinion concerning these problems, and we can assure you, that your proposals will meet with great interest in the mother country.

May we ask you to let us have your reply by the 31st of May 1947.

.....

25. AU SL A N D S C H W E I Z E R T A G .
1947.

An die
Schweizervereine und NHC-Gruppen im Ausland

(an Gesandtschaften und Konsulate zur Kenntnissnahme)

Liebe Landsleute,

Wir haben uns entschlossen, auch dieses Jahr einen Auslandschweizertag zu

veranstalten. Er wird vom

5. - 7. September in Bern

stattfinden. Freitag, der 5. Sept. und Samstag, der 6. Sept. sollen für Verhandlungen reserviert bleiben, während für den gemütlichen Teil am Sonntag ein Ausflug vorgesehen ist.

Um den am letzten Auslandschweizertag gemachten Erfahrungen Rechnung zu tragen, werden spezielle Sitzungen durchgeführt;

für Schweizer aus Frankreich und Belgien ausschliesslich in französischer Sprache;

für Schweizer aus Deutschland und Oesterreich in deutscher Sprache.

Für alle übrigen Verhandlungen ist keine bestimmte Sprache vorgesehen; jedermann kann sich daher in seiner Muttersprache verständigen.

Alle Probleme, die am Auslandschweizertag zur Behandlung gelangen sollen, müssen schriftlich eingereicht werden und bis 30. Juni in unserm Besitze sein. Die aufgeworfenen Fragen werden in Zusammen - arbeit mit den zuständigen Amtsstellen studiert und am Auslandschweizertag entsprechend beantwortet. In einer anschliessenden freien Diskussion wird es möglich sein, auf event. bestehende Unklarheiten zurückzukommen.

Wenn wir um eine schriftliche Fragestellung bitten, geschieht dies nicht etwa aus Freude am Papierkrieg, sondern lediglich um zu verhindern, dass die gleichen Probleme immer wieder von verschiedenen Kolonien zur Diskussion gelangen. Wir können unmöglich jeden einzelnen zu Worte kommen lassen und müssen daher zeitlich begrenzte Richtlinien aufstellen, da die Auslandschweizerorganisation der NHG heute mehr als 300 Gruppen umfasst.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass letztes Jahr die Präsidenten der Schweizervereine in Frankreich sich einige Monate vor dem Auslandschweizertag unter dem Präsidium des Schweiz.

Gesandten in Lyon besammelt und alle sie beschäftigenden Fragen zum voraus eingehend diskutiert und zum Teil direkt behandelt haben. In Bern gelangten dann nur noch diejenigen Probleme zur Behandlung, die von allgemeinem Interesse waren und der Abklärung durch die zuständigen schweizerischen Instanzen bedurften.

Wir möchten Ihnen die Anregung unterbreiten, auch in Ihrem Gastland - für Deutschland und Oesterreich event. regional - die Präsidenten der Schweizervereine zu einer gemeinsamen Vorbesprechung einzuladen. Eine solche Zusammenkunft müsste allenfalls vor dem 30. Juni stattfinden.

Am Auslandschweizertag 1947 werden folgende drei Haupttraktanden zur Behandlung gelangen;

- (a) Was erwarten die Auslandschweizer von Heimat?
- (b) Was kann im Kampf gegen die Ueberalterung der Kolonien und zur Förderung des nationalen Bewusstseins der jungen Auslandschweizer unternommen werden?
- (c) Was darf die Heimat von den Auslandschweizern erwarten?

Leider wird dem Umstand, dass der Schweizer im Ausland für unser Land ein Aktivum darstellt und das Bedürfnis hat, seiner Heimat nützlich zu sein, oft zu wenig Bedeutung beigemessen. Es wäre daher interessant, abzuklären, in welchem Masse die Schweiz diese Bestrebungen zu fördern vermag.

Im weiteren haben wir beschlossen, dass zum diesjährigen Auslandschweizertag in der Regel pro Kolonie im Maximum 2 Delegierte abgeordnet werden können, die

befähigt sind, die Interessen ihrer Kolonie in jeder Hinsicht zu vertreten.

Wir erwarten Ihren baldigen Bericht und entsenden Ihnen inzwischen freundliche und landsmännische Grüsse.

AUSLANDSCHWEIZERWERK DER NHG

Direktion:

A. Briod Dr. E. Mergeli

Zur Beachtung! Das Auslandschweizerwerk feiert sich ab 8 April an der Wallgasse 2 in Bern. (Ecke Wallgasse/Schwanengasse)

.....

SWISS RAILROADS.

=====

CELEBRATE 100 - YEAR ANNIVERSARY

One hundred years ago the first Swiss train huffed and clattered over the 14-mile stretch from Zurich to Baden. The rickety wooden cars swayed behind the small, growling locomotive. Passengers blinked under a hail of cinders and soot. The seats were hard, uncomfortable. But the thrill and prestige of travelling almost 30 miles an hour was worth all the inconvenience. Soon well-to-do Zurich burgers and their families made the trip to Baden regularly. They called the train the "Spanish Bun Express," because of an imported coffee-cake that was a specialty in Baden.

Now, as the Swiss railroads celebrate their centennial, the "Spanish Bun Express" is ready to run again. The Federal Railroads ordered a replica of the first "Limmat" locomotive. The reincarnated "iron horse" will make its return debut during the annual Sechseläuten Spring Festival in Zurich around the 21st of April. During the rest of the year, it will tour leading Swiss cities.

The Zurich-Baden line and other early railroads in Switzerland were built through private initiative. Just as in the United States, rivalry and competition were keen. Administration was enormously complicated because each canton had control of its own transportation policies and legislation. Finally, at the end of the last century, control was transferred to the Federal Government, and a uniform policy developed.

In 1902, several large private companies merged, and the Swiss Federal Railroads were founded. Today, the government network includes approximately half of the nation's total track length of 3,968 miles.

Several privately operated companies are also important. One of the leading independents is the Berne-Lötschberg-Simplon line. Another is the Rätian Railroad which serves the Grisons over 270 miles of narrow-gauge track. The Montreux-Bernese Oberland Railroad, also a narrow-gauge road, connects the Lake of Geneva region with Spiez, rail center on the Lake of Thun in the Bernese Oberland.

Both government and private roads are 90% electrified. Hydro-electric power, or "white coal" as the Swiss like to call it, is one of the few natural resources the mountain republic has in abundance. And the Swiss, with characteristic efficiency, utilize it to the utmost. Result is that Swiss trains are spotlessly clean, and surprisingly fast even over mountainous terrain. Express "flyers" from Geneva to Zurich average close to 80 miles an hour.

The Swiss solved many complex engineering problems in developing rail transportation to its present high level. There are over 150 tunnels over 400 feet long, headed by the great alpine tunnels: the Simplon, St. Gotthard and Lotschberg. The 12-mile long Simplon tunnel, 7,000 feet below the crest of the snow-capped peaks at the Swiss-Italian frontier, is the longest in the world. The St. Gotthard tunnel is 9½ miles long, the Lötschberg 9 miles. In some regions