

# Extracts from Swiss papers

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1927)**

Heft 327

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.

# The Swiss Observer

Telephone: CLERKENWELL 9595

Published every Friday at 23, LEONARD STREET, LONDON, E.C.2.

Telegrams: FREPRINCO, LONDON.

VOL. 7—No. 327

LONDON, DECEMBER 31, 1927.

PRICE 3d.

## PREPAID SUBSCRIPTION RATES

UNITED KINGDOM AND COLONIES	3 Months (13 issues, post free)	3/6
	6 Months (26 issues, post free)	6/6
	12 Months (52 issues, post free)	12/—
SWITZERLAND	3 Months (13 issues, post free)	Frs. 7.50
	6 Months (26 issues, post free)	14.—
	12 Months (52 issues, post free)	28.—

(Swiss subscriptions may be paid into Postcheck-Konto Basel V 5718).

## 1928

We desire to express to all our readers our heartiest good wishes for their continued and increased happiness and prosperity during the coming year.

## HOME NEWS

While refusing to recognise—or issue the necessary authorisation for—a permanent Soviet bureau, the Federal Council has signified its consent to allow a recognised Russian journalist to reside in Geneva for the purpose of reporting the proceedings of the League of Nations and other international conferences.

It was stated in the National Council that the existing chess export monopoly will be terminated on July 1st next.

A suggestion to instal a passenger lift in the Palais Fédérale at Berne has been rejected by the Federal Council on account of technical difficulties and the high cost.

The plan submitted by the Geneva architect Flegenheimer, in conjunction with the Paris architect Nenot, has been chosen out of the nine prize-winning projects to form the design, subject to certain modifications, for the new League of Nations building, the cost of which is said to be from £600,000 to £900,000.

An initiative demand to abolish the Landsgemeinde in the canton Uri is being prepared by members of the two political parties. It is asserted that a good many of the electors find it impossible to travel every year to Altdorf for the purpose of attending the Landsgemeinde, quite apart from the heavy expense and loss of time imposed upon those who manage to put in an appearance. A system of local voting as prevalent in the majority of the cantons is suggested. The first Landsgemeinde mentioned in history as having taken place at Altdorf dates back to the year 1257.

The Zurich Municipal Council has voted Frs. 255,000 for the purpose of acquiring the Uetliberg hotel and its grounds, which are to be converted into an open-air school and holiday colony.

The Persian Government has approached the Federal Finance Ministry with a request to submit the names of qualified candidates to direct and take charge of the affairs of the Persian State Bank.

The Grisons branch of the Swiss Officers' Society has requested the central committee of the latter to address a memorandum to the President of both the States and National Councils in order to express the surprise and disappointment created throughout the Swiss Army at Parliament having omitted to honour officially the memory of Col. von Sprecher, recently deceased.

A railway postal van caught fire at Horgen and was completely burned out with its contents, the damage amounting to about Frs. 40,000.

When the fire brigade of Oberterzen, near Wallenstadt, was called to a fire which a passer-by had noticed early last Saturday morning, they found the occupants of a small farmhouse already asphyxiated by the smoke; they were Frau Sophie Gubser, a widow, age 42 years, and her three children, all under ten.

Jacques Rutty, a former National and States Councillor, died in Geneva at the age of 78; he was a well-known and widely respected personality in the political life of his canton, and had lived in retirement since 1921.

Dr. Luigi Colombi died in Bellinzona at the age of 77. He was in former years one of the pillars and leaders of Liberalism in the canton Ticino, and, though blind and paralysed, for many years continued to take a keen interest in the political activities of his Party.

## EXTRACTS FROM SWISS PAPERS.

**Die erste Luftseilbahn der Schweiz.**—Luftseilbahnen sind bisher in unserm Lande der Bergbahnen unbekannt gewesen. In Deutschland und Oesterreich bestehen ihrer schon eine ganz ansehnliche Zahl. Die bekanntesten davon sind die Zugspitzenbahn und diejenige auf den Pfänder. Diese Luftseilbahnen sind eigentlich erst nach dem Kriege in grösserem Umfange gebaut worden auf Grund der Erfahrungen, die an den Hochgebirgsfronten während der langen Kriegsjahre gemacht wurden. In schwankender Kabine überwindet der Reisende mühelos die grössten Höhenunterschiede. Die Fahrt erscheint so sicher wie im Wagen der Strassenbahn. Keinen Augenblick denkt man auch nur daran, Schwindelgefühlen zu erliegen, obschon man eigentlich 60 und 70 Meter über dem Boden dahinschwebt, getragen von zwei mächtigen Stahlseilen, die in weiten Spannungen von wenigen hohen, eisernen Gittermasten gestützt werden.

Der Kurort Engelberg kann sich rühmen, die erste Luftseilbahn in der Schweiz erbaut zu haben und zu besitzen. Sie verbindet durch eine Fahrt von 10 Minuten die 1300 Meter hoch gelegene Gerschnialp—bequem in 10 Minuten von Engelberg aus mit einer Drahtseilbahn erreichbar—mit dem Hochplateau von Trübsee. Dort steht auf 1800 Meter Höhe das Hotel Trübsee inmitten des Hochgebirgswinters, der auch dann noch anhält, wenn tief im Tale unten der Föhn den Schnee weggeschmolzen hat. Die Luftseilbahn erschliesst dem Winterkurort Engelberg eine Hochgebirgslandschaft von 1800-2000 Meter Höhe und bringt den Wintersportler mühelos in eine Höhe, die derjenigen von St. Moritz entspricht. Prachtige Skigelände sind auf dieser Höhe das Entzücken des Sportgestalteten, Touren nach dem Titlis und hinüber zum Jochpass werden dem Skifahrer im Winter und dem Hochgebirgsfreund im Sommer durch die neue Schwäbebahn bedeutend erleichtert. War doch der Abstieg von Trübsee hinunter nach Gerschnialp immer ein nicht gar sonderlich beliebtes Teilstück der Jochpasswanderung. Die Initiative zum Plan der Luftseilbahn und die kraftvolle Durchführung von Projekt und Bau knüpft sich an die Namen Hess und Cattani, Namen, die in Engelberg längst guten Klang haben. Die energievollere Förderung des Baues, dem mannigfaltige Schwierigkeiten von Natur und Mensch entgegengestellt wurden, verdankt Engelberg Herrn Kantonsingenieur Oberst Seiler in Sarnen, dem Bauleiter des Werkes.

Die 2235 Meter lange Bahn überwindet einen Höhenunterschied von 531,5 Metern. Zu dieser Leistung braucht sie genau 9 Minuten. Die Fahrgeschwindigkeit der Kabine beträgt demnach 4 Meter in der Sekunde, in der Stunde also etwas mehr als 20 Km., eine Geschwindigkeit, die vom langsamsten Güterzug noch überstiegen wird. Und doch ist ein solch gemächliches Tempo bei einer Luftseilbahn der Betriebssicherheit wegen angezeigt. Zur Fahrt begibt man sich in das schmucke aus Eisenbeton erbaute Bahnhofgebäude und steigt in die Kabine. Diese bietet Platz für 15 Personen und den Führer. Sie hängt mittels eines Laufwerkes an den zwei Tragseilen aus Stahldraht auf, von denen jedes einen Durchmesser von 44 Millimetern besitzt. Ueber diese Kabel rollen die Räder des Laufwerkes. An diesem enden auf seinen beiden Stirnseiten je ein Paar Zugseile, 21 Millimeter dicke Drahtseile, welche die Kabine fortbewegen. Sie führen über die in der Bergstation aufgestellten und elektrisch bewegten Antriebsseilen zum andern Wagen, wo sie wieder befestigt sind. Jedes der vier Zug- wie der vier Tragseile ist aus einem Stück. Ein Tragseil wiegt 27 Tonnen. Man mag sich selbst ausmalen, welche Leistung es war, vier solch schwerer Seile von Stansstad bis auf 1800 M. u. M. zu transportieren. Die Eisenbahn konnte hiebei nicht benützt werden.

Sollte einmal eines der zwei parallel angeordneten Tragseile reissen, so hält das andere immer noch und die automatisch stillgestellte Kabine kann unmöglich umstürzen. Uebrigens hat jedes der Seile fünffache Sicherheit, d. h. es kann fünfmal mehr als das Gewicht der maximal belasteten Kabine tragen. Die Tragseile sind auf vier mächtigen Gittermasten aufgelegt, von denen der höchste 52 Meter misst. Bei der Fahrt schwebt die Kabine bis zu 70 Meter über dem Boden. Sollte irgendetwas passieren, z. B. ein Zugseil reissen, so sorgen ingeniös ausgedachte Bremsvorrichtungen, die das Tragseil fest unklammern, dafür, dass die Kabine sofort zum Stehen kommt. Gleichzeitig wird automatisch der Betriebsstrom ausgeschaltet. Ausserdem steht während der ganzen Fahrt die Kabine telephonisch mit dem auf der Bergstation angelegten Führerstand in Verbindung. Als Leitung für den Telephonstrom werden die isolierten Zugseile benützt. Sollte dennoch einmal die Kabine längere

## ANNIVERSARIES OF SWISS EVENTS.

Dec. 31st, 1813.—Geneva regains her independence once more. The Austrians, under General Buba, enter Geneva. This occurrence is an occasion for festivities annually. In three different parts of the town 101 guns are fired, and special services are held in most Churches.

Zeit über dem Abgrund festgehalten bleiben, so sind auch dann die Insassen nicht hilflos. Denn es befindet sich eine Vorrichtung an Bord, mit Hilfe derer die Reisenden zum Erdboden hinabgelassen oder besser hinabgeseilt werden können. In der Talstation hängen an den Trag- und Zugseilen mächtige Gewichte aus Betonklötzen, die dafür sorgen, die Seile immer straff angespannt bleiben.

Die ganze Bahnanlage wurde gestützt auf die Vorschriften des eidgen. Eisenbahndepartements durch die Firma Adolf Bleichert u. Cie. in Leipzig projektiert. Am 5. August 1926 wurde die Bauausführung den Firmen Bleichert u. Cie. in Leipzig und Robert Aebi u. Cie. in Zürich übergeben. Der maschinelle Teil, die Eisenkonstruktion und die Kabinen wurden von der Firma Bleichert u. Cie. übernommen, die den Grossteil der Eisenkonstruktion durch Bell u. Cie. in Kriens und die elektrischen Anlagen durch die Maschinenfabrik Oerlikon ausführen liess. Die Hoch- und Tiefbauarbeiten und die Transporte wurden von Robert Aebi u. Cie. in vollem Umfange der Bauunternehmung Hermann Hess in Engelberg übertragen.

Engelberg war in eine weisse Schneedecke gehüllt, als in Extrazügen der Stansstad-Engelbergbahn die 100 Gäste im reichbellagten Bahnhof ankamen, begrüsst von der schmuckuniformierten Musik, Böllerschüssen und einem heimelige Volkslieder singenden Mädchen-Chor. Durch den tiefen knirschenden Schnee begab man sich, verfolgt von neugierigen Blicken im farbigen Sportsdress warm eingehüllter Skigirls, nach der Drahtseilbahn und fuhr hinauf zur Gerschnialp und zum Trübsee, wo im Hotel Trübsee ein Imbiss nicht unwillkommen war. Unter liebenswürdiger Führung wurden die technischen Anlagen der Bahn besichtigt und als der Nebel wich, die majestätische Pracht des winterlichen Hochgebirges bewundert. 60 Zentimeter hoch war die Schneedecke. Sie ächzte unter den Tritten bei einer Temperatur von minus 19 Grad. Und doch war es in der Sonne so schön warm, dass man ohne Mantel spazieren gehen konnte.

Nur allzu rasch musste man wieder hinunter ins Tal, wo im "Regina Hotel Titlis" das offizielle Bankett stattfand. Hr. Alfred Cattani, der Initiator und kräftige Förderer der Luftseilbahn, begrüsst die grosse Gesellschaft, unter der wir die Landmänner der beiden Unterwalden nennen, den Gemeinderat Engelbergs, den Vertreter der Bundesbahnen, Herrn Thiessing, Chef des Publizitätsdienstes, den Vertreter des Eisenbahndepartements, Herrn Ingenieur Hübler, Herrn Minister Junod, Direktor der Verkehrszentrale, Herrn von Holten, von der deutschen Gesandtschaft in Bern, Herrn Ministerialrat Wetzler von der Reichsbahndirektion München, den Pionier der Luftseilbahnen, Herrn Haeseli, Präsident des Schweiz. Hoteliersvereins, und viele andere mehr, darunter Vertreter der am Bau beteiligten Firmen, Ingenieure, Direktoren von Reise- und Verkehrsbüros, die Spitzen der Engelberger und Luzerner Hotellerie und endlich die Männer von der Feder. In zahlreichen Reden wurde der hohen Freude Ausdruck gegeben, dass das grosse Werk so wohl gelungen ist, mit dem der Kurort Engelberg sich nicht nur eine neue Attraktion geschaffen hat, sondern auch zum Pionier für die Schweiz auf dem Gebiete der Luftseilbahnen geworden ist.

Mögen die Hoffnungen, die Engelbergs Verkehrskreise und Hotellerie auf die neue Bahn setzen, sich recht bald erfüllen. Das prächtige Weihnachtswetter, das mit dem Tage der Bahneröffnung eingesetzt hat, berechtigt zu den schönsten Erwartungen.

National-Zeitung.

**Eine Bittschrift aus dem Jura.**—Dem Bundesrat und den eidg. Räten ist soeben eine Bittschrift aus dem Jura zugegangen, die die Aufmerksamkeit auf die "Hinfanzsetzung der eidgenössischen Befugnisse auf dem Gebiete der Strategie, der Eisenbahnen und des Strassenwesens im alten Bistum Basel" zu lenken versucht. Die Schrift spricht von Enttäuschungen und Befürchtungen der jurassischen Bevölkerung, einmal unter Hinweis auf die neue Felddienstordnung, aus der die jurassische Bevölkerung entnehmen müsse, dass das Landesherren ihren Schutz nicht mehr in Betracht ziehe. Statt dass man an den Ausbau des jurassischen Eisenbahn- und Strassennetzes herangetreten sei, habe man die Ost-

schweiz, namentlich den Bahnhof Zürich, in unge-rechter Weise bevorzugt. Auch sei es keinem ein-zigen Mitglied der parlamentarischen Behörden ein-gefallen, zu verlangen, in den Bundesbeschluss über die Erhöhung der Subvention an die inter-nationales Alpenstrassen auch die Strassen des Jura aufzunehmen. Zusammenfassend wird die Forde-rung aufgestellt, dass alles getan werden müsse, um den offenkundigsten Bedürfnissen der militärischen Sicherheit der Schweiz im Jura und denjenigen eines rationellen Betriebes des Bundesbahnnetzes in diesem Landesteil gerecht zu werden. Der ein-zige Weg, den begangenen Fehler wieder gutzu-machen, bestehe darin, diese Gegend sofort und entschlossen an die erste Stelle derjenigen zu stel-len, welche künftig als anspruchsberechtigt gelten können auf die ratenweisen Kredite der drei nächst-beteiligten Bundesdepartemente, des Militärdeparte-ments, Eisenbahndepartements und des Departe-ments des Innern.

Tagblatt für das Birseck Birsig

**Der Ritt eines Schweizer.**—Hellmuth Tschiffely ist im April 1925 mit zwei Pferden argentinischer Rasse von Buenos Aires aufgebrochen, um im Sattel New York zu erreichen. Er hat den ungeheuren Ritt unternommen nicht nur aus Sport- und Aben-teuerlust, sondern um die hervorragenden Eigen-schaften dieser Pferderasse darzutun. Im Zeitraum von 2½ Jahren hat er Argentinien, Bolivien, Peru, Ecuador, Columbia und Zentralamerika durchritten und ist am 3. November 1927 in Mexiko angelangt. Wie Tschiffely selbst erklärt, war die harteste Arbeit in Zentralamerika zu leisten, wo er mit der fast undurchdringlichen Wildnis der gewaltigen Urwälder fertig werden musste. Doch geht aus den vielen Berichten und Schilderungen, die seit seinem Aufbruch von Buenos Aires in der "Nacion" er-schienen sind, hervor, dass er auch in Südamerika grosse Hindernisse zu überwinden hatte. Wasser-läufe (er hat nicht weniger als 32 Ströme durchschwommen), Sumpfggenden, wasserarme Sand- und Steinwüsten, das Hochgebirge der Anden. In ständigem Kampf gegen die Unbilden der Witte-rung, gegen Durst und Tropenkrankheiten hat er Stück um Stück seines Weges erzwingen müssen.

In Mexiko, wie in allen Städten, die er auf seinem Ritt berührt hat, ist Tschiffely ein enthu-siastischer Empfang bereitet worden, sowohl von der Bevölkerung als von den Behörden. Nach einer zweiwöchigen Ruhepause ist er von Mexiko wieder aufgebrochen und hofft, in einigen Monaten New York zu erreichen, wo sein "Raïd" mit dem Einzug in Broadway seinen ruhmreichen Abschluss finden wird.

Neue Zürcher Zeitung.

## NOTES AND GLEANINGS.

### Winter Sports Season.

According to indications all records are likely to be broken this season, St. Moritz, Engelberg and Adelboden being in the focus of attraction. It is stated that about 30,000 visitors from England alone are expected, the majority of them belonging to the fair sex. Some papers have mooted the possi-bility of the Prince of Wales making his first acquaintance with a winter sports centre, probably St. Moritz. Of the many tempting articles we select the introduction to one in the *Sunday Times* (Dec. 18th) because it reminds us of the origin of this great industry:—

"Little more than half a century ago nearly all of the now famous Swiss winter sport centres of the High Alps were either tiny villages or wooden chalets, hidden away from the world in a lofty wilderness of rock and snow, or else barren plateaux inhabited only by the chamois, the ibex, the marmot and the eagle.

By one of those queer coincidences which have so often made history there came to a small village in the lofty valley of the Engadine, in the year 1853, a political refugee, one Alexandre Spengler. This out-of-the-way collection of crude wooden chalets was called Davos, but it was not then marked on any ordinary map.

Here, about a mile above sea level, Spengler, who was a medical man by profession, made the discovery that pulmonary complaints—so preva-lent on the damp lowlands from which he had come—were almost unknown. He emerged from his retirement to start a campaign in distant lands, advocating the sending of invalids to Davos, so that they might benefit from a climate which caused residents to be almost immune from any form of lung trouble.

Although at first he was ridiculed and at-tacked, Spengler persevered, and within a few years hundreds of sufferers had regained health amid the Alpine snows. Friends of those under-going treatment ventured out, and discovered that the Alpine winter was a season of frosty sunshine and invigorating air in a world of glittering snow and ice.

Among these early pioneers was an English-man of letters, John Addington Symonds, who at once recognised the possibilities of winter sports. At Klosters he collected a party of enthusiasts, organised the first Swiss toboggan races, and through his writings, made known the beauties of the Alpine winter and the thrills of winter sports. Side by side with Davos and

Klosters there came into being the great cosmo-politan centre of St. Moritz, which, for the first time in history, had more visitors in winter than in summer during the year 1873. Five years later Grindelwald developed.

Every plateau and valley between 3,000 and 6,000 feet in altitude has now been searched for possible hotel sites, ski-fields, and funicular rail-way extensions. There has been no looking back from the early eighties to the present day. Un-like the pioneers who ventured into these moun-tains when there were only four or five small resorts, with very indifferent hotels, the winter sport enthusiast has now over 40 big centres to choose from, all differing in one or more essen-tial, and over 132 hotels in which he may stay, according to the depth of his purse.

At most of the large centres there are two seasons—the British and the cosmopolitan. The former lasts from December until early Febru-ary, and the latter from early February to the end of March.

At all the best-known resorts the predomi-nance of British people during the Christmas and New Year festivities is usually so great that even the Swiss themselves seem to be overwhelmed. It is during this period, or shortly afterwards, that a sojourn at any of the winter sport centres becomes one of the most delightful experiences of life.

The fascination of this Alpine wonderland lies not only in the thrill of ski-ing over virgin snows, skating on the sunlit lake of ice, and of lüging through a haze of frost-dust down a steep mountain side amid the whitened pines, but in the evenings spent in the ballrooms of the chalet-like hotels, and more than all else in the *joie de vivre* created by the frosty-sunshine and clean air of great altitudes.

### The Franco-Swiss Tariff War.

As a set-off against this expected boom in the hotel industry the new year is likely to bring serious disturbances to many other trades which may not be so easily adjusted. The *Times* correspondent in the Engineering Supplement (Dec. 17th) suggests that the quarrel between Switzerland and France may be England's chance and advantage, and we cannot but wish that his anticipation may be realised.

"Certain decisions which may be of great importance to Anglo-Swiss trade are likely to be taken shortly. It seems probable that the ne-gotiations for a commercial treaty between Swit-zerland and France will be broken off. At in-tervals during the past six months they have been carried on partly in Paris and partly in Berne and still the proposals made by the French are far from what Switzerland expects. Meanwhile Germany is preparing to profit by any disappear-ance, partial or complete, of French competition. It is evident that Great Britain, a large number of whose products are capable of competing with French goods, would find little difficulty in bene-fiting equally from any such change in the situa-tion.

The position at present is this. France by the signing of the recent commercial treaty with Germany has granted the latter her minimum tariff. At the same time certain of her rates have been raised, and by this action France has offen-ded those countries whose goods were subject to the old schedule. A few, among them the United States, have already protested. Switzerland has been injured more than most. It is true there has been no change in the duties on Swiss foodstuffs, e.g., milk, butter, cheese, and chocolate, nor on her embroidery or small watches, but, on the other hand, the increase in the French tariff has very seriously affected Swiss chemical products, hosiery, machinery and electrical apparatus. One consequence of this new development is that the Swiss manufacturers who desire to export these classes of goods are obliged to make great efforts in order to place their surplus in other countries. The countries to which attention is being directed include Great Britain and the Em-pire. A tariff war with France might mean a loss of approximately 100,000,000f. to Swit-zerland, and to recover this she would certainly find it necessary to seek outlets elsewhere, even at substantial sacrifices.

At the same time France would suffer a very considerable loss if her sales in the Swiss markets were interrupted. In that event the Swiss mer-chants and consumers who have long known and appreciated the British product would be pre-pared to give it preference provided that it did not differ too widely in price from the German article.

There would be, in fact, most varied oppor-tunities of increasing the sales of British goods in Switzerland in the event of any rupture of commercial relations with France. For example, investigation was recently made of the countries supplying steam boilers to Switzerland, and it was found that 70 per cent. came from Germany, 12 per cent. from France, and only 11 per cent. from Great Britain.

It may be noted in addition that Switzerland recently ordered five military aeroplanes from

France. In view of the recent performances of British machines in world travel, there should be an excellent prospect for Great Britain to obtain such business. It is well known that the Swiss military machines at present in use are, for the most part, out of date, and the authorities have been ordering one or two aeroplanes in France and in Holland for the purpose of test and in-vestigation with a view to re-equipping the ser-vice. The price of the French aeroplane is said to be between 70,000 and 80,000 Swiss francs or 100,000 Swiss francs (£4,000), including com-plete equipment. The Swiss Army specification covers either metal or wooden construction with either an air-cooled or a water-cooled engine.

### The Basle Mission.

The last issue of *West Africa* (Dec. 24th) publishes a strong appeal to the British authorities and prints a verbatim transcript of the official order by which France has reinstated the properties and rights wrongly confiscated.

"It is earnestly hoped that there will not be much longer delay in wiping up the "mess" of the Gold Coast Basle Mission war-time seizure. The Swiss principals in the matter have acted with exemplary courtesy and forbearance, and the least Great Britain can do is to show appreciation of these qualities. "Truth" of December 17th, it is noted, publishes an article in which is advocated the drastic course of direct action by the Colonial Office, overriding, if need be, the decision of the directors. In this connection one may perhaps ask, Who is the person responsible for the original error? Sir H. Clifford was Governor, but, of course, he acted on legal ad-vice. Whose? That of the then Gold Coast Law Officers? Or did they refer the case to the Colonial Office legal side? If the latter, the fact has an interesting bearing on current dis-cussion as to legal reform in West Africa.

It will be recalled that when the case was recently discussed in the Commons reference was made to the French official report in the case, on the Cameroon part of the property. I have been able to secure a copy of the official order of the French Government, and append a translation. It will be observed that the French took action six years ago:—

'Having regard to the following facts:

That the German Cameroons have been made over by the British to the French, together with all goods, etc.

That the French Administration has been substituted for British Administration.

That it is indisputable that particularly on May 12th, 1927, December 3rd, 1919, two official orders were issued conferring on the Sequestration Administrator the custody of numerous buildings, etc., the property of the Basle Mission.

That it is acknowledged by the claimants themselves and also established by documents, that many members of the Basle Cameroon Mis-sion were Germans at the time of the declaration of War;

That it is evident, by the declaration of M. Allegret, claimant, and from the documents de-posed, that under the general name of Basle Mission, two distinct enterprises existed in the Cameroon: (1) The Basle Commercial Mission, (2) The Basle Evangelical Mission. The object of the first being that of trading for import and export, that of the second being the evangelisa-tion of the Natives;

That it is advisable to recall the following fact that on September 3rd and 18th, 1920, two applications for the raising of the Sequester on the goods of the Basle Mission were followed by prolonged examinations by the Public Ministry, resulting in two decrees issued by the President of the Tribunal by the terms of which it was de-cided to suspend *pro tem.* a decision;

That an essential point to decide is that of ascertaining precisely the nationality of the two Societies;

That a certificate delivered by public notary of Basle dated December 17th, 1919, and a cer-tificate under date of December 17th, 1919, and a certificate under date of December 4th, 1919, by the same notary, affirms that both Societies are Swiss Societies;

That from all documents delivered it ap-pears that the two Societies have always been of Swiss origin and have had and still have actually their seats in Basle;

That no possible doubt exists on the two points examined, (1) the Swiss nationality of the two Societies put under Sequester, one com-mercial, the other evangelical; (2), the appoint-ment of Mr. A. to act in their name and interests in the Cameroons;

That so far as the Société Commerciale is concerned, there exists no trace whatever in their record collected of the existence of German in-terests of a national character, and which could accordingly be placed under Sequester;

That in virtue of the principle of law "to give up and withhold cannot run," the question of imposing conditions on the raising of the Sequester desired does not arise.