

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

Artikel: The "Sunday Express" and Swiss history
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-693740>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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 fût-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-suisse 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" précisée. A mesure que l'orage grossissait contre M. Colombi, celui-ci ne laissait pas de quérir 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 courant le risque de réveiller la susceptibilité romaine, a eu autre chose en tête que le châtiement d'un ou de plusieurs citoyens déloyaux et l'ancêtrement 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 Jungfrauoch 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.

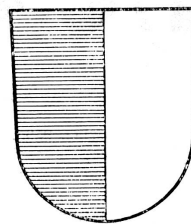
2. *Austria* is sending the sailflyers Wolfgang Hütter and Ulrich Hütter, Bruno Gumpert Karl Frena, and Peter Lerch.

3. The entries from *Yugoslavia* are: Aleksander Stanojewic, Boriwoj Ikvovic 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 Jungfrauoch.

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 Jungfrauoch, 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 Schneelang 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 Südseite 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 ab 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