

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: - (1928)

Heft: 346

Artikel: Aus dem "Afrika-Flug"

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-687907>

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: 11.01.2026

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

the official appointment of Guardian of the Frontier. He owned vast estates, and thousands of cattle, sheep and horses, raised an army with which to overawe the Indians, and was escorted by retainers in gorgeous uniforms when he travelled.

He was allowed to retain his property and his proud position when the Americans annexed California, continuing to live in a fort defended by nine guns and a garrison of one hundred men. And then, one day, gold was discovered on his estate, and that discovery was his undoing.

The rush began. The 'forty-niners—tens of thousands of them—came streaming in; Sutter's retainers and his workpeople—mostly Indians and Kanakas—deserted him and joined them. There was no police force to compel them to respect Sutter's rights; and they did not respect them. They pegged out claims on his land. They milked his cows and picked his fruit, and cut down his trees. When he himself pegged out a claim of his own, the Kanakas whom he hired to work it stole the gold. The question for him was: Should he go back to Switzerland and live quietly on the modest competence which he had been able to save out of the wreck, or should he try to vindicate his rights in a Court of law.

He decided upon the latter course; and his claims were so numerous and so enormous that it took him four years to prepare his case.

The number of persons on whom he served writs for settling on his land without his leave was 17,221. The amount which he claimed as ground landlord of San Francisco, Sacramento and other townships was £40,000,000. He also sued the State Government for £5,000,000, because it had failed to protect him from the trespasses of the 'forty-niners; and he claimed a royalty on all the gold which had been extracted from his immense estates.

Judgment was given in his favour, in all these suits, by Judge Thompson of the High Court of California, on March 15th, 1855; so that it may fairly be said that he was, at that date, theoretically the richest man in the world.

Theoretically, but not practically; for two insuperable obstacles blocked the way when Sutter tried to realise his wealth; the law's delays and the fierce indignation of the Californians. The judgment of the Californian Court required the confirmation of Washington; and Sutter had no sooner set out for Washington, to make his representations there, than the mob started rioting. It burnt down the San Francisco Court House, and destroyed all the papers contained in it. It threatened to lynch Judge Thompson, who had to run for his life; and it then proceeded to destroy Sutter's own country house, ravaging his vineyards and vegetable gardens, felling his fruit trees, emptying his cellar, slaughtering his cattle and his poultry, and hanging his Kanaka and Chinese employees.

He was ruined at a stroke. The rest of his life was devoted to the unavailing attempt to procure justice at Washington; and he died—a pauper and a broken man—of an apoplectic seizure outside the Capitol, at Washington, on June 17th, 1880. It is a wonderful story, most graphically told by M. Blaise Cendrars.

FINANCIAL AND COMMERCIAL NEWS FROM SWITZERLAND.

The subscription lists to the new Swiss Federal Railways loan of Frs. 150,000,000 are now open. The loan is of the 4½ per cent. type, coupons are payable on the 31st May and the 30th November, and the whole loan is redeemable on the 31st May, 1944, at par. The new issue is intended in the first place to provide for the conversion of the 5% Federal Railways loan of 1918-19 which falls due for redemption on the 30th November, 1928, and in so far as stock still remains available for the purpose, holders of the Swiss Federal Treasury Bonds of 1923 Series V. will receive an opportunity of converting their holdings into bonds of the new loan. Any balance eventually remaining is open for public subscription at 98%.

The position of the Swiss Federal Railways has undergone a very satisfactory improvement of late. For the year ended 31st December, 1927, the gross revenue amounted to 395½ million francs, while gross expenditure was 267 million francs, leaving a gross working profit of 128½ million francs. The ratio of revenue to expenditure thus works out at 67.51 per cent., as compared with 70.77 per cent. in 1926 and a maximum of 96.59 per cent. attained in 1921, at the time of the Railways' worst post-war difficulties.

After meeting all interest charges, etc., the net revenue for 1927 amounted to somewhat over 6 million francs, which is a very good showing when compared with the deficit of 9½ million francs on the preceding year.

The large Swiss chemical manufacturing concerns have been able to look back upon a fairly satisfactory year's working in 1927. The Société Suisse pour l'Industrie Chimique in Basle closed the year with a net profit of Frs. 5,120,425 as compared with Frs. 5,027,013 in 1926, and is again distributing a dividend of 15 per cent.

The Fabrique de Produits Chimiques ci-devant Sandoz in Basle, is also able to maintain its dividend distribution at the same rate as last year, viz., 25 per cent., having made a net profit of Frs. 2,828,740 as compared with Frs. 3,183,571 in the previous year.

QUOTATIONS from the SWISS STOCK EXCHANGES.

	BONDS.	May 1	May 8
Confederation 3% 1903	82.50	82.50
5% 1917. VIII Mo. Ln.	102.00	102.00	
Federal Railways 3½% A-K	86.52	86.50	
" 1924 IV Elect. Ln.	102.37	102.37	

	SHARES.	Nom.	May 1	May 8
Swiss Bank Corporation	500	777	780	
Credit Suisse	500	865	887	
Union de Banques Suisses	500	720	717	
Société pour l'Industrie Chimique	1000	2767	2720	
Fabrique Chimique ci-dev. Sandoz	1000	4800	4837	
Soc. Ind. pour la Schappe	1000	4222	4025	
S.A. Brown Boveri	350	640	630	
C. F. Bally	1000	1580	1550	
Nestlé & Anglo-Swiss Cond. Mk. Co.	200	927	925	
Entreprises Suizer S.A.	1000	1210	1210	
Comp. de Navix n sur le Lac Léman	500	535	535	
Linoleum A.G. Gibiasco	100	280	297	
Maschinenfabrik Oerlikon	500	775	780	

AUS DEM "AFRIKA FLUG."

(Der nachstehende Auszug ist mit gültiger Erlaubnis des Verlaufs dem von Orell Füssli in Zürich in deutsch und französisch veröffentlichten Buche "Afrika Flug" entnommen, das Mittelholzer's Flug durch den schwarzen Erdeil ausführlich in Wort und Bild beschreibt. Sein Begleiter, Lieut.-Col. René Gouy wird am 23. Mai in unserer Kolonie einen Vortrag halten).

VON ATHEN NACH ALEXANDRIA.

Alles war zur Fahrt bereit und wir hatten uns schon von unsern Landsleuten verabschiedet, als im Augenblick des Abflugs Mittelholzer bemerkte, dass eines der Seitensteuer versagte. Zurück zum Kai—Nachprüfung! Während der Nacht war der an der Boje vertäute Apparat vom Wellenschlag stark geschüttelt worden. Dabei hatte des Meerwasser das Gestänge des Seitensteuers mit einer Salzkruste bedeckt. Da blieb nichts anderes übrig, als den Abflug auf den folgenden Morgen zu verschieben.

Während des ganzen Tages arbeitete Hartmann unablässig unter Beihilfe eines Unteroffiziers des griechischen Flugdienstes an der Maschine, so dass am Abend der Schaden völlig behoben war. Um neun Uhr hatten wir uns im bescheidenen Gasthof von Phaleron zu Bett gelegt.

Am Morgen des 13. Dezember (da heisst es noch, die Flieger seien abergläubisch!), brachte uns eine Schaluppe um 6 Uhr 30 zum Flugzeug. Diesmal gab es keinen "blinden" Abflug. Zwar sprang der Motor auch nicht gleich an, denn die Nacht war sehr kühl gewesen. Doch um 8 Uhr 30 hoben wir uns in die Lüfte, hinauf in einen Himmel, an dem sich grosse kupfrige Wolken jagten. Brise als Nordostwind—also sehr günstig für uns. Doch wie lange, oder vielmehr bis wohin würde dieser Wind anhalten? Das blieb vorläufig Geheimnis. Denn wir starteten ohne jede Kenntnis der Wetterlage, wie sie jenseits von Kreta herrschte. Vielleicht eine Unvorstellbarkeit. Doch es blieb uns nichts anderes übrig.

Ich bekenne, dass ich in diesem Augenblick doch einige Erregung empfand. Auch Mittelholzer schien besorgt. Allein er hatte entschlossen die möglichen Schwierigkeiten ins Auge gefasst. Bei der Fliegerei muss stets mit unvorhergesehenen Umständen rechnen, und wer nichts wagt, gewinnt nichts. Der Apparat hat übrigens seine volle Benzinsbelastung, mit der wir uns zehn Stunden in der Luft halten und 1,500 Kilometer zurücklegen können. Von Athen bis "gegenüber" sind es blass 1150! Wir haben also einen Überschuss. Zwar keinen überwältigenden. Doch nun frisch drauf los...

Auf etwa 460 m Höhe fliegen wir um 8 Uhr 50 über das Kap Sunion. Das anfangs so trübe Wetter schien sich aufzuklären zu wollen. Im Süden ging der wunderbare bläsgoldene Himmel in ein azurines Blau über, und bald warf die blendende Sonne ihre Strahlen auf das Meer. Vor uns liegt die endlose Kette der Kykladen, und die einzelnen Inseln dehnen sich wie eine Reihe von Panzern riesenhafter Schildkröten in die Weite, wo sie sich im Dunst verlieren. Unter dem Flugzeug brodet das Meer und wirft seine Schaumkämme empor. Selten nur lässt sich eine Barke erblicken, die über den erragten Wogen auf und nieder tanzt. Um so besser—so haben wir den günstigen Wind für uns. In sausender Fahrt—zuweilen mit 170 Kilometern—jagt die Switzerland ohne jedes Schlingern von dem Winde dahin und überholt nacheinander die Inseln Keos, Thermia, Siphnos, Sikinos und Sikinos, während zur Rechten die berühmte Venusinsel Milos auftaucht. Alles kahle, bräumliche, zerrissene Eilande, wo die Brandung wütend gegen die hohen Steilküsten donnert, an denen da und dort kleine Dörfer mit weissen Häuschen misten. Auf der Höhe von Jos packt uns plötzlich ein gewaltiger Wirbel und wir stürzen mit einemmal hundert Meter tief in ein Luftloch. Mittelholzer, der gemächlich in der Kabine seinen Photoapparatur 18/18 nachprüft, tut einen unfreiwilligen und sehr gefährlichen Luftsprung, erhebt sich aber sofort und

stürzt nach dem Steuersitz. Der kostbare Apparat liegt in einer Ecke. Ich selbst hielt mich an den Wänden fest. Glücklicherweise hat niemand Schaden gelitten. Nach diesem "Weckruf" und der Wiederherstellung unseres Gleichgewichts steuern wir gegen Thira oder Santorin, das wir um 10 Uhr überfliegen. Emsige photographische und kinematographische Geschäftigkeit! Dreimal umkreisen wir das vulkanische Gelände, das stark an den Krater der Insel St. Paul erinnert, die einsam aus den Wassern des südlichen Indischen Ozeans emporragt. Santorin zeigt aus der Vogelperspektive die Form einer Krone. Auf der inneren Lagune sind einige Inselchen, zweifellos frühere Eruptionskegel, sichtbar. Auf dem Rande der Krone liegen mehrere Ortschaften: zwei davon sehen recht stattlich aus. Mittelholzer zeichnet eifrig die Dampfbildungen (Fumarolen) und Schwefelablagerungen. An bestimmten Stellen, wo sich der Schwefel ansetzt, ist der Boden von chromartigem Gelb. Ein höchst merkwürdiger Anblick, dieser in den Annalen der Vulkanologie klassische Inselstrich, ein Anblick, der das Herz unseres Geologen hätte höher schlagen lassen...wenn wir ihn nicht leider hätten durch Benzin ersetzen müssen!

Nach Santorin liegt vor uns nur noch das unendliche Meer. Hier und dort ein paar unbewohnte Eilande. Um 10 Uhr 50 fliegen wir über das einsame Riff von Chaminolisi, das unser Führer, nur nach dem Kompass sich richtend, mit bernerkenswerter Genauigkeit ansteuert. Undeutlich zeichnen sich am westlichen Horizont Kap Sidero und die Küste von Kreta ab, während wir in westlicher Richtung Kosos, die letzte der Sporaden erkennen.

Eine halbe Stunde später sind Kreta und die Sporaden hinter uns verschwunden und nun jagen wir hinaus ins unbekannte Abenteuer. Es ist genau 11 Uhr 30. Wir werden festes Land erst wieder 650 Kilometer weiter südwärts zu Gesicht bekommen...wenn unser Motor durchhält. Das Wetter hat sich glücklicherweise endgültig aufgehellt, nachdem uns noch ein von Norden herangewichenes kräftiges Gewölkreichlich begossen hat. Zweifellos der Abschiedsgruss des kalten und feuchten Europa!

Ich sitze neben Mittelholzer, der ein sehr ernstes Gesicht macht—unser Führer legt sich offenbar Rechenschaft darüber ab, dass unsere Sache mehr oder weniger vom Glück abhängt!—und betrachtet das Meer, das, soweit das Auge reicht, vor uns in sonnenbeglänzten Wogen schaukelt. Warum sollte ich nicht gestehen, dass ich eine sonderbare Erregung fühle, die ich aber sehr rasch unterdrücke, drücke. Wozu übrigens die Unruhe? Unser wackerer B.M.W.-Motor hat seine Proben zur Genüge abgelegt.

Stunde um Stunde, Ewigkeiten wie mir scheint, fliegen wir über die endlose Wasserfläche. Von Zeit zu Zeit werfen wir, Mittelholzer und ich, einen Blick auf den Chromometer, dessen Zeiger uns heute mit hoffnungsloser Langsamkeit vorzuzeigen scheint. Im Süden tauchen weissliche Wolken auf wie Eisberge. Vom Dröhnen des Motors gewiegt, denke ich an Amundsen und seine Gefährten, die im Jahre 1925 dem Pol zufliegen, hinein ins Unbekannte. Unermüdlich läuft unser B.M.W. sein Brummen hören und setzt keine Sekunde aus. Die Einsamkeit und Stille der Umgebung sind schrankenlos, fast erdrückend. Soweit der Blick reicht—kein Schiff. Das schlimme Unwetter, das in den letzten Tagen diese Gegend heimgesucht hat, ist ohne Zweifel schuld daran. In Alexandrien sagte man uns später, am Sonntag habe ein Sturm gewütet wie noch nie. Voll Besorgnis erwarteten uns die Landsleute. Wären wir an jenem Tage abgeflogen, dann...Wie man sieht, ist ein Unglück immer zu etwas gut und wir beglückwünschten uns nachträglich zu dem Unfall mit dem Seitensteuer vom Sonntagnachmittag. An so dümmen Faden hängt das Schicksal!...

Ich sprach soeben von Schiffen. Wir sahen im ganzen drei, oder vielmehr zwei und eine Rauchfahne am Horizont. Unsere Aussichten, im Falle einer Panne aufgesucht zu werden, waren also recht gering. Und zwar um so geringer, als unsere immer noch beschädigten Schwimmer bei so aufgeregter See nicht lange flott geblieben wären. Vorausgesetzt, dass uns die Wogen nicht von vornherein zum Kentern gebracht hätten, wäre es uns nur möglich gewesen, den Apparat zwei bis höchstens drei Stunden über Wasser zu halten. Doch ist es überflüssig, sich dabei aufzuhalten, da ich ja noch da bin, dem Leser unsere Odysse zu erzählen.

Gegen 14 Uhr 30 dreht sich plötzlich der Wind und bläst aus Südost. Zum Glück nähern wir uns dem Ziel. Um 15 Uhr 05 erblicke ich durch den Feldstecher einen langen, gräulichen Streifen. Land—Ägypten—hurra! Unsere Gesichter heitern sich auf.

Das Wasser wird allmählich trübe und die Azurfarbe des Meeres geht in ein schmutziges Gelb über. Offenbar das Schlammgeschiebe des Nils!

Um 15 Uhr 25 fliegen wir zum ersten Male über den schwarzen Erdeil. Oder vielmehr über den gelben, denn der schmale Landstreifen, denn wir 300 m unter uns erblicken, zeigt ein helles Braunt, das nur zeitweise von grünen Flecken durchsetzt ist: Palmen! Unsere Meerfahrt hat vier Stunden gedauert. Vier Stunden zwischen Himmel und Wasser!

Wo sind wir eigentlich? Offenbar in Aegypten, irgendwo östlich vom Nil. Eifrig Prüfung der Karte, lebhafte Erörterung der Lage. Zu unsren Füssen liegt eine Ortschaft mit Hütten aus Lehmstroh, die in Reihen am Ufer einer weiten Lagune stehen. Die Wasser dieser Lagune er-glanzen weithin nach Westen. "Vielleicht Port-Said!" meint Mittelholzer, der trotz der ständigen Richtungsveränderungen das Gefühl hat, stark nach Osten abgetrieben zu sein. Lebhafte Verneinung meinerseits, da ich den langen Molo der Lessepstadt und die Grossfahrzeuge vermissen, von denen es in dieser Gegend wimmeln müsste. Schnell entschlossen lässt sich Mittelholzer um 15 Uhr 30 auf die Lagune nieder, wo uns Fischer in wildem Kauderwelsch Auskunft geben. Die Ortschaft heisst Borg-Fort an der Lagune von Boritos zwischen Damiette und Rosette. Jetzt sind wir im Klaren. Eine Viertelstunde später steigen wir wieder in die Luft. Bei wunderbar hellem Wetter fahren wir kerzengerade nach Westen über die grünelbraune Fläche des Deltas. Um 16 Uhr 05 überfliegen wir Rosette mit der östlichen Nil-mündung und 25 Minuten später steigen wir bei Abukir nach achtstündigem Flug aufs Wasser nieder.

Am Ufer begrüßt uns die vollzählig erschienene Schweizerkolonie von Alexandria mit lautem Beifallrufen. Sofort bemächtigt man sich unserer, während Freund Heim, der am selben Morgen angekommen ist, die Szene kurbelt. Nach Erledigung der Formalitäten gelangen wir bei einem fehnhaften Sonnenuntergang in die Stadt Alexanders des Grossen, wo das Claridge-Hotel (dessen Direktor, Herr Wattelet, ein Murtert ist) uns alle Bequemlichkeiten der modernen Gaststätte bietet.

So also überquerte ein Flugzeug, das unsere Schweizer Farben trug, zum ersten Male das Mittelmeer und ging im Lande der Pharaonen nieder. Die ägyptischen Zeitungen, die unserm Unternehmen sehr schmeichelhafte Artikel widmeten, haben besonders den Umstand hervor, dass bis dahin noch nie ein immotoriger Apparat die Strecke ohne Gleitschiffe oder zum mindesten ohne Patrouillendienst zurückgelegt habe. Dabei ist zu bedenken, dass diese Strecke vom Piräus bis Alexandria rund 1150 Kilometer beträgt, wovon nahe an zwei Drittel über dem Meer, ohne Möglichkeit der Versorgung oder Hilfeleistung im Fall einer Panne.

Wir blieben drei Tage in Alexandria. Mittelholzer hielt darauf, vor dem Abflug zur grossen transafrikanischen Fahrt eine eingehende Prüfung des Flugzeugs vorzunehmen. Die Revision ergab, dass sich die Switzerland nach den anstrengenden Flügen in tadelloser Verfassung befand, und dass die Expedition ohne die geringste Besorgnis den Flug über den dunklen Erdteil wagen konnte.

In Alexandria trafen ferner mehrere Kisten ein, die auf dem Wasservege spiedert worden waren, um das Flugzeug bei seiner Überquerung der Alpen und des Mittelmeers zu entlasten. Die fraglichen Kisten enthielten photographisches und anderes Material, Reservebestände und die verschiedenartigsten Gegenstände, welche die Herren Zollbeamten des Königs Fuad in nicht geringe Verlegenheit brachten. Höflich, doch mit peinlicher Genauigkeit nahmen sie die Zollrevision vor. Die schwer benagelten Bergschuhe Mittelholzers und Heims—beide hatten sich bekanntlich vorgenommen, in Afrika grosse photographische und geologische Klettertouren zu machen—sowie der Eis-pickel erregten Sensation. Man drehte und wendete diese Dinge nach allen Seiten und schüttelte den Kopf!...

Doch wie gesagt, die Revision wurde mit aller Gewissenhaftigkeit durchgeführt und erforderte sehr viel Zeit. Indessen bewies der Leiter des Zolls wesens das freundlichste Entgegenkommen. Unser Führer hatte einfach sein Ehrenwort zu geben, dass das derart eingeführte Material innerhalb drei Monaten wieder aus ägyptischem Gebiet ausgeführt werde. Das war alles. Ein empfehlenswertes Beispiel für überkleinliche Zollverwaltungen, von denen in der Einleitung die Rede ist!

Die Schweizerkolonie feierte Mittelholzer. Man riss sich um ihn. Herr Klaesi, der Präsident des Schweizer Club, der uns schon brieflich so mancherlei Dienste erwiesen hatte, tat auch jetzt wieder alles, um uns die Geschäfte zu erleichtern. Ebenso Herr Alfred Reinhard, ein "Baumwollenkönig," dem wir so manche Aufmerksamkeit verdanken.

Unsere Landsleute sind in Aegypten und besonders in Alexandria sehr zahlreich vertreten, wo einige unter ihnen sich hervorragende Stellungen "in der Baumwolle" geschaffen haben. Auch in der Hotellerie sind viele unserer Landsleute beschäftigt. So Herr Baehler, der "Hutelkönig," der allein die Geschicke eines halben Dutzends der bekanntesten Palacehotels im Lande der Pharaonen bestimmt. Die mächtige Gesellschaft, deren Leiter er ist, besitzt das berühmte Shephardshotel in Kairo, ebenso den dortigen Semiramispalast und das Mena-House am Fusse der Pyramiden. Ferner befinden sich alle Luxushotels von Oberägypten in seinen Händen. Die Mehrzahl der Direktoren und der grösste Teil des Personals in diesen wirklich musterhaft geführten Hotels stammen ebenfalls aus unserer Heimat, und es war in der Tat rührend zu sehen, welchen Empfang uns alle diese Landsleute bereiteten, und wie glücklich und stolz sie waren, ein Flugzeug in den eidgenössischen Farben über

den Nil fliegen zu sehen. Ueberrall gebührt dem "Schwyzerdütsch" die Ehre! Bei dieser Gelegenheit möchte ich von einer Anekdote berichten, die uns in Asuan ein Zürcher Ingenieur erzählte, der hier am Schiffs-kongress teilnahm. Auf der Terrasse des Shephard, wo das Gepäck der Kongressteilnehmer aufgeschichtet lag, herrschte ein fürchterliches Tohuwabohu. Unser Landsmann und mit ihm zwei Amerikaner suchten vergeblich ihre Koffer zu erlangen, als er plötzlich neben sich ein kräftiges "Cheib" vernahm. Es war der Concierge des Palace, der die Gepäckverteilung leitete. Das vereinfachte die Sache natürlich sehr, und fünf Minuten später hatten unser Landsmann und seine zwei Begleiter ihre Koffer oben in ihren Zimmern. "Welch ein Glück, dass Sie so gläufig arabisch sprechen, dear Sir," sagte einer der Amerikaner zu unserem Zürcher, der kaum das Lachen verlassen konnte. Aber von da weg galt er als hervorragender Kenner des Arabischen. So kriegt man einen Ruf!

FONDS DE SECOURS SUISSE.

Nous apprenons que Monsieur et Madame George Forrer viennent de fêter leurs noces d'or et que pour célébrer cette mémorable occasion ils ont fait cadeau au Fonds de Secours de la belle somme de £25 pour le Fonds Dimier.

Toute la colonie, nous en sommes certains, tiendra à féliciter ce couple si sympathique de cet heureux événement et lui souhaitera de pouvoir jour pendant de longues années encore de sa retraite si méritée.

Le beau geste de Monsieur Forrer qui, pendant cinquante-deux ans, a pris une part active à l'administration du Fonds de Secours, protive mieux que tout autre l'estime que portent à cette œuvre ceux qui ont l'occasion de la suivre de près. Quel bel example.

SWISS MERCANTILE SOCIETY. EDUCATION DEPARTMENT.

In connection with the scholastic programme the following lectures were given by the students during last week :

Miss Berthy Gaugler, Olten : "Why Girls are obliged to Work in Offices." Miss Hedy Hauser, Zurich : "Casao." Mr. Ernst Haberli, Flurlingen (Zurich) : "Flowers and Jewels." Mr. Dagobert Zollinger, Zurich : "The Freedom of the Seas." Mr. R. Schnell, Lausanne : "Photographic Colour Plates." Miss Bertha Schmid, Buchs (St. Gall) : "Money." Mr. F. Mayor, Montreux : "The Irish Question"; Mr. Laurent, R., Pully : "A Coal Area in France." Mr. Ernst Haberli, Flurlingen : "Be Prepared." Mr. Walter Müller, Burgdorf : "The Progress of Aviation." Mr. Hermann Aepli, St. Gall : "Buenos Aires." Mr. A. Schneider, Wilchingen : "The Vine." Mr. G. Baer, Zurich : "The Functions of the Note Banks." Miss G. Boob, Basel : "The Slave Trade."

The debating classes dealt with the following subject :—

"Are you in favour of mixed schools?" Proposer, Mr. Schnell; Opposer, Mr. Schleeh.
"Is the payment of the 'Dole' justified?" Proposer, Mr. Grämer; Opposer, Mr. Gilomen.

Friday : A lecture was given by Mons. le Pasteur Hoffmann-de Visme on "Genève," which the scholars appreciated in its lucid exposition and admired in the eloquence and classic beauty of French of the speaker. The house was packed.

Saturday : The students paid a visit to the Zoological Gardens.

Monday : In the evening a party of 60 students attended the entertainment of the Boy Scouts at the Y.M.C.A. in Tottenham Court Road. The Headmaster accompanied them.

SWISS SPORTS.

Competitors for events for which previous entry is essential are notified that the necessary form giving particulars should be sent in not later than Tuesday, May 15th.

THE BEST LUNCH IN LONDON.

Diviani's Restaurant

A. EUSEBIO, from Pagani's and Frascati's.

BEST SWISS, FRENCH and ENGLISH COOKERY

Table d'Hôte and à la Carte at popular prices.

The Proprietor will be pleased to see you and you will have his personal attention.

Open from 8 a.m. to 11 p.m. All Day Sunday.
ACCOMMODATION FOR LARGE PARTIES.

*Drink delicious "Baltine"
at every meal—for Health!*

SWISS BANK CORPORATION,

Our newly instituted service of TRAVELLERS' CHEQUES,

which are issued in denominations of £2, £5 and £10, should prove of great convenience to all who contemplate travelling abroad. The cheques can be obtained both at our

City Office, 99, Gresham Street, E.C.2.

and at our

West End Office, 11c, Regent St., S.W.1,
which is situated next door to that of the Swiss Federal Railways.

Telephone Numbers : "Ben faranno i Pagani."
MUSEUM 4302 (Visitors) Purgatorio C. xix, Dante
7055 (Office) "Venir se ne dee già
Telegrams: SOUFFLE tra' miei Meschini."
WESDO, LONDON Dante, Inferno, C. xxvi.

Established over 50 Years.

PAGANI'S RESTAURANT

GREAT PORTLAND ST., LONDON, W.I.

LINDA MESCHINI } Sole Proprietors.
ARTHUR MESCHINI }

SWISS RIFLE ASSOCIATION

Headquarters - 1, Gerrard Place, W.1.

Shooting Range - opposite Welsh Harp, Hendon, N.W.11.

Shooting Practice

EVERY SATURDAY AND SUNDAY.

Luncheons and Teas provided for on Sundays.

NEW MEMBERS WELCOME.

The Committee.

Divine Services.

EGLISE SUISSE (1762), (Langue française)

79, Endell Street, near New Oxford St., W.C.3.

Dimanche, 13. Mai, 11h.—"Qu'est-ce que l'homme?" Ps. viii., 5.—M. R. Hoffmann-de Visme.

3h.—Club des Enfants, au Foyer.

6.30.—Service et Réunion de Prière.

Dimanche, 20. Mai.—Confirmation.

Pour tous renseignements concernant actes pastoraux, etc., prière de s'adresser à M. R. Hoffmann-de Visme, 102, Hornsey Lane, N.6 (Téléphone: Mountview 1798). Heure de réception à l'Eglise: Mercredi 10.30 à 12h.

SCHWEIZERKIRCHE

(Deutschschweizerische Gemeinde)

St. Anne's Church, 9, Gresham Street, E.C.2.

Sonntag, den 13. Mai, 1928.—11 Uhr vorm. und 7 Uhr abends : Gottesdienst.

8 Uhr : Chorprobe.

Mittwoch, 16. Mai.—6.30 abends : Wochengottes-dienst.

Sprechstunden : Dienstag 12—1 Uhr in der Kirche.
Mittwoch, 3—5 Uhr, im Foyer Suisse.

Anfragen wegen Amtshandlungen etc., an den Pfarrer der Gemeinde C. Th. Hahn, 8, Chiswick Lane, W.4. Téléphone Chiswick 4156.

FORTHCOMING EVENTS.

Wednesday, May 16th, at 8.30 p.m.—SWISS MERCANTILE SOCIETY : Monthly Meeting at Swiss House, 34-35, Fitzroy Square, W.1.

Friday, May 18th, at 8.15 p.m.—SWISS MERCANTILE SOCIETY : Lecture on "The Nationalisation of Industries," by Jewell Thatcher, Esq. (Barrister-at-Law), at Swiss House, 34-35, Fitzroy Square, W.1.

Wednesday, May 23rd, at 8 p.m.—NOUVELLE SOC. HELVETIQUE : Lantern Lecture by Lt.-Col. Gouzy on "Zurich to Cape Town by Air in 1927," at Victoria House, Southampton Row, W.C.1.

Saturday, June 2nd, at 2.30 p.m.—SWISS SPORTS" at Herne Hill Athletic Ground.

Sunday, June 16th.—A.O.F.B. SWISS VAT : Char-à-banc Outing to Hindhead and Boxhill. Particulars from A. Wyss, Swiss Hotel, 53, Old Compton Street, W.1.

Thursday, June 21st : 59th SOIREE ANNUELLE SUISSE, at Caxton Hall.

SWISS RIFLE ASSOC. : Every Saturday and Sunday, Shooting Practice on the Rifle Range near the Welsh Harp, Hendon.

Printed and Published for the Proprietor, P. F. BOHRINGER, by THE FREDERICK PRINTING CO. LTD., at 23 LEONARD ST., LONDON, E.C.2